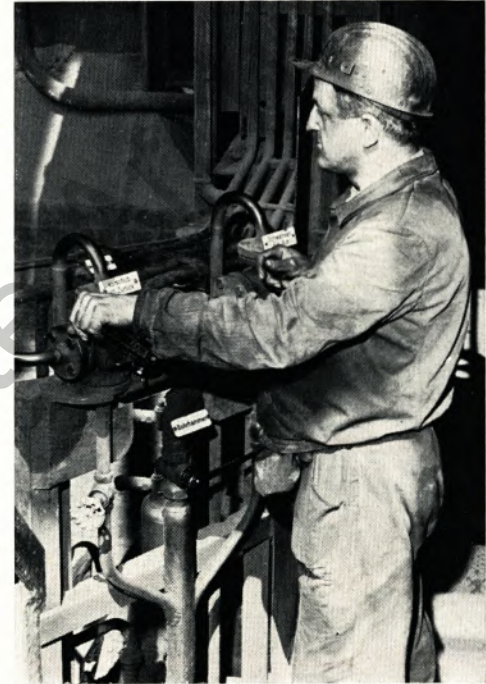






Sicherheit am Stichloch erhöht



Kommt man heute zu den Abstichzeiten an die Hochöfen der Niederrheinischen Hütte, so hört man schon aus einiger Entfernung den Lärm der Bohrmaschinen. Schwarzer Staub wird am Stichloch aufgewirbelt und hüllt die Bohrlafette ein, so daß man kaum noch deren vorderes Teil erkennen kann. Man sieht nicht mehr — wie früher — die Schmelzer mit dem Preßlufthammer das Stichloch aufschlagen; jetzt bedient der Erste Schmelzer aus größerer Entfernung über einen Steuerstand die Bohrlafette mit dem darauf gleitenden Bohrhämmer.

Das Stichloch eines Hochofens gehört zu den kritischen Bereichen am Ofen. Bislang wurde auf der Niederrheinischen Hütte mit einer Masse aus Waschberge, Ton und Klebsand nach dem Abstich das Stichloch verschlossen.

Diese wasserhaltige Masse war aber nicht resistent gegenüber der Zyanschlacke, die sich im Ofen bildet und die wie eine Säure die Stopfmasse zertrüßte. Das im Ofen erschmolzene Eisen suchte sich mit dem Zyankali einen Weg, und es kam zu Stichloch-Durchbrüchen. Dies ist der Grund, warum heute fast alle Hochofenbetriebe die Stichlöcher mit einer Masse aus feinstem Quarzsand und wasserfreiem Teer verschließen. Da jedoch diese Masse schon nach zwei Stunden derart hart und in sich verkrast ist, daß das Stichloch mit einem Preßlufthammer oder mit der Sauerstofflanze nicht mehr geöffnet werden kann, muß gebohrt werden.

Nun ist es gar nicht so einfach, diesen Bohrvorgang zu steuern. Viel Einfühlungsvermögen muß der Erste Schmelzer aufbringen; würde er bis in die flüssige Schmelze durch-

bohren, wäre die teure Bohrkronen unbrauchbar geworden.

Mit einem 80 mm starken Bohrer wird unter einem bestimmten Winkel das Stichloch angebohrt. Dabei bohrt man nur so weit, daß man nach dem Bohrvorgang in die Maschine eine etwa 2,80 m lange und 50 mm dicke Schlagstange spannen kann und die Bohrmaschine, als Schlaghammer umgeschaltet, das vorgebohrte Loch bis in die Schmelze durchstößt.

In dieser Art wird am Hochofen III der NH seit Juli 1964 und am Hochofen I seit April 1965 gearbeitet. Gewiß bedurfte die Umstellung auf diese Methode bei den Hochofenschmelzern einer Umgewöhnung, doch schon bald hatten sie erkannt: Die Sicherheit am Stichloch ist nun wesentlich größer, die Abstiche laufen ruhiger und gleichmäßiger. Dadurch konnte die Anzahl der Abstiche von neun auf acht in 24 Stunden herabgesetzt werden. Es hat die Mechanisierung also eine ganze Reihe Vorteile gebracht.



Die Bilder zeigen:

Oben: Die Bohrkronen wird in die Lafette eingelegt.
Mitte: Der Erste Schmelzer am Steuerstand.
Unten: Die Bohrmaschine beim Durchschlagen des vorgebohrten Stichloches.

Ringgewichte ständig höher

Bericht des Vorsitzers des Vorstandes der NH



In der Hauptversammlung der Niederrheinischen Hütte AG, die am 27. April 1965 in Duisburg unter der Leitung des Aufsichtsratsvorsitzers, Regierungspräsident Baurichter (Düsseldorf), abgehalten wurde, waren 97,9 v. H. des Grundkapitals von 55,2 Mill. DM vertreten. Vor Eintritt in die Tagesordnung, deren sämtliche Punkte in voller Einmütigkeit ohne Diskussion erledigt wurden, gedachte der Aufsichtsratsvorsitzer in Dankbarkeit der 1963/64 verstorbenen 27 Belegschaftsmitglieder. Nachdem Vorstand und Aufsichtsrat ohne Gegenstimmen und ohne Enthaltungen entlastet worden waren, dankte Regierungspräsident Baurichter Direktor Dr. Kurt Birrenbach, der sein Aufsichtsratsmandat zur Verfügung gestellt hatte, nachdem er dem Aufsichtsrat der NH seit 1955 angehörte. Für ihn bestätigte die Hauptversammlung Hüttendirektor Dr. Rissler als Aufsichtsratsmitglied, dem Regierungspräsident Baurichter für seine Verdienste um die Entwicklung der Niederrheinischen Hütte als deren Vorstandsvorsitzer bis zum 30. September 1964 auch an dieser Stelle nochmals dankte. Als sein Nachfolger erläuterte Hüttendirektor Dr. Kürten zum erstenmal der Hauptversammlung den Geschäftsbericht und verband damit einen Überblick über die allgemeine Lage auf dem Walzdraht- und Stabstahlmarkt.

Mit seinen Ausführungen faßte Direktor Dr. Kürten zunächst die wichtigsten Angaben über Produktion, Absatz und Jahresabschluß des Geschäftsjahres 1963/64 erläuternd zusammen, um den Anteilseignern der NH damit die Beurteilung des Berichtsjahres zu erleichtern. Darauf unterrichtete er sie über die bisherige Entwicklung im laufenden Geschäftsjahr 1964/65.

„Das allgemeine Wachstum der westdeutschen Wirtschaft“ — so legte Dr. Kürten dar — „führte auch bei der Eisen- und Stahlindustrie der Bundesrepublik zu einer verbesserten Auslastung der Anlagen. Die Produktion zeigte gegenüber der steigenden Nachfrage dank der vorhandenen Kapazitätsreserven eine beachtliche Elastizität, so daß der wachsende Marktbedarf reibungslos gedeckt werden konnte. Diese Belebung des westdeutschen Stahlmarktes hat sich natürlich auch auf die Produktion der Niederrheinischen Hütte günstig ausgewirkt.“

Die Stahlroheisen-Erzeugung nahm um 20 v. H. zu und erreichte damit eine neue Spitzenleistung. Neben dem gestiegenen Eigenbedarf wurde die Erhöhung insbesondere durch den wachsenden Bedarf der August Thyssen-Hütte ermöglicht. Die weitgehende Kapazitäts-Auslastung des Hochofenbetriebs der NH erlaubte es jedoch nicht, daß die Hütte den Produktionszuwachs der westdeutschen Werke um rund 30 v. H. erreichte.

In der SM-Rohstahlproduktion konnte die NH gleichfalls einen neuen Höchststand verzeichnen, da sich die Umstellung der SM-Öfen von Generatorgas auf Öl in der Berichtszeit erstmalig voll auswirkte, so daß rund 11 v. H. mehr Rohstahl erschmolzen wurden. Der dadurch erzielte Rationalisierungseffekt brachte eine Kostensenkung, insbesondere bei den Brennstoffen. Ebenso wie bei Stahlroheisen lag aber auch die SM-Rohstahl-Erzeugung praktisch an der Kapazitätsgrenze, so daß die Hütte die Zuwachsrate der westdeutschen

Werke, die rund 17 v. H. betrug, nicht zu erzielen vermochte.“

Dr. Kürten fuhr fort:

„Unser Bemühen geht dahin, bei der eigenen Stahlerzeugung im Rahmen unseres Programms und in Zusammenarbeit mit unseren Kunden durch einen ausgebauten technischen Service Qualitäten zu erschmelzen, die die Konkurrenzfähigkeit unserer Abnehmer nicht nur erhalten, sondern — wenn irgend möglich — noch erhöhen.“

Im Hinblick auf die Stabstahl-Erzeugung der NH erwähnte Dr. Kürten die innerhalb der Thyssen-Gruppe durchgeführte Rationalisierung der Walzprogramme, die dazu führte, daß die NH — im Vergleich zum Vorjahr — verstärkt leichtere Profile walzte. Diese Herannahme von Profilen mit kleineren Querschnittsabmessungen verringerte zwangsläufig die Erzeugungstonnage der Hütte, während die zeitliche Auslastung der Stabstahlstraßen dennoch gesteigert werden konnte.

„Die Drahtstraßen 2 und 3 wurden im Geschäftsjahr 1963/64 voll ausgefahren“, berichtete Dr. Kürten weiter. „Dabei konnte die Erzeugung dieser Straßen um rund 9 v. H. gesteigert werden. Wenn die gesamte Walzdraht-Erzeugung jedoch nur um 6 v. H. zunahm, so ist dies auf die im März 1963 aus Rationalisierungsgründen erfolgte Stilllegung der Drahtstraße 1 — mit einer Kapazität von 20 000 t im Monat — zurückzuführen.“

Diese Tatsache erklärt auch das Zurückbleiben der Niederrheinischen Hütte hinter dem Produktionsanstieg der westdeutschen Werke in Höhe von 26 v. H., womit deren Anteil an der Walzdraht-Erzeugung in der Montanunion von 39 v. H. auf nicht ganz 44 v. H. gesteigert werden konnte, ohne jedoch den Spitzen-Anteil des Jahres 1955/56 von rund 46 v. H. wieder zu erreichen. Dieses Ergebnis ist einmal eine Folge des zurückgewonnenen Marktanteils, aber vielleicht noch mehr eine Auswirkung des im Berichtsjahr um rund 17 v. H.



Hüttendirektor Dr. Kürten während seines Berichts

gestiegenen innerdeutschen Verbrauchs, der in den ersten sechs Monaten des laufenden Geschäftsjahres eine weitere Steigerung von 13 v. H. zu verzeichnen hat.

Hierdurch konnte zwar der Anteil der Einfuhren an der deutschen Markerversorgung in Walzdraht von 23 v. H. auf 19 v. H. zurückgedrängt werden; aber auch dieser Prozentsatz übertraf den durchschnittlichen Einfuhr-Anteil der Walzstahl-Fertigerzeugnisse — das sind alle Walzstahl-Erzeugnisse ohne Halbzeug und Breitband. In absoluten Zahlen ausgedrückt, ist bei Walzdraht eine von Jahr zu Jahr steigende Tendenz der Einfuhr unverkennbar, die sich gegenüber dem Monatsmittel des Geschäftsjahres 1956/57 von rund 17 000 t — wobei das Saargebiet nicht eingerechnet ist — auf rund 41 000 t im Jahre 1963/64 steigerte. In den ersten sechs Monaten des laufenden Geschäftsjahres erreichten die Importe sogar eine Höhe von 50 000 t im Monat.

Gleichzeitig wiesen auch die Einfuhren für Draht- und Draht-Fertigerzeugnisse neue Rekordziffern auf. So wurden im Januar und Februar 1965 jeweils rund 11 700 t importiert, gegenüber einem Monatsmittel von 3200 t im Jahre 1961. Diese Zahlen — so unterstrich Dr. Kürten — „zeigen in aller Deutlichkeit die

besondere Lage bei Walzdraht, dem Hauptprodukt der Niederrheinischen Hütte."

Der Vorstands-Vorsitzer der NH verwies dann darauf, daß die zuvor erwähnten hohen Verbrauchsziffern des deutschen Marktes die Begehrlichkeit der Partner der deutschen Hütten im Gemeinsamen Markt wecken. Dies gelte um so mehr, wenn gleichzeitig andere Märkte dieses Gemeinsamen Marktes Schwächen und Tendenzen zeigten, wie zum Beispiel gegenwärtig Italien — in Markt, in dem die Bundesrepublik Deutschland in der Berichtszeit gegenüber dem Vorjahr über die Hälfte der Lieferungen eingebüßt habe. In ähnlicher Lage sei Frankreich.

Gleiche Startbedingungen für alle!

"Es ist nun theoretisch leicht", stellte Dr. Kürten fest, "diese Lieferausfälle durch Umdispositionen kompensieren zu wollen; zumal dann, wenn der Gesamtverbrauch nicht eine fallende, sondern eine steigende Tendenz zeigt. So sind die Walzdraht-Bezüge der sechs Länder aus der Gemeinschaft — ohne Edelstahl und Importe aus Dritten Ländern — oder, anders ausgedrückt, die Walzdraht-Lieferungen dieser Länder in die Montanunion — von 358 000 Monatstonnen im Kalenderjahr 1963 auf 408 000 Monatstonnen im Kalenderjahr 1964 gestiegen, d. h. um 14 v. H. Die vorgenannten Umdispositionen treffen aber möglicherweise auf langjährige Lieferbeziehungen und festgefügte Kundenverhältnisse, die keiner von beiden, weder Kunde noch Lieferant, ohne schwerwiegende Gründe aufzugeben bereit ist.

Der in diesem Zusammenhang zu hörenden These, daß der Gemeinsame Markt keine nationalen Märkte kenne und jedem das gleiche Recht des Zugangs zum Verbrauch gestattet sein müsse, soll nicht widersprochen werden. Diese Bereitschaft setzt aber gleichzeitig voraus, daß einmal für alle die glei-

chen Startbedingungen gelten — hierunter fallen natürlich nicht Qualität und Service oder auf technischer Entwicklung beruhende Vorteile — und daß zum anderen von allen die gesetzlich verankerten Spielregeln eingehalten werden.

Wenn ich gleiche Startbedingungen sage", erklärte Dr. Kürten, "so denke ich an die vielfältigen Disharmonien, die sich aus der unterschiedlichen Entwicklung und Historie der nationalen Gesetzgebung ergeben, wie z. B. — um nur einen Punkt herauszugreifen, der schon oft bei allen möglichen Gelegenheiten behandelt wurde — die Steuergesetzgebung und hier insbesondere die unterschiedlichen Systeme der Umsatzbesteuerung. Es genügt nicht, das Postulat eines Gemeinsamen Marktes aufzustellen und dann nur die Vorteile wirksam werden zu lassen; man muß auch bereit sein, seine Zustimmung zu Änderungen der nationalen Gewohnheiten zu geben, wenn diese Haltung zur Harmonisierung des Marktgeschehens in einem vergrößerten Markt beiträgt."

Gesetzliche Spielregeln einhalten!

Direktor Dr. Kürten betonte: "Es bedarf wohl keiner besonderen Erwähnung, daß eine solche Bereitschaft nicht von einem allein gezeigt werden kann. Es dürfte auch für niemand zweifelhaft sein, daß die gestellte Aufgabe Geduld und Opferbereitschaft verlangt.

Um so bedeutsamer ist in der Übergangszeit die zweite Voraussetzung, nämlich die Einhaltung der gesetzlich verankerten Spielregeln. An dieser Stelle darf ich den Artikel 60 des Montanvertrags und das dort verankerte Prinzip der "Nicht-Diskriminierung" erwähnen; Bestimmungen, die erlassen werden, um den Handel mit Montan-Erzeugnissen, die als homogene Wirtschaftsgüter leicht austauschbar sind, in geordnete Bahnen zu lenken. Die Bejahung eines solchen Ordnungsprinzips ist

daher auch allgemein, und es ist, soweit mir bekannt, bisher von keiner Seite die Forderung erhoben worden, diese Bestimmungen des Montanvertrags aufzuheben. Offensichtlich besteht aber auch hier, wie so oft, ein Unterschied zwischen Theorie und Praxis."

In diesem Zusammenhang erwähnte Dr. Kürten einen Artikel in einer angesehenen westdeutschen Zeitung, in dem unlängst unter der Überschrift "Preisvorschriften können umgangen werden" ein auf den ersten Blick vollständiger Katalog solcher Möglichkeiten abgehandelt wurde. Solche Praktiken könnten nur mit ernster Sorge betrachtet werden. Sie müßten jedoch an verantwortlicher Stelle aufrufen, sich für die Einhaltung der Ordnung und der gesetzlich festgelegten Spielregeln einzusetzen. Letzten Endes sei auch dem Verbraucher an einem stabilen, fairen Marktpreis mehr gelegen als an einem hektischen Auf und Ab.

"So kann es eigentlich niemand wundernehmen", folgerte Dr. Kürten, "daß die Erlöse zu Beginn des Geschäftsjahres 1963/64 auf einen bisher nicht gekannten Tiefstand abgefallen waren und seinerzeit für Thomas-Material etwa 25 v. H. unter dem deutschen Listenpreis lagen. Im Dezember 1963 trat dann eine erste Preisfestigkeit ein, ausgehend von dem sich belebenden Dritt-Länder-Geschäft, das im Vergleich zum Vorjahr um knapp 50 v. H. gesteigert werden konnte. Im Verlauf des Berichtsjahres (1963/64) folgten weitere Preisaufbesserungen, die jedoch nicht ausreichten, die von den deutschen Werken veröffentlichten Listenpreise zu erreichen. Im Durchschnitt ergab sich für 1963/64 ein Erlös, der um rund 15 v. H. unter dem praktisch seit 1957 konstant gehaltenen effektiven Listenpreis liegt. Bei SM-Qualitäten war dieser Unterschied wesentlich geringer."

Zu der in jüngster Zeit im Inlands- und Exportgeschäft sich wieder bemerkbar machenden Preisschwäche, die insbesondere den Walzdraht in leichten Ringgewichten betrifft, gab Direktor Dr. Kürten folgende Erläuterungen:

"Bereits 1962 zeigte sich, daß die Walzdrahtringe bis 180 kg immer weniger gefragt wurden und der Trend zu schweren Ringen einsetzte. Infolge des Anlaufens neuer Drahtstraßen mit Ringgewichten bis zu 600 kg und der fortschreitenden Rationalisierung bei den Verarbeitern nahm der Absatz in Ringen über 450 kg zwischenzeitlich beträchtlich zu. Sie haben einen Anteil von über 25 v. H. an den deutschen Walzdraht-Lieferungen erreicht, während der Anteil der Ringgewichte bis 100 kg diese Grenze unterschritten hat und mit Einschluß solcher bis zu 180 kg bei 30 v. H. liegt. Aus diesen Zahlen wird deutlich, daß der Absatz sogenannter kleiner Ringgewichte immer mehr ein Problem wird und die Zeit abzusehen ist, zu der dieses Material praktisch unverkäuflich wird.

Die Niederrheinische Hütte hat dieser Entwicklung durch die zuvor erwähnte Stilllegung der Drahtstraße 1, die Ringe bis zu 90 kg walzte, bereits teilweise Rechnung getragen. Sie wird ferner im Laufe dieses Sommers die im Jahre 1955 gebaute Drahtstraße 3, die seinerzeit mit Ringgewichten von 350 kg zu der modernsten Straßen Europas zählte, auf einen Einsatzknüppel von 80 Quadrat gegenüber z. Z. 70 Quadrat umbauen. Damit ist die NH in der Lage, Walzdrahtringe von 430 kg zu erzeugen.

Für die Drahtstraße 2 mit einer Kapazität von 11 000 Monatstonnen, die Ringe bis zu 180 kg walzt, kommt aus technischen Gründen eine

Umbau von Drahtstraße III

Durch die fortschreitende Mechanisierung und Automatisierung in der verarbeitenden Industrie wurde in den letzten Jahren die Nachfrage nach immer schweren Walzdrahttringen ständig stärker. In seinem nebenstehend wiedergegebenen Bericht vor der Hauptversammlung der Niederrheinischen Hütte AG hat sich deren Vorstandsvorsitzer, Hüttdirektor Dr. Kürten, mit dieser unaufhaltsamen Entwicklung eingehend befaßt und aufgezeigt, welche Folgerungen bei der NH daraus gezogen wurden. Zu diesen zählt der Umbau der Drahtstraße III, der im Juni durchgeführt worden ist.

Die vor zehn Jahren in Betrieb genommene, vollkontinuierliche Drahtstraße III, eine vieradrige Straße mit vier Fertigstraßen, stellte damals die letzte Entwicklungsstufe im Drahtstraßenbau dar. Sie gilt auch heute noch als eine der leistungsfähigsten Straßen in Europa, wenngleich ihr maximales Ringgewicht von 330 kg den gegenwärtigen Anforderungen nicht mehr genügt.

Während die Drahtstraße III bislang 9 m lange Knüppel von 60 bzw. 70 qmm

Querschnitt walzte, können nach dem Umbau, für den sie drei Wochen stillgelegt wurde, zukünftig 80 qmm starke Knüppel eingesetzt werden. Das maximale Ringgewicht wird dann 430 kg betragen. Weil es jedoch noch eine Reihe von kleineren Drahtziehereien gibt, die sich noch nicht auf so große und schwere Ringe umgestellt haben, wird die Möglichkeit, auch 60-qmm-Knüppel einzusetzen, vorerst in beschränktem Maße erhalten, so daß dann 430-kg-Ringe und 240-kg-Ringe gewalzt werden können. Die Werksleitung der NH hat ihren Kunden aber schon wiederholt die Vorteile der Verwendung größerer und schwererer Ringe aufgezeigt.

Zwischen dem Drei-Zonen-Ofen und dem 1. Gerüst sind eine neue Ausziehmaschine und Weiche eingebaut, in der Vorstraße ist die Kalibrierung geändert worden. Die Walzarbeit in der Vorstraße wurde durch den Einsatz stärkerer Knüppel größer; das bedingte eine Verstärkung auch der maschinen- und elektrotechnischen Ausrüstung, die bei dem Umbau der Drahtstraße III vorgenommen wurde.

Umstellung auf schwere Ringe nicht in Betracht. Es muß angenommen werden, daß der Absatz dieser 180-kg-Ringe auf die Dauer immer schwieriger wird. Vor diese Frage dürfte auch eine Reihe anderer Werke gestellt sein, die noch alte Drahtstraßen mit leichten Ringgewichten in Betrieb haben. Da sich jedoch eine solche Umstellung weder beim Hersteller, noch beim Verbraucher kurzfristig bewerkstelligen läßt — schließlich sind hierfür nicht unerhebliche Investitionsmittel erforderlich —, wird sich dieser Prozeß über mehrere Jahre hinziehen und nur langsam dazu beitragen, daß sich die Walzdraht-Kapazitäten dem Verbrauch anpassen.

In dieser Übergangszeit sind es daher nicht nur die Kapazitäten, die auf den Markt drücken und damit auf den Preis, sondern es ist auch die Art der Produkte. Da es immer schwerer wird, kleine Ringgewichte zu ver-

mit rund 23,5 v. H. beteiligt. Im Export-Geschäft konnte die NH nach Beendigung der Anti-Dumping-Maßnahmen den Versand in die USA mit 61 000 t wieder auf den früheren Umfang anheben, während die Ausfuhr in die Länder der Montanunion — im wesentlichen infolge der verminderten Lieferungen nach Italien — von 43 000 t auf 27 000 t zurückging.

Der Unterschied zwischen den Produktions- und den Lieferzahlen der NH findet seine Erklärung in den Auswirkungen des Lohnwilvertrags der Niederrheinischen Hütte mit der Hüttenwerk Oberhausen AG, von der die NH im Geschäftsjahr 1963/64 insgesamt 92 000 Tonnen Walzdraht in schweren Ringgewichten und 17 000 t Rippentorsteel-Vormaterial bezogen hat. Hierdurch ist es gelungen, die Marktstellung der NH zu behaupten. Wie im Vorjahr wurden die Walzdraht-Lohnwalmen-

„Die erweiterte Geschäftstätigkeit führte zu einer Vergrößerung des Bilanzvolumens um 10 Millionen DM auf 261 Millionen DM. Hierbei nahmen die kurz- oder mittelfristig gebundenen Posten des Umlaufvermögens einschließlich der Vorräte um 19 Mio DM zu, während sich das Anlagevermögen um 9 Mio DM verringerte.

Da die Abschreibungen um 5 Mio DM die Investitionen überschritten, wurden in dieser Höhe langfristige Mittel freigestellt, so daß die NH zur restlichen Finanzierung des erhöhten Umlaufvermögens nur 14 Mio DM neue kurzfristige Mittel einsetzen mußte.

Das Anlagevermögen ist nach Abzug der als „Besondere Rücklage“ ausgewiesenen Sonderabschreibungen zu 69 v. H. durch Eigenmittel, einschließlich der passivierten Lastenausgleichvermögensabgabe, finanziert. Die entsprechende Vorjahreszahl betrug 67 v. H.



Während der Hauptversammlung im „Dulsburger Hof“ zu Duisburg am 27. April 1965: V. l. n. r. Notar Prof. Dr. Fraustaedter und die Mitglieder des Aufsichtsrates Justizminister Dr. Sträter, die Hütten Direktoren Dr. Sohl, Dr. Risser und Dr. Michel sowie Meister Schumacher.

kaufen, hilft man sich mit Preiszugeständnissen, die natürlich den Markt beunruhigen und sich nicht auf dieses Produkt lokalisieren lassen; mit der Folge, daß nach einiger Zeit für kleine Ringgewichte weitere Zugeständnisse gemacht werden müssen.“

„Wie hat sich“ fragte Dr. Kürten, „in diesem, ich möchte sagen „turbulenten Markt“ die Niederrheinische Hütte gehalten?“

Er beantwortete diese Frage mit einer Reihe von Zahlen-Angaben:

„Der Walzdraht-Versand konnte im Vergleich zum Vorjahr um rund 23 v. H. auf 624 000 Tonnen erhöht werden und diente mit vier Fünftel zur Deckung des inländischen Bedarfs. Der Anteil der NH an den Walzdraht-Lieferungen der Bundesrepublik betrug im Inland rund 24 v. H.

Bei den Ausfuhr-Lieferungen der westdeutschen Werke war die Niederrheinische Hütte

gen, die ausschließlich Thomas-Material betreffen, in der Hauptsache von der Westfälischen Union AG in Hamm, der Tochtergesellschaft der NH, übernommen.

Auf dem Stabstahl-Sektor erhöhten sich die Lieferungen gegenüber dem Vorjahr trotz der rückläufigen Erzeugung um 6 v. H., da, wie erwähnt, die NH für den Rippentorsteel das Vormaterial zum Teil aus Lohnwalmungen bezog. Sie konnte damit ihren Marktanteil von rund 4 v. H. halten.

Von den Lieferungen in diesem Bereich dienten rund 93 v. H. zur Deckung des inländischen Bedarfs, während 7 v. H. in das Ausland, insbesondere nach Dritten Ländern, versandt wurden.“

Damit schloß Direktor Dr. Kürten seine Ausführungen über die Marktlage ab. Er ging darauf auf den Jahresabschluß ein, zu dem er mitteilte:

Bezieht man die langfristigen Fremdmittel in diese Rechnung ein, so ergibt sich für das Anlagevermögen eine Finanzierung von 134 v. H. gegenüber 129 v. H. zum 30. 9. 1936. Zur Deckung des Umlaufvermögens in Höhe von 108 Mio DM stehen daher noch 45 Mio DM langfristige Fremdmittel zur Verfügung,“ stellte Dr. Kürten fest und betonte: „Hierin kommt die gute Liquidität unserer Gesellschaft zum Ausdruck. Es darf jedoch nicht verkannt werden, daß dies eine Folge der geringen Investitionen der letzten Jahre ist.“

Der Vorstands-Vorsitz fuhr fort: „In der konsolidierten Bilanz ist das Anlagevermögen mit 65 v. H. durch Eigenkapital und mit 145 v. H. durch langfristige Mittel finanziert. Gegenüber dem Vorjahr ergab sich somit nur eine unwesentliche Veränderung.

Die Gewinn- und Verlustrechnung zeigt, daß der Umsatz der Niederrheinischen Hütte um

rund 15 v. H. und der Fremdsatz der Unternehmen des Niederrheinkreises um rund 13 v. H. anstiegen. Die erste Hälfte des Berichtsjahres 1963/64 kennzeichnete der schon erwähnte preisliche Tiefstand, in Verbindung mit einem spürbaren Umsatzrückgang, der so gravierend war, daß die in der zweiten Jahreshälfte eingetretene Erlösverbesserung nicht mehr ausreichte, das bis dahin entstandene unbefriedigende Ergebnis auszugleichen. Für die Niederrheinische Hütte ergab sich daher ein Verlust von 2 Mio DM.

Von den Tochtergesellschaften erzielte die Westfälische Union einen Gewinn von rund 1,9 Mio DM. Der Abschluß der beiden übrigen Gesellschaften war unbefriedigend.

Insgesamt weist die Niederrheinische Hütte, einschließlich ihrer Tochtergesellschaften, einen Verlust von rund 1 Mio DM aus, der aufgrund der Ergebnisausschlußvereinbarung von der August Thyssen-Hütte übernommen wurde."

Direktor Dr. Kürten verwies in diesem Zusammenhang darauf, daß die Verwaltung der Au-

gust Thyssen-Hütte ihrer Hauptversammlung eine gegenüber dem Vorjahr um 1 v. H. auf 11 v. H. erhöhte Dividende vorgeschlagen hatte. Nachdem diese Dividende inzwischen beschlossen worden ist, erhalten die freien NH-Aktionäre aufgrund der Dividendengarantie für 1963/64 eine Ausschüttung von 12 v. H.

Nach seinen Ausführungen zum abgelaufenen Geschäftsjahr machte Dr. Kürten noch einige Angaben zum ersten Halbjahr 1964/65. Einleitend erklärte er:

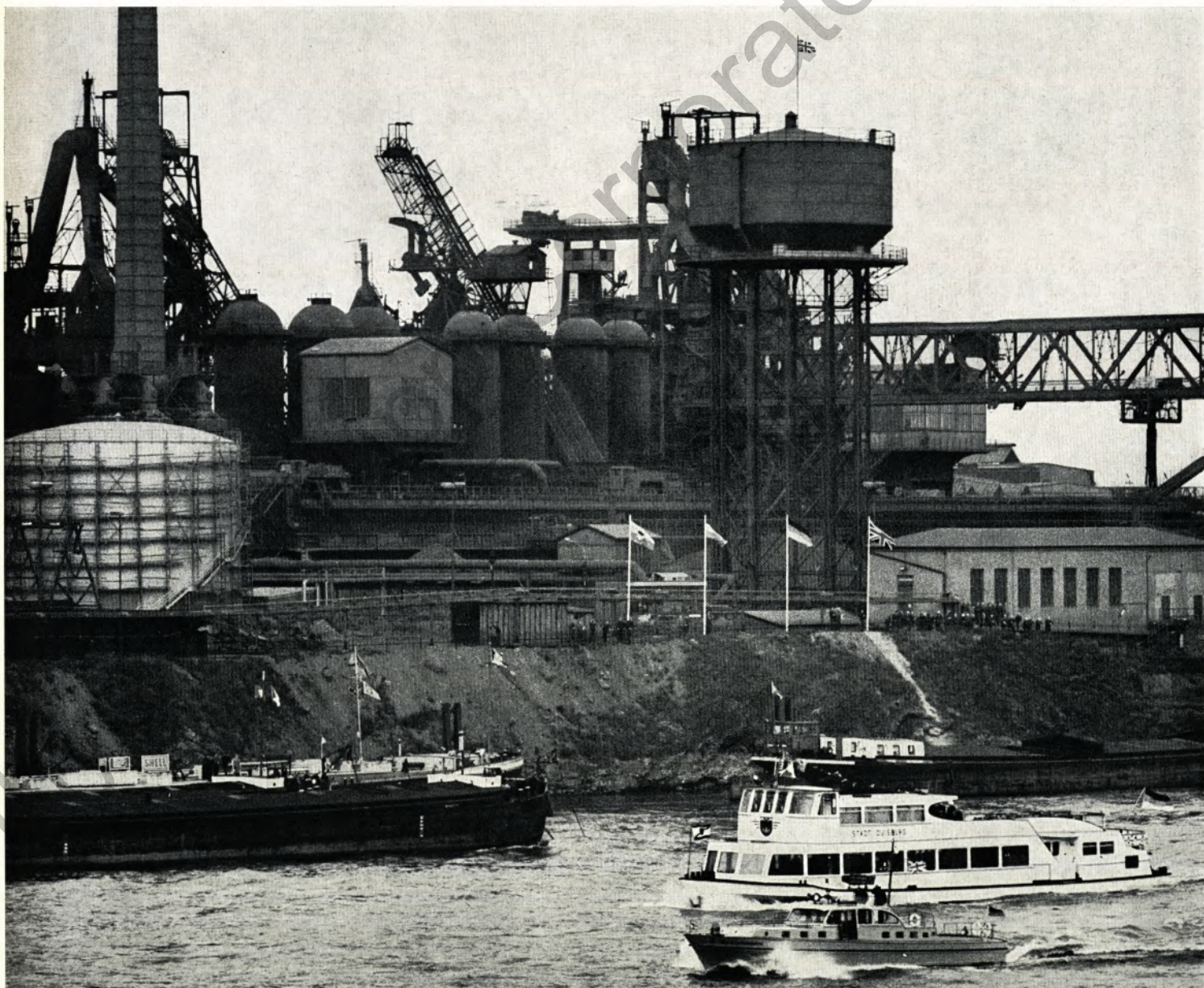
„Wir sind mit der Marktentwicklung in diesen ersten sechs Monaten zufrieden. Das Mengenaufkommen für Walzdraht und Stabstahl war recht erfreulich und trotz des Winters von keinen nennenswerten saisonalen Einflüssen beeinträchtigt.

Im Vergleich zu dem marktschwachen ersten Halbjahr 1963/64 erhöhte sich der Absatz der NH bei Walzdraht in den ersten sechs Monaten des laufenden Geschäftsjahres im Monatsmittel um fast 6000 Tonnen auf nicht ganz

55 000 Tonnen; das sind rund 12 v. H. Nimmt man die zweite Hälfte des Vorjahres als Vergleichszeitraum, so ist der Versand praktisch gleich geblieben. Die letztere Gegenüberstellung bildet einen zutreffenderen Maßstab für die Marktentwicklung, da das erste Halbjahr 1963/64 aus den eingangs behandelten Gründen bekanntlich einen anormalen Verlauf nahm."

Direktor Dr. Kürten erläuterte die Entwicklung: „Während im ersten Halbjahr 1963/64 die Impulse vornehmlich vom Export-Markt ausgingen, ist der bis April 1965 anhaltend hohe Verbrauch hauptsächlich eine Folge der inländischen Nachfrage. Diese gute Beschäftigung der westdeutschen Abnehmer kommt auch in den erhöhten Inlands-Lieferungen der NH deutlich zum Ausdruck, die gegenüber dem ersten Halbjahr 1963/64 im Mittel um 7000 Monatstonnen auf 50 000 Monatstonnen um rund 18 v. H. zunahmen. Die Lieferungen in die übrigen Länder der Montanunion und in die Dritten Länder machten mit rund 10 000 t

Union Jack wehte an der Rheinfront der NH



Die Flagge Großbritanniens wehte neben den Farben der Bundesrepublik, des Landes Nordrhein-Westfalen und der Stadt Duisburg, als Königin Elisabeth II. von England während ihres Staatsbesuchs in Deutschland am Abend des 25. Mai 1965 die Rheinfront der Niederrheinischen Hütte in Duisburg-Hochfeld passierte.

je Monat zusammen weniger als ein Fünftel des Gesamtversands aus, wobei der Absatz in die Dritten Länder mit rund 8500 t je Monat nahezu unverändert blieb, während die Lieferungen in die außerdeutsche Montanunion mit rund 1500 Monatstonnen um mehr als 50 v. H. abnahmen.

Bei Stabstahl konnten die Lieferungen der NH für die Zeit von Oktober 1964 bis März 1965 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum im Monatsmittel um rund 17 v. H. auf 18 500 t gesteigert werden, die mit 1500 t bzw. 8 v. H. die Ausfuhr betrafen. Im Vergleich zum 2. Halbjahr 1963/64 ist eine leichte Abschwächung zu verzeichnen, die saisonal bedingt sein kann. Dennoch ist auch bei Stabstahl für die Beurteilung der Marktsituation der Vergleich mit dem 2. Halbjahr aussagefähiger als mit der vorgenannten 17prozentigen Steigerungsrate, die sich als Relation zu der atypischen Vergleichsperiode des ersten Halbjahres 1963/64 ergibt.

„Die Preise für Walzdraht und Stabstahl waren — gemessen am ersten Halbjahr 1963/64 — relativ stabil“, berichtete Dr. Kürten, erwähnte aber zugleich vornehmlich bei Walzdraht in Thomas-Güten Schwächetendenzen in jüngster Zeit, die von gesteigerten Exportwünschen der übrigen Montanunionländern herrührten. „Wir hoffen,“ sagte er, „daß die Walzdraht-Hersteller in den westlichen Partnerländern mit der Bedarfsdeckung in ihren eigenen Ländern künftig stärker engagiert werden und auch die Möglichkeiten des Exports in Dritte Länder nutzen, zumal das Drittländer-Geschäft nach wie vor lebhaft ist.“

Zur Entwicklung bei der NH teilte der Vorstands-Vorsitzer weiter mit, daß die Niederrheinische Hütte ihre Stahloheisen-Lieferungen im 1. Halbjahr 1964/65 gegenüber dem Monatsmittel des vergangenen Geschäftsjahres um 17 v. H. auf 21 000 t ausweiten konnte. Hauptabnehmer war mit rund 90 v. H. die ATH. Seit Mitte April 1965 beliefert die

NH anstelle der ATH das Werk Mülheim von Phoenix-Rheinrohr mit flüssigem Roheisen. Die transportmäßige Umstellung erfolgte ohne Schwierigkeiten.

Die vorgenannten Marktdaten schlugen sich in den Umsatzerlösen der NH für das 1. Halbjahr 1964/65 entsprechend nieder. In den Monaten Oktober 1964 bis März 1965 nahm der Umsatz im Vergleich zu den ersten sechs Monaten 1963/64 um 24 v. H. auf im Mittel rund 39 Mio DM zu, die mit 34 Mio DM auf das Inlands-Geschäft und mit 5 Mio DM auf die Ausfuhr entfielen. Damit trat für den Inlands-Umsatz eine Erhöhung um 29 v. H. ein, während der Export-Umsatz praktisch unverändert blieb.“

Ebenso wie bei den Lieferzahlen nahm Dr. Kürten auch hier den Vergleich zum zweiten Halbjahr 1963/64 vor, der für den Gesamtumsatz nur einen Anstieg von 5 v. H. zeigt. Er fuhr fort:

„Dem Erlöszuwachs stehen neben den verbrauchsbedingten Mehrkosten jedoch auch weitere, durch Preiserhöhungen verursachte zusätzliche Aufwendungen gegenüber. Zu nennen sind hier in der Hauptsache die ab 1. 1. 1965 eingetretene Preiserhöhung beim Hochofenkoks sowie die ab 1. 2. 1965 wirksamen tariflichen Lohn- und Gehaltserhöhungen, die beide zusammen für die NH insgesamt einen jährlichen Mehraufwand von rund 4,5 Mio DM ausmachen. Es muß deutlich gesagt werden, daß diese Verteuerungen durch Rationalisierungs-Maßnahmen allein künftig nicht mehr voll aufgefangen werden können.“ Der Vorsitzende des Vorstandes schloß seinen Bericht:

„Die in der zweiten Geschäftsjahreshälfte noch möglichen Veränderungen auf der Aufwand- und Ertragsseite lassen verständlicherweise keine verbindliche Voraussage für das gesamte Jahr 1964/65 zu. Bei einem Auftragsbestand, der alles in allem eine gute Auslastung der Walzstraßen der NH für die nächsten

zwei bis drei Monate gewährleistet, bleiben wir bemüht, durch die reibungslose Erfüllung der Kundenwünsche unseren Mitarbeitern die Arbeitsplätze zu sichern und im Verbund der Thyssen-Gruppe den Interessen der Aktionäre zu dienen.

Ein praktisches Beispiel für diese Zielsetzung unserer Arbeit ist der Öffentlichkeit noch vor wenigen Tagen durch die Bekanntgabe der ab 1. 5. 1965 wirksamen Thyssen-Verkaufsgemeinschaft für Stabstahl gegeben worden, die im Verkaufs- und Produktionsbereich unsere Zusammenarbeit mit der August Thyssen-Hütte und der Phoenix-Rheinrohr vertiefen wird. Zielsetzung dieser Zusammenarbeit ist es, dem Kunden ein so gut wie geschlossenes Stabstahl-Programm anbieten zu können und durch Zusammenfassung der Aufträge und anschließende Verteilung auf die am besten geeignete Walzstraße die Erfüllung seiner Wünsche zu ermöglichen. Hierbei liegt uns daran, gewachsene Kundenbeziehungen nicht zu stören und den gewonnenen Kontakt aufrechtzuerhalten. Daher werden alle Aufträge und die sich daraus ergebenden Fragen nach erfolgter Zuweisung an ein Werk unmittelbar von diesem mit dem Kunden abgehandelt, so daß die eventuelle Sorge einer zentralistischen Handhabung und damit befürchteter Schwerfälligkeit nicht gegeben ist. Wir sind mit den anderen beteiligten Gesellschaften unserer Gruppe fest davon überzeugt, durch dieses Verfahren insbesondere unseren Kunden Vorteile bieten zu können.

Lassen Sie mich zum Schluß die Gelegenheit der Jahreshauptversammlung dazu benutzen, allen Mitarbeitern der Niederrheinischen Hütte einen besonderen Dank für ihre aufopferungsvolle Mitarbeit zu sagen. Ohne den letzten Einsatz jedes einzelnen an seiner Stelle kann das Werk nicht gelingen. Ich bin sicher, daß die Treue zum Unternehmen und der Wille zur Leistung auch in der Zukunft der beste Garant für die Behauptung der Niederrheinischen Hütte im Markt ist.“

Bundesverdienstkreuz für treue Niederrheiner

Fünf Niederrheiner, die im Laufe dieses Jahres ihr 50-jähriges Dienstjubiläum bei der Niederrheinischen Hütte begehen konnten, empfingen am 4. Mai 1965 in einer festlichen Stunde der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer aus der Hand von Regierungspräsident Baurichter (Düsseldorf) das ihnen vom Bundespräsidenten verliehene Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland. Das Foto, nach der Verleihung aufgenommen vor einem Gemälde der Duisburger Rheinfront im Sitzungssaal der Handelskammer, zeigt v. l. n. r. den Arbeitsdirektor der NH, Dr. Heitbaum, die Jubilare Fritz Thoene und Karl Plohm, Regierungspräsident Baurichter, der auch Vorsitz des Aufsichtsrates der NH ist, sowie die Jubilare Wilhelm Köster, Alfred Ebeling und Heinrich Liesenfeld.



