



Diese Rinderfütterungsanlage wird mit dem neuen McCormick-Viehfutter-Transporter beschickt. Er hat ein Fassungsvermögen von $4\frac{1}{2}$ Tonnen und kann Futter jeder Art in Silos oder in Füttertröge zur direkten Fütterung schütten.

HARVESTER WELT
 Werkzeitschrift der INTERNATIONAL
 HARVESTER COMPANY M. B. H.
 Neuß/Rhein, Industriestraße 39.
 Verantwortlich: R. Krdwinkel
 Redaktion: B. Börkl, I. Jünke

1/65

INTERNATIONAL

HARVESTER

Welt



Geschäftsbericht 1963/64

EINNAHMEN

	DM
Umsätze	240 114 000
Umsatzsteuer	5 887 000
	<u>234 227 000</u>

ERLÖSE NACH MASCHINENARTEN — EINSCHL. ZUBEHÖR —

Ackerschlepper	130 264 000
Erntemaschinen	24 310 000
Industrie- und Erdbewegungsmaschinen	50 499 000
LKW	2 403 000
Ersatzteile	24 735 000
Produktionsteile	1 848 000
Fremdwaren	168 000
Insgesamt	<u>234 227 000</u>

AUFTEILUNG INLAND — EXPORT

Inland-Verkäufe	177 134 000
Export-Verkäufe	57 093 000
Insgesamt	<u>234 227 000</u>

AUFWENDUNGEN

Einnahmen Total	234 227 000
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und andere Aufwendungen	170 857 000
Löhne und Gehälter	44 224 000
Zuweisung an die Ruhegehalts- und Unterstützungskasse, einschl. Zinsen	1 807 000
Steuern vom Ertrag, Vermögen und Lastenausgleich	8 584 000
Einnahmen-Überschuß	8 755 000
	<u>234 227 000</u>

VERWENDUNG DES ÜBERSCHUSSES

	DM
Dividendenzahlung einschl. Steuern	1 355 000
Zur Verfügung der Gesellschaft	7 400 000
	<u>8 755 000</u>

INVESTITIONEN

Werk Neuß	DM
1. Um- und Ausbauten an Fabrikgebäuden und Gebäudeeinrichtungen	1 871 000
2. Maschinen und maschinelle Anlagen	15 588 000
3. Betriebs- und Geschäftsausstattung: Werkzeuge, Kraftfahrzeuge, Büromaschinen und Einrichtungen	797 000
4. Grundstücksverbesserungen	111 000

Werk Heidelberg

1. Um- und Ausbauten an Fabrikgebäuden und Gebäudeeinrichtungen	70 000
2. Maschinen und maschinelle Anlagen	2 993 000
3. Betriebs- und Geschäftsausstattung: Werkzeuge, Kraftfahrzeuge, Büromaschinen und Einrichtungen	604 000

Verkaufsniederlassungen und Verwaltung

1. Um- und Ausbauten an Gebäuden, Büro- und Lagerhaus-Einrichtungen	383 000
	<u>22 417 000</u>

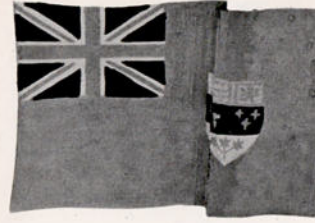
RUHEGEHALTS- UND UNTERSTÜTZUNGSKASSE

Das Guthaben zu Beginn des Geschäftsjahres betrug	DM 14 207 000
An Rentenzahlungen wurden im laufenden Geschäftsjahr geleistet	751 000
	<u>13 456 000</u>

An Zinsen wurden vereinnahmt	807 000
Neue Zuwendungen im Geschäftsjahr	1 000 000
Guthaben am 31. Oktober 1964	<u>15 263 000</u>

Materialkosten und Sonstiges	170 857 000
Löhne, Gehälter, Pensionen	46 031 000
Steuern	8 584 000
Verbleibender Reingewinn	8 755 000

Materialkosten und Sonstiges	170 857 000
Löhne, Gehälter, Pensionen	46 031 000
Steuern	8 584 000
Einnahmen-Überschuß	8 755 000



Bevor die International Harvester Company diesen Namen erhielt, hatte sie praktisch schon lange bestanden in den USA seit den dreißiger Jahren und in Kanada seit dem letzten Viertel des vorigen Jahrhunderts. Es waren mehrere Landmaschinengesellschaften, aus denen später durch Zusammenschluß die heutige Gesell-

IH in Kanada

schaft entstand. Die beiden größten davon waren die McCormick - Erntemaschinengesellschaft und die Deering-Gesellschaft. Dazu kamen drei kleinere: die Plano-, die Champion- und die Milwaukee-Gesellschaft. Diese Gesellschaften produzierten und vertrieben Landmaschinen zuerst nur in den USA, aber nach dem ungeheuren Aufschwung der kanadischen Weizenwirtschaft in den siebziger Jahren errichteten sie auch Niederlassungen in Kanada. Die McCormick-Erntemaschinengesellschaft eröffnete ihre erste Niederlassung 1887 in Winnipeg und ein paar Jahre später in Toronto eine

weitere. Die Geschäfte im Osten Kanadas nahm die Niederlassung in Boston wahr, und Westkanada wurde zum größten Teil direkt von Chicago aus betreut.

Ähnlich hielten es die vier anderen Gesellschaften; die Deering-Gesellschaft sicherte sich 1901 mit dem Kauf eines Werksgebäudes in Hamilton am Ontario-See eine ausgezeichnete Basis für den Wasserstraßentransport ihrer Erzeugnisse. Nach dem Zusammenschluß der fünf Gesellschaften zur International Harvester Company im Jahre 1902 wurde im gleichen Jahre auf dem Gelände in Hamilton die





