

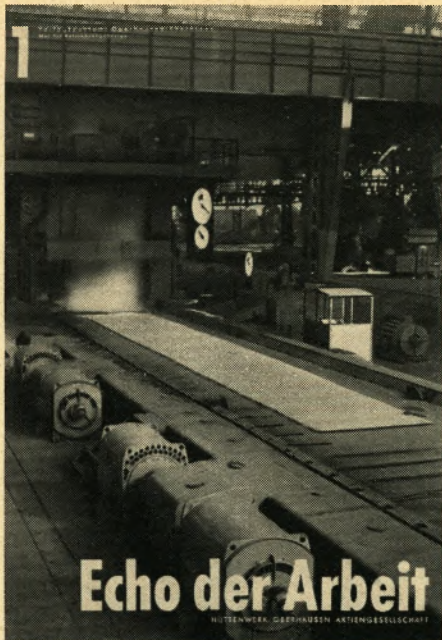
1

Verlagspostamt Oberhausen/Rheinland  
Nur für Betriebsangehörige

# Echo der Arbeit

HÜTTENWERK OBERHAUSEN AKTIENGESellschaft





Bei allen Investitionen in unserem Werk standen zwei Gedanken Pate: Rationalisierung und Kosteneinsparung durch Verbilligung der Produktion. Das sagte Direktor Siering den Journalisten, die zur letzten Pressekonferenz nach Oberhausen gekommen waren. Die größte Investition nach dem Kriege forderte der Bau der neuen Quarto-Grobblechstraße, der mit einem Kostenaufwand von 73 Millionen DM erstellt wurde. Die Straße, deren Bau eine technische Meisterleistung war, die genaueste Planung bis in die kleinsten Einzelheiten voraussetzte, lief im vorigen Jahr schnell und reibungslos an. Unser Titelbild zeigt das mächtige Vierwalzen-Umkehrgerüst, das allein — ohne die Walzen — ein Gewicht von 660 Tonnen hat. Bei dieser Walze gibt es nicht mehr die mühsame und schwere Handarbeit, wie sie noch bei der jetzt abgerissenen Triostraße zu verrichten war.

JAHRGANG 9 25. JANUAR 1958

- Ein neues Prämiensystem
- +
- Die Lage im letzten Quartal
- +
- Die Erzbahn — Erlebnis im Norden Europas
- +
- Bargeldloses Zahlen ist einfacher
- +
- Der Leser hat das Wort
- +
- Mitmenschen — auch im Betrieb
- +
- Verkehrssünder werden registriert
- +
- Im neuen Jahr noch mehr Ideen
- +
- HOAG-Chronik
- +
- Frauen müssen zum Schlußverkauf

**ECHO DER ARBEIT** Herausgeber: Hüttenwerk Oberhausen Aktiengesellschaft. Verantwortlich: Direktor Karl Strohmer. Redaktion: Karl-Heinz Sauerland und Manfred Okroy, Oberhausen (Rheinland), Essener Str. 66 (Hauptverwaltung). ECHO DER ARBEIT ist eine zweimal monatlich erscheinende Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Hüttenwerk Oberhausen AG. Herstellung: Vereinigte Verlagsanstalten, Oberhausen (Rhd.). Klischees: Vignold, Essen.

# Vertrauen

Wenn man die klugen Worte und wohl abgewogenen Formulierungen überliest, mit denen Bundespräsident Heuß in diesen Tagen die Neujahrsglückwünsche des in Bonn akkreditierten Diplomatischen Korps erwiderte, dann fällt ein Wort ganz besonders ins Gewicht: Vertrauen. Über all den Bemühungen, die Beziehungen von Volk zu Volk zu verbessern, lag die eindringliche Mahnung des Bundespräsidenten, mehr denn je für eine Atmosphäre des Vertrauens in der Welt zu sorgen. Doch dieses Vertrauen, das auf politischer Bühne wesentlich zur Entspannung beizutragen vermag, hat seine Bedeutung nicht nur in den Beziehungen der Völker zueinander, es gilt ebensogut in der Sphäre von Mensch zu Mensch, von Mann zu Mann, auf der Ebene des Betriebes, im Bereich unseres täglichen Arbeitslebens.

Es ist nun einmal so, daß das Vertrauen ein zartes Pflänzchen ist, das sorgsam umhegt werden will. Welche Folgen sich einstellen können, wenn das Vertrauen einmal verlorengegangen ist, lehrt die Erfahrung. In allen Fällen aber dürfen wir uns darauf verlassen, daß Vertrauen verpflichtet. Das gilt sowohl für das Verhältnis von unten nach oben als auch umgekehrt. Kein Vorgesetzter, kein Betriebsleiter oder Meister, wird an unserem Mißtrauen interessiert sein. Jeder Argwohn ist nur der Anfang des Unfriedens. Sollten wir uns jedoch einem anderen Menschen gegenüber nicht frei fühlen, ein Zustand, der oft jeden guten Willen zu lähmen imstande ist, dann versuchen wir, mit ihm darüber zu reden. Freimütigkeit wird von anständigen Vorgesetzten immer höher eingeschätzt als Furcht und Liebedienerei. So sportbegeistert wir auch sein mögen, aber „Radfahren“ ist kein Sport. Nach unten treten und nach oben buckeln ist eine Art der Fortbewegung, die im Berufsleben bestimmt die allerschlechteste ist. Wo wir einen Einwand vorzubringen haben, ist es wohl selbstverständlich, daß wir genügend Zivilcourage besitzen, ihn auch zu vertreten. — Sollten wir aber Vorgesetzter sein, dann vergessen wir nicht, auch andere gelten zu lassen. Selbst wenn wir Grund dazu hätten, wäre es keineswegs fair, unsere Überlegenheit herauszustellen. Alle Menschen machen Fehler. Auch Vorgesetzte sind nur Menschen. Aber da sie an entscheidender Stelle stehen, können ihre Fehler wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitsleistung, die Arbeitsstimmung und das Betriebsklima haben. Ein guter Vorgesetzter muß mit seinen Mitarbeitern in einem echten Gedankenaustausch stehen. Er muß ein guter Zuhörer sein und muß die Fähigkeit haben, Vertrauen und Offenheit zu erzeugen. Diese Voraussetzung ist vielleicht die wichtigste. Wenn der Vorgesetzte in seinen Mitarbeitern den Menschen sieht und achtet, so spüren die Mitarbeiter das und werden bereit sein, ihm mit der Offenheit entgegenzutreten, welche die Voraussetzung für eine echte Atmosphäre gegenseitigen Vertrauens ist.

Die Frage des Vertrauens spielt in diesem Zusammenhang eine überaus große Rolle. Ohne unser Vertrauen in das Handeln der Werksleitung kann sich kein gedeihliches Betriebsklima entwickeln. Andererseits können die betrieblichen Führungskräfte ihre Aufgaben nicht erfüllen ohne Vertrauen auf ihre Mitarbeiter. Da hat übrigens ein Werk der amerikanischen Elektroindustrie kürzlich eine interessante Untersuchung darüber angestellt, warum Führungskräfte so ungern Arbeit abgeben. Obwohl — theoretisch — allgemeine Einmütigkeit darüber bestehen dürfte, daß die Führungskräfte im Betrieb so viel wie möglich von ihren Routineaufgaben weitergeben sollten, um Zeit für ihre eigentlichen Führungsaufgaben zu gewinnen, zeigt die Praxis doch immer wieder, wie schwer solche Bestrebungen zu verwirklichen sind. Nicht ein einziger der Angesprochenen konnte irgendeinen Teil seiner Tätigkeit abgeben. Alle brachten mannigfache Argumente und einleuchtende Gründe, warum nur sie selbst in der Lage waren, die betreffenden Aufgaben zu erfüllen. Sie wiesen nach, daß ihre Mitarbeiter nicht die nötigen Voraussetzungen dafür hätten und daß sich bei der Übertragung der Arbeiten organisatorische Schwierigkeiten, Zeitverluste und sonstige für das Werk nachteilige Folgen ergeben müßten. Als dann nach geraumer Zeit an dieselben Führungskräfte noch einmal die Bitte gerichtet wurde, festzustellen, welche ihrer Aufgaben sie auf ihre Mitarbeiter übertragen könnten, waren auf einmal alle Befragten sofort in der Lage, geeignete Mitarbeiter zu benennen, die die Arbeit übernehmen könnten, ohne daß sich Störungen oder Nachteile für den Betrieb daraus ergeben würden. Diesmal nämlich hatte man ihnen gesagt, daß einige Umstellungen in der Unternehmensleitung geplant seien und daß sich daraus einige Beförderungsmöglichkeiten ergeben würden; es könnten jedoch nur solche Kräfte berücksichtigt werden, die nachweisen könnten, daß ihre Aufgaben sofort von einem oder einigen ihrer Mitarbeiter übernommen werden könnten. —

Sicherlich liegt in dem ersten Teil der Reaktion ein gewisser Mangel an Vertrauen. Doch auch bei uns wird es so sein, daß Führungskräfte nur ungern irgendwelche Aufgaben abgeben, weil sie befürchten, entbehrlich zu werden. Sie sehen nur Nachteile und Schwierigkeiten, lassen gefühlsmäßige Momente walten, ohne auf die von der Werksleitung befolgte große Linie zu vertrauen. Ähnlich ist es bei älteren Mitarbeitern, wenn es darum geht, eine Neuerung durchzuführen. Warum? Was steht gegen das Neue? Das Alte, das Gewohnte, vielleicht auch jenes falsche Sicherheitsstreben. Was fehlt, ist Vertrauen. Kein blindes Vertrauen, vor dem man sich sowohl in der Politik als auch im Berufsleben hüten sollte. Vertrauen aber, wie es der Bundespräsident auf dem Neujahrsempfang meinte, setzt eigenes Wachsen und Werden voraus, die Arbeit am eigenen Ich, an Einsicht und gutem Willen. —nd.



# Schnappschüsse



▲ Südamerikanische Gäste im Werk: sie kamen aus Sao José dos Campos in Brasilien. Die Besucher, Studierende und Professoren des Instituto Tecnológico de Aeronáutica, einer Technischen Hochschule für Luftfahrtwesen, weilten auf Vermittlung des Deutschen Akademischen Austauschdienstes in Deutschland. Hier bestaunen sie interessiert einen Abstich im Hochofenbetrieb.

Neuer Präsident der Hohen Behörde der Montanunion ist der Belgier Paul Finet. Finet, der jetzt auf seinen neuen Posten berufen wurde, ist bekannt als ehemaliger Präsident des Bundes freier Gewerkschaften. Unser Bild zeigt ihn mit einer Dolmetscherin bei seinem letzten Besuch in unseren Stahlwerken auf NO.

Mitte Februar wird die Stahlmontage der neuen Kesselschmiede auf NO fertiggestellt sein. Die über 92 Meter lange und rund 26 Meter breite Halle wird voraussichtlich im Mai in Betrieb genommen. Sie hat eine größere Kapazität als die inzwischen zu klein gewordene vorhandene Kesselschmiede auf NO.