NH-Hüttenbahn entwickelt Transport-Programm



Die Niedersächsische Hütte ist eins der ältesten deutschen Hüttenwerke, doch sie hat es immer verstanden, sich jung zu erhalten und fortschrittlich zu bleiben. Das Hüttentransportwesen zwar konnte sich nicht auf allen Gebieten gleichermaßen entwickeln; dies gilt besonders für den wichtigsten und größten Transportbetrieb, die Hüttenbahn. Ihr Fortschritt lag — wie bei allen Eisenbahnen — im Lokomotiv- und Wagenpark sowie in der Oberbau- und Signaltechnik; als ein Beispiel sei der Rangierfunk erwähnt. Die Betriebstechnik aber, die den richtigen Einsatz von Personal, Lokomotiven und Wagen gewährleisten und deren auch wirtschaftlich höchstmögliche Leistung herbeiführen soll, hat sich in der Eisen-

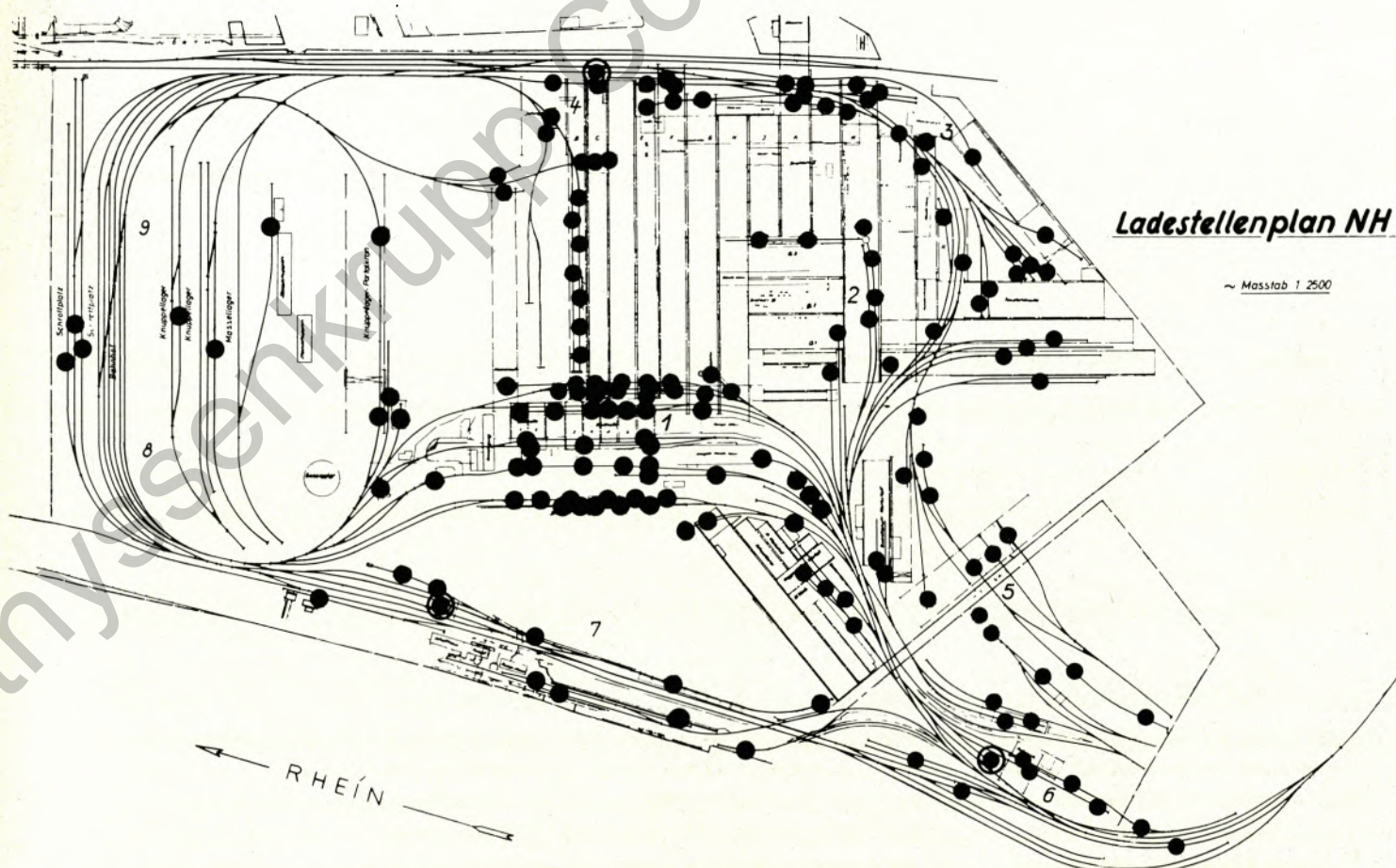
bahngeschichte seit hundert Jahren nur wenig geändert. Erst in jüngster Zeit ist mit der Anwendung der Elektronik die Fortentwicklung dieses Betriebszweigs vorangekommen.

Da auf dem engen Gleisnetz der Niedersächsischen Hütte mehr Güter je Meter Gleis bewegt werden müssen als auf anderen vergleichbaren Hüttenbahnen, steht der Gleistransport auf der NH täglich vor schwierigen Aufgaben. Die erschwerten Betriebsbedingungen veranlaßten die Maschinen-Abteilung der NH schon 1956, die Leistungsfähigkeit der Hüttenbahn zu untersuchen. Die damit begonnenen Bemühungen sind in den folgenden Jahren nicht erlahmt.

Im Frühjahr 1962 wurde eine sinnvolle und fortschrittliche Transport-Organisation ent-

wickelt. Alle Ladestellen, Verkehrsknoten und Güter erhielten Lochkartennummern. Die Ladestellen sind seitdem durch wetterfeste Schilder mit ihrer Lochkartennummer gekennzeichnet; sie schreiben Transportzettel mit den Versand-Angaben — Wagen-Nummer, Datum und Uhrzeit, Absender, Empfänger und Ladegut — aus. Ein Durchdruck geht an die Lochkartenstelle zur Ablochung. Das gesamte Transportgeschehen wird dort maschinell erfasst und ausgewertet. Die Hüttenbahn der Niedersächsischen Hütte ist, soweit bekannt, die erste, deren Transporte

von den Produktionsbetrieben mit Lochkartennummern in Auftrag gegeben, nach Lochkartennummern abgewickelt, von der Lochkartenstelle ermittelt



Jeder schwarze Punkt in diesem Ladestellenplan der Niedersächsischen Hütte in Duisburg-Hochfeld bedeutet eine Ladestelle. Sie ist mit ihrer Lochkarten-Nummer überall auf einem Emailleschild mit weißen Ziffern auf blauem Grund in Augenhöhe der Lokomotivführer der Hüttenbahn dauerhaft gekennzeichnet.

werden. Sie kann sich also keine Leistungen „in die Tasche mogeln“ und unterzieht sich freiwillig einer neutralen Kontrolle, durch welche die Belange aller Produktionsbetriebe, die ja schließlich die Transportkosten tragen müssen, gesichert sind.

Die Transport-Aufträge und Wagen-Bestellungen der Produktionsbetriebe werden weitgehend durch die „Eisenbahn-Transport-Leitstelle“ (ETL) zentral erfasst und abgewickelt. Klarheit und Durchsichtigkeit der Transport-Ordnung, die der ETL einen ausreichenden Überblick über alle Verkehrsbeziehungen ermöglicht und Auswertungen durch die Lochkartenstelle zulässt, waren die unbedingt notwendige Voraussetzung für eine grundlegende Neuorganisation. Als Beispiel sei der Schrottverkehr mit 137 Verkehrsbeziehungen genannt, die mit handschriftlichen Aufzeichnungen nicht gleichwertig verfolgt und ausgewertet werden könnten. Selbst ein größeres Büro wäre dafür viel zu langsam.

Das Kernproblem der Hüttenbahn liegt in einem reibungslosen und möglichst rationellen Zusammenspiel von Produktionsbetrieben und Werksbahn. Die Hüttenbahn ist ein „Dienstleistungsbetrieb“. Darunter ist zu verstehen, daß sie, wie ein Taxi-Unternehmen, ihre Dienstleistungen — den Transport von Eisenbahnwagen — jederzeit mit ihrer vollen Leistungsfähigkeit anbietet.

Jede Rangier-Abteilung besteht aus einer Lokomotive und einer Rangier-Mannschaft, die mit jeder Fahrt fünfzig Wagen transportieren könnte, weil die Antriebskraft der Lokomotive und die Zahl der Rangierer eine solche Anzahl zulassen würde. Die Hüttenbahn muß aber nun, wieder wie ein Taxi-Unternehmen, abwarten, wie ihre Kunden — die Ladestellen — von dem Beförderungsangebot Gebrauch machen.

Leider wird von dem Beförderungsangebot nur sehr ungleichmäßig Gebrauch gemacht. Die Hüttenbahn hat keinen Einfluß darauf; sie ist verpflichtet, so viele Rangier-Abteilungen im Einsatz zu halten, daß alle kleinen und großen Transport-Aufträge gleichrangig und jederzeit unverzüglich ausgeführt werden.



Oben: Die Ladestelle für Roh Eisen in Masseln an der Masselgießmaschine hat die Ladestellen-Nummer 175, die am linken Bildrand zu erkennen ist.

Unten: Die Rangierfunk-Anlage auf dem Führerstand einer Lokomotive der NH-Hüttenbahn. Rechts ist das Mikrophon sichtbar, links der Lautsprecher.

Durch Warten bei den Ladestellen könnten sonst derartige Produktions-Verluste auftreten, daß sie kostspieliger als die ganze Hüttenbahn wären. Die Ladestellen sind unabhängig voneinander und bestellen jede für sich den von ihnen gerade benötigten Frachtraum. Es kommt täglich mehrfach vor, daß die Rangier-Abtei-

Wagen zuerst wegzuräumen und später wieder zurückzusetzen; eine Riesenarbeit mit wenig Effekt. Zieht die Hüttenbahn unter den geschilderten Bedingungen Bilanz, so stellt sie betrübt fest, daß ihre Rangier-Abteilungen zwar ununterbrochen fahren und ihre Leute oft fieberhaft arbeiten müssen, im Durchschnitt jedoch je Lokomotiv-Stunde nur drei beladene

zunützen. Es wollte aber einfach nicht gelingen, „alle unter einen Hut zu bringen“. Die Leistungsfähigkeit der Hüttenbahn der Niederrheinischen Hütte, deren starke Lokomotiven je Fahrt fünfzig Wagen transportieren könnten, wird nie voll auszunutzen sein, weil eine ganze Reihe Ladestellen soviel Wagen überhaupt nicht aufzunehmen vermögen, erheblich weniger benötigen oder viel weniger Produktion umschlagen. Es geht also nur darum, die Leistungsfähigkeit so auszunutzen, wie es der Produktionsablauf und die örtlichen Eigenarten vielleicht zulassen.

Gelingt es, alle zwei Lokomotiv-Stunden nur einen einzigen beladenen Wagen mehr zu befördern, so bedeutet das eine Leistungssteigerung um 16 v. H.; es lohnt sich also, immer von neuem nach Verfahren zu suchen, wie die Transporte konzentriert werden können. Damit ließe sich die Fahrthäufigkeit verringern, und der Betrieb liefe ohne Überhastung und gleichförmiger ab.

Will man das Phänomen der „kleinen Leistungen trotz großer Leistungsfähigkeit“ ergründen, dann ist es notwendig, auf die geschichtliche Entwicklung zurückzublicken. Als es noch keine „riesigen Produktionsmengen“ in den einzelnen Industriewerken gab, bestanden die meisten Wirtschaftszweige aus kleinen Unternehmen unter der Leitung eines einzelnen Unternehmers, der alles selbst besorgte: den Einkauf, die Produktionsplanung und -überwachung, den Verkauf und das Transportwesen. Die Mechanisierung der Produktion führte zu einem so raschen Wachstum der Unternehmen, daß alle leitenden Funktionen

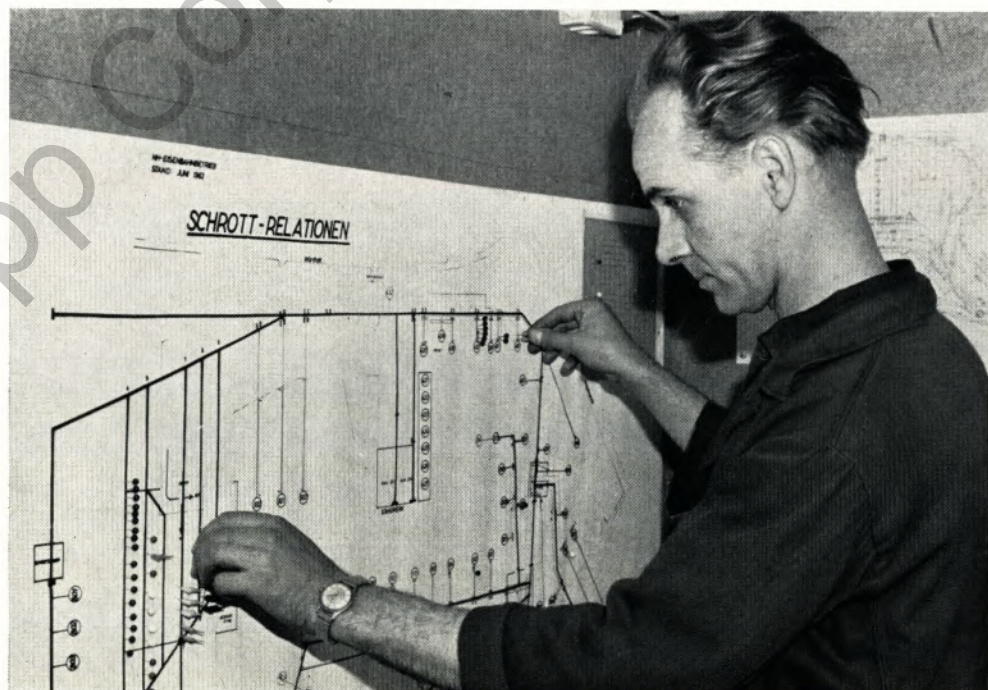


lungen zeitweise durch zu viele gleichzeitige Aufträge überfordert werden und zu anderen Zeiten aus Mangel an Aufträgen untätig warten müssen. Oft beanspruchen wenige Ladestellen den gesamten Frachtraum der Hüttenbahn, noch öfters verlangen aber viele Ladestellen, nur einen, zwei oder drei Wagen zu transportieren.

Die Klein-Transporte sind genau so wichtig und müssen wie große Transporte ausgeführt werden. So fährt häufig eine Rangier-Abteilung nach der anderen mit nur einem oder zwei Wagen. Täglich ereignet es sich auch, daß der Empfänger die Annahme von Wagen verweigert, weil er das angelieferte Material im Augenblick nicht benötigt oder wegen Platzmangels nicht entladen kann.

Einige Ladestellen beladen Eisenbahnwagen mit Material oft nur wegen Platzmangels und übergeben diese Wagenladungen der Hüttenbahn als „fahrbare Bunker“, bis für das Material ein Empfänger bestimmt wird und die Umladung auf Bundesbahn-Wagen oder ein Schiff erfolgen soll. Dafür sind meistens bestimmte Wagenladungen herauszusuchen, die noch nicht verfügt, jedoch zunächst wegzuräumen und später wieder zurückzusetzen sind.

Bei manchen Ladestellen besteht durch unerwartete Verkehrsstöße eine vorübergehende Über-Bevorratung; deshalb müssen für sie von der Hüttenbahn, die selbst nicht genug Platz hat, bisweilen mehr als 300 Wagen abgestellt werden, die auf Entladung warten. Wegen 15 Wagen, die zur Entladung abgerufen werden, sind in solchen Fällen bis zu 240



und fünf leere Wagen bestimmungsgemäß transportiert worden sind.

Die Hüttenbahnen ganz allgemein vertraten seit länger als einem halben Jahrhundert die Auffassung, daß alle Betriebe eines Werkes sich irgendwie abstimmen müßten, um das Einsatzvermögen ihrer Bahn rationeller aus-

unmöglich länger von einem einzelnen Menschen bewältigt werden konnten. Die Folge davon war eine Aufteilung der Aufgaben nach Produktion, Verkauf, Einkauf, Transportwesen usw.

Während ursprünglich nur der Unternehmer steuerte, trat jetzt gegenüber dem Transport-

wesen dadurch eine Zersplitterung ein, daß mehrere Abteilungen unabhängig voneinander zu steuern begannen. Die Zunahme der Mechanisierung, teilweise ergänzt durch Automatisierung, bedingte ein ständig stärkeres industrielles Wachstum, das sich in einer fortschreitenden Dezentralisation der betrieblichen Vorgänge und einer immer ausgeprägteren Spezialisierung der vielfältigen Aufgaben auswirkte. So sind durch diese Entwicklung auf der Niederrheinischen Hütte jetzt 135 Ladestellen völlig unabhängig voneinander an der Steuerung des Transportwesens beteiligt, das deswegen gleichsam als Taxi-Betrieb gehandhabt wird.

Hieraus ergab sich die Forderung, einen Weg zur Beseitigung der Folgen der Dezentralisation für die Hüttenbahn zu suchen. Dazu stellten sich nachstehende Fragen:

1. Können sich alle Ladestellen zusammenschließen, um laufend Verabredungen be-

In sämtlichen Richtungen würde bei alledem ein solcher Wust von Informationen entstehen, daß jegliche Überlegung daran erstickte. Eine Informationsflut muß also ausgeschlossen werden; sonst gibt es keinen Fortschritt im Transportwesen.

Um die Folgen der durch die geschichtliche Entwicklung hervorgerufenen Dezentralisation zu überwinden und um eine Informationsflut auszuschließen, bietet sich nur ein Weg: Das Transportwesen muß sich selbst in die Transportbelange aller Ladestellen hineinleben und Möglichkeiten finden, wie es selbst die Transporte berechnen und vorausbestimmen kann.

Wenn das gelingt, könnte das Transportwesen

1. den Ladestellen das „Transport-Denken“ abnehmen;
2. den Ablauf des Transports für die Produktion verbessern;
3. rationeller transportieren.

anwendbar gemacht werden. Die Hüttenbahn war so überzeugt von der Richtigkeit ihrer Theorie, daß sie das Stahlwerk — den schwierigsten Kundenkreis — als Modell aussuchte. Eine entscheidende Voraussetzung hierfür konnte nur das Stahlwerk selbst liefern. Dieser Beitrag läßt sich wieder am sinnfälligsten durch ein Beispiel erklären.

Stellen wir uns das Stahlwerk als eine Großküche mit einer Anzahl riesiger Kochherde vor! Für ihren Betrieb sind Kochrezepte nötig, in denen für jedes Gericht die notwendigen Zutaten und ihre Mengen angegeben sind. Dabei muß man berücksichtigen, daß es sich bei jedem einzelnen Gericht um gewaltige Mengen handelt, die überhaupt nicht in einer Küche aufbewahrt werden können. Jeder dieser Riesenherde stellt täglich drei bis vier Gerichte her, die alle mehr als 100 t wiegen. Die Zutaten müssen in dem Augen-

Linke Seite
Oben: Der Eisenbahn-Transport-Leiter (ET-Leiter) bei der Arbeit

Unten: Der Disponent für das Schrott-Transport-Programm an der Stecktafel für angekündigte Schrottlieferungen

Rechte Seite
Fernschreiber auf der Gleiswaage zur Bekanntgabe der Schrott-Gewichte an den Disponenten für Schrott-Transport



züglich des Transports zu treffen? Dabei müßten die Verabredungen unbedingt auf die Transport-Technik abgestimmt werden, wenn sie Aussicht auf Erfolg haben sollen.

2. Können die Ladestellen über alle Transportwege, deren Zahl mehrfach größer ist als die Zahl der Ladestellen, tatsächlich laufend verhandeln?
3. Ist es überhaupt praktisch durchführbar, daß 135 Ladestellen in kürzester Frist mehrere hundert Gespräche erledigen?

Auch der Nicht-Fachmann wird antworten: Das ist eine unerfüllbare Forderung, selbst wenn zu jeder Ladestelle ein besonderer Mann gehörte, der ständig am Fernsprecher hängt und mit mehr als hundert Kollegen verhandelt. Sie alle müssen ja auch unmittelbar beim Transport-Ablauf mitwirken und zu jeder Minute das Transport-Geschehen verfolgen; sie müßten also außerdem laufend alle gleichzeitig über den jeweiligen Transportstand informiert werden.

Mit dieser Erkenntnis wurde der Fortsetzung der Untersuchungen auf der Niederrheinischen Hütte eine feste Richtung gegeben. Für die Hüttenbahn erwuchs daraus die Aufgabe, aus Produktions-, Einkaufs- und Verkaufs-Programmen ein Transport-„Programm“ aufzustellen, das sich zugleich nicht-vorausschaubaren und wechselnden Bedürfnissen der Produktionsbetriebe anpassen lassen müßte.

Ein solches „Programm“ läßt sich schlecht auf die Hüttenbahn allein zuschneiden, weil auch andere Transportarten entscheidend mitwirken. Diese Überlegungen führten dazu, ein sogenanntes „Simultan-Verfahren“ für das Hütten-Transportwesen zu entwickeln; ein Verfahren, das für alle Transportmittel gemeinschaftlich und an mehreren Stellen für mehrere Betriebe gleichzeitig anwendbar sein sollte.

Die Theorie des Simultan-Verfahrens für das Hütten-Transportwesen mußte zunächst an einem „Modell“ geprüft und für die Praxis

blick geliefert werden, in welchem mit der Zubereitung des Gerichts begonnen werden soll.

Mehrere solcher Herde stehen nebeneinander. Das bedingt, daß hier Riesensmengen umgeschlagen werden müssen, und zwar immer zum richtigen Zeitpunkt, sonst könnten die Herde nicht richtig ausgenutzt werden und würden weniger kochen. Sobald ein fertiges Gericht abgefüllt ist, muß sofort alles für das nächste eingesetzt werden.

Die Großküche hat bisher an ihren Transport-Unternehmer laufend Transport-Aufträge erteilt, ohne selbst deren Ablauf übersehen zu können. Sie hat sich, um jegliches Risiko auszuschließen, meistens zu einem zu frühen Zeitpunkt und mit größeren als den benötigten Mengen beim Transport-Unternehmer bevooratet. Bei diesem traten daher immer wieder Schwierigkeiten auf, weil er nicht mehr wußte, wo er die ganzen Mengen lassen sollte. Sämtliche Transportkisten mußten ständig von



Das Auswertungsblatt von der Lochkartenstelle für den Schrottverkehr eines Monats auf der Niederrheinischen Hütte; Länge 16,40 m. Es weist rund 45 000 Zahlen mit ungefähr 100 000 Ziffern für 137 Verkehrsbeziehungen im Schrottverkehr der Hüttenbahn auf. Die Auswertung in der elektronischen Rechenanlage beansprucht etwa 20 Minuten.

neuem umgepackt werden, um aus der Vielzahl der Kisten jeweils die richtigen herauszusuchen.

Diese Kisten sind aber auch für andere Kunden vorgesehen, die warten und nicht bedient werden können, wenn ein Kunde durch Über-Bevorratung zuviel Kisten zurückhält. Um diesen für alle Kunden und ebenso für den Transport-Unternehmer unerwünschten Zustand zu beseitigen, wurden nun dem Transport-Unternehmer von der Großküche — der in unserem Beispiel das Stahlwerk entspricht — ein für allemal die Rezepte für die Zutaten mitgeteilt. Jetzt konnte er von sich aus nach seinen Möglichkeiten die Zutaten von den Unterlieferanten heranziehen, denn er vermag am besten zu übersehen, wie die Zutaten rationell heranzuschleusen und pünktlich zu liefern sind.

So wurde es möglich, einerseits eine Über-Bevorratung zu vermeiden, andererseits aber auch keinen Mangel an Zutaten eintreten zu lassen. Außerdem konnte sich nun der Transport-Unternehmer ein Transport-Programm ausarbeiten. Seither läßt er sich von Fall zu Fall mitteilen, wann ein Gericht voraussichtlich fertig sein wird, und hält demgemäß die Zutaten zum richtigen Zeitpunkt bereit. Der Transportbetrieb stellt also jetzt selbst die benötigten Zutaten zusammen, verhandelt mit den Unterlieferanten, wird so zu einem guten Helfer der Großküche und kann gleichzeitig rationeller transportieren.

Die bisherigen Folgen der Dezentralisation können für alle Ladestellen des Stahlwerkes beseitigt werden, weil die Transport-Abwicklung nun zentral zu steuern ist. Es wird die Ur-

Form — daß das Transportwesen von einem Unternehmer allein gesteuert wird — wiederhergestellt; nur hat die Hüttenbahn die Rolle des Produzenten für die Steuerung des Transportwesens innerhalb des Stahlwerk-Bereichs übernommen.

In solchem Sinne ist die durch das neue Verfahren auf der Niederrheinischen Hütte herbeigeführte Änderung zu verstehen. Am 28. Juni 1964 um 6.00 Uhr begann das Experiment für den gesamten Schrottverkehr und den Schrotteinsatz der NH. Dem Eisenbahnbetrieb wurde lediglich das Erzeugungs-Programm des Stahlwerkes übergeben. Der Versuch, das Erzeugungs-Programm in ein Transport-Programm zu übersetzen, gelang so überzeugend, daß aus ihm ohne Übergang sogleich Dauerpraxis wurde. Seitdem funktioniert dieses Verfahren Tag und Nacht.

Das Stahlwerk gibt dem Eisenbahnbetrieb täglich sein Erzeugungsprogramm bekannt. Mit Hilfe der einmal mitgeteilten „Kochrezepte“ wird daraufhin bestimmt, was das Stahlwerk an Schrottsorten, -mischungen und -mengen je Charge und SM-Ofen benötigt. Es folgt die Prüfung, wo bereits Schrott in Wagenladungen vorhanden ist, an welchen Stellen noch Schrott geladen wird und wieviel Schrott von Fremdlieferanten zu erwarten ist. Was dann fehlt, wird beim Schrottlager und den Aufbereitungsstellen rechtzeitig bestellt. Schließlich wird hieraus das Transport-Programm für das Stahlwerk entwickelt. So kann rationell transportiert und die bisherige große Ansammlung von Wagen vermieden werden.

Die Hüttenbahn vermag bisweilen, den Schrotteinsatz für 24 Stunden und länger in einem Arbeitsgang festzulegen, während früher hierfür zwei, drei, ja sogar vier Arbeitsgänge erforderlich waren. Sie sucht selbst die geeigneten und transporttechnisch günstigen Schrottladungen aus und stellt wirtschaftliche Schrottmischungen zusammen. Außerdem wird das Stahlwerk genau entsprechend dem Ablauf seiner Schmelzen zeitgerecht bedient.

Durch die vorbildliche und reibungslose Zusammenarbeit zwischen Stahlwerk und Hüttenbahn konnte auf der Niederrheinischen Hütte erreicht werden, was als „Modell für eine Programmierung als neue Entwicklungsstufe im Hüttentransportwesen“ in Fachkreisen Beachtung findet. Die Arbeitsweise des Grundmodells muß natürlich aus Gründen der Zuverlässigkeit, d. h. um Produktions-Störungen auszuschließen, einfach sein. Sie ist nun ein Jahr hindurch beobachtet und ausgewertet worden. Gegenwärtig befindet sich die Ausweitung des Verfahrens auf den gesamten Stahlwerksbereich einschließlich der Pressen und anderen Aufbereitungsstellen sowie des Schrottlagers in der Entwicklung. In den nächsten Monaten ist das erste „Groß-Modell“ zu erwarten. Bewährt sich dieses ebenfalls — und die Niederrheiner sind durchaus zuversichtlich —, dann soll das neue Verfahren nach und nach auf alle Betriebe des Hüttenwerkes ausgedehnt werden. Es wird damit gerechnet, daß im Laufe des Jahres 1966 das gesamte Transportwesen auf der NH zentral im Simultan-Verfahren gesteuert und programmiert wird. Diese theoretischen Entwicklungsarbeiten werden ständig mit der Praxis verglichen. Die neue Entwicklungsstufe eignet sich nicht nur für den Einsatz von elektronischen Betriebsrechnern, die den Menschen die schwierigste Dispositionsarbeit abnehmen und den Arbeitsablauf erleichtern, sondern wird wahrscheinlich sogar Rechenanlagen erforderlich machen.

Hüttenleute pflegen ihre Erfahrungen auszutauschen. Daher wurde vor dem Werktransport-Ausschuß des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute (VDEh) in Dortmund im Dezember 1964 über die Fortentwicklung des Transportwesens auf der NH berichtet. Der VDEh will nun seinerseits die Fortentwicklung der Betriebstechnik für alle Hüttenbahnen fördern. Unabhängig davon wird auf der Niederrheinischen Hütte die Fortentwicklung des gesamten Hüttentransportwesens weiterbetrieben werden.



Mikrofon der Wechselsprechanlage, Wählfernsprecher, Empfänger für Fernschreiben von den Gleiswaagen und Rangierfunk am Arbeitsplatz des Disponenten für das Schrott-Transport-Programm der Hüttenbahn



Der künstlerische Leiter der Ruhrfestspiele, Otto Burrmeister (Mitte) im Kreise von Niederrheinern

Das jahrelange Witzwort, Otto Burrmeister sei der einzige Idealist der Ruhrfestspiele, trifft gewiß nicht zu; bestimmt aber ist er der größte. Seine Phantasie, seine Unerschütterlichkeit, seine Energie und sein Glaube bilden das Fundament dieser Festspiele und ihres neuen Heimes auf Recklinghausens Stadtgartenhügel.

Otto Burrmeister ist mehr als der vielzitierte Motor dieses für die Bevölkerung des Ruhrgebiets so wichtig gewordenen Kulturwerks; er ist sein Herz. Keine offizielle Stelle aber hat das bisher öffentlich anerkannt — nicht einmal zu seinem 65. Geburtstag im Oktober vorigen Jahres gab es mehr als wohlklingende Worte, obwohl in einer der bedeutendsten Tageszeitungen energisch der Professorentitel für Burrmeister gefordert wurde. Burrmeister selbst ging es nie um sich: er verzehrte sich immer nur für das Werk, das allen zugutekommt. Er lächelte sogar über die wohlgemeinten Anregungen seiner Freunde und Verehrer, die ihn endlich verdienstermaßen lorbeerbekränzt sehen wollen.

Dennoch hat er sich sichtlich gefreut und antwortete — überwältigt — mit nichts anderem als mit einem schlichten, aus bewegtem Herzen kommenden „Ich danke euch“, als er sich am Nachmittag des zweiten Tages der Ruhrfestspiele 1965 unvermutet einer Ehrung ausgesetzt sah: Während des traditionellen Opern- und Operettenkonzerts, das jährlich auf Einladung von Vorstand und Betriebsrat der Ewald-Kohle-Aktiengesellschaft, zu der die Gründungszeche der Ruhrfestspiele gehört, für ihre Invaliden und deren Frauen veranstaltet wird, trat plötzlich der Schauspieler Hannes Messemer ans Rednerpult. Er hielt eine beglückend herzliche Ansprache, inkonventionell in Inhalt und Stil. Im Plauderton forderte er so Notwendiges wie die öffentliche Anerkennung auch jener Persönlichkeiten, die sich selbstlos um den „Brückenschlag zwischen Künstler und Publikum“ mühen. Hannes Messemer betonte, daß sich die Künstler der Verdienste von Otto Burrmeister bewußt sind und daß deshalb sie ihn ehren wollen. So haben sie einen Ring gestiftet, einen großen, schönen, kostbaren Ring,

Dank an Otto Burrmeister



In diesen Sommerwochen streben, wie nun schon seit Jahren, viele hundert Niederrheiner nach Recklinghausen. Von Anbeginn haben die Mitarbeiter der NH die Ruhrfestspiele in mehrfacher Weise gefördert, seit langem pflegen sie ein freundschaftliches Verhältnis zu deren künstlerischem Leiter, Otto Burrmeister. Er selbst kennzeichnete es im vergangenen Jahr mit der schriftlichen Bestätigung: „Ich glaube, dies besteht zur Niederrheinischen Hütte in besonders schöner Weise.“ Daher bekunden die Niederrheiner auch aufrichtige Mitfreude an dem spontanen Dank, den die den Ruhrfestspielen verbundenen Künstler durch die Stiftung eines Ringes Otto Burrmeister abgestattet haben, und beglückwünschen ihren Freund, der ihnen so oft schon im größeren wie im engeren Kreise sein Streben erläuterte und bleibende Eindrücke deutete und verließ.



Drei langjährige hervorragende Mitwirkende in Recklinghausen: V. l. n. r. die Schauspieler Hannes Messemer und Klausjürgen Wussow sowie der Spielleiter Heinrich Koch vor der diesjährigen „Räuber“-Premiere.

entworfen vom Raesfelder Goldschmied und Bildhauer Hermann Kunkler.

Gefertigt wurde dieser Ring aus 50 Gramm Gold und einer Ringplatte, die aus wertvoller, in geringen Mengen auf der Schachtanlage der Ruhrfestspiel-Gründungszeche vorkommender Kanalkohle besteht. In diese Ringplatte eingelassen wurde eine korinthische Didrachme aus der Zeit um 350 vor Christus. Auf ihre Vorderseite sind das Haupt der helmtragenden Athene und ein Ölblattzweig, auf die Rückseite ist Pegasus als Sinnbild der Dichter geprägt.

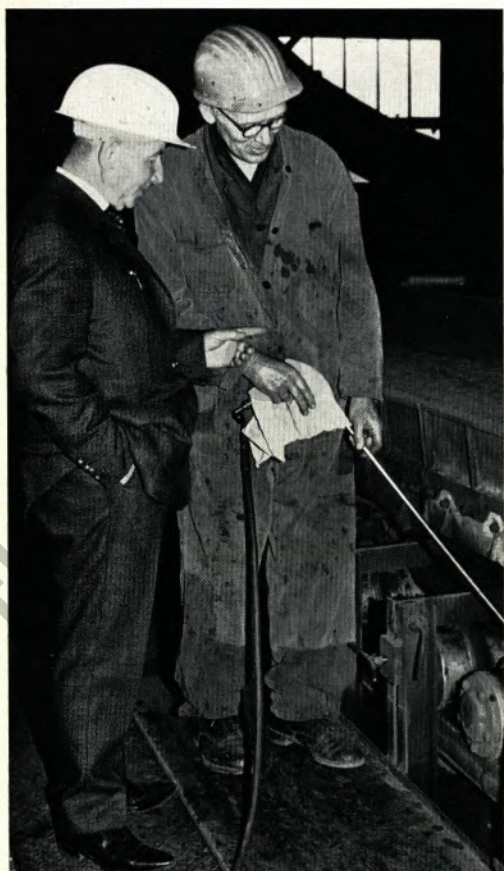
Hannes Messemer, der schon vor fünfzehn Jahren erstmals bei den Ruhrfestspielen dabei war, betonte, daß dieser Ring kein Symbol sondern nur Zeichen des Dankes sein soll; des Dankes der Künstler an einen Mann, der für die Kunst und damit für die Menschen durch seine Unbeirrbarkeit und seine Uneigennützigkeit mehr Kräfte mobilisiert hat als es sie in der modernen Physik gibt. Er habe nie angenommen, daß man Berge versetzen könne, meinte Messemer, aber Otto Burrmeister habe tatsächlich Unmögliches oft möglich gemacht und habe ihn, Messemer, gelehrt, daß jene Bemerkung: „Ich kann doch nichts dazu“ oder „Ich kann nichts dagegen ausrichten“ das dümmste und überflüssigste Wort ist, das es gibt.

Für Burrmeister hat dieses Wort nie existiert; nicht nur Hannes Messemer, wir alle haben ihm dafür zu danken. Im Namen der Ringstifter, zu denen außer dem diesjährigen Ruhrfestspiel-Ensemble viele Künstler gehören, die früher schon oder noch nie in Recklinghausen mitgearbeitet haben — auch Nicht-Bühnenkünstler wie Erich Heckel, Henry Moore, Jonkher van Sandberg, Gustav Seitz, Walter Jens und andere, sprach Messemer von Burrmeisters Beschützerrolle für den „Hafen“ der Ruhrfestspiele, das neue Festspielhaus, in dem völlige Freiheit der Gedanken und der Rede herrsche, eine von Burrmeister gewährte Atmosphäre, in der Künstler wirklich arbeiten können. Im Ring, meinte Messemer, stecke mehr als Gold, Kohle und eine uralte Münze, es stecke darin das Herz der Künstler, und Otto Burrmeister möge es schlagen hören.

Überraschung, Umarmungen, Dank — herzlichste Freude, auch bei Musikern und Invaliden, die nun mit ihrem volkstümlichen Konzert begannen. Zwei, drei Zeitungsleute nur waren anwesend; schade! Diese Ehrung für Otto Burrmeister hätte über die Bildschirme gehen sollen — als Anschauungsunterricht für die Möglichkeit, Geist mit Herz, Offizielles mit Menschlichem zu verbinden. Kein Zweifel, daß diese Stunde zu den Sternstunden aller Ruhrfestspiele gehört und gehören wird. S. L.



Altjubilare wieder am einstigen Platz auf der Hütte





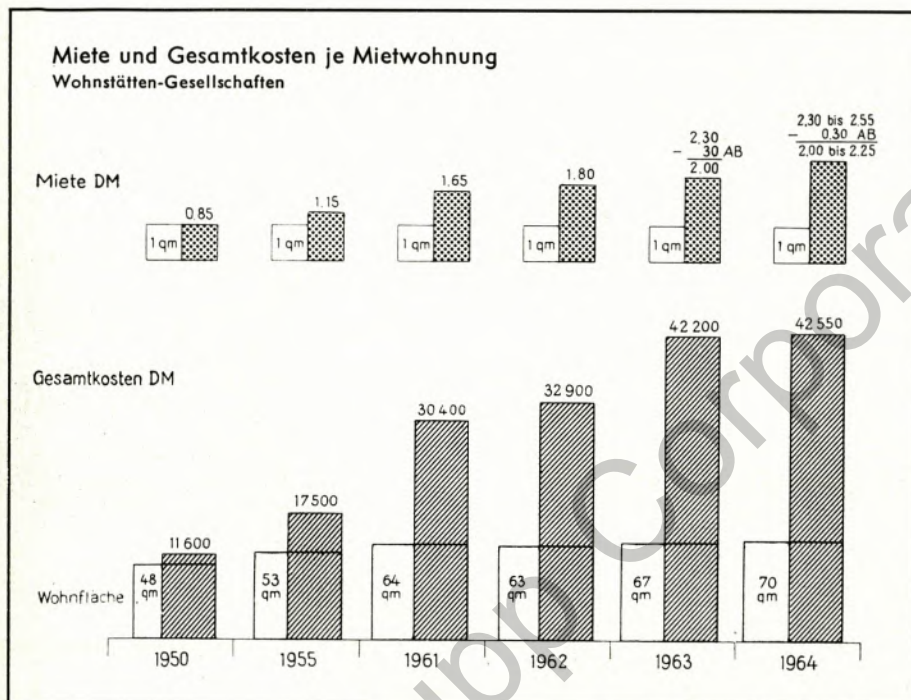
Anläßlich der Jahreshauptversammlung 1965 der Jubilaren-Vereinigung Niederrheinische Hütte wurde aus dem Kreis der Altjubilare die Bitte geäußert, es möchte den alten Niederrheinern einmal Gelegenheit gegeben werden, ihre einstigen Wirkungsstätten wiederzusehen und die Neuanlagen auf der Hütte kennenzulernen. Die Werksleitung hatte für diesen Wunsch ein offenes Ohr, und so fand schon wenige Wochen später eine erste Besichtigung für die im Ruhestand lebenden ehemaligen Mitarbeiter statt. Der Leiter der Sozialabteilung sowie Mitglieder der Betriebsvertretung und des Vorstandes der Jubilaren-Vereinigung entboten ihnen einen frohen Willkomm, der Betriebsratsvorsitzende begrüßte die alten Kollegen, als sie nach ihrem Rundgang unter sachkundiger Führung im Sportheim der Hütte an der Wedau noch ein Weilchen gemütlich über alles sprechen konnten, was sie besonders beeindruckt hatte: die Bandsinter- und die Masselgieß-Anlage, die Streck- und Drillanlage und die vollkontinuierliche Drahtstraße III, die neuen Maschinen und manches mehr. Einige hatten sich angesichts der umfangreichen Veränderungen auf dem Hüttengelände kaum noch zurechtgefunden, alle aber waren aufrichtig dankbar, daß sie wieder einmal an ihrem früheren Arbeitsplatz hatten stehen können und ihre Nachfolger am Werk gesehen hatten.



Wohnungsbedarf noch nicht befriedigt



59 Wohnungen und elf Eigenheime hat die Rheinische Wohnstätten AG 1963/64 für die Niederrheinische Hütte errichtet, 48 Wohnungen im gleichen Zeitraum die Westfälische Wohnstätten AG für die Westfälische Union. Die Geschäftsberichte 1963/64 der beiden Gesellschaften, zu deren Mietern mehr als zweitausend Belegschaftsangehörige der NH sowie der WU gehören, befassen sich nicht allein mit den Leistungen im letzten Geschäftsjahr, sondern auch mit der gegenwärtigen Lage im Wohnungsbau für die Eisen- und Stahlindustrie und den noch zu bewältigenden Aufgaben.



Ein wesentlicher Teil der höheren Gesamtkosten je Wohnungseinheit beruht auf der verbesserten Ausstattung und der vergrößerten Wohnfläche. Die durchschnittliche Wohnfläche der 1963/64 errichteten Wohnungen der Wohnstätten-Gesellschaften beträgt rund 70 qm, während sie 1950 noch 48 qm betrug. Die durchschnittlichen Gesamtkosten stiegen in diesem Zeitraum von 11 600 DM auf 42 550 DM an. In der Verbesserung der Ausstattung der Wohnungen konnte die Rheinische Wohnstätten AG weitere Fortschritte verzeichnen; alle im letzten Geschäftsjahr errichteten 1163 Wohnungseinheiten wurden mit vollingerichtetem Bad und zum überwiegenden Teil mit Warmwasser-Versorgung versehen.

Die Wohnstätten-Gesellschaften — Rheinische Wohnstätten AG, Duisburg, Rheinisch-Westfälische Wohnstätten AG, Essen, und Westfälische Wohnstätten AG, Dortmund — heben in ihren unlängst veröffentlichten Geschäftsberichten hervor, daß trotz der hohen Wohnungsbauleistung weiterhin ein großer Bedarf am Niederrhein, an der Ruhr sowie in Westfalen besteht. Die drei industriell verbundenen Unternehmen sind besonders für die Mitarbeiter des Bergbaues sowie der Eisen- und Stahlindustrie tätig.

Der Wohnungsmangel in der Eisen- und Stahlindustrie ist noch besonders groß; er wird allein in Nordrhein-Westfalen mit 23 000 fehlenden Wohnungen beziffert. Aber auch der Bergbau benötigt noch rund 20 000 Woh-

nungen. Auf Grund umfangreicher Untersuchungen wurde festgestellt, daß im Durchschnitt ein jährlicher ständiger Wohnungsbedarf von etwa 2 v. H. der Belegschaftszahl angenommen werden muß. Dieser Prozentsatz ergibt sich aus der Berechnung der freiwerdenden Wohnungen durch Todesfälle, Wegzug und andere Gründe einerseits und dem Verbleiben von Pensionären in werksgebundenen Wohnungen sowie dem Zuwachs von jungverheirateten Mitarbeitern und Brautleuten andererseits. Er berücksichtigt nicht Arbeitsplatzwechsel und Neueinstellungen infolge Betriebserweiterungen.

