



ER DIREKTE DRAHT
4/1964 Nur für Betriebsangehörige Dezember





Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Niederrheinischen Hütte!

Wieder beginnt ein neues Jahr, das Jahr 1965. Ihnen und Ihren Familien wünschen wir alles Gute, vor allem aber Gesundheit.

Wir blicken heute mit größerer Zuversicht in die Zukunft, als wir es vor Jahresfrist getan haben. Damals lag das Jahr 1964 dunkel vor uns. Die Preise für unsere Erzeugnisse waren auf einen Tiefstand abgesunken. Deshalb sagten wir in unserem Grußwort eine „schwere Belastungsprobe“ voraus, die „äußersten Behauptungswillen“ verlange. Aber im Frühjahr kam die Wende. Unser nie versagender Optimismus hat uns nicht enttäuscht. Bis zur Jahresmitte konnten wir unsere Produktion immer weiter steigern. Ja, wir haben – dank der guten Zusammenarbeit aller – Monatsproduktionszahlen erzielt, die alle bisherigen Spitzenleistungen übertrafen. Für diese Beweise echten Gemeinschaftsgeistes danken wir allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Diesem Produktionsanstieg folgte jedoch nur zögernd der Erlös, der die Kosten decken und auch einen angemessenen Ertrag sichern soll. Die großen Einbußen in der ersten Hälfte unseres Geschäftsjahres konnten aber in der zweiten Hälfte nicht voll ausgeglichen werden. Erfreulicherweise ist der Start des im Oktober begonnenen Geschäftsjahres wesentlich günstiger, so daß wir hoffen, dieses Jahr erlösmäßig besser abzuschließen.

Die Neuanlagen des vergangenen Jahres dienten weiterhin in erster Linie der Verbesserung der Qualitäten und der Rationalisierung des Produktionsablaufs. Moderne Produktionsanlagen benötigen in steigendem Maße gut ausgebildete Facharbeiter. Besonders erfreulich ist daher die Grundsteinlegung für unser Ausbildungszentrum. Wir hoffen, daß im neuen Jahr unsere Lehrlinge eine schöne, luftige, aber auch zweckentsprechend eingerichtete Lehrwerkstatt beziehen können.

Wir blicken hoffnungsvoll in die Zukunft. Die Erfahrung hat uns gelehrt, daß nur gemeinsame Anstrengungen uns befähigen, die gestellten Aufgaben zu meistern. Das Schicksal der Hütte ist unser aller Schicksal. Sie verbürgt uns die Sicherheit unserer Existenz. Deshalb wünschen wir ihr und uns allen ein erfolgreiches Jahr 1965.

Glückauf!



Die Ansicht der neuen Versuchsanstalt der Niederrheinischen Hütte von der Wörthstraße (Südseite) in Duisburg-Hochfeld

Aus dem Inhalt:

Die neue Versuchsanstalt der NH	Seite 3
1. Bauabschnitt: Lehrwerkstatt	Seite 7
Brückenseile aus Lippstadt über Rhein und Rombaksfjord	Seite 10
Höchstfestes Zugseil für Aschau	Seite 16
WDR gegen WU — Rückspiel in Altena	Seite 18
Aus den Chroniken: Zu Altena Anno Domini 1770	Seite 20
Tag der Uniöner i. R. 1964	Seite 22
ATH baute neues Hüttenwerk	Seite 24
Nur wenige kennen das Rentenrecht	Seite 26
In 24 Tagen 14 800 km durch USA	Seite 27
Sparen steht oben an	Seite 31
Rheinische Wohnstätten AG hat noch große Pläne	Seite 33
Zwei neue Tieflöfen im Blockwalzwerk der NH	Seite 35
Statt 2 Minuten nur 10 Sekunden	Seite 36
Höchste Motorisierung in Hamm	Seite 43

Titelseite: Der Eingang der neuen Versuchsanstalt der Niederrheinischen Hütte in Duisburg-Hochfeld
Rückseite: Blick von einem der beiden Pylone durch die Tragkabel auf die im Stahlbau fast vollendete Autobahnbrücke Leverkusen.

Aufnahmen: Papner/Kierblewski

Die neue Versuchsanstalt der NH



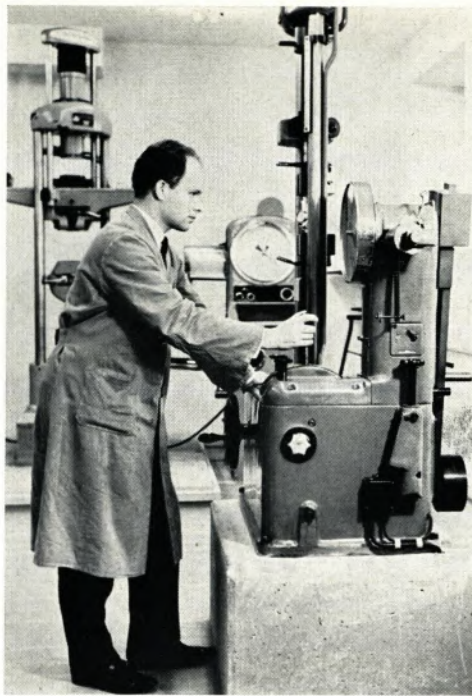
Nach eineinhalbjähriger Bauzeit wurde der Neubau der Chemisch-Metallurgischen Versuchsanstalt der Niederrheinischen Hütte in Duisburg-Hochfeld fertiggestellt und am 28. Oktober 1964 seiner Bestimmung übergeben. Damit ist ein weiterer Schritt getan worden, um die Güte der Erzeugnisse der NH zu verbessern und die Zusammenarbeit mit den Kunden zu fördern.

Die Chemisch-Metallurgische Versuchsanstalt der Hütte besteht mit ihren ersten Einrichtungen, dem chemischen Laboratorium und der Abnahme, seit der Zeit vor dem ersten Weltkrieg. Gelegentlich gab es sogar einmal in der Nähe des Gasometers ein zweites Laboratorium, das nur für den Hochofenbetrieb eingerichtet war, später aber wieder aufgelöst wurde.

Im zweiten Weltkrieg wurde das Laborgebäude am 14. Oktober 1944 bei einem schweren Luftangriff auf Duisburg durch Brandbomben zerstört. Zunächst mußte im Laboratorium der Duisburger Kupferhütte provisorisch weitergearbeitet werden, bis ein vorläufiges Labor in dem Bunker innerhalb der ehemaligen Verwaltung eingerichtet war. In den Jahren 1945 und 1946 baute die eigene

Belegschaft das alte Laborgebäude wieder auf und richtete es behelfsmäßig ein, so daß die Arbeit wieder aufgenommen werden konnte. Physikalische oder werkstoffkundliche Arbeiten konnten neben den chemischen Analysen in der Zeit bis zum Ende des zweiten Weltkrieges nur in sehr beschränktem Umfang in der Abnahme durchgeführt werden. Bei der schnellen Weiterentwicklung der Stahlerzeugungs-Verfahren und der Notwendigkeit ausgedehnter Güteprüfungen an den Fertigerzeugnissen war diese Situation sehr unbefriedigend. Es wurden daher im Laufe des Jahres 1950 die ersten Einrichtungen beschafft und Räume belegt, um metallografische Untersuchungen und mechanische Prüfungen in kleinem Ausmaß aufzunehmen. Um die Arbeitsmöglichkeiten zu verbessern, wurden 1957 an das Laborgebäude einige Räume angebaut und gleichzeitig die frühere Unfallstation für die Werkstoffprüfung erweitert. Die bisherigen Einrichtungen waren jedoch den immer mehr steigenden Anforderungen nicht gewachsen. So beschlossen Aufsichtsrat und Vorstand im Jahre 1962 den Neubau einer Versuchsanstalt auf dem Gelände an der Wörthstraße.

Im Anschluß an die ersten Planungsarbeiten der Versuchsanstalt, der Bauabteilung und des Architekten Regierungsbaumeister Jung waren etwa sechzig verschiedene Firmen sowie fünfzehn Ämter, Aufsichtsstellen und Prüfer einzuschalten; es gibt im Hochbau wohl nur wenige Bauwerke, bei denen so viele Spezialisten zusammenarbeiten müssen. Nach Abbruch und Aushub von 11 900 Kubikmeter wurden 3000 Kubikmeter Beton und 275 Tonnen Stahl der Niederrheinischen Hütte für einen umbauten Raum von 15 000 Kubikmeter verbraucht. In fünf Geschossen und einem



Beim Zugversuch in der Werkstoffprüfung

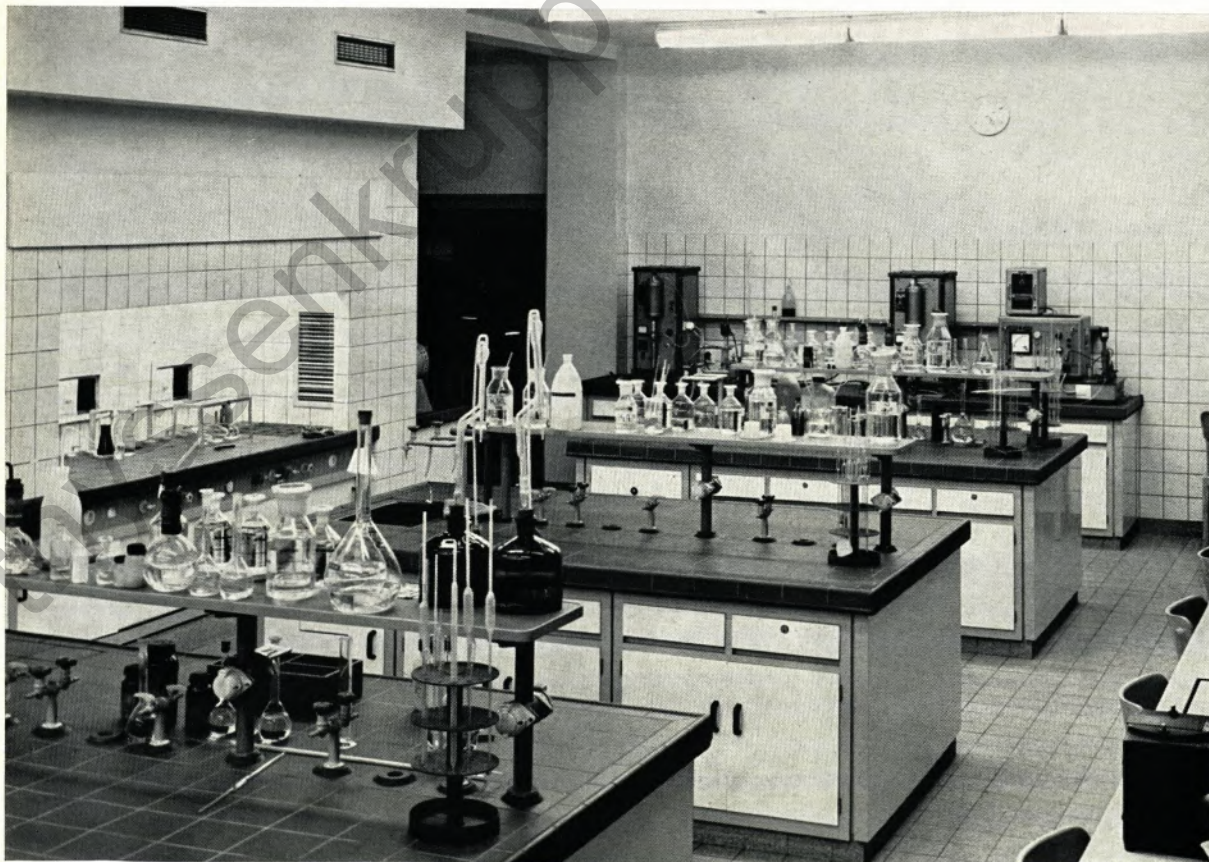
Zwischengeschoß beträgt die Nutzfläche 4400 Quadratmeter; davon sind etwa 15 v. H. Flure und Treppen.

Der **Tiefkeller** enthält die Elektrozentrale für die Versuchsanstalt und die darüber hinaus geplanten und begonnenen Gebäude der

Hütte auf dem Gelände hinter der Hauptverwaltung, die Rohrpostanlage für den Transport der Roheisen- und Stahlproben von den Hochöfen und dem Stahlwerk zum Vorprobenlabor sowie vor allem die Heizungs- und Belüftungsanlage. Außer den normalen Versorgungsleitungen für Stark- und Schwachstrom, Kalt- und Warmwasser, Heizung und Lüftung mußten Leitungen für Ferngas, Kohlensäure, Stickstoff, Azetylen, Argon, Wasserstoff, Sauerstoff, Preßluft und insbesondere aufbereitetes Wasser eingebaut werden. Die säurehaltigen Abwässer aus den Laborräumen werden automatisch mit Natronlauge in einem säurefesten Becken neutralisiert. Auf Müllschlucker, Abwasser-Hebeanlage sowie Lasten- und Probenaufzüge sei am Rande hingewiesen.

In dem **Hochkeller** befinden sich das Vorprobenlabor mit der Probenvorbereitung, Lagerräume für alle Chemikalien und Glasgeräte sowie Wasch- und Umkleideräume. Hier ist auch die Aufstellung von Spektrometern vorgesehen, bei denen die Stahlprobe zur chemischen Analyse nicht mehr im Sauerstoffstrom verbrannt oder in Säure aufgelöst wird. Stattdessen wird auf der Probe ein elektrischer Lichtbogen gezündet, dessen ausgesandte Strahlung durch ein Prisma zerlegt und mit Photozellen gemessen wird. Die weitere Auswertung, Berechnung und Weitergabe der Zusammensetzung an das Stahlwerk sollen ohne menschliches Zutun auf elektronischem Wege vor sich gehen.

Im **Erdgeschoss** sind Werkstoffprüfung, Metallografie und Fotolabor untergebracht. Diese Abteilung untersucht unabhängig von der laufenden Erzeugung die Stahlerzeugnisse der Hütte vor allem in Zusammenarbeit mit den Kunden. In der Werkstoffprüfung können die



Ein Blick in das Stahlabor. Hier erfolgt die chemische Analyse von Stählen und sonstigen Metallen.



Am Metall-Mikroskop. Im Hintergrund in Kabinen weitere Mikroskope für die metallografische Untersuchung von polierten und geätzten Stahlproben.

Festigkeit und Verformbarkeit der Stähle auch nach unterschiedlicher Wärmebehandlung bestimmt werden. In der Metallografie werden die Stahlproben zerschnitten, angeschliffen, auf Hochglanz poliert und geätzt, damit man ihr inneres Gefüge genau untersuchen kann. Die Fotolaboranten arbeiten für die Metallografie; außerdem bemühen sie sich, die Leser der Werkzeitschrift mit ansprechenden Aufnahmen zu erfreuen.

In dem **ersten Obergeschoß** befinden sich die Büroräume und die Fachbücherei. Darüber liegt ein Zwischengeschoß, in dem die Versorgungsleitungen für das nächste Geschoß, das Laborgeschoß, frei zugänglich angeordnet sind. Den größten Raum nimmt die Belüftungsanlage ein, von der aus den Laborabzügen Frischluft zugeführt wird. Dieses Zwischengeschoß wird durch ein Fensterband aus Glasbausteinen belichtet. Während dieses Leitungsgeschoß über den Büroräumen nur 1,14 m hoch ist, weist es in der Mitte eine Höhe von 1,73 m auf, da die Decke über dem Flur tiefer gezogen wurde. In ähnlicher Weise ist über den anderen Fluren die Decke abgehängt, um Abluft- und Versorgungsleitungen unterzubringen.

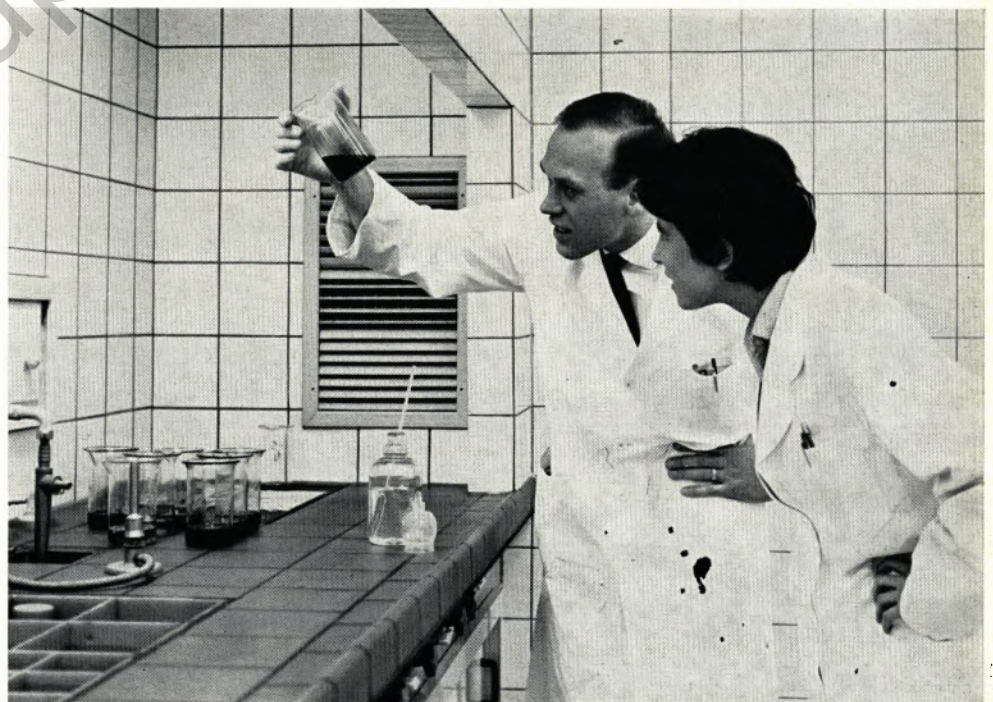
Das **zweite Obergeschoß** hat das Hauptlaboratorium aufgenommen. Neben dem Stahl- und dem Erzlabor sind Räume für die Untersuchung von organischen Stoffen, wie Ölen und Fetten, von aus dem Stahl gelösten nicht-metallischen Bestandteilen und von Gasen im Stahl vorgesehen. Ein besonderer Raum dient als Arbeitsraum für die Laboranten-Lehrlinge, die hier — wie übrigens auch die Lehrlinge in der Werkstoffprüfung und Metallografie — besonders für ihre spätere Tätigkeit ausgebildet werden.

Über dem zweiten Obergeschoß sind in einem Dachreiter die Abluftventilatoren der Abzüge, die Aufzugmaschinen und die Aufbereitungsanlagen für das vollentsalzte Wasser angeordnet.

Als bauliche Neuheiten sind an dem Gebäude die miteinander gekoppelte Be- und Entlüftung der Laborabzüge sowie insbesondere die zweischalige Ausbildung der zur Wörthstraße gelegenen Südfassade und des Daches hervorzuheben. Diese zweischalige Ausbildung der gesamten Fassade einschließ-

lich der Fenster, in deren Scheiben-Zwischenraum Jalousietten angebracht sind, ermöglicht das Einblasen von Frischluft im Kellergeschoß, die von unten nach oben die ganze Südfront durchstreicht und die durch Sonnen-Einstrahlung entstehende Wärme über das Dach abführt. Auf diese Weise wird eine unzulässig starke Erwärmung der Arbeitsräume und besonders der Meßgeräte hinter den Fenstern vermieden und eine Vollklimatisierung des ganzen Gebäudes überflüssig. Dazu bewirkt diese Doppelschale einen außergewöhnlich hohen Schallschutz gegen Straßen- und Betriebslärm, Verbesserung der Wärmedämmung im Winter und des Feuchtigkeitshaushalts des Gebäudes. Um die Verschmutzung auf ein Mindestmaß zu senken, wurden die Fassaden so glatt wie möglich gestaltet.

Allen an dem Neubau der Versuchsanstalt Beteiligten, ob Betrieben der Niederrheinischen Hütte oder Baufirmen, ist es in gemeinsamer Arbeit gelungen, für die gestellten mitunter schwierigen Aufgaben gute Lösungen zu finden. Sie haben ein Gebäude geschaffen, das vorbildlich gestaltet und zweckentsprechend eingerichtet ist. Damit wird es der Versuchsanstalt der Niederrheinischen Hütte möglich, in größerem Umfang als bisher an Forschungs- und Entwicklungsarbeiten mitzuwirken. Darüber hinaus stellt sie ein wichtiges Bindeglied zwischen den Erzeugungsbetrieben und den Tochtergesellschaften der Niederrheinischen Hütte sowie den Kunden dar. Sie sieht es als ihre vornehmste Pflicht an, neutral und objektiv die Güte der NH-Erzeugnisse zu überwachen und zu fördern. Den Kunden will sie bei der Lösung ihrer Probleme beratend und helfend zur Seite stehen.



Bei der Analyse von Erzproben auf den Eisengehalt während der Lehrlings-Ausbildung.

Veränderungen in den Vorständen und Aufsichtsräten

Am Ende des Geschäftsjahres 1963/64 hat der Vorsitz des Vorstandes der Niederrheinischen Hütte AG, Direktor Dr. Richard Risser, seinen Posten als Vorstands-Vorsitzer — wie in Heft 4/1963 der Werkzeitschrift angekündigt — niedergelegt. Er trat zur gleichen Zeit in den Aufsichtsrat der Niederrheinischen Hütte AG ein, aus dem Direktor Dr. Kurt Birrenbach ausschied.

Mit dem Beginn des Geschäftsjahres 1964/65 übernahm am 1. Oktober 1964 Direktor Dr. Karl-Heinz Kürten den Vorsitz des Vorstandes der Niederrheinischen Hütte AG, dem er bereits seit einem Jahr angehörte.

Den Posten des kaufmännischen Vorstandsmitgliedes der Westfälischen Union AG in Hamm (Westf.) übernahm am 1. Oktober 1964 Direktor Hans Hiltrop. Aus dem Vorstand der

Westfälischen Union AG schieden mit Beendigung des Geschäftsjahres 1963/64 am 30. September 1964 dessen Vorsitz, Direktor Dr. Karl-Heinz Kürten, sowie Direktor Dr. Ernst Padberg aus. Als stellvertretendes Vorstandsmitglied berief der Aufsichtsrat der Westfälischen Union AG den Abt.-Direktor Dipl.-Volkswirt Wilfried Prüß in den Vorstand der WU in Hamm (Westf.).

Aus dem Aufsichtsrat der Westfälischen Union AG schied am 30. September 1964 Direktor i. R. Rudolf Hannesen aus. An seine Stelle trat mit Beginn des Geschäftsjahres Direktor Dr. Karl-Heinz Kürten.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1964 trat Direktor Dr. Karl-Heinz Kürten in die Beiräte der Eisenwerk Steele GmbH in Essen und der Lennewerk GmbH in Altena (Westf.) ein.

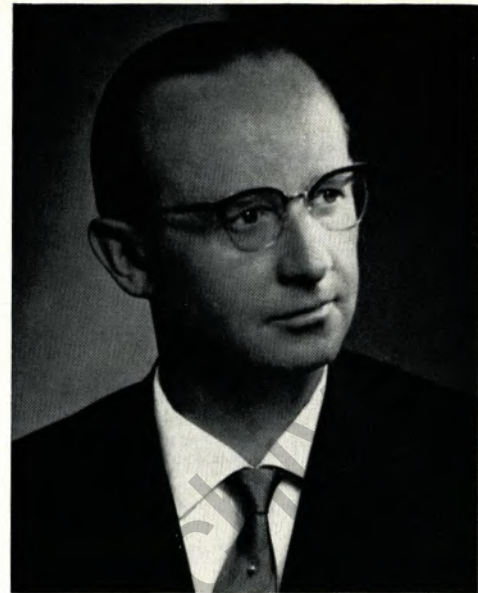
Direktor Hans Hiltrop

dessen Vaterstadt Bottrop (Westf.) ist, wo er am 13. Februar 1918 geboren wurde, trat nach der Ablegung der Reifeprüfung in die frühere Wehrmacht ein. Er wurde Offizier der Luftwaffe und nahm als solcher am letzten Kriege teil. Nach einem Studium der Rechtswissenschaften sowie der Betriebswirtschaft an der Universität Köln erwarb er sich praktische kaufmännische Kenntnisse zunächst bei einer Großbank und in der Folge in der eisenverarbeitenden Industrie. Im August 1954 kam er zur August Thyssen-Hütte AG. Als Prokurist leitete er die damalige Verkaufsabteilung III der ATH. Am 1. Juli 1958 wechselte er von Duisburg-Hamborn nach Duisburg-Hochfeld zur Niederrheinischen Hütte, wo er am 1. Oktober 1959 zum Direktor und ständigen Vertreter des Vorstands-Vorsitzers, Direktor Dr. Richard Risser, ernannt wurde. 1963 berief der Aufsichtsrat der Westfälischen Union AG Direktor Hiltrop auf die Dauer von fünf Jahren zum Vorstandsmitglied dieser Gesellschaft, deren kaufmännische Leitung er mit Beginn des Geschäftsjahres 1964/65 übernahm. Direktor Hiltrop wirkt seit einer Reihe von Jahren als Vorsitzender oder im Vorstand einer Anzahl Fachvereinigungen und Verbände der Eisen- und Stahlindustrie.



Direktor Dr. Karl-Heinz Kürten

der am 20. Februar 1915 in Düsseldorf geboren wurde, vervollständigte sein mit dem Assessor-Examen abgeschlossenes juristisches Hochschulstudium durch die Erlangung des Doktorgrades für Rechte an der Universität Bonn. Nach dem letzten Krieg, an dem er sechs Jahre lang an der West- und Ostfront teilnahm trat er in den Staatsdienst ein und war bis Ende 1951 im Finanzministerium des Landes Nordrhein-Westfalen als persönlicher Referent des damaligen Finanzministers tätig. 1952 wurde er mit der Leitung der Finanzabteilung der August Thyssen-Hütte AG beauftragt. Diese Stellung hatte er bis zur Übernahme des Vorsitzes im Vorstand der Westfälischen Union AG in Hamm (Westf.) im Jahre 1958 inne. Mit Wirkung vom 1. Oktober 1963 berief ihn der Aufsichtsrat der Niederrheinischen Hütte AG auf die Dauer von fünf Jahren zum weiteren Mitglied des Vorstandes der Gesellschaft, dessen Vorsitz er mit Beginn des Geschäftsjahres 1964/65 übernahm.



Direktor i. R. Dr. Ernst Padberg

legte sein Amt als kaufmännisches Mitglied im Vorstand der Westfälischen Union AG am Ende des Geschäftsjahres 1963/64 nach länger als 38jähriger Zugehörigkeit zur WU aus gesundheitlichen Gründen nieder. Als Diplom-Kaufmann kam er, der 1902 in Hamm geboren wurde, am 1. Juli 1926 zur Westfälischen Union, bei der er früher bereits in Betrieb und Büro praktisch gelernt hatte. Schon sein Großvater und ebenso sein Vater wirkten jahrzehntelang als Betriebsdirektor und Prokurist der Westfälischen Union; einem Onkel war die technische Leitung anvertraut. 1929 zum Dr. rer. pol. promoviert, wurde Dr. Padberg 1941 Prokura erteilt. 1951 wurde er zum Verkaufsleiter für alle Erzeugnisse ernannt, 1952 zum kaufmännischen Vorstandsmitglied der WU bestellt. Lange Jahre setzte er sich im Vorstand verschiedener Fachvereinigungen für die Drahtindustrie ein. Die Kenntnisse und der Rat von Direktor i. R. Dr. Padberg bleiben der Westfälischen Union auch nach seinem Ausscheiden aus deren Vorstand weiterhin erhalten.



Direktor i. R. Rudolf Hannesen

schied nach langjähriger Tätigkeit in den Vorständen der Westfälischen Union AG sowie der Niederrheinischen Hütte AG und Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat der Westfälischen Union am 30. 9. 1964 aus Altersgründen aus dem Aufsichtsrat der WU aus. Von 1936 bis 1948 war er Vorstandsmitglied in Hamm (Westf.), dann wurde er in der ersten Aufsichtsratssitzung der Niederrheinischen Hütte AG im März 1948 in den Vorstand von Niederrhein berufen. Am 30. 9. 1955 bestellte ihn der Aufsichtsrat zum Vorsitz des NH-Vorstandes. Mit dem Eintritt in den Ruhestand nach Vollendung seines 67. Lebensjahres legte er sein Vorstandsamt in Duisburg-Hochfeld am 1. 10. 1959 nieder. Seit seinem Weggang von Hamm 1948 gehörte Direktor i. R. Hannesen dem Aufsichtsrat der WU an. Als die Westfälische Union AG 1952 im Zuge der Neuordnung aus den Vereinigten Stahlwerken ausgegliedert wurde, erfolgte seine Berufung zum Aufsichtsrats-Vorsitzer. Dieses Amt übte er bis zum Frühjahr 1960 aus und stellte dann seine vielseitigen Erfahrungen der WU weiter als Aufsichtsratsmitglied zur Verfügung.

1. Bauabschnitt: Lehrwerkstatt



Am 8. Oktober 1964 wurde der Grundstein für eine neue Lehrwerkstatt der Niedersächsischen Hütte durch den Arbeitsdirektor dem althergebrachten Brauch entsprechend gelegt. In Anwesenheit des Technischen Vorstandes, Direktor Dr. Krebs, der Betriebschefs, Ausbildungsleiter, Ausbilder, des Vorsitzenden sowie der Mitglieder des Jugend-Ausschusses der Betriebsvertretung und aller gegenwärtigen Lehrlinge wurde damit der erste Bauabschnitt des geplanten Ausbildungszentrums für die Hütte begonnen. Mit dem in Angriff genommenen Bauvorhaben leistet die Niedersächsische Hütte einen bedeutenden Beitrag zur Berufsbildung und Heranziehung eines leistungsstarken Nachwuchses und für die Förderung der notwendigen technischen und kaufmännischen Fortbildung ihrer Mitarbeiter.