▲ Vom 17. April bis 19. Oktober ist in diesem Jahr die Weltausstellung in Brüssel. Wahrzeichen dieser „größten Schau der Welt“ ist das 110 Meter hohe Atomium, eines der Symbole unserer Zeit. Die neun Kugeln des Stahlbauwerks stellen die Atome eines Kristalls dar. Eine der Seitenkugeln des Atomiums ist von der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie für die Dauer der Weltausstellung gemietet worden. In dieser Kugel mit einem Durchmesser von 18 Metern wird die westdeutsche Eisen- und Stahlindustrie in einer Gemeinschaftsschau für die Stahlverwendung auf dem Atomsektor (Reaktorbau) demonstrieren. Durch Rolltreppen und Schnellaufzüge in den drei Meter breiten Rohren gelangt man schnell zu den einzelnen Kugeln und bis zum Café in der Spitzenkugel.



▲ Mitdenken macht sich bezahlt: 500 DM erhielt Franz Schmidtknecht von der Konistraße für seinen Vorschlag, die auf dem Warmlager von Hand gewalzten Knüppel nun automatisch auf dem Rollgang zu stempeln.

32 Wohnungen werden in Gelsenkirchen in unmittelbarer Nähe des Werkes für unsere Belegschaftsmitglieder errichtet. Hier ein Blick auf die Baustelle an der Königsberger Straße. Weitere Bauplätze sind an der Kaiser- und Grillostraße. Im Hintergrund die im letzten August bezogenen Häuser.





Ansporn nach jedem Monat:

# DAS NEUE PRÄMIENSYSTEM

Gruppenwettbewerb wird besonders gefördert — Sicherheitsschuhe werden zusätzlich verlost

Als Anerkennung für die Mitarbeit im Arbeitsschutz soll auch 1958 wieder ein Prämiensystem durchgeföhrt werden. Wir hoffen, daß das hierbei angewandte neue System den Gruppenwettbewerb in besonderem Maße ansprechen wird. Wir hoffen weiter, daß nach den guten Ergebnissen des Vorjahres auch 1958 jeder einzelne bemüht bleibt, die Arbeitssicherheit gleichrangig neben die Produktion zu setzen. Ein Jahr intensiven Einsatzes um die Arbeitssicherheit ist sehr lang. Es kann dabei im Laufe des Jahres leicht zu Ermüdungserscheinungen kommen. Der Prämiensystemwettbewerb 1958 soll deshalb etappenweise das ganze Jahr über immer wieder erneut Ansporn sein im Kampf um die eigene Sicherheit und um die Verantwortung für unsere Mitarbeiter. Zur Erläuterung des neuen Prämiensystems sei im allgemeinen folgendes gesagt:

## • Art des Prämiensystems

Bei dem Prämiensystem 1958 wird eine Prämie für die Mitarbeit im Arbeitsschutz gewährt, wenn eine bestimmte Vorgabezeit unfallfrei durchlaufen wird.

## • Einteilung der Belegschaft in Wettbewerbsgruppen und Prämienklassen

Für die Durchführung des Prämiensystemwettbewerbs wird die Belegschaft in Gruppen aufgeteilt, die im allgemeinen mit den Meisterbereichen übereinstimmen. Entsprechend ihrer Betriebszugehörigkeit werden diese Gruppen in Prämienklassen mit verschiedenen Unfallvorgabezeiten eingestuft. Die Zugehörigkeit zu den einzelnen Prämienklassen ist neben den im Betrieb aushängenden Prämienübersichtstafeln auch aus dem der übernächsten Ausgabe der Werkzeitschrift beiliegenden Prämienspiegel zu ersehen.

Belegschaftsangehörige, die durch eigenes Verschulden (z. B. Nichtbeachten der Verkehrsvorschriften) einen meldepflichtigen Unfall erlitten haben, erhalten während der jeweiligen Unfallvorgabezeit keine Prämie.

## • Prämienhöhe

Die Prämienhöhe beträgt für die

Unter den Belegschaftsangehörigen der ermittelten drei besten Betriebsabteilungen sollen als zusätzliche Prämie Sicherheitsschuhe zur Verlosung gelangen. Nimmt die gleiche Betriebsabteilung mehrmals im Jahr an diesen Sonderprämierungen teil, so scheiden die Belegschaftsangehörigen aus, die bereits in einem Quartal einen Sonderpreis gewonnen

Prämienklasse I . . . . .	= 3,— DM für die Unfallvorgabezeit von 1 Monat
Prämienklasse II . . . . .	= 6,— DM für die Unfallvorgabezeit von 2 Monaten
Prämienklasse III . . . . .	= 9,— DM für die Unfallvorgabezeit von 3 Monaten
Prämienklasse IV . . . . .	= 18,— DM für die Unfallvorgabezeit von 6 Monaten (in Gelsenkirchen 12,— DM)

Die maximale Prämie pro Jahr ist demnach für alle Prämienklassen gleich hoch und beträgt 36,— DM.

## • Prämienauszahlung

Die nach dem unfallfreien Durchlaufen der einzelnen Unfallvorgabezeiten erworbenen Prämien werden addiert, die Gesamtprämie wird am Jahresende ausgezahlt.

## • Prämienübersichtstafeln

Für alle am Prämiensystemwettbewerb beteiligten Gruppen werden in den Betrieben Prämienübersichtstafeln ausgehängt. Aus diesen Tafeln sind jederzeit die Prämienklassen, die Anzahl der absoluten Unfälle pro Monat, die Höhe des

haben. Die Anzahl der zur Verlosung kommenden Sicherheitsschuhe richtet sich nach der Belegschaftsstärke der zu prämierenden Betriebsabteilungen.

## • Veröffentlichung des monatlichen Unfallstandes in der Werkzeitschrift

Der Stand der Unfälle und die Höhe der Prämie für die einzelnen Gruppen wird monatlich in der Werkzeitschrift veröffentlicht, damit jeder Belegschaftsangehörige eine Vergleichsmöglichkeit mit den anderen Gruppen erhält. Quartalsmäßig soll außerdem über den Verlauf der Unfälle in den verschiedenen Betriebsabteilungen berichtet werden.

Ho.

Prämienklasse I . . . . .	= Unfallvorgabezeit 1 Monat
Prämienklasse II . . . . .	= Unfallvorgabezeit 2 Monate
Prämienklasse III . . . . .	= Unfallvorgabezeit 3 Monate
Prämienklasse IV . . . . .	= Unfallvorgabezeit 6 Monate

## • Prämienanspruch

Jeder Belegschaftsangehörige hat Anspruch auf eine Prämie, wenn seine Gruppe ihre Unfallvorgabezeit unfallfrei durchläuft. Die Belegschaftsangehörigen der Prämienklassen I erhalten demnach nach jedem Monat, in dem sich in ihrer Gruppe kein meldepflichtiger Betriebsunfall ereignet hat, eine Prämie. Die Belegschaftsangehörigen der Prämienklassen II bis IV erhalten entsprechend eine Prämie, wenn ihre Vorgabezeiten von zwei, drei oder sechs Monaten unfallfrei durchlaufen werden. Ereignen sich innerhalb der festgelegten Unfallvorgabezeit ein oder mehrere Unfälle, so erlischt der Prämienanspruch für die Zeitdauer der Unfallvorgabe. Der Prämienanspruch beginnt jedoch stets von neuem mit Beginn der nächsten Unfallvorgabezeit, also je nach der zugehörigen Prämienklasse nach einem bzw. zwei, drei oder sechs Monaten. Einmal erworbene Prämien werden durch nachfolgende Unfallereignisse nicht beeinflusst.

Meister erhalten die Prämie ihrer Gruppe. Angestellte, mit Ausnahme der Betriebsangestellten, nehmen am Prämiensystemwettbewerb nicht teil. Betriebsangestellte bilden eine eigene Gruppe in der Prämienklasse IV.

Prämienanspruchs und der Verlauf der Unfälle auf 1000 Beschäftigte gegenüber dem eigenen Durchschnitt des Vorjahres ersichtlich. Die letzte Aufzeichnung läßt den Belegschaftsangehörigen erkennen, ob sich der Unfallstand seiner Gruppe gegenüber dem Vorjahr verbessert oder verschlechtert hat. Da sich die in den verschiedenen Unfallvorgabezeiten erworbenen Prämien summieren, ist das Ansteigen der Prämiensumme im Verlauf des Prämienjahres auf den Tafeln jederzeit erkennbar.

## • Quartalsmäßige Ermittlung der Betriebsabteilung mit dem prozentual größten Rückgang an Betriebsunfällen

Nach Abschluß jeden Quartals sollen die Betriebsabteilungen mit dem größten prozentualen Rückgang ihrer Unfallzahlen ermittelt werden. Diese Ermittlung erfolgt durch Vergleich der eigenen Betriebsunfälle auf 1000 Beschäftigte mit dem eigenen Durchschnittsergebnis des Vorjahres; gewertet wird jeweils das Ergebnis nach Durchlaufen von drei Monaten, sechs Monaten, neun Monaten und zwölf Monaten.

## • Sonderprämie für Belegschaftsangehörige der Betriebsabteilung mit dem prozentual größten Rückgang der Betriebsunfälle

## Das brauchte nicht zu sein!

Hier sei noch von einem Fall berichtet, wie man es nicht machen soll und wie es auch nicht zu sein braucht. Es geht um einen Fall, der zwar bis in den Sommer des vorigen Jahres zurückreicht, der aber nichtsdestoweniger bis heute noch aktuell ist. Wie der Arbeitsschutz uns mitteilt, war im Juli vorigen Jahres ein Kollege aus dem Martinwerk beim Abhängen einer Gießplatte ausgerutscht und dabei mit dem linken Fuß unter die Platte geraten. Das wäre nun vielleicht gar nicht erwähnenswert gewesen, aber der besagte Kollege trug keine Sicherheitsschuhe. Also zog er sich bei diesem Vorfall Quetschungen an der ersten und zweiten linken Zehe zu, beide Zehen mußten daraufhin amputiert werden, der Kollege mußte längere Zeit im Krankenhaus bleiben. Und warum der Fall bis heute noch aktuell ist! Der Mann, der ohne Sicherheitsschuhe im Martinwerk arbeitete, feiert immer noch krank. Der Arbeitsschutz ist der klaren Auffassung, daß der Unfall vermeidbar gewesen wäre, wenn dieser Mann Sicherheitsschuhe getragen hätte. Der Verletzte erklärte zwar, er habe auch Sicherheitsschuhe getragen, da ihm aber die Stahlkappe immer Beschwerden bereitet habe, habe er sie schon früher entfernen lassen müssen. Ihm wurde dringend empfohlen, sich nach seiner Wiedereinstellung unbedingt wieder Sicherheitsschuhe zu beschaffen, um in Zukunft gegen Fußunfälle gesichert zu sein.

