

Echo der Arbeit

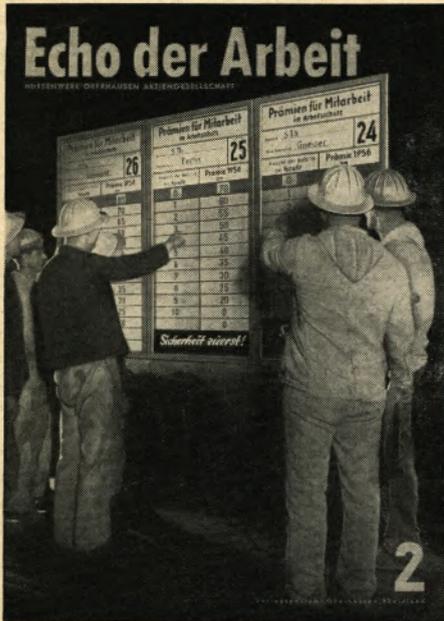
HÜTTENWERK OBERHAUSEN AKTIENGESELLSCHAFT

Prämien für Mitarbeit im Arbeitsschutz	
Betrieb: STh	26
Meisterbereich: Liesenfeld	
Anzahl der Unfälle bis heute	Prämie 1956 DM
0	80
1	70
2	65
3	60
4	55
5	50
6	45
7	40
8	35
9	30
10	25
11	20
12	15
13	10
14	5
15	0

Prämien für Mitarbeit im Arbeitsschutz	
Betrieb: STh	25
Meisterbereich: Fuchs	
Anzahl der Unfälle bis heute	Prämie 1956 DM
0	70
1	60
2	55
3	50
4	45
5	40
6	35
7	30
8	25
9	20
10	0
11	0

Prämien für Mitarbeit im Arbeitsschutz	
Betrieb: STh	24
Meisterbereich: Gneiser	
Anzahl der Unfälle bis heute	Prämie 1956 DM
0	70
1	60
2	55
3	50
4	45
5	40
6	35
7	30
8	25
9	20
10	0
11	0

Sicherheit zuerst!



Seitdem unfallfreies Arbeiten sich auch für jeden von uns in baren Mark und Pfennigen bezahlt macht, hat der Begriff „Arbeitsschutz“ zweifellos sehr an Aktualität gewonnen. Es „lohnt“ sich jetzt im wahren Sinne des Wortes, alles nur mögliche zu tun, um Betriebsunfälle zu vermeiden. Das Bild zeigt Männer des Thomaswerkes auf der Mischerbühne ihres Betriebes vor den Unfalltafeln der Meisterbereiche 24, 25 und 26 — mit Schutzhelmen natürlich.

JAHRGANG 7 27. JAN. 1956 2

AUS DEM INHALT:

Das Urlaubsproblem

*

Aktenvermerk: „Meckerer“

*

Vor hundert Jahren:
Die erste Lokomotive im Werk

*

Bei Trunkenheit
keine Wegeunfallversicherung

*

Soziale Sicherheit

*

HOAG-Mitglieder für „Schildkröten-Club“

*

Aus unserer Bücherkiste

*

Prämienklau geht um!

ECHO DER ARBEIT

Herausgeber: Hüttenwerk Oberhausen Aktiengesellschaft. Verantwortlich: Direktor Karl Strohmenger. Red.: Karl-Heinz Saverland, Oberhausen (Rhd.), Werksgasthaus. ECHO DER ARBEIT ist eine zweimal monatlich erscheinende Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Hüttenwerk Oberhausen AG. Auflage: 17 000 Expl. VVA-Druck, Oberhausen. Klischees: Vignold, Essen.

Ein Brief, der jeden angeht: Wieder ein erfolgreiches Jahr in der Unfallverhütung

Hütten- und Walzwerks-
Berufsgenossenschaft

Essen, den 23. Januar 1956

An den
Vorstand der Hüttenwerke Oberhausen AG.
O b e r h a u s e n

Betr.: Unfallverhütung

Wie in den beiden vergangenen Jahren können wir Ihnen auch heute wieder die erfreuliche Mitteilung machen, daß Sie im Jahre 1955 die niedrigste Unfallhäufigkeitsziffer aller Großbetriebe der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft hatten.

Ihre Unfallhäufigkeitsziffer betrug im Jahre 1954 einschließlich der Wege-Unfälle 6,7 (ohne Wege-Unfälle 6,2) bezogen auf 1000 Versicherte und einen Monat. Im Jahre 1955 sanken diese Ziffern weiter auf 5,9 (ohne Wegeunfälle). Obwohl die Unfallhäufigkeitsziffer im Bereich der Gesamt-Berufsgenossenschaft leicht anstieg, ist es Ihren vorbildlichen Bemühungen gelungen, Ihre Ziffern weiter zu senken.

Für die geleistete Arbeit sprechen wir Ihnen und allen Ihren Arbeitern unsere Anerkennung und unsere guten Wünsche aus und wünschen Ihnen weiteren Erfolg für Ihre Bemühungen.

Hochachtungsvoll

Der Vorstand
der Hütten- und Walzwerks-
Berufsgenossenschaft

gez. *Schmidt*
(Vorsitzender)

Der obige Brief mit der sachlichen Feststellung, daß unser Werk die niedrigste Unfallquote aller Großbetriebe der Hütten- und Walzwerke Berufsgenossenschaft aufweist, ist auch ohne jeden Kommentar eindringlich genug. Wenn an dieser Stelle ergänzend noch einige Zahlen genannt werden, dann nur, um zu zeigen, daß das erzielte Ergebnis die Folge einer sich über Jahre hinziehenden logisch und intensiv durchgeführten Unfallverhütungsarbeit darstellt.

Die Unfallstatistik für unser Werk verzeichnet auf je 1000 Belegschaftsmitglieder

1953	1954	1955
8,9	6,2	5,9

Betriebsunfälle mit einer Krankheitsdauer über drei Tage, und das bei steigender Produktion. Im Vergleich 1953 zu 1954 entspricht das einer Senkung von 30,3%. Im darauffolgenden Jahr — 1955 — konnte diese Zahl nochmals um 4,8% gesenkt werden. Innerhalb eines Zeitraumes von drei Jahren wurde es also möglich, die Unfallhäufigkeit um 33,7% herabzudrücken! Die tödlichen Unfälle gingen in den gleichen Jahren ebenfalls von 7 auf 5 und schließlich 1955 auf 4 zurück. Die Belegschaftsstärke schwankte in diesem Zeitraum nur unwesentlich.

Inzwischen ist nun seit 1. 1. 1956 zusätzlich das System der Prämienzahlung für unfallfreies Arbeiten angelaufen. Hier die Vergleichszahlen: Im Januar 1955 wurden im Gesamtwerk 81 Betriebsunfälle (mit nachfolgender Krankheitsdauer über drei Tage) gemeldet. Vom 1. 1. dieses Jahres bis zum 27. 1. 1956 (bei Redaktionsschluß) waren dagegen erst 23 (!) Betriebsunfälle gemeldet. Hoffen wir, daß dieser erfreuliche Anfang das ganze Jahr über durchgehalten wird — und nicht nur ein Anfang bleibt.



Die goldene Nadel des Deutschen Sängerbundes wurde dem langjährigen 1. Vorsitzenden unseres „Sängerbund Hüttenwerk“, Bernhard Müller (rechts), überreicht. Auch Vorstand und Betriebsrat sprachen dem 69jährigen früheren Meister im Baubetrieb Stahl- und Walzwerke ihre Glückwünsche aus. Die prächtige Urkunde überreichte der Vorsitzende des Kreissängerbundes, Beckes. Die Sangesbrüder Willi und Artur Bitter sowie Willi Dinkeler wurden mit der Silbernadel ausgezeichnet.



Auch in diesem Jahre hat sich wieder eine große Zahl Jungen und Mädchen um Bürolehrstellen bei unserem Werk beworben. Unser Bild zeigt einen Ausschnitt aus der Aufnahmeprüfung, und zwar bei der Gedächtnisprüfung.



Die GHH Sterkrade und die Drahtseilerei des Werkes Gelsenkirchen halfen ein Wuppertaler Verkehrsproblem lösen. Im Zuge eines Straßenbaues mußten an zwei Stellen Brücken über die Wupper gebaut werden. Dabei standen die Pfeiler des Schwebbahn-Gerüsts im Wege. Eine bogenartige Stahlkonstruktion wurde erstellt, woran das Schwebbahn-Gerüst „aufgehängt“ wurde, so daß die den Brückenbau behindernden Pfeiler demontiert werden konnten. Vor mehr als fünfzig Jahren war die Schwebbahn unter der maßgeblichen Beteiligung der GHH gebaut worden.



Bei Niedrigwasser machten sich am Hafen Walsum sowohl im Hafenbecken als auch im Rhein Hindernisse bemerkbar, welche für Schiffe die Gefahr des Auflaufens in sich bargen. Ende vergangenen Jahres wurde nun ein Taucher angesetzt, der diesen Dingen „auf den Grund ging“ und die Hindernisse beseitigte. Zweimal mußte sogar — bei durch Auswaschung hervorgerufenen Klippen — unter Wasser gesprengt werden. Der Taucher kam von einer Duisburger Firma. Überhaupt machte der stark unterschiedliche Wasserstand im Hafen Walsum in letzter Zeit den Leuten von der Abteilung Verkehr einiges Kopfzerbrechen. Wir erinnern uns des Niedrigwassers im Dezember 1954, das mit 1,41 m den niedrigsten Wasserstand seit Jahrzehnten darstellte. Das Gegenstück dazu war das nachfolgende Hochwasser im Januar 1955, durch das die Schifffahrt beinahe völlig zum Erliegen kam.

Schnappschüsse

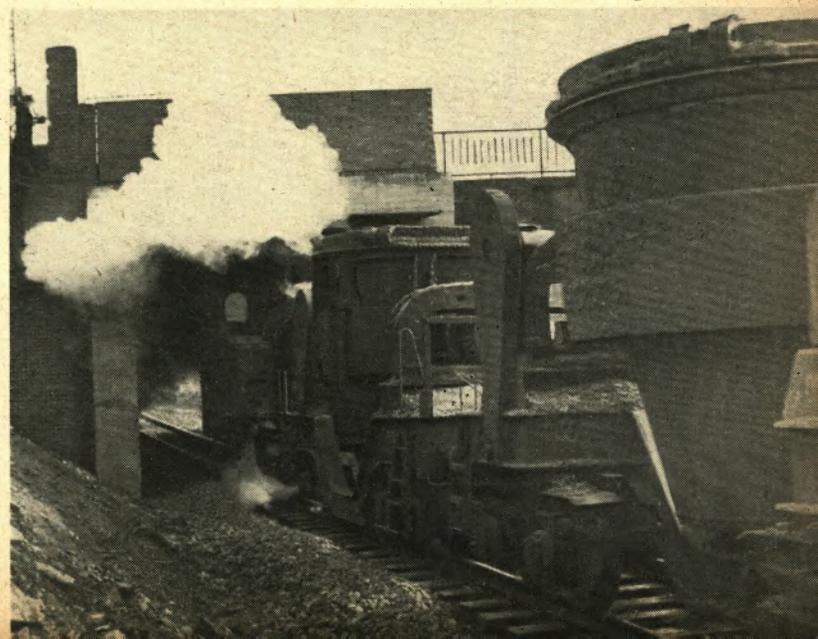


Mit Hochdruck wurde — nach Untertunnelung der Mülheimer Straße (das helle Rechteck links hinten) — Anfang Januar auch die neue Gleisstrecke zum Schlackenberg hinauf fertiggestellt. Das wilderzauste Bäumchen links ist der Richtkranz der soeben fertiggestellten Gleisanlagen. Wenn demnächst die Strecke endgültig dem Verkehr übergeben wird, werden die Schranken an der Mülheimer Straße, die in 24 Stunden mehr als 80mal geschlossen werden, der Vergangenheit angehören. Auch ein dringendes Oberhausener Verkehrsproblem fand mit dieser Maßnahme seine Lösung.



