





DER BAU DES NEUEN OXYGEN-STAHLWERKES der ATH in Bruckhausen schreitet rüstig fort. Ende Juli wurde die erste Stütze gesetzt — seither sind die Montagearbeiten bereits weit fortgeschritten (siehe den Bildbericht auf Seite 7)

ATH-MOSAIK

- **Wolfgang Curtius** ist zum Mitglied des Aufsichtsrats der August Thyssen-Hütte AG bestellt worden und wird der nächsten ATH-Hauptversammlung zur Zuwahl vorgeschlagen werden. Er hat den Vorsitz im Aufsichtsrat der Hüttenwerk Oberhausen AG niedergelegt und ist gleichzeitig aus dem Hoag-Aufsichtsrat ausgeschieden. Ferner haben weitere Mitglieder des Hoag-Aufsichtsrates ihr Mandat niedergelegt. Dafür werden seitens der ATH in den Aufsichtsrat der Hüttenwerk Oberhausen AG die Herren Dr. Sohl, Dr. Brandi, Prof. Dr. Cordes und Dr. Rissler eintreten (siehe auch Seite 5).
- **Rudolf Judith**, Betriebsratsvorsitzender der ATH für den Bereich der Werke Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth, wurde von den Delegierten der Industriegewerkschaft Metall als ehrenamtliches Mitglied in den Hauptvorstand der Gewerkschaft gewählt. Über den Kongreß der IG Metall, der vom 2. bis 7. September in München stattfand, berichten wir auf Seite 5.
- Noch enger wird vom 1. Oktober an die Zusammenarbeit zwischen der ATH und dem Kraftwerk Hamborn. Zu diesem Zeitpunkt übernimmt die ATH die Betriebsführung des Kraftwerkes, das ihr gemeinsam mit der Hamborner Bergbau AG zur Hälfte gehört. Die Übernahme der Betriebsführung dient der Rationalisierung der Energiewirtschaft der Hütte.
- **Prokurist Hermann Bingemann** ist aus der ATH-Finanzabteilung ausgeschieden und in das Konsortium für Kurssicherungen, Düsseldorf, eingetreten, um später dessen Geschäftsführung zu übernehmen.
- **Genehmigt** hat die Kommission der Europäischen Gemeinschaften die zwischen den Gesellschaftern der Walzstahl-Kontor West GmbH getroffenen Vereinbarungen über die Aufnahme der Hüttenwerk Oberhausen AG, die inzwischen zur Thyssen-Gruppe gehört.
- Unter dem Titel „Die technischen Möglichkeiten von morgen“ werden die Vorträge, die anlässlich der diesjährigen Hannover-Messe im Haus Thyssenstahl gehalten wurden, mit einem Vorwort von Hüttdirektor Dr. Rissler herausgegeben. Das Buch wird etwa 160 Seiten stark sein und in der Reihe „Econ-Aktuell“ des Düsseldorfener Econ-Verlags im Herbst erscheinen. (Siehe auch die Referate über die Vorträge von Prof. Dr. Illies und Prof. Dr. Eberan-Eberhorst auf den Seiten 14 bis 19.)
- **200 Portugiesen** werden in diesen Wochen in den Hamborner Werken der ATH die Arbeit aufnehmen. Die erste Gruppe traf Mitte September ein. Es handelt sich um Mitarbeiter, die entsprechend den zwischenstaatlichen Vereinbarungen einen Vertrag für ein Jahr erhielten, der jedoch verlängert werden kann. Zu den abschließenden Verhandlungen weilten Direktor Dr. Isselhorst, der Leiter der Hamborner Personalabteilung für Lohnempfänger, und Betriebsratsmitglied Schicks Ende August in Lissabon.

AUS DEM INHALT:

- 3 Über zwei Drittel aller ATH-Mitarbeiter wohnen in Duisburg
- 5 Rudolf Judith im Vorstand der IG Metall
- 6 Armco-Präsident Verity bei der ATH
Neuer Bombenalarm für die Hauptverwaltung
- 7 Oxygenwerk Bruckhausen nach einem Monat Stahlmontage
- 8 Thyssen-Gruppe baut Düngemittelfabrik in Kenia
- 9 Werkfeuerwehr Hamborn lädt Belegschaft zur Besichtigung ein
- 11 US-Botschafter Henry Cabot Lodge besichtigte die ATH
- 12 ADAC-Präsident Hans Bretz:
„Natürlich — eine Frau am Steuer!“
- 13 Thyssen-Gruppe in Posen und Zagreb
- 14 Unsere Welt von morgen — die Technik der Zukunft:
Prof. Dr. Illies: Wie sieht das Handelsschiff der Zukunft aus?
Prof. Dr. Eberan-Eberhorst: In welchem Auto werden wir in Zukunft fahren?
- 19 Positive Entwicklung im Hüttenbetrieb
- 20 Dr. Georg Graue:
Ostafrikanische Begegnungen mit Simba, dem Löwen
- 23 Volkshochschulen bieten für jeden etwas
- 24 337 Jungen und Mädchen traten ihre Lehre an
- 25 Lehrlinge spielten Fußball für die „Sorgenkinder“
Dieter Schulz errang den Beeckerwerther Tennis-Pokal
- 26 Jubilare, Personal- und Familiennachrichten

TITELSEITE:

Unser Bild zeigt die Männer der Werkfeuerwehr Hamborn und ihre Fahrzeuge

BILD DER LETZTEN SEITE:

Im Werk Beeckerwerth mit dem Verwaltungsgelände und (im Hintergrund) den Hallen des Kaltwalzwerkes (Farbaufnahmen: Karl Lang)

HERAUSGEBER:

AUGUST THYSSSEN-HÜTTE AKTIENGESellschaft

41 Duisburg-Hamborn, Postfach 67

Leiter der Redaktion:

Carl Bertram Hommen

Rolf Dahlheim, Ruhrort (Stellvertreter)

Günter Meyer, Hamborn

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

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

Bilder: Freihoff, Gecks, Graue, Grosse, Lang, Meyer, Scheibel, Schmude, Warne; Beratungsstelle für Stahlverwendung, Bildstellen Thyssen Röhrenwerke, Blohm + Voss (Bitterling) und US Steel Co, Privataufnahmen — Schaubilder: Globus und Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Duisburg.

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

Über zwei Drittel aller ATH-Mitarbeiter wohnen in Duisburg

Belegschaften unserer Werke wurden befragt
Interessante Untersuchung der Stadt Duisburg



Sieben von zehn Mitarbeitern der ATH, die in den Hamborner Werken und im Werk Ruhrort arbeiten, wohnen auch in Hamborn, Ruhrort und Meiderich oder einem anderen dem Werk benachbarten Duisburger Stadtteil. Das ist eines von zahlreichen interessanten Ergebnissen einer repräsentativen Befragung, die das Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Duisburg im September 1967 über den täglichen Arbeitsweg der Belegschaften von zehn ausgewählten Duisburger Großbetrieben durchführte.

Die jetzt vorliegenden Ergebnisse dieser Erhebung, die rd. 47 000 Beschäftigte erfaßte, sollen sowohl den Betrieben als auch den städtischen Planungsbehörden Hinweise zu Fragen geben, die mit der Bewältigung des täglichen Berufsverkehrs zu und von den Werken zusammenhängen. Der Werksbereich Hamborn der

ATH — mit den Werken Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth — ist mit seinen 14 964 bei dieser Befragung erfaßten Beschäftigten von allen zehn untersuchten Industriebetrieben das größte Werk, das zweitgrößte ist das Werk Ruhrort der ATH mit 11 219 befragten Mitarbeitern. Zusammen war die ATH mit 26 183 Beschäftigten, das sind 55,6 Prozent, an dieser Erhebung beteiligt und somit besonders repräsentativ für diesen Fragenkomplex. Die Befragung dürfte auch für unsere Mitarbeiter nicht ohne Interesse sein. Deshalb gibt die Werkzeitung einen zusammengefaßten Überblick über ihre wichtigsten Ergebnisse.

Die Fragen dieser Erhebung konzentrierten sich auf folgende Bereiche:

- Verteilung der Beschäftigten auf die Duisburger Stadtteile und auf die umliegenden Gemeinden;
- Dauer des Weges von der Wohnung zur Arbeitsstätte;
- Beginn und Ende der Arbeitszeit;
- Anteile der Benutzer öffentlicher und privater Verkehrsmittel sowie Fußgänger;
- Abstellplätze der Personenautos während der Arbeitszeit bei den Werken und außerhalb der Arbeitszeit in den Wohnortsteilen.

Drei von zehn Mitarbeitern sind „Einpendler“

Hier nun die interessantesten Zahlen. Von den 14 964 befragten Beschäftigten der ATH in Hamborn wohnen 9 221 (das sind 61,6 Prozent) und von den 11 219 Befragten der ATH in Ruhrort 8 803 (78,5 v. H.) im Duisburger Stadtgebiet. Diesen Zahlen stehen in Hamborn 5 743 (38,4 v. H.) und in Ruhrort 2 416 (21,5 v. H.) Einpendler gegenüber. Unter Einpendlern versteht man in Duisburg Beschäftigte, die außerhalb des Stadtgebietes (zum Beispiel Dinslaken, Walsum, Homberg, Moers, Mülheim usw.) wohnen und täglich die Gemeindegrenzen passieren. Der Anteil der Einpendler liegt mit 38,4 Prozent in Hamborn über dem Durchschnitt von 23,2 Prozent aller erfaßten zehn Werke; in Ruhrort liegt dieser Anteil mit 21,5 Prozent leicht darunter. Für die Hamborner und Ruhrorter Werke zusammengekommen bedeutet das, daß 68,8 Prozent aller Mitarbeiter der ATH auch in Duisburg wohnen, aber drei von zehn Beschäftigten Einpendler sind.

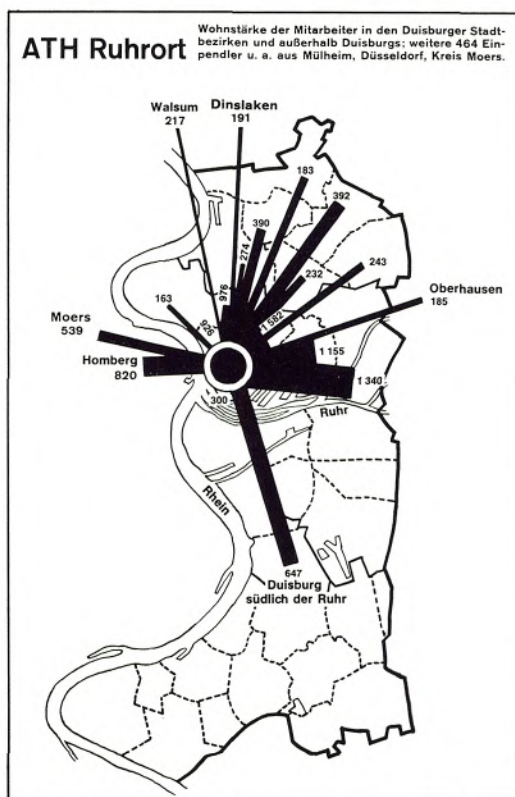
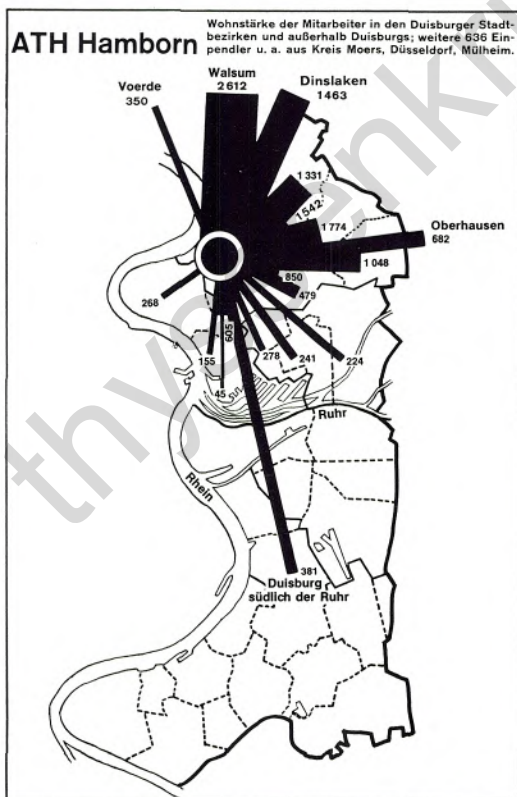
Von den im Duisburger Stadtgebiet ansässigen 9 221 Werksangehörigen der Hamborner Werke der ATH wohnen 95,9 Prozent (8 840 Beschäftigte) in Wohnortsteilen nördlich der Ruhr, in Ruhrort beträgt dieser Anteil 92,7 Prozent (8 156 Beschäftigte). Nur 4,1 Prozent (381 Beschäftigte) der Hamborner Werke und 7,3 Prozent (647 Beschäftigte) der Ruhrorter Werke kommen täg-

lich aus dem Duisburger Süden zu ihren Arbeitsstellen bei der ATH.

Arbeitsplatz nahe der Wohnung

Unverkennbar bleibt die Tendenz, einen Arbeitsplatz möglichst in der Nähe der Wohnung zu haben. Vergleicht man die Entfernungen zwischen den Werken und Wohnortsteilen, so ergibt sich, daß von den im Duisburger Stadtgebiet ansässigen Erfaßten der ATH-Hamborn 5 075 Beschäftigte — das sind 55,1 Prozent — auch im gleichen Stadtteil wohnen, in dem sich auch ihr Betrieb befindet. 40,8 Prozent (3 765 Mitarbeiter) wohnen in angrenzenden und 4,1 Prozent (381) in den übrigen Stadtteilen. Für die ATH in Ruhrort gelten folgende Zahlen: 43,0 Prozent (3 784 Beschäftigte) im gleichen Ortsteil, 37,4 Prozent (3 290) in angrenzenden und 19,6 Prozent (1 729) in den übrigen Stadtbezirken.

Für die Hamborner Werke wurden die Stadtteile Bruckhausen, Alt-Hamborn, Marxloh, Fahrn, Beeckerwerth und Beek als zum Standort des Werkes gehörend zusammengefaßt, für das





UNSER BILD:

Die Kaiser-Wilhelm-Straße in Bruckhausen mit Hauptverwaltung und Tor 1 der ATH

Werk Ruhrort der ATH Ruhrort, Laar, Beec und Untermeiderich.

Die außerhalb der Duisburger Stadtgrenzen wohnenden 5743 Einpendler der Hamborner Werke kommen zum größten Teil aus den Nachbargemeinden Walsum (2612 = 45,5 Prozent) und Dinslaken (1463 = 25,5 Prozent); aus Oberhausen pendeln täglich 682 Personen (= 11,9 Prozent) ein, in Voerde wohnen 350 (= 6,1 Prozent) Beschäftigte.

Von den Befragten der Ruhrorter Werke haben die meisten der 2416 Einpendler ihren Wohnsitz am linken Niederrhein, vor allem in Homberg (820 = 33,9 Prozent) und Moers (539 = 22,3 Prozent), Walsum (217) und Dinslaken (191) stellen zusammen ein Kontingent von 16,9 Prozent, aus Oberhausen kommen 185 (= 7,7 Prozent) und aus Mülheim 74 (= 3,1 Prozent) Einpendler.

Zum Fragenbereich „Dauer des Weges von der Wohnung zur Arbeitsstätte“ gibt die beigefügte Tabelle einen kurzen Überblick. Ihre Daten, die insgesamt für sich selbst sprechen, zeigen, daß gut zwei Drittel aller Mitarbeiter einen Arbeitsweg von weniger als einer halben Stunde zum Werk haben.

Dauer des Weges Wohnung—Arbeitsstätte:

	Hamborner Bereich		Ruhrorter Bereich	
Minuten	Personen	in v.H.	Personen	in v.H.
unter 15	2 791	18,7	2 583	23,0
15 bis 30	8 139	54,4	5 590	49,8
30 bis 45	2 471	16,5	1 769	15,8
45 bis 60	569	3,8	431	3,9
60 u. mehr	232	1,5	158	1,4
ohne Angab.	762	5,1	688	6,1

Bei den Ergebnissen der Befragung über die Benutzung öffentlicher und privater Verkehrsmittel sowie über die Fußgänger bestehen zwischen den Werken Hamborn und Ruhrort zum Teil beträchtliche Abweichungen. So benutzen von den 14964 in Hamborn befragten Beschäftigten 11 222 Mitarbeiter, das sind 75,0 Prozent, private Verkehrsmittel; dieser Anteil beträgt in Ruhrort nur 56,4 Prozent (= 6322 Mitarbeiter). Während die Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel bei Hamborn einen Anteil von 10,5 Prozent (1569 Mitarbeiter) erreichen, beträgt er prozentual in Ruhrort 14,2 Prozent, wenn er auch der absoluten Zahl nach mit 1596 Mitarbeitern gleich hoch ist.

Beachtlich ist, wie viele der in Ruhrort Beschäftigten zu Fuß zu ihrer Arbeitsstelle gelangen können. Praktisch jeder vierte — nämlich 2637 Beschäftigte (= 23,5 Prozent) geht im Werk Ruhrort noch zu Fuß zur Arbeit, während diese Quote in den Hamborner Werken absolut mit 1424 Beschäftigten und auch prozentual mit 9,5 Prozent wesentlich darunter liegt.

Eine nähere Betrachtung der Verteilung der privaten Verkehrsmittel zeigt ein deutliches Überwiegen der Personenaautos. Gemessen an

der Gesamtzahl der 11 222 Mitarbeiter, die mit privaten Verkehrsmitteln im Hamborner Bereich zur Arbeit kommen, benutzen 6142 (54,7 Prozent) ein Auto für den Arbeitsweg. Von den 6322 Benutzern privater Verkehrsmittel in Ruhrort haben zwar nur 3300 Mitarbeiter, aber mit 52,2 Prozent prozentual fast genau so viele Mitarbeiter einen Pkw für die Fahrt zur Verfügung. Nur 5 bzw. 4,4 Prozent sind „Mitfahrer“; dagegen ist die Zahl der Mitarbeiter, die ein Fahrrad oder Moped für den Arbeitsweg benutzen, erstaunlich hoch, wie die Tabelle zeigt.

Private Verkehrsmittel zur Arbeitsstelle

	Hamborn	Ruhrort
Autos	54,7 v. H.	52,2 v. H.
Fahrräder	26,2 v. H.	28,9 v. H.
Mopeds	12,2 v. H.	12,3 v. H.
Mitfahrer	5,0 v. H.	4,4 v. H.
Motorräder	1,9 v. H.	2,2 v. H.

Die ungewöhnlich hohe Zahl von 6142 Personenaautos, die von Mitarbeitern im Bereich der Hamborner Werke abgestellt werden, wirft ganz besondere Parkprobleme auf. Das gleiche gilt auch für die 3300 im Ruhrorter Werksbereich abgestellten Autos. Die ATH hat dieses schwierige Parkproblem durch die großzügige Einrichtung von werkseigenen Parkplätzen gelöst, wie die städtische Befragung über die Abstellart an unseren Werken zeigt.

Abstellart an den Werken der ATH	ATH-Hamborn für den Arbeitsweg benutzte private Pkw		ATH-Ruhrort für den Arbeitsweg benutzte private Pkw	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %
Werks-Parkplatz	5 856	95,3	2 986	90,5
Öffentl. Parkplatz	31	0,5	30	0,9
Straße	190	3,1	241	7,3
ohne Angaben	65	1,1	43	1,3
zusammen	6 142	100,0	3 300	100,0

Wie die Tabelle zeigt, parken auf einem werkseigenen Parkplatz der ATH in Hamborn 95,3 Prozent und bei der ATH in Ruhrort 90,5 Prozent der für den Arbeitsweg benutzten Personenaautos. Die auf öffentlichen Parkplätzen abgestellten Pkw mit 0,5 bzw. 0,9 Prozent fallen dagegen nicht ins Gewicht. Die zu 3,1 bzw. 7,3 Prozent auf der Straße abgestellten Autos sind wohl nicht immer deshalb dort abgestellt, weil kein Parkplatz vorhanden wäre, sondern eher aus einer gewissen Bequemlichkeit heraus, obwohl die Wege zum Werksparkplatz durchaus zumutbar sind. Dies gilt in Hamborn insbesondere für die auf den Parkstreifen der Häuser gegenüber dem Tor der Kokerei August Thyssen abgestellten Autos, obwohl ein großer Parkplatz hundert Schritt entfernt liegt.

Bemerkenswert ist noch der durchschnittliche Anteil der auf werkseigenen Parkplätzen abgestellten Autos von Mitarbeitern aller zehn erfaßten Werke, der 81,4 Prozent beträgt. Dieser hohe Anteil zeigt, daß die Duisburger Werke umfassende Maßnahmen zur Beseitigung der sonst allgemeinen Parkplatznot ergriffen haben. Dabei liegen die Betriebe der Demag mit 96,0 und 98,5 Prozent sowie die ATH mit 95,3 und 90,5 Prozent an der Spitze dieser Unternehmen. Bei der Niederrheinischen Hütte parken die Autos der Mitarbeiter sogar fast vollzählig (98,1 Prozent) auf werkseigenen Parkplätzen. Eine Ausnahme bilden die Pkw-Benutzer bei den Mannesmann-Werken in Huckingen und Großenbaum, sie stellen ihre Pkw zu 61,3 bzw. 76,7 Prozent auf öffentlichen Parkplätzen im Umkreis der Betriebe ab.

Die Frage nach der Abstellart der Pkw außerhalb der Arbeitszeit in den Wohnortteilen ist weniger für die Werke als vielmehr für die Stadtplanung von Bedeutung. Zur Frage selbst läßt sich nur eine Aussage für die Gesamtzahl der 15107 Befragten Pkw-Fahrer machen. Es mag überraschen, daß über 57 Prozent aller Befragten ihren Wagen zu Hause in einer Garage abstellen und 34 Prozent die Straße als Abstellort benutzen. Öffentliche Parkplätze und sonstige Abstellplätze, wie Höfe etc. liegen mit 8,9 Prozent wesentlich darunter. Kurt Kellas

ATH produzierte bisher 25 Mill. t Warmbreitband



Die beiden Warmbreitbandstraßen der ATH haben bis Ende August insgesamt 25 Millionen Tonnen Warmbreitband produziert.

Die 66"-Warmbreitband-Straße in Bruckhausen, die im März 1955 in Betrieb ging, hat daran einen Anteil von 18 Millionen Tonnen. Sie erreichte im Juli 1968 erstmals eine Monatsproduktion von über 200 000 Tonnen. Die 88"-Warmbreitband-Straße im Werk Beckerwerth, die im April 1964 ihre Erzeugung aufnahm, hat bisher über sieben Millionen Tonnen Warmbreitband gewalzt. Ihre bisherige Monats-Höchstproduktion erreichte sie im August dieses Jahres mit über 270 000 Tonnen.

Beide Warmbreitband-Walzwerke der ATH erzeugen gegenwärtig im Monat Warmbreitband in einer Länge von je 10 500 Kilometer, wobei das Schergewicht der Bandbreiten in Bruckhausen bei den schmälteren Blechen und im Werk Beckerwerth bei den größeren Breiten liegt. Sie walzen damit monatlich Blech in einer Länge, die fast dem halben Erdumfang entspricht. Die bisher

insgesamt gewalzten 25 Millionen Tonnen Warmbreitband erreichen eine Länge von etwa 1,1 Millionen Kilometer. Würde man sie um den Äquator legen, dann ergäbe das 25 „Bauchbinden“ von je einem Meter Breite — oder sie würden etwa dreimal der Entfernung von der Erde zum Mond in seiner erdnächsten Position entsprechen.

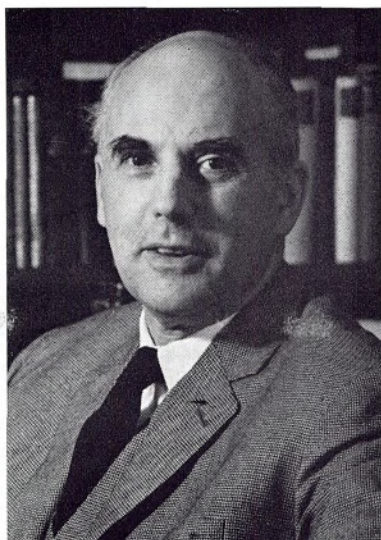
In der Warmbreitbandstraße 1 in Bruckhausen entstand am 31. Juli anlässlich der erstmals erreichten 200 000 Tonnen diese Aufnahme. Sie zeigt das Jubiläumsblech mit (rechts) Betriebschef Werner Hösch und (von links) den Meistern Loose (Maschinenbetrieb) und Bredau (Elektrobetrieb), Walzmeister Hüsken, Haspelvorarbeiter Nüssen, Walzvorarbeiter Heymann und Walzer Fustig.

Einen neuen Umschlagrekord erreichte im August der Hafen Schwelgern mit einem Umschlag von 1 292 000 Tonnen. Er lag um 50 000 Tonnen über der letzten Höchstleistung, die im Oktober 1965 erreicht worden war.

Wolfgang Curtius Mitglied des ATH-Aufsichtsrates

Wolfgang Curtius ist, wie an anderer Stelle berichtet, vom Register-richter zum Mitglied des Aufsichtsrates der August Thyssen-Hütte AG bestellt worden und wird der nächsten ATH-Hauptversammlung zur Zuwahl vorgeschlagen werden.

Wolfgang Curtius wurde am 31. Mai 1910 in Duisburg geboren. Beide Eltern entstammen alten rheinischen Kaufmannsfamilien. Sein Vater war Rechtsanwalt Dr. Julius Curtius, in den Jahren 1926 bis 1931 erst Reichswirtschaftsminister und später — als Nachfolger Stresemanns — Reichsaußenminister. Wolfgang Curtius erlernte bei in- und ausländischen Unternehmen den Kaufmannsberuf. 1933 trat er in die Firma Franz Haniel & Cie. GmbH in Ruhrort ein, in der er sich seit 1936 — in Zusammenarbeit mit der Zeche Rheinpreußen — den Fragen des Treibstoff-Absatzes widmete. Nach dem Kriege setzte sich Wolfgang Curtius bei dem Wiederaufbau und der geschäftlichen Neuorientierung der Rheinpreußen GmbH ein, wurde 1949 Direktor der Zeche Rheinpreußen und 1951 Mitglied, später Sprecher des Vorstandes der Rheinpreußen AG für Bergbau und Energie. 1959 wurde er nach dem Zusammenschluß Rheinpreußens mit der



Deutschen Erdöl AG (DEA) in deren Vorstand berufen. Seit 1961 ist Wolfgang Curtius selbständig tätig. 1967 übernahm er als Nachfolger von Dr. Butschkau den Vorsitz im Aufsichtsrat der Hoag, aus dem er inzwischen ausgeschieden ist.

15. Oktober Belegschaftsversammlung in Hamborn

Für die Belegschaftsmitglieder der Werke Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth führt der Betriebsrat am Dienstag, 15. Oktober, eine ordentliche Belegschaftsversammlung durch. Sie findet um 12.30 Uhr in der Halle der Transportzentrale an der Thyssenbrücke statt. Der Betriebsrat wird den Mitarbeitern unter anderem über Lohn- und Sozialfragen berichten.

Suchen Sie mit nach Verbesserungen

Auf Grund der letzten Sitzung des Hamborner Bewertungsausschusses für Verbesserungsvorschläge erhielten folgende dreizehn Mitarbeiter Prämien:

Heinrich Bruns (Mechanische Hauptwerkstatt): Zusatzfräskopf für die Zahnradfräsmaschine P 900; Wilhelm Eckstein (Sinteranlage II): Unterlagen für die Roststäbe des Sinterbands in der Sinteranlage II, Änderung der Sintergutaufgabe in der Sinteranlage II, Änderung der Druckluftzuführung an den Brennerläenzen des Zündofens der Sinteranlage II; Werner Golembus (Chemische Laboratorien): Spezialtransportwagen für Säureflaschen; Hans Graf (Sinteranlage II): Unterlagen für die Roststäbe des Sinterbands in der Sinteranlage II; Gerhard Klockhaus (Block- und Profilwalzwerke): Verstärkter Meißelträger für die Harkules-Walzendrehmaschine in der Walzendreherei 2; Johannes Kochers (Erhaltungsbetrieb Beeckerwerth): Einsparung von Lasseilen an den Kranen F 1, F 11 und F 12; Willy Marr (Elektrohauptwerkstatt): Unfallsicherer Wälzlagerwärmofen für die Elektrohauptwerkstatt, Abziehvorrückung für die Zylinderfüße der Eldro-Geräte; Ewald Möllmann (Block- und Profilwalzwerke): Verbesserung der betrieblichen Auftragsabwicklung bei PB-Trägern; Paul Siebert (Zentrale Reparaturabteilung): Automatische Ständerschnürung für das Bohrwerk 160 der Mechanischen Hauptwerkstatt; August Sobotka (Block- und Profilwalzwerke): Verbesserung der betrieblichen Auftragsabwicklung bei PB-Trägern; Manfred Welzel (Erhaltungsbetrieb Bruckhausen): Holzrahmen zum Sieben gemahlener Schamottesteine; Günter Winneke (Sinteranlage I): Arbeitsbühne und Schutzgitter zur Verminderung der Unfallgefahr beim Einsetzen von Roststäben; Ernst Zieske (Mechanische Hauptwerkstatt): Abrichtvorrichtung für Schleifscheiben.