So weit, so gut. Dieser Kollege wird sich die Empfehlung sicherlich durch den Kopf gehen lassen. Aber das Ärgertliche bei diesem Unfall für 55 seiner Arbeitskollegen: Ihnen ging durch diesen Unfall die Prämie für Mitarbeit im Arbeitsschutz verloren. Das brauchte, wie gesagt, nicht zu sein. Seien wir in diesem Jahr vorsichtiger. Daß wir bei der Arbeit im Betrieb Sicherheitsschuhe tragen, dürfte die selbstverständlichste Vorsichtsmaßregel sein.



# DIE LAGE IM LETZTEN QUARTAL

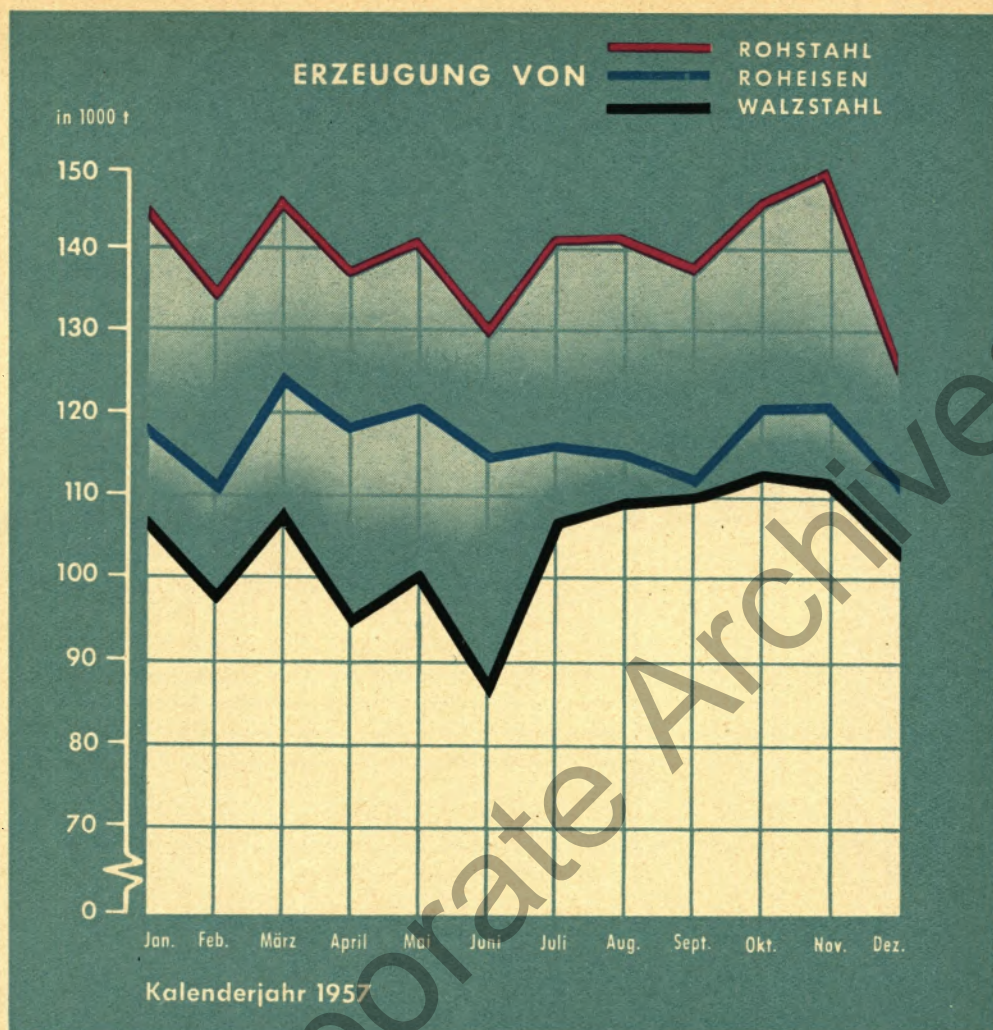
- Betriebslage.** Die ersten beiden Monate des neuen Geschäftsjahres (Oktober und November) zeigten gute Produktionszahlen. Im Dezember trat infolge der vielen Feiertage sowie durch die Reparaturarbeiten im Thomasstahlwerk bedingt ein Rückgang gegenüber den Vormonaten ein. Die **Roheisenerzeugung** betrug im vergangenen Quartal 356167 Tonnen, was einem Monatsdurchschnitt von 118722 Tonnen entspricht, gegenüber 346232 Tonnen (Monatsdurchschnitt 115411 Tonnen) im letzten Quartal des Geschäftsjahres 1956/57. Die **Rohstahlerzeugung** stieg in den vergangenen drei Monaten auf insgesamt 424638 Tonnen, wogegen im letzten Quartal des alten Geschäftsjahres 423268 Tonnen erzeugt wurden. Mit 150093 Tonnen im Monat November wurde ein neuer Höchststand in der Rohstahlproduktion des Werkes erzielt. Der Versand an **Walzstahlerzeugnissen** in Oberhausen belief sich im letzten Quartal auf 310136 Tonnen gegenüber 294447 Tonnen im davorliegenden Quartal, hinzu kommen 20335 Tonnen des Werkes Gelsenkirchen gegenüber 22946 Tonnen in den davorliegenden drei Monaten. Die **Drahterzeugung** des Werkes Gelsenkirchen belief sich im Berichtsquartal auf 14991 Tonnen, was gegenüber dem davorliegenden Quartal (15761 Tonnen) einen Rückgang von 4,9 Prozent ausmacht. — Die Bedeutung des Verbundes mit der Bergbau AG Neue Hoffnung zeigte sich im Dezember darin, daß die Gichtgasabnahme des Bergbaus erstmals 100 Millionen Kubikmeter in einem Monat überschritt. Der Gichtgasverlust betrug nur 8 Prozent gegenüber 15 Prozent im Dezember 1956.

- Absatzlage.** Die Menge der hereingenommenen Aufträge an Walzstahl-Fertigerzeugnissen im Zeitraum Oktober bis Dezember 1957 hat sich gegenüber dem gleichen Vorjahrszeitraum nicht geändert. Während die Auftragseingänge

## Gelsenkirchen schlug Oberhausen

Auch im Werk Gelsenkirchen machen sich die systematischen Bemühungen zur Erreichung günstiger Krankenzahlen positiv bemerkbar. Die Krankenziffer, die bereits im letzten Quartal gesunken war und im Dezember 5,10 Proz. betrug, lag in den ersten Tagen des neuen Jahres nach Unterschreiten der Vier-Prozent-Grenze mit nur 3,89 Prozent sogar unterm Oberhausener Stand.

aus dritten Ländern Oktober bis Dezember 1956 stark zurückgingen, konnten vor allem aus dem Inland sowie aus den Montanunionsländern mehr Aufträge gebucht werden. Der Ende Dezember 1957 vorliegende Auftragsbestand an Walzstahl-Fertigerzeugnissen setzte sich wie folgt zusammen: Inland 82,3 Prozent, Montanunions-Länder 5,9 Prozent und dritte Länder 11,8 Prozent. Auf der Grundlage der in den letzten Monaten erzielten Produktion von Walzstahl-Fertigerzeugnissen reicht dieser Auftragsbestand für eine mehrmonatige Beschäftigung. — Für die drei nächsten Monate ist mit



einer gleich hohen oder nur wenig zunehmenden inländischen Stahlnachfrage zu rechnen. Die Auftragserteilung der Montanunions-Länder dürfte eher leicht zurückgehen, während eine Änderung der gegenwärtig schwachen Verfassung des Exportmarktes für dritte Länder wenig wahrscheinlich ist. — Der Versand an Walzstahl-Fertigerzeugnissen im ersten Quartal dieses Geschäftsjahres konnte gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres um 3,7 Prozent, der Umsatz um 4,1 Prozent erhöht werden. — Angesichts der Mehrbelastungen in fast allen wichtigen Kostenarten und dem Preisverfall beim Export nach dritten Ländern wurden die Eisen- und Stahlpreise, die seit dem 20. Oktober 1956 stabil geblieben waren, in den letzten Novembertagen unterschiedlich nach Kosten- und Marktlage maßvoll um drei bis fünf Prozent erhöht. — Im Werk Gelsenkirchen hat sich der Auftragseingang, vor allem aus dem Ausland, im ersten Quartal des neuen Geschäftsjahres gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres abgeschwächt. Die gleiche Tendenz, allerdings in geringerem Maße, ist beim Versand zu bezeichnen. Der vorliegende Auftragsbestand reicht für eine durchschnittliche Beschäftigung von über zwei Monaten. Als Folge der Stahlpreiserhöhung mußten die Drahtpreise heraufgesetzt werden.

- Versorgungslage.** Bei den Erzen entsprachen die Zugänge dem Verbrauch. Gegenüber dem Zeitraum Oktober bis Dezember 1956 hat sich der Anteil der Auslandserze erhöht. Bei leicht über dem Verbrauch liegenden Zugängen an Koks nahm der Bestand etwas zu. Im Gegensatz zum letzten Vierteljahr 1956 war die Schrottversorgung im Berichtsquartal zufriedenstellend. Die entspannte Schrottmarktlage ist bedingt durch hohe Schrotteinfuhren, während andererseits das hohe Inlandsaufkommen durch die niedrigen Schrottexporte nach anderen Montanunions-Ländern weniger stark als sonst beansprucht wird.

- Finanzlage.** Der Umsatz ging — entsprechend dem Versand von Walzstahl — von 72,1 Millionen DM im Oktober auf 68,3 Millionen DM im November und auf 64,7 Millionen DM im Dezember zurück.

- Betriebskrankenkasse.** Der Krankenstand in Oberhausen ist im Oktober auf 4,9 Prozent zurückgegangen, lag aber damit noch ein Prozent über dem Durchschnitt des Jahres 1956. Einen besonderen Anteil an dem Rückgang hatte die Abnahme der Grippeerkrankungen. Während am 15. Oktober noch 680 Belegschaftsmitglieder wegen Grippe fehlten, waren es am 4. November nur noch 45. Im November betrug der Krankenstand 4,72 Prozent, im Dezember 4,28 Prozent. Im Dezember 1956 waren es genau vier Prozent. Die finanzielle Lage der Oberhausener Betriebskrankenkasse ist durch den Rückgang der Krankenzahlen wieder etwas besser geworden. Es ist zu erwarten, daß die letzte Beitragserhöhung vom 1. November 1957 bei weiterhin günstigem Krankenstand wie vorgesehen nur bis Februar beibehalten wird. — In Gelsenkirchen ging die Krankenziffer im Oktober auf 5,25 Prozent zurück. Im Dezember sank die Zahl mit 5,10 Prozent noch tiefer. Auch die Vermögenslage der Gelsenkirchener Kasse machte es erforderlich, die Beitragssätze zu erhöhen.