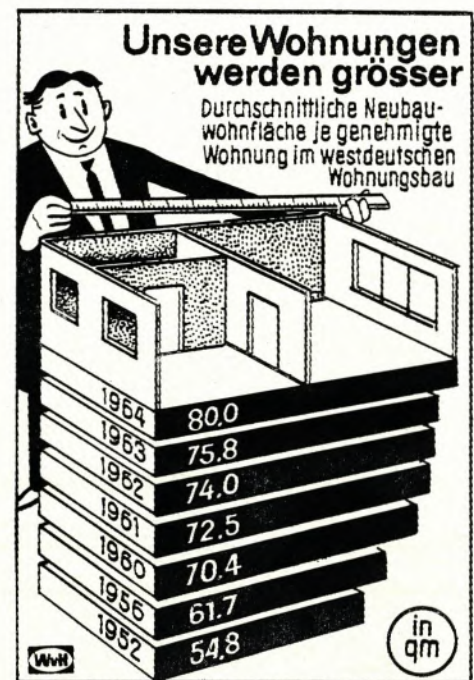
Die Wohnstätten-Gesellschaften haben ihre Bauleistung im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 3464 Wohnungen und 454 gewerbliche

Einheiten zu steigern vermocht. Sie liegen damit um mehr als 7 v. H. über dem Leistungsergebnis des Vorjahres.

Als bedenklich wird die Entwicklung auf dem Grundstücksmarkt herausgestellt, wo von einem Abklingen der Preissteigerungen nicht gesprochen werden kann. Neben den Baupreisen haben auf dem Grundstücksmarkt besonders die Erschließungskosten den Bau von Eigenheimen im rheinisch-westfälischen Industriegebiet gefährdet. Es ist beachtlich, daß von der Gesamtbauleistung von rund 75 000 Wohnungen in der Nachkriegszeit die Eigentums-Maßnahmen mit etwa 27 v. H. an der Neubautätigkeit beteiligt waren.

Durch Zusammenfassung von Baustellen zu Großbaustellen wurden Rationalisierungs-Erfolge erzielt. Trotzdem waren die Wohnstätten-Gesellschaften im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 198 Baustellen in 38 Orten des Reviers tätig. Sie sind mit einem Auftragsbestand von rund 8500 Wohnungen in das Geschäftsjahr 1964/65 eingetreten; davon waren über die Hälfte im Bau.

Die Berichte zeigen deutlich, daß sowohl im Bergarbeiter- wie im Stahlarbeiter-Wohnungsbau noch große Aufgaben zu bewältigen sind. Als wichtigste Maßnahme des Wohnungsbaues im Jahre 1965 wird die Beseitigung der Wohnungsnotstände angesehen, wobei der Wohnungsbedarf unzureichend untergebrachter kinderreicher Familien und junger Ehepaare ohne eigene Wohnung zu den vorwiegend zu behandelnden Wohnungsnotständen gehört.



Die bundesdeutsche Wohnungsbau-Statistik meldet von Jahr zu Jahr neue Rekordleistungen; von dieser Regel macht auch das vergangene Jahr keine Ausnahme. Dabei erreichte nicht nur das Gesamtvolumen des Wohnungsbaus in der Bundesrepublik mit 623 000 fertiggestellten Wohnungen einen neuen Höchststand; auch die durchschnittliche Neubauwohnfläche liegt heute mit rund 80 qm je genehmigte Wohnung erheblich über den entsprechenden Vorjahreswerten. Seit Gründung der Bundesrepublik wurden mit einem Gesamtaufwand von rund 184 Milliarden DM — davon 25,6 Milliarden aus Bundesmitteln — mehr als 8,3 Millionen Wohnungen gebaut, die annähernd 25 Millionen Menschen eine zeitgemäße Unterkunft boten. Dabei hat sich die durchschnittliche Wohnfläche annähernd verdoppelt.



Sorgenkinder der BKK

Wer kennt nicht ein Kind, das bis weit ins schulpflichtige Alter am Daumen gelutscht hat? War es nicht sogar das eigene Kind?

Jeder hat auch schon den Kummer der Eltern erlebt, dem Kleinen das Daumenlutschen abzugewöhnen. „Es sieht doch so schlecht aus; andere lachen darüber, und dann muß man sich schämen“, hört man allenthalben.

Das sind die Sorgen der Eltern und Großeltern. Wer aber kennt die Sorgen der Krankenkasse? Ihr Bestreben ist ja nicht nur, daß der Papa gesund bleibt, ihr Bemühen gilt ebenso der Familie und besonders dem Kind. Kaum einer macht sich Gedanken darüber, daß das Daumenlutschen in vielen Fällen den Kiefer derartig verformt, daß später ein richtiges Kauen gar nicht mehr möglich ist. Hier vorbeugend zu wirken, ist eine Aufgabe, die sich jetzt alle Krankenkassen stellen; denn zum Gesundsein gehört eben genau so ein gesundes und lückenloses Gebiß.

Glücklicherweise werden heute bei den Untersuchungen in der Schule die Kinder, bei denen eine „Kiefer-Anomalie“ besteht, angewiesen, einen Kiefer-Orthopäden, d. h. einen Fachzahnarzt, aufzusuchen. Die Betriebskrankenkasse richtet durch die Werkzeitschrift die Bitte an alle Eltern, sich in einem solchen Fall zuerst an die BKK zu wenden.

Schließlich ist eine kiefer-orthopädische Behandlung eine recht kostspielige Angelegenheit. Die veranschlagten Kosten betragen im Durchschnitt 1000,— DM, von denen die Eltern immerhin ein Drittel selbst tragen müssen. Die Betriebskrankenkasse ist bestrebt, die Eltern vor Schaden zu bewahren. Immer wieder ereignet es sich, daß nach der ersten Konsultierung eines Kiefer-Orthopäden Bedenken entstehen, sei es wegen des später vielleicht nicht befriedigenden Erfolgs in Anbetracht des Alters des Kindes, der zeitlichen Belastung oder aus anderen Gründen. Immerhin erstreckt

sich eine kiefer-orthopädische Behandlung zu mindest auf eine Dauer von zwei Jahren.

Diese Erwägungen können dann der Anlaß dazu sein, daß die Eltern die Behandlung nicht weiter durchführen lassen. Hier sei den Eltern mit allem Nachdruck gesagt, daß sie in dem Augenblick, in dem sie einen Kiefer-Orthopäden mit der Aufstellung eines Behandlungsplanes beauftragen, mit diesem einen Privatvertrag abschließen. Für die Krankenkasse besteht bei vorzeitigem Abbruch keine Möglichkeit, Kosten einer solchen Behandlung zu übernehmen. Kommt es also zu dem Entschluß der Eltern, nach einer einmaligen Inanspruchnahme des Kiefer-Orthopäden die Behandlung nicht vornehmen zu lassen, sind einzig und allein sie zur Zahlung der bis dahin entstandenen Kosten verpflichtet. Diese belaufen sich dann wenigstens auf einen Betrag von 50,— DM.

Nun zur Sache selbst:

Soll eine kiefer-orthopädische Behandlung bei einem Kind durchgeführt werden, erstellt der Kiefer-Orthopäde einen Behandlungsplan. Dafür verfügt er in der Mehrzahl der Fälle über das von der Krankenkasse gewünschte Formular. Andernfalls stellt diese den Vordruck gern zur Verfügung.

Hat der Kiefer-Orthopäde seine Feststellungen getroffen und sein fachärztliches Honorar beziffert, dann ist der Behandlungsplan mit den angefertigten Gipsabdrücken und Röntgen-Aufnahmen der Krankenkasse einzureichen. Von dort werden diese einem von der Kasse bestellten Gutachter zugesandt. Die persönliche Vorstellung des Kindes ist nicht mehr erforderlich.

Befürwortet der Gutachter die vorgesehene Behandlung, so erhält das Mitglied ein Schreiben der Kasse. Hierin werden ihm die Bedingungen mitgeteilt, unter denen sich die Kasse an den Kosten beteiligt. Der Krankenkassen-Zuschuß beträgt in der Regel zwei Drittel der Gesamtkosten. Die Bedingungen der Kasse verstehen sich von selbst und stellen keine besondere Belastung der Eltern dar. Es sind Selbstverständlichkeiten, weil sie dazu beitragen, die Gemeinschaft der Versicherten der Betriebskrankenkasse vor unnützen Ausgaben zu schützen.

Die Verpflichtungen der Eltern:

1. Die Mitgliedschaft des Versicherten, meistens des Vaters, muß für die ganze Behandlungszeit weiterbestehen.
2. Die Eltern verpflichten sich, ihren Kostenanteil unmittelbar an den behandelnden Arzt zu zahlen.
3. Die Eltern übernehmen die Sorge dafür, daß eine pausenlose und von seiten des Kindes eine störungsfreie Behandlung gewährleistet ist.

Nun beginnt für die Eltern die Zeit, mit dem Kind zusammen dazu beizutragen, daß die Behandlung auch zu dem erwarteten Erfolg führt. Es ist beispielsweise auf die Einhaltung der Termine zur Vorstellung bei dem behandelnden Arzt zu achten. Hinzu kommt das regelmäßige Tragen der Apparate durch das Kind.

Diese Dinge stets zeitgerecht durchzuführen, ist nicht leicht. Der Betriebskrankenkasse sind die Schwierigkeiten durchaus bekannt, und sie hat auch Verständnis dafür; immerhin erstreckt sich eine solche Behandlung über mehrere Jahre.

Es geht aber nicht an — wie es die BKK schon zu ihrem Bedauern erleben mußte —, während der Behandlungszeit die Anordnun-

gen des Arztes monatelang nicht zu befolgen. Erst auf Vorstellungen der Kasse bei den Eltern konnte wiederholt die Behandlung regelmäßig fortgeführt werden.

Eine solche Handlungsweise verstößt eindeutig gegen die eingegangenen Verpflichtungen der Eltern ihrer Krankenkasse gegenüber. In solchen Fällen ist diese berechtigt, ihre Kosten-Zusicherung zurückzuziehen; das bedeutet Rückerstattung der von ihr bis zu diesem Zeitpunkt geleisteten Zuschüsse durch die Eltern. Eine derartige Maßnahme ist für beide Teile natürlich nicht angenehm, es ist aber die unabweisliche Pflicht der BKK, allen gerecht zu werden. Das ist nur möglich, wenn sämtliche Beteiligten — Eltern, Kiefer-Orthopäde, Kind — nach besten Kräften zusammenwirken.

Während der Behandlungszeit erstattet der Gutachter der Kasse, wenn erforderlich, Zwischen-Gutachten. Dadurch wird die Kasse in die Lage versetzt, in verschiedenen Fällen einen Einblick in den Stand der Behandlung zu gewinnen. Nach Abschluß der Behandlung, also nach Ablauf der in dem Behandlungsplan angegebenen Dauer, wird von der Kasse endlich ein Abschluß-Gutachten eingeholt, um festzustellen, ob die Behandlung auch erwartungsgemäß beendet worden ist. Bis dahin wird seitens der Betriebskrankenkasse versucht, alles zu tun, damit die hohen Ko-



sten für die kiefer-orthopädische Behandlung wirklich erfolgreich angelegt sind.

Bei der kiefer-orthopädischen Behandlung geht es also in erster Linie um die Zukunft des Kindes. Es liegt weniger im Interesse der Krankenkasse, daß sie die von ihr an den Zahnarzt bezahlten Beträge von den Eltern zurückerhält, als vielmehr, daß die einmal begonnene kiefer-orthopädische Behandlung ununterbrochen zu Ende geführt wird. Auch sollten die Eltern rechtzeitig darauf achten, daß nach Möglichkeit alles unterlassen wird, was die normale Kieferform verändert, wie es beispielsweise das Daumenlutschen hervorruft. Wenn aber vom Zahnarzt ein Schaden festgestellt worden ist, dann soll man auch keine Mühe scheuen, den Schaden zu beheben; das Kind wird es später den Eltern danken.

„Bei Stehlen an der Ruhr“



Solche Winkel aus der Gründungszeit des Eisenwerkes Steele kann man in Steele auch heute noch finden

 Nur wenige Industrie-Unternehmen in Westdeutschland weisen ein so wechselreiches Schicksal auf wie das Eisenwerk Steele in Essen. Von ihm kann man sagen: Nichts war in seiner Geschichte so beständig wie der Wandel.

Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts unternahm der Kurfürstlich-Hessische Bergamtassessor Schreiber eine Studienreise durch das

bei der Niederrheinischen Hütte gelungen war, Eisenstein mit Koks zu verhütten, ließen sich diese Vorkommen nun verwenden. Heimische Industrielle und Finanzleute entschlossen sich daher im Jahre 1856, den Berg- und Hüttenaktienverein Neuschottland zu gründen, um die heimischen Rohstoff-Vorkommen nach schottischem Vorbild zu nutzen. An der Gründung beteiligte sich vor allem Wilhelm von Born, ein Dortmunder Bankier, der an vielen Eisenhütten, Bergwerken und Eisenbahnen Interessen besaß, und dessen Name in der Wirtschaft einen guten Klang hatte.

Die Gesellschaft war mit dem für die damalige Zeit beträchtlichen Kapital von 3 Millionen Talern ausgestattet. Der Berg- und Hüttenaktienverein Neuschottland erwarb von der 1854 gegründeten Gewerkschaft von Born, Leerkind & Co. 59 Eisensteinfelder nebst Kalksteinbrüchen und die Hasslinghauser Hütte, die seit 1856 arbeitete.

An dieser Gewerkschaft war ursprünglich ein Mitglied der Industriepionier-Familie Harkort, Christian Harkort, beteiligt. Dieser war nun jedoch nach England ausgewandert, während seine Tochter Luise Harkort in Deutschland blieb. Für sie war eine Rente von 6 Pf. je Scheffel von diesen Feldern geförderter Eisenstein vereinbart worden; eine viel zu hohe Rente, wie sich später herausstellte, die Luise Harkort den Namen „Kuxen-Luise“ einbrachte.

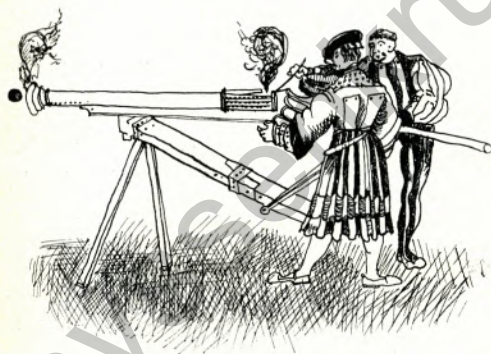
Im Gründungsjahr 1856 wurde in Hasslinghausen der Grundstein für einen zweiten Hochofen gelegt, der erstmalig nicht nur gemauert war, sondern — wie die schottischen Hochofen — einen Eisenmantel hatte und nun „das schönste, dem Siegener Holzkohlenroheisen

an Güte kaum nachstehende Roheisen“ lieferte. Neben diesem älteren Werk kaufte die neugegründete Gesellschaft auch noch 70 Morgen Land in einem Gebiet, das damals besondere Zukunftsaussichten zu bieten schien. In Steele, in der Gemarkung Horst, „gelegen im besten und reichsten Kohlenrevier an der Bahn Dortmund—Steele“, wurde ein neues Hochofenwerk auf der grünen Wiese erbaut.

Das Städtchen Steele blickte damals schon auf eine lange Geschichte zurück. Bereits der deutsche Kaiser Otto I. hatte dort 938 seinen Hoftag abgehalten. Steele gehörte bis 1802 zum Herrschaftsbereich des Stiftes Essen, dessen tatkräftige Fürstäbtissinnen Handel und Wandel lebhaft förderten. Vor allem blühte in Steele die Schmiedezunft, die im 15. Jahrhundert gegründet worden war. Musketen und Pistolen aus den Werkstätten der dortigen Gewehrsmiede waren berühmt. Sie trugen die drei verschlungenen Ringe des Stadtwappens, das Steele 1549 verliehen wurde.

An die Zunft erinnert noch heute eine Holzplastik über der alten Schmiede am Scheidtmannstor. Das kostbare Original dieser Schnitzerei, die eine Szene aus dem Leben des heiligen Eligius, des Schutzpatrons der Schmiede, zeigt, hat man im Kriege gegen eine Nachbildung ausgetauscht. Das Original, das man sichern wollte, ging verloren; die Nachbildung blieb erhalten.

Trotz früh erwachter Gewerbetätigkeit führte das Städtchen Steele geraume Zeit ein sehr



Industrierevier Schottlands. Er stellte fest, daß die dortige, hochentwickelte Hüttenindustrie sich eines Spateisensteins bediente, „black-band“ genannt. Nach seiner Rückkehr untersuchte er den bisher für wertlos gehaltenen Kohleisenstein, der bis dahin in großen Mengen als Abraum auf die Halde gefahren worden war, und stellte fest, daß er mit dem schottischen „black-band“ weitgehend übereinstimmte.

Da es 1850 erstmalig bei der Friedrich-Wilhelm-Hütte in Mülheim und bald darauf auch



beschauliches Dasein. Fast wie im Märchen mutet es an, wenn Fürst Pückler-Muskau 1826 in einem Reisebericht schreibt:

„Die Gegenden, durch welche mein Weg führte, gehören einer angenehmen und sanften Natur an, besonders bei Stehlen an der Ruhr, ein Ort für den gemacht, der sich vom Getümmel des Lebens in heitere Einsamkeit zurückziehen wünscht. Nicht satt sehen konnte ich mich an der saftig-grünen Vegetation, den prachtvollen Eich- und Buchenwäldern, die rechts und links

die Berge krönten, zuweilen sich über die Straße hinstreckten, dann wieder in weite Fernen zurückwichen, aber überall den fruchtbarsten Boden bekränzten, braun und rot schattiert, wo er frisch geackert war, hell- oder dunkelgrün schimmernd, wo junge Untersaat und frischer Klee ihn bedeckten. Jedes Dorf umgibt ein Hain belaubter Bäume, und nichts übertrifft die

ehemals idyllischen Gegend die ersten Schlote empor.

Die „Berg- und Hüttenmännische Zeitung für den Niederrhein und Westfalen“ vom 2. Juni 1867 berichtet über das neue Hüttenwerk:

„Zu den Eisenwerken erster Größe ist Neuschottland zu rechnen, eines derjenigen Werke, welche, auf einem malerischen schönen Punkte gelegen, an denen das

Immerhin waren alle zunächst bestehenden Schwierigkeiten zu Beginn der 1870er Jahre glücklich überwunden. Das Werk stand sogar auf einem nie wieder erreichten Höhepunkt. Es wurden 1957 Arbeitskräfte in Horst, 539 in Hasslinghausen beschäftigt und Eisenbahnschienen gewalzt, die in den Zeiten der großen europäischen Bahnbauten lebhaft gefragt waren.

Das Eisenwerk Steele — eine Luftaufnahme aus der Zeit seines hundertjährigen Bestehens



Üppigkeit der Wiesen, durch welche sich die Ruhr in den seltsamsten Krümmungen schlängelt.“

Aber bald prägte die Technik diese idyllische Gegend, die nun nicht mehr nur für die Begründung eines friedlichen Alterssitzes anziehend erschien.

Einer der Industriepioniere, welche die technische Erschließung des Ruhrgebiets vorantrieben, wurde in der Ölmühle zu Horst geboren: Franz Dinnendahl, der die erste Dampfmaschine baute, die er der Wasserkraft im Bergbau nutzbar machte. Früher als in anderen Gegenden befaßte sich schon 1830 der Steeler Arzt Dr. Voss mit Eisenbahn-Projekten, und 1847 schnaupte die erste Bahn über die Strecke Steele—Vohwinkel. Erst fünfzehn Jahre später bekam Essen seine erste Bahnverbindung, die Steele ebenfalls berührte.

So nimmt es nicht wunder, daß Steele um die Mitte des vorigen Jahrhunderts für die Gründer neuer Industrie-Unternehmen interessant geworden war. Damals bemühte sich z. B. eine Sodafabrik um Ansiedlung in Steele-Horst, fand jedoch keine Gegenliebe. Sie wurde in Ludwigshafen ansässig und entwickelte sich zu einem der bedeutendsten Werke der chemischen Industrie Europas, zur „BASF“, der Badischen Anilin- und Sodafabrik. Steele wurde dagegen der Standort des Hüttenvereins Neuschottland, und bald ragten in der

Ruhrtal so reich ist, mit der angenehmen Lage zugleich die Vorteile günstiger Verkehrs- und Communicationsmittel vereinigen.“

Neben Puddel- und Walzwerks-Anlagen wurde auch in diesem Werk ein Hochofen erbaut, der damals Aufsehen erregte und dessen Eisen „wegen seiner vorzüglichen Qualität zum größten Teil nach England verkauft“ wurde.

Die meisten bedeutenden westdeutschen Eisenwerke wählten damals ihren Sitz in Dortmund. Neuschottland hatte diese in amerikanischem Tempo wachsende Stadt zunächst ebenfalls zum Verwaltungssitz bestimmt, verlegte ihn aber schon 1857 nach Steele, wo 1864 ein Verwaltungsgebäude erbaut wurde.

Mit Optimismus und Elan hatten die Gründer das große gemischte Hüttenwerk ins Leben gerufen, aber spätere Erfindungen, neue technische Verfahren, Krisen und Finanz-Transaktionen waren die Ursache, daß die Grundlage und das Wirken des Steeler Werkes bald völlig verändert wurden. Nicht in jeder Hinsicht hatten die Gründer glücklich disponiert; Neuschottland hatte keine Kohlenbasis. Die Entfernungen zwischen den Betrieben Hasslinghausen und Steele, die nicht durch eine direkte Eisenbahnlinie verbunden waren, konnten nur auf kostspieligen Umwegen überbrückt werden. Die finanzielle Basis erwies sich ebenfalls als zu schwach.

Neuschottland hatte nach 1870 ein Gußstahlwerk errichtet. Die Zeitschrift „Berggeist“ meldete am 12. 9. 1871, daß „das Unternehmen damit in die Reihe der größten Stahl produzierenden Werke von Rheinland und Westfalen“ trat. Seit 1868 hatte man noch ein Stahlwerk hinzugepachtet, die Aplerbecker Hütte. Seither wurde das Werk Steele auf Eisenbahnschienen spezialisiert, die Stabeisen nur noch in Aplerbeck produzierte.

Die Betriebsanlagen wurden nun „schwunghaft und rationell betrieben“. Da stellte eine Finanz-Transaktion größten Stils das Unternehmen auf eine neue Basis und nahm ihm auf viele Jahrzehnte die Selbständigkeit.

Ein Teil des Aktienkapitals lag damals bei der Berliner Diskontogesellschaft, die ebenso an anderen großen Hüttenwerken beteiligt war. Unter der Führung dieser damals von David Hansemann geleiteten Berliner Bank und unter lebhafter Mitwirkung eines der aktivsten Unternehmer der „Gründerjahre“, Friedrich Grillo, kam es am 2. Januar 1872 zur Errichtung der „Union, Aktiengesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund“.

Die Gründung der Union war die erste große Fusion im Ruhrgebiet. Sie brachte eine horizontale Zusammenfassung von Werken, wie man sie ebenfalls bis dahin noch nicht gekannt hatte. Drei der zu jener Zeit bedeutendsten Unternehmen gaben ihre Selbstän-

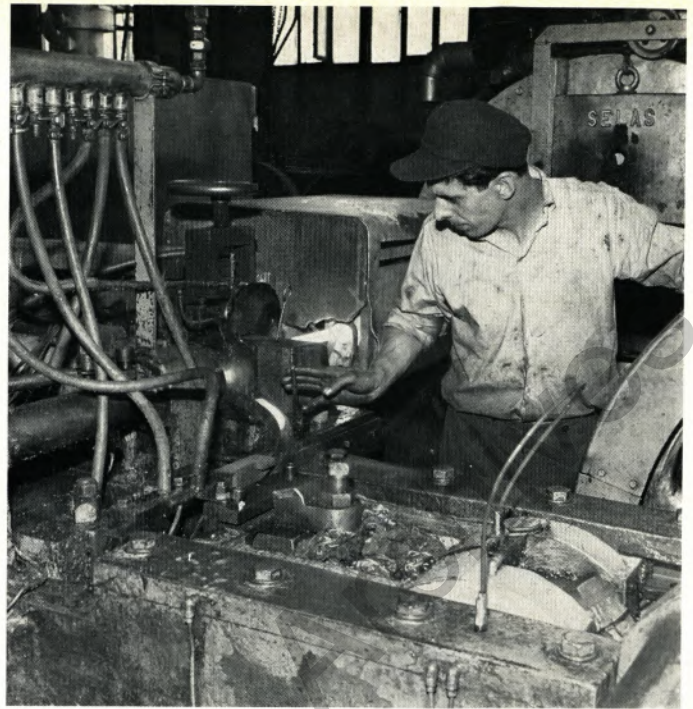
digkeit auf: die Dortmunder Hütte, die Henrichshütte bei Hattingen sowie Neuschottland mit den beiden Werken Hasslinghausen und Horst und der gepachteten Aplerbecker Hütte. Insgesamt gehörten 1873 zur Dortmunder Union drei Steinkohlen- und sieben Eisensteinzechen, acht Eisen- und Stahlwerke mit achtzehn Hochöfen, 162 Puddelöfen und vier Bessemer-Birnen. Die Union arbeitete mit einer Belegschaft von 12634 Menschen, weit mehr, als der berühmte Alfred Krupp in Essen beschäftigte. Die Gesellschaft wies ein Kapital von 33 Millionen Talern auf, und so war ein Riesenunternehmen geschaffen worden," an Größe des Ziels fast ohne Beispiel".

Als jedoch im Jahre 1873 die erste Wirtschaftskrise der Gründerzeit hereinbrach, wurde das noch nicht konsolidierte Unternehmen in den Strudel gezogen. Die Hälfte der Arbeiter mußte entlassen werden, Betriebe wurden geschlossen, die Aktieninhaber verloren 95 v. H. des Kapitals.

Das alte Neuschottland-Werk Hasslinghausen stellte 1875 die Produktion ein, da die anderen großen Hüttenwerke mit modernen Verfahren rentabler arbeiteten. Das „Werk Horst“ der Dortmunder Union, in dem bis dahin die Fabrikation der Eisenbahnschienen konzentriert war, verlor gleichfalls an Bedeutung. Es wurden jetzt mehr Stahlschienen verlangt, die in Dortmund hergestellt wurden, während das Stahlwerk in Horst 1875 stillgelegt wurde. Hier wurden nun Faconisen, Bauträger, Lang- und Querschwellen mit gutem Erfolg und „verhältnismäßig schwunghaft“ produziert, bis eine Krise in der Bauwirtschaft einen erheblichen Rückschlag für das Trägersgeschäft brachte.

Rechts: Eine Warm-Mutternpresse im Eisenwerk Steele. Walzdraht von der Niederrheinischen Hütte wird im Gasofen erwärmt und in die Maschine eingeführt. Nach dem Abscheiden und mehreren Verformungsvorgängen fällt der fertige Rohling heraus, der noch ohne Gewinde ist.

Unten: Blick in eine Fertigungshalle in Essen-Steele; im Hintergrund eine der modernsten vollautomatischen Schraubenpressen. Sie verarbeitet kalt NH-Walzdraht aus Duisburg-Hochfeld zu hochfesten Sechskant-Schrauben, die fertig mit Gewinde herausfallen.



Ein entscheidender Schritt wurde im Jahre 1892 getan. Im Werk Horst bei Steele begann man mit der Fabrikation von Kleiseisenzeug.

„Wir haben uns entschlossen, die Fabrikation von Nieten und Schrauben, für welche auf unseren Werken ein regelmäßiger Bedarf vorliegt, in Horst aufzunehmen“, heißt es in dem Geschäftsbericht von 1892/93.

Eine Fabrikation von Achsen, später auch von Federn und Hufeisen, wurde angegliedert.

Das Werk Horst bei Steele war auf dem besten Wege, aus der Reihe der gemischten Werke auszuscheiden, um nur noch als Verarbeitungswerk tätig zu sein. Das Puddelwerk mußte schon 1895 die Arbeit beenden, das Walzwerk, das um die Jahrhundertwende noch Schienen und Schwellenprofile für die afrikanische Otavibahn produzierte, erlitt bald darauf das gleiche Schicksal. Die Hochöfen waren allerdings auf Spezialeisen umgestellt und blieben noch bis Anfang der 1920er Jahre in Betrieb.

1910 wurde die Dortmunder Union wieder von großen Konzentrations-Bestrebungen im Revier betroffen: Hugo Stinnes gliederte sie seinem „Deutsch-Luxemburgischen Bergwerksverein“ an. In diesem ansehnlichen Konzern wurde die Schrauben- und Federnfabrik in Horst, die damals nur noch etwa dreihundert Arbeiter beschäftigte, nicht mehr mit dem Namen, sondern lediglich unter einer Chiffre geführt.

Besuchern des Werkes bot sich in den Jahren des ersten Weltkrieges dort ein recht seltsamer Anblick: Auf dem Fabrikgelände waren drei Gewächshäuser erbaut worden. Die Abgase des Hochofens wurden durch einen Filter in die Gewächshäuser gedrückt, die als „Versuchsanlagen für Kohlensäuredüngung“ dienten.

„Deutsch-Lux“ ging 1920 in der noch bedeutenderen „Siemens-Rheinelbe-Schuckert-Union“ auf. Nach dem Tode des „Ruhrkönigs“ Hugo Stinnes lösten sich die großen Elektro-Unternehmen aus diesem Konzern; nur die Rhein-Elbe-Union blieb bestehen, die wiederum den Grundstock der 1926 gegründeten Vereinigten Stahlwerke bildete, mit 200 000 Arbeitern und einem Kapital von 800 Millionen.

In diesen damaligen Konzernen führte das kleine Werk Horst bei Steele nur ein Aschenbrödel dasein. Es gehörte zeitweilig zur Friedrich-Wilhelm-Hütte, wurde dann dem Bochumer Verein zugeteilt und schließlich der Dortmund-Hörder Hütten-AG angegliedert.

Die große Konzernpolitik verlangte mancherlei Opfer. Die Federnfabrikation wurde dem



Werk 1927 genommen. Im gleichen Jahre mußte Werk Horst — ebenso wie die Schrauben- und Nietenfabrik in Altana — die Handelsschrauben-Fabrikation aufgeben; die Vereinigten Stahlwerke hatten einen Vertrag mit einer Neusser Schraubenfabrik abgeschlossen, die sich verpflichtete, ihr Vormaterial von den Konzernwerken zu beziehen.

In jenen Jahren konzentrierte sich das Werk Horst bei Steele immer mehr auf die Fertigung von Oberbau-Schrauben für den Bahnbau und erzielte damit gute Erfolge. Als zur Zeit der Weltwirtschaftskrise die Eisenbahnverwaltungen ihre Investitionen drosselten, nahm das Werk die Herstellung federnder Spannplatten und Spannringe auf und zählte bald alle führenden Automobilfabriken zu seinen Abnehmern.

Nach Durchführung betriebstechnischer Vereinfachungen begann man 1934 innerhalb des großen Konzerns, fachlich klar abgegrenzte, selbständige Gesellschaften mit eigenem Verantwortungsbereich zu bilden. Sie zeichneten im eigenen Namen, aber für Rechnung der Vereinigten Stahlwerke. Im Zuge dieser Entwicklung wurde das „Werk Horst“ zur „Klein-eisen- und Schraubenfabrik Steele GmbH“, die 1940 ihren Namen in „Eisenwerk Steele GmbH“ änderte.

Anläßlich der Neuordnung der westdeutschen Eisen- und Stahlindustrie nach dem zweiten Weltkrieg erfolgte am 1. Januar 1952 die Neugründung der „Eisenwerk Steele GmbH“, die nun als Tochtergesellschaft zur Niederrheinischen Hütte in Duisburg kam, die ihrerseits einige Zeit später Anschluß an die August Thyssen-Hütte in Duisburg-Hamborn fand.

Nach wechselvollem Schicksal steht das Werk heute gefestigt da. Mittelpunkt des Werks geschens ist seit jetzt mehr als sechs Jahrzehnten die Schraube. Sie wird aus Steele für die Bahnbauten, für den schweren und leichten Oberbau und den Weichenbau geliefert. Auch der Maschinenbau, Brücken- und Stahlhochbau, Fahrzeug- und Waggonbau, die Dampfkessel- und Apparatefabrikation, der Gerüst-, Behälter-, Bagger- und Schiffsbau, die Elektro-Industrie, Chemie und Bergbau beziehen Schrauben, Federringe und Spannplatten.

In früheren Zeiten wurden die Schrauben in den alten Kübelwagen des Hochofenwerkes transportiert. Später setzte man Hubstapler ein und entwickelte kippbare Stahlblechbehälter, die leicht bewegt und gestapelt werden konnten. Aus dem für den Eigenbedarf entwickelten Behälter wurde ein bedeutungsvoller, patentierter Verkaufsartikel.

Um 1946/47 liegen die Anfänge der jetzigen Betriebsabteilung Stahlleichtbau, die Stahlregale, Stahlschränke, Lager- und Stapelbehälter, Box- und Flachpaletten sowie andere Einrichtungsstücke für den rationellen Materialfluß und die wirtschaftliche Lagerung von Halb- und Fertigfabrikaten, Ersatzteilen, Warenvorräten usw. entwickelt und anfertigt. Das jüngste Kind dieser Abteilung, die seit 1960/61 eine bemerkenswert gute Entwicklung verzeichnen kann, ist das STEELE BACKBONE-Rack, ein schraublos verstellbares Palettenregal, das nach amerikanischer Lizenz hergestellt wird.

So wandelte ein Werk in elf Jahrzehnten sein Gesicht. Das Unternehmen, das zur Verhütung von Eisenstein gegründet wurde, ist heute ein modernes, rationell arbeitendes Werk der Weiterverarbeitung, dessen neuzeitliche Produkte in vielen Industriezweigen Verwendung finden.

Dr. B.-K.

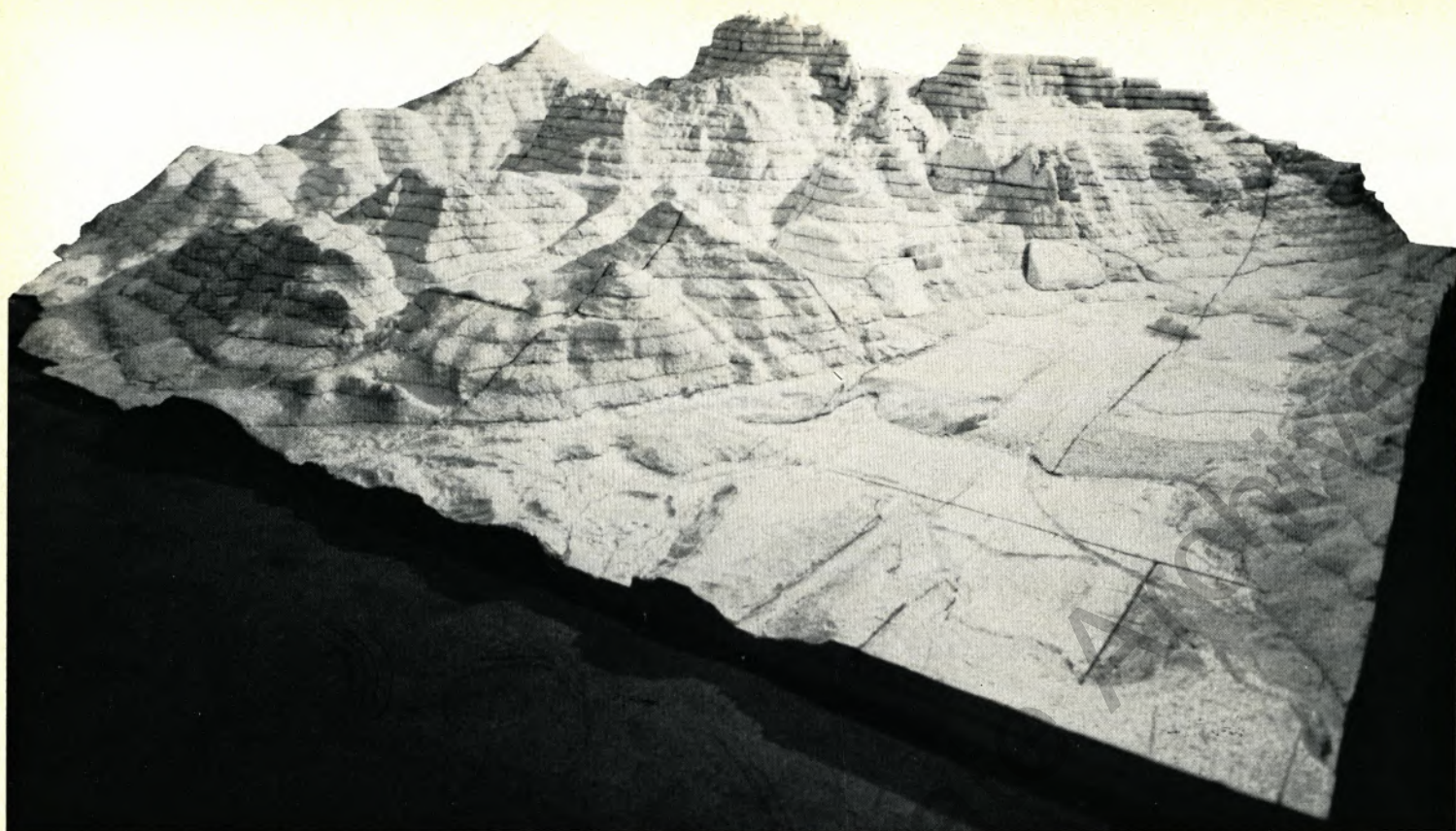


So oder so?

Über den Zebrastreifen in wilden Haufen gegeneinander anrennen — nein!

Den Zebrastreifen rechts in Gruppen überqueren — so geht's für alle am schnellsten.





Pionier Kampenwandbahn

W+U Bis zum 3. Oktober dauert die am 25. Juni eröffnete Internationale Verkehrsausstellung München 1965. Im letzten Heft der Werkzeitschrift wurde schon angekündigt, daß die Westfälische Union und die Kampenwandseilbahn, deren Tochtergesellschaft in Aschau, auf dieser ersten Weltausstellung des Verkehrs eindrucksvoll vertreten sind. An anderen Stellen der IVA zeigen weitere Unternehmen der Thyssen-Gruppe bemerkenswerte Erzeugnisse ihrer Fertigung. Die Millionenbesuch erwartende IVA bot den An-

laß zu einer Zusammenstellung, in welcher Weise die Kampenwandseilbahn mehrfach technische Pionierarbeit geleistet hat. So erscheinen die nachstehenden Seiten der Werkzeitschrift auch als Sonderdruck für fachlich interessierte Besucher der Ausstellung. Die mehreren tausend Werksangehörigen der Westfälischen Union und ihre Familienmitglieder sowie die große Zahl von Mitarbeitern der übrigen Unternehmen des Niederrheinkreises, die in den letzten Jahren den Chiemgau und die Kampenwandbahn kennengelernt haben,

werden diesem umfassenden Überblick gewiß ebenfalls gern Aufmerksamkeit schenken.

Auf dem Münchener Ausstellungsstand in der Halle der Bergbahnen ist ein Modell von 4,10 x 4,10 m aufgebaut, dessen Abschluß ein Gebirgspanorama von 8 m Länge bildet. Im Vordergrund liegen der Chiemsee, die Autobahn und die Bahnlinie München—Salzburg mit dem Abzweig Prien—Aschau. Für das Modell wurden Schaumstoffplatten von 3 cm Stärke nach Meßtischblättern ausgesägt und dann aufeinandergelieimt. Die so entstandenen Stufen mußten gefräst, geraspelt und geglättet werden, bis die richtige Geländeform entstand. Dann wurde es gespritzt und mit Kunstbauten versehen. Die Kampenwand wird durch eine Lichterkette mit hundert Glühlampen dargestellt, die fortlaufend aufleuchten und so die Fahrt der Kabinen kennzeichnen. Eine kleine elektrische Eisenbahn befährt beide Richtungen der Strecke München—Salzburg. Die Züge halten jeweils in Prien. Sie fahren durch eine komplizierte Schaltung selbständig weiter, worauf sich ein Zug nach Aschau in Bewegung setzt.

Zwei endlose Bänder, die durch einen Elektromotor gezogen werden, zeigen die Autobahn an. Auf die Bänder sind kleine Autos montiert, so daß auch der Verkehr in beiden Richtungen „läuft“.

Die linke Seite des Standes nimmt eine große Schauwand mit Großfotos und einer Filmfläche ein. Mit Hilfe einer Rückwärtsprojektion wird der Film vom Bau der Kampenwandbahn „Ein neuer Weg“ vorgeführt. Vor dieser Schauwand steht eine Originalkabine samt dem Laufwerk, dessen bemerkenswerte Konstruktion auf den nachstehenden Seiten auch genau beschrieben wird.





W „Südlich des Chiemsees erhebt sich ein mit drei zackigen Felsen gekrönter Gebirgsstock: die Kampenwand, der wohl schönste Aussichts- und Kletterberg des Chiemgaues!“ Mit diesen Superlativen wird die Kampenwand in einem Chiemgau-Prospekt beschrieben, und doch klingt der Text für den Kenner fast ein wenig nüchtern. Erfahrenen Wanderfreunden, „Klettermaxen“ und Skifahrern ist dieser Berg längst zu einem Begriff geworden, und beinahe liebevoll sprechen seine Anhänger den Namen „Kampenwand“ aus.

Wer in Oberbayern zur Schule ging, machte mit der Kampenwand durch ein Verslein schon im Kindesalter Bekanntschaft: „I gang so gern auf d' Kampenwand, wann i mit meiner Wampn kannt!“ Mit „Wampn“ ist der Bauch gemeint, und zwar der rundliche, und wer dann zum erstenmal die schroffen Felszacken der Kampenwand sah, bekam vor diesem bizarren Massiv, das in den Dolomiten stehen könnte, einen gewaltigen Respekt.

Später, vielleicht erst viele Jahre später, war es endlich so weit, daß man ohne viel Mühe den einmaligen Rundblick von der Kampenwand genießen konnte; nämlich zu dem Zeitpunkt, da dieser schöne Berg durch eine Seilbahn erschlossen wurde. Das war im Jahre 1957, und noch heute gilt diese Bergbahn als eine der modernsten Kuppelseilbahnen Europas. Weil der bekannte Zweizeiler dadurch seine Gültigkeit verlor, hat ein ganz Schlauer eine passende Ergänzung gefunden: „Samt meiner Wampn is koa Schand, fährt mi die Bahn auf d' Kampenwand!“

Schmuck und blitzsauber, wie die Häuser des gepflegten Luftkurortes Aschau, sieht die Talstation der Kampenwandbahn aus. Rot, gelb, grün oder blau leuchten die 42 Vier-Personen-Kabinen aus Leichtmetall unter dem weißblauen Himmel. In nur vierzehn Minuten Fahrzeit überwindet die Seilbahn einen Höhenunterschied von 841 Metern und schwebt zur etwa 1500 m hoch gelegenen Bergstation. Sechs Stützen werden passiert, aber man be-

merkt sie kaum; so gleichmäßig verläuft die Fahrt, und außerdem ist jeder Fahrgast voll auf mit der prächtigen Aussicht beschäftigt. Allmählich werden die Häuser von Aschau immer kleiner, bis sie nurmehr den Puppenhäusern einer Spielzeugschachtel gleichen. Mächtig erhebt sich auf einer Felskuppe das Schloß Hohenaschau, man erkennt die doppeltürmige Pfarrkirche, das Wahrzeichen des Ortes, und schon reicht der Blick weit hinaus ins oberbayerische Alpenvorland. Wenn man Glück hat, kann man in den Felswänden sogar Gemen entdecken.