Rudolf Judith in den Vorstand der IG Metall gewählt

Der Hamborner Betriebsratsvorsitzende Rudolf Judith wurde vom 9. ordentlichen Gewerkschaftstag der IG Metall zum ehrenamtlichen Vorstandsmitglied gewählt. Der Gewerkschaftstag, der alle drei Jahre abgehalten wird, fand vom 2. bis 7. September in München statt.

Insgesamt vier Betriebsratsmitglieder der ATH waren in München vertreten. Davon nahmen das Hamborner Betriebsratsmitglied Karl-Heinz Schicks als ordentlicher Delegierter, Betriebsratsvorsitzender Rudolf Judith und stellv. Vorsitzender Heinz Willing sowie der Geschäftsführer des Ruhrorter Betriebsrats, Eberhard Sauerbier, als Gastdelegierte teil. Arbeitsdirektor Doese und die Direktoren Dr. Rese und Woelke waren ebenfalls anwesend.

Selten war so viel politische Prominenz Gast der IG Metall wie diesmal in München. So sprachen Bundesaußenminister Brandt, Bundeswirtschaftsminister Professor Schiller, der Bundesminister für Arbeit und soziale Ordnung, Katzer und Entwicklungsminister Wischniewski sowie der Vorsitzende des DGB, Ludwig Rosenberg. Das zweite herausragende Merkmal war die Tatsache, daß der Gewerkschaftstag politisch überschattet wurde vom Truppeneinmarsch in die Tschechoslowakei. Sowohl IG Metall-Vorsitzender Otto Brenner als auch die anwesenden Vertreter von Gewerkschaften aus insgesamt dreizehn Nationen nahmen zu den Ereignissen in der Tschechoslowakei kritisch Stellung und verurteilten den Truppeneinmarsch.

Zu Beginn des Gewerkschaftstages eröffnete Otto Brenner die Ausstellung „75 Jahre Eiserner Internationale“. Sie erinnerte an die Gründung des Internationalen Metallarbeiterbundes vor 75 Jahren in Zürich und an den fünften Vereinstag der deutschen Arbeitsbildungsvereine vor hundert Jahren in Nürnberg.

Einen breiten Raum in den sehr lebhaften Diskussionen nahm die angestrebte Erweiterung der Mitbestimmung ein. Einstimmig sprachen sich die 407 Delegierten des Gewerkschaftstages in einer Entschließung dafür aus. Sie spendeten daher auch Vizekanzler Brandt lebhaften Beifall, als dieser erklärte, die SPD-Fraktion werde noch in dieser Legislaturperiode einen entsprechen-

den Gesetzentwurf einbringen. Weitere Entschlüsse betrafen die allgemeine Gewerkschaftspolitik, die allgemeine Wirtschafts-, Sozial- und Steuerpolitik sowie die Themen Notstand, Entspannung und Abrüstung. Außerdem wurde das innenpolitische System sowohl in Griechenland als auch in Spanien verurteilt. Zu weiteren Themen gehörten Betriebsratsarbeit, Automation und technischer Fortschritt, Arbeitssicherheit, internationale Gewerkschaftsarbeit, Reform des Schulwesens, Pressekonzentration und Berufsausbildung.

Den Katalog der Forderungen und Wünsche an die Zukunft formulierte der Vorsitzende der IG Metall Otto Brenner mit folgenden Punkten: Fortsetzung der aktiven Tarifpolitik, Mindesturlaub von vier Wochen, tarifvertragliche Regelung eines Bildungsurlaubes, tarifliche Sicherung der betrieblichen Sozialleistungen, Einführung eines 13. Monateinkommens sowie vermögenswirksame Leistungen zusätzlich zu den Lohn- und Gehaltserhöhungen.

„Von Bundestag und Bundesregierung“ — so sagte er dabei — „erwarten wir die arbeitsrechtliche Regelung der Lohnfortzahlung für kranke Arbeiter, die Aufhebung der noch bestehenden Versicherungspflicht-Grenzen, die Förderung der Vermögensbildung für die unteren Einkommensschichten, die Beendigung der mieten-treibenden öffentlichen Maßnahmen. Die Weihnachts- und Arbeitnehmer-Freibeträge dürfen keinesfalls unter den vom Stabilitätsgesetz empfohlenen Subventionsabbau fallen. Die Kilometer-Pauschale ist von 36 auf 50 Pfennig zu erhöhen, der Arbeitnehmer-Freibetrag von 240 auf 720 Mark anzuheben. Zum Ausgleich sollen die höheren Einkommen und die Körperschafts-

gewinne für eine Ergänzungsabgabe herangezogen werden.“

In den letzten Tagen des Kongresses befaßten sich die Delegierten mit zahlreichen Änderungen der Satzung. So wurde eine neue Beitragsstaffelung eingeführt. In die Satzung aufgenommen wurde auch der Abschluß einer Freizeit-Unfallversicherung aller Gewerkschaftsmitglieder, die allerdings eine Kürzung des Krankengeld-Zuschusses bedingt.

Wie nicht anders zu erwarten, wurde der bisherige Vorsitzende Brenner mit großer Mehrheit wiedergewählt. Für den wegen Alters ausscheidenden zweiten Vorsitzenden Alois Wöhrle wurde Eugen Loderer gewählt. Neuer Hauptkassierer wurde an Stelle des ebenfalls aus Altersgründen ausscheidenden bisherigen Vorstandsmitgliedes Ernst Striefler der bisherige Bezirksleiter Hessen der IG Metall, Hans Eick. Der übrige geschäftsführende Vorstand blieb unverändert. Mit der Wahl des Hamborner Betriebsratsvorsitzenden der ATH Rudolf Judith als ehrenamtliches Vorstandsmitglied zusammen mit siebzehn anderen Kollegen war der Vorstand komplett.

R. D.

UNSER BILD

zeigt vor der Bayernhalle in München zusammen mit Arbeitsdirektor Doese (3. v. rechts) Aufsichtsrats- und Betriebsratsmitglieder der ATH: (von rechts) Rudolf Judith, Heinz Willing, Ernst Striefler, Karl-Heinz Friedrichs, Karl-Heinz Schicks und Eberhard Sauerbier





Armco-Präsident Verity bei der ATH zu Besuch



Der Präsident der Armco Steel Corp, Middletown, C. William Verity jr., besuchte am 22. August mit leitenden Herren dieser fünfgrößten amerikanischen Stahlgesellschaft die ATH. In seiner Begleitung befanden sich Vicepräsident und Managing Direktor J. W. Holton sowie Direktor Thomas (beide Armco International) und Europa-Direktor Mr. Hook. Der Besuch diente der Pflege der langjährigen freundschaftlichen Beziehungen, die zwischen der ATH und der Armco bestehen. Dr. Sohl begrüßte — zusammen mit seinen Vorstandskollegen Dr. Brandt, Prof. Dr. Cordes und Dr. Risser — die amerikanischen Gäste in Hamborn recht herzlich. Sie hatten die Gelegenheit, Anlagen im Werk Beeckerwerth der ATH sowie im Werk Mülheim von Thyssenrohr zu besichtigen.

Unsere Bilder zeigen (oben) Präsident Verity bei der Besichtigung in Mülheim zusammen mit Hüttendirektor Dr. Brandt und Werksdirektor Neuhoft, auf dem linken Foto die Herren Holton, Thomas und Hook (von links mit dem Gesicht zur Kamera) mit Dr. Risser, Prof. Dr. Cordes, Dr. Sohl und Dr. Brandt (im Vordergrund) in der ATH-Hauptverwaltung

Wieder Bombenalarm für die Hauptverwaltung

Bei Baggararbeiten im Bereich des in Bau befindlichen neuen Oxygen-Stahlwerkes Bruckhausen bei Tor 1 machte ein Baggarführer in den Morgenstunden des 29. August ein erstauntes Gesicht: Vor seiner Baggerschaufel kam eine dicke Bombe ans Tageslicht.



Dieser gefährliche Fund hatte zur Folge, daß die Arbeiten auf dem Baugelände sofort eingestellt werden mußten. Auch der Straßenverkehr auf dem Werksgelände wurde in diesem Bereich unterbrochen und umgeleitet. In den Mittagsstunden kam der sofort benachrichtigte Feuerwerker Fritz Schwerdtner von der Bezirksregierung Düsseldorf nach Hamborn. Mit fachkundigem Blick stellte er fest, daß es sich bei dieser Bombe um den gleichen Typ handelte, wie er auf diesem Baugelände Ende Februar bereits entschärft worden war.

Da diese Bomben mit Langzeitzünder besonders tückisch sind, wurden die gleichen umfangreichen Sicherheitsvorkehrungen getroffen, wie sie im Februar zur Anwendung kamen. Am 30. August stapelten die Männer vom Kampfmittel-Räumdienst zunächst Strohballen um den gefährlichen englischen Sprengkörper.



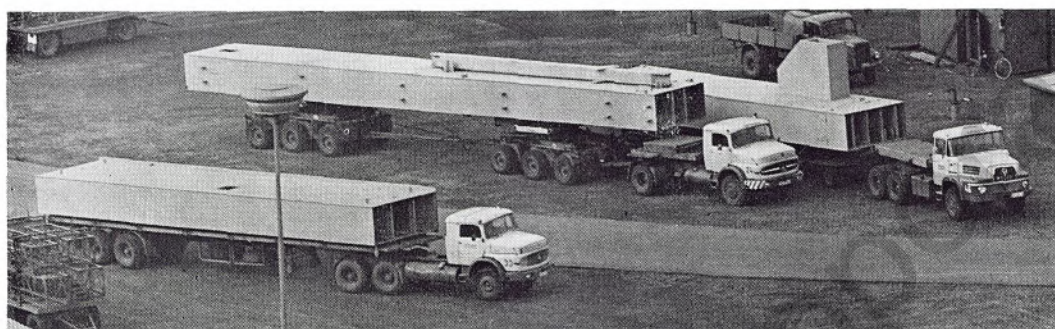
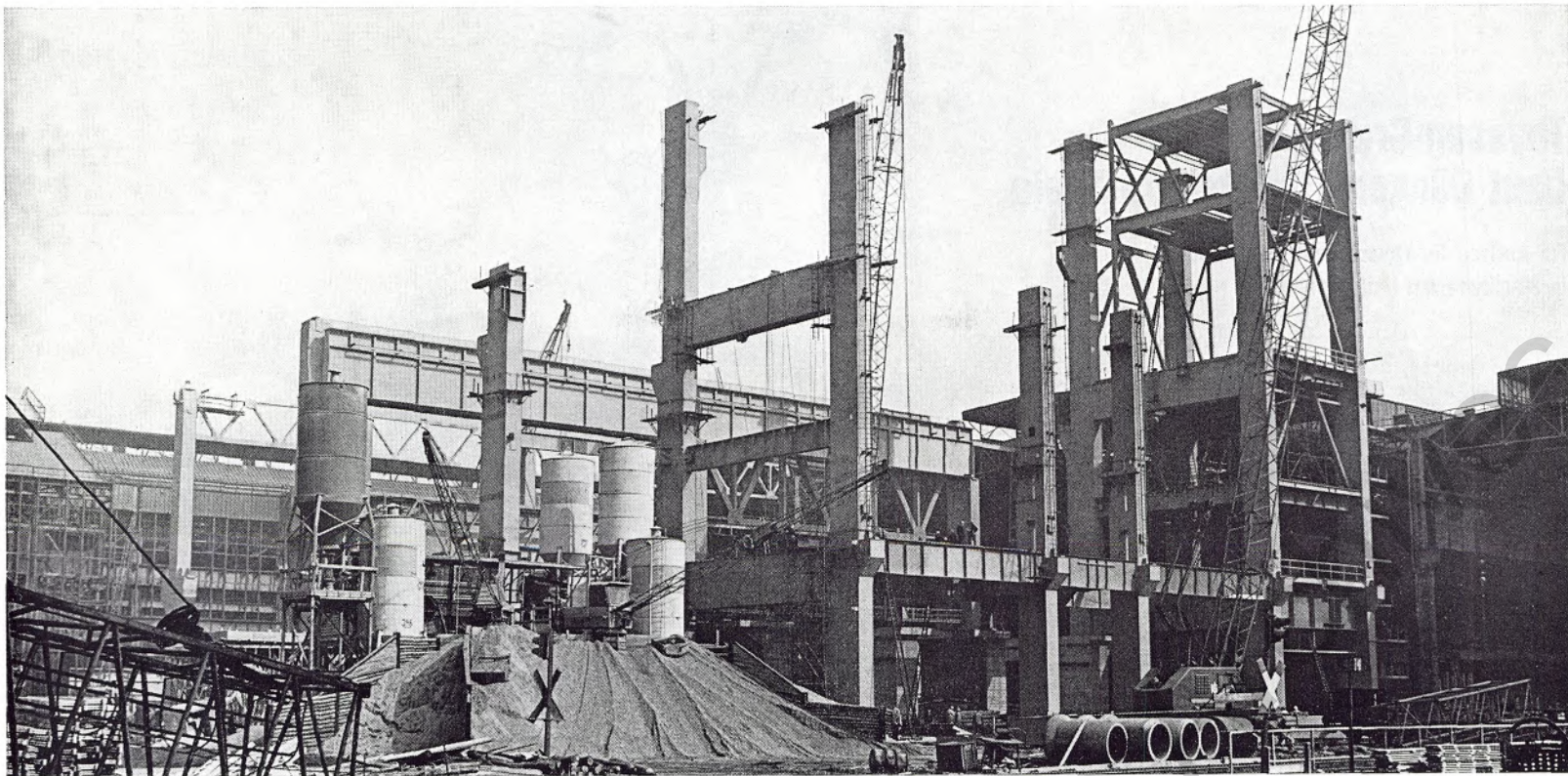
Um 11.30 Uhr lief auch die Räumung innerhalb der 250-Meter-Zone auf vollen Touren. Davon waren das Verwaltungshochhaus, das alte Verwaltungsgebäude, das Tor-1-Gebäude, sowie Wohnhäuser in der Edith-, Reiner-, Eilperhof- und Kaiser-Wilhelm-Straße betroffen. Drei Kranke

wurden auch aus den Wohnungen mit unserem Krankenwagen zum Gesundheitszentrum gebracht. 32 Polizeibeamte sorgten unter der Leitung von Hauptkommissar Zwanzig für die Abspernung der Zone außerhalb des Werksgeländes, während etwa die gleiche Anzahl von Männern des Werkschutzes und der Werkfeuerwehr die Räumung und Abspernung der Zone auf dem Werksgelände sicherstellten.

Völlig verlassen und leergefegt war die sonst so verkehrsreiche Kaiser-Wilhelm-Straße, als um 12.10 Uhr die Sirenen heulten. Für den Feuerwerker Schwerdtner begann nun die einsame Arbeit, bei der man neben einem kühlen Kopf und fachlichem Wissen auch eine gute Portion Glück haben muß. Es war 12.27 Uhr, als dann die grüne Leuchtkugel zum glücklichen Ende der Aktion abgeschossen wurde. Viele Hände streckten sich bald danach dem Feuerwerker entgegen, der sich über diese Glückwünsche freute. Wie der ausgebaute Langzeitzünder auswies, stammte die englische Fünf-Zentner-Bombe vom Oktober 1944.

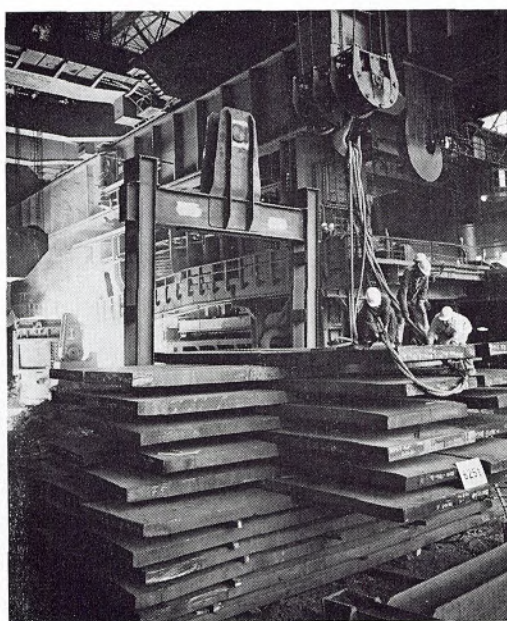
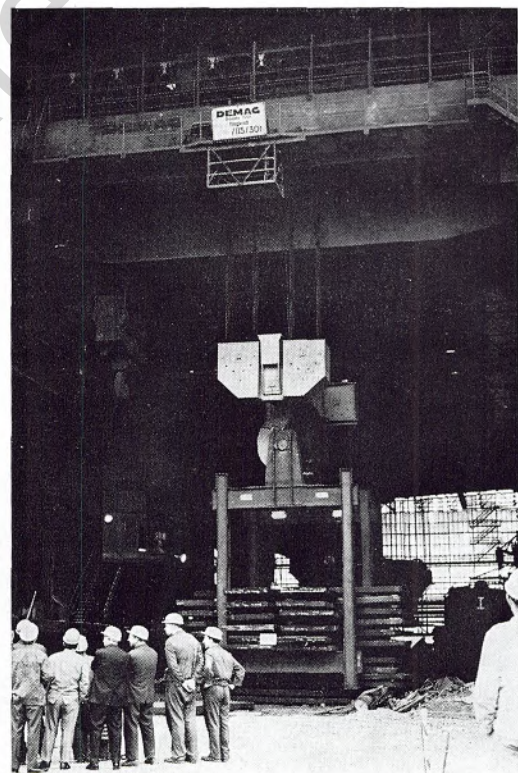
gm





Am 29. Juli konnte beim Bau des neuen Oxygen-Stahlwerks Bruckhausen der ATH die erste Stütze gesetzt werden (unteres Foto) — nach nur einem Monat Stahlmontage bietet sich dem Beschauer auf der Baustelle ein imponierendes Bild (oben). Schon sind die Konturen der Werkhallen zu erkennen, die in Breite und Höhe noch weiter wachsen werden. Inzwischen konnte in der Gießhalle des SM-Stahlwerkes der erste Gießkran umgebaut und seine Tragfähigkeit

Oxygenwerk Bruckhausen nach einem Monat Stahlmontage



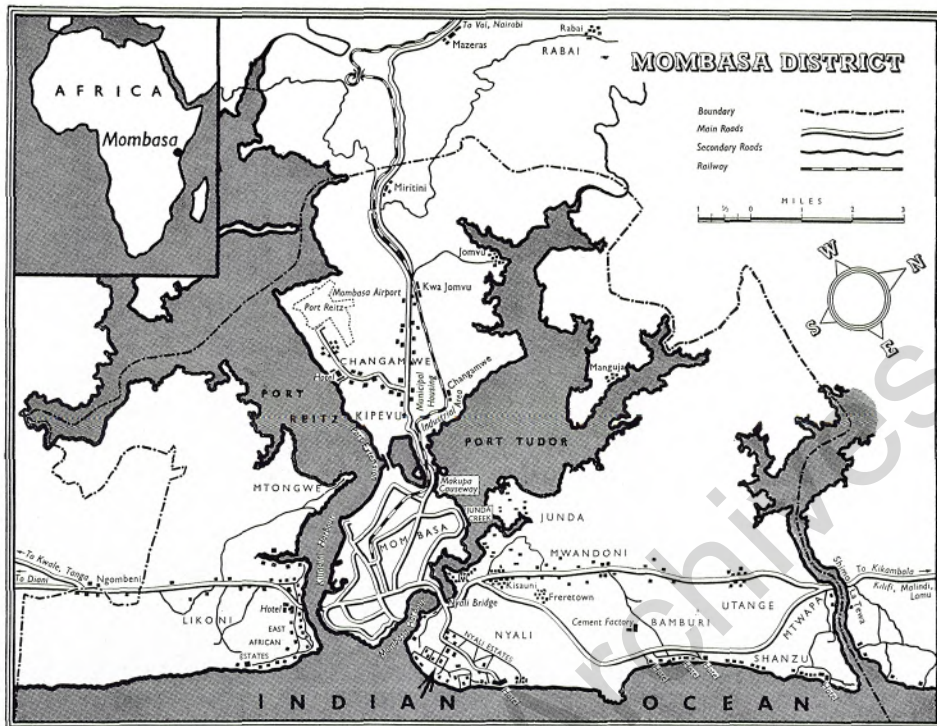
von 375 auf 500 Tonnen erhöht werden. Bei der Abnahme wurde er mit 625 Tonnen Brammen belastet. Der Kran ist der größte Gießkran Europas. Auch der zweite SM-Gießkran wird auf die gleiche Leistung gebracht. Damit ist eine wichtige Voraussetzung für ihren Einsatz im kommenden Oxygenwerk geschaffen.



Thyssen-Gruppe baut Düngemittelfabrik in Kenia

Ein Auftrag für Thyssenrohr International in Mombasa am Indischen Ozean

In Mombasa, der bedeutendsten Hafenstadt Kenias an der afrikanischen Ostküste, wurde unlängst mit dem Bau einer Düngemittelfabrik begonnen. Sie wird die größte Industrieanlage in dem seit einigen Jahren selbständigen Land sein. Für den Bau und späteren Betrieb der Anlage sowie den Vertrieb der Produkte wurde die Triangle Fertilisers Limited gegründet, an der eine holländische und englische Firma je 40 Prozent und eine Gesellschaft Kenias 20 Prozent der Anteile übernommen haben. Die Gesellschaft hat die Thyssenrohr International GmbH, Düsseldorf, als Generalunternehmer mit dem Bau der Fabrik beauftragt. Dieser Auftrag ist ein neues bemerkenswertes Beispiel für die Tätigkeit der Thyssen-Gruppe im Ausland.



Kenia, das südlich des Äquators am Indischen Ozean liegt, verfügt über riesengroße Plantagen für zahlreiche landwirtschaftliche Produkte. Ihr Export macht — neben dem Fremdenverkehr — einen wesentlichen Teil der Einnahmequellen des Landes aus. Der Bau eines neuen modernen Chemiebetriebs, der das Land weitgehend von teuren Düngemittel-Importen unabhängig macht, ist für ein Agrarland wie Kenia deshalb eine wichtige Angelegenheit. Die Erdarbeiten für den Bau der Fabrik sind bereits angelaufen. Die Montage soll im November 1968 beginnen und Ende 1969 beendet sein, so daß Anfang 1970 die Produktion aufgenommen werden kann. Der Gesamtwert der Anlage beläuft sich auf etwa 52 Millionen DM. Die Lieferung der Betriebseinrichtungen erfolgt durch deutsche Firmen, wobei die Unternehmen der Thyssen-Gruppe wesentlich beteiligt sind. Das Düngemittelwerk wird in einem Küsten-

bereich des Mombasa-Distrikts erstehen, den heute noch dichter Busch überzieht. Die Stadt Mombasa ist mit ihren Hafenanlagen der Hauptumschlagplatz für alle Produkte des Landes und infolge ihrer günstigen Verkehrsverbindungen in das Landesinnere der geeignete Ort für eine solche Fabrik. Sie ist ausgelegt für die Herstellung von jährlich 113 000 Tonnen Kalkammonsalpeter, womit zunächst der gesamte Bedarf des Landes gedeckt werden kann. Es ist vorgesehen, die Kapazität der Anlage später zu verdoppeln, so daß dann von Kenia aus auch die Nachbarländer mit Düngemitteln versorgt werden können.

Die Planungsarbeiten wurden in enger Zusammenarbeit zwischen Triangle Fertilisers Ltd. und Thyssenrohr International GmbH durchgeführt. Techniker und Kaufleute beider Gesellschaften planten gemeinsam, um die Anlage nach dem modernsten Stand der Technik zu ge-

stalten und um ein Maximum an Wirtschaftlichkeit zu erreichen.

Dank seiner günstigen Höhenlage bis zu 2500 Meter über dem Meeresspiegel hat Kenia besonders angenehme klimatische Verhältnisse. Das Klima, das auf den Hochebenen bei Nairobi im Winter herrscht, kann man mit dem des sommerlichen Schwarzwalds vergleichen. Sehr reizvoll sind auch die verschiedenen Wild-Reservate. Hier leben Elefanten, Nashörner, Löwen und Leoparden, denen man neben einer Menge anderer Tiere auf freier Wildbahn begegnen kann.

An der Küste des Indischen Ozeans sind die klimatischen Verhältnisse allerdings nicht so gut, weil dort zu den hohen Temperaturen noch eine relativ große Luftfeuchtigkeit kommt. Trotzdem hat auch die Küste ihre besonderen Vorzüge. Nicht umsonst sind dort in den letzten Jahren viele neue Hotels entstanden, die von Touristen stark besucht werden.



DIE KARTE

gibt eine Übersicht über die Hafenstadt Mombasa (oben); der Pfeil am unteren Kartenrand zeigt die Lage der neuen Düngemittelfabrik im Bereich Nyali an der Küste des Indischen Ozeans an

Mitte: Eine Elefantenfamilie (links) im Tsavo-Nationalpark — Wo jetzt noch kleine Kinder spielen (Mitte rechts), wird bald die Fabrik stehen, zu der die Zufahrtsstraße (unten links) bereits gebaut ist — Unten rechts: Die Entladepier und das Zwischen-tanklager der Raffinerie von Mombasa, in dessen Nähe der Ammoniaktank für die neue Anlage errichtet wird



Werkfeuerwehr Hamborn lädt Belegschaft zur Besichtigung ein

Am 28. und 29. September
„Tag der offenen Tür“ in der erweiterten
Hauptfeuerwache an der Thyssen-Brücke



Zum diesjährigen Kreisfeuerwehr-Verbandstag, der vom 27. bis 29. September in Hamborn abgehalten wird, wird sich die Werkfeuerwehr der ATH für die Werke Hamborn und Beeckerwerth in ihrer heutigen Größe vorstellen können. Am Samstag, 28. September, und Sonntag, 29. September, den „Tagen der offenen Tür“, werden alle Belegschaftsangehörigen, die teilnehmenden Löschgruppen des Verbandstages sowie die Wettkampfgruppen der Freiwilligen Feuerwehren des Landes Nordrhein-Westfalen mit 300 Teilnehmern Gelegenheit haben, in der Zeit von 8 bis 18 Uhr die modernen Anlagen und Einrichtungen der Werkfeuerwehr zu besichtigen. Über die Größe des Werkes, für deren Feuerschutz die Werkfeuerwehr verantwortlich ist, können sich Interessenten bei einer Werksrundfahrt informieren.

denen sie personell und materiell nach und nach angepaßt werden mußte. Dieser Neuaufbau der betrieblichen Feuerwehr lief im Jahre 1961 an. Dem Leiter des Werkschutzes und der Werkfeuerwehr, Schlickum, standen damals, als er diese Aufgabe übernahm, dreizehn Feuerwehrmänner mit einem einzigen Löschgerät sowie einem weiteren Transportfahrzeug zur Verfügung. Zu dieser kleinen Schar der Männer mit dem Ledernacken kam als Wehrführer der damalige Brandmeister Besslich.

Die Werkfeuerwehr war zunächst in verschiedenen provisorischen Räumen untergebracht, bis sie Ende 1962 in der neuen Feuerwache an der Thyssenbrücke ihren festen Platz erhielt. Da der Ausbau der Produktionsanlagen damals noch nicht abgeschlossen war, waren auch die Aufgaben der Werkfeuerwehr weiterhin einer

ständigen Veränderung und Erweiterung unterworfen.

1964 mit dem Betriebsbeginn im neuen Werk Beeckerwerth errichtete die Wehr dort einen Stützpunkt, dem bestimmte begrenzte Aufgaben zufallen; denn entsprechend ihrem Aufbau und der Organisation liegt der Einsatzschwerpunkt unserer Werkfeuerwehr bei der Hauptwache. Schon wegen der mannigfachen technischen Einrichtungen, wie etwa als Funkzentrale und als Mittelpunkt des modernen Feuermeldesystems der Werke in Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth, mußte die Hauptwache das Herzstück der gesamten Feuerwehr bleiben.

Bei der notwendigen Verstärkung der Mannschaften und der Hand in Hand damit einhergehenden Ergänzung des Kraftfahrzeugparkes ergaben sich jedoch räumliche Schwierigkeiten; denn dem Wehrführer, Hauptbrandmeister Besslich, sind heute 66 Mann unterstellt, die in vier Gruppen eingeteilt ihren Dienst versehen. Ihnen stehen zwölf Feuerwehr-Fahrzeuge zur Verfügung. Außerdem muß die Wehr die Besatzungen für die drei Unfall-Krankenwagen, einen Behelfs-Krankenwagen und einen Unfallhilfe-Wagen der Hamborner ATH-Werke stellen.

Da die Räumlichkeiten in der alten Hauptfeuerwache, die für Fahrzeuge und Aufgaben in den fünfziger Jahren geplant worden waren, nicht mehr ausreichten, mußten die Gebäude erweitert werden. Deshalb vergrößerte man die Wache an der Giebelseite auf einer 135 Quadratmeter großen Grundfläche um einen dreistöckigen Aufbau, der sich harmonisch der äußeren Form des gesamten Gebäudekomplexes anschließt.