Direktor Dr. Heitbaum hob in seiner Ansprache zur Grundsteinlegung hervor, daß die Niedersächsische Hütte auf die Prüfungsergebnisse ihrer Lehrlinge in den verflossenen Jahren stolz sein darf. Ihre Freude darüber ist um so berechtigter, als die Hütte, die schon vor Jahrzehnten mit der systematischen Ausbildung von Lehrlingen begann, vor allem ihre Lehrwerkstatt lange Zeit unvermeidlich in beengten Verhältnissen unterbringen mußte. Die großzügige Planung für moderne Ausbildungsstätten schafft demnach jetzt die zeitgemäßen

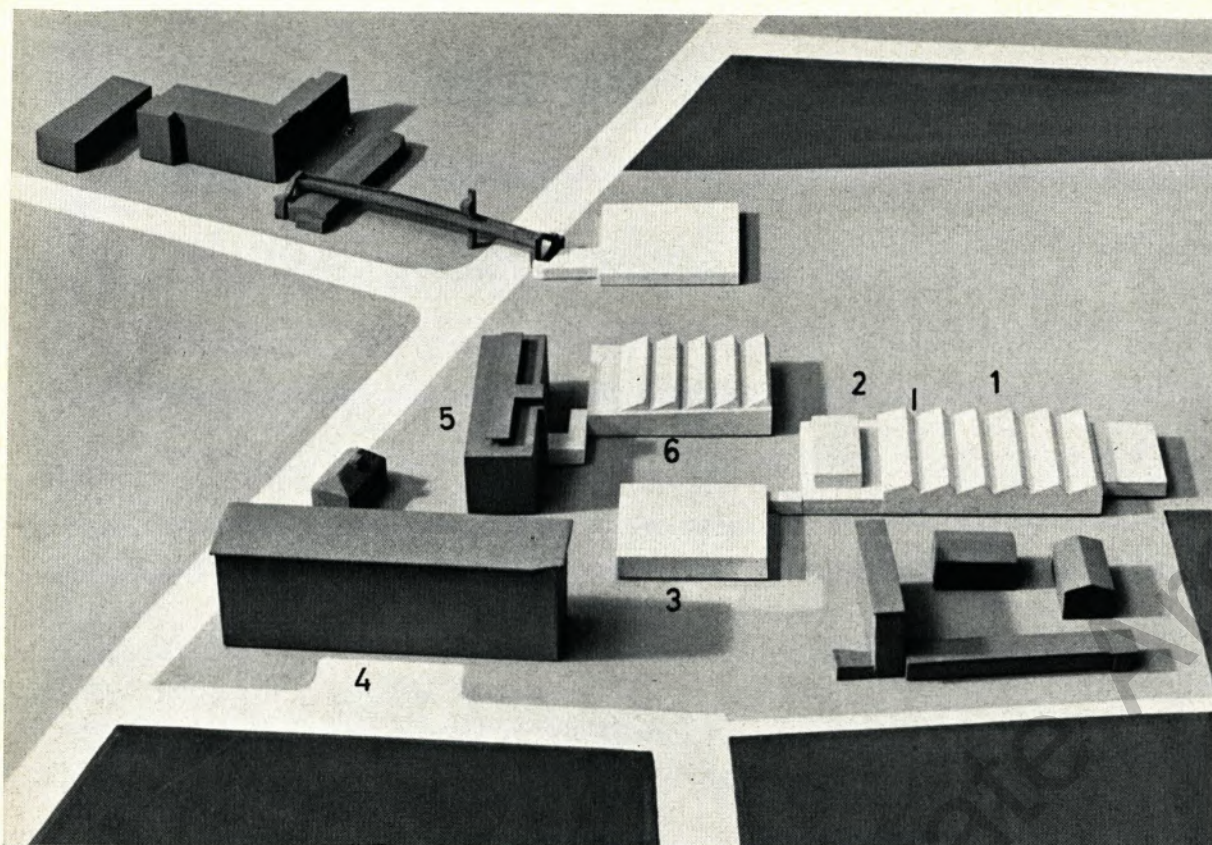
Voraussetzungen zur Fortsetzung einer jahrzehntelangen Tradition der Hütte.

Der Vorsitzende des Betriebsrates, Reinhold Berger, erinnerte als Sprecher der Belegschaft daran, daß sich unter dieser nicht wenige Meister und Ingenieure befinden, die durch die Lehrwerkstatt der NH gegangen sind. Er begrüßte die Verwirklichung des wichtigen Projekts als eine Sicherung des Bestandes der Hütte, die nur durch hochqualifizierte Mitarbeiter im harten Wettbewerb zukünftig sich behaupten werde. Dankbar gedachte er des verstorbenen Aufsichtsratsmitglieds Albert

Kern, dem als Arbeitnehmer-Vertreter von seiten der IG Metall die Lehrwerkstatt stets eine Herzensangelegenheit war; das solle ihm nicht vergessen werden.

Die in den Grundstein eingelassene Messingkassette enthielt außer einer umfangreichen Urkunde mit allen Baudaten und den Namen der an der Planung und deren Ausführung Beteiligten die gegenwärtig gültigen Münzen der Bundesrepublik und auch ein Heft der Werkzeitschrift. Die von dem werksverbundenen Quartett-Verein 1925 gesungenen Lieder waren der festlichen Stunde angepaßt.





Dieses Modell zeigt das Hüttengelände zu beiden Seiten der Wörthstraße. Die bereits vorhandenen Gebäude sind dunkel, die im Bau befindlichen und noch geplanten hell. Beziffert sind die Verwaltung (4) und die neue Versuchsanstalt (5), der gegenwärtig erstehende 1. Bauabschnitt des Ausbildungszentrums (1) sowie die später zu errichtenden Gebäude (2, 3 und 6). In der linken oberen Ecke sind das Sozialgebäude, das „Haus der Technik“ sowie das Torhaus 1 und die Versorgungs-Brücke über die Wörthstraße, in der rechten unteren Ecke das Ledigenheim und die „Grleichen-Häuser“ zu finden.

Das untenstehende Modell-Bild zeigt die Maschinen-Aufstellung in der neuen Lehrwerkstatt. Aus Gründen der besseren Übersicht sind alle Außen- und Zwischenwände weggelassen. Die Werkstatthalle wird durch Glaswände (Ornamentglas) in vier gleich große Einzelwerkstätten aufgeteilt. Im Mittelpunkt steht die neuzeitliche Werkzeug-Ausgabe, die jede Einzelwerkstatt auf dem kürzesten Weg bedienen kann. Über der Werkzeug-Ausgabe liegt das Büro des Obermeisters, der damit ständig eine Gesamtübersicht über alle vier Werkstätten hat. Neben der Werkzeug-Ausgabe führt eine Treppe (im Modell nur angedeutet) zu den Toiletten für alle Werkstätten.

Oben links ist der Platz der „Übungs-Werkstatt“ für die Grundausbildung, für Zwischen-

und Abschlußprüfungen. Man sieht vierzig Schraubstöcke, in der Mitte der Übungswerkstatt vier Bohrmaschinen. Zur Übungswerkstatt gehören zwei Unterweisungsräume (auf dem Bild ganz oben links noch leer), die für die ständigen Unterweisungen im Wechsel mit der Werkstatt benutzt werden sollen.

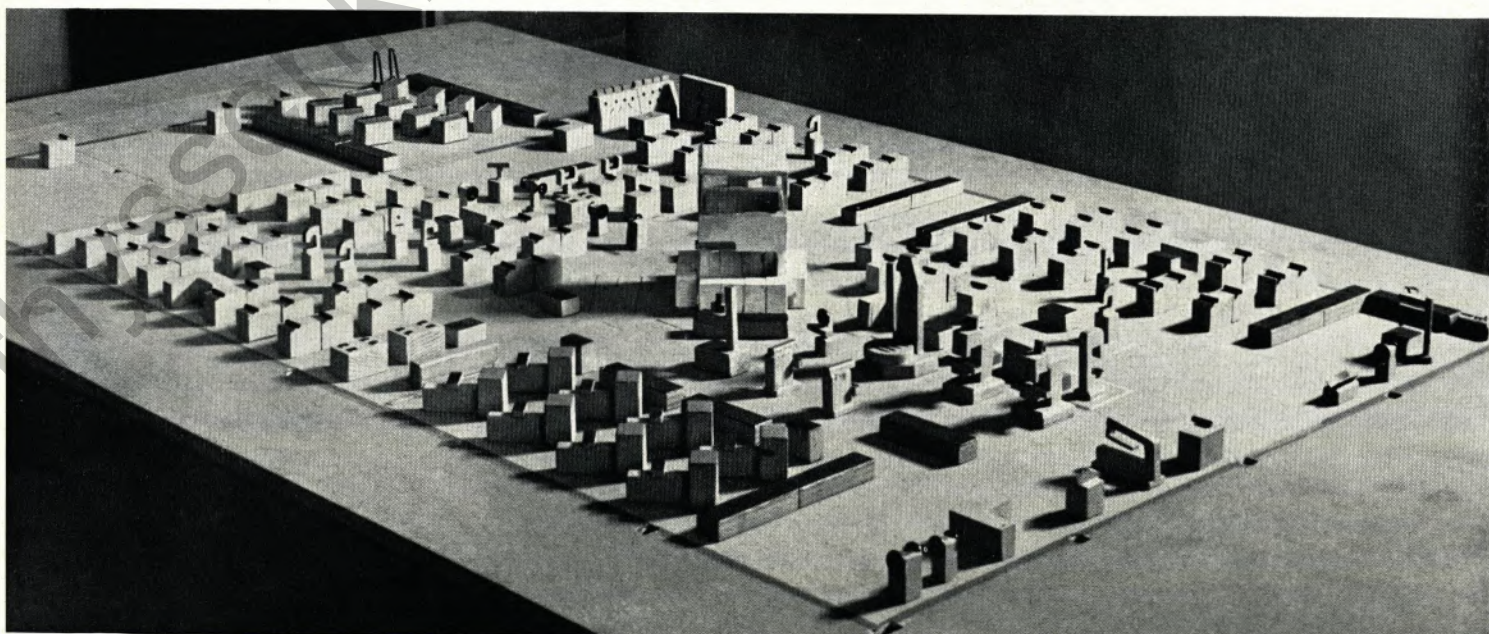
Im Gesamtkomplex unten links liegt die „Dreherei“, die Maschinen-Werkstatt. Sie ist mit acht Drehbänken an der Außenwand sowie zwei Fräsmaschinen an der Innenwand ausgestattet. Die übrigen Maschinen, wie Schnellhobler, Bohrwerk und Schleifmaschine, nehmen den weiteren Raum ein. Am vorderen Bildrand erkennt man zwei Schleifbänke, den Ausbilderplatz als Winkeltisch und Maschinensägen.

An der rechten Bildseite befindet sich die „Montage-Schlosserei“, vorwiegend ausge-

stattet mit Schraubstockplätzen, Bohrmaschinen sowie Blechbearbeitungsmaschinen. Die Freiflächen sind Montageplätze für größere Werkstücke. In der rechten oberen Ecke werden die Schweißeinrichtungen, wie Schweißtrafo und Brennmachine, untergebracht.

Im Hintergrund Mitte befindet sich die „Elektro-Abteilung“. Neben den Schraubstockplätzen sieht man in der oberen Ecke Schalttafel und zwei Maschinen-Experimentierpulte. Angeschlossen ist der abgetrennte Schaltübungsraum mit zwölf Schaltübungspulten zum Erlernen und Üben aller elektrischen Schaltungen.

Der Eingang befindet sich an der rechten Schmalseite. Material und Gerät können mit Fahrzeugen angefahren werden; das Tor dafür befindet sich in der Dreherei, an der linken Längsseite ganz im Bildvordergrund.



Der Standort für den Neubau auf dem sogenannten Urbscheid-Gelände, in städtebaulicher Zuordnung zu den vorhandenen Gebäuden — Verwaltung, Ledigenheim und Versuchsanstalt — sowie zu noch geplanten Baukomplexen, bietet für den besonderen Zweck „Ausbildungszentrum“ viele Vorteile. Die Ausbildungsstätten liegen im „ruhigen“ Teil des Werksgeländes. Durch die Verbindung des Ausbildungszentrums mit einem vorgesehenen anderen Sozialgebäude soll sich später eine rechteckige Freifläche ergeben, die zu den anderen Seiten durch das Hauptgebäude und Anlagen der Versuchsanstalt umschlossen wird. Auf dieser Fläche ist ein Pausenhof mit Grünanlagen und überdachten Freisitzplätzen vorgesehen. Die Lage zu den öffentlichen Verkehrsmitteln und zu den Parkmöglichkeiten bei der Hütte ist sehr günstig. Nicht zuletzt tragen Form und Stellung der Baukörper zusammen mit den noch beabsichtigten Bauten zu einer geordneten und geschlossenen

Bebauung auf diesem Teil des Hüttengeländes bei.

Der erste Bauabschnitt besteht aus einer fünf-schiffigen Shedhalle für die vier Ausbildungsstätten Übungs-Werkstatt, Maschinen-Werkstatt, Montage-Schlosserei und Elektro-Abteilung mit einer Gesamtgrundfläche von rund 1200 qm sowie einem flacheren Anbau mit zwei Unterweisungsräumen und einem Schaltübungsraum mit insgesamt etwa 270 qm Grundfläche. Im Keller unter der Halle befinden sich die Toiletten-Anlagen für die Lehrwerkstatt und der Elektro-Verteilungsraum.

Die Halle ist ein Stahlbetonskelettbau, dessen Konstruktionsteile nach außen als Sichtbeton ausgebildet werden. Die Längswände werden zwischen Brüstung und Sturz in voller Höhe verglast.

Für die Beheizung werden Warmluftgeräte und Radiatoren installiert. In der Halle werden

die Leitungen für Sauerstoff, Preßluft sowie elektrischen Strom durch Rohrkanäle an die Verwendungsstellen geführt. Die Zuleitung dieser Energien sowie von Kaltwasser-, Warmwasser- und Heizrohren besorgt ein etwa 100 m langer Versorgungskanal aus der Nähe der Versuchsanstalt. Die Abwässer werden über eine Abwasser-Hebeanlage in den städtischen Straßenkanal geführt.

In der Halle sind zwei flurbediente Krane vorgesehen. Die Südostseite der Halle und des Anbaues erhalten einen besonderen Sonnenschutz aus Blechverkleidungen für die Brüstungen und Außenjalousetten für die Glasflächen.

Im zweiten Bauabschnitt sind geplant Lager, Schmiede, Schweißerei und Meßraum sowie Eingangshalle, Verwaltungs-, Schul-, Wasch- und Umkleieräume. Der jetzt zügig voranschreitende erste Bauabschnitt soll im Sommer 1965 fertiggestellt sein.

Zwei Starkstromelektriker-Lehrlinge erhielten vom Vorstand der Hütte eine Prämie, weil sie ihre Facharbeiterprüfung mit Auszeichnung bestanden hatten. Links beglückwünscht Direktor Dr. Heitbaum Henry Sackenheim, rechts gratulieren Direktor Dr. Krebs und der Leiter des technischen Ausbildungswesens, Betriebsleiter Becker, Hans-Werner Wisniewski.



NH stellt tüchtige Lehrlinge

Das letzte Heft der Werkzeitschrift enthielt bereits die kurze Meldung, daß die gewerblichen Lehrlinge der Niederrheinischen Hütte bei der Facharbeiterprüfung vor der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel im Herbst 1964 ein weiteres Mal ausgezeichnet abgeschnitten haben. Von den zwölf Prüflingen — fünf Starkstrom-Elektriker, drei Fernmeldemonteuere, zwei Chemielaboranten und je ein Maschinen- und Kraftfahrzeug-Schlosser — bestanden zwei mit Auszeichnung. Die feierliche Lossprechung dieser Lehrlinge im Anschluß an die Grundsteinlegung zu der neuen Lehrwerkstatt gab diesem für das Ausbildungswesen der Hütte so bedeutungsvollen Tag einen besonders frohen und in die Zukunft weisenden Ausklang.

Fast alle, die an der Grundsteinlegung teilgenommen hatten, versammelten sich im hütteneigenen Sportheim an der Wedau. Hier gab zunächst Direktor Dr. Heitbaum seiner Freude Ausdruck, daß sich die Jungen von der Niederrheinischen Hütte abermals als tüchtige Lehrlinge erwiesen hatten. Hervorhebung verdienten die Starkstrom-Elektriker, die nicht nur die beiden Besten stellten; die übrigen drei erhielten sämtlich die Prädikate „Gut“ in der Fertigkeitprüfung und „Sehr gut“ in der Kenntnisprüfung. Ihre Namen: Henry Sackenheim und Hans-Werner Wisniewski sowie Wolfgang Klemm, Hans Rodewald und Klaus Schneider. Die Fernmeldemonteuere konnten sich gleichfalls sehen lassen; zwei von ihnen, Jürgen Ballanyi und Harro Berger, be-

schlossen ihre Prüfungen mit „Gut“/„Sehr gut“ bzw. „Gut“/„Gut“.

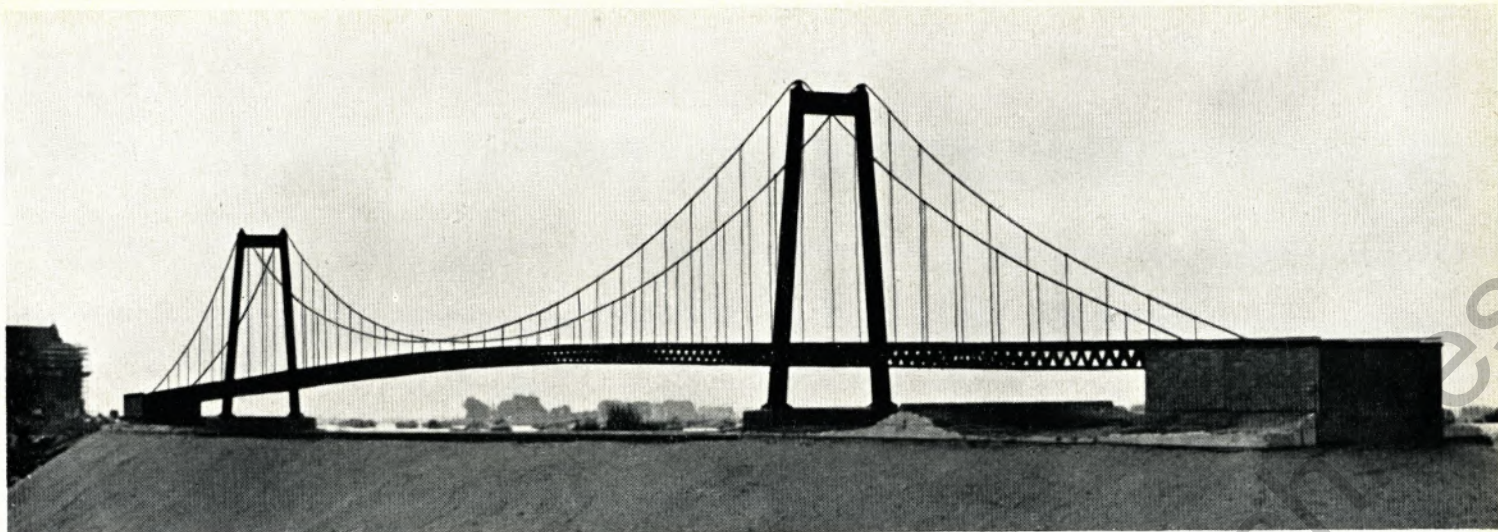
Direktor Dr. Heitbaum wies die jungen Facharbeiter auch bei dieser Lossprechung darauf hin, welche Chancen ihnen geboten sind, wenn sie bei dem Erreichten nicht stehenbleiben, sondern zielstrebig auf ihre Weiterbildung bedacht sind. Die Niederrheinische Hütte bietet ihren Mitarbeitern mannigfache Förderung, um beruflich vorwärts zu kommen und nach entsprechenden Leistungen aufzusteigen.

Die Glückwünsche der Belegschaft, der Betriebsvertretung und der IG Metall übermittelte den jüngsten Kollegen Betriebsrats-Vorsitzender Berger. Er hob die Befriedigung hervor, daß es sich bei den erfreulichen Prüfungsergebnissen nicht um Einzelleistungen dieser Lehrlinge handelt, sondern daß fast bei jeder Prüfung eine Anzahl NH-Lehrlinge in Kenntnissen bzw. Fertigkeiten über dem Durchschnitt liegt.



Brückenseile aus Lippstadt über Rhein und Rombaksfjord





Ihren Ruf als Lieferantin schwerer Brückenseile hat die Westfälische Union in den letzten Jahren über die Grenzen der Bundesrepublik hinaus in Europa gemehrt. Nicht zum ersten Male berichtet die Werkzeitschrift über Brücken-Neubauten, für die im Werk Lippstadt der WU die verwendeten Seile angefertigt wurden. Um die Mitte des Jahres 1963 sahen ihre Leser die fertige Autobahnbrücke über die Elbe bei Georgswerder — im Zuge der „Südlichen Umgehung Hamburgs“ und der Europastraße 4 — im Bild und erfuhren Ausführliches über die Pläne für die Errichtung von acht Brücken über den Rhein zwischen Bonn und der holländischen Grenze.

Diese Pläne gewinnen im Laufe des gegenwärtigen Jahrzehnts Gestalt. Die damals noch

im Modell gezeigte Autobahnbrücke Leverkusen steht als das am weitesten ausgeführte Brückenbauwerk inzwischen bereits vor ihrer Vollendung. Die Straßenbauer des Landschaftsverbandes Rheinland in Köln, in dessen Zuständigkeit die Mehrzahl der Rheinbrücken-Neubauten von Bonn bis Emmerich fällt, haben ihre Fertigstellung bis Mitte des Jahres 1965 zugesagt und den Tag ihrer Freigabe für den Verkehr festgelegt. Die Drahtwalzer der Niederrheinischen Hütte in Duisburg wie die Mitarbeiter der Westfälischen Union in Hamm und Lippstadt verfolgen den Bau dieser Mittelträger-Schrägseilbrücke mit besonderer Anteilnahme: Deren Fahrbahn aus Stahlblechen der Phoenix-Rheinrohr AG hängt ausschließlich an patentverschlossenen WU-Seilen aus Stahldrähten, die im Werk Lipp-

stadt aus Niederrhein-Walzdraht hergestellt sind, und bei der Errichtung der Stahlbrücke wurden allein Schweißzusatzwerkstoffe aus dem Werk Hamm der WU verwendet.

Von der neuen Hängebrücke bei Emmerich vermochte die Werkzeitschrift vor anderthalb Jahren nur erst wenige Einzelheiten mitzuteilen. Nun soll die zukünftig größte deutsche Brücke über den Rhein gleichfalls noch im Jahre 1965 fertiggestellt werden. Die beiden Tragkabel mit ihren 61 Einzelseilen überspannen bereits den Strom, den an dieser Stelle jährlich rund 300 000 Schiffe befahren. Dieser rege Schiffsverkehr gebot, keine Einbauten im Rhein selbst vorzunehmen, und führte dazu, bei der verhältnismäßig großen Spannweite von 500 Meter als Konstruktion eine Hängebrücke zu wählen.

Die Bilder:

Linke Seite oben: Verladen eines 14 Tonnen schweren Brückenseiles für die Rheinbrücke Emmerich im Hafen Hamm. — Unten: 152 solcher Brückenseile mit einem Gesamtgewicht von etwa 500 Tonnen wurden für die Autobahnbrücke Leverkusen eingebaut. Sie kamen vom ATH-Werkschiffhafen auf dem Rhein an die Baustelle.

Rechte Seite oben: Das Modell der Rheinbrücke Kleve-Emmerich. — Unten: Dieses Luftbild von der Brückenbaustelle bei Emmerich wurde während des Auflegens der Brückenseile im Herbst 1964 gemacht.





Am 2. Juli 1964 wurde die Autobahnbrücke Leverkusen durch den Einbau des letzten Hauptträgers geschlossen. Auf den Tag zwölf Monate später — am 1. Juli 1965 — soll diese Rheinbrücke zusammen mit der Autobahn Nordwestring Köln für den Verkehr freigegeben werden. Mit der Inbetriebnahme der 1063 Meter langen Brücke — mit einer Stromöffnung von 280 Meter — wird dann die Verbindung vom Leverkusener Kreuz, dem Schnittpunkt der Autobahnen Oberhausen—Frankfurt am Main und Kamen—Wuppertal—Leverkusen, bis zum Frechener Kreuz im Zuge der Autobahn Köln—Aachen hergestellt sein. Dadurch tritt nicht nur eine wesentliche Verkürzung der Fahrstrecken und -zeiten ein, sondern es werden endlich auch jene gerade im letzten Jahr so oft unangenehm bemerkbar gewordenen Stauungen an den Autobahn-Einmündungsstellen im Kölner Raum aufhören.

Der Brückenzug gliedert sich in eine 691 Meter lange stählerne Strombrücke und eine 372 Meter lange linksrheinische Vorlandbrücke aus Spannbeton. Die Strombrücke wurde als eine über fünf Felder laufende Schrägseilbrücke aus Stahl gebaut. Die Seile sind in der Brückenachse harfenförmig angeordnet. Auf den beiden Strompfeilern ist je ein Pylon im Mittelstreifen zwischen den beiden Fahrbahnen errichtet. Der stählerne Überbau wurde von den Strompfeilern nach den Brücken-Enden montiert. Eine bemerkenswerte Schwierigkeit der Konstruktion bot das Herstellen des als Mittelträger ausgebildeten Hohlkastens im Freivorbau unter Ausnutzung der Tragseile.

Umfangreiche Arbeiten waren und sind gegenwärtig noch im Zusammenhang mit dem Rheinbrückenbau auf Leverkusener Gebiet zu leisten, wo die Dammstrecke in eine Hochstraße übergeht. Hier mußte eine große Industriehalde abgetragen und neu aufgefüllt werden. Die Autobahn-Hochstraße führt auf Betonsäulen über das Stadtgebiet hinweg, eine Lösung, die erst nach langen Diskussionen der Straßenbauer, Städteplaner und Kommunalpolitiker zustande kam. Kann die Freigabe dieser vornehmlich dem überörtlichen Verkehr dienenden Rheinbrücke Mitte des neuen Jahres pünktlich erfolgen — und die verantwortlichen Männer des Rheinbrücken-Neubauamtes des Landschaftsverbandes Rheinland in Köln sind überzeugt, daß sie es schaffen werden —, so hat der Bau genau vier Jahre gedauert. Nach der Ausschreibung des Gesamtbauwerkes im November 1960 wurde am 1. Juli 1961 mit der Erstellung der Strombrücke begonnen.

60 Millionen DM sind — einschließlich der Kosten für die weitläufigen Straßenanschlüsse — für das Rheinbrückenprojekt Emmerich veranschlagt. Diese neue Brücke soll Beziehungen zwischen den Räumen um Emmerich und Kleve, doch ebenso mit dem benachbarten Holland fördern, die jahrhundertlang durch den Rhein gehemmt wurden. Sie wird der industriellen Entwicklung der beiden Städte am Niederrhein zugutekommen und wahrscheinlich sogar einem Verkehr zwischen den rechts- und linksrheinischen Gebieten von Holland dienen, der vom Herbst 1965 an die Grenzen überschreiten kann, um die mit der Brücke geschaffene Abkürzung zu nutzen. Die in einem Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik und Holland festgelegte Fertigstellung der Autobahn für Mitte 1965 steht deshalb auch in enger Beziehung zu dem Brückenbau.

Die Brücke Kleve-Emmerich wird ja die Verbindung zwischen der Autobahn Oberhausen—Emmerich—Arnheim und dem Grenzland um Kleve und Nijmegen bringen. Sie kreuzt den Rhein senkrecht unterhalb von Emmerich. Auf dem rechten Ufer wird die Landstraße 471 angeschlossen, was den völligen Neubau von über 4,6 km Straße notwendig machte. Brückenbau und Straßenbau müssen sich also bei diesem wichtigen Verkehrsvorhaben nebeneinanderlaufend ergänzen. Auf dem linken Rheinufer wird die Bundesstraße 220 bis zur Ortschaft Kellen begradigt und ausgebaut. Eine Umgehungsstraße Emmerich im Zuge der Landstraße 471 führt zur Autobahn, deren Anschlußstelle Emmerich an dieser Landstraße liegt.

Die Gesamtlänge des Brückenbauwerkes beträgt 1181,75 Meter. Der Brückenzug gliedert sich in die 803 Meter lange Strombrücke und die 341 Meter lange Vorlandbrücke bis zum linksrheinischen Banndeich. Wegen der erforderlichen großen Schiffsöffnungen wurde eine erdverankerte Hängebrücke mit einer Mittelöffnung von 500 Meter und zwei Seitenöffnungen von je 151,50 Meter Stützweite gewählt. Die Mittelöffnung überspannt das Normalwasser des Rheins und damit

sowohl die Schifffahrtsrinne wie auch die Liegeplätze, auf denen linksrheinisch im freien Strom, rechtsrheinisch an den Steigern die hier außerordentlich lebhaft und nach jüngsten Verlautbarungen zukünftig Tag und Nacht ausgeübte Zollkontrolle durchgeführt wird.

Der Querschnitt der Brücke sieht eine Gesamtbreite von 22,5 Meter vor, nämlich eine 7,50 Meter breite Fahrbahn mit beiderseitigen, 0,50 Meter breiten Leitstreifen und daran anschließenden beidseitigen, 3 Meter breiten Mehrzweckspuren; sie sollen später einen vier-spürigen Ausbau der Brücke ermöglichen. Es folgen dann beider-seitig ein 1,50 Meter breiter Raum für die Hänger, Tragkabel und Leitwellen und schließlich daran anschließend 2,50 Meter breite, auskragende Gehwege.

Die beiden Pylone weisen eine Höhe von 78,50 Meter über dem höchst schiffbaren Wasserstand bzw. 63,50 Meter über der Fahrbahn-oberkante der Brücke auf. Sie sind trapezförmig ausgebildet, so daß der gesamte Verkehr ohne Störung gradlinig verlaufen kann. Die Fahrbahn der Brücke liegt 21,75 Meter über dem Normalwasser des Rheins. Der Seildurchhang in der Mittelöffnung beträgt 55 Meter.

Das Auflegen der Seile begann im Spätsommer und beanspruchte mehrere Monate. Für die ersten beiden Seile allein wurden fast drei Wochen benötigt. Jedes der 122 Seile ist etwa 892 Meter lang, hat einen Durchmesser von 51,4 mm und ein Gewicht von rund 14 t.