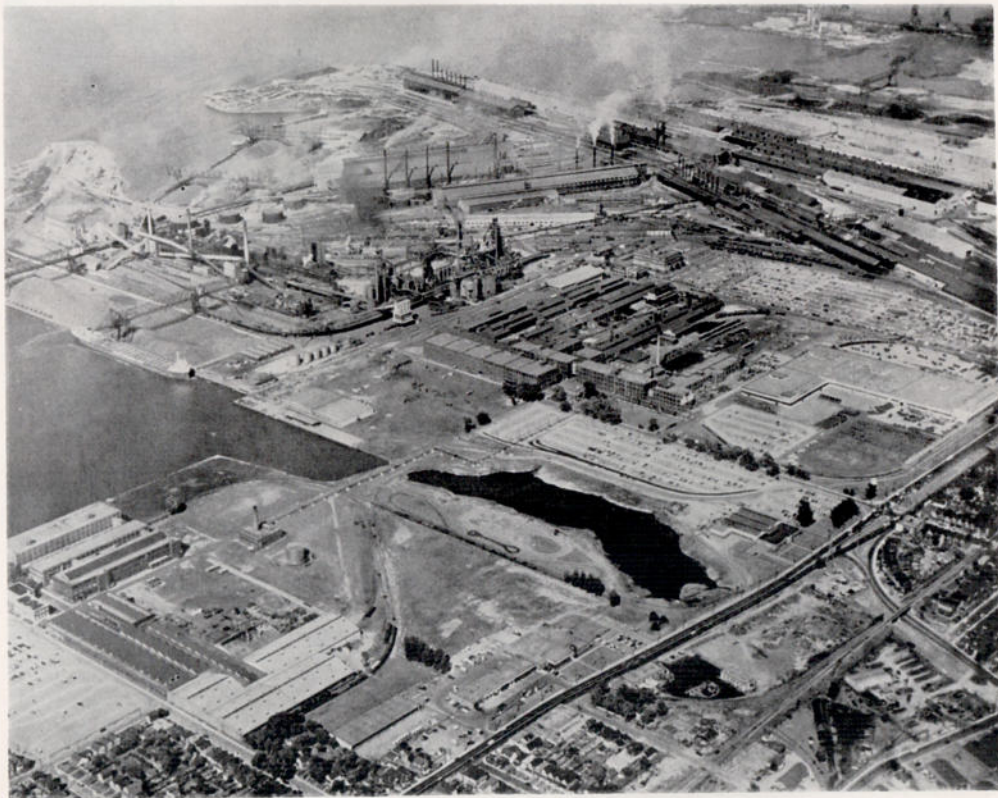
Die riesige Leuchtuhr vor dem Werk Hamilton dreht sich ständig und weist den Betrachter auf die Tätigkeitsgebiete der IHC Kanada hin: Land- und Baumaschinen, Schlepper, Bindegarn, Lastwagen und Industriemaschinen.

International Harvester Company of Canada Limited als erste Tochtergesellschaft gegründet. Hamilton war damals eine Stadt von 53 000 Einwohnern. Durch die Fusion von fünf erfahrenen

Landmaschinengesellschaften konnte die International Harvester unter ihrem Präsidenten Cyrus Hall McCormick jun. ihr Geschäft beträchtlich ausweiten. Die kanadische Gesellschaft hielt mit dem wirtschaftlichen

Wachstum des Landes Schritt. Der Boom in der Weizenwirtschaft kurz vor dem ersten Weltkrieg trug wesentlich zur Ausweitung der Produktion bei. Überhaupt ist ja in einem Lande, das wie Kanada vorwiegend Agrar-

Diese Luftaufnahme eines Geländes von 63,5 ha zeigt das Werk Hamilton, die Bindegarnfabrik und das Verwaltungsgebäude. Die Produktionsstätten sind durch ein Schienennetz von 10 km Länge mit einer werkseigenen Diesellok untereinander verbunden.



In Westkanada, dem „Brotkorb der Welt“, wie es oft genannt wird, arbeiten diese IH-Mähdrescher.



staat ist, die Industrie eng mit der Landwirtschaft verknüpft. Das trifft erst recht für die Landmaschinenindustrie zu.

Bis heute ist Kanada seiner Tradition treu geblieben, einer der größten Agrarstaaten und der größte Weizenproduzent der Welt zu sein. Die beiden Weltkriege haben natürlich auch den Zwang mit sich gebracht, industriell unabhängig zu werden und sich nicht allein auf den Export von Agrarprodukten zu stützen. So hat die IHC Kanada als Industrieunternehmen, das vorwiegend der Landwirtschaft dient, geradezu ideale Ausichten.

Hamilton ist seit 1902 auf 300.000 Ein-

grenze der USA bis zum nördlichen Eismeer zwischen Grönland und Alaska. Der nördliche Teil Kanadas besteht aus vielen großen und kleinen Inseln. Das Festland zieht sich zwischen dem 45. und 70. Breitengrad hin. Die beste Vorstellung von seiner Ausdehnung hat man, wenn man einen Vergleich mit Europa zieht; auf dem 45. Breitengrad liegt Venedig, auf dem 70. Hammerfest in Norwegen, die nördlichste Stadt Europas. Weil das Land sich über diese ungeheure Breite erstreckt, hat es natürlich auch ganz verschiedene Landschaftsformen aufzuweisen; an die Moos- und Flechtentundra im hohen Norden schließt sich südlich ein breiter Wald-

sind Wald. Das Holz wird auf den vielen Flüssen des Landes zu den Verarbeitungsstätten geflößt. Es wird als Bauholz verwandt und bildet das Ausgangsprodukt für die Papierindustrie,



die in Kanada zu den wichtigsten Industriezweigen zählt. Die Flüsse haben für Kanada große Bedeutung: sie dienen der Elektrizitätsgewinnung und dem Fischfang. Der Fischfang war einst der Anlaß für die Errichtung der ersten Niederlassungen in Kanada und ist heute noch eine bedeutende Einkommensquelle des Landes, vor allem die Hochseefischerei.

Von den ersten Ansiedlungen in Kanada kann man nicht sprechen, ohne auf die Pelztierjagd einzugehen. Im ganzen Land waren die „trappers“ (Fallensteller) auf der Jagd nach Bibern und anderen Pelztieren. Im 16. Jahrhundert waren nämlich in



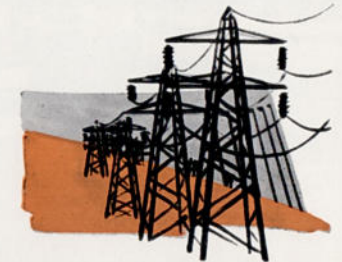
wohner angewachsen, die IHC hat 23 eigene Niederlassungen und über 1 000 Händler im Lande. Außer Landmaschinen produziert sie nun auch Baumaschinen und Lastwagen. Ein Zentralersatzteillager in Burlington in der Provinz Ontario und vier weitere Ersatzteillager bürgen für die Versorgung mit Originalteilen. Es gibt in Kanada heute drei IH-Produktionsstätten: zwei in Hamilton (Werk Hamilton und Bindegarnfabrik) und eine in Chatam in der Provinz Ontario (Lastwagenwerk) mit insgesamt über 6.000 Beschäftigten.

Unsere älteste Schwesterngesellschaft produziert für ein riesiges Gebiet: das Land erstreckt sich von der Nord-

gürtel an aus Fichten, Tannen und anderen Nadelhölzern, auch Birken, Erlen und Eschen. Östlich des Felsengebirges grenzt an den Waldgürtel die Prärie, ein breiter Steppengürtel, der bis Winnipeg reicht.