Der Rohbau konnte Ende Mai fertiggestellt werden. Von dieser Aufbauphase an übernahmen die Feuerwehrmänner zwischen ihren Einsätzen und den routinemäßigen Tagesaufgaben manche Arbeit beim Ausbau. Während die



Zweifelloos ist mit dem Abschluß dieses Ausbaues, bei dem die personelle Erweiterung Hand in Hand einherging mit dem Aufbau eines schlagkräftigen Wagenparks und der Errichtung moderner Räume für Mannschaften und Geräte, ein entscheidender Abschnitt in der Geschichte der Werkfeuerwehr unserer Hütte erreicht. Es war eine Entwicklung, die stets vom Ausbau unserer Produktionsanlagen abhing. Die ATH-Werkfeuerwehr Hamborn kann übrigens in diesen Monaten auf das 66. Jahr ihres Bestehens zurückblicken. Nach dem Kriege fristete sie über eine lange Zeit hinweg in den allgemein bescheidenen Verhältnissen angepaßtes Dasein. Mit dem Ende des Wiederaufbaus unserer Produktionsanlagen erwuchsen jedoch auch der Werkfeuerwehr neue Aufgaben,

DIE BILDER

zeigen die Erweiterung der Hauptfeuerwache der Hamborner ATH-Betriebe an der Thyssenbrücke, in die unsere Werkfeuerwehr am 28. und 29. September an „Tagen der offenen Tür“ zum Besuch einlädt. Oben die Feuerwache nach Fertigstellung, unten während des Umbaus. Moderne neue Räume wurden für die Lagerung und Wartung der Feuerwehrgeräte gewonnen



einen die Wände verputzten, installierten andere Rohrleitungen. Damit ging die Fertigstellung des Anbaus nicht nur zügig voran, sondern es konnten auch die Baukosten erheblich gesenkt werden.

Wenn zum Kreisfeuerwehr-Verbandstag Ende des Monats der Anbau fertiggestellt ist, werden die Unfall-Krankenwagen, der Behelfs-Krankenwagen und der Unfallhilfe-Wagen in der Fahrzeughalle des Ausbaus einen von anderen Fahrzeugen getrennten Platz erhalten. Über dieser Halle befinden sich ein großer Schulungsraum sowie die Büroräume für den Wehrführer und dessen Stellvertreter. Die obere Etage ist der Bereich für Atemschutzgeräte. Hier werden die Geräte gereinigt, desinfiziert und wieder montiert sowie gelagert. Außerdem konnte noch ein kleiner Experimentierraum eingerichtet werden.

Nach Fertigstellung dieses Anbaus und Einrichtung seiner Räume werden sich die Feuerwehrmänner nach den unruhigen Wochen der Bau- und Umbautätigkeit nun ganz besonders freuen; denn ihre Aufgaben werden durch diesen Erweiterungsbau erheblich erleichtert. Daß diese Aufgaben nicht gering sind, zeigen einige Zahlen des letzten Jahres. 1967 wurden 178 Brände bekämpft, davon waren sechs Großfeuer. Hinzu kommen noch 1102 Hilfeleistungen, 2033 Atemschutzwachen, 1513 Brandschutzwachen und 24 Rettungseinsätze.

gm



ATH-Männer helfen spastisch gelähmten Kindern

Täglich setzt sich morgens in Hamborn ein Kleinbus in Bewegung, um zehn spastisch gelähmte Kinder zu ihrem seit einem Jahr in Beckerwerth bestehenden und vom Roten Kreuz Duisburg betreuten Zentrum zu bringen. Nachmittags holt dasselbe Fahrzeug die Kinder wieder ab und bringt sie nach Hause. Dank der „Aktion Sorgenkind“ verfügt die DRK-Bereitschaft 3 in Hamborn seit einigen Monaten über einen geräumigen neuen Kleinbus. Da aber das Befördern von spastisch gelähmten Kindern nicht ganz einfach ist, wurde der

Kleinbus seinem Zweck entsprechend kurzerhand umgebaut. Männer der ATH-Werkfeuerwehr in Hamborn nutzten hier ihre Erfahrungen im Kraftfahrzeugbau und änderten Sitzordnung und Sitzflächen, wobei sie vor allem die Polsterung zur Vorderkante verstärkten. Die DRK-Männer, die in der Mehrzahl zur ATH-Belegschaft gehören, freuten sich über die durchgeführte Umbauarbeit, die den Kindern die Fahrt zum DRK-Zentrum in Beckerwerth — über das die Werkzeugzeitung bei früherer Gelegenheit berichtete — leichter macht.

Wassersachleute in Ruhrort

Kürzlich waren die Mitglieder des Unterausschusses Wasser der Betriebswirtschaftsstelle des Vereins deutscher Eisenhüttenleute in unserem Werk Ruhrort anlässlich einer Besichtigung zu Gast.

In zwei Gruppen besichtigten sie einmal die innerbetrieblichen Wasseranlagen am Hochofen unter sachkundiger Führung von Oberingenieur Schnegelsberg und mit der anderen Gruppe unter Führung der Betriebschefs Kumpfert und Rahm sowie Wassermeister Frommhagen das Oberflächen-Wasserwerk am Rhein zur Kondensatorkühlung des Hochdruckkraftwerkes, das Vorpump- und Polderwerk am Rheindeich sowie das Druckerhöhungs-Pumpwerk am der Thielenstraße des Wasserwerkes Laar.

Die Gäste waren, wie sie mehrfach versicherten, von der Größe und der Leistungsfähigkeit der Anlagen sehr beeindruckt und lobten den Aufbau und die erzielten Betriebsergebnisse. Sehr aufmerksam wurde die Fernsteuerung und Betriebsdaten-Rückmeldung vom Vorpumpwerk am Rhein zur Druckerhöhung Thielenstraße studiert.

Auf der Tagesordnung des Vormittags standen neben einem Bericht über die Abwärmeverwertung auf Hüttenwerken von Betriebsleiter M. Zur (Dortmund) und über die Bedeutung und Aussage der chemischen Wasseranalyse für den Betrieb durch Oberchemiker a. D. Dr. phil. E. Fromke, Düsseldorf, zwei in die Besichtigung einführende Vorträge von Obering. Schnegelsberg über „Hochofenkühlung und innerbetriebliche Wasserwirtschaft“ und von Betriebschef Kumpfert über „15 Jahre Wasserwirtschaft des Werkes Ruhrort“.



Zu den Gästen zählte auch Betriebsdirektor Schrewe, Salzgitter. Sein Gutachten vom Jahre 1951 hatte im folgenden Jahr zur Gründung der Fachabteilung Wasser innerhalb der Maschinenabteilung Ruhrort und zur Berufung des Wasser- und Gesundheitsingenieurs Kumpfert zu deren Leitung als Betriebschef geführt. Nach fünfzehnjährigem Bestehen ist im Zuge der Straffung der Organisation diese Fachabteilung mit der Fachabteilung Kraft- und Sanitäre Anlagen zur Gruppe Energie unter Leitung von Betriebschef Rahm zusammengefaßt worden. Sie untersteht jetzt gemeinsam mit dem Maschinenbetrieb Hochofen Obering. Schnegelsberg.

Betriebschef Kumpfert ist mit der Auswertung der in fünfzehn Jahren erworbenen Erfahrungen auf dem Gebiet der Hüttenwasserwirtschaft betraut. Er stellt die Ergebnisse seiner Arbeit nicht nur der ATH zur Verfügung, sondern auch zahlreichen Ausschüssen des Bundesverbandes der Deutschen Industrie, der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie und des Vereins der Deutschen Eisenhüttenleute. Beiträge dieser Art sind im Blaubuch des Wasserausschusses

des VDEh und im IWL-Forum 65 des Instituts für Gewerbliche Wasserwirtschaft und Luftreinigung e. V. des Bundesverbandes der Deutschen Industrie veröffentlicht worden (IWL = Institut für Wasser- und Luftfragen). Eine umfangreiche Arbeit über die Gichtgaswaschwasserwirtschaft im Rahmen des Arbeitskreises Kreislauf-Wasserwirtschaft auf Hüttenwerken des VDEh wurde kürzlich beendet.

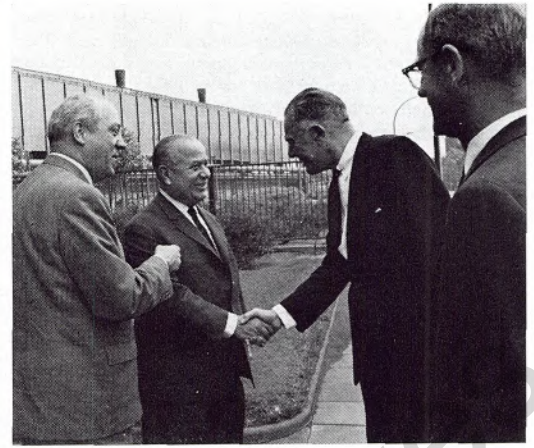


UNSERE BILDER ZEIGEN

die beiden Besucherguppen; auf dem linken Bild neben Betriebschef Kumpfert (vorne rechts) Betriebsdirektor Schrewe (Salzgitter); auf dem anderen Bild vorne rechts Obering. Schnegelsberg



US-Botschafter Henry Cabot Lodge besichtigte die ATH



Der neue amerikanische Botschafter in der Bundesrepublik, Henry Cabot Lodge, besuchte die ATH, um die modernen Anlagen unseres Unternehmens kennenzulernen. Der Vorstandsvorsitzende der ATH, Dr. Sohl, und Aufsichtsratsvorsitzender Dr. Birrenbach begrüßten Botschafter Cabot Lodge, als er morgens gegen 10.30 Uhr, aus Bad Godesberg kommend, vor Tor 1 eintraf. In der Begleitung des Botschafters befanden sich Gesandter Moline, Generalkonsul Hulick sowie die Konsulen Dux und Meima. Nach einem mehrstündigen Rundgang durch das Werk Beeckerwerth unter Führung der Werkdirektoren Dr. Heischkeil und Dr. Zimmermann gab Dr. Sohl den Gästen ein Essen, an dem auch die Vorstandsvorsitzenden der Tochtergesellschaften der ATH Dr. Kürten, Dr. Mommsen und Dr. Spethmann teilnahmen.

Hier geht es um die Sicherheit

Ein Tag wie jeder andere ...

Mit Vorarbeiter Karl unterwegs

Hauptsicherheits-Ingenieur Theo Mauermann, Leiter der Abteilung Arbeitssicherheit Hamborn, schildert in seinem heutigen Beitrag den betrieblichen Alltag eines Vorarbeiters.

Vorarbeiter Karl geht durch das Tor ins Werksgelände zu seinem Umkleideraum. In Gedanken ist er schon bei der Arbeit.

Bei der gestrigen Betriebsbesprechung ist ihm gesagt worden, daß der gesamte Lagervorrat an Blechen und Bändern heute und morgen verladen werden muß, da der Monat zu Ende geht, ein Seeschiff Ladung erhält und eine Menge Lastwagen sich für den heutigen und morgigen Tag angemeldet haben.

In Gedanken geht er seine ihm zur Verfügung stehenden Mitarbeiter durch und überlegt, wen er für die verschiedenen Verladearbeiten einsetzen kann. Plötzlich schrickt er zusammen, als das Signal einer Lok in sein Bewußtsein dringt. Karl hatte weder die Pfeifsignale des herannahenden Zuges vernommen noch darauf geachtet, daß unmittelbar vor ihm ein Gleis die Straße überquerte, auf dem sich die Zugeinheit bereits dicht vor ihm befand.

Eingedenk der eben überstandenen Gefahr des „Beinahe-Überfahren-Werdens“ eilt Karl zum Belegschaftsgebäude, zieht sich um und geht zum Betriebsbüro, um sich die für heute notwendigen Informationen und Verladepapiere abzuholen.

In der Halle steht schon eine lange Zugeinheit, die beladen werden muß. Die vor der Halle stehenden Lastwagen werden gerade durch Lautsprecher herangeholt.

Zuerst geht Karl zu dem Kettenkontrollleur, der die Anschlagmittel jeden Morgen zu überprüfen hat, und fragt, ob alles in Ordnung ist. Denn sämtliche Drahtseile, bei denen mehr als zehn Prozent gebrochene Litzen festgestellt werden, müssen aussortiert werden, ebenso die Ketten, bei denen Schäden an den Gliedern festgestellt werden. Karl weiß, daß er sich auf den Kettenkontrollleur verlassen kann.

Mittlerweile sind die Leute, die diesmal als Anbinder tätig sein sollen, an dem Vorarbeiterbüro eingetroffen. Karl zählt sie und stellt fest, daß heute zwei Leute fehlen. „Wo sind die beiden Leute denn?“, fragt Karl den Kolonnenführer. „Sie waren doch gestern noch da.“ Einer der Kolonnenführer antwortet ihm, daß der Fritz aus seiner Kolonne sich beim Vorbeigehen an einem Blechstapel eine Schnittwunde am Unterarm zugezogen hätte. — „Das gibt's doch gar nicht“, sagt Karl. „Oder hatte der Fritz keinen Unterarmschutz angelegt? Ich möchte den Unterarmschutz sehen.“

Stellt es sich heraus, daß er keinen Unterarmschutz getragen hat, wird er der Abteilung Arbeitssicherheit gemeldet. Zu verschleiern ist das sowieso nicht, da der Sachbearbeiter, wenn er den Ursachen für diesen Unfall nachgeht, das bestimmt feststellen wird.“

Karl nimmt diesen Unfall zum Anlaß, die Leute nochmals kurz zusammenzurufen und darauf hinzuweisen, daß die zur Verfügung gestellten



Schutzartikel, wie Kopfschutz, Handschuhe, Unterarmschutz und hohe Sicherheitsschuhe in diesem Bereich auf jeden Fall getragen werden müssen. „Nun an die Arbeit!“ Karl verteilt die Kommissionsblätter an die einzelnen Gruppen, zeigt ihnen die Waggon, teilt die Leute ein, die die Waggon zu beladen haben und die andere Gruppe, die die LKW's zu versorgen hat.

Im Gegensatz zu den Waggonverladern sind die LKW-Fahrer für ihre Ladung selbst verantwortlich. Die Anbinder lassen an Hand der Kommission die Ladung vom Kran heraus zum LKW bringen. Dort übernimmt der LKW-Fahrer die am Kran hängende Last und dirigiert sie auf seinen LKW, so daß die Last gleichmäßig verteilt ist, um sie später festzuzurren bzw. mit Hölzern zu vernageln.

„He, wo haben Sie Ihren Schutzhelm?“, fragt Karl den Fahrer des einen LKW's. Dieser antwortet ihm: „So was haben wir noch nicht in unserer Firma.“ Karl sagt ihm: „Wenn sie das



nächste Mal kommen, bringen Sie einen Schutzhelm mit. Denken Sie daran, daß Sie in der Nähe von schwebenden Lasten stehen, und wenn die Last nur ein wenig pendelt und Sie von den scharfen Kanten der Blechpakete am Kopf getroffen

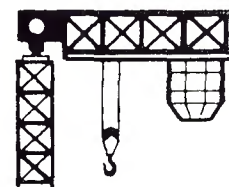
Wieder Licht-Kontrollen

In einem Appell an die deutschen Autofahrer mahnte Verkehrsminister Leber, die Beleuchtungsanlagen an den Wagen bis zur 12. Internationalen Kfz.-Beleuchtungswoche vom 23. bis 29. Oktober überprüfen zu lassen. Alle Fahrzeuge werden nach dieser kostenlosen Überprüfung durch die Werkstätten, die ab 23. September vorgenommen wird, mit einem Aufkleber versehen, der fehlerfreie Beleuchtung bescheinigt. Alle nicht überprüften Autos müssen mit einer Kontrolle durch die Polizei rechnen.

werden, kann es Verletzungen geben, die u. U. eine langwierige Heilungszeit benötigen.

Karl geht jetzt an der Reihe der zu beladenen Waggon vorbei und beobachtet die Verloader, die mit dem Anhängen der Blechpakete beschäftigt sind, wobei zwei Leute im Lager stehen, die Pakete anhängen, und im Waggon ebenfalls zwei Mitarbeiter, die die Last in den hierfür bestimmten Waggon dirigieren und dort absetzen.

Beim Absenken der Blechpakete pendelt die Last mehrere Male hin und her, so daß der Verloader Mühe hat, die Last mit den Händen dorthin zu dirigieren, wo sie im Waggon hingehört, um eine gleichmäßige Belastung des Waggon zu erreichen. Karl, dem das Pendeln am Kran auffällt, beobachtet, daß auf dem Kran ein Kranführer tätig ist, den er noch nicht kennt. Er ruft den Kranführer herunter. Als dieser zu ihm kommt, sagt er: „Ich bin heute morgen das erstmal hier in diesem Bereich und habe diesen Kran noch nicht gefahren. Er ist etwas ungewohnt für mich, da die Geschwindigkeit dieses Kranes größer ist und die Sicht aus dem Führerhaus etwas anders als auf dem Kran, den ich bis gestern gefahren habe.“ Karl meint darauf nur: „Das habe ich bereits festge-



stellt, daß Sie den Krar noch nicht vollständig beherrschen. Sie müssen etwas langsamer und konzentrierter fahren und sich mehr auf diese Lasten einstellen. Einen guten Rat darf ich Ihnen noch geben. Wenn Sie in Zukunft in einem neuen Bereich fahren, gehen Sie doch vor Antritt zunächst zum Vorarbeiter, stellen sich vor, fragen nach der Arbeit an sich, was und wohin es zu verladen ist, damit Sie von vornherein den richtigen Rhythmus finden, sowie die Anbinder kennenlernen, um von Anfang an das richtige Vertrauensverhältnis zu schaffen. Denn die Verständigung zwischen Kranführer und Anbinder ist eine wichtige Voraussetzung, um Unfälle zu verhindern und die Sicherheit zu erhöhen."

Karl, der zur nächsten Gruppe geht, beobachtet das Anhängen eines Blechpaketes und bemerkte, daß ein neuer Mitarbeiter, obschon er eingewiesen war, die Hände



beim Herumlegen der Seile um das Blechpaket falsch hielt. Um ein Haar wären die Finger dieses Neulings zwischen Seil und Last geraten, wenn der Kranführer nicht Obacht gegeben hätte. Der Vorarbeiter zeigt dem Neuling das richtige Halten der Seile beim Aufziehen des Kranes, die nach Möglichkeit

oberhalb der Last festgehalten werden sollten und nicht die Finger zwischen dem losen Seil und dem Blechpaket; denn hierbei gibt es immer wieder Fingerquetschungen.

Nachdem nun Karl seinen Rundgang gemacht und dabei hier und dort Anweisungen, Ermahnungen und Belehrungen den einzelnen Gruppen gegeben hat, geht er zum Vorarbeiterbüro, um die notwendigen Eintragungen im Rapportbuch vorzunehmen. Hierbei kommen ihm die Zahlen ins Gedächtnis, die bei den letzten Schulungsstunden in der Abt. Arbeitssicherheit genannt wurden von Arbeitsunfällen, die bei der Benutzung von Fördereinrichtungen und Hebezeugen verursacht wurden. Er hatte mitbekommen, daß ein erheblicher Teil Verletzungen durch Drahtseile und Anschlagmittel, beim Absetzen und Aufziehen von Lasten dadurch verursacht werden, daß die Anbinder mit den Fingern zwischen Anschlagmittel und Seil geraten oder durch Herunterfallen der Last, schlechtes Anschlagen oder durch pendelnde Last.

Karl ist mit sich und seinen heute morgen getroffenen Feststellungen nicht ganz zufrieden. Aber er weiß, daß er in seinem Bereich die Leute „im Griff“ hat, wenn er täglich nach dem Rechten sieht, und daß er nur deshalb, was die Unfallzahlen angeht, an einigermaßen günstiger Stelle steht.

- Denn auf das richtige Anlernen, das Einweisen, das Auf-die-Gefahren-Hinweisen kommt es an, hatte Karl im Laufe seiner langjährigen Tätigkeit erfahren und er hielt sich daran.

Hamborner Kulturring wirbt

Vor seiner neuen Spielzeit wendet sich der Kulturring Hamborn mit einem Rundschreiben an seine Mitglieder und Freunde mit der Bitte, stärker als bisher für den Kulturring zu werben. In ihm wird darauf hingewiesen, daß in einer Stadt mit 130 000 Einwohnern ein Bestand von mehreren hundert Mitgliedern möglich sein müßte, besonders, da hier vier höhere Schulen etabliert sind.

Der Kulturring, der nun schon weit über zehn Jahre besteht, hat einen festen Mitgliederbestand und einen Kreis von treuen Theaterbesuchern. Es hat sich also gelohnt, Mut und Energie aufzubringen, um im Duisburger Norden eine, wenn auch begrenzte Theaterkultur durchzusetzen. Der jährliche Mitgliedsbeitrag beträgt für Erwachsene 25 und für Jugendliche 12 Mark. Dafür werden in jeder Spielzeit neun bis zehn Theaterraufführungen durch die Dinslaker Burghofbühne und das Theater am Niederrhein Kleve geboten. Der Eröffnung der neuen Spielzeit am 20. September mit der Komödie „Die gelehrten Frauen“ von Molière folgt Anfang Oktober die moderne Komödie „Wolken sind überall“ von F. Hugh Herbert.

„Natürlich — eine Frau am Steuer!“

Sind Frauen schlechtere Autofahrer als Männer?

Seit die Frauen — und erfreulicherweise in zunehmender Zahl auch Mitarbeiterinnen der ATH — den Führerschein erwerben und sich ans Steuer setzen, haben es die Männer nicht lassen können, ihnen eine besondere Befähigung für das Autofahren abzusprechen. Mit ihrer etwas überheblichen Bemerkung „Natürlich, Frau am Steuer“, glauben sie alles gesagt zu haben, was zum Thema zu sagen wäre. Ist sie nun wirklich so schlecht, die Frau am Steuer? — so fragt der Präsident des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs Hans Bretz in der „ADAC-Motorwelt“. Aus seiner bemerkenswerten Untersuchung veröffentlichen wir seine interessantesten Feststellungen:

Fragt man die Fahrlehrer oder die Ingenieure des Technischen Überwachungsvereins (TUV), so erfährt man zunächst, daß der Anteil der Frauen, die den Führerschein erwerben wollen, in den letzten Jahren enorm gestiegen ist. Sie stellen schon längere Zeit nahezu fünfzig Prozent der Führerschein-Bewerber. Sie sind, so sagen die Fahrlehrer, sehr aufmerksam im Unterricht, überaus fleißig, geradezu wißbegierig — mehr als die Männer, die vielfach glauben, das alles zu wissen oder gar besser zu wissen.

Es mag zutreffen, daß sie im technischen Bereich nicht ganz so mithalten können, was völlig natürlich ist, jedoch auch nicht in allen Fällen zutrifft; denn durch die Technik im Haushalt haben die Frauen manches aufgeholt. Was nunmehr ihr gesamtes Wissen am Tage der Prüfung angeht, sagen viele TUV-Ingenieure, so bringen sie mehr mit als die Männer. Was auch damit bewiesen wird, daß der Prozentsatz der Frauen, die auf Anhieb die Prüfung bestehen, größer ist als der der Männer.

Hieraus könnte man schließen, daß die Frauen in allen Bereichen sogar besser fahren als die Männer. Dieser Schluß wäre falsch, wie es überhaupt schlecht ist, die Menschheit in Kategorien aufzuteilen und sie nach Schablone zu beurteilen. Es liegt in der Natur, daß die Männer risikofreudiger sind als die Frauen. Das sind die Frauen von Hause aus nicht; sie können abwarten, sie sind vorsichtiger. Ob sie deshalb besser fahren, ist damit noch nicht gesagt.



Der erfahrene TUV-Ingenieur teilt die kraftfahrenden Frauen in drei Gruppen ein:

- jene, die beruflich tätig sind und ein eigenes Auto fahren,
- jene, die den Zweitwagen der Familie fahren und daher über eine größere Praxis verfügen, sowie schließlich
- jene, die das Familienauto auch einmal fahren „dürfen“ und daher über wenig Praxis verfügen.

Untersucht man nun einmal diese drei Gruppen, so kommt man recht bald zu durchaus klaren Erkenntnissen. Die beiden ersten Gruppen haben entsprechende Fahrpraxis, sie können sich täglich im Straßenverkehr bewähren und fahren gut, wahrscheinlich besser als die Männer, wenn man ihr Fahren vom Standpunkt des Unfallgeschehens aus beurteilt. Woher kommt das?

Nun, ich sagte schon, daß die Frauen nicht so risikofreudig sind. Sicher ist auch, daß sie wahr-

scheinlich instinktiv eine höhere Achtung vor dem Leben haben, daß sie weder selbstherrlich noch selbstherrlich sind. Sie haben keine Komplexe, die sie am Steuer abreagieren müssen, wie es vielfach beim Mann der Fall ist, der im Berufsleben steht, der sich im freien Wettbewerb bewähren muß und sich daher leicht zu vorschnellen Reaktionen verleiten läßt. Die Frau weiß, daß die Tätigkeit in der Wirtschaft und im öffentlichen Leben allzusehr Männer-sache ist; sie hat daher keinerlei Bedürfnis, sich an dieser Hetzjagd zu beteiligen.

So kann man annehmen, daß die berufstätige Frau oder jene Frau, die den Zweitwagen der Familie bewegen darf, bemüht ist, ihr erlerntes Wissen zu vervollkommen, daß sie das Gefühl der Sicherheit, das sich von Tag zu Tag verstärkt, dankbar empfindet und so bemüht bleibt, sich vor dem ersten Unfall zu bewahren. Während man vom Mann vielleicht sagen kann, daß er zwar den Unfall auch nicht gerade sucht, aber doch ein wenig der Meinung ist, daß er irgendwie zum Handwerk des Autofahrens gehört.

Wenn das zutrifft, muß man zugeben, daß die Frauen bessere Charaktereigenschaften mitbringen, wenn sie sich ans Steuer setzen. Schließlich mag hier noch vermerkt werden, daß es unter den Frauen sehr viele wirkliche Routiniers gibt. Fahrerinnen, die grandios fahren.



Nun kommen wir zu jenen beklagenswerten Wesen, die so hie und da einmal Gelegenheit haben, das Familienauto zu bewegen. Sind sie allein am Steuer und allein im Wagen (also ohne IHN), dann mag es noch vielleicht hingehen, obgleich sie sicherlich dauernd von der Sorge geplagt werden, daß nur ja nichts passiert und das teure Gefährt auch wieder heil nach Hause kommt. Es ist jene Gruppe von Autofahrerinnen, der sich — sehr zur Freude der Männer — die Karikaturisten immer wieder annehmen, die nicht müde werden, ihnen die tollsten Geschichten zuzutrauen, die natürlich den Herren der Schöpfung nie passieren können.

Wie kommen sie überhaupt dazu, den Führerschein zu machen? Da gibt es eine Menge Gründe: sie haben ein durchaus begreifliches

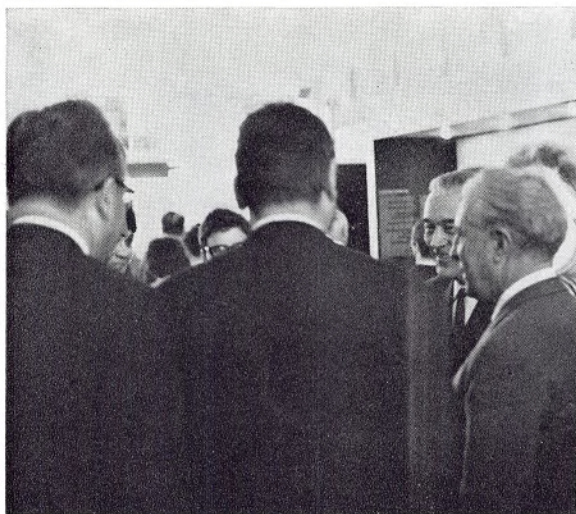


(aus der „ADAC-Motorwelt“)

Interesse, Auto zu fahren, weil es ihnen Spaß macht, weil die Freundin oder die Nachbarin auch Auto fährt, weil das Auto durch den Mann nicht immer ausgelastet ist, weil Kinder in die Schule zu bringen sind oder Einkäufe in der Stadt gemacht werden müssen. Oder — und das ist meist schlecht — weil der Mann im Kegelclub oder sonstwo ein paar Gläschen heben möchte und die Frau dann die Ehre hat, die entsprechenden Promille nach Hause zu bringen.

Aber auch am Wochenende hat das arme Stück öfters die Gelegenheit, das Auto zu bewegen. Damit SIE es besser lernt und ER die Gelegenheit hat, sie zu kontrollieren und sich davon zu überzeugen, wie sie denn überhaupt fährt. Arme Frau am Steuer! Da muß sie dann in vielen Fällen erfahren, daß sie überhaupt nichts kann, daß sie alles falsch macht, daß die Fahr-schulkosten hinausgeworfenes Geld gewesen sind usf. Er bringt sie völlig aus dem Gleichgewicht, macht sie unsicher, bis sie einsieht, daß ihre Fahrerei wirklich falsch ist und daß ihr Fahrlehrer ein Idiot gewesen sei.