Beim Verlassen der Bergstation genießt man dann in Muße den grandiosen Rundblick hinunter zum Priental, zum Simssee und zum Chiemsee. Ganz deutlich sind die Herren-, die Frauen- und die kleine Krautinsel inmitten des „Bayerischen Meeres“ zu erkennen. Majestätisch ragt ringsum eine gewaltige Bergwelt in den Himmel; dem, der sich für die Namen der vielen Gipfel interessiert, sei nur verraten, daß die Aussicht von den Salzburger und

Rechts:
Blick aus der Berggaststätte auf das
Alpenpanorama mit dem Großglockner

Unten:
Der Roßleitenlift, der ein neues Ski-
gebiet an der Kampenwand erschloß.



Berchtesgadener Bergen bis zu den Lofern
und den Hohen Tauern mit Großglockner und
Großvenediger reicht.

Die Berggaststätte, wenige Schritte von der
Bergstation entfernt, ist nicht allein modern,
sie ist auch außerordentlich gemütlich und ge-
hört sicherlich zu den besteingerichteten Häu-
sern ihrer Art. Zwei große Gasträume mit viel
Holz im oberbayerischen Stil, ein behagliches
Jägerstüberl, besonders geeignet für kleine
Familienfeiern und Besprechungen in intemem
Rahmen, sowie eine großzügig angelegte
Terrasse bieten etwa 400 Personen Platz. Die
hervorragende Küche des Restaurants ver-

dient besondere Erwähnung; selbst verwöhnte
Feinschmecker bekommen richtige „Schman-
kerl“ serviert.

Während die Sonnen-Anbeter auf der Ter-
rasse einen idealen Platz zum Ausruhen fin-
den, streben die Wanderer und Bergsteiger
ihren Zielen entgegen. Auf bequemen Wan-
derwegen inmitten einer weiten Almregion
vermögen auch nichtgeübte und ältere Leute
einen Spaziergang zu unternehmen. Die Kam-
penwand hat durch ihre wild zerklüftete
Felsstruktur aber auch einen anerkannten
Namen als traditioneller Kletterberg. Ob Son-
nen-Anbeter, ob Wanderer oder Kletterer —

von der einmaligen Aussicht wird jedermann
immer wieder begeistert sein.

Es ist schwer zu sagen, welche Jahreszeit auf
der Kampenwand am schönsten ist. Viele
schwärmen von den Sommerfreuden, manche
bevorzugen die klaren Herbsttage, und an-
dere lieben die Kampenwand im Zauber lin-
der Frühlingsluft.

Eines steht allerdings fest: In den Winter-
monaten gehört die Kampenwand neben den
Liegestuhl-Liebhabern vor allem der Gilde
der zünftigen Skifahrer. Zwei Skilifte, die den
ganzen Tag in Betrieb sind, und ein weite-
rer Sessellift, der „Roßleitenlift“, ersparen den
Anhängern schneller Pisten und rasanter Ab-
fahrten die mühevollen Aufstiege. Der Roß-
leitenlift, der 900 m lang ist, führt mit 350 m
Höhenunterschied ins Gori-Loch und erschließt
eine schneesichere Abfahrt verschiedener
Schwierigkeitsgrade. In der berühmten „Wei-
ßen Wanne“ können sich Skihaserl und Rou-
tinierte gleichermaßen tummeln, und auf den
nach Aschau hinabführenden Abfahrten er-
proben sich die Zünftigen. Die Skisaison be-
ginnt Ende Dezember und dauert regelmäßig
bis Ende April.

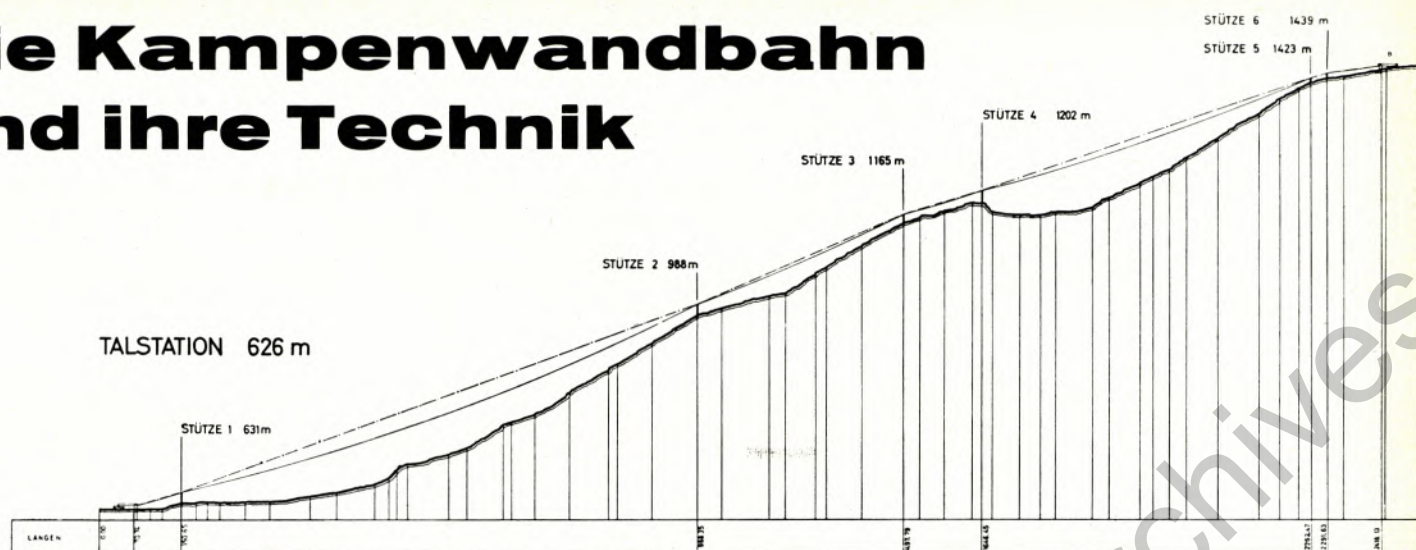
Der rührige Aschauer Wintersportverein sorgt
dafür, daß auf der Kampenwand alljährlich
interessante Skimeisterschaften und Rennen
mit internationaler Besetzung ausgetragen
werden. Besonders lustig ist der Bergfasching,
wenn die Skifahrer kostümiert mit ihrer ori-
ginellen „Maschkera“ auf den Brettern unter-
wegs sind.

Schließlich wird es nun höchste Zeit, Unein-
geweihten zu erklären, wie man eigentlich
nach Aschau und zu der Kampenwandbahn
kommt. Bei einmaligem Umsteigen in Prien
am Chiemsee bestehen ab München günstige
Zugverbindungen, die Motorisierten brauchen
von München bis zur Talstation nur eine
Stunde Fahrzeit über die Autobahn München-
Salzburg, Ausfahrt Frasdorf. Diese Tatsache
hat der Kampenwandbahn wiederum einen
treffenden Titel verliehen: Die Bergbahn an
der Autobahn! Mit ihr auf die 1500 m hoch
gelegene Sonnenterrasse des Chiemgaves
hinaufzuschweben, bedeutet für jeden Natur-
freund ein immer wieder eindrucksvolles
Erlebnis.

Ch. Kg.



Die Kampenwandbahn und ihre Technik



Die Kampenwandseilbahn ist in knapp zweijähriger Bauzeit in den Jahren 1955 bis 1957 nach den modernsten Gesichtspunkten als Kleinkabinen-Umlaufbahn errichtet worden. Sie führt bei einer Streckenlänge von 2480 m aus 622 m Talhöhe von Hohenaschau aus über sechs Stützen auf 1464 m Höhe zum Sattel zwischen der Kampenwand (1670 m) und der Scheibenwand (1600 m).

Auf dem Gelände eines ehemaligen Schwimmbades am Fuße des Schloßberges in Hohenaschau wurden ein großer Parkplatz angelegt und inmitten von Grünanlagen die Talstation der Kampenwandseilbahn erstellt. Diese umrahmenden Grünanlagen sind im Laufe der Jahre ständig erweitert und verschönert worden. Sie umschließen gegenwärtig einen wettbewerbsgerechten Minigolfplatz sowie einen gepflegten Kurgarten mit asphaltierten Wegen, beleuchteten Springbrunnen und Ruhebänken zwischen blühenden Sträuchern und Rosen.

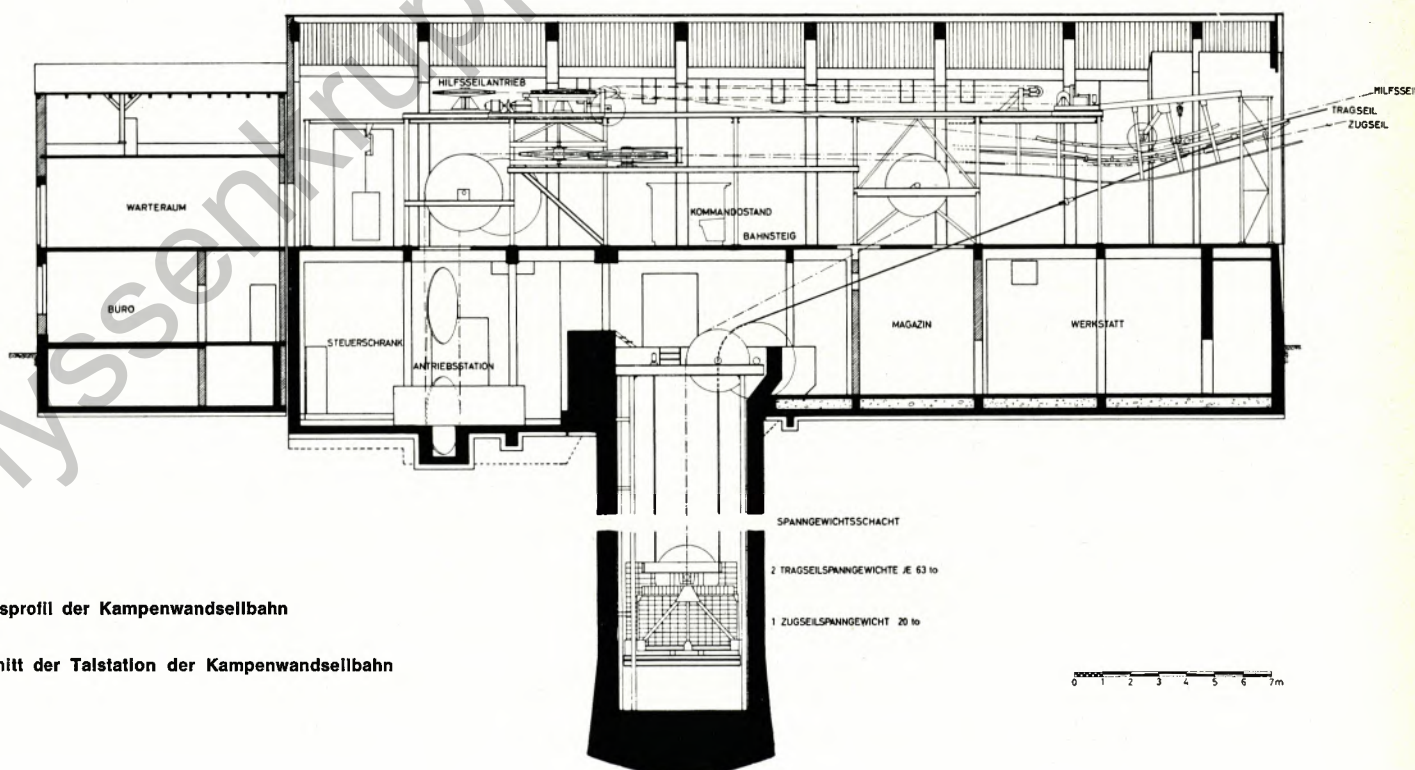
Die in diesen Grünanlagen stehende Talstation erfährt baulich eine sehr großzügige Gestaltung. Sie erhielt eine eindrucksvolle Fassade, die für sich schon die imposante Größe der technischen Ausstattung im Innern bezeugt. Das mehr als 45 m lange und 17 m breite Gebäude, das wegen der Bodenverhältnisse auf einer großflächigen Plattengründung steht, beherbergt außer den Publikumsräumen und der Verwaltung im wesentlichen die technischen Einrichtungen der Seilbahn.

Hier in der Talstation sind zusammengefaßt alle zum Antrieb gehörigen Anlagen, von der Hochspannungsseite der Stromversorgung mit Meß- und Zählrichtungen über Transformatoren, Niederspannungs-Verteilung und die entsprechenden Schalteinrichtungen bis zum Haupt- und zu dem Reserve-Antrieb, sowie die Notstrom-Anlage. Ebenso wurden in der Talstation untergebracht die Spannvorrichtungen für alle Seile, also beide Tragseile, das Zugseil und das Hilfsseil. Für das Hilfsseil

oder Bergungsseil — wie es nach seinem Zweck auch genannt wird — ist hier außer der Windspanneinrichtung der Antrieb mit kompletter Schalteinrichtung eingebaut.

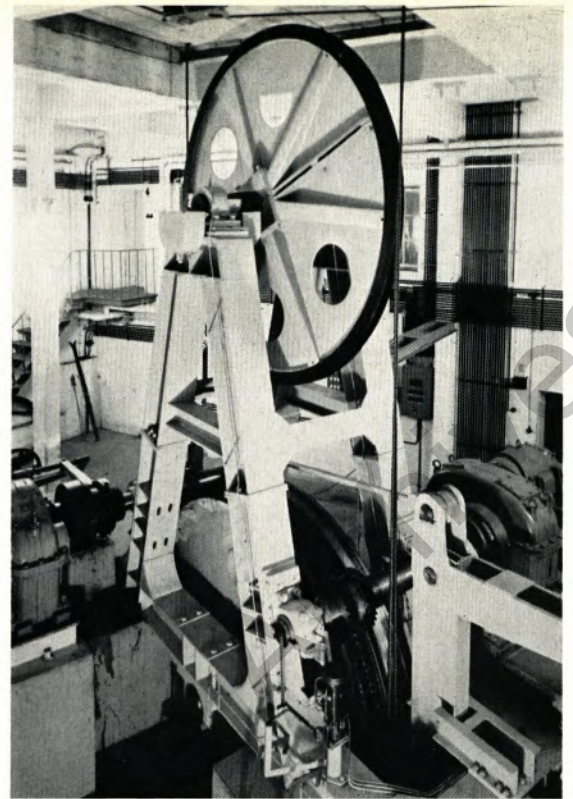
Unterhalb des Bahnsteiges liegen der ferngesteuerte Antrieb der Seilbahn und in gleicher Ebene die gut ausgerüstete Instandhaltungswerkstätte mit Materialmagazin und Ersatzteillager sowie der 14 m tiefe Spannungswichtschacht mit den Tragseil- und Zugseil-Spanngewichten. Auf dem Bahnsteig steht in der Stationshalle eine Stahlkonstruktion mit den Seilführungsscheiben und -rollen, den Spannschlitten für das Zugseil und das Hilfsseil und den Fahr- und Abstellgleisen mit den dazugehörigen Drehscheiben und den Aus- und Ein-Kuppelvorrichtungen.

Die Kampenwandseilbahn besitzt 42 Fahrgastkabinen aus Leichtmetall für je vier Personen, die von einer vollautomatischen Kuppelvorrichtung in regelbaren Zeitabständen von 150, 100 oder 50 Sekunden auf das ständig mit



Oben:
Das Längsprofil der Kampenwandseilbahn

Unten:
Längsschnitt der Talstation der Kampenwandseilbahn



Oben links:
Der Führerstand neben dem Bahnsteig der Talstation

Oben rechts:
Die Antriebsmaschine für das Zugseil

Unten:
Die Talstation in Hohenaschau im Chiemgau an einem Wintertag

3 m/sec umlaufende Zugseil gekuppelt werden können. So lassen sich, je nach Bedarf, Beförderungsleistungen von 100, 200 oder 300 Personen je Stunde und Fahrtrichtung erzielen.

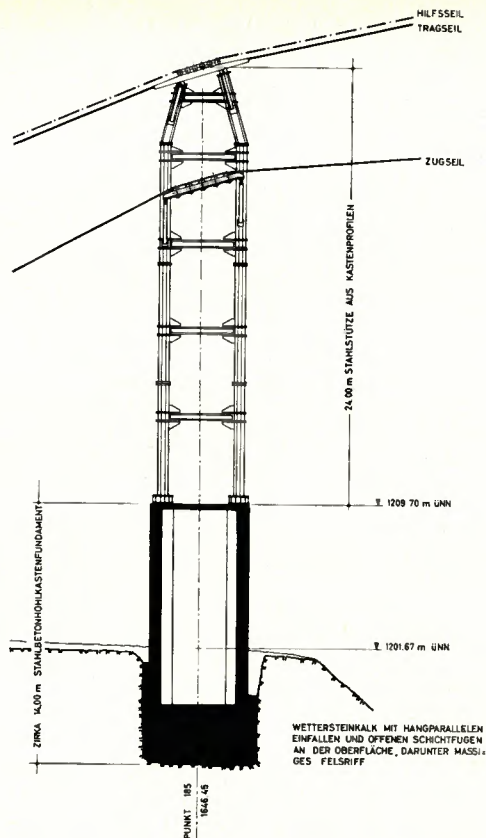
Die Sechsradaufwerke dieser Fahrgastkabinen sind mit je zwei Kuppelapparaten ausge-

rüstet, deren jeder durch ein Tellerfederpaket eine Klemmvorrichtung betätigt, die das Fahrzeug mit dem Zweifachen der erforderlichen Klemmkraft mit dem endlosen Zugseil verbindet. Erstmals bei der Kampenwandseilbahn wird in beiden Stationen nach abgeschlossenem Kuppelvorgang während der

Fahrt durch die Kuppelstrecke eine Prüfung dieses Klemmvorganges nicht nur mechanisch nach dem Formschluß, sondern auch elektrisch nach der Größe der Klemmkraft durchgeführt.

Nachdem der Bedienungsmann die Fahrgastkabinen abgefertigt und verschlossen hat,





Schnitt der Seilbahnstütze 4 in Seilbahnachse

startet er sie durch Knopfdruck. Der mitausgelöste Start- und Prüfvorgang wickelt sich vollautomatisch ab. Erst wenn die eingekuppelte Kabine die in Sekundenschnelle erfolgte Prüfung ohne Beanstandung durchlaufen hat, kann sie die Station zur Fahrt über die Strecke verlassen. Diese Klemmkraftprüfung am laufenden Seil wird an anderer Stelle des vorliegenden Heftes eingehend beschrieben.

Auf der 2480 m langen Fahrstrecke überwindet die Seilbahn einen Höhenunterschied von 841 m. Die beiden vollverschlossenen Tragseile der Kampenwandseilbahn haben 40 mm Durchmesser und eine ermittelte Bruchlast von 170 Tonnen. Sie sind in der Talstation durch eingesicherte Spanngewichte von je 63 Tonnen auf 31 500 kg Grundspannung gebracht und werden auf sechs Stützen in langen, buntmetallgefüllten Seilschuhen von großen Radien getragen, so daß sich eine weiche und angenehme Stützen-Überfahrt ergibt. Zwischen den Stützen überbrücken die Tragseile freie Spannweiten von 600 m und mehr als 1000 m.

Das endlos gespleißte Zugseil von rund 5300 m Länge weist einen Durchmesser von 26 mm in Warrington-Konstruktion auf und hat bei einer Drahtfestigkeit von 220 kg/qmm rund 62000 kg ermittelte Bruchlast. Über die Betriebs-Erfahrungen mit diesem ersten so hochfesten Zugseil an einer Personen-Seilschwebbahn wird in diesem Heft noch gesondert berichtet, ebenso wie über die erstmals bei der Kampenwandseilbahn als Kleinkabinen-Umlaufbahn angewendete Bergungs-Seilbahn.

Innerhalb der Tragseilschleife ist hier nämlich ein Hilfs- oder Bergungsseil verlegt, das während des Normalbetriebs durch ein zusätzliches Spanngewicht aus dem Fahrbereich hochgespannt wird. Dieses Hilfsseil hat 22 Millimeter Durchmesser, 160 kg/qmm Drahtfestigkeit und ist verzinkt. Es besitzt einen eigenen Antrieb sowie eigene Spanneinrichtungen und dient dazu, in dem theoretischen

Fall, daß keiner der beiden Zugseil-Antriebe mehr betriebsfähig wäre und das Zugseil auch sonst nicht mehr bewegt werden könnte, dann mittels eigenem Bergungswagen die Fahrgastkabinen einzeln in die Talstation einzuholen, ohne daß die Fahrgäste aus den Kabinen mit Leitern oder durch Abseilen geborgen werden müssen.

Dem in der Talstation angeordneten Zugseil-Antrieb wurde eine Leistung von 136 kW gegeben. Er erteilt dem Zugseil eine Geschwindigkeit von 3 m/sec. Ein Reserve-Antrieb mit 35 kW Leistung für 0,75 m/sec ermöglicht, bei Ausfall des Hauptantriebs die Strecke leerzufahren. Für Zwecke der Seilrevision kann dieser Antrieb auf 0,3 m/sec zurückgeschaltet werden.

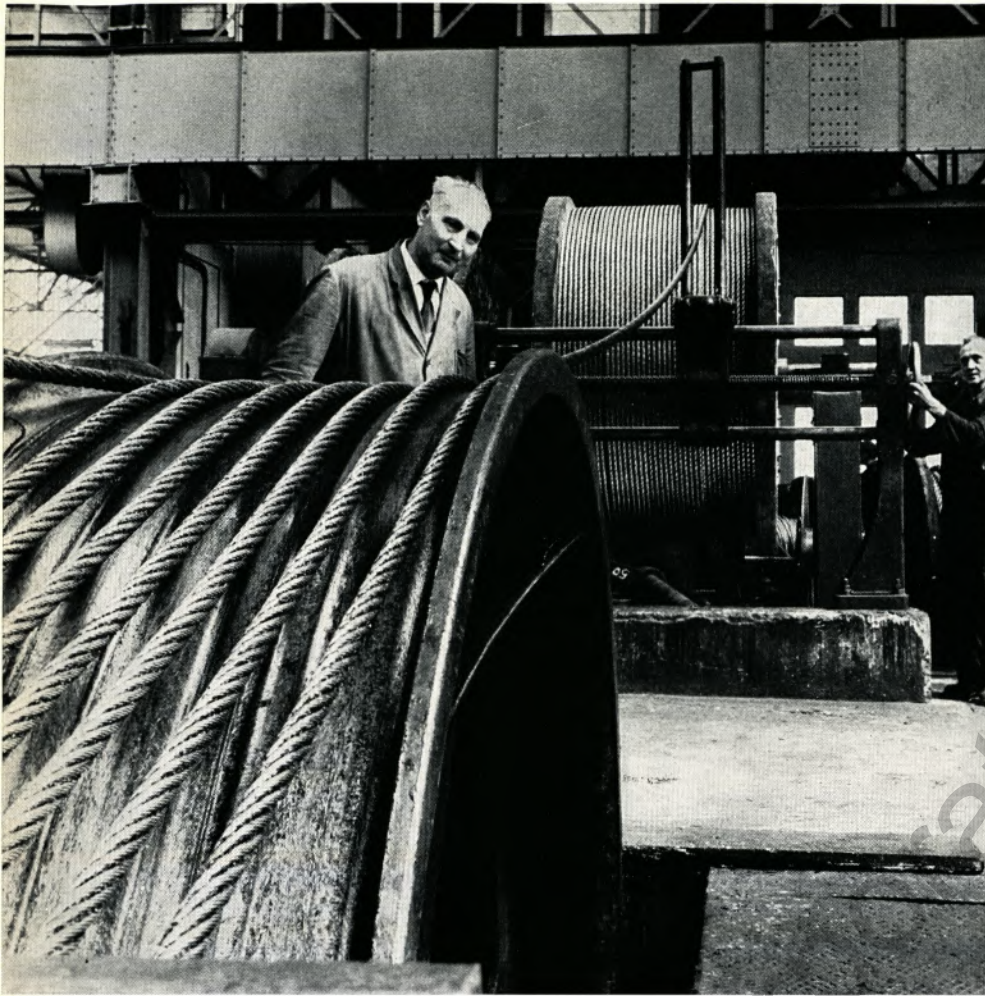
Für Netzausfälle ist ein Diesel-Drehstromaggregat mit 250 PS installiert, das die volle Leistung des Hauptantriebs sicherstellt. Durch Einspeisung über das Hochspannungskabel zur Bergstation kann außerdem noch die Stromversorgung von den beiden Dieselaggregaten der Bergstation mit je 125 PS Leistung erfolgen. Antriebsseitig ist also weitestgehend vorgesorgt, eine Bergung überhaupt zu vermeiden.

In der Talstation befindet sich auf dem Bahnsteig noch der Führerstand für den Fahrmaschinisten, von dem aus der gesamte Seilbahnbetrieb überwacht und abgewickelt wird. An den Einsteigestellen beider Stationen liegen zusätzlich die Schalteinrichtungen für den Start der Fahrzeuge, von denen aus der Bedienungsmann nach Aufleuchten des Abstandssignals die Kabinen startet.

Die Bergstation ist in ihren technischen Einrichtungen der Talstation sehr ähnlich, nur entfallen hier alle Einrichtungen zum Antrieb der Seile und die beweglichen Spanneinrichtungen. Die beiden Tragseile sind dort an einem Poller fest verankert, und auch die Umlenkscheiben für das Zugseil und das Hilfsseil sind in der Stahlkonstruktion ortsfest gelagert. Mit einer Reihe weiterer technischer Einrichtungen, insbesondere im Bereich des Sicherheitsstromkreises zur Überwachung aller Funktionen der elektrischen und mechanischen Anlagenteile, wird bei der Kampenwandseilbahn erstrebt, den Fahrgastbetrieb zuverlässig und sicher zu gestalten. Seit der Eröffnung der Seilbahn am 8. Juni 1957 wurden inzwischen mehr als 1,7 Millionen Menschen sommers wie winters sicher und schadenfrei befördert.



Seilbahnstütze 1 — Hinter der Talstation der Schloßberg mit dem Schloß Hohenaschau



Ein neues Zugseil für eine oberbayrische Bergbahn im Werk Lippstadt der Westfälischen Union

Das hochfeste Zugseil aus Lippstadt

Als im Jahre 1956 Überlegungen angestellt wurden, das eingebaute Zugseil der Kampenwandseilbahn von 180 kg/qmm Festigkeit gegen ein hochfestes mit mehr als 220 kg/qmm auszuwechseln, ergab eine Rundfrage, daß bei europäischen Personen-Seilschwebbahnen für Seile mit so hoher Drahtfestigkeit noch keine Erfahrungen vorlagen. Vielfach wurde diesem „Experiment“ sogar mit Skepsis begegnet, und es wurde manche inzwischen widerlegte Hypothese aufgestellt.

Insbesondere war es dann Professor Dr. Hugo Müller von der Technischen Hochschule Stuttgart, der dem hochfesten Zugseil konsequent das Wort redete. Er formulierte schließlich die Bedingungen, unter denen der hochfest gezogene Draht aussortiert und später verseilt werden durfte.

Die Notwendigkeit, ein so hochfestes Seil zu verwenden, ergab sich bei der Kampenwandseilbahn aus folgendem Grund:

Schon während des Baues der Seilbahn wurden die damals noch stark in der Entwicklung begriffenen Bau- und Betriebsvorschriften der Aufsichtsbehörde in mehreren Punkten einschneidend geändert und gerade in bezug auf Seilsicherheitsfaktoren der zulässige Auslastungsgrad erheblich herabgesetzt. Die Bauform der Kampenwandseilbahn — mit der kombinierten Antriebs- und Spannstation im Tal und dem Weitspannfeld von 1030 m Seilenlänge gleich hinter Stütze 1 — ließ eine Verminderung der Grundspannung des Zugseiles um so viel nicht zu, daß allein daraus ohne Einbuße an Beförderungskapazität die geforderte Seilsicherheit wieder erreicht worden wäre. Man nahm also vorläufig die Kapazitätsminderung in Kauf, obwohl im ersten Betriebssommer oftmals erschreckend lange Wartezeiten für die Fahrgäste entstanden waren, und suchte nach dem Seil mit höherer Bruchlast bei gleichem Metergewicht: Dem hochfesten Zugseil.

Das im Oktober 1957 eingebaute hochfeste Zugseil hatte die gleiche Konstruktion wie das bislang verwendete Seil herkömmlicher Drahtfestigkeit von 180 kg/qmm: 26 mm Durchmesser in Warrington-Machart Gleichschlag, rechtsgängig, blank, 6 x 19 Drähte mit Hanfseele, drallarm und spannungsfrei verseilt.

Gegenüber dem alten Seil mit 180 kg/qmm Drahtfestigkeit konnte aber bei gleichem Gewicht die ermittelte Bruchlast von rund 50 000 kg auf über 62 000 kg gesteigert werden. Genau diese um 12 000 kg höhere Zugkraft des neuen Seiles ermöglichte bei einer noch höher als vorgeschrieben liegenden Seilsicherheit die Steigerung der Beförderungsleistung von etwa 175 Personen je Stunde auf die heutige mit 300 Personen je Stunde und Richtung. Dies bildete somit die entscheidende Grundlage für die spätere wirtschaftliche Entwicklung des ganzen Betriebs.

Nach sieben Betriebsjahren wurde das erste hochfeste Seil gegen ein gleiches Seil mit 220/230 kg/qmm ausgewechselt, bei dessen Herstellung im Werk Lippstadt der Westfälischen Union die inzwischen gewonnenen Erkenntnisse aus der Fertigung und dem Betrieb so erfolgreich verwertet werden konnten, daß weder bei der Montage oder beim Spleißen, noch im Betrieb ein Unterschied zu einem Seil herkömmlicher Drahtfestigkeit aufgefallen wäre. Ein Vergleich aber mit dem zuerst verwendeten Seil von 180 kg/qmm erweist den enormen Vorzug des hochfesten Seiles.

In den sieben Betriebsjahren sind bei 12 200 Betriebsstunden und mehr als 670 000 Kupplervorgängen mit jeweils zwei Klemmapparaten und der anschließenden automatischen Klemmkraftprüfung am laufenden Zugseil auf fast 5 km freier Seillänge keine Drahtbrüche festzustellen gewesen. Lediglich in einem mehrfach gekürzten Spleiß waren an den Stellen der früheren Knoten einzelne Drahtbrüche aufgetreten. Beide Spleiße wurden nach sechs Betriebsjahren mit mehr als 10 000 Laufstunden und 500 000 Kupplungen entfernt und eingehender Labor-Untersuchung unterworfen.

Diese Untersuchung ergab folgendes:

Die rechnerische Bruchlast des neuen Seiles betrug seinerzeit

$278,4 \text{ qmm} \times 220 \text{ kg/qmm} = 61\,250 \text{ kg}$

Die aus den Einzeldrahtproben ermittelte Bruchlast ergab 62 616 kg.

Bruchlast beim Zerreißen des ganzen Stranges: B = 56 000 und 56 500 kg.

Nach sechs Betriebsjahren:

Aus Einzeldrahtproben ermittelt = 56 472 kg

Durch Zerreißprobe ermittelt = 50 400 kg

Die Gegenüberstellung der Werte der Einzeldrahtprüfung ergibt dazu folgendes:

Die Biegezahlen der einzelnen Drähte sind im Durchschnitt herabgesunken auf etwas über 65 v. H. der Werte der neuen Drähte, die Torsionszahlen auf etwa 63,5 v. H. Diese Werte liegen also nach sechs Betriebsjahren rund 31 v. H. bzw. 33 v. H. unter den Sollwerten für neue Drähte.

Die effektive Betriebssicherheit des Seiles ist in den sechs Jahren von ursprünglich über fünffach auf das 4,5fache abgesunken und liegt damit noch gut im Rahmen dessen, was die Aufsichtsbehörde bei der Neufassung der Bau- und Betriebsordnung mit der Anhebung des Sicherheitsfaktors von 4,5- auf 5fach für das neue Zugseil wollte.

Das hochfeste Zugseil hat demnach bei der Kampenwandseilbahn seine Bewährungsprobe durchaus bestanden und seine Wirtschaftlichkeit bewiesen.

Erstmalig Klemmkraftprüfung am laufenden Zugseil

Im ständigen Streben nach höchstmöglicher Sicherheit schrieben die Aufsichtsbehörden in den Bau- und Betriebsvorschriften während des Baues der Kampenwandseilbahn für Klein-kabinen-Umlaufseilbahnen mit lösbaren Klemmen die Prüfung der Kuppelkraft nach abgeschlossnem Kuppelvorgang — also am laufenden Zugseil — vor. Diese Forderung wurde erstmalig von der Kampenwandseilbahn in beiden Stationen in der nachfolgend beschriebenen Weise erfüllt, ohne dabei für die konstruktiven Grundlagen auf vorhergegangene Versuche, Erfahrungen oder bereits erprobte Vorbilder zurückgreifen zu können.

Bei jedem Start einer Kabine werden die vorher im Stillstand besetzten Fahrzeuge nach Einschalten der Startautomatik durch den Bedienungsmann mit einem Einschiebe-Kettenförderer katapultartig beschleunigt und auf die Zugseilgeschwindigkeit gebracht. Der Antrieb dieses Kettenförderers besteht aus einem Drehstrom-Schleifringläufermotor in Sonderbauart und arbeitet über ein nachgeschaltetes Winkelgetriebe mit einer Eldrobremse auf den Kettenbetrieb.

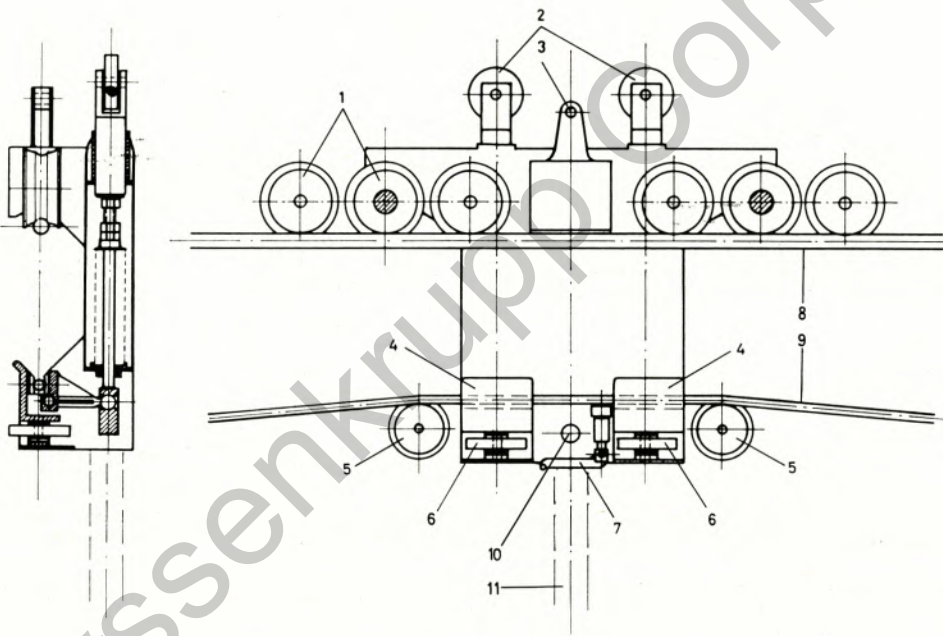
Um den Antriebsmotor mit einer erträglichen Beschleunigung anlaufen zu lassen, sind ins-

Kuppelstrecke zieht. In diesem Augenblick wird der Antriebsmotor des Kettenförderers durch Schalter an der Kettenlaufbahn auf „Bremsen“ umgeschaltet und läuft als Generator. Dieser versucht nun, das vom Zugseil über die geschlossenen Klemmen geschleppte Fahrzeug zurückzuhalten.

Zur Erzielung eines hohen und möglichst genau eingehaltenen Bremsmoments wird dem Generator ein Gleichstrom-Gegenfeld aufgedrückt. Durch die Auslegung dieser sogenannten Gleichstrombremsung ist die Größe des Bremsmoments und damit die der Schlepp-

Millisekunden genau funktionieren müssen, um einen störungsfreien Ablauf des Startvorgangs zu gewährleisten. Damit die Garantie gegeben ist, daß jedes überprüfte Fahrzeug die erforderliche Klemmkraft auch mit der nötigen Sicherheit aufweist, wird zur automatischen Kontrolle der Mindestschleppkraft der Strom der Antriebsmaschine während ihres generatorischen Zustandes über einen präzise eingestellten Stromwächter mit seinem Sollwert verglichen und gleichzeitig über ein Ampèremeter angezeigt.

Der Durchlauf durch die Klemmkraftprüfstrecke dauert etwa 2 Sekunden; innerhalb dieser Prüfstrecke liegt nochmals eine von Schaltern begrenzte Kontrollstrecke von etwa 1,5 Sekunden. Erreicht nun während des Durchlaufens der Prüfstrecke der generatorisch erzeugte Strom nicht oder nicht ganz die erforderliche Größe, so unterbricht ein Kontakt in der Kontrollstrecke den Sicherheitsstromkreis der Hauptantriebsanlage und schaltet selbsttätig



Das Sechsrad-Laufwerk der Kampenwandseilbahn

- 1 Laufwerksrollen des 6-Rad-Laufwerkes
- 2 Kupplungsdruckrollen des Feder-Klemmapparates
- 3 Mitnehmerzapfen
- 4 Klemmbacken
- 5 Zugseilführungsrollen
- 6 Abstützrollen
- 7 Prüfhebel
- 8 Tragsseil, in den Stationen Laufschiene
- 9 Zugseil
- 10 Gehängezapfen
- 11 Gehängearm

gesamt fünf Widerstandsstufen vorgeschaltet, die von Zeitrelais über Schütze gesteuert werden. Der Antrieb des Kettenförderers und der Antrieb der Seilbahn wurden weitgehend über Hilfskontakte voneinander abhängig gemacht. Nachdem der Kettenförderer mit der Kabine die Zugseilgeschwindigkeit erreicht hat, erfolgt nach kurzem Parallellauf der Kuppelvorgang, bei dem das Zugseil von den zwei voneinander unabhängigen Federklemmapparaten erfaßt wird und nunmehr das Laufwerk mit der Fahrgastkabine weiter durch die

kraft der Förderkette genau bestimmbar: Sie entspricht gemäß der Vorschrift der Betriebsordnung Seil 130 v. H. des größten auf der gesamten Seilbahnstrecke auftretenden Hangabtriebs.

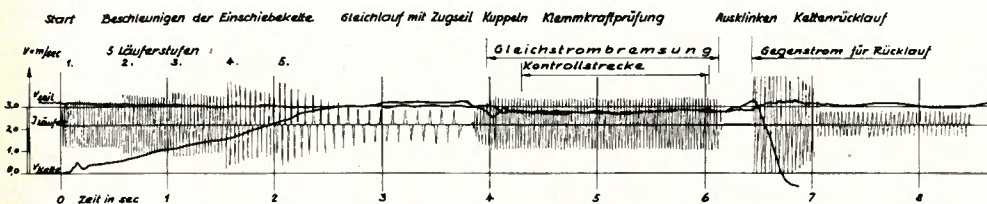
Der ganze Kuppelvorgang einschließlich der Klemmkraftprüfung und des Kettenförderer-Rücklaufs in seine Ausgangsstellung dauert vom Start an etwa 12 Sekunden. Während dieser Zeitspanne werden bei jedem Start insgesamt rund 400 Schaltkontakte betätigt, die in präziser Reihenfolge und auf wenige

die Seilbahn und die Einschiebekettenförderanlage ab.

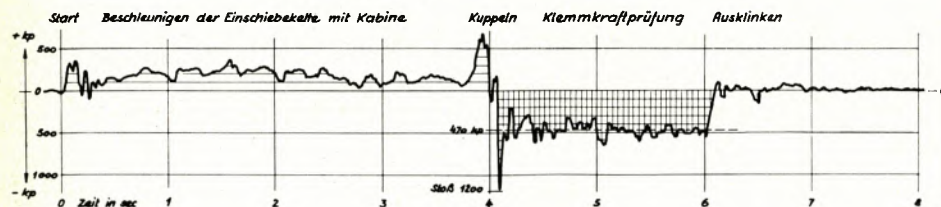
Eine weitere wichtige Sicherung ist außer den Blendenschaltern in der Ausfahrtstrecke für die richtige Seillage im Klemmengrund ein leicht beweglich gelagerter Prüfhebel an jedem Laufwerk selbst. Dieser tastet zwischen den Klemmbacken das Zugseil von unten her ab und liegt während der Klemmkraftprüfung bereits fest am Zugseil an. Sollte nun während der Klemmkraftprüfung das Zugseil in den Klemmen nur um wenige Zentimeter rutschen

Messungen über die Klemmkraftprüfung während der Fahrt Bergstation

Vierfachschräber-Messung der Geschwindigkeiten und des Läuferstromes



Dehnungsstreifen-Messung der Kraft am Mitnehmer der Kabine



— etwa infolge Vereisung oder aber dadurch, daß die vorhandene Klemmkraft gerade an der Grenze der Prüfkraft wäre —, dann würde der leicht bewegliche Prüfhebel von dem relativ zum Laufwerk bewegten Zugseil mitgenommen und nach unten ausgeschwenkt. Ein Kontrollbügel schaltet dann einen der an der jeweiligen Stations-Ausfahrt liegenden Blendenschalter ab, und die Bahn bleibt ebenfalls stehen. Es ist somit nach menschlichem Ermessen ausgeschlossen, daß ein schlecht gekuppeltes Fahrzeug oder ein Fahrzeug mit nicht genügender Klemmkraft überhaupt die Station verläßt.

Die Größenordnung der Klemmkraftprüfung richtet sich nach dem Fahrzeuggewicht und der maximalen Neigung der Bahn. Das Gewicht der kompletten Fahrzeuge der Kampenwandseilbahn beträgt leer 530 kg, besetzt rund 850 kg. Daraus errechnet sich ein maximaler Hangabtrieb von 460 kg.

Das bedeutet, daß bei jeder Klemmkraftprüfung am laufenden Zugseil jedesmal eine Kraft von mindestens $460 \times 1,3 = 600$ kg entgegen der Laufrichtung angelegt werden muß. Ein Teil dieser äußeren Kraft wird durch das Beharrungsvermögen des umlaufenden Zugseiles, vor allem bei vollbesetzter Bahn, aufgenommen, so daß im Geschwindigkeitsablauf des Zugseils bei voller Bahn fast keine Differenzen spürbar werden.

Beim leer umlaufenden Zugseil, hauptsächlich beim Besetzen der Strecke, macht die von außen angelegte Kraft jedoch einen wesentlich höheren Anteil aus, und das von der Klemmkraftprüfung her gebremste Zugseil erhält einen Schwingungsimpuls. Hierbei werden besonders die beiden langen Spann-

felder von 1030 m Seillänge kurz hinter dem Hauptantrieb und 600 m im oberen Bereich bemerkbar; auch die Kombination von Hauptantrieb und Spannvorrichtung macht das System schwingungsempfindlicher.