Von diesem Riesengebiet sind nur 6,3% landwirtschaftlich genutzt. Man kann sich ein Bild von der Größe des Landes machen, wenn man sich vorstellt, daß dieser kleine Anteil von 6,3% auch die weiten Prärien umfaßt, in denen hauptsächlich Getreide angebaut wird.

Die Bodenschätze Kanadas sind unermesslich. Ein sehr wichtiger Wirtschaftszweig Kanadas ist auch die Holzgewinnung. 34,3% des Landes





Europa bei den Herren Biberfellhüte große Mode und die Jäger hatten alle Mühe, der Nachfrage nachzukommen. Die Felle wurden sehr gut bezahlt, so daß das Fallenstellen ein einträgliches

Geschäft war. Es war so einträglich, daß die Trapper nicht nur selbst Biber fingen, sondern auch von den Indianern, die ihnen begegneten, Felle einzutauschen begannen. Man fand

Vor der gigantischen Kulisse der Millionenstadt Montreal, eines der jüngsten Produkte der IHC Kanada: der CO-LOADSTAR.



bald heraus, daß die Felle, die die Indianer geerntet und bereits an ihrer Kleidung getragen hatten, weitaus besser zu verkaufen waren und viel weniger Arbeit machten. So gingen viele Fallensteller ganz dazu über, sich die Felle — leider nur allzu oft mit Gewalt — von den Indianern zu „holen“. Dadurch kam es oft zu Auseinandersetzungen, die im Laufe der Jahre dazu führten, daß man die Indianer aus ihren Gebieten zu vertreiben suchte. Lange Kriege mit heftigen Kämpfen entstanden auch, als England und Frankreich sich den Besitz Kanadas streitig machten, das beide Staaten als unermesslich reiches Land erkannt hatten. Die Indianer griffen bald auf der einen, bald auf der anderen Seite in die Kämpfe ein. 1763 fiel die Entscheidung zugunsten Englands. Das Land war aber noch lange in einzelne Kolonialgebiete aufgeteilt, die sich nach und nach zu Provinzen und 1867 zum Dominion of Canada verbanden.

Noch heute gibt es als Überbleibsel der Anfangszeit in Kanada zwei Amtssprachen: Englisch und Französisch. Das Zentrum des französischen Kanada ist Quebec an der Mündung des St. Lorenz-Stromes. Ebenfalls aus der Frühzeit stammt die Königliche Britische Polizei, die zu einem Wahrzeichen geworden ist. Noch heute leben im Lande viele Eskimos und Indianer; nicht nur in Reservaten — sie gehen oft bürgerlichen Berufen nach und fahren nur sonntags im Straßenkreuzer zu den Flugplätzen, legen ihre traditionelle Bekleidung und ihren Feder schmuck an und begrüßen die ausländischen Gäste mit ihren überlieferten Tänzen.

Das kanadische Staatsoberhaupt ist Königin Elizabeth II, die Regierungsform eine parlamentarische Demokratie: auch das ist charakteristisch für dieses Land, das Tradition mit Fortschritt zu verbinden weiß, und wo sich krasse Gegensätze verbinden: weite unberührte Landstriche mit Bären und Elchen und Millionenstädte nach amerikanischem Vorbild.

Unfallentwicklung im IH-Werk Neuß 1963/64

Im Geschäftsjahr 1963/64 wurden vom Werksarzt oder Sanitätspersonal

553 Mitarbeiter

zum Unfalldurchgangsarzt weitergeleitet.
Von diesen Unfällen waren

175 nichtmeldepflichtige Betriebs-Unfälle
330 meldepflichtige Betriebs-Unfälle
42 meldepflichtige Wege-Unfälle
4 meldepflichtige Unfälle der Angestellten
2 meldepflichtige Wege-Unfälle der Angestellten

Der Zeitverlust, der durch diese Unfälle entstand, beträgt

44 588 Stunden

Damit fielen rund 20 Mitarbeiter während des ganzen Geschäftsjahres als Arbeitskraft aus.

Aufgliederung der meldepflichtigen Betriebs-Unfälle nach verletzten Körperteilen

Kopf	15	Arm	30	Bein	25
Auge	10	Hand	17	Fuß	53
Körper	22	Finger	129	Zehe	29

Gegenüberstellung der Unfallzahlen der letzten 3 Geschäftsjahre

Geschäftsjahr:	1961/62	1962/63	1963/64	Differenz
zum Durchgangsarzt	837	679	553	— 126
nichtmeldepflichtige Betriebs-Unfälle	359	244	175	— 69
meldepflichtige Betriebs-Unfälle	422	375	330	— 45
meldepflichtige Wege-Unfälle	56	57	42	— 15
meldepflichtige Angestellten-Unfälle	—	3	4	+ 1
tödliche Wege-Unfälle	1	—	—	—
meldepflichtige Wege-Unfälle der Angestellten	—	3	2	— 1

Gegenüberstellung der meldepflichtigen Betriebs-Unfälle nach verletzten Körperteilen in den letzten 3 Geschäftsjahren

Geschäftsjahr:	1961/62	1962/63	1963/64
Körperteile:			
Kopf	12 = 2,84%	12 = 3,2 %	15 = 4,54%
Auge	10 = 2,37%	13 = 3,47%	10 = 3,03%
Körper	19 = 4,5 %	31 = 8,27%	22 = 6,67%
Arm	33 = 7,83%	20 = 5,33%	30 = 9,09%
Hand	53 = 12,57%	44 = 11,73%	17 = 5,15%
Finger	168 = 39,8 %	152 = 40,53%	129 = 39,09%
Bein	33 = 7,82%	27 = 7,2 %	25 = 7,58%
Fuß	72 = 17,05%	58 = 15,47%	53 = 16,06%
Zehe	22 = 5,22%	18 = 4,8 %	29 = 8,79%
	422 = 100,00%	375 = 100,00%	330 = 100,00%

Unfallentwicklung in den letzten 3 Geschäftsjahren

Geschäftsjahr:	1961/62	1962/63	1963/64	Differenz
Meldepflichtige Betriebs-Unfälle	422	375	330	— 45
Ausfalltage	9 399	7 921	7 525	— 396
Ausfallstunden	55 607 ^{3/4}	46 126	44 588	— 1 538
Zeitverlust je Unfall in Tagen	22,8	21,12	22,8	+ 1,68
Unfälle pro 1 000 Mann	154,3	141,45	131,21	— 10,24

Wegeunfälle

Meldepflichtige Wege-Unfälle	56	57	42	— 15
Ausfalltage	1 181	1 739	1 065	— 674
Zeitverlust je Unfall in Tagen	21,1	30,5	25,35	— 5,15
Wege-Unfälle pro 1 000 Mann	20,47	21,5	16,7	— 4,8

Damit konnten wir im abgelaufenen Geschäftsjahr pro 1 000 Mann Lohnbelegschaft die Betriebs-Unfälle um 10,24 und die Wege-Unfälle um 4,8 Unfälle senken.