Am Ende des steilsten Stückes der Auffahrt — gut auf halber Höhe des „Monte Schlacko“ — standen gespannt die Techniker und beobachteten die Jungfernfahrt. Alles verlief zu vollster Zufriedenheit der Eisenbahnfachleute.

Am 20. Januar war es soweit: zum erstenmal schob eine Werkslokomotive die großen Schlackenwagen mit den schweren, vollen Pfannen durch den neuen Tunnel. Die Eisenbahnschranken auf der Mülheimer Straße konnten geöffnet bleiben.





Sonne und Schnee in der weißen Wunderwelt des Hochgebirges: jedes Jahr wieder sind sie höchstes Glück aller Winterurlauber und Schi-Narren.

JEDES JAHR AUFS NEUE AKTUELL:

Das Urlaubsproblem

In den einzelnen Kalendermonaten des Jahres ist

	folgender Anteil am Gesamturlaubsanspruch abzuwickeln	demnach müssen von der buchmäßigen Arbeiterbelegschaft werktätlich in Urlaub sein
Januar	5%	3%
Februar	5%	3%
März	8%	5%
April	9%	6%
Mai	10%	7%
Juni	10%	7%
Juli	10%	7%
August	10%	7%
September	10%	7%
Oktober	9%	6%
November	7%	5%
Dezember	7%	5%

Danach ist es möglich, immerhin 68 Prozent der Gesamtbelegschaft ihren wohlverdienten Urlaub in den Monaten April bis Oktober nehmen zu lassen. November—Dezember sind nur jeweils

7, Januar—Februar sogar nur je 5 Prozent der Belegschaft als Urlauber-Rate vorgesehen. Das ist also die „Soll-Stärke“. Die „Ist-Stärke“ der Urlauber des vergangenen Jahres hingegen zeigt die steil nach oben — „fiebrig“ — gezackte Linie in der graphischen Darstellung. Den Verantwortlichen wird bei ihrem Anblick immer ein wenig unbehaglich, obwohl es noch eben gutgegangen ist.

Dabei ist die Urlaubsspitze im August noch nicht einmal identisch mit der tatsächlichen Fehlzahl von Belegschaftsangehörigen, weil außerdem das ganze Jahr über durchweg 4 bis 5 v. H. der Gesamtbelegschaft infolge anderer Ursachen, Krankheit, Sonderurlaub usw., nicht im Werk sind — jawohl, auch in den Haupt-Urlaubsmonaten! Diese Zahl wird auch kaum durch die Werkstudenten, die als Urlauber-Vertretung in ihren Semesterferien bei uns arbeiten, herabgedrückt. Außerdem liegt es in der Natur der Sache, daß die Neueingestellten nicht sofort vollwertig einen Mann unserer Stammbesellschaft an seinem Arbeitsplatz ersetzen können. Die Lehre aus all diesen durchaus sachlichen Feststellungen ist denkbar einfach: Im Interesse unseres

Um es vorwegzusagen: Es geht hier nicht um die Frage, ob man im August besser nach Amrum oder Sylt fährt, oder ob Garmisch-Partenkirchen dem Kleinen Walsertal vorzuziehen ist. An dieser Stelle soll vielmehr einmal von den Sorgen die Rede sein, welche das Problem URLAUB schlechthin den verantwortlichen Männern in einem Werk unserer Größe und Struktur bereitet.

Rein rechnerisch ist das Ganze natürlich eine Kleinigkeit. Für jeden Monat wird eine bestimmte Urlauber-Quote errechnet. Ganz einfach: Gesamtzahl der Belegschaft gleich 100%, geteilt durch zwölf Monate = 8,33%. Soundso viele Leute haben einfach jeden Monat ihren Urlaub zu nehmen. Und damit punktum und Schluß. Die betrieblichen Notwendigkeiten erfordern es eben. Wem es nicht paßt, kann ja gehen... Wie schon gesagt: rein rechnerisch.

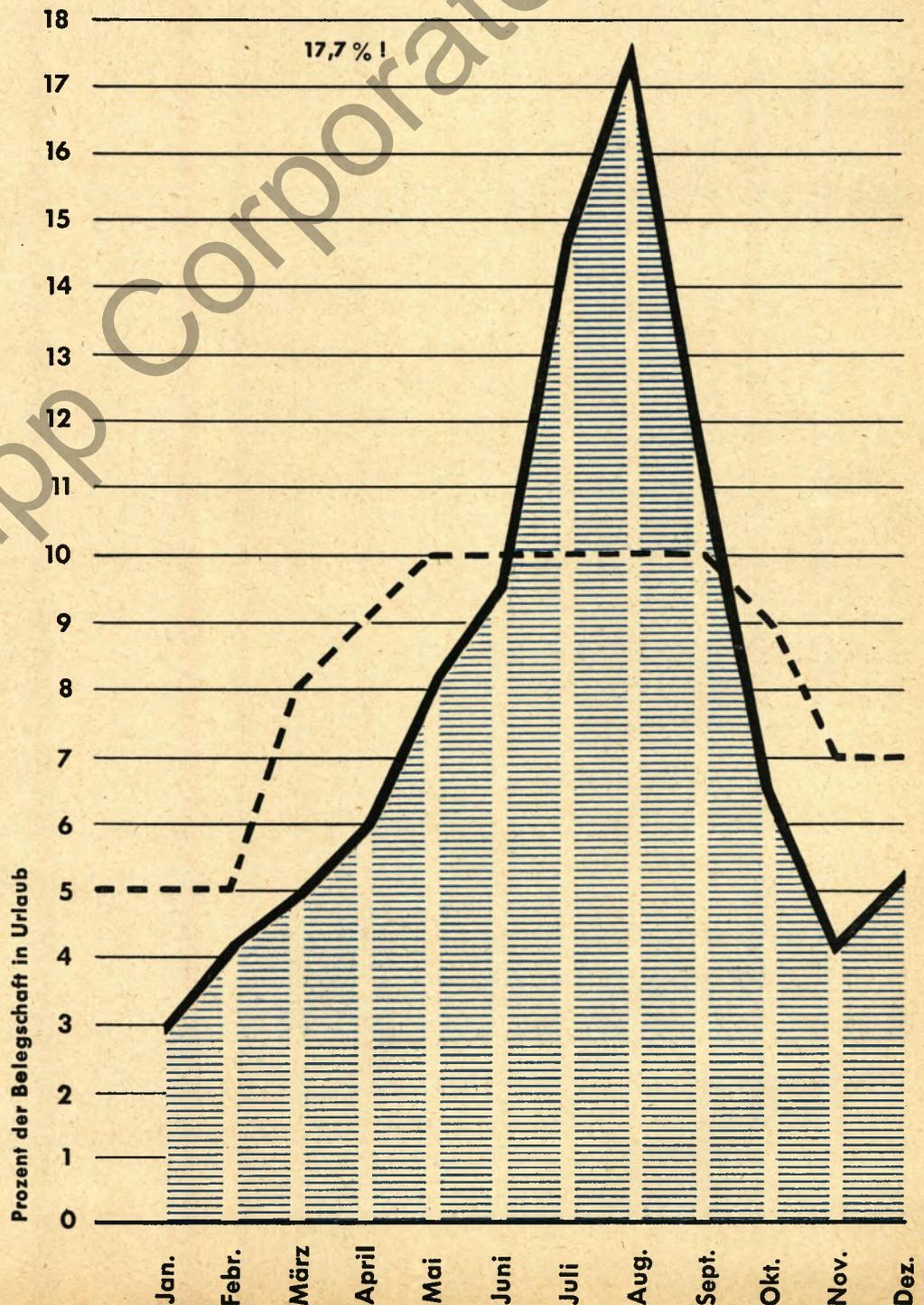
Das Problem URLAUB hat aber noch eine menschliche Seite. Der jährliche Urlaub ist nun einmal für jeden einzelnen von uns der Höhepunkt des Arbeitsjahres, auf den lange Zeit hingearbeitet und von dem nicht weniger lange gezehrt wird. Beim Worte Urlaub bekommen die zielstrebigsten Schaffer und die emsigsten Bürogehilffinnen so einen gewissen Glanz in die Augen — einmal im Jahr wird für ein paar Wochen der alte Adam umgekrempelt, da heißt es „langsam gehen lassen...“ oder „hinaus in die Ferne“. Die ganze HOAG kann einem da gestohlen bleiben, mit Verlaub zu sagen. Und diese Wochen sollen natürlich — so wünscht es jeder von uns — in einer Jahreszeit liegen, in der man nicht vor lauter Nieselregen und Nebel trübsinnig wird.

Der Drang in die schönen Sommermonate ist also so eine Art Naturgewalt, gegen die anscheinend noch kein Kraut und kein Urlaubsplan gewachsen ist. Und trotzdem muß irgendwie erreicht werden, daß unser Werk auch in diesen Monaten weiterläuft, die Produktion nicht fühlbar unter den Durchschnitt fällt, und die eingegangenen Lieferverpflichtungen eingehalten werden. Denn auch all unsere vielen Abnehmer haben ja festgelegte Ablieferungstermine für ihre Produkte. Die DEUTSCHE WERFT in Finkenwerder beispielsweise kann nicht einfach Herrn Onassis despeschieren: PROBEFAHRT UND ÜBERNAHME 45000 -to-TANKER ERST ACHT WOCHEN SPÄTER MÖGLICH. BLECHZULIEFERER HOAG OBERHAUSEN VON URLAUBSWELLE BETROFFEN.

Jahr für Jahr wird darum ein Urlaubsplan ausgearbeitet, der den einzelnen Betrieben eine rechnerisch noch gerade vertretbare Höchst-Urlaubsquote für die Sommermonate abgrenzt, und der so aussieht:

Die Urlaubskurve des vergangenen Jahres: Die gestrichelte Linie zeigt das „Soll“; der weit darüber hinausragende Zacken das „Ist“, 17,7 v. H. sind es anstatt der vorgeschriebenen 10 Prozent!

Urlaubskurve HOAG 1955



Werkes kann ein derartiges Risiko nicht noch einmal eingegangen werden, die vorgeschriebenen Urlaubsquoten in den Sommermonaten müssen diesmal strikt eingehalten werden. Diejenigen, die „ohne Rücksicht auf Verluste“ auf ihren Urlaub im Juli oder August pochen, sollten sich auch einmal vor Augen halten, daß diese Haltung eine grobe Unkollegialität denen gegenüber bedeutet, die dann für sie mitarbeiten müssen. Bei den wesentlich niedrigeren Prozentsätzen im Winterhalbjahr hingegen wird sich wohl immer ein Weg finden — auch wenn die Quote einmal etwas überschritten werden sollte. Denn Urlaubnehmen — siehe oben — ist ja auch ein menschliches Problem. In diesem Zusammenhang versteht es sich wohl von selbst, daß innerhalb der einzelnen Arbeitsbereiche ein Ausgleich geschaffen werden muß, damit nicht immer die gleichen im Sommer in Urlaub fahren.

