



DER DIREKTE DRAHT

Nr. 3

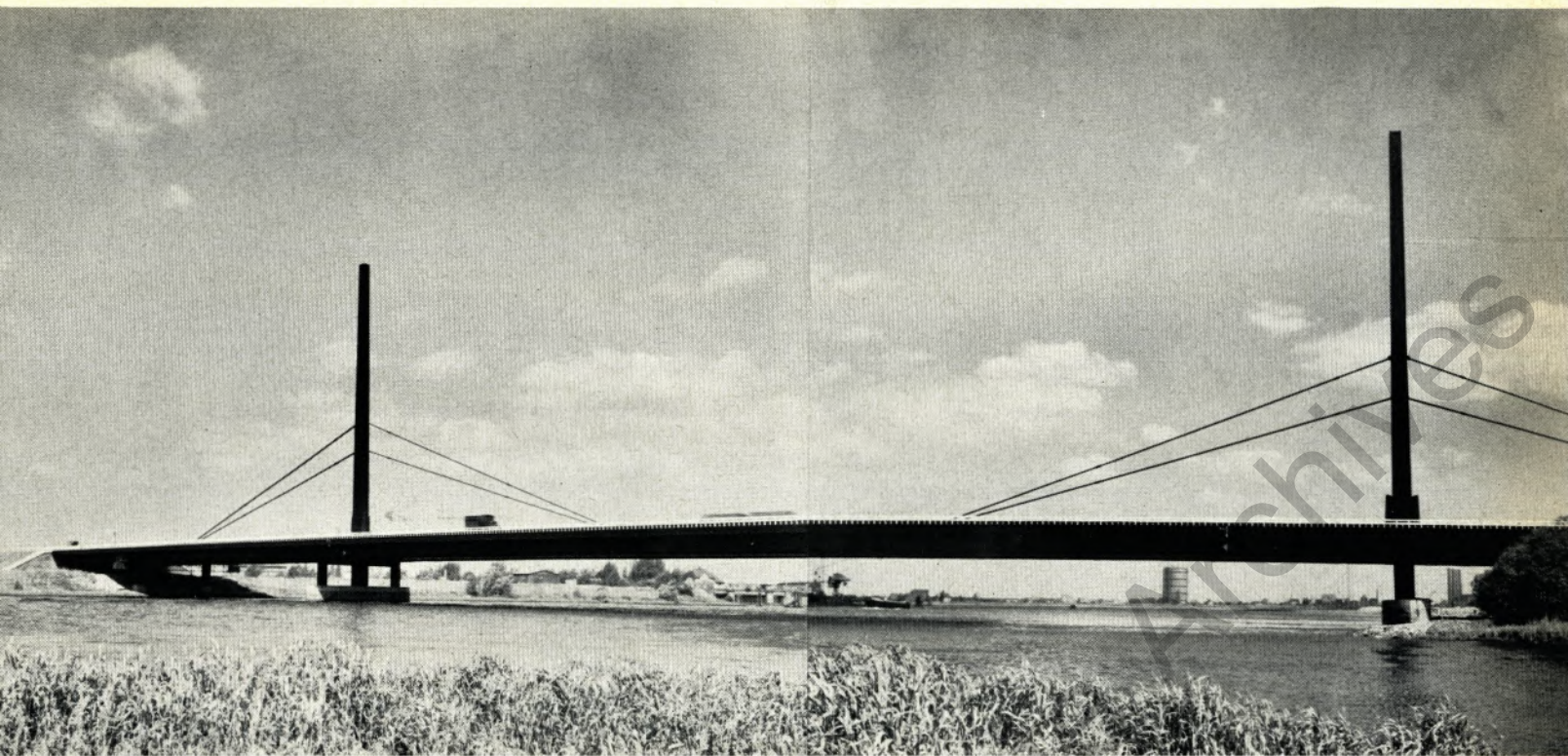
Nur für Betriebsangehörige

1963

Brückenseile aus Lippstadt tragen Bindeglied der Europastraße 4



„Moderne Brücken hängen an Lippstädter Drahtseilen“ — diese Feststellung stand im ersten Heft der neuen Werkzeitschrift über einem Beitrag, der den Bau der Autobahnbrücke über die Elbe bei Georgswerder in der Nähe von Hamburg behandelte; jenen Brückenbau, den auch der im Auftrag der Westfälischen Union gedrehte Kulturfilm „Das Seil“ im Bild festgehalten hat. „Das Jahr 1962 und ein Teil des Jahres 1963 müssen noch vergehen, ehe das weiße Band auf dieser jüngsten Elbbrücke durchschnitten werden kann“, kündigte „Der direkte Draht“ damals — im Januar 1962 — an, eine Voraussage, deren pünktliche Verwirklichung der nebenstehende Bericht von der Verkehrsübergabe der Brücke schildert.



Die Südliche Umgehung Hamburgs

Hamburgs „goldene Schere“, die zum erstenmal vor zehn Jahren das Band der Neuen Lombardsbrücke zwischen Binnen- und Außenalster zerschnitt, machte unter dem Daumen des Bundesverkehrsministers zum elften Male „schnipp“: Damit gab am 15. Mai Dr. Hans Christoph Seeböhm Hamburgs jüngste Elbbrücke für den Verkehr frei. Sie überspannt als erste deutsche „seilverspannte Mittelträgerbrücke“ auf 411 Meter die Elbe und ist mit ihren 53 Meter hohen Pylonen, die das Auflager für die 170 Tonnen schweren Drahtseile aus Lippstadt bilden, ein neues Wahrzeichen der Hansestadt.

Die „Südliche Umgehung Hamburgs“, wie die neue Autobahn von Georgswerder bis Barsbüttel amtlich heißt, ist des Bundesverkehrsministers teuerste Autobahn: Die 13,7 Kilometer messende Strecke kostete 132 Millionen Mark — je Kilometer also rund 10 Millionen DM. Sie verbindet die alte Autobahn von Hannover und Bremen nach Hamburg mit der Autobahn Hamburg—Lübeck.

Lübeck — Basel ohne Unterbrechung

Dieser große Aufwand war erforderlich, um die letzte Lücke im Autobahnnetz zwischen dem Norden und dem Süden (Europastraße) zu schließen. Jetzt kann man von Lübeck über

die Autobahn bis Basel durchfahren. Die „Südliche Umgehung“ entlastet die verbreiterte Norderelbbrücke und die Hamburger Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu den Ostseebädern und nach Skandinavien.

Die neue Strecke führt vom Autobahndreieck „Hamburg-Süd“ durch das Urstromtal der Elbe, erreicht bei der Umgehungsstraße Billstedt den Geesthang, erklimmt ihn in einem Einschnitt, überbrückt das Tal der Glinder Au und erreicht beim Autobahnkreuz „Hamburg-Ost“ bei Barsbüttel die Lübecker Autobahn. An der Brücke über das idyllische Tal der Glinder Au wurden beiderseits der Autobahn Rastplätze angelegt.

Schwierigster Bauabschnitt war die sich über 8 Kilometer erstreckende Durchquerung des Elbe-Urstromtals mit seinem moorigen und torfigen Boden. Auf diesem Abschnitt mußten über dreieinhalb Millionen Kubikmeter Boden ausgehoben und durch die gleiche Menge

Sand ersetzt werden, der aus einer Entfernung von 25 Kilometern herangefahren wurde. Der Gesamtumfang der Erdbewegungen betrug 9,3 Millionen Kubikmeter.

Modell für künftige Rheinbrücken

Ein Teil der 33 Bauwerke, für die allein 52 Millionen Mark benötigt wurden, erregt schon jetzt die Aufmerksamkeit der internationalen Fachwelt. Die 411 Meter lange Brücke über die Norderelbe ist die erste in Deutschland gebaute seilverspannte Mittelträgerbrücke.

Aus dem Inhalt:

Brückenseile aus Lippstadt tragen Bindeglied der Europastraße 4	Seite 2
WU-Seile auch für die Autobahnbrücke Leverkusen	Seite 5
Kerngesund, aber sorgenvoll Zur Lage der Stahlindustrie	Seite 7
Im Ausland krank — und was dann?	Seite 12
„Zugseil ausgefallen!“ Übung bei der Kampenwandbahn	Seite 14
Behälter für Luftfracht	Seite 16
Im Endspiel: WU Altena — Lennewerk	Seite 18
Berufe, die nicht jeder kennt	Seite 20
Die Posener Messe — ein Handelstor zum Osten	Seite 23
Treffen der Fachleute: Hannover-Messe	Seite 27
Jubilare verbürgen Stetigkeit	Seite 28
Nur wenige kennen das Rentenrecht	Seite 35

Titelseite: Am Werkskai der Niederrheinischen Hütte in Duisburg. (Siehe dazu Seite 34: „200 Schiffe im Monat“)

Rückseite: Blick auf den westlichen Pylon der neuen Autobahnbrücke über die Elbe bei Georgswerder. Farbaufnahmen: NH-Archiv / Albert Kardas



Die Bilder auf der linken Seite:

Rechts: Mit dem Durchschneiden des weißen Bandes gibt Bundesverkehrsminister Dr. Seeböhm die Autobahnbrücke über die Elbe bei Hamburg für den Verkehr frei

Links: Ein Blick auf die Brücke nach Westen; die Autos fahren demnach in Richtung Ostsee — Skandinavien

Die Bilder auf der rechten Seite:

Oben: Vom Ostufer der Elbe stromabwärts blickend, blickt sich diese Silhouette der neuen Autobahnbrücke
Unten: Eine der vier Verankerungen auf dem Mittelstreifen zwischen den Fahrbahnen, aus denen die Brückenseile zu den Pylonen führen



In einer liegenden Zerreißmaschine mit 750 Tonnen Zerreißlast wurde im Seilprüfraum des Werkes Lippstadt ein 4 Meter langes Prüfstück aus der Fabrikationslänge der für die Autobahnbrücke Leverkusen gefertigten Seile einer sich über Stunden erstreckenden Spannungs-Dehnungs-Probe unterworfen. Die eingebauten Meßuhren zur Ermittlung der jeweiligen Seildehnung in Abhängigkeit von der Spannung zeigten das Verhalten des Brückenseiles bei den wechselnden Belastungen an, die auf der Brücke zukünftig auftreten können.

Vier Drahtseilbündel mit einem Seildurchmesser von je 72 Millimeter, aufgehängt an zwei 53 Meter hohen Pylonen, tragen die Zügelgurtbrücke. Sie soll, wie Bundesminister Seeböhm erklärte, zum Modell für spätere Straßenbrücken, vor allem für künftige Rheinbrücken, genommen werden.

Der Tunnel unter dem Verschiebebahnhof Billwerder-Moorfleet (735 Meter Länge) mußte gebaut werden, ohne den Rangierbetrieb zu stören. Er wird durch Lichtbänder beleuchtet, die je nach Tageslicht stärker oder schwächer brennen. Der ganze Tunnel liegt 7 Meter unter dem Grundwasserspiegel.

Die Verbindungsautobahn hat eine bituminöse Decke bekommen. Insgesamt 180 000 Tonnen Mischgut wurden dazu benötigt. Nur die Decke am Autobahnkreuz „Hamburg-Ost“ besteht — wie die Fahrbahnen der Lübecker Autobahn — aus Beton.

Bauzeit knapp fünf Jahre

Die „Südliche Umgehung“ war die Krönung des Lebenswerkes des Hamburger Baudirektors Klaus Beckmann. Inzwischen 68 Jahre alt geworden, trat er kurz nach der Einweihung der Brücke in den Ruhestand. Beckmann und dem Hamburger Brückenbauer, Baudirektor

Dr. Konrad Havemann, verdankt Hamburg, daß dieses Projekt trotz der Flutkatastrophe 1962 und des langen Winters 1962/63 mit nur knapper Verzögerung in kaum fünfjähriger Bauzeit vollendet wurde.

Das alles erwähnte der Bundesverkehrsminister in seiner Ansprache vor den Ehrengästen. Im frischen Wind flatterten die Farben des Bundes, Hamburgs, Schleswig-Holsteins und Niedersachsens, ferner die Flaggen der skandinavischen Länder, der Schweiz und die Europaflagge, denn die neue Verbindungsstrecke ist Bestandteil der Europastraße 4, die von Lissabon bis nach Helsinki reicht.

Mit dem Schnitt durch das quer über die Fahrbahn gespannte weiße Band öffnete Dr. Seeböhm die Autobahnumgehung mit herzlichem Dank an alle, die dabei mitgewirkt haben, sie zu vollenden, dem Verkehr. Anschließend setzte sich eine kilometerlange Autoschlange zur Fahrt über die neue Strecke in Bewegung. An den Seiten und auf den Brücken standen viele winkende Menschen, vor allem Schulkinder.

Unterdessen machten zwei Reporter des „Hamburger Abendblatt“ die Probe aufs



Die Bruchstelle sagt dem Fachmann viel; sie wurde deshalb von den verantwortlichen Brückenbau-Ingenieuren sehr genau besichtigt und im Bild festgehalten.

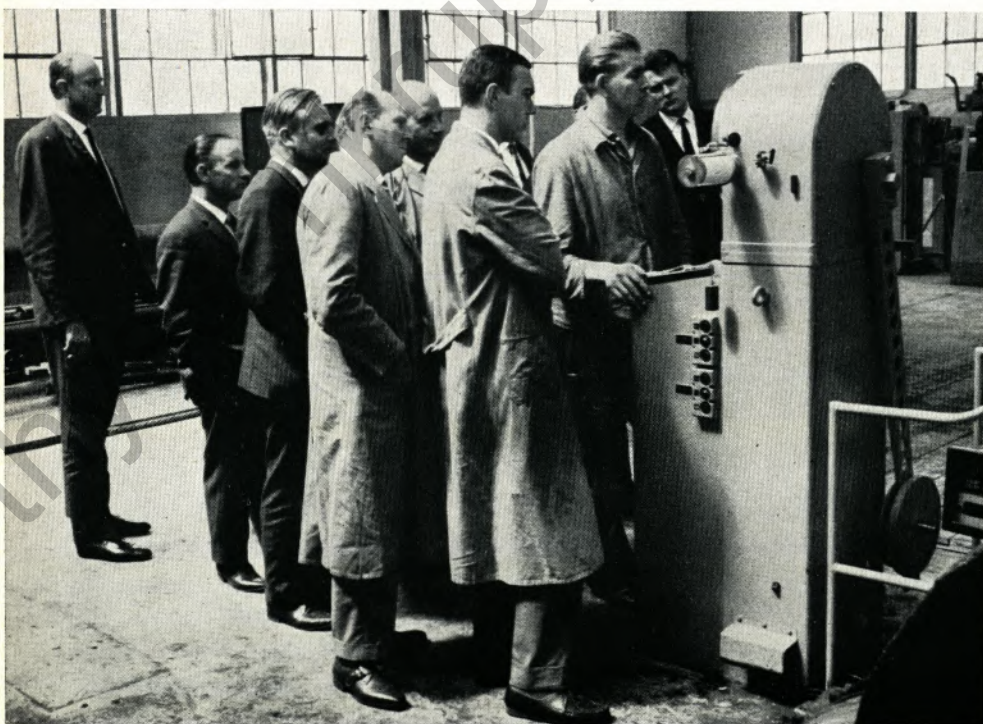
Exempel: Sie fuhren mit zwei Volkswagen in der Hauptverkehrszeit über die alte und die neue Strecke von Stillhorn bis Stapelfeld. Ergebnis: Die Fahrt auf der alten Strecke durch die Stadt dauerte 29 Minuten. Laut Tachometer ist sie 26 Kilometer lang. Insgesamt sechzehn Verkehrsampeln flankieren den Weg. An sieben Ampeln wurden fünf Minuten verwarlet. Die Meinung des versierten Fahrers: Ein ermüdender und gefährlicher Weg, vor allem für Nicht-Hamburger!

Der zweite Fahrer benötigte auf der neuen Autobahn nur 13 Minuten, obgleich die Tachonadel nicht über „110“ stieg. Die Gesamtentfernung betrug 21 Kilometer. Ampeln stoppten an keiner Stelle die Fahrt. Weder der hervorragend ausgeleuchtete Tunnel noch die neue Elbbrücke zwangen zum Drosseln des Tempos.

Bravo!

Ein Lob, das auch den Lippstädter Drahtseilern mit gilt.

G. H. W. N.



Aufmerksam verfolgten die Ingenieure des Landschaftsverbandes, der Abnahmebehörde, der Baufirma und der Westfälischen Union das Belastungs-Manometer bis zum Bruch des Seiles.

WU-Seile

auch für Autobahnbrücke

Leverkusen

Acht neue Brücken sollen in den nächsten zehn Jahren allein zwischen Emmerich und Bonn den Rhein überspannen. Die „Bundesautobahn-Rheinbrücke Leverkusen“ — so lautet ihr amtlicher Name —, an der gegenwärtig bereits tüchtig gearbeitet wird, ist für die niederrheinischen Drahtwalzer in Duisburg-Hochfeld und die Drahtseiler der Westfälischen Union vorerst die wichtigste: Wie die Autobahnbrücke über die Elbe bei Hamburg wird sie an WU-Brückenseilen hängen, die während der letzten Monate in Lippstadt gefertigt und Mitte Juli ihrer strengen Belastungsprüfung sowie Zerreißprobe unterworfen worden sind.

Die Annahme, daß mit der Wiederherstellung oder der Neuerrichtung der im letzten Krieg zerstörten Rheinbrücken dem Verkehrsbedürfnis auf längere Jahre Rechnung getragen sei, ist wesentlich schneller überholt worden, als irgend jemand voraussähen vermochte. Der wirtschaftliche Aufstieg in der Bundesrepublik, an dem das nordrhein-westfälische Industriegebiet einen hervorragenden Anteil nahm, die alle Erwartungen übertreffende Entwicklung der Motorisierung und die daraus erwachsenden Verkehrsansprüche zwangen die Planungsbehörden des Bundes wie des Landes Nordrhein-Westfalen — von dem allein in diesem Zusammenhang die Rede sein soll — zur Projektierung weiterer Brücken. Das greifbare Ergebnis für den Rhein sind, wie eingangs erwähnt, acht Neubauten, und zwar:

eine Brücke zwischen Emmerich und Kleve,
die sich im Bau befindet;

eine Brücke dicht nördlich von Rees,

für welche die Ausschreibung der Arbeiten bevorsteht;

eine Brücke in Duisburg,

südlich der Ruhrmündung, zwischen der Homberger und der Rheinhausener Brücke, an deren Planung gearbeitet wird;

eine Brücke in Düsseldorf,

im Hafenbogen, die sogenannte Kniebrücke;

die Autobahnbrücke Leverkusen,

deren Bau nach wetterbedingten Verzögerungen im letzten Winter nun rasch vorankommt;

eine Brücke in Köln,

in der Höhe des Zoologischen Gartens, die deshalb Zoobrücke genannt wird und an der gleichfalls gebaut wird;

eine Brücke am Nordrand von Bonn,

die deshalb den Namen Nordbrücke trägt und für welche die Arbeiten in Kürze ausgeschrieben werden sollen;

eine Brücke im Süden von Bonn,

über deren endgültigen Standort viel diskutiert worden ist, ohne daß er bislang festgelegt wäre, die aber als „Südbrücke“ die Planer weiter beschäftigt.

In einem von dem Leiter der Landesredaktion des Westdeutschen Rundfunks, Walter Först, geführten Gespräch mit Landesoberbaurat Kaiser, der in der Straßenbauabteilung des Landschaftsverbandes Rheinland in Köln das Planungsreferat leitet, wurde hervorgehoben, daß die Autobahnbrücke Leverkusen vornehmlich dem überörtlichen Verkehr dienen wird. Schon seit langem ist die Autobahn zwischen Köln und Leverkusen das am stärksten belastete Teilstück aller Autobahnen im Bundesgebiet; 1958 bereits wurden dort täg-

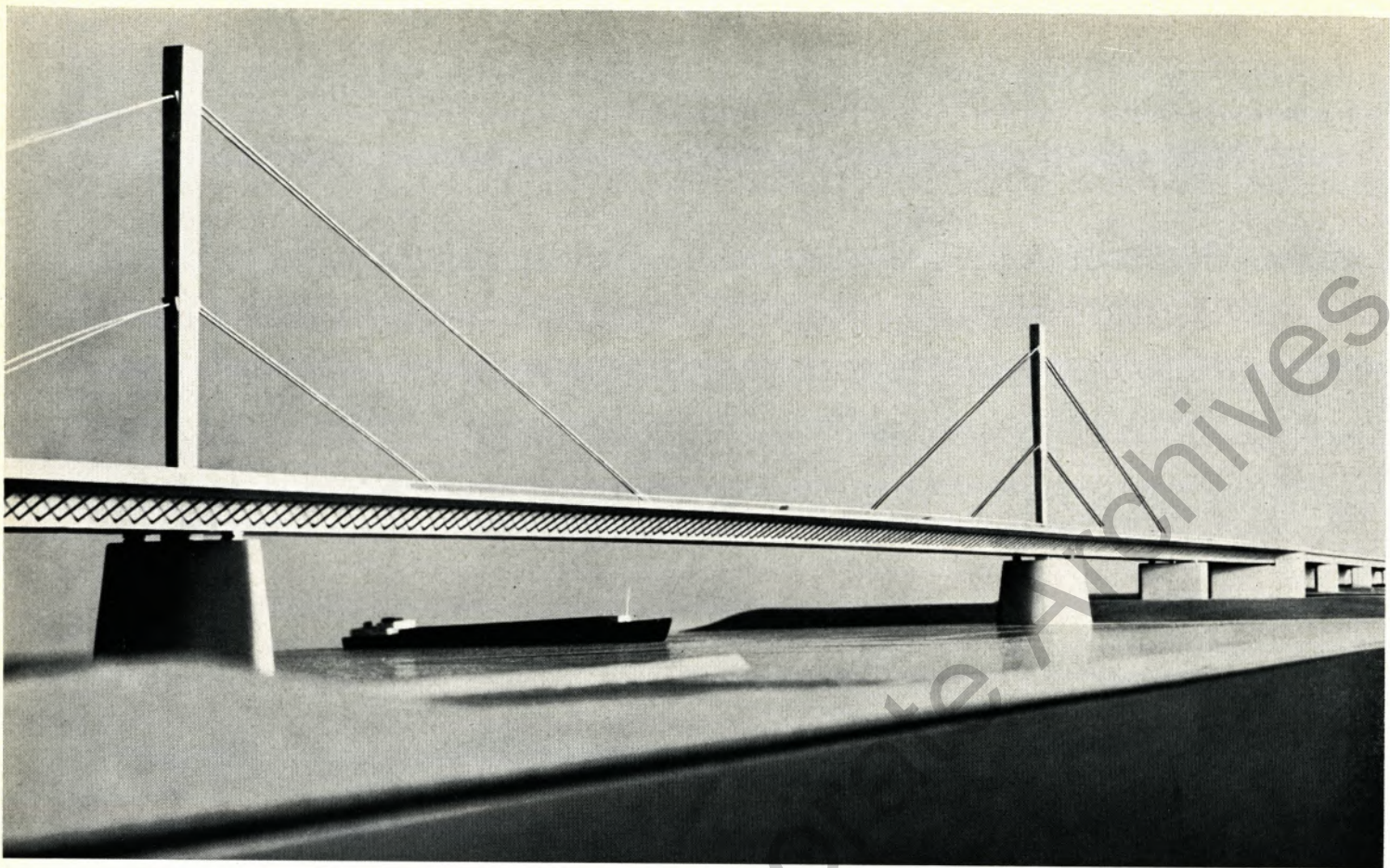
lich mehr als 33 000 Fahrzeuge gezählt. Seit von Leverkusen aus die Ruhrtangente der Autobahn an Remscheid und Wuppertal vorbei durch Hagen bis zum Kamener Kreuz befahren werden kann, treffen in Leverkusen zwei Verkehrsströme zusammen: der von der Ruhrtangente und der von der Strecke Oberhausen—Duisburg—Düsseldorf.

Der sechsspurige Ausbau der Autobahn zwischen Leverkusen und Köln—Mülheim sollte hier eine Erleichterung verschaffen und hat das auch getan. Die Fortsetzung der Autobahn bei Leverkusen über den Rhein und im Bogen nördlich um Köln herum bis zur Autobahn Köln—Aachen wird künftig allen Verkehr in die westlichen Stadtteile von Köln, nach Aachen und bis nach Belgien hinein schon in Leverkusen abfließen lassen. Wer in den letzten Monaten die Stauungen an den Einmündungen der Autobahn Aachen—Köln in die Autobahn Köln—Frankfurt erlebte, für den bedarf die Notwendigkeit dieses Abflusses keiner weiteren Begründung.

Wenn der Bundesverkehrsminister bei der Freigabe der Autobahnbrücke über die Elbe

Ein Blick aus der Luft von der linken Rheinseite auf das Ostufer des Stromes mit Siedlungen von Leverkusen





Das Modell der Autobahnbrücke Leverkusen — auf diesem Bild von Nordosten nach Südwesten gesehen — läßt die Ähnlichkeit mit der kürzlich fertiggestellten Autobahnbrücke über die Elbe im Zuge der Südlichen Umgehung Hamburgs sogleich offenbar werden.

davon gesprochen hat, daß diese Brücke als Modell für andere Neubauten dienen könne, so bestätigt allein der Vergleich der beiden Bilder von der Brücke bei Georgswerder und dem Modell für die Leverkusener Brücke diese Voraussage. Dabei mag erwähnt werden, daß es einen Vorläufer zu der Hamburger Konstruktion gibt: Jene seinerzeit vielbeachtete Fußgängerbrücke auf der Brüsseler Weltausstellung, die heute die Autobahn bei Duisburg-Kaiserberg überspannt und die beiden Teile des Duisburger Tierparks verbindet. Auch diese so elegant wirkende Brücke hängt an Seilen, die aus dem Werk Lippstadt der Westfälischen Union stammen!