- Vorschlagswesen.** In Oberhausen wurden im Berichtsquartal Oktober bis Dezember insgesamt 77 Verbesserungsvorschläge abschließend bearbeitet, davon 34 mit einer Geldprämie, einer mit Buchprämie. Bestand am Jahresende: 116 Vorschläge, die noch bearbeitet werden müssen. — In Gelsenkirchen wurden in den vergangenen drei Monaten insgesamt sieben Vorschläge endgültig bearbeitet, davon fünf mit Geldprämien, zwei mit Sicherheits-schuhprämien. Stand am 31. Dezember 1957: neun Vorschläge, die noch nicht endgültig bearbeitet sind.

- Urlaub.** Im Berichtsquartal wurden in Oberhausen 15 Prozent des Jahresurlaubsplans abgewickelt; vorgesehen waren 23 Prozent. Bis Ende des Jahres 1957 sind damit 95,3 Prozent des Jahresurlaubs genommen worden; vorgesehen waren 100 Prozent. In Gelsenkirchen wurden in den letzten drei Monaten 9,7 Prozent des Jahresurlaubsplans abgewickelt, vorgesehen waren 23 Prozent. Damit waren bis Ende des Jahres 97,1 Prozent des Jahresurlaubs genommen worden; vorgesehen waren hier 100 %.



# DIE ERZBAHN

## Erlebnis im Norden Europas

Über unsere bei einer Erzfahrt im Nordmeer gesammelten Eindrücke sowie über den lappländischen Erzbergbau von Kiruna berichteten wir schon im vergangenen Jahr. Heute beenden wir diese Artikelreihe mit einer Reportage über die Erzbahn, deren für die eisenschaffenden Industrien Westeuropas so bedeutungsvoller Schienenstrang durch die grandiose, menschenleere Einsamkeit Lapplands und die wild zerklüftete skandinavische Gebirgswelt führt. Natur, Landschaft und Volkstum des Nordens sind eng mit dieser Bahnlinie verbunden.

Rattata—rattata—rattata — — — Tag und Nacht, im Sommer wie im Winter, rollen die schwerbeladenen Erzzüge durch die lappländische Tundra, vorbei an riesigen Seen, entlang an schroff abfallenden, hunderte Meter tiefen Felshängen, hoch über der norwegischen Fjordwelt. Die Erzbahn ist eine der interessantesten Eisenbahnstrecken der Welt, ein imposantes Beispiel schöpferischer Ingenieurkunst. Durch den Bau dieser Strecke

vielfach untereinander verbundenen lappländischen Seen zum Meer zu befördern, hatten wenig Erfolg. Erst der Bau der Erzbahn versprach eine umfangreiche Nutzbarmachung der nordschwedischen Erzvorkommen.

Die erste Konzession für eine Eisenbahn zum Ostseehafen Lulea wurde 1847 einer englischen Gesellschaft erteilt. Der Bahnbau kam aber erst, nachdem die Gesellschaft mehrfach ihren Besitzer gewechselt hatte, in den achtziger Jahren zustande. 1888 kam der erste Erzzug in Lulea an.

Viel wichtiger für die Erschließung des Kiruna-Erzvorkommens aber war die Bahnverbindung in Richtung Norden an die norwegische Fjordküste zu dem weitaus näher gelegenen Naturhafen in der Bucht von Narvik, der im

Gegensatz zu Lulea das ganze Jahr über eisfrei bleibt. Wenn jedoch schon der Bau des Schienenstrangs durch die flache Tundra-Landschaft hin zum Bottnischen Meerbusen überaus große technische Schwierigkeiten bereitete, mußte ein Bahnbau durch das Hochgebirge zur norwegischen Atlantikküste geradezu als Utopie erscheinen.

Wieder waren es die Briten, die die Initiative ergriffen. England spielte zu jener Zeit bekanntlich die führende Rolle in der Welt-Eisenerzeugung. 1888 aber mußte sich die englische Gesellschaft mit einem Rest ihres Kapitals aus Lappland zurückziehen. Nun rückte der Lübecker Senator Ernst Possehl an ihre Stelle. Er sicherte im Interesse der deutschen eisenschaffenden Industrie, die sich anschickte, die englische zu überflügeln,

große Erzmengen für den Export nach Deutschland und den Schweden somit ihren Absatz. Letztlich war nach Erfindung des Thomasverfahrens das phosphorreiche Schwedenerz für die deutsche Hüttenindustrie bedeutungsvoll geworden. Possehl, von deutschen Industriemagnaten dazu veranlaßt, nahm den Schweden die Sorge um 20 Millionen Kronen, die in die Bahn nach Narvik zu investieren waren. Er garantierte für einen Zeitraum von zunächst fünf Jahren eine jährliche Abnahme von 1,2 Millionen Tonnen Erz. So wurde 1896 der Bau der berühmten „Riksgränsbahn“ über die schwedisch-norwegische Grenze nach Narvik beschlossen.

1902 rollte dann der erste Erzzug nach Narvik. Darüber hinaus wurde so die Eisenbahnverbindung geschaffen zwischen dem Erzhafen Lulea an der Ostsee und dem Fjordhafen Narvik an der Atlantikküste. Mit ihrer Länge von 473 km durchquert die Erzbahn die skandinavische Halbinsel also in ihrer ganzen Breite. 80 v. H. der nordschwedischen Erzausfuhr geht über Narvik, der Rest über Lulea.

Wenn deutsche Interessen schon maßgeblich den Bau der Erzbahn beeinflussten, so ist das Interesse der

Am Anfang der so wichtigen Strecke. Auf dem „Seegleis“ über den Luossajärvi-See schlängelt sich der Erzzug bei der Fahrt von Kiruna nach Narvik. Im Hintergrund die gespaltene Kuppe des Erzberges von Kirunavaara.

konnte die Massenförderung in den lappländischen Erzfeldern überhaupt erst beginnen.

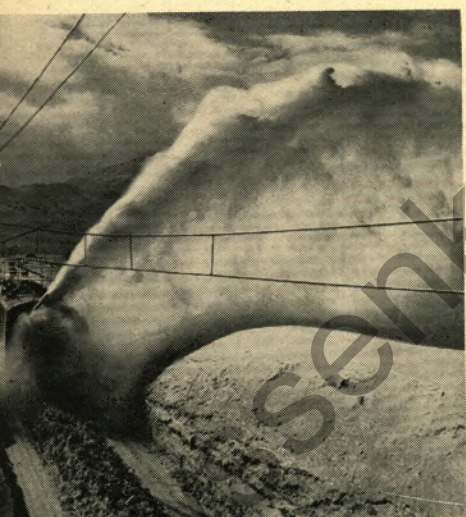
Anfangs schienen die Transportschwierigkeiten in den nordskandinavischen Polarregionen unüberwindlich. Zunächst wurde das Erz mit Renttieren zu den Häfen gebracht. Die Last für jedes Zugtier betrug 100 kg. Spätere Versuche, das Erz auf den

Durch die wildromantische Landschaft des skandinavischen Nordens rollen die erzbeladenen Waggons dem Hafen entgegen. Zu beiden Seiten des Schienenstrangs stürzen Wildwasser mit elementarer Kraft brausend zu Tal.





▲ Wolken ballen sich über dem Torneträsk zusammen. Der mehr als 70 km lange See liegt bis weit in den Sommer hinein unter einer dicken Eisdecke. Unser Bild wurde gemacht, als der See auftaute. Wie vom Flugzeug aus erkennt man den Schienenstrang der Erzbahn. Im Vordergrund die Dächer der Touriststation Abisko, einem international bekannten Touristenzentrum.



Monate im Jahr ist der Schnee ein ernstliches Hindernis für den normalen Verkehr auf der Erzbahn. Schneeschleuderer räumen die Strecke frei. Auch im Winter muß das Erz zum Hafen.

Wie wichtig dabei die Erzbahn ist und welche Bedeutung dem Hafen Narvik zukommt, ist nicht zuletzt durch die Geschehnisse im zweiten Weltkrieg sichtbar gemacht worden. Winston Churchill, damals noch Erster Lord der Admiralität, berichtet in seinen Memoiren, daß es ein vornehmliches Ziel der britischen Kriegsführung gewesen sei, die deutsche Eisen- und Stahlindustrie durch die Besetzung Narviks von ihren Erzzufuhren abzuschneiden. Schließlich haben die blutigen Kämpfe, die 1940 um den Besitz von Narvik geführt wurden, den Namen des jenseits des Polarkreises gelegenen Hafens auch in den Kreisen zu einem Begriff werden lassen, in denen sonst über Erz und seine Bedeutung nur unklare Vorstellungen bestehen.

\*

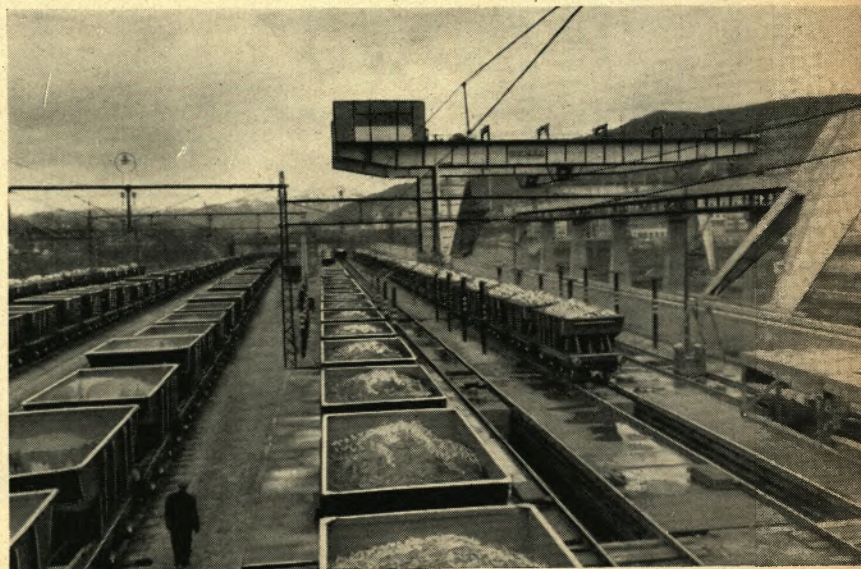
Aber wenden wir uns nun der Erzbahn unmittelbar zu. Bisher gingen über diese Strecke mehr als 280 Millionen Tonnen Erz, es ist die Strecke in Schweden, die dem Staat den unver-

► In Narvik, am Endpunkt der Erzbahn, liegen vier Gleise nebeneinander. Über Transportbänder und automatische Wagen läuft das Erz von hier unmittelbar in die Bäume der Schiffe. 4000 t werden je Stunde verladen.

gleichlich höchsten Betriebsgewinn zuführt. Im Jahre 1914 wurde die Strecke Kiruna—Narvik und 1923 der Abschnitt Kiruna—Lulea elektrifiziert. Die Energie hierzu liefert das Land mit seiner Fülle an Wasserkraften. Begleiten wir einmal einen Erzzug auf der etwa 150 km langen Strecke von Kiruna nach Narvik. 42 Tonnen faßt jeder Waggon des etwa 60 Wagen langen Zuges. Gleich hinter Kiruna

geht es durch die flache Ödmark der Tundra, die letzte unberührte Wildnis Europas. Hin und wieder läßt die Lokomotive einen grellen Pfeifton erschallen, um ein Rudel Rentiere vom Bahndamm zu verschrecken, gelegentlich sieht man auch einen Polarfuchs zwischen verholzten Buschbirken und Schmelzwassertümpeln hindurch durchs Tundramoos

Fortsetzung Seite 10



westdeutschen Hüttenwerke an Schweden Erz bis heute kaum geringer geworden. Nach wie vor ist Schweden größter Erzlieferant der westdeutschen Hüttenindustrie. Die schwedischen Lieferungen in Höhe von 7,2 Mill. Tonnen entsprachen 1956 einem Anteil von 40,6 v. H. an den gesamten westdeutschen Erzeinfuhren. Dieser Satz liegt noch höher, wenn man vom Eisengehalt ausgeht.