Vom ärztlichen Standpunkt aus ist zudem ein Urlaub im Winter, vorausgesetzt natürlich, daß ein Erholungsgebiet aufgesucht wird — viel wirksamer als im Sommer. Wem sich einmal die unvergleichliche Schönheit winterlicher Berge erschloß, wer im Hochgebirge erlebte, wie schon Ende Februar, Anfang März die Sonne zwischen Schneemauern so stark scheint, daß man Sonnenbäder im Badeanzug nehmen kann, der weiß warum. Den Ski-Narren unter uns, die immer wieder Jahr für Jahr mit der gleichen Begeisterung die Brettl'n schultern und im Winter in die Berge fahren, braucht es kaum noch gesagt zu werden. Sie sind längst keine Konkurrenz mehr beim alljährlichen Rennen um den Juli-August-Urlaub. Und sie wissen, warum.

Auch aus gesundheitlichen Gründen empfiehlt es sich, zu überlegen, ob es nicht zweckmäßiger wäre, in den Jahreszeiten auf Urlaub zu gehen, in denen der Körper am stärksten belastet wird; nämlich im Frühjahr und Herbst. In den Übergangsmonaten treten Herzbeschwerden am stärksten auf, werden Magengeschwüre bösartig und die Ärzte beobachten Jahr für Jahr aufs neue, daß



Ein anderes Bild von der Herrlichkeit des weißen Bergwinters. „Winterurlaub ist doppelt wirksam“, sagen die Ärzte.

zu diesen Zeiten auch die Todesfälle erschreckend zunehmen. Wer von sich selbst weiß, daß seine Gesundheit nicht mehr gerade die stärkste ist, der ist mit einem Frühjahrs- oder Herbsturlaub gut beraten.

Zum Abschluß sei auch nochmals auf die Unsitte der Urlaubsteilung hingewiesen. Wer Urlaub in

Raten nimmt, betrügt sich selbst. Die notwendige Erholung ist nun einmal nur zu erlangen, wenn sich mehrere Wochen Urlaub hintereinander auf den Organismus auswirken. Jahrelang immer nur hier drei Tage und dort eine Woche Urlaub „zwischen durch“ zu nehmen, ist letzten Endes Raubbau an der eigenen Arbeitskraft und Gesundheit.

Aktenvermerk: „Meckerer“

Offene Worte zum Wesen und Sinn der innerbetrieblichen Kritik

Es ist jetzt ein Vierteljahrhundert her, daß der Verfasser seine berufliche Laufbahn in einem Unternehmen mit weltweiten Interessen begann. Als Protektionskind eines Aufsichtsratsmitgliedes wurde ihm eine vielseitige Ausbildung, darunter auch in überseeischen Niederlassungen, zuteil. Als er diesen Wirkungsbereich vier Jahre hindurch kennengelernt hatte, machte er den ersten entscheidenden Fehler seines Berufslebens. Er verfaßte, ohne dazu aufgefordert zu sein, eine Denkschrift für den Vorstand. Sie enthielt die Summe seiner Erfahrungen. Die Leistungen des Unternehmens wurden unter eine scharfe Lupe genommen und mit denen der Konkurrenz verglichen; es wurden Analysen aufgestellt und eine Reihe von Verbesserungen vorgeschlagen. Welche Wirkung dieses Memorandum auf den Vorstand hatte, blieb unbekannt. Für den Verfasser war sie ungeheuerlich: er wurde fristlos entlassen. Daß die Gesellschaft kein halbes Jahr später auf Grund der fehlerhaften Geschäftspolitik, die die Denkschrift aufzuzeigen versucht hatte, in die größten Schwierigkeiten, ja an den Rand des Konkurses geriet, verschaffte ihm keine Rehabilitierung. Was zurückblieb, war die Einsicht, daß die innerbetriebliche Kritik, und sei sie noch so vorsichtig abgefaßt, für ihren Urheber ein Risiko erster Ordnung darstellt.

Nur überschüssiger Dampf?

Da die innerbetriebliche Kritik, wenn sie ihren Zweck erreichen soll, in den Mantel der Vertraulichkeit gehüllt werden muß, fehlen so gut wie ganz Anhaltspunkte dafür, ob und welchen Erfolg sie haben kann. Sicher hingegen ist: viele Betriebsleitungen — zumindest in Deutschland — sind von ihrem Können so überzeugt, daß sie selbst die Prüfung von Verbesserungsvorschlägen als Zeitvergeudung ablehnen. Wenn sie trotzdem gestatten, in irgendeinem Korridor ihres Verwaltungsgebäudes einen Briefkasten dafür anzubringen, so, weil sie sich eines einfachen Mittels, „überschüssigen Dampf“ abzulassen, nicht begeben

wollen. Vielfach allerdings müssen erst in der Nachbarschaft des Briefkastens aufgeklebte Spottgedichte sie daran erinnern, die übervollen Behälter zu leeren; doch das stört sie nicht. Mit der Durchsicht der Anregungen wird dann gewöhnlich die Personalabteilung betraut, die auf diese Weise Gelegenheit hat, in die Akten der Absender einen Vermerk wie „Meckerer“ oder dergleichen einzutragen. Daß eine derartige Behandlung von Verbesserungsvorschlägen das Betriebsklima nicht fördert, versteht sich.

Verfallen schon Anregungen durchweg einem ungewissen und für ihre Urheber oftmals nicht förderlichen Geschick, so steht es um Kritik an ausgesprochenen Mißständen in der Regel viel schlimmer. Daß die Pflicht, sie anzuprangern, besteht, unterliegt keinem Zweifel. Aber wie sich ihrer entledigen? An wen soll die Kritik gerichtet werden? Der direkte Vorgesetzte wird sie fast immer zurückweisen, weil er darin einen Tadel gegen sich, eine Infragestellung seiner Verantwortlichkeiten wittert. Wird der direkte Vorgesetzte aber übergangen und der Mißstand der nächsthöheren oder gar einer übergeordneten Instanz gemeldet, so macht sich der Bericht alle von ihm nicht angesprochenen Stellen zu Feinden. Wenn es der Sinn der Aussetzung war, dem Betrieb zu helfen, indem die Aufmerksamkeit der Leitung auf einen Mangel gelenkt wurde, so kann nun das Gegenteil eintreten. Das kritische Memorandum wird zum Bumerang. Von oben mit entsprechenden Auszeichnungen und Rückfragen versehen, tritt es den Rücklauf nach unten an und fügt im Nu eine Front derer zusammen, deren Zuständigkeit berührt worden ist. Es bildet sich eine Notgemeinschaft von Vorgesetzten, die sich aus Furcht, zur Verantwortung gezogen zu werden, gegen den Kritiker wenden, seine Argumente zerpfücken, seine Einwände für unberechtigt und seine Vorschläge für undurchführbar erklären. Das Betriebsklima verschlechtert sich. Der Mann mit den wachen Augen resigniert. Die Vorgesetzten beobachten ihn mißtrauisch. Die oberste Leitung

wird in die falsche Sicherheit gewiegt, daß alles zum besten steht.

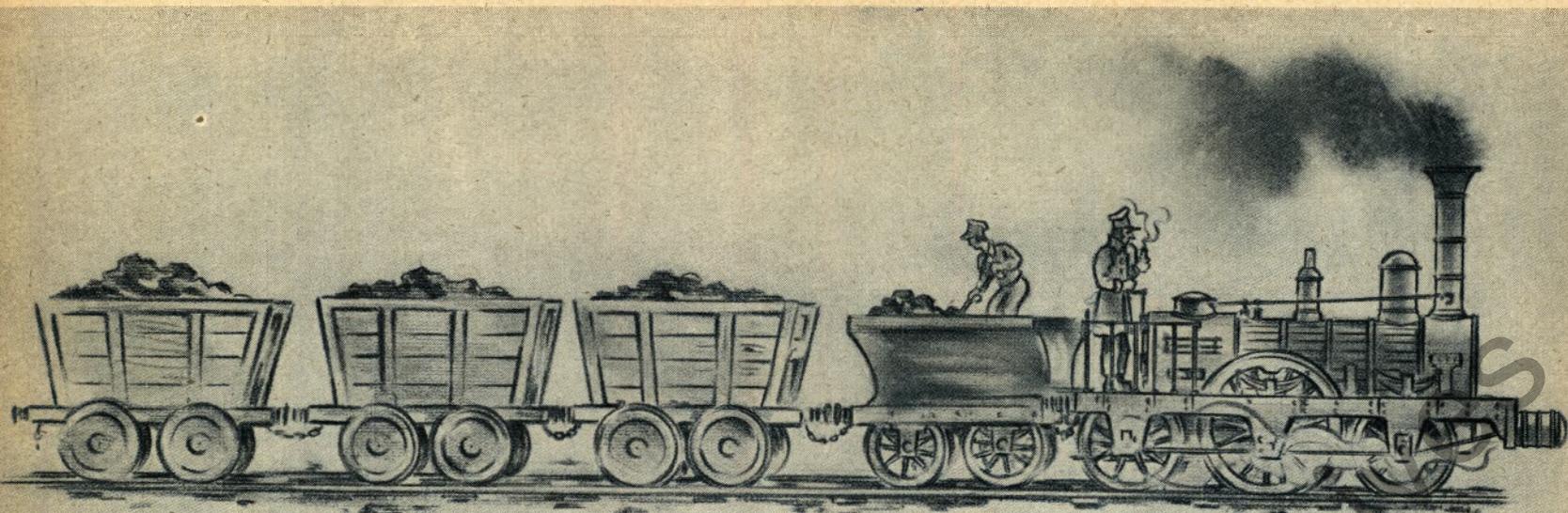
Fälle dieser Art dürften zahllos sein. Der Schaden, den sie der Volkswirtschaft zufügen, ist kaum zu ermessen, und doch läßt das innere Gefüge der meisten Betriebe anderes nicht zu.

Am bedenklichsten wirken sich derartige Vorgänge auf den Nachwuchs aus. Viele junge Leute erleiden auf diese Weise gleich zu Beginn ihrer beruflichen Laufbahn Schiffbruch; ihre naive Begeisterung für den erwähnten Beruf, ihre Freude an der zugewiesenen Arbeit stoßen auf Zynismus statt ein ermutigendes Echo zu finden. Es bleibt eine das Leben durchziehende Verbitterung, ein Mangel an Achtung gegen Vorgesetzte. Eine von Komplexen getriebene Lebensanschauung formt sich mit dem Ergebnis, daß sich aus einem unbefriedigten Untergebenen der unbefriedigende Typ eben jenes Vorgesetzten entwickelt, dessen Schatten über den eigenen Anfängen lag. Es war bei uns in diesen Jahren so viel vom Militarismus die Rede; daß seine eigentliche Chance in unserem zivilen Leben liegt, will niemand sehen. Und doch ist es gerade das militaristische Klima so vieler deutscher Betriebe, das Anlaß zum Nachdenken geben sollte; es hat die innerbetriebliche Kritik aus einer Notwendigkeit in eine Farce verkehrt.