Die Autobahnbrücke Leverkusen wird eine Mittelträger-Schrägseilbrücke von rund 680 Meter Länge, mit einer Stromöffnung von 280 Meter. Auf den beiden Strompfeilern wird sich im Mittelstreifen je ein Pylon von 45 Meter Höhe über der Fahrbahn erheben. Die Fahrbahn wird ungefähr 20 Meter über dem Strom (bei Normalwasser) liegen. Sie wird ausschließlich an patentverschlossenen WU-Seilen mit einem Gesamtgewicht von etwa 500 t hängen. Ihre Gesamtbreite wird rund 38 Meter betragen, sechsspurig aufgeteilt, nämlich in je zwei Fahrspuren und eine Standspur. Auf der rechten Rheinseite ist eine trompetenförmige Erweiterung vorgesehen, um später auch andere Anschlußmöglichkeiten ausnutzen zu können.

Nachdem die zwei Strompfeiler schon eine Weile stehen, sind nun die Arbeiten für den Stahlüberbau der Strombrücke im Gange. Etwa 9000 Tonnen Stahl werden insgesamt für die Stahlbrücke montiert werden. Sie hängt nicht nur an WU-Brückenseilen aus Stahldrähten, die aus Niederrhein-Walzdraht hergestellt sind, sondern es ist auch besonders erwähnens-

wert, daß bei der Erstellung der Stahlbrücke ausschließlich Schweißzusatzwerkstoffe der WU verwendet werden. Lieferung und Montage sind vom Landschaftsverband Rheinland einer Stahlbaugruppe unter der Führung der Firma Aug. Klönne, Dortmund, übertragen worden. Bei den beiden Landschaftsverbänden Rheinland und Westfalen-Lippe liegt für Nordrhein-Westfalen die Hauptarbeit des überörtlichen Straßenbaues, der zum Teil aus Bundesmitteln finanziert wird. Alle Brückenbauten fallen, da sie ja im Zuge von Straßen liegen, in die Zuständigkeit der Straßenbauabteilungen der Landschaftsverbände, die auch sonst Straßen von überörtlichem Charakter und Bundesautobahnen bauen.

Von den übrigen sieben neuen Rheinbrücken verdient weiterhin die bei Emmerich begonnene die bevorzugte Aufmerksamkeit der Niederrheiner wie der Union, denn auch an ihrer Erstellung werden sie beteiligt sein. Zwischen Emmerich und Kleve wird an den Zufahrtsrampen, an den Widerlagern für die zukünftigen Tragseile sowie an den Fundamenten für die Pylonen gearbeitet. In dem schon erwähnten WDR-Gespräch hat der Leiter des Planungsreferats in der Straßenbauabteilung des Landschaftsverbandes Rheinland daran erinnert, daß die ersten Anregungen zum Bau einer neuen Brücke über den Niederrhein in dieser Gegend bis in die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zurückgehen.

„Im Zusammenhang mit dem Bau der Autobahn von Oberhausen nach Holland wurde die Frage wieder besonders akut“, berichtete Oberbaurat Kaiser, „da auch das linke Rheinufer an die Autobahn angeschlossen werden sollte. Es wurde überlegt, welcher von den beiden diskutierten Standorten der zweckmäßigste sei. Daher gab man 1959 Professor

Feuchtinger den Auftrag, die beiden Standorte in Rees und Emmerich verkehrlich zu überprüfen. Es ergab sich, daß beide Standorte in etwa gleichwertig sind, mit einem kleinen Übergewicht zugunsten von Emmerich.

So fiel die Entscheidung zuerst für die Rheinbrücke Emmerich, welche die Verbindung zum linken Rheinufer zusammen mit der Anschlußstelle Emmerich zur Autobahn herstellen soll. Aus dieser Verbindung sind besonders der Raum um Kleve zu nennen und die Beziehungen zwischen den beiden Städten.

Von der Rheinbrücke Emmerich ist zu erwarten, daß diese Beziehungen, die seit Jahrhunderten durch den Rhein gehemmt wurden, sich intensivieren. Das gilt vornehmlich für die industrielle Entwicklung beider Orte. Der Brücke fällt außerdem mit Wahrscheinlichkeit die Aufgabe zu, auch einen innerholländischen Verkehr aufzunehmen, der in Zukunft die Grenzen überschreiten wird, um die Abkürzung, die durch die neue Emmericher Rheinbrücke entsteht, zu nutzen.“

Diese Brücke wird eine Hängebrücke werden. „Die Reede und der Schiffsverkehr in Emmerich verlangten“, wie Oberbaurat Kaiser darlegte, „daß keine Einbauten im Fluß selbst vorgenommen werden. Dies hat dazu geführt, daß man bei der relativ großen Spannweite von 500 Meter eine Hängebrücke als Konstruktion wählte.“

Die Brückenbauer werden von Professor Bartmann (Darmstadt) als Architekt bei der Gestaltung der Einzelheiten beraten, insbesondere bei der Wahl der Pfeilerform und der Verblendung der Pfeiler. Von dem Beitrag, den die Drahtseiler der WU zu dieser Rheinbrücke leisten, wird später im einzelnen zu berichten sein.



Dr.-Ing. E. h. Hans-Günther Sohl

Kerngesund, aber sorgenvoll

Die deutsche Stahlindustrie im Wettbewerb benachteiligt

In der Mitgliederversammlung 1963 der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie am 28. Juni gab ihr Vorsitzender, Dr.-Ing. E. h. Hans-Günther Sohl, einen umfassenden Bericht über die Lage der deutschen Stahlindustrie. Einleitend erklärte er: „Politik und Wirtschaft sind heute enger miteinander verbunden denn je zuvor. Wir wissen, daß gerade für uns Deutsche die Außenpolitik unser Schicksal ist. Wir wissen aber auch, welche Rolle dabei der Wirtschaft zukommt. Die Tatsache, daß Kohle und Stahl dazu ausersehen waren, Schrittmacher für ein geeintes Europa zu sein, unterstreicht die Verantwortung, die uns — auch politisch — zufällt, zugleich aber die Bedeutung, die das Ergehen der Wirtschaft für die Politik hat.“

In seinen weiteren Ausführungen sagte Dr. Sohl u. a.:

„Wohl selten stand die deutsche Eisen- und Stahlindustrie vor solchen Schwierigkeiten wie in den letzten beiden Jahren, und nie zuvor ist in der deutschen Öffentlichkeit soviel von Stahl die Rede gewesen wie gerade in dieser Zeit. Es ist — kurz gesagt — eine schlechte Entwicklung, über die wir heute zu berichten haben; sie setzte Ende 1961 ein, hat während des ganzen Jahres 1962 angehalten und dauert bis heute verstärkt an.“

Die Rohstahlerzeugung der Welt hat von 1960 bis 1962 von 347 auf 370 Millionen Tonnen, das heißt um fast 7 Prozent, zugenommen. Demgegenüber ist die Stahlerzeugung in der Montanunion seit 1960 mit rund 73 Millionen Tonnen in etwa unverändert geblieben, jedoch mit einer durchaus unterschiedlichen Entwicklung in den einzelnen Mitgliedsländern:

Die niederländische Stahlindustrie konnte ihre Rohstahlerzeugung in den beiden letzten Jahren um mehr als 7 Prozent steigern, die italienische sogar um 15 Prozent;

in Frankreich, Belgien und Luxemburg hat sich das Erzeugungsniveau auf der Höhe von 1960 gehalten.

Nur in der Bundesrepublik haben wir einen Rückgang zu verzeichnen, und zwar betrug die Rohstahlerzeugung

**1960: 34,1 Millionen Tonnen,
1961: 33,5 Millionen Tonnen,
1962: 32,6 Millionen Tonnen.**

Im letzten Jahr haben wir also rund 1,5 Millionen Tonnen oder fast 5 Prozent weniger erzeugt als 1960. Leider müssen wir feststellen, daß sich dieser rückläufige Prozeß im ersten Halbjahr 1963 noch verstärkt hat. Bei uns hat sich also seit 1960 ein rascher Szenenwechsel vollzogen.

Dieser Produktionsrückgang in der deutschen Stahlindustrie steht in bedenklichem Gegensatz nicht nur zum Anstieg der Weltrohstahlerzeugung, sondern auch zu der Entwicklung

in der Montanunion. Das erfüllt uns mit ernster Sorge und sollte zu denken geben.

Trotzdem wäre der mengenmäßige Ausfall für uns noch kaum Anlaß, von ernststen Sorgen zu sprechen, denn bei einem Erzeugungsniveau von 32 bis 33 Millionen Tonnen nutzen wir die Rohstahlkapazität im Durchschnitt auch heute noch zu etwa 80 Prozent aus, wenngleich die Lage von Werk zu Werk unterschiedlich ist.

Viel einschneidender als der Produktionsrückgang ist jedoch der Preisverfall, der parallel dazu eingetreten ist, und zwar haben wir allein von der Preisseite her im letzten Jahr eine Minderung der Erlöse hinnehmen müssen, die im Vergleich zu 1960 eine Größenordnung von fast 1 Milliarde D-Mark erreichte.

Das entspricht ungefähr den jährlichen Abschreibungen der gesamten deutschen Stahlindustrie.

Schon vor Monaten habe ich bei der Zehn-Jahres-Feier der Montanunion in Luxemburg darauf hingewiesen, daß diese Erlöseinbuße alarmierend ist und nicht ohne Rückwirkungen auf die Investitionsbereitschaft und die sozialen Möglichkeiten der Werke bleiben kann. Kein Wunder, daß sich auch die Öffentlichkeit mit unserer Lage befaßt und nach den Gründen sucht, die dazu geführt haben!

Es ist eine Reihe von Fragen, die in diesem Zusammenhang immer wieder gestellt werden und mit denen man sich in der Tat ernsthaft auseinandersetzen muß.

Gelegentlich werde — legte Dr. Sohl in diesem Zusammenhang dar — gesagt, der Stahl befinde sich in einer Strukturkrise; vor allem sei dies darin begründet, daß neue Werkstoffe in angestammte Verwendungsbereiche der Stahlindustrie eingedrungen seien. Auch könne man von Zeit zu Zeit Variationen in Moll über das Thema „Standort“ hören. Bedenken richteten sich ferner gegen die Investitionspolitik der deutschen Werke, die angeblich zu Überkapazitäten geführt habe. Schließlich werde der Stahlindustrie schon seit

Jahren hier und da auch eine falsche Preispolitik nachgesagt.

„Wir haben wahrscheinlich keinen Anlaß“, erklärte Dr. Sohl, „die Bedeutung dieser Fragen zu unterschätzen und gelegentliche Vorwürfe einfach beiseite zu schieben, denn es geht ja doch um die Zukunft unseres Industriezweiges. Schließlich müssen wir an das Wohlergehen unserer mehr als 400 000 Beschäftigten denken; aber auch an unsere Aktionäre, deren Zahl die der Beschäftigten bei weitem übersteigt.“

Keine Strukturkrise

Lassen Sie mich mit der Frage beginnen, ob sich der Stahl in einer Strukturkrise befindet, eine Frage, die sich nicht nur vom deutschen Standpunkt aus beantworten läßt, sondern die im Rahmen des Weltmarktes für Eisen und Stahl gesehen werden muß. Eigentlich ist damit die Antwort schon weitgehend gegeben.

Die Weltrohstahlerzeugung befindet sich in einem unaufhaltsamen Anstieg; im Vorkriegsjahr 1938 lag sie noch bei 110 Millionen Tonnen, im letzten Jahr hat sie fast 370 Millionen Tonnen erreicht. Sie hat sich also im Laufe von 25 Jahren mehr als verdreifacht.

Für die Mitte der 70er Jahre hat die ECE eine Weltrohstahlerzeugung von 630 Millionen Tonnen vorausgesagt; dort rechnet man also für die Zukunft mit einem sehr starken Anstieg. Selbst wenn die Steigerung nicht ganz in diesem Ausmaß oder in diesem Tempo eintreten sollte, an einem kann kein Zweifel bestehen: Daran, daß der Stahlverbrauch der Welt weiter stark wachsen wird.

Nun höre ich die Skeptiker sagen:

„Gewiß mag der Stahlverbrauch in der Welt wachsen. Der Zuwachs wird aber hauptsächlich in den Ländern mit starker Bevölkerungszunahme und niedrigem Stahlverbrauch liegen, und es ist sehr die Frage, wer diesen wachsenden Bedarf decken wird.“

Daran ist gewiß eines richtig: Daß nämlich eine Verschiebung des Anteils an der Welt-

stahlerzeugung zugunsten jüngerer Stahlländer und zu Lasten der alten Industrieländer zu erwarten ist. Sicher wird sich im Rahmen dieser Entwicklung auch der Wettbewerb weiter verschärfen.

Daf, wir für diesen verschärften Wettbewerb faire und gerechte Startbedingungen haben müssen, ist eine Forderung, die wir seit Jahr und Tag erheben.

Was an uns selbst liegt, werden wir schon unternehmen, um Anteil auch an dem wachsenden Stahlverbrauch der Welt zu haben, doch das Schergewicht unseres Absatzes wird weiterhin im Inlandmarkt und im Gemeinsamen Markt liegen, dessen Stahlverbrauch im Vergleich zu anderen Industrieländern noch beträchtlichen Spielraum läßt.

Das gegenwärtige Stagnieren der Stahlerzeugung der Montanunion, das wir nun im dritten Jahr zu verzeichnen haben, ist nicht etwa auf einen Rückgang oder ein Stagnieren des Stahlverbrauchs innerhalb der Gemeinschaft zurückzuführen. Im Gegenteil, der Stahlverbrauch ist seit 1960 weiter gewachsen. Demgegenüber ist jedoch ein starker Anstieg der Importe in die Montanunion und gleichzeitig ein Nachlassen der Exporte zu verzeichnen, aus denen sich nach einer Berechnung der Hohen Behörde im letzten Vierteljahr 1962 für die Montanunion im Saldo ein Produktionsausfall von über 1 Million Tonnen Rohstahl ergibt.

Wenn das so bleibt — und leider bietet das erste Vierteljahr 1963 kein anderes Bild —, so würde dies die Erzeugungsmöglichkeiten um rund 4 Millionen Tonnen Rohstahl im Jahr mindern. Umgekehrt heißt das aber, daß wir ohne eine solche Verschlechterung unserer Außenhandelsrelationen gegenüber den Dritten Ländern keine großen Sorgen um die Mengen-Entwicklung zu haben brauchen.

Jedenfalls stehen wir, strukturell gesehen, vor einem weiter steigenden Stahlverbrauch, auch im Inland.

Daran ändert nichts das Vordringen der Kunststoffe, die nach dem Urteil der Sachverständigen dieses Wachstum nicht wesentlich beeinträchtigen werden; daran ändert ferner nichts der Zug zur Leichtbauweise und der Übergang zu dünneren Abmessungen, auch auf dem Flachstahlsektor. Im Gegenteil: Diese Entwicklung eröffnet dem Stahl zugleich neue Verwendungszwecke und größere Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Werkstoffen.

Ebenso wie wir in der Stahlverwendung große neue Möglichkeiten für unsere Industrie sehen, glauben wir, daß auch von der technologischen Entwicklung her starke neue Impulse auf den Markt ausgehen werden. Hier können wir wirklich von einem Strukturwandel sprechen, denn die Stahlerzeugung befindet sich in einem Umbruch.

Die Erweiterung der Rohstoffbasen, die weitgehende Verwendung eines vorbereiteten Möllers im Großraumofen, die Anwendung der Oxygen-Verfahren bei der Stahlerzeugung, die Entwicklung des Stranggusses, die weitere Mechanisierung und Automatisierung der Walzstraßen —

all das läßt den Titel des Hauptreferats gerechtfertigt erscheinen, das auf der Jahresagung 1963 des American Iron and Steel Institute gehalten wurde: „Stahl — eine neue Industrie“. Ich möchte hinzufügen „Stahl — eine junge Industrie“, und darin unsere Ant-

wort auf die Frage „Strukturkrise“ zusammenfassen.

Darauf wandte sich Dr. Sohl dem Kapazitätsproblem zu, das vielleicht als das heißeste Eisen gelte. „Ich glaube aber“, sagte er, „es gleich dadurch etwas abkühlen zu können, daß ich ein paar einfache, aber, wie ich meine, überzeugende Zahlen nenne:

Von 1960 bis 1962 ist die Rohstahlkapazität der Bundesrepublik um insgesamt 2,5 bis 3 Millionen Tonnen, das heißt jährlich um knapp 4 Prozent, gestiegen.

Auf der Walzwerksseite beträgt der Zuwachs insgesamt 1,7 Millionen Tonnen; davon entfallen 1,0 Millionen Tonnen auf die Flachstahlseite und 0,7 Millionen Tonnen auf die Profilstahlseite.

Die jährlichen Wachstumsraten betrugen damit beim Flachstahl gut 4 Prozent und bei den Profilen weniger als 3 Prozent.

Natürlich hat sich die deutsche Stahlindustrie mit dem Kapazitätsproblem ständig und eingehend beschäftigt; sie hat dies schon aus

Gründen ihrer finanziellen Möglichkeiten tun müssen.

Die Folge war, daß eine Reihe großer Investitionsvorhaben vorläufig zurückgestellt wurde, wobei in manchen Fällen eine Zusammenarbeit zwischen voneinander unabhängigen Unternehmensgruppen zustande kam, die der heutigen Lage Rechnung trägt und die auch die volle Zustimmung und Förderung der Hohen Behörde gefunden hat.

Nach den neuesten Erhebungen ist die seinerzeit für 1964 und 1965 geplante Kapazität inzwischen um annähernd 2 Millionen Tonnen Rohstahl ermäßigt worden.“

Dr. Sohl stellte fest, daß die deutsche Stahlindustrie sich in ihrer Investitionspolitik der veränderten Situation weitgehend anpassen konnte und angepaßt hat. Wer in diesem Zusammenhang die Forderung nach planwirtschaftlicher Lenkung der Investitionen erhebe, solle sich zunächst die Frage vorlegen, ob er von einem solchen System wirklich eine größere Flexibilität erwarte.

Den Anschluß halten!

„Das Investitionsproblem kann man nicht für Deutschland isoliert betrachten, sondern man muß es im Rahmen der internationalen Entwicklung, vor allem in der Montanunion, sehen“, fügte Dr. Sohl hinzu. Die deutsche Stahlindustrie habe bis zum Jahre 1960 in der Montanunion einen Produktionsanteil von 46 bis 47 Prozent gehalten, der leider inzwischen auf unter 45 Prozent gefallen sei. Demgegenüber habe der deutsche Anteil an den Investitions-Aufwendungen bereits seit einer Reihe von Jahren erheblich darunter gelegen und sei 1962 auf rund 34 Prozent zurückgegangen. Ganz anders in den übrigen Ländern der Montanunion:

So hätten zum Beispiel die Investitions-Aufwendungen der französischen Stahlindustrie im vorigen Jahr ebenfalls annähernd 34 Prozent erreicht, obwohl Frankreich nur einen Anteil von 24 Prozent an der Stahlproduktion der Gemeinschaft hat.

Dr. Sohl folgerte:

„Ich glaube, es bedarf keines besonderen Scharfsinnes, um zu erkennen, daß die deutsche Stahlindustrie bei aller Vorsicht und Anpassungsfähigkeit auf diesem Wege keineswegs weiter fortschreiten darf, wenn sie nicht Gefahr laufen will, in absehbarer Zeit zu veralten, den Anschluß an die Entwicklung in der Montanunion und darüber hinaus in der Welt zu verlieren.“

Die Vorsorge für die Zukunft dürfen wir nie vergessen. Dies gilt insbesondere für die fortlaufende Modernisierung unserer Anlagen, die unerläßlich ist, um auf die Dauer im internationalen Wettbewerb bestehen zu können.

Die Erkenntnis, daß man gerade in Zeiten eines schwachen Marktes investieren sollte, läßt sich nun offenbar leichter aussprechen als in die Wirklichkeit umsetzen. Oft scheitern wirtschaftlich vernünftige Investitionsprojekte einfach an der Finanzierung. Ich bin überzeugt, daß hier auch einer der Gründe für die gegenwärtige Zurückhaltung bei den Investitionsplanungen zu suchen ist. Die Investitionsfinanzierung ist eben sehr eng mit den Erlösen und Ergebnissen gekoppelt; und der

Finanzierungsspielraum, den unsere Werke heute noch haben, ist außerordentlich eng geworden. In diesem Punkt haben wir wirklich Grund zur Besorgnis.

Wenn Sie bedenken, daß wir noch bis 1960/61 alle Hände voll zu tun hatten, um den Anforderungen des Marktes entsprechen zu können, und deshalb eher zu wenig als zuviel an Kapazität hatten, so werden Sie mir zugeben, daß sich die von mir vorhin genannten Zuwachsraten durchaus in einem normalen Rahmen halten. Ganz sicher hat dieser Kapazitätswachstum nicht die gegenwärtigen Marktschwierigkeiten herbeigeführt.“

Vernünftige Preispolitik unmöglich

Schließlich behandelte Dr. Sohl die letzte Frage, die in den Kreis dieser Betrachtungen gehörte: „Befreiben wir eine richtige oder eine falsche Preispolitik?“ Dazu führte er aus:

„Zunächst einmal ist die Frage in dieser Form falsch gestellt. Ich verrate nämlich sicherlich kein Geheimnis, wenn ich offen bekenne, daß wir seit einiger Zeit eine vernünftige Preispolitik überhaupt nicht mehr betreiben können, weil die Voraussetzungen dafür einfach nicht mehr gegeben sind.“

Von der Schaffung des Gemeinsamen Marktes bis zum Jahre 1957 waren die deutschen Stahlpreise auf der Basis der veröffentlichten Listenpreise die niedrigsten in der Montanunion; das heißt, der deutsche Verbraucher stand sich am besten, wenn er deutschen Stahl kaufte. Durch den Bezug von Stahl aus Frankreich hatte er keinen Preisvorteil und erst recht nicht bei Stahlbezügen aus den übrigen Montanunions-Ländern.

Das hat sich grundlegend geändert, nachdem der französische Franken in den Jahren 1957 und 1958 um insgesamt fast 30 Prozent abgewertet worden war.

Eine entsprechende Auswirkung auf den Preis für französischen Stahl in der Bundesrepublik war unvermeidbar, weil der Montanvertrag nämlich den Stahlproduzenten keine nach Ländern differenzierten Preise erlaubt, wie sie bei anderen Waren im Gemeinsamen Markt auch

heute noch erlaubt und vielfach üblich sind. Hieran scheiterte der Wunsch der französischen Stahlindustrie, in Deutschland weiter zu den alten D-Mark-Preisen zu verkaufen, was im Gegensatz dazu allen anderen französischen Wirtschaftszweigen möglich war und ist.

Außerdem unterliegt die Bildung der Stahlpreise in Frankreich bekanntlich starker staatlicher Einflußnahme. Vor und nach den Abwertungen wurden der französischen Stahlindustrie nur völlig unzureichende Preiserhöhungen zugestanden. Zwar verminderte sich der Abwertungseffekt hierdurch, der französische Stahl war bei uns Anfang 1959 aber immer noch um etwa 15 Prozent billiger als vor der ersten Abwertung.

Daran änderte auch eine weitere französische Preiserhöhung im April 1960 nur wenig. Sie wurde außerdem in ihrer Wirkung auf den deutschen Stahlmarkt schon Anfang 1961 durch die D-Mark-Aufwertung praktisch wieder ausgeglichen.

Solche Preisunterschiede, wie sie sich aus autonomen währungspolitischen Maßnahmen, aus der staatlichen Beeinflussung der Stahlpreise und den Regeln des Montan-Vertrages ergeben, sind mit privatwirtschaftlichen Mitteln einfach nicht mehr zu überbrücken. Um so mehr haben wir die zähen Bemühungen unserer französischen Kollegen begrüßt, ihre Inlandspreise weiter zu erhöhen. Als sie zuletzt im August 1962 mit Zustimmung der Regierung ihre Preise um knapp 5 Prozent erhöhen durften, erhofften wir uns auch für den deutschen Markt eine gewisse Beruhigung. Dann trat jedoch eine neue Entwicklung ein, die diese Hoffnung zunichte machte.

Seit dem zunehmenden Erlösverfall auf den Exportmärkten drängen belgische und luxemburgische Werke immer mehr in den Markt der Gemeinschaft.

Sie üben damit einen verstärkten Preisdruck auf den deutschen Markt aus, so daß nicht mehr die französischen, sondern bei einigen Erzeugnissen die belgischen Angebotspreise die niedrigsten der Montanunion geworden sind.

Das Verhalten unserer belgischen und luxemburgischen Konkurrenten, die traditionell den weitaus größten Teil ihrer Erzeugung auf Dritten Märkten abzusetzen pflegten und daher viel stärker exportorientiert sind als Deutschland und Frankreich, erklärt sich ganz einfach daraus, daß sie — anders als die Werke in Deutschland und Frankreich — auch in ihren Inlandspreisen frei und keiner staatlichen Einflußnahme ausgesetzt sind.

Vor allem die belgischen Werke haben daher in den Jahren der Hochkonjunktur auch ihre Inlandspreise dem hohen Exportpreinsniveau anpassen und die Vorteile der Marktlage voll ausschöpfen können, während in Deutschland und Frankreich die Inlandspreise relativ stabil blieben. Die hieraus gesammelten Reserven setzten sie nun nicht etwa ein, um die Zeiten eines niedrigen Exportpreis-Niveaus zu überbrücken und ihre Markstellung auf dem Weltmarkt zu behaupten; nein, belgische Stahlwerke haben stattdessen mit allen Mitteln ihre Position im Gemeinsamen Markt ausgebaut.

Dies führte dazu, daß im deutschen Markt der mengenmäßige und preisliche Einbruch tiefer wurde als je zuvor.

Die Situation verschärfte sich weiter durch die steigenden Einfuhren aus Drittländern in die Gemeinschaft. Sie führten nicht nur zu dem

Fortsetzung umseitig!

Unannehmbare Auflagen

für den Zusammenschluß

ATH – Phoenix-Rheinrohr

Zu dem Antrag der August Thyssen-Hütte AG auf Übernahme der Aktienmehrheit an der Phoenix-Rheinrohr AG hat die Hohe Behörde der Montanunion am 11. Juli 1963 ihre endgültige Entscheidung bekanntgegeben. Sie hat dem Antrag zugestimmt, den Zusammenschluß von ATH und Phoenix jedoch mit Bedingungen verknüpft, die den Vorstand der ATH am folgenden Tage zu einer Stellungnahme veranlaßt haben, welche die Mitteilung einschließt, daß die ATH beabsichtigt, beim Europäischen Gerichtshof Klage zu erheben.