Es bedurfte daher am Anfang bei den Fahrversuchen vor Inbetriebnahme der Bahn langwieriger und genauer Untersuchungen über

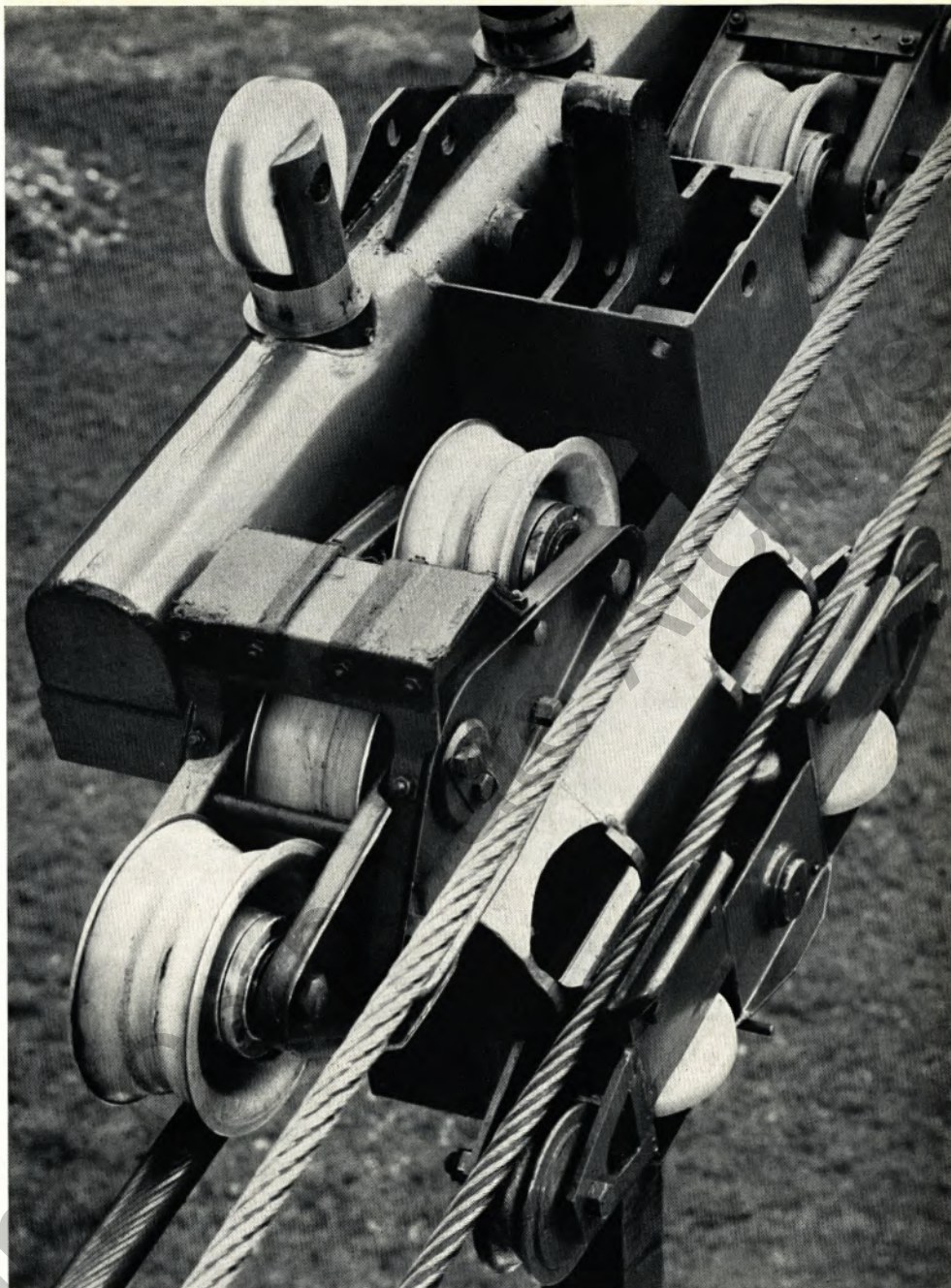
die Schwingungsvorgänge als Folge der Klemmkraftprüfung. Insbesondere in der Bergstation, wo das Zugseil über eine einfache Umlenkscheibe geführt wird, hatte die Klemmkraftprüfung sofort eine periodische Geschwindigkeitsänderung von 50 v. H. bis 150 v. H. zur Folge. Damit erschwerte sich der automatische Einkuppelvorgang außerordentlich, da er ja nach Beschleunigen des Fahrzeuges den Gleichlauf mit dem Zugseil verlangte und außerdem das Drehmoment bei der Gleichstrombremsung drehzahlabhängig ist.

Nach ausgedehnten Messungen mit Vierfachschräbern gelang es dann, die Klemmkraftprüfung den Verhältnissen der Bahn, insbesondere dem Schwingungsverhalten des Seilsystems, anzupassen. Nachdem die Zugseilgeschwindigkeit mit einem zusätzlichen Tachodynamo gemessen und in einem Relaisystem Sollwert und Istwert so miteinander verglichen wurden, daß eine Anzeigevorrichtung den jeweils richtigen Startmoment melden konnte, haben die unangenehmen Rückwirkungen der Klemmkraftprüfung am laufenden Seil stark an Bedeutung verloren. Durch aufmerksames Beobachten der Seilgeschwindigkeiten in der Bergstation konnten sie sogar fast restlos beseitigt werden. Der aufmerksame Fahrgast spürt heute im Betrieb der Bahn das Einkuppeln und die Klemmkraftprüfung der nachfolgenden Kabinen nurmehr als leisen Ruck beim Fahren, wie etwa beim Schalten im Kraftfahrzeug. Die meisten Fahrgäste sind allerdings von der landschaftlichen Schönheit während der Fahrt so beeindruckt, daß sie von den Dingen, die um ihrer Sicherheit willen um sie herum vorgehen, nichts bemerken.



Die Tragselle der Kampenwandbahn werden zur regelmäßig in bestimmten Zeitabständen durchzuführenden visuellen Untersuchung mit einem eigens dafür konstruierten Revisionsitz auf der ganzen Strecke mit einer Geschwindigkeit von 0,3 m/sec abgefahren.

Als erste mit Laufwerk- rollen aus Kunststoff



Die Kampenwandseilbahn war vor nun mehr als fünf Jahren eine der ersten Personen-Seil-schwebebahnen im Bundesgebiet, die mit Laufwerksrollen aus Kunststoff Betriebsversuche anstellte. Etwa ein Jahr später wendete sie als erste Seilbahn ausschließlich Polyamid-Laufwerksrollen an.

Veranlaßt durch die erforderliche Schonung der Tragseile bei den auftretenden Rollen-drücken von teilweise mehr als 750 kg/Rolle und die starke Geräuschbelästigung durch die vorher angewendeten Aluminiumrollen mit ihrer glockenartigen Resonanz, begann die Kampenwandseilbahn schon 1957 nach einem anderen Rollenmaterial zu suchen. Im Forschungsinstitut für Fördertechnik der Technischen Hochschule Stuttgart wurden unter der Leitung von Professor Dr. H. Müller lange Zeit vergleichende Dauerversuche auf einer eigens für diese Zwecke konstruierten Maschine gefahren, um die verschiedenen Werkstoffe auf ihre grundsätzliche Eignung zu untersuchen.

Alle bis dahin gebräuchlichen Rollen- und Futterwerkstoffe mußten aus den verschiedensten Gründen wegen der hohen Rollenlasten ausgeschieden werden. Da spielten die Walk-erwärmung eine Rolle, der zu hohe Fahr-widerstand oder die Fließverformung bei ruhender Last und dergleichen mehr. Erst nach langen Labor-Experimenten zeigten dann die verschiedenen Typen von Polyamiden erfolg-versprechende Ergebnisse. In den vergleichenden Testreihen erzielten sie erstmals Lebens-dauerwerte unter extrem hohen Dauerlasten und teilweise Umfangsgeschwindigkeiten von mehr als 10 m/sec, die ein Vielfaches der bisher gebräuchlichen Werkstoffe betrugen.

Die im Jahre 1959 von der Kampenwandbahn begonnenen Betriebsversuche beschränkten sich demzufolge auf diese Werkstoffgruppe in verschiedenen Anwendungsformen. Obwohl zunächst die Verwendung dieses Materials unvorhergesehene Schwierigkeiten bereitete, gewann die Kampenwandbahn im Laufe eines Jahres aus sorgfältig kontrollierten Testreihen

hinreichende Erfahrung, um im Anschluß daran die ganze Seilbahn-Anlage mit rund dreihun-dert Laufwerksrollen voll auf polyamidgefüt-terte Laufwerksrollen umzustellen.

Zunächst allerdings hatten mehr Gründe gegen die Anwendung des neuen und noch wenig bekannten Materials gesprochen als dafür. So lagen zum Beispiel keine Erfahrun-gen vor über das Temperaturverhalten des neuen Werkstoffes, insbesondere über Kalt-versprödung bei den im Winterbetrieb zu erwartenden niedrigen Temperaturen, über Alterungsverhalten, Einfluß von Licht, Bewe-terung und Ultraviolett-Strahlung sowie über den Grad der natürlichen Wasser-Aufnahme und deren Folgen.

Auch waren in der Praxis die Material-Eigen-schaften oftmals wesentlich andere, als in den Sortenblättern angegeben. Die Ringe aus extrudierten Polyamidrohren hatten von der Herstellung her noch innere Spannungen, die zu Radialrissen führten. Sie ließen sich nicht in gleicher Weise einbauen wie etwa Gummi-

ringe oder andere Kunststoffe, die Passungstoleranzen waren andere und so vieles mehr. Thermoplastisch aufgebraute Polyamid-Einlagen waren am Anfang noch relativ weich und inhomogen, die Gefügestruktur war vom Spritzen her unregelmäßig. Angüsse in der Laufrille wirkten sich ebenso ungünstig aus wie etwaige Querschnitts-Unterschiede, durch die ein Verdrehen der Fütterung auf dem Grundkörper verhindert werden sollte.

Trotz allem aber zeitigten die vor mehr als vier Jahren eingebauten Polyamid-Laufwerksrollen ein außerordentlich zufriedenstellendes Ergebnis, das die anfänglichen Erwartungen bei weitem übertraf. Die Polyamidrollen haben in verschiedenen Konstruktionstypen mittlerweile im Durchschnitt mehr als 35 000 km je Rolle gelaufen und zeigen weit weniger Verschleiß, als vordem die Aluminiumrollen nach weit geringerer Betriebsleistung aufgewiesen hatten. Entscheidend für die Bewährung der Polyamidrollen war vor allem der Erfolg für die Tragseile. Genau mit dem Zeitpunkt, in dem die harten Metallrollen durch die polyamid-gefüllten Laufrollen ersetzt worden sind, ging der Tragseil-Verschleiß sprunghaft zurück; erst nach zwei vollen, frequenzstarken Betriebsjahren waren wieder erste, geringfügige Verschleiß-Erscheinungen feststellbar.

Entgegen den Erwartungen ist auch die Antriebsleistung der Seilbahn-Anlage nicht angestiegen, obwohl doch der Elastizitätsmodul des Polyamids wesentlich niedriger als der des Aluminiums ist. Sie ist sogar geringfügig abgesunken, was aber mit einer Änderung der Tragseil-Schmierung zusammenhängen dürfte.

Die Tragseile waren vordem mit bituminösen Schmiermitteln behandelt worden, die mit Lösungsmitteln verdünnt aufgetragen wurden und nach deren Verdunsten einen zähen Schutzfilm ergaben, der auch bei langen Nachschmierfristen extremer Bewitterung der Seile standhielt. Diese Bitumen-Rückstände aber hatten an dem neuen Rollenwerkstoff eine ungeahnte Haftfestigkeit und klebten so hart und fest in den Laufrillen, daß die Rollen nach wenigen Betriebstagen unrund liefen und die Antriebsleistung um mehr als 15 v. H. anstieg.

In der Folge mußten also nicht nur die Rollen sorgfältig gereinigt werden, sondern auch die beiden Tragseile auf etwa 5 km Länge abgespachtelt und gewaschen werden. Anschließend wurden sie mit einem zähflüssigen Haftöl geschmiert. Später ergab die Erfahrung als zweckmäßiger: ein dünnflüssiges Korrosionsschutzöl.

Die Polyamid-Laufwerksrollen verlangen einen guten, ständig wirksamen Schmierfilm auf der Lauffläche des Tragseiles und den Schienen in den Stationen. Dabei aber bleibt die Lauffläche der Rollen durch Jahre hindurch blank und verschleißfrei; wohingegen sich auf trockenem Seil oft schon nach Tagen eine schuppenförmige Aufrauung in der Laufrille ergibt, die sofort Laufgeräusche und erhöhten Rollwiderstand zur Folge hat.

Die betrieblichen Besonderheiten der Laufwerke der Kampenwandseilbahn führten zu verschiedenen Konstruktionsformen der Laufwerksrollen. In Einsatz gebracht wurden sowohl aufgespritzte Polyamid-Fütterungen als auch aufgespannte Ringe aus Ultramid-Blockpolymerisat und zuletzt Rollen, die nur aus diesem Blockpolymerisat ohne metallenen Kern bestanden.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß dieser neue und für Seilbahn-Laufrollen ausgezeichnete Werkstoff in der Paarung mit vollverschlossenen Tragseilen und bei hochgespannten Betriebsbedingungen sich außerordentlich bewährt hat. Die Kampenwandseilbahn darf mit Stolz darauf hinweisen, auch auf diesem Weg in technisches Neuland mit Erfolg vorangegangen zu sein.

Im Notfall eigener Abschleppdienst



Personen-Seilbahnen unterliegen als Beförderungsmittel des öffentlichen Verkehrs ganz besonders strengen behördlichen Vorschriften und Überprüfungen. Dabei ist genau festgelegt, was zum Beispiel dauernd überwacht und geprüft werden muß, wie etwa durch den Sicherheitsstromkreis, und welche Anlagenteile oder Funktionen in bestimmten Perioden zu überprüfen sind. Über alle Prüfungen und deren Ergebnis ist genau Protokoll zu führen und in regelmäßigen Abständen der Aufsichtsbehörde zu berichten. Diese macht darüber hinaus noch unangekündigte Stichproben und läßt die Seilbahn-Anlagen durch den Technischen Überwachungsverein oder andere beauftragte Fachleute sorgfältig überwachen.

Zu den regelmäßigen Prüfungen gehört nicht nur die Prüfung der Seile, der Fahrzeuge, aller Antriebs-Einrichtungen und weiterer Betriebsanlagen, sondern natürlich auch die Überwachung sämtlicher Bergungs-Vorkehrungen für den äußersten Notfall. Halbjährlich ist dazu eine Bergungsübung durchzuführen. Was versteht man unter einer solchen Übung? Sie wäre etwa vergleichbar mit einer Übung auf einem Passagierschiff, bei der die Besat-

Rechte Seite

Rechts: Der Bergungswagen hat die — nach der Annahme für diese Übung — etwa 100 m über dem Boden bergwärts nach Stütze 1 stehengebliebene Kabine erreicht.

Links: Die Kabine wird mit Spezialklemmen an das sogenannte Hilfssseil montiert.

Linke Seite

Am Bergungswagen angesellt, klettern zwei Mann über das Kabinendach zum Laufwerk.

zung das Wassern eines Rettungsbootes übt; ohne daß deshalb ein Passagier daran denkt, den Ozean im Rettungsboot zu überqueren. Ebenso dient die Bergungsübung bei Personen-Seilbahnen auch nur dem Zweck, in jenem kaum denkbaren Fall, in dem alle Antriebs-Einrichtungen und alle Reserve- und Ersatzaggregate total und für längere Zeit ausfallen und dadurch die Bahn völlig bewegungsunfähig würde, auch dann noch die auf der Strecke befindlichen Fahrgäste sicher in die Stationen zu holen.

tung von Fahrgästen aus den Kabinen nicht, da ja auf der Strecke mehrere Kabinen hängen und der Hilfswagen über diese nicht hinwegspringen kann; er würde nur die zunächststehende Kabine am Seil erreichen. Hier hilft man sich meist mit Abseilgeräten, die von den nächstgelegenen Stützen aus über die Seile an die Kabinen herangebracht werden und mit denen in Spezialgurten dann die Fahrgäste zum Boden hinabgelassen werden.

Bei größeren Bodenabständen ist eine Bergung durch Abseilen oder mit Hilfe von Lei-

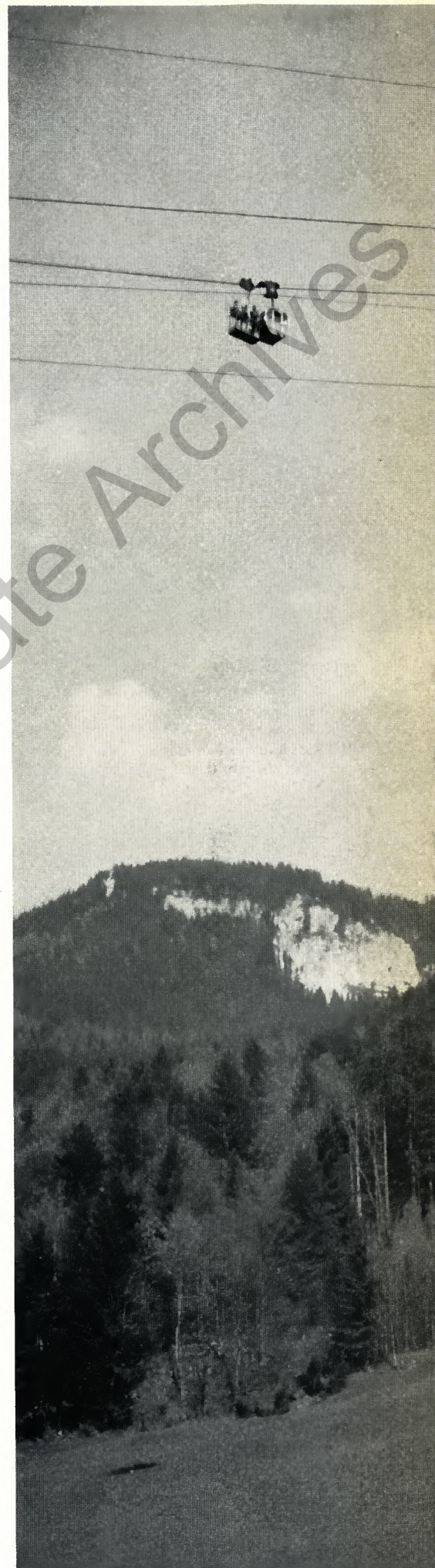


Großkabinen-Seilbahnen besitzen dafür ein eigenes Hilfsseil mit Antrieb und einen Hilfswagen, der an die Personenkabine herangefahren und an ihr mit Seilen festgezurt wird. Die zu bergenden Fahrgäste steigen dann in kleineren Gruppen von der großen Fahrgastkabine in den kleineren Hilfswagen um und werden zur Talstation gebracht. Diese Pendelfahrten werden so lange wiederholt, bis alle Fahrgäste geborgen sind.

Für Kleinkabinen-Seilbahnen wie die Kampenwandseilbahn eignet sich diese Form der Ret-

tern aber nur schwer zu bewerkstelligen. Oft bereitet dazu das Berggelände weitere große Schwierigkeiten. Bei der Kampenwandseilbahn ist deshalb bereits beim Bau der Anlage für einen solchen Extremfall der Störung in besonderer Weise vorgesorgt worden.

Zunächst wurde schon eine Bewegungsunfähigkeit des Zugseiles praktisch so gut wie ausgeschlossen. Neben dem elektrischen Hauptantriebsaggregat ist ein zweites elektrisches Antriebsaggregat eingebaut. Es kann gleichsam mit einem Hebeldruck in Aktion gebracht



werden. Sollte der Strom ausbleiben, dann steht ein in der Talstation eingebautes Dieselaggregat als unabhängige Stromquelle zur Verfügung. Selbst wenn auch dieses versagen sollte, kann die Bahnanlage noch von zwei weiteren unabhängigen Diesel-Notstromaggregaten in der Bergstation mit Strom versorgt werden. Die ganze Antriebs-Anlage und die Notstrom-Versorgungseinrichtungen werden weitgehend elektronisch überwacht und automatisch gesteuert.

Darüber hinaus ist als Besonderheit für Klein-kabinen-Seilbahnen bei der Kampenwandbahn auf der ganzen Strecke ein Hilfsseil gespannt, das im Normalbetrieb hoch über dem armdicken Tragseil und über dem Zugseil hängt. Dieses Hilfsseil hat eine eigene Spannvorrichtung und einen eigenen Antrieb. Mit der Spannvorrichtung kann es zu einer Bergung heruntergelassen werden. Dann wird — ähnlich wie für Großkabinenbahnen vorstehend beschrieben — ein Hilfswagen mit dem Hilfsseil bis an die nächste Fahrgastkabine herangefahren. Zum Unterschied aber von der Großkabinen-Seilbahn werden hier die Fahrgäste nicht umgeladen, sondern bleiben ungestört in ihrer Kabine sitzen und werden mitsamt der Kabine in die Talstation eingeholt.

Mit Hilfe dieses „eigenen Abschleppdienstes“ kann selbst dem ohnehin unwahrscheinlichsten Extremfall der völligen Bewegungsunfähigkeit des Zugseiles wirkungsvoll begegnet werden. Die letzte Bergungsübung im Mai bewies das wieder einmal:

Eine mit drei Personen besetzte Fahrgastkabine blieb auf der Fahrt zur Bergstation weit hinter der ersten Stütze — dort, wo der Bodenabstand schon fast hundert Meter beträgt — plötzlich stehen. Der Antrieb des Zugseiles „versagte“ den Dienst, und alle Reserven hatten ebenfalls „Störung“.

Schon kurze Zeit nach dieser „Alarmmeldung“ wurde in der Talstation der Bergungswagen eingehängt. Die mit Werkzeugen und Sicherheitsgurten ausgerüstete Mannschaft fuhr mit diesem Wagen auf dem Tragseil zur „stekengebliebenen“ Gondel. Der vom Hilfsseil gezogene Bergungswagen fuhr zentimetergenau bis an die Fahrgastkabine heran. Durch Fangseile gesichert, kletterten nun zwei Mann vom Bergungswagen auf das Dach der Fahrgastkabine und zum Laufwerk. In schwindelnder Höhe klemmten sie mit einer Spezialklemme die Fahrgastkabine an das Hilfsseil und lösten mit einer schweren Schraubspindel die federgepreßten Zugseilklemmen des Laufwerkes. Noch ein paar Handgriffe, und sie stiegen mit ihren Werkzeugen wieder zurück in den Hilfswagen.

Diese Arbeiten müssen sicher und zuverlässig, aber auch rasch gemacht werden. Sie müssen so exakt eingeübt sein, daß sie bei jedem Wetter und sogar nachts ausgeführt werden können.

Die drei Passagiere in der Gondel wurden nicht gestört und fuhren nun im Geleitzug gleichzeitig mit dem Hilfswagen zu Tal, ohne ihren bequemen Sitzplatz verlassen zu haben. Etwa dreißig Minuten nach Eintritt der „Totalstörung“ waren sie wieder wohlbehalten in der Talstation. Im Ernstfall würde auf diese Weise Gondel für Gondel eingeholt werden.

Wesentlich erleichtert wurde die ganze Aktion durch kleine, tragbare Sprechfunkgeräte, mit deren Hilfe die Männer im Bergungswagen ständig mit der Talstation in Sprechverbindung standen. Auf diese Weise konnten sie auch mit dem Hilfsseil zentimetergenau an die richtige Stelle herangefahren werden.

Die Geschichte der Bergbahnen

Von der Zahnradbahn zur Drahtseilbahn

Seilbahnen einfacher Bauart waren in Indien, Japan und China schon seit Jahrtausenden bekannt. Auch in Peru hängelten sich Menschen in einer Tragschlinge oder einem Korb sitzend wie Affen über die Abgründe. In den Alpen bediente man sich der „Seilriesen“ vor allem als Transportmittel für Holz und Heu. Als es darum ging, Menschen zu ihrem Vergnügen auf die Höhen zu befördern, tauchten neue technische Probleme auf, denen sich die Ingenieure nun mit Eifer widmeten.

Da sie gerade dabei waren, die Erde mit einem Netz von Eisenbahnen zu überziehen, dachten sie zunächst daran, die Schienenwege auch auf die Berge zu führen. Das Problem, wie man Steigungen überwindet, mit denen die Reibungsbahn nicht mehr fertig wird, löste man mit Hilfe von Zahnstangen. 1847 wurde eine Zahnradstrecke in Amerika gebaut, 1866 die Zahnradbahn auf den Mount Washington bei Philadelphia, die erste Bergbahn der Welt.

Als man auf den Rigi dampfte

1863 ließ der Schweizer Ingenieur Riggenbach sein Zahnrad-System patentieren, mit dem dann die erste europäische Bergbahn von Vitznau am Vierwaldstätter See auf den Rigi fuhr. Es wird berichtet, daß auf der Probefahrt im Frühjahr 1871 der Schornstein der Dampflokomotive einen blühenden Birnbaum streifte und ein Blütenregen sich als „sinniges Zeichen der Bewährung“ über Maschine und Wagen ergoß.

In der Tat: Der Bau war nicht nur in technischer Hinsicht ein Erfolg. Der Fremdenverkehr nahm alsbald sprunghaft zu.

Vier Jahre später wurde die Arth-Rigi-Bahn eröffnet, die in beiden Richtungen nicht schneller fuhr, als man auch zu Fuß gehen konnte, was jedoch der Benutzung keinen Abbruch tat. Ähnlich verhielt es sich mit der Pilatusbahn (1889), die dank einer besonders konstruierten Zahnstange Steigungen bis zu 48 Prozent überwand und damit noch heute die steilste Zahnradbahn der Welt ist. Ihr Dampf-Zahnrad-Triebwagen brauchte für die 4,3 Kilometer lange Strecke 70 bis 80 Minuten, die 1937 elektrifizierte Bahn nur noch eine halbe Stunde.

Seit 1883 auch in Deutschland

1883 hatte auch Deutschland seine erste Zahnradbahn; sie fuhr von Königswinter auf den Drachenfels. Zwei Jahre später wurde mit der Harzbahn von Blankenburg nach Tanne zum erstenmal eine Bahn mit gemischtem Zahnrad- und Reibungsbetrieb eröffnet, die — ebenso wie die Höllentalbahn im Schwarzwald — beispielgebend für den Bau zahlreicher ähnlicher Bahnen in Europa war.

Im Jahre 1890 wurde Zermatt durch die Schmalspurbahn von Visp an die Jura-Simplon-Strecke angeschlossen. Von Zermatt aus führte damals ein Reitweg auf den Gornegrat. Für die Benutzung eines Pferdes mußte man 15 Franken zahlen, rund 3 Franken mehr, als die Fahrt mit der Gornegratbahn kostete, die am 20. August 1898 „festlich, aber ohne viel Worte“ eröffnet worden war.

„Statt in kleinen Gruppen sah man die Reisenden nun in Haufen auf dem Gornegrat anlangen“, meldeten die Zeitungen. Der Andrang war „enorm“. Er ist es bis heute geblieben; die Gornegratbahn dürfte die meistbenutzte Bergbahn der Welt sein. Pläne, auch auf das Matterhorn eine Bahn zu bauen, scheiterten immer wieder am Protest der Naturfreunde und Bergsteiger; die Widerstände gegen Bergbahnprojekte sind so alt wie diese selbst.

Begeistert trat der Braunschweiger Professor Carl Coppe in einer 1896 erschienenen Schrift für das Projekt einer Bahn auf die 4158 m hohe Jungfrau ein. Er forderte die „Elegiker“, die eine Entweihung der Natur befürchteten, auf: „Kommt nur mit, eine Jungfrauabahn ist des Einsetzens der besten Kräfte wert und würdig!“

Allen Freunden aber rief er zu: „Ein Wiedersehen auf der Jungfrau!“

Dazu kam es dann allerdings nicht mehr, es sei denn, die Begeisterung des Professors wäre nach sechzehnjähriger Bauzeit noch so groß gewesen, daß er zu Fuß vom Joch (3454 m) zum Gipfel weitergestiegen wäre. Mit sieben Jahren Bauzeit hatte man nämlich gerechnet und mehr als doppelt so lange gebraucht, so daß an eine Weiterführung zum Gipfel nicht mehr zu denken war.

Diesen Plan griff die Direktion der Jungfrauabahn erst in jüngster Zeit wieder auf, da es, wie man meint, einer neuen „touristischen Sensation“ bedürfe, um den nach fünfzigjährigem Betrieb abgestumpften Reiz der Bahn wieder zu beleben. Als Gipfelstation der geplanten Verlängerung ist in 4040 Meter Höhe eine Art gläserne Druckluftkabine vorgesehen, damit die Gäste nicht von Höhenbeschwerden heimgesucht werden.

Vorerst muß sich die Direktion allerdings noch mit den Beschwerden der Alpenvereine und des Heimatschutzes auseinandersetzen. Würde der Plan ausgeführt, wäre die Jungfrauabahn zwar die höchste Bergbahn Europas, aber noch nicht der Welt: Die ist die 1891 gebaute Bahn auf den Pikes Peak in Colorado mit 4260 Metern.

Die Berge wie einen Schweizer Käse mit Tunnel zu durchlöchern, war mit dem Anbruch des 20. Jahrhunderts nichts Neues mehr. Auch der biedere Wendelstein mußte es sich zwi-

schen 1910 und 1912 gefallen lassen, auf seiner Nordostflanke von sechs Tunnel durchbohrt zu werden. Dafür wurde ihm der Ruhm zuteil, die erste deutsche Alpenbergbahn zu tragen. Sie kostete 2 Millionen Goldmark.

Nach dem ersten Weltkrieg dauerte es bis zum Jahre 1926, ehe der Bergbahnbau wieder in Schwung kam. Mit der 18,6 km langen bayrischen Zugspitzbahn, deren technisches Glanzstück der 4 km lange Kehrtunnel ist, erreichte sie zugleich einen Höhepunkt und auch einen gewissen Abschluß, denn die „Gründerzeit“ der Zahnradbahnen neigte sich nun ihrem Ende entgegen. Die meisten tun auch heute noch, elektrifiziert, brav ihren Dienst; ein Hauch von Romantik umgibt sie bereits. Die letzte Zahnrad-Dampflokomotive der Schweiz fuhr noch 1959 auf der Strecke Brienz—Rothorn und in Deutschland bis zum 14. September 1958 am Drachenfels. An jenem Tag entlegte sie, was zu einer Katastrophe führte. „Die Pietät der Romantik“ sei zu weit gegangen, schrieben die Zeitungen damals. Die alte Lokomotive hätte schon längst ins Eisenbahnmuseum gehört.

Gipfelstürmer am Drahtseil

Heute werden aus wirtschaftlichen und technischen Gründen nur noch Seilbahnen auf die Berge gebaut. Es dauerte jedoch verhältnismäßig lange, bis man dem Drahtseil die kostbare Last der Menschenbeförderung anvertraute. Anfangs verstand man unter „Seilbahnen“ Standseilbahnen, Schienenfahrzeuge also, die an den Enden eines um eine Umlenkrolle in der Bergstation laufenden Seiles hin- und herfahren. Die erste Bahn dieser Art wurde 1862 bei Lyon ausprobiert, 1877 pendelte die erste Schweizer Standseilbahn am Genfer See zwischen Lausanne und Ouchy hin und her, die „Ficelle“, wie sie zärtlich genannt wurde.

Weitere Standseilbahnen folgten danach rasch aufeinander, darunter so bekannte und noch heute verwendete wie die Bürgenstockbahn, die Bahnen zum Monte Salvatore und zum Stanserhorn, die Schatzalpbahn in Davos, die Muotfas-Muragl-Bahn bei Pontresina und die Hungerburgbahn in Innsbruck. Ein Teil der ersten Standseilbahnen wurde noch mit Wasserlasten betrieben, so die „Ficelle“, die Beatenbergbahn, die Hohensalzburgbahn und auch die Heidelberger Bergbahn zur Molkenkur (um 1890).

Der Hauptvorteil dieser „Seilbahnen“ war, daß sie mit Hilfe von Zugseil und Zahnstange Steigungen bis zu 60 Prozent und mehr überwinden konnten. Die Vigljbahn in Lana bei Meran — heute Seilschwebbahn — galt mit 70 Prozent Maximalsteigung lange Zeit als „steilste Bergbahn Europas“, wurde jedoch von der 1933 eröffneten Standseilbahn Stoos-Schwyz um 8 Prozent übertroffen.

Zu dieser Zeit entstand in Graubünden noch die wohl bedeutendste Standseilbahn der Schweiz, die Parsennbahn. Sie mußte immer wieder umgebaut und verbessert werden, um den Andrang bewältigen zu können. Heute vermag sie bis zu tausend Personen stündlich auf die Ideelhänge am Weißfluhjoch zu „baggern“, wo sich auch der erste „Skizirkus“ im Alpengebiet entwickelte. Dieser „Zirkus“ wurde erst möglich, als man die Bedenken gegen den Bau von Schwebbahnen überwunden hatte und genügend Lifte und Luftseilbahnen zur Verfügung standen.

Der spanische Ingenieur Torres plante 1889 eine Luftseilbahn vom Pilatus zum Klisenhorn mit sechs starken Tragseilen. Im Korb

selbst sollte ein Ingenieur mitfahren, um die Bremsen zu bedienen, falls das Leitseil riß. Als genau das in jenen Tagen an einer neuseeländischen Schwebbahn passierte, der Korb daraufhin über einem Fluß steckenblieb, und die Insassen in einen Kahn abgeseilt werden mußten, stellte man das Projekt des Ingenieurs Torres zurück.

Die erste Personen-Seilschwebbahn im Alpengebiet wurde dann zwischen 1904 und 1908 am Wetterhorn bei Grindelwald angelegt, mußte jedoch 1932 wieder abgerissen werden. Auch im Gebiet von Bozen baute man um diese Zeit eine erste Luftseilbahn für Personen. In der Schweiz wurde jedoch erst im Jahre 1927 mit der Gerschnialp-Trübsee-Bahn bei Engelberg die zweite und gleichzeitig erste noch heute betriebene Luftseilbahn des Landes errichtet.

Im übrigen Alpengebiet war man dafür um so eifriger: 1926 schwebte die erste deutsche Seilbahn aufs Kreuzeck, in der Nachbarschaft folgten zwei Jahre später Patscherkofel- und Nordkettenbahn. Predigstuhl- und Wankbahn eroberten weitere bayrische Gipfel, und 1930 gesellte sich — als damals längste in Deutschland — die Nebelhornbahn in Oberstdorf dazu.

Im Juli 1930 wurde mit der Schauinslandbahn bei Freiburg im Breisgau zum erstenmal eine Umlaufbahn eröffnet, bei der — im Gegensatz zur klassischen Pendelbahn mit ihren zwei Gondeln — je nach Bedarf auch eine

Weltraumstation auf der IVA

Auf der I. Weltausstellung des Verkehrs in München wurde außer dem 100 Meter hohen IVA-Aussichtsturm, der eine Rundschau bis auf die Alpenkette vom Watzmann zur Zugspitze erlaubt, auch eine riesige Weltraumstation aufgebaut. Sie dient als Blickfang für die Sektoren Luftfahrt und Raumfahrt sowie Welttourismus. Ihr Durchmesser beträgt 25 Meter. Die Station erhebt sich mehr als 30 Meter hoch auf zwei Säulen über die Ausstellungshallen. Am Fuße der Station können die Besucher aus aller Welt in einem kreisrunden gläsernen Pavillon die komplette Ausrüstung dieses „Weltraum-Bahnhofs“ besichtigen. Von einer Plattform aus erreichen stündlich 700 Besucher das Innere der Weltraumstation. Ein Lehrfilm bringt eine Zukunftsvision über die Eroberung des Weltalls. Insgesamt wurden für diese Sehenswürdigkeit der Internationalen Verkehrsausstellung fünfzig Tonnen Stahl und Aluminium verarbeitet.

größere Anzahl Gondeln in den Kreislauf eingeführt werden kann. Ihre Bedeutung als „modernes Verkehrsmittel zur Hebung des Fremdenverkehrs“ wurde gebührend gewürdigt, doch sollte sie der Bevölkerung auch helfen, ihre Alltagsorgen mehr aus der Vogelperspektive zu betrachten. „Sonst sahen wir den Berg nur von unten“, hieß es in der Festschrift, „einen biedereren Hakenstock in der Hand, im Herzen ein Eichendorffsches Lied... Jetzt sehen wir ihn auch mit den Augen des Eichhörnchens in den Wipfeln, des Bussards in der Luft.“

Die „Goldenen Jahre“ des alpinen Bergbahnbaus waren die fünfziger: 90 Prozent aller deutschen Bergbahnen sind in dieser Zeit entstanden, angefangen mit der Wallbergbahn im Jahre 1950 bis zur Kampenwandseilbahn 1957. Erbauer und Fremdenverkehrsleute sparten nicht mit Superlativen, wenn es darum

ging, ihre „modernsten“ oder „schnellsten“ Bahnen anzupreisen. Fest steht, daß die vor allem durch den Düsenjäger-Unfall vom August 1961 bekanntgewordene Luftseilbahn am Montblanc, die durch Vallée blanche zur Aiguille du Midi bis in 3840 Meter Höhe führt, die höchste Seilbahn Europas ist.

Sind in anderen Ländern neue Rekorde jederzeit möglich, so kann man beruhigt feststellen, daß Deutschlands höchste Bergbahn — die Seilschwebbahn vom Eibsee zum Zugspitzgipfel — auch die höchste bleiben wird: Höher als 2950 Meter geht's auf deutsche Berge nimmer.

Wie kam es zum Sessellift?

Die kuriose Geschichte des „Liftelns“ beginnt überraschend früh. Da befand sich beim Alpenhotel Bödele am Fuß des Hochälpelepkopfes bei Dornbirn schon 1907 eine „Aufzugbahn“, die von zwei jungen Ingenieuren auf einen eifrig benutzten Sprunghügel gebaut worden war. Der in Form einer Wanne konstruierte Schlittenlift faßte vier Personen samt Skiern und wurde von einem 4,5-PS-Motor aus einem Motorrad angetrieben.

Auch beim Kurhaus Schneckenhof in Schollach im Schwarzwald lief zu dieser Zeit schon ein später noch verbesserter und 1908 patentierter Skilift, der im Prinzip der erste in Europa war. Er wurde von seinem Besitzer in einer Anzeige mit folgenden Worten angepriesen: „Besonderes Entzücken bietet meine selbst erfundene, vollständig gefahrlose Aufzugbahn... In einfacher Weise enthebt sie von dem mühsamen Wiederaufstieg und läßt die Freuden der Abfahrt deshalb voll genießen.“

Merkwürdigerweise gerieten diese Lifte dann wieder in Vergessenheit. Es wurde als Sensation empfunden, als 1934/35 der erste Schleplift in Davos eingeweiht werden konnte.

Ähnlich dem Skilift konstruierte man 1944 in der Schweiz einen „Gehlift“, bei dem der Tourist durch ein Schleppseil im Schrittempo den Hang hinaufgezogen wurde — eine etwas lächerlich anmutende „Aufstiegshilfe“, die sich nicht durchsetzte. Dafür kamen findige Amerikaner auf die Idee, an das Seil Sessel zu hängen: Der Sessellift war geboren! Wie es aber möglich war, daß plötzlich offene Sessel an einem Seil ohne Bremsen über die Abgründe schweben durften, darüber wundern sich die Fachleute noch heute.

Die Behörden scheinen überrumpelt worden zu sein — eine Vermutung, die durch den ersten Seilbahn-Strafprozeß in der deutschen Rechtsgeschichte bestätigt wird. Er mußte sich mit einem Sessellift-Unfall am Kreuzeck befassen, bei dem 1954 sieben Personen verletzt worden waren. Da die grundlegenden gesetzlichen Vorschriften fehlten, war man auf den Entwurf einer Betriebsvorschrift für den Bau von Seilbahnen und Verordnungen aus den Jahren 1910 und — 1855 angewiesen. Inzwischen sind die Betriebsvorschriften für Sessellifte strenger gefaßt worden, nicht zuletzt unter dem Eindruck eines Unglücks am Herzogstand vom März 1955.

Heute lassen sich die Behörden jedenfalls nicht mehr überlisten. So haben sie sich mit Erfolg gegen die Pläne gewehrt, die Alpsee zu „erschließen“ und — in Österreich — vorbeugend den Wilden Kaiser unter Naturschutz gestellt. Die nüchtern rechnenden Wirtschaftsfachleute sind überdies der Ansicht, daß der Goldrausch des alpinen Bergbahnbaus vorüber ist.

S. G.



Eine Tageszeitung veröffentlichte kürzlich eine Entscheidung des Bundesarbeitsgerichts, nach der Arbeiter und Angestellte, die im Betrieb ihr Fahrrad putzen oder reparieren, nicht unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung stehen; das gilt auch dann, wenn sie das Rad regelmäßig zur Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte benutzen. Diese oberste richterliche Entscheidung soll Anlaß sein, daß sich die Werkzeitschrift wieder einmal mit der gesetzlichen Unfallversicherung beschäftigt.

Für den einzelnen ist es recht wissenswert, wann überhaupt und wann nicht Unfallversicherungsschutz gegeben ist. Das gilt insbesondere, wenn das Unfallversicherungsgesetz in einem konkreten Fall keine eindeutige Antwort auf den bestehenden oder nicht bestehenden Versicherungsschutz liefert.

Die eingangs erwähnte Entscheidung hätte zum Beispiel ganz anders gelaute, wenn das Fahrrad unterwegs zur Arbeitsstätte unvor-

um die Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft — gewährt Versicherungsschutz

**bei Arbeitsunfällen,
bei Wegeunfällen und
bei Berufserkrankungen.**

I. Der Arbeitsunfall

Unter einem Arbeitsunfall — im Betrieb spricht man schlechthin von einem Betriebsunfall — versteht man ein körperlich schädigendes, zeitlich eng begrenztes Ereignis, das mit der Beschäftigung in einem Unternehmen oder mit einer sonstigen versicherten Tätigkeit in ursächlichem Zusammenhang steht. Was als sonstige Tätigkeiten gilt, wird im § 539 der Reichsversicherungsordnung (RVO) näher erläutert. Danach sind kraft Gesetz unter anderem versichert:

- a) Die im Gesundheits- oder Veterinärwesen oder in der Wohlfahrtspflege Tätigen, auch wenn ihre Tätigkeit ehrenamtlich geschieht;
- b) die in einem Unternehmen zur Hilfe bei Unglücksfällen Tätigen sowie die Teilnehmer an Ausbildungs-Veranstaltungen dieser

Unternehmen einschließlich der Lehrenden, z. B. Ausbildung beim Roten Kreuz, Technischen Hilfswerk und dergleichen;

- c) Personen, die bei Unglücksfällen oder gemeiner Gefahr Nothilfe leisten oder einen anderen aus gegenwärtiger Lebensgefahr oder erheblich gegenwärtiger Gefahr für Körper oder Gesundheit zu retten unternehmen. Das gilt auch dann, wenn der Hilfeleistende rechtlich zur Hilfe besonders verpflichtet war, z. B. durch Familienbände;
- d) Personen, die sich bei Verfolgung oder Festnahme einer Person, die einer strafbaren Handlung verdächtig ist, oder zum Schutz eines widerrechtlich Angegriffenen persönlich einsetzen;
- e) Blutspender und Spender körpereigener Gewebe;
- f) Lernende während der beruflichen Aus- und Fortbildung und ehrenamtlich Lehrende in Betriebsstätten, Lehrwerkstätten, Fachschulen, Berufsfach- und Berufsschulen, Schulungskursen und ähnlichen Einrichtungen, wenn es sich um die Aus- und Fortbildung einer versicherten Tätigkeit handelt;
- g) Personen, die beim Bau eines Familienheimes (Eigenheim, Kaufeigenheim, Kaufsiedlung usw.) im Rahmen der Selbsthilfe tätig sind, wenn durch das Bauvorhaben öffentlich geförderte oder steuerbegünstigte Wohnungen geschaffen werden sollen.