Ansporn statt Abstumpfung

Die Notwendigkeit ist gegeben, weil der innerbetrieblichen Kritik im Zeitalter des modernen Industriestaates auch die Aufgabe zugefallen ist, das Interesse des Arbeiters am Gegenstand seiner Beschäftigung wachzuhalten. Der legitime Vorfahre des Industriearbeiters, das wird so häufig vergessen, ist nicht der Bauer, sondern der Handwerker. Die Blüte des Handwerks erwuchs aus dem Trieb zur individuellen Gestaltung. Ein Handwerksbetrieb konnte der innerbetrieblichen Zensur entbehren; das geformte Material drückte sie jederzeit aus. Nicht umsonst unterschied man Lehrlingsarbeit von Gesellen- und Meisterstücken. Die

Fortsetzung auf Seite 22



Vor 100 Jahren: Die erste Lokomotive im Werk

Vor genau 100 Jahren, im Januar 1856, ersetzte erstmalig eine Lokomotive die Pferde, die bis dahin die Wagen der bereits 1847 in Betrieb genommenen Werkseisenbahn zogen. Erst damit war praktisch der Schritt vom Gleisanschluß zur richtigen Werksbahn vollzogen.

Man kann sich heute kaum noch vorstellen, wie unendlich schwierig und mühsam sich noch im 18. und im Anfang des 19. Jahrhunderts der Güterumschlag in Deutschland vollzog. Eisenbahnen und andere mechanisierte Verkehrsmittel — die es ja damals noch gar nicht gab — sind uns längst so selbstverständlich geworden, daß Berichte aus der Zeit unserer Urgroßväter uns oft wie aus dem frühen Mittelalter stammend anmuten. Dabei ist das alles noch keine 150 Jahre her! Die drei Eisenhütten, aus deren späterem Zusammenschluß die GHH entstand, lagen zwar räumlich gar nicht weit auseinander, waren aber trotzdem durch kleinstaatliche und Interessen-Grenzen derart getrennt, daß für jeden Einzelbetrieb die anderen jeweils im „Ausland“ lagen. Jedes der drei Territorien war bis zu der im Jahre 1803 erfolgten Auflösung bestrebt, nicht nur seine politische, sondern auch seine wirtschaftliche Selbständigkeit gegenüber seinem Nachbarn zu erhalten. Man suchte sich gegenseitig sogar den Werksbetrieb und den Straßenverkehr zu erschweren.

Alte Akten und Dokumente vermitteln ein Bild des damaligen Güterverkehrs. Vom Ende des 18. Jahrhunderts ab stieg bei den drei Hütten der Verbrauch von Steinkohlen immer mehr. Zu den Zechen, die abseits der Hauptwege lagen, führte meist nur ein Saumpfad oder ein bei trockener Jahreszeit fahrbarer Weg. Der Transport der Kohle fiel dem Kohlentreiber zu. Das war der Eigentümer eines kleinen, meist im Walde gelegenen Kathens (westfälisch: Kotten), welcher ihm für drei bis vier Pferde dürftiges Futter lieferte. Mit ihnen fanden sich die Treiber an den Zechen ein, füllten etwa 3 bis 4 Zentner Kohle in einen Sack und legten ihn dem Lasttier auf den Rücken. Unter Fluchen und Schlägen und bei gewaltigem Schnapskonsum begann dann die Reise zu den oft weit entfernten Schmieden, Hämmern und Hochöfen. „Er flucht wie ein Kohlentreiber“ wurde damals zum geflügelten Wort. Wo die Straßen einigermaßen befahren werden konnten, ersetzte die Karre das Lasttier und der „Karrenbenner“ den Kohlentreiber.

Unter „Straßen“ darf man sich allerdings keine Kunstbauten im heutigen Sinne vorstellen. Es waren nach damaligen Berichten „in großen Unstand gerathene Feldwege“. Im Emscherbruch glichen die Straßen bei regnerischem Wetter einem Sumpf; oft blieben die Wagen darin stecken. In der

Dazu konnten die Fahrzeuge, die im 18. Jahrhundert den Strom befuhren, in der Regel nur zwischen 25 und 100 Tonnen laden. Das Segel sowie der Pferdezug, der auf dem Leinpfad ging, bildeten die Triebkraft der Schiffe stromaufwärts; stromabwärts wurde mit Strom und Segel gefahren.



sandigen Heide waren die Fahrwege bei trockenem Wetter dagegen wahre Wüstenstraßen, auf denen drei und vier Pferde die Karren nur mühsam fortbewegen konnten. Die Straßen nach Essen und Ruhrort befanden sich in ähnlicher Verfassung. Um die Instandhaltung der Wege kümmerte sich kaum einer. Waren die Löcher zu groß, trieb der Fuhrmann fluchend den Karren neben der „Straße“ darum herum. Und auf solchen Wegen mußten Holz, Erze und Eisenfabrikate befördert werden. Die schwer beladenen Wagen versanken dann auch oft genug buchstäblich im Bruch oder Sand. Dazu wurden noch überall Wegegelder erhoben, und alle paar Kilometer war da der Schlagbaum einer Landesgrenze — mit Zöllen, versteht sich.

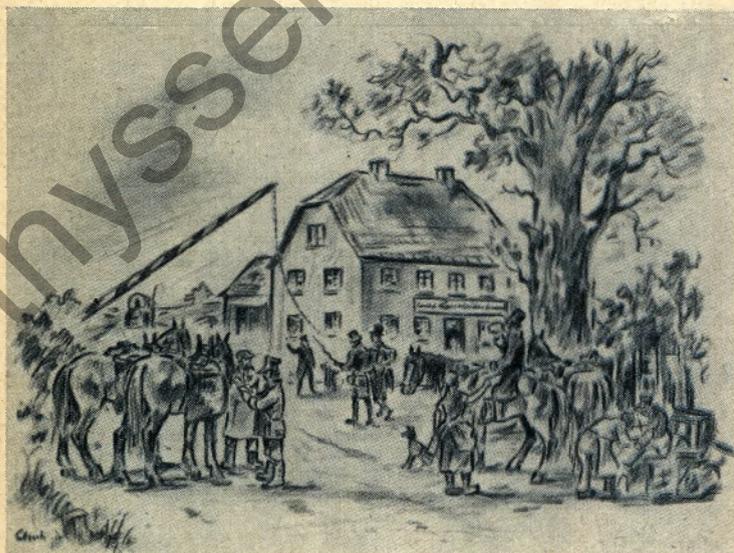
Auch die Verhältnisse auf den Wasserstraßen waren nicht viel besser. Bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts befanden sich die Ufer des Rheins z. B. in den Händen zahlreicher Herrscher-geschlechter. Jedes einzelne Fahrzeug mußte selbst auf kleineren Strecken an Dutzenden von Zollstationen anhalten, wo man es nicht nur zu lästigen Geldzahlungen, sondern auch zu unersetzlichem Zeitverlust nötigte.

▲ Von 1847 bis zum Januar 1856 war unsere Werksbahn trotz des Gleisanschlusses noch eine Pferdebahn. Die über die Eisenbahn einlaufenden Wagons wurden damals auch mit Pferden von der Station Oberhausen abgeholt.

Die Schiffbarmachung der Ruhr war in dieser Verkehrssituation eine Tat Friedrichs des Großen, die für die Entwicklung des Reviers gar nicht hoch genug veranschlagt werden kann. Mit der Gründung des Deutschen Zollvereins hoben sich schließlich zum Jahresbeginn 1835 die Schlagbäume an den Landesgrenzen in Mitteldeutschland, und gleichzeitig war damit auch überhaupt erst die Voraussetzung für den Bau von durchgehenden Eisenbahnlinien geschaffen. Einer ihrer eifrigsten Vorkämpfer war Franz Haniel, Mitbegründer der „Gutehoffnungshütte“.

So nimmt es auch nicht wunder, daß bereits vor Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke von Köln nach Minden, die bei Oberhausen vorbeiführt, die damaligen Besitzer der Gutehoffnungshütte, nämlich die Herren Jacobi, Haniel und Huysen, mit der Direktion der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft verhandelten, um sich sofort nach Eröffnung der Bahn die Vorteile eines Bahnanschlusses zunutze zu machen.

▼ Die Wegeschränke am Lipperheidebaum, wie sie etwa um 1800 aussah.



Bei Trunkenheit keine Wegeunfall-Versicherung

Kürzlich wurde eine richterliche Entscheidung von grundsätzlicher Bedeutung gefällt, die für manchen recht wichtig ist. Bekanntlich ist jedes Belegschaftsmitglied auch auf dem Wege von der und zur Arbeit unfallversichert.



Die Entschädigung im Falle eines Wegeunfalls entfällt jedoch — so entschied das Landes-Sozialgericht Darmstadt mit rechtskräftigem Urteil vom 20. 9. 1955 —, wenn der Betroffene vorher erheblich Alkohol genossen hat. Selbst dann, wenn er sein Fahrrad, Moped oder sonstiges Fahrzeug stehen läßt und zu Fuß den Heimweg antritt. In der Sprache der Juristen wird das so ausgedrückt:

„Bei einem Blutalkohol von 2,37‰ ist auch ein Fußgänger nicht mehr ‚verkehrstüchtig‘. Ein Arbeitnehmer, der in einem solchen Zustand der Trunkenheit von seiner beruflichen Verrichtung nach Hause geht, hat durch die Trunkenheit den bestehenden Zusammenhang zwischen dem Weg und seiner beruflichen Verrichtung gelöst. Bei einem Unfall kann er keine Entschädigung durch die gesetzliche Unfallversicherung verlangen. Es ist in der Rechtsprechung der Sozialgerichtsbarkeit anerkannt und auch ständige Rechtsprechung des erkennenden Senats, daß ein Kraftfahrer, der sich in den Straßenverkehr begibt, obwohl er infolge der Einwirkung übermäßig genossenen Alkohols nicht mehr verkehrstüchtig ist, hierdurch einen sonst bestehenden Zusammenhang mit seiner versicherten Tätigkeit löst. Auch für einen Fußgänger gilt grundsätzlich nichts anderes.“

Bei Kraftfahrern wird die Grenze der Alkoholkonzentration, oberhalb derer absolute Verkehrsuntüchtigkeit angenommen wird, sowohl in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes wie derjenigen der Sozialgerichtsbarkeit grundsätzlich auf 1,5‰ angesetzt.

Es mag offen bleiben, ob sie bei Fußgängern noch etwas weiter nach oben gezogen werden kann. Jedenfalls ist bei einer Alkoholkonzentration von 2‰ die Grenze der Verkehrstüchtigkeit auch bei Fußgängern verlassen. Das gilt auch dann, wenn der Alkohol am Abend vor dem Unfall genossen wurde.“

Das Landessozialgericht Celle lehnte kürzlich in drei Fällen sogar die Gewährung von Hinterbliebenenrente ab, weil die tödlich Verunglückten angetrunken am Steuer von Kraftfahrzeugen saßen. Das Gericht stellte sich auf den Standpunkt, daß in solchen Fällen nicht nur der eigene Versicherungsschutz, sondern auch die Ansprüche der Angehörigen aus der Hinterbliebenenrente verlorengehen!

Die Härte solcher Entscheidungen sollte jedem, der gern einen über den Durst trinkt, zu denken geben. In dieser Hinsicht kann man einfach nicht vorsichtig genug sein.