Jubiläumskasse des Betriebsrates der IHC Neuß

Geschäftsjahr 1964 vom 1. Nov. 1963 bis 31. Okt. 1964

Einnahmen	DM	Ausgaben	DM
Bestand am 1. Nov. 1963	926,90	58 Jubilare Werk Neuß	20 300,—
Oktober 1963 Einhaltungen	3 424,—	1 Jubilar Werk Heidelberg	350,—
November 1963 Einhaltungen	2 202,—	Gebühr für Scheckheft	0,60
Zinsen per 31. Dez. 1963	19,—		20 650,60
Einhaltungen		Einnahmen	28 968,90
Januar 1964	3 364,—	Ausgaben	20 650,60
Februar 1964	2 305,—		
April 1964	5 708,—		
Juli 1964	5 510,—		
September 1964	5 510,—	Kassenbestand	
	28 968,90	am 31. Okt. 1964	8 318,30

Sterbekasse des Betriebsrates der IHC Neuß

Bericht über die Einnahmen und Ausgaben für das Geschäftsjahr 1963/64 vom 1. November 1963 bis 31. Oktober 1964

Einnahmen	DM	Ausgaben	DM
Bestand am 31. Okt. 1963	4 511,90	bis einschl. 31. Okt. 1964 für 66 Sterbefälle	65 506,80
Oktober 1963 Einhaltungen	2 041,—	Gebühren für Scheckhefte	1,60
November 1963 Einhaltungen	4 092,—		65 508,40
Dezember 1963 Einhaltungen	9 671,—	Einnahmen	73 776,—
Zinsen per 31. Okt. 1963	11,10	Ausgaben	65 508,40
Einhaltungen			
Januar 1964	3 253,50		
Februar 1964	3 528,50		
März 1964	7 079,—		
April 1964	—		
Mai 1964	9 912,—		
Juni 1964	9 928,50		
Juli 1964	—		
August 1964	9 841,50		
September 1964	—		
Oktober 1964	9 906,—	Kassenbestand am 31. Okt. 1964	8 267,60
	73 776,—		

Unfallziffer sinkt weiter

Erfreulicherweise sinkt in unserem Werk die Zahl der Unfälle ständig. Zwar lassen sich Unfälle nie ganz vermeiden, denn laut Statistik gelten ca. 6% der Unfälle als unvermeidbar. Doch gibt es Anlaß zum Nachdenken, daß allein 5% der Unfälle auf puren Leichtsinn zurückzuführen sind. Gesundheit ist für jeden das höchste Gut, nicht nur um arbeiten zu können. Wenn einer ein Auge verliert, dann sind 50% seiner Sehkraft weg, und was das heißt, wenn in diesem Fall noch Leichtsinn mitgespielt hat, wird jeder sich selbst ausdenken können. Darum, Kollegen, benutzen Sie Schutzbrillen, Sicherheitsschuhe und die anderen Unfallschutzmittel, die vom Werk zur Verfügung gestellt werden. Es ist für Sie und Ihre Familie von Nutzen.



Betriebsversammlung am 10. 11. 1964

Die Betriebsversammlung wurde eröffnet von A. Clemens, unserem zweiten Betriebsratsvorsitzenden. Anschließend sang unser Werkschor zwei Lieder, die mit großem Beifall aufgenommen wurden.

Herr Hagen ergriff das Wort zu den Punkten „Rechenschaftsbericht“ und „Verschiedenes“. Lobend erwähnte er, daß nun alle Kollegen ein bargeldloses Gehaltskonto hätten, wodurch der Firma viel Arbeit erspart bliebe. Dann sprach Herr Hagen über das Verhältnis Firma - Betriebsrat. Unter anderem sagte er, daß in der letzten Zeit viel erreicht worden sei durch eine vertrauensvolle und aufgeschlossene Zusammenarbeit zwischen Firma und Betriebsrat. So konnte auch auf Grund sachlicher Verhandlungen die 6%-ige Lohn- bzw. Gehaltserhöhung im Oktober durchgeführt werden. Weiter

sagte der Betriebsratsvorsitzende, daß ein gutes Verhältnis zwischen Firma und Betriebsrat Herrn Johnson ein besonderes Anliegen sei. Dann kam Herr Hagen auf den Umbau unseres Werkes zu sprechen und führte aus, daß der Betriebsrat immer wieder darauf hingewiesen habe, daß der Mensch nicht vergessen werden dürfe. Jeder Arbeiter könne einen zufriedenstellenden Arbeitsplatz, eine angemessene Entlohnung und eine gute Zusammenarbeit verlangen. Nicht aus Sparsamkeitsgründen oder aus Mangel an Problemen sei eine Betriebsversammlung ausgefallen, meinte Herr Hagen, sondern ganz einfach deshalb, weil zu diesem Zeitpunkt keine geeignete Halle zur Verfügung stand. Das Geld, das die Firma dadurch sparte, da kein Lohnausfall stattfand, kam in die Sozialkasse und dient

zur Finanzierung von Paketen und Geldspenden, die bekanntlich den Kollegen, die nach dem 1. November bis in die Weihnachtszeit hinein krank sind, zugute kommen.

Herr Kamper, der hierauf das Wort ergriff, betrachtete es als ein gutes Zeichen, daß die erste neue Halle, in der inzwischen das Stahlager eingerichtet wurde, mit der Betriebsversammlung eingeweiht wird. Er berichtete dann über die Produktionszahlen des vergangenen Jahres und die geplanten für das kommende Jahr. Auch Herr Kamper erwähnte, daß von den Herren des Betriebsrates immer wieder darauf hingewiesen würde, an die Menschen zu denken, die in dem neuen Werk arbeiten sollen. Er versicherte, daß sie sich bemühten, allen Problemen gerecht zu werden.



Lenksegment gebrochen

Wir fanden den Wagen zusammengepreßt unter dem Baum. Lenksegment gebrochen, hieß es, der Fahrer ist tot. Seine Frau wird ihr Leben lang ein Krüppel sein. Wie fühlt der Mann sich jetzt, der das Lenksegment gemacht hat? Der Gedanke war merkwürdig. Ich sah den Wagen zu, die vorbeifuhren, und stellte mir den Mann vor, der schuld war. Vielleicht hatte er nie den Fehler im Material gesehen. Oder - er hatte ihn doch gesehen und dachte, das macht nichts aus. Es gab zwar schon bessere, aber auch dieses wird durchgehen bei der Inspektion. Wenn es bricht, wird keiner mehr wissen, wer es gemacht hat. Den Wagen unter dem Baum und den toten Mann und die verkrüppelte Frau konnte der Mann nicht sehen. Heute pfeift er auf dem Weg zur Arbeit und weiß nicht, welche Schuld er trägt, weil er eine Sekunde lang nachlässig war.