Nun fängt sie an, sich seine Fahrweise anzugewöhnen, was nicht so einfach ist. Alle guten Vorsätze, die sie sonst beim Autofahren hat, werden beiseite gefegt, bis sie dann durch den ersten oder zweiten kleinen Unfall bewiesen



Thyssen-Gruppe auf der Posener Messe

Die Internationale Messe in Posen, die traditionell im Juni stattfindet, erweist sich immer mehr als eine Ausstellung von großer Bedeutung für die Anbahnung von Geschäften mit den Ostblock-Staaten und als Magnet für Kontakte mit der Wirtschaft des gesamten Ostens.

Traditionsgemäß beteiligte sich auch die Thyssen-Gruppe wieder an der diesjährigen Messe. ATH, Thyssenrohr, DEW, Niederrhein, Westfälische Union, Thyssen Schraubenwerke sowie Thyssen Industrie zeigten hier ihre Erzeugnisse.

„Natürlich — eine Frau am Steuer“

(Schluß des Beitrags von Seite 12)

hat, daß sie wirklich nur eine beklagenswerte Frau am Steuer ist.

Wenn man sich darüber streitet, wie viele Methoden es gibt, gut und unfallfrei zu fahren, so ist dazu wohl zu sagen, daß es deren nicht viele gibt (obgleich jeder Fahrer mehr oder weniger seine eigene Methode hat, wie er sich im Verkehr zurechtfindet).

Aufgabe der Männer wäre es nun, ihre Frauen zunächst einmal gewähren zu lassen, das sicherlich nur in Ansätzen vorhandene Gefühl der Sicherheit zu stärken. Sie zu loben, wenn sie in einer schwierigen Situation die Sache richtig gemacht haben (wenn auch nicht mit dem Schneid, mit dem er dies zu tun pflegt), die Fahrbahn für sie mitzubeobachten, nicht zu brüllen, allenfalls mit dem Finger oder mit der Hand anzudeuten, daß sich da etwas entwickelt, das nur mit höchster Aufmerksamkeit gemeistert werden kann. So werden sie langsam sicherer und über kurz oder lang gute Fahrerinnen.

- Wenn man sich das einmal richtig überlegt, so möchte ich die Behauptung wagen, daß die Männer schuld daran sind, wenn ihre Frauen schlecht fahren!

Da immer mehr Frauen in den Straßenverkehr kommen und die dumme Phrase „Natürlich, Frau am Steuer“ durch die Masse der Frauen am Steuer sowieso eines Tages ihren Sinn verliert, glaube ich, daß alles getan werden muß, damit alle Frauen gute Fahrerinnen werden. Das Wort von der „Frau am Steuer“ gehört der Vergangenheit an. Tun wir etwas für sie, anstatt überheblich über sie herzufallen. Wir alle profitieren davon!

Die Thyssen Stahlunion-Export GmbH hatte auf der Messe die Möglichkeit, ihre zahlreichen Handelspartner aus der östlichen Welt, zu denen sie geschäftliche Kontakte unterhält, zum Thyssen-Stand einzuladen und mit ihnen Gespräche zu führen.

Ganz allgemein dient die Posener Messe für die Aussteller aus dem Westen in erster Linie ja dazu, bereits vorhandene Verbindungen zu festigen und neue anzuknüpfen vor allem mit den Männern der staatlichen Einkaufsgesellschaften, die für ihre Länder in den verschiedenen Bereichen Angebote einholen und für den Abschluß der Geschäfte entscheidend sind.

Im Gegensatz zu anderen Fachausstellungen steht die Posener Messe in großem Umfange auch dem Publikum offen, das die Ausstellungshallen und Messestände in jedem Jahr von Anbeginn an stark bevölkert.

Die Thyssen-Gruppe konnte sich in diesem Jahr im Technischen Club in Posen wiederum an den Veranstaltungen für Fachleute beteiligen. Ihre Vorträge fanden großes Interesse und waren gut besucht. An die Vorträge und Demonstrationen schlossen sich in der Regel Diskussionen auf dem Thyssen-Stand an.

Mitarbeiter von Unternehmen der Thyssen-Gruppe sprachen auf der diesjährigen Messe über „Tiefteperatur-Stahl für den Einsatz im Großapparatebau“, „Neuzeitliche Baumethoden mit Bau-Elementen aus verzinktem Stahlblech“, „Herstellung und Anwendung bandbeschichteter Feinbleche in der blechverarbeitenden Industrie“ sowie über „Wirksame Korrosionsschutz-Maßnahmen durch Einsatz sendzimir-verzinkter Feinbleche im Automobilbau“.

An der 37. Posener Messe beteiligten sich über 5500 Unternehmen aus 46 Ländern. Sie stellten auf einer Gesamtfläche von 130 000 Quadratmeter aus, von der die Bundesrepublik rund zehn Prozent belegt hatte. Insgesamt besuchten fast eine halbe Million Besucher die Messe, darunter 10 700 Ausländer.

Zum erstenmal tagte in Posen das Präsidium der Union der Internationalen Messen. An der Tagung nahmen die Messedirektoren aus Brunn, Budapest, Brüssel, Frankfurt, Hannover, Köln, Leipzig, Lissabon, Padua, Paris, Utrecht, Verona und Wien teil.

Die Posener Messe 1969 wird nur zehn Tage — statt bisher fünfzehn — dauern und vom 8. bis 17. Juni 1969 stattfinden.

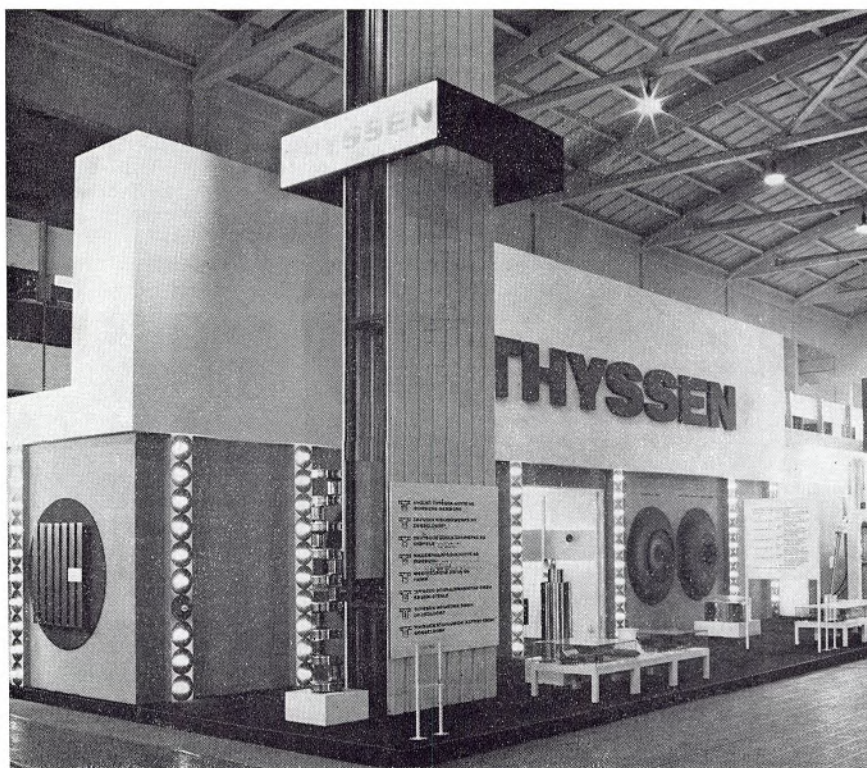
Thyssen-Gruppe auch in Zagreb

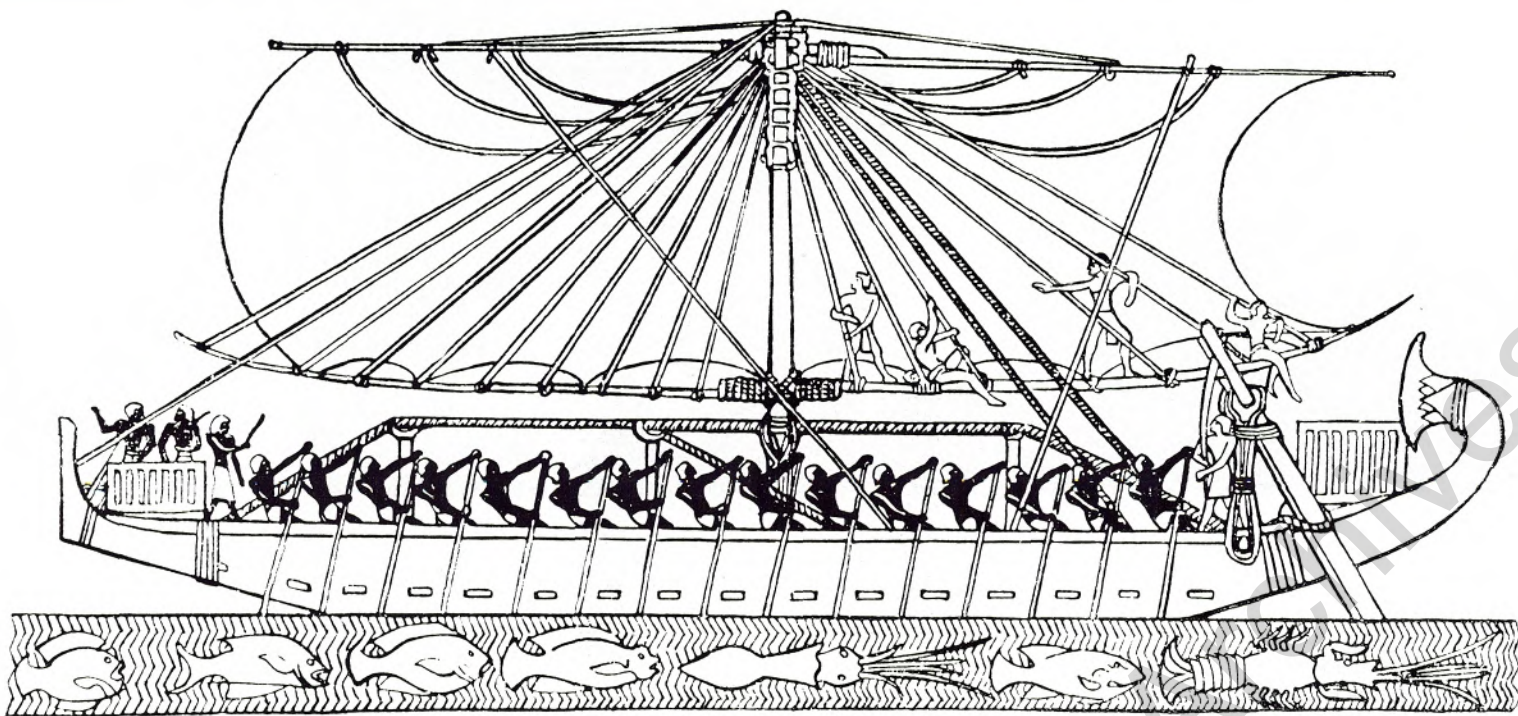
Auch auf der Internationalen Herbstmesse in Zagreb, die vom 12. bis 22. September stattfindet, ist die Thyssen-Gruppe kein Neuling mehr. In diesem Jahr sind ihre Unternehmen dort bereits zum achten Male vertreten. Ihr Stand befindet sich in der Halle der Bundesrepublik.

Schwerpunkt der Ausstellung der Thyssen-Gruppe bilden Erzeugnisse für den Schiffs- und Maschinenbau. Die ATH zeigt vor allem Erzeugnisse ihrer Profilstraßen, darunter die erweiterte IPE-Reihe, Stahlblech-Produkte sowie Strebstempel für den Bergbau. Die Thyssen-Gruppe verspricht sich von ihrer Beteiligung an der Herbstmesse in Zagreb eine Festigung und Erweiterung ihrer Handelsbeziehungen mit den Ostblock-Ländern, vor allem mit Jugoslawien.

UNSERE BILDER:

Oben:
Diskussion mit polnischen Technikern nach einer Vortragsveranstaltung der ATH im Posener Technischen Club —
Unten:
Der Stand der Thyssen-Gruppe auf der Posener Messe, den Botschafter Böx, der Leiter der Handelsdelegation der Bundesrepublik in Warschau, besuchte (auf dem linken Bild oben im Gespräch mit den ATH-Direktoren Dr. Kunze und Uhrmacher)





UNSERE WELT VON MORGEN — DIE TECHNIK DER ZUKUNFT

Technische Möglichkeiten von morgen — so lautete der Titel einer Vortragsreihe, zu der die ATH auf der Hannover-Messe 1968 namhafte Experten als Redner gewonnen hatte. Im letzten Heft der Werkzeitung haben wir in Auszügen und Zusammenfassungen darüber berichtet, wie Dr. Robert Jungk (Wien), Dr. Nicolaus Sombert (Straßburg) und Professor Dr. H. St. Seidenfus die Welt und die Technik von morgen sehen. Heute veröffentlichen wir abschließend auszugsweise die Vorträge von Professor Dr.-Ing. Kurt Illies (Hannover) und Professor Dr.-Ing. Robert Eberan-Eberhorst (Wien) zu Verkehrsproblemen in der Welt von morgen.

Prof. Dr. Kurt Illies (Hannover):

Wie sieht das Handelsschiff der Zukunft aus?

Zu den ältesten und bedeutendsten Erfindungen des Menschen gehört das Schiff. Die Entdeckungen und damit die Erschließung des gesamten Erdballs waren nur mit Hilfe von Schiffen möglich. Große Seeschlachten entschieden über Völkerschicksale. Der Wohlstand Venedigs, Genuas, Lissabons, der Hansestädte war begründet auf der Schifffahrt.

Jahrtausende hindurch wurden Schiffe mit Hilfe der Windkraft oder der Muskelkraft von Menschen angetrieben. Aber die große Bedeutung, die das Schiff für den Menschen besitzt, hat sofort nach Erfindung der Dampfmaschine Überlegungen anstellen und alle Anstrengungen machen lassen, diese Kraftmaschine auch zum Antrieb von Schiffen zu verwenden, um unabhängiger von Wind und Wasserströmungen zu werden.

Der geniale Marburger Physikprofessor Denis Papin hatte 1690 als erster die Idee, eine Dampfmaschine in ein Schiff einzubauen. Es ist allerdings nie dazu gekommen. Es dauerte dann 130 Jahre, etwa bis 1820, bis diese Idee zu einer halbwegs brauchbaren und betriebssicheren Maschine geführt hat.

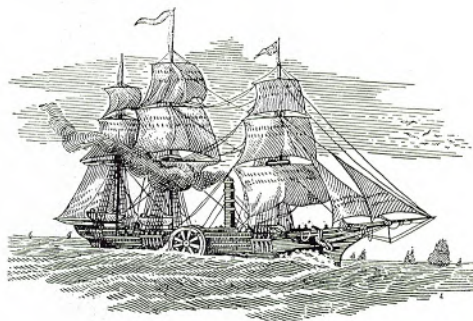
1818 fuhr die „Savannah“ von New York nach Liverpool in 25 Tagen zu einem großen Teil mit einer Dampfmaschine. Ihr Erscheinen vor der englischen Küste, auf das man nicht vorbereitet war, erregte so großes Aufsehen, daß man zunächst das Schiff als brennend meldete. Aber damit war das Eis gebrochen und der Beweis erbracht, daß die Maschine als Antrieb für ein Schiff brauchbar ist. Und damit beginnt das Maschinen-Zeitalter für die Schifffahrt.

Sicher sind noch bis um die Jahrhundertwende große Tiefwassersegler gebaut worden. Aber

die Maschine brachte so große Vorteile, daß sie sich mehr und mehr durchsetzte und den Bau des Schiffes und Schiffskörpers beeinflusste.

Die Schiffstechnik steht im Ruf, besonders konservativ zu sein. Das muß sie bis zu einem gewissen Grade auch sein, weil die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See sonst unter Umständen gefährdet ist.

Die Schiffe werden heute weitgehend spezialisiert entsprechend der Ladungsart. Die Tanker als Massengutschiffe für flüssige Ladung, die Massengutschiffe für Trockenladung, die Containerschiffe, Fahrgastschiffe, normale Stückgutschiffe



und alle möglichen Spezialschiffe. Letzten Endes ist es eben für den Reeder billiger, Spezialschiffe zu bauen und zu betreiben, weil der Umschlag schneller geht und auch die Ausnutzung des Schiffes günstiger ist.

Die Baukosten eines Schiffes sind recht erheblich. Sie haben einen sehr großen Anteil an den Gesamtbetriebskosten eines Schiffes. Daher ist

es durchaus verständlich, daß man nun auch zu einer Spezialisierung der Schiffstypen, aber auch zu einem gewissen Serienbau kommt, wie etwa bei Blohm + Voss der Pioneer-Typ.



Die Entwicklungstendenzen bei Massengutfrachtern zeigen in letzter Zeit ganz deutlich ein Ansteigen von Schiffsgröße und -geschwindigkeit. Bis zur Mitte der fünfziger Jahre spielte sich nicht viel ab. 1953 erregte die „Tina Onassis“ mit 46000 Tonnen als damals größter Tanker der Welt noch sehr großes Aufsehen. Inzwischen baut man fünfmal so große Schiffe. Es gibt ernsthafteste Projekte für 500 000-Tonner, und es wird sogar von Schiffen mit einer Million Tonnen gesprochen. Daneben ist ein starkes Anwachsen der Schiffsgeschwindigkeiten festzustellen.

Dieser Trend zu einer steigenden Größe und höheren Geschwindigkeit hat zunächst einen wirtschaftlichen Grund, weil nämlich damit die Transportkosten fallen. Jedoch ergibt sich etwa bei 200 000-Tonnern der Zwang zu einer Umladung auf kleinere Schiffe, damit europäische Häfen angelaufen werden können, weil die gegenwärtigen Wasserstraßen einfach den Tiefgang nicht erlauben. Hierzu erkennt man die enge Verknüpfung zwischen Schiff und Wasserstraße. Die technischen Gründe dafür, daß die Transportkosten fallen, hängen zunächst einmal vom Kapitaldienst ab: Das größere Schiff wird verhältnismäßig billiger gebaut werden können als das kleine.

Der zweite Grund hängt mit den Brennstoffkosten und auch mit der Maschinengröße zusammen. Die spezifische Antriebsleistung weist ganz allgemein eine fallende Tendenz auf. Sie würde bei einem 500 000-t-Tanker mit einer Geschwindigkeit von 16½ Knoten um 60 000 PS liegen. Sie ist damit nicht die zehnfache Leistung, die ein 50 000-t-Schiff benötigt, sondern nur die dreieinhalbfache. Das macht sich dann schon bezahlt, zumal gleichzeitig auch das spezifische Maschinengewicht mit zunehmender Schiffsgröße gewaltig absinkt, was wiederum die Nutzladefläche des Schiffes günstig beeinflusst. Was den Tiefgang betrifft, so wird der Schiffbauer zweifellos versuchen, nicht tief zu bauen, sondern möglichst flach. Rotterdam kann noch mit 225 000 Tonnen, vielleicht auch mit 250 000 Tonnen angelaufen werden, Wilhelmshaven mit 140 000 Tonnen, Hamburg mit 80 000 Tonnen. Ein größeres Schiff erfordert ein Vertiefen und vor allem ein Tiefhalt der Wasserstraße.

ZU DEN BILDERN:

35 Jahrhunderte Schiffsentwicklung liegen zwischen dem Boot mit Rahsegel und Ruderern, das von der ägyptischen Königin Hatschepsut (1495—1475 v. Chr.) in das Weihrauchland „Punt“ an der Ostküste Afrikas — das heutige Kenia — geschickt wurde (linke Seite oben), und dem Frachtschiff nach dem „Pioneer“-Multi-Carrier-System von Blohm + Voss (rechts oben). Mit kostensparenden Produktionsmethoden kann jedem Auftraggeber das für seine Zwecke optimale „Pioneer“-Schiff kurzfristig geliefert werden als (siehe die Schnitte am Fuß dieser Seite von links nach rechts) Massengutfrachter, kombiniert für Stückgut und Container sowie als reines Container-Schiff. Besonders weit entwickelt ist bei diesen Schiffen die Automatisierung der Maschinen-Anlage. Dazu gehören Manöverautomatik für die Hauptmaschine einschl. Fernsteuerung von der Brücke; unser Bild Mitte zeigt das Brückenpult mit den umfangreichen Einrichtungen

Linke Seite unten: Die „Savannah“ fuhr erstmals mit Dampfkraft und Schaufelrädern im Jahre 1818 von den USA über den Atlantik nach England

Ein technisches Problem, das mit der größeren Geschwindigkeit der Schiffe und der größeren Masse zusammenhängt, ist die Sicherheit. Sie prägt sich beispielsweise darin aus, daß ein großes Schiff nicht so schnell manövrierbar ist wie ein kleineres. Wichtig ist dies zum Beispiel für die Stoppwege und Stoppzeiten. Ein Tankschiff mit 17 Knoten hat, wenn es 500 000 Tonnen trägt, immerhin den beachtlichen Stoppweg von fast 10 Kilometer, der bei einem 200 000-t-Tanker immerhin noch vier Kilometer beträgt. In dieser Zeit ist das Schiff nur beschränkt steuerfähig — jedenfalls so, wie die Schiffe bis jetzt gebaut sind — und hat unter Umständen eine seitliche Abdrift. Man kann daraus folgern, daß man unter Umständen solchen Schiffen, die sehr groß und schnell sind, zusätzliche Steuerhilfen und Bremshilfen geben muß, indem man etwa Bremsklappen ausfährt, um die Stoppwege zu verkürzen und die seitliche Abdrift zu verkleinern.

Was das Antriebsorgan betrifft, das die Antriebsleistung der Maschine in eine horizontale Schubleistung umsetzt, so glaube ich, daß auch das Schiff von morgen noch mit Propeller fahren wird.

Bei den Propellern besteht die Tendenz, die Propeller-Drehzahl herabzusetzen, weil der Propeller-Wirkungsgrad dann günstiger wird. Beispielsweise würde man bei einer Senkung der Drehzahl von 110 bis 115 auf 80 einen Drehzahlgewinn im Wirkungsgrad am Propeller von vielleicht fünf Punkten erwarten können; das würde eine entsprechend kleinere Maschinenleistung bedeuten, die Maschine würde billiger und verursachte geringere Brennstoff- und Einbaukosten.

Ein zweiter Punkt ist die Anzahl der Propeller. Der Einschrauber ist bis zu einer Größe von etwa 70 000 Tonnen klar überlegen. Von dieser Größe an wird der Zweischrauber erheblich besser, da man auch eine bessere Manövrierbarkeit erreicht.

Eine andere Entwicklung, um den Antriebswirkungsgrad zu verbessern, ist der gegenläufige Propeller. Hierbei handelt es sich um zwei achsial sitzende Propeller, von denen der eine links herum, der andere rechts herum schlägt. Man kann damit eine erhebliche Verbesserung des Antriebswirkungsgrades und eine dementsprechend kleinere Maschinenleistung erreichen. Für sehr beachtlich halte ich den Verstellpropeller. Er kann heute schon für große und größte Leistungen und Drehmomente gebaut werden. Mit ihm sind eine ganze Reihe von Vorteilen verbunden. Der Verstellpropeller erlaubt zum Beispiel, die Maschine billiger zu bauen; die Rückwärtsturbine kann weggelassen. Ich kann bei einer Turbine dann die volle Leistung, jedenfalls von



der Maschinenseite aus, als Rückwärtsleistung zur Verfügung stellen, und zwar beliebig lange und nicht nur für kurze Zeit. Oder aber ich verzichte auf das Umsteuern bei einem Dieselmotor, wodurch die Lebensdauer des Motors vergrößert wird und auch die Umsteuereinrichtung wegfällt.

Auch das Umsteueranöver dürfte mit einem Verstellpropeller unter Umständen schneller beendet sein, wobei allerdings die Steuerfähigkeit des Schiffes vorübergehend sehr schlecht ist. Als Maschinenbauer gebe ich dem Verstellpropeller sehr große Chancen, auch wenn er noch sehr teuer ist. Man muß aber dabei die Ersparnisse bei der Maschine dagegenhalten.

Der Dieselmotor ist zweifellos die wärmewirtschaftlichste Antriebsmaschine, die wir heute kennen. Wenn man die Verteilung der Antriebsarten in Abhängigkeit von der Schiffs-

größe während der letzten zwanzig Jahre betrachtet, so lag sein Schwergewicht 1947 bei 3000 bis 6000 PS. Von da ab zieht der Diesel davon, bricht 1949 in den Bereich größerer Leistungen ein, kann sich aber gegenüber der Turbine noch nicht ganz durchsetzen; aber ab 1956 ist es aus mit der Turbine in diesem Leistungsbereich von 6000 bis 14 000 PS. Im nächsten und übernächsten Leistungsbereich, also über 40 000 BRT mit 22 000 PS, passiert dasselbe Anfang der sechziger Jahre.

Der erste Grund: Der Dieselmotor fährt mit Schweröl und senkt entsprechend die Brennstoffkosten. Bisher war er zwar im thermischen Wirkungsgrad weit überlegen; aber er mußte das teurere Dieselöl verkraften, die Dampfturbine konnte das billige Heizöl verbrennen.

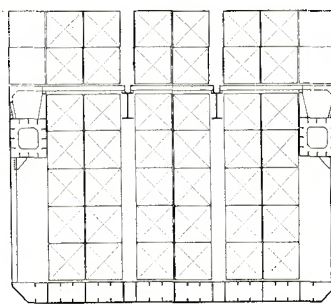
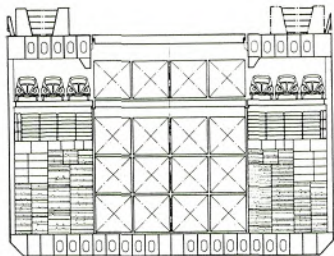
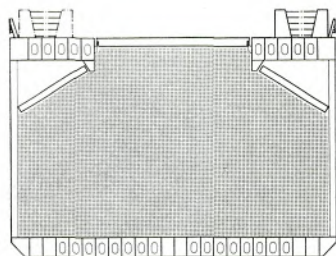
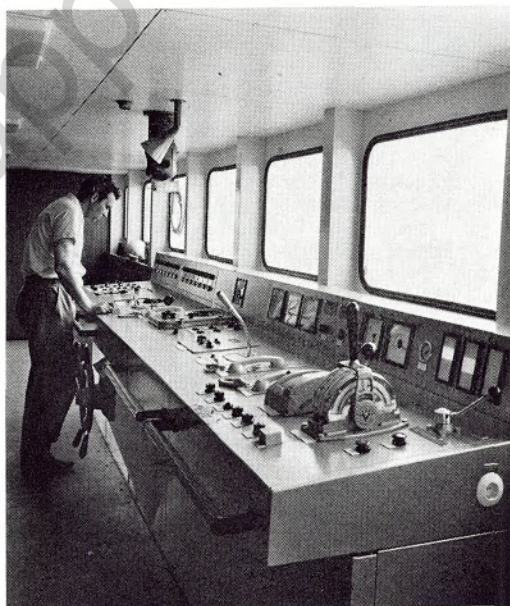
Der zweite Grund: Die Zylinderleistungen der Maschinen wurden größer. Es werden heute bei langsamlaufenden Maschinen infolge höherer Aufladung und größeren Hubvolumens Zylinderleistungen bis zu 4000 PS erzielt. Damit bricht der Motor in den Bereich der großen Leistungen, die früher der Turbine vorbehalten waren, ohne weiteres ein. Der große Langsamläufer hat aber ein sehr hohes Gewicht.

Seit kurzem ist es aber möglich, auch Motoren mit mittleren Drehzahlen, sagen wir bis um 500, mit schweren Ölen zu betreiben. Damit wird der Mittel-Schnelläufer, der einschließlich Getriebe leichter gebaut ist, ein ernsthafter Konkurrent des langsamlaufenden Motors, auch der Dampfturbine. Er bringt eine ganz erhebliche Gewichtsverringern, damit wird eine Verbesserung der Nutzladefähigkeit für den Mittel-Schnelläufer erreicht.

Wenn man den Betriebsmittelaufwand der Turbine mit dem Dieselmotor vergleicht, wird man sehen, daß die Dampfturbine im Bereich sehr großer Leistungen und nur in diesem Bereich, etwa von 25 000 PS an aufwärts wieder ein ernsthafter Konkurrent für den Dieselmotor wird, vor allen Dingen dann, wenn man auch an Gewichte, an Geräusche und Erschütterungen denkt. Hier wird sich die Turbine mit dem Mittel-Schnelläufer auseinandersetzen müssen.

Von der Gasturbine schließlich, einer Turbinenart, von der viel gesprochen wird, und die für den Schiffsbau sehr bestechend ist, erwartet der Schiffsbauer eine besonders kleine und besonders leichte Maschine ohne Erschütterung. Sie soll aber auch den gleichen Wirkungsgrad haben. Damit ist es schwierig. Sie kann einen hohen Wirkungsgrad haben, wenn man sehr hohe Frischgas-Temperaturen erreicht, die mindestens 1800 Grad betragen. Leider gibt es aber keine Werkstoffe, die diesen Temperaturen längere Zeit aushalten.

Die Einführung der Gasturbine ist eine Frage des Werkstoffes. Für ein normales Handels-





schiff sehe ich im Augenblick keine Chance, solange keine anderen Werkstoffe entwickelt sind. Das gilt auch für die Gasturbine in Verbindung mit dem sogenannten Freikolben-Kompressor, die ja mit mäßigen Temperaturen — nicht einmal 480 Grad — als Abgasturbine gute Wirkungsgrade entwickelt.