Der Leser hat das Wort

Gründerjahre

Der in der heimatgeschichtlichen Fortsetzungsreihe erschienene Bericht über die Oberhausener Gründerjahre war sehr interessant. Die Konjunkturritter jener Jahre profitierten nicht nur auf Kosten der Arbeiter, sondern zogen auch die Leistungen verdienstvoller Industriepioniere in Mißkredit. Nachdem ich den Bericht in der Weihnachtsausgabe gelesen hatte, fiel mir zufälligerweise ein Gedicht in die Finger, in welchem die Zustände der Gründerjahre bespöttelt werden. Das Gedicht ist betitelt „Gründers Abendlied“ und stammt von dem Dichter des Deutschlandliedes, Hoffmann von Fallersleben:

*Ich freue mich und danke Gott,
Daß ich nach manchem dummen Streich,
Trotz aller Menschen Neid und Spott
Doch noch geworden bin so reich.
Ich bin nicht mehr ein armer Sünder,
Ich ward ein Gründer.
Wie siebt sich anders an die Welt,
Hat man es erst so weit gebracht,
Daß einem wächst von selbst das Geld,
So wie der Weizen über Nacht.
Glückauf, glückauf, ihr armen Sünder!
Ich ward ein Gründer.*

*Drum mögt auch ihr recht gründlich sein
Und endlich werden auch gescheit;
Nur ein Schibboleth gilt allein
In uns'rer drangsalsreichen Zeit:
Wollt ihr nicht bleiben arme Sünder,
So werdet Gründer!*

Karl-Heinz Otten, Dampfkraftwerk

Anmerkung der Redaktion: Vielen Dank. Gern werden wir das Gedichtchen zum Abdruck bringen. Der Verfasser, Hoffmann von Fallersleben, verspürte übrigens die Wirren jener Gründerzeit am eigenen Leibe.

„Darf dat dat?“

Es wäre einmal sehr interessant für alle Werksangehörigen, insbesondere für alle Motorsportler, wenn Du, werte Redaktion, in Deiner nächsten Ausgabe über das Thema: „Darf der Hausflur oder Keller als Garage für Moped oder Motorroller benutzt werden?“ einen aufklärenden Artikel bringen würdest. Meiner Ansicht nach ist das nämlich verboten. Kennst Du die genauen Bestimmungen bzw. Gesetze? Wer kommt für den evtl. auftretenden Schaden auf? Infolge des — in unserem Falle — undichten Tanks befindet sich stets ein Benzin-Luft-Gemisch in Keller und Hausflur, welches doch hochexplosiv und gesundheitsschädlich ist. Darf ein Hausbesitzer in seinem Haus, das auch noch Mieter hat, sein Motorfahrzeug unterstellen? usw. usw.

Gib doch über diese und in gleichem Zusammenhang auftretende Fragen mal ausführlich Auskunft. Vielen Dank im voraus!

Um jede Zwietracht mit der motorisierten Nachbarschaft zu vermeiden, nenne ich mich schlicht

Willi Müller

Anmerkung der Redaktion: Dieser freundliche Brief — der zwar genau genommen anonym, aber dabei durchaus sachlich gehalten ist — rollte eine Reihe von Fragen auf, die mit zunehmender Motorisierung immer mehr an Bedeutung gewinnen. Die Fachleute in unserer Wohnungsverwaltung und des Arbeitsschutzes sagen sinngemäß folgendes dazu:

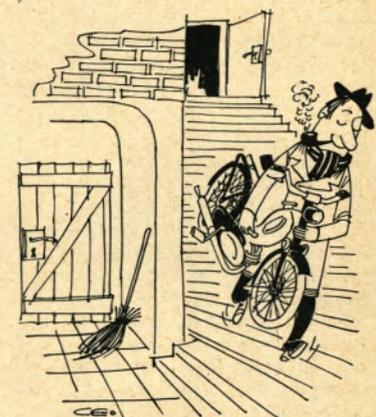
„Nein, das darf man nicht“, denn für die Unterbringung von Kraftfahrzeugen ist laut geltender Bauordnung (für solche, die es ganz genau wissen wollen: § 27, Abs. 20) eine Garage erforderlich. Zwar können Garagen grundsätzlich auch im Keller angelegt werden, jedoch dürfen Kellergaragen nicht unmittelbar mit Treppenhäusern verbunden sein, auch müssen hier alle Vorschriften für derartige Räume erfüllt werden. Diese Vorschriften (§ 17 und 18 der Reichsgaragenordnung) besagen unter anderem, daß sie feuerbeständig ausgeführt sein müssen, keine Verbindung mit anderen Räumen des Kellergeschosses haben dürfen, die dem Aufenthalt von Menschen dienen, einen direkten Zugang von außen aufzuweisen haben

und vor allem von der Baupolizei als „Garagen“ abzunehmen sind.

Die eigentliche Abnahme setzt dann noch eine Reihe weiterer Bedingungen voraus; so müssen etwa Feuerlöschgeräte bzw. Sand vorhanden sein, bestimmte Warnschilder („Rauhen und jeder Gebrauch von Feuer polizeilich verboten“, „Vorsicht beim Laufenlassen der Motoren, Vergiftungsgefahr!“) angebracht werden und andere Bestimmungen Beachtung finden. In Räumen, die nicht als Garagen baupolizeilich genehmigt sind, dürfen 1 oder 2 Kraftfahrzeuge regelmäßig oder dauernd eingestellt werden, indessen grundsätzlich nicht in Treppenhäusern und Verschlägen unter Treppen und nicht in Räumen, die benutzte Feuerstellen — wie z. B. Waschküchen — enthalten (Reichsgaragenordnung § 46 [4]). Weiter ist das Füllen und Entleeren der Kraftstoffbehälter sowie das Lagern von gefüllten oder leeren Kraftstoffbehältern, das Ausprobieren der Motoren und das Reinigen der Kraftfahrzeuge mit brennbaren Flüssigkeiten in diesen Räumen unzulässig.

Außerdem ist nach der „Polizeiverordnung über den Verkehr mit brennbaren Flüssigkeiten“ in Treppenhäusern, Haus- und Stockwerksfluren, Durchgängen und Durchfahrten jede Aufbewahrung und Lagerung von Brennstoff (Benzin) verboten.

Soweit Gesetze und Verordnungen. Daß aber wirklich Vorsicht geboten ist, möge folgende Überlegung erläutern: Da verißt jemand, der sein Moped oder Leichtmotorrad in den Keller getragen hat, in der Eile den Benzinhahn zu schließen. Zufällig klemmt die Schwimmer-nadel seines Vergasers, und der Brennstoff läuft langsam aber sicher auf den Boden und vergast hier sehr schnell zu einem hochexplosivem Gas-Luft-Gemisch. Der Nächste, der dann eine Stunde später das Licht andreht oder mit brennender Pfeife gerade Kohlen aus dem Keller holen will, verursacht eine Explosion, deren Folgen gar nicht abzusehen sind.



So unangenehm es für viele Moped- und Motorradbesitzer auch sein mag: das Unterstellen von Kraftfahrzeugen im Hausflur oder Treppenhaus ist nun einmal verboten.

Brille gefunden

Nach der letzten Jubilarfeier, die am 10. Dezember im großen Saal des Werksgasthauses stattfand, wurde eine Brille mit Etui gefunden. Sie kann bei der Pressestelle (im Erdgeschoß des Werksgasthauses) abgeholt werden.

Einbanddecken 1955

Für den mit der letzten Ausgabe abgeschlossenen Jahrgang 6 (1955) des „Echo der Arbeit“ können, wie in den Vorjahren, wieder Einbanddecken bezogen werden. Werksangehörige, die den Jahrgang 1955 lückenlos aufbewahrt haben, können ihn bei der Pressestelle im Werksgasthaus (Eingang vom Parkplatz aus) zum Einbinden abgeben.

Der zweite Weltkrieg hat auch von unserer Belegschaft schweren Blutzoll gefordert. Soweit es festzustellen war, sind von 4089 zur Wehrmacht eingezogenen Werksangehörigen 1180 nicht mehr zurückgekehrt. Das Schicksal von insgesamt 321 kriegsgefangenen und vermißten Belegschafts-Mitgliedern, die in dieser Zahl enthalten sind, ist noch immer ungeklärt.

Des Rätsels Lösung

Die letzte Weihnachtspreisaufgabe war anscheinend wohl doch ein wenig zu schwierig geraten. Jedenfalls gingen bedeutend weniger Lösungen ein als beim letzten Mal. Leider läßt sich zudem nicht verheimlichen, daß auch von diesen Einsendern nur ein Bruchteil allesieben Rätselbilder richtig gedeutet hat. Hier nun die Lösungen:

Bild 1 zeigt weder Harfensaiten noch Spaghetti, sondern das Warmbett der neuen Feineisenstraße.

Bild 2: Die alten Hüttenleute sahen natürlich sofort, daß diese Aufnahme an der Masselngießmaschine gemacht wurde.

Bild 3 zeigt die Lok unserer Werksbahn an der Eisenhütte I.

Bild 4: Dieser zweifellos nicht leicht zu erkennende Bildausschnitt stellt einen Schaffentriffler der neuen Brücke zur Feineisenstraße auf der Osterfelder Straße dar.

Auf Bild 5 ist Sozialleiter Glasik der freundliche Weihnachtsmann.

Bild 6: Die „Röntgenaufnahme“ zeigt einen Ausschnitt des Masseln-Gießbettes im Hochofenbetrieb.

Die Fenster auf Bild 7 können in natura bei der Werkschule auf der Osterfelder Straße besichtigt werden.

Folgende Einsender haben alle Fragen richtig beantwortet und können sich bei der Pressestelle (Werksgasthaus, Eingang Parkseite) ein Buch abholen:

Rudolf Adrian, Wärmeabteilung; Willi Wagner, Wärmeabteilung; Valentin Geisen, Wärmeabteilung; Heinrich Hausmann, Werkschutz; Horst Heuser, Werkschutz; Eduard Reiche, Werkschutz; Josef Wozniak, Werkschutz; Hans Koch, Wärmeabteilung; Emil Wirth, Wärmeabteilung; Otto Runkler, Werkschutz; Werner Bröhrhorst, Werkschutz; Adolf Niebeling, Schwachstrombetrieb; Rudi Zimmermann, Schwachstrombetrieb.

Soziale Sicherheit

Prof. Dr. Wessels vor der Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie Oberhausen

„Das Funktionieren einer Demokratie hängt davon ab, daß es recht viele gibt, die Einblick in die Dinge gewinnen, die unser öffentliches Leben gestalten.“ — Diese Worte, die Universitätsprofessor Dr. Theodor Wessels (Köln) bei seiner Einführung als Studienleiter der Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie Oberhausen sprach, sind kennzeichnend für unsere politische, wirtschaftliche und geistige Situation. Es kommt darauf an, den Kreis der Menschen zu erweitern, die den Anschluß an das allgemeine Bildungsideal und die kulturellen sowie zivilisatorischen Grundlagen zu vollziehen wünschen. Den Verwaltungs- und Wirtschaftsakademien, die in ihrer Struktur etwa zwischen Volkshochschulen und Universitäten liegen, kommt hierbei eine besondere Bedeutung zu. In seinem Einführungsvortrag sprach Professor Wessels zu dem aktuellen Thema „Soziale Sicherheit — ein Gegenwartsproblem“.

Dabei ging Professor Wessels davon aus, daß die mit dem Streben nach sozialer Sicherheit verbundene umfassende Sozialreform die wohl schwierigste Aufgabe der bundesdeutschen Innenpolitik ist. Denn sie soll nicht nur hier eine Rente erhöhen und dort einen alten Zopf abschneiden, sondern den Wandlungen der Gesellschaftsstruktur Rechnung tragen, die seit jenem Tag eingetreten sind, da der Deutsche Reichstag vor drei Generationen — in den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts — seine ersten Sozialgesetze beschloß. Der Arbeitwille insbesondere des Industriearbeiters sollte dadurch angespart werden, daß er die Gewißheit erhielt, im Alter, während Krankheit oder Berufsunfähigkeit von jenen unterstützt zu werden, deren Lebensstandard gesichert ist.