# Bargeldloses Zahlen ist einfacher

Es war recht heiß, als der Lübecker Kaufmann Roger Wilshagen im Jahre 1276 wieder einmal auf der Reise nach Italien durch die Eisackschlucht zwischen Brixen und Bozen dahinritt, aber er war trotzdem diesmal ziemlich guter Dinge. Seit drei Jahren regierte Kaiser Rudolf von Habsburg; die Geschäfte zwischen Nord und Süd gingen wieder gut, und der fahrende Handelsmann mußte auf

leicht dazu bemerkt; denn auch seine Zeit war voll von erstaunlichen neuen Dingen.

Selbst die armen Leute aßen jetzt zum Beispiel statt Getreidebrei richtiges Brot, das sich bisher nur die Reichen leisten konnten. Aus Spanien brachten seine Kollegen neuerdings festes Papier mit, auf dem sich so gut schreiben ließ wie bisher auf dem teureren Pergament. Die Araber haben von den Chinesen gelernt, es herzustellen, wurde erzählt. Das kam den Kauffahrern gerade recht; sie konnten die weitverzweigten Handelsgeschäfte ohnehin nicht mehr alle im Kopf behalten und fingen an, Handelsbücher zu führen.

Da wäre dann noch das leidige Geld, denkt Herr Wilshagen. Besser ist es ja schon geworden mit dem Durcheinander aller der Münzen: Der Basler Pfennig, der Prager Groschen, der Wiener Pfennig, jeder hatte einen anderen Wert in jedem Land. Wohin sollte das denn führen? Das Silbergeld mußte ja immer wertloser werden, wenn sie aus einer Silbermark statt 240 Pfennige in Erfurt gar 6000 schlagen, wie sein Geschäftsfreund entzückt erzählte. Die Goldmünzen der reichen italienischen Staaten freilich, die waren was wert, die Florentiner in Florenz, die Zechinen, Gulden und Dukaten. Aber wenn man als nordischer Kauffahrer dort im Süden bezahlen wollte, nahm man bisher am besten einen Silberbarren mit auf die Reise und schlug am Ort selber Münzen daraus. Dann verlor man weniger — oder alles, wenn einen unterwegs die Strauchdiebe oder verlotterten Burgleute überfielen. Geld in Münzenform oder als Metall mitzunehmen war eine gefährliche Sache.

„War es gewesen“, lachte Herr Wilshagen vergnügt vor sich hin; selbst die für Straßenträuer geradezu einladende Schlucht an der Eisack machte ihm keine Sorgen mehr. Kauffahrer Wilshagen trug nämlich kein Bargeld bei sich, sondern ein Stück Papier. Schönes, festes, neues Papier, und auf ihm stand zu lesen, der Juwelier Montelli in Florenz soll ihm für die jüngst gelieferten Felle und gewirkten Stoffe florentinische Goldstücke auszahlen. Aber diese Florentiner wird Herr Wilshagen nicht auf die gefahrenreiche Reise nach dem Norden mitnehmen, sondern dafür ein anderes festes Stück Papier mit Ziffern, Worten und einer ehrlichen Unterschrift. Das ist unter befreundeten Geschäftsleuten soviel Wert wie bare Münzen. Ist doch eine feine Sache, dieses bargeld-



▲ Silbermünzen, wie sie vor 700 Jahren geschlagen wurden, waren nicht flach wie heute, sondern gewölbt und wurden mit angeblich gleichem Wert, aber verschiedenem Gewicht geprägt. Aus einer Silbermark schlug man 240 bis 6000 Pfennige. Auch dieses Schwanken des Wertes der gleichen Münzen führte zum bargeldlosen Geldverkehr, den wir heute vorziehen.



▲ Münzenprägen war so sehr Vertrauenssache, daß der Herrscher selbst (hier Kaiser Maximilian, Anfang 16. Jahrhundert) kam und zuschaute.

den Straßen nicht mehr jeden Augenblick einen Überfall von Strauchdieben und Raubrittern befürchten. So störte ihn keiner beim Nachdenken über diese seine Zeit.

Zwar konnte Herr Wilshagen nicht wissen, daß sieben Jahrhunderte später ein gelehrter Spanier mit dem schönen Namen Ortega y Gasset das Wort prägen würde: „Jedes Jahrhundert ist ein technisches Jahrhundert“ und daß später in den Geschichtsbüchern zu lesen sein würde, in dieser seiner Zeit habe ein wichtiges Kapitel der Geldwirtschaft angefangen. — „Aber das habe ich ja immer schon gesagt“, hätte Herr Wilshagen viel-

lose Zahlen, denkt Herr Wilshagen und nimmt sich vor, heute abend im Weinkeller des Bischofs von Bozen einen Extrakrug süßen Tarlanerweins auf den zu trinken, der sich das ausgedacht hatte.

Der Scheck war erfunden; niemand kennt den Mann, der dieses praktische bargeldlose Zahlen als erster gewagt hatte. Es ergab sich so unter den Leuten, die täglich mit Geld umgehen und bezahlen mußten und es dennoch lieber im sicheren Bankverlies aufbewahrten; denn gar zu leicht geht es auf der Straße verloren. — „Halt, ab-sitzen!“ ruft es plötzlich vor dem nachdenklich dahintrabenden Kaufmann. Um die Ecke der engen Straße in der Eisackschlucht sprengen Bewaffnete. Herr Wilshagen greift zum Schwert — nein, es sind ja nur Grenzwächter, die wollen wieder mal den Zoll erheben. Maut hieß das damals. Der Kauffahrer sitzt ab und öffnet die Geldbüchse in der Satteltasche mit den Silbermünzen. Brakteaten hießen sie. Alle paar Wegstunden eine Zollgrenze macht die Reise oft recht kostspielig, man ist daran gewöhnt.

Neue Maschinen und Denkergeräte gibt es, die Welt ist erforscht und das Pulver erfunden, denkt Herr Wilshagen, da kann es ja auch nicht mehr lange dauern, bis diese störenden Ländergrenzen aufgehoben werden. Das war vor siebenhundert Jahren.

Und seit sieben Jahrhunderten wird in aller Welt mit Scheck und Wechsel bezahlt, wird mit Guthaben in fernem Land gerechnet und werden anstatt Goldbarren Ziffern mit ehrlicher Unterschrift über Länder und Grenzen verschickt. Die moderne Wirtschaft wäre ohne diese Rationalisierung nicht denkbar; immer mehr Geschäftsleute und Gehaltsempfänger tragen heute statt der Banknoten das Scheckbuch bei sich. Wenn sie eine größere Summe zu zahlen haben, nehmen sie ein Scheckformular, auf dem bereits vorgedruckt steht: „Zahlen Sie gegen diesen Scheck aus meinem Guthaben“, und schreiben in Buchstaben die Zahl darauf.

Der Bankier mußte sein Geld nicht nur zählen, sondern auch dauernd wieder wiegen. Zahlen mit Bargeld war von jeher unsicher, sobald es sich um etwas größere Summen oder höhere Beträge handelte.



Für alle Angestellten eingeführt

## Bargeldlose Gehaltszahlung

Wie schon bekannt, wird für alle unsere Angestellten, einschließlich Monatslöhner und Lehrlinge, mit der Januarzahlung die bargeldlose Gehaltszahlung eingeführt. Die Monatsbezüge werden von diesem Zeitpunkt an nicht mehr bar ausgezahlt, sondern auf Gehaltskonten bei den Stadt Sparkassen Oberhausen und Gelsenkirchen sowie der Gemeindesparkasse Walsum überwiesen.

Inzwischen wird jeder Kontoinhaber sein Scheckheft erhalten haben. Kosten für die Kontenführung bei der Sparkasse entstehen dem einzelnen nicht, soweit keine Sonderleistungen (z. B. Daueraufträge für regelmäßige Zahlungen) in Anspruch genommen werden. Die Schecks sind vom Inhaber des Kontos persönlich zu unterzeichnen. Unterschriftsvollmachten für Ehefrauen oder andere Personen müssen bei der Sparkasse besonders beantragt werden.

Es ist zu erwarten, daß die Annahme von Schecks sich bei der Geschäftswelt rasch einbürgert. In jedem Falle sind unsere Verkaufsanstalten bereit, Ware gegen Schecks abzugeben. Barschecks können bei den jeweiligen Sparkassen und deren Zweigstellen in Oberhausen, Gelsenkirchen und Walsum eingelöst werden.

Da die Sparkassen für Guthaben auf Gehaltskonten keine Zinsen gewähren, ist es empfehlenswert, etwaige Überschüsse am Monatsende auf ein verzinsliches Sparkonto umbuchen zu lassen. Nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen ist es ratsam, Geld nur bei Bedarf abzuheben.

Bestimmt hat die bargeldlose Gehaltszahlung ihre Vorteile. U. a. machen wir darauf aufmerksam, daß bei regelmäßig wiederkehrenden Zahlungsverpflichtungen (Miete, Schulgeld, Lebensversicherungen usw.) Daueraufträge eine angenehme Erleichterung darstellen. Es bleibt daher zu hoffen, daß die Neuregelung Anklang findet.



# Der Leser hat das Wort

Bekanntlich wird im Hüttenwerk Oberhausen am 1. April dieses Jahres die monatliche Lohnzahlung eingeführt. Naturgemäß wird diese Neuerung von den Kollegen in allen Betrieben eifrig diskutiert. Bereits in der Ausgabe 21 vom vorigen Jahr veröffentlichten wir einen aus dem Gewerkschaftsblatt „Welt der Arbeit“ entnommenen Artikel über die monatliche Lohnzahlung. Dieser Zeitungsbericht und die bevorstehende Einführung des neuen Lohnzahlungssystems in unserem Werk haben eine Anzahl von Kollegen veranlaßt, ihre Meinung hierzu zu sagen. Wir veröffentlichen nachstehend die uns bis heute eingesandten Leserbriefe.