[Nach einem englischen Original] A. Giebackl

Das verkannte Rennen



Bupp, bupp, bupp — dann nichts mehr! Eine große unangenehme Stille tritt ein.

Der kleine, bisher so brav laufende Motor meines Leucoplastbombers dreht sich nicht mehr. Und einsam stehe ich mit meinem Wägelchen auf der Autobahn.

Verdammt, auch das noch! Was mag bloß fehlen? Verzweifelt halte ich nach einem Wagen Ausschau, der mich bis zur nächsten Werkstatt abschleppen kann.

Gott sei Dank, da hinten kommt ein Volkswagen. Der wird wohl so freundlich sein! Sssumm — vorbe! Nanu, auch gut.

Es ist wie verhext. Sonst muß ich mich alle Augenblicke vor einem rasenden Rennfahrer auf Porsche, Mercedes oder BMW mit meiner Nuckelpinne in den Graben verkriechen und ausgerechnet jetzt kommt kein hilfsbereiter Autosportler daher.

Aha, dahinten kommt ein 300er Mercedes! Der wird sich wohl kaum meiner erbarmen. Ja, wenn ein Radfahrer käme. Der würde bestimmt unaufgefordert anhalten und zu helfen versuchen. Aber leider dürfen Fahrradfahrer die Autobahn nicht benutzen. Auf ihre Hilfe kann ich also nicht rechnen.

Oh Schreck, laß nach! Der 300er Mercedes hält wirklich an. „Was gibts“,

es ist ein livrierter Chauffeur der die Scheibe runter gedreht hat und solcherweise teilnehmend fragt, „kann ich ihnen irgendwie behilflich sein?“ „Ach ja, recht schönen Dank für ihr freundliches Angebot. Mein Wagen streikt. Er will nicht mehr. Ich kann auch nicht finden, woran es liegt.“

Nach einem mitleidigen Blick auf meinen Wagen besieht sich der Livrierte meine schmutzigen Hände und kann nur mühsam ein schadenfrohes Lächeln unterdrücken.

„Vielleicht ist ihnen der Sprit ausgegangen?“

„Nein, es muß ein Fehler an der Maschine sein. Könnten sie mich zur nächsten Reparaturwerkstatt oder Tankstelle mitschleppen?“

Und schnell, bevor der andere antworten konnte, füge ich hinzu: „Sie brauchen es nicht umsonst zu tun“.

„Ja, das würde ich schrecklich gerne tun, aber ich habe kein Abschleppseil bei mir.“

Dabei grinst mich der Kerl so niederträchtig an, daß es keines Lügendetektors bedarf um festzustellen, wie gelogen das ist.

Glücklicherweise habe ich mir erst vorige Woche das neue und viel gepriesene „Nylon-Abschleppseil“ gekauft.

Es liegt hinten im Wagen drin und ehe

der Livrierte weiter sprechen kann, habe ich es schon hervorgesucht und halte es triumphierend in der Hand. Na, sagt der Mercedes-Ritter mit bittersüßer Miene, „wenn sie dem Bindfaden da trauen, kann ich sie ja bis zur nächsten Tankstelle abschleppen“.

Und schon zieht er elegant seinen pompösen Wagen vor mein Benzinflurzeug auf Rädern und sieht gelassen zu, wie ich mich in den Straßenstaub lege, um unter beiden Fahrzeugen das Seil zu befestigen. „Fertig? Dann zieh‘ ich mal langsam an. Und wenn irgend etwas los sein sollte, hupen sie nur, ich halte sofort an“.

Sprachs, und schon heulte die 300er-Maschine los. In olympiaverdächtiger Manier raffe ich meine Sieben-Sachen zusammen, hopse in meine Chausseewanne und ab geht die Post. Mir zwar etwas zu schnell. Doch ich will meinen freundlichen Helfer nicht gleich durch Hupen verärgern und auf der Autobahn kann man ja mal einen Zacken riskieren. Eine Weile ging die Fahrt so ganz glatt.

Dann naht unserer verständnisvollen Zweisamkeit von hinten ein Porsche, der alle Anstalten macht uns zu überholen, obwohl wir auch schon unsere 120 Sachen machen. Kaum hat der Porsche mein, an seinem „Nylon-

Abschleppseil“ brav hinterher laufendes Wägelchen erreicht, als in dem Abschlepper die Motoritis — fälschlicherweise mit „sportlichem Ehrgeiz“ bezeichnete — Krankheit durchbricht. Ein tolles Rennen beginnt. Mir stehen die Haare zu Berge. Der Porsche versucht, neben dem Mercedes fahrend, diesen zu überholen, was selbiger durch verstärkten Druck auf sein Gaspedal mühelos und erfolgreich zu verhindern weiß.

In dieser Situation fahren die drei Wagen an einem in friedlicher Unschuld träumenden Polizeibeamten vorbei, der durch das Donnern der Motore und das Heulen der Hupen aus seiner gemächlichen Ruhe aufgeschreckt, wird zuerst einmal vor Ärger ganz blaß. Dann aber denkt, kombiniert und handelt er blitzschnell. Er läutet den benachbarten Polizeiposten an. Fortuna steht ihm zur Seite. Die Dienstleitung ist intakt und der Amtsbruder meldet sich nach unglaublich kurzer Zeit. Der erzürnte Hüter des Gesetzes schildert den Sachverhalt dann etwa folgendermaßen:

„Du, geh doch mal gleich auf die Autobahn. Da müssen gleich drei ganz Verrückte vorbeikommen. Einer in einem roten Porsche, der zweite in einem schwarzen Mercedes und der andere in einem himmelblauen Kleinstwagen. Der Porsche rast mit mindestens 150 Sachen neben dem Mercedes her und will diesen überholen. Der läßt ihn aber nicht vorbei. Aber das tollste Stück ist, hinter den beiden jagt der Kleine her, der allem Anschein nach beide noch überholen will, denn er hupt wie wahnsinnig!“

Am Gängelband durch die dickste „Waschküche“

Radaraugen sehen durch Nacht und Nebel — 120 Kilometer lange Leitlinie Der Herbstnebel ist an allen europäischen Küsten ein gefürchteter Feind der Schifffahrt. Auf den beiden wichtigsten deutschen Wasserstraßen — auf der Elbe und der Weser — tönen in diesen Wochen wieder die Nebelhörner, die großen „Pötte“ fahren im Schneckentempo stromaufwärts. Auf der Reise nach Hamburg ist der Nebel für die Kapitäne jedoch kein Problem mehr. Seit einiger Zeit werden die Überseeschiffe von unsichtbarer Hand durch Nacht und Nebel sicher zum Liegeplatz im Hamburger Hafen geführt: am Gängelband der Radar-Strahlen.