1883 wurde die Krankenversicherung gesetzlich geregelt, ein Jahr später folgte die Unfallversicherung, und 1889 wurde die Invaliden- und Altersversicherung gesetzlich beschlossen. 1911 wurde das Versicherungsgesetz für Angestellte verkündet und gleichzeitig die sogenannte Reichsversicherungsordnung erlassen. Sie umfaßte damals schon über 1800 Paragraphen.

Immerhin war die bürgerliche Gesellschaft jener Jahre außerordentlich stolz auf ihr Sozialversicherungswerk. Doch schön längst — so hob Prof. Wessels hervor — war das Streben nach sozialer Sicherheit mehr als ein lediglich sozialpolitisches Problem, sondern war mit den Problemen der Wirtschaft aufs engste verbunden. Heute ist es so, daß der Teil der Wirtschaftspolitik, den wir Sozialpolitik nennen, eine immer größere Bedeutung erlangt. Dabei engt das Bestreben nach Sicherheit — soziale Sicherheit bedeutet nicht zuletzt Bereitstellung von Mitteln für die, die ihren Platz im Wirtschaftsleben nicht mehr einnehmen können — den Raum der Sozialpolitik nicht ein, sondern dehnt ihn aus.

In dem Streben nach sozialer Sicherheit gleichermaßen in dem Streben nach Fortschritt, in diesem Nebeneinander liegt wohl das schwierigste Problem der Wirtschafts- und Sozialpolitik. Selbst die Hochkonjunktur hat, wie der Vortragende aufzeichnete, ihre schwer lösbaren sozialen Probleme.

Auch die Hochkonjunktur verlangt von den Sozialpartnern ein bestimmtes Verhalten, wenn nicht Gefahren übermäßiger Konjunkturausschläge mit ihren — auch sozialpolitisch wichtigen — Nachteilen in Kauf genommen werden sollen. Gerade aber die Forderungen nach einem „konjunkturförmigen“ Verhalten schließen ein Maßhalten auch im Bereich der Sozialpolitik — und zwar nicht zuletzt zugunsten der sozial schwachen Schichten des Volkes ein. Eine in Hochkonjunktur befindliche Wirtschaft führt zunächst zur Erhöhung der Einkommen aller, die an der Produktion beteiligt sind. Das Mißverhältnis von Rente und Einkommen aber vergrößert sich dann schnell, wenn eine aktive Sozialpolitik nicht dafür sorgt, daß sich über eine Reform und Aufbesserung der Leistungen die Schere zwischen Verdienst und Rente wieder schließt. Wenn große Mittel aufgebracht werden, um die Höhe der Renten mit der Steigerung des Sozialprodukts möglichst zu koppeln, um ihren Realwert ständig an der Lohn- und Gehaltsentwicklung zu beteiligen, so hat dieser insbesondere in Schweden weitgehendst verwirklichte Gedanke einer Lohnindexrente sozialpolitisch viel für sich. Darüber hinausgehende Forderungen aber, die auf eine Preisindexrente mit Schutz vor Geldentwertung abzielen, müssen — wie wiederum das Beispiel Schweden zeigt — aus währungspolitischen Gründen mit großer Vorsicht behandelt werden.

Es muß jedoch zu den vordringlichsten Aufgaben gehören, über die Herstellung eines besseren Ver-

hältnisses zwischen Einkommen und Renten den Lebensstandard des nicht mehr arbeitsfähigen Teiles der Bevölkerung zu heben. Hierzu verpflichten nicht nur die Gebote des Rechtsstaates, sondern vor allem auch die Gebote einer ausgleichenden Gerechtigkeit, die es verbieten, einen Teil des Volkes darben zu lassen, wenn es anderen gut geht.

Hatte Bismarck so etwas wie ein System des sozialen Mindestschutzes hervorgebracht, so geriet das Sozialwerk nach dem ersten Weltkrieg völlig durcheinander: Tausende von jungen Männern, die im Krieg verwundet worden waren, Frauen und Kinder, die den Ernährer verloren, dazu Unzählige, denen die Inflation ihre Ersparnisse für Krankheit und Alter genommen hatte, Millionen, die in der allgemeinen Wirtschaftsmisere keine Arbeit finden konnten — sie alle standen vor dem Staatsschalter und verlangten Hilfe in einer Notlage, die sie nicht verschuldet hatten.

Das stellte die Sozialgesetzgebung vor neue Aufgaben: 1920 wurde die Kriegsoferversorgung geregelt, 1927 kam das Arbeitslosenversicherungsgesetz, dazwischen drängte sich 1924 die Neuregelung der staatlichen Fürsorgepflichtverordnung. — Dreißig Jahre später wiederholte sich das gleiche: 1950 beschloß der Bundestag das Bundesversorgungsgesetz für die Opfer des Krieges, 1952 folgte das Lastenausgleichsgesetz, 1953 wurde die Wiedergutmachung nationalsozialistischen Unrechts und 1954 die Entschädigung für die ehemaligen Kriegsgefangenen gesetzlich geregelt... Das Sozialrecht hat es damit inzwischen auf 20000 Paragraphen gebracht, so daß selbst Professor Wessels resignierte: „Es ist allerhöchste Zeit, Ordnung in den Wirrwarr zu bringen, durch den selbst ein Fachmann kaum noch durchfindet.“ Dieser Wirrwarr ist in der Tat vollkommen, wenn man bedenkt, daß es in der Bundesrepublik 1158 rechtliche Kombinationsarten von Sozialleistungen gibt und daß eine Familie völlig legal zwölf verschiedene Arten von Renten beziehen kann. Professor Wessels Kommentar:

„Was uns hier geboten wird, ist reine Verwirrenheit.“ So werden beispielsweise für die gleiche Situation „Erwerbsunfähigkeit“ in fünf verschiedenen Gesetzen auch fünf verschiedene Voraussetzungen angeführt.

Worauf es ankommt, ist, daß durch die Sozialreform den 3,3 Millionen Altersrentnern (insgesamt werden in der Bundesrepublik 13,9 Millionen Renten an 10,4 Millionen Berechtigte gezahlt) geholfen wird. Prof. Wessels: „Die Normalversorgung der alten Menschen in Deutschland ist denkbar schlecht. Das schafft einen Mangel an sozialer Sicherheit.“

Das Ziel wird sein, eine Neuordnung zu finden, die dem modernen Sicherheitsstreben Rechnung trägt. Hält man dabei an dem Gedanken einer echten, umfassenden Sozialreform fest, so liegt auf der Hand, daß über die Sozialpolitik hinaus auch wirtschaftspolitische, gesellschafts- und staatspolitische Probleme zu bedenken sind. Geht man z. B. von der Vorstellung aus, die zusätzlichen Summen durch Vergrößerung des Sozialprodukts aufzubringen, so ist zu bedenken, daß eine Steigerung der Renten und eine Sicherung ihres Realwertes ohne Steigerung der Produktivität nicht möglich erscheint, die Steigerung der Produktivität aber nicht ohne Rationalisierung und Aufrechterhaltung der wirtschaftlichen Leistungsimpulse gewährleistet werden kann. Prof. Wessels, das Thema abschließend: „Die Sozialreform muß daher nicht nur die Arbeitnehmer- und Arbeitgeberseite, die Sozialpolitiker und den Staat interessieren. Sie geht die gesamte Wirtschaft an.“

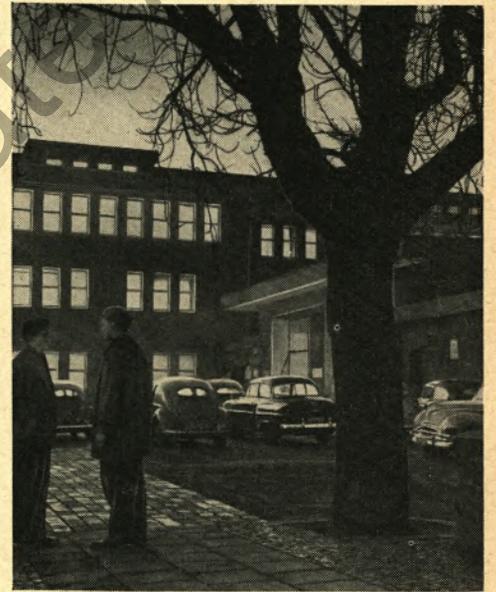
K. H. S.

Bei diesem Foto erkennt man gleich, daß es sich um eine Zeitaufnahme handelt: Die auf der Essener Straße sichtbaren Lichtstreifen sind die Lichter vorbeifahrender Autos. Die Aufnahme wurde auf 17/10° DIN-Panfilm bei Blende 8 eine Minute belichtet.



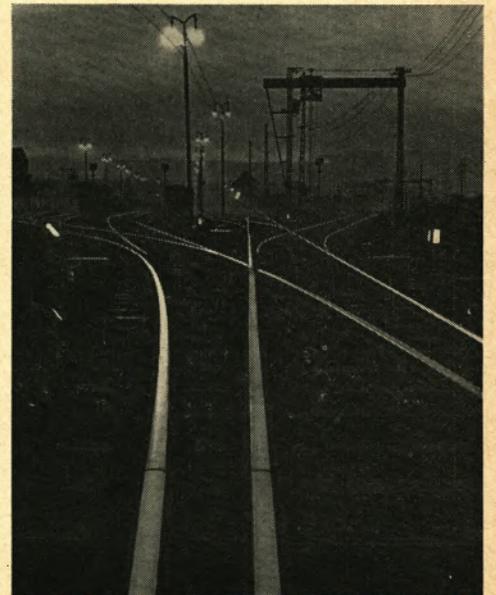
LICHT IN DER NACHT

Manche Kamera hat zu Weihnachten einen glücklichen Besitzer gefunden. Vielleicht sind nicht alle Wünsche hinsichtlich Optik, Format oder technischer Einrichtung erfüllt worden; aber das soll der Freude keinen Abbruch tun, ist doch gerade jetzt die Zeit, in der eine einfache Box ebensoviel wert ist wie die raffinierteste Kamera. Je kürzer die Tage, um so vielgestaltiger sind die sich bietenden Möglichkeiten für nächtliche Zeitaufnahmen. Unsere Bilder aus dem Werksbereich beweisen dies.



Die Hauptverwaltung in der Dämmerung. Der Fotograf kombinierte das schwindende Tageslicht mit der hereinbrechenden Dämmerung. 23/10° DIN-Ultra-Panfilm, Blende 5/6, 2 Minuten belichtet.

Gleisanlagen in der anbrechenden Dunkelheit schaffen einen besonderen fotografischen Reiz. Hier die Werksbahn am Forsterbruch. 17/10° DIN Panfilm, Blende 16, Belichtungszeit zwei Minuten.