Zum Bau der Fundamente der Pylone und der Verankerungskörper wurden 1100 Tonnen Stahl und 67 000 Kubikmeter Beton gebraucht. Die Arbeiten zur Herstellung der Unterbauten begannen am 2. Mai 1962. Der strenge Winter 1962/63 verzögerte die Fertigstellung der Pylonpfeiler sowie der Verankerungskörper bis Mitte Mai bzw. Anfang August 1963, doch vermochte die Stahlbaufirma mit der Einrichtung der Baustelle und der Montage auf den Pylonpfeilern termingemäß zu beginnen. Das Ende der Stahlbauarbeiten ist etwa zur Monats-wende Mai/Juni 1965 angesetzt. Der Montageplan bestimmte, zuerst auf den beiden Rheinufern die Seitenöffnungen zu schließen und die beiden Pylone zu montieren. Anschließend wurden die Seile für die Tragkabel eingezogen und die Hänger eingebaut, um darauf im freien Vorbau von beiden Ufern aus die jeweils 30 Meter langen Teilstücke vorzubauen.

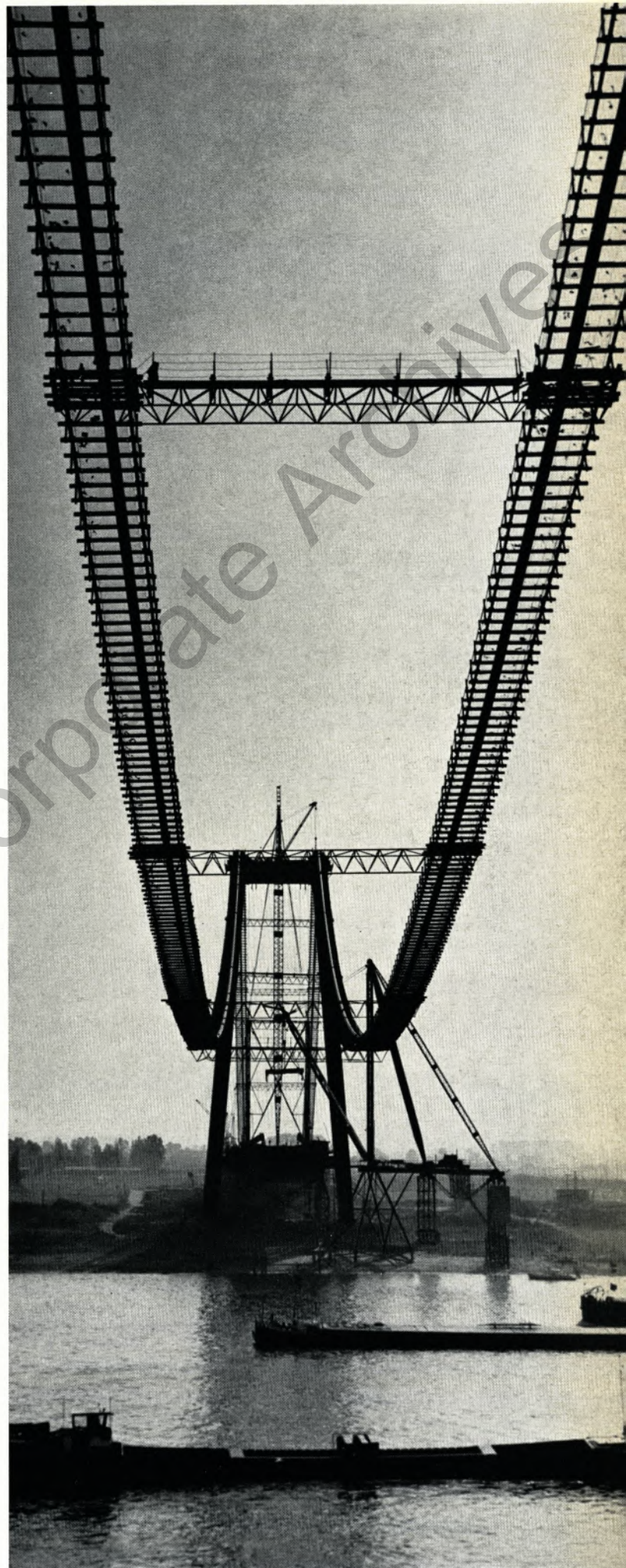
Von beträchtlichem Ausmaß sind die Erdarbeiten, die mit dem Brückenbau anfielen. Rund 1 Million Kubikmeter Bodenmassen waren allein in einem Abschnitt bei der Schaffung der Brückenrampen und -zufahrten zu schütten. Der dabei neben der Brückenauffahrt entstandene See von 50 000 Quadratmeter Größe wird von der Stadt Emmerich zu einem Yachthafen ausgebaut.

4000 Personenwagen sollen — nach den Berechnungen der Statistiker — vom nächsten Herbst ab täglich über die Rheinbrücke Kleve-Emmerich rollen. Während sie ihrer Verkehrsübergabe entgegengeht, haben die Arbeiten für eine weitere Rheinbrücke nördlich des nicht allzu entfernten Rees ebenso bereits begonnen wie die für die zweite Bonner Rheinbrücke, die als Nordbrücke die linksrheinische Autobahn Köln—Bonn mit den rechtsrheinischen Bundesstraßen 8 und 42 und dem Flughafen Köln-Bonn verbinden wird. Sie ist als seil-verspannte Brücke mit zwei 49 Meter hohen Mittelpylonen geplant. Während die Verantwortung für Planung und Bau dieser Brücke beim Landschaftsverband Rheinland liegt, ist die sogenannte Kniebrücke, die in naher Zukunft im Hafenbogen von Düsseldorf gebaut werden soll, ein städtisches Projekt.

Über dieses und weitere Brückenbauten in der Bundesrepublik sowie im Norden Europas wird, soweit sie das Schaffen der Mitarbeiter des Niederrheinkreises unmittelbar berühren, später mehr zu berichten sein.

Links: Blick auf einen der beiden Pylone der Autobahnbrücke Leverkusen nach dem Einbau der unteren Kabel, deren jedes aus neunzehn Einzelseilen besteht.

Rechts: Blick auf den linksrheinischen Pylon der Rheinbrücke Kleve-Emmerich. Man sieht die Kabelhilfsstege für das Auflegen und innerhalb der Stege die bereits montierten Tragkabel. Jedes dieser Kabel besteht bei dieser erdverankerten Hängebrücke aus 61 Einzelseilen, die in Arbeitsgemeinschaft von der Westfälischen Union und der Firma Felten & Guillaume hergestellt wurden.





Seit dem 19. September 1964, dem Tag der Indienststellung der Rombaksbrücke, hat der Fährverkehr auf der Strecke Narvik — Øyjord aufgehört. Die Beförderungszahlen der Fährergesellschaft für 1963 mit mehr als 1 Million Personen und über 100 000 Kraftfahrzeugen belegen überzeugend, welche Bedeutung der Vollendung dieser mit der Seitenverspannung längsten Hängebrücke Norwegens zukommt.

Herbstsonne ließ den stillen, freundlichen Rombaksfjord mit den Bergen und Tälern ringsum in den prächtigsten Farben leuchten, als nach dreieinhalbjähriger Bauzeit der lang-ersehnte Tag endlich da war. Die Werkzeitschrift hat schon früher berichtet, welche Schwierigkeiten während dieser Zeit infolge der Bodenbeschaffenheit und der besonders harten Witterungsverhältnisse zu überwinden waren. 15 Millionen Kronen mußten für die Brücke, weitere 22 Millionen für die Zufahrtsstraßen aufgewendet werden (100 nkr = rund 55 DM). Doch nun ist die Verbindung zwischen den Provinzen Nordland und Troms geschaffen, die durch die feste Landverbindung in ihrer noch notwendigen Entwicklung gefördert werden sollen; Süd-Troms braucht Narvik und die Stadt einen guten Verkehrsweg in dieses große Gebiet. Der in den letzten Jahren erheblich angeschwollene Touristenstrom durch Nordnorwegen wird mit der Rombaksbrücke schon im Sommer 1965 bestimmt erheblich wachsen. Bis dahin sollen, wie bei der Einweihung bekanntgegeben wurde, umfangreiche Straßenbauten noch bewältigt werden.

Mit der Landverspannung beträgt die Gesamtlänge der Brücke 750 Meter. Zwischen den Pylonen überspannt sie 325 Meter. Sie weist eine Breite von 9 Meter auf, mit einer 7,50 Meter breiten Fahrbahn und auf jeder Seite einem schmalen Gehweg. Die schlanken Pylone sind 88 und 75 Meter hoch, die größte freie Brückenhöhe über der höchsten denkbaren Fluthöhe erreicht 40,50 Meter. Die Brücke bietet ein selten schönes Bild, das sich harmonisch in die Fjordlandschaft einfügt.

Links: Blick von einem Pylon auf die Fahrbahn der Rombaksbrücke unmittelbar nach der Freigabe des Verkehrs, die bei herrlichem Herbstwetter von etwa tausend Kraftwagen auf beiden Seiten erwartet wurde.

Unten: Die Silhouette der echten Hängebrücke über den Rombaksfjord, deren Tragseile je zur Hälfte in Arbeitsgemeinschaft vom Werk Lippstadt der Westfälischen Union und vom Werk Gelsenkirchen der HOAG geliefert wurden. Das Bild läßt die Eleganz der Konstruktion erkennen und macht zugleich glaubhaft, daß hier auch das längste Brückengeländer der Welt gebaut wurde.



WU warb im In- und Ausland

Auch im Jahre 1964 war die Westfälische Union bestrebt, Schweißzusatzwerkstoffe, hochwertige Stahldrähte, Drahtseile und Schweißmaschinen für die Schutzgas-Schweißung auf Messen und Fachausstellungen in der Bundesrepublik sowie im europäischen Ausland zu zeigen, um neue Geschäftsfreunde innerhalb des Gemeinsamen Marktes, im übrigen Europa und auch in Übersee zu gewinnen und gleichzeitig die Leistungskraft der WU erneut unter Beweis zu stellen. Die Besucherzahlen waren sehr erfreulich, und der Verkauf von Schweißmaschinen am Messestand erwies, daß Hobart-Schweißmaschinen trotz härteren Wettbewerbs-Bedingungen ihre Position innerhalb des deutschen Marktes ständig verbessern. Die WU beteiligte sich im verflossenen Jahr an der Hannover-Messe sowie an der Internationalen Handwerksmesse in München, wo sie in besonders starkem

Umfang alte Beziehungen zu pflegen vermochte, an der Saar-Messe in Saarbrücken, der Schmiede- und Schlossereifachausstellung in Ludwigsburg, der holländischen Schweißfachschau „Lastu“ in Rotterdam, von der das untenstehende Bild ihren dortigen eindrucksvollen Stand wiedergibt, an der Internationalen Messe in Posen sowie der Zagreber Herbstmesse. 1965 will die Westfälische Union die Hannover-Messe, die Bundesgartenschau in Essen, die Internationale Handwerksmesse, die Internationale Verkehrsausstellung in München sowie die Fachschau „Schweißen und Schneiden“ in Essen besuchen. Dazu kommen voraussichtlich weitere Beteiligungen an Messen außerhalb der Bundesrepublik. Der Schwerpunkt liegt in diesem Jahre bei der Fachschau „Schweißen und Schneiden“, die alle vier Jahre in Essen stattfindet.



Oben: Zum wiederholten Male bringt sich die Westfälische Union beim Jahreswechsel mit einem heiter aufgemachten Gebrauchsgegenstand in Erinnerung, der insbesondere auf die von ihr hergestellten Schweißzusatzstoffe und die von ihr vertriebenen Schweißmaschinen hinweist. War es 1963/64 ein kleiner Hobart-Wagen, so soll durch das ganze Jahr 1965 und länger ein Schweißer mit Schutzschild und Schweißzange die Phoenix-Union Schweißelektroden immer wieder ins Gedächtnis rufen.

Unten: Die im vergangenen Jahr in Hamm entworfenen Schaufenster-Dekorationen dienen gleichfalls der Werbung für die Schweißzusatzwerkstoffe der WU. Das Bild zeigt eines der dreißig Schaufenster, die 1964 in der Bundesrepublik zu sehen waren.





Höchstfestes Zugseil für Aschau



Ein langer Tieflader rollte Mitte November über die Prienbrücke von Nieraschau. Der mächtige Haspel darauf, mit den großen Buchstaben WU, verriet das Ziel dieses für den Chiemgau seltenen Transports: Die Kampenwandseilbahn der Westfälischen Union in Hohenaschau.

Sie erhielt dieses Jahr während der Betriebspause vor der Wintersaison ein neues Zugseil. Es ist das zweite seiner Art und ersetzte das erste, das volle sieben Jahre die Kabinen der Kampenwandseilbahn zur Höhe und zu Tal gebracht hat.

Das 5400 Meter lange Drahtseil wurde — im Werk Lippstadt der WU — in einem Stück angefertigt und ebenso aufgelegt, so daß nur ein Spleiß im Seil vorhanden ist. Sein Gesamtgewicht betrug rund 14 t, die in der Zerreißmaschine ermittelte Bruchlast 62 t.

Dieses neue Zugseil der Kampenwandbahn ist mit einer Zugfestigkeit von 220/230 kp/qmm das höchstfeste Zugseil einer Personenseilbahn in Europa. Solche hochfesten Seile unterliegen einer besonderen Überwachung durch den Technischen Überwachungsverein in München und durch Professor Müller von der Technischen Hochschule in Stuttgart.

Das widrige Wetter der zweiten Novemberhälfte machte das Auflegen des Seiles zu einer harten Arbeit. Einmal mehr erwies sich, daß für die Männer der Kampenwandbahn die Verkehrspause keine Betriebsruhe bedeutet.



Früher Winter auf der Kampenwand

Schon Ende Oktober wurde das nebenstehende Bild von der Kampenwand aufgenommen; so früh im Jahr haben sich die Wintersportler noch selten rings um den Berggasthof der Kampenwandseilbahn getummelt. Allerdings lag der Schnee nicht allzu lange, doch werteten ihn die Aschauer gern als gutes Omen. Der Winter 1963/64 war nämlich schneearm, kalt und kurz, und daher für den Verkehr der Seilbahn wenig günstig; im Gegensatz zu früheren Jahren bot der April überhaupt keine Wintersport-Möglichkeiten mehr. Dafür brachte bereits der Mai viel Wärme, und bis Mitte Juni war die unbefriedigende Wintersaison ausgeglichen. Am Ende erwies sich das Jahr 1964 insgesamt sogar in jeder Hinsicht besser als das Vorjahr, obgleich Spätsommer und Herbst nur selten gutes Wetter bescherten.

Seit ihrem Bestehen hat die Kampenwandseilbahn nun rund 1,6 Millionen Fahrgäste befördert. Das Ergebnis auch des verflassenen Jahres bestätigte ihr erneut die Richtigkeit ihrer Anstrengungen, die sich längst nicht mehr allein auf den Betrieb der Seilbahn beschränken. Die in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Hohenaschau geschaffenen, im letzten Jahr erweiterten Anlagen bei der Talstation führten manchen Besucher des Priental zusätzlich dorthin, und das gleiche gilt für den Minigolf-Platz, der weit über den Chiemgau hinaus wegen seiner mustergültigen, wettkampfgerechten Beschaffenheit einen ausgezeichneten Ruf genießt.



Beim Hüttenabend im Berggasthof der Kampenwandseilbahn begrüßte Verkehrsleiter Wilhelm Fricke (links) und Präsident Ludwig von Oelhafen (rechts) die guten Beziehungen zwischen dem Fremdenverkehrsverband München-Oberbayern und dem Reisering Deutscher Autobus-Unternehmer.

Starker Faktor für den Fremdenverkehr

Mit dem Bau der Kampenwandseilbahn (1956/1957) wurde eine steile Aufwärts-Entwicklung des Fremdenverkehrs im Aschauer Tal eingeleitet. Stieg die Jahresfrequenz der Bahn von anfänglich etwa 100 000 auf jetzt rund 260 000 Fahrgäste, so hat sich die Gesamtzahl der Übernachtungen in Aschau während einer verhältnismäßig kurzen Zeit vervierfacht und erreichte zuletzt über 220 000. Seit die Bahn fast das ganze Jahr hindurch in Betrieb ist, kennt Aschau auch eine Wintersaison.

Diese erfreulichen Feststellungen und manche überzeugenden Zahlen mehr vermochte der Geschäftsführer der Kampenwandseilbahn GmbH., Ing. Zbil, den über 120 Teilnehmern an der Jahreshauptversammlung 1964 des Reiserings Deutscher Autobus-Unternehmer e. V. (RDA) vorzutragen, die in Aschau zusammengekommen waren. Das bedeutete eine Anerkennung für den kraftvoll aufstrebenden Fremdenverkehrsort, denn die Tagungsorte dieser international orientierten, die maßgeb-

lichen Busunternehmen zusammenschließenden Vereinigung hießen in den letzten Jahren Rotterdam, Bregenz, Vevey und 1963 Ostende. Dank der fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen der Kampenwandbahn und dem Fremdenverkehrsverband München-Oberbayern wurde diesmal die Aufmerksamkeit auf den Chiemgau und das Priental gelenkt.

Nachdem die Tagungsgäste ein Referat des Geschäftsführers des Deutschen Reisebüroverbandes über den Autobus-Tourismus innerhalb der EWG gehört, einen lebhaften Erfahrungsaustausch gepflogen und ihre weiteren Pläne, insbesondere bezüglich der Werbung, eingehend diskutiert hatten, bedeuteten die Nachtfahrt mit der Seilbahn zu dem an diesem 17. Oktober bereits tief verschneiten Berggasthof und der darin ausgerichtete Hüttenabend einen zünftigen Abschluß. RDA-Präsident Ludwig von Oelhafen (Wiesbaden) hielt mit Dank und Anerkennung daher nicht zurück.



WDR:WU

Rückspiel in Altena



Fast vier Jahre besteht nun schon die Betriebssportgemeinschaft Westfälische Union Altena. Wer seinerzeit befürchtet hat, der Eifer innerhalb der Belegschaft des Drahtwerkes Altena, gemeinsam regelmäßig Fußball zu spielen, könnte mit der Zeit erlahmen, ist aufs erfreulichste enttäuscht worden. Die Mannschaft blieb jedoch nicht allein beieinander, ihr Zusammenhalt befähigte sie auch zu immer besseren Leistungen, mit denen sie sich einen achtbaren Platz im Betriebssportverband Ennepe-Ruhr erkämpfte.

Die Werkzeitschrift berichtete inzwischen in Bild und Wort (vergl. „Der direkte Draht“, Heft 3/1963), wie die Betriebssportgemeinschaft der Altenaer Uniöner unter dem Vorsitz ihres Betriebsobmannes im Juli 1963 mit einem Fußball-Blitzturnier an der Lenne die Initiative ergriff, eine Gruppe Sauerland ins Leben zu rufen. Dank zäher Zielstrebigkeit, getragen von viel uneigennütziger Einsatzfreude, führte auch dieses Bemühen zum Ziel; die Gruppe Sauerland spielt seither. Nachdem die BSG Westfälische Union Altena im vorigen Jahr ungeschlagener Meister der Gruppe C des Betriebssportverbandes Ennepe-Ruhr geworden war, hat sie 1964 in der neuen Gruppe Sauerland den zweiten Tabellenplatz endgültig erreicht.

Die Teilnahme an den Punktespielen verlangt regelmäßiges Training und nie erlahmenden Kampfwillen. So trainieren die Altenaer den Winter durch, und jeder Dienstag sieht sie in der Turnhalle der Bungerschule. Auf etwa zwanzig aktive Spieler kann sich die BSG Westfälische Union stützen. Wenn sie den





Mittelläufer und den Rechten Läufer zu den besonders talentierten Mannschaftsmitgliedern zählt und auf ihren Torwart berechnend stolz ist, so besagt das keineswegs, daß die übrigen an ihren Plätzen nicht ihr Bestes gäben und weniger zu den beachtlichen Erfolgen beigetragen hätten.

Diese Erfolge erklären Ansporn und Förderung, die der Betriebssportverband Ennepe-Ruhr den Altenaern vermittelt. Von dem Freundschaftsspiel gegen die Schadeberg-Bräuerei in Krombach brachten die Uniöner ein 4:1 heim, und ein Freundschaftstreffen mit dem Drahtwerk Schuhmacher in Runderoth gewannen sie 4:2. Mit der Begegnung gegen die 1. Mannschaft des Westdeutschen Rundfunks in Köln, die der Verband in Hagen veranlaßte, gingen sie Ende November zum erstenmal über die heimatlichen Grenzen hinaus.

Die Fußballer des WDR erwiesen sich als flinke Spieler und gute Techniker. Der Grasplatz der Junkersdorfer Sportanlagen machte den Uniönern an dem trüben Samstagvormittag einiges zu schaffen; er war für sie ungewohnt, und bei dem nieselnegnerischen Wetter hatten sie zudem für den dadurch rutschigen Boden nicht die richtigen Stollen. Diese widrigen Umstände sollen die Niederlage der sieggewohnten Sauerländer allerdings nicht beschönigen; nachdem sie mit 1:1 in die zweite Halbzeit gegangen waren und ein Führungstor ihre Zuversicht weiter gesteigert hatte, fiel in der letzten Viertelstunde das Ausgleichstor durch einen klaren Abwehrfehler der Verteidigung. Das gab nun der bereits seit 1960 ununterbrochen spielenden WDR-Mannschaft so viel Auftrieb, daß es drei Minuten vor dem Schluß des lebhaft-anspruchsvollen, immer fairen Spiels noch 3:2 hieß.

Die Uniöner erwiesen sich als sportliche Verlierer. Sie hatten vor Beginn ihrem prominenten Gastgeber mit einer silbernen Erinnerungsplakette und Blumen ein Bild der schönen Stadt Altena überreicht. Nun nahmen sie seine feste Zusage für ein Rückspiel dort sichtbar erfreut entgegen. Zunächst zwar trafen sie ihren Gegner am Nachmittag im Großen Sendesaal und an anderen interessanten Stellen des Kölner Funkhauses wieder. Um vielfältige Eindrücke bereichert, kehrten sie deshalb befriedigt heim.



Zu Altena Anno Domini 1770

Draht hat eben doch von Haus aus mit Eisen zu tun. Das muß wissen, wer sich mit ihm zu schaffen macht. In der Stadt Altena an der Lenne haben sie seit alters einen guten gezogen; die halbe Welt weiß es. Und der Herr General-Lieutenant Karl Friedrich Freiherr von Wolffersdorff hat es auch gewußt, aber nicht bedacht, daß er sich arg ins Fleisch schneiden sollte, als er sich über den Altenaer Draht hermachen wollte.

Er hatte dem Alten Fritz im Siebenjährigen Krieg bei Lissa, Torgau und anderswo durch Verwegenheit und Mut manchen Dienst erwie-

durch das Land. Es war ihnen damals noch „das malerische und romantische Westfalen“. Sie hielten dem Bach im Grund, dem Wipfel auf der Höhe, aber auch dem Mund des Volkes, allem, was sich ihnen kundtat, Augen, Ohren und Herz hin. Zu Altena aber vernehmen sie's von dem Wolffersdorff, wie er sich in ihrem Draht verding und wie dann die Schere aus Potsdam ansetzte und den Verwegenen und Begehrlichen arg zwackte. Sie saßen da nach langem und schönem Laufen durch die Berge eines Abends in der Schankstube und ließen es sich von denen berichten, die eben vom Draht kamen und den Staub der Schmiede mit ein paar Gläsern Korn herunterspülten.

„Bring's zu Papier, Levin!“ forderte Freiligrath den Jüngeren auf.

Bald, als sie allein am Ecktisch saßen, glitt die Feder Schückings über die Bogen. Freiligrath sah ihr zu, strich das in Wüstenwildheit wuchernde Haar und verbarg selbst in seinem Bartwald nicht völlig Grimm und Schmunzeln.

„Den Altenaer Drahtziehern war Militärfreiheit bewilligt, und sie mußten dieserhalb von den Werbeoffizieren um so stärkere Nachstellung erleben, je mehr denselben der stattliche Wuchs der riesenhafte Männer in die Augen stach.“

Freiligrath unterbrach den Freund: „Militärfreiheit, damit war's so-so: die Altenaer, Iserlohner, Schwelmer, Hagener, Lüdenscheider und andere ließen's sich alle Jahre fünfzehntausend Taler kosten und behielten dafür ihre Söhne in den Hammerschmieden, Drahtziehereien und Fabriken. Da fehlte es sonst. Als der Wolffersdorffer es in Potsdam durchsetzte, daß sie sich doch als Rekruten stellen mußten, ging's hier nicht gut: Draht oder Drill, taten sie dem König zu wissen; er möge

„... riesenhafte Männer also. Zuletzt kam der Heißhunger des zu Hamm stehenden, mit seinem Canton auf die Grafschaft Mark gewiesenen Regiments nach einem so vorzüglichen Kanonenfutter in einer höchst merkwürdigen Weise zum Ausbruch.



... ritt mit einem Offizier nach Altena.

Der General von Wolffersdorff nahm sich vor, das Sauerland mit dem Hellwege in militärischer Hinsicht auf einen und denselben Fuß zu setzen. Um indes ohne alles Aufsehen die Örtlichkeit und die Leute genauer kennen zu lernen und, was er vorhatte, einzuleiten, ritt er zuerst selber mit einem Offizier von Hamm nach Altena.

Dort sah er nun mit eigenen Augen die riesigen Männer, wie sie mit nervigtem Arme die Hämmer schwingen, als wären es Federposen, wie leicht ihre Bewegung, wie groß, schlank und stark ihr Körperbau war und wie aus dem geschwärzten Gesicht feurig und mutige Augen blickten —

Freiligrath tupfte dem Freund lächelnd auf die Schulter: „Du mißt ein wenig mit langer Elle, Levin, und auch sonst: Der Romantiker springt dir in jedem Wort aus der Feder! Aber was soll es schon? Recht, daß du das Lob des werkenden Mannes singst! Ehre jedem Tropfen Schweiß, der in Hütten fällt und Mühlen, Ehre jeder nassen Stirn —“

„So sagt es dein Gedicht, Ferdinand Freiligrath: Wer den wuchtigen Hammer schwingt, wer im Felde mäht die Ähren, wer ins Mark der Erde dringt, Weib und Kinder zu ernähren —“

Freiligrath winkte ab: „Ich fürchte, auch das kommt der Wahrheit nur von fern nahe. Die Wirklichkeit ist unvergleichlich härter, als du und ich sie sehen können. Andere nach uns, wohl sie selber, von denen wir mit unseren Worten und aus dem Sehen unserer Tage sprechen, werden es göltiger zum Ausdruck bringen. Ich fühle es. Nun aber hat deine Feder wieder das Wort oder vielmehr der kleine Gott aus Hamm an der Lippe.“

Schücking schrieb weiter:

„Der General, dem bei diesem Anblick das Herz von seiner heimlichen Absicht voll



Der Wolffersdorff war ein rechter Sohn seines Jahrhunderts und seines Standes; ein Despot reinsten Wassers.

sen. Zum Dank gab ihm der König für das Ausruhen im Frieden ein Regiment Fußsoldaten in Hamm, stellte das ganze Land zwischen Lippe und den Bergen, soweit es sich die Mark nannte, unter seinen Befehl und in seine militärische Gewalt und machte ihn überdies zum Drost von Altena und Iserlohn.

Der Wolffersdorff war ein rechter Sohn seines Jahrhunderts und seines Standes, wie er sich damals in vielen seinesgleichen gab: ein Despot vom reinsten Wasser. Aber auf dem Bächlein von Tränen, das der Gewaltige und Gefürchtete durch das Land grub, schwimmt oben ein kleines Lachen. Das warfen die Altenaer Drahtzieher hinein.

Sie taten es zu einer Zeit, da das Jahr der Bürgerfreiheit, das achtundvierzigste, noch im Schoße des kommenden Jahrhunderts verborgen lag, sie die selbst arme Tröpfe waren und rufgeschwärzt vor den Walzen und in den Essen standen. Die uns dies Lachen wackerer Männer für Westfalen eingefangen und auf den Jammer gelegt haben, waren keine Geringeren als Ferdinand Freiligrath und Levin Schücking; sie, die leidenschaftlich für die Sache des freien Mannes und des Volkes glühten, ebenfalls schon vor der Zeit, da die Lichter eines neuen Tages am Himmel aufgegangen waren.

Da zogen sie um die vierziger Jahre des letzten Jahrhunderts schauend und schreibend



„Draht oder Drill, Majestät?“

sagen, was ihm für die Dauer notwendiger sei. Der Potsdamer entschied sich, nicht eben gutgelaunt, für den Draht und ließ sie in der Mark hämmern, wirken und ziehen. Der Mann in Hamm aber grollte nicht schlecht und suchte sich über Potsdam zu setzen — — bring's nun weiter hin, Levin!“

und immer voller ward, konnte sich nicht enthalten, die Worte fallen zu lassen: „Schöne, kräftige Leute — schade, daß sie nicht Soldaten sind!“ Es folgten noch einige Leider! Leider!, so daß man Unrat merkte.“

Der Schreiber spitzte die Feder neu. Dann fuhr er fort:

„Das Gerücht verbreitete sich im Volke wie ein Lauffeuer und erregte eine dumpfe Gärung: Notwehr im Falle der Gewalt wurde beschlossen. Notwehr bis zum Äußersten!“

Und er kam wirklich, der General, mit seiner Leibkompanie, um selbst eine Aushebung vorzunehmen. Er schlug den Weg nach Neuenrade hin ein, über den Wixberg, an dessen Fuß Altena liegt; er hoffte, mit seiner heranrückenden Macht, von der Höhe herab, die Stadt einzuschüchtern.