Ein umfangreiches Radar-Leitsystem sorgt dafür, daß die „dicken Dampfer“ stets genügend Wasser unter dem Kiel haben und Kollisionen vermieden werden.

Der Bund hat für die Radar-Ketten für Elbe und Weser rund 25 Millionen DM aufgewendet. 190 Kilometer lang ist die Radar-Leitanlage für beide Ströme und damit die größte Schiffs-Sicherungsanlage in der Welt. Während in Liverpool 22 Kilometer, in Rotterdam 35 Kilometer auf diese Weise gesichert sind, ist die Leitlinie auf der Elbe von Cuxhaven bis zum Hamburger Hafen 120 Kilometer lang. Sie gewährt ein Höchstmaß an Sicherheit.

Es ist oft gefragt worden, ob derart teure Anlagen wirklich erforderlich sind. Schließlich haben die Lotsen seit Jahrzehnten die Schiffe auch ohne Radar sicher in die Häfen gebracht. Die schwierigsten Wasserverhältnisse an manchen Tagen auf Elbe und Weser

und die ständig zunehmende Verkehrsdichte sind jedoch Grund genug für den Bau der Leitanlagen.

Der Nebel kostet in der Schifffahrt bares Geld. An nebeligen Herbsttagen sind Schiffsstauungen auf den Wasserstraßen keine Seltenheit. Die Reedereien erleiden dadurch nicht nur erhebliche finanzielle Einbußen, auch die Sicherheit kann durch Stauungen erheblich beeinträchtigt werden. Schließlich verschlingt jeder Liegetag im Hafen Unsummen. Die Verluste durch unfreiwillige Liegezeiten gehen jährlich in die Millionen.

Beim Bau der Radar-Leitanlagen haben die Sachverständigen auf internationale Erfahrungen zurückgegriffen. Entlang der Elbe sind elf Radarstationen errichtet worden. Hamburg Cuxhaven und Brunsbüttelkoog sind Zentralen. Sie bilden eine Ergänzung für die Radargeräte an Bord der meisten Schiffe.

Die Geräte auf den Schiffen erfüllen ihren Zweck aber besser auf hoher See als auf dichtbefahrenen Wasserstraßen, da sich das Radarbild ständig ändert und die Deutung bei einer Vielzahl von Objekten erschwert wird.

Dagegen ist auf den Radarschirmen der stationären Anlagen an Land das Bild ständig unverändert. Die Beobachter kennen jeden Strich und jeden Punkt auf der fluoreszierenden Mattscheibe. Sie teilen dem Lotsen an Bord der ein- und auslaufenden Schiffe über Sprechfunk jede Veränderung mit. Auch im Hamburger Hafen sind Radar-Sicherungsanlagen installiert worden, die mit dazu beitragen, daß das „Tor zur Welt“ zu den sichersten Häfen der Welt zählt. js.



Aus dem Tagebuch von G. Fährlich

Man könnte mich für einen Sicherheitsexperten halten, weil ich in diesem Punkte niemals auf die Meinung anderer gehört habe. Gewiß, ich hatte einige kleinere Unfälle, aber das war keine Unvorsichtigkeit... das war eben Pech.



In der ersten Woche bei der Firma rannte ich einmal zum Ausgang, weil ich noch einen guten Platz in der Kantine haben wollte. Da kam ein Gabelstapler um die Ecke, und wir stießen zusammen. Der Arzt brauchte nur zwölf Stiche, um das Loch in meinem Kopf zu nähen. Bloß etwas konnte ich nicht verstehen: was meinte der Arzt mit den anderen Löchern in meinem Kopf, gegen die er nichts tun konnte? Dann hatte ich wieder einmal Pech, als ich Löcher in eine Stahlplatte bohrte. Ich hatte keine Schutzbrille auf. Aus zwei überzeugenden Gründen: erstens drückt sie etwas an der Nase und zweitens steht sie mir nicht. Ein kleiner Stahlspan flog mir ins Auge. Ich

brauche mir aber jetzt keine Sorgen mehr zu machen: die Chancen stehen Eins zu einer Million, daß ich das andere Auge auch verliere. Das ist statistisch erwiesen. Außerdem überlege ich mir, ob ich nicht doch mal eine Schutzbrille tragen soll, wenn es welche gibt, die mir stehen.

Einmal arbeitete ich in der Härterei, wo die giftigen Säuren sind. Da hängt ein Schild: „Vor dem Essen Hände waschen“. Dazu hatte ich keine Zeit, weil ich sonst keinen guten Platz in der Kantine mehr bekommen hätte. Als sie mir den Magen ausgepumpt



hatten, wurde mir klar, daß ich es noch weit bringen könnte. Der Mann von der Versicherung sagte nämlich, ich könnte bald Teilhaber bei denen werden, wenn ich so weitermache. Ich bin der Meinung, daß die Firma an dem Unfall schuld war. Sie sollte harmlosere Gifte verwenden.

Eines Morgens wollte ich meinen Freund Karl Sorglos besuchen, der an einem Gegenschlaghammer arbeitet. Er brachte gerade eine Matrize an. Ich

begrüßte ihn mit einem Schlag auf die Schulter. Konnte ich ahnen, daß er gegen den Schaltknopf stolperte und vier Finger verlieren würde?

Dafür hätte ich meine Stelle verloren, aber mein Freund sagte seinem Chef, daß er in dem Öl ausgerutscht war, das um seine Maschine herum auf dem Boden verschüttet war.

Ein paar Monate später wurden mein Freund und ich zur Galvanisierabteilung versetzt. Das paßte mir zuerst gar nicht, weil das sehr weit von der Kantine ist. Wir mußten deshalb immer die Treppen dorthin hinaufren-

nen. Dadurch kamen wir toll in Form. Wir hatten eine solche Kondition, daß wir kleine Ringkämpfe aus Spaß machten.

Eines Tages stieß ich dabei meinen Freund gegen einen Stapel Blechpfannen, den wir zwei Meter hoch aufgetürmt hatten. Die Pfannen kamen herunter. Eine fiel meinem Freund auf den Fuß; er hatte natürlich keine Sicherheitsschuhe an. Eine andere landete in einem Säurefaß. Ein Sprit-



zer Säure traf mich ins Auge. (Ich hatte immer noch keine Schutzbrille

auf, weil mir die neuen auch nicht gefielen). Als Unfallexperte fing ich sofort an, das Auge heftig zu reiben. Der Doktor sagte mir später, daß ich trotzdem noch vierzig Prozent Sehkraft auf dem Auge haben würde. Jetzt bin ich beruhigt, denn die Chancen stehen nun Eins zu 10 Millionen, daß ich mir das Auge noch einmal verletzen werde.