Was den Einsatz der Kernenergie bei Handelsschiffen anbelangt, so handelt es sich ja hierbei eigentlich nicht um eine neue Antriebsart, sondern nur um eine neue Energiequelle, nämlich Uran, und im Falle von Schiffsreaktoren um das von thermischen Neutronen spaltbare Uran 235.

Die Energieballung ist ungleich größer als bei den herkömmlichen flüssigen Brennstoffen. Vorteilhaft ist außerdem, daß man einen größeren Aktionsradius erreicht, da man kaum oder nur sehr selten zu bunkern braucht, was allerdings ohne jeden Zweifel einige Schwierigkeiten ma-

chen wird. Weitere Schwierigkeiten hängen auch damit zusammen, daß bei der Spaltung des Urans 235 eine für die menschliche Gesundheit schädliche, ja tödliche Strahlung auftritt, die man unter Kontrolle halten muß. Die Frage der Sicherheit darf man deshalb nicht vernachlässigen, sie steht an der Spitze aller Überlegungen. Bei ortsfesten Kraftwerken kann die Kernenergie in sehr großen Blöcken — in der Größenordnung von 300 bis 500 MW an aufwärts —

wirtschaftlich arbeiten. Das ist zweifellos billiger und auch besser. Bei Schiffen haben wir jedoch Anlagen, die in der Größenordnung wesentlich kleiner sind. Allerdings muß dabei die Nutzladefähigkeit berücksichtigt werden, die unter Umständen bei der Kernenergie-Anlage besser wird, und die größere Schiffsgeschwindigkeit, die eventuell damit zusammenhängt. Dabei spielen andererseits bei Betrachtungen über die Wirtschaftlichkeit eines Kernenergie-Schiffes das notwendige Gewicht und die Kosten, etwa für Kapaldiens und Brennstoffe, eine große Rolle. Beide hängen eng mit der Sicherheit zusammen.

Zum Schluß noch ein Wort zur Frage der Automatisierung. Mit größeren und schnelleren Schiffen und mit höheren Maschinenleistungen ist sie eine zwingende Notwendigkeit, um von der menschlichen Unzulänglichkeit etwas mehr befreit zu werden. Dabei handelt es sich nicht um eine Automatik nur der Maschine, sondern des gesamten Schiffes. Das wird sich beispielsweise auf die Navigation, den Hafenbetrieb sowie auf die Lade- und Löscheinrichtungen mit erstrecken.

Bei der Maschine werden alle Vorgänge automatisch, selbsttätig kontrolliert und bestens aufeinander abgestimmt werden. Dadurch wird ihre Lebensdauer verbessert. Denn im Augenblick der Registrierung wird die Automatik — was ein Wachhabender oder Assistent im Maschinenraum vielleicht nicht so macht — Änderungen in der Temperatur des Kühlwassers, der Zylinder oder der Abgase sofort registrieren, ausdrucken, unter Umständen Gegenmaßnahmen einleiten oder, wenn das nichts nützt, die Maschine absetzen, womit sie wesentlich gespart wird.

Ich bin sicher, daß sich die Automatik durchsetzen und ein völlig neues Kapitel in der Schiffstechnik einläuten wird. Die ersten waren die Segelschiffe und Muskelkraft-Schiffe; das war um 1820 zu Ende, und es begann das Maschinenzeitalter. Jetzt beginnt das Zeitalter der automatisierten Schiffe.

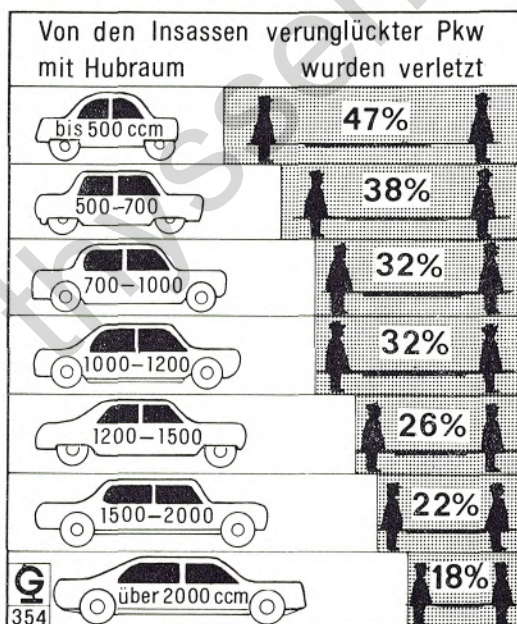
Prof. Dr. Eberan-Eberhorst (Wien):

In welchem Auto werden wir in Zukunft fahren?



ENTSCHEIDEND: INNERE SICHERHEIT

Die Statistiker haben festgestellt, daß Autos mit mehr PS sicherer sind. Von je hundert Insassen verunglückter Personenwagen in der Hubraumklasse bis 500 Kubikzentimeter waren 47 verletzt, dagegen nur achtzehn in Wagen mit über 2000 Kubikzentimeter. Natürlich liegt das nicht an den PS für sich genommen, sondern vor allem daran, daß stärkere Wagen in der Regel auch widerstandsfähigere Karosserien besitzen und bei ihnen auch der Aufwand an innerer Sicherheit meist erheblich größer ist. Das gilt zum Beispiel auch für die Verwendung von Sicherheitsgurten



Die Welt von morgen erwartet von der Technik das vollkommene Verkehrsmittel und die Behebung der ganzen Verkehrsmisere, in die wir immer stärker hineingeraten.

Der dramatische Konflikt des Atomphysikers oder Waffentechnikers, der vor der Entscheidung steht, seine Entdeckung oder Erfindung zum Segen, möglicherweise aber auch zum Untergang ganzer Völker oder sogar der ganzen Menschheit preiszugeben, bleibt dem der Verkehrstechnik dienenden Ingenieur zwar erspart, doch auch er entrinnt nicht dem Teufelskreis des Zaubertechnik, der die Geister nicht mehr los wird, die er gerufen hat.

Er muß es mit ansehen, wie die Bedrohung durch unerwünschte Nebenerscheinungen des Fortschritts und des Massenkonsums ständig wächst, und ist natürlich zu ihrer Abhilfe aufgerufen. Aus dieser Bedrohung erwachsen dem Ingenieur zusammen mit dem Mediziner, Chemiker und Biologen sowie mit vielen weiteren naturwissenschaftlichen Disziplinen im Sinne eines humanisierten Fortschritts ständig neue Aufgaben, deren Lösung oder Unlösbarkeit auf die künftige Gestaltung auch der Verkehrsmittel zwangsläufig Einfluß nehmen wird.



Dem Ingenieur wird es vorbehalten sein, das Fahrzeug von morgen zu studieren, zu planen und auch bis zur gebrauchsfertigen Reife zu entwickeln. Allein die Realisierung und der Durchbruch eines neuen Fahrzeug-Konzepts auf breiter Front wird von unzähligen Faktoren abhängen, die zwar immer noch im rationalen Bereich liegen mögen, aber über die eigentliche Fahrzeugtechnik weit hinausgreifen.

Der Raumbedarf eines Autos gehört heute zweifelsohne zu seinen unerwünschten Nebenwirkungen. Die Stell- und Rangierfläche allmählich in dem Maße am Auto zu verkleinern, als die Zahl der Autos wächst, ist offenkundig eine technische Unmöglichkeit; denn die unwiderstehliche Anlage der Großstadt, in Hochhäusern immer mehr Menschen auf immer kleinerer Grundfläche unterzubringen, ist ausgesprochen verkehrsfreundlich. Jedes Hochhaus müßte eine Tiefgarage bekommen, um die knappe Verkehrsfläche für den Fließverkehr freizuhalten, und jede Tiefgarage müßte etwa ebenso viele Geschosse nach unten haben wie das Hochhaus nach oben.

Immer wieder ertönt der Ruf nach einem Mehr im Straßenbau. Doch Autos werden immer schneller gebaut als Straßen. Mit einem bloßen Mehr im Straßenbau ist es längst nicht mehr getan. Das bisherige Verkehrssystem ist vielerorts an der Grenze des Möglichen angelangt.

Nun soll eine Abhilfe vom neuen Fahrzeug-Konzept „Stadtswagen“ kommen. Doch geben wir uns keiner Illusion hin: Der kompromißlos nur für den Stadtverkehr gebaute Zwei- bis Dreimann-Wagen bedeutet für den Kraftfahrer natürlich den Zweit- oder gar Dritt-Wagen. Außerdem ist noch kein mutiger Automobilproduzent in die Herstellung solcher Fahrzeuge eingestiegen. Zwar fehlt es nicht an Studienobjekten. Der geräuschlose, abgasfreie Elektroantrieb ist ein großer Anreiz geworden. Doch der Energiespeicher, der einen mit Brennstoff gefüllten Tank ersetzen könnte, ist noch Zukunftsmusik.

Der Raumgewinn durch eine Kürzung des heutigen Wagens würde sich vornehmlich beim

Parken und in den Verkehrsstau-Räumen auswirken. Die durchschnittliche Länge des europäischen Personenwagens beträgt 4,19 Meter. In einem echten Stadtwagen könnte sie auf etwa 3 Meter gekürzt werden. Bei einem mittleren Parkabstand von 92 Zentimeter, gemessen an Parkräumen in Wien, könnten dann dreißig Prozent mehr Fahrzeuge in einer Spur geparkt werden als heute. Im Verkehr würde dies weniger fühlbar werden, weil der Kolonnenabstand bekanntlich geschwindigkeitsbedingt ist, also unabhängig von der Fahrzeuglänge.

Schließlich würde der allmählich einsetzende Raumgewinn, der in etwa zehn Jahren bestenfalls etwa dreißig Prozent betrüge, mit Sicherheit überkompensiert werden durch das Motorisierungs-Wachstum an Universal-Autos gegenwärtiger Prägung, das in zehn Jahren leicht hundert Prozent oder mehr betragen kann.

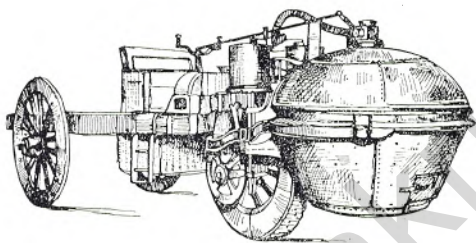
Etwas anders freilich sähe diese Rechnung aus in einem Lande, das die Sättigungsgrenze mit Motorfahrzeugen bereits erreicht hat. Die durchschnittliche Länge des großen amerikanischen Personenkraftwagens beträgt 5,35 Meter. In diesem Falle könnten auf gleicher Parkfläche sechzig Prozent mehr von den kleinen Stadtwagen geparkt werden als heute. Und das wäre bei einer konstanten Zahl von Kraftfahrzeugen ein nachhaltiger Gewinn.

Ohne die technischen Probleme zu unterschätzen, die in einem echten Stadtwagen noch zu lösen wären, möchte ich doch die Behauptung wagen, daß seine Konstruktion oder sein Bau den Automobilbauer vor keine neuen oder unlösbaren Aufgaben stellen würde, die ihm nicht schon im heutigen Universalauto vertraut sind. Ein größerer Rückschlag wäre freilich dadurch denkbar, daß sich die anspruchsvolle drei Meter lange Stadtfahrmaschine zu einem echten Universalauto zurückentwickeln könnte, wie es den amerikanischen Compact cars ergangen ist; denn der Kraftfahrer ist heute schon recht anspruchsvoll geworden.



Die alarmierendste Nebenwirkung des Autoverkehrs ist in allen Ländern die jährlich steigende Zahl von Verkehrstoten. Wir wissen heute, daß fast jeder Verkehrsunfall aus einer Verkettung von mehreren Ursachen besteht und daß ein technisches Versagen oder Gebrechen des Fahrzeugs in den seltensten Fällen die Alleinursache für einen Unfall ist.

Wenn wir von der Sicherheit der Fahrzeuge sprechen, müssen wir zwischen objektiver Fahr-



sicherheit und passiver Sicherheit unterscheiden, welche die Geborgenheit und Sicherheit der Insassen beim Unfall selbst betrifft.

Die objektive Fahrsicherheit eines Fahrzeugs ist nach Maß und Zahl feststellbar. Der technische Fortschritt ist beispielsweise ablesbar an der Länge des Bremsweges, dem Beschleunigungsverhalten, der Bremsgeschwindigkeit in Kurven, der Lenkaktions-Freudigkeit des Fahrzeugs, der Beständigkeit des Boden- und Kraftschlußkontakts mit der Fahrbahn, der Seitenwind-Unempfindlichkeit, den Sichtverhältnissen, der Betriebswirtschaftlichkeit und vielen anderen Faktoren.

Inwieweit kann die sicher noch weiter verbesserungsfähige objektive Fahrsicherheit die allgemeine Verkehrssicherheit erhöhen? Das ist die erste Frage, die wir Techniker uns vorzulegen hätten. Die Bremswege haben sich nach Einführung der Vierradbremse, der Scheibenbremse und besserer Reifen in den letzten vierzig Jahren auf etwa die Hälfte verkürzt. Die Kurven-Grenzgeschwindigkeiten wurden nicht nur bei Renn- und Sportwagen, sondern auch im Gebrauchswagen des Herrn Müller um 20 bis 25 Prozent erhöht. Das Über- oder Untersteuern der Fahrzeuge, das in sehr komplexer



Weise von verschiedenen Baumerkmalen abhängt, weicht heute ganz allgemein einem vom Fahrer bis an die Kraftschlußgrenzen eindeutig kontrollierbaren neutralen Steuerungsverhalten.

Dennoch ist leider nirgendwo ein diesem Fortschritt entsprechendes Absinken der Unfallraten eingetreten. Man könnte vermuten, daß ein allfälliges Absinken der Unfälle infolge technischer Verbesserungen mehr als wettgemacht wird durch den unaufhaltsamen Trend zu höheren Geschwindigkeiten mit ihren höheren Risiken. Amerika hat mit seinen gegenüber Europa weniger fortschrittlichen Fahrwerkskonstruktionen und mit seinen dafür aber älteren Verkehrserfahrungen und modernsten Autostraßen die relativ niedrigeren Unfallraten, wenn man nämlich die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten auf die Kilometerleistung der Fahrzeuge bezieht.

Auch die menschliche Verhaltensweise scheint gegen das Wirksamwerden einer objektiven Verbesserung zu sprechen. Der kürzeste Bremsweg aus hundert Stundenkilometern betrug vor vier Jahrzehnten etwa 70 Meter, heute hingegen etwa 35 Meter. Wer aber das Bremsvermögen seines heutigen Wagens überfordert, hat natürlich das gleiche Unfallrisiko wie jener, der damals vor einem Hindernis zu spät bremste.

Wir lesen häufig, daß die Zukunft dem narrensicheren Auto gehört, das Fahrfehler automatisch korrigiert oder es womöglich gar nicht zu solchen Fehlern kommen läßt. Diese Fortschritts-gläubigen, die den Narren am Lenkrad eine schöne Zukunft prophezeien, dürften die Mechanik des Kraftfahrzeugs nicht ganz zu Ende gedacht haben.

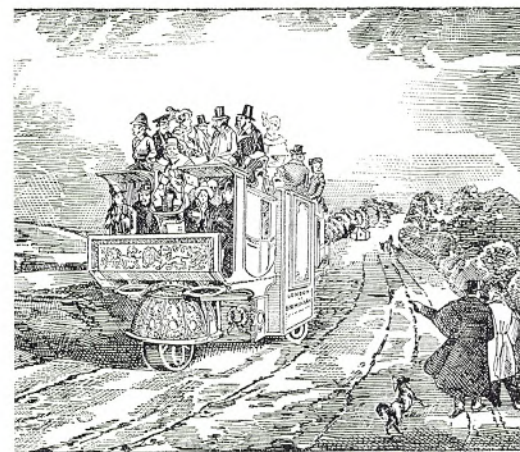
Der große Reiz des Automobils ist seine dem Willen des Fahrers gehorchende freizügige Beweglichkeit und variable Geschwindigkeit. Seine Tragik vom Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit ist es, auf die physikalischen Kraftschlußgrenzen und deren Erkennbarkeit für den Menschen angewiesen zu sein. Vermag die Technik mit ihren schier unbegrenzten Möglichkeiten dem Menschen die im Straßenverkehr schon fast verlorene Sicherheit eines Tages wiederzubringen? Kann ein Automat im Fahrzeug von morgen dem Menschen die Fahrfunktion und die Verantwortung abnehmen? Das ist die zweite Frage, die sich der Techniker vorlegt, viel ernsthafter als der „Science-fiction“-Zeichner mit seiner Vision des Autofahrers von morgen mit Autobar und Fernsehschirm.

Ein Automat oder Computer, ein Roboter hat entgegen anderslautenden Versionen keinen Verstand und keinen eigenen Willen, sondern kann nur das ihm aufgetragene Programm ausführen. Er müßte dies im Automobil ständig tun; denn seine Einschaltung im Gefahrenfall durch den

DIE BILDER ZEIGEN:

Rechte Seite oben: Bei Rennen, wie hier auf dem Nürburgring, gewinnt die Auto-Industrie wichtige Erkenntnisse auch für den allgemeinen Automobilbau — Mitte links: Der von dem Franzosen Nicolas J. Cugnot 1769 konstruierte erste Dampfwagen. Er fuhr in einer Stunde vier Kilometer, mußte dann aber halten, um wieder Dampf zu sammeln. Rechts: In England führen zu Anfang des 19. Jahrhunderts solche Dampf-Autobusse

Linke Seite oben: Der Container-„Terminal“ Bremen wird im Herbst in den Häfen Bremen und Bremerhaven über vier Umschlagbrücken verfügen, über die in diesem Jahr etwa 40 000 Container umgeschlagen werden sollen



unzulänglichen Menschen käme stets zu spät. Damit wäre aber die Freiheit der persönlichen Entscheidung und des verantwortlichen Handelns für den Fahrer vollends aufgehoben, und wir wären beim elektronisch gesteuerten Verkehr nach bestimmten optimalen und unfallsicheren Fahrmodellen angelangt.

Es lohnt sich, den Gedanken etwas weiterzuspinnen. Versuchen wir, aus der Vielfältigkeit des Verkehrsgeschehens den Fall des Überholens im Gegenverkehr zu programmieren, dann müßte die automatische Steueranlage nicht weniger als 22 Informationen erhalten, von denen 14 Funktionen sich unablässig änderten. Nach der blitzschnellen rechnerischen Verarbeitung aller dieser Eingabedaten, die dem Computer nicht die geringsten Schwierigkeiten bereitet, müßte der Roboter Lenkung und Geschwindigkeitsregelung fehlerfrei betätigen.

Falls es überhaupt gelänge, einen solchen Roboter zu bauen — was zu bezweifeln ist —, wäre der Aufwand für eine solche Anlage unvorstellbar groß, jedenfalls wirtschaftlich untragbar; denn sie müßte natürlich in jedem Automobil Anwendung finden. Wie schon der berühmte



DIE BILDER:

Links: Ein sinnvolles Gewirr von Hochstraßen, bei deren Bau dem Werkstoff Stahl auch in Zukunft eine besondere Aufgabe zufallen wird, leitet und entzerrt den Autoverkehr an den Grenzen moderner Städte — Mitte: Mit umfangreichen Tests versucht die Auto-Industrie neue Erkenntnisse über die Sicherheit bei Unfällen zu gewinnen

Physiker Max Born festgestellt hat, sind aber keineswegs alle Dinge, die technisch möglich sind, auch sinnvoll.

Der bescheidene Gewinn aus dieser Betrachtung ist immerhin vielleicht die vergrößerte Ehrfurcht vor dem Wunder des Lebens und des menschlichen Gehirns, das den Menschen befähigt, mit seinen fünf gesunden Sinnen das Verkehrsgeschehen im großen und ganzen zu meistern, solange ihm kein Verantwortungsloser oder blutiger Anfänger in die Quere kommt.

Das Fahrzeug von morgen wird, wie unschwer vorauszusehen ist, in seiner objektiven Fahr-sicherheit noch beachtliche Fortschritte machen, die in der Richtung besserer Bremsen mit Blockierschutz, besser griffiger Reifen in Verbindung mit besseren Straßendecken, präziserer Radführung mit minimaler Spuränderung, weiterer Erleichterung der Bedienung, Verbesserung der Schlechtwettersicht und des Fahrkomforts liegen werden.

Eine signifikante Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Automobilkonstruktion zu erwarten, wäre meines Erachtens hingegen unangebracht. Wir haben uns als Fahrzeugingenieure leider mit der Möglichkeit des menschlichen Versagens am Lenkrad abzufinden und müssen den Verkehrsunfall in die Konstruktion einkalkulieren.

Die passive Sicherheit, die Gestaltung des möglichst unfallsicheren Automobils, das seinen Insassen weitestgehenden Schutz gegen alle erdenklichen Unfallfolgen gewährt, ist zu einer echten Konstruktionsaufgabe geworden. Die USA-Verwaltung hat 1967 mit konkreten Sicherheitsvorschriften für die von ihr angeschafften Wagen der Entwicklung einen starken Impuls gegeben.

Das Bureau Permanent Internationale forderte kürzlich am Genfer Automobilsalon im Namen von 84 Herstellerfirmen aus elf Ländern von den Gesetzgebern international einheitliche Bauvorschriften. Die schwierige Frage ist, welcher Grad von Sicherheit erreicht werden soll. Wird die für jede Unfallart jeweils beste vorhandene

konstruktive Lösung zum Stande der Technik erklärt, dann bedeutet eine neue verbindliche Bauvorschrift bei der großen Unterschiedlichkeit der vorhandenen konstruktiven Lösungen eine unsichtbare Revolutionierung des ganzen Fahrzeugbaus mit einer fast zwangsläufigen Erstarrung der Bauform zu einer noch nicht existenten international einheitlichen Norm.

Werden die Bauvorschriften im anderen Extremfall dem gegenwärtigen Stande der Technik in den unterschiedlichen Lösungen angepaßt — was der Sanktionierung aller bestehenden Lösungen



gleichkäme —, dann erwiesen sich die als Markstein und Wendepunkt gepriesenen Sicherheitsaktionen als Fehlschlag für die Verbesserung der Innensicherheit der Automobile.



Schließlich ist ein wichtiges Moment für die Zukunft des Benzinmotors, inwieweit es gelingt, die Abgas-Emission unter Kontrolle zu bringen. Es geht hier darum, die Emission des einzelnen Motors in dem Maße zu reduzieren, wie die Zahl der Motorfahrzeuge steigt. Die qualitative Verbesserung der Motoren muß sogar schneller fortschreiten als die Quantität wächst, wenn sich der gegenwärtige Zustand verbessern soll. Dabei muß und wird Europa den amerikanischen Bestrebungen, die hier in Gesetzen verankert sind, früher oder später folgen, — heute schon überall dort, wo Exportinteressen nach den Vereinigten Staaten auf dem Spiele stehen; denn die importierten Fahrzeuge werden vom amerikanischen Gesetz nicht ausgenommen. Bemerkenswerterweise ist der entscheidende Durchbruch in der Beherrschung des Abgasproblems einer deutschen Firma mit einer elektronisch gesteuerten Saugrohr-Einspritzung gelungen. Da das Bessere bekanntlich der Feind des Guten, aber selten auch das Billigere ist, wird nicht zuletzt auch der Preis, den wir für

das Atmen der reineren Luft zu bezahlen haben, den Ausschlag geben, wie die Motoren des Fahrzeugs von morgen aussehen werden.

Wird der durch die Luftverunreinigung verursachte Schaden in den Vereinigten Staaten nur zur Hälfte dem Automobil zugeschrieben, dann müßte sich jeder Autofahrer in den Vereinigten Staaten für eine jährliche Schadenssumme von rund 270 Mark verantwortlich fühlen. Dies sei nur erwähnt, um die Größenordnung des ganzen Abgasproblems aufzuzeigen.

Der hochentwickelte Benzinmotor mit seinen unschätzbaren Vorzügen — leicht, raumsparend, elastisch regelbar, wirtschaftlich und jederzeit betriebsbereit —, dem die Vorkämpfer und Verfechter des Elektromobils vielleicht etwas vor-schnell ein jähes Ende, nämlich bis spätestens 1980 prophezeit haben, hat jedenfalls durch neue und immer bessere Verfahren der motorischen Verbrennung einen gewaltigen neuen Auftrieb erhalten und allen Neuerungsbestrebungen das Leben wieder schwerer gemacht.



Die Tatsache, daß sich die bedeutendsten Automobilwerke mit der Entwicklung neuartiger Antriebe beschäftigen, wird häufig dahingehend fehlgedeutet, daß solche Entwicklungen schon das Produktionsprogramm der nächsten Jahre bedeuten müssen. Wer den hohen Entwicklungsstand des nach dem Hubkolben-Prinzip arbeitenden Otto- und Diesel-Motors aber genau kennt und um den dornenvollen und langwierigen Weg einer jeden Neuentwicklung Bescheid weiß, wird diese Dinge etwas nüchterner beurteilen.

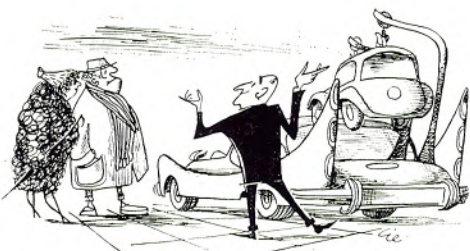
Eine geräuschlose, abgasfreie Wärmekraftmaschine, deren Erfindung übrigens auf das Jahr 1816 zurückgeht und die somit viel älter ist als die des Otto-Motors, der Sterling-Heißgas-Motor, ist neuerdings wieder stärker in den Blickpunkt der Fachwelt gerückt. Seine beachtlichen Literleistungen — bis 120 PS pro Liter — sind denen hochgezüchteter Otto-Motoren ebenbürtig. Sein hoher thermischer Wirkungsgrad mit 39 Prozent Wärmenutzung und 163 Gramm pro PS je Stunde im spezifischen Verbrauch kommt an die besten Dieselmotoren heran.

Alle diese Vorzüge scheinen ihm auf den ersten Blick größte Chancen als Fahrzeugmotor zu eröffnen. Allein die Problematik seiner Regelfähigkeit, die gerade im Fahrzeugmotor entscheidend ist, sowie sein Gewicht und Raumbedarf werden seiner Einführung im Fahrzeugbau entgegenstehen. Für stationäre Zwecke mag er sich gut eignen und wird sich dort möglicherweise durchsetzen.



Wir werden in Zukunft die Anwendungsbereiche auch der Fahrzeuge schärfer auseinanderzuhalten haben, weil natürlich jede Kompromißlösung mit Nachteilen verbunden ist. Der Personen-Überlandverkehr wird voraussichtlich noch auf Jahrzehnte die Domäne des

„... und für den Stadtverkehr ist der ausschwenkbare Kleinwagen immer sofort zur Hand!“



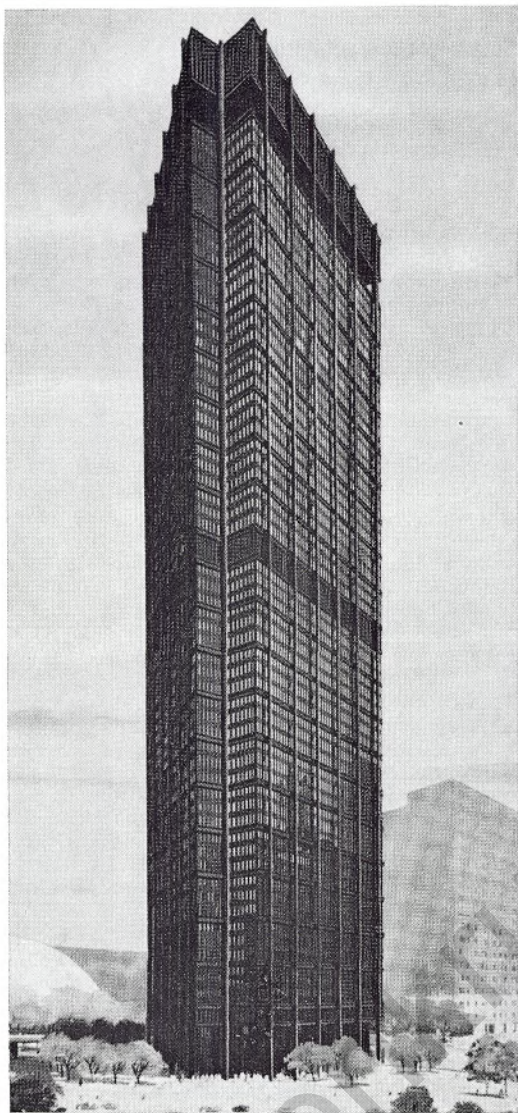
Als Patentlösung für den Fußgänger in den von Autos überfüllten Städten empfohlen...



vier- bis sechssitzigen, in seinen Grundzügen unveränderten Reisewagens mit Benzinmotor bleiben. Für den Überland-Schnellverkehr mit Nutzfahrzeugen ist überall der Dieselmotor im Kommen und wird möglicherweise stärker mit der Gasturbine in Wettbewerb treten können, wo ausreichende Schnellverkehrsstraßen zur Verfügung stehen.