Bereits im Oktober 1958 hat die August Thyssen-Hütte AG bei der Hohen Behörde in Luxemburg den Antrag gestellt, die Kapitalmehrheit an der Phoenix-Rheinrohr AG Vereinigte Hütten- und Röhrenwerke zu erwerben. Dieser Antrag wurde im April 1960 wegen der von der Hohen Behörde damals in Aussicht genommenen Investitionskontrolle von der ATH vorerst zurückgenommen, im Frühjahr 1962 aber erneuert.

Wie es in dem neuen Antrag vom vorigen Jahre hieß, soll der Zusammenschluß der Thyssen-Unternehmen dazu beitragen, eine Unternehmensgruppe zu schaffen, die auf Grund ihrer modernen Erzeugungsverfahren und ihres Risiko-Ausgleichs durch die Erweiterung ihres Produktionsprogramms in der Lage ist, den Erfordernissen der Versorgung eines wachsenden Marktes bei steigendem Wettbewerb gerecht zu werden. Im März dieses Jahres teilte die Hohe Behörde der ATH mit, daß sie den beantragten Zusammenschluß mit Auflagen genehmigen wolle. In der Hauptversammlung der ATH am 29. März gab Dr. Sohl, der Vorstandsvorsitzter der Thyssen-Hütte, diese Grundsatzgenehmigung der Hohen Behörde bekannt, mit dem Hinweis darauf, die ATH zweifle nicht daran, daß es sich nicht um Auflagen handeln werde, welche die Unternehmen im Wettbewerb behindern oder diskriminieren.

Die Mitte Juli endlich verkündete Entscheidung der Hohen Behörde besagt, daß die Genehmigung für den Zusammenschluß u. a. nur dann in Kraft tritt, wenn der zwischen der August Thyssen-Hütte AG und der Hüttenwerke Siegerland AG bestehende langfristige Warmbreitband-Liefervertrag bis Ende 1963 so verändert wird, daß „eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht mehr gegeben ist“.

Die am folgenden Tage von der August Thyssen-Hütte AG herausgegebene Mitteilung dazu lautet:

„Die Hohe Behörde hat gestern über unseren im Mai 1962 erneut eingereichten Antrag auf

Übernahme der Kapitalmehrheit der Phoenix-Rheinrohr AG entschieden. In der Entscheidung ist die Auflage enthalten, daß vor Verwirklichung des Zusammenschlusses der bestehende Coils-Liefervertrag mit der Hüttenwerke Siegerland AG mengenmäßig reduziert und in seiner Laufzeit erheblich verkürzt wird. Unsere Stellungnahme dazu ist aus der nachstehenden Verwaltungs-Erklärung ersichtlich:

In der Verwaltung der ATH ist die Entscheidung der Hohen Behörde mit großer Zurückhaltung aufgenommen worden. Es wird darauf hingewiesen, daß

1. die Auflage hinsichtlich des Coils-Liefervertrages ATH — Siegerland einen schwerwiegenden Eingriff in ein langfristiges privatwirtschaftliches Abkommen darstellt, für den nach Auffassung des ATH-Vorstandes keine Rechtsgrundlage gegeben ist;
2. dieser Eingriff von beiden Vertragspartnern gegenüber der Hohen Behörde als unerwünscht bezeichnet wurde;
3. der jetzige, seit Herbst 1961 laufende Liefervertrag seinerzeit von der Hohen Behörde ausdrücklich als wettbewerbsneutral anerkannt worden ist.

In ihrer Entscheidung vom 27. September 1961 (Genehmigung des Zusammenschlusses der ATH mit der Handelsunion und Rasselstein) heißt es hinsichtlich dieses Vertrages: „... Art und Umfang verschaffen angesichts der derzeitigen und der künftigen Versorgung des Marktes mit Warmbreitband keine künstliche Vorzugsstellung, und zwar weder im Zugang zu den Absatzmärkten für die August Thyssen-Hütte noch im Zugang zu den Versorgungsquellen für die Hüttenwerke Siegerland...“

4. die Gültigkeit dieser Feststellung von einem Zusammenschluß mit Phoenix-Rheinrohr nicht berührt werden kann, da diese Gesellschaft Breitband nicht erzeugt und sich somit an der Markstellung der Gruppe nichts ändert.

Der fragliche Coils-Liefervertrag steht zudem in engem rechtlichem und wirtschaftlichem Zusammenhang mit der seinerzeit vereinbarten Übernahme der von der ATH an Dortmund-Hörde verkauften HWS-Aktien einerseits sowie andererseits mit den Liefer- und Abnahmeverträgen zwischen der ATH-Tochtergesellschaft Handelsunion AG und der Gruppe Dortmund-Hörde/Siegerland.

Die ATH beabsichtigt, beim Europäischen Gerichtshof Klage zu erheben.“

von der Hohen Behörde errechneten Produktionsausfall, sondern brachten weit darüber hinaus das Preisniveau der Gemeinschaft zunehmend in Verfall.

Importe in vier Jahren verdoppelt

Mit der Feststellung, daß die Nachbarn der Bundesrepublik seit Jahren die Preise im deutschen Markt bestimmen können, verband Dr. Sohl die Folgerung:

„Bei nüchterner Betrachtung wird manzugeben müssen, daß wir bei dieser Entwicklung, auf die uns jede Einflußmöglichkeit genommen war, keine aktive Preispolitik betreiben konnten, sondern uns auf die Defensive beschränken mußten.“

Die deutsche Stahlindustrie, fuhr er fort, stehe nicht in dem Ruf, passiv zu sein und sich mit einem solchen Zustand gottergeben abzufinden. Sie werde das um so weniger tun, als sie kerngesund und jedem fairen Wettbewerb gewachsen sei. Wenn weder strukturelle noch Standortgründe, weder Überkapazitäten noch ihre Preispolitik die Misere herbeigeführt hätten, in der sie sich zur Zeit befinden, wenn auch nicht der Lagerzyklus — mit dem fertigzuwerden sie inzwischen gelernt habe — dafür verantwortlich sei, so dränge sich die Frage nach den wirklichen Ursachen verstärkt auf.

„Unsere Lage zwingt mich, es noch einmal und noch deutlicher auszusprechen als bisher“, erklärte Dr. Sohl:

„Während alle anderen großen Stahlländer, durch Zoll- oder Steuergrenzen geschützt, einen Inlandsmarkt mit stabilem Preisniveau haben, ist der deutsche Stahlmarkt zum Exportziel für alle Länder der Welt geworden.“

Vor fünf Jahren stammte noch etwa jede zehnte Tonne Stahl, die in der Bundesrepublik verbraucht wurde, aus Einfuhren; Ende 1962 war es bereits jede fünfte Tonne. Es ist höchst bedenklich, daß sich diese Tendenz im Frühjahr 1963 sogar noch weiter fortgesetzt hat. Bei Feinblech stammte im April jede dritte Tonne aus Einfuhren.“

Dr. Sohl erinnerte nochmals daran, daß die Auswirkungen dieser Einfuhren auf die deutschen Erlöse noch weit einschneidender sind als die mengenmäßigen. Wenn heute einige große und leistungsfähige Werke Mühe hätten, ihre Abschreibungen voll zu verdienen, so beleuchte dies das Ausmaß der Erlöseinbußen und Ergebnisverschlechterungen. Er hob hervor: „Diese Entwicklung ist um so bedenklicher, weil sie in einer Zeit noch relativ guter Kapazitätsauslastung unserer Industrie eingetreten ist.“

Die Gründe liegen nicht bei uns, sie liegen ausschließlich auf wirtschaftspolitischem oder politischem Gebiet. Wir brauchen und verlangen keine Hilfe oder Unterstützung des Staates, wir brauchen und verlangen nur Schutz gegen Diskriminierungen und Beseitigung aller Wettbewerbsverfälschungen.

Steuergrenzen weg!

„Auf die Gefahr hin, Bekanntes zu wiederholen“, sagte Dr. Sohl, „möchte ich klarstellen, daß es sich um folgende Probleme handelt:

An erster Stelle nenne ich als mehr oder minder innerdeutsches Problem die am 1. Juni endlich erfolgte Anpassung der Umsatzausgleichsteuer an die tatsächliche Belastung der im Inland erzeugten und verkauften Stahl-erzeugnisse.

Sie kam um Jahre zu spät!

Weiter handelt es sich um zwei Probleme, die sich innerhalb der Montanunion stellen: Einmal bestehen die Steuergrenzen innerhalb der Gemeinschaft unverändert weiter, und es ist immer noch nicht abzusehen, wann sie endlich beseitigt werden; zum anderen müssen wir uns heute damit auseinandersetzen, daß die Regierungen in einigen Ländern — im Widerspruch zum Montanvertrag — aktiv in die Preispolitik der Stahlindustrie eingreifen und damit unterschiedliche Wettbewerbsbedingungen schaffen.

Schließlich stoßen wir bei unserem Handel mit den Drittländern zunehmend auf handelspolitische Erschwerungen unseres Exports, während die Importe aus diesen Ländern bei uns rasant angestiegen sind. Eine solche Entwicklung war nur möglich, weil die Bundesrepublik — ebenso wie Frankreich und die Beneluxländer — in ihren Außenzöllen für Stahlerzeugnisse gegenüber den großen Stahl-erzeugern außerhalb der Gemeinschaft klar benachteiligt ist.“

Bundesrepublik zog nur nach

Bei der Erhöhung der Umsatzausgleichsteuer von 6 auf 8 Prozent handele es sich — so legte Dr. Sohl dar — um eine steuertech-

nische Maßnahme, durch die die bisher bestehende Subvention der Einfuhren vermindert, aber immer noch nicht voll beseitigt werde. Die tatsächliche Binnenbelastung des deutschen Stahls hätte eine noch etwas stärkere Erhöhung gerechtfertigt; außerdem ziehe die Bundesrepublik damit nur nach. In mehreren Ländern der Gemeinschaft seien die Ausgleichsteuersätze in den letzten Jahren wiederholt erhöht oder der Binnenbelastung angepaßt worden.

„Selbstverständlich muß die Ausfuhrückvergütung, die ja nur das Spiegelbild der Umsatzausgleichsteuer ist, ebenfalls entsprechend korrigiert werden“, fuhr Dr. Sohl fort;

„wir sind übrigens die ersten, die bereit wären, auf die Erhebung der Umsatzausgleichsteuern im Binnen Austausch der Montanunion ganz zu verzichten, wenn sich alle übrigen Partner hierzu auch bereit finden würden.“

Das Beispiel Straßburg/Kehl

Damit kam Dr. Sohl zu der Frage der Steuergrenzen. Er sagte dazu:

„Das Thema ist inzwischen, auch in der Öffentlichkeit, so bekannt, daß ich es nur an dem Beispiel Straßburg/Kehl noch einmal verdeutlichen möchte, weil gerade dieser Fall inzwischen erhebliche praktische Bedeutung gewonnen hat.

Nehmen wir einmal an, ein Stahlverarbeiter in Straßburg kann französischen Stahl einschließlich Fracht und Steuern zu 450,— DM je Tonne kaufen, während sein deutscher Konkurrent in Kehl, auf der anderen Seite des Rheins, für deutschen Stahl einschließlich Fracht und Umsatzsteuer ebenfalls 450,— D-Mark je Tonne bezahlt. Wenn der deutsche

Verbraucher nun aber in Straßburg französischen Stahl kauft und ihn über die Rheinbrücke nach Kehl bringt, so kostet er in Kehl nur noch 389,— D-Mark je Tonne; er darf nach den Preisvorschriften des Montanunions-Vertrags in Kehl auch nicht teurer verkauft werden, wenn sich das Lieferwerk nicht strafbar machen will.

Der deutsche Verbraucher in Kehl bekommt also den französischen Stahl um 61,— D-Mark billiger als sein französischer Kollege in Straßburg, und zwar lediglich, weil der Stahl über den Rhein, das heißt über die Steuergrenze, geschafft worden ist.“

Dieser Vergleich, so betonte Dr. Sohl, sei keineswegs nur theoretischer Natur, sondern habe vielmehr sehr handfeste Auswirkungen gehabt. Um so mehr glaube er, daß dieses einfache Beispiel augenfällig und abseits aller Theorien die grobe Wettbewerbsverzerrung zeige, der die deutsche Stahlindustrie hier ausgesetzt ist.

„Nun wird uns“ — sagte Dr. Sohl — „in diesem Zusammenhang gelegentlich die Frage entgegengehalten, warum diese Steuergrenzen sich gerade beim Stahl so unerträglich bemerkbar machen. Die Antwort lautet:

Die noch bestehenden Umsatzsteuergrenzen bewirken eine Ermäßigung der französischen Preise bei Lieferung in die Bundesrepublik. Nur der Montanvertrag — nicht aber der EWG-Vertrag — zwingt die französischen Lieferanten, diese Preisermäßigung gegen ihr eigenes Interesse voll dem Abnehmer weiterzugeben.

Außerdem hat es schon vom ersten Tage der Montanunion an im Gemeinsamen Markt Eisen- und Stahlzölle nicht mehr gegeben, während der Zollschatz für die übrigen EWG-Güter im Binnen Austausch bis heute erst auf 50 Prozent seiner Ausgangshöhe vermindert worden ist.

Die deutsche Stahlindustrie müsse nochmals mit großer Dringlichkeit fordern, daß alsbald ein Endtermin für den Abbau der Steuergrenzen festgelegt werde.

„Spätestens zu dem Zeitpunkt, an dem der Zollabbau beendet ist, müssen die steuerlichen Wettbewerbsverzerrungen verschwunden sein“, forderte Dr. Sohl.

Einseitige Zollvorteile

Dann wandte sich der Redner der Wettbewerbsungleichheit im Gemeinsamen Markt, der unterschiedlichen Preispolitik, zu. Hier müsse man sich damit begnügen, aus der Vergangenheit Lehren für die Zukunft zu ziehen:

„Der Montanunions-Vertrag sieht Preisfreiheit für die beteiligten Unternehmen vor, die nur im Falle der Krisen- oder Mangellage durch die Hohe Behörde eingeschränkt oder aufgehoben werden kann. Die Stahlindustrie der Benelux-Länder hat von dieser Preisfreiheit

Anleihe für Investitionen

Die August Thyssen-Hütte AG, die Muttergesellschaft der Niederrheinische Hütte AG, beabsichtigt, in Kürze eine sechszehnstellige Anleihe über 80 Millionen DM zu emittieren und hiervon 50 Millionen DM den Obligationären ihrer 7,5-Prozent-Anleihe von 1957 zum Umtausch anzubieten, die zum 1. Oktober 1963 gekündigt worden ist. Die restlichen 30 Millionen DM der neuen Anleihe sind für die Finanzierung von Investitionen bestimmt.

ausgiebig Gebrauch gemacht; anders war es in Deutschland und Frankreich."

Das Problem der westdeutschen Handelsbeziehungen zu den Drittländern sei erst in der letzten Zeit in voller Schärfe erkennbar geworden, nachdem die Stahlmärkte der Welt in zunehmendem Tempo einander näher rückten — diese Feststellung erläuterte Dr. Sohl weiter:

„Der deutsche Markt steht allen Stahlexporteuren der Welt offen. Bei der Gründung der Montanunion ging man davon aus, daß eine weltweite Öffnung des Gemeinsamen Marktes zum Gelingen der Integrationsbemühungen beitrage, und verzichtete daher darauf, hohe Zollmauern gegenüber den sogenannten Dritten Ländern zu errichten. Die Stahlzölle der Gemeinschaft wurden vielmehr dem sehr niedrigen belgisch-luxemburgischen Niveau angeglichen. Mit Ausnahme von Italien, das heute noch ein Stahlzollniveau von etwa 10 Prozent hat, liegen die Stahlzölle in den Ländern der Gemeinschaft bei 4 bis 6 Prozent.

In der Montanunion hat man sich hierzu seinerzeit nur bereit gefunden, um damit ein Beispiel einer betont liberalen Außenhandelspolitik zu geben. Im Übergangsabkommen ist nämlich ausdrücklich die Rede davon, daß entsprechende Gegenleistungen von den Dritten Ländern erwartet werden. Diese Vorleistung haben die übrigen Stahlerzeugerländer der Welt aber leider nicht honoriert.

Ihre Zollsätze sind durchweg wesentlich höher als die unseren. So erhebt man in den USA Stahlzölle, die um 2 bis 7 Punkte höher sind

Erster Deutscher

Dem Vorstandsvorsitzer der August Thyssen-Hütte und Aufsichtsratsmitglied der Niederrheinischen Hütte Bergassessor a. D. Dr.-Ing. E. h. Hans Günther Sohl wurde als erstem Deutschen die Würde eines Ehrenmitgliedes des American Iron and Steel Institute verliehen. Er empfing diese Auszeichnung in New York während einer Veranstaltung anlässlich der Jahrestagung 1963 des Instituts, bei welcher der frühere Präsident der USA, Dwight D. Eisenhower, eine Ansprache hielt.

als in der Bundesrepublik. In Österreich sind die Stahlzölle ebenfalls mindestens 7 Punkte höher als bei uns, in Großbritannien 7 bis 9 und in Japan sogar 10 Punkte.

Diese Zoll disparitäten wirken sich seit einigen Jahren voll zuungunsten der deutschen Stahlindustrie aus. Der Absatz in die Hochzollländer ist außerordentlich schwierig. Demgegenüber konnten diese Länder ihren Absatz auf dem deutschen Markt wesentlich ausbauen.

Die Lösung des Problems kann daher nur eine Harmonisierung der Außenzölle der Gemeinschaft mit denen der übrigen Stahlerzeugerländer bringen. Hier liegt eine große Aufgabe der Hohen Behörde, die durch entsprechende Empfehlungen an die nationalen Regierungen ihre supranationale Verantwortlichkeit unter Beweis stellen und gleichzeitig die Harmonisierung der Stahlzölle als Auftakt zur Kennedy-Runde vorschlagen könnte.

Was uns fehlt, ist eine wirksame, abgestimmte Außenhandelspolitik für den gesamten gemeinsamen Stahlmarkt. Jedenfalls ist der bestehende Zustand einer deutlichen Benachteiligung auf dem Ge-

biet des Außenhandels für uns ebenso wenig tragbar wie für Frankreich und die Beneluxländer."

Damit hatte Dr. Sohl aufgezeigt, wie vielfältig und verschiedenartig die Nachteile sind, denen die deutsche Stahlindustrie im Wettbewerb ausgesetzt ist.

Es sei bereits gefragt worden, ob vom wirtschaftlichen Standpunkt aus der Gemeinsame Markt vor seiner quantitativen Ausdehnung nicht erst qualitativ funktionsfähig gemacht

Gemeinsamer Markt?

Dr. Sohl stellte die Frage: „Wir reden immer vom Gemeinsamen Markt, aber haben wir ihn wirklich?

Ist mit dem Fortfall der Zölle innerhalb der Montanunion wirklich ein Gemeinsamer Markt für Kohle und Stahl hergestellt?

Ist wirklich das Ziel erreicht, daß sich der Wettbewerb nur nach den Gesetzen der höchsten Produktivität und größten Leistungsfähigkeit abspielt, unabhängig von nationalem Protektionismus?

Seien wir doch ehrlich“, antwortete Dr. Sohl:

„Wir haben gute Ansatzpunkte für einen Gemeinsamen Markt, aber nicht mehr; wir haben keinen Gemeinsamen Markt und können ihn nicht haben,

solange die Steuergrenzen weiterbestehen, solange nationale Regierungen im Alleingang die Währungsparitäten ändern, solange die Preisfreiheit praktisch so unterschiedlich gehandhabt wird wie bisher.

Gerade auch dem letzten Punkt kommt in der Praxis besondere Bedeutung zu. Wenn nicht endlich mit der antiquierten Vorstellung ausgeräumt wird, der Stahlpreis sei ein politischer Preis, dann werden wir nie zu einem Gemeinsamen Stahlmarkt kommen. Es ist schlechterdings unerträglich, wie diese These von nationalen Regierungen immer wieder aufgestellt und verfochten wird, während uns bei Lohnverhandlungen von unseren Tarifpartnern erklärt wird, der Stahlpreis sei für den Arbeiter völlig uninteressant.

Ich möchte nicht mißverstanden werden. Wenn wir auf die Schwächen des Montanunionsmarktes hinweisen, so tun wir es in dem Wunsch, diese Schwächen überwinden zu helfen und den Gemeinsamen Markt wirklich funktionsfähig zu machen. Es sind erstne wirtschaftliche, aber auch politische Sorgen, die uns dazu bewegen.

Kohle und Stahl haben sich in den ersten Jahren des Gemeinsamen Marktes erfreulich entwickelt. Wenn der Bergbau aber schon seit längerer Zeit in Schwierigkeiten geraten ist, und wenn sich die Lage der Stahlindustrie nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen Ländern der Montanunion erheblich verschlechtert hat, so ist dies ein Faktum von großer Bedeutung, nicht nur in wirtschaftlicher, sondern auch in politischer Hinsicht.

Die Montanunion war der erste Schritt zu einer neuen Form intensiver, wirtschaftlicher Zusammenarbeit in Europa. Erstmals sind hier bei einem Zusammengehen von mehreren Staaten nationale Souveränitäten an eine supranationale Behörde übertragen worden. Einige Jahre später, bei der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, ist man dann institutionell nicht ganz so weit gegangen, so daß die EWG-

werden sollte. Wirtschaftlich gesehen sei die Konsolidierung des Gemeinsamen Marktes sicher ebenso wichtig wie seine Ausdehnung. Seit der Eröffnung des Gemeinsamen Marktes für Kohle und Stahl hätten sich nicht nur die politischen, sondern auch die wirtschaftlichen Voraussetzungen grundlegend geändert, und im Montanunionsmarkt sei heute die Sorge um die Wettbewerbsfähigkeit der Erzeuger an die Stelle des Schutzbedürfnisses der Verbraucher getreten.

Kommission geringere Rechte als die Hohe Behörde hat.

Freilich bedeutet nach unseren Erfahrungen selbst Supranationalität wenig, wenn alle wesentlichen Gebiete der allgemeinen Wirtschafts- und Handelspolitik weiterhin nationaler Zuständigkeit überlassen bleiben. Die Entwicklung von Kohle und Stahl in den letzten Jahren gibt zu denken. Gehört die Montanunion vielleicht zu den „Fußkranken“ der Integration?

Die Frage des wirtschaftlichen Erfolges oder Mißerfolges der Montanunion, der ersten Europäischen Gemeinschaft, ist eine unerhörte politische Frage. Wirtschaftliche Mißerfolge lassen sich nicht nur nicht verschleiern, sie haben auch unmittelbare politische Auswirkungen."

Auch gute Deutsche bleiben!

Dr. Sohl beendete seine Rede:

„Eingangs sagte ich: Die Außenpolitik ist unser Schicksal. Das scheint im Gegensatz zu dem Ausspruch Walther Rathenau zu stehen, der vor einem halben Jahrhundert den Satz prägte: ‚Die Wirtschaft ist unser Schicksal.‘ Wahrscheinlich ist aber in unserer Gegenwart die Verflechtung und die Wechselwirkung zwischen Politik und Wirtschaft so eng, daß beide Aussprüche ihre Geltung haben und einander ergänzen. Dann allerdings müssen wirtschaftliche und politische Integration Hand in Hand gehen, und es darf nicht die eine von der anderen auf halbem Wege im Stich gelassen werden.

Genug der wirtschaftlichen Vorleistungen durch uns! Sonst besteht die Gefahr, daß die Wirtschaft nicht der Schrittmacher, sondern der Prügelknabe der Politik wird, und das könnte nicht ohne gefährliche Rückwirkungen auf die Politik selbst bleiben.

Wir haben die Hoffnung und Überzeugung, daß die politisch Verantwortlichen unseres Landes diese Einsicht teilen und danach handeln. Dazu gehört aber auch die Erkenntnis, daß wir nur dann einen wirkungsvollen Beitrag zur europäischen Wirtschaft leisten können, wenn unsere deutsche Wirtschaft gesund bleibt; und wenn sie wirklich die besten Wettbewerbsbedingungen erhält, wie uns das bei der Unterzeichnung des Schumanplanes zugesagt wurde. Wir wollen gute Europäer sein, aber das können wir nur, wenn wir gleichzeitig auch gute Deutsche bleiben.

Dann ist uns auch nicht bange darum, daß die deutsche Stahlindustrie wieder eine glückliche Aufwärtsentwicklung nehmen und ihren Beitrag leisten wird für die Zukunft Deutschlands und Europas!"

Im Ausland krank - und was dann?

Das sollten Urlauber jenseits der Grenze wissen

Immer mehr Bürger der Bundesrepublik fahren in ihrem Urlaub ins Ausland. So angenehm, abwechslungsreich und sogar belehrend eine Reise in fremde Länder sein mag, so wichtig ist es, sich vor ihrem Antritt Gedanken darüber zu machen, was man im Falle einer Erkrankung oder eines Unfalls jenseits der Grenzen zu tun hat. Die nachstehende Zusammenstellung vermittelt eine Reihe nützlicher Hinweise, die jeder bei Auslandsreisen beachten sollte.

In ungewohntem Klima und bei fremdartiger Kost sind Erkrankungen auf Auslandsreisen gar nicht selten. Glück im Unglück ist es, wenn eine Krankheit in einem Land auftritt, das der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) angehört, also in Italien, Frankreich, Holland, Belgien oder Luxemburg; denn die EWG-Mitglieder haben vereinbart, daß ihre Staatsangehörigen in Fragen der sozialen Sicherheit in allen Mitgliedsländern gleich behandelt werden sollen. Ähnliche Vereinbarungen hat die Bundesrepublik mit Österreich und Spanien abgeschlossen.