Gegen Arbeitsunfall sind ferner Personen versichert, die wie ein Versicherter tätig werden. Dies gilt auch bei nur vorübergehender Tätigkeit. Hierbei sind die Motive für das Tätigwerden, Entgelt oder Stellung im Erwerbsleben unerheblich. Es muß sich jedoch um eine ernstliche, einem Unternehmen dienliche Tätigkeit handeln, die dem ausdrücklichen oder mutmaßlichen Willen des Unternehmers entspricht, für den sie ausgeführt wird.

Wesentliches Merkmal eines Unfalls ist sein plötzliches Auftreten. Die Rechtsprechung versteht unter dem Begriff „plötzlich“ ein eng begrenztes Ereignis, das höchstens eine Arbeitsschicht dauert.

Voraussetzung für das Vorliegen eines Arbeitsunfalls ist ferner, daß ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Unfall-Ereignis und der versicherten Tätigkeit besteht. Dabei braucht es sich bei dem Unfall-Ereignis nicht um eine Gefahr zu handeln, die der Arbeitstätigkeit eigentümlich ist, sondern der Versicherungsschutz ist ebenso auf die „Gefahren des täglichen Lebens“ ausgedehnt, sofern der Verletzte ihnen infolge seiner Beschäftigung im Betrieb ausgesetzt war. So kann z. B. eine Lungenentzündung einen Arbeitsunfall dar-



hergesehen betriebsunfähig geworden und ein Unfall bei der Reparatur oder auch erst bei dem anschließenden Ausprobieren eingetreten wäre; und zwar selbst dann, hätte der Radfahrer das Ausprobieren nach der sofortigen Reparatur auf einer verlassenen ruhigen Nebenstraße, die nicht unmittelbar zu seinem Weg zur Arbeit gehört, vorgenommen. In diesen Fällen wären nämlich Unfallfolgen von der Berufsgenossenschaft zu entschuldigen gewesen.

Während in dem einen Fall kein Versicherungsschutz besteht, wird er in dem anderen Fall bejaht. Versuchen wir deshalb doch einmal, uns über die Versicherungspflicht der gesetzlichen Unfallversicherung — jedenfalls in großen Zügen — klar zu werden!

Die gesetzliche Unfallversicherung — bei den Werken des Niederrheinkreises handelt es sich



stellen, falls der „Verletzte“ z. B. durch Zugluft auf der Arbeitsstätte sich diese Erkrankung zugezogen hat. Vielleicht wird man sich am einfachsten darüber klar, was versichert ist, wenn man sich vorhält, was nicht versichert ist.

Nicht versichert sind Verletzungen durch Unfälle, deren Ursache

- a) in persönlichen Verhältnissen des Verletzten begründet war, z. B. Unfälle, die durch einen epileptischen Anfall verursacht werden;
- b) Unfälle bei eigenwirtschaftlichen Maßnahmen des Verletzten, d. h. wenn ein Belegschaftsangehöriger zu seinem persönlichen Bedarf etwas herstellt oder tut, z. B. das eingangs erwähnte Putzen des Fahrrades. Das gilt auch, wenn diese Arbeit mit Zustimmung der Betriebsleitung ausgeführt wird;
- c) Versicherungsschutz liegt ebenfalls nicht vor, wenn sich der Versicherte durch die Art seiner Handlungsweise, namentlich auch durch deren Dauer, von der versicherten Tätigkeit gelöst oder den Zusammenhang mit ihr unterbrochen hat.

Ferner besteht außerdem kein Versicherungsschutz

- d) bei Schädigung durch allgemein wirkende Gefahren, wie Seuchen, Erdbeben usw.



Verletzungen durch Schlägereien infolge Neckereien auf dem Betriebsgelände sind nicht versichert, wenn diese Streitigkeiten wegen privater Meinungsverschiedenheiten entstanden sind.

Nach § 548 Abs. 3 RVO schließt verbotswidriges Handeln die Annahme eines Arbeitsunfalls nicht aus. Selbst wenn der Verletzte den Unfall durch grobe Fahrlässigkeit oder leichtsinniges Verhalten verschuldet hat, besteht Unfallversicherungsschutz. So ist der Unfallversicherungsschutz von der Rechtsprechung beispielsweise bejaht worden

- a) beim Abspringen von einer in voller Fahrt befindlichen Straßenbahn;
- b) bei absichtlich schnellem Fahren eines nicht verkehrssicheren Fahrrades bergab auf einer gefährlichen Straße;
- c) bei der Fahrt mit dem Förderkorb eines Steinaufzuges von der Bruchsohle zum oberen Bruchrand;
- d) bei der Fahrt zum Betrieb auf einem für Kraftfahrzeuge polizeilich gesperrten Abkürzungsweg.

Grobe Fahrlässigkeit zieht allerdings nach dem Unfallversicherungs-Neuregelungsgesetz (UVNG) eine Strafverpflichtung der Berufsge-

nossenschaft nach sich; dieses Problem soll hier jedoch noch nicht erörtert werden; was das UVNG an Rechtsfolgen bei Nichtbeachtung von Unfallverhütungs-Vorschriften gebracht hat, wird in einem der nächsten Hefte der Werkzeitschrift ausführlich dargelegt. Ein Unfallversicherungsschutz besteht natürlich nicht bei absichtlicher Verursachung eines Unfalls, z. B. bei Selbstverstümmelung oder so genanntem Selbstmord.

Absichtlich handelt jemand, der nicht nur den Erfolg seines Handelns voraussieht, sondern gerade deshalb handelt, weil er mit der

Handlung diesen Erfolg erstrebt. Wer sich zum Beispiel durch einen Arbeitsunfall selbst verstümmelt, um sich dem Wehrdienst zu entziehen, handelt absichtlich und hat keinen Anspruch auf Entschädigung aus der Unfallversicherung. Dagegen schließt ein bei klarem Bewußtsein herbeigeführter Selbstmord oder mißglückter Selbstmordversuch Entschädigungsansprüche nicht aus, wenn starke Schmerzen oder die Erkenntnis der Unheilbarkeit nach einem vorangegangenen Arbeitsunfall den Anlaß zum Selbstmord gegeben haben.

II. Der Wegeunfall

Als Arbeitsunfall gilt auch ein Unfall auf einem mit einer versicherten Tätigkeit zusammenhängenden Weg nach und von dem Ort der Tätigkeit. Dazu gehört neuerdings das Abheben eines Geldbetrags bei einem Geldinstitut, an das der Arbeitgeber das Gehalt des Versicherten zu dessen Gunsten überweist oder zahlt, wenn der Versicherte erstmalig nach Ablauf eines Lohn- oder Gehaltszahlungszeitraums das Geldinstitut persönlich aufsucht.

Voraussetzung für den Unfallversicherungsschutz ist stets, daß der Weg in einem rechtlich wesentlichen Zusammenhang mit einer versicherten Tätigkeit steht. Der Versicherungsschutz erstreckt sich hierbei nicht nur auf Verkehrsunfälle, sondern umfaßt — wie bei den Betriebsunfällen — auch alle sonstigen Gefahren, denen der Versicherte bei der Zurücklegung des Weges ausgesetzt ist. Beispielsweise hat die Berufsgenossenschaft eine Verletzung zu entschädigen, die durch einen herunterfallenden Dachziegel verursacht wurde.



gebäudes liegt, als zum häuslichen Wirkungskreis gehörig angesehen wird, so daß das Betreten dieser Räume nicht zum versicherten Weg zählt. Die Wege dorthin sind allerdings versichert.

Umwege und Unterbrechungen unterbrechen in der Regel den Versicherungsschutz. Bei einem Umweg wird grundsätzlich die Frage geprüft, ob durch diesen Umweg der Zusammenhang mit der versicherten Tätigkeit im Betrieb gelöst wurde. Kurze Unterbrechungen eines Weges nach und von der Arbeitsstätte aus privaten Gründen führen auch zur Unterbrechung des Versicherungsschutzes, doch lebt der Versicherungsschutz nach der vorübergehenden Unterbrechung für den Rest des üblichen Weges wieder auf. Lange Unterbrechungen aus rein privaten Gründen lösen endgültig den Zusammenhang mit der Tätigkeit im Unternehmen.

Besucht z. B. jemand regelmäßig einen Fortbildungskursus aus privaten Gründen, sind der Weg vom Betrieb zur Schule und auch der spätere Heimweg nicht versichert, selbst wenn die Schulungsstätte auf dem direkten Weg zwischen seiner Wohnung und der Arbeitsstätte liegt. Erfolgt aber der Besuch zur beruflichen Fortbildung, so wird wiederum Versicherungsschutz gewährt. Selbst wenn sich jemand umschulen will, liegt Versicherungsschutz vor. Besucht z. B. ein Schlosser die Handelsschule, um sich für eine kaufmännische Tätigkeit das notwendige Rüstzeug anzueignen, ist er durch die gesetzliche Unfallversicherung geschützt.

Geringfügige Verrichtungen auf dem Weg nach und von der Arbeitsstätte — z. B. Besorgungen im Vorbeigehen an Verkaufsständen, einerlei auf welcher Straßenseite — heben den Unfallversicherungsschutz nicht auf. Dazu zählt nicht das Tanken eines Kraftfahrzeuges, mit dem der Weg zur Arbeitsstätte zurückgelegt wird. Das Auftanken und alle damit zusammenhängenden Tätigkeiten stehen grundsätzlich nicht unter Versicherungsschutz.

Reparaturen an Kraftfahrzeugen, die Versicherte zur Fahrt zur Arbeitsstätte benutzen, werden je nach der besonderen Lage des Falles beurteilt. In der Regel wird der Versicherungsschutz bejaht. Fällt z. B. während des Weges zur Arbeit die Beleuchtung eines Kraftfahrzeugs aus, und erleidet der Fahrer beim Auswechseln einer Birne einen Unfall, liegt Unfallversicherungsschutz vor.

Kein Schutz besteht, wenn der Versicherte auf dem Heimweg von der Arbeitsstätte sein Kraftfahrzeug anhält, aussteigt und über den Fahrradamm geht, um eine private Besorgung zu machen, z. B. um in einer Apotheke ein Medikament zu holen. Wird dieses Medikament allerdings zur Behandlung von Unfallfolgen eines Arbeitsunfalls benötigt, so ist

Der versicherte Weg beginnt bzw. endet unterschiedslos an der Haustür, das heißt an jeder Außentür eines vom Verletzten bewohnten Gebäudes. Ein Unfall innerhalb des Hauses, z. B. im Treppenhaus oder auf der Kellertreppe, rechnet noch zum häuslichen Wirkungskreis und ist deshalb nicht versichert.

In diesem Zusammenhang ist noch festzustellen, daß z. B. eine Garage oder Waschküche, die außerhalb der Außenhaustür eines Wohn-

dieser Weg jetzt versichert; nach dem neuen Gesetz gilt als Folge eines Arbeitsunfalls auch ein Unfall, den ein Verletzter auf einem Weg erleidet, der auf Grund eines vorausgehenden Arbeitsunfalls notwendig geworden ist.

Wer nach beendeter Arbeit den üblichen Heimweg durch einen ausgedehnten Gaststättenbesuch von mehreren Stunden unterbricht, verliert für den restlichen Heimweg den Versicherungsschutz. Löscht er jedoch nur seinen Durst, d. h. unterbricht er seinen Weg nur kurzzeitig, so führt diese Unterbrechung nicht zum endgültigen Verlust des Versicherungsschutzes. Während der Unterbrechung besteht allerdings kein Schutz, doch lebt dieser nach der vorübergehenden Unterbrechung für den Rest des üblichen Weges wieder auf.

Als Wegeunfall gilt ferner ein Unfall auf einer Fahrt zur Familienwohnung. Das besagt: Wenn die ständige Familienwohnung weit von der Arbeitsstätte entfernt liegt und der Verletzte einen zweiten Wohnsitz in der Nähe seines Betriebes hat, sind alle Wege — sowohl zur Familienwohnung als auch zur Zweitwohnung — versichert. Als Familienwohnung gilt nach der neueren Rechtsprechung eine Wohnung, in der man den Mittelpunkt seiner privaten Sphäre sieht; es kommt also nicht darauf an, daß dort unbedingt Eltern oder die Ehefrau lebt, sondern es kann jedweder da leben.

Betriebs- und Geschäftsräume, d. h. Wegstrecken innerhalb des Betriebs oder Werksgeländes, sowie Wege von einer Betriebsstätte zur anderen sind als Betriebswege versichert. Nicht versichert ist der Weg zu einem Gasthaus, um das Mittagessen dort einzunehmen. Geschieht letzteres jedoch aus dienstlichen

Gründen, z. B. mit Besuchern des Werkes, ist wiederum Versicherungsschutz gegeben.

Teilnehmer an Beerdigungen von Kollegen sind nur dann versichert, wenn sie durch den Betrieb zur Teilnahme bestimmt wurden. Um erforderlichenfalls einen Nachweis zur Hand zu haben, ist es daher angebracht, die Abordnung schriftlich vorzunehmen.

Unfälle beim Betriebssport werden nur dann anerkannt, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Die Leibesübungen müssen dem Ausgleich für die körperliche, geistige oder nervliche Belastung durch die Betriebsstätigkeit dienen;
- die Übungen müssen mit einer gewissen Regelmäßigkeit stattfinden;
- der Teilnehmerkreis muß im wesentlichen auf die Beschäftigten des veranstaltenden Unternehmens beschränkt sein;
- die Übungszeiten und die jeweilige Dauer der Übung müssen in einem dem Ausgleichszweck entsprechenden Zusammenhang mit der Betriebsstätigkeit stehen;
- die Übungen müssen im Rahmen einer unternehmensbezogenen Organisation stattfinden.

Bei der Niederrheinischen Hütte trifft der Fall in der Regel nicht zu.

Teilnehmer an einem Betriebsfest, z. B. der Pensionäre, sind in der Regel nicht versichert. Delegierte sind allerdings geschützt.

Wegeunfälle auf Dienstreisen — auch mit Übernachtung — sind restlos geschützt, einschließlich der Wege innerhalb des Hotels. Nicht geschützt sind hier lediglich Unfälle, die innerhalb der privaten Sphäre, z. B. beim Schlafen und Essen, eintreten.

regelungsgesetz vom 30. 4. 1963 sollen die Träger der Unfallversicherung im Einzelfall eine Krankheit, auch wenn sie nicht in der Rechtsverordnung bezeichnet ist oder die dort bestimmten Voraussetzungen nicht vorliegen, wie eine Berufskrankheit entschädigen, sofern nach neuen Erkenntnissen die übrigen Voraussetzungen erfüllt sind.

Abgesehen von den näheren Umständen eines Unfalls, die unter Umständen zur Ablehnung von Entschädigungs-Ansprüchen führen können, ist es für den Verletzten wichtig, daß er den Nachweis darüber zu erbringen vermag, daß eine Verletzung die Folge eines Arbeitsunfalls gewesen ist. Im Regelfall ist dieser



Nachweis durch die sofortige „Erste Hilfe“ seitens des Betriebshelfers, Werkssanitäters oder des Werksarztes zu führen.

Schwierigkeiten ergeben sich immer dann, wenn der Verletzte glaubt, wegen der geringfügigkeit einer Verletzung sich den Weg zur Verbandsstube ersparen zu können; wenn er es unter Umständen noch nicht einmal für nötig hält, seinem Meister, Vorarbeiter oder einem Kollegen von dieser vermeintlichen „Bagatelle“ etwas zu sagen. Führen verschleppte Bagatell-Verletzungen dann später durch Entzündungen zu schweren körperlichen Schäden, die vielleicht sogar eine Rente der Berufsgenossenschaft zur Folge haben würden, ist der Nachweis über einen Arbeitsunfall kaum noch möglich. Daß in der Folge häufig die Ursache an dem entstehenden Ärger der nicht zahlenden Versicherung zugeschrieben wird, ist verständlich.

Schützen kann man sich hiergegen nur, indem man im eigenen Interesse den Bestimmungen sowohl der Arbeitsordnung des Werkes als auch der Unfallverhütungs-Vorschriften nachkommt und noch am Tage des Unfalls, d. h. vor dem Verlassen der Hütte oder des betreffenden Werkes, in der Unfallstation selbst die kleinste Verletzung anzeigt und behandeln läßt. Vor allem würde durch die sofortige sachkundige Erste Hilfe eine große Anzahl verschleppter Kleinst-Verletzungen nicht zu späteren Komplikationen und damit zu Körperschäden führen.

Was zeigt das Schaubild?

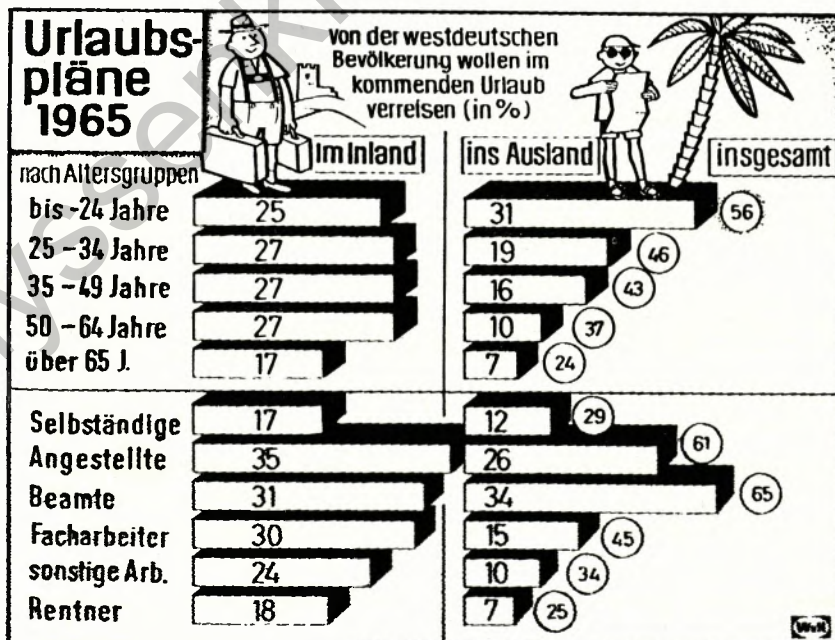
Annähernd jeder zweite Bundesbürger will im diesjährigen Urlaub verreisen; bei einer Meinungsumfrage des Instituts für angewandte Sozialwissenschaft erklärten 40 v. H. diese Absicht. Knapp zwei Drittel dieser Reiselustigen nannten Orte des Inlands als Ziel; ein gutes Drittel möchte seinen Urlaub im Ausland verbringen. Unter den jüngeren Jahrgängen ist die Reiselust besonders stark ausgeprägt, während das Interesse an einer Ferienreise mit zunehmendem Alter zurückgeht. So möchte beispielsweise in der Altersgruppe von 18—24 Jahren jeder vierte seinen Urlaub in Deutschland verbringen, ein knappes Drittel plant eine Reise ins Ausland; demgegenüber denkt bei den über 65jährigen nur noch jeder vierte an eine Ferienreise überhaupt.

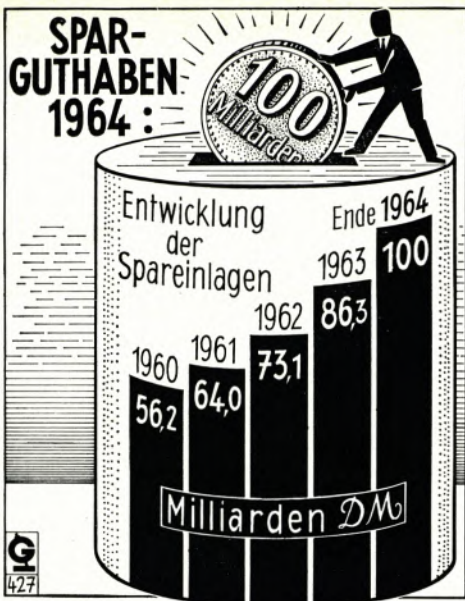
III. Berufserkrankungen

Der wesentliche Unterschied zwischen Arbeitsunfällen und Berufserkrankungen besteht darin, daß als Unfall nur ein plötzliches, längstens eine Arbeitsschicht dauerndes Ereignis anerkannt werden kann, während Berufserkrankungen vorwiegend durch länger dauernde oder wiederholte Einwirkungen hervorgerufen werden. Nicht jede Erkrankung, die durch berufliche Tätigkeit verursacht wird, ist

eine Berufserkrankung. Nach der Reichsversicherungsordnung (RVO) werden vielmehr nur bestimmte Krankheiten als Berufserkrankungen im Sinne der Unfallversicherung anerkannt.

Anerkannte Berufserkrankungen sind durch Rechtsverordnung von der Bundesregierung bezeichnet und in einer besonderen Liste aufgeführt. Nach dem Unfallversicherungs-Neu-





Ende 1964 erreichte der Spareinlagen-Bestand aller Geldinstitute der Bundesrepublik rund 100 Milliarden DM. Davon waren 90 v. H. von Privatpersonen angelegt. Mit 13,7 Milliarden DM brachte das Jahr 1964 den bisher höchsten Spareinlagen-Zuwachs der Nachkriegszeit.

Das Bundesaufsichtsamt für das Kreditwesen hat in seiner für die Kreditinstitute verbindlichen Zinsverordnung vom 5. Februar 1965 die höchstzulässigen Zinssätze für Spareinlagen angehoben. Spareinlagen mit einer Kündigungsfrist ab 12 Monate können jetzt bis zu 4½ v. H. (vorher 4 v. H.) verzinst werden. Der Zinssatz für Spareinlagen mit einer Kündigungsfrist von 2½ Jahren und mehr ist un-



Einer der sichersten Wege zu Wohlstand und Rücklagen ist nach wie vor das Sparen. Dies gilt um so mehr, als der Staat den Sparfleiß heute durch beträchtliche Prämien wirkungsvoll fördert. Ende 1964 stellte sich der Bestand des prämienbegünstigten Vertragssparens bei den westdeutschen Sparkassen auf insgesamt 5,7 Milliarden DM; gemessen an dem gleichzeitigen Spareinlagen-Bestand entspricht dies einem Anteil von 10,8 v. H. Seit Einführung der staatlichen Prämienbegünstigung ist der entsprechende Vertragssparbestand damit um rund 5,3 Milliarden DM gestiegen.

Wie lege ich mein Geld an?

Über den stetig wachsenden Sparfleiß der Bürger der Bundesrepublik hat die Zeitschrift schon wiederholt berichtet. Als Ergänzung zu dem Beitrag über die Geldanlage auf Sparkonten in „Der direkte Draht“ Heft 4/1964 werden nachstehend einige den Sparverkehr betreffende Neuregelungen mitgeteilt und weitere Anlage-Möglichkeiten behandelt.

gebunden und hat sich gegenwärtig bei etwa 5 v. H. eingependelt.

Bei der Festlegung ist zu beachten, daß alle Spareinlagen mit besonders vereinbarter Kündigungsfrist einer Kündigungssperfrist von 6 Monaten unterliegen. Deshalb kann der Spar-er zum Beispiel über Einlagen, für die er eine Kündigungsfrist von 12 Monaten vereinbart hat, frühestens 18 Monate nach der Einzahlung verfügen.

Staatliche Sparförderung

Besonders lohnend ist der Abschluß eines prämienbegünstigten Sparvertrages. Der Spar-er erhält neben der Kapitalverzinsung von durchweg 5 v. H. je nach Familienstand und Kinderzahl vom Staat eine der absoluten Höhe nach begrenzte Prämie von 20—30 v. H. des Sparbetrags. Das gilt auch für den Erwerb von Wertpapieren bei einer Festlegung von 5 Jahren.

Eine Prämie von 25—35 v. H., jährlich höchstens 400 DM, läßt sich durch einen Bausparvertrag, der auch durch Vermittlung beispielsweise einer Sparkasse abgeschlossen werden kann, erzielen. Der Zinssatz für die Guthaben beträgt allerdings nur 2½—3 v. H.

Beim Bausparen können an Stelle der Prämien wahlweise auch Steuervorteile im Rahmen der Sonderausgaben wahrgenommen werden. Das aber lohnt sich meistens nur bei höheren Einkommen. Nach einer Festlegungsfrist von 6 Jahren kann über das Bausparguthaben ohne Zweckbindung an den Wohnungsbau, also frei, verfügt werden.

Die gleichen Prämienätze wie beim Bausparen gelten auch für Wohnbau-Sparverträge mit Kreditinstituten. Das Wohnbausparsen ist neben dem Bausparen möglich, jedoch nur, wenn beim Bausparvertrag die Steuerbegünstigung in Anspruch genommen wird. Die Sparverträge liegen mindestens 3 Jahre lang fest. Sie dürfen dann zusammen mit den gewährten Prämien ausschließlich zum Erwerb eines Eigenheims, einer Eigentumswohnung oder einer Trägersiedlung verwendet werden. Neue Impulse für das Sparen könnten vom zweiten Vermögensbildungs-Gesetz ausgehen. Es sieht steuer- und sozialabgabenfreie Zuwendungen der Arbeitgeber an die Arbeitnehmer bis zu jährlich 312 DM — bei mehr als zwei Kindern 468 DM — vor, wenn diese Beträge vermögenswirksam, also mindestens für 5 Jahre, angelegt werden. Als vermögenswirksame Anlagen gelten insbesondere Einzahlungen auf prämienbegünstigte Sparverträge und Bausparverträge.

Was sind Rentenwerte?

Ein weiteres Anlagefeld ist der Wertpapiermarkt. Wenn das Guthaben auf einem Sparkonto eine gewisse Höhe erreicht hat, kommt gegebenenfalls der Erwerb von festverzinslichen Wertpapieren in Frage. Hierzu zählen



Anleihen der Öffentlichen Hand, Pfandbriefe und Industrie-Obligationen. Diese Papiere verbrieften eine Forderung, die bei Fälligkeit in der Regel zum Nennwert rückzahlbar ist.

Rentenwerte werden wegen der erheblich längeren Laufzeit und möglicher Kursrisiken etwas höher verzinst als Spareinlagen. Der Nominalzinssatz von beispielsweise 6 v. H. bedeutet 6 DM Jahreszinsen je 100 DM Nennwert.

Zu unterscheiden hiervon ist die Effektiv-Verzinsung, also der Zinsertrag je 100 DM Kapitaleinsatz. Sie errechnet sich aus der Gegenüberstellung von Börsenkurs (= Kaufpreis) und Nominalzinssatz. Beispielsweise ergeben 6 v. H. Nominalzinssatz und 95 v. H. Börsenkurs (ohne Berücksichtigung der Laufzeit) als Effektivzinssatz = 6 DM Zinsertrag x 100 : 95 DM Kapitaleinsatz = 600 : 95 = 6,32 v. H.

Festverzinsliche Wertpapiere sind mit lang-jährigen Laufzeiten ausgestattet. Sie können zwar auch in der Zwischenzeit durch Vermittlung eines Kreditinstituts an der Börse ver-

kauft werden; es besteht dann aber das Risiko eines Kursverlustes. Deshalb empfiehlt sich der Erwerb festverzinslicher Wertpapiere normalerweise nur, wenn eine längerfristige Geldanlage beabsichtigt wird. Außerdem entstehen bei Ankauf und Veräußerung von Wertpapieren Kosten (bei festverzinslichen Wertpapieren betragen sie etwa 0,6 v. H. des Kurswertes), die um so mehr ins Gewicht fallen, je kürzer die Anlagefrist ist.

Diese Kosten und das Kursrisiko stellen einen Nachteil der Anlage in festverzinslichen Wertpapieren gegenüber dem Kontensparen dar. Die Ein- und Auszahlungen im Sparverkehr werden kostenlos abgewickelt. Trotz schneller Verfügbarkeit der Spareinlagen besteht kein Kursrisiko.

Kurzfristige Spekulationen riskant

Die Aktie ist — im Gegensatz zu den Rentenwerten — ein Beteiligungspapier. Wer von einer Aktiengesellschaft, deren Grundkapital 100 Millionen DM beträgt, Aktien im Nennwert von 1000 DM besitzt, ist an der Unternehmung mit 1/100000 beteiligt. Ob sich ein Aktienbesitz „lohnt“, hängt zunächst einmal von der Höhe der Dividende ab. Sie wird in Prozenten des Nennwertes ausgedrückt. Ein Dividendensatz von beispielsweise 10 v. H. ergibt bei einem Börsenkurs der Aktie von 250 v. H. eine Effektiv-Verzinsung von 4 v. H., d. h. für 100 DM eingesetztes Kapital erhält der Anleger 4 DM.

In der Regel schütten die Aktiengesellschaften jedoch nicht den Gesamtgewinn als Dividende aus. Ein Teil des Jahresgewinns wird den Rücklagen zugeführt und stärkt damit den inneren Wert des Unternehmens. Diese Wertsteigerung bedeutet für den Aktionär als Anteilseigner einen Vermögenszuwachs, der auf längere Sicht zu einem erheblichen Kursanstieg seiner Aktien führen kann. Ein solcher Kursgewinn käme dann beim Verkauf der Aktien dem Anleger als zusätzlicher Ertrag neben der Dividende zugute.

Der künftige Nutzen einer Geldanlage in Aktien wird langfristig also in erster Linie von den Gewinnchancen eines Unternehmens bestimmt. Diese wiederum hängen von der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung und der Branchenzugehörigkeit des Unternehmens ab. Da sich die Erfolgchancen einer Branche nicht mit Sicherheit voraussagen lassen und eine schlechte Entwicklung eines Unternehmens zu einem erheblichen Kursrückgang führen kann, empfiehlt sich aus Sicherheitsgründen eine breite Streuung des Aktienbesitzes.

Eine solche Streuung setzt allerdings höhere Anlagemittel voraus, als dem Kleinsparer zur Verfügung stehen. Ein Risiko-Ausgleich kann aber auch beim Erwerb von Aktien eines Unternehmens gegeben sein, wenn sich dessen Betätigungsfeld auf mehrere Branchen erstreckt. Diese Voraussetzung ist z. B. beim VEBA-Konzern erfüllt; deshalb hat sich diese Gesellschaft besonders für eine Privatisierung geeignet.

Selbst bei ausreichender Risiko-Streuung empfiehlt sich jedoch nur eine langfristige Anlage in Aktien. Kurzfristig werden die Kurse durch zahlreiche Faktoren beeinflusst (z. B. die Stimmung am Kapitalmarkt, politische Ereignisse usw.). Die Kursschwankungen sind bei Aktien in der Regel wesentlich stärker als bei festverzinslichen Wertpapieren. Auch bei umfangreicher Sachkenntnis und ständiger Beobachtung der Marktvorgänge sind kurzfristige Spekulationen stets riskant.



Bei einer Umfrage nach dem Verwendungszweck eines zusätzlichen Monatseinkommens entschieden sich 24 v. H. der Befragten für das Sparen. Die Ausgaben für Urlaubs- und Reisewünsche folgten erst mit 14 v. H., Anschaffungen für den Haushalt und Bekleidung standen mit je 10 v. H. aller Nennungen an dritter Stelle.

Investment-Zertifikate verteilen das Risiko

Eine Risikostreuung kann durch den Erwerb von Investment-Zertifikaten erreicht werden. Es gibt Investment-Gesellschaften, die breitgestreute Aktienfonds verwalten und kleinstückelte Anteilscheine an diesen Fonds verkaufen. Die Käufer dieser Anteilscheine erwerben mit relativ geringem Kapitaleinsatz ein Miteigentum am Fondsvermögen. Die Erträge der Investment-Gesellschaften fließen den Anlegern teils in Form von Ausschüttungen zu, teils auch in Form von Kurssteigerungen der Anteile, die durch Wiederanlage der Fondserträge zustandekommen.

Zu den Anlage-Möglichkeiten gehört auch der Abschluß von Lebens- und Rentenversicherungen. Die Versicherungen dienen nicht allein der Vorsorge, sondern sie können als echte Geldanlage angesehen werden. Eine Darstellung der vielfältigen Versicherungsmöglichkeiten würde in diesem Zusammenhang zu weit führen; sie soll einem späteren Heft der Werkzeitschrift vorbehalten bleiben. Hingewiesen sei nur auf die Steuervorteile. Prämienzahlungen auf Grund von Versicherungsverträgen können bis zu bestimmten Höchstbeträgen als Sonderausgaben geltend gemacht werden, wenn die Laufzeit des Versicherungsvertrags mindestens 7 Jahre beträgt. Bei Lebensversicherungen, die nur im Todesfall ausgezahlt werden, ist keine Mindestlaufzeit vorgeschrieben. Die Versicherungsleistungen sind weitgehend steuerfrei.

Kapitalbildung steht voran

Der Vollständigkeit halber sei noch die Möglichkeit der Geldanlage in Sachwerten erwähnt. Die Erträge liegen zwischen Null bei Gold und dem erreichbaren Pacht- oder Mietzins für Grundstücke. Beim Wohnungs- oder

Eigenheimbau wären jedoch steuerliche Vergünstigungen (7b-Abschreibung) einzukalkulieren. Außerdem spielt die Überlegung des Wertzuwachses bei allgemeinen Preissteigerungen eine Rolle.

Die Form der „richtigen“ Geldanlage muß individuell entschieden werden. Sie hängt mit davon ab,

wie groß die für eine Anlage zur Verfügung stehenden Mittel sind;

für welchen Zeitraum sie Anlage finden sollen;

wie groß und fundiert das Gesamtvermögen ist, und ob die laufenden Einkommen genügen, die laufenden Ausgaben zu decken.

In jedem Fall stehen sich das Streben nach Sicherheit und schneller Verfügbarkeit (Liquidität) einerseits und das Streben nach größtmöglichem Ertrag andererseits gegenüber.

In der Regel sind die Erträge aus einer Anlage mit hohem Sicherheitsgrad oder mit guter Liquidität geringer als bei einer Anlage mit stärkerem Risiko oder längerer Bindung. Unter diesen Voraussetzungen wird es immer richtig sein, die Ersparnisbildung — von der notwendigen Altersvorsorge durch Versicherungsschutz abgesehen — mit dem Kontensparen zu beginnen. Erst wenn in dieser Form eine gewisse Kapitalbildung erreicht ist, können weitere Anlage-Möglichkeiten — etwa in der Reihenfolge der vorstehend aufgeführten Anlageformen — in Erwägung gezogen werden. Auf diese Weise erzielt man schließlich eine gewisse Streuung innerhalb der einzelnen Anlage-Arten mit entsprechender Risiko-, Liquiditäts- und Ertragsmischung.



Die westdeutschen Sparkassen, die nach Ihrem Gründungsgesetz in erster Linie für den „kleinen Mann“ arbeiten, schufen neben der Förderung des Spargedankens in den breitesten Schichten der Bevölkerung — die Sparkassen verwalten rund 63 v. H. aller Spareinlagen — auch im Kreditsektor enge Bande mit dem Durchschnittsbürger. Zeugnis hiervon legen die von ihnen gewährten Konsumentenkredite ab, deren Bestand Ende 1964 annähernd 2,5 Milliarden DM erreichte. Hierbei handelt es sich um kurz- und mittelfristige Kredite an wirtschaftlich Unselbstständige, d. s. Arbeiter, Angestellte, Beamte, Rentner und Pensionäre. Die Kredite umfassen jedoch nicht die gleichzeitig eingeräumten Kredite für den Wohnungsbau.

Die neuen Betriebsräte

Ihre Wahlzeit dauert erstmalig drei Jahre bis zum Frühjahr 1968



Der Betriebsrat der Niederrheinischen Hütte AG — 1: Wilhelm Riether; 2: Martin Claassen; 3: Peter Schonauer; 4: Gerhard Lux; 5: Magdalene Biergans; 6: Reinhold Berger; 7: Horst Laroche; 8: Karl-Heinz Felski; 9: Johann Schmidt; als Gast bei der Aufnahme 10: Helmut Schlütter (2. Bevollmächtigter der IG Metall Duisburg); 11: Hans Meier; 12: Viktor Burdziak; 13: Heinrich Peters; 14: Manfred Müller; 15: Willi Rohenroth; 16: Hans Plohm; 17: Friedel Hirtz; 18: Adolf Köster; 19: Heinrich Heisterkamp; 20: Heinrich Kuhn; 21: Günter Schwarz; 22: Heinz Schürmann; 23: Hans Braam; 24: Franz Schwinning.



Die neugewählte Jugendvertretung der Niederrheinischen Hütte AG — 1. Reihe: Thomas Schleren, Ralf Nell, Martin Wurzler; 2. Reihe: Dietmar Wiegand, Werner Hirsch.

Niederrheinische Hütte

Vorsitzender: Reinhold Berger
(Elektrobetrieb);

Stellvertreter: Gerhard Lux
(Geschäftsbuchhaltung);

Geschäftsführer: Hans Meier (Walzwerk);

Stellvertreter: Willi Rohenroth
(Eisenkonstruktions-Werkstatt);

weitere Mitglieder: Arbeiter: Hans Braam (Eisenkonstruktions-Werkstatt); Viktor Burdziak (Blocklager); Martin Claassen (Elektrobetrieb); Karl-Heinz Felski (Maschinenbetrieb); Heinrich Heisterkamp (Beizerei); Friedel Hirtz (Energiebetrieb); Adolf Köster (Eisenkonstruktions-Werkstatt); Heinrich Kuhn (Mechanische Werkstatt); Horst Laroche (Walzwerk); Manfred Müller (Elektrobetrieb); Heinrich Peters (Hochofen); Hans Plohm (Energiebetrieb); Johann Schmidt (Stahlwerk); Peter Schonauer (Bauabteilung); Heinz Schürmann (Bauabteilung) und Günter Schwarz (Elektrobetrieb); Angestellte: Magdalene Biergans (Betriebskrankenkasse); Wilhelm Riether (Sozialabteilung) und Franz Schwinning (Sozialabteilung).

Geschäftsführender Ausschuß: Hans Meier (Beratendes Mitglied), Manfred Müller, Willi Rohenroth, Heinz Schürmann.



Der Betriebsrat des Werkes Hamm — V. l. n. r. 1. Reihe: Heinrich Rossenhövel, Wilhelm Wittkowski, Anton Feldmann, Anton Steinmetz; 2. Reihe: Josef Kessler, Franz Bolz, Friedrich Heine, Egon Bonkhoff, Theodor Dirklings, Eugen Tournée, Walter Köhler; 3. Reihe: Willi Gehrke, Harry Kunze, Heinrich Kleinerüßkamp und Heinrich Wienströer sowie Bruno Tepke. Zum Zeitpunkt der Aufnahme waren verhindert die Betriebsratsmitglieder Wilhelm Franke, Josef Koch und Karl Turwitt.

Werk Hamm:

Vorsitzender: Josef Kessler
(Mechanische Werkstatt);

Stellvertreter: Heinrich Kleinerüßkamp
(Einkauf III);

Schriftführer: Anton Feldmann
(Elektrodenfabrik);

weitere Mitglieder: Franz Bolz (Permanente Inventur), Egon Bonkhoff (Elektrische Werkstatt), Theodor Dirklings (Drahtzug), Wilhelm

Franke (Verzinkerei), Willi Gehrke (Verkauf Schweißtechnik), Friedrich Heine (Mechanische Werkstatt), Josef Koch (Mechanische Werkstatt), Walter Köhler (Bauabteilung), Harry Kunze (Drahtzug), Heinrich Rossenhövel (Stiftfabrik), Anton Steinmetz (Verfrachtung), Bruno Tepke (Drahtzug), Eugen Tournée (Elektrodenfabrik), Karl Turwitt (Verkauf), Wilhelm Wienströer (Elektrische Werkstatt) und Wilhelm Wittkowski (Elektrodenfabrik).

Akkordkommission: Anton Feldmann, Wilhelm Franke, Bruno Tepke und Wilhelm Wittkowski.

Betriebsausschuß: Franz Bolz, Egon Bonkhoff, Willi Gehrke, Josef Kessler, Heinrich Kleinerüßkamp und Harry Kunze.

Sozialausschuß: Anton Feldmann, Anton Steinmetz und Wilhelm Wittkowski.

Vorschlagswesen: Franz Bolz, Willi Gehrke (Ersatzmann) und Heinrich Wienströer.

Wirtschaftsausschuß: Josef Kessler und Heinrich Kleinerüßkamp.

Wohnungsausschuß: Theodor Dirklings, Willi Gehrke, Friedrich Heine, Walter Köhler und Harry Kunze (Ersatzmann).

Niederrheinische Hütte (Fortsetzung)

Lohnkommission:

Sprecher: Reinhold Berger;

weitere Mitglieder: Hans Braam, Heinrich Kuhn, Hans Meier, Manfred Müller, Heinrich Peters und Günter Schwarz.

Wohnungskommission:

Sprecher: Heinz Schürmann;

weitere Mitglieder: Magdalene Biergans, Heinrich Heisterkamp, Adolf Köster, Hans Meier und Peter Schonauer.

Ausschuß für Unfallverhütung:

Sprecher: Peter Schonauer;

weitere Mitglieder: Hans Braam, Viktor Burdziak, Karl-Heinz Felski, Heinrich Heisterkamp, Friedel Hirtz, Adolf Köster, Horst Laroche, Manfred Müller, Johann Schmidt und Günter Schwarz.

Sozialausschuß:

Sprecher: Willi Rohenroth;

weitere Mitglieder: Magdalene Biergans, Martin Claassen, Friedel Hirtz, Heinrich Peters, Johann Schmidt, Peter Schonauer und Heinz Schürmann.

Beschwerdeausschuß:

Sprecher: Hans Braam;

weitere Mitglieder: Karl-Heinz Felski, Friedel Hirtz, Gerhard Lux, Hans Plohm, Johann Schmidt, Günter Schwarz.

Jugend- und Ausbildungsausschuß:

Sprecher: Heinrich Kuhn;

weitere Mitglieder: Magdalene Biergans, Martin Claassen, Karl-Heinz Felski, Horst Laroche, Hans Plohm, Wilhelm Riether, Willi Rohenroth, Heinz Schürmann, Günter Schwarz.

Angestellten- und Gehaltsausschuß:

Sprecher: Franz Schwinning;

weitere Mitglieder: Magdalene Biergans, Gerhard Lux und Wilhelm Riether.

Paritätischer Ausschuß:

Gerhard Lux und Peter Schonauer. Vertreter: Wilhelm Riether und Willi Rohenroth.

Pensionsausschuß:

Reinhold Berger und Gerhard Lux. Erweiterung: Heinrich Kuhn, Manfred Müller und Wilhelm Riether.