Der massive Einsatz von Turbinen-Rennwagen etwa in Indianapolis sollte nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Gasturbine im Personen-Reisewagen keine echten Chancen hat, besonders nachdem sich das Automatikgetriebe mit hydrodynamischen Wählern auch in Europa immer stärker durchsetzt und die Bedienung des Fahrzeugs ungemein erleichtert.

Der Gedanke des elektrischen Fahrzeugantriebs ist keineswegs neu. Ich erinnere mich, daß um 1910 schon in Wien wohlhabende Leute ein Lohner-Porsche-Elektromobil besaßen. Der Energie-



Wolkenkratzer — auch in Zukunft ist Stahl der Baustoff, um schwerelos wirkende Glastürme von solcher Höhe zu bauen wie etwa das neue Verwaltungsgebäude der United States Steel Corp. in Pittsburgh/Pennsylvania, des größten Stahlkonzerns der Welt. Dieses Hochhaus, dessen Kern als gleichseitiges Dreieck mit je fünfzig Meter Seitenlänge ausgebildet wurde, ist 260 Meter hoch und besitzt 64 Stockwerke; 1970 wird es fertiggestellt sein. Achtzehn tragende Außensäulen, die einen Meter aus der Gebäudewand herausragen, und die Außenhaut selbst bestehen aus Cor-Ten-Stahl, wie er in der Bundesrepublik von der Hoag hergestellt wird. Mit insgesamt zwei Millionen Liter Flüssigkeit gefüllt, dienen diese achtzehn Säulen gleichzeitig dem Feuerschutz des Hauses

speicher für das Elektromobil ist aber bis auf den heutigen Tag das noch nicht befriedigend gelöste Problem geblieben.

Vom Gesichtspunkt der Luftverunreinigung wäre der Elektroantrieb geradezu ideal. Im Stadtverkehr dürfte aber das Problem für die nähere Zukunft eigentlich gar nicht auf der Seite des Antriebs liegen, sondern vielmehr in der rationelleren Nutzung der verknappten Verkehrsflächen, die zwangsläufig zu neuen Konzepten

Positive Entwicklung im Hüttenbetrieb

Drei-Ofen-Betrieb ist für die Zukunft gesichert

Von einer positiven Entwicklung wurde in den Belegschaftsversammlungen des Hochofenwerkes Hüttenbetrieb gesprochen, die am 6. und 7. August in der Gaststätte „Nordpol“ stattfanden. Sowohl Werksleiter Dr. Lehmkuhler als auch Betriebsratsvorsitzender Ziegler äußerten sich in ihren Referaten zufriedenstellend.

Einen insgesamt erfreulichen Überblick über die Lage des Hüttenbetriebs konnte Dr. Lehmkuhler geben. Die Produktion sei erheblich gestiegen. Allerdings müsse gesagt werden, daß auf die Dauer kein Vier-Ofen-Betrieb aufrechterhalten werden könne. Immerhin sei für die Zukunft gesichert, daß die Ofen 1, 2 und 5 weiter betrieben würden. Niemand brauche um die Sicherheit seines Arbeitsplatzes zu bangen. Zwar werde es noch einige Umsetzungen geben, die auch Mitarbeiter aus den Erhaltungsbetrieben treffen könnten, dennoch aber dürfe gesagt werden, daß die geplante Belegschaftsstärke bald erreicht sei.

Die Kostensituation habe weiter verbessert werden können, so daß ein Vergleich mit anderen Werken nicht zuungunsten des Hüttenbetriebes ausfallen würde. Dr. Lehmkuhler wies auf die in der letzten Zeit gestiegene Unfallkurve hin und bat die Belegschaft, noch konzentrierter und sicherheitsbewußter zu arbeiten.

Betriebsratsvorsitzender Leo Ziegler hatte einleitend als Gäste die Ruhrorter Betriebsratskollegen Schwarz und Sauerbier sowie von der IG Metall Reinhard Bulitz und Werner Hahn begrüßt. Einen tödlichen Unfall am 3. August nahm er zum Anlaß, ebenfalls auf die gestiegenen Unfallzahlen hinzuweisen. (Inzwischen ist die Kurve der Unfallhäufigkeit im Hüttenbetrieb wieder abgefallen.) Eindringlich bat er vor allem darum, neue Mitarbeiter auf mögliche Unfallquellen und Gefahrenpunkte hinzuweisen.

Leo Ziegler gab seiner Freude darüber Ausdruck, daß der jetzige Bericht auf mehreren Gebieten erfreulicher sei als in der letzten Versammlung. So habe sich das Betriebsklima weiter verbessert. Das sei nicht zuletzt darauf zurückzuführen, daß die von der IG Metall geführten Lohn- und Gehaltsverhandlungen zu einem annehmbaren Ergebnis geführt hätten. Auch die Lehrlingsbeihilfen seien erhöht worden. Darüber hinaus konnten für einige Arbeitsbereiche finanzielle Verbesserungen erzielt werden.

Aus dem sozialen Bereich, so sagte Leo Ziegler, sei ebenfalls Erfreuliches zu berichten. 23 Frauen von Belegschaftsmitgliedern des Hüttenbetriebs

rationeller Massenverkehrsmittel führen muß. Auch der elektrisch getriebene Stadtwagen kann auf weitere Sicht die Raumnot der modernen Großstadt nicht beheben, solange nicht die Verkehrs- und Abstellflächen trotz der damit verbundenen enormen Kosten in die dritte Dimension vorstoßen. Die Stadtverkehrsmittel von morgen werden in ihrem Konzept mit der räumlichen Entwicklung unserer Siedlungs- und Arbeitsstätten auf das engste verbunden bleiben.

Im Oktober Blutspende in Ruhrort und Meiderich

Eine neue Blutspende-Aktion für das Werk Ruhrort und das Hochofenwerk Hüttenbetrieb wird am 15., 16. und 31. Oktober im DRK-Schulungsraum an der Stahlstraße (Nähe Tor 5) durchgeführt. Abweichend von der bisherigen Regelung für den Hüttenbetrieb werden die Spender diesmal mit Bussen vom Tor 12 zum Schulungsraum gefahren. Die Busse verkehren nicht nach einem starren Fahrplan, sondern jeweils nach Bedarf.

hätten zu einem dreiwöchigen Erholungsurlaub nach Wenholthausen verschickt werden können, dreizehn Belegschaftsmitglieder seien während ihrer Krankheitszeit zur Erholung in Eslohe gewesen. Immer wieder würden sowohl bei der Sozialabteilung als auch beim Betriebsrat Dankesbriefe eintreffen.

Vorsitzender Ziegler teilte dann mit, daß sich seit dem 15. August die Werkskasse im Betriebsratsbüro an Tor 12 in der 1. Etage befindet. Die Klagen der Belegschaft, daß man während einer Krankheitszeit aus dem Lohnstreifen nicht hätte ersehen können, wie sich der Lohn einschließlich des Kranken- und Hausgeldes zusammensetzt, hätten zu einer Neuordnung geführt. Ab 1. Oktober erhalten Kranke mit der Lohnabrechnung einen entsprechenden Nachweis, aus dem alle Barleistungen der Betriebskrankenkasse im einzelnen zu ersehen sind.

Ein Problem sei nach wie vor der nicht ausreichende Wohnraum. Insgesamt lägen beim Betriebsrat des Werkes Hüttenbetrieb 59 Anträge auf Zuweisung einer Werkswohnung vor. Leo Ziegler gab der Hoffnung Ausdruck, daß man im Laufe der Zeit auch mit diesen Schwierigkeiten fertig werde, die Neubautätigkeit der ATH lasse jedenfalls darauf schließen.

Zum Schluß wurde der Betriebsrat hinsichtlich der Konstituierung nach der letzten Wahl angesprochen. Einige Belegschaftsmitglieder hatten die Meinung vertreten, daß die Besetzung des geschäftsführenden Ausschusses nicht entsprechend der bei der Wahl erzielten Stimmen erfolgt sei. Hierzu sagte Ziegler — und das bestätigte auch der IG Metall-Bevollmächtigte Reinhard Bulitz — daß das Betriebsverfassungsgesetz nur eine Konstituierung, also eine Besetzung der einzelnen Kommissionen, vorschreibe; diese sei keineswegs an die erzielte Stimmenzahl gebunden.

In der zweiten Versammlung am 7. August gab Hauptsicherheitsingenieur Matern einen Bericht über das Unfallgeschehen und die Unfallrenten. Dieser Bericht wurde ausgiebig diskutiert, wobei die Redner nicht immer klar zwischen den verschiedensten Formen der Renten (Berufsunfähigkeit, Erwerbsunfähigkeit und Unfall) unterschieden. Vorwiegend aus diesen Mißverständnissen her rührte eine längere Debatte, die Betriebsratsvorsitzender Ziegler schließlich dadurch beendete, daß er die einzelnen Rentenarten klar gegeneinander abgrenzte.

Wer will Werkzeugungen austragen?

In weiteren Wohnbereichen soll in Zukunft die Werkzeugung durch eigene Boten zugestellt werden. Pensionäre aus dem Raum Beek/Ruhrort/Meiderich, die sich rüstig genug fühlen, die Werkzeugung pünktlich zuzustellen, mögen sich bei der Redaktion im Verwaltungsgebäude 2 des Werkes Ruhrort, Zimmer 6, melden. Auch im Raum Voerde und Möllen soll künftig die Werkzeugung durch Boten ausgetragen werden. Meldungen hierfür — ggf. auch von aktiven Belegschaftsmitgliedern — werden an die Redaktion der Werkzeugung in Hamborn (Neue Hauptverwaltung, Kaiser-Wilhelm-Straße 100) oder an die Redaktion in Ruhrort erbeten.



Ostafrikanische Begegnungen mit Simba — dem Löwen

Sechs Wochen auf Foto-Safari
in Kenia und Tansania

An anderer Stelle der Werkzeitung wird über den Neubau einer Düngemittelfabrik berichtet, die unter der Leitung der Thyssenrohr International GmbH in Mombasa, der größten Hafenstadt von Kenia, entsteht. Dieses interessante Land war Ziel einer sechswöchigen Reise, die Chefchemiker Dr. Georg Graue aus unserem Ruhrorter Werk Anfang dieses Jahres unternahm. Hier einige Aufzeichnungen aus seinen Tagebuch-Skizzen:

Ein Jugendtraum sollte in Erfüllung gehen. Zwar glaubten wir lange nicht so recht daran, daß wir wirklich in das alte Deutsch-Ostafrika, das heutige Tansania, und nach Kenia kommen würden; dennoch ließen wir uns gegen Gelbfieber, Pocken und Typhus impfen. Anfang Januar war es dann so weit. Die riesige DC 8 hob ab, und nach einer Zwischenlandung in Kairo setzten wir nach neunstündiger Flugzeit in Nairobi auf.

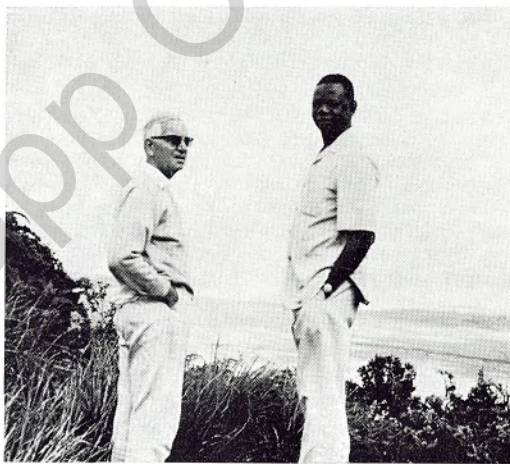
Hier stiegen wir in ein zweimotoriges Propellerflugzeug der African Airlines, in dem uns nun — mit Ausnahme des Piloten — eine schwarze Besatzung empfing. Wir flogen der aufgehenden Sonne entgegen. Unter uns lag eine menschenleere Gegend, meist rötlicher Sand mit spärlichem Baum- und Buschbestand. Nach einer Stunde näherten wir uns der Küste und sahen unter uns die einzige größere Hafenstadt Kenias, Mombasa.

Am Flughafen empfing uns ein deutscher Reiseleiter. Draußen fanden wir VW-Busse, die die Passagiere zu den verschiedenen Hotels bringen sollten. Uns selbst fuhr Yuma Salim, den wir schon vor Monaten in Düsseldorf kennengelernt

hatten. In Mombasa ist er Besitzer eines Taxi und außerdem Boß aller Taxifahrer.

Es gibt in Kenia schon aus der Kolonialzeit gute und seit einiger Zeit auch sehr moderne Hotels. In Mombasa liegen sie mit einer Ausnahme weit außerhalb der Stadt — meist unter Palmen, oft auch von urwaldähnlichem Wald umgeben — am weißen Sandstrand. Durch ein Korallenriff, das ein bis zwei Kilometer vor der Küste einen geschlossenen Riegel bildet, ist das flache Wasser gegen Haifische gesichert. Seine Temperatur schwankt zwischen 26 und 28 Grad Celsius.

Die Gäste stammen aus aller Welt. Umgangssprache ist ausschließlich Englisch. Nicht jeder macht sich freilich klar, daß ein Teil des schwarzen Personals davon nur wenige Brocken versteht. Um 240 Gäste bemühen sich 200 Afrikaner und versuchen, den ihnen oft unverständlichen Wünschen der Gäste gerecht zu werden.

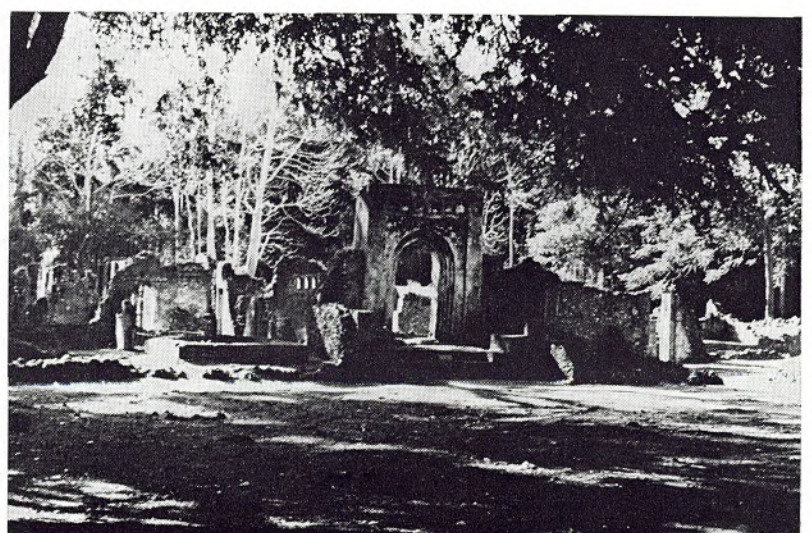


Die politische Lage erinnert stark an die Deutschlands 1932. Kenia, westlich ausgerichtet, ist erst seit fünf Jahren unabhängig, wie auch das benachbarte von Mao beeinflusste Tansania. Vor eineinhalb Jahren hat Kenias Staatspräsident Kenyatta ein Bürgerschaftsgesetz beschließen lassen. Danach sollten alle Einwohner das Bürgerrecht beantragen. Die schwarze Bevölkerung besitzt von der Natur einen Paß: die Farbe der Haut. Wahrscheinlich haben nur ganz wenige von ihnen, wie unser Freund und Fahrer Yuma Salim, außerdem einen Paß aus Papier.

Die weiße Bevölkerung aber und die Inder standen vor der Frage, ob sie sich einbürgern lassen sollten oder nicht. Entschlossen sie sich zur Einbürgerung, so mußten sie ihren Commonwealth-Paß abgeben, im anderen Fall sich auf das Wort Englands verlassen, nach dem jeder Inhaber eines Commonwealth-Passes „Engländer“ sein soll.

Tatsächlich hat nur ein Teil der indischen Bevölkerungsgruppe — allein in Kenia sind es etwa 220 000, in Tansania 180 000 — die Einbürgerung beantragt, doch hatten diese bis Januar 1968 noch keine Antwort. Stattdessen kamen weitere Gesetze. Eines bestimmt, daß für jede, insbesondere für eine gehobene Tätigkeit eine Genehmigung erforderlich ist. Auch jede Art von Handel ist genehmigungspflichtig. Das betrifft vor allem die indische Bevölkerung, die 85 bis 95 Prozent des Handels beherrscht.

Ausgesprochen verhängnisvoll wirkt sich jetzt aus, daß die Inder ihren Kastengeist mitgebracht und deshalb jeden Kontakt mit der schwarzen Bevölkerung vermieden haben. Kein Wunder also, wenn die Afrikaner jetzt ihrerseits die Inder ablehnen. Es fragt sich allerdings, wie Handel und Wirtschaft weitergehen sollen, wenn man wirklich alle Inder und auch die Weißen aus dem Land drängt.



Eine ganz andere Frage ist, wo diese Inder hinsollen. Etwa 5000 hatten bis Januar dieses Jahres Kenia bereits verlassen. Es waren Angehörige jener Kreise, die Geld hatten. Sie sind mit wenigen Ausnahmen nach England gegangen. Dann, als die anderen, die Ärmeren, hinterherkommen wollten, sperrte England die Einreise. Damit brach es sein Versprechen und machte den Commonwealth-Paß zu einem Fetzen Papier.



Die Stadt Mombasa ist weder schön noch sonst eindrucksvoll. Wie in allen Hafenstädten der Welt findet man dort ein buntes Völkergemisch. Neben wenigen Weißen und durchweg gut, gelegentlich sogar kostbar gekleideten Indern stößt man auf viele Araber. Die Hauptmasse aber sind Schwarze verschiedener Stämme, die sich typenmäßig stark unterscheiden. Noch tragen viele Frauen die Brust frei oder haben ein in Tuch eingebundenes Baby seitlich auf dem Rücken. Bei den Männern sieht man neben Turban und Fes die erstaunlichsten Kopfbedeckungen. Alle aber machen einen sauberen Eindruck und fast alle sind schön gebaut, wobei die schlanken Typen überwiegen.

Besonders auffallend sind die Schulkinder, die je nach Schule und Klasse weiße, rote, blaue, grüne Röcke oder Blusen, die Jungen entsprechende Hosen oder Hemden tragen, was nicht nur das eigene Selbstbewußtsein, sondern mehr noch das Sozialprestige der Familie steigert. Auch auf unseren Fahrten durch das Land — wir sind gut 4000 km mit dem Wagen durch Kenia und Tansania gefahren — stießen wir immer wieder auf diese Schulkinder, die durchweg einen sehr guten Eindruck machten.

Gar nicht weit von modernen Verwaltungsgebäuden und Mietskasernen geht die Stadt in den Busch über, wo die Menschen noch hausen wie vor tausend Jahren. Hier regieren noch die bösen Geister. Zu diesen zählt offenbar auch der Fotoapparat, der die Seele einfangen kann. Jedenfalls suchten farbige Frauen sich vor ihm zu schützen und das Gesicht zu verbergen. Einige Schillinge stellten das seelische Gleichgewicht freilich schnell wieder her.

Andere sind schon aufgeklärt. So besuchten wir nicht weit von Mombasa einen riesigen Schwarzen, der uns stolz seinen Kral und seine vier Frauen vorführte, von denen er bisher vierzehn Kinder hat.

Da hatten wir schon begriffen, warum trotz aller Armut und Arbeitslosigkeit noch immer so viele Kinder geboren werden, obwohl doch die „Pille“ in jedem Ambulatorium kostenlos zu haben ist. Nach den bisher geltenden uralten Stammesgesetzen haben die Jungen für die Alten zu sorgen. Also ist man dumm, wenn man wenige Kinder in die Welt setzt; denn um so weniger sichert man das eigene Alter.



Die Lösung dieser nur angedeuteten sozialen Probleme erfordert viel Geld. Das müssen die Fremden bringen, die in steigender Zahl kommen. Sie wollen natürlich etwas sehen und erleben. Kenyatta und seine Mitarbeiter haben das schnell erkannt. Daher werden an der Küste und in den großen Tierreservaten moderne Ho-



tels gebaut, die alles bieten, was man nur wünschen kann.

Die Einnahmen durch den Fremdenverkehr überstiegen 1967 bereits die des Exports von Kaffee. Wie die Entwicklungshilfe werden sie keineswegs vergeudet, wie oft behauptet wird. Vielmehr wurde in Mombasa als erstes eine große Zementfabrik gebaut, die nun für den Bau neuer Straßen, Brücken, Kaianlagen und Häuser den Zement liefert. Eine Raffinerie sorgt dafür, daß die Autos, ohne die das Land nicht zu erschließen ist, genug Treibstoff haben. Sie liefert außerdem Teer für den Straßenbau. Als drittes errichtet Thyssenrohr International — wie an anderer Stelle des Heftes berichtet wird — eine Kunstdüngerfabrik, die die Produktivität der Landwirtschaft steigern soll. Das ist nach Jahrhunderten des Raubbaus dringend notwendig.



DIE BILDER

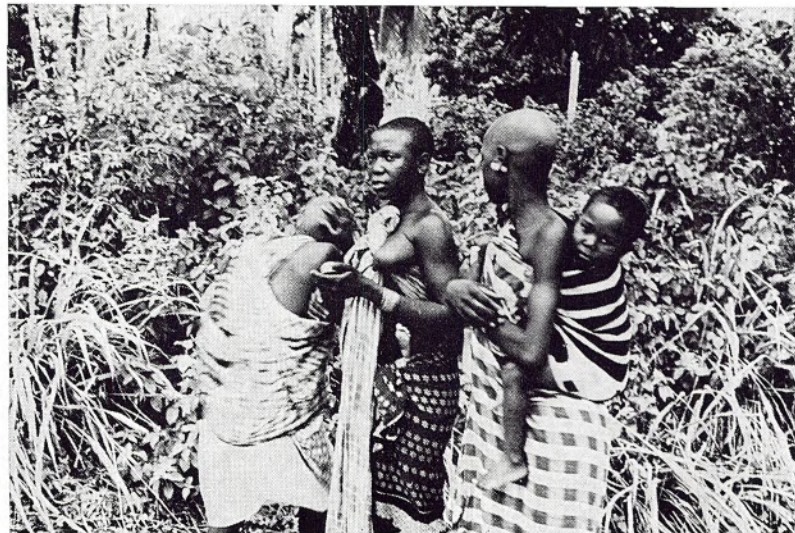
vermitteln einen Eindruck von Kenia, seiner Landschaft und seinen Menschen. Auf der linken Seite oben: Eine Elefantenherde vor dem schneebedeckten Kilimandscharo — Unten links ein modernes Strandhotel bei Mombasa, rechts arabische Ruinen im Urwald von Malindi — Mitte: Dr. Graue mit seinem afrikanischen Freund Yuma Salim am Manjara-See Rechte Seite oben: Ein Rhinoceros stoppt seinen Angriff auf die Besucher — Mitte: Massai-Häuptlinge im Norongoro-Krater, unten links Wohnhütte der Massai, rechts eingeborene Frauen haben teilweise noch Furcht vor dem Fotoapparat

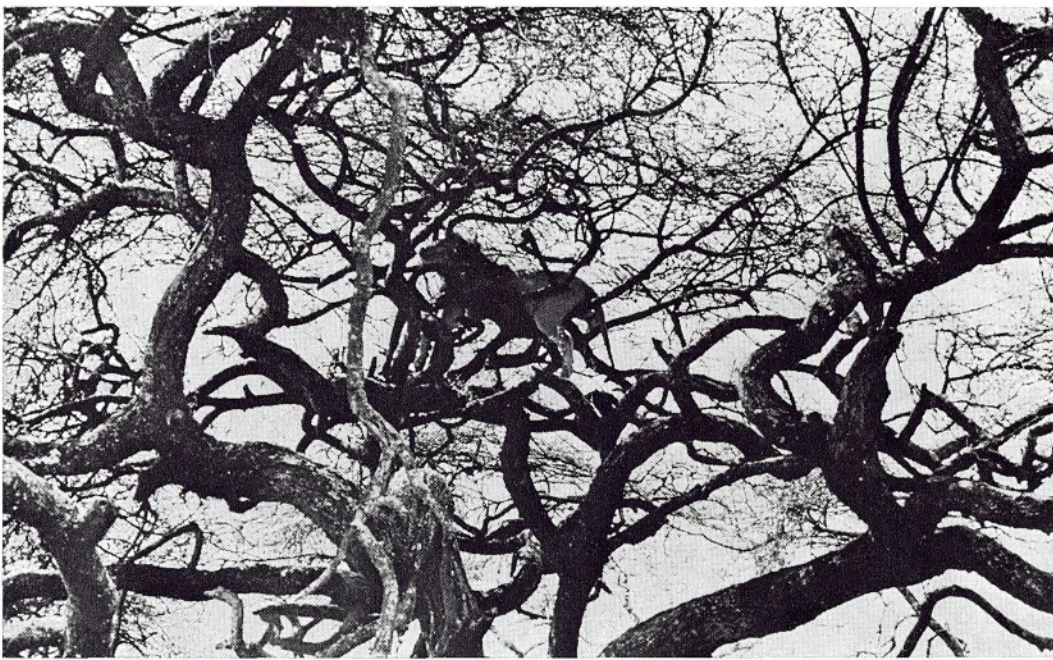


Von Mombasa ist parallel zur Küste eine moderne Autostraße nach Malindi in Bau. Sie soll im Laufe dieses Jahres fertig werden. Beim Verlassen der Stadt kommt man an der Privatvilla Kenyattas vorbei, die mit Blick auf den Indischen Ozean zwischen Palmen und blühenden Sträuchern liegt.

Nach etwa 15 Kilometer kreuzt man auf einer Fähre einen schmalen Meeresarm und ist bald danach an der langgedehnten Baustelle, deren Trasse quer durch Plantagen und urwaldähnlichen Wald führt. Noch sind erst Teilabschnitte freigegeben, und so kommt man nur auf Umgehungswegen an das Ziel. Aber das ist interessant; denn die Lehmwege führen mitten durch Eingeborenendörfer, an deren Hütten der Kundige bereits erkennt, im Gebiet welcher Stämme er sich befindet. Viele Hütten haben weder Fenster noch Türen. Sind diese vorhanden, so zeigt das schon einen relativ hohen Kulturstand an. Noch mehr gilt das für Schnitzwerk, wie wir es nur südlich von Mombasa fanden. Es dürfte auf arabische Einflüsse hindeuten.

Interessante Reste der früheren arabischen Herrschaft und Kultur findet man aber auch östlich auf der Fahrt nach Malindi. Mitten im Urwald





ZU DEN BILDERN:

Mitte: Auf Beute wartende Löwen am Norongoro —
Oben: ein im Baum schlafender Löwe am Manjara-See

wurden dort vor einigen Jahren die Ruinen einer bis dahin verschollenen Stadt wiederentdeckt. Steinerne Häuser, schöne Bogen, Säulen aus Stein, Brunnen, Be- und Entwässerung sind als Zeichen eines versunkenen Reichtums übriggeblieben.



Die große geteerte Straße, die von Mombasa in das Landesinnere nach Nairobi führt, ist noch nicht lange fertig. In weiten Abständen führt sie durch kleine Marktflecken. Fast die ganze Strecke läuft parallel zu der einspurigen Eisenbahn und ein langes Stück auch dicht neben einer Pipeline, die Frischwasser von großen Quellen im Thaso-Park nach Mombasa führt. Allein dieses Naturschutzgebiet, das von den wenigen, ursprünglich dort lebenden Schwarzen geräumt wurde, ist ca. 250 Kilometer lang und 150 Kilometer breit. Nichts hindert die dort lebenden Tiere — zur Zeit schätzt man allein die Zahl der Elefanten auf über 2500 —, auf der Suche nach Futter die Bahn und die Fahrstraße zu überqueren.

Wir mochten mit dem Wagen Yuma Salims etwa drei Stunden gefahren sein, als wir zu einigen Hütten kamen, an denen man Maiskolben und Zuckerrohr kaufen konnte. Neben der Straße entdeckten wir dicht an den Schienen der Eisenbahn eine Moschee. Yuma Salim erzählte, daß dort ein Bischof begraben sei. Dieser sei beim Bau der Bahn wie viele andere krank geworden und hätte bestimmt, daß er an dieser Stelle begraben werden sollte. Nach seinem Tod hätte man trotzdem versucht, seine Leiche mit der Bahn nach Mombasa zu bringen, doch habe die Lokomotive den Dienst versagt. Da sei er dann doch an dieser Stelle beigesetzt worden, und seitdem würde kein Moslem vorbeifahren, ohne an seinem Grab ein Gebet zu sprechen.



Über die großen Tierreservate ist im Rundfunk und Fernsehen so viel berichtet worden, daß ich das nicht zu wiederholen brauche. Wunderschöne Gasthäuser — Lodge genannt — geben die Möglichkeit, in aller Ruhe und vor allem völlig sicher zuzusehen, wie die Elefanten zur Tränke kommen und baden, aber erst einmal laut trompetend die anderen Tiere vertreiben. Dort kann man leicht vergessen, wie gefährlich diese Kolosse in Wirklichkeit sind; aber gerade während unseres Aufenthaltes wurde der seit zwölf Jahren in Kenia lebende Baron von Blumenthal mit seinem Auto von erbosten wilden Elefanten zertreten.

