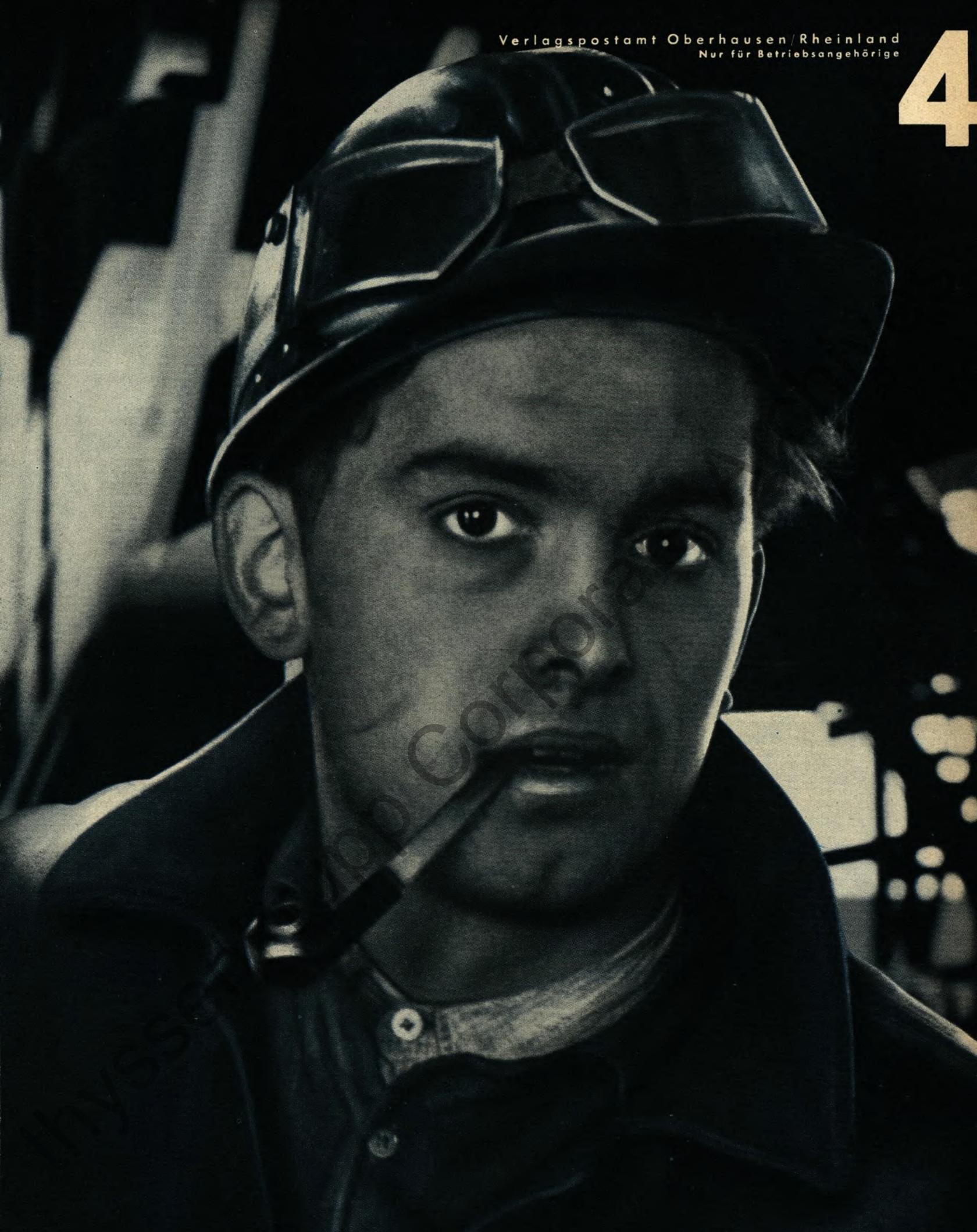


Verlagspostamt Oberhausen/Rheinland
Nur für Betriebsangehörige

4



Echo der Arbeit

HÜTTENWERK OBERHAUSEN AKTIENGESELLSCHAFT



Zwischen zwei Abstichen am Hochofen schnell ein paar Züge aus dem Pfeifchen. Peter Becker (Titelbild) ist eines unserer jüngeren Belegschaftsmitglieder — aber davon abgesehen: um rauchen zu dürfen, ist er alt genug —, denen einmal das Erbe der älteren Generation in die Hände gegeben wird. Doch wie heute die jungen Kollegen in den Betrieben ihren Mann stehen, braucht uns nicht bange darum zu sein, daß sie mit dieser Aufgabe nicht fertig werden.