Aber die kräftigen Altenaer ließen sich im Gefühl ihrer Stärke und ihrer gerechten Sache nicht angst machen. Kaum hatten sie auf den Höhen des Wixberges den Hamschen General mit seinen Soldaten und den blitzenden Gewehren und den Bajonetten gesehen, als sie zu ihren Waffen rannten. Sie, die an Feueressen lebten und glühendes Eisen zwangen, waren nun Enakskinder und Zyklopen.“

„Du tunkst deine Feder wieder ins Blau, Levin. Also Enakskinder, Zyklopen werden dir die vom Altenaer Draht. Nun aber, laß sie es beweisen gegen Hamm an der Lippe!“

Schücking achtete des gutmütigen Spöttelns nicht. Er schrieb wieder:

„An Unterwerfung wurde also nicht gedacht. Gewalt mußte mit Gewalt vertrieben werden. Mit allen Kirchenglocken wurde Sturm geläutet, und von allen Seiten schrie es in- und durcheinander.“

Wolffersdorff rückte mit seinen Soldaten vom hohen Wixberge vor; seiner Sache

hende andere an ihre Stelle. Die Alten blieben in den Feueressen am Glühen, die Jungen im Kampfe. Die Weiber gossen von den Dächern und den an der Bergwand sich hinziehenden Gärten siedendes Wasser den Soldaten auf die Köpfe, und die Kinder trugen es lachend vom Feuerherd hinzu. Das Läuten aller Glocken, das Geschrei der empörten Städter, das Rufen und Schimpfen tönte im wilden Lärm durcheinander.“

„Wie in der Bibel bei Jericho; bring' nun auch Trompeten hinein, Levin!“

Der Junge schüttelte den schönen Lockenkopf und sah verwundert, aber kaum erschrocken zu dem Freunde auf.

„Haben es uns die zwei Alten nicht vorhin so erzählt?“

„Nicht eben mit ganz soviel Feuer, Wasser und Glockenläuten — immerhin —.“

Die Feder des jungen Freundes glitt wieder über das Papier:

„Der Kampf dauerte zwei Stunden. Die Altenaer wichen nicht — und der General Wolffersdorff kam nicht in die Stadt. Von beiden Seiten wurden viele verwundet, vorzüglich von Seiten der Soldaten, denen das spritzende heiße Wasser Brandflecken beigebracht hatte. Zum Glück hatten sie nicht scharf geladen; an solchen Widerstand war nicht gedacht. Der Held des Siebenjährigen Krieges glaubte sich nur zeigen zu dürfen, um alles gehorsam und unterwürfig zu finden. — —“

„Biegsam nachgebend — eben Draht! Bloß sein Mark ist Eisen!“

„Er hatte sich geirrt, er mußte schimpflich unverrichteter Sache mit seinen verwundeten Soldaten abziehen. Die Altenaer aber jubelten und jauchzten, und am nächsten Sonntag wurde ein Dankfest gehalten, und der Text war: Weil du wider mich tobst und dein Übermut vor meinen Ohren heraufgekommen ist, so will ich dir einen Ring durch die Nase legen und ein Gebiß auf dein Maul, und ich will dich den Weg wieder zurückführen, den du gekommen bist.“

„Sie wagten nicht wenig zu Altena anno domini 1770. Und wenn nicht die preußischen Kanonen, aus Potsdam anrückend, ihre Mauern umbliesen, so war es das Lachen im Lande, das ihnen die Rohre verstopfte. Die Lächerlichkeit vermag selbst der Göttin der Rache in den Arm zu fallen und sie mit einstimmen zu lassen — — bring das letzte Lachen auch noch hin, Levin! Der Wirt löscht die Laterne über der Tür und sah' uns lieber in der Kammer oben als schreibend im Eck hier.“

„Die Sache machte im ganzen Lande Aufsehen, und es wurde viel davon gesprochen. Soviel Mühe man sich auch seitens des Regiments gab, sie zu vertuschen, so wollte es doch damit nicht gelingen. Die Behörden zu Altena zeigten den ganzen Hergang dem König an. Dieser erteilte zwar keinen Bescheid darauf; an den General-Lieutenant von Wolffersdorff erließ er aber folgende Kabinetts-Ordre:

Mein lieber General-Lieutenant von Wolffersdorff! Es ist speziell angezeigt worden, welche Disturbationen Er in dem Städtchen Altena in der Grafschaft Mark gemacht hat. In Erwägung Seiner sonstigen Meriten will ich diese mauvaise Geschichte für diesmal pardonnieren, werde Ihn aber nach Span-

dau schicken, wenn er je eine ähnliche Abnormität sich sollte zu Schulden kommen lassen.

Sans-Souci, den 11. August 1770

Friedrich“

Schücking zog lachend und im Schwung seinen Schnörkel unter sein Geschriebenes, legte die Feder hin und tat dem Freunde mit dem Rest aus Flasche und Glas Bescheid. Freiligrath sagte: „An der Lippe wissen sie das Weitere; der in den Draht Geratene und von Potsdam also Geschnittene ließ seine Fußsoldaten, als er sie wieder in Hamm und heil hatte, auf dem Exerzierplatz in Paraderöcken und kriegs-



Der König erließ eine Kabinetts-Ordre an Wolffersdorff.

mäßig gerüstet antreten, zog seine Ordre aus der Brusttasche unter den klirrenden Orden hervor, wehte sie eine Weile böse vor den Augen des Regiments, schob ihm allein die Schuld an Altena zu, da es im faulen Frieden zu keiner Tat fähig sich erwiesen, schimpfte sich heiser, brachte aber noch ein bis zum Marktplatz vernehmbares Vivat und Gloria hin auf die neu bewiesene allerhöchste Huld und Seine Majestät und hieß den Tag für Offiziere und Leute mit Musik, Essen und Trinken festlich und fröhlich zu Ende gehen ... so war er! So war er auch.“

Die Freunde hatten noch ihr Schmunzeln, als sie in der Kammer lagen. Es wacht am anderen Morgen in der Frühe wieder auf. Da nämlich kamen fröhlicher Lärm und helles Läuten aus den Schmieden und Werkstätten an der Lenne unten zu ihnen, in denen Altena Eisen hämmerte und Draht zog.

Heinrich Luhmann



Glühende Stangen hielten sie vor.

gewiß, rückte er näher und näher. Von dieser Seite her führte aber nur eine enge Gasse in die Stadt, in welcher kaum ein zweirädriger Wagen durchkam und kaum drei Menschen nebeneinander zu gehen imstande sind. Diesen schmalen Paß, ein rechtes Thermophylä, hatten die Altenaer Drahtzieher besetzt, vom Anfang bis zum Ende.

Glühende lange Stangen hielten sie vor. Wie diese kalt wurden, traten funkensprüh-

Ferdinand Freiligrath ist wohl nur noch den Älteren als der Dichter revolutionärer und vaterländischer Gedichte aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts bekannt, die lange zum Inhalt aller Schullesebücher gehörten. Der 1810 geborene Detmolder sollte ursprünglich Kaufmann werden und absolvierte auch eine entsprechende Lehre in Amsterdam. Schon bald widmete er sich jedoch ausschließlich literarischem Schaffen, nachdem seine Schilderungen von Ländern und Völkern Widerhall gefunden hatten. Sein Einsatz für die Revolution von 1848 und ihre Ideen zwang ihn wiederholt in die Emigration in die Schweiz und nach England. Er vermochte noch die Reichsgründung von 1871 dichterisch zu feiern, ehe er 1876 starb.

Levin Schücking, ein von 1814 bis 1883 lebender Westfale, war der Sohn einer westfälischen Dichterin und ein Verwandter der gleichfalls tief in Westfalen verwurzelten Annette von Droste-Hülshoff, über die er nach einer Bibliothekar-Tätigkeit in Meersburg ein Lebensbild schrieb. Seine Darstellungen des Lebens des Adels und der Bauern seiner westfälischen Heimat gelten noch heute als Quelle.

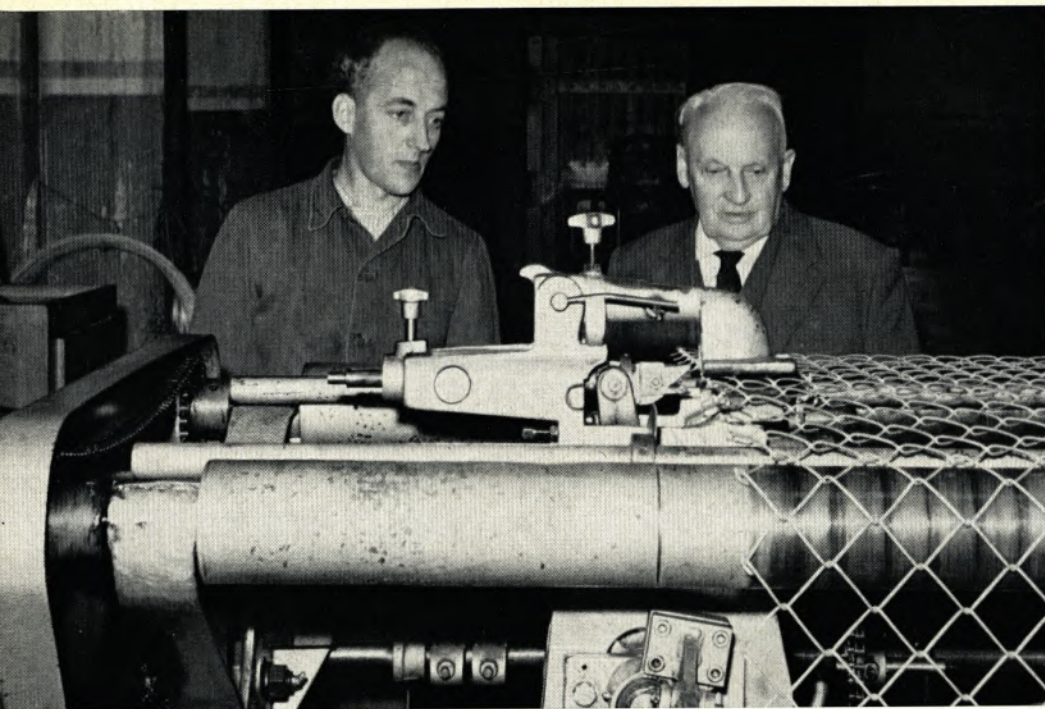


Tag der Uni

214 Im Ruhestand lebende frühere Mitarbeiter der Westfälischen Union kamen im Oktober zum Treffen der Unioner i. R., das seit 1954 alljährlich im Herbst stattfindet. Die Zahl der Pensionäre ist bei der WU hoch. Am 30. 9. 1964 standen den insgesamt 3697 tätigen Werksangehörigen 1101 Unterstützungsempfänger (einschließlich Witwen und Waisen) gegenüber; der seit dem Treffen der Unioner i. R. im Vorjahr verstorbenen 32 gedachte Betriebsobmann Keßler bei seiner Begrüßung im Namen der Belegschaft und der Betriebsvertretung. Bei ihrer zweistündigen Werksbesichtigung hatten sich die alten Kollegen zuvor überzeugt, daß in den letzten zwölf Monaten im Werk Hamm wiederum viel geschehen ist, um mit der technischen Entwicklung Schritt zu halten. Die Begegnungen am einstigen Arbeitsplatz mit den Jüngeren, die heute hier schaffen, weckten viele Erinnerungen und festigten das Band zu den Aktiven.

Den Willkomm der Werksleitung entbot Betriebs-Direktor Budde. Er und später der Technische Vorstand der WU, Direktor Berge, berichteten den ehemaligen Belegschaftsmitgliedern von erfolgreichen Anstrengungen und der erfreulich gebesserten Beschäftigungslage, doch zu





her i. R. 1964

gleich von der Sorge, die vorhandenen technischen Kapazitäten bei dem anhaltenden Kräftermangel voll auszunutzen. So muß jetzt auch die WU eine wachsende Zahl von Gastarbeitern einsetzen.

An den Betriebsrundgang anknüpfend, erläuterte Dipl.-Ing. Budde, daß nach der Aufstellung von Drahtzügen in der Baustahlgewebefabrik der Walzdraht nun unter Ausschaltung wesentlicher Transportkosten in einem Gebäude zu fertigem Baustahl verarbeitet wird. Ein Ofen zur Gütestelgerung des Baustahlgewebes ist noch im Bau. Die Drahtbelzerei wird durch eine kontinuierliche Regenerationsanlage modernisiert; damit entfällt der Abtransport von Altsäuren. In der Elektrodenfabrik liefen die ersten Packmaschinen an; ein weiterer kontinuierlicher Trockenofen soll noch aufgestellt werden. Direktor Berge vermochte mit zuversichtlich stimmenden Produktions- und Versandzahlen den Teilnehmern an dem Treffen zu bestätigen, daß sie stolz darauf bleiben dürfen, Unlöhner zu sein. Als ältester unter ihnen wurde der 90-jährige Meister Ernst Grote mit Direktor Berge sowie Betriebsobmann Keßler für die Werkzeitschrift im Bild festgehalten.





Luftaufnahme der neuen Betriebe der August Thyssen-Hütte in Duisburg-Beeckerwerth. In der Mitte rechts das Oxygen-Stahlwerk, darüber die Hallen der Tiefofen-Anlage und der Universal-Brammenstraße, oben links der Warmbreitbandstraße. Vorn links liegt das Kaltwalzwerk. Deutlich erkennbar sind auch die Hallengebäude der Belegschaftshäuser. Unmittelbar am Deich befindet sich die neue Verzinkungsanlage 2 noch im Bau. Vorn rechts erstrecken sich die Anlagen der Thomas-schlackenmühle und der Zementfabrik der August Thyssen-Hütte.

ATH baute neues Hüttenwerk

Die August Thyssen-Hütte AG hat mit der Errichtung neuer Anlagen in Duisburg-Beeckerwerth jetzt den Ausbau der Hütte abgeschlossen und abgerundet. Aus diesem Anlaß gab sie einer größeren Anzahl Wirtschaftsredakteuren Gelegenheit zu einer Besichtigung. Zu den Journalisten, denen der Technische Vorstand der ATH, Hüttendirektor Dr.-Ing. Michel, das neue Stahlwerk sowie die verschiedenen dazugehörigen Straßen zeigte, zählten auch die Werkschriftleiter der Thyssen-Gruppe, um durch die Werkzeitschriften der Tochtergesellschaften der ATH insbesondere den außerhalb von Duisburg lebenden Mitarbeitern einen Bericht über das bei der Muttergesellschaft jüngst entstandene modernste Hüttenwerk zu vermitteln.

Innerhalb von nur vier Jahren wurden mit einem Investitions-Aufwand von über 800 Millionen DM auf einem bisher als Halde genutzten Gelände von 1,4 Millionen qm Größe am Rhein ein Oxygen-Stahlwerk, eine Universal-Brammen-Straße mit Tiefofen-Anlage, eine 88-Zoll-Breitband-Warmwalzstraße und eine 80-Zoll-Kaltbandstraße geschaffen. Gegenwärtig noch im Bau befindet sich eine Bandverzinkungs-Anlage.

Diese Anlagen, die vor allem den wachsenden Bedarf an Flachstahl, vornehmlich Automobilblechen, befriedigen sollen, stellen ein in sich geschlossenes neues Werk dar, das in unmittelbarem Anschluß an die von August Thyssen gegründete und nach dem Krieg aus

Trümmern wieder erstandene Hütte in Duisburg-Hamborn aufgebaut wurde. Das äußere Merkmal der neuen Anlagen ist ihre ansprechende architektonische Gestaltung, die Verkleidung der Hallen mit „Thyssen-Wand“ — profiliertes Thyssen-Stahlblech — und die großzügige Einbettung des Werkes in Grünflächen. Ihr inneres Merkmal ist die höchstmögliche rationelle Arbeitsweise.

Vom Bild eines in Ruß und Staub gehüllten Hüttenwerkes ist in Beeckerwerth nichts mehr geblieben. Die behördlichen Auflagen zur Reinhaltung der Luft und zur Entstaubung der Anlagen können nicht vollkommener erfüllt werden, wie es hier geschehen ist. Nur noch ein dünnes weißes Rauchfähnchen entsteht den Kaminen des LD-Werkes während des

Blasvorgangs. Dazu kommen zahlreiche freiwillige Entstaubungs-Anlagen.

Im Oxygen-Stahlwerk verwendet die ATH ein neues Verfahren, das als einer der wichtigsten Fortschritte in der Stahlerzeugung seit Erfindung des Bessemer-Verfahrens im Jahre 1856 betrachtet werden kann. In den letzten zehn Jahren, seit 1952/53 die ersten Stahlwerke in Linz und Donawitz nach diesem Oxygen-Konverter-Verfahren in Betrieb gingen — deshalb auch LD-Verfahren genannt —, hat es in Hüttenwerken fast aller Stahlländer der Erde seinen Einzug gehalten. Bei diesem Verfahren, das zu den drei bisherigen klassischen Stahlverfahren — Siemens-Martin-Stahl, Thomasstahl und Elektro Stahl — hinzugekommen ist, wird reiner Sauerstoff auf das Stahlbad im Konverter aufgeblasen.

Die Anlagen des Oxygen-Stahlwerkes der ATH, das mit zwei 200-t-Konvertern ausgestattet ist und zur Zeit im Ein-Konverter-Betrieb in zwei Schichten 100 000 t Stahl je Monat erzeugt, sind in fünf 60 m hohen Hallenschiffen auf einer überbauten Fläche von 20 000 qm untergebracht. Beim Blasvorgang werden je Minute rund 500 cbm Sauerstoff in die Tiegel eingeblasen. Die schwersten Rohbrammen wiegen gegenwärtig 29 t; ihr Gewicht kann später bis auf 34 t erhöht werden.

Besondere Aufmerksamkeit wurde im Oxygen-Stahlwerk der Reinhaltung der Luft gewidmet. Den aus den Konvertern austretenden Ab-

gasen, die eine Hitze von 1700° C erreichen, wird der beigemischte Staub durch umfangreiche und kostspielige Entstaubungs-Anlagen bis auf den Bruchteil von 1 v. H. entzogen. Die Wärme der Abgase wird so weit genutzt, daß sie am Ende des über dem Konverter befindlichen Strahlungskessels bis auf 1000 Grad Celsius verringert ist. In einer nachgeschalteten Naß-Entstaubungs-Anlage wird die Temperatur durch Einspritzen von Wasser bis auf 72 Grad Celsius herabgesetzt und auch der Staub nahezu vollständig entfernt, bevor der Abdampf über den 60 m hohen Kamin von 4,4 m Durchmesser geleitet wird.

Die Rohbrammen wandern vom Oxygenwerk zur Tiefofen-Anlage. Diese weist derzeit fünfzehn Großraumöfen auf und ist so ausgelegt, daß die Universal-Brammenstraße jährlich etwa 1,2 Millionen Tonnen Rohbrammen durchzusetzen vermag. Diese Brammenstraße gehört zu den modernsten Anlagen der Welt, die gegenwärtig in Stahlwerken betrieben werden. Fast der gesamte Walzvorgang wird automatisch gesteuert, d. h. er läuft ohne direktes Eingreifen eines Steuermannes ab.

Die Automatik besteht im wesentlichen aus einem elektronischen Gedächtnis, in dem alle Schaltungen gespeichert sind, die ein Steuermann von Hand ausüben muß, um eine Rohbramme nach einem vorbestimmten Stichplan in eine Vorbramme umzuwandeln. Durch Wählen der betreffenden Stichplan-Nummer braucht der Steuermann dem „Gedächtnis“ nur noch mitzuteilen, was es tun soll, damit aus einer bestimmten Rohbramme eine bestimmte Vorbramme entsteht. Der gesamte Walzprozeß läuft dann vollautomatisch ab.

Diese Einrichtung bedeutet eine große Erleichterung für die Männer, die diese schwere Straße bedienen. Nur mit Hilfe dieser Einrichtung war es möglich, mit lediglich einem ein-

zigen Steuermann auszukommen. Darüber hinaus kann mit der Automatik eine gleichmäßige Endabmessung der Vorbrammen besser eingehalten werden. Moderne Universal-Brammenstraßen haben dadurch eine um 50 v. H. höhere Leistung als die bisher üblichen Straßen.

In der nachgeschalteten Heißflämm-Maschine wird die Oberfläche der Bramme mit reinem Sauerstoff „abgewaschen“. In einem Durchgang werden gleichzeitig alle vier Seiten geflämt, so daß die Vorbramme nahezu keine Oberflächenfehler mehr aufweist.

Nach dem Schneiden der Vorbrammen auf einer mechanischen Schere mit rund 2000 t Druck werden die Brammen in einem Kühlrad in zehn bis fünfzehn Minuten von etwa 1050 auf 100 Grad Celsius abgekühlt. Bei den älteren Straßen braucht man für den gleichen Vorgang etwa zwei bis drei Tage.

Bei der Heißflämm-Maschine installierte die ATH übrigens ohne jede behördliche Auflage Entstaubungs-Einrichtungen, die den braunen Rauch restlos abfangen. Die Flämm-Maschine verbraucht in nur 30 Sekunden bis zu 240 cbm Sauerstoff, um die Oberfläche einer Bramme zu säubern. Die Entstaubungs-Anlage muß etwa die sechsfache Abgasmenge absaugen und benutzt die Zeit von etwa drei Minuten, bis die nächste Bramme folgt, um die gespeicherten Abgasmenen zu reinigen.

Auf der 88-Zoll-Warmbreitbandstraße kann die ATH Coils bis zu 2 m Breite walzen. Die Straße ist für eine Monatserzeugung von 250 000 t ausgelegt und liefert vor allem das Vormaterial für das nachgeschaltete Kaltwalzwerk, das kalt gewalzte Bleche bis zu 1850 Millimeter Breite produziert. Die für die Straße bestimmten Vorbrammen haben Längen bis zu 9,4 m, Breiten zwischen 0,65 und 2,1 m und eine Dicke von 15 bis 25 mm. Diese

zweite Breitbandstraße der ATH — die erste 66-Zoll-Straße lief 1955 an — gehört mit ihrer sechsergüßigen Fertigstraße zu den modernsten und breitesten in Europa gebauten derartigen Walzstraßen.

Die 80-Zoll-Kaltbandstraße ergänzt das Kaltbandwerk 1 der ATH, das Bleche mit 60 Zoll Breite produziert. Sie ist seit Jahren voll ausgelastet. Das neue Kaltwalzwerk ist in der Lage, breiteste Automobilbleche zu erzeugen und so das Walzprogramm um dieses wichtige Erzeugnis zu ergänzen.

Für die Mitarbeiter des neuen Hüttenwerkes wurden vier nach den neuesten Gesichtspunkten ausgestattete Belegschaftsgebäude errichtet. Sie geben über 2200 Personen Umkleide- und Waschmöglichkeiten.

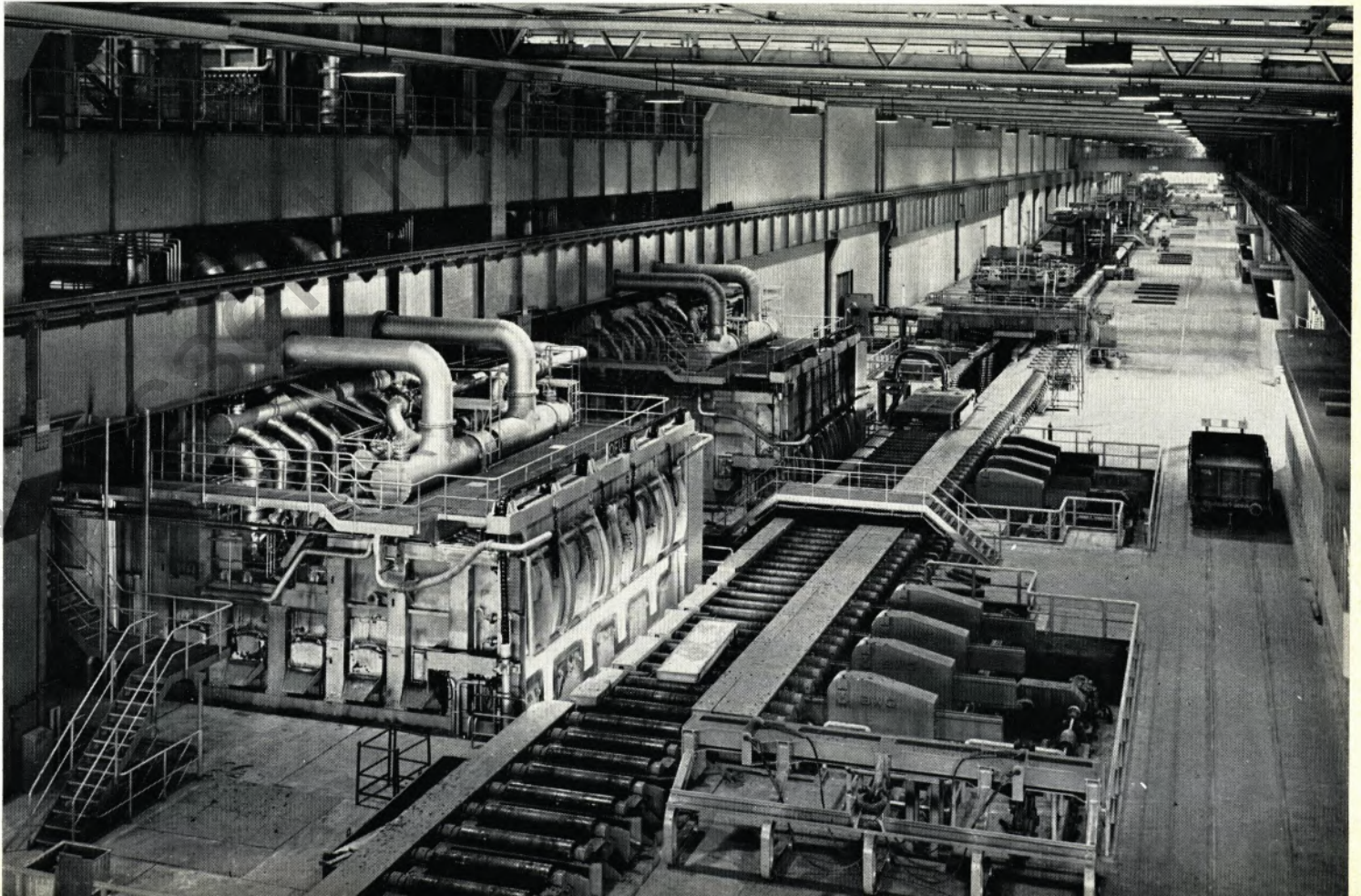
„Das Werk im Grünen“ in Beeckerwerth entstand, wie schon kurz erwähnt, auf einem 1,4 Millionen qm großen Gelände, das in den vergangenen Jahrzehnten zur Lagerung von Abraum und Hochofenschlacke diente. Diese Halde wurde um fast 15 m abgetragen; 4,3 Millionen cbm wurden an anderen Stellen im Werksgelände zur Verfüllung genutzt.

Die Gebäude der neugeschaffenen Betriebe bedecken eine Fläche von fast 200 000 qm, bei einem umbauten Raum von 3,5 Millionen cbm. Die Grünflächen erstrecken sich über 400 000 qm.

Die größte Hallenlänge wird im Warmbandwerk mit 572 m erreicht, während das Kaltwalzwerk mit 172 m die größte Gebäudebreite besitzt. Etwa vierhundert Firmen waren an der Erstellung der Anlagen beteiligt, deren Stahlkonstruktionen allein über 62 000 t Gewicht haben.

Mit allen ihren Produktionsstätten in Duisburg-Hamborn steht die ATH an der Spitze der europäischen Hüttenwerke.

Blick in die 570 Meter lange Halle mit der 88-Zoll-Warmbreitbandstraße in dem neuen Hüttenwerk der ATH in Duisburg-Beeckerwerth. Vorn die beiden Stoßöfen.



Nur wenige kennen das Rentenrecht

Heute: Einmal kommt auch für Sie der Tag...

Die Forderung nach einer schnelleren Renten-antrags-Bearbeitung ist in der Öffentlichkeit seit Jahren erhoben worden, weil die Renten-Bewerber ein Anrecht darauf haben, in angemessener Frist in den Genuß der ihnen zustehenden Rentenbezüge zu kommen. Die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte hat sich den in diesem Zusammenhang häufig geäußerten Vorwürfen nicht verschlossen, doch steht außer Zweifel, daß die Rentenbewerber selbst in vielen Fällen die Erledigung ihrer Anträge erleichtern und zu deren rascherem Abschluß beitragen könnten.



sind und sogar leicht zu Mißverständnissen führen können, wird dem Versicherten in dieser Broschüre dargelegt, was er selbst dazu beitragen kann, um die schnellere Bearbeitung seines in absehbarer Zeit fälligen Renten-antrags zu fördern. Es werden ihm darüber hinaus Mittel und Wege gezeigt, wie er sich etwa fehlende Unterlagen beschaffen und erforderliche Ermittlungen selbst und rechtzeitig einleiten kann.

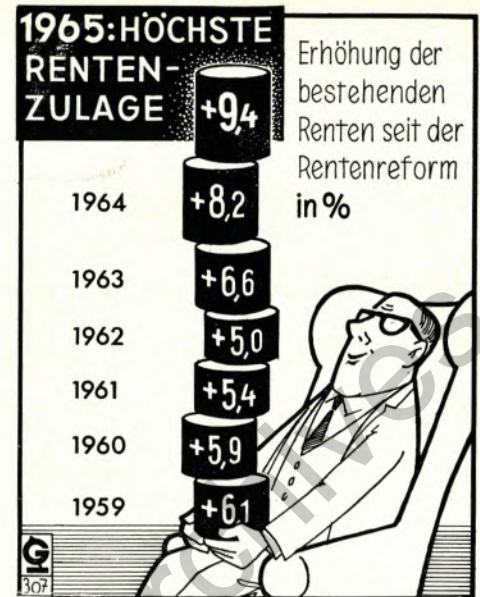
Der zweite Schritt des Rentenverfahrens sieht folgendermaßen aus:

Die Versicherungsabteilung der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte sortiert sofort bei Eingang der aufgerechneten grünen Versicherungskarten die Karten derjenigen aus, die das 62. bis 64. Lebensjahr vollendet haben, also in absehbarer Zeit als Rentenanwärter in Frage kommen. Auf Grund aller bei der BfA. befindlichen Unterlagen werden schon im voraus die möglichen Vorarbeiten geleistet, die dann bei Eingang des Renten-antrags verwertet werden, so daß die Bearbeitungszeit auf eine Mindestfrist herabgesetzt werden kann.