Versicherte der gesetzlichen Krankenkassen und ihre Familienangehörigen haben also auch Anspruch auf Leistungen, wenn sie während eines vorübergehenden Aufenthalts in den genannten Ländern krank werden und ihr Zustand eine ärztliche Betreuung oder einen Krankenhaus-Aufenthalt nötig macht. Die Leistungen richten sich nach den Vorschriften im Ausland, zuständig sind die ausländischen Versicherungseinrichtungen, in deren Bezirk sich der Erkrankte aufhält.

Die Vorschriften sind in jedem Land unterschiedlich. Man sollte sich deshalb vor Antritt einer Auslandsreise bei seiner Krankenkasse über die Besonderheiten des Krankheitsschutzes in dem gewählten Urlaubsland informieren.

Die Vorschriften in den Ländern Frankreich, Belgien, Luxemburg, Holland, Italien, Österreich und Spanien sind in Merkblättern zusammengefaßt, die man bei seiner Krankenkasse bekommen oder beim Verlag der Ortskrankenkassen, Bad Godesberg, Wiedemannstraße 28, beziehen kann. In diesen Merkblättern sind auch die Anschriften der ausländischen Versicherungsträger genannt, die für die Gewährung von Leistungen in den

In **Belgien** werden die Leistungen nicht unmittelbar durch die Krankenkasse gewährt. Der Versicherte muß vielmehr die Kosten der ärztlichen Behandlung und der Arzneien zunächst selbst bezahlen. Er braucht sich in der Regel, insbesondere in dringenden Fällen, nicht erst an das zuständige Regionalamt der Krankenkasse zu wenden, sondern kann den Arzt sogleich in Anspruch nehmen. Nach Abschluß der Behandlung hat er die Quittungen des



Arztes und der Apotheke zusammen mit dem Anspruchsausweis der belgischen Krankenkasse zur Festsetzung und Auszahlung des Erstattungsbetrages vorzulegen. In der Regel wird nur ein Teil der Krankheitskosten erstattet.

Auch in **Frankreich** muß man Arzt- und Arzneikosten zunächst selbst bezahlen. Von der Krankenkasse bekommt man einen Krankenschein für die Gewährung ärztlicher Behandlung und Medikamente. Dieser Krankenschein ist lediglich ein Vordruck, auf dem der Arzt quittiert, in den der Versicherte seine Personalien einträgt und den er zu unterschreiben hat. Er dient zusammen mit den quittierten Rezepten als Unterlage für die Kostenerstattung durch die französische Krankenkasse. Auch hier bekommt man nur einen Teil des ausgelegten Betrages zurück.

Für **Luxemburg** gilt im wesentlichen das gleiche. Soweit aber in dringenden Fällen die Kasse nicht vorher aufgesucht werden kann, sollte der Arzt darauf hingewiesen werden, daß die Leistungen zu Lasten der luxemburgischen Kasse gehen und daß um Anwendung der für diese Kasse maßgebenden Tarife gebeten wird.

In **Holland** sind die Versicherten bei einem Hausarzt eingeschrieben. Krankenscheine gibt es nicht. Deutsche Versicherte brauchen die zuständige Krankenkasse nicht vorher aufzusuchen. Es genügt, wenn dem Arzt der von der deutschen Krankenkasse



ausgestellte Anspruchsschein vorgelegt wird. Auf Grund dieser Bescheinigung behandeln die Kassenvertragsärzte kostenlos und verschreiben die erforderlichen Medikamente zu Lasten der niederländischen Krankenkasse.

In **Italien** gelten die von den deutschen Krankenkassen ausgestellten Bescheinigungen nicht als Behandlungsausweise für den Arzt. Ärztliche Behandlung und Krankenpflege müssen bei den italienischen Krankenkassen unter Vorlage des Anspruchsausweises beantragt werden.

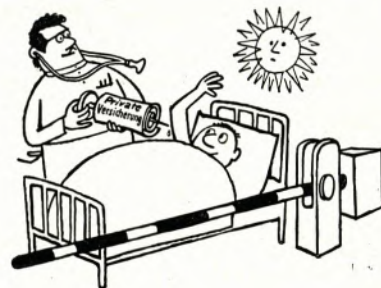
Auch in **Österreich** muß bei den zuständigen Krankenkassen zunächst ein Krankenschein beantragt werden. Die Behandlung ist dann kostenlos.

Für **Spanien** gibt es ebenfalls bei der deutschen Krankenkasse eine Anspruchsbereinigung. Dazu stellen die spanischen Kassen ein Gutscheinheft für ärztliche Behandlung und sonstige Leistungen aus. In Notfällen gilt jedoch auch die von der deutschen Kasse ausgestellte Bescheinigung als Ausweis für die ärztliche Behandlung.

In **Großbritannien** haben Auslandsreisende Anspruch auf die gleichen kostenlosen Leistungen des britischen Gesundheitsdienstes wie britische Staatsbürger, sofern sie bei einem vorübergehenden Aufenthalt von einer Krankheit überrascht werden oder einen Unfall erleiden. Es geht natürlich nicht, daß man auf der Insel ein altes Leiden kostenlos auskurieren läßt.

Wenn man ins Krankenhaus muß

Bei einer Krankenhaus-Behandlung im Ausland trägt die ausländische Versicherung nach ihren Vorschriften die entstehenden Kosten. Der Erkrankte muß aber vor der Aufnahme in das Krankenhaus einen entsprechenden Antrag stellen und dabei die ärztliche Bescheinigung vorlegen, daß eine Krankenhausbehandlung erforderlich ist. Kann dieser Antrag wegen der Dringlichkeit des Falles nicht vor-



her gestellt werden, empfiehlt es sich, die Bescheinigung des Arztes der Verwaltung des Krankenhauses zu übergeben, die sich mit dem zuständigen Versicherungsträger in Verbindung setzt.

Wenn in Spanien der praktische oder der Facharzt die Aufnahme in ein Krankenhaus für erforderlich hält, händigt er dem Kranken den dafür in Frage kommenden Vordruck des zuständigen Versicherungsträgers aus. In die-



genannten Ländern zuständig sind. Die deutschen Krankenkassen stellen ihren Versicherten auf Antrag eine Anspruchsbereinigung aus, die bei den ausländischen Versicherungen vorzulegen ist.

Als Besonderheiten in der Krankenversicherung sind zu nennen:

sem Vordruck ist das Krankenhaus angegeben, in dem die Behandlung durchgeführt werden muß.

Wenn Arbeitsunfähigkeit eintritt

Wird ein Versicherter während eines vorübergehenden Aufenthalts in den genannten Ländern (ausgenommen in Österreich) wegen Krankheit arbeitsunfähig und kann er nicht sogleich zurückkehren, so muß er sich unverzüglich an den zuständigen ausländischen Versicherungsträger wenden. Die ausländische Krankenkasse ist dann verpflichtet, den Versicherten durch einen Vertrauensarzt untersuchen zu lassen. Sie wird die zuständige deutsche Krankenkasse vom Beginn der Arbeitsunfähigkeit unterrichten. Es empfiehlt sich aber für den Versicherten, sogleich auch seinerseits die zuständige deutsche Krankenkasse unmittelbar zu verständigen.

In Ländern, in denen kein Sozialversicherungsabkommen mit der Bundesrepublik abgeschlossen wurde, muß der Urlauber alle Krankheits- oder Unfallkosten selbst tragen. Das gilt z. B. für die skandinavischen Länder Dänemark, Norwegen und Schweden. Man kann jedoch bei Reisen in solche Länder eine private Versicherung abschließen, um wenigstens vor den größten Risiken geschützt zu sein.



Alle bisherigen Ausführungen gelten für die Versicherten der gesetzlichen Krankenversicherung. Wer privat versichert ist, genießt in der Regel innerhalb Europas vollen Versicherungsschutz, wenn der Auslandsaufenthalt nicht länger als einen Monat dauert. Bei längeren Aufenthalten wird oft ein Beitragszuschlag erhoben. Es empfiehlt sich in jedem Fall, sich vor Antritt der Reise bei seiner Versicherung zu unterrichten, ob und wie man im Ausland geschützt ist.

Unfallschutz nur privat

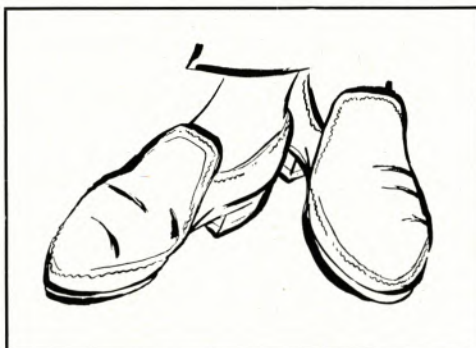
Wenn einem zu Hause bei der Arbeit ein Unfall zustoßt, so kommen die Berufsgenossenschaften für den Schaden auf. Bei der Urlaubsreise im Ausland fällt dieser Schutz weg. Wer also keine private Unfallversicherung abgeschlossen hat, sollte sich für die Dauer des Urlaubs durch eine Reiseunfallversicherung schützen.

Als Kraftfahrer ist man durch seine Haftpflichtversicherung nur gegen Schäden geschützt, die man einem anderen zufügt. Diese Kraftfahrzeug-Haftpflicht gilt auch im Ausland; man muß aber vor Antritt der Reise bei seiner Versicherungsgesellschaft die sogenannte Grüne Versicherungskarte beantragen, die an der Grenze als Ausweis dafür dient, daß man ausreichend versichert ist. Sie wird nur

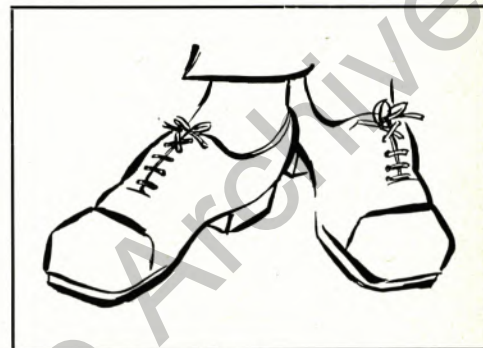


So oder so?

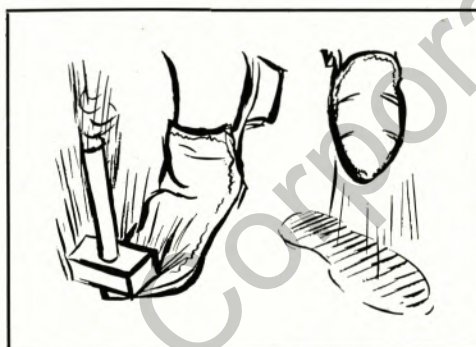
Drahtmännchen ermahnt jeden



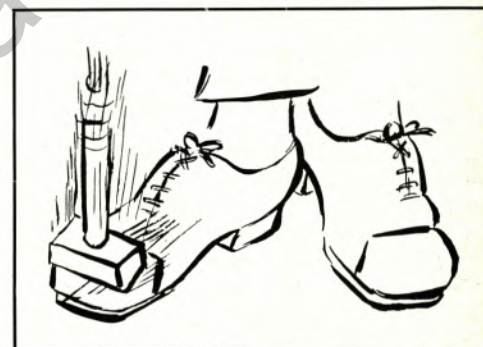
Die Slipper sind zwar sehr bequem, zur Arbeit aber kaum geeignet.



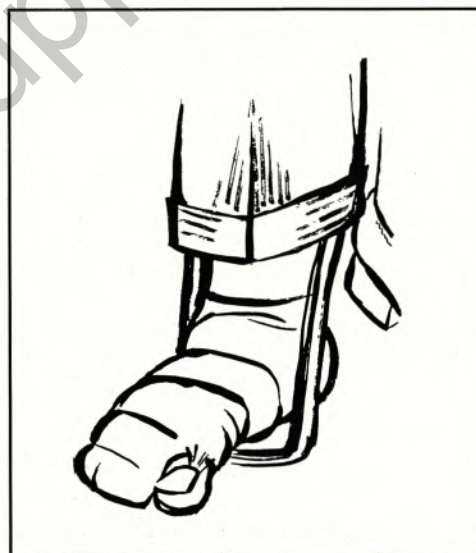
Ein Schuh, der dem Fußes Schutz, ist selbstverständlich nicht zum Putz.



Wer unvorsichtig mit den Füßen, muß seine Eitelkeit leicht büßen.



An harten Kappen prallt stets ab, was immer fällt auf sie herab.



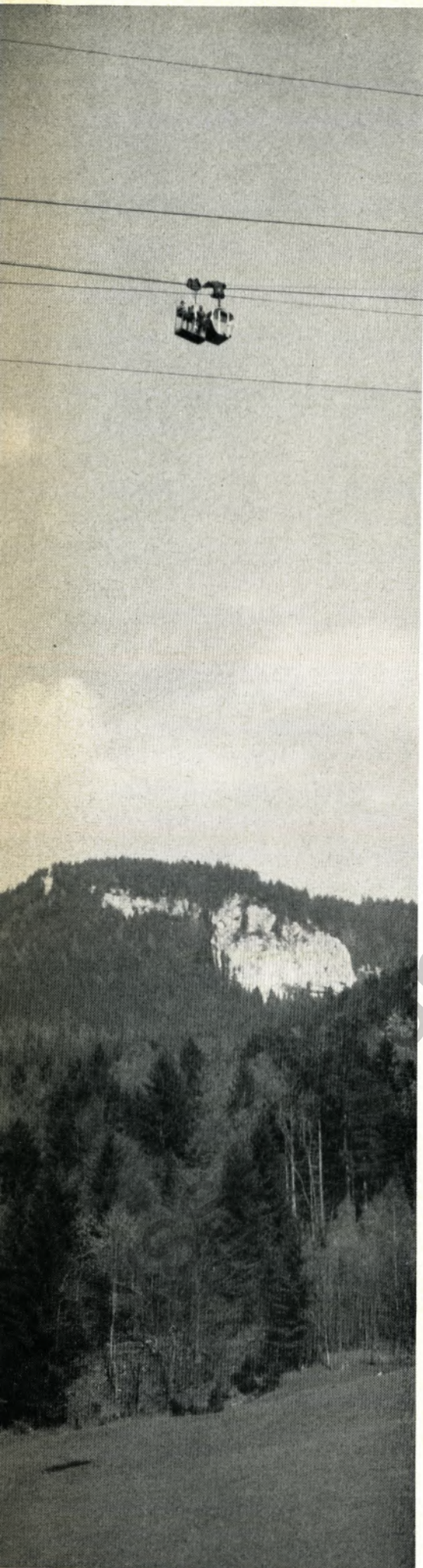
Schmerzreich nun für lange hinkt, wer bei Sicherheitsschuhen abgewinkt.



Wer sie getragen brav und nett, legt flotte Sohlen aufs Parkett.

ausgestellt, wenn die Deckungssummen des Vertrages mindestens über 250 000 DM für Personenschäden, 50 000 DM für Sachschäden und 10 000 DM für Vermögensschäden lauten. Wer geringere Schadenssummen versichert

hat, kann für die Dauer des Urlaubs einen Zusatzvertrag mit den höheren Beträgen abschließen. Die Versicherungsgesellschaften geben Auskunft, für welche Länder man die Grüne Versicherungskarte braucht.



„Zugseil ausgefallen!“

**Große Bergungsübung bewies:
Sicherheit
steht bei der Kampenwandbahn
oben an**



Die Kampenwandseilbahn der Westfälischen Union bei Aschau im Chiemgau ist seit ihrem Betriebsbeginn vor sechs Jahren völlig unfallfrei gefahren; im letzten Heft der Werkzeitschrift wurde ausführlich über die technischen Voraussetzungen dafür berichtet. Dennoch zeigt sich immer wieder einmal, daß selbst die vollkommensten Anlagen und die gewissenhafteste Beaufsichtigung — zu der in Aschau die tägliche Überprüfung zahlreicher Betriebseinrichtungen gehört — gegebenenfalls einen plötzlichen Notfall nicht unbedingt auszuschließen vermögen. Die Panne, die sich beim Anlaufen der neuen Zugspitzbahn ereignete — als mit dem Bundesverkehrsminister eine Anzahl weiterer prominenter Eröffnungsgäste zwischen Tal und Berg hängenblieb —, ließ erst in jüngster Zeit sehr deutlich offenkundig werden, daß beim Zusammentreffen einiger negativer Faktoren die raffinierteste Technik versagen kann. Die Notwendigkeit für Vorkehrungen zu einer Bergung von Fahrgästen und Kabine wurde damit für alle Seilbahnen neuerlich bestätigt. Obgleich erfreulicherweise die Kampenwandbahn seit ihrem Bestehen in eine solche Zwangslage noch nicht geraten ist, wird der Notfall alljährlich zweimal durchexerziert.

Die Kampenwandseilbahn führte eine solche Bergungsübung diesmal in erweitertem Rahmen durch. Um in einem extremen Fall rasch zweckentsprechende Hilfsmöglichkeiten zur Verfügung zu haben, sind besonders intensive Übungen erforderlich. Vor Beginn der Sommersaison war in diesem Jahre die Bahn fünf Tage wegen Revisionsarbeiten außer Betrieb; während dieser Zeit wurde auch die Bergungsübung abgehalten.

Was versteht man unter einer solchen Bergungsübung, und wie läuft sie ab?

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

Für Kleinkabinen-Seilbahnen wie die Kampenwandseilbahn eignet sich diese Form der Rettung von Fahrgästen aus den Kabinen nicht, da ja auf der Strecke mehrere Kabinen hängen und der Hilfswagen über diese nicht hinwegspringen kann; er würde nur die zunächststehende Kabine am Seil erreichen. Hier hilft man sich meist mit Abseilgeräten, die von den nächstgelegenen Stützen aus über die Seile an die Kabinen herangebracht werden und mit denen in Spezialgurten dann die Fahrgäste zum Boden hinabgelassen werden. Bei größeren Bodenabständen ist eine Bergung durch Abseilen oder mit Hilfe von Leitern aber nur schwer zu bewerkstelligen. Oft bereitet dazu das Berggelände weitere große Schwierigkeiten.

Bei der Kampenwandseilbahn ist deshalb bereits beim Bau der Anlage vor sieben Jahren für einen solchen Extremfall der Störung in besonderer Weise vorgesorgt worden:

Zunächst ist schon eine Bewegungsunfähigkeit des Zugseiles praktisch so gut wie ausgeschlossen worden. Neben dem elektrischen Hauptantriebsaggregat ist ein zweites elektrisches Antriebsaggregat eingebaut. Es kann gleichsam mit einem Hebeldruck in Aktion gebracht werden. Sollte der Strom ausbleiben, dann steht ein in der Talstation eingebautes Dieselaggregat als unabhängige Stromquelle zur Verfügung. Selbst wenn auch dieses versagen sollte, kann die Bahnanlage noch von zwei weiteren unabhängigen Diesel-Notstromaggregaten in der Bergstation mit Strom versorgt werden. Die ganze Antriebsanlage und die Notstromversorgungsanlagen werden weitgehend elektronisch überwacht und automatisch gesteuert.

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

mitsamt der Kabine in die Talstation eingeholt. Mit Hilfe dieses „eigenen Abschleppdienstes“ kann selbst dem ohnehin unwahrscheinlichsten Extremfall der völligen Bewegungsunfähigkeit des Zugseiles wirkungsvoll begegnet werden. Die Bergungsübung im Mai dieses Jahres bewies das wieder einmal.

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

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

Diese Arbeiten müssen sicher und zuverlässig, aber auch rasch gemacht werden. Sie müssen

so exakt eingeübt sein, daß sie bei jedem Wetter und sogar nachts ausgeführt werden können.

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

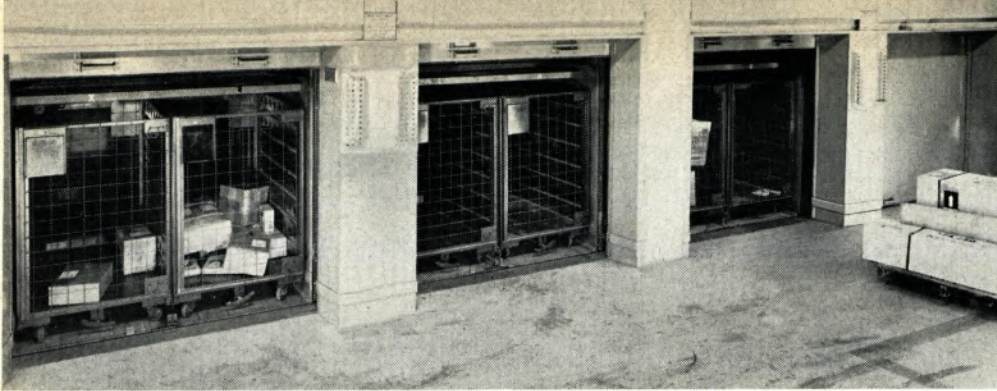
Vom Nachbarseil aus, das talwärts führt, filmte eine Kameragruppe des Deutschen Fernsehens diese Bergungsübung, die eindrucksvoll belegte, welch großer Wert auch in Aschau auf Übungen solcher Art gelegt wird und wie streng die entsprechenden Sicherheitsvorschriften in der Bundesrepublik hierfür sind. Wesentlich erleichtert wurde die ganze Aktion durch kleine, tragbare Sprechfunkgeräte, mit deren Hilfe die Männer im Bergungswagen ständig mit der Talstation in Sprechverbindung standen. Auf diese Weise konnten sie mit dem Hilfsseil zentimetergenau an die richtige Stelle herangefahren werden.

Was die Bilder zeigen

Auf der linken Seite oben links: Der Bergungswagen hat die — nach der Annahme für die Übung — etwa 100 Meter über dem Boden bergwärts nach der ersten Stütze stehengebliebene Gondel erreicht. — Oben rechts: Am Bergungswagen angeseilt, klettern zwei Mann über das Kabinendach zum Laufwerk

Auf der rechten Seite: Die Gondel wird mit Spezialklemmen an das sogenannte Hilfsseil montiert





Eine Teilansicht des Lastensilos mit drei geöffneten Elevator-Schachtfürten mit eingefahrenen Behälterfahrzeugen. Man sieht, daß die Behälter die Fahrkörbe fast restlos ausfüllen. Damit sie trotzdem einfach einfahren können, sind auf der Mitte des Korbbodens und an den Seitenwänden besondere Führungsleisten angebracht, welche die Behälter zwangsläufig in ihre richtige Stellung kommen lassen. Drahtgeflechdecken in allen Körben verhindern, daß diese über die zulässige Höhe hinaus beladen werden.

Behälter für Luftfracht



Als Ergebnis einer gemeinsamen fruchtbaren Entwicklungsarbeit von Ingenieuren der Lufthansa und der Abteilung Stahlleichtbau des Eisenwerkes Steele ist in Essen vor einer Reihe von Monaten ein Behälter gebaut worden, dessen über längere Zeit laufende Erprobung auf dem Rhein-Main-Flughafen jetzt abgeschlossen ist. Er bewährte sich dort so erfolgreich, daß eine Weiterentwicklung unter Auswertung der im praktischen Gebrauch gewonnenen Erfahrungen demnächst in die Serienfertigung geht.

Im Luftverkehr zeichnet sich — neben einer seit 1945 von Jahr zu Jahr sprunghaft ansteigenden Fluggastzahl — ein erhebliches Anwachsen des Frachtaufkommens ab. Die auf einigen Flughäfen zusammenlaufende Flugfracht ist bereits heute so umfangreich, daß die bisherigen Abfertigungsmethoden kaum mehr ausreichen. Da zu erwarten steht, daß dieser Zuwachs im Luftfrachtverkehr weiterhin anhält, ging die Lufthansa — wie Ingenieur Herbert Vorbeck in der Fachzeitschrift „fördern und heben“ ausführlich berichtet — einen völlig neuen Weg mit dem Ziel, die Luftfracht zu den festliegenden Frachttarifen möglichst wirtschaftlich umzuschlagen.

Im neuen Luftfrachtgebäude der Frankfurter Flughafen AG wurde vor etwa Jahresfrist ein Lastensilo in Betrieb genommen, der im Auftrag der Lufthansa gebaut worden war. Diese Anlage gestattet ein ganz neuartiges System

der sortierten Frachtlagerung und des Frachturnschlags; ihre weitgehende Mechanisierung dürfte einmalig in Europa — wenn nicht sogar auf der Welt — sein.

Der Lastensilo besteht aus mehreren nebeneinander angeordneten Elevatoren. Seine Hauptmerkmale sind große Lagerfläche auf kleinster Gebäudegrundfläche, geringer Abstand der einzelnen Fahrkörbe über- und nebeneinander und dadurch volle Ausnutzung der Gebäudehöhe vom Keller bis zum Dach. Das Beladen der Körbe erfolgt von vorn, das Entladen von hinten. Dadurch wurde es möglich, kreuzungsfreie Einbahnstraßen für die ankommenden und abgehenden Frachten anzulegen.

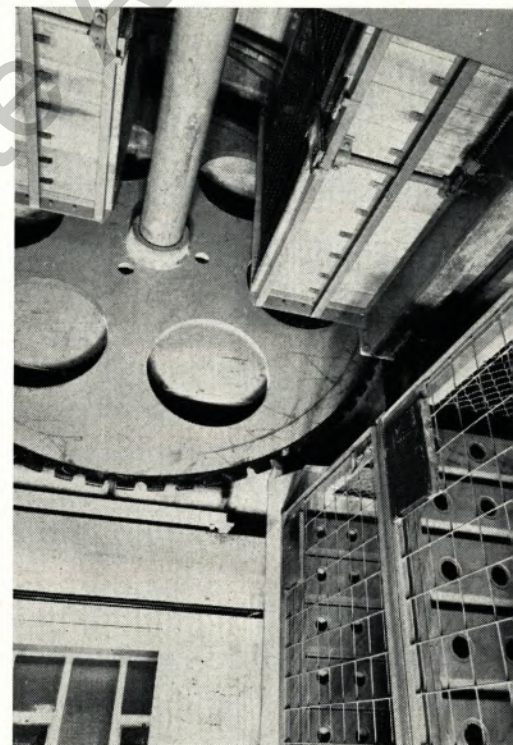
Konzentrierung der Beschickung der Lager Räume auf je einer Arbeitsebene, wenig Bedienungspersonal, kurzfristige Ausschleusung großer sortierter Frachtmengen und ähnliche Vorteile mehr sprechen für die moderne Anlage. Auf dem Rhein-Main-Flughafen ist zunächst ein Silo mit acht Elevatoren eingerichtet worden, doch erlaubt die neue Frachthalle, je nach Bedarf weitere Silos zu installieren.