Unterstützungs-GmbH:

Reinhold Berger und Gerhard Lux. Vertreter: Magdalene Biergans und Hans Meier.

Begabtenförderung:

Reinhold Berger und Gerhard Lux.

Redaktionsausschuß:

Sprecher: Wilhelm Riether;

weitere Mitglieder: Horst Laroche, Hans Meier und Willi Rohenroth.

Freigestellt:

Reinhold Berger, Hans Meier, Manfred Müller, Peter Schonauer und Heinz Schürmann.

Werk Lippstadt:

Vorsitzender: Wilhelm Risch (Grobzug);

Stellvertreter: Paul Schlepphorst (Lohnbüro);

weitere Mitglieder: Erich Bolduan (Härterei), Josef Bürger (Drahtlager), Friedrich Fraas (Seilerei), Wilhelm Gudermann (Mechanische Werkstatt), Heinrich Maas (Drahtzug), Heinrich Merzin (Grobzug), Heinz Michel (Seilerei), Erich Nolte (Seilerei) und Heinz Theisen (Verzinkerei).

Akkordausschuß: Erich Nolte, Wilhelm Risch und Heinz Theisen.

Wohnungsausschuß: Erich Bolduan, Friedrich Fraas, Wilhelm Risch und Paul Schlepphorst.

Ausschuß für sanitäre Einrichtungen: Wilhelm Gudermann.

Werk Altena:

Vorsitzender: Helmut Opperbeck (Schlosserei);

Stellvertreter: Wilhelm Mestekämper
(Angestellter);

Schriftführer: Heinz Mührmann (Drahtlager);

weitere Mitglieder: Hermann Bäcker (Schlosserei), Heinz Kittler (Drahtzug), Willi Krakat (Grobzug) und Klaus Leonhardt (Feinzug).

Wirtschaftsausschuß: Wilhelm Mestekämper und Helmut Opperbeck.

Werk Oesede:

Vorsitzender: Karl Waltermann (Seilerei);

Stellvertreter: Heinrich Möllenkamp (Seilerei);

weitere Mitglieder: Alfons Berger (Versand), Konrad Bolte (Schlosserei) und Josef Willmann (Seilerei)

Wirtschaftsausschuß: Heinrich Möllenkamp und Karl Waltermann.

Jugendvertretung

Werk Hamm:

Volkmar Franke (Mechanische Werkstatt), Dieter Melzer (Mechanische Werkstatt), Günter Nölle (Arbeitsvorbereitung), Klaus Szeinski (Viereck-Geflecht-Fabrik) und Dieter Wegge (Elektrische Werkstatt).

Werk Lippstadt:

Günter Müller (Konfektionierung).

Werk Oesede:

Karl-Heinz Pohlmann (Seilerei).



Der Betriebsrat des Werkes Lippstadt — V. l. n. r. 1. Reihe: Heinz Theisen, Wilhelm Risch, Paul Schlepphorst, Heinrich Maas; 2. Reihe: Wilhelm Gudermann, Erich Bolduan, Erich Nolte, Heinz Michel, Friedrich Fraas; 3. Reihe: Josef Bürger, Heinrich Mertin.



Linkes Bild: Der Betriebsrat des Werkes Oesede — V. l. n. r. Josef Willmann, Karl Waltermann, Heinrich Möllenkamp, Alfons Berger, Konrad Bolte. — Rechtes Bild: Der Betriebsrat des Werkes Altena — V. l. n. r. Helmut Opderbeck, Heinz Mührmann, Heinz Kittler, Klaus Leonhardt, Willi Krakat, Hermann Bäcker. Zum Zeitpunkt der Aufnahme war verhindert das Betriebsratsmitglied Wilhelm Mestekämper.



Lennewerk Altena

Vorsitzender: Rudi Lawitzki (Schlosser);

Stellvertreter: Heinz Becker
(Werkzeugmacher);

weitere Mitglieder: Erich Berger (Werkzeugmacher), Ernst Funk (Maschinensteller), Herbert Lengelsen (Angestellter), Anneliese Merten (Lagerarbeiterin), Ernst Stahl (Werkzeugmacher), Helmut Wege (Angestellter) und Heinz Wiesner (Schweißer).

Lohn- und Akkordausschuß: Ernst Funk und Ernst Stahl.

Pensionsausschuß: Rudi Lawitzki

Unfallschutz: Heinz Wiesner.

Unterstützungskasse: Rudi Lawitzki und Herbert Lengelsen.

Der Betriebsrat des Lennewerkes Altena — V. l. n. r. 1. Reihe: Helmut Wege, Heinz Becker, Rudi Lawitzki, Anneliese Merten, Erich Berger; 2. Reihe: Heinz Wiesner, Ernst Stahl, Herbert Lengelsen, Ernst Funk.





Eisenwerk Steele

Vorsitzender: Kurt Reich (Pfeßbau);

Stellvertreter: Manfred Kuhnke (Pfeßbau);

weitere Mitglieder: Ernst Blotenberg (Bolzenpresserei), Leo Hunen (Bolzenpresserei), Heinz Krefß (Mechanische Werkstatt), Helmut Krefß (Mechanische Werkstatt), Wolfgang Schaub (Angestellter), Heinz Schulte (Angestellter) und Manfred Schulte (Anschniderei).

Der Betriebsrat des Eisenwerkes Steele — V. l. n. r. Heinz Schulte, Ernst Blotenberg, Kurt Reich, Heinz Krefß, Manfred Schulte, Manfred Kuhnke, Wolfgang Schaub, Helmut Krefß, Leo Hunen.

Sie dachten nicht an sich und Dank



Zur Nacheiferung veröffentlicht wird das unfallbewußte Verhalten zweier Mitarbeiter der Niederrheinischen Hütte, das sowohl von der Werksleitung wie vom Technischen Aufwachtdienst der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft durch eine Belohnung gewürdigt worden ist. An einem Februar-Abend gegen 20 Uhr im Stahlwerk war's, als der 2. Pfannenmann auf der Gießbühne vor dem Schlackenloch ein Kransell an eine abgegossene Gießpfanne hängte, aus der die Restschlacke ausgekippt werden sollte. Beim Anhängen des Seiles bewegte sich die noch am Kran hängende Pfanne. Der Pfannenmann, der ihr ausweichen wollte und dabei rückwärts ging, stürzte in das Schlackenloch des SM-Ofens 6, in dem sich noch rote erstarrte Schlacke befand. Der eigenen großen Gefahr nicht achtend, sprang der Schicht-

führer Erich Schmeier sofort auf die glühende Schlacke und holte den Pfannenmann heraus. Er bewahrte ihn dadurch wahrscheinlich vor dem Verbrennungstod, denn obgleich jener die vorschriftsmäßige Arbeitsschutzkleidung als Gießer trug, war seine sonstige Kleidung sogleich in Brand geraten, so daß er erhebliche Verbrennungen erlitt. Erich Schmeier schlug die Flammen mit seinen bloßen Händen aus, ungeachtet daß er sich dabei selbst verbrannte. Diesen vorbildlichen Einsatz lobte in einer festlichen Stunde der Arbeitsdirektor der NH, Dr. Heinrich Heitbaum. Außer den Belohnungen empfing Erich Schmeier (links) durch Dipl.-Ing. Buthe (rechts) von der Berufsgenossenschaft zur Erinnerung ein Bild. Seine dankbare Anerkennung bekräftigten Betriebsratsvorsitzender Berger und der Betriebschef des Stahlwerkes, Direktor Dipl.-Ing. Boeckers.



Im Hochofenbetrieb der Niederrheinischen Hütte wollte ein ausländischer Arbeiter eigenmächtig Koks holen und stieg dazu in den gefüllten Kokstrichter, als sich unter dem Bunker ein Zubringerwagen mit einem leeren Kübel näherte. Der Arbeiter in der Möllerei Martin Rauelser erkannte die Gefahr für den Gastarbeiter, wenn im nächsten Augenblick Koks abgezogen würde. Geistesgegenwärtig und ohne an sich selbst zu denken, sprang er hinzu, zog jenen heraus und bewahrte ihn so wahrscheinlich vor dem Tod. Als „eine Tat, die wir anerkennen, weil wir uns bemühen, Leben und Gesundheit aller Mitarbeiter zu schützen“, kennzeichnete der Arbeitsdirektor der NH, Direktor Dr. Heitbaum, sein Verhalten, für das ihn die Hütte sowie die Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft belohnten. Daß Martin Rauelser bei seiner beispielgebenden Tat nicht an eine Belohnung gedacht hat, unterstrich stellv. Betriebsratsvorsitzender Lux bei seinem Dank für die Gesamtbelegschaft und den Betriebsrat.

Eisen und Stahl in Südafrika

Die Entwicklung des Landes aus der Sicht eines Südafrikaners



Wiederholt schon hat die Werkzeitschrift die Aufmerksamkeit der Mitarbeiter des Niederrheinkreises auf Südafrika gelenkt.

Die Tatsache, daß eine der sich kräftig entwickelnden Tochtergesellschaften der Westfälischen Union ihren Standort in Vanderbijlpark in der südafrikanischen Provinz Transvaal hat, weckt immer von neuem insbesondere im Bereich der WU lebhafteste Anteilnahme an dem Geschehen in einem Lande, über das widerspruchsvolle Berichte in der Welt verbreitet werden. Die Hannover-Messe 1965 nahm die Deutsch-Südafrikanische Kammer für Handel und Industrie in Johannesburg zum Anlaß, einem größeren Kreis verantwortlicher Männer aus Industrie und Handel der Bundesrepublik die wirtschaftliche Entwicklung Südafrikas unter besonderer Berücksichtigung der Eisen- und Stahlindustrie darzustellen. Der Vorstandsvorsitzer der South African Iron & Steel Industrial Corp., Professor Dr. C. M. Krüger [Pretoria], vermittelte einen weitgesteckten Überblick aus der Sicht eines Südafrikaners, der in der eisenschaffenden Industrie seines Landes an

führender Stelle steht. Es war unvermeidlich, daß der Vortragende sich dabei kritisch mit weitverbreiteten Ansichten auseinandersetzte, und es war ebenso verständlich, daß er um Anerkennung für die in seinem Heimatland geltende Ordnung warb; dies sollte beim Lesen des nachstehenden Auszugs aus seinen umfangreichen Darlegungen beachtet werden. Mit dessen Veröffentlichung ist allein beabsichtigt, in fairer Weise die Vorstellungen über Südafrika zu ergänzen, an dessen wirtschaftlichem Aufschwung die WIREX (Pty.) Limited in Vanderbijlpark teilnimmt. Wie der letzte Geschäftsbericht der WU mitteilte, erzielte die südafrikanische Tochtergesellschaft im Geschäftsjahr 1963/64 einen um 26 v. H. höheren Umsatz als im Vorjahr. Deutlich wird die befriedigende Entwicklung der WIREX auch durch die Gegenüberstellung ihrer Produktionszahlen: Bei der Übernahme durch die WU vor zehn Jahren betrug der Monatsdurchschnitt 134 Tonnen. 1963/64 wurden durchschnittlich 856 Tonnen je Monat erzeugt, und im Frühjahr 1965 wurde eine Monatsleistung von 1033 Tonnen erreicht.

In seinem Vortrag führte Prof. Dr. Krüger u. a. aus:

„Die Republik Südafrika liegt an der Südspitze des afrikanischen Kontinents und umfaßt ein Gebiet von 1,2 Millionen Quadratkilometer. Es entspricht damit etwa der Größe von Westdeutschland, Frankreich, Belgien, Dänemark, Holland, Schweiz, Österreich und Italien zusammen. Die Einwohnerzahl (Weiße, Bantus, Mischlinge und Asiaten) beträgt 17 Millionen, also weniger als ein Drittel Westdeutschlands oder etwas mehr als Holland und Dänemark zusammen. Von der Gesamtbevölkerung sind 3,3 Millionen Weiße und 11,6 Millionen Bantus. (In Südafrika wird der Neger „Bantu“ genannt, was wörtlich übersetzt „die Menschen“ bedeutet.) Die Bevölkerungsdichte mit 14 Menschen je Quadratkilometer ist niedrig, gemessen an europäischen Verhältnissen.

Das Ausmaß der Industrialisierung wird — unter Berücksichtigung der relativ großen Entfernungen — aus den Leistungen des schienengebundenen Verkehrs ersichtlich; mit über 35 Milliarden Netto-Kilometer-tonnen jährlich erreicht er drei Fünftel dessen von Westdeutschland. In Europa kann ein wesentlicher Teil der Güter auf dem Wasserwege befördert werden; Südafrikas Flüsse sind nicht schiffbar. Sie haben ihren Ursprung auf einer Hochebene des Binnenlandes und fließen in starkem Gefälle zum Meer.

Das Volkseinkommen liegt zwischen dem Dänemarks und Belgiens. Es übersteigt 5 Milliarden Rand (28 Milliarden Deutsche Mark) und macht damit Südafrika zu einem wohlhabenden Land, unvergleichbar mit irgend einem anderen Land des afrikanischen Kontinents. So haben auch die Vereinten Nationen die Republik Südafrika als alleiniges Land des Kontinents zusammen mit Australien und Neuseeland als die einzigen drei entwickelten Länder der südlichen Halbkugel eingestuft.

Was ist dann der Grund, daß das Gepräge Südafrikas so verschieden und seine Entwick-

lung im Vergleich zu den anderen Staaten Afrikas so fortgeschritten ist?

Die Bevölkerung des afrikanischen Kontinents wird auf 261 Millionen geschätzt. Bezogen auf die Einwohnerzahl, steht die Republik Südafrika mit 17 Millionen an vierter Stelle, nach Nigeria mit beinahe 37 Millionen, Ägypten mit 27 Millionen und Abessinien mit 22 Millionen. Trotzdem ist Südafrika der „Industrieriese“ des Kontinents.

Südafrika hat ein Volkseinkommen, das je Kopf der Bevölkerung dreimal höher ist als der Durchschnitt für ganz Afrika.

Südafrika produziert dreimal soviel Stahl wie alle anderen afrikanischen Staaten zusammen und steht an 12. Stelle in der freien westlichen Welt.

Südafrika erzeugt doppelt so viel elektrische Energie wie der Rest Afrikas. Der Stromverbrauch je Kopf der Bevölkerung ist derselbe wie in Europa.

Südafrika fördert 80 v. H. aller Kohle in Afrika und besitzt 87 v. H. der bekannten Kohlereserven des Kontinents.

Südafrika befördert 50 v. H. des schienengebundenen Güterverkehrs in Afrika. Es hat nach Nordamerika und Europa das größte elektrifizierte Schienennetz.

Südafrika erzeugt jährlich 70 v. H. des Goldes der freien Welt.

Südafrika hat das größte Treibstoff-Synthesewerk der Welt.

Südafrika genießt seit 55 Jahren politische Stabilität.

Der Reichtum an Bodenschätzen ist nicht der einzige Grund für das andere Gepräge und den Wohlstand der Republik. Ein Teil der Begründung liegt in der Geschichte des Landes. Europäische Zivilisation wurde auf eine gänzlich verschiedene Weise nach Südafrika gebracht als nach den anderen Teilen des Kontinents, denn eine Kolonisation und Unterwerfung primitiver Volksstämme hat hier nicht stattgefunden. Über einen Zeitraum von 150

Jahren haben sich hier Weiße in den weiten und unbewohnten Gebieten angesiedelt und so den Kern einer neuen Nation europäischer Herkunft geformt. Erst nach dieser Zeit kam die aufblühende westliche Zivilisation bei der Suche nach neuen Weidegebieten mit den aus dem Norden in das heutige Gebiet der Republik langsam einsickernden Bantu-Stämmen in Berührung. Daraus wird deutlich, daß die südafrikanische Nation nicht aus einer Kolonialmacht entstanden ist, sondern aus einer neuen westlichen Gemeinschaft, die sich in dem günstigen Klima der südlich gemäßigten Zone Afrikas rasch entwickelte.

Weit entfernt von den Märkten der Alten Welt, war die junge Gemeinschaft auf sich selbst gestellt und lebte von Ackerbau und Viehzucht extensivster Art sowie bescheidener Handwerkstätigkeit. Erst die Entdeckung von Diamanten und Gold brachte grundlegende Veränderungen. Die daraus folgende teilweise Verstädterung, die Entdeckung neuer Bodenschätze, bessere Verkehrs- und Nachrichtenmittel und die verstärkte Einwanderung schufen günstige Voraussetzungen für eine eigene Verarbeitungsindustrie. Die Vereinigung der noch getrennten Gebiete im Jahre 1910 brachte auch die notwendige politische Stabilität, aber die Wirtschaft des Landes beruhte noch im wesentlichen auf der Landwirtschaft und dem Bergbau. Noch im Jahre 1930 betrug der Anteil der Verarbeitungsindustrie nur 15 v. H. des Netto-Inland-Volkseinkommens.

Im Jahre 1928 verabschiedete das südafrikanische Parlament gegen stärksten Widerstand das Gesetz zur Errichtung einer Eisen- und Stahlindustrie. Schon 1934 wurde der erste Stahl aus eigenem Eisenerz gegossen. Seit diesem Jahr hat die südafrikanische Stahlindustrie die in sie gesetzten Erwartungen mehr als erfüllt und das Land zum größten Teil mit gutem und billigem Stahl versorgt. Es ist deshalb nicht übertrieben festzustellen, daß der im Land produzierte Stahl, der zu den niedrigsten Preisen der Welt verkauft wird,

die seit 1952 nicht mehr erhöht wurden, zum Rückgrat der phänomenalen Entwicklung der südafrikanischen Industrie, insbesondere der für das Land typischen Schwerindustrie, geworden ist. Es ist diese rasante Industrialisierung, die Südafrika ein neues wirtschaftliches Gepräge gibt.

Die gegenwärtige Lage in der Stahlindustrie wird dadurch gekennzeichnet, daß die staats-eigene South African Iron and Steel Industrial Corporation (Isacor) im Werk Pretoria 1 Million Tonnen Profile und im Werk Vanderbijlpark 1,2 Millionen Tonnen Bleche jährlich produziert. Die private Industrie, u. a. die Union Steel Corporation, Dunsward und Scaw schmelzen Stahl aus Schrott und Roheisen und walzen ungefähr 370 000 Tonnen Profile je Jahr. Damit macht Isacors Anteil 85 v. H. der lokalen Erzeugung für 1964 aus. Die geplanten Erweiterungen, die bereits voll im Gang sind, erfordern eine Investition von 540 Millionen Rand (3 Milliarden DM) und werden Isacors Rohblock-Erzeugung auf 4,5 Millionen Tonnen erhöhen, also praktisch verdoppeln.

Obwohl erst zwanzig Jahre alt, stellt die südafrikanische Schwerindustrie 50 v. H. der hierfür benötigten Ausrüstung selbst her. Auch hier ist der Impuls der Stahlindustrie für die Schwerindustrie unverkennbar. Daß sich Südafrika auf den Weltmärkten für Eisen und Stahl sowohl in Qualität als auch hinsichtlich des Preises behaupten kann, hat sich in dem Jahr 1959/60 erwiesen, als, bedingt durch eine rückläufige Konjunktur, beträchtliche Export-Lieferungen getätigt wurden. Inzwischen entwickelte sich freilich die Industrialisierung in einem solchen Tempo, daß die Hüttenindustrie selbst mit den großzügig geplanten Erweiterungen seit geraumer Zeit den Stahlhunger der südafrikanischen Verarbeitungsindustrie nicht mehr befriedigen kann. Iscor muß deshalb zur Zeit in großem Umfang Walzprodukte aus aller Welt einführen.

Auf anderen Gebieten der südafrikanischen Wirtschaft lassen sich weitere Ursachen für den Wohlstand und das Gedeihen der Republik finden. Viele Menschen glauben, daß das Gold der Grundstein der Wirtschaft Südafrikas sei. Auch das ist nur bedingt richtig. Außer Gold besitzt Südafrika wie kaum ein anderes Land der Welt noch eine Vielfalt anderer Minerale. Die Republik ist einer der wichtigsten Lieferanten für Diamanten, Platin, Uranoxyd, Kohle, Eisenerz, Chromerz, Mangan, Asbest, Antimon und noch viele mehr. Der Wert der gesamten Mineralproduktion betrug 1963 rund 1045 Millionen Rand (6 Milliarden DM). Davon entfielen auf:

Gold	686 Millionen Rand (3,850 Milliarden DM)
Diamanten	78 Millionen Rand (436 Millionen DM)
Uranoxyd	67 Millionen Rand (375 Millionen DM)
Kohle	68 Millionen Rand (380 Millionen DM)

Das jüngste Gold-Bergwerk (Western Deep Levels) ist mit einer Tiefe von 12 000 Fuß (3660 m) zugleich auch das größte und tiefste Bergwerk der Welt. Dies ist selbst für Südafrika, das auf dem Gebiet tiefer Schachtanlagen führend ist, eine ganz besondere technische Leistung. Die Republik erwartet allein von diesem Bergwerk eine Ausbeute von über 2,7 Milliarden Rand (15,2 Milliarden DM).

Die große Bedeutung der Gold-Produktion liegt vor allem in der Stabilisierung der Wirt-

schaft. In Zeiten rückläufiger Konjunktur werden hauptsächlich andere Produktionszweige betroffen. Die Gold-Produktion wird dann relativ vorteilhafter und trägt so zur Stabilisierung der wirtschaftlichen Entwicklung bei. Südafrika als einer der größten Uran-Produzenten betreibt auch Forschung über die Verwendung von Atomkraft für friedliche Zwecke. Der erste Atommeiler ist fertiggestellt und wird demnächst in Betrieb genommen.

Die großen Steinkohle-Vorkommen wurden bereits erwähnt. Weil die südafrikanische Kohle abbaugünstig ist und deshalb ihre Förderkosten niedriger sind als anderswo in der Welt, bildet sie gerade für die Industrie eine besonders vorteilhafte Produktionsbasis, als Energieträger wie als chemischer Grundstoff. Große Kraftwerke sind auf der mageren Kohle errichtet und liefern ihren Strom nach den Industriezentren zu einem erstaunlich niedrigen Preis von 0,5 Cent (weniger als 2,8 Pfennig) je Kilowattstunde.

Unter anderen läuft derzeit bei der Electricity Supply Commission ein Investitionsprogramm

von 400 Millionen Rand (2,24 Milliarden DM). Die ihr gehörende Camden Dampfkraftzentrale wird nach Fertigstellung mit einer Leistung von 1600 Megawatt das größte Kraftwerk der südlichen Halbkugel sein, größer als das bekannte Kariba-Wasserkraftwerk am Zambesi-Strom.

Billige und leicht abbaubare magere Kohle ist auch der Rohstoff für das größte Treibstoff-Synthesewerk der Welt in Sasolburg. Ein hoch mechanisiertes Bergwerk liefert über ein Förderband täglich 9000 Tonnen Kohle, die in der Anlage verflüssigt wird. Mittels des Fischer-Tropsch-Verfahrens wird die Kohle zu Benzin, Dieselöl, Äthanöl, Teer, Wachs und einer Vielfalt anderer organisch-chemischer Grundstoffe hydriert. Diese Anlage ist noch keine zehn Jahre in Betrieb, und schon sind zur Verarbeitung der Nebenprodukte eine Anzahl neuer chemischer Industrien entstanden, die unter anderem Polyäthelenfolien, Buna und Kunstdünger herstellen. So ist Sasol das Rückgrat der chemischen Industrie, wie es Iscor für die Metallindustrie ist.

Ausgezeichnete Grundlagen für die industrielle Entwicklung

Die reichliche und billige Versorgung mit Kohle, Stahl und elektrischer Energie schuf eine ausgezeichnete Grundlage für die industrielle Entwicklung. Das Rekordwachstum während und nach dem zweiten Weltkrieg kann am besten am Bruttoproduktionswert gemessen werden, der von weniger als 300 Millionen Rand (1,68 Milliarden DM) in 1939 auf 3 Milliarden Rand (16,8 Milliarden DM) in 1960 gestiegen ist.

Die gegenwärtige Zuwachsrate ist noch höher. So ist im Jahre 1964 das reale Brutto-sozialprodukt um mehr als 6,7 v. H. gewachsen. Das Ergebnis ist, daß Südafrika heute dieselbe Vielfalt an Industrien besitzt wie die großen Industrieländer; daß es weitgehend autonom geworden ist, aber trotzdem größten Wert auf gesunde internationale Handelsbeziehungen legt. Dies kennzeichnet die Tatsache, daß Südafrika zum Beispiel landwirtschaftliche Maschinen und Geräte in großem Umfang einführt, aber auch 25 verschiedene Typen derselben Klasse in Südafrika produziert und nach 39 Ländern in Europa, Südamerika und Asien exportiert.

Südafrika besitzt gut entwickelte private und staatliche Finanz- und Investitions-Gesellschaften. Es weist auch eine erfreulich hohe Bruttokapitalbildung auf, so daß heute schon der Kapitalbedarf für eine normale Entwicklung im wesentlichen aus eigenen Mitteln gedeckt werden kann. Im gleichen Maße sind ausländische Investitionen zur Erschließung noch ungenutzter Reserven willkommen.

Tatsächlich ist ausländisches Kapital daran sehr interessiert. Als Beispiel hierfür ist die jüngste große Investition (75 Millionen Rand 420 Millionen DM) in dem Phalabora-Kupferprojekt durch Rio Tinto-Zinc, Newmont Mining und American Metal Climax zu nennen. Dieses Unternehmen dürfte das größte seiner Art werden. Es wird täglich Kupfer und andere Metalle aus 33 000 Tonnen Erz gewinnen. Ebenso wurde in den letzten achtzehn Monaten die Errichtung von zehn Fabriken zur Herstellung von Benzin- und Dieselmotoren für Autos angekündigt. Harold Wincott, Hauptschriftleiter des „Investor's Chronicle“ von

London, ein anerkannter internationaler Finanzfachmann, schrieb im November letzten Jahres über Südafrika:

„Die Entwicklung ist einfach fantastisch. Hier herrscht die größte Baukonjunktur aller Zeiten. Der Geldwert des Brutto-sozialprodukts des Jahres bis letzten Juni erhöhte sich um 10,5 v. H. Industrierapiere haben in drei Jahren ihren Wert nahezu verdreifacht. Vielleicht am bemerkenswertesten ist, daß sich die Einwanderung mit etwa 40 000 Menschen je Jahr seit 1960 vervierfacht hat. Die Lebenshaltungskosten scheinen trotz des Geredes von Inflation wesentlich niedriger zu sein als in England. Ich sehe keinen Grund, warum sich die Wirtschaft nicht weiterhin günstig entwickeln sollte.“

Eine andere Neuentwicklung wurde mit der Errichtung einer Anlage zum Schmelzen von Ferrolegierungen eingeleitet. Chromerz chemischen Grades wird dabei als Rohstoff zur Herstellung von Ferrochrom für metallurgische Zwecke verwendet. Südafrika gilt heute als der Welt größter potentieller Lieferant von Ferrochrom. Es wird in Amerika angenommen, daß die Republik ab 1975 nahezu 90 v. H. des Chrombedarfs der westlichen Welt decken wird.

Die kommenden Jahre werden die Verwirklichung weiterer Projekte bringen in Sektoren wie der Kohleverflüssigung, Kupfer, Vanadium, Textilien, Papier und Zellstoff, Auto und Autozubehör, Stahl und Eisen (wo Iscor seine neue und umwälzende Methode der Stahlherstellung im Tandemofen einführen wird), Gleisnetz-Elektrifizierung, Flugzeugbau, elektronische Ausrüstung, Schiffsbau und Autobereifung. Südafrika steht im Verbrauch von Autoreifen an 12. Stelle in der freien Welt. Heute schon besitzt selbst der farbige Teil der Bevölkerung je Kopf mehr Autos als Rußland. Diese Aufzählung könnte noch um vieles erweitert werden“, beschloß Prof. Dr. Krüger den ersten Teil seines Vortrags, um darauf zu behandeln, wie die wirtschaftliche Lage eines Landes von der Politik beeinflußt werden kann.

Viele falsche Vorstellungen durch Unkenntnis oder Unverständnis

Professor Dr. Krüger stellte fest, daß vielen der vor ihm Versammelten Südafrika nicht unbekannt sei. Er erklärte: „Groß ist die Zahl der Besucher aus Deutschland und anderen europäischen Ländern, die sich später so für unsere Sache eingesetzt haben, daß ich es nicht besser tun kann. Das Tragische ist, daß viele der falschen Vorstellungen, die in Europa über die Republik Südafrika bestehen, nicht auf wirklicher Feindschaft, sondern auf Unverständnis oder einer falschen Deutung der Tatsachen beruhen. Oft sind diese falschen Vorstellungen das Ergebnis einer unwarhen Berichterstattung, deren Gründe ziemlich klar auf der Hand liegen, angefangen vom Nervenkitzel der Sensation bis zur bewußten Feindseligkeit in der Propaganda gegen uns. Hinter ihr stehen Leute, die andere Ziele zu verschleiern versuchen. Ein verzerrtes Bild von Südafrika ist die Folge, und wer das

gebracht werden könnte, auf viele Völker und Menschen wie ein rotes Tuch wirkt.

Wie oft haben nicht unsere Außenminister den Mitgliedern der UNO die Politik Südafrikas sachlich dargestellt! Nicht etwa, weil sie dazu verpflichtet waren, sondern weil wir aufrichtig glaubten, daß eine Erläuterung unserer Lage und Beweggründe wenigstens bei denen besseres Verständnis erwirken würde, die aus Tradition und Abstammung unsere Freunde waren. Unsere Sache wird, das ist bekannt, in den verschiedenen Ausschüssen der UNO nicht objektiv behandelt. Wir halten uns keineswegs für fehlerlos; das Pharisäertum verschiedener internationaler Körperschaften bei der Besprechung südafrikanischer Angelegenheiten ist jedoch nicht zu ertragen.

Einige der im Ausland ständig wiederholten Behauptungen sind:

viert ist. Es gibt Hunderte von Rassen in Afrika. Man kann nun nicht — das wird wohl immer klarer — eine Nation schaffen, indem man einfach Linien auf einer Landkarte zieht, damit einen neuen Staat ins Leben ruff und so Menschengruppen zusammenschließt, die ethnologisch und in Sitten und Gebräuchen sich mehr voneinander unterscheiden als die Völker Europas untereinander. Die südafrikanischen Zulus beispielsweise unterscheiden sich grundlegend in Sprache, Sitten und Kultur von den Sothos oder Xosas. Die Antipathie vieler schwarzer Völker untereinander ist oft weit stärker als die gegen die Weißen, die ihnen künstlich beigebracht wird. In Südafrika lebt nicht nur eine schwarze Rasse, ebensowenig wie im Kongo oder in irgendeinem der anderen sogenannten befreiten Staaten Afrikas. Das ist der Kernpunkt, dessen man sich stets bewußt sein muß, wann immer auf die Probleme Südafrikas oder auch Afrikas eingegangen wird.

Um das südafrikanische Bild in seine richtige Perspektive zu stellen, muß erwähnt werden, daß sich die weiße Bevölkerung vor mehr als 300 Jahren an der Südspitze des gewaltigen afrikanischen Festlandes niedergelassen hat, ohne dabei den Lebensraum anderer Bewohner zu beeinträchtigen. Die Bantu-Stämme waren etwas früher aus Zentralafrika an der ostafrikanischen Küste entlang südwärts gewandert. Die verschiedenen Stämme stießen in Kriegen aufeinander, und einige von ihnen besiegten andere und unterwarfen sie.

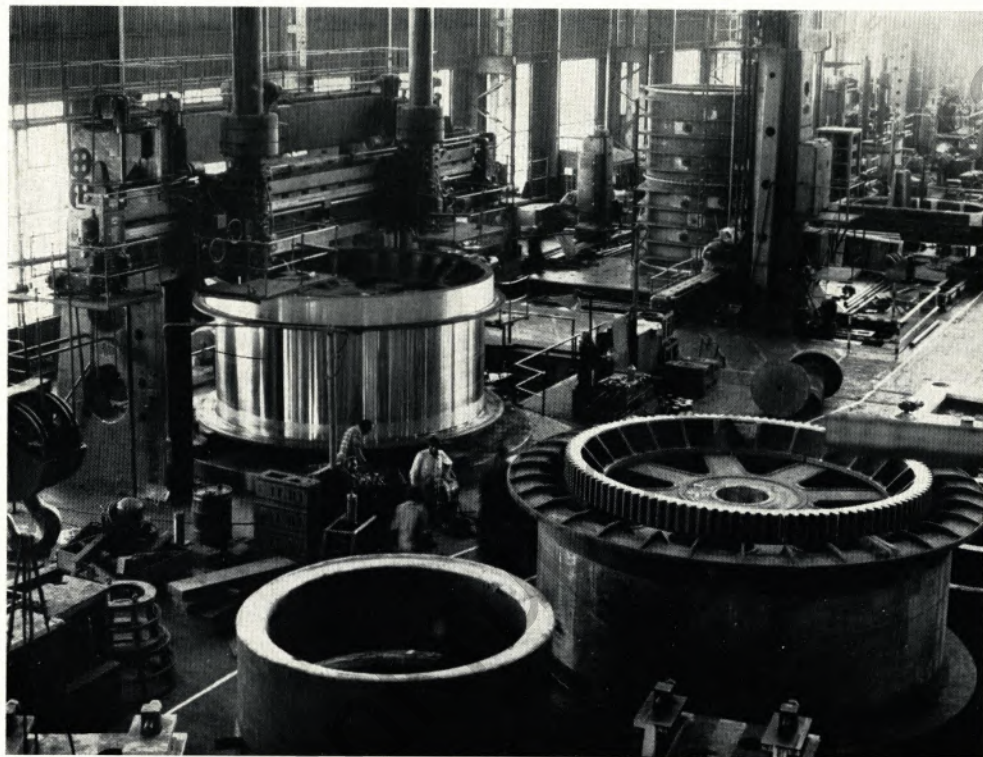
Die Ur-Einwohner Südafrikas, d. h. die Hottentotten, „Strandloper“ und Buschleute, waren größtenteils von den aus dem Norden einwandernden Schwarzen ausgerottet worden. Wenn überhaupt von einem Vertreiben gesprochen werden kann, so nur von einer Vertreibung und einem Ausrotten der Ureinwohner des Landes durch die einwandernden Schwarzen.

Trotz des Einsickerns aus dem Norden war das Land dünn bevölkert; die schwarzen Stämme ließen sich in einigen wenigen fruchtbaren Teilen des Landes nieder. Als die Weißen 150 Jahre später nordwärts zogen, vertrieben sie die Schwarzen nicht aus diesen Gebieten, die von ihnen bereits besiedelt waren. Die Bevölkerungsdichte der Bantu-Stämme war sehr gering. Die Behauptung, die Europäer hätten die Schwarzen ihres Landes beraubt, entspricht nicht den Tatsachen. Unser heutiges Problem würde nicht bestehen, wenn die Weißen ruhig zugehört hätten, wie die kriegerischen schwarzen Stämme sich gegenseitig ausrotteten.

Die Amerikaner und die Australier haben ihr Problem anders gelöst. Unsere Vorfahren, die tief religiös waren, taten was sie konnten, um die mörderischen Kriege der Schwarzen untereinander zu verhüten, und so haben sich die Bantus in den letzten Jahrhunderten so stark vermehrt. Heute noch ist die illegale Zuwanderung von Tausenden arbeitssuchender Schwarzer aus den Nachbarstaaten eines unserer größten Probleme.

Zeit und Umstände haben die Weißen, aus Europa stammenden Südafrikaner zu einem einzigen Volk eigener Art zusammengeschmiedet. Wir betrachten Europa nicht als unsere Heimat, obwohl unsere Zivilisation eng mit jener verbunden ist. Unsere Kultur ist europäisch, aber wir sind fest in unserem Land verwurzelt.

Diese Wurzeln kann man nicht aus dem Boden reißen, mit dem sie verwachsen sind. Die weißen Südafrikaner beanspruchen vor Gott und der Welt das Recht, eine eigene, selb-



Vanderbijlpark in der südafrikanischen Provinz Transvaal ist nicht allein der Standort der WIREX, einer Tochtergesellschaft der Westfälischen Union. Dieses Bild vermittelt einen Einblick in die 1947 gegründete größte Maschinenfabrik ihrer Art in Südafrika, die Vanderbijl Engineering Corporation (VECOR).

Land nicht aus eigener Anschauung kennt, ist geneigt, Südafrika mißbilligend und sogar als Gegner zu betrachten.

Der Mann auf der Straße weiß meistens sehr wenig über Südafrika — es kümmert ihn auch nicht. Die eigenen Probleme beschäftigen die meisten Menschen vollauf, und warum soll man sich der Mühe unterziehen, nach der Wahrheit über Südafrika besonders zu forschen? Das Bild Südafrikas im Unterbewußtsein der meisten Menschen ist verschwommen und setzt sich zusammen aus Hinweisen auf südafrikanische Angelegenheiten in der Presse, die leider nicht immer objektiv berichtet. Es ist ein Unglück, daß alles, was auch nur im leisesten an Farben- oder Rassendiskriminierung anklingt oder damit in Zusammenhang

Die aus Europa stammenden Südafrikaner seien zeitweilige Siedler dieses Landes und hätten kein Anrecht auf das Land. Das Land, das sie als ihre Heimat beanspruchen, hätten sie anderen entrissen, und daher sei die südafrikanische Regierung keine angestammte Regierung.

Unsere Stellung könnten wir nur durch Gewaltanwendung und dauernde Unterdrückung halten; unsere Politik der parallelen Entwicklung sei nur der Ausdruck von Rassenhaß und Überheblichkeit und beruhe auf der Verweigerung des Rechtes der Selbstbestimmung.

Dies alles bedrohe den Weltfrieden.

Zuerst muß klar herausgestellt werden, daß Afrika nicht nur einer einzigen Rasse reser-



Erst 78 Jahre alt und bereits eine Bevölkerung von mehr als 1,25 Millionen Menschen aufweisend, ist Johannesburg Südafrikas größte Stadt und die zweitgrößte auf dem afrikanischen Kontinent. Ihre imponierende Entwicklung spiegelt die der Republik wider, doch fällt es der „City of Gold“ schwer, mit dem stürmischen Aufschwung des Landes Schritt zu halten. Sie teilt die Nöte der notwendigen Auflockerung und Ausdehnung mit den Großstädten der Industriestaaten in der ganzen Welt. Gegenwärtig werden dreißig Hochhäuser im Kern Johannesburgs geplant und gebaut, fünf davon mit mehr als zwanzig Stockwerken. Die heute schon faszinierende Silhouette der Stadt wird weitere Wahrzeichen erhalten durch die Verwirklichung riesiger Millionenprojekte, die den Bau von zwei 25-stöckigen Luxushotels sowie eines 40-stöckigen Hotels mit 900 Zimmern einschließen.

ständige Nation zu sein. Wir beanspruchen das Recht, als Volk eigener Art zu leben und fortzubestehen. Dieses Urrecht werden wir, wie andere Völker, die nicht untergehen wollen, mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln verteidigen.

Wir haben über 200 Jahre lang mit den Bantus zusammen gelebt und haben für sie sicher besseres Verständnis als andere weiße Nationen. Wir verlangen nur, daß man uns Gelegenheit gibt, unseren eigenen Weg zu finden, ohne daß uns jene hineinreden, die den wahren Sachverhalt nicht einmal ahnen. Wir verweigern den sich entwickelnden Bantu-Völkern innerhalb und außerhalb der Republik nicht das Recht, ihr eigenes Schicksal zu for-

men und in ihrer eigenen Heimat ihr Erbe von eigener Kultur und Sprache weiterzufördern, um zu eigenständigen Nationen zusammenzuwachsen. Das ist der Grundgedanke unserer Bantu-Politik. Unsere Bantu-Völker sehen immer mehr ein, daß die südafrikanische Regierung diese ihre Grundrechte anerkennt und fördert, und sie kommen immer mehr zu der Erkenntnis, daß die „ein Mann, eine Stimme“-Politik der anderen Afrika-Länder nicht gerade dazu beigetragen hat, den Hunger des einfachen Mannes und seiner Familie zu stillen."

Prof. Dr. Krüger konnte nicht ausführlich auf die verschiedenen Richtungen eingehen, in der die Bantus in Südafrika sich entwickeln,

sondern nur einen kurzen Abriss darüber geben. Er berichtete:

„Im Jahre 1946 konnten nur 12 v.H. der Bantu-Bevölkerung in unserem Lande lesen und schreiben. 1961 lautete dieser Prozentsatz schon 35 v.H. und im Jahre 1964 ist er auf 57 v.H. gewachsen. Die entsprechende Zahl in anderen Teilen Afrikas südlich der Sahara ist weniger als 10 v.H. Heute gehen 80 v.H. der schwarzen Kinder Südafrikas in die Schule.

Die Lehrer und Lehrerinnen dieser Kinder sind überwiegend ebenfalls Bantus; es gibt ihrer etwa 30 000. Jährlich werden 4000 Lehrkräfte in 48 Seminaren ausgebildet. Auf Hochschulen werden schwarze Lehrer zu Beamten,

Betriebsleitern, Rechtsanwälten usw. ausgebildet. Unser Ziel ist, diese Menschen in der Atmosphäre ihres eigenen Lebensraums zu bilden, so daß sie den Stolz auf ihre Rasse und ihre Sitten nicht verlieren.

Das steht im scharfen Gegensatz zu der Politik der westlichen Welt und der Sowjetländer, die eine Schulung in Übersee fördern. Kehren im Ausland geschulte schwarze Menschen in ihre Heimat zurück, so haben sie häufig die inneren Bindungen zu ihrem Volk verloren und sind für die Führung ihrer eigenen Leute nicht mehr geeignet. In Südafrika dagegen wird den studierenden Bantus zum Bewußtsein gebracht, daß die Zugehörigkeit zu einer schwarzen Führungsschicht mehr selbstbewußte Würde in sich trägt, als sich ein Eckchen in einer weißen Gemeinschaft zu ergattern.

Ich könnte weitergehen und die Tausende von Häusern erwähnen, die im Laufe des letzten Jahrzehnts für die Schwarzen gebaut worden sind, die freie ärztliche und Krankenhausbehandlung, die Kindergärten für Kinder arbeitender Mütter, die Kirchen, Schwimmbäder, Sportplätze und dergleichen und noch vieles

mehr. Die Geschichte hat gelehrt, was folgt, wenn ein Volk in der Knechtschaft eines anderen leben muß. Wir suchen eine Lösung, die allen Rassengruppen unseres Landes Selbsterhaltung sowie völlige politische und wirtschaftliche Entwicklung zusichert. Wir, die Weißen Südafrikas, zahlen große Beträge aus unseren eigenen Einkommen, um die Heimatländer für die Bantu-Völker zu entwickeln. Das Problem ist äußerst schwierig und verwickelt und wird erschwert durch Aufwiegelung aus dem Ausland, die Unzufriedenheit hervorruft.