Das Thema monatliche Lohnzahlung in der letzten Belegschaftsversammlung hat vielen zum Denken Anlaß gegeben. Ich gehöre zu den älteren Arbeitskollegen und bin seit meiner Jugend gewerkschaftlich organisiert und in meiner Geisteshaltung demokratisch ausgerichtet. Die monatliche Lohnzahlung — und darin bin ich einig mit vielen Kollegen — kann ich nicht bejahen. Richtiger wäre es doch, wenn die Werksleitung uns einmal klar sagen würde, was für uns Arbeiter dabei abspringt. Bisher hat noch keiner gehört, daß irgendwelche Vorteile für uns zu sehen sind. Für die Werksleitung aber ergeben sich durch die monatliche Lohnzahlung bestimmte Vorteile. Wenn für uns dabei nichts raus kommt, und so wird es ja auch sein, sollte man es lieber so belassen, wie es jetzt ist.

Hermann Grass,  
Eisenhütte

Schon in der letzten Belegschaftsversammlung habe ich die Ansicht vertreten, daß die Einführung der monatlichen Lohnzahlung die Angleichung zwischen Angestellten und Arbeitern weiter vorantreibt. Es soll nur keiner sagen, unsere Frauen könnten bei einer monatlichen Auszahlung mit dem Geld nicht haushalten. Was die Frauen der Angestellten seit Jahrzehnten fertigbringen, werden unsere Frauen bestimmt auch können. Außerdem müßte es ein erhabenes Gefühl sein, auf einen Schlag einen höheren Betrag ausgezahlt zu bekommen, anstatt sich mit dauernden „Raten“ zufriedenzugeben. Nur kommt es auf die Werksleitung an, eine Lösung zu finden, die den Übergang für uns annehmbar macht.

Joachim Hanisch,  
Block- und Profilwalzwerke

Wir Arbeiter würden uns selbst ein Armutszeugnis ausstellen, wenn wir nicht auch zustande brächten, was die Angestellten uns seit langer Zeit vor-exerzieren. Sicherlich kommen wir mit der Einführung einer monatlichen Lohnzahlung auch dem von unserer Gewerkschaft gesteckten Ziel näher, nämlich dem allmählichen Fortfall des jetzt noch in krasser Form bestehenden Unterschiedes zwischen Angestellten und Arbeitern. M. E. bedeutet es für den Arbeiter, wenn er sein Geld monatlich ausgezahlt erhält, einen Fortschritt.

Otto Goldon,  
Elektrische Werkstatt NO

Der in dem Gewerkschaftsblatt „Welt der Arbeit“ die monatliche Lohnzahlung propagierende Artikel, den Sie auch in Ausgabe 21 der Werkzeitung abdruckten, hat in den Betrieben ein großes Echo ausgelöst. Wenn man sich die angeführten Argumente so durch den Kopf gehen läßt, muß man eigentlich für eine monatliche Lohn-

zahlung sein. Aber man rede doch nicht dauernd von der Angleichung der Arbeiter an die Angestellten. Denn wie groß der Unterschied in Wirklichkeit ist, geht schließlich auch aus der unterschiedlichen Höhe des Kin-

seit Monaten hört man hier und da etwas davon munkeln, hoffentlich bleibt es nicht nur bei der Munkelei. Für viele wird die Umstellung in der ersten Zeit bestimmt schwer werden, aber es müßte doch selbstverständlich

## Wer schreibt englischem Studenten?

Ich bin ein englischer Student, der sein Deutsch zu verbessern wüsch. Ich biete einem deutschen Jungen kostenlose Sommerferien in England an. Er braucht nicht Englisch zu können. Vielleicht haben Sie zwischen Ihren Lesern, die in Ihrem Werk arbeiten, einen Lehrling oder einen Studenten, der nach England fahren will, es sich aber nicht leisten kann und deshalb gern diese Gelegenheit benützen möchte. Wenn Sie dieses Briefchen in Ihrem „Echo der Arbeit“ einrückten, wäre ich Ihnen sehr dankbar. Vielleicht schreibt mir einer Ihrer Leser!

Hochachtungsvoll  
Royston Lambert  
Sidney Sussex College,  
Cambridge, England

dergeldes hervor. Die durchschnittliche Höhe des Kindergeldes liegt etwa bei 4,— DM, wogegen der Angestellte für jedes Kind 10,— DM erhält. Demnach beginnt der Unterschied also schon in der Wiege. Wenn man nun schon die monatliche Lohnzahlung einführen will, dann aber auch sollte man diesen für den Arbeiter nach meiner Ansicht diskriminierenden Unterschied wegfallen lassen.

Heinz Robbers,  
Abt. Verkehr

Das Für und Wider zum Thema monatliche Lohnzahlung in der letzten Belegschaftsversammlung dürfte gezeigt haben, wie heiß dieses Thema in der Arbeiterschaft diskutiert wird. Man ist sich wohl in den meisten Fällen klar darüber, daß die Einführung des Monatslohnes ein Experiment darstellt. Wir Arbeiter wollen aber keine Experimente. Es interessiert uns, ob bei der Einsparung, die sich für das Werk durch die monatliche Lohnzahlung ergibt, auch für uns etwas herauskommt.

Willi Pfarrer,  
Baubetrieb EO

Die Ablehnung der monatlichen Lohnzahlung durch die Hoesch-Belegschaft sollte auch uns zu denken geben. Ich bin der Überzeugung, daß der größte Teil der Belegschaft, wenn man sie danach fragt, von der monatlichen Lohnzahlung nichts wissen will. Ich schlage vor, es bei dem augenblicklichen Lohnzahlungsmodus zu belassen.

Hermann Kapp,  
Werkstatt Zementwerk

In der 21. Ausgabe der Werkzeitung stach mir der Artikel „Ist das besser; weniger Lohnstage im Monat?“ ganz besonders ins Auge. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn damit bald Ernst gemacht würde.

würden. Ist das Ungewohnte die Ursache für diese Abneigung oder ist es der altgewohnte Trotz?

Ich persönlich stehe auf dem Standpunkt, daß ein modernes Leben auch moderne Mittel zur Voraussetzung hat. Fast jeder Arbeiter ist irgendwie motorisiert; sehr viele Kollegen haben einen Fernsehapparat etc.

Man sollte also die Lohnschalter abschaffen, denn ich empfinde es als Diskriminierung, vor einem Schalter in einer Schlange zu stehen und zu warten, um meinen ehrlich und schwerverdienenden Lohn wie ein Bettgänger in Empfang zu nehmen. Darum mein Motto:

„Modern leben — moderner Geldverkehr.“

Dieter Petzold,  
Martfwerk

## Briefe aus USA...

Liebes „Echo der Arbeit“! Recht herzlichen Dank für die Übersendung Ihrer Zeitschrift. Wir lesen sie mit großem Interesse; denn Ihre Probleme und Neugierigkeiten kommen aus einem Kreis, dem wir für lange Zeit angehört haben, und Nachrichten aus der alten Heimat sind immer willkommen. Sagen Sie bitte auch allen ehemaligen Kollegen unsere herzlichen Grüße.

Willi K. Kuberg,  
1307 Cleermont Dr. S. E.  
Huntsville, Ala.  
USA

## ... und aus Langenberg

Nachdem ich nun meine letzte Prüfung hinter mich gebracht habe und in Amt und Würden bin, möchte ich dem Hüttenwerk Oberhausen meinen aufrichtigen Dank sagen für die Beschäftigung als Werkstudent, die mir häufig gewährt worden ist. Dadurch war es mir möglich, mein Studium finanziell ohne Schwierigkeiten zu bewältigen. Ich denke häufig an die Semesterferien zurück, die ich in Ihrem Werk verbracht habe. Die Eindrücke, die ich damals gewann, sind mir für meine heutige Arbeit in der Schule wertvoll. Herzliche Grüße an Sie und die alten Arbeitskameraden.

Dr. Friedhelm Pamp,  
Langenberg (Rheinland),  
Hauptstraße 33

## Mitmenschen - auch im Betrieb

Den Artikel „Den Mitmenschen entdecken“ in Nr. 19 der Werkzeitung vom vorigen Jahr habe ich mit großem Interesse gelesen. Ich habe mich gefreut, daß es noch Menschen wie den Verfasser dieses Berichtes gibt, die versuchen, uns einen Weg zu zeigen zu einem glücklicheren und zufriedeneren Leben, das nicht allein vom Wohlstand abhängt. Auch ich bin der Meinung, daß die Kunst, den Mitmenschen zu entdecken, nicht vielen beschert ist; die meisten werden diese Kunst auch nicht erlernen, wollen sie wohl auch nicht erlernen, denn es kostet uns eine gewisse Selbstverleugnung.

Ich persönlich bin schon viele Jahre bemüht, dieses Problem in meinem Leben zu lösen und den Vorsatz, den Mitmenschen zu entdecken, zu verwirklichen. Dabei habe ich feststellen können, daß ich hierbei sowohl anderen als auch mir selbst einen großen Dienst erwiesen habe. Die Forderung, den Mitmenschen entdecken zu wollen, ist gut und schön, aber wir sollten dabei beachten, in unserem engsten Wirkungskreis anzufangen und zu bleiben: In unserer Familie, bei un-

seren Freunden und — nicht zu vergessen — bei unseren Arbeitskameraden. Mit anderen Worten heißt dieses Entdecken der Mitmenschen: inneren Kontakt mit ihnen zu suchen, ihnen unser Herz zu öffnen, damit sie das bei uns finden, was jedervon seinem Mitmenschen erwarten kann — nämlich Verständnis, Aufrichtigkeit, Hilfsbereitschaft, gegenseitiges Vertrauen und Verantwortungsgefühl.