Die Elevatoren arbeiten nach dem Umlaufaufzug (Paternoster)-Prinzip mit je zwölf Fahrkörben. Jeder Fahrkorb ist für eine Nutzlast von 900 kg und zur Aufnahme von maximal zwei Behälterfahrzeugen vorgesehen. Ein Elevator kann also eine Gesamtzuladung von $12 \times 900 \text{ kg} = 10\,800 \text{ kg}$ aufnehmen.

Das ankommende Frachtgut wird gewogen und nach Flug-Nummer und Bestimmungsort in die Behälterfahrzeuge sortiert. Mit den entsprechenden Begleitpapieren werden diese in die Fahrkörbe der Elevatoren geschoben, für welche die Bestimmungsorte vorher festgelegt sind. Sollten sie noch nicht voll ausgelastet sein, so kann in die im Fahrkorb stehenden Behälter auch später zugeladen werden.

Bei Abruf der für einen bestimmten Flug vorhandenen Fracht werden mit Hilfe eines sinnreichen Steuerdruckknopf-Systems die betreffenden Fahrkörbe herangeholt, die beladenen Behälter herausgezogen, zur Vorfelddrampe gerollt und hier zu je vier auf Spezialfahrzeuge mit höhenverstellbarer und drehbarer Lade fläche gefahren. Diese bringen sie unmittelbar an die Ladeluke des Flugzeuges. Vom Beladen der Behälter bis zum Verladen in das Flugzeug entfällt also jegliches Umladen und Aussortieren der Fracht.

Ein besonderes Problem war die Arretierung der Behälterfahrzeuge innerhalb der Körbe.



Blick vom oberen Kontrollsteg der Anlage auf eines der Umlenkrollenräder. Es wurde eine Vorrichtung entwickelt, die — unabhängig vom Bedienungspersonal — ein Verschieben der Behälter über die Korbgrundfläche hinaus unmöglich macht und beim Beladen und Entladen die volle Korböffnung freigibt. Unterhalb eines Korbbodens erkennbar, verhindert sie ferner ein Inbetriebsetzen des Elevators, wenn ein Behälterfahrzeug beim Einfahren über die Korbgrundfläche hinausgeschoben wird.

Ein Hubfahrzeug, das die Luftfrachtbehälter unmittelbar an die Ladeluke des Flugzeuges bringt.



Es wurde ebenso erfindungsreich gelöst wie alle Aufgaben, die Steuerung und Betriebssicherheit stellten. Die besonderen Belange des Luftfrachturnschlags erwiesen sich während der bisherigen Betriebszeit der Anlage als voll berücksichtigt; diese erfüllte jegliche Erwartungen, sowohl hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit als auch ihrer Zweckmäßigkeit.

Die Stahlleichtbauer im Eisenwerk Steele freut es, zu diesem Erfolg beigetragen zu haben. Er wird nicht allein die Beschäftigung im Behälterbau günstig beeinflussen, eröffnet vielmehr die Möglichkeit, daß die gelungene Methode der sortierten Lagerung in Elevatoren mit Behältern zukünftig auf weitere Gebiete übertragen wird.



Der Augenschein bester Lehrmeister



Was wird aus dem Walzdraht, der die Drahtstraßen der Niederrheinischen Hütte durchlaufen und — zu einem sehr erheblichen Teil der Gesamtmenge — seinen Weg von Duisburg-Hochfeld zu den Tochtergesellschaften der NH an der Ruhr, in Westfalen und im Sauerland genommen hat?

Diese Frage beantwortet zwar seit anderthalb Jahren die Werkzeitschrift in jedem ihrer Hefte bezüglich dieses oder jenes Betriebs des Niederrheinkreises, die Eindruckskraft des persönlichen Augenscheins vermag jedoch selbst der beste Bericht nicht voll zu ersetzen. So gehört es denn auch schon seit einer Reihe von Jahren zum Ausbildungsprogramm der kaufmännischen Lehr- und Anlernlinge, von Zeit zu Zeit die Werke der Tochtergesellschaften zu besichtigen, um an Ort und Stelle zu sehen und zu erfahren, in welcher Weise das Haupterzeugnis der Niederrheinischen Hütte weiterverarbeitet wird.

Das Lennewerk Altena, eine der bedeutenden deutschen Schraubenfabriken, war seit drei Jah-

ren nicht mehr besucht; es bot deshalb dem NH-Nachwuchs sowohl des zweiten wie des dritten Lehrjahres Neues. Unter der Führung des Leiters des kaufmännischen Ausbildungswesens wurde die Fahrt vom Niederrhein zur Lenne und Nette Mitte Juli angetreten. In Altena staunten die zukünftigen Hüttenkaufleute und angehenden Bürogehilfinnen, als die vieltausend Sorten Schrauben plötzlich greifbare Wirklichkeit wurden und sie Versandziffern hörten, die in die Millionen gehen.

Der Rundgang durch die zahlreichen langgestreckten Stockwerke unter sachkundiger Führung bot den Jugendlichen einen Einblick in die Mannigfaltigkeit der Produktion und ließ sie zugleich erkennen, welche Präzisionsarbeit hier unter oft nicht leichten Bedingungen geleistet wird.

Viel Aufmerksamkeit weckte der umfangreiche Maschinenpark des Lennewerkes, der in seiner Gesamtheit die Entwicklung der Fabrikationsmethoden durch mehrere Jahrzehnte bis auf den modernsten Stand sichtbar macht. Einige Überraschung lösten die Frauen an den verschiedensten Stellen der Fertigung aus, Lennewerkerinnen, die sich nicht erst in jüngster Zeit zur Mitarbeit entschlossen, vielmehr schon bis zu länger als dreißig Jahren in der Schraubenfabrikation unter dem Zeichen der drei Ringe tätig sind.

Die Frage, wo überall die Lenneschrauben verwendet werden, blieb gleichfalls nicht unbeantwortet. Zukünftig wird beispielsweise manch einer in Vaters Kraftwagen oder gar am eigenen Auto nachschauen, um womöglich mehrere Sorten davon zu finden.

Eine solche Besuchsfahrt ist kein sommerliches Ausflugsvergnügen, sondern dient zuallererst der Belehrung und der Erweiterung des Gesichtskreises im eigenen Unternehmensbereich. So, wie die NH-Lehrlinge und Anlernlinge dieses Mal zum Lennewerk fuhren und später das Werk Hamm der Westfälischen Union besuchen sollen, kommen die kaufmännischen Lehrlinge der WU in diesen Wochen an den Niederrhein, um das Hüttenwerk der Muttergesellschaft kennenzulernen. Die NH ist ferner das Ziel des kaufmännischen Nachwuchses der August Thyssen-Hütte, und zu ihren Gästen werden in diesem Sommer auch noch die Lehrlinge der Phoenix-Rheinrohr AG gehören. Für alle gilt eben, daß der Augenschein der beste Lehrmeister ist.





Im Endspiel: WU



8
VEREINE

Daß sich die Fußballer im Drahtwerk Altena der Westfälische Union für 1963 einiges vorgenommen hätten, berichtete „Der direkte Draht“ schon zu Beginn dieses Jahres. Die ehrgeizige Betriebssportgemeinschaft hat sich mittlerweile einen achtunggebietenden Platz im Betriebssportverband Hagen/Ennepe-Ruhr errungen. Mit der Veranstaltung eines Fußball-Blitzturniers in Altena am ersten Juli-Wochenende ergriff sie nun die Initiative, eine Gruppe Sauerland ins Leben zu rufen. Die Möglichkeit, ohne weite Fahrten mit anderen Werksmannschaften Wettspiele auszutragen, so dem Ausgleichssport nach Feierabend noch mehr Freunde in den Betrieben gewinnen und den Spielbetrieb im heimlichen Bezirk verstärken. Der Einladung der BSG Westfälische Union folgten neun Mannschaften, die an diesem Samstagnachmittag für ununterbrochen reges Leben auf dem Pragpaul sorgten. Es ging um die von der WU gestifteten Pokale für den ersten und den zweiten Turniersieger. Außerdem hatte die Ortsverwaltung Altena der IG Metall eine Fußball-Statue zur Verfügung gestellt, die in Zukunft als Wanderpreis ausgespielt werden soll.

Die zehn Mannschaften lieferten sich in je zweimal fünfzehn Minuten dauernden Spielen ebenso flotte wie faire Treffen, die ihnen ebensoviel Freude machten wie den zahlreichen Zuschauern aus den beteiligten





Altena - Lennewerk

Werken. Die WU schickte eine erprobte Mannschaft auf das Spielfeld, die ihren guten Ruf bestätigte. Obgleich in diesem Jahr erstmalig an den Punktespielen teilnehmend, führt sie in der Gruppe C des BSV Hagen/Ennepe-Ruhr. Wenige Tage zuvor hatte sie in ihrem 25. Spiel gestanden. In diesen 25 Spielen erzielte die Mannschaft genau 150 Tore, während sie ganze 30 hinnehmen mußte. Ihr Torschützenkönig ist der Halbrechte Kurt Jordan. „Lumpi“ nahm an allen Spielen teil und war natürlich auch bei dem Turnier jedesmal auf dem Platz.

Für die Fußballmannschaft des Lennewerkes Altena, die sich bislang nur gelegentlich zusammenfand und noch nicht dem BSV angehörte, wurde dieser Tag bedeutungsvoll: Mit ein wenig Glück — sie zogen in der dritten Runde ein Freilos — und starker Einsatzfreudigkeit kamen die Lennewerker schließlich ins Endspiel, bis zu dem sich die Uniöner kräftezehrend durchkämpfen mußten. Dennoch blieb es selbst nach einer Verlängerung unentschieden 1:1. So mußten drei Elfmeter den Ausschlag geben. Für den Siegerpokal revanchierten sich die Lennewerker mit ihrer Anmeldung zur Gruppe Sauerland. Sehr sportlich verzichtete die BSG Westfälische Union als Veranstalter und Stifter auf die Trophäe für den zweiten Platz zugunsten des Dritten. So klang ein kampfesfroher Tag harmonisch und sportlich vielversprechend aus.



NH-Mitarbeiterin diskutierte im „jungen forum“

Aus den vielfältigen Bemühungen der Ruhrfestspiele ist in den letzten Jahren, getragen von den Gewerkschaften und der Stadt Recklinghausen, eine Arbeitsgemeinschaft mit dem Namen „junges forum“ hervorgegangen. Sie gibt Heranwachsenden die Möglichkeit, sich mit Problemen des kulturellen und musischen Lebens in einer Gemeinschaft auseinanderzusetzen. Das „junge forum“ sieht vor, daß die Jugend an verschiedenen Veranstaltungen der Festspiele teilnimmt, um im Zusammenhang damit tiefer in die jeweiligen Sachgebiete einzudringen und sie zu diskutieren.

In Verbindung mit den Jugendvorstellungen der Ruhrfestspiele fanden in diesem Jahr neun Seminare über die eigene Festspiel-Inszenierung „Kabale und Liebe“ statt. Nachdem ihr die Gelegenheit geboten war, an einem dieser Seminare teilzunehmen, faßt eine junge Mitarbeiterin der Niederrheinischen Hütte ihre Eindrücke wie folgt zusammen:

„Etwas außerhalb von Recklinghausen, in der Jugendherberge Oer-Erkenschwick, wurde



Die festspieleigene Inszenierung von Schillers „Kabale und Liebe“ durch Professor Willi Schmidt (Berlin) erfüllte hohe Ansprüche; sie erhielt den Charakter einer Modellaufführung. Hannes Messemer spielte den Wurm, Lieselotte Rau die Luise.



In dem unvergleichlich gut zusammengestellten Ensemble war Rosel Schüfer (links) die Rolle der Lady Milford anvertraut, während Gisela Fritsch (rechts) die Rolle der Kammerzofe Sofie übertragen war.

das erste Seminar 1963 mit einer Begrüßung des Festspielleiters Otto Burrmeister eröffnet. Zu Beginn hörten wir Diskussions-Anregungen zu den drei gestellten Themen

„Das Ringen um Menschenwürde, Staatsbürgerschaft und soziale Gleichberechtigung zur Zeit Schillers“,

„Schillers ‚Kabale und Liebe‘ — eine Herausforderung an unsere Zeit?“,

„Wie entstand unsere Festspiel-Inszenierung“,

die wir dann gemeinsam zu erarbeiten versuchten. Die Auseinandersetzungen bekamen einen lebhaften und fesselnd-anregenden Charakter.

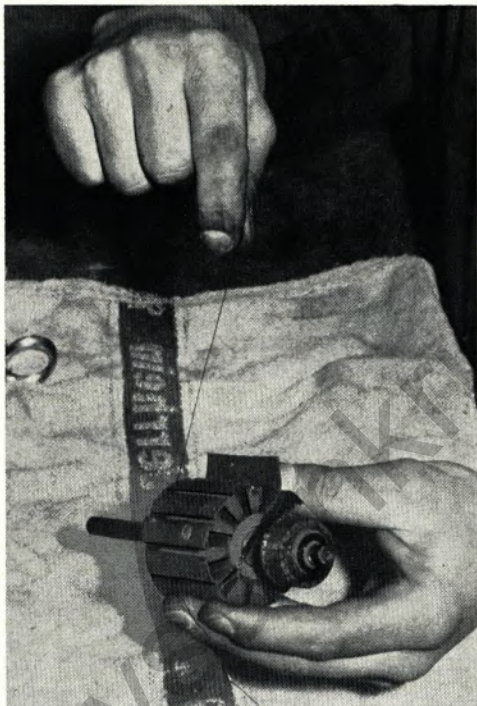
Die beiden erstgenannten Themen verhalfen uns, die Welt zur Zeit Schillers aus dem Schauspiel „Kabale und Liebe“ neu zu erschließen. Hier wurde uns noch deutlicher, daß die politische und soziale Ordnung, die Demokratie, kein unveränderlicher Zustand, sondern eine fortlaufende Herausforderung an uns alle ist.

Das letzte Streitgespräch vermittelte einen Einblick in die Arbeit des Regisseurs Prof. Willi Schmidt. Abschluß und Höhepunkt des Seminars bildete der Besuch der Aufführung von „Kabale und Liebe“ im Städtischen Saalbau in Recklinghausen, bei dem wir nun kritischer und mit etwas geschulterem Blick Stück und Bühnengeschehen betrachteten und in uns aufnahmen. Die anschließende persönliche Aussprache mit den einzelnen Schauspielern gestattete uns außerdem, hinter die „Maske“ des Darstellers zu schauen, was uns ebenso sehr beeindruckte.“

Berufe, die nicht jeder kennt (II)

Die Forderung an den Elektro-Wickler: Größte Genauigkeit

Ein Großbetrieb, vor allem aber auch ein Hüttenwerk wie die Niederrheinische Hütte, hat eine Vielzahl elektrischer Anlagen und Einrichtungen. Den Hauptanteil der elektrischen Anlagen bilden die elektrischen Maschinen. Das sind die Generatoren, die den elektrischen Strom — der Fachmann sagt: die elektrische Spannung — erzeugen, und die Elektromotoren, die überall dort zu finden



Ein Kleinmotor, dessen Anker von Hand gewickelt werden muß

sind, wo sich etwas dreht; vom Schrägaufzug des Hochofens über die Walzantriebe und die Kranantriebe, bis zum kleinen Motor für die Bohrmaschine. Hinzu kommen die Transformatoren, die für den unterschiedlichsten Bedarf die erforderlichen elektrischen Spannungen erzeugen, von 24 Volt angefangen bis zu einigen hunderttausend Volt.

Wer schon einmal in einen solchen Transformator oder in eine Maschine hineingesehen hat, wird dort eine Unzahl aufgewickelter

Drähte erkennen. Mit diesen Dingen beschäftigt sich der Elektro-Wickler. Sein Arbeitsbereich liegt vorwiegend in der Abteilung Wickelei der Elektro-Werkstatt, in einigen Sonderfällen auch im Betrieb, wenn Großanlagen zu bearbeiten sind.

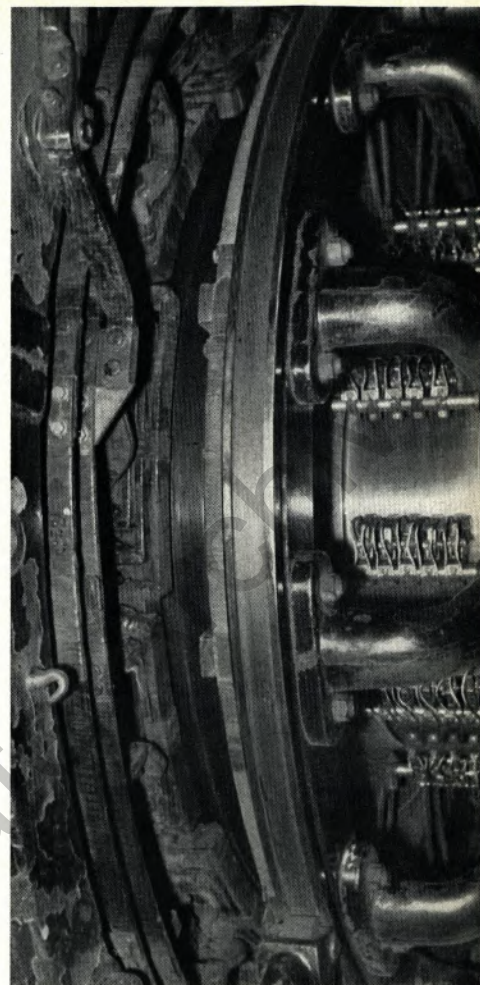
Der Umfang der Arbeiten ist sehr weit, da es bei den Transformatoren und Maschinen zahllose Arten und Typen gibt. Im einzelnen umfaßt das Arbeitsgebiet zunächst das Herstellen von Maschinen- und Transformatoren-Wicklungen. Dazu gehören die Herstellung von Spulen und Wicklungsteilen, das Isolieren, das Aufbringen auf den Transformator oder auf die Maschine, das Lötens der Anschlußstellen, das Bandagieren und das Umbandeln, da ja in den Maschinen große Zentrifugalkräfte wirksam werden.

Neben der Neuerstellung kompletter Wicklungen müssen bei Störungen die elektrischen und mechanischen Fehler gefunden und beseitigt werden. Es sind dann auch einzelne Wicklungsteile auszuwechseln und der Gesamtwicklung anzupassen. Nach der Fertigstellung müssen die Wicklungen vor allem elektrisch geprüft werden; das geschieht z. T. mit Hochspannung.

Um diese umfangreichen Arbeiten zu bewältigen, muß der Lehrling vielseitige Kenntnisse und Fertigkeiten erlernen. Wie in allen Berufen, muß auch der Elektro-Wickler die Grundfertigkeiten der gesamten Metallbearbeitung beherrschen, die er sich in einem sechsmonatigen Grundlehrgang aneignet. Danach setzt die Spezial-Ausbildung ein, vorwiegend in der Wickelei der Elektro-Werkstatt, aber auch in der Lehrwerkstatt der Hütte.

Besonders hervorzuheben sind die Fertigkeiten im Lötens und Schweißen von Kupfer, Aluminium und anderen Leitungsmetallen sowie das Verzinnen von Leitungen und Bändern. Weiter sind zu nennen das Herstellen von Anker-, Magnet- und Formspulen aus Drähten, Stäben, Bändern und Blechen.

Diese Spulen sind in die Gehäuse der Maschinen einzulegen. Gerade bei kleineren Anlagen müssen aber die Geräte von Hand gewickelt werden. Alle diese Spulen und Wicklungen erfordern fachgerechte Isolierung und Abstützung, damit die Maschine elek-



Wickelkopf mit Kollektor eines Antriebsmotors für die Blockwalze

trisch und mechanisch den Betriebsansprüchen genügt.

Durch Störungen verbrennen oft die Wicklungen mehr oder weniger stark. Dann sind die Wickeldaten aufzunehmen, d. h. Art der Wicklung, Anzahl der Windungen und Draht-



Die Ankerspulen werden in einer besonderen Vorrichtung gewickelt und geformt



Der Lehrling legt die Formspulen mit den erforderlichen Isolierbeilagen in die Nuten des Ankers

abmessungen festzustellen und anschließend fachgerecht aufzuzeichnen.

Nach einer Neuwicklung werden die Anker bandagiert und alle Wicklungen getränkt und in Sonderöfen getrocknet. Für den ruhigen Lauf werden die Anker ausgewuchtet. Die vielen Typen erfordern sehr oft, daß Schablone und Wickelwerkzeuge gesondert angefertigt werden.

Die Aufzählung dieser mannigfaltigen Arbeiten macht deutlich, daß zu deren Bewältigung erhebliche theoretische Kenntnisse notwendig sind. Dem Elektro-Wickler müssen die Grundlagen der Elektrotechnik sicher vertraut sein, vor allem natürlich Arten und Verhalten der

verschiedensten Maschinen für Gleich-, Wechsel- und Drehstrom, die sich noch durch besondere Schaltungen erheblich unterscheiden. So gibt es den Zweiphasen-Transformator, verkettet und unverkettet, oder den Drehstrom-Transformator mit Dreieck-Sternschaltung, den Drehstrom-Quertransformator, stufig verstellbar, und viele andere mehr. Bei den Maschinen ist das Bild noch vielfältiger. Hier existieren Motoren mit zweisträngigem Schleifringläufer, ein Motor mit Käfigläufer, der polumschaltbare Drehstrommotor in Dahlander-schaltung und andere. Beim Gleichstrom kennt man die Reihen-, Neben- und Doppelschlußmaschinen, dazu Einankerumformer und zahlreiche weitere.

Ein umfangreiches Wissen um die Wirkungsweise der Schalthilfsmittel, wie Schütze, Umschalter u. ä., ist ebenfalls unerlässlich. Auch rechnerisch müssen alle die vielen Wicklungen bewältigt werden; dabei tauchen Begriffe wie Wellenwicklung, Schleifenwicklung, Wicklungsschritt usw. auf. Zeichnerisch muß der Lehrling neben den allgemeinen Schaltungen die besonderen Formen der Wicklungsschaltungen darstellen können.

Diese theoretische Ausbildung, planmäßig mit der Vermittlung der Fertigkeiten, wird ergänzt und vertieft im Berufsschulunterricht in einer Elektro-Fachklasse sowie im zusätzlichen Werkschulunterricht. Für diesen Beruf braucht man neben einer ruhigen Hand und einer konstanten, exakten Arbeitsweise gute Rechenfertigkeiten und zum Verständnis der nicht sichtbaren elektrischen Vorgänge logisches



Die fertige Maschine wird auf dem Prüfstand zum Probelauf gebracht; hier kontrolliert der Lehrling am Schaltplan die richtige Stromaufnahme

Denken. Da auf der Niederrheinischen Hütte wie überall weiter elektrifiziert wird, ist der Bedarf an Mitarbeitern für diesen hochqualifizierten Beruf entsprechend hoch.



Der fertige Anker wird in das Motorengehäuse eingesetzt; der Lehrling setzt gerade die Stromabnehmerbürsten — das Bürstenjoch — auf



Während einer festlichen Stunde in Düsseldorf überreichte Regierungspräsident Baurichter (links) dem Leiter der Personal-Abteilung für Arbeiter der Niederrheinischen Hütte, Hbv. Karl Freß (rechts), das ihm in Anerkennung seiner fünfzigjährigen Dienstleistung bei der NH vom Bundespräsidenten verliehene Bundesverdienstkreuz. Der Regierungspräsident beglückwünschte den verdienten Arbeitsjubililar anschließend auch in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Aufsichtsrates der Niederrheinischen Hütte AG.

Posener Messe - ein Handelstor zum Osten



Auf der XXXII. Internationalen Posener Messe war die Wirtschaft der Bundesrepublik und West-Berlins der größte ausländische Aussteller. 130 westdeutsche und Berliner Firmen hatten auf der Posener Messe 1963 eine gedeckte Ausstellungsfläche von 7800 Quadratmeter, dazu 3500 Quadratmeter Freigelände belegt. Zu ihnen gehörten auf dem Gemeinschaftsstand der Thyssen-Gruppe die Niederrheinische Hütte mit ihren Tochtergesellschaften, die August Thyssen-Hütte aus Duisburg-Hamborn, die Deutschen Edelstahlwerke aus Krefeld sowie die Thyssen Industrie aus Dinslaken. Der wachsenden Bedeutung der Posener Messe Rechnung tragend, war die Standfläche unmittelbar am Haupteingang der Hallen der Bundesrepublik auf 140 Quadratmeter vergrößert. Die Thyssen-Gruppe besuchte die Messe, auf der sie 1959 und 1961 bereits vertreten war, damit nach einjähriger Unterbrechung wieder besonders eindrucksvoll; sie will voraussichtlich auch im nächsten Jahr nach Posen gehen.