Sie haben sicher erraten, daß ich sehr viel von Versicherungen halte. Ich habe auch in diesem Punkte recht behalten. Ich mußte mir nämlich einen

großen Grabstein kaufen, weil er eine lange Inschrift haben muß: Ich kam bei einem Autounfall ums Leben. Der andere war aber schuld.

Übertragen von A. Glebocki



Sicherheitsschuhe tragen lohnt sich immer!

Glauben Sie das nicht? Fragen Sie einmal einen Zehenverletzten nach seinen Schmerzen. Er jedenfalls bedauert es dann, daß er keine Sicherheitsschuhe getragen hat. Selbst das häufige Argument:

„Sicherheitsschuhe sind zu schwer und unbequem“ verliert dann seine Bedeutung. Turn- oder Sommerschuhe sind leichter, doch bei der Arbeit unzuverlässig. Viele unserer Mitarbeiter haben das erkannt. Im Geschäftsjahr 1964 wurden daher 425 Paar Sicherheitsschuhe

bei uns gekauft. Wir bemühen uns für jeden Arbeitsplatz die richtigen Sicherheitsschuhe für Frauen und Männer anzubieten. In unserem Verkaufsraum führen wir

Halbschuhe und hohe Schuhe zum Preise von DM 15,—, 18,—, 21,— und 23,—. Der Verkaufsraum ist täglich geöffnet von 7.30 Uhr — 9.00 Uhr und 13.00 Uhr — 15.00 Uhr.

„Teeschnüffler“ haben eine feine Zunge



Im Hamburger Freihafen kommen tausende Teekisten unter den Hammer

Der Hamburger Hafen ist Mittelpunkt des Teehandels auf dem europäischen Kontinent. Tausende Kisten, prall gefüllt mit den begehrten schwarzbraunen Blättchen, treten von hier aus ihren Weg in die Teekannen an. Die Ware kommt meist aus Java oder Sumatra.

Schwarzer Tee als Getränk rangiert in der Welt gleich hinter Wasser und Milch. Der Verbrauch an Kaffee ist gewichtsmäßig zwar etwa dreimal so groß (2,7 Millionen t), da der Tee jedoch etwa viermal ergiebiger ist als Kaffee, wird eben mehr Tee getrunken.

Kostbare Fracht für Windjammer

Es gibt kaum ein Getränk auf der Welt, das mehr mit Sagen und Märchen, geheimnisvollen Sitten und dem Zauber ferner Länder umgeben ist als Tee. Schon vor Jahrhunderten wurde der Tee in langen Karawanenmärschen von den Märkten in Peking zu den sibirischen Umschlag-

plätzen transportiert. Englische und amerikanische Windjammer brachten den Tee von der Küste Chinas in vier Wochen nach Europa.

Von dieser „Tee-Romantik“ ist allerdings während der Auktion in der Kaffee-Börse nichts mehr zu spüren. Mit kommerzieller Sachlichkeit schwingt der Auktionator in der geräumigen getäfelten Halle seinen Hammer. Zahlen schwirren durch den Raum: „2,10 2,20 2,50“. Der Hammer schlägt auf die Platte. „Für 2,50 DM an Firma X“. Weder Käufer noch Auktionator kennen Zögern oder langes Überlegen. Glatt muß geboten werden, der Handel darf nicht ins Stocken geraten.

Geheimnisvolle Namen und Zahlen

Wer nicht zu den Eingeweihten zählt, für den enthält der Auktionskatalog unverständliche Namen und Zahlen. Da heißt es: Pangheotan, Rantjabolang oder Purhawindu. Dann folgen die Kistennummern und seltsame Buchstabenkombinationen: OP, BOP, DUST. Pangheotan, Megiara



oder Bah Butong — so nämlich heißen die Plantagen, auf denen der Tee geerntet wurde. Er wird nach Wachstumsalter, Größe und Erntezeit klassifiziert.

Die Auktion im Hamburger Freihafen ist nicht der Beginn, sondern vielmehr das Ende des Verkaufs. „Teeschnüffler“ prüfen das Angebot schon vorher. Dabei spielen Geruch und Geschmack eine entscheidende Rolle. Lange vor der Auktion besuchen die Sachverständigen die Lagerhäuser und entnehmen den Kisten Proben. Sie werden nach genau gleichen Bedingungen zubereitet. Der Prüfer kostet den Probete, der in kleinen, dünnen Porzellanschälchen gereicht wird: ein Schlückchen mit einem silbernen Löffel — und schon spuckt er ihn wieder aus. Seine feine Zunge hat ihm genug verraten über die Qualität. Diese Prüfer, meistens Teekenner mit jahrzehntelangen Erfahrungen, entscheiden über die Mischung.

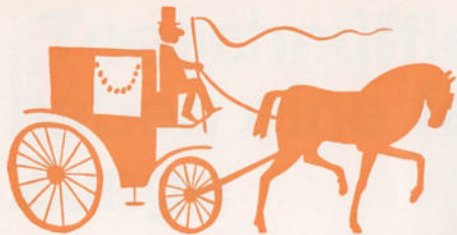
Als China noch das Monopol hatte . . .

Übrigens wurde der Tee bis Mitte des vergangenen Jahr-

hunderts fast ausschließlich in China angebaut. Großbritannien spielte dabei eine große Rolle als Mittler. Später legten die Engländer in Indien eigene Plantagen an. Innerhalb von wenigen Jahren wurde China aus seiner Monopolstellung verdrängt. Für England begann das große Geschäft.

Indien ist auch heute noch das Land mit dem größten Tee-Export der Welt. An zweiter Stelle rangiert die Insel Ceylon. Eine nicht unbedeutende Rolle im Tee-Export spielt Indonesien. Java und Sumatra sind die Hauptanbauggebiete. Neue Plantagen in den ehemaligen britischen Besitzungen Natal, Kenia und Tanganjika gewinnen ebenfalls ständig an Bedeutung.

Teetrinker sind nach Ansicht der Chinesen feinfühlig und taktvolle Menschen. Wer schlechte Manieren hat, der hat nach einem alten chinesischen Sprichwort „wenig Tee genossen“. Übrigens: Die Statistik besagt, daß über 900 000 Hamburger Teetrinker sind.