HOAG-Mitglieder für „Schildkröten-Club“

In Amerika gibt es einen Schildkröten-Club. Seine Mitglieder gehören nicht etwa einer Unterabteilung des Tier-schutz-Vereins an und sind auch keine Angehörigen eines aussterbenden Indianerstammes. Der Club, der bereits nach dreijährigem Bestehen sein 75. Mitglied aufnahm, setzt sich vielmehr ausschließlich aus Personen zusammen, die alle einer „Schildkröte“ Leben oder Gesundheit verdanken. „Schildkröten-Club“ — diesen Namen führt der Verein, weil sich seine Mitglieder der Schildkröte besonders verbunden fühlen. Was nämlich für die Schildkröte ihr Panzer, ist für die Mitglieder des Clubs der Schutzhelm. Auch der Aufnahme des 74. Mitgliedes, James Brendon, ging ein „kleiner Unfall“ voraus. Als Dockarbeiter in Virginia wurde er von einer aus 18 m Höhe herunterfallenden Klappe — mit einem Gewicht von 2,5 kg — getroffen. Sicherlich wäre Brendon längst nicht mehr unter den Lebenden, wenn er nicht aus Gewohnheit seine „Schildkröte“ aufgehoben hätte, die ihn rettete und seine Aufnahme in den Schildkröten-Club sicherstellte. Einem anderen Arbeiter hätte ein schwerer Stiefel den Schädel zertrümmert, was aber der Helm verhinderte. Ein weiteres Mitglied überstand den Aufprall einer 7 kg schweren Kugel aus drei Meter Höhe auf seine „Schildkröte“ ohne Verletzung. Und so könnte man fortfahren und

72 ähnliche Vorkommnisse aufzählen. In allen Fällen vermochte das Mitglied, wie es die Satzungen verlangen, durch



zwei Zeugen zu belegen, daß wirklich allein der Schutzhelm Retter in höchster Not war.

Auch die Belegschaft unserer Hütte könnte eine Reihe von Mitgliedern für diesen Club der „eigentlich schon Toten“ stellen. Die Werkzeugzeitung berichtete schon mehrfach von ähnlichen Fällen. Hier ein weiterer:

Als Kollege Wolfgang Heithoff kurz vor Weihnachten die Schwingschere an der Feinisenstraße abschmierte,

ahnte er nicht, wie dicht der Tod dabei neben ihm stand. Die Schere wurde irgendwie bei dieser Arbeit unbeabsichtigt ausgelöst, und ihr schwerer Schwingarm traf den Arbeitenden urplötzlich mit voller Wucht am Kopf. Schlosser Heithoff wurde durch den Schlag zu Boden geschleudert; alle Umherstehenden standen im ersten Augenblick wie erstarrt und glaubten an einen schweren Unfall. Kollege Heithoff aber stand — zwar noch etwas benommen, aber doch sofort — wieder auf, nahm seinen Schutzhelm ab (den er glücklicherweise — wie vorge-schrieben — auch bei dieser Arbeit getragen hatte) und zeigte auf ein Loch darin. Allen, die es sahen, wurde dabei klar: wieder einmal hatte der Helm einen von ihnen vor schweren Verletzungen bewahrt, wenn nicht sogar das Leben gerettet. Wolfgang Heithoff aber — noch zitternd von dem überstandenen Schreck — sagte nur: „Nie wieder ohne Helm arbeiten...!“

Schnelles Reagieren rettete MENSCHENLEBEN

Durch das schnelle und entschlossene Handeln von Arbeitskollegen wurden in letzter Zeit mehrfach Unfälle verhindert oder in ihrer Auswirkung gemildert. Zwei von diesen Fällen sollen einmal herausgegriffen werden. So beobachtete der Schmelzer Karl Förster am 4. 11. 1955 auf dem Schrottplatz Martinwerk II, daß infolge eines Mißverständnisses in der Signalgebung ein Schrottzug in wenigen Sekunden mit einer Schmalspur-Lok zusammenprallen mußte. Weder der Führer der Schmalspur-Lok noch der Lokführer des Schrottzuges hatten die Gefahr erkannt. Der 3. Schmelzer Förster stand zufällig so, daß er beide Züge herannahen sah. Er überlegte blitzschnell, lief der Schmalspur-Lok entgegen und konnte Lokführer und Rangierer buchstäblich im letzten Augenblick warnen. Beide sprangen — da rechtzeitiges Halten nicht mehr möglich war — noch schnell ab. Gleich darauf erfolgte der Zusammenstoß, bei dem der Führerstand der Schmalspur-Lok beschädigt wurde. Sowohl Lokführer Emil L. als auch Rangierer Helmut Sch. kamen durch das rechtzeitige „schnelle Schalten“ ihres aufmerksamen Kollegen mit dem Schrecken davon.

Ein anderer Unfall ereignete sich am 10. Januar 1956 im Emscher-Bahnhof. Der Weichenschmierer Peter R. überhörte beim Überschreiten der Gleise zwei anrollende Talbot-Wagen. Er

wurde durch den ersten Wagen umgestoßen und fiel zwischen die Schienen. Beide Talbot-Wagen wären wegen ihrer hohen Bauart wahrscheinlich über ihn hinweggerollt, ohne ihm Schaden zuzufügen. Noch benommen vom Fall, versuchte R. jedoch, zwischen den rollenden Talbot-Wagen herauszukommen. Bei diesem Versuch wurde der linke Unterarm von einem Rad erfaßt und schwer verletzt. Gleichzeitig verfringen sich seine Füße im Gestänge des Wagens, so daß er mitgeschleift wurde. Seinen Hilferuf hörte der 17jährige Rangier-Anwärter Friedhelm Günther, der sich auf der hinteren Bremsplattform des ersten Talbot-Wagens befand. Er bremste sofort mit aller Kraft und brachte die Wagen zum Stehen.

Das schnelle, entschlossene Handeln des Arbeitskollegen Friedhelm G. rettete dem Verunglückten vielleicht das Leben. Diese prompte Reaktion ist um so höher zu bewerten, da G. noch jugendlicher und Anlernling ist.

Obwohl es eine selbstverständliche Pflicht ist, seinem Arbeitskollegen in der Gefahr beizustehen oder ihn zu warnen, wollen wir den beiden Kollegen Förster und Günther unsere Anerkennung nicht verhehlen. Diese Anerkennung gilt auch allen anderen Kollegen der Abt. Verkehr, die im letzten Fall schnell und vorbildlich die Erste-Hilfe-Leistung durchführten.

und Untergebenen nicht nur dienstlich, sondern auch menschlich ausgeglichen sind. Gewiß, das ist ein großes Wort. Mit der Bedeutung des Menschlichen wird überdies in vielen Betrieben Mißbrauch getrieben. Wir brauchen heute vor allem wieder die persönliche Anteilnahme des einen an Geschick des anderen, so wie sie einmal die Mitglieder eines Handwerksbetriebes miteinander verband. Solange man glaubt, all dies sei Sache der staatlichen Sozialversicherung oder der betrieblichen Pensionskasse, wird das Betriebsklima unpersönlich bleiben und wird es nicht gelingen, die Beziehungen einiger hundert oder tausend Individuen, die sich, obschon durch gemeinsame Arbeit verbunden,

voneinander abgekapselt haben, zu entkrampfen. In dem Augenblick, in dem das Betriebsklima wieder persönlich zu werden beginnt, verliert die innerbetriebliche Kritik an Schärfe, büßt sie die explosive Art ein, mit der sie heute vielfach vorgebracht wird. Wenn die Angehörigen eines Betriebes erkennen, daß sie nicht nur gemeinsames Brot essen, sondern an einer gemeinsamen Aufgabe wirken, die zu lösen es bessere und schlechtere Wege gibt, ist viel gewonnen. Die innerbetriebliche Kritik wird dann, statt als verletzender Vorwurf zu wirken, mehr und mehr anregen und bereichern.

H. G. v. Studnitz

(Mit freundlicher Genehmigung des Verlages „Handelsblatt“)

Aktenvermerk: „MECKERER!“

Fortsetzung von Seite 17

Technisierung des Handwerks und die maschinelle Bearbeitung des Stoffs haben den Arbeiter des Ansporns beraubt, der in einer gelungenen oder meisterhaften Ausführung lag. Die Kontrollnummern, mit denen viele Industrien ihre Produkte versehen, dienen mehr der Kontrolle der Maschine als der des Menschen, der sie überwacht. Die Leistung des Fabrikarbeiters läßt sich mit der des Handwerkers, der mit seiner Hände Werk stand und fiel, überhaupt nicht vergleichen.

Die Mechanisierung der Arbeit, ihre Entseelung durch das laufende Band, die Montage bergen Gefahren — wie die, daß die Belegschaft abstupft —, denen nur begegnet werden kann, wenn der Geist des Arbeiters ange-regt bleibt. Eine vernünftige Betriebs-erziehung wird daher nicht zu verhindern suchen, daß der Arbeiter sich Gedanken macht, sondern ihn dazu anspornen. Daß Abstumpfung der Belegschaft die Produktion lähmt und daß die Unterdrückung der Kritik aus dem Betriebe schließlich zum Nachlassen der Leistungen führen muß, ist eine Erfahrung, die jenseits des Eisernen Vorhangs längst die Bedeutung eines Politikums angenommen hat, mit Folgen, denen nun auch mit politischen Mitteln nicht mehr beizukommen ist.

Kein Mißtrauen — im Gegenteil Was für Fabriken richtig ist, gilt am Ende für jeden Betrieb, vor allem aber für die riesigen bürokratischen Organisationen, die wie das staatliche so auch das wirtschaftliche Leben heute beherrschen. Angestellte und Beamte sind allerdings im allgemeinen noch empfindlicher als der Arbeiter, und die Lage dessen, der den Hebel der Kritik ansetzt, ist damit

noch mehr erschwert. Ein Teil dieser Empfindlichkeit rührt aus der verständlichen Reaktion eines Volkes, das Jahrzehnte hindurch unter Denunzierungen jeder Art zu leiden hatte. So sind in vielen Fällen Betriebsangehörige, die sich der betrieblichen Kritik ausgesetzt sehen, auch bei bestem Willen nicht imstande, das sachliche Objekt der Kritik von persönlichen Zusammenhängen zu trennen. Das Gefühl, daß die Rüge eines Mißstandes im Grunde nicht auf dessen Beseitigung, sondern auf das „Abschießen“ einer bestimmten Person angelegt ist, beherrscht die Vorstellungen in einem Ausmaß, das oft krankhaft ist. Der Betriebsleiter, dem an sachlicher Kritik aus den Reihen der Belegschaft gelegen ist, weil er sich ihrer stimulierenden Wirkung bewußt ist, steht somit vor einer schwierigen Aufgabe.

Für ihre Lösung gibt es keine allgemein verbindlichen Richtlinien; die Struktur der Betriebe ist zu unterschiedlich. Was im Großbetrieb eines Warenhauses denkbar ist, muß nicht auch für einen anderen Großbetrieb, wie ein Stahlwerk, brauchbar sein. In jedem Falle aber sollte man auf ein Betriebsklima bedacht sein, in dem ein offenes Wort nicht zum Risiko wird. Wer Kritik äußert, gibt zu erkennen, daß er Vertrauen hat: Vertrauen in die Intelligenz und das Einfühlungsvermögen der Führung. Wer Kritik formuliert, unternimmt ohnehin ein Wagnis: er stellt sich in Gegensatz zu denen — und sie fehlen in keinem Betrieb —, die den Mund halten, weil das bequem ist oder weil sie sich der destruktiven Parole des „Es hat ja doch alles keinen Sinn“ verschrieben haben. Der Austausch von Gedanken und damit von offenen Worten innerhalb eines Betriebes wird sich dann am leichtesten vollziehen, wenn die Beziehungen zwischen Vorgesetzten



Aus unserer Bücherecke

Bücher, das soll auf dieser Seite wieder einmal zum Ausdruck kommen, sind Freunde, die im Leben manche behagliche Stunde bereiten können. Die Aufstellung hier, es handelt sich durchweg um Werke, die auch in der Werksbücherei allen Belegschaftsmitgliedern zur Verfügung stehen, soll zu einer Betrachtung anregen.