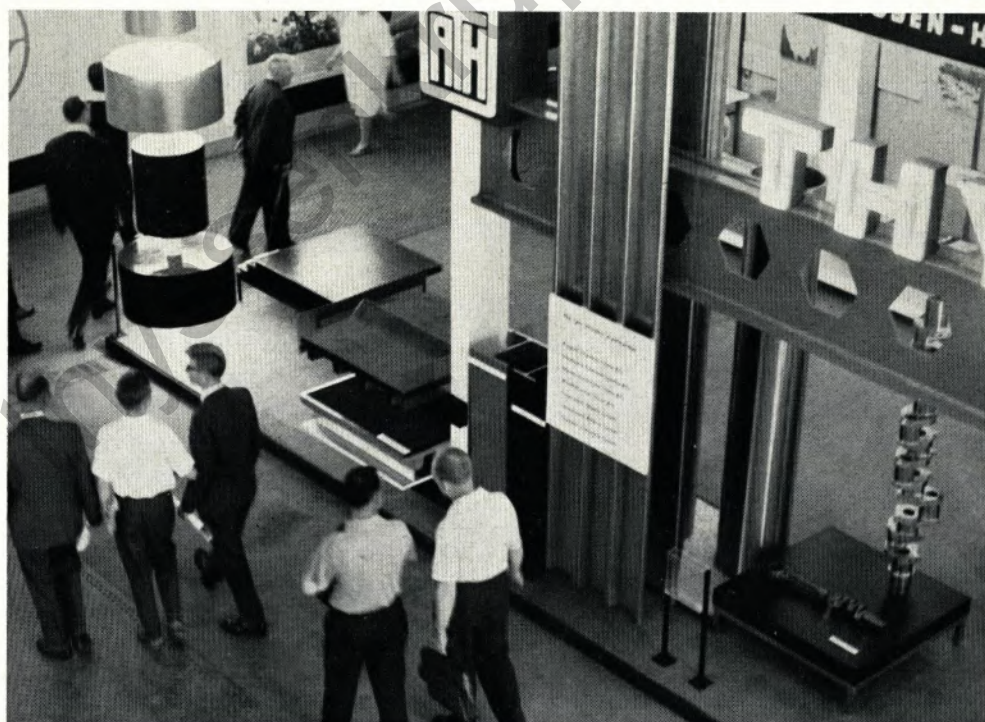
Unter den bedeutenden europäischen Messen nimmt die Internationale Posener Messe seit Jahren einen festen Platz ein. Dazu ist es ihr gelungen, ihren Rang von Mal zu Mal überzeugender zu bestätigen und zu steigern. Die Flaggen von 60 Nationen wehten in diesem Jahr an den Toren des Messegeländes, Zeugnis dafür ablegend, daß die Posener Messe ihren stolzen Beinamen „Messe der fünf Kontinente“ zu Recht trägt. Das Angebot Polens

wurde auf einer Fläche von rund 49 000 Quadratmetern zur Schau gestellt, das Ausland belegte über 56 000 Quadratmeter, davon fünf Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft 15 000 Quadratmeter, sieben EFTA-Länder 12 000 Quadratmeter und zehn kommunistische Länder 15 500 Quadratmeter. Drei neue Pavillons waren gebaut worden, für Indien, Kuba, Marokko und die Mongolei. 37 Länder zeigten ihre Exportgüter in Gemeinschafts-Ausstellungen, darunter erstmalig Algerien, Libanon und Burma.

Entsprechend der Entwicklung der polnischen Schwerindustrie und deren planmäßiger Ausfuhr-Steigerung, die 1962 mit 8 v. H. angegeben wurde, nahm sie auf der Posener Messe den ersten Platz ein. Ungeachtet des allgemeinen Charakters der Messe stand das Angebot von Maschinen und Fabrikausrüstungen bei den ausländischen Teilnehmern so stark im Vordergrund, daß es etwa drei Viertel der ausgestellten Erzeugnisse ausmachte.

Die Industrie der Bundesrepublik und West-Berlins war mit allen am Warenaustausch zwischen den beiden Ländern interessierten Branchen vertreten. Die Erzeugnisse der Eisen- und Stahlindustrie sowie des Maschinenbaues, der chemischen, der elektrotechnischen sowie der optischen Industrie standen im Vordergrund.

„Die rege deutsche Beteiligung kann als ein Spiegelbild des Interesses angesehen werden,



Die Bilder zeigen

Oben: Eine der Flaggengruppen am Haupteingang des Messegeländes

Mitte: Der Eingang zur Halle der Bundesrepublik

Unten: Ein Blick auf den Gemeinschaftsstand der Thyssen-Gruppe



das die Wirtschaft der Bundesrepublik der Entwicklung der deutsch-polnischen Wirtschaftsbeziehungen beimißt", hieß es im Grußwort des Ost-Ausschusses der deutschen Wirtschaft zur Internationalen Posener Messe 1963. „Mit Lieferungen von etwa 327 Millionen DM nach Deutschland und Einfuhren von etwa 263 Millionen DM, d. h. einem Gesamt-Handelsvolu-

schlossen wurde, stand die Bundesrepublik — nach dem Bericht der amtlichen polnischen Nachrichtenagentur PAO — unter den in Posen einkaufenden Staaten an dritter Stelle hinter der Sowjetunion und der Tschechoslowakei und vor Bulgarien, Schweden, der Sowjetzone, Jugoslawien, Österreich und Großbritannien.

Dafß die Bundesrepublik die Posener Messe zu so augenfälligen Einkäufen polnischer Erzeugnisse benutzte, wurde stark vermerkt. Andererseits war auf deutscher Seite nicht übersehen worden, daß die Hallen mit den drei Rieseneckbuchstaben NRF (Niemiecka Republika Federalna = Bundesrepublik Deutschland) in diesem Jahr am Eröffnungstag der Messe bereits in der ersten Stunde das Ziel des polnischen Parteichefs sowie des Ministerpräsidenten Polens und ihrer großen Begleitung waren; in früheren Jahren erreichten die offiziellen polnischen Vertreter die westdeutschen Hallen in der Regel ziemlich gegen Ende ihres Rundganges während der Nachmittagsstunden zu einem sehr flüchtigen Besuch.

Das war diesmal anders, und die vielbeachtete Geste der Spitzen von Partei und Staat unterstrich dabei nur, was die Aussteller und anderen Messebesucher aus der Bundesrepublik in Posen eigentlich auf Schritt und Tritt

festzustellen vermochten: Dafß sie nämlich höchstwillkommene Gäste und lebhaft erwünschte Geschäftspartner der Polen seien.

Nach dem Abschluß der Messe wurde in Warschau hervorgehoben, daß Polen — seiner Wirtschaftspolitik entsprechend — auch in westliche Länder weit mehr Industrieerzeugnisse verkaufen konnte als in früheren Jahren. Die polnische Nachrichtenagentur bezifferte die Steigerung des in Posen vereinbarten Exports von Maschinen- und Industrieunternehmen in hochindustrialisierte westliche Länder auf 35 v. H. gegenüber den vorangegangenen Messen.

Doch die Anerkennung der Polen für die Kauflust der Bundesrepublik ist nicht einseitig. Von Anbeginn herrschte eine gute Atmosphäre für Gespräche zwischen den westdeutschen Firmenrepräsentanten und den Vertretern der polnischen Außenhandelsorganisationen. War die Atmosphäre solcher Begegnungen im letzten Jahr nicht selten als sehr kühl empfunden, so wurde sie dieses Jahr von deutscher Seite als ausgesprochen warm und freundlich bezeichnet.

Der Eindruck, den das Vorstandsmitglied der August Thyssen-Hütte AG Dr. Walter Cordes, zugleich Vorstandsvorsitzender der Deutsche Edelstahlwerke AG, bei seinen Gesprächen mit den Leitungen von „centrozap“ und „stal-export“ am sechsten Tage der Messe empfing, stimmte mit dieser allgemeinen Erfahrung überein. In der offiziellen Mitteilung der ATH für das Messe-Bulletin wurden sie ausdrücklich als „positiv für die Vertiefung der Lieferbeziehungen“ bezeichnet. Es wurde außerdem daran erinnert, daß Direktor Dr. Cordes an die früheren gegenseitigen Lieferungen zwischen der August Thyssen-Hütte und dem polnischen Hüttenkombinat Nowa Huta anknüpfen konnte. „Gegenstand der Verhandlungen“ — so wurde abschließend gesagt — „waren insbesondere größere Liefermöglichkeiten auf dem Gebiet der Edelstahl-Erzeugnisse der Deutschen Edelstahlwerke.“

Die polnische Außenhandelsorganisation „centrozap“ befaßt sich mit Import und Export auf dem Gebiet des Bergbaues im weitesten Umfang, der Metall- sowie der Eisenhüttenindustrie. Die Einfuhr sowie der Verkauf ins Ausland vornehmlich von Blechen, Stabstahl, Roh-eisen, Legierungen und Erzen liegt in den Händen der gleichfalls staatlichen Handelsorganisation „stal-export“.

Doch nicht allein August Thyssen-Hütte und Deutsche Edelstahlwerke sowie die Niederrheinische Hütte vermochten an frühere Geschäftsverbindungen anzuknüpfen. Zum achten Male befand sich dieses Jahr die Westfälische Union



men von rund 590 Millionen DM, nahm Polen 1962 einen sehr wichtigen Platz unter den europäischen Staatshandelsländern als Handelspartner der Bundesrepublik ein. Erfreulicherweise konnte im März 1963 auch ein neues deutsch-polnisches Handelsabkommen für die Jahre 1963—1965 abgeschlossen werden, das einen jährlichen Umfang des Warenverkehrs von insgesamt 850 Millionen DM vorsieht und auch für die Messe-Gespräche in Posen eine gute Grundlage abgeben kann.“

Die im gleichen Zusammenhang ausgesprochene Hoffnung, daß „diese neuen Abmachungen bei den deutsch-polnischen Geschäftskontakten in Posen in ihrem positiven Wert für die künftigen Beziehungen richtig erkannt und genutzt würden“, erfüllte sich sehr vielversprechend. Als die XXXII. Posener Messe nach fünfzehn Tagen Dauer am 23. Juni 1963 ge-

Die Bilder auf dieser Seite

Oben: Unter den fast eine halbe Million zählenden Messebesuchern bildeten die Masse Betriebs-Delegationen, Lehrlingsgruppen und Schulklassen, Angehörige uniformierter Organisationen und auffallend viele Soldaten, Familien mit Kleinkindern und Großeltern, aber ebenso nicht wenige Geistliche sowie Ordensbrüder und -frauen.

Mitte: Botschafter Allardt aus dem Auswärtigen Dienst der Bundesrepublik (links), der im letzten Frühjahr das deutsch-polnische Handelsabkommen in Warschau unterzeichnet hatte und auf Einladung des polnischen Außenhandelsministers nach Posen gekommen war, begrüßte den 1. Sekretär des Zentralkomitees der Polnischen Vereinigten Arbeiterpartei, Wladyslaw Gomułka (rechts), am Eröffnungstag beim Betreten der Halle der Bundesrepublik.

Unten: Oberregierungsrat Dr. Schubert aus dem Bonner Bundeswirtschaftsministerium (links) beim offiziellen Empfang der deutschen Aussteller im Gespräch mit Handelsrat Lahowski (Mitte), dem Leiter der polnischen Handelsvertretung in der Bundesrepublik, und dem polnischen Vizeminister für Außenhandel, Ingenieur Kutin (rechts).





unter den westdeutschen Ausstellern der Posener Messe. Aus gutem Grund, denn die Polen wissen einige Erzeugnisse der WU seit vielen Jahren zu schätzen, so daß auch die Westfälische Union auf dem polnischen Markt echte Export-Chancen besitzt.

Nutzen und Wert gerade der Posener Messe liegen jedoch — wie sich von Jahr zu Jahr deutlicher ausprägt — nicht in erster Linie in den unmittelbaren Geschäftsabschlüssen, die während der zwei Wochen getätigt werden. So weist denn auch die Messeleitung in ihrem zusammenfassenden Rückblick mit Recht darauf hin, daß Anzahl und Umfang der Kontrakte keinesfalls für die Beurteilung des Messeergebnisses ausschlaggebend sein könnten, eine Ansicht, die sowohl von den Ausstellern aus dem Westen wie von denen aus den kommunistischen Staaten geteilt werde.

Allseitig wird die wichtige Rolle der Internationalen Posener Messe bei der Vertiefung des dauerhaften Warenaustauschs mit Polen unterstrichen, für bedeutsamer aber noch der Beitrag erachtet, den sie zur Entwicklung der Handelsbeziehungen zwischen West und Ost leistet. Posen ist zum vielleicht wertvollsten Treffpunkt, zu einem gesuchten Ort der Kontaktmöglichkeiten und der Kontaktpflege geworden. Hier werden während der Messe zwanglos Gespräche von manchmal erwünschter Unverbindlichkeit geführt, die dennoch oft genug in der Folge Nutzen bringen. Auch die Herren der Standbesatzung von NH und WU benutzen diese Gelegenheit zu guten Kontaktgesprächen mit maßgeblichen Anwesenden aus den Ostblockländern sowie der Ostzone.

Die Besucher auf dem Thyssen-Stand kamen nur zu einem Teil aus Polen; sie stammten in erheblicher Zahl aus anderen kommunistischen Staaten und bemerkenswerterweise

ebenso aus einer Reihe von Entwicklungsländern. Es handelte sich bei ihnen auch nicht allein um Kaufleute, sondern vielfach um Männer der Industrie, der Technik und der Wissenschaft, mit denen Erfahrungen und Meinungen auszutauschen nur erwünscht sein konnte.

450 000 Menschen haben während der fünfzehn Tage die Posener Messe 1963 besucht, darunter 84 000 Teilnehmer von Reisegruppen und Ausflügen aus allen Teilen Polens. Zeitweise herrschte in den breiten Straßen und Alleen des weitläufigen Messegeländes ein fast beängstigendes Gewimmel, und das Gedränge in den Messehallen war vom Morgen bis zum Abend außergewöhnlich. Schien es manchmal, als sei die Messe für Abertausende ein langerwartetes Volksfest, so ergab genaueres Hinschauen, aufmerksameres Hinhören, daß die Masse der Besu-

cher ein unbändiger Wissensdurst beseelte; sie ließ sich treiben von einer echten Neugier, für deren Befriedigung es sonstwo und sonstwann kaum eine Gelegenheit gibt.

Unter diesen Schaulustigen befanden sich jedoch häufig genug Ingenieure, Werkmeister und Facharbeiter, die das Ausstellungsgut sachkundig und kritisch beurteilten. Die Fragen dieser „Endverbraucher“ wurden auf dem Thyssen-Stand sehr ernst genommen, und diesen Gesprächen wird im Blick auf die besonderen Verhältnisse in den Ländern des Ostens gleichfalls nicht zu unterschätzender Wert beigemessen.

Daß unter den 9000 ausländischen Gästen aus 68 Ländern der diesjährigen Messe zahlreiche Erstbesucher sich befanden, bekräftigt die Wahrnehmung, daß Posen als Platz für gegenseitige Informationen und unmittelbare Begegnung buchstäblich in der ganzen



Welt geschätzt wird. Der Außenminister der Bundesrepublik hat unlängst vor der Mitgliederversammlung der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie die Handelsvereinbarungen mit Polen vom letzten Frühjahr als einen ersten Schritt auf dem Wege zu besseren Kontakten mit den osteuropäischen Völkern bezeichnet. „Zu dieser Politik“, sagte er, „bewog uns der Wunsch, den amtlichen Kontakt zu den Staaten Osteuropas wiederherzustellen, die Atmosphäre zu entspannen, menschliche und kulturelle Beziehungen zu knüpfen und das Verständnis für die gegenseitigen Probleme zu fördern.“

Wir wollen uns“ — fuhr Dr. Schröder fort — „von den osteuropäischen Völkern nicht isolieren und sie nicht von uns. Mag die politische Dividende vorläufig auch nur gering sein, so hoffen wir doch, daß solche Berührungen jenseits der Ideologie im Laufe der Zeit für beide Teile auch politisch fruchtbar werden.“

Ich hoffe, unsere näheren und ferneren Nachbarn in Osteuropa werden mit der Zeit erkennen, daß das Bild von dem militaristischen, revanchelüsternden Deutschen ein Schreckgespenst ist. Ich hoffe, sie werden

Die Bilder halten fest:

Eine lange fachliche Diskussion um Lenne-Schrauben (oben);

der polnische Ministerpräsident Cyrankiewicz (Mitte) und Parteichef Gomulka (rechts) als aufmerksame Betrachter deutscher Erzeugnisse (Mitte);

ein offizieller Messebesucher aus Nigeria (unten).



Von Messe zu Messe



Viermal über die „Grenze“ muß heute, wer aus der Bundesrepublik mit der Bahn oder dem Auto nach Posen reist; und unterbricht er etwa seine Fahrt in Berlin, so hat er gar sechs Kontrollen über sich ergehen zu lassen. Das unmittelbare Erlebnis, wenn Deutsche Deutsche mitten in deutschem Land behandeln, als ob argwöhnische Ausländer einander gegenüberständen, ist selbst dann bedrückend, erfolgt die Abfertigung durch die Volkspolizei rasch und korrekt.

Der Übergang von der Bundesrepublik in die Sowjetzone und aus dieser nach Polen ist so ohne weiteres gar nicht zu bewerkstelligen. Viele Wochen, ehe das Aufbau-Kommando und später die Standbesatzung beispielsweise zur Posener Messe anreisen können, sind ungezählte Anträge zu stellen, Lichtbilder einzureichen und Nachweise zu führen, die noch vermehrt werden durch die nicht minder zahlreichen Formalitäten, die mit dem Hinschaffen des Ausstellungsgutes und der Unterhaltung eines repräsentativen Standes während der Messe unweigerlich verbunden sind.

Seit dem Jahre 1955 beteiligt sich die Westfälische Union an der Posener Messe, seit 1959

Messen und Ausstellungen ein gerüttelt Maß in- und ausländischer Erfahrungen gesammelt haben. Sie treffen ja bereits in der Messestadt ein, wenn es in den Hallen oder auf dem Freigelände noch wirklich wüst aussieht und von der fürsorglichen Organisation für die Aussteller und Messebesucher erst wenig zu spüren ist.

WU-Erzeugnisse wurden und werden im Laufe des Jahres 1963 auf der Internationalen Saarmesse, der Internationalen Gartenbau-Ausstellung in Hamburg, auf der Hannover-Messe, auf der Internationalen Handwerksmesse in München, auf der Posener Messe, der Inter-Oil in Frankfurt am Main, der Deutschen Weinbau-Ausstellung in Mainz und der Internationalen Herbstmesse in Zagreb gezeigt bzw. angeboten. Diese Zusammenstellung ist zugleich der Reisekalender für die Handwerker der Aufbau-Kolonne.

Die letzten Monate hatten es in sich. Knapp zwei Tage nachdem sie den Stand der Westfälischen Union in der Halle 2 und die Ausstellungstücke im Haus Thyssenstahl auf dem Messegelände in Hannover abgebaut und verladen hatten, starteten die Hammer bereits

erkennen, daß sie ihrer eigenen Propaganda zum Opfer fallen, wenn sie an dieses Zerrbild glauben, oder wenn sie gelegentlich bedauerliche Entgleisungen einzelner aufbauschen, die weder die Meinung unseres Volkes, noch die Politik der Bundesregierung repräsentieren. Die Deutschen sind anders."

Die XXXII. Internationale Posener Messe war ein augenfälliges, sehr umfassendes und zugleich verheißungsvolles Spiegelbild solcher Bemühungen; auch gegenseitig, denn zu seiner Vielfalt gehörten „Das Spukschloß im Spessart“ im modernsten Lichtspieltheater der Stadt während der Messe und das deren Abschluß festlich krönende Sinfoniekonzert mit den Violinkonzerten von Bach, Beethoven und Brahms.

Die Fotos:

Oben: Aus Niederrhein-Walzdraht hergestellte Drahtseile waren besonders bemerkenswerte Ausstellungsstücke der Westfälischen Union. — Mitte: Nach der Arbeit schmeckt der Aufbau-Kolonne, die fast vollzählig von der WU kam (Mitte), was der Hammer Elektromonteur als Küchenchef zu standegebracht hat (unten).



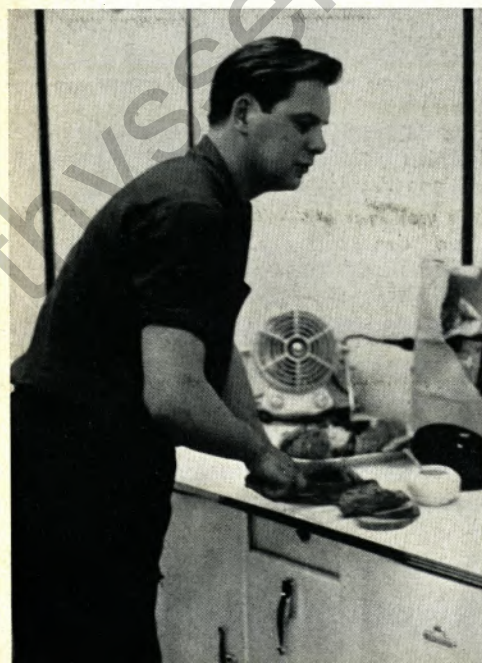
— und also in diesem Jahr zum drittenmal — gemeinsam mit der August Thyssen-Hütte und der Niederrheinischen Hütte. Die Gesellschaften der Thyssen-Gruppe waren auf der XXXII. Posener Messe mit einer Gemeinschaftsschau vertreten, die ein neues Gesicht bot. An der Gestaltung des Standes hatte die WU wesentlichen Anteil, denn dessen Hauptelemente stammten aus dem Hammer Fundus und waren seinerzeit für die große Fachschau „Schweißen und Schneiden“ in Essen schon einmal verwendet.

Gilt ganz allgemein, daß Messedienst kein „besserer Urlaub“ ist, weil die Unbequemlichkeiten häufig behelfsmäßiger Unterbringung in der Messestadt, der Aufenthalt in stickigen Hallen ohne Unterbrechung während vieler Stunden bei beschränkten Verpflegungsmöglichkeiten und manche widrigen Umstände mehr eher eine Strapaze denn ein Vergnügen bedeuten, so gilt diese Feststellung in besonderem Maße für die Aufbau-Kolonie; selbst wenn deren Angehörige, wie es bei der WU der Fall ist, mittlerweile jahrelang bei der Errichtung von siebzig, ja achtzig Ständen auf

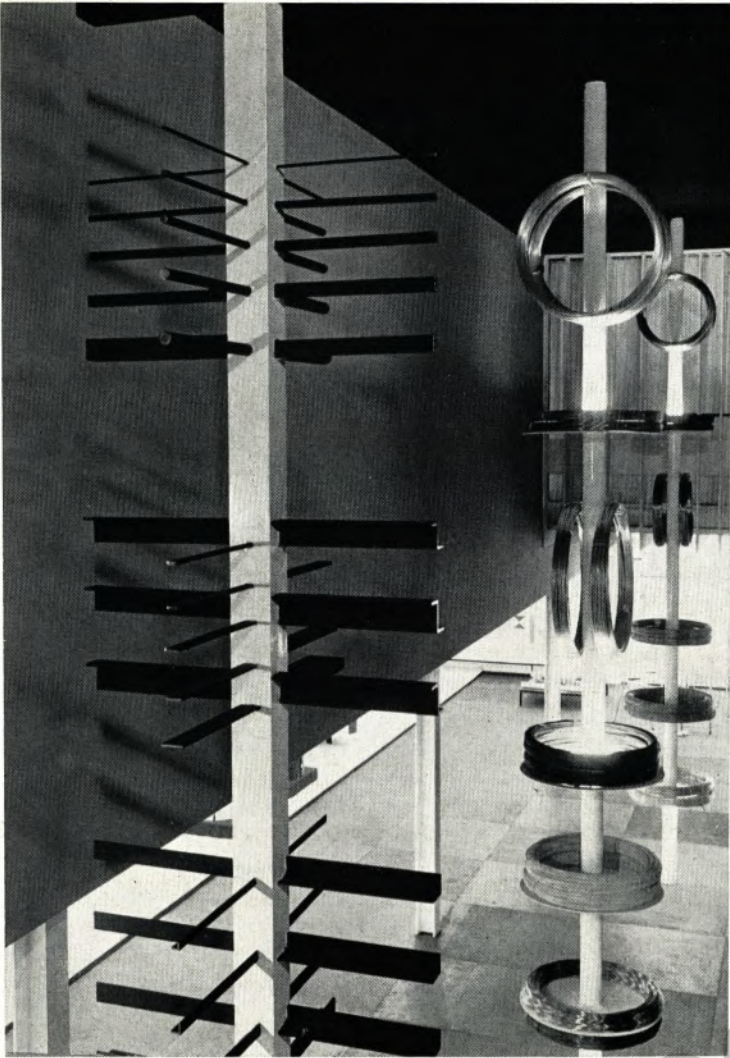
nach Posen. Weder den Himmelfahrtstag noch die Pfingstfeiertage verlebten sie zu Hause, und als der Fronleichnamstag anbrach, hatten sie Polen hinter sich gelassen, ein kurzes Wochenende in Hamm verbracht, am Montag das Material für die Ausstellung anlässlich des 6. Welt-Erdöl-Kongresses in Frankfurt zusammengestellt, darauf die Fahrt in die Mainstadt angetreten und ihre Arbeit dort aufgenommen.

„Die sehen auch was von der Welt“, mag mancher denken. Er hat die brütende Hitze, die viele Tage lang in Posen herrschte, nicht miterlebt, und er hat sicher ebenso nur eine schwache Vorstellung, daß es ab und zu gar nicht so verlockend ist, schon wieder in den Zug oder ins Auto zu steigen, um nun zum Beispiel nach Posen zurückzukehren und tagelang in Staub und Unordnung sorgfältig das wenige Wochen zuvor Aufgebaute wieder auseinanderzunehmen und für späteren abermaligen Gebrauch schonend zu verpacken.

Sie singen gewiß kein Klagelied, die Männer von der Aufbau-Kolonie, aber es ist nicht abwegig, ihnen bei so passender Gelegenheit auch einmal ein kleines Loblied zu singen.