Eine wesentliche Unterstützung für die BfA. und eine große Hilfe für den Versicherten bedeuten in diesem Zusammenhang die Auskunft- und Beratungsstellen der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte, die bisher in Düsseldorf, Hamburg, Stuttgart, Saarbrücken, München, Münster, Hannover, Frankfurt/Main, Nürnberg, Mannheim und Köln ihre Tätigkeit ausüben. Neben den örtlichen Versicherungsämtern und den ehrenamtlichen Versicherungsfürsprechern stehen diese Auskunft- und Beratungsstellen jedem Versicherten mit Rat und Tat zur Seite; von besonderer Wichtigkeit sind alle diese Auskunftstellen jedoch für diejenigen, bei denen der Tag der Renten-antragstellung in greifbare Nähe gerückt ist.

Die Arbeitsleistung des Rentenversicherungsträgers der Angestellten und die große Bedeutung dieser wertvollen sozialen Einrichtung für das Volksganze läßt sich aus den nachstehenden Angaben erkennen:

Von der Angestelltenversicherung werden gegenwärtig insgesamt 2,043 Millionen Renten gezahlt, und zwar fast 1,138 Millionen an Versicherte und 905 455 an Witwen und Waisen, für die z. B. im Monat Mai 1964 ein Gesamtbetrag von 594 451 376,60 DM aufgewendet worden ist. Ein Rückblick auf das Geschäftsjahr 1963 zeigt, daß insgesamt 6,605 Milliarden DM für Rentenleistungen ausgegeben worden sind und 547 Millionen DM zusätzlich für die Krankenversicherung dieser Rentenbezieher.



Mit Wirkung vom 1. Januar 1965 sollen die Altrenten aus der gesetzlichen Sozialversicherung um 9,4 v. H. und aus der gesetzlichen Unfallversicherung um 6,1 v. H. steigen. Die Erhöhung wird 8,4 Millionen Rentnern zugute kommen. Die Altrenten erreichen damit die gleiche Höhe wie die vergleichbaren Renten von 1964 und werden voll an die wirtschaftliche Entwicklung angepaßt.

DIE LEISTUNGEN DER SOZIALEN RENTEN-VERSICHERUNGEN



Die von der Bundesregierung vorgeschlagene Anhebung der laufenden Renten der gesetzlichen Rentenversicherung um 9,4 v. H. und der Unfallrenten um 6,1 v. H. wird für die Versicherungsträger mit folgenden Mehraufwendungen verbunden sein:

Rentenversicherung der Arbeiter	1 060 Mio. DM
Rentenversicherung der Angestellten	495 Mio. DM
Knappschaftliche Rentenversicherung	215 Mio. DM
Unfallversicherung	80 Mio. DM
zusammen:	1 850 Mio. DM

Von diesen Mehraufwendungen gehen 215 Mio. DM für die knappschaftliche Rentenversicherung zu Lasten des Bundes. Von den Mehraufwendungen für die Unfallversicherung gehen 5,2 Mio. DM zu Lasten des Bundes, 1,6 Mio. DM zu Lasten der Länder und 1,5 Mio. DM zu Lasten der Gemeinden. Im übrigen müssen die Mehraufwendungen von den Trägern der Rentenversicherung der Arbeiter, der Angestellten und der gesetzlichen Unfallversicherung getragen werden.

Nach der Rentenreform 1957 hatten alle Rentenversicherungsträger mit erheblichen arbeitsmäßigen Schwierigkeiten zu kämpfen, die jedoch im Laufe der Jahre überwunden wurden. Auf Beschluß der Vertreterversammlung, des höchsten Organs der Selbstverwaltung dieses Sozialversicherungsträgers, führte die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte zur Beschleunigung der Bearbeitung der bei ihr eingehenden Renten-anträge ein sogenanntes Rentenvorverfahren ein. Den ersten Erfolg brachte die Broschüre „Einmal kommt auch für Sie der Tag...“, die in einer Auflage von über einer Million Exemplaren erschienen ist und allen Versicherten, die das 62. Lebensjahr vollendet haben, über die Versicherungsämter der Stadt- und Landkreis-Verwaltungen, alle sonstigen Ausgabestellen für Versicherungskarten und durch die BfA. — Vordruckversandstelle —, 1 Berlin 31, Ruhrstraße Nr. 2, unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird.

Ohne Paragraphen und ohne Gesetzestexte, die für den Laien oft schwer zu verstehen

In 24 Tagen 14800 km

Junge Uniöner berichten von ihrer Fahrt durch die USA



Bernd-U. Dietz und Werner H. Ormeloh, die beiden jungen Uniöner aus Hamm, die 1964 bei der kanadischen Tochtergesellschaft der Westfälischen Union in Hamilton (Ontario) arbeiteten, fahen im letzten Heft der Werkzeitschrift anschaulich ihre Eindrücke in Kanada zusammen. „Unser Urlaub im Spätsommer soll der sicherlich interessanteste unseres bisherigen Lebens werden“ schlossen sie jenen Bericht. Nachstehend erzählen sie nun, wie sie ihr Vorhaben verwirklichten und was sie inzwischen gesehen haben. Allerlei Erlebnisse können bei dem gebotenen Umfang ihres Beitrags nicht erwähnt werden, manche Fragen müssen unbeantwortet bleiben, doch werden die beiden ihre Reiseschilderungen vielen schon bald mündlich ergänzen, wenn sie in die Heimat zurückgekehrt sind.

„Unser so lange und voller Spannung erwarteter Jahresurlaub liegt nun hinter uns. Urlaub wird hier im allgemeinen kleiner geschrieben als in Deutschland. Die uns zugestanden drei Wochen waren bereits eine Ausnahmeregelung, denn normalerweise bekommt man bei unserer Firma in Kanada in den ersten zwölf Jahren Betriebszugehörigkeit nur zwei Wochen.

Insgesamt standen uns 24 Tage zur Verfügung, die es sinnvoll auszunutzen galt. Das war nicht leicht; es gab eine Menge Möglichkeiten, und die Frage war für uns, welche ist die interessanteste und lohnenswerteste. Eines stand jedoch für uns von Anfang an fest: Wir wollten soviel vom nordamerikanischen Kontinent sehen wie möglich. Rückblickend können wir feststellen, daß uns dies gelungen ist.

Die Vorbereitungen waren mit einer Menge Arbeit verbunden. Jede Stunde sollte genutzt werden. Reiseführer und Atlanten wurden gewälzt, Straßenkarten zur Hand genommen und Prospekte befragt. Schließlich lag unser Plan für jeden einzelnen Tag fest. Da wir jedoch nie lange Strecken in der geplanten Art gereist waren und außerdem der alte VW, Baujahr 1956, ein mehr oder weniger unsicherer Faktor war, haben wir unsere eigentlichen Pläne vor Antritt der Reise nach keiner Seite hin enthüllt, sondern lediglich den Yellowstone Park als Ziel genannt.

Am 29. August um 5 Uhr waren wir startklar. Das erschien unserem Wagen aber offensichtlich zu früh: Er widersetzte sich, indem er nicht anspringen wollte, eine Tücke, die nie zuvor aufgetreten war. Von starken Regengüssen in der Nacht war der Motor naß geworden, und wir brauchten 20 Minuten, um ihn zu überzeugen, daß er jetzt zu laufen habe.

Den Grenzübergang Windsor/Detroit erreichten wir schon vor 9 Uhr. Michigan war der erste von den insgesamt 24 Staaten der USA, die wir im Verlauf der Tour durchfahren haben. Gegen Mittag stellten wir fest, daß wir unsere Uhren um 1 Stunde zurückstellen mußten. An den zwei folgenden Tagen erging es uns ebenso, so daß dann zwischen Deutschland und uns ein Zeitunterschied von 8 Stunden bestand, d. h., wenn wir 12 Uhr hatten, war es in Deutschland schon 20 Uhr.

Kurz nach Mittag — gegen alle Gewohnheiten — streikte unser Wagen wieder. Ein



Bernd U. Dietz (links) und Werner H. Ormeloh (rechts) mit ihrem acht Jahre alten Volkswagen am Ausgangs- und Endpunkt ihrer Urlaubsfahrt in Hamilton (Kanada).

freundlicher Amerikaner, der auf unser Zeichen hin gehalten hatte, erklärte sich sogleich bereit, uns zur nächsten Tankstelle zu schleppen, und zwar machte er das mit amerikanischer Geschwindigkeit: Die Wagen hatten sich kaum in Bewegung gesetzt, als er schon fast 110 km/h erreicht hatte. Nach etwa 10 Minuten kamen wir zu einer Tankstelle, die zu unserem großen Glück eine VW-Benzinpumpe auf Lager hatte. Damit erwies sich wieder einmal, wie gut wir taten, als wir beim Kauf eines Wagens einen VW wählten; der VW ist auch in Nordamerika einer der meistgefahrenen Wagen, und der Service ist überall ausgezeichnet.

Nach rascher Fahrt durch den Staat Indiana kamen wir nach Chicago im Staate Illinois. Wir hatten eine Route durch die Stadt gewählt und brauchten dafür drei Stunden. Unser Zelt schlugen wir am Abend in einem Park auf — die ersten 1000 km lagen hinter uns. Die erste Campingnacht brachte uns ein mächtiges Gewitter mit starken Regengüssen.

Um 6 Uhr riß uns am nächsten Morgen der Wecker aus unseren Träumen. Das sollte von jetzt an morgens immer „unsere Zeit“ sein. Mit wenigen Ausnahmen sind wir immer nach Morgentoilette, Frühstück und Zeltabbau gegen 7 Uhr weitergefahren oder begannen unsere Exkursionen. An diesem zweiten Tag unserer Reise passierten wir morgens den Mississippi und erreichten damit gleichzeitig den Staat Iowa. Es folgten die Staaten Minnesota und South Dakota. Am Abend waren wir kurz vor Sioux Falls.

Bisher hatten wir fruchtbares Farmland durchfahren, in dem in der Hauptsache Mais angebaut wird — Maisfelder, soweit das Auge reicht. Daneben wird Rinder- und Schweinezucht betrieben. Das Landschaftsbild änderte sich vollkommen, als wir am folgenden Morgen das Tal des Missouri vor uns sahen. Hier sind die sanft ansteigenden Hügel mit kurzem braunen Gras bedeckt. Sie führen allmählich in hochliegende Präriegebiete, wo nur noch vereinzelte Felder zu finden sind, die spärlichen Ertrag bringen. Das Gras ist hoch, hart und braungelb gefärbt. Diese braungelbe Farbe beherrscht die gesamte Szenerie der Steppe. Unterbrochen wird dieses stundenlang gleichförmige Bild nur hin und wieder von kleinen Ortschaften, die allerdings vorwiegend Tankstellen und Restaurants bilden.

Am Nachmittag kamen wir zu den Badlands, einem Ödland, das aus einer bröckligen, kalksteinartigen Masse besteht und sich inmitten der Prärie als zerklüftetes Gebirge in den Himmel reckt. Entstanden sind die Badlands bei Jahrtausende zurückliegenden Erdruptionen. Wind und Wetter haben der Landschaft die heutige Form gegeben.

Unser Zelt stand an diesem Tage in den Black Hills von South Dakota. Doch zuvor genossen wir noch ein beeindruckendes Schauspiel: Am blauen Himmel tauchte eine einzelne schwarze Wolke auf, die sich sehr schnell näherte. Als sie zwischen der Sonne und uns stand, entlud sie zunächst einen mächtigen Regenschauer. Darauf folgte ein Hagelschauer, wie wir ihn noch nie erlebt hatten; im Wagen hörte es sich an, als würde mit hundert Hämmern gleichzeitig auf die Karosserie geklopft. Weil wir um unsere Scheiben fürchteten, hielten wir unter der nächsten Brücke an, um das Ende des Schauspiels — 10 Minuten später — abzuwarten.

In den Black Hills wollten wir eine Büffelherde sehen. Zunächst hatten wir kein Glück, begegneten aber Antilopen. Schließlich lag und stand in der Ferne eine Büffelherde träge in der Sonne, die etwa 200 — 300 Stück zählte. Den ohnehin schlechten Steppenweg mußten wir jetzt verlassen und uns, gedeckt durch einen Hügel, anspirschen. Kurz vor dem Standort der Herde stiegen wir aus. Den Motor ließen wir jedoch laufen, falls eine Flucht erforderlich geworden wäre; denn es befanden sich überall Schilder, die darauf hinwiesen,

daß Büffel gegen Fußgänger u. U. gefährlich sein könnten. Die Büffel waren aber viel zu träge, um sich überhaupt zu rühren. Wir kamen deshalb bis auf etwa 10 m an sie heran. Im Laufe des Tages beobachteten wir vier Herden mit je etwa 50 bis 300 Tieren. Einmal blockierte eine Herde sogar unsere Fahrt, aber als wir uns langsam näherten, gab sie den Weg frei.

Interessant war eine gewaltige Höhle, die sich unter einem Berg befand und in der als einmalige Besonderheit unter den Decken teilweise ein sog. Boxwerk hing. In der Nähe dieser Höhle sahen wir eine Präriehund-Stadt. Diese Tiere gehören zur Art der Eichhörnchen, leben aber in Erdhöhlen. Sobald wir bis auf etwa 20 m an sie herankamen, verschwanden sie in ihren Löchern.

Landschaftlich sehr schön fanden wir eine Felsformation, die den Namen „Die Nadeln“ trägt. Ein großartiges Werk der Bildhauerei befindet sich am Mount Rushmore, wo die Köpfe der bedeutenden Präsidenten Washington, Jefferson, Roosevelt und Lincoln in eine Felswand gemeißelt sind. Diese Köpfe wurden in einem solchen Größenverhältnis geschaffen, daß die vollständigen Figuren eine Höhe von etwa 130 m haben würden.

In Deadwood besichtigten wir eine stillgelegte Goldmine; für die Besichtigung einer aktiven Goldmine war es leider zu spät. In

diesem Ort ist noch ein Hauch des Goldfiebers vergangener Tage zu verspüren: An einer Stelle wurden auf der Suche nach Gold etwa 48 000 t eines Berges abgetragen, in einem Museum sind tausend Dinge aus jener Zeit zu sehen, und ein sehr altes Gasthaus wird im Original erhalten und noch heute so geführt.

Am Tage darauf folgten wir wieder dem endlosen Band der Straße. Im Staate Wyoming, der uns seiner teilweise kräftig roten Erde wegen an Westfalen erinnerte, ließen wir den Teufelsturm nicht aus, einen mächtigen Felsblock, der in der Form einem Baumstumpf ähnelt und sich etwa 440 m vom Erdboden abhebt. Nachmittags überfuhren wir — unbeabsichtigt natürlich — eine etwa 1,20 m lange Schlange, die aber doch noch davonschlich.

Wenig später entdeckten wir zum ersten Male in der Ferne die Rocky Mountains. Um uns unserer Umgebung besser anzupassen, kauften wir uns echte Western Blue Jeans, die wir später noch durch breite Gürtel vervollständigten. Nach einigen Stunden hatten wir die Berge erreicht. Es war nur eine den eigentlichen Rockies vorgelagerte Kette, aber der höchste Paß war 3300 m hoch, und wir brauchten zwei Stunden, um sie zu überklettern. 30 Kilometer ging die Straße sich windend steil bergab. Spät am Abend erreichten wir unser Tagesziel, den Yellowstone Park.

Im Yellowstone Park

Diese Nacht und auch die nächste waren sehr kalt. Rauhreif lag am Morgen in dicken Körnern auf unserem Zelt, die Wasserleitungen waren teilweise zugefroren. Am Tage zuvor war dort Schnee gefallen, und einige Bergspitzen waren noch schneebedeckt. Um den großen Park kennenzulernen, gibt es eine 220 Kilometer lange Rundtour, an der die Sehenswürdigkeiten liegen. Aufsteigende Dampfwolken lenkten unsere Aufmerksamkeit auf heiße Quellen. Kurz darauf saß der erste Schwarzbär am Wege. Im Laufe des Tages trafen wir noch eine Anzahl Bären, teilweise sogar mit niedlichen Jungen. Während wir ihnen unser Brot zunächst nur zaghaft durch einen Spalt des Wagenfensters zuwarfen, ließen wir später, ausgestiegen, die Bären „Männchen machen“ und das Brot aus unserer Hand nehmen. In der Nacht hatte schon ein Bär versucht, die Lebensmittel aus unserem Wagen zu stehlen; am Morgen waren alle Scheiben mit Erde verschmiert.

Einen unvergeßlichen Anblick bot der Ausbruch der Geyser, die ihr heißes Wasser in unregelmäßigen Abständen bis zu 110 m in die Luft schleudern. Wir erlebten u. a. den Ausbruch des Old Faithful, der eine Höhe von etwa 45 m erreicht, im Durchschnitt alle 65 Minuten erfolgt und jedesmal rund 35 000 Liter ausstößt.

Gegen Mittag ging uns das Benzin aus. Hilfsbereite Autofahrer beschafften uns einen kleinen Reservekanister von der nächsten — allerdings 18 km entfernten — Tankstelle. Wir sahen dann noch stattliche Rothirsche, Elche, einen Trompeterschwan mit Jungen und einen Coyoten. Der Yellowstone-Fluß hat im Laufe mehrerer Jahrtausende ein riesiges Canyon geschaffen, in das er sich heute über zwei Wasserfälle rauschend hinabstürzt. Dieses Canyon ist wegen seiner verschiedenfarbigen Gesteinsschichten besonders reizvoll.

Der Yellowstone Park setzt sich im Süden als Grand Teton Park fort, zu dem wir unseren braven VW am nächsten Tage lenkten. Um unsere neuen Blue Jeans zünftig einzuweißen, mieteten wir uns dort zwei Pferde, mit denen wir einen dreistündigen Ritt unternahmen, der uns prächtig gefallen hat. Zu Anfang wollten die Pferde ihren eigenen Weg gehen, aber nach kurzer Zeit waren wir in der Lage, ihnen unseren Willen deutlich genug klarzumachen. Bald darauf passierten wir den Staat Idaho und wenig später den Staat Utah. Der Abend sah uns in Salt Lake City.

Am folgenden Morgen fuhren wir zum Vatikan der Mormonen, der in dieser Stadt errichtet wurde. Auf dem Tempelplatz stehen außer dem mächtigen Tempel noch zwei Versammlungshallen und ein Museum. Weitbekannt ist eine der Versammlungshallen, mit deren Bau vor hundert Jahren begonnen wurde. Das kuppelförmige Dach ruht allein auf den Außenwänden; kein Pfeiler steht in der Halle. Es ist etwa 3 m dick und eine Holzkonstruktion, bei deren Bau in Ermangelung von Nägeln nur gedübelt worden ist. Die Halle hat eine unwahrscheinlich gute Akustik und ist die Heimstätte des Mormonenchores, der oft auf einer ebenso berühmten Orgel begleitet wird. Den Tempel selbst konnten wir von innen nicht sehen; er ist für Besucher verschlossen.

Nicht einmal jeder Mormone darf ihn betreten, sondern nur der, der die Gebote Gottes beachtet und überhaupt gut im Glauben steht. Nachdem wir Salt Lake City verlassen hatten, durchquerten wir etwa zwei Stunden lang die Große Salzwüste. Zu beiden Seiten der Straße erstrecken sich die ausgedehnten Salzflächen. Hier befindet sich auch die schnellste Autorennstrecke der Welt. Unsere Fahrt verlief durch einsames Ödland des Staates Nevada. Abends langten wir in Reno an. Dort verbrachten wir einige Stunden in den weltbe-

ruchtigten Spielhöhlen und versuchten mit kleinen Einsätzen unser Glück. Es war uns aber nicht hold.

Kurz nach dem Start am nächsten Morgen brachten wir die Grenze zum Staat Kalifornien hinter uns. Ungefähr an unserer Strecke lag der Austragungsort der Olympischen Winterspiele 1960, Squaw Valley. Die technischen Anlagen befinden sich größtenteils noch dort, aber wir hatten den Eindruck, daß ein Teil des Dorfes abgebaut worden war.

In die vielbesungene alte Goldgräberstadt Sacramento rollten wir gegen Mittag ein. Dort besuchten wir das alte Sutter-Ford, wo sich der Deutsch-Schweizer John Sutter in der Mitte des 18. Jahrhunderts als erster Siedler niedergelassen hat. In Sacramento erblickten wir auch die ersten großen Palmen.

An der Westküste

Wenige Stunden später lag San Francisco vor uns. Ein Teil dieser Stadt nennt sich China-Stadt und stellt die größte chinesische Ansiedlung außerhalb Asiens dar. Dort haben wir uns am Abend umgesehen. Neben feinen Restaurants liegen Läden, in denen man tausenderlei Dinge kaufen kann; es ist ungemein interessant, all die Sachen anzuschauen. Da San Francisco sehr viele „Points of Interest“ hat, nahmen wir an einer Stadtrundfahrt per Bus teil, die in fast vier Stunden zu den Sehenswürdigkeiten führte. Wir sahen die alte Mission Dolores — ebenfalls eine der ersten Niederlassungen in Kalifornien —, die Twin Peaks — von denen aus wir einen ausgezeichneten Blick auf die Stadt hatten — den Stadtteil Sea-Cliff — eine exquisite Wohngegend, und einen Teil des Golden Gate Parks, die Golden Gate Bridge und schließlich aus der Ferne die Gefängnisinsel Alcatraz. Mit einem Bum-mel über die Hauptgeschäftsstraße und durch den Fischereihafen sowie dem Besuch eines Wachsmuseums war der zweite Tag schnell vergessen.

Der Abschied von San Francisco fiel uns nicht leicht, doch lockte schon das nächste Ziel: Die Mummutbäume in den Nationalparks Yosemite und Sequoia. Wir sagten der Pazifikküste für zwei Tage Adieu und kehrten zurück in die kalifornischen Rocky Mountains. Am Abend zelteten wir im Gigantenwald am Fuße dieser teilweise bis zu 3500 und 4000 Jahre alten Bäume. In Amerika tragen sie den Namen „Redwood“, der seinen Ursprung in der roten Farbe des Holzes hat. Diese Baumart gehört zur Gruppe der immergrünen Nadelhölzer.

Unsere Rundfahrt brachte uns zu verschiedenen Stellen, wo eine große Anzahl Redwoods dicht nebeneinander aufgewachsen ist. Einmal führte die Straße mitten durch einen Baum, d. h. man hat die häufig zu sehende Aushöhlung des Stammes erweitert, aber den Baum dadurch in seinem Weiterleben nicht beeinträchtigt. Der größte Mammutbaum steht jedoch in einem anderen Hain. Er trägt den Namen „General Sherman“, hat am Fuß einen Durchmesser von 12 m und ist etwa 95 m hoch. Man zählt diese Bäume zu den ältesten bekannten Pflanzen. Seit ihrer Entdeckung ist noch keiner durch natürliche Einwirkung zugrunde gegangen. Nachforschungen ergaben, daß diese Bäume schon mehrere große Waldbrände unbeschadet überstanden haben.

Auf teilweise fünfspurigen Hochstraßen erreichten wir Amerikas größte Stadt (bebaute

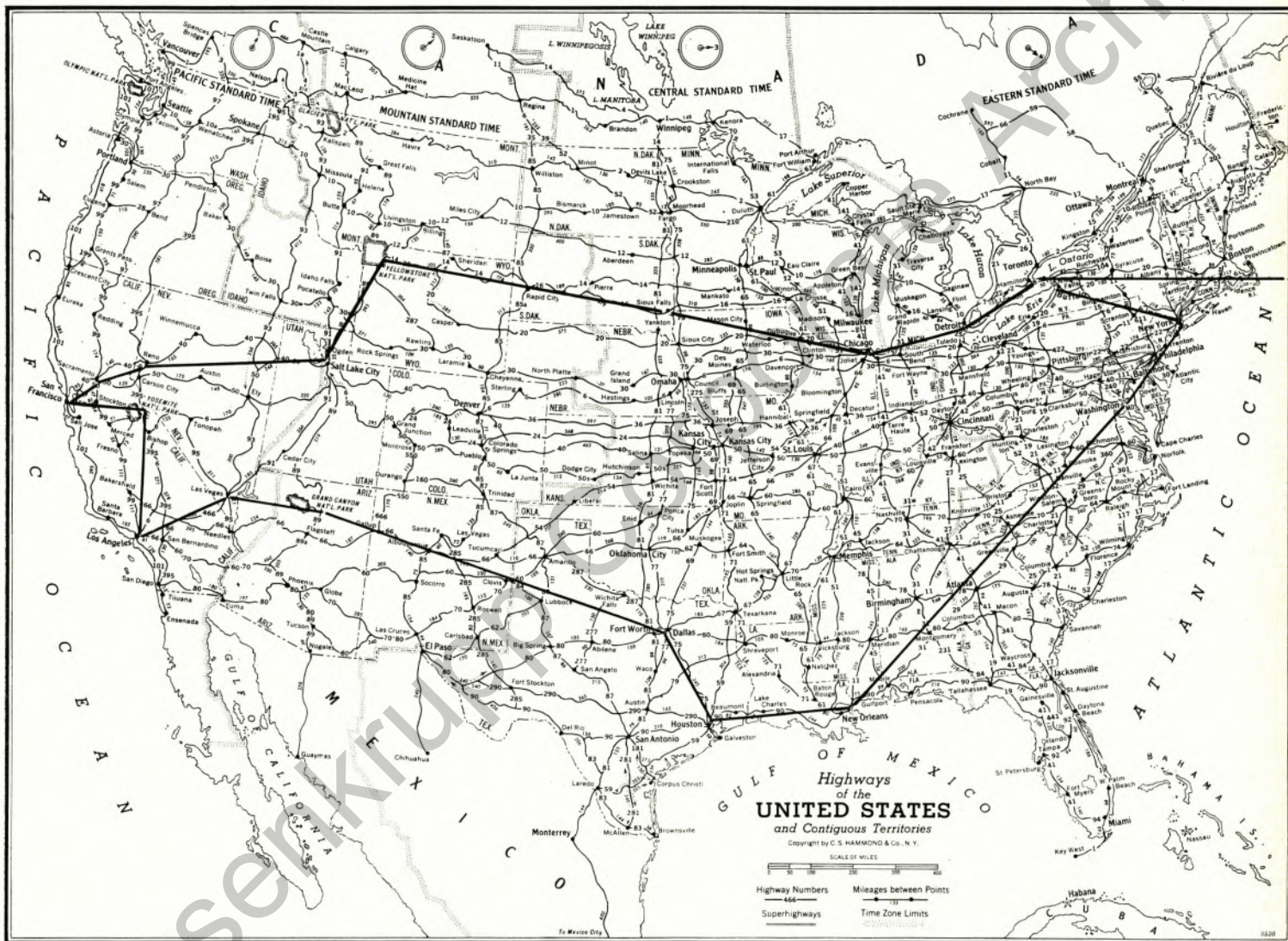
Fläche): Los Angeles. Wenige Minuten später standen wir im wunderbar am Pazifik gelegenen Vorort Santa Monica vor der Haustür des ehemaligen Hammer Bürgers und jetzigen Präsidenten des Deutsch-Amerikanischen Verbandes, Anton B. Voss. Obwohl Herr Voss durch seine bevorstehende Hochzeit und den damit verbundenen Umzug sehr stark beschäftigt war, freute er sich von Herzen, uns zwei Hammer begrüßen zu können. Während unseres leider nur auf anderthalb Tag begrenzten Aufenthalts fühlten wir uns in seinem Haus bei der uns von ihm und seiner jetzigen Gattin entgegengebrachten Gastfreundschaft wie daheim. Wir lernten noch eine Reihe anderer Hammer in Los Angeles kennen und bestaunten im Klubhaus des USA-Fußballmeisters von 1963 „Los Angeles Kickers“ die

ort. Von ihrer Ausdehnung empfangen wir bleibende Eindrücke, als wir mit dem uns von Herrn A. B. Voss anvertrauten Mercedes 220 SE — unser VW hielt seinen einzigen Ruhetag in diesen 24 Tagen — über den Sunset-Boulevard durch Beverly Hills und Hollywood zum berühmten Waldfriedhof fuhren. Hier ist das größte Gemälde zu sehen, das jemals in Amerika gemalt wurde: „Die Kreuzigung Christi“. Außerdem finden sich hier noch andere Darstellungen aus dem Alten und Neuen Testament. Auf der gut ausgebauten Stadtautobahn gelangten wir zu den südlichen Randbezirken und verbrachten einen ganzen Nachmittag im weltberühmten Disneyland.

Mit einem unausdenkbaren Ideenreichtum und sämtlichen technischen Raffinessen ist da eine

rufenen Kolpingfamilie, die mit ihrem Wirken einen wertvollen Beitrag zur deutsch-amerikanischen Verständigung leistet.

Mit dem Einpacken der Anzüge in den Koffer und dem Hervorholen der Blue Jeans war die Zeit zur Weiterfahrt — wir nannten sie schon Rückfahrt, weil es gen Osten ging — gekommen. Auf dem ausgezeichnet angelegten Straßennetz überwandern wir die Rocky Mountains zum letztenmal, verließen Kalifornien und fuhren für Stunden durch die Wüsten Nevadas. Gegen Mittag waren wir in Las Vegas, einer Stadt mitten in der Wüste, deren Entstehung und Blüte auf dem Roulettespiel mit all seinen Arten beruht. Nach kurzer Rast strebten wir wieder hinaus in die Wüstenlandschaft. Die Straße verläuft schnurgerade hindurch. Die Vegetation besteht aus sonnenverbranntem



aus aller Welt zusammengetragenen Wimpel und Pokale. Die „Kickers“ sind der erfolgreichste von fünf deutsch-amerikanischen Fußballklubs und haben in ihrer Meisterschaft Spieler mehrerer Nationen.

Die Familie Hans Voss hieß uns mit deutschem Bier willkommen. Herr H. Voss zeigte uns den supermodernen, erst vor einigen Monaten eröffneten Internationalen Flughafen von Los Angeles. Von der Aussichtsplattform erlebten wir, wie die Sonne im Pazifik versank und die Palmen mit goldenen Strahlen beschien.

Los Angeles ist eine Großstadt mit wenigen Wolkenkratzern und infolge des warmen kalifornischen Klimas ein ausgezeichnete Wohn-

Welt entstanden, die jedermann etwas bietet: Tier- und Märchenwelt, Amerika in der Pionier- und Neuzeit. Eine Bootsfahrt durch den Dschungel, ein Einkaufsbummel über die im Pionierstil erbaute Hauptstraße, eine U-Bootfahrt durch Südsee- und Polargewässer, Filmvorführungen auf einer 360-Grad-Leinwand und nicht zuletzt ein Blick auf das ganze Gelände von der Alwegbahn gehören zu den Hauptanziehungspunkten.