Kurt Pritzkolet: Die neuen Herren. Kurt Desch Verlag, München. 576 S.

Sicherlich hat Pritzkolet hier erreicht, was er wollte: Aufzuzeigen, wer die neuen Herren in Staat und Wirtschaft sind. Doch birgt gewissermaßen schon der Titel einen Widerspruch, die neuen Herren nämlich sind in nicht seltenen Fällen identisch mit den alten. Immerhin eine recht beachtliche Arbeit des bekannten Wirtschaftsjournalisten, zu der er fleißig Material zusammengetragen hat, um allgemeinverständlich aufzuzeigen, wer „dahintersteckt“. Doch einschlägig wie seinerzeit „Männer — Mächte — Monopole“, sei es im positiven wie im negativen Sinne, werden „Die neuen Herren“ schwerlich.

C. W. Ceram: Enge Schlucht und Schwarzer Berg. Rowohlt Verlag, Hamburg. 240 S.

Ceram ergänzt seinen weltberühmten Roman „Götter, Gräber und Gelehrte“ durch einen selbständigen zweiten Band, in dem er die archaische Entdeckung des Hethiter-Reiches schildert. Der Leser erlebt die Abenteuer der Forscher, geht die Umwege und Irrungen mit, bis schließlich durch glückliche Funde und ihre Deutung das erstaunlich reiche Wissen der Gegenwart um das große Hethiter-Reich erreicht ist. Zwischen 1800 und 1200 v. Chr. blühte das Hethiter-Reich in Kleinasien, das neben Ägypten und Babylon als die dritte Großmacht des Alten Orient bezeichnet wird.

Hélène und Pierre Lazareff: Die Stunde Moskaus. Karl Rauch Verlag, Düsseldorf. 350 S.

Das Buch des französischen Journalisten-Ehepaars ist eine Sammlung von Reportagen in Knickerbocker-Manier. Dabei werden politische Probleme des nachstalinistischen Rußlands, wie auch Fragen des täglichen Lebens beschrieben, angefangen von der Arbeitsweise der Epigonen Stalins bis zum Leben an russischen Schulen und Universitäten, dem Treiben in Warenhäusern und Fabriken. Das Buch macht klar, inwieweit wir bisher versäumt haben, die Sowjetunion richtig zu erkennen und zu

beurteilen. Denn eines weiß jeder: Die Uhr der Zeitgeschichte zeigt die Stunde Moskaus — zum Heil oder Unheil wird die Zukunft weisen.

Giuseppe Marotta: Die Götter des Don Federico. Karl Rauch Verlag, Düsseldorf. 256 S.

Der Verfasser, dessen „Gold von Neapel“ wir hier neulich besprochen, führt uns mit seinem neuen Buch in die „Welt der Antike“. Bei Zeus: Er versteht es mit herzerfrischem Humor. Don Federico, Expedit und skurriler Weiser, erklärt einer Handvoll Nichtstuer, Gelegenheitsarbeitern, Nachbarn und Straßenjungen die Mythen der klassischen Götterwelt, von denen seine Zuhörer nicht die geringste Ahnung haben. Sie kennen weder die schaumgeborene Venus, ganz zu schweigen von Jupiter. Was bleibt dem Erzähler da anderes übrig, als Götter und Göttinnen in die Umwelt, in die Straßen und Gassen von Neapel zu versetzen.

William Faulkner: Licht im August. Rowohlt Verlag, Hamburg. 366 S.

Der 1897 in New Albany im Staate Mississippi geborene Schriftsteller gehört zu den größten Dichtern unserer Zeit. 1950 wurde ihm der Nobelpreis für Literatur verliehen. Von seinen Werken haben wir „Das verworfene Erbe“, die Chronik einer Familie, hier schon besprochen. Mit „Licht im August“ greift Faulkner ein Problem Amerikas auf: Die Negerfrage. Mit einer Leidenschaft und einem genialen Blick für die letzten Tiefen menschlichen Seins, wie wir sie in der europäischen Literatur kaum noch kennen, entrollt sich der Leidensweg eines Ausgestoßenen in der weiten Landschaft des Mississippi.

Stefan Andres: Der Mann von Asteri. R. Piper & Co. Verlag, München. 480 S.

Stefan Andres hat dem „Mann von Asteri“, dem bedeutendsten Roman seiner frühen Jahre, jetzt, auf der Höhe seines Lebens, die reife, endgültige Form verliehen. Immerhin beweist das Buch erneut, daß Stefan Andres einer der bedeutendsten deut-

schen Autoren der Gegenwart ist. Franz Gratian, die Hauptperson des Romans, ist ein wohlhabender Weingutsbesitzer von der Mosel, der schuldig des Mordes verdächtigt an die tyrrhenische Küste Italiens flieht. Ein Buch, in dem es auf Leben und Tod, um menschliche Schuld und Einsicht geht.

Stefan Zweig: Begegnungen mit Menschen, Büchern, Städten. S. Fischer Verlag, Berlin.

Dreißig Jahre literarische Weltbetrachtung spiegeln Erlebnis und Anschauung dieser „Begegnungen“, die Stefan Zweig der Nachwelt hinterlassen hat. Er schildert uns nicht nur in Meisterporträts Persönlichkeiten wie Albert Schweitzer, Rilke, Rodin, Maxim Gorki, Gustav Mahler, Bruno Walter oder Toscanini, der Verfasser gibt gleichzeitig eine eingehende Charakterisierung unserer Zeit. Mit seinem Willen zur Unparteilichkeit versucht Stefan Zweig hier, treu einem unzerstörbaren Ideal zu dienen: Der humanen Verständigung zwischen Menschen, Gesinnungen, Kulturen und Nationen.

Pietro Quaroni: Diplomaten unter sich. Verlag Heinrich Scheffler, Frankfurt am Main. 208 S.

Quaroni, längere Zeit italienischer Botschafter in Moskau, gibt uns mit der insbesondere dem Südländer zueigenen Nonchalance einen spritzigen und recht fesselnden Abriss des Lebens in Rußland, verbunden mit einer Schilderung der Lebensgewohnheiten der Kreml-Größen. Nüchtern und sachlich, aber dennoch voll sprühender Laune, zeichnet der Autor hier ein Bild der Sowjetunion, das man mit Interesse betrachtet. Wenn man das Buch zuklappt, meint man seinen eigenen Horizont durch das bißchen Zeitgeschichte erweitert zu haben.

Duff Cooper: Kennwort Unternehmen Heartbreak. Scherz & Govers Verlag, Stuttgart. 208 S.

Duff Cooper, 1890 geboren, war einer der interessantesten Köpfe der englischen Poli-

itik. Er war Kriegsminister, Erster Lord der Admiralität, Informationsminister und britischer Botschafter in Frankreich. Er starb 1954, kurz nach der Niederschrift seiner Lebenserinnerungen. In „Kennwort Unternehmen Heartbreak“ schildert er das Geschick eines britischen Offiziers, eines Mannes ohne großen Impuls, in dem sich das müde gewordene England spiegelt. Im Kriege, von einer Krankheit dahingerafft, jedoch erweist der Daheimgebliebene seinem Vaterland einen wahrhaft unschätzbaren Dienst.

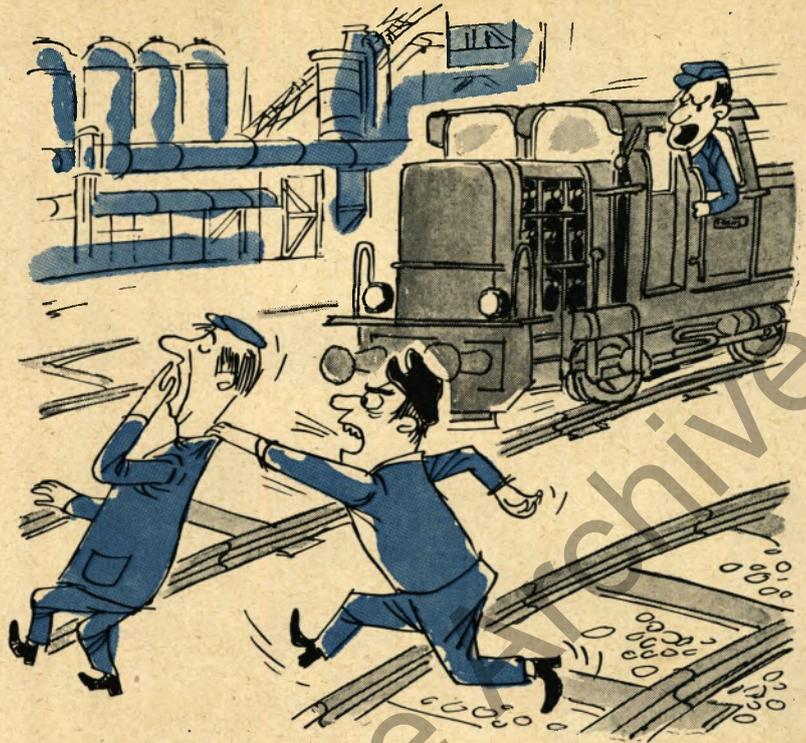
Ina Seidel: Die Fahrt in den Abend. Deutsche Verlags-Anstalt, Stuttgart. 92 S.

Ina Seidel, Verfasserin so bekannter Werke wie „Das Wunschkind“, „Lennacker“ und „Das unversehbare Erbe“, feierte am 15. September 1955 ihren 70. Geburtstag. Ihre neueste Erzählung trägt ihren Titel nicht von ungefähr: Sie steht innerlich und äußerlich unter dem Zeichen einer Fahrt, die in den Abend führt. Ein berühmter Arzt, der dabei ist, vom tätigen Leben Abschied zu nehmen und der sich um die Ruhe des Alters müht, wird an das Krankenbett einer Frau gerufen, die er in seiner Jugend einmal geliebt hat. Der Weg, auf dem er die Sterbende verläßt, wird ihm zum Weg in die Vergangenheit.

Kate O'Brien: Jene Dame. Paul Zsolnay Verlag, Hamburg. 515 S.

„Jene Dame“ ist Ana de Mendozas, die Witwe des Prinzen von Eboli, die uns Einblick nehmen läßt in das Spanien des 16. Jahrhunderts. Philipp II., der ewig Mißtrauische und Geheimnis, schenkt der schönen Frau seine Liebe, aber niemals ausgesprochene Sympathie. Doch läßt er sie später, als sie dem königlichen Befehl zum Trotz ihren Geliebten, einen Minister des Königs, widersteht, einkerern, worauf sie bald stirbt. — Ein Buch, das mehr ist als nur ein geschichtlicher Roman, das vielmehr die Kultur jener Epoche lebendig werden läßt.

Echo der Arbeit



**Holzäuge sei wachsam:
Prämienklau geht um!**

„Hennes — schlaf nicht!
Denk an unsere Prämie!“



„Mensch nimm ne Leiter“



Prämiensystem — falsch verstanden



„Dat haste von Deiner Akrobatik,
Du Prämienklau!“



„Zu dämlich, daß ausgerechnet einem von uns ein Unfall passieren mußte.“

KURT CERNY