Dabei wird die eine Grundtatsache des Lebens vergessen, daß ohne ernste Anstrengungen nichts erreicht wird und daß Erfolg erarbeitet werden muß. Die schwarzen Völker müssen dazu erzogen werden, sich selbst zu regieren und zu beherrschen. In Ländern, die von Weißen entwickelt und ausgebaut und dann zu früh den in der Führung der Staatsgeschäfte unerfahrenen Schwarzen übergeben wurden, hat diese „Befreiung“ nur zu oft in den letzten Jahren in Afrika und anderswo zu einem Chaos geführt, das allen Klarsehenden bekannt ist.“

»Keine Einmischung von außen!«

Zurückkommend auf die Beschuldigung, die Weißen in Südafrika würden die Schwarzen unterdrücken, legte Prof. Dr. Krüger dar: „Die Führung ist in Händen der Weißen, die das Land zu ihrer heutigen Höhe entwickelt haben. Daß die führende Schicht Südafrikas weiß ist, ist allein Grund genug für die mit Gift und Hysterie gewürzten Ausfälle, die in der UNO und sonstwo gang und gäbe sind. Es ist an der Zeit, daß auch einmal die Rechte der Weißen vertreten werden, deren Rufe übertönt werden von den Schreien für die Rechte der Schwarzen.“

Was der Welt allmählich klar werden mußte, ist, daß politische Unabhängigkeit ohne eine lebensfähige Wirtschaft nur zu Hunger und Not der breiten Masse führt. Es macht offensichtlich keinen Eindruck, daß unsere Wirtschaft blüht und daß unsere Bantus oft besser leben als viele der ärmeren Schichten Europas.

Die weitere Behauptung, die Politik unseres Landes beruhe auf Rassenhaß, ist Unsinn. Sie wird mit großer Lautstärke von denen vorgebracht, die von Unruhe und Revolution in Südafrika eigene politische und wirtschaftliche Vorteile erhoffen. Wirtschaftliches und politisches Chaos würde dem Verschwinden des weißen Mannes folgen, und Südafrika mit seinen unendlichen Bodenschätzen und seiner blühenden, reichen Industrie würde die Beute derer, die diese Geschäfte so gut verstehen. Dieser Feldzug gegen uns wird von zerstörenden Kräften, auch innerhalb Südafrikas, geführt, und wir müssen diesen Kräften mit geeigneten Mitteln entgegentreten. Es ist unsere Überzeugung, daß Freundschaft und gegenseitige Achtung die einzige gesunde Basis bilden, auf der eine gute Beziehung zwischen Schwarz und Weiß in Südafrika aufgebaut werden kann.

Ebenso falsch ist die Behauptung, das weiße südafrikanische Volk versuche aus Angst seine Position zu befestigen. Angst ist nicht der Antrieb unseres Handelns. Wir sind zuversichtlich, daß wir am Ende in der uns selbst gestellten Aufgabe erfolgreich sein werden — vorausgesetzt, daß man uns gewähren läßt. Hätten

wir nicht diese absolute Zuversicht, so hätten wir nicht so lange die unglaublichen Angriffe der UNO und aus anderen Kreisen mit Ruhe und Würde ertragen können.“

Die oft gehörte Behauptung, die Zustände in Südafrika seien eine Bedrohung für den Weltfrieden, sei so offensichtlich lächerlich, sagte Prof. Dr. Krüger, daß man von ihm wohl nicht erwarte, auf diesen Punkt besonders einzugehen. Sie komme hauptsächlich aus Ländern, die Südafrika dauernd mit Gewalt bedrohten. Einige von ihnen hätten öffentlich zum Angriff gegen Südafrika aufgerufen und damit das Manifest der UNO ausdrücklich verletzt.

„Es liegt doch wohl auf der Hand“, fuhr Prof. Dr. Krüger fort, „daß wir, ein kleines Volk von etwa 3,5 Millionen Weißen, keine Angriffsgedanken gegen irgendeinen Staat in Afrika oder anderswo hegen können. Früher haben wir mit anderen Afrika-Staaten auf verschiedenen wichtigen Gebieten zusammengearbeitet. Diese Zusammenarbeit und Unter-

stützung bezog sich auf technische Probleme verschiedener Art, u. a. Hilfe unseres weltbekannten tierärztlichen Instituts Onderstepoort, des südafrikanischen medizinischen Forschungsinstituts und verschiedener technischer Institute. Hätte Südafrika zum Beispiel nicht die ersten erfolgreichen Feldzüge gegen Heuschrecken unternommen, so würden viele Länder Afrikas heute in weit größerem Maße unter dieser Plage zu leiden haben. Obwohl diese Zusammenarbeit vor kurzem von den meisten Staaten Afrikas abgelehnt worden ist, hoffen wir, daß im Laufe der Zeit klügere Überlegungen diese Staaten veranlassen werden, unsere Hilfe wieder in der gleichen Gesinnung anzunehmen, in der wir sie anbieten.

Wir können einen wesentlichen Beitrag zu einer geordneten und friedlichen Entwicklung des ganzen afrikanischen Kontinents liefern. Seit dem zweiten Weltkrieg haben westliche Nationen den schwarzen Staaten Afrikas Millionen zur Verfügung gestellt. Sie wollten sich dadurch die Freundschaft der Schwarzen sichern, doch langsam wird die Zwecklosigkeit dieses Verfahrens klar. Manche der neugegründeten schwarzen Staaten wollen durch ihre Überzahl in der UNO Weltpolitik treiben, haben jedoch noch nicht gelernt, ihre eigenen Angelegenheiten vernünftig zu verwalten. Es gelten heutzutage zweierlei Maßstäbe. Schändungen der UNO-Grundsätze durch Länder wie Rußland, Indien u. a. werden bemängelt, aber Südafrika ist der willkommene Prügelknabe. Jeder noch so kleine Staat, dessen Haushalt nicht größer ist als der einer kleinen Mittelstadt der Republik, maßt sich an, über uns zu Gericht zu sitzen.

In vielen der afrikanischen Entwicklungsländer fließt der Strom des Geldes, das die westlichen Staaten so bereitwillig über sie ergießen, keineswegs nur in die Adern der Wirtschaft, sondern der Aufwand für die Erhöhung des Lebensstandards einiger weniger ist unverhältnismäßig hoch. Südafrika erlebt zur Zeit einen unerhörten Wirtschaftsaufschwung, und Neid ist nur zu oft der Nährboden, auf dem der Haß schwarzer Nationen gegen uns blüht. Sie wissen genau, daß es den Bantus unseres Landes weit besser geht als ihren Leuten, und das verbittert sie.

Wir verlangen keine finanzielle Unterstützung; wir verlangen lediglich, daß man uns in Ruhe läßt, damit wir unser Schicksal auf unsere Weise meistern können, ohne Einmischung von außen. Abschließend kann ich

Südafrika – ein Land der Zukunft

nichts Besseres tun, als eine kürzlich erschienene Veröffentlichung zu zitieren:

„Das also ist Südafrika... ein kontrastreiches und aufblühendes junges Land... so mannigfaltig, so reich und, gesehen im Afrika-Verband, so ausgeglichen und stabil, daß es jedem Vergleich trotzt. Es ist ein Land Afrikas, unabhängig und doch wirtschaftlich gesund... ein beständiges Land mit einer guten Verwaltung, die in der Jahrhunderte alten Geschichte ihre Wurzeln hat. Es hat mit dem Ziel der Verbesserung des Lebensstandards der ganzen Bevölkerung sein eigenes Entwicklungsprogramm geschaffen, das ohne Parallele auf dem Kontinent ist.“

Mit seiner großen und hochqualifizierten Bevölkerung ist Südafrika in der Lage, die Kenntnisse und Verfahren der fortschrittlichen

westlichen Welt zu verstehen und auf südafrikanische Verhältnisse anzuwenden. In Afrika ist es die einzige Brücke zwischen der alten Welt, von wo Tausende Einwanderer kamen und noch kommen, und dem modernen Zeitalter, von dem es selbst ein aufrichtiger und starker Vertreter ist. Als „mündel-sicheres“ Land mit einer beständigen und zivilisierten Bevölkerung, dessen Geschichte so weit zurückgeht wie die der Vereinigten Staaten von Nordamerika, hat Südafrika bereits eine Periode wirtschaftlicher Entwicklung erlebt, die auch in der westlichen Welt ohne Parallele ist. Es steht nun wieder an der Schwelle eines noch größeren wirtschaftlichen Aufschwungs und ist das Land der Zukunft mit unbegrenzten Möglichkeiten und großartigen Aussichten.“

Nur wenige kennen das Rentenrecht

Heute: Befreiungsversicherung oder nicht?

Durch das „Gesetz zur Beseitigung von Härten in den gesetzlichen Rentenversicherungen und zur Änderung sozialrechtlicher Vorschriften“ werden, wie die Werkzeitschrift bereits im letzten Heft berichtet hat, vom 1. Juli 1965 an auch Angestellte versicherungspflichtig, deren monatliches Einkommen zwischen 1250 DM und 1800 DM liegt. Angestellte, die wegen Überschreitens der Jahresarbeitsverdienst-Grenze vor diesem Zeitpunkt nicht versicherungspflichtig waren und auf Grund des erwähnten Gesetzes versicherungspflichtig werden, sind von der Versicherungspflicht jedoch zu befreien, wenn sie das 50. Lebensjahr vollendet haben oder einen Lebensversicherungsvertrag mit dem Endalter 65 Jahre oder früher abschließen und für diese „Befreiungsversicherung“ mindestens ebensoviel aufwenden, als Beiträge zur Rentenversicherung zu zahlen wären.

In beiden Fällen ist Voraussetzung, daß der zu Befreiende dies bis zum 31. Dezember 1965 bei der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte beantragt und daß dem Antrag stattgegeben wird. Wird ein solcher Antrag nicht gestellt, sind für Angestellte mit einem Monatseinkommen zwischen 1250 und 1800 DM monatlich 14 v. H. von 1200 DM (derzeitige Beitragsbemessungsgrenze), d. s. 168 DM, als Beitrag zu zahlen. Sie sind je zur Hälfte vom Arbeitgeber und vom Arbeitnehmer aufzubringen.

Der Arbeitnehmer hat also, wenn er von der Befreiungsmöglichkeit keinen Gebrauch macht, monatlich nur 84 DM selbst zu zahlen. Entschließt er sich dagegen zum Abschluß einer Lebensversicherung, so besteht die Möglichkeit, daß er monatlich den vollen Beitrag in Höhe von 168 DM allein aufzubringen hat.

Das Gesetz sieht nämlich keine Verpflichtung für den Arbeitgeber vor, auch 50 v. H. der Aufwendungen für eine ersatzweise abgeschlossene Lebensversicherung zu übernehmen. Aber selbst wenn der Arbeitgeber sich hierzu bereit erklärt, bleibt es ungewiß, ob — z. B. bei einem Stellenwechsel des Angestellten — auch ein anderer Arbeitgeber so handeln wird.

Beide Versorgungssysteme, die Angestelltenversicherung und die Lebensversicherung, sind völlig verschieden aufgebaut; sie können nur schwer miteinander verglichen werden. Es ist nicht einfach, sich für die eine oder die andere Art der Altersvorsorge zu entscheiden. Die nachstehenden Ausführungen sollen dazu beitragen, diese Entscheidung zu erleichtern. Oberste Voraussetzung für den Abschluß einer Lebensversicherung — sei es mit ärztlicher Untersuchung oder nur mit einer Gesundheits-Erklärung des Antragstellers — ist, daß der Gesundheitszustand der zu versichernden Person bei der in jedem Fall stattfindenden ärztlichen Beurteilung durch den Versicherer keinen Anlaß zu Bedenken gibt. Andernfalls ist mit einer Ablehnung des Antrags oder zumindest mit einer Aufnahme zu erschwerten Bedingungen zu rechnen.

Wer eine Lebensversicherung auf Todes- und Erlebensfall abschließt, stellt sicher, daß ihm oder den Hinterbliebenen zu gegebener Zeit

ein Kapital zur Verfügung steht, das vielseitig verwendbar ist. Es kann u. a. als Rentenkaufgeld für eine lebenslänglich zu zahlende Rente verwendet werden. Die Vorsorge durch Lebensversicherung hat weiter den Vorteil, daß der Versicherte nach einer gewissen Versicherungsdauer ein verzinsliches Darlehen bis zur Höhe des sogenannten Rückkaufwertes der Versicherungssumme aufnehmen kann.

Außerdem schütten die Versicherungsgesellschaften nicht unerhebliche Gewinne an die Versicherten aus, die entweder in bar ausgezahlt oder in einem verzinslichen Gewinngut haben angesammelt werden. Sie können in der Regel ebenso für eine fortschreitende Abkürzung der ursprünglichen Versicherungsdauer oder eine laufende Erhöhung der Versicherungssumme verwendet werden.

Schließlich kann bei Abschluß einer Lebensversicherung auch der Fall der Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit durch Einbau einer entsprechenden Zusatzversicherung derart berücksichtigt werden, daß bei Eintritt dieser Fälle die Versicherung beitragsfrei weiterläuft oder darüber hinaus noch eine laufende Rente gezahlt wird. Weiter kann die Versicherung z. B. auf Doppelzahlung der Versicherungssumme bei Unfalltod ausgerichtet werden.

Auf der anderen Seite liegt die Besonderheit der sozialen Rentenversicherung in erster Linie daran, daß sie seit 1957 dynamischen Charakter hat; das bedeutet, daß die Höhe der Ren-

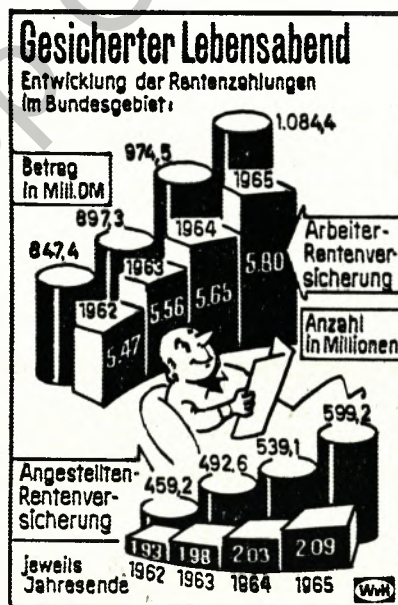
ten dem Durchschnittseinkommen der Versicherten bzw. der wirtschaftlichen Entwicklung — wenn auch mit einer aus technischen Gründen bedingten zeitlichen Verzögerung — jährlich angepaßt wird. So wurden die Renten seit 1957 um rund 57 v. H. erhöht. Im Jahre 1966 kann mit einer weiteren Anhebung der Alt- und Neurenten um etwa 8 v. H. gerechnet werden.

Die soziale Rentenversicherung sichert auf diese Weise ihren Angehörigen eine Rente, die in einem festen Rhythmus den jeweiligen Schwankungen der Lebenskosten automatisch Rechnung trägt. Versicherte mit einem die jeweilige Beitragsbemessungsgrenze überschreitenden Einkommen — zu ihnen zählen in erster Linie die „neuen“ Versicherungspflichtigen — müssen allerdings bei Erhöhung der Beitragsbemessungsgrenze entsprechend höhere Beiträge zahlen.

Wird z. B. im kommenden Jahr die Beitragsbemessungsgrenze von 1200 DM auf 1300 DM festgesetzt, erhöht sich der jetzige Höchstbeitrag von monatlich 168 DM (14 v. H. von 1200 DM) auf monatlich 182 DM (14 v. H. von 1300 DM). Sollte der jetzige Beitragssatz von 14 v. H. im Laufe der Zeit erhöht werden, würde sich darüber hinaus diese Erhöhung ebenso auf die Beiträge entsprechend auswirken. Auch die erhöhten Beiträge gehen bei Versicherten, welche die Versicherungspflichtgrenze nicht überschreiten, stets zur Hälfte zu Lasten des Arbeitgebers.

Weiter ist von Bedeutung, daß die soziale Rentenversicherung nicht nur Altersruhegeld nach einer Versicherungszeit von 180 Kalendermonaten, sondern gegebenenfalls auch Rente wegen Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit bereits nach einer Versicherungszeit von 60 Kalendermonaten gewährt. Ferner sieht das Gesetz Kinderzuschüsse sowie Witwen- und Waisenrenten vor. Schließlich zählen zu den gesetzlichen Regelleistungen Maßnahmen zur Erhaltung, Besserung und Wiederherstellung der Erwerbsfähigkeit, von denen die Heilbehandlung und die Gewährung von Zuschüssen und Beihilfen zum Zahnersatz sowie die Berufsförderung besonders erwähnenswert sind.

Im Gegensatz zur sozialen Rentenversicherung kennt die Lebensversicherung infolge ihrer Struktur keine Angleichung ihrer Werte an die wirtschaftliche Entwicklung. Ihre Leistungen sind ebenso wie ihre Beiträge „starr“. Für sie gilt, unabhängig von der jeweiligen Kaufkraft, der Grundsatz: „Mark gleich Mark“. Nicht unerwähnt bleiben darf bei einer objektiven Betrachtung der beiden Versorgungseinrichtungen schließlich die Tatsache, daß in der Inflation anfangs der Zwanziger-Jahre und nicht zuletzt bei der Währungsreform im Jahre 1948 das Gros der Lebensversicherten ganz erhebliche Verluste seiner für die Altersvorsorge oft mühsam ersparten Werte hinnehmen mußte, während die Angehörigen der sozialen Rentenversicherung beide Ereignisse praktisch ohne Einbuße überstanden. Dr. F. St.



Krankheit, Arbeitslosigkeit, Unfall, Erwerbsunfähigkeit und Tod sind familiäre Katastrophen wie eh und je, in die Angst, Sorge und Trauer braucht sich jedoch heute nicht mehr die Furcht um den sozialen Abstieg und ungenügende Versorgung zu mischen. Die Sozialgesetzgebung bemüht sich, für ein Daseln und einen Lebensabend ohne Not zu sorgen. Das System der sozialen Sicherung beruht darauf, daß die Arbeitenden den Nicht-Arbeitenden durch ihre Beiträge zu den Versicherungsträgern ein gesichertes Leben ermöglichen. Anfang 1965 verzehnten die Träger der Rentenversicherungen der Arbeiter und der Angestellten insgesamt annähernd 7,9 Millionen laufende Renten.

Wie lange Waisenrente?

Wer in der Angestelltenversicherung pflicht- oder freiwillig versichert ist, hat die Gewißheit, daß im Falle seines Todes seine Hinterbliebenen — also außer seiner Witwe seine unmündigen Kinder — materiell gesichert sind. Vielfach bestehen aber Unklarheiten darüber, bis zu welchem Lebensalter des Kindes Waisenrente aus der Angestelltenversicherung gezahlt wird.

Im Angestelltenversicherungsgesetz wird bestimmt, daß nach dem Tode eines Versicher-

ten seine Kinder Waisenrente bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres erhalten. Dies gilt grundsätzlich; darüber hinaus aber gibt es Ausnahmen.

Es wird nämlich über den genannten Zeitraum hinaus für ein unverheiratetes Kind auch noch weiter, und zwar längstens bis zur Vollendung des 25. Lebensjahres, Waisenrente gewährt, wenn sich das Kind noch in Schul- oder Berufsausbildung befindet, oder wenn es bei Vollendung des 18. Lebensjahres infolge körperlicher oder geistiger Gebrechen aufgestanden ist, sich selbst zu unterhalten; im letzteren Falle wird die Rente so lange gewährt, wie dieser Zustand andauert. Wird die Schul- oder Berufsausbildung des Kindes durch Erfüllung der gesetzlichen Wehr- oder Ersatz-

dienstpflicht unterbrochen oder verzögert, so wird die Waisenrente auch für einen der Zeit dieses Dienstes entsprechenden Zeitraum über das 25. Lebensjahr hinaus gewährt.

Die Höhe der Waisenrente richtet sich danach, ob das Kind Voll- oder Halbwaise ist. Sie beträgt bei Vollwaisen ein Fünftel und bei Halbwaisen ein Zehntel des Betrages, der dem Versicherten zum Zeitpunkt seines Todes als Rente des Betrags wegen Erwerbsunfähigkeit ohne Kinderzuschuß zugestanden hätte. Im einzelnen Versicherungsfall vorliegende Besonderheiten werden nach den Bestimmungen des Angestelltenversicherungsgesetzes bei der Rentenfestsetzung berücksichtigt.

Dieselben Bestimmungen gelten auch für die Arbeiterrentenversicherung.

F. Sch.

Witwenrente und Wiederheirat

Die Frau eines Angestellten, der Pflicht- oder freiwillige Beiträge zur Angestelltenversicherung entrichtet, weiß, daß ihr im Falle des Todes ihres Ehemanns eine Witwenrente zusteht, und sie ist sich im klaren darüber, daß auch ihre Kinder Anspruch auf eine Waisenrente haben. Allerdings sieht das Gesetz vor, daß diese Hinterbliebenen-Renten aus der Rentenversicherung der Angestellten nur dann gewährt werden, wenn der Verstorbene eine Versicherungszeit von 60 Kalendermonaten — die sogenannte Wartezeit — zurückgelegt hat oder die Wartezeit als erfüllt gilt.

Als Ersatz für nicht geleistete Beiträge können für die Wartezeit u. a. auch angerechnet werden Militärdienst und Zeiten der Kriegsgefangenschaft, der Internierung oder Verschleppung, Zeiten unverschuldeten Freiheitsentzugs aus politischen Gründen und die Übergangszeit bei Kriegsende vom 1. Januar 1945 bis zum 31. Dezember 1946. Solche Zeiten können im allgemeinen aber nur berücksichtigt werden, wenn bereits vorher eine Versicherung in der sozialen Rentenversicherung bestanden hat, die während der fraglichen Zeiten nicht aufrechterhalten werden konnte.

Das sind die Voraussetzungen für die Hinterbliebenen-Rente, die — das sei ausdrücklich hervorgehoben — auf Antrag durch die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte in Berlin gewährt wird. Hat eine Witwe keinen Anspruch auf Hinterbliebenen-Rente, weil ihr verstorbener Ehemann zur Zeit seines Todes die Wartezeit nicht erfüllt hatte, kann sie unter bestimmten Voraussetzungen die Hälfte der Beiträge erstattet bekommen. In einem solchen Fall ist es also zu empfehlen, das zuständige Versicherungsamt der Stadt- oder Landkreisverwaltung aufzusuchen oder sich an eine der Auskunftsstellen der BfA bzw. der Versicherungskassen der BfA im Bundesgebiet oder an die Bundesversicherungsanstalt in Berlin zu wenden.

Wie aber steht es, wenn die Witwe sich wieder verheiraten will?

Geht sie ihrer Rechte aus der Angestelltenversicherung verlustig?

Diese Frage muß insofern bejaht werden, als die Witwenrente mit Ablauf des Monats wegfällt, in dem die Eheschließung der Berechtigten stattfindet. Die Witwe erhält jedoch als Abfindung das Fünffache des Jahresbetrags der bisher bezogenen Witwenrente.

Der Gesetzgeber hat allerdings ebenso daran gedacht, daß eine zweite Ehe in die Brüche gehen oder durch den Tod des Ehemannes

enden kann. In diesem Fall lebt der alte Anspruch auf Witwenrente dann wieder auf, wenn nach dem 31. Dezember 1956 die Scheidung ohne alleiniges oder überwiegendes Verschulden der Frau erfolgte, die Ehe für nichtig erklärt worden ist oder durch den Tod des Ehemannes ein Ende gefunden hat. Wird die Ehe aus einem der genannten Gründe vor Ablauf der fünf Jahre aufgelöst, für die eine Abfindung geleistet worden war, so wird der anteilige Abfindungsbetrag in angemessenen monatlichen Raten von der Witwenrente abgezogen.

Eins ist dabei noch wichtig zu wissen: Die Berechtigte darf beim Wiederaufleben ihres Anspruchs nicht besser gestellt sein als beim ersten Bezug der Witwenrente. Zahlungen von ihrem geschiedenen zweiten Ehemann oder Versorgungsansprüche, die ihr zustehen, falls der zweite Ehemann verstorben ist, werden auf die Witwenrente aus der Angestelltenversicherung angerechnet.

F. Sch.

Frauen müssen Rente teilen

Eine Entscheidung, die für manche geschiedene Frau wichtig ist, fällt das Landessozialgericht in Essen: Sowohl die Witwe als auch die geschiedene Frau eines verstorbenen Versicherten sind nebeneinander rentenberechtigt. Die Entscheidung, die vom Bundessozialgericht bestätigt wurde, gilt allerdings nur für den Fall, in dem zwischen dem Versicherten und seiner geschiedenen Frau rechtsgültige Vereinbarungen über die Unterhaltspflicht bestanden und diese auch bis zum Tode des Versicherten erfüllt wurden.

Der Entscheidung des Landessozialgerichts war ein Prozeß zwischen der Witwe und der geschiedenen Frau des Verstorbenen vorausgegangen. Die Witwe verlangte die Witwenrente für sich allein und war nicht gewillt, ihren Rechtsanspruch mit der geschiedenen Ehefrau zu teilen. Ihr verstorbener Ehemann hatte aber bis zu seinem Tode monatlich 40 DM an seine geschiedene Ehefrau gezahlt.

Unter diesen Umständen entschied das Landessozialgericht, daß auch die geschiedene Ehefrau, die von 1928 bis 1952 mit dem später Verstorbenen verheiratet war, einen Mitanspruch auf Witwenrente habe, zumal es sich bei der vereinbarten Unterhaltsleistung keineswegs um eine geringfügige Zahlung handelte. Bei der Entscheidung blieb ohne Bedeutung, ob die geschiedene Ehefrau auf die Zahlung für ihren Lebensunterhalt angewiesen ist.



Im Jahre 1965 werden die Sozialleistungen auf annähernd 64 Milliarden DM steigen; das sind über 8 Milliarden mehr als im vergangenen Jahr. Allein die Voranschläge des Bundes, der Renten-, Kranken-, Unfall- und Arbeitslosenversicherung lassen die öffentlichen Sozialleistungen auf 62 Milliarden DM anschwellen. Hinzu kommen die Kosten für die „Härtenovelle“ zur Rentenversicherung, die rund 880 Millionen DM ausmachen werden, ferner der Aufwand für mehr Kindergeld, die Ausbildungsbeihilfen, den Mutterschutz und die erhöhte landwirtschaftliche Altershilfe. Das alles ergibt schließlich die Summe von 64 Milliarden DM.

Diese 64 Milliarden machen etwa 14,4 v. H. des Bruttosozialprodukts aus, d. h. also der Summe aller erzeugten Güter und Dienstleistungen von voraussichtlich 445 Milliarden DM in diesem Jahr. Fachleute schätzen, daß die Bundesrepublik damit den bisher höchsten Anteil der Sozialleistungen am Sozialprodukt in der Nachkriegszeit erreicht.

Die gesetzliche Rentenversicherung schätzt ihre Ausgaben für 1965 auf 32 Milliarden DM, das sind 12,4 v. H. mehr als im Vorjahr. Die Krankenversicherung rechnet mit 13,6 Milliarden DM, die Unfallversicherung mit 2,5 Milliarden und die Arbeitslosenversicherung mit 1,8 Milliarden DM. Insgesamt kommen also Versicherungsausgaben in Höhe von 50,40 Milliarden DM zusammen. Die Versorgungsausgaben belaufen sich auf 7,35 Milliarden DM und die Sozialhilfeleistungen (einschließlich Arbeitslosenhilfe und Lastenausgleich) auf 4,27 Milliarden DM.

Im vergangenen Jahr sind die Sozialausgaben bereits schneller gewachsen als das Bruttosozialprodukt, schneller auch als die Steuereinnahmen und die Leistung der Erwerbstätigen. Die Sozialausgaben stiegen nämlich 1964 um rund 13 v. H., das Bruttosozialprodukt aber nur um 8,5 v. H., die Leistung je Erwerbstätiger um schätzungsweise 5,8 v. H. und die Steuereinnahmen um 8,5 v. H.

Rund 55,5 Milliarden DM wurden im Jahre 1964 in der Bundesrepublik für öffentliche Sozialleistungen ausgegeben; das entspricht einem Anteil am Bruttosozialprodukt von mehr als 13 v. H. Der Gesamtaufwand lag dabei um 5,1 Milliarden DM oder 10 v. H. höher als 1963.

50 Jahre

Der NH die Treue gehalten



Heinrich Liesenfeld
Walzendreherei
1. April 1965

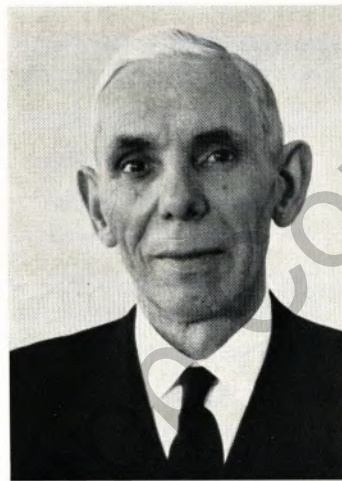


Wilhelm Köster
Elektrobetrieb
10. Mai 1965

40 Jahre



Johann Schmitz
Verkaufsabrechnung
1. April 1965



Gerhard Theis
Stahlwerk
12. April 1965



Emil Gross
Walzwerk
17. April 1965



Peter Butz
Elektrobetrieb
21. April 1965



Karl Neuschäffer
Wärmestelle
22. April 1965



Josef Wagner
Fernspr.- und Telegr.-Abteilung
22. April 1965



Peter Emmerich
Blocklager
13. Mai 1965



Eduard Gutzmann
Drahtstraße II
20. Mai 1965



Karl Palenberg
Drahtstraße II
22. Juni 1965



Heinrich Meter
Lokbetrieb
23. Juni 1965

25 Jahre

Günter Heiselmeier, Maschinen-Abteilung,
1. April 1965;

Heinz Weber, Elektro-Neubau-Kolonne,
1. April 1965;

Karl-Heinz Keusen, Elektrobetrieb,
1. April 1965;

Gerhard von Barany, Maschinen-Betrieb/
Stahlwerk, 4. April 1965;

Willibald Gebhard, Drahtstraße III,
6. April 1965;

Alois Potocnik, Stahlwerk, 24. Mai 1965.

15 Jahre

Anneliese Philippi, Geschäftsbuchhaltung,
1. April 1965.

Ein Gedenken gilt

Sandor Gebei
Mechanische Werkstatt
Verstorben am 5. April 1965

Hubert Schölpn
Kostenabteilung
Verstorben am 26. April 1965

Josef Aha
Stoffwirtschaft
Verstorben am 14. Mai 1965

Willi Limprecht
Drahtstraße II
Verstorben am 18. Mai 1965



Vier Jahrzehnte — vom 1. 1. 1906 bis 31. 12. 1945 — hielt der Altjubilär Josef Pötz der Niederrheinischen Hütte die Treue. So nahm diese auch frohen Anteil, als der einstige Stahlwerker am 20. 5. 1965 mit seiner Lebensgefährtin die Diamantene Hochzeit beging. Unter dem Foto von Ihrer Grünen Hochzeit empfingen die Eheleute in ihrem Heim in der Adlerstraße in Wanheimerort die herzlichen Glückwünsche der Hütte, die ihnen der Leiter der Sozialabteilung, Hbv. Hümb's, übermittelte.

Aus dem Kreis der NH-Pensionäre starben seit Jahresbeginn 1965

Franz Börger
verstorben am 2. Januar

Albert Niebur
verstorben am 4. Januar

Thomas Kost
verstorben am 21. Januar

Friedrich Rudat
verstorben am 22. Januar

Johann Liß
verstorben am 22. Januar

Friedrich Hill
verstorben am 29. Januar

Heinrich Idink
verstorben am 31. Januar

Franz Ehrenreich
verstorben am 9. Februar

Hubert Baumeister
verstorben am 13. Februar

Josef Lisicki
verstorben am 18. Februar

Diedrich Haastert
verstorben am 21. Februar

Adolf Dreier
verstorben am 27. Februar

Rudolf Pohle
verstorben am 28. Februar

Franz Strathhausen
verstorben am 20. März

Theodor Knipprath
verstorben am 21. März

Peter Blasius
verstorben am 1. April

Karl Bocek
verstorben am 17. April

Jakob Plankert
verstorben am 20. April

Peter Hastenpflug
verstorben am 20. April

Leo Wasko
verstorben am 26. April

Christoph Link
verstorben am 28. April

Heinrich Off
verstorben am 4. Mai

Adam Konrad
verstorben am 9. Mai

Josef Marlyna
verstorben am 21. Mai

Eduard Walter
verstorben am 22. Mai

Quirin Wick
verstorben am 30. Mai

Johann Stahl
verstorben am 11. Juni

Josef Terpitz
verstorben am 14. Juni

Gefährlicher Zeitdruck

Der motorisierte Arbeitnehmer droht zu einem „schwierigen Fall“ zu werden. Die Berufsgenossenschaften nehmen sich seiner deshalb jetzt besonders an. Gefährlicher Zeitdruck ist es, unter den — meist durch eigene Schuld — gar zu leicht gerät, wer mit dem eigenen Wagen zur Arbeitsstätte fährt.

Wo betriebliche Arbeitsprozesse planmäßig ablaufen müssen, kommt es auf pünktlichen Arbeitsbeginn an. Wer öffentliche Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit wählt, ist an deren Fahrpläne gebunden und hat sich längst daran gewöhnt, lieber eine Bahn oder einen Bus früher zu starten.

Krafffahrer geraten dagegen nicht selten in die Versuchung, ein paar Minuten länger zu schlafen oder auch fernzusehen, um dann „aufzuholen“. Nur machen sie immer wieder die Rechnung ohne Kenntnis der Verkehrsverhältnisse, die sie unterwegs erwarten. Ver-

kehrsampeeln pflegen bekanntlich gerade dann überall auf „Rot“ zu stehen, wenn man es besonders eilig hat. Die neuen Bestimmungen zum Schutz der Fußgänger haben weitere, in der Regel nicht kalkulierbare Verzögerungen gebracht. Die tägliche Parkplatzsuche ist für viele obendrein ein Kapitel für sich.

Wie die Berufsgenossenschaften feststellen konnten, ist es namentlich die Furcht vor einer Rüge im Betrieb, die in Zeitdruck geratene Krafffahrer auf dem Arbeitsweg in unverantwortlicher Weise „aufdrehen“ läßt. In völliger Verkennung des günstigstenfalls erreichbaren Zeitgewinns lassen sie Verkehrsvorschriften Verkehrsregeln sein und riskieren waghalsige Überholkunststücke. Ergebnis: Nicht nur sie selbst, sondern auch alle anderen Straßenbenutzer werden aufs äußerste gefährdet.

Ebenso werden von den Berufsgenossenschaften jene gebrandmarkt, die versuchen, ihre

Vordermänner durch dichtes Auffahren und ähnliche Manöver zu „beschleunigen“. So verwundern denn die nach Zehntausenden zählenden Unfälle auf dem Arbeitsweg keinesfalls. Dabei ist es jedem Versicherten der Berufsgenossenschaften als Verkehrsteilnehmer in den allgemeinen Unfallverhütungsvorschriften ausdrücklich zur Pflicht gemacht, auf dem Wege zur und von der Arbeitsstätte die behördlichen und sonstigen Verkehrsregeln zu beachten.

Kein Zweifel: Für den motorisierten Berufstätigen beginnt der Arbeitstag schon mit einer Fahrt, die besondere Konzentration erfordert. Eine ausreichende Zeireserve kann ihm deshalb nicht eindringlich genug empfohlen werden.

Selbst dann noch kann die Fahrt zum Arbeitsplatz zur außerordentlichen nervlichen Belastung werden. Wer sich mit „Verkehrsflegeln“ herumplagen mußte, dessen Arbeitsvermögen kann auf Stunden hinaus gemindert sein. Um so mehr ist er schließlich auch betrieblichen Unfallgefahren ausgesetzt, was gar zu leicht vergessen wird.

kb

PROGRAMM



XVII. Intern. Waldecker Laienspielwoche
24.-29. Mai 1965 Stadthalle Korbach



Ein Szenenfoto aus der deutschen Uraufführung des französischen Stückes „Die beiden Tauben“ von Jules Moinaux durch die Lehrlingsspielschar der Niederrheinischen Hütte wurde als Titelbild für das Programm der XVII. Internationalen Waldecker Laienspielwoche ausgewählt — das war die frohe Überraschung für die jungen Niederrheiner, als sie zum erstenmal als aktive Teilnehmer an dem alljährlichen Leistungswettbewerb der Laienspieler in Korbach eintrafen. Dort hatte eine Gruppe aus Frankreich das Stück vor zwei Jahren in ihrer Muttersprache dargeboten. Es hatte den damals nur als Zuschauer anwesenden Mitgliedern der NH-Schar so gut gefallen, daß sie es sich übersetzen ließen. Wie sie es gestalteten, das haben seit der Uraufführung in der Duisburger Mercatorhalle in dem seither vergangenen Jahr viele Belegschaftsangehörige, Jubilare und Pensionäre der Niederrheinischen Hütte zu ihrem höchsten Vergnügen gesehen. Nicht minder groß war das Entzücken, als nun die jugendliche Hütten-Spielschar „Die beiden Tauben“ am letzten Tage der diesjährigen Waldecker Laienspielwoche nach vorausgegangenen prächtigen Leistungen von Gruppen aus Österreich, Holland, Schweden und aus der Bundesrepublik „mit sichtlicher Begeisterung, mimisch und sprachlich überzeugend“ verkörperte, wie der sachkundige Rezensent der „Waldeckischen Allgemeinen“ berichtete. Immer wieder prasselte der Szenenbeifall, und langanhaltend war der Dank des anspruchsvollen Publikums am Schluß. Dem Brauch in Korbach gehorsam, stellte sich die Schar danach mit ihrem Spielleiter, Lehrmeister Tack, auf der Bühne sitzend der sachverständigen internationalen Diskussion und Kritik, die all ihre Mühe mit dem Gesamtlob lohnte: „Von den Werksgruppen haben die Duisburger weitaus am besten abgeschnitten.“



Werkzeitschrift der Niederrheinischen Hütte AG, Duisburg; der Westfälischen Union AG, Hamm (Westf.) / Lippstadt / Altena (Westf.) / Oesede; der Kampenwandseilbahn GmbH, Aschau (Chiemgau); der WIREX (Pty.) Ltd., Vanderbijlpark (Transvaal/Südafrika); der Eisenwerk Steele GmbH, Essen-Steele, und der Lennewerk Altena GmbH, Altena (Westf.). — Herausgeber: Niederrheinische Hütte AG, Duisburg, Wörthstraße 110, Postfach 566, Telefon 2 81 61. Verantwortlich: Dr. Heinrich Heitbaum. Leiter der Redaktion: Karl-August Richter, Hausapparat 79 86. — Nachdruck von Aufsätzen nach vorheriger Verständigung der Redaktion gern gestattet. Um Quellenangabe und um Zusendung von zwei Belegexemplaren an die Redaktion wird gebeten. — Die Werkzeitschrift erscheint viermal jährlich und wird sämtlichen Mitarbeitern und Pensionären der vorgenannten Gesellschaften kostenlos durch die Post zugestellt. Beanstandungen wegen der Lieferung sind stets zunächst an den Postzusteller bzw. an das zuständige Postamt (Zeitungsstelle) zu richten. — Klischees: WESTDRUCK HAGEN — Druck: WESTDRUCK SOEST.

Die Urheber der Bilder und Zeichnungen in diesem Heft sind: Seiten 1/4 Lang; Seite 5 Reissner; Seiten 6/10 Papner; Seite 11 Pölkling/Breucker; Seiten 12/13 Papner; Seite 14 Rheinische Wohnstätten AG / „Welt von Heute“; Seite 15 Görden/Plösser; Seiten 16 / 19 Aral AG / Bauert-Keetman / Eisenwerk Steele Archiv / Epha / Müller / Bundesverkehrswacht; Seiten 20/33 Berger / Müller-Prien / Stampf / Kampenwand-Archiv / Kardas; Seiten 34/36 Müller / „Welt von Heute“; Seiten 37/38 Globus / „Welt von Heute“; Seiten 39/42 Papner / Krychowski / Heß / WU; Seiten 43/47 Dept. of Information, Pretoria / Epha; Seiten 48/49 „Welt von Heute“; Seiten 50/52 Heß / Kardas / Krause / Krychowski / Papner / Richter; innere Umschlagseiten: Papner.

Titelseite: Eine Kabine der Kampenwandseilbahn in Aschau im Chiemgau während der Fahrt — Rückseite: Eine vollautomatische Schraubenpresse im Eisenwerk Steele in Essen-Steele. Aufnahmen: Müller-Prien / Epha.

Blick von Süden auf den Rohbau der fünfschiffigen Shedhalle für die neue Lehrwerkstatt der NH. Der Stahlbetonskelettbau, dessen Konstruktionsteile nach außen als Sichtbeton ausgebildet und dessen Längswände zwischen Brüstung und Sturz in voller Höhe verglast werden, enthält die vier Ausbildungsstätten Übungs-Werkstatt, Maschinen-Werkstatt, Montage-Schlosserei und Elektro-Abteilung mit einer Gesamtgrundfläche von rund 1200 qm. Im Keller unter der Halle werden Toiletten-Anlagen und der Elektro-Verteilungsraum eingebaut. Der Hintergrund des Fotos zeigt rechts die Rhein-Ruhr-Halle, dahinter die Rückfront der Häuser an der Rheinhauser Straße.



Neue NH-Lehrwerkstatt wird im September bezogen



Die neue Lehrwerkstatt der Niedersächsischen Hütte als 1. Bauabschnitt des geplanten großzügigen Ausbildungszentrums sowohl für deren technischen und kaufmännischen Nachwuchs wie

für die Aufgaben der Erwachsenenbildung hat in den verfloßenen Monaten bereits sehr ansehnlich Gestalt gewonnen. Über die Zielsetzung dieses bedeutsamen Vorhabens und die Grundsteinlegung hat die Werkzeitschrift

vor einem halben Jahr ausführlich berichtet (siehe „Der direkte Draht“, Heft 4/1964). Nachdem der Rohbau seit einiger Zeit fertiggestellt ist, nähern sich jetzt die groben Ausbaurbeiten ihrem Ende. Den Abschluß werden dann die Fußboden-Verlegung, die Anstrich-Arbeiten, die Montage der Kran-Anlagen, die Maschinen-Aufstellung und das Anbringen der Sonnenschutz-Einrichtungen bilden, die zügig vorangetrieben werden.

Das nebenstehende Bild wurde aufgenommen, als die Stahl-Glas-Zwischenwände montiert wurden. Man erkennt die Teile der Stahlbetonkonstruktion mit der Verglasung der Außenwände und der Shedflächen sowie an den Außenstützen die Konsolen zur Aufnahme der Kranbahnschienen. Im Vordergrund links sind zwei der insgesamt acht Warmluftgeräte zur Beheizung und Belüftung der Halle sichtbar. Außerdem sieht man noch ein Stück eines der Energie-Versorgungskanäle mit Heizrohren und Elektrokabeln, die vom Kanal aus unter dem Fußboden zu den Entnahmestellen geführt werden. Im Hintergrund liegen zwei der Unterweisungsräume, die unmittelbar an die Halle mit den Werkstätten angeschlossen sind.

Inzwischen wurden die für die neue Lehrwerkstatt benötigten Energie-Zuleitungen durch einen unterirdischen, begehbaren Kanal aus Armco-Thyssen-Wellprofilen von der im vorigen Jahr bezogenen neuen Versuchsanstalt der NH an den Neubau herangeführt. Können alle weiteren Arbeiten planmäßig zum Abschluß gebracht werden — und sämtliche am Bau Beteiligten geben sich dazu jegliche Mühe —, so beziehen die gewerblichen Lehrlinge der Hütte die neue Lehrwerkstatt bereits zum kommenden Winterhalbjahr und setzen dann ihre Lehrzeit in einer der modernsten Ausbildungsstätten ihrer Art fort.