Dabei dürfen wir gerade im Betrieb nie vergessen, uns auf die Gefahren aufmerksam zu machen, die uns ständig im Arbeitsprozeß drohen. Das hilft mit, uns gegenseitig vor Unfall, Schaden, Not und vielleicht sogar vor dem Tod zu schützen. Zudem verbürgt dieses gegenseitige Vertrauen und Zusammenarbeiten eine fröhliche und gesunde Arbeitsgemeinschaft. Seinen Vorgesetzten wird man dann nicht als einen Treiber ansehen, sondern als einen Menschen, dessen Pflicht es ist, die Arbeiten zu überwachen und seinen Untergebenen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

Karl Hoffmann,  
Pensionär



# Verkehrssünder werden registriert

Ab 1. Januar dieses Jahres ist es mit der lange bekämpften und vielumstrittenen „Verkehrssünder-Kartei“ ernst geworden. An diesem Tag hat die „Zentrale über Versagungen und Entziehungen der Fahrerlaubnis, über Verbote des Führens von Fahrzeugen und über Verurteilungen wegen Verkehrsstraftaten“ zu arbeiten begonnen. Die dem Kraftfahrtbundesamt in Flensburg angegliederte Kartei ist

durch die Paragraphen 13 bis 13e der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung aktionsfähig gemacht worden. Holleithmaschinen warfen jetzt darauf, die ersten Verurteilungen zu registrieren. Jeder, der gegen Verkehrsgesetze verstößt, wird künftig in diese Kartei eingetragen. Eingetragen wird auch, wenn ein Führerschein versagt oder entzogen wurde. Die gebührenpflichtige Verwarnung, die der Verkehrs-

polizist auf der Straße kassiert, wird jedoch nicht registriert. Bei der Eintragung spielt es keine Rolle, ob der Verkehrsverstoß als Kraftfahrzeugführer, Radfahrer, Lenker eines Fuhrwerks oder — und das ist besonders wichtig — als Fußgänger begangen wurde. Naturgemäß wird sich die Zentralkartei allerdings gegen die Masse der Kraftfahrer richten. Einen Fußgänger kann man ja nicht vom

Verkehr ausschließen, da man ihm das Betreten der Straße nicht verbieten kann. Schwierigkeiten können ihm aber unter Umständen dann entstehen, wenn er einen Führerschein erwerben und sich motorisieren will. Dann wird ihm vielleicht sein Sündenregister vorgehalten und der Führerschein versagt werden können. Viele Kraftfahrer werden vor allem darum Angst vor der Sünderkartei haben, weil die Strafen, die dort eingetragen werden, frühestens nach zwei Jahren getilgt werden. Viele Verkehrsvergehen, zum Beispiel das Fahren unter Alkohol und der damit verbundene Entzug der Fahrerlaubnis, können nicht vor Ablauf von zehn Jahren aus der Sünderkartei getilgt werden.

Mit Jugendlichen verfährt man großzügiger. Sie kommen nur dann in die Sünderkartei, wenn es sich um eine Strafe handelt, die auch in das Strafregister eingetragen wird. Um die Kartei vor einem Übermaß an Eintragungen zu bewahren, kann das Gericht von Fall zu Fall entscheiden, ob eine bestimmte Strafe eingetragen wird oder nicht. Die Befreiung ist zu erwarten, wenn es sich nur um eine Übertretung — kein Vergehen — der Verkehrsgesetze handelt.

Unsere Belegschaftsmitglieder, bei denen die Zahl der Wegeunfälle immer noch außergewöhnlich hoch ist, tun gut daran, sich stets vor Augen zu halten, daß die Bestimmungen der Sünderkartei auch für sie gelten. Vielleicht hilft die Kartei — ebenso wie die Geschwindigkeitsbegrenzung — mit, die Unfallzahlen auf der Straße zu senken. Darum: noch mehr Vorsicht auf dem Wege von und zur Arbeit!

## Im neuen Jahr noch mehr Ideen!

Das alte Jahr ist dahin, ein neues Jahr hat begonnen. Zum Jahreswechsel haben wir uns gegenseitig Glück und Erfolg gewünscht. Verschiedene Arten des Glücks und des Erfolges gibt es: Ist es etwa kein Glück, durch bewußtes und konzentriertes Mitdenken bei der Arbeit auf eine Idee zu stoßen, deren Verwirklichung die eigene Arbeit und die der Kollegen vielleicht erheblich vereinfacht? Ist es etwa kein Erfolg, wenn neben der Zeitersparnis bei der Arbeit auch noch eine Geldprämie für den Verbesserungsvorschlag gewonnen wird? Lassen wir den Ideenstrom auch im neuen Jahr nicht versiegen! Bestimmt kann noch vieles in den Betrieben — und vielleicht auch in der Verwaltung — verbessert oder vereinfacht werden. Wer eine Idee hat, darf sie natürlich nicht bei sich vergraben. In allen Pfortnerhäusern hängen Vorschlagsblocks. Auf eines der vorgedruckten Blätter dieser Blocks kann der Vorschlag bequem niedergeschrieben und eventuell mit einer Skizze versehen werden. Diese kleine Mühe macht sich bezahlt.

Im Dezember des gerade zu Ende gegangenen Jahres erhielten wieder 21 Kollegen Geldprämien für ihre Mitarbeit am Vorschlagswesen, und zwar sind es:

Walter **Burgsmüller**, Elektrischer Betrieb Stahl- und Walzwerke: dreh- und schwenkbarer Ständer für LötKolben; Kurt **Butschkau**, Maschinenbetrieb Hochöfen: chemische Reinigung der Wasserleitungen an den Desintegratoren der Gasreinigung; Günter **Koch**, Maschinenbetrieb Hochöfen: chemische Reinigung der Wasserleitungen an den Desintegratoren der Gasreinigung; Gottfried **Fleuth**, Rechnungsprüfung: organisatorische Änderungen im Bestell- und Verrechnungswesen; Josef **Seeger**, Rechnungsprüfung: organisatorische Änderungen im Bestell- und Verrechnungswesen; Otto **Jakob**, Rechnungsprüfung: erhebliche Vereinfachung der Verwaltungsarbeit; Theodor **Kamann**, Elektrischer Betrieb Stahl- und Walzwerke: schnelleres Beheben von Fehlern in der Einstellung der Walzgerüste 1 bis 7 der Kontistraße; Karl-Eugen **Kiefer**, Schlackenabzug: Vermeidung von Störungen an der Brecheranlage des Schlackenbergs; Fritz **Löblein**, Profilstraßen: Vermeidung des Verziehhens von Knüppelpaketen auf dem Warmlager der Kontistraße; Rudi **Schneider**, Maschinen- und Werkstättenbetrieb Stahl- und Walzwerke: Vermeidung des Verziehhens von Knüppelpaketen auf dem Warmlager der Kontistraße; Paul **Reiss**, Baubetrieb

Hochöfen: magnetische Aufbereitungsanlage für Hochfenschlacke; Franz **Schmidtke**, Maschinen- und Werkstättenbetrieb Stahl- und Walzwerke: transportabler Bock zum Anheben von Knüppeln; Walter **Schmitz**, Sozialbetriebe: einfacherer Arbeitsvorgang beim Fertigen von Schubkarren; Rudolf **Surmann**, Eisenbahnwerkstätte: Perbunandichtung für Isothermoslagerkästen an den Achswellen; Josef **Taplick**, Maschinen- und Werkstättenbetrieb Stahl- und Walzwerke: Ölwasserabscheider mit Sieb für Lecköl an der Schere und Blockmaschine der Block- und Brammenstraße; Jakob **Vogt**, Maschinen- und Werkstättenbetrieb Stahl- und Walzwerke: Regal für Werkzeuge; Wilhelm **Wahl**, Eisenbahnwerkstätte:

leichteres und besseres Biegen von Rillenkupferdichtungen; Heinrich **Wolske**, Elektrischer Betrieb Blechwalzwerk: Einbau eines zusätzlichen Schalters in den Stromkreis des Endschalters am Brammenkipper des Brammenwagens; August **Bagus**, Verzinkelei Gelsenkirchen: Berieselung zur Verhinderung des Trockenwerdens der Drähte; Fritz **Krause**, Mehrfachzug Gelsenkirchen: Arbeitszeiterparnis bei Kupfer- und Seifenbecken an Kombimaschinen; Heinrich **Ruppel**, Poliererei Mehrfachzug Gelsenkirchen: Leisten für Ziehsteinschränke. Für prämierte Verbesserungsvorschläge wurden im Monat Dezember des vergangenen Jahres insgesamt 1440 DM gezahlt.

## Die Erzbahn / Fortsetzung der Mittelseiten

schleichen. Bären jedoch gibt es nur noch etwa 300 in Schwedisch-Lappland.

Schnell jagt der Zug dahin. Zischend schleifen die Stromabnehmerbügel der 1800 PS starken Lok längs des Fahrdrahtes. Die Strecke ist nur eingleisig; doch hat sie an vielen Punkten Ausweichgleise. Auf diesen stehen die entgegenkommenden Leertzüge und warten, bis die Strecke wieder frei ist. Jetzt geht es dem Torneträsk entlang, einem 71 km langen und 9 km breiten See, der bis weit in den Sommer hinein unter einer dicken Eisdecke liegt.

Bei Abisko, einem internationalen Touristenzentrum, tut sich das „Lapentor“ auf, ein von zwei Berggipfeln eingefasster, schneebedeckter Berg einschnitt. Unter klarblauem Himmel sieht man von hier aus in der Ferne den Kebnekaise liegen, den mit 2123 m höchsten Berg Schwedens. Ein großartiger Anblick.

Jetzt beginnt der wildromantische Teil der Strecke. Steil und drohend wachsen zur Linken die Felsen hoch, in die man die Bahn sprengen mußte. Nie ist man sicher vor plötzlichem Felssturz. Es ist allerdings bisher immer noch gut gegangen, wie der Lokführer erzählt, selbst damals, als ein Zug von einer niedergehenden Wand einfach von den Gleisen heruntergeschleudert wurde und die ganze Zugkette nur noch an den wenigen Wagen hing, die auf den Schienen stehengeblieben waren.

Stetig klettert der Zug höher. Ein Tunnel reiht sich an den anderen. Hier gibt es nur Fels, nichts als Fels.

Die Motoren des elektrischen Lokolosses summen hell. In wilden Schluchten stürzen klare Wasser aus den Regionen ewigen Eises und Schnees brausend zu Tal. Immer höher hinauf windet sich der Zug. Hier regieren im Polarwinter die Stürme, die ungeheure Schneemassen von den mächtigen Kuppen der Berge herunterwehen und zu gewaltigen Dünen aufürmen.

Doch auch im Winter muß das Erz zum Hafen. Kilometerlang ist daher die Strecke überdacht mit Schneetunneln aus Holz, laufen neben den Schienen die Schneeschirme aus Balken und Brettern, um sie vor Verwehungen zu schützen.

An der Station „Riksgränsen“ geht es über die Grenze nach Norwegen. 40 km sind es noch bis nach Narvik. Aber es waren die schwierigsten Kilometer des Bahnbaus. Weiter bringt uns der Zug durch ein Gewirr von Felsen, vorbei an schroffen Abgründen. Es kann einem geradezu schwindelig werden, wenn man hinabschaut. Dahinter grünen die firngleißenden Zinnen einsamer Bergriesen. Kilometer um Kilometer frißt sich die Lok nach Westen, dem Meer entgegen, das hier tausendfältig aufgeteilt ist durch eine Vielzahl von Felsinseln, durch Buchten, Fjorde und Sunde.

Steil unter uns liegt jetzt der Rombaknfjord. Silbrig glänzende Wasserfälle lassen eisiges Schmelzwasser hunderte Meter tief in das grünlich schimmernde Fjordwasser stürzen. Am Ende der Bucht erkennt man die Reste dreier deutscher Zerstörer, die 1940 waid-

wund geschossen, hier auf Grund gesetzt wurden. Die Fahrt an unmittelbar neben den Schienen jäh abfallenden Felshängen vorbei, tief unten der Fjord, ist ein Erlebnis, das man nie wieder vergißt.