Als wir wieder in Santa Monica ankamen, hatten wir auf dieser Stadtrundfahrt 224 km zurückgelegt. Bei einem Rundgang durch die zwei Kolpinghäuser von Los Angeles gewannen wir ein Bild von der von Herrn Anton B. Voss in den zwanziger Jahren ins Leben ge-

Gras und vereinzelt kaktusähnlichen Bäumen, deren Holz in der Souvenir-Industrie Verwertung findet. Oft erblickten wir nichts als Sand.

An diesem Tage erreichten wir den Colorado-Fluß. Mit der Errichtung des höchsten Staumdamms, dem Hoover-Damm, hat der Mensch die Urgewalt Wasser gebändigt. Das gleiche Element hat einige Kilometer stromabwärts in Jahrtausenden ein fantastisches Werk vollbracht: Das Grand Canyon. Wie fast alle Sehenswürdigkeiten der USA unterliegt auch das Grand-Canyon-Gebiet der Verwaltung des Innenministeriums, die die Erhaltung des natürlichen Reizes gewährleistet und das Geschäftliche mit seinen vielseitigen, oft auf-

dringlichen Werbemethoden auf ein Minimum beschränkt.

Am eindrucksvollsten bietet sich das Grand Canyon am Spätnachmittag dar, wenn die Schatten immer neue Bilder entstehen lassen. Auf dem Rücken von Maultieren kann man in einer Tagesstour zum 1600 m tiefer fließenden Colodarofluß gelangen. Das Grand Canyon liegt im Reservationsgebiet der Navajo-Indianer, die nur noch an bestimmten Festtagen ihren Kriegsschmuck tragen und dann auch nur, um die fotografierenden Touristen zufriedenzustellen. Oft sitzen die Indianerfrauen mit ihren Kindern in Indianerkleidung vor dem Haus und lassen sich gegen geringe Bezahlung filmen, während die Männer zivilen Berufen nachgehen oder die begehrten von Indianerhand angefertigten Souvenirs herstellen.

Die Städtenamen in den Südstaaten Kalifornien, Nevada, Arizona und New Mexico sind sehr oft spanischen bzw. mexikanischen Ursprungs und erinnern an die verhältnismäßig kurze Zugehörigkeit dieser Staaten zu den USA. Jahrtausende älter ist der „Versteinerte Wald“ in Arizona. Durch Erdbeben und Verwitterung sind die zu Stein gewordenen Baumstämme wieder an die Erdoberfläche gekommen und liegen nun in sämtlichen Größen herum. In diesem Gebiet trägt die Wüste aufgrund der verschiedenfarbigen Gesteins- und Sandschichten den bezeichnenden Namen „Farbige Wüste“. Zur vollen Wirkung kommen auch hier, wie im Grand Canyon, die Farben erst während des Sonnenunterganges.

Am anderen Morgen brachen wir schon um 5 Uhr in Richtung Dallas auf, denn es lag die längste Tagesstour mit 1150 km vor uns. Wir verfolgten den allmählichen Wechsel des Erdbodens. Dieser Teil von Texas ist sehr fruchtbar. Ausgedehnte Baumwollfelder reihen sich aneinander. Die am Straßenrand aufgestellten Gedenktafeln zeugen von den Schlachten des Bürgerkrieges im vergangenen Jahrhundert. Blut fließt in unseren Tagen auch noch, doch ist es dann das von Stinktieren, die in erheblicher Zahl überfahren werden und mit ihrem „Geruch“ zum Alptraum eines jeden Autofahrers werden.

Wo Kennedy starb

Um 22.30 Uhr Ortszeit — wir mußten die Uhr wieder um eine Stunde vorstellen — sanken wir müde auf unsere Luftmatratzen. Wie gewohnt, waren wir jedoch am nächsten Tag um 6 Uhr hoch und trafen nach vier Stunden Fahrt in Dallas ein. Die Größe dieser Industriestadt mit einem verhältnismäßig hohen Anteil an farbiger Bevölkerung überraschte uns. Wir weilten an den Stätten, die in der jüngsten Geschichte des amerikanischen Volkes eine so tragische Rolle gespielt haben, und fanden an einem zu Ehren John F. Kennedys niedergelegten Blumenstrauß eine Botschaft aus Berlin.

Spätnachmittags langten wir in Texas' Wirtschaftszentrum Houston an. Diese Stadt gehört zu den aufstrebendsten in den USA. Sie erhielt ihren Namen nach dem erfolgreichen General Samuel Houston. Das nahegelegene Ehrendenkmal gibt Zeugnis von der entscheidenden Schlacht um Texas. Mit Stolz weisen die Bürger von Houston auf ihren modernen Hafen und die Tatsache hin, daß das bisher in Kap Kennedy stationierte Weltraum-Forschungszentrum nach hier, in eine eigens erbaute Trabantenstadt, verlegt wird. In dieser

Nacht fanden wir in einem katholischen Pfarrhaus Unterkunft und genossen amerikanische Gastfreundschaft.

Die Strecke zum Golf von Mexiko führte an weitläufigen Ölraffinerien vorbei. Beim Betreten des Staates Louisiana stellte uns ein Beamter die für uns ungewöhnliche Frage: „Führen Sie Baumwollsaamen mit sich?“ Als wir verneinten, wurde uns der Weg freigegeben. In Kalifornien und Arizona hatte man uns schon nach frischem Obst aus anderen Gebieten gefragt. Sonst werden keine Kontrollen an den bundesstaatlichen Grenzen innerhalb der USA vorgenommen; nur durch Schilder wird der Reisende auf den Wechsel aufmerksam gemacht.

Kurz vor New Orleans begegneten wir dem Mississippi wieder, den wir schon im Norden überquert hatten. Von unserem Zeltplatz fuhren wir über die den Pontchartrainsee überspannende längste Brücke der Welt (38,4 km), hinüber in das französische Stadtviertel. Den Mittelpunkt bildet die älteste Kathedrale auf

amerikanischem Boden: St. Louis. Von hier schaut man auf den Jackson Square, auch Place D'Armes genannt, und gelangt zu den französischen Markthallen, die jetzt zum größten Teil Souvenirläden aufweisen. Rund um St. Louis stellen Künstler ihre Bilder aus, und alles erinnert stark an Paris. Die Häuser der Bourbon-, Royal-, St. Peter- und Chartres-Street sind sehr alt und haben die markanten Balkone an der Außenfront. Museen, Antiquitätenläden, Restaurants, Jazz- und Nachtclubs bieten für jedermann etwas. Mit in allem Stil gebauten Dampfzügen kann man den Mississippi befahren.

Bekannte Jazzbands haben ihren Sitz in dieser Geburtsstätte des Dixieland. Vom alten New Orleans aus der Zeit der Jahrhundertwende ist, wenn man von den Gebäuden absieht, nur noch wenig vorhanden. Wir entdeckten noch eine Stätte, wo der Jazz vom gewöhnlichen Volk gespielt wird, doch ist auch hier schon das Gewinnstreben der Geschäftemacher deutlich zu erkennen.

Zum Abschluß Washington

Einen Tag blieben wir in dieser historischen Stadt, dann brachen wir in Richtung Washington auf. In zwei Tagen wollten wir an der Ostküste sein; am ersten durchquerten wir die Staaten Mississippi, Alabama, Georgia und Tennessee bis zu den Great Smoky Mountains. Die Straßen wurden kurvenreicher, je näher wir den dichter besiedelten Neu-England-Staaten kamen.

Wir hatten auf unserer bisherigen Fahrt so gut wie nichts von dem tragischen Negerproblem bemerkt. Weiße und farbige Bürger kamen nach unserer Beobachtung friedlich miteinander aus; Diskriminierungen sahen wir nicht. Das änderte sich in Alabama. Jedes kleine Restaurant hatte getrennte Eingänge und Aufenthaltsräume für die weiße und die farbige Bevölkerung.

In diesen Tagen lagen in Tennessee und Virginia große Tabakplantagen an der Strecke. Die Dörfer und Städte sahen den europäischen ähnlicher. Zum letztenmal schlugen wir unser Zelt im Shenandoah Nationalpark in den Apalachen auf. Das Thermometer war seit unserer Abreise um einige Grad gesunken, und die Wälder standen schon in herrlichen Herbstfarben.

Von hier setzten wir unsere Reise für die letzten Meilen nach Washington fort. Da dort weit und breit kein Campingplatz auszumachen war, nahmen wir Quartier im CVJM-Haus. Der Christliche Verein Junger Männer unterhält in allen größeren Städten hotelartige Häuser — allerdings auch mit Hotelpreisen —, die allen Männern offenstehen.

Während das Wetter in den ersten zwei Wochen ausgezeichnet, oft sogar recht heiß war, ließ es in der letzten Woche etwas zu wünschen übrig. Auf dem Wege nach Washington hatte es teilweise recht stark geregnet, und für den Rest des Tages und auch an dem kommenden blieb der Himmel grau vergangen. Zunächst suchten wir den nationalen Soldatenfriedhof Arlington auf, mit der Grabstätte Präsident Kennedys und einem Freilichttheater aus Marmor, verbunden mit dem Grabmal des Unbekannten Soldaten.

Das Franciscan Monastery war unser erstes Ziel am nächsten Morgen, ein Franziskanerkloster, das für Amerika das Heilige Land

bedeutet. Es besteht für einen Katholiken kaum ein Unterschied, ob er eine Pilgerfahrt nach dem Heiligen Land oder zu dieser Stätte macht. Neben der schönen Kathedrale sind die Katakomben sehenswert, die alten römischen nachgebaut wurden.

Nach kurzer Fahrt durch den Teil von Washington mit den meisten ausländischen Botschaften traten wir eine Fußtour an, denn die interessantesten Gebäude liegen eng beieinander. Das Weiße Haus ist leider nur an Wochentagen für kurze Zeit Besuchern geöffnet; für uns blieb es verschlossen. Von innen sahen wir das alte Ford-Theater, in dem vor fast hundert Jahren das tödliche Attentat auf Präsident Abraham Lincoln verübt wurde und das inzwischen in Lincoln-Museum umbenannt wurde, sowie das Sterbehaus Lincolns auf der anderen Straßenseite. Ferner fanden wir das Archiv-Gebäude geöffnet, in dem historische Dokumente, u. a. die Verfassung der USA, im Original zu sehen sind. Im Capitol, dem Sitz des amerikanischen Parlaments, nahmen wir an einer Führung teil, die auch das Repräsentantenhaus und den Versammlungsraum des Senats einschloß. Außerdem gingen wir zu den Denkmälern für Lincoln und Jefferson und sahen uns abends in der Kunstgalerie um.

Die anschließende Nacht war für uns um 5 Uhr zu Ende. Auf ging's zur letzten Etappe! Bis abends hatten wir die Staaten Maryland, Pennsylvania und New York hinter uns gebracht. Ein wunderbares Landschaftsbild bot sich uns in Pennsylvania: Die Wälder begannen sich schon zu färben, und die Farben führten vom Grün des Sommers über Gelb, Braun bis zum kräftigsten Rot — eine großartig abgestimmte Palette.

Die Grenze Buffalo—Fort Erie erreichten wir gegen 18 Uhr. Als wir dann am Abend dieses 21. September gegen 20 Uhr in Hamilton den Zündschlüssel abzogen, hatten wir 14 800 km zurückgelegt, auf denen unser trotz seines hohen Alters ausgezeichnet laufende VW eine bewunderswerte Leistungsfähigkeit bewies. So allein war es uns auch möglich geworden, den erarbeiteten Plan in allen Teilen durchzuführen. Wissenswert ist für manchen vielleicht noch der Benzinverbrauch: Er betrug über die gesamte Strecke 7,35 l/100 km.



Sparen steht obenan

Der Sparwille in der Bundesrepublik verstärkt sich von Jahr zu Jahr. 1963 erreichten die Spareinlagen je Einwohner eine nie zuvor verzeichnete Höhe; vom privaten Einkommen wurden fast 10 v. H. gespart. Die Frage „Wo stecken die Ersparnisse!“ hat die Zeitschrift vor einiger Zeit mit Zahlen und Schaubildern aufschlußreich beantwortet. Wenn gleich in jüngster Zeit die mannigfachen Möglichkeiten der Eigentums- und Vermögensbildung für die Arbeitnehmer lebhaft diskutiert worden sind und Bundesregierung sowie Bundestag beschäftigt haben, so blieb — wie die Entwicklung während des verflorbenen Jahres zeigt — das Sparen die beliebteste Form, sich Rücklagen zu schaffen. Deshalb wird die nachstehende Aufklärung sicher viel Beachtung finden.

Sparen hat wieder Ansehen gewonnen; es gehört wieder zum „guten Ton“. Nach der Katastrophe von 1945 war es in Verruf geraten, und nach 1948 regte sich der Sparwille nur ganz langsam und zaghaft. Aber seit 1956 wird in erstaunlichem Umfang in fast allen Schichten der Bevölkerung gespart. Man gibt sein Geld nicht mehr so leicht aus, man „dreht die Mark ein paarmal um“, wie der Volksmund sagt, und wenn man sie umgedreht hat, dann legt man sie vielleicht auf die „hohe Kante“.

Sparen hat immer einen Sinn, denn wer in dem Gefühl leben kann, etwas hinter sich zu

haben, nicht ohne Reserven zu sein, schafft sich eine gewisse Unabhängigkeit, materiell, aber auch seelisch. Das ist vielleicht überhaupt das Wichtigste beim Sparen. Schon ein altes Berliner Witzwort lautet: „Geld macht zwar nicht glücklich, aber es beruhigt kolossal!“ Das ist Berliner Humor, keif und trefend. Der geistreiche Engländer Samuel Smiles hat über das Sparen gesagt: „Um sich seine Unabhängigkeit zu sichern, bedarf der Mensch einzig und allein der Sparsamkeit.“

Das Sparbuch-Sparen ist die am weitesten verbreitete und bekannteste Form des Sparens. Etwa zwei von drei Bewohnern der Bundesrepublik besitzen ein Sparkonto! Wie beliebt das Sparbuch-Sparen ist und welchen Aufstieg es in den letzten Jahren genommen hat, zeigt recht einprägsam das nebenstehende graphische Schaubild.

Die Inhaber von Sparkonten sind Menschen aller Bevölkerungskreise und Einkommenschichten. Es sind Angehörige freier Berufe, Kaufleute, Arbeiter und Handwerker, Beamte, Angestellte sowie Hausfrauen und Kinder. Zum überwiegenden Teil verteilen sich heute die Spareinlagen auf Millionen kleinerer und mittlerer Sparkonten.

Fragt man die Sparer, weshalb sie das Sparkonto für die Geldanlage bevorzugen, so bekommt man meistens die Antwort: „Das Sparbuch-Sparen ist unkompliziert; man kann Geld abheben, wenn man es benötigt.“ Tatsächlich sind dies wesentliche Vorteile des Sparbuch-Sparens:

Für Einzahlungen und Auszahlungen braucht man nur sein Sparbuch vorzulegen.

Man kann über seine Ersparnisse leicht verfügen; auch wenn man auf Reisen oder geschäftlich unterwegs ist.

Hinzu kommt noch ein weiterer Vorteil: Geld auf einem Sparkonto wirft Zinsen ab!

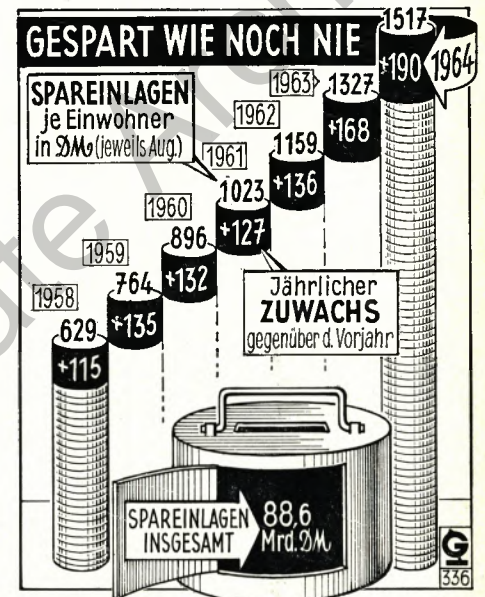
Ein Wort zu den Zinsen

Es besteht die Möglichkeit, die Höhe der Zinserträge innerhalb bestimmter Grenzen selbst zu beeinflussen. Dazu muß man wissen, daß die Zinsen um so höher sind, je länger

die Kündigungsfrist läuft, die mit der Sparkasse oder der Bank vereinbart wird. Man unterscheidet zwischen der gesetzlichen Kündigungsfrist und der vereinbarten Kündigungsfrist.

Gesetzliche Kündigungsfrist — das bedeutet, daß man jederzeit bis zu 1000 DM innerhalb von dreißig Tagen von seinem Sparkonto abheben kann. Für höhere Beträge als 1000 DM bedarf es im allgemeinen einer Kündigungsfrist von drei Monaten.

Vereinbarte Kündigungsfrist — das bedeutet, daß man mit der Bank eine längere Kündigungsfrist als die gesetzliche vereinbart, zum Beispiel von sechs bis zu zwölf Monaten. Man legt also von vornherein seine Ersparnisse länger auf dem Sparkonto fest; wobei höhere Zinsen anfallen.



In den letzten von der Statistik erfaßten zwölf Monaten stiegen die Spareinlagen bei den Banken und Sparkassen in der Bundesrepublik um 12 Milliarden Mark — von 76,6 auf 88,6 —, also durchschnittlich je Monat um genau 1 Milliarde DM. Berechnet je Bundesbürger, erhöhten sich die Sparguthaben damit ebenfalls um einen Rekordbetrag, nämlich um 190 Mark. Durch diesen Zuwachs überstiegen die Je-Kopf-Guthaben erstmals 1500 DM.

Prämien für langfristiges Sparen

Wer prämienbegünstigt spart, hat mehr von seinem Geld! Der Staat gibt jedem eine steuerfreie Sparprämie zwischen 20 und 30 v. H., wenn die Ersparnisse auf fünf Jahre festgelegt werden, gleichgültig, ob Lohn- oder Einkommensteuer zu zahlen ist oder nicht. Beim Abschluß eines prämienbegünstigten Sparvertrags kann zwischen drei Vertragsarten gewählt werden:

1. Allgemeiner Sparvertrag:

Der Sparvertrag wird in einer Summe eingezahlt und auf fünf Jahre festgelegt.

2. Sparvertrag mit festgelegten Sparraten:

Es wird mit der Bank vereinbart, fünf Jahre lang monatlich oder vierteljährlich gleichhohe Einzahlungen zu leisten.

3. Wertpapier-Sparvertrag:

Er ähnelt dem „allgemeinen Sparvertrag“, unterscheidet sich von ihm aber dadurch,



Über 23 Milliarden Mark haben die Sparer in der Bundesrepublik im Laufe von zwölf Monaten — von Juli 1963 bis Juni 1964 — zurückgelegt. Sie stellten damit einen neuen Sparrekord auf, der fast allen Sparformen zugutekam. An erster Stelle steht weiter das Sparbuch, auf das nahezu die Hälfte aller Ersparnisse entfällt. Steigende Beliebtheit zeigt das Wertpapier-Sparen, das die größte Zuwachsrate aufzuweisen hatte.

daß die Ersparnisse nicht auf ein Konto gelegt werden, sondern daß dafür Wertpapiere gekauft und diese fünf Jahre im Depot festgelegt werden.

Bei allen drei Vertragsformen kann über die Zinsen auf das Sparkapital und über die Erträge aus Wertpapierbesitz frei verfügt werden. Bei einer vorzeitigen Abhebung des Sparbetrags geht die Sparprämie verloren, es sei denn, der Sparer wird nach Vertragsabschluß völlig erwerbsunfähig, oder er bzw. sein Ehegatte stirbt.

Der Sparer erhält also:

1. eine steuerfreie staatliche Sparprämie;
2. die üblichen Zinsen oder Wertpapier-Erträge;
3. Zinsen und Zinseszinsen auf die Sparprämie.

Kein Zweifel demnach: Ein einträgliches Geschäft, der Abschluß eines prämienbegünstigten Sparvertrags!

Bausparverträge und prämienbegünstigtes Sparen schließen sich übrigens nicht aus. Es können beide Verträge nebeneinander laufen, und für beide können Vergünstigungen in Anspruch genommen werden.

Drei wissenswerte Hinweise

1. Für künftige Eheleute: Heiratet der Sparer nach Vertragsabschluß, so verkürzt sich die Sperrfrist auf zwei Jahre.
2. Für künftige Soldaten: Falls ein Sparer zwölf Monate vor seiner Einberufung zum Wehrdienst einen Ratensparvertrag abgeschlossen hat, so erhält er vom Staat unter bestimmten Voraussetzungen Sonderleistungen, um die laufenden Sparraten einzahlen zu können.
3. Die Festlegungsfrist für prämienbegünstigte Sparverträge, die bis zum 30. Juni eines Jahres abgeschlossen werden, läuft rückwirkend ab 1. Januar und für Verträge, die bis zum 31. Dezember zum Abschluß kommen, ab 1. Juli. Man kann also die Festlegungsdauer eines Sparvertrags bis zu einem halben Jahr auf $4\frac{1}{2}$ bzw. $5\frac{1}{2}$ Jahre verkürzen.

Allerdings können Sparprämien nicht unbegrenzt beansprucht werden. Die Höchstgrenze des Sparbetrags und der Prämienatz richten sich nach dem Familienstand und der Anzahl der Kinder, wie die Tabelle zeigt:

	Prämienatz in v.H.	Höchstgrenze des Sparbe- trags in DM	Höchste Prämie, die zu erzielen (DM)
Alleinstehende unter 50 Jahren ohne Kinder	20	600	120
Kinderlose Ehegatten; Alleinstehende über 50 Jahre	20	1200	240
Ehegatten oder Alleinstehende mit 1 bis 2 Kindern	22	1364	300
Ehegatten oder Alleinstehende mit 3 bis 5 Kindern	25	1600	400
Ehegatten oder Alleinstehende mit mehr als 5 Kindern	30	1600	480

Die erhöhten Beträge für Ehegatten sind nur anzuwenden, wenn die Ehe während des

ganzen Kalenderjahres bestanden hat. Als Kinder gelten Jugendliche nur bis zu dem Jahr, in dem sie das 17. Lebensjahr vollenden. Die Mindestsparsumme für einen Vertrag beträgt je Jahr 60 DM.

Besitzt man ein Sparbuch, bleibt so manche Mark übrig, die sonst anderweitig ausgegeben würde. Und wie schnell werden aus einer Mark zehn, aus zehn hundert, vermehren sich hundert zu einem stattlichen Betrag!

Wo bereits ein Lohn- oder Gehaltskonto bei einer Bank oder Sparkasse besteht, kann durch Dauerauftrag von diesem Konto regelmäßig (monatlich oder auch vierteljährlich) ein bestimmter Betrag auf das Sparkonto überwiesen werden. Damit wird das Sparen zu einer „festen Größe“ in der Haushaltsrechnung; so erspart man sich Wege und Kosten, und so bildet man allmählich ein Vermögen.

Wegeunfälle verhüten!



Es gibt kein einfaches Mittel gegen die Heimtücke des Nebels. Wer im Nebel sicher fahren will, muß vielerlei zugleich beachten.

Niemals nur mit Standlicht fahren! Sonst werden Sie vom Fußgänger und vom Gegenverkehr nicht rechtzeitig gesehen; gesehen werden aber ist im Nebel so lebenswichtig wie sehen.

Dazu gehört auch: Scheinwerfer, Rückleuchten und Windschutzscheibe häufiger säubern! Der Regen wäscht den Schmutz ab, nicht aber der

Nebel. In den Nebelzeiten empfiehlt es sich übrigens sehr, auf einwandfreien Zustand der Scheibenwischerblätter, der Scheibenwaschanlage und des Wischermotors zu achten.

Stellen Sie sich in Ihrer Phantasie einen jener entsetzlichen Massen-Auffahr-Unfälle vor! Das wird Sie vielleicht davon abhalten, blindlings in den Nebel hineinzufahren, ohne daran zu denken, daß da plötzlich ein Fahrzeug stehen kann. Ein langsam fahrendes Fahrzeug genügt übrigens ebenso, und viele Leute fahren im Nebel — vernünftigerweise — langsam.

Das rote Rücklicht Ihres Vordermannes ist im Nebel ein gewisses Orientierungszeichen. Aber fahren Sie nie zu dicht hinter ihm her! Sie kön-



nen nicht voraussehen, ob er nicht plötzlich anhalten muß.

Der Winter mit seinen besonderen Gefahren verlangt eine behutsame Fahrweise. Nasses Laub und Fahrbahnschmutz machen in dieser Jahreszeit die Straße rutschig. Glatteis bildet sich oft nur streckenweise auf sonst eisfreien Straßen. Brücken, Unterführungen, Straßen zwischen Böschungen, Wald- und Flußtalstrecken vereisen schneller und tauen langsamer auf; sie sind daher mit äußerster Vorsicht zu befahren. Wenn die Gefahr besteht, daß das Fahrzeug ins Rutschen kommt, muß man Bremse, Gas und Kupplung mit erhöhtem Feingefühl bedienen. Das „Glatteis“-Schild warnt vor glatteis-anfälligen Straßenstücken; es kennzeichnet nicht den augenblicklichen Zustand!

Rheinische Wohnstätten AG hat noch große Pläne

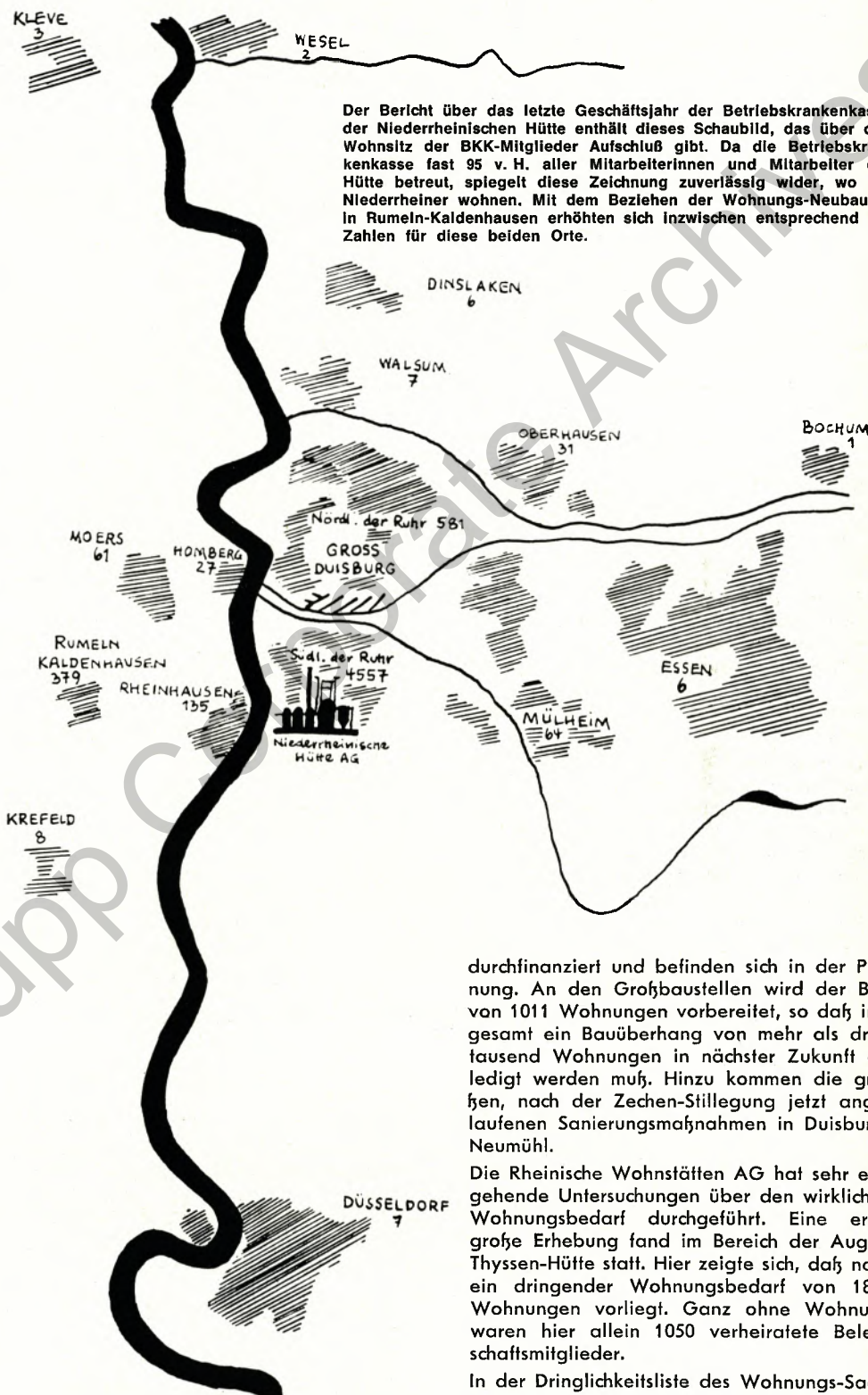


Rund zweitausend Niederrheiner leben mit ihren Familienangehörigen in Mietwohnungen oder Eigenheimen, die von der Rheinischen Wohnstätten AG für die Niederrheinische Hütte erstellt worden sind. Diese Zahl umschließt sowohl die Altbauten wie die besonders im Landkreis Moers auf der linken Rheinseite in den letzten Jahren errichteten Neubauten. Das Wohnungsbauprogramm 1963 eingeschlossen, betrug der Bestand 1809 Mietwohnungen sowie 162 Wohnungen in Eigenheimen oder als Einlieger-Wohnungen in solchen. Davon befanden sich 308 Mietwohnungen und 153 Eigenheime in der linksrheinischen Gemeinde Rumeln-Kaldenhausen. Mit dem Bauprogramm 1964/65 erhöht sich die Gesamtzahl um 72 Mietwohnungen in Rumeln sowie zehn Einfamilienhäuser. Durch das zusätzlich vom Aufsichtsrat der NH bewilligte Sonderprogramm können von der Rheinischen Wohnstätten AG für die Hütte etwa zwanzig Wohnungen, ebenfalls in Rumeln, dazu etwa zwanzig Wohnungen für Gastarbeiter gebaut werden. Der nachstehende aktuelle Rück- und Ausblick der Rheinischen Wohnstätten AG wird daher bei vielen Niederrheinern Beachtung finden.