Treffen der Fachleute Hannover-Messe



Zehn Tage lang vereinigt in jedem Jahr die Hannover-Messe eine Vielzahl sich ergänzender Fachmessen. Ihre straffe Branchengliederung erhöht die Übersichtlichkeit des weltweiten Angebots, das alljährlich Verändertes, Verbessertes, Neues enthält. Maßgebende Fachleute internationaler Großunternehmen wie kleinster Spezialbetriebe — Repräsentanten von 5500 Firmen, davon 1200 aus dem Ausland — stehen Rede und Antwort, demonstrieren am Objekt und tragen die Steinchen zum Riesenmosaik des technischen und industriellen Fortschritts zusammen, das die Fachleute der ganzen Erde anzieht; vorbei scheinen die Jahre, da das von Jahr zu Jahr sich vergrößernde Messegelände das Ziel unzähliger Ausflugsfahrten Schau- lustiger war. Weil der Umfang der Warenschau und die Weiträumigkeit der Hallen und Freigelände Kaufleute wie Techniker immer stärker nur an ihr Spezialziel führen, waren die Werke des Niederrheinkreises auf der Hannover-Messe 1963 an mehreren

Stellen eindrucksvoll vertreten. Im Haus Thyssenstahl stand der Profilturm der Niederrheinischen Hütte (oben links), dessen über 130 Stäben aus der Stabstahl- und der Spezialprofil-Fertigung auch (v. r. n. l.) der Technische Vorstand der August Thyssen-Hütte AG, Dr.-Ing. Michel, Direktor Florreck (ATH), der Vorsitz des Vorstandes der Niederrheinische Hütte AG, Dr.-Ing. Risser, Direktor Schmid- dammer (Thyssen Industrie) und Prokurist Dr. Hannesen (ATH) Beachtung widme- ten (oben rechts). Ständig umlagert waren im Haus Thyssenstahl wie in der Halle 9 die Vorführungen einer Weiterentwicklung der bewährten Blechschraube des Lenne- werkes, einer Bohrschraube, bei welcher das Vorbohren wegfällt, weil sie sich ihr Loch selbst bohrt (unten links). Starken Besuchs erfreute sich ebenso die Sonder- schau der Westfälischen Union in der Halle der Schweißtechnik, wo die Kabinen für Probeschweißungen von fachkundigen Messebesuchern ausgenutzt wurden.





Jubilarer verbürgen Stetigkeit



Zum dreizehnten Male unternahmen die Jubilarer der Westfälischen Union ihre alljährliche Sommerfahrt. Deren Ziel war erstmalig der Teutoburger Wald, Rings um das Hermannsdenkmal verlebten 112 Jubilarer, die meisten von ihren Ehefrauen begleitet, ausnehmend fröhliche Stunden. Dem glücklichen Verlauf der großen Sternfahrt von Hamm, Lippstadt, Altena und Oesede nach Grotenburg bei Detmold tat es wenig Abbruch, daß während dieses Juli-Tages nur selten ein paar Sonnenstrahlen aus dem wolkenverhangenen Himmel hervorlugten und die Ausflüge zum Denkmal, zu den Externsteinen und zur Adlerwarte Berlebeck zwischen heftigen Regenschauern unternommen werden mußten. Das gesellige, ungetrübte Beieinander, die zügige Organisation und die ausgezeichnete Sorge um das leibliche Wohl ließen die Jubilarer des Jahres 1963 ihren großen Tag zur bleibenden Erinnerung genießen.



114 Uniöner können in diesem Jahr ein Dienstjubiläum bei der WU begehen. Fünf blicken auf ein halbes Jahrhundert bei der Union zurück, 33 hielten ihr vierzig Jahre die Treue, und 76 sind ihr seit 25 Jahren verbunden. 51 Arbeiter und zehn Angestellte sind im Werk Hamm tätig, 42 Arbeiter und zwei Angestellte in Lippstadt beschäftigt, vier Arbeiter gehören zur Belegschaft des Drahtwerkes Altena und vier Arbeiter sowie ein Angestellter zu der des Werkes Oesede.

Aus der statistischen Erfassung erscheint erwähnenswert, daß 1963 in Hamm fünf fünfzigjährige und 24 vierzigjährige Dienstjubiläen zu verzeichnen sind, während mit 39 die Zahl der 25jährigen Dienstjubiläen in Lippstadt besonders hoch ist. Seit der Gründung der Westfälischen Union wurden einschließlich der diesjährigen insgesamt 3496 Jubiläen gefeiert. Die



fünfzig Jahren, als die Arbeit in den frühen Morgenstunden begann und bis zum Abend dauerte. Er rief ins Gedächtnis zurück, daß die Uniöner vor vierzig Jahren froh waren, wenn sie mit einem Fahrrad zum Werk kommen konnten, das beispielsweise die Westernkottener nur mit Mühe zu erreichen vermochten, wenn ihr Zweirad einmal nicht in Ordnung war.

Die der WU von so vielen durch Jahrzehnte bewahrte Treue würdigte Direktor Berge mit herzlichen Worten des Dankes. Er bedauerte, daß junge Menschen heute vielfach kein Gefühl mehr für eine langjährige Betriebsverbundenheit haben, und hob den wichtigen Beitrag hervor, den die Jubilare für die Stetigkeit in einem Unternehmen leisten.

Bei der Westfälischen Union arbeiten gegenwärtig 785 Jubilare, das sind rund 22,5 v. H. der Belegschaft. In welcher Anzahl sie den

einzelnen Werken angehören, zeigt die folgende Tabelle:

	25jähr.	40jähr.	50jähr.	Gesamt
Hamm:				
Arbeiter	220	117	4	341
Angestellte	78	41	1	120
Lippstadt:				
Arbeiter	178	53	—	231
Angestellte	13	7	—	20
Altena:				
Arbeiter	37	5	—	42
Angestellte	6	—	—	6
Oesede:				
Arbeiter	13	9	—	22
Angestellte	3	—	—	3
Insgesamt	548	232	5	785

Der Dank des Vorstandes an die Jubilare schloße ihre Frauen ein, versicherte Direktor Berge eindringlich. Seine Wünsche für viele weitere Schaffensjahre oder den verdienten Lebensabend in Gesundheit galten deshalb auch in gleicher Weise den Ehefrauen, deren Mitfahrt den harmonischen Tag verschönte.

nachstehende Zusammenstellung zeigt auf, wie sie sich auf die einzelnen Werke verteilen.

	25jähr.	40jähr.	50jähr.	Gesamt
Hamm	1595	478	152	2225
Lippstadt	610	168	82	860
Altena	101	20	1	122
Dinslaken	144	63	5	212
Oesede	58	17	2	77
Insgesamt	2508	746	242	3496

Direktor Dipl.-Ing. Berge, der im Namen des Vorstandes der WU zu den 237 Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Jubilarfahrt sprach, erinnerte die Lippstädter an das Jahr 1938, als er selbst als Betriebsassistent in Lippstadt angefangen hatte und nicht wenige der Jubilare einstellte, die nun ihr 25jähriges Dienstjubiläum erreichten. In seiner humorvollen Rede beschwor der Technische Vorstand die Zeit vor

Im Bild wurden festgehalten

Linke Seite:
Oben: Drei goldene Jubilare mit ihren Frauen
Unten: In Berlebeck ging's fröhlich auch bergan

Rechte Seite:
Oben: Aus Oesede nahm dieses Jahr eine stattliche Gruppe an der Jubilarfahrt teil
Mitte: Direktor Dipl.-Ing. Berge bei seiner Ansprache
Unten: Die Adlerwarte war eine für viele überraschende Sehenswürdigkeit



Der neue NH-Betriebsrat



Zur Betriebsratswahl 1963 kandidierten bei der Niederrheinischen Hütte 48 Arbeiter und neun Angestellte. Durch eine Gruppenwahl wurden siebzehn Arbeiter und vier Angestellte gewählt.

Die Gewählten sind:

Arbeiter:

Willi Gerlach, Bau-Abteilung/Stahlwerk
 Adolf Köster, Eisenkonstruktionswerkstatt
 Reinhold Berger, Elektro-Betrieb
 Peter Schonauer, Bau-Abteilung/Walzwerk
 Werner Hahn, Walzendreherei
 Heinrich Kuhn, Mechanische Werkstatt
 Heinz Schürmann, Bau-Abteilung
 Hans Leier, Walzwerk
 Heinrich Heisterkamp, Walzwerk
 Viktor Burdziak, Walzwerk
 Karl-Heinz Felski, Maschinen-Betrieb /
 Stahl-Walzwerk
 Hans Meier, Walzwerk
 Heinrich Peters, Hochofen
 Manfred Müller, Elektro-Betrieb
 Willi Rohenroth, Eisenkonstruktionswerkstatt
 Horst Laroche, Walzwerk
 Heinz Wille, Walzwerk

Angestellte:

Franz Schwinning, Sozial-Abteilung
 Gerhard Lux, Geschäftsbuchhaltung
 Ernst Mohr, Lohnabrechnung
 Willi Riether, Maschinen-Abteilung
 Nach seiner Konstituierung wird der neue Betriebsrat der NH seine Arbeit in folgender Zusammensetzung erledigen:

Vorsitzender: Reinhold Berger

Stellv. Vorsitzender: Ernst Mohr

Geschäftsführer: Willi Gerlach

Stellv. Geschäftsführer: Adolf Köster

Geschäftsführender Ausschuß:

Gerhard Lux, Hans Leier, Werner Hahn und
 Willi Gerlach (Beratendes Mitglied)

Personal-Ausschuß:

Sprecher: Willi Gerlach

Weitere Mitglieder: Ernst Mohr, Franz
 Schwinning, Werner Hahn und Wilhelm Riether

Sozial-Ausschuß:

Sprecher: Peter Schonauer

Weitere Mitglieder: Heinrich Heisterkamp,
 Heinrich Peters, Willi Rohenroth und Franz
 Schwinning

Ausschuß für Unfallverhütung:

Sprecher: Peter Schonauer

Weitere Mitglieder: Wilhelm Riether, Gerhard
 Lux, Horst Laroche, Heinrich Peters, Karl-Heinz
 Felski, Manfred Müller und Viktor Burdziak

Jugend- und Ausbildungs-Ausschuß:

Sprecher: Heinrich Kuhn

Weitere Mitglieder: Gerhard Lux, Willi Rohen-
 roth, Werner Hahn, Karl-Heinz Felski, Willi
 Gerlach, Heinz Wille und Wilhelm Riether

Beschwerde-Ausschuß:

Sprecher: Wilhelm Riether

Weitere Mitglieder: Karl-Heinz Felski, Horst
 Laroche, Manfred Müller, Viktor Burdziak und
 Heinz Wille

Lohnkommission:

Sprecher: Werner Hahn

Weitere Mitglieder: Heinrich Peters, Heinrich
 Kuhn, Johann Meier und Manfred Müller

Wohnungskommission:

Sprecher: Adolf Köster

Weitere Mitglieder: Heinrich Schürmann, Peter
 Schonauer, Heinrich Heisterkamp, Johann
 Meier und Ernst Mohr

Angestellten- und Gehalts-Ausschuß:

Sprecher: Franz Schwinning

Weitere Mitglieder: Gerhard Lux, Ernst Mohr
 und Wilhelm Riether

Pensions-Ausschuß:

Reinhold Berger und Gerhard Lux. Erweite-
 rung: Heinrich Kuhn, Wilhelm Riether, Man-
 fred Müller und Ernst Mohr

Beirat für Unterstützungs-GmbH.:

Reinhold Berger und Ernst Mohr. Stellvertre-
 ter: Franz Schwinning und Johann Meier

Begabten-Förderung:

Reinhold Berger und Ernst Mohr

Paritätischer Ausschuß:

Gerhard Lux und Adolf Köster. Stellvertreter:
 Franz Schwinning und Werner Hahn

Frauensprecherin:

Margarethe Fricke, kfm. Angestellte,
 Investitionsabteilung

Betriebs-Jugendvertretung:

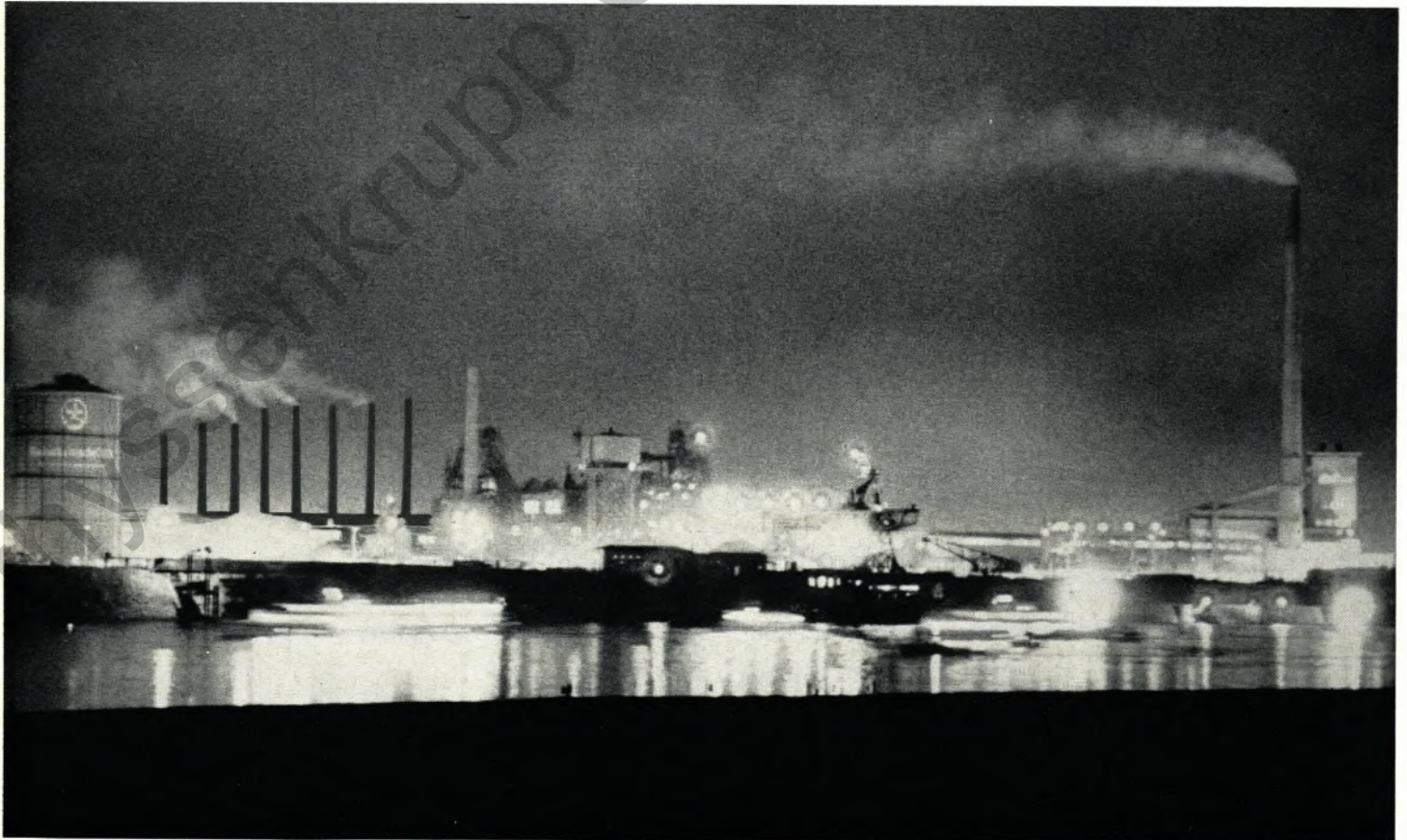
Jugendsprecher: Bernd Schücke
 (Elektr.-Lehrling)

Stellvertreter: Klaus Schneider
 (Elektr.-Lehrling)

Schriftführer: Peter Christian (Kaufm. Lehrling)

Beisitzer: Klaus Hatenkerl (Maschinenschlos-
 ser-Lehrling) und Werner Hirsch (Maschinen-
 schlosser-Lehrling)

Die Rheinfront der Niederrheinischen Hütte erstrahlte zu der Duisburger Veranstaltung „Niederrhein in Flammen“ auch dieses Jahr in gleißendem Licht



Fast 1000 Mitglieder



Umrahmt von Chordarbietungen des mit der Niederrheinischen Hütte eng verbundenen Quartett-Vereins unter der befeuernden Leitung von Musikdirektor Fritz Laufenburg, hielt die Jubilaren-Vereinigung Niederrheinische Hütte ihre Jahreshauptversammlung 1963 ab. Sie mußte dazu diesmal sogar über die Stadtgrenze hinaus zur Monning in Mülheim-Speldorf gehen, denn ihre hohe Mitgliederzahl, die sich im Besuch des alljährlichen großen Treffens der Pensionäre und der noch aktiv schaffenden Niederrheiner widerspiegelt, läßt sie in Duisburg keinen geeigneten Saal mehr finden.

Um 38 Jubilare stieg im letzten Jahr der Mitgliederbestand von 888 auf nunmehr 926; das ist ein erfreuliches Zeichen für die ungeheilte Anerkennung, die der Vereinigung allenthalben zuteil wird. Zur Jahreshauptversammlung befanden sich unter den nach vielen Hunderten zählenden Teilnehmern auch zahlreiche von auswärts gekommene alte Niederrheiner. Ihnen galt der besondere Gruß des geschäftsführenden 1. Vorsitzenden Nistendietrich, der sehr herzlich auch den Arbeitsdirektor der Hütte, Dr. Heitbaum, willkommenieß. Er dankte diesem, daß er zu allen Zusammenkünften der Jubilaren-Vereinigung erscheint. Beim Gedenken an die 56 Jubilare, die der Tod im vergangenen Jahr dahingerafft hat, würdigte Hermann Nistendietrich noch einmal mit bewegten Worten die Verdienste des langjährigen Vorsitzenden Gustav Neuwerth. Dankbar erinnerte er aber ebenso an alles Verständnis, das der im Frühjahr plötzlich verstorbene Betriebsratsvorsitzende Matthias Arnoldy der Vereinigung stets entgegengebracht hat.

In seinem Geschäftsbericht konnte Hermann Nistendietrich mit Befriedigung feststellen, daß sich die im Vorjahr beschlossene Beitragserhöhung als richtig erwiesen und günstig ausgewirkt hat. Obgleich die Sterblichkeit unter den Mitgliedern um 65 v.H. stieg, wurde die der Vereinigung daraus erwachsende Belastung durch die Beiträge aufgefangen. Die finanzielle Krise, die den Bestand der Vereinigung am Ende des mit einem Kassenverlust

abschließenden Jahres 1961 bedrohte, ist glücklich überstanden worden. Dabei vergaß der Vorsitzende nicht, die Hilfe zu erwähnen, die der Vorstand der Hütte deren Jubilaren zugutekommen ließ.

Hatte der 1. Kassierer, Wilhelm Wildenblank, im vorigen Jahr bei der Erstattung des Kassenberichts kein beneidenswertes Amt, so kam er seiner Verpflichtung dieses Jahr angesichts der befriedigenden Kassenlage freudig nach. Den Ausgaben in Höhe von 16 182 DM standen 1962 Einnahmen von insgesamt 17 167 DM gegenüber, so daß sich der Kassenbestand zum Jahresende um 984 DM auf 8 202 DM erhöhte. Mit dem Gesamtbetrag von 13 225 DM standen die ausgezahlten Sterbegelder unter den Ausgaben weit an der Spitze.

Die 926 Mitglieder der Vereinigung setzen sich aus 314 Arbeitern und 135 Angestellten, die noch auf der Hütte beschäftigt sind, sowie 276 Rentnern und 191 Witwen zusammen, zu denen zehn Ehrenmitglieder hinzukommen. Die Vereinigung erfreute 1963 sieben goldene Hochzeitspaare, dazu einen Neunzigjährigen und vierzehn Achtzigjährige zu ihren Geburtstagen. Unter den 56 Toten des Jahres befanden sich 22 Ehefrauen und Witwen.

Auf den Vorschlag des Kassenprüfers Oberkinkhaus erhielten die Kassierer einstimmig Entlastung. Den Dank der Mitglieder an den Vorstand brachte Jubilar Niehoff zum Ausdruck.

Unter dem Alterspräsidium von Karl Keusen bestätigte die Versammlung darauf den seit dem Tode von Gustav Neuwerth den Vorsitz führenden Hermann Nistendietrich als 1. Vorsitzenden, der seit dreizehn Jahren der Vereinigung angehört und ihr schon viele Jahre aktiv gedient hat. Einstimmig wiedergewählt wurde 2. Vorsitzender August Jungholt. 1. Schriftführer wurde Karl Hommrich, der seit dem Ausscheiden des pensionierten Georg Eder die Geschäfte bereits wahrgenommen hat, 2. Schriftführer Helmut Hahn (Maschinen-Abt.), der damit erstmalig in den Vorstand eintrat. Für den gestorbenen 2. Kassierer Butry wurde Willi Becker (Versand) gewählt. Mit der Wiederwahl der Beisitzer Karl Freif,

Karl Keusen und Wilhelm Rockhoff wurde die Festlegung verbunden, die Vertrauensleute zukünftig gleichfalls Beisitzer zu nennen. Für den aus Gesundheitsgründen ausgeschiedenen Heinrich Kirchmann wurde der nunmehrige Pensionär Georg Eder zum Beisitzer gewählt; die übrigen blieben Emil Göckmann, Franz Kotz und Wilhelm v. Meegen. Zum 2. Kassenprüfer wurde schließlich der Leiter der Sozialabteilung der Hütte, Heinz Hümb's, gewählt.

Direktor Dr. Heitbaum übermittelte die Grüße seiner Vorstandskollegen. Sein eigenes herzliches Grußwort richtete er besonders an die Frauen, die an diesem Vormittag gleichfalls zahlreich vertreten waren. Zwar vermochte er bei seinem Überblick über die Lage der Hütte kein allzu rosiges Bild zu zeichnen, doch mit Nachdruck belegte er die starke Sicherung der Pensionsrückstellungen, deren Gesamtbetrag schon eine beachtliche Höhe erreichte. Weiter versprach er, sich auch in diesem Jahr für die beliebte Dampferfahrt der Pensionäre einzusetzen, die der Vorstand inzwischen für den 4. September beschlossen hat. Seinem hoffnungsfrohen Ausblick stimmten die Jubilare aus ihrer aufrichtigen Verbundenheit mit der Hütte gern zu.

Wichtig für Wohnstätten-Mieter!

Ein Mieter der Rheinische Wohnstätten AG. hat ohne Genehmigung der Wohnungsverwaltung einen Kohlebadofen durch einen Gas-Durchlauferhitzer ersetzt. Da offenbar die Belüftung des Baderaumes nicht vorschriftsmäßig war, ereignete sich ein tödlicher Unfall.

Dieser Vorfall läßt es der Gesellschaft erforderlich erscheinen, ihre Mieter noch einmal eindringlich auf die Bestimmung des Mietvertrages hinzuweisen, wonach der Mieter für Um- und Einbauten, insbesondere Installationen, ihre schriftliche Erlaubnis benötigt. Für Installationen, die eine Gefährdung der Bewohner mit sich bringen können, hat der Mieter eine von einem zugelassenen Installateur ausgestellte Bescheinigung über die ordnungsmäßige Ausführung der Installation beizubringen.

Erfüllt der Mieter eine dieser beiden Voraussetzungen nicht, so sieht sich die Rheinische Wohnstätten AG. gezwungen, die Beseitigung der Anlage und die Wiederherstellung des alten Zustandes zu veranlassen.

Zur Eindämmung des Konverterstaubs hat die Phoenix-Rheinrohr AG. gemeinsam mit der Universität Bonn Versuche aufgenommen, für die das Unternehmen 3 Millionen DM bereitstellt. Das Ziel ist, auch bei der Produktion von Thomasstahl eine Entstaubung zu erreichen, wie sie beim LD-Verfahren schon erzielt worden ist. Wenn es gelingt, das Sauerstoffblasverfahren für die Erzeugung von billigem Thomasstahl im bodenblasenden Konverter verwendbar zu machen, glaubt man zugleich dem immer härter werdenden Wettbewerb besser begegnen zu können.

Die Einfuhren der Bundesrepublik haben sich in den letzten zwölf Jahren völlig verändert: Während früher vor allem Rohstoffe importiert wurden, überwiegen heute die Fertigerzeugnisse. 1950 bestand noch über die Hälfte der Einfuhr der Bundesrepublik aus Rohstoffen, 1962 aber nur noch ein Viertel. Die Einfuhr

Schnell gelesen

von Fertigwaren dagegen machte 1950 erst 22 v. H. der Gesamteinfuhr aus, 1962 dagegen bereits 53 v. H.; innerhalb von zwölf Jahren also eine vollständige Umkehr vom Rohstoff zum Fertigwaren-Importeur.

Die Zahl der Bewerber um einen Führerschein ist 1962 zum erstenmal seit vielen Jahren zurückgegangen: Im Ruhrgebiet und im Raum Siegen wurden nur noch 237 098 Prüfungen vorgenommen, gegen 245 451 im Jahr 1961; mithin ein Rückgang um 4,7 v. H. Bewerber um den Führerschein der Klasse 5 (Mopedfahrer) sind dabei nicht mitgerechnet. Für sie wurde 1961 die Prüfung neu eingeführt, die in jenem

Jahr 145 134 und im letzten Jahr weitere 35 661 Mopedfahrer zu den Prüfstellen des Technischen Überwachungsvereins brachte.

Jeder zweite Personenkraftwagen in der Bundesrepublik gehört einem Arbeiter oder einem Angestellten. Rund 30 v. H. der zugelassenen Personenautos sind im Besitz von Arbeitern, 21 v. H. im Besitz von Angestellten. Im Jahr 1956 betrug der Anteil der Arbeiter knapp 10 v. H., der Anteil der Angestellten 14,4 v. H.

Eine Kriegsbeschädigung haben fast 1,4 Millionen Menschen in der Bundesrepublik; darunter sind noch 249 000 Kriegsbeschädigte des Ersten Weltkrieges. Fast die Hälfte (46,6 v. H.) sind Schwerbeschädigte mit einer Erwerbsbehinderung von über 50 v. H. Besonderer Fürsorge bedürfen die 6900 Kriegsblinden, die 66 200 Hirnverletzten und die über 1200 Querschnittsgelähmten.

40 Jahre auf der NH



Karl Gogol
Walzendreherei
2. Mai



Georg Kurwitz
Geschäftsbuchhaltung
28. Mai



Franz Kurzawa
420er Strafe
29. Mai



Ludwig Hoffmann
Walzendreherei
17. Juni



Otto Jakob
Bau-Abteilung
19. Juni



Felix Englen
Werkschutz
20. Juni



Johann Grzeskowiak
Hochofen
1. Juli

Der NH treu:

25 Jahre

Carl Bähr, Absatzwirtschaft/Versand,
am 16. Mai;
Erich Kamp, Bau-Abteilung, am 27. Mai;
Karl Loth, 280er Zurichtung, am 30. Mai;
Franz Bennings, Lohnabrechnung, am 1. Juni;
Anton Malicki, Stahlwerk, am 3. Juni;
Wilhelm Hardt, Werkschutz, am 8. Juli;
Peter Parbel, Büro Martinwerk, am 8. Juli.