Wo Rombaknfjord und Ofotenfjord sich vereinigen, liegt Narvik. Vor der Jahrhundertwende, als es noch keine Erzbahn gab, ein Fischerdorf, das kaum jemand kannte. Schon von weitem sieht man die hohen Aufbauten der Verladeanlage, die von der DEMAG gebaut und vor einigen Jahren in Betrieb genommen wurde.

Insgesamt können mit dieser Anlage stündlich 8000 Tonnen Erz bewegt werden, davon werden mittels Transportbänder stündlich 4000 Tonnen in die am Kai liegenden Schiffe verladen. 4000 Tonnen je Stunde, das bedeutet alle dreißig Sekunden ein Waggon. Eine erstaunliche Leistung, besonders im Winter, wenn das Erz zu großen Klumpen zusammengefroren ist und erst mit Waggonrüttlern und Preßluftschlämmern locker gemacht werden muß.

Das Erz geht zur Kohle, sagt ein altes Wort, und die Hütten des Ruhrgebiets, wo das starke industrielle Herz Westdeutschlands schlägt, bedürfen der hochwertigen schwedischen Eisenerze. Der Leiter der Verladeanlage Narvik gab uns bei der Besichtigung ein freundliches Wort mit auf den Weg nach Hause, das auch unser Wunsch ist: „Möge das eherne Band, das Deutschland mit dem Norden verbindet, nie wieder zerreißen.“

S.



## WERK OBERHAUSEN

### Geburten:

14. 11.:  
Rolf Ehrhard, Sohn Wolfgang  
21. 11.:  
Theo Becker, Tochter Ingeborg;  
Johannes Hussmann, Sohn Klaus  
22. 11.:  
Franz Horwat, Sohn Udo  
26. 11.:  
Waldemar Grumbach, Tochter Marion;  
Herbert Neidl, Sohn Herwig  
28. 11.:  
Otmar Mülders, Tochter Heike  
29. 11.:  
Walter Schmidt, Sohn Peter  
3. 12.:  
Heinz Pieper, Tochter Marion  
4. 12.:  
Hans Berger, Söhne Olaf und Christian;  
Franz Sander, Tochter Mechthild  
6. 12.:  
Ernst Fischer, Sohn Rolf; Adalbert Klemmer, Tochter Andrea  
7. 12.:  
Fritz Esser, Tochter Petra  
8. 12.:  
Herbert Lenhart, Tochter Martina;  
Karl-Heinz Ohm, Sohn Walter

10. 12.:  
Heinz Beresewski, Sohn Rolf; Werner Küsters, Tochter Ulrike; Bernhard Mahnke, Tochter Bärbel; Walter Polte, Sohn Dieter; Fritz Schmoll, Sohn Ralf  
11. 12.:  
Heinz Kiriasis, Tochter Petra  
12. 12.:  
Hans Büssemeier, Sohn Rolf  
13. 12.:  
Alfred Czubak, Tochter Monika; Paul Eiserlo, Sohn Hans-Jürgen; Friedhelm Kempkens, Sohn Manfred; Werner Stürznickel, Sohn Karl-Heinz  
14. 12.:  
Josef Bialojan, Tochter Iris; Kurt Hellen, Sohn Detlef  
15. 12.:  
Bernhard Hofmann, Tochter Martina; Heinz Kraft, Tochter Christa; Erich Nixdorf, Sohn Wolfgang; Josef Papierz, Sohn Christoph  
16. 12.:  
Lothar Hengst, Tochter Ida; Helmut Külzer, Tochter Ute; Otfried Löbber, Tochter Petra  
19. 12.:  
Ernst Marler, Sohn Wolfgang

20. 12.:  
Ewald Blasius, Tochter Ursula; Karl Dreher, Sohn Ralf  
21. 12.:  
Winfried Kramer, Sohn Jürgen  
28. 12.:  
Wolfgang Buhren, Sohn Werner  
30. 12.:  
Richard Müller, Tochter Birgit  
31. 12.:  
Gerhard Bluhmki, Tochter Eva

### Eheschließungen:

16. 11.:  
Bernhard Möllers mit Anneliese Dorfmann  
19. 11.:  
Karl-Heinz Feldkamp mit Bernhardine Pieper  
23. 11.:  
Werner Croonen mit Margrit Haimann; Heinrich von Knoblauch mit Friedel Dzielko  
29. 11.:  
Rudolf Alshut mit Helga Pagel; Günter Heuwinkel mit Gertrud Ketzer; Werner Keune mit Ingeborg Meister  
11. 12.:  
Günter Kleine-Vogelpoth mit Wilhelmine Mühlbach

12. 12.:  
Manfred Waldner mit Irmgard Kuwert  
13. 12.:  
Hans Flemming mit Anna Moskalik; Harald Luft mit Karin Neerfeld  
16. 12.:  
Günter Becker mit Marita Schwarze  
21. 12.:  
Werner Fuchs mit Johanna Victor; Rolf Kreher mit Hildegard Kohrt; Klaus Schumann mit Ingrid Scherff  
23. 12.:  
Walter Haus mit Elisabeth Konrads

## WERK GELSENKIRCHEN

### Eheschließungen:

15. 11.:  
Edmund Thome mit Hildegard Sorhöfer  
28. 11.:  
Günter Zülsdorf mit Margrit Grütznier  
6. 12.:  
Bernhard Gusik mit Martha Münch; Werner Pohl mit Dorothea Armbrorst  
12. 12.:  
Harry Frickert mit Helga Erwin

## Neueinstellungen - Ernennungen

### Neueinstellungen:

1. 10.:  
Assistent Dipl.-Volkswirt Helmut Römer, Finanzen und Rechnungswesen  
14. 10.:  
1. Assistent Dipl.-Ing. Günter Heinrichs, Martinwerke

15. 10.:  
1. Assistent Dipl.-Ing. Friedr. Adolf Müller-Roden, Thomaswerk  
2. 11.:  
Assistent Dipl.-Ing. Karlheinz Höfer, Thomaswerk

4. 11.:  
Sicherheitsingenieur Eberhard Born, Arbeitsschutz

Assistent Dipl.-Ing. Wilhelm Kienbauer, Betriebswirtschaft

14. 11.:  
Assistent Dipl.-Ing. Günther Maxstadt, Blechwalzwerke  
**Ernennung:**  
1. 10.:  
Schreinermeister Ernst Wagner, Baubetriebe

## Unsere Jubilare im Januar

### 40jähriges Dienstjubiläum:

Wilhelm Bleckmann, Maschinenbetrieb Stahl- und Walzwerke

Ludwig Firlej, Martinwerke

Franz Hanzlik, Block- und Profilmalzwerke

Wilhelm Kohrs, Werk Gelsenkirchen  
Johann Weidenfeller, Abt. Verkehr  
Alfred Wenzel, Geschäftsbuchhaltung Zahlstelle

### 25jähriges Dienstjubiläum:

Otto Balzer, Martinwerke  
Jakob Lemmer, Abt. Verkehr

## + Sie gingen von uns

1. 12.:  
Wilhelm Schumacher, Pensionär  
3. 12.:  
Otto Böckmann, Pensionär  
6. 12.:  
Karl Igelbusch, Pensionär  
Kurt Stahl, Maschinen- und Werkstättenbetrieb Blechwalzwerke  
7. 12.:  
Johann Dockter, Kraftbetrieb Hochöfen  
Martin Jonas, Pensionär  
8. 12.:  
Heinrich Tenter, Pensionär

9. 12.:  
Albert Frakowiak, Pensionär  
August Rink, Pensionär  
10. 12.:  
Gustav Wolf, Pensionär  
11. 12.:  
Friedrich Rüdell, Baubetrieb Stahl- und Walzwerke  
12. 12.:  
Johann Fuhrmann, Abt. Verkehr  
13. 12.:  
August Bartikowski, Pensionär  
Bernhard Etzig, Pensionär  
Jakob König, Pensionär  
Wilhelm Lütsch, Pensionär

14. 12.:  
Friedrich Schlieff, Pensionär  
16. 12.:  
August Raudszus, Pensionär  
17. 12.:  
Wilhelm Mertens, Pensionär  
18. 12.:  
Ernst Reiter, Maschinen- und Werkstättenbetrieb Blechwalzwerke  
19. 12.:  
Johann Bönninghausen, Pensionär  
Adam Müller, Pensionär  
Wilhelm Rogalla, Hochofenbetrieb  
20. 12.:  
Wilhelm Schulz, Baubetrieb Hochöfen

21. 12.:  
Johann Menge, Pensionär  
23. 12.:  
Hermann Schulzke, Pensionär  
24. 12.:  
Peter Hartmann, Pensionär  
25. 12.:  
Anton Grabowski, Blechwalzwerke  
26. 12.:  
Peter Emmerich, Blechwalzwerke  
29. 12.:  
Johann Adams, Pensionär  
30. 12.:  
Otto Wieting, Wagnenumlauf  
31. 12.:  
Peter Przydanek, Pensionär



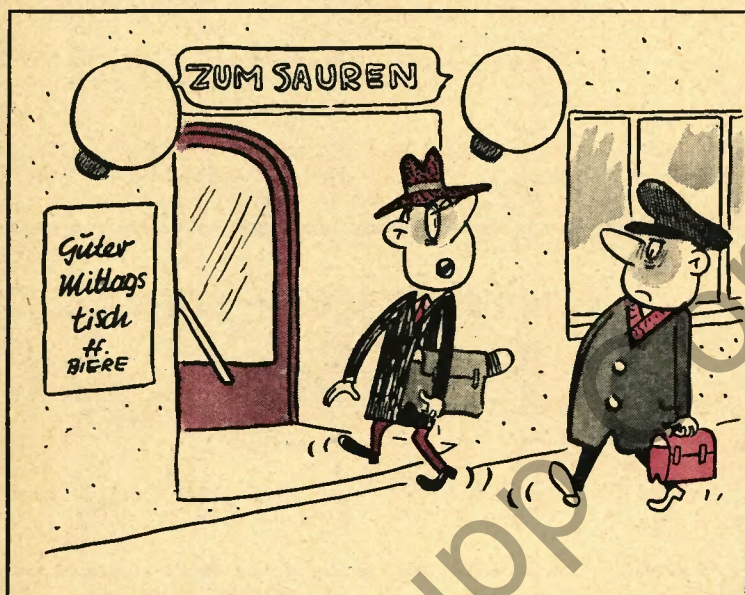


„Schnell die Lohntüte, damit ich noch etwas Billiges erhaschel“

*Frauen müssen zum  
Schlüsselverkauf*



„Wie lange knobelst Du eigentlich noch an deinem Verbesserungsvorschlag? Jetzt könnte ich das Geld gerade günstig anlegen!“



„Du ißt hier?“ „Ja! Meine Frau ist heute morgen zum Schlüsselverkauf gegangen! Vor Spätabend erwarte ich sie nicht zurück!“



„Einen blauen Arbeitsanzug für Dich habe ich nirgendwo gesehen!“



„Schließlich möchte ich eine passende Unterhose kaufen, Fräulein!“

„Mein Gott! Da war bestimmt meine Frau inzwischen hier!“