Die Rheinische Wohnstätten AG konzentriert ihre bisherige und jetzige Bautätigkeit auf den Duisburger Raum. Sie ist hier besonders im werksgeforderten Wohnungsbau für Belegschaftsmitglieder der Niederrheinischen Hütte sowie der August Thyssen-Hütte und von Phoenix-Rheinrohr, dazu für die Hamborner Bergbau AG tätig. Seit 1948 wurden von ihr im Neu- und Wiederaufbau etwa 18 000 Wohnungen gebaut. Allein in dem am 30. 9. 1964 abgeschlossenen Geschäftsjahr konnte eine Bauleistung von 1088 Wohnungseinheiten gemeldet werden, ferner von 299 gewerblichen Bauten (Garagen, Läden usw.) und 71 Betreuungsbauten.

Insgesamt errichtete also die Rheinische Wohnstätten AG im vergangenen Geschäftsjahr 1458 Wohnungs- und gewerbliche Einheiten. Sie nimmt damit die Spitzenstellung unter den drei Wohnstätten-Gesellschaften im Ruhrgebiet ein, die im letzten Geschäftsjahr zusammen 3913 Wohnungseinheiten fertigstellten. Das ist eine sehr beachtliche Leistung, die klar erkennen läßt, daß gerade im Raum Duisburg noch ein erheblicher Wohnungsbedarf vorhanden ist.

Am 1. September 1964 wurde Duisburg zum „Weißen Kreis“ erklärt, nachdem das statistische Wohnungsdefizit auf 1,3 v. H. abgesunken war. Danach standen rund 164 000 Wohnparteien etwa 162 000 Wohnungen gegenüber, so daß nach dem Abbaugesetz die Wohnraumbewirtschaftung aufgehoben und die Mieten freigegeben werden konnten. In der Öffentlichkeit entstand vielfach der Eindruck, daß diese Maßnahme auch zu einem Rückgang des sozialen Wohnungsbaues führen würde, was in einem so großen Bevölkerungs- und Industrieschwerpunkt wie Duisburg zu einer gewissen Beunruhigung führen mußte. Es steht inzwischen fest, daß die amtliche Berechnungsmethode die wahre Situation auf dem Wohnungsmarkt keineswegs zu erfassen vermochte.



Der Bericht über das letzte Geschäftsjahr der Betriebskrankenkasse der Niederrheinischen Hütte enthält dieses Schaubild, das über den Wohnsitz der BKK-Mitglieder Aufschluß gibt. Da die Betriebskrankenkasse fast 95 v. H. aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Hütte betreut, spiegelt diese Zeichnung zuverlässig wider, wo die Niederrheiner wohnen. Mit dem Bezahlen der Wohnungs-Neubauten in Rumeln-Kaldenhausen erhöhten sich inzwischen entsprechend die Zahlen für diese beiden Orte.

durchfinanziert und befinden sich in der Planung. An den Großbaustellen wird der Bau von 1011 Wohnungen vorbereitet, so daß insgesamt ein Bauüberhang von mehr als dreitausend Wohnungen in nächster Zukunft erledigt werden muß. Hinzu kommen die großen, nach der Zechen-Stillegung jetzt angelaufenen Sanierungsmaßnahmen in Duisburg-Neumühl.

Die Rheinische Wohnstätten AG hat sehr eingehende Untersuchungen über den wirklichen Wohnungsbedarf durchgeführt. Eine erste große Erhebung fand im Bereich der August Thyssen-Hütte statt. Hier zeigte sich, daß noch ein dringender Wohnungsbedarf von 1820 Wohnungen vorliegt. Ganz ohne Wohnung waren hier allein 1050 verheiratete Belegschaftsmitglieder.

In der Dringlichkeitsliste des Wohnungs-Sachbearbeiters der Sozialabteilung der Niederrheinischen Hütte sind rund 200 Familien erfaßt. Darüber hinaus liegen bei der NH etwa 450 Anträge auf eine Wohnung vor, die aus unterschiedlichen Gründen, zu einem nicht geringen Prozentsatz jedoch wegen unzulänglicher Unterbringung gestellt worden sind.

Neben diesem aktuellen Bedarf muß immer der sogenannte permanente Wohnungsbedarf berücksichtigt werden, der aus der Verhei-

Der Duisburger Raum wird auch künftig eine Großbaustelle des Reviers bleiben. Das kann man allein an dem hohen Bauüberhang erkennen, der von der Rheinischen Wohnstätten AG noch abgewickelt werden muß. Insgesamt sind jetzt 1635 Wohnungen auf der Baustelle in Arbeit, von denen rund 960 bereits rohbaufertig sind. Weitere 334 Wohnungen sind

ratung von Belegschaftsmitgliedern und auch aus den Pensionierungen ständig neu entsteht. Dieser ganz erhebliche Bedarf wird durch die amtliche Statistik nicht erfasst.

In Duisburg sind in den vergangenen Monaten die Mieten für Alt- und Neubauten nach den gesetzlichen Bestimmungen erhöht worden, bzw. geschieht dies bei den Neubauten nach Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde. Nun weiß jeder, daß die Mieten von Wohnungen gemeinnütziger Wohnungsunternehmen nicht unbeschränkt erhöht werden können, sondern nach dem Gemeinnützigkeitsgesetz nur höchstens bis zur Kostenmiete. Die Kostenmiete soll es ermöglichen, eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung und Instandhaltung der Wohnung zu garantieren.

Der Instandhaltungssatz reicht allerdings bei weitem nicht aus, z. B. die Altbauwohnungen zu modernisieren und völlig zu überholen. In die Wohnungen der Wohnstätten-Gesellschaften werden auch in diesem Jahr 20,5 Mio. DM an Instandsetzungsmitteln, davon allein für die Rheinische Wohnstätten AG 6,12 Mio. DM fließen. Das sind 3,30 DM je qm Wohnfläche, gegenüber 3,— DM im vergangenen Jahr (5,7 Mio. DM).

Das Ergebnis der Mietanpassung ab 1. Oktober 1964 im Duisburger Raum sieht im einzelnen so aus:

Insgesamt fielen in Duisburg rund 8500 Altbauwohnungen unter die Mietanpassung. Die Mieterhöhung betrug hier im Durchschnitt aller Wohnungen DM —,15 je qm, d. h. für die Wohnung 8,25 DM insgesamt. Damit wurde eine qm-Miete von 1,05 DM für den Durchschnitt aller Altbauwohnungen erzielt; nach der gesetzlich möglichen Mietgrenze hätte die Durchschnittsmiete 1,90 DM bei Altbauten (mit Bad und Sammelheizung) bzw. 1,55 DM (mit Bad, ohne Sammelheizung) betragen dürfen. Heute wird nach Durchführung der Erhöhung etwa ein Durchschnittsmietsatz von 57,— DM je Wohnung gezahlt. Die Rheinische Wohnstätten AG liegt damit erheblich unter dem allgemeinen Durchschnittssatz; es erschien ihr selbstverständlich, die Mieterhöhung nur so weit auszunutzen, wie es zur unbedingten Kostendeckung erforderlich war.

Bei den Neubauten wird nach den gesetzlichen Bestimmungen die Mieterhöhung erst nach einer besonderen Entscheidung der Bewilligungsbehörde möglich. Von den in Duisburg in Frage kommenden 6000 Neubauwohnungen liegt die Entscheidung für einen kleinen Teil bereits vor. Dafür beträgt die Mieterhöhung 6,— DM je Wohnung, d. h. die Durchschnittsmiete erhöht sich von 59,— DM auf 65,— DM. Der Durchschnittssatz je qm Wohnfläche beträgt 1,25 DM.

Nach den gemeinnützigkeitsrechtlichen Bestimmungen kann nur die reine Kostenmiete genommen werden. Die Rheinische Wohnstätten AG ist bestrebt, die Mieterhöhung auf das geringste Maß zu beschränken. Es haben sich aus diesem Grunde auch Einsprüche und Kündigungen kaum ergeben.

Wie die Entwicklung weitergeht, wird aus den Überlegungen der Landesplanung und der Raumordnung deutlich sichtbar. Ein gewichtiger Schwerpunkt der künftigen Bautätigkeit bleibt der Duisburger Raum, der als ein wirtschaftliches Kerngebiet des Ruhrreviers angesehen wird. Hier behält der Wohnungsbau eine überragende Bedeutung. Die Rheinische Wohnstätten AG will in ihrer langfristigen Planung, besonders in der Bauland-Bereitstellung, dieser Entwicklung Rechnung tragen.

Kleine Schäden - große Preise



Nein, es ist nicht zu bestreiten, und das weiß auch jedes Kind, daß die größten Kleinigkeiten oft erschreckend teuer sind.

Läuft das Wasser beispielsweise aus dem Krane unentwegt, ist zwar schnell zu kleinem Preise eine Dichtung eingelegt; doch holt man für die Verrichtung einen Mann besonders her, dann bezahlt man für die Dichtung fünfzehn Mark, wenn nicht noch mehr.

Auch an Roll- und Fensterläden und an manchem Türverschlus zeigen sich mal kleine Schäden, die man schnell beheben muß. Selbst die Öfen und die Herde geben uns zu mancher Frist einen Anlaß zur Beschwerde, der nicht groß, doch störend ist.

Tröstlich ist in solchen Fällen, daß da ein geschickter Mann sich bei diesen Bagatellen meistens selber helfen kann. Mit dem Beile, mit der Feile, mit gezieltem Hammerschlag werkt er ohne große Eile dann am Samstagvormittag.



Mutter hilft mit klugen Reden, Ruth und Dieter schauen zu, so erledigt man fast jeden kleinen Schadensfall im Nu. Und der Vater spricht zu Dieter: „Gib auf alles nur gut acht, daß Du lernst, was da ein Mieter in der Wohnung selber macht!

Wer da geht zum Hauswirt heute wegen jeder Kleinigkeit, merkt gar bald, die Handwerksleute haben meistens wenig Zeit. Sie benutzen d'rum den Wagen und berechnen Lohn und Spirit, und der Hauswirt muß das tragen, und der Mieter trägt es mit.



Deshalb lautet die Devise: „Selbst ist der geschickte Mann, er heilt Schäden, wenn er diese ohne Schaden heilen kann.“

H. K.





Zwei neue Tieföfen im Blockwalzwerk



Die im Stahlwerk abgegossenen Rohblöcke müssen vor dem Auswalzen in die Block- und Knüppelstraße auf eine Temperatur von etwa 1150 Grad Celsius erwärmt werden. Diese Aufgabe erfüllen beheizbare und mit einem Deckel zu verschließende feuerfeste Gruben — die Tieföfen. Bis vor Jahresfrist betrieb die Niederrheinische Hütte acht gasbefeuerte Tieföfen. Mit der Steigerung der Stahlerzeugung im Siemens-Martin-Stahlwerk der Hütte reichte die Kapazität dieser Öfen aber nicht mehr

aus. Im Laufe der Jahre 1962 und 1963 wurden deshalb im Walzwerk zwei weitere Tieföfen-Kammern erstellt.

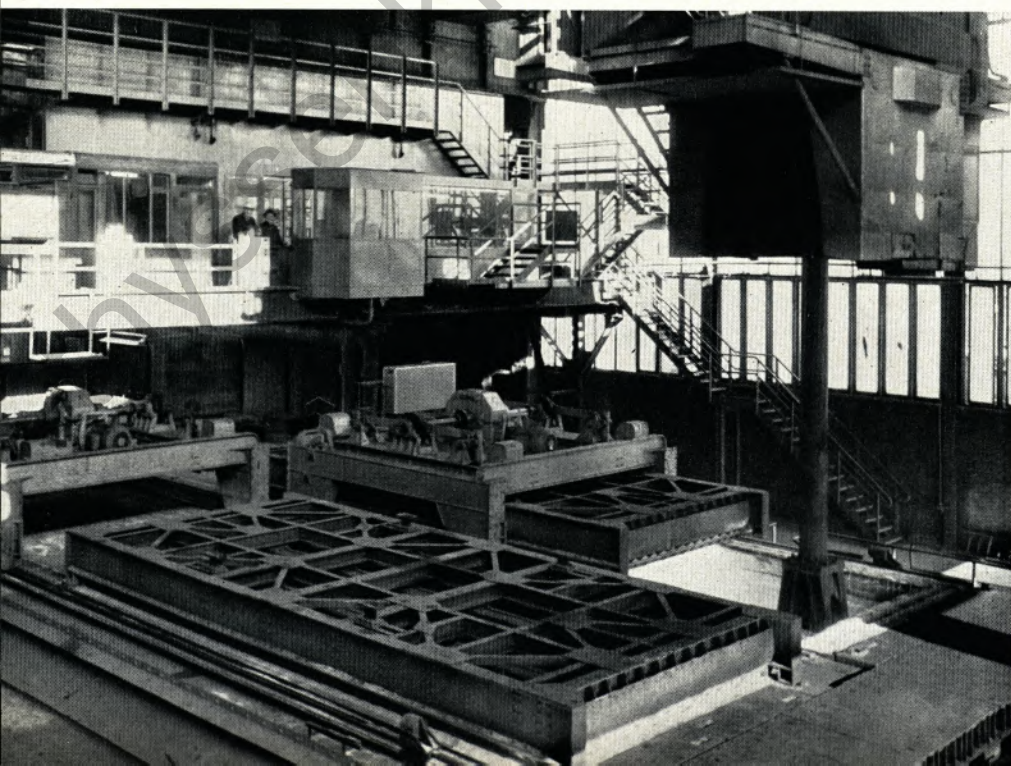
Zunächst mußte für die beiden neuen Öfen, die in Verlängerung der vorhandenen Tieföfen-Anlage gebaut werden sollten, Platz durch Verlegen des dort befindlichen Blocklagers und einiger Zuschlagbunker geschaffen werden. Um auf der zur Verfügung stehenden, verhältnismäßig kleinen Fläche eine möglichst große Zahl von Block-Stellplätzen unterbringen zu können (18—22 je Kammer), erhielten die Ofenkammern ungewöhnliche Abmessungen: 8,0 m Länge, 2,95 m Breite und 4,2 m Tiefe. Sie sind damit wesentlich größer als die bisherigen Öfen, die jeweils nur 12—14 Blöcke aufnehmen können.

Während des von Februar bis Dezember 1963 dauernden Baues wurden rund 1220 Kubikmeter Beton und Mauerwerk sowie etwa 450 Tonnen Stahlkonstruktion verarbeitet. Außerdem sind die Öfen mit einer umfangreichen Meß- und Regeleinrichtung versehen worden,

deren Anzeige- und Bedienungselemente in einer Meßwarte zusammengefaßt sind. Die Steuerung der Kammerbeheizung ist automatisiert. Der Ofenwärter hat daher nur das normale Arbeiten zu überwachen und muß lediglich bei ungewöhnlichen Betriebssituationen von Hand eingreifen.

Im allgemeinen werden die Tieföfen mit dem von den Hochöfen kommenden Gichtgas beheizt. Wenn dieses jedoch — z. B. an den Wochenenden — nicht in ausreichendem Maß zur Verfügung steht, kann man auf Ferngas umschalten.

Das Gicht- oder Ferngas wird im Brenner mit der nötigen vorgewärmten Luftmenge gemischt und verbrennt unmittelbar nach dem Austritt aus dem Brenner im oberen Teil der Ofenkammer. Die heißen Flammgase umspülen mehrfach die eingesetzten Rohblöcke und geben dabei einen Teil ihrer Wärme an diese ab. Anschließend verlassen sie das Ofengefäß über die tieferliegenden Abzüge, durchströmen die Luft- und Gasrekuperatoren



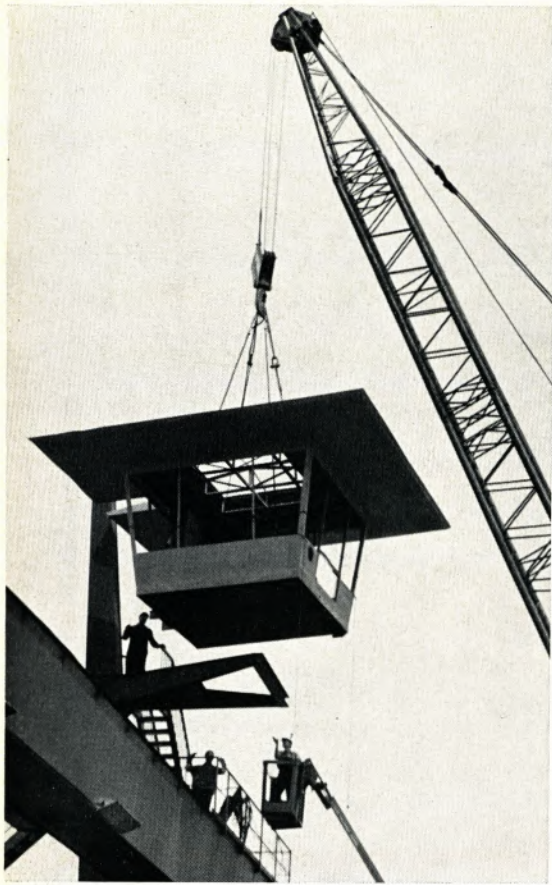
und werden dann mit einem Gebläse über den Kamin ins Freie gedrückt. In den Rekuperatoren kühlen sich die heißen Abgase ab, indem sie die zum Brenner strömende Luft und das Brenngas vorwärmen.

Die Durchführung dieses Projekts besorgte die Neubaubteilung der Niederrheinischen Hütte, die Erstellung erfolgte durch Fachfirmen in Zusammenarbeit mit den infragekommenen Betriebsabteilungen.

Die Bilder auf dieser Seite

Oben und unten: Blick in die Halle mit der neuen Tieföfen-Anlage. Im Vordergrund die beiden Kammern, darüber der Ziehstand, von dem aus die Deckelwagen gefahren werden, dahinter die Meßwarte. Der Deckelwagen hat einen der 32 t schweren Ofendeckel angehoben und zurückgefahren, und nun zieht der Zangenkran einen heißen Block, um ihn zur Blockstraße zu bringen.

Mitte: Ein Bild aus der Bauzeit. Die Fundamentwände sind bereits errichtet, und die Ziegelstein-Bankette, auf denen die Öfen stehen, werden gerade gemauert.



Statt 2 Minuten nur 10 Sekunden



Seit kurzem werden die vier Schrankenbäume des Eisenbahn-Überweges am Tor I nicht mehr mechanisch, sondern elektrisch bedient. Die Zeit für das Schließen oder Öffnen der Schranke ist damit von eineinhalb bis zwei Minuten auf etwa 10 bzw. 6 Sekunden vermindert worden. Während bis zum Herbst nur jeweils zwei Schrankenbäume gleichzeitig bewegt werden konnten, senken bzw. heben sich nun alle vier zur selben Zeit. Genaue Beobachtungen der Benutzung des Überweges am Tor I ergaben, daß ihn im Durchschnitt bei Schichtwechsel 533 Fußgänger in einer Stunde begehen. Für den gleichen Zeitraum wurden bis zu 38 Personen- und Lastkraftwagen, 413 Krafträder, Roller und Mopeds sowie 405 Fahrräder ermittelt. Berücksichtigt man dazu, daß die Hüttenbahn bis zu 24 Fahrten in der Stunde und rund 200 Rangierfahrten am Tage an dieser Stelle ausführt, zu denen täglich außerdem zehn Bundesbahnzüge hinzukommen, so erhellen diese Zahlen die entscheidende Bedeutung der Beschleunigung des Betriebs der Schranken.

Als im vergangenen Sommer die Versorgungsbrücke aus dem Werksgelände der Hütte über die Eisenbahngleise und die Wörthstraße zum Neubau der Versuchsanstalt erstellt wurde, gab es eines Tages bei vielen Hüttenange-

hörigen und zufälligen Passanten einiges Rätselraten: An einem mächtigen Baukran schwebte ein Stahlhäuschen mit weit vorspringendem Dach zur Höhe und erhielt seinen Platz auf der „Brücke“. Der Posten „Schran-

kenwärter Tor I“ — wie ihn die Betriebsordnung der Hüttenbahn nennt — hatte damit seinen neuen Standort erhalten.

Wer erinnert sich nicht der winzigen hölzernen Wärterbude zwischen der Mauer zur



Links: Ein Blick auf den Eisenbahn-Überweg beim Tor I und die Versorgungsbrücke mit dem Schrankenwärterhäuschen.

Gegenseite rechts: Dieser Blick bietet sich dem Schrankenwärter in der Richtung auf die Auffahrt zur Rheinhauser Brücke. Hinter dem Zug die Baustelle für die neue Waage.

Wörthstraße und dem äußersten Gleis, die jahrelang dem Schrankenwärter Schutz gegen die Unbill der Witterung bot, wenn er nicht die Schranken zu bedienen brauchte! Sonst aber — und das betraf die bei weitem längste Zeit seiner Schicht — mußte er im Freien stehen. Der mechanische Bedienungsvorgang erforderte zudem eine erhebliche körperliche Anstrengung.

Unter den gegebenen Verhältnissen war es unvermeidlich, daß die Schranken zeitweilig länger geschlossen als geöffnet blieben. Dieser Zustand bedeutete für die Überwegbenutzer oft eine starke Zumutung. Er mußte als unerträglich angesehen werden, wenn im Zuge der weiteren Entwicklung der NH der Verkehr der Hüttenbahn noch lebhafter wird. Auf der Grundlage vorhandener Planungen läßt sich schon jetzt absehen, daß allein die Rangierfahrten bis 1968 um etwa 120 fäglich ansteigen werden. Deshalb drängte die Lösung der Aufgabe, den genau umgekehrten Zustand herbeizuführen: Kurze Schließzeiten

Schranken kann der Überwegverkehr selbst während der Schichtwechselzeiten und in der Mittagspause fließend gehalten werden.

Eisenbahnbetrieb und Neubau-Abteilung der Hütte haben also das Problem zufriedenstellend gelöst. Die Schließzeiten der Schranken wären noch weiter zu verkürzen, gäbe es derzeit nicht noch so viele Niederrheiner, die beim Senken der Schrankenbäume rasch nach durchschlüpfen. Diese Fußgänger betrügen sich selbst: Ihrer Unvernunft wegen müssen die Schranken zur Sicherheit früher geschlossen werden!

Der Schrankenwärter thront nun in seinem Glashaus hoch droben, dessen Fußboden, Dach und Wände so isoliert sind, daß sie zusammen mit der eingebauten Klima-Anlage tragbare Temperatur-Verhältnisse gewährleisten. Das für die Scheiben verwendete Spezialglas beseitigt die Blendwirkung und vermindert durch seine Schrägstellung die Spiegelung. In dem Schrankenwärterhaus gibt es Telefon-Anschlüsse an das Hüttennetz sowie

an den Streckenfernsprecher der Bundesbahn. Ferner ist eine Alarm-Anlage für den Krankenwagen vorhanden, die vom Gesundheitshaus aus betätigt wird. Schließlich wurde ein Megaphon ortsfest eingebaut.

Für das Bedienen der Schranken braucht der Wärter nur noch Knöpfe auf seinem Schaltpult zu drücken. Es ist so ausgeführt, daß später einmal besondere Schranken für den Fußgängerverkehr und Ampeln für den Straßenverkehr zugeschaltet werden können.

Die leider immer wieder zu beobachtende Unsitte besteht darin, daß unter einem zum Verlassen des Überweges ein wenig verzögerten Schrankenbaum schnell noch ein anderer Fußgänger in der entgegengesetzten Richtung hindurchzulaufen versucht. Um dieses gefährliche und den Betrieb der Schranke unzulässig verlängernde Verhalten künftig auszuschließen, sind notfalls weitere technische Vorkehrungen notwendig; es wäre erfreulich, wenn sich diese dank der Disziplin der Niederrheiner als unnötig erweisen würden.



der Schranken und lange Zeiträume der ungehinderten Benutzung des Überweges sowohl für den Personen- wie für den Fahrzeugverkehr.

Dieses Ziel wurde durch eine elektrische Schranke mit kraftvollem und schnellem Bedienungsvorgang erreicht. Wie der Werkchutz — als neutraler Zähler — festgestellt hat, ergaben sich damit in der Morgen- und Mittagschicht zusammen durchschnittlich 212 Bedienungen. Das besagt, daß im Durchschnitt die Schranken alle viereinhalb Minuten in Tätigkeit sind, zu den Zeiten des Schichtwechsels und der Mittagspause gelegentlich sogar alle zweieinhalb Minuten. Die Schnelligkeit der Schrankenbedienung gestattet es nun endlich, den Überweg schon bei Zwischenzeiten im Eisenbahnverkehr von 20 bis 60 Sekunden freigegeben. Durch die jetzt mögliche große Häufigkeit der Betätigung der





Die Inbetriebnahme des bei Tor 1 neuerbauten Umkleidehauses III hat es ermöglicht, das Erdgeschoß des Waschhauses bei Tor 2 für andere Zwecke nutzbar zu machen. Schon länger wurde das Fehlen eines größeren Versammlungsraumes auf der Hütte als spürbarer Mangel empfunden. Durch die Beseitigung von Spinden und Wascheinrichtungen sowie die Wegnahme von Zwischenwänden hat die Bauabteilung der Hütte nun einen Raum geschaffen, der mehr als sechshundert Personen Platz bietet. Anfang Dezember wurde er mit den Belegschaftsversammlungen seiner Bestimmung zugeführt. Wie Direktor Dr. Heitbaum bei dieser Gelegenheit bekanntgab, soll er auch für Vorträge und Zwecke der Fortbildung dienen. Ein weiterer, kleinerer Raum im gleichen Geschoß ermöglicht es zukünftig, Besuchergruppen zu empfangen und ihnen vor ihrem Rundgang durch die Hütte eine Einführung in Wort und Bild zu vermitteln.

Lohnpfändung stets teuer

In den Monaten und Wochen vor dem Weihnachtsfest haben wieder viele der Versuchung nicht widerstehen können, Einkäufe zu machen, ohne im Besitz des notwendigen Geldes zu sein. Für manche bricht noch im Laufe des Winters eine harte Zeit an, wenn die so verführerische Verlockung „1. Rate drei Monate nach Erhalt des Kaufobjekts“ sich in eine zwingende Zahlungsverpflichtung verwandelt.

Ratenkäufe werden jedoch keineswegs nur zur Weihnachtszeit getätigt. Entsprechen die damit übernommenen Belastungen dem Leistungsvermögen, so ist gegen sie wenig einzuwenden; schlimm aber wird's, wenn sie am Ende eine Lohnpfändung nach sich ziehen, und das ist nach den Unterlagen der Lohnbuchhaltung der Niederrheinischen Hütte leider viel zu oft der Fall.

Die meisten Belegschaftsmitglieder machen sich wahrscheinlich kaum ein zutreffendes Bild von dem Umfang, den die Lohnpfändungen angenommen haben. Die Lohnbuchhaltung — und viele andere Stellen innerhalb wie außerhalb des Werkes — werden dadurch in einem untragbaren Ausmaß mit Mehrarbeit belastet. Hoch sind vor allem jedoch die Kosten, die durch Pfändungs- und Überweisungsbeschlüsse entstehen und voll zu Lasten dessen gehen, der es zur Pfändung kommen läßt.

Pfändungen des Lohnes sind allerdings durchaus nicht allein die Folge leichtsinniger oder unverantwortlicher Abzahlungskäufe. In erschreckender Zahl mehren sich die Fälle, in denen einfach Zahlungsverweigerungen aus mancherlei mehr oder minder stichhaltigen Gründen zur Inanspruchnahme von Inkassobüros, Rechtsanwälten und schließlich des Arbeitgebers durch die Gläubiger führen. Bei

der Lohnbuchhaltung der NH könnte mit dem hierdurch anfallenden enormen Schriftverkehr ein Sachbearbeiter den ganzen Monat beschäftigt werden.

Da hat — um nur ein Beispiel wahllos herauszugreifen — ein Mitarbeiter der NH bei einer Trinkhalle in der Nähe der Hütte Schulden in Höhe von 10,35 DM auflaufen lassen. Nun denkt er nicht daran, sie zu begleichen. Der unausbleibliche Pfändungs- und Überweisungsbeschuß, der in den meisten Fällen durch den Gerichtsvollzieher dem Schuldner sowie Drittschuldner, d. h. dem Arbeitgeber, zugestellt wird, führt von diesem Augenblick an zur Pfändung des Lohnes oder Gehalts, soweit sie den Pfändungsbestimmungen unterliegen.

Bei diesem Beispiel verdreifachte sich die unbeglichene Trinkhallenschuld rasch:

Hauptsumme:	10,35 DM
bisherige Vollstreckungskosten	9,28 DM
Kosten für den Beschluß	3,— DM
Antragskosten für den Beschluß	3,12 DM
Kosten für die Zustellung	7,15 DM
5 v. H. Zinsen vom ... bis ...	2,19 DM

Einhalt **35,09 DM**

Wieviel Schreiberei und sonstige zeitraubende und selbstverständlich auch kostspielige Arbeit aus einer solchen beinahe unbegreiflichen Angelegenheit erwächst, wird dann bedenklich, wenn es sich dabei nicht um eine seltene Ausnahme handelt. Ein weiteres Beispiel aus der Fülle — diesmal von einem Niederrheiner auf der linken Rheinseite geliefert — zeigt, daß sich eine Bagatellschuld sogar versiebenfachen kann:

Schuldbetrag	3,51 DM
Vorgerichtliche Mahnkosten	2,— DM

Kosten des Mahnverfahrens	4,— DM
Gerichtskosten	3,— DM
Zustellungskosten für Beschluß	11,20 DM
Pfändungsbetrag	23,71 DM

Solche Beispiele sollten zu denken geben! Mag einer meinen, wer so kurzsichtig sei, 3,51 DM nicht zu zahlen, um sich schließlich 23,71 DM vom Lohn abziehen zu lassen, dem geschehe damit recht; wer das meint, läßt unberücksichtigt das unzumutbare Verhalten dieses Kollegen gegenüber der Hütte und denjenigen, die sich mit derartigen Sachen nun statt anderer, wichtigerer Aufgaben befassen müssen.