15 Jahre

Maria Wachendorf, Absatzwirtschaft,
am 4. Mai;
Elfriede Ricken, Neubau-Abteilung,
am 28. Juni;
Therese Korda, Elektrobetrieb, am 30. Juni;
Elisabeth Ilsen, Mechanische Werkstatt,
am 5. Juli;
Hilde Hertel, Elektro-Werkstatt, am 13. Juli.

Ein Gedenken gilt

Peter Langkau
Sozialabteilung
Verstorben am 18. März 1963

Franz Osten
Stahlwerk
Verstorben am 3. Juni 1963

Hermann Sattler
Werkschutz
Verstorben am 3. Mai 1963

August Behrens
Werkschutz
Verstorben am 6. Juni 1963

Josef Steger
Werkschutz
Verstorben am 28. Mai 1963

Karl Kaul
Hochofen
Verstorben am 2. Juli 1963

Wer bekommt erhöhtes Kranken- und Hausgeld?



Nach der Reichsversicherungsordnung hat der Versicherte im Falle der Arbeitsunfähigkeit einen Anspruch auf Krankengeld in Höhe von 65 v. H. des Regellohnes als Ersatz für entgangenes Arbeitsentgelt. Für Versicherte mit einem Angehörigen, den er bisher ganz oder überwiegend unterhalten hat — hier handelt es sich meistens um die Ehefrau —, erhöht es sich um 4 v. H., für jeden weiteren Angehörigen — dabei handelt es sich meistens um Kinder — um je weitere 3 v. H. des Regellohnes. Das Krankengeld darf jedoch 75 v. H. des Regellohnes nicht übersteigen.

Für die Zahlung des erhöhten Kranken- und Hausgeldes ist also Voraussetzung, daß der Versicherte die Angehörigen ganz oder überwiegend unterhalten hat. Dies ist stets der Fall, wenn der Angehörige selbst kein Einkommen hat. Bezieht ein Angehöriger aus eigener Tätigkeit ein Arbeitsentgelt, so ist zu errechnen, ob eine überwiegende Unterhaltsleistung durch den Versicherten noch vorgelegen hat. Der Versicherte, der das erhöhte Krankengeld beansprucht, muß nachweisen, daß er aus seinem Einkommen mehr als die Hälfte des Verbraucheranteils eines oder mehrerer Angehöriger aufgebracht hat. Diese Frage richtet sich nach der Höhe des gesamten zum gemeinschaftlichen Unterhalt bestimmten Familieneinkommens und der Höhe des Betrages, den der

einzelne Familienangehörige hierzu beizutragen hat. Bezieht ein Angehöriger ein Einkommen, welches höher ist als die Hälfte des Verbraucheranteils, so scheidet er für die Zahlung der erhöhten Leistungen aus.

1. Beispiel:

Verdienst des Ehemannes	500,— DM
Verdienst der Ehefrau	250,— DM
Gesamteinkommen	750,— DM
$\frac{750}{2}$	375,— DM
$\frac{375}{2}$	187,50 DM

187,50 DM ist die Hälfte des Unterhaltsbedarfs je Person. Beide Ehegatten haben mehr als die Hälfte des Verbraucheranteils verdient. Keiner hat den anderen Ehegatten überwiegend unterhalten.

2. Beispiel:

Verdienst des Ehemannes	600,— DM
Verdienst der Ehefrau	150,— DM
Gesamteinkommen	750,— DM
$\frac{750}{2}$	375,— DM
$\frac{375}{2}$	187,50 DM

187,50 DM ist die Hälfte des Unterhaltsbedarfs je Person. Die Ehefrau hat weniger als die Hälfte des Verbraucheranteils verdient. Sie wurde vom Ehemann überwiegend unterhalten.

3. Beispiel:

Verdienst des Ehemannes	580,— DM
Verdienst der Ehefrau	320,— DM
Verdienst des Kindes	—
Gesamteinkommen	900,— DM
$\frac{900}{3}$	300,— DM
$\frac{300}{2}$	150,— DM

150,— DM ist die Hälfte des Unterhaltsbedarfs je Person. Anspruch auf die Zuschläge für das Kind hat nur der Vater, weil er mehr als die Mutter zum Unterhalt des Kindes beiträgt. Der Anspruch für die Ehefrau scheidet aus, weil sie mehr als die Hälfte des Unterhaltsbedarfs selbst verdient.

4. Beispiel:

Verdienst des Ehemannes	500,— DM
Verdienst der Ehefrau	200,— DM
Verdienst des Sohnes	100,— DM
Verdienst der Tochter	—
Gesamteinkommen	800,— DM
$\frac{800}{4}$	200,— DM
$\frac{200}{2}$	100,— DM

100,— DM ist die Hälfte des Unterhaltsbedarfs je Person. Der Ehemann hat Anspruch auf die erhöhten Leistungen nur für die Tochter. Da er für Ehefrau und Sohn nicht mehr als die Hälfte des Verbraucheranteils aufgebracht hat, scheidet für diese beiden Angehörigen der Anspruch aus.

Die gleichen Grundsätze sind für die Zahlung des erhöhten Hausgeldes (bei stationärer Krankenhausbehandlung) anzuwenden. Zur Entscheidung, ob und für welche Angehörigen der Versicherte die erhöhten Leistungen zu erhalten hat, werden von der Betriebskrankenkasse die Einkommensverhältnisse benötigt. Ab 1. Juli 1963 werden von den Ärzten Arbeitsunfähigkeits-Bescheinigungen verwendet, die auf der Rückseite einen entsprechenden Vordruck tragen. Dieser Vordruck ist von dem Versicherten gewissenhaft auszufüllen.

Die Betriebskrankenkasse prüft die Anspruchsberechtigung und errechnet die Bezüge, die dem Versicherten für die Zeit der Arbeitsunfähigkeit zu zahlen sind. Bis zur Vorlage der vorstehend genannten Angaben kann Krankengeld nur in Höhe von 65 v. H. des Regellohnes gezahlt werden. Bei Bezug von Hausgeld gilt das gleiche, da das Hausgeld vom Krankengeld errechnet wird.

Arbeitsanzüge werden gewaschen

Einen alten Wunsch vieler Mitarbeiter erfüllend, ist auf der Niederrheinischen Hütte die Möglichkeit geschaffen worden, private Arbeitsanzüge waschen zu lassen. Das geschieht in der Waschanstalt der August Thyssen-Hütte. Die Anzüge werden auch geflickt.

In jeder Woche können je Werksangehöriger nur

- ein kompletter Arbeitsanzug = Jacke und Hose
- oder
- zwei Hosen
- oder
- zwei Jacken

abgegeben werden. Jedes Kleidungsstück muß mit einem vernieteten Blechschild und eingepprägter Kontroll-Nummer versehen sein. Die Kosten betragen

für Waschen	DM 1,10
für Flicken (pauschal)	DM 1,00
(unabhängig, ob der Anzug jeweils mitgeflickt worden ist oder nicht)	
Waschen und Flicken insgesamt	DM 2,10

Der Kostenbetrag ist bei der Abgabe des Arbeitsanzuges bar zu bezahlen.

Die Annahme und Ausgabe erfolgt im Umkleidehaus Tor 2 zu folgenden Zeiten:

Annahme: Montag und Dienstag von 13.00 bis 15.00 Uhr;

Ausgabe: Mittwoch und Donnerstag von 13.00 bis 15.00 Uhr (jeweilig eine Woche nach Abgabe des Arbeitsanzuges).

Beim Abholen des gewaschenen und geflickten Arbeitsanzuges ist der Werksausweis vorzulegen.

Diese Regelung gilt nach der Bekanntmachung des Arbeitsdirektors und des Betriebsrates zunächst probeweise für ein halbes Jahr.



Die Werksanlagen der Niederrheinischen Hütte sind für Besichtigungen nur in beschränktem Umfang zugänglich. Wenn es sich jedoch darum handelt, Angehörigen der Gesellschaften des Niederrheinischen Kreises zu zeigen, wo und wie der Draht gewalzt wird, den ihre Betriebe weiterverarbeiten, stehen die Tore in Duisburg-Hochfeld stets offen. Das erfahren unlängst erst wieder an verantwortlichen Posten stehende Mitarbeiter des Eisenwerks Steele, die während ihrer Führung durch die Hütte bleibende Eindrücke empfangen.

200 Schiffe im Monat



Das Farbfoto vom Werkskai der Niederrheinischen Hütte auf der Titelseite des vorliegenden Heftes der Werkzeitschrift lenkt die Aufmerksamkeit auf die Umschlaganlagen zwischen den beiden Duisburg-Hochfelder Rheinbrücken, unmittelbar vor der Einfahrt zu den Hochfelder Hafenanlagen. Rund zweihundert Rheinschiffe werden hier von der Hütte jeden Monat abgefertigt, die insgesamt etwa 100 000 Tonnen Ladung bringen und abtransportieren.

Der Rhein ist seit dem Wiener Kongreß so etwas wie ein vorweggenommenes „Vereintes Europa“. Hier gibt es keine Pafgrenzen, keine Schiffsabgaben, jede Flagge hat freie Fahrt, kein Uferstaat kann in das Leben des Stromes eingreifen, ohne sich der Zustimmung der anderen zu versichern. Aber auch der internationalisierte Strom bleibt ein Element der Landschaft, die sich in ihm spiegelt. Der Niederrhein, mit einer Uferlänge von insgesamt 135 km dem Ruhrkohlenbezirk zugeordnet, wird vom westlichen Teil des Reviers geprägt und prägt ihn.

Das tut er eigentlich intensiver als der Fluß, von dem das Ruhrgebiet den Namen hat. Die Ruhr ist heute vor allem Trinkwasserspender und Element der Erholungslandschaft. Mit einer erheblichen Wasserabgabe erfüllt auch der Niederrhein nebenher eine wichtige Versorgungsaufgabe. Vor allem aber ist er Schiffsfahrtsstraße, mächtiger Lastenträger.

Höchster Umschlag im Raum Duisburg

Am Jahresumschlag der westdeutschen Binnenschifffahrt ist der Niederrhein mit 80 Millionen Tonnen zu fast einem Drittel beteiligt. Allein im Duisburger Raum werden mehr Güter umgeschlagen als im Hamburger Hafen.

Mit der Ausweitung der industriellen Produktion vergrößern sich die Transportleistungen auf dem Rhein ständig. Der Industriehafen Schwelgern z. B. gilt mit einem Jahresumschlag von über 12 Millionen Tonnen heute schon als einer der größten Privathäfen der Welt; er soll für eine Leistung von 25 Millionen Tonnen ausgebaut werden.

In den rheinischen Häfen des Revierbereichs wurden 1961 folgende Gütermengen umgeschlagen:

Ruhrort	15,9 Mio t
Duisburg	
(Schwelgern bis Huckingen)	16,3 Mio t
Walsum	5,4 Mio t
Rheinhausen	3,2 Mio t
Homburg-Essen	2,4 Mio t
Orsoy	1,4 Mio t
Rheinberg-Ossen	je 1,4 Mio t
Wesel	0,9 Mio t

Der Durchgangsverkehr bei Emmerich steigerte sich von 49,7 Mio t im Jahre 1955 auf 68,4 Mio Tonnen im Jahre 1961.

Quelle oder Ziel im Ruhrgebiet: Erze für die Eisenhütten, Grubenholz für die Zechen, Baustoffe für den riesigen Baubedarf des Reviers.

Güter, die es produziert und in alle Welt verschickt: Kohle, Kunstdünger, Stahl in vielgestaltiger Form, Industrieausrüstungen. Die hochbrüstigen Küstenmotorschiffe, denen man auf dem Rhein immer häufiger begegnet, bringen zunehmend Seewind und Weltweite mit.

Bei der NH mehr Empfang

Was vorstehend allgemein ausgesagt wurde, gilt ebenso für die Niederrheinische Hütte im besonderen: Sie empfängt monatlich eine Gesamtmenge von rund 65 000 Tonnen, die durchschnittlich von 60 Schiffen herangebracht werden. Davon entfallen etwa 60 000 Tonnen auf Erz und Abbrände, der Rest sind Kohlen, Schlacken, Walzensinter, Schleifstaub und ähnliche Güter.

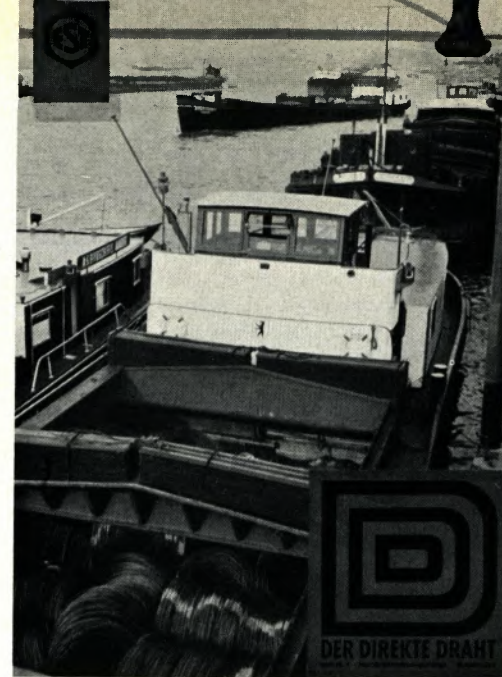
Die Hütte versendet jeden Monat ungefähr 30 000 Tonnen, die auf rund 120 Schiffen befördert werden. 25 000 Tonnen davon entfallen auf Stabstahl, Walzdraht und Knüppel, der Rest auf Schlackenmaterial.

Die ankommenden, vorwiegend mit Erz beladenen Binnenschiffe werden mit einer modernen Brücke gelöscht. Die Walzwerks-Fertigerzeugnisse werden hier für die Fahrt in die Seehäfen und zum Weitertransport nach Übersee, aber auch zum Transport über die Binnenwasserstraßen an die Empfänger im Aus- und Inland verladen.

Immer mehr Schubzüge

Neben den gemächlichen Schleppzügen nehmen sich die modernen Schubzüge wie geballte Ladungen im wahrsten Sinne des Wortes aus: Hier werden auf Einheiten von 180 m Gesamtlänge und 22 m Breite Frachtmengen befördert, für die der traditionelle Schleppzug bis zu 1,5 km Strom in Anspruch nimmt. Die bessere Manövrierfähigkeit der kompakten Schubzüge führte bereits zu einer Verminderung der Havarien. 1959 wurden in den Bereichen Emmerich, Ruhrort und Wesseling 420 Schiffsunfälle registriert, 1961 waren es bei erhöhtem Schiffsverkehr nur noch 329.

Mit dem Übergang zum Schub wird zugleich die Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt



verbessert. Da die Schubschiffe nicht unterteilt sind, lassen sie sich zügiger beladen und löschen; es ergibt sich beim Umschlag eine Mehrleistung von 30—40 v. H. Weil nur das Schubboot bemannt ist, werden im Vergleich zum Schleppzug 10—12 Mann Besatzung gespart.

15 km Reede

Die Häfen allein wären außerstande, den Verkehr zu bewältigen. Im Duisburger Raum übernimmt eine 15 km lange Reedestrecke im Rheinstrom die Funktion einer Pufferzone. Hier gehen die Schiffszüge vor Anker, um in ihre Einzelglieder aufgelöst und von Bugsierschiffen an die Kais gebracht zu werden.

An der Mündung des Lippe-Seitenkanals in den Rhein hat sich mit dem Hafenbau ein neuer Sammelpunkt für den Schiffsverkehr gebildet, der im nördlichen Ruhrgebiet Quelle und Ziel hat. Vorerst wird er von der Großraffinerie im Kreis Dinslaken ausgenutzt. Die Pläne gehen weiter. An der Technischen Hochschule Karlsruhe wurden Modellversuche durchgeführt, um die günstigsten wasserbaulichen Bedingungen für die Fortsetzung des Hafenbeckens in Richtung Wesel unter Einbeziehung der Lippemündung zu erkunden.

Dem Hochwasserschutz am Niederrhein hat die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg immer besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Sie ist jetzt dabei, mit einem 11 km langen neuen Deich gegenüber Emmerich die letzte Lücke zu schließen. Im Zuge dieses Projekts müssen fünfzehn Gehöfte umgesiedelt werden. Die Gesamtkosten sind mit 45 Millionen DM veranschlagt.

Der Rhein ist ein gewaltiger Anreger und Helfer des gewerblichen Lebens. Darum drängen Fabriken mit großem Rohstoffbedarf an seine Ufer. Die Hüttenwerke geben dem Strom bei Duisburg und Rheinhausen das Gepräge.



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

Die Urheber der Bilder und Zeichnungen in diesem Heft sind: Seite 2 Kardas / Conti-Press; Seite 3 Kardas; Seite 4 Richter; Seite 5 Archiv Landschaftsverband Rheinland (Schwarzer); Seite 6 Archiv Landschaftsverband Rheinland (Storp); Seite 7 ATH-Archiv; Seiten 12/13 Deutscher Industrie-Verlag; Seiten 14/15 Kardas; Seite 16 „fördern und heben“; Seite 17 Papner; Seiten 18/19 Richter; Seite 20 Archiv Ruhrfestspiele (Pierer); Seiten 21/22 Papner/Schäfer; Seite 23 Richter; Seite 24 Orth/Richter; Seiten 25/26 Richter; Seite 27 Epha; Seiten 28/29 Richter; Seite 30 Epha; Seiten 32/33 Papner.

Nur wenige kennen das Rentenrecht

Heute: Für vollständige Unterlagen sorgen!

„Welche Unterlagen benötige ich bei der Stellung eines Antrages aus der Rentenversicherung der Arbeiter oder Angestellten!“ — mit der Beantwortung dieser Frage setzt die **Werkzeitschrift** die Reihe ihrer aufklärenden Beiträge zur Mehrung der allgemeinen Kenntnisse über das Rentenrecht fort.

Es können bei Erfüllung der Wartezeiten (siehe „Der direkte Draht“, Heft 1/1963) folgende Versichertenrenten beantragt werden:

1. Rente wegen Berufsunfähigkeit;
2. Rente wegen Erwerbsunfähigkeit;
3. Rente wegen Altersruhegeld bei Erreichung des 65. Lebensjahres;
4. Rente wegen Vollendung des 60. Lebensjahres und mindestens einjähriger, ununterbrochener Arbeitslosigkeit;
5. Rente wegen Altersruhegeld an weibliche Versicherte nach Vollendung des 60. Lebensjahres und Aufgabe der Beschäftigung oder Tätigkeit, wenn in den letzten 20 Jahren eine versicherungspflichtige Tätigkeit ausgeübt wurde;
6. Hinterbliebenenrenten:
 - a) Witwen- und Witwerrenten
 - b) Renten an geschiedene Ehegatten
 - c) Waisenrenten

Bei Stellung eines Rentenanspruchs sind folgende Unterlagen beizufügen, soweit sie sich auf den Versicherten und den betreffenden Versicherungsfall beziehen:

2. Bei Vertreibung, Internierung oder Verschleppung: Vertriebenen-Ausweis A oder B oder Flüchtlingsausweis C, Entlassungsschein oder Bescheinigungen, die Internierungs- oder Verschleppungszeiten nachweisen.

C) Nachweise über Ausfallzeiten

(siehe „Der direkte Draht“, Heft 1/1963), sofern sie nicht bereits in den Versicherungs-Unterlagen bescheinigt sind.

Bei Zeiten von länger als sechs Wochen andauernden Krankheiten oder Zeiten der Schwangerschaft oder des Wochenbettes, wenn durch sie eine versicherungspflichtige Beschäftigung oder Tätigkeit unterbrochen worden sind, sowie bei Zeiten von Arbeitslosigkeit oder Schulausbildung: Bescheinigung des Arztes, des Krankenhauses oder der Krankenkasse, Meldekarte oder Bescheinigung des Arbeitsamtes, Schulzeugnisse, Studienbuch, Diplom-, Promotionsurkunde oder Bescheinigung des Schul- oder des Anstaltleiters.

Außerdem werden noch folgende Unterlagen bei der Stellung eines Rentenanspruches benötigt:

Bei Altersruhegeld, wenn das 65. Lebensjahr vollendet ist, eine Geburts- oder Heirats-Urkunde;

bei Altersruhegeld, wenn der Versicherte das 60. Lebensjahr vollendet hat und mindestens ein Jahr ununterbrochen arbeitslos ist, eine Geburts- oder Heirats-Urkunde, Meldekarten des Arbeitsamtes bzw. Antwortschreiben auf Bewerbungen oder sonstige Unterlagen, aus denen ein ständiges Bemühen um die Erlangung einer Beschäftigung hervorgeht;

bei Altersruhegeld für eine weibliche Versicherte, die das 60. Lebensjahr vollendet hat und überwiegend eine rentenversicherungspflichtige Beschäftigung oder Tätigkeit in den letzten 20 Jahren ausgeübt hat und ihre Beschäftigung oder Tätigkeit nicht mehr ausübt, eine Geburtsurkunde, eine Bescheinigung des Arbeitgebers über das Dienstverhältnis oder eine Erklärung der Antragstellerin, daß sie ihr Dienstverhältnis gelöst hat. Der Antrag kann drei Monate vorher gestellt werden;

bei Hinterbliebenenrente für die Witwe: Sterbe-Urkunde des Versicherten, Heirats-Urkunde;

bei Hinterbliebenenrente für die Waisen: Sterbe-Urkunde des Versicherten, Geburts-Urkunde mit Elternangabe für jede Waise;

bei einer Vollwaisenrente: Sterbe-Urkunde des Kindesvaters, Sterbe-Urkunde der Kindesmutter.

Waisenrente oder Kinderzuschuß wird nur gewährt

- a) für Kinder unter 18 Jahren,
- b) für unverheiratete Kinder vom vollendeten 18. bis zum 25. Lebensjahr, wenn sie sich in Schul- oder Berufsausbildung befinden, oder bei Vollendung des 18. Lebensjahres infolge Gebrechlichkeit, weil sie für ihren eigenen Unterhalt nicht sorgen können. Bei Stellung des Rentenanspruchs müssen die entsprechenden Nachweise des Personenstandes, der Schul- und der Berufsausbildung bzw. der Gebrechlichkeit beigegeben werden.

A) Nachweise über Beitragszeiten

zur Rentenversicherung der Arbeiter (Ar. V.) oder zur Rentenversicherung der Angestellten (A. V.):

1. Versicherungskarten bzw. Quittungskarten;
2. Aufrechnungs-Bescheinigungen oder Sammelbücher;
3. Beitragsnachweise oder Sammelbescheinigungen der Versicherungsträger;
4. Beitragsbescheinigungen über in bar eingezahlte oder überwiesene Beiträge.

Ferner Beitrags-Nachweise zur knappschaftlichen Rentenversicherung, zur Reichsbahn- bzw. Bundesbahn-Versicherungsanstalt oder Seekasse, zur deutschen Sozialversicherung außerhalb des Bundesgebiets oder des Landes Berlin (Sowjetisches Besatzungsgebiet) oder zu ausländischen Sozialversicherungen.

B) Nachweise über Ersatzzeiten

zur Erfüllung der Wartezeiten:

Sind die Ersatzzeiten (siehe „Der direkte Draht“, Heft 1/1963) in den Versicherungsunterlagen bescheinigt, so brauchen keine weiteren Nachweise beigebracht zu werden.

1. Militärischer Dienst: Wehrpaß, Soldbuch, Dienstbuch, Einziehungsbescheid, Entlassungsschein, Bescheinigung des Einwohner-Meldeamtes oder des Versorgungsamtes, der Krankenkasse bzw. der Ortspolizei.

Heilverfahren mindert die Rente nicht

Es wird oft gesagt: „Auch ich würde ja gern einmal eine Kur machen, mich von der Landesversicherungs-Anstalt oder von der Bundesversicherungs-Anstalt für Angestellte verschicken lassen“, dabei aber resigniert die irrije Ansicht geäußert, daß dadurch die spätere Rente verringert würde; und das könne sich keiner leisten. Das sagen meist die Älteren, die seit einigen Jahrzehnten im Beruf stehen; die an den Kriegen teilnahmen und in der Nachkriegszeit sehr um eine neue Existenzgrundlage für ihre Familie und sich selbst kämpfen mußten und dadurch viel von ihrer gesundheitlichen Substanz eingebüßt haben. Sie glauben, daß ihnen die Sozialversicherungen die Hilfe zur Erhaltung, Besserung und Wiederherstellung der Gesundheit versagen würden.

Dem ist nicht so, denn die Gewährung von Heilmaßnahmen ist ein Bestandteil der gesetzlich festgelegten Leistungen, auf die jeder Versicherte beim Vorliegen der versicherungsrechtlichen und medizinischen Voraussetzungen Anspruch hat. Diese Leistungen sind in der Reichsversicherungsordnung und im Angestellten-Versicherungsgesetz verankert.

Da Herz- und Kreislauferkrankungen in immer größerem Umfang auftreten, haben die Versicherungsträger in vielen deutschen Kurorten umfangreichen Grundbesitz erworben, und deshalb werden die Sanatoriumsbauten für diese Indikation den neuesten technischen und medizinischen Erkenntnissen angepaßt. Das Bemühen der sozialen Rentenversicherungen und Krankenkassen, ihre Versicherten gesund zu erhalten oder sie wieder gesund werden zu lassen, macht einen wachsenden Anteil ihres Leistungsbereichs aus.

Das ist, wie jeder aus eigener Erfahrung weiß, heute mehr denn je notwendig, weil jeder sich gesund und leistungsfähig erhalten muß, um im Berufsleben nicht zu versagen. Hat ein Versicherter einen gesundheitlichen Schaden erlitten, der seine Erwerbsfähigkeit bedroht, dann kann er bei seiner Versicherung einen Antrag auf Gewährung eines Heilverfahrens einreichen, wenn die versicherungsrechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und der Arzt einen Kuraufenthalt befürwortet. Weder ein Heilverfahren noch zwei, vier oder gar sechs Wochen Kuraufenthalt werden die Höhe der künftigen Rente beeinträchtigen.