Wir gratulieren



Heiraten

vom 26. September 1964 bis 22. Dezember 1964

Werk Neuß

N a m e	Abteilung	Heirat am:
Becker, Frau Doroth. geb. Lerbs	Werksanlagen	26. 9. 64
Wimmer, Hermann	Ersatzf.-Fertig.	2. 10. 64
Janson, Frau Kath. geb. Block	Kfm. Leitung	30. 9. 64
Schmitz, Karl-Heinz	Hauptbuchhaltung	2. 10. 64



Faßbender, Matth.	Ersatzf.-Fertig.	8. 10. 64
Lüning, Frau Oliva-Sof. geb. Gonzales-Alvarez	Werksküche	27. 9. 64
Tieves, Heinz	Werkzeug	21. 8. 64
Huppertz, Helmut	Mat. Planung	23. 10. 64
Herzogenrath, Frz.-Jos.	Konstruktion	6. 11. 64
Marrodan Latorre, M.	Putzerei	9. 10. 64
Schneider, Joachim	Mat. Planung	26. 10. 64
Poulio, Frau Elefth. geb. Paschalidou	Chassismontage	15. 11. 64
Sismanidis, Joannis	Putzerei	27. 11. 64
Sismanidis, Christos	Putzerei	27. 11. 64
Helpenstein, Heinr.	Motormontage	20. 11. 64
Doepner, Gerhard	Formerei	1. 12. 64
Gerlach, Manfred	Konstruktion	4. 12. 64
Pelzer, Frau Ille geb. Körner	Lohnbuchhaltung	4. 12. 64
Carfora, Alessandro	Chassismontage	7. 12. 64
Petri, Hans	Konstruktion	7. 12. 64
Kaloudis, Ilias	Chassismontage	12. 12. 64

Nachtrag:

Bercker, Dieter	Verwaltung	2. 9. 64
-----------------	------------	----------

Werk Heidelberg

Schläger, Maria geb. Herzog	Ersatzteilzentallager	30. 10. 64
Nitsche, Ingeborg geb. Schmitt	Ersatzteilzentallager	24. 11. 64
Jung, Ingrid geb. Erlein	Schreibmaschinengruppe	4. 12. 64
Steck, Helmut	Reparaturschlosserei	18. 12. 64

Filiale Hamburg

Kobow, Erhard	Lager	8. 10. 64
---------------	-------	-----------

Am 13. Oktober 1964 starb Herr Direktor Curt Schulz. Herr Direktor Schulz wurde am 15. März 1888 geboren und trat am 10. April 1910 in die Filiale Berlin ein. Er übernahm zunächst die Leitung der Ersatzteilabteilung, anschließend leitete er die Maschinenabteilung. Im Jahre 1946 wurde Herr Direktor Schulz Filialleiter von Berlin, bis er im Jahre 1957 in den wohlverdienten Ruhestand trat.

Geburten

vom 26. September 1964 bis 22. Dezember 1964

Werk Neuß

N a m e	Abteilung	Vorname des Kindes	geb. am:
Hüsgen, Frau G.	Prod.-Magazin	Frank	27. 9. 64
Bastian, Hans-D.	Techn.-Büro	Susanne	28. 9. 64
Hilgers, Bernd	Kernmacherei	Veronika	28. 9. 64
Kepert, Edwin	Aut. Dreherei	Anke	29. 9. 64
Blasius, Josef	Formerei	Hans-Günther	27. 9. 64
Henrichs, Paul	Werkzeug-Abt.	Beate	5. 10. 64
Kreitschmer, Rud.	Konstruktion	Christian	8. 10. 64
Rose, Wolfgang	Werksanlagen	Christian	2. 10. 64
Becker, Christian	Anstreicherei	Petra	12. 10. 64
Pfeiffer, Helmut	Konstruktion	Lutz	9. 10. 64
Werner, Willi	Spitzendreherei	Detlef	20. 10. 64
Janitzki, Reinh.	Spitzendreherei	Claudia	16. 10. 64
Reuter, Fritz	Formerei	Ingrid	22. 10. 64
Pfeiffer, Wilh.	Anstreicherei	Anneliese	24. 10. 64
Markoglou, Mark.	Putzerei	Irene	26. 10. 64
Icking, Heinr.	Konstruktion	Jutta	21. 10. 64
Bienefeld, Wilh.	Konstruktion	Andrea	4. 11. 64
Knepperger, Frz.	Bohrerei	Petra	7. 11. 64
Freistühler, Ernst	Rechnungs-Abt.	Marcus	27. 10. 64
Warnke, Leo	Werksbahn	Dieter	11. 11. 64
Knowles, Chester	Konstruktion	Jill	13. 11. 64

Taulin, Bernhard	Bau-Reparatur	Monika	24. 11. 64
Bahl, Werner	Blech-Abt.	Jörg	27. 11. 64
Poelk, Günther	Kurbelgehäuse	Michael	28. 11. 64
Melder, Frz.-Josef	Schmiede	Wolfgang	30. 11. 64
Kautz, Josef	Kosten	Frank	25. 11. 64
Panuschka, Wilh.	Werkenschutz	Armin	2. 12. 64
Allroggen, Engelb.	Anstreicherei	Frank	3. 12. 64
Medina-Blanco, M.	Getriebemontage	Eva	20. 10. 64
Abura, Wilhelm	Werkzeug	Gabriele	11. 12. 64
Cagigal de Dios, M.	Gießereilager	Manuel	14. 12. 64
Büschgens, H.-J.	Mot. T. Fertigung	Birgit	10. 12. 64
Hardtke, Rudolf	Putzerei	Frank	19. 12. 64

Werk Heidelberg

Baumann, Ingrid	Einkauf	Annette	9. 9. 64
Klein, Sigurd	Transport	Jürgen-Hans	18. 9. 64
Gomez, Hernandez	Schweißerei	Antonio	16. 10. 64
Fernando	Techn.-Büro	Michaela-Maria	4. 11. 64
Klevenz, Karl	Bau-Reparatur	Achim-Martin	22. 11. 64
Kirsch, Gerhard	Lkw-Chassismont.	Rolf-Richard	26. 11. 64
Thiele, Joachim	Maschinen-Abt.	Thomas, Otto	1. 12. 64
Schrank, Manfred	Versand	Annette	11. 12. 64
Meschenmoser, H.	Baumasch.-Mont.	Peter	16. 12. 64

Filiale Hamburg

Birke, Klaus	Verkauf	Kerstin	29. 9. 64
--------------	---------	---------	-----------

Sterbefälle

vom 26. September 1964 bis 22. Dezember 1964

N a m e	früh. Abteilung	im Alter von:	verst. am:
Schlösser, Peter	Modellbau/Pens.	67	22. 10. 64
Hädrich, Peter	Konstruktion	27	21. 10. 64
Langer, Oswald	Hauptlager	62	5. 11. 64
Jäntsch, Friedr.	Rep.-Schloss./Pens.	55	10. 11. 64
Pöstgens, Wilh.	Kurbelgehäuse	52	9. 11. 64
Knopps, Karl	Stanzerei/Pens.	85	14. 11. 64
Hamacher, Josef	Modellbau	57	30. 11. 64
Hähnen, Christian	Ers.T.Zentr.L./Pens.	72	14. 12. 64
Gruber, Thomas	Großstückfertigung		13. 11. 64

Wir trauern um unsere Toten.