Die Kosten steigen entsprechend, wenn es sich um höhere Beträge handelt. Das belegt der dritte Fall, der heute nach den Unterlagen der Lohnbuchhaltung wiedergegeben werden soll. Runde tausend Mark betrug hier die unbezahlte Ratenrechnung. Und so wuchs sie:

Hauptsumme	1000,— DM
Bisherige Vollstreckungskosten	67,— DM
Kosten für den Beschluß	35,— DM
Zustellungskosten	11,— DM
Festgesetzte Kosten	112,— DM
12 v. H. Zinsen vom Liefertermin, bei 15 Monaten Rückzahlung	150,— DM

Zu zahlender Betrag **1375,— DM**

Ob es sich da gelohnt hat, bei einem Aufschlag von 37,5 v. H. den Kauf zu tätigen? Soviel jedenfalls stellte die Lohnbuchhaltung bei dieser Sache fest: Bei Barkauf hätte der Niederrheiner 20 v. H. Preisnachlaß erhalten! Rechnet man's also bis zum Ende durch, so hätte er nicht weniger als 575,— DM sparen können.

Da bedarf es keiner vielen Worte mehr. Diese abschreckenden Beispiele sprechen für sich. Bleibt nur zu wünschen, diejenigen, die es betrifft, möchten sich durch diese Veröffentlichungen auch angesprochen fühlen.

Regelmäßiges Röntgen notwendig



Die Beteiligung an der im Herbst 1964 auf der Niederrheinischen Hütte von der Röntgen-Reihenbildstelle der Eisen- und Stahlindustrie vorgenommenen Röntgen-Reihenuntersuchung war erheblich größer als in den vergangenen Jahren. Das Ergebnis der Untersuchung bestätigte die Notwendigkeit der im letzten Jahr bei der NH getroffenen Betriebsvereinbarung, durch welche die Untersuchung sämtlicher Belegschaftsangehörigen sichergestellt wird: Es wurden fünf Fälle aktiver Lungentuberkulose ermittelt! Die davon betroffenen verhältnismäßig jungen Männer konnten unverzüglich der notwendigen Heilbehandlung zugeführt werden. Gleichzeitig mit der Feststellung dieser Krankheitsträger wurde es möglich, die durch sie für andere Mitarbeiter bestehende Gefahr auszuräumen und seitens des Werksgesundheitsdienstes Vorsorge-Maßnahmen zu treffen.

Zu der dreitägigen Gemeinschafts-Untersuchung fanden sich 3678 weibliche und männliche Niederrheiner ein, über 11 v. H. mehr als im Vorjahr. Die übrigen Belegschaftsangehörigen wurden in der Zwischenzeit im Gesundheitshaus der Hütte oder auch bei anderen Untersuchungsstellen geröntgt. Mit einer Gesamtbeteiligung von 74,4 v. H. wurden zwar die vor zehn Jahren üblichen Zahlen noch nicht wieder erreicht, aber es zeichnete sich doch das wieder wachsende Verständnis für die Wichtigkeit einer alljährlichen Untersuchung deutlich ab.

Als die Eisen- und Stahlindustrie aus begründeter Sorge vor jetzt schon fast anderthalb Jahrzehnten unter Aufwendung erheblicher Mittel die Röntgen-Reihenuntersuchungen ermöglichte, war der Zustrom allenthalben stark. Bei der NH erschienen 1950 zur ersten derartigen Kontrolle nicht weniger als 91,2 Prozent aller auf der Hütte Beschäftigten. Dies blieb allerdings das beste Ergebnis; für die folgenden Jahre lauteten die Ziffern:

1951:	89,8 v. H.
1952:	85,6 v. H.
1953:	72,6 v. H.
1954:	87,0 v. H.
1955:	83,8 v. H.

Dann allerdings machte sich bedauerlicherweise immer mehr Gleichgültigkeit breit; von 1960 mit noch 68,5 v. H. sank die Beteiligung bis 1962 auf nur noch 61,3 v. H., und auch 1963 war das Echo auf die verstärkte Werbung mit nicht mehr als 63,3 v. H. enttäuschend schwach.

Dabei hätten die Niederrheiner allen Anlaß gehabt, vollzählig zur Röntgen-Reihenuntersuchung zu erscheinen. Der traurige Fall eines jungen Kollegen mußte eigentlich aufrüttelnd gewirkt haben. Dieser Hochfelder war regelmäßig durch mehrere Jahre zur Untersuchung gegangen; niemals gab es bei ihm einen auffälligen Befund, und er fühlte sich auch nicht krank. Da plötzlich wurde eine aktive Tuberkulose bei der Auswertung der Reihenbilder festgestellt. Nach ärztlicher Erfahrung steht fest, daß seine Erkrankung lebensbedrohend gewesen wäre, hätte sich der junge Mann nicht jedes Jahr wieder röntgen lassen. Er fiel zwar volle vier Jahre aus, doch gelang es durch die Heilbehandlung, ihm seine Gesundheit zurückzugewinnen.

Dieser Einzelfall ist nur ein Beispiel für viele weitere Fälle, von denen die Röntgen-Reihenbildstelle der Eisen- und Stahlindustrie berichten kann. Durch deren regelmäßigen jährlichen Einsatz in den Betrieben wurde eine eindeutige Senkung der Tuberkulose-Neuerkrankungen bewirkt: Ihr Anteil fiel von 3,8 je Tausend im Jahre 1949 inzwischen auf 0,5 je Tausend aller Untersuchten!

Die jüngste Erfahrung bei der Niederrheinischen Hütte beweist allerdings eindringlich, daß man sich von Durchschnittszahlen nicht



Ein Schnappschuß von der letzten Reihenuntersuchung

beruhigen und unvorsichtig machen lassen darf; die fünf neu und überraschend ermittelten Lungentuberkulosen bedeuten eine ernste Mahnung für jeden. Dabei muß abermals daran erinnert werden, welche Gefahr jeder Träger dieser Krankheit für seine Umgebung bedeutet, ob im Betrieb oder in der Familie.

Wie die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte unlängst bekanntgegeben hat, leiden gegenwärtig noch rund 135 000 Einwohner der Bundesrepublik an offener Tuberkulose. Die Zahl der unbekannten und daher besonders bedrohlichen Fälle muß auf Grund der Erfahrungen mit etwa 40 000 angesetzt werden. Diese Unterlagen besagen außerdem, daß ein an offener Tuberkulose Erkrankter, der sich seiner Krankheit nicht bewußt ist und wenn diese nicht erkannt wird, rund vierzig weitere Menschen ansteckt!

Es sind demnach durchaus keine leeren Worte, wenn die Röntgen-Reihenbildstelle der Eisen- und Stahlindustrie jedem, der sich durchleuchten ließ, bescheinigte: „Sie haben durch Ihre Teilnahme an der Röntgen-Reihenuntersuchung bewiesen, daß Sie sich selbst, Ihrer Familie und Ihren Mitarbeitern gegenüber Verantwortungsbewußtsein haben.“

Rechtzeitig erkannt, besteht begründete Hoffnung, daß die Heilbehandlung zu dem erstrebten Erfolg führt. Viele tausend Heilverfahren veranlaßt allein die Rentenversicherung der Angestellten jedes Jahr; annähernd 16 500 wurden allein im Jahre 1961 abgeschlossen und dafür rund 70 Millionen DM

aufgewendet. In Vertragshäusern und eigenen Sanatorien stehen der Angestellten-Versicherung augenblicklich rund 10 500 Betten ständig zur Verfügung. Entsprechende Zahlen vermögen die anderen Versicherungsträger zu nennen.

Eine wichtige Aufgabe der Röntgen-Reihenuntersuchung besteht dann in der Überwachung alter, abgeheilter Lungentuberkulosen, denn leider ist der Prozentsatz derjenigen, bei denen die böse Krankheit später nochmals aufflammt, nicht unerheblich (5—15 v. H.). Daß die Schirmbild-Auswertung auch alle übrigen auf den Aufnahmen dargestellten krankhaften Veränderungen der Brustorgane (z. B. Lungenkrebs, Herzformveränderungen u. a.) berücksichtigt, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

So wird verständlich, daß alle um die Gesundheit der Niederrheiner bemühten Stellen erfreut sind, daß die letzte Röntgen-Reihenuntersuchung endlich wieder befriedigender in

Krankenkasse beteiligt sich an Kinderkuren

Der Vorstand der Betriebskrankenkasse der Niederrheinischen Hütte hat auch für das Jahr 1965 Mittel bereitgestellt, damit sich die Kasse an den Kosten von Kuren für Kinder beteiligen kann. Die Betriebskrankenkasse bittet ihre Mitglieder, für deren Kinder vom Arzt eine Kur für notwendig gehalten wird, möglichst bald mit einem der caritativen Verbände oder mit dem zuständigen Gesundheitsamt der Stadt bzw. des Landkreises in Verbindung zu treten, die Erholungskuren für Kinder vermitteln. Bei der Entsendung durch eine der vorgenannten Stellen beteiligt sich die Betriebskrankenkasse der NH mit 5,— DM täglich an den Kurkosten.

Die Betriebskrankenkasse weist besonders darauf hin, daß die Entsendestellen die Kinder ganzjährig verschicken, und bittet die Eltern, die ärztlich empfohlenen Winter- und Frühjahrskuren auszunutzen. Im Sommer und während der Ferienzeiten ist der Andrang erfahrungsgemäß so stark, daß viele Kinder, denen jetzt ohne Schwierigkeiten eine Kur zu ermöglichen wäre, dann nicht mehr berücksichtigt werden können.

Anspruch genommen worden ist. Die durch die Betriebsvereinbarung nun gewährleistete vollzählige Erfassung der gesamten Niederrhein-Belegschaft wird sicherstellen, daß Neuerkrankungen nicht lange unentdeckt bleiben. Darüber hinaus sorgen die Maßnahmen des Werksgesundheitsdienstes dafür, daß die Gefährdeten aus der näheren Umgebung der Kranken die zuverlässige Bestätigung erhalten, nicht angesteckt worden zu sein.

Für die Belegschaftsmitglieder der Niederrheinischen Hütte sowie der Westfälischen Union ist diesem Heft der Zeitschrift die vom Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung herausgegebene Broschüre „Eigentum für alle“ beigelegt.

NH ehrte ihre Jubilare



76 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Niederrheinischen Hütte begingen im Jahre 1964 ein Dienstjubiläum. Drei von ihnen wurden Goldjubilare, 34 blickten auf eine 40jährige, 34 auf eine 25jährige Tätigkeit zurück. Fünf Mitarbeiterinnen feierten — wie es bei der NH üblich ist — nach 15jähriger Werkszugehörigkeit ihr erstes Jubiläum. Ihnen allen bereitete die jährliche gemeinsame Jubilaren-Ehrung, die diesmal wieder bei Kornweibel in Rahm stattfand, zusammen mit dem gesamten Vorstand, den Betriebschefs, Prokuristen und zuständigen Abteilungsleitern oder Meistern frohe Stunden. Zu den Gästen zählten die Aufsichtsratsmitglieder Dobbert, Berger und Schumacher, die Direktoren i. R. Brandenburg und Hannesen als frühere Vorstände der Hütte, Direktor Schlotter von den Tochtergesellschaften der NH Eisenwerk Steele und Lennewerk Altena, der Ortsbevollmächtigte der IG Metall Haffner, der einstige langjährige NH-Betriebsratsvorsitzende Hagenbuck sowie Vertreter der Jubilaren-Vereinigung Niederrheinische Hütte.

Den Jubilaren und Gästen galt der Willkomm von Direktor Dr. Heilbaum, der an diesem Tage den neuen Vorsitz des NH-Vorstandes, Direktor Dr. Kürten, zum ersten Male einem größeren Kreis von Belegschaftsangehörigen vorstellte. Dieser bekundete seine Freude, daß am Anfang seines Wirkens in Duisburg die Begegnung mit den Jubilaren der Hütte stand. Dabei erinnerte er daran, daß ihn seine bisherige Arbeit in Hamm schon seit Jahren mit dem Niederrheinkreis verbindet. Direktor Dobbert begrüßte

er als geschätzten einstigen Verhandlungspartner in den Jahren 1947—52. Im weiteren Verlauf seiner Ansprache deutete Direktor Dr. Kürten dann mit ernstesten Gedanken den Sinn eines Dienstjubiläums.

Die Glückwünsche des Aufsichtsrates sowie dessen Vorsitzers, Regierungspräsident Baurichter, verband Direktor Dobbert mit der Hervorhebung der guten Zusammenarbeit zwischen dem Aufsichtsrat und allen Organen der Hütte. Dabei lobte er die stets wirklichkeitsnahe Einstellung der NH-Belegschaft. Er bekundete seine aufrichtige Freude, daß Direktor Dr. Kürten nach Duisburg gekommen ist, dem die Niederrheiner mit viel Vertrauen begegnen könnten. Von dem Aufsichtsratsmitglied Muhr (Frankfurt) übermittelte Direktor Dobbert schließlich ein telegrafisches Grußwort an die Jubilare.

Im Namen der Belegschaft und der Betriebsvertretung gratulierte Betriebsrats-Vorsitzender Berger den alten Niederrheinern, die weder Helden der Arbeit noch Engel des Betriebs seien und sein wollten. Ihre Treue zur Hütte und ihr Beispiel spornten jedoch zur notwendigen Nacheiferung an.

Den Dank der Jubilarinnen und Jubilare brachte der Goldjubilär Thoenes in einem erinnerungsreichen Rückblick zum Ausdruck. Er schloß dabei die Frauen ein, weil sie — wie alle Jahre — an diesem Ehrentag ihrer Lebensgefährten teilhaben durften. Ein abwechslungsreiches Unterhaltungsprogramm beschloß die von der Sozialabteilung festlich-beschwingend ausgerichtete Veranstaltung.



50 Jahre bei der NH



Adolf Hartmann
Werkschutz
8. November 1964



Friedrich Grabowski
Drahtstraße II
21. November 1964

Fritz Thoene
Betriebskrankenkasse
27. Oktober 1964



40 Jahre der NH treu



Alois Liesenfeld
Walzwerk
25. November 1964



Fritz Steil
Abnahme
25. November 1964



Gerhard Bruckmann
420er-Straße
27. November 1964



Theodor van Gent
280er-Zurichtung
27. November 1964



Wilhelm Fries
Stahlwerk
28. November 1964



Richard Wolf
Werkschutz
2. Dezember 1964



Albert Labuhn
Drahtstraße III
13. Dezember 1964

40 Jahre:

Karl Knopf, Rechnungsprüfung,
1. November 1964.

25 Jahre:

Franz Mertens, Blocklager,
19. Oktober 1964;

Karl Teske, Bauabteilung,
13. November 1964;

Willi Theis, Blockstraße,
8. Dezember 1964.

15 Jahre:

Rosa Wessnitzer,
Finanzabteilung,
20. Oktober 1964.

Wenn ein Kind kommt...



hiervon zahlte die Kasse
den Betrag wie bei der häus-
lichen Entbindung **DM 170,85**
Demnach waren noch **DM 182,40**
vom Versicherten zu tragen.

Heute:

Krankenhauskosten wie oben **DM 353,25**
übernimmt die NH-Betriebskranken-
kasse.

Außerdem erhält der Versicherte
das Wochengeld **DM 53,25**
wovon 9 x DM —,75
abgezogen werden **DM 6,75**

DM 46,50

und den Entbindungskostenbei-
trag in Höhe von **DM 25,—**

zusammen DM 424,75

Hierzu kommt in allen Fällen ein Stillgeld in
Höhe von DM —,50 täglich für 26 Wochen,
wenn die Mutter das Kind stillt. Dies muß
durch eine Bescheinigung der Mütterbera-
tungsstelle nachgewiesen werden.

In dem gewählten Beispiel sind 9 Pflage tage
angesetzt, da 9 Tage heute der Regelfall

Ein Gedenken gilt

Theodor Kluth

Werkschutz

verstorben am 7. Oktober 1964

sind; sehr oft sind es schon nur 8 Tage.
Selbstverständlich übernimmt die Kasse auch
bei 10tägiger Dauer des Anstaltsaufenthalts
die Kosten, wenn die Notwendigkeit hierzu
besteht. Dauert es noch länger, dann handelt
es sich meistens um einen Krankheitsfall, für
den die Kasse sowieso eintritt.

Die Betriebskrankenkasse der Niederrheini-
schen Hütte hofft, daß sie diese Leistungs-
verbesserung lange aufrechterhalten kann. Dies
vermag sie aber nur, wenn alle ihre Mitglie-
der recht haushälterisch mit den Geldern der
BKK umgehen.



Wird in einer Familie ein Baby ge-
boren, gibt es außer der Freude oft
auch viele Sorgen. Neben die Fragen
um die Unterbringung des neuen
Erdenbürgers treten eine Reihe finanzieller
Belastungen.

Um diese finanziellen Sorgen zu lindern, ha-
ben die Organe der Betriebskrankenkasse
der Niederrheinischen Hütte beschlossen, ihren
Versicherten ab 1. Dezember 1964 bei jeder
Entbindung, die im Krankenhaus stattfindet,
Wöchnerinnen-Heimpflege zu gewähren. Wäh-
rend früher der Versicherte dem Krankenhaus
einen namhaften Betrag zuzahlen mußte,
übernimmt nun alle Kosten die Betriebskran-
kenkasse. Nach den gesetzlichen Bestimmun-
gen wird lediglich das Wochengeld von
DM —,75 täglich für jeden Tag des Aufent-
halts in der Entbindungsanstalt einbehalten.

Leistungen der NH-Krankenkasse:

Häusliche Entbindung

Hebammenhilfe	DM 84,—
Wochenbettpackung	DM 8,60
Entbindungskostenbeitrag	DM 25,—
Wochengeld	DM 53,25
	DM 170,85

Krankenhausesentbindung

Früher:	
9 Pflage tage x z. Zt.	DM 28,—
Für den Säugling 9 x DM	9,35
Nebenkosten 9 x DM	1,90
	zusammen DM 353,25



Seit dem Bestehen der Ruhrfestspiele in Recklinghausen gehören die Niederrheinische Hütte und der Ver-
trauensmännerkörper der NH zu deren tatkräftigen Förderern. So erklärt sich die Einladung an die Hütte,
den Festspielhaus-Neubau noch vor seiner baldigen Vollendung einmal zu besichtigen. Otto Burrmeister,
der verdienstreiche Leiter der Festspiele, führte selbst die Mitglieder des Betriebsrates und die Vertrauens-
männer durch das schon jetzt sehenswerte Gebäude und stand ihnen anschließend Rede und Antwort. In-
zwischen schrieb er nach Duisburg: „Ich bin immer glücklich, wenn wir mit den Kollegen in den Be-
trieben zu einem freundschaftlichen Verhältnis kommen, und ich glaube, dies besteht zur Niederrheinischen
Hütte in besonders schöner Weise. Das Zusammensein mit den Angehörigen der Hütte in Recklinghausen
war für mich eine reine Freude. Die außerordentlich gescheite Diskussion war ein Vergnügen.“



Werkzeitschrift der Niederrheinische Hütte AG, Duisburg; der Westfälische Union AG, Hamm (Westf.) / Lippstadt / Altena (Westf.) /
Oesede; der Kampenwandseilbahn GmbH, Aschau (Chiemgau); der WIREX (Pty.) Ltd., Vanderbijlpark (Transvaal/Südafrika); der Eisen-
werk 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 Quellen-
angabe und um Zusendung von zwei Belegexemplaren an die Redaktion wird gebeten. — Die Werkzeitschrift erscheint viermal jähr-
lich und wird sämtlichen Mitarbeitern und Pensionären der vorgenannten Gesellschaften kostenlos durch die Post zugestellt. Bean-
standungen 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 3/5 Papner; Seite 6 Papner/Archiv/Dittmar; Seite 7 Papner/
Reißner; Seite 8 Papner; Seite 9 Reißner; Seite 10 Kardas/Landschaftsverband Rheinland (Kierblewski); Seite 11 Landschaftsverband
Rheinland/Kardas (Luftbild freigegeben Reg.-Präs. Düsseldorf Nr. 20/4011); Seite 12 Landschaftsverband Rheinland (Kierblewski);
Seite 13 Kardas; Seite 14 „Lofotposten“, Svolvær (Nordnorwegen); Seite 15 Kardas/WU-Archiv; Seite 16 Berger; Seite 17 Müller/
Berger; Seiten 18/19 Dick; Seiten 20/21 Müller; Seiten 22/23 Papner; Seite 24 Moog (Luftbild freigegeben Reg.-Präs. Düsseldorf Nr.
19/1809; Seite 25 Lang; Seite 26 Globus/Presse-Matern-Dienst; Seite 27 Dietz/Ormeloh; Seite 29 Botschaft der USA (Bonn); Seite 31
Globus; Seite 32 Bundesverkehrswacht; Seite 33 NH-Archiv; Seite 34 Carolus; Seiten 35/41 Papner; Seite 42 Pölkling/Mersch.

Höchste Motorisierung in Hamm

Im Durchschnitt von Nordrhein-Westfalen gab es Mitte vorigen Jahres auf je 1000 Einwohner 165 Kraftfahrzeuge. Unter den Ruhrgebietsstädten überschritt nur Hamm diese Zahl. Aber das Ruhrgebiet holt allmählich auf: Von Mitte 1962 bis Mitte 1963 erhöhte sich die Zahl der Kraftfahrzeuge in den achtzehn Revierstädten von 536 539 auf 583 515. Das ist eine Steigerung um 8,75 v. H. gegenüber einer Zuwachsquote von 8,16 v. H. im Landesdurchschnitt.

Für die Verkehrssituation bietet erst das Verhältnis von Kraftfahrzeugen zur Fläche einen gültigen Maßstab. In dieser Hinsicht halten die Ruhrgebietsstädte alle Rekorde. Während im Landesdurchschnitt am Stichtag auf 1 qkm 79 Kraftfahrzeuge kamen, waren es im Durchschnitt der Ruhrgebietsstädte 401, also über fünfmal so viel (im Vorjahr 369).

Innerhalb der Ruhrstädte ist der Motorisierungsgrad unterschiedlich. Auf die Einwohnerzahl bezogen, liefen am Stichtag in Hamm die meisten Kraftfahrzeuge, erklärbar aus den besonders starken Beziehungen der Stadt zu ihrem Umland. An zweiter Stelle lag Mülheim, gefolgt von Duisburg, Dortmund, Hagen und Essen. Auf die Fläche bezogen, war die Kraftfahrzeugdichte in Wanne-Eickel, Essen und Duisburg am höchsten. Sieht man im Personenauto ein Merkmal des Lebensstandards der örtlichen Bevölkerung, so liegen nur Hamm und Mülheim mit 130 und 129 Personenkraftwagen je 1000 Einwohner über dem Landesdurchschnitt von 124. Alle übrigen Revierstädte bleiben darunter.

Über die Entwicklung im einzelnen gibt die folgende Tabelle Auskunft, die sich auf Angaben der Statistischen Jahrbücher 1963/64 der Industrie- und Handelskammer von NRW stützt und sie durch eigene Berechnungen ergänzt.

Stadtkreis	Kraftfahrzeuge		Zunahme in v. H.	am 1. Juli 1963:		Pkw auf 1000 Einw.
	1962	1963		Kraftfahrzeuge auf 1000 Einw.	1 qkm	
Essen	94 322	102 078	8,2	140	542	116
Duisburg	70 169	75 361	7,4	150	526	121
Hamm	10 851	12 295	13,3	172	496	130

Kein Platz für neue Autos?

Als die westdeutsche Automobilproduktion im Jahr 1960 zum erstenmal die Zwei-Millionen-Marke überschritt, glaubten nicht nur die Pessimisten, daß damit ein Höhepunkt erreicht sei und daß es nun langsamer vorangehen würde. Die Entwicklung in den folgen-

den und den Vereinigten Staaten zusammengekommen.

Die Automobilindustrie und die Bundesbürger könnten also zufrieden sein mit der rasch zunehmenden Motorisierung. Aber da gibt es ein Ärgernis, gegen das bislang noch kein Kraut gewachsen ist: Die Straßen sind verstopft, in den Städten ballt sich der Verkehr, man kommt oft nicht mehr vorwärts. Bewegten sich im Jahr 1938 rund 714 000 Personenkraftwagen auf den Straßen der Bundesrepublik, so waren es Anfang 1964 bereits 7,5 Millionen (siehe Tabelle). Dazu kommen rund 880 000 Lastkraftwagen und Omnibusse, über 1 Million Krafträder und ebenso viele Zugmaschinen.

Mehr als 10 Millionen Kraftfahrzeuge aller Arten machen das Problem des Straßenbaues zu einer der wichtigsten öffentlichen Aufgaben. Geht man den Dingen auf den Grund, so stößt man auf einige erstaunliche und widersprüchliche Tatsachen:

Trotz des Tempos der Motorisierung in der Bundesrepublik ist die sogenannte Kraftwagendichte hier noch geringer als in vielen anderen Ländern.

In ein Automobil teilen sich (rechnerisch) 7 Einwohner, in Frankreich 5 und in England 6; in den USA sogar nur 2. In Europa haben auch Schweden, Dänemark, Norwegen und die Schweiz eine größere Kraftfahrzeugdichte als die Bundesrepublik.

Die westdeutschen Straßen sind in Europa am stärksten belastet.

Über jeden Kilometer Straße rollten 1963 in der Bundesrepublik 330 000 Personenkraftwagen, in England waren es 246 000 und in Frankreich sogar nur 79 000.

Die Bundesbürger fahren mehr als die anderen Europäer.

Im Jahr 1963 haben die Automobile in der Bundesrepublik rund 155 Milliarden km zurückgelegt. Im Durchschnitt fuhr jedes Fahrzeug 17 500 km; mehr als in anderen europäischen Ländern.

Tatsache ist aber auch, daß in der Bundesrepublik für den Straßenbau vergleichsweise das meiste Geld ausgegeben wird. Die Gesamtausgaben für das Straßenwesen stiegen von rund 1 Milliarde DM im Jahr 1950/51 auf über 8 Milliarden DM im Jahr 1962.

Fachleute glauben, daß bei den Fernstraßen die Lage in den kommenden Jahren zumindest nicht mehr schlechter werden wird, vielleicht sogar etwas besser. Die Voraussetzung ist: Geld und noch mehr Geld. Im Stadtverkehr werden die Verkehrsschwierigkeiten allerdings noch zunehmen.

Zusammengefaßt ergibt sich:

Obwohl die Kraftfahrzeugdichte geringer ist als in einigen anderen Ländern, sind die Straßen der Bundesrepublik in Europa am stärksten belastet. Dazu trägt sicherlich die Tatsache bei, daß die Bundesbürger mehr fahren als andere Europäer. Außerdem dienen die westdeutschen Fernstraßen gerade in den Ferienmonaten vielen Touristen aus den nördlichen und westlichen Nachbarländern als willkommene Durchgangsstrecken.

Die Bundesrepublik wendet Milliarden für den Straßenbau auf, mehr als andere Länder, und doch eilt der „Straßenbedarf“ immer wieder voraus.

Friedlandhilfe

braucht weiter Mittel

Um Friedland ist es zwar in der letzten Zeit in der Öffentlichkeit stiller geworden, aber noch immer ist die Friedlandhilfe unermüdlich tätig, den Menschen, die als Umsiedler, Flüchtlinge und Rückwanderer durch das Lager kommen, schnell und unbürokratisch über die karitativen Verbände zu helfen, damit diese Deutschen aus der Ferne baldmöglichst den Anschluß an die Lebens- und Arbeitsverhältnisse in der Bundesrepublik finden. Seit Beginn dieses Jahres sind im Lager Friedland rund 12 000 Menschen betreut worden. Der Friedlandhilfe gingen seit ihrem Bestehen, d. h. seit dem 1. Dezember 1957, rund 8,4 Millionen DM an Geldspenden zu; für Sachspenden kann ein etwa gleich hoher Wert angesetzt werden. Sie hat in den zurückliegenden sieben Jahren rund 253 000 Personen, die das Grenzdurchgangslager passiert haben, aus den ihr zur Verfügung gestellten Mitteln versorgen können. Darüber hinaus war es ihr möglich, andere Lager im Bundesgebiet einschließlich West-Berlin mit Geld- und Sachspenden von insgesamt 4—5 Millionen DM zu unterstützen.

Die Spenden, die in den vergangenen Monaten bei der Friedlandhilfe eingegangen sind, reichen zur Fortführung ihrer so notwendigen Arbeit bei weitem nicht aus. Sie muß deshalb wieder herzlich um Spenden bitten. Geldspenden, die steuerbegünstigt sind, werden auf das Postscheckkonto Köln Nr. 1165 der Friedlandhilfe e. V., Friedland/Leine, erbeten.

Kraftfahrzeuge

	Pro- duktion)	Ex- port v. H.)	Gesamt- bestand (Pkw))	dav. geh. Arbeitern u. Angest. (v. H.)
1938	357 003	22,2	714 458	—
1945	6 805	—	—	—
1952	428 383	32,1	919 500	7,7
1955	908 742	44,5	1 849 462	17,9
1957	1 040 188	48,2	2 688 189	29,5
1960	2 055 149	47,8	4 697 718	44,4
1962	2 356 612	46,8	6 562 530	52
1963	2 667 896	49,9	7 513 652	63

) Pkw, Lkw, Omnibusse, Zugmaschinen
) jeweils Jahresende

den Jahren zeigt ein ganz anderes Bild: Im Jahre 1963 liefen bereits 2,66 Millionen Kraftfahrzeuge und Zugmaschinen von den Fließbändern, und in den ersten acht Monaten dieses Jahres wuchs die Autoproduktion wiederum um über 9 v. H. auf 1,88 Millionen (Januar bis August 1963: 1,72 Millionen) Fahrzeuge.

Die Bundesrepublik ist seit langem — nach den Vereinigten Staaten — der zweitgrößte Automobilproduzent der Welt. Sie ist gleichzeitig der größte Exporteur von Personenkraftwagen in der Welt. Im Jahre 1963 ging jedes zweite Fahrzeug ins Ausland. Die westdeutschen Automobilfabriken schickten ebenso viele Autos in alle Welt wie ihre größten Konkurrenten in Großbritannien, Frankreich