Auch sonst ist Vorsicht am Platz. Draußen im Gelände darf niemand den Wagen verlassen; denn im hohen Gras können giftige Schlangen sein oder gar Simba, der Löwe, den man erst bemerkt, wenn es zu spät ist.

Das konnten wir einige Zeit später selbst feststellen. Wir waren am Thaso-Park vorbei und um den Fuß des mit ewigem Schnee bedeckten Kilimandscharo gefahren und nach etwa 1200 Kilometer Fahrt bis zum Gipfel des Norongoro vorgedrungen. Das ist ein riesiger erloschener

Krater mit steilen Felswänden, in dem sich eine sechzehn Kilometer breite Ebene ausbreitet. Es ist das Gebiet, über dem der Sohn des Frankfurter Zoodirektors Prof. Grzimek mit dem Flugzeug abstürzte.

Hier wimmelte es von Tieren, aber Simba, der Löwe, schien verschwunden zu sein. Schon ging der Tag zu Neige, als wir durch eine riesige Herde von Gnus fuhren. Plötzlich riefen die beiden Schwarzen am Steuer unseres schweren Geländewagens: „Simba, Simba“. Aber erst aus fünf oder sechs Metern Entfernung sahen wir im tiefen Gras die erste Löwin. Sie drehte kaum den Kopf nach uns. Dann erst entdeckten wir, daß da eine ganze Gruppe war. Sie wartete darauf, daß die Gnu-Herde näher herankommen sollte. Uns beachteten die Löwen kaum. Erst als wir — das ist kein Jägerlatein — einem männlichen Löwen fast über den Schwanz fuhren, wurde



dieser böse, erhob sich fauchend und verzog sich zu den Damen seines Rudels.

Ein weit aufregendes Abenteuer folgte. Wir hatten in einiger Entfernung eine Gruppe riesiger Nashörner entdeckt und fuhren darauf zu. Das Leittier fühlte sich angegriffen, legte den Kopf ein und stürmte direkt auf unseren Wagen zu. Es sah so übel aus, daß wir alles Fotografieren vergaßen.

Unsere Schwarzen aber kannten das offenbar und stoppten den Wagen wenige Meter vor dem heranstürmenden Koloß. Fast im gleichen Augenblick blieb auch das Rhino stehen. Lange Minuten glotzte es uns bewegungslos an. Auch wir vermieden alles, was es hätte reizen können. Schließlich fand es, daß dieses merkwürdige Ding, unser Auto, offenbar harmlos sei. Da drehte es den Kopf zur Seite, sicherte noch etwas und trollte sich von dannen.

Es dämmerte schon, als wir den Talkessel verließen. Da sahen wir nicht weit von uns eine Herde Elefanten, die dicht neben einer kreisrunden Massai-Siedlung im Gebüsch stand. Wir hatten uns schon vorher eine solche, allerdings verlassene Siedlung angesehen. Ihre fensterlosen, kreisrunden Hütten sind nur von außen mit einer Mischung von Lehm und Kuhmist verschmiert und so niedrig, daß niemand darin stehen kann.

Die Massai seien gefährliche Leute, hatten wir immer wieder gehört, sie gingen auch heute noch mit Speeren auf die Jagd und nahmen es sogar mit Löwen und Elefanten auf. Nun sahen wir einige aus einem kleinen Wald heraus auf ihren Kral zugehen. Dicht bei ihnen hielten wir. Um uns Zeit zu verschaffen, die merkwürdigen Burschen zu betrachten, sprangen unsere beiden Schwarzen aus dem Wagen. Sie erschrakten sichtlich, als auch wir ausstiegen, und ein warnender Zuruf sollte uns zurückhalten. Da sprachen wir die Massai, die uns böse anstarrten, in Suaheli an. Schlagartig änderte sich die Stimmung und statt vergifteter Speerspitzen gab es eine Verbrüderungsszene.



Nach vielstündiger Fahrt auf staubenden, unbefestigten Straßen und durch Gluthitze waren wir heilfroh, auf einer Anhöhe oberhalb des Manjara-Sees eine hochmoderne Lodge mit einem kleinen Schwimmbad zu finden. Nach dem Essen fuhren wir mit einem einheimischen Führer neben unserem Yuma Salim auf einem schmalen Pfad durch dichten Urwald. Eine Herde großer Affen trieb sich auf dem roten Lehm des Weges herum und ging sichtlich unwillig zur Seite. Plötzlich brach kurz vor dem Wagen ein riesiges Nashorn aus dem Gestrüpp, von einem Jungtier gefolgt. Da half nur blitzartiges Stoppen, aber der Schreck ließ uns nun doch vorsichtiger weiterfahren.

Bald gab es nur noch vereinzelt große Bäume, und wir kamen an das Ufer des Sees. Da lag ein Trupp riesiger Wasserbüffel, denen man besser nicht allzu nahe kommt. Daran hatten sich aber die Löwen offensichtlich nicht gehalten; denn wir stießen auf die Reste eines Tieres, das sie sich wohl in der Nacht zuvor zur Beute gemacht hatten. Das glückt nur, wenn mehrere dieser Räuber zusammen angreifen; einer allein würde nicht lebend davonkommen. Wo aber waren sie jetzt?

Wir fanden sie bald. Das Rudel hatte sich geteilt, und nun schliefen die Bestien in vier bis fünf Meter Höhe auf den dicken Ästen großer Bäume. Sie ließen sich nicht im geringsten stören, als wir mit dem Wagen ganz nahe heranhuhren. Dicht über uns hörten wir das Stöhnen eines männlichen Löwen, der sich total überfressen hatte und unter Bauchweh litt.

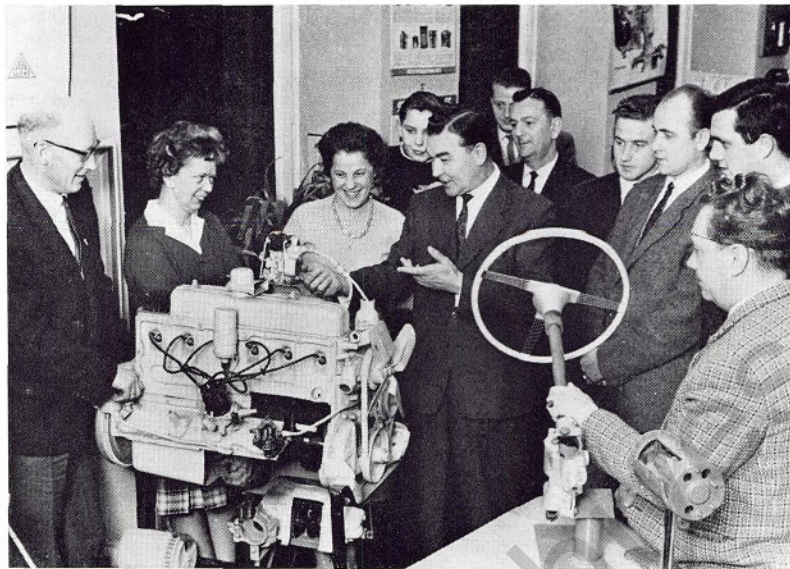
Wir hatten Aufnahmen dieser Art vorher für gestellt gehalten, nun sahen wir innerhalb von vielleicht zwanzig Minuten fünf auf den Ästen schlafende Löwen. Sie entziehen sich damit der drückenden Schwüle in Bodennähe und dem vielen Ungeziefer, das auch uns zu schaffen machte.



Als wir nach sechs Wochen wieder heimflogen, hatten wir das Land lieben gelernt und unter den Afrikanern wie bei den Indern manchen Freund gewonnen. Wir haben vor den Hütten der Schwarzen am Boden gehockt und wie vor tausend Jahren zwischen zwei Mühlsteinen mit der Hand den Mais gemahlen, von dem die Schwarzen überwiegend leben, und dabei den Saft der Kokosnüsse getrunken, die man für uns aus den Wipfeln haushoher Palmen holte. Dann wieder saßen wir im gepflegten Haus reicher Inder oder sprachen mit Deutschen und Engländern, die seit Jahrzehnten im Lande leben.

Immer standen wir dann vor der Frage, wie es weitergehen soll. Man hat allzuviel versäumt in der Vergangenheit. Nun wird es schwer sein, einen gemeinsamen Weg zu finden. Noch haben bei uns nur wenige erkannt, daß Entwicklungshilfe kein Almosen ist, sondern Wirtschaftspolitik auf lange Sicht. Wir müssen begreifen, daß unsere eigene Zukunft nur gesichert ist, wenn wir den Ruf erwerben und behalten, Treuhänder derer zu sein, die als freie Menschen arbeiten und leben wollen.

Auch wir kaufen ja lieber bei denen, zu denen wir Vertrauen haben und nicht dort, wo wir übervorteilt werden. Das ist auch in Afrika nicht anders, wo sonst doch so vieles anders, ganz anders ist als bei uns.



„Mobilität der Arbeitskräfte“ — dieser Ausspruch ist fast schon zum Schlagwort geworden. Er will besagen, daß man sich nicht nur an einen bestimmten Arbeitsplatz klammern soll, sondern beweglich bleiben muß. Zu dieser Beweglichkeit gehört auch eine entsprechende geistige Regsamkeit, ständiges Lernen und Sich-Weiterbilden auch im höheren Lebensalter. Ein Mittel dazu sind die Volkshochschulen, deren Ziele im nachstehenden Artikel erläutert werden.

Man lernt nie aus

Volkshochschulen bieten für jeden etwas

gen und Wochen beginnen allenthalben neue Kurse und Arbeitsgemeinschaften. Man sollte sich einmal die Arbeitspläne besorgen. Der Duisburger ist z. B. über 130 Seiten stark und bietet über 400 (!) Kurse und Arbeitsgemeinschaften an.

Auch Dinslaken und Homberg haben ein reichgefächertes Angebot. Man findet darin viele Vorschläge, gedacht als Hilfen für die Orientierung und Urteilsbildung; ein guter Weg, um Welt und Gesellschaft zu verstehen. Hierzu gehören auch die Hilfen im Beruf.

Als hervorragendes Beispiel sei das „Grundstudien-Programm“ der Volkshochschule Duisburg genannt. Dies ist ein langfristiger Lehrgang über 100 Stunden, der an 50 Abenden zur Förderung der Allgemeinbildung beitragen will. Er vermittelt Kenntnisse in den wichtigsten Gegenwartsfragen, lehrt die Technik, sich Sachwissen anzueignen sowie größere Sicherheit im mündlichen und schriftlichen Umgang mit Menschen. Allen Berufstätigen soll damit geholfen werden, ihre Aufstiegschancen im beruflichen und gesellschaftlichen Leben zu verbessern.



Wer keine Möglichkeit hatte, ein Gymnasium zu besuchen und dort die Reifeprüfung abzulegen, kann sich zum Beispiel an der Duisburger Volkshochschule an einem Lehrgang beteiligen, der der Vorbereitung auf die Sonderprüfung für die Zulassung zum Studium an der Pädagogischen Hochschule dient.

Viele leiden ein Leben lang darunter, daß sie — aus welchen Gründen auch immer — nicht aus der achten Klasse der Volksschule entlassen wurden, also kein reguläres Abschlußzeugnis der Volksschule besitzen. Fast alle interessanten Berufswege bleiben ihnen verschlossen. Hier hilft die Volkshochschule Dinslaken mit einem Kursus, der auf eine Prüfung vorbereitet, die zum nachträglichen Erwerb des Abschlußzeugnisses verhilft.

Um den Teilnehmern der Techniker- und Ingenieur-Lehrgänge an Fernlehrinstituten die Möglichkeit zu bieten, gerade die ersten Schwierigkeiten, die häufig zum Abbruch des Studiums führen, zu überwinden, führen die Volkshochschulen Dinslaken und Homberg einen Begleitunterricht durch. Als Unterrichtsgrundlagen werden die Lehrhefte der Studiengemeinschaft Darmstadt benutzt. Diese Lehrgänge sind geeignet, das am Anfang häufig fehlende Verständnis zu wecken.

Außerdem bieten die Volkshochschulen noch andere Kurse an, die auf spezielle Berufsziele hinsteuern, so Bilanzbuchhalter-Lehrgänge oder Vorbereitungskurse auf die Kaufmannsgehilfenprüfung, um nur einige hier anzuführen. Homberg wartet neuerdings mit einem Kurs zur Erlangung der Mittleren Reife auf.

Charakteristisch für die Weite und Offenheit der Volkshochschulen ganz allgemein ist, daß man frei aus einer wahren Angebotsfülle wählen kann. Hier reicht die Skala der Möglichkeiten von der Einführung in die Philosophie oder in die Welt der klassischen Literatur bis hin zum Zuschneidekurs und zur Rechtschreibung. Dazwischen liegen die vielen Bereiche, auf denen der eine Nachhol-Bedarf hat, der



DIE BILDER

zeigen Ausschnitte aus der Arbeit der Volkshochschulen: Oben Modellieren in Ton und Pannenhilfskurse für Autofahrer — Unten: Begegnung mit der Kunst im Museum und Kochkurse für Hausfrauen

Im vergangenen Winter las man auf den Bürgersteigen in Oberhausen aufgemalte Parolen: „...einfach mal hingehen... Volkshochschule“. In Gelsenkirchen trug kürzlich ein hübsches Mädchen ein Schild durch die Stadt. Darauf stand: „So doof seid Ihr doch gar nicht, daß Ihr nicht noch lernen könntet“. Auch sie warb auf diese originelle Weise für das Städtische Volkshochschulwerk.

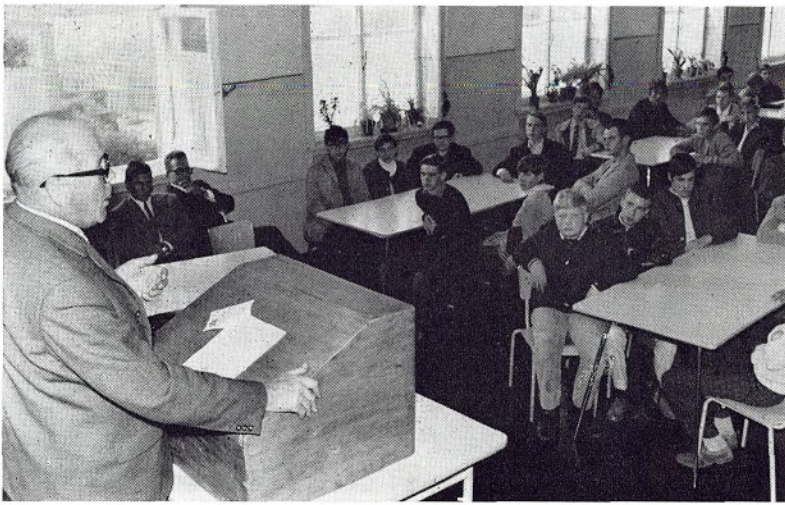
Und wie sagt eine alte Lebensweisheit: „Der Mensch lernt nie aus, und wenn er hundert Jahre alt wird“. Das galt schon anno Tobak. Um so mehr stimmt das heute in einer sich ständig wandelnden Welt. Die Anforderungen an den Menschen sind gewachsen. In allen Lebensbereichen wird er tagtäglich vor neue Probleme gestellt.



Wer Schritt halten will, muß hinzulernen, nicht nur in seinem Arbeitsbereich, sondern auf allen Gebieten, die zur Allgemeinbildung gehören. Er muß sich mit der Gegenwart auseinandersetzen können. Wer mitreden will, muß informiert sein.

Hier leisten die Volkshochschulen wesentliche Hilfe. In jeder Stadt gibt es solche Einrichtungen, in Duisburg wie in Homberg oder in Dinslaken, in Moers in ähnlicher Weise wie in Oberhausen oder Mülheim-Ruhr. In diesen Ta-





Am 1. August konnten auf unserer Hütte 101 kaufmännische Lehrlinge und Anlernlinge sowie 236 gewerblich-technische Lehrlinge, davon 130 in Hamborn und 106 im Werk Ruhrort, ihre Lehre beginnen. Für diese jungen Mitarbeiter gab es einen vorzeitigen Abschied von den großen Sommerferien — und das sogar bei strahlendem Sonnenschein.

337 Jungen und Mädchen traten ihre Lehre an

Neue Lehrlinge bei der ATH

Bei einer Feier hießen die Leiter unserer technischen Ausbildungsabteilungen und des kaufmännischen Ausbildungswesens die jungen Mitarbeiter im Kreise der großen ATH-Belegschaft herzlich willkommen.

Der Leiter des kaufmännischen Ausbildungswesens, Hbv. Jacobs, hob dabei hervor, wie sehr eine gute Ausbildung Voraussetzung für den weiteren Lebensweg sei. Hierzu werde jedem der Weg bereitet; doch nutzen müsse ihn

Man lernt nie aus

(Schluß des Beitrags von Seite 23)

andere aber aus freien Stücken sich zu bilden sucht.

Die Volkshochschulen bieten Bildung im weitesten Sinne in Seminaren und Gesprächsrunden über Mensch, Staat und Gesellschaft, Kunst, Musik und Dichtung. Aber auch wer sein Hobby aktivieren möchte, findet ausgiebig Gelegenheit dazu. Musisches Gestalten, Theater und Hörspiel, Gymnastik, Fahrten und Führungen gehören zu allen Programmen der Volkshochschulen.

Ein besonderes Anliegen sind die praktischen Lebenshilfen... und die Rechtschreibe-Übung ist eine solche. Wie weit ist das Feld der Mathematik! Kaufmännisches Rechnen ist für den einen eine notwendige Wiederholung des Volksschulpensums, für den anderen ist Algebra und Integralrechnung ein Versuch, sich weiterzubilden. Zu Steno und Maschineschreiben ist überall Elektronik und Datenverarbeitung gekommen.

In keiner Zeit war die Kenntnis von Fremdsprachen so wichtig wie heute. Ohne etwas Englisch z.B. kann man heute kaum noch auf der Berufsleiter eine Sprosse höher klettern. Die Volkshochschulen bieten Kurse in allen wichtigen europäischen Sprachen an: Englisch und Französisch, aber auch Italienisch, Spanisch, Russisch und (sogar) Latein von den Anfängen bis zu Konversation (für den, der durchhält).

Man sollte also „einfach mal hingehen“, zur Volkshochschule in Duisburg, Homberg oder in Dinslaken. Voranmeldungen sind im allgemeinen nicht erforderlich. Arbeitspläne gibt es jetzt kostenlos in allen Buchhandlungen oder

in Duisburg, im „Forum“ am König-Heinrich-Platz,
in Duisburg-Hamborn, Dahlmannstraße 23 (Arbeitsamt),
in Homberg, Augustastraße 48 (ehemals „Ratskeller“) und
in Dinslaken, Kreishaus, Zimmer 127.

Willi Dittgen

jeder selbst. Der zweite Vorsitzende des Betriebsrates, Willing, überbrachte die Grüße und Wünsche des Betriebsrates und der Belegschaft. Der Leiter des Hamborner Technischen Ausbildungswesens, Betriebschef Becker, mahnte die jungen Mitarbeiter zu bedenken, daß nach der Geborgenheit im Elternhaus und Schule jetzt für sie die für das junge Leben wichtige Berufsausbildung beginne. Gute Ausbildungskräfte und moderne Einrichtungen böten jedem die Chance, auch gute Leistungen zu vollbringen.

Die Grüße und Wünsche der Belegschaft und der Betriebsvertretung überbrachte Betriebsratsvorsitzender Judith. Als Vertreter der Hamborner Berufsfach- und Berufsaufbauschule unterstrich auch stellvertretender Berufsschuldirektor Krüger die Bedeutung der Berufsausbildung. Allen Lehrlingen rief er zu, frisch an die Arbeit zu gehen.

Direktor Dr. Isselhorst mahnte die jungen Mitarbeiter, sich nicht von gelegentlichen Mißerfolgen und Fehlschlägen, die niemandem im

Leben erspart bleiben, entmutigen zu lassen. Denn zwischen Regentagen gebe es glücklicherweise immer wieder Sonnenschein.

Für ein Mädchen und 105 junge Männer begann am 1. August dieser neue Lebensabschnitt im Werk Ruhrort. Von ihnen werden acht für den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen ausgebildet.

Betriebschef Koch, der die „Neuen“ begrüßte, machte sie mit den Aufgaben vertraut, die sie hier erwarten. Vor dem Bild der gerade in der letzten Zeit sehr unruhigen Jugend entwarf er das Modell eines Lehrlings, wie man sich ihn heute wünscht: kritisch — aber auch aufgeschlossen, den unruhigen Zeitgeist in gesunde Bahnen lenkend, dabei das eigene Ziel nicht aus den Augen lassend.

Der zweite Betriebsratsvorsitzende Michael Schwarz und Betriebsratsmitglied Karl Bischoff überbrachten die Grüße des Betriebsrates, der Ruhrorter Jugendvertretung und der IG Metall. Ihre kurzen Ansprachen gipfelten in der Aufforderung, sich sowohl mit den Tagesereignissen als auch mit den Problemen des Werkes auseinanderzusetzen, um so die Möglichkeit zu schaffen, später im Beruf gute Leistungen zeigen zu können.

In ähnlicher Weise äußerte sich auch Direktor Bonin, der die Grüße des verhinderten Arbeitsdirektors Peter Schmidt überbrachte. Er forderte die neuen Lehrlinge auf, gewissenhaft ihr Pensum zu absolvieren. Sie würden damit sowohl sich selbst als auch dem Unternehmen einen unschätzbaren Dienst erweisen.



Erste-Hilfe-Lehrgänge in Ruhrort

Vom 23. September an werden in Ruhrort vom DRK Erste-Hilfe-Lehrgänge durchgeführt. Belegschaftsmitglieder, die daran teilnehmen wollen, können sich in die bei den Betrieben und Abteilungen ausliegenden Listen eintragen. Da Neuerungen auf dem Gebiet der Ersten Hilfe eine ständige Ausbildung erfordern, regt das Ruhrorter Gesundheitswesen an, daß sich auch diejenigen melden, die bereits vor 1965 in Erster Hilfe ausgebildet worden sind. Der erste Lehrgang dient dazu, sämtliche Feuerwehrleute entsprechend auszubilden. Vom 24. Ok-

tober an werden dann die Kurse für die übrigen Belegschaftsmitglieder durchgeführt.

Um die Ausbildung möglichst intensiv gestalten zu können, wird der jeweilige Teilnehmerkreis relativ klein gehalten, so daß je nach der gemeldeten Anzahl bis zum nächsten Frühjahr insgesamt 14 Lehrgänge durchgeführt werden können. Sie dauern jeweils vier Wochen und werden zweimal wöchentlich in der Zeit von 16.30 bis 18.30 Uhr abgehalten. Die gemeldeten Belegschaftsmitglieder werden verschiedenen Kursen zugeteilt und erhalten ohne weitere Nachfrage ihren Teilnehmerbescheid. Die Meldungen sollten bis 15. Oktober vorliegen.



Lehrlinge spielten Fußball für die „Sorgenkinder“

Am 24. August stellte sich eine Reihe von Jungen aus unserer Ruhrorter Lehrwerkstatt in den Dienst eines der bekanntesten deutschen Hilfswerke. Sie spielten Fußball für die „Aktion Sorgenkind“. Der eingespielte Betrag war für das DRK-Tagesheim in Duisburg-Beeckerwerth bestimmt. Als Gegner hatte sich eine Jugendmannschaft der Rheiinstahl-Eisenwerke Mülheim/Meiderich zur Verfügung gestellt. Insgesamt konnten dem Roten Kreuz 641,35 DM übergeben werden.

Vor dem Spiel überreichte zweiter Betriebsratsvorsitzender Michael Schwarz im Namen des Betriebsrats und des Vertrauensmännerkörpers der IG Metall 500 DM mit der Bitte, daß sich hunderte dieser Spende anschließen sollten. Die beiden Mannschaften tauschten Plaketten aus, und der Ball rollte. Den Anstoß machte Betriebsratsmitglied Willi Witthaus, langjähriger verdienter Fußballpionier am Niederrhein. Während



die 22 Jungen sich eineinhalb Stunden intensiv um den Sieg bemühten — Ruhrort gewann 5:3 —, kurtierte unter den Zuschauern die Sammelbüchse. Leider ließ der Besuch zu wünschen übrig. DRK-Kreisbereitschaftsführer Jakob Vogel sprach unmittelbar nach dem Abpfiff den Jungen beider Mannschaften den Dank des Deutschen Roten Kreuzes aus.

UNSERE BILDER:

Zweiter Betriebsratsvorsitzender Schwarz (oben rechts) überreichte dem Initiator des Spiels, Karl Bischoff, im Namen des Betriebsrats und der Vertrauensmänner eine Spende von 500,—DM — Den Anstoß machte (oben links) Fußballpionier Willi Witthaus

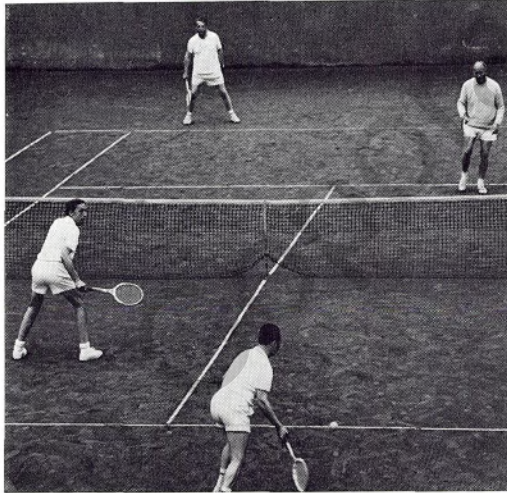
Dieter Schulz errang Beeckerwerther Tennis-Pokal

Die Stahl- und Walzwerke Beeckerwerth konnten am 3. und 4. August unter der Schirmherrschaft von Direktor Dr. Zimmermann zum zweiten Male ihre Tennis-Meisterschaften austragen.

Der Club Raffelberg stellte auch in diesem Jahr der ATH seine schöne Anlage mit acht Plätzen zur Verfügung. Das sehr ungünstige Wetter machte der Turnierleitung jedoch erhebliche Sorgen; denn als die aktiven Teilnehmer morgens um neun Uhr antraten, standen sämtliche Plätze unter Wasser. Ein Dauerregen machte den Beginn des Turniers zunächst unmöglich; er mußte auf 14 Uhr verschoben werden.

Drei Konkurrenzen wurden ausgetragen und zwar die Meisterschaften im Herren-Einzel und im Herren-Doppel sowie eine Trostrunde im Herren-Einzel. Die Zahl der Teilnehmer war größer als im vergangenen Jahr. Sehr erfreulich war außerdem die Tatsache, daß sich auch Spieler beteiligten, die noch nicht so versiert waren und kaum besondere Möglichkeiten zum Training vor diesen Kämpfen hatten.

Trotzdem sah man bei allen Spielern sehr viel Interesse und Freude am weißen Sport; dabei



wurden zum Teil beachtliche Leistungen geboten. Gespielt wurde, ohne Gruppen zu bilden, die das unterschiedliche Alter der Teilnehmer berücksichtigte, obwohl der größte Altersunterschied immerhin vierzig Jahre betrug. Werksdirektor Dr. Heischkeil — der mit den Direktoren Dr. Gödde und Dr. Keller erstmals als Gast an diesem Turnier teilnahm — bewies den jungen Spielern, daß man auch noch als Senior ein gepflegtes Tennis spielen kann. Bei seinem Match mit Erwin Lukrawka blieb Dr. Heischkeil, der immerhin fünfzig Jahre länger Tennis spielte als sein Gegner, mit 6:1; 6:1 Sieger.

Die sportlich interessantesten Spiele sah man — wie erwartet — beim Herren-Doppel. Einen sehr harten Kampf mit schönem Ballwechsel gab es zwischen Dr. Heischkeil/Dr. Koenitzer und Dr. Hardt/Wenn. Das stärkste Doppelpaar Dr. Keller/Schulz siegte in der ersten Runde 6:0; 6:0 über Lukrawka/Niemann, in der Vorschlußrunde über Dr. Bauer/Peters 6:1; 6:1 und erreichte das Finale fast mühelos. Im Endspiel gegen Dreyer/Helk (6:3; 6:3) glänzte Schulz mit gutem Netzspiel und Dr. Keller mit harten Vorhanddrives sowie mit plazierte geschlagenen Returns.

Am Schluß des ersten Turniertages — die geplante Siegerehrung konnte an diesem Abend noch nicht vorgenommen werden, da die Spiele am Sonntag fortgesetzt werden mußten — unterstrich Dr. Zimmermann mit Freude und Genugtuung, daß die Idee dieser Beeckerwerther Tennis-Meisterschaften ein voller Erfolg war. Diese Tatsache nahm er als Schirmherr zum Anlaß, Turnierleitung, Spieler und Gäste mit der Stiftung eines Wanderpokals zu überraschen. Er verband damit die Hoffnung, daß das Beecker-

werther Turnier nicht zuletzt durch diesen Pokal zu einer festen Tradition werden möge. In diesem Jahr errang Dieter Schulz den Wanderpokal, der bis zum nächstjährigen Turnier in seinem Besitz bleibt.

Die Einzel-Ergebnisse des Turniers:

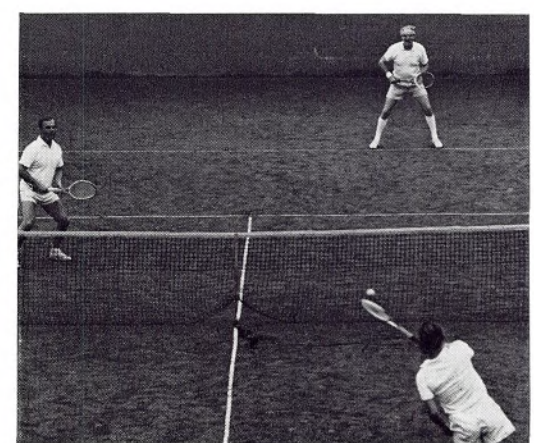
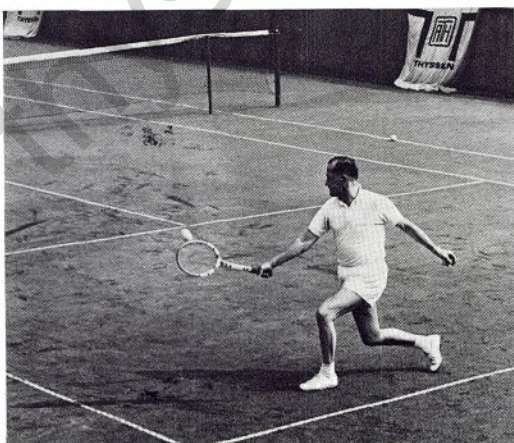
Herren-Einzel: Vorrunde: Dr. Gödde-Beckmann; Dr. Gödde o. Sp.; Dr. Keller-Lukrawka 6:1, 6:1; Dr. Koenitzer-Dr. Heischkeil 6:2, 6:3; Wilms-Niemann 6:1, 6:0; Vetter-Biermann 6:2, 6:0; Dr. Zimmermann-Wenn 2:6, 5:7. — 1. Runde: Dreyer-Dr. Gödde 6:1, 6:0; Scholz-Burek 1:6, 0:6; Dr. Keller-Linke o. Sp. Dr. Keller; Peters-Dr. Koenitzer 3:6, 3:6; Wilms-Helk 1:6, 6:3, 2:6; Dr. Bauer-Dr. Hardt 6:3, 6:4; Lindemann-Vetter 0:6, 0:6; Schulz-Wenn 6:1, 6:0. — 2. Runde: Dreyer-Burek 6:0, 6:1; Dr. Keller-Dr. Koenitzer 6:2, 9:7; Helk-Dr. Bauer 6:2, 6:1; Vetter-Schulz 1:6, 0:6. — Vorschlußrunde: Dreyer-Dr. Keller 3:6, 2:6; Helk-Schulz 0:6, 0:6. — Finale: Dr. Keller-Schulz 1:6, 1:6.

Trostrunde Herren-Einzel: Vorrunde: Dr. Hardt-Niemann 2:6, 5:6; Dr. Gödde-Biermann 6:1, 6:0; Dr. Heischkeil-Lukrawka 6:1, 6:1; Scholz-Wenn 2:6, 0:6. — 1. Runde: Dr. Zimmermann-Niemann, Niemann o. Sp.; Dr. Gödde-Dr. Heischkeil 6:1, 6:1; Peters-Wenn 6:4, 6:2; Wilms-Lindemann 6:3, 6:0. — Vorschlußrunde: Dr. Gödde-Niemann 6:2, 6:2; Peters-Wilms 6:3, 6:3. — Finale: Peters-Dr. Gödde 6:4, 6:2.

Herren-Doppel: 1. Runde: Dr. Keller/Schulz - Lukrawka/Niemann 6:0, 6:0; Lindemann/Scholz — Dr. Bauer/Peters 0:6, 0:6; Dr. Koenitzer/Dr. Heischkeil - Wenn/Dr. Hardt 11:9, 8:6; Wilms/Vetter - Dreyer/Helk 1:6, 2:6. — Vorschlußrunde: Dr. Keller/Schulz - Dr. Bauer/Peters 6:1, 6:1; Dr. Heischkeil/Dr. Koenitzer - Dreyer/Helk 3:6, 3:6. — Finale: Dr. Keller/Schulz - Dreyer/Helk 6:3, 6:3.

DIE BILDER ZEIGEN

Spielszenen (oben) aus dem Doppel Dr. Heischkeil/Dr. Koenitzer — Dreyer/Heck; unten rechts aus dem Doppel Peters/Bauer gegen Dr. Keller (im Bild vorne)/Schulz — Unten links Dr. Zimmermann





ALBERT ECKERTZ
Elektriker
Kokerei August Thyssen
1. Oktober



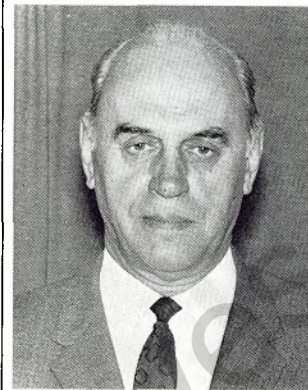
JOSEF SZYSKA
Verlader
Verladung Fertiglager/Ruhrort
2. Oktober



PAUL FROSCH
Warmbettabnehmer
Zurichtung I/Bruckhausen
4. Oktober



FERDINAND LAHM
Prüfer
Zentr. Werkstätten/MHW
Bruckhausen — 5. Oktober



HEINRICH WECK
Umwalzer
Walzwerk, Fertigstraße 6
Ruhrort — 5. Oktober



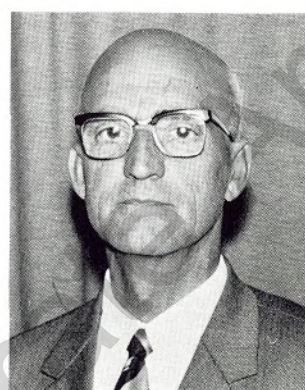
JOHANN HOFFMANN
Bote
Allgemeine Verwaltung/Ruhrort
19. Oktober



PETER BOHNES
Wachmann
Werkschutz/Ruhrort
30. Oktober



PETER GROSS
Obermeister
Maschinen-Betrieb Stahlwerk
Ruhrort — 16. November



HEINRICH SINZIG
Technischer Angestellter
Betriebswirtschaft/Ruhrort
29. November

Heinrich Weck ist einer von den Belegschaftsmitgliedern, die bereits mit dreizehn Jahren in das Berufsleben eintraten. In Mülheim-Styrum wurde er geboren. 1906 zog er mit seinen Eltern nach Hamborn-Bruckhausen. Als er aus der Volksschule kam, wurde er bis zur Vollendung des vierzehnten Lebensjahres zur Markenkontrolle an den Torhäusern unseres Unternehmens eingesetzt. Anschließend lernte er in der Hamborner Eisenbahnwerkstatt den Schlosserberuf, arbeitete einige Zeit als Lokführer und als Schlosser und kam dann zum Feineisen-Walzwerk als Umwalzer. 1930 wurde Herr Weck dann für einige Zeit arbeitslos, konnte aber 1931 die Arbeit wieder aufnehmen und war an den Straßen 5, 8a und 8b tätig, zuletzt als Reservewalzmeister. Nach dem Krieg war er einige Zeit im Zentralkesselhaus beschäftigt. Bedingt durch die Kriegswirren gehörte er zu dieser Zeit zur Gelsenkirchener Bergwerks AG. Im Januar 1949 kam er zum Werk Ruhrort. Hier nahm er seine alte Tätigkeit als Umwalzer an der Straße 6 wieder auf. Dort ist er auch heute noch beschäftigt.

25 JAHRE IM DIENST

**Werke Bruckhausen und Beckerwerth
Hochofenwerk Hamborn**
Otto Copelliecke, Bürovorsteher, Qualitätswesen, 5. Oktober
Günter Sons, Obermaschinist, Energieerzeugung Hamborn, 11. Oktober
Georg Volkmer, Kolonnenführer, Erhaltungsbetrieb Bruckhausen, 14. Oktober
Paul Teschner, 1. Steuermann, Fertigstraße 1, 25. Oktober
Hans Joanovics, Techniker, Qualitätswesen, 29. Oktober
Johann Kiell, Maschinist, Energieerzeugung Hamborn, 2. November
Erich Hofmeyer, Zimmerer, Bauabteilung, 7. November
Herbert Rauch, Kolonnenführer, Zentrale Werkstätten/EHW, 13. November
Karl Auerhahn, Vorarbeiter, Allgemeine Werkskolonne, 18. November
Werner Tönges, Kaufm. Angestellter, BW/Arbeitsvorbereitung, 20. November

August Leschik, Lagerarbeiter, Zurichtung I, 21. November

Werk Ruhrort

Leopold Regneri, 1. Maschinist, Maschinen-Betrieb Hochofen, 6. November
93 JAHRE ALT
Eduard Bovers, Rhede/Bocholt, Wagenfeldstraße 28, 15. November
Gerhard Ehmanns, Kirchhundem/Sauerland, Fläper Schulweg 18, 19. November
92 JAHRE ALT
Johann Fahrenbrück, Walsum, Königstraße 49, 27. Oktober
Josef Rosch, Duisburg-Hamborn, Gillhausenstraße 4, 28. November
91 JAHRE ALT
Josef Jezewski, Duisburg-Hamborn, Halskestraße 42, 17. Oktober
Heinrich Barlen, Duisburg-Meiderich, Steinstraße 31, 18. November
Vinzens Baszanowski, Duisburg-Meiderich, Sundgaustraße 24, 23. November

90 JAHRE ALT

Heinrich Hochstein, Mülheim-Ruhr, Bunsenstraße 2, 3. Oktober

85 JAHRE ALT

Oskar Schmidt, Duisburg-Beeck, Bruckhauser Straße 49, 5. Oktober
Jakob Schacky, Duisburg-Meiderich, Reinholdstraße 15, 10. Oktober
Theodor Dobiegala, Kapellen, Am Moersbach 16, 14. Oktober
Peter Wagner, Duisburg-Meiderich, Spessartstraße 31, 6. November

80 JAHRE ALT

Theodor Hardt, Duisburg-Beeck, Friedrich-Ebert-Straße 215, 5. Oktober
Johann Carius, Oberhausen-Buschhausen, Thüringer Str. 66, 11. Oktober
Theodor Weinert, Roßbach/Wied, 12. Oktober
Adam Buchholz, Duisburg-Hamborn, Cornelissenstraße 15, 19. Oktober

Josef Grelewicz, Duisburg-Hamborn, Schulstraße 81a, 24. Oktober

Friedrich Packeiser, Duisburg-Meiderich, Talbahnstraße 55, 26. Oktober

Hermann Hinnah, Oberhausen-Holten, Kurfürstenstraße 255, 28. Oktober

Josef Heinz, Duisburg-Hamborn, Duisburger Straße 67, 30. Oktober

Gustav Kapplinghaus, Duisburg-Meiderich, Unter den Ulmen 57, 30. Oktober

Hermann Bernhardt, Duisburg-Meiderich, Herwarthstraße 16, 18. November

Johann Bruns, Duisburg-Meiderich, Bahnhofstraße 10, 21. November

GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

Eheleute Jeseplus Palat, Neersen bei Düsseldorf, Im Langen Feld, 23. Oktober
Eheleute Theodor Hemkes, Duisburg-Meiderich, Zoppenbrückstraße 24, 25. Oktober

Eheleute Josef Benning, Duisburg, Ruhrorter Straße 119, 26. Oktober

Eheleute Paul Grütter, Homberg, Pionierstraße 10, 26. Oktober

Eheleute Wladislaus Piechocki, Duisburg-Meiderich, Herwarthstraße 22, 2. November

Eheleute Johann Klütsch, Duisburg-Laar, Florastraße 7, 6. November

Eheleute Hermann Schröer, Duisburg-Meiderich, Von-dor-Mark-Straße 71, 30. November

DIAMANTENE HOCHZEIT FEIERN

Eheleute Johann Klups, Duisburg-Hamborn, Ottokarstraße 9, 9. November

Eheleute Gustav Marohn, Duisburg-Hamborn, Spennkamp 8, 22. November

Eheleute Franz Laaser, Duisburg-Hamborn, Eitelstraße 10, 30. November

Betriebskrankenkassen erhöhten Beitrag für Angestellte

Die Vertreterversammlungen der beiden Betriebskrankenkassen der ATH für die Belegschaftsmitglieder der Hamborner Werke und für die Mitarbeiter im Werk Ruhrort und Hochofenwerk Hüttenbetrieb hatten in ihren letzten Sitzungen beschlossen, die Beitragssätze für Angestellte zu erhöhen, und zwar in Hamborn von 6,8 auf 7 Prozent und für die Belegschaftsmitglieder in Ruhrort und Meiderich von 6,6 auf 7,6 Prozent. Diese Beschlüsse sind inzwischen vom Übersichtsamt für Nordrhein-Westfalen genehmigt worden und in Kraft getreten.

Parkplätze für Besucher

Für Besucher freibleiben müssen die Besucher-Parkplätze an der Hauptverwaltung in Hamborn und gegenüber dem Ingenieur-Haus an der Franz-Lenze-Straße. Darauf werden die Mitarbeiter der Verwaltung und ihrer Nebenstellen aufmerksam gemacht.



Wichtig für Rentner

Ab 1. Januar 1968 müssen alle Rentner (ausgenommen Versorgungs- und Unfallrentner) von ihrer Rente einen zweiprozentigen Beitrag zahlen. Unseren Rentnern, die bei der ATH, dem Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen und der Thyssen Industrie beschäftigt und bei der

Betriebskrankenkasse Hamborn versichert sind, können diese Beiträge erstattet werden. Die Betriebskrankenkasse bittet deshalb alle beschäftigten Rentner — soweit noch nicht geschehen —, umgehend unter Vorlage der „Mitteilung über die Höhe der Rente auf Grund des 10. Renten-anpassungsgesetzes (10. RAG)“ bei ihr zwecks Erstattung der Beiträge vorzusprechen.



27. September

Jugendversammlung in Hamborn
Die Jugendvertretung hat die Lehrlinge und die jugendlichen Mitarbeiter im Alter bis zu achtzehn Jahren der Werke Hamborn, Bruckhausen und Beckerwerth zu

einer Jugendversammlung eingeladen. Sie findet am Freitag, 27. September, um 12.30 Uhr im Atlantis-Kino an der Weseler Straße in Hamborn statt. Neben dem Rechenschaftsbericht der Jugendvertretung sieht die Versammlung einen Vortrag von Arno Schwarting vor, der über das Thema „Mitbestimmung auch durch die Jugendvertretung“ sprechen wird.



Petri Heil

Einen unerwarteten Erfolg hatte der Bericht „ATH-Sportlicher werfen ihre Köder im Rhein aus“. Zahlreiche Belegschaftsmitglieder in Ruhrort und Hamborn interessieren sich für diese Sportart

und fragten sowohl beim Betriebsrat als auch bei der Redaktion nach, wie man Anschluss an den Angelsportverein Beek-Beckerwerth e. V. gewinnen könne. Der Vorsitzende des Vereins ist Helmut Bruckuf, Duisburg-Beeck, Frankenstraße 19. Anfragen werden zweckmäßigerweise schriftlich an ihn gerichtet.



4000 Tonnen Stundenleistung

Die Seeschiffs-Entlader der im Bau befindlichen Erz-Umschlaganlagen in Europoort bei Rotterdam haben eine Stundenleistung von 4000 Tonnen und nicht von 40000 Tonnen, wie es in einem Bericht unserer letzten Ausgabe irrtümlich hieß.



Neunzig Jahre alt wurde am 22. Juli Richard Czarnowski. Einen derartigen Ehrentag zu erleben, ist nicht vielen Hüttenmännern vergönnt. Herr Czarnowski wurde im Jahre 1878 in Tangen im pommerschen Kreis Bülow geboren. Wie viele andere, die in den Jahren der verstärkten Industrialisierung den Weg ins Ruhrgebiet nahmen, so kam auch Richard Czarnowski in jungen Jahren nach Hamborn. Am 18. Mai 1905 trat er in den Dienst der Hütte. Zunächst hatte er seinen Arbeitsplatz im Walzwerk I; danach arbeitete er als Bohrer und Schlosser im Maschinen-Betrieb I. Als Siebenundsechziger ging Richard Czarnowski am 6. Dezember 1945 in den Ruhestand.

Wenn auch das hohe Alter den sonst gewöhnlichen Lebensrhythmus verändert, so erfreut sich dieser betagte Hüttenmann noch einer guten gesundheitlichen Verfassung. Die Glückwünsche der ATH überbrachte Sozialberaterin Frau Scheiermann von der Sozialabteilung der Hamborner Werke.

PERSONALMAPPE

Der Aufsichtsrat genehmigte die Erteilung der Prokura an:

Direktor Hans Gert Wölk, Personalabteilung für Angestellte Hamborn
Werner Hartung, Zentrale Absatzwirtschaft (bisher Walzstahl-Kontor Nord)
Günter Kuster, Verkehrswirtschaft
Dipl.-Kfm. Klaus Söhnngen, Zentralrevision

Zu Abteilungsleitern ernannt wurden

Dipl.-Ing. Friedr. Meinecke, Patentabteilung
Dipl.-Phys. Karl-Josef Plancker, Patentabteilung

Ernannt wurde zum Betriebschef

Ing. Hans-Joachim Pagel, Abteilung Energiewirtschaft und Datentechnik, Werk Ruhrort.

Elektro- und Maschinenabteilung Ruhrort

Nach Einbeziehung der Elektro- und Maschinenabteilung Hüttenbetrieb (E und M Abt/HÜ) in die Maschinenabteilung Ruhrort (M Abt/RU) gliedern sich die Hauptbetriebe

A 1) — Maschinenbetrieb Hochöfen (EB Ho/RU)

B 1) — Elektrobetrieb Hochöfen (EB Ho/RU)

als aufnehmende Betriebe wie folgt:

A) Maschinenbetriebe:

A 1) Maschinenbetrieb Hochöfen (MB Ho)
Leitung:
Oberingenieur Schnegelsberg
Vertreter:
Betriebschef Krause
A 1.1 MB Ho-Erzaufbereitungsanlagen Ru und HÜ
Betriebsleiter Bomba
Betriebsingenieur Backhaus
A 1.2 MB Ho-Hochofenanlag. Ru
Betriebschef Krause
A 1.3 MB Ho-Hochofenanlag. HÜ
Betriebschef Kibben
A 1.4 MB Ho-Energieanlagen Ru
Betriebschef Rahm

B) Elektrobetriebe:

B 1) Elektrobetrieb Hochöfen (EB Ho)
Leitung:
Betriebschef Linder
Vertreter:
Betriebsleiter Griebenow
B 1.1 EB Ho-Erzaufbereitungsanlagen Ru
Betriebsassistent Möhlen
B 1.2 EB Ho-Hochofenanlagen Ru und HÜ
Betriebsleiter Griebenow
B 1.3 EB Ho-Energieanlagen Ru
1. Assistent Freund

Unsere Toten



WIR BEWAHREN IHNEN
EIN EHRENDES ANDENKEN

Werke Bruckhausen/Beeckerwerth/Hochofenwerk Hamborn

	geb.	gest.
KOMAREK, Josef	1908	7. Juni
HARLFINGER, Friedrich	1885	2. Juli
WORMSTALL, Elisabeth	1883	2. Juli
GRATHOFER, Arnold	1899	5. Juli
OVERLOPER, Theodor	1906	5. Juli
SCHNEIDER, Wilhelm	1876	7. Juli
BITTNER, Karl	1895	12. Juli
LANGNER, Rudolf	1881	13. Juli
GORNIOK, Stanislaus	1920	18. Juli
GRYGIEL, Heinrich	1912	18. Juli
PIOT, Nikolaus	1875	18. Juli
GRAVE, Franz	1910	20. Juli
BLOCH, Lorenz	1890	22. Juli
KANNIGESSER, Josef	1903	25. Juli
SCHULZ, Paul	1898	27. Juli
GEIGER, Hans	1913	28. Juli
HARRE, Wilhelm	1893	30. Juli
GERDING, Elisabeth	1912	31. Juli
BROKER, Eberhard	1895	8. Aug.
LIPEK, August	1893	11. Aug.

Werk Ruhrort

SANDHÖVEL, Heinrich	Pensionär (Schmied, Walzendreherei II a)	1893	4. Febr.
NIEDRICH, Arnold	Pensionär (1. Lagerarbeiter, Elektro-Betrieb Stahlwerk)	1902	9. Mai
SZABEL, Wadslaf	Pensionär (Oberschmelzer, Hochofen)	1905	6. Juni
ORTH, Ernst	Pensionär (Elektriker, Elektro-Betrieb Stahlwerk)	1903	14. Juni
PIOTROWSKI, Michael	Pensionär (Handlanger, Martinwerk)	1885	14. Juni
KOWALSKI, Stefan	Pensionär (Wachmann, Werkschutz)	1896	16. Juni
SCHERMULY, Anton	Pensionär (Pfannenmaurer, Martinwerk)	1895	18. Juni
HOFMANN, Leonhard	Pensionär (Vorarbeiter, Verladung 3)	1905	21. Juni
ZEGGLAR, Gustav	Pensionär (Kolonnen-Führer, Masch.-Betr. Krafthäuser)	1887	22. Juni
HARTL, Ludwig	Pensionär (Wassermann, Hochofen)	1900	26. Juni
BRAUN, Walter	1. Betriebselektriker, Elektrobetrieb Blasstahlwerk	1905	28. Juni
MOLITOR, Artur	Maschinist, Sauerstoffanlage	1919	29. Juni
KLASEN, Christian	Pensionär (Kantwagenführer, Walzwerk)	1907	7. Juli
BAUM, Willi	Hausmeister, Allgemeine Verwaltung	1910	7. Juli
BENNING, Josef	Pensionär (Wächter, Werkschutz)	1891	8. Juli
HEIDEMANN, Wilhelm	Hubstaplerfahrer, Blasstahlwerk	1928	13. Juli
SENDLER, Herbert	3. Schlosser, Maschinen-Betrieb Walzwerk	1907	14. Juli
KUSZINSKI, Hermann	Brenner, Martinwerk	1905	29. Juli
MARSCHINKE, Karl	1. Pförtner, Werkschutz	1906	3. Aug.
ALTENBERG, Otto	1. Elektriker, Elektro-Betrieb Hochofen	1904	14. Aug.
FREYGANG, Manfred	Betriebschef, Maschinen-Betrieb Bauabteilung	1928	18. Aug.
RUDACK, Fritz	Pensionär (Obering., Elektro-Betrieb Hochofen)	1898	26. Aug.

Werk Hüttenbetrieb

ZDUNEK, Lorenz	Schmierer, Maschinenbetrieb	1907	3. Aug.
DIBOWSKI, Johann	Reserveteillager-Arbeiter, Maschinenbetrieb	1911	8. Aug.

HEINRICH PETERS

70 Jahre alt

Die „gute Stube“ des langjährigen früheren Betriebsratsvorsitzenden Heinrich Peters wird kaum groß genug sein, wenn er am 16. Oktober die Vollendung seines 70. Lebensjahres feiert — so sehr werden sich die Gratulanten drängen. Von 1914 bis zum 1. Februar 1964 gehörte er un-

serem Unternehmen an. Als Vertreter der Angestellten wurde er 1954 in den Betriebsrat gewählt. Ein Jahr später betraute man ihn mit dem Amt des zweiten Vorsitzenden und von 1957 bis zu seiner Pensionierung war er erster Betriebsratsvorsitzender in Ruhrort; gleichzeitig vertrat er als zweiter Vorsitzender einige Jahre lang die Ruhrorter Belange im Gesamtbetriebsrat der damaligen Phoenix-Rheinrohr AG. Mehrere Jahre lang war er außerdem

zweiter Vorsitzender im Angestelltenausschuß der Werkmeister im DGB-Landesbezirk. Noch heute ist er stellv. Vorsitzender des Vorstandes der Ruhrorter Betriebskrankenkasse und Mitglied des Krankenkassenausschusses beim Landesverband der Betriebskrankenkassen. Allerdings möchte er jetzt sämtliche Ehrenämter niederlegen, um wenigstens von seinem 70. Lebensjahr an „einmal ohne Terminkalender“ zu leben.

Direktor Dr. Distler gestorben

Am 13. August verstarb im Alter von 61 Jahren nach schwerer Erkrankung Direktor Dr.-Ing. Heinrich W. Distler, stellvertretendes Vorstandsmitglied der Rheinische Wohnstätten AG, Duisburg, und Generalbevollmächtigter der Westdeutsche Wohnhäuser AG, Düsseldorf.

Das Lebenswerk des Verstorbenen, der seit zehn Jahren dem Vorstand der Wohnstätten-Gesellschaft angehörte, war dem gemeinnützigen Wohnungsbau gewidmet. Seinem schöpferischen und tatkräftigen Wirken ist die Errichtung vieler Tausender von Wohnungen, vor allem in Duisburg, Walsum und Dinslaken, zu danken. Die enge Zusammenarbeit mit den Unternehmen des Bergbaus und der Stahlindustrie, mit denen die Rheinischen Wohnstätten seit Jahren verbunden sind — insbesondere auch mit der ATH und den anderen Unternehmen der Thyssen-Gruppe —, war dabei für Dr. Distler die Grundlage seines erfolgreichen Schaffens.

Dr. Distlers Lebensweg ging vom Maurerlehrling zum Baumeister, zum Dr.-Ing. und Architekten. Nach Beendigung seiner Lehrzeit arbeitete er viele Jahre als Maurergeselle und besuchte sechs Semester die Höhere Technische Lehranstalt für Hoch- und Tiefbau in Berlin, die er mit Erfolg absolvierte. Mit 27 Jahren bestand er außerdem das Baumeister-Examen, mit 34 Jahren holte er das Abitur nach. Nach seiner Entlassung aus der Kriegsgefangenschaft nach dem Ende des letzten Krieges studierte er

in Berlin Architektur und Wirtschaftswissenschaften. Sein Universitätsexamen legte er mit Auszeichnung ab und promovierte schließlich im Alter von 45 Jahren zum Dr.-Ing. Danach war Dr. Distler in einer Reihe von Wohnungsbau-Unternehmen tätig, bis er 1958 nach Duisburg berufen wurde. Hier fand er ein weites Tätigkeitsfeld, auf dem er seine vielseitigen Kenntnisse und reichen Erfahrungen mit großem Erfolg einsetzen konnte. Was er in diesen Jahren vor allem an Sozialwohnungen und Eigenheimen für die arbeitende Bevölkerung geschaffen hat, dafür werden ihm Werk und Belegschaft der ATH zu stetem Dank verpflichtet sein.

Zum Tode von Dr. Ludowigs

Am 31. Juli, kurz vor Vollendung seines 84. Lebensjahres, starb der frühere langjährige Geschäftsführer der Rheinische Kalksteinwerke GmbH und der Dolomitwerke GmbH, Wülfrath, Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Paul Ludowigs. 1919 hatte August Thyssen ihn in die Geschäftsführung der beiden Unternehmen berufen, der er fast dreißig Jahre lang, davon zwanzig Jahre als alleiniger Geschäftsführer angehörte. 1949 trat er dann in die Aufsichtsräte ein.

Dr. Ludowigs hat sich, wie Dr. Sohl in einem Nachruf bei der Trauerfeier hervorhob, vor allem um den technischen Fortschritt in der Kalk- und Dolomit-Industrie große Verdienste erworben. Unter ihm sei 1923/24 in Schlupkoth zu erstenmal in der Kalkindustrie ein Kalksteinbruch vom Handbetrieb zu einer vollmechanisierten Anlage umgestellt worden. Damit habe er nicht nur technisches Neuland betreten, son-

dern sei auch ein großes wirtschaftliches Risiko eingegangen, das er jedoch erfolgreich bestanden habe. Diese Erfahrungen seien dann später auf die Betriebe in Flandersbach und Halden übertragen worden. Gleichzeitig habe er konsequent den Bau von Hochleistungs-Schachtföfen betrieben, um die Kalkerzeugung qualitativ und quantitativ zu verbessern und die Arbeit der Belegschaftsmittglieder zu erleichtern.

Dr. Ludowigs fühlte sich stets, wie der Vorsitz der Geschäftsführungen der beiden Unternehmen, Dr.-Ing. E. h. Paul Flachsenberg sagte, als Vater seiner Betriebsgemeinschaften. In seiner Sorge habe er nicht allein die im Werk tätigen Mitarbeiter einbezogen, sondern — vor allem durch den Bau von Wohnungen — auch ihre Familien.

Der Bundespräsident hat dem Verstorbenen 1953 das Große Bundesverdienstkreuz verliehen. Die Stadt Wülfrath ehrte ihn vor einigen Jahren durch die Ernennung zum Ehrenbürger und mit der Verleihung des Ehrenrings.

Oberingenieur i. R. Rudack gestorben

Am 26. August verstarb im Alter von 69 Jahren Oberingenieur a. D. Fritz Rudack. Nach über vierzigjähriger Tätigkeit in unserem Werk Ruhrort trat er 1964 als Leiter des Elektrobetriebes Hochöfen und Kraftanlagen in den Ruhestand. In dieser Zeit der wechselvollen Geschichte unseres Werkes hat er mit Umsicht und Tatkraft auch schwierigste Situationen gemeistert. Seine Kenntnisse und Erfahrungen bestimmten weitgehend die Entwicklung der Elektrotechnik im Werk Ruhrort.