JAHRGANG 8 25. MÄRZ 1957 4

Man nannte sie „Schalker Grenadiere“

*

Vier Jahre Montanunion

*

Lebendig gewordene Mathematik

*

Kennzeichenpflicht für Mopeds

*

Was haben die Angestellten zu beachten?

*

Dieser Casus macht uns lachen

*

Unser monatlicher Lagebericht

*

HOAG-Chronik

*

Vorsicht, Rutschpflaster!

ECHO DER ARBEIT Herausgeber: Hüttenwerk Oberhausen Aktiengesellschaft. Verantwortlich: Direktor Karl Strohmenger. Redaktion: Karl-Heinz Sauerland und Manfred Okroy, Oberhausen (Rheinland), Werksgasthaus. ECHO DER ARBEIT ist eine zweimal monatlich erscheinende Zeitschrift für die Mitarbeiter der Hüttenwerk Oberhausen AG. Auflage: 17000 Exemplare. Herstellung: VVA - D R U C K, Vereinigte Verlagsanstalten, Oberhausen (Rhld.). Klischees: Vignold, Essen.

Böllerschüsse . . .

Es wird heute so viel vom Massenzeitalter geredet, und man könnte meinen, daß gewisse Massenerscheinungen dazu beitragen, daß wir — wie es der Schriftsteller Heinrich Böll einmal ausdrückte — unserem Leben entfliehen, indem wir uns mit den Einzelheiten eines fremden beschäftigen. Da ist beispielsweise zwei Monate nach der Geburt von Caroline Louise Marguerite von Monaco den Illustrierten noch nichts Besseres eingefallen, als uns nach wie vor seitenlange Bildberichte über das Gedeihen Ihrer fürstlichen Hoheit vorzusetzen. Es begann mit der Hochzeitsreise des Fürstenpaares; von da an wurde Zwischenbericht um Zwischenbericht gegeben. Bis endlich 21 Böllerschüsse — bei einem Jungen wären es sogar 80 mehr gewesen — aus der einzigen Kanone des Operettenländchens die Geburt Ihrer Durchlaucht ankündigten . . .

Aber damit ist es immer noch nicht getan. Der Illustrierten-Rummel um die Hochwohlgeborene nimmt kein Ende. Die ganze Welt weiß, daß Ihre Durchlaucht Prinzessin Caroline Louise Marguerite aus dem Geschlecht der Grimaldi blaue Augen und braunes Haar hat und mittlerweile 4,73 kg wiegt, daß ihre Mutter Gracia Patricia ein goldbesticktes Nachthemd trug und Vater Rainier vor lauter Aufregung ständig an seinem Kragen herumfummelte. — Und was wissen wir von dem Kind, das vielleicht bei uns im Haus in der Nebenwohnung zur Welt kommt? Interessiert es uns überhaupt? Vielleicht stört uns sein Schreien beim Sonntagskaffee, oder man stellt mit ironischem Zungenschlag fest, daß es „nun schon das vierte“ ist. Welcher Unterschied! Keiner bangt mit der glücklichen Mutter um das Wohlergehen des neuen Erdenbürgers. Und doch ist nichts anderes geschehen als in Monaco. Aber das ist eben für uns keine Sensation mehr. Ja vielleicht ist das Kind in der unmittelbaren Nachbarschaft uns sogar lästig, weil es möglicherweise einmal Hilfe von uns fordern könnte. Also jubeln wir lieber über ferne Prinzessinnen. Es lebe Caroline Louise Marguerite!

Zweifelsohne hat die Verzückung um Caroline von Monaco gleich die Konkurrenz auf den Plan gerufen. Eine kurvenreiche italienische Filmschönheit, die schon manchen Batzen damit verdiente, daß sie dies und das von sich sehen ließ, berief nämlich vor einigen Wochen eine Pressekonferenz ein und erklärte den verdutzten Journalisten, daß sie in etwa sieben bis acht Monaten ein Baby erwarte. Ihrem Mann hat sie's möglicherweise schon vor der Konferenz gesagt. Andernfalls hat er's zusammen mit uns in der Zeitung gelesen. „Selbstverständlich“, so explizierte besagte Dame den Hütern der öffentlichen Meinung, „wird es das schönste Kind der Welt.“ — Inzwischen hat sie im Garten ihrer römischen Villa gleich zwei Kanonen aufstellen lassen, die bei der Geburt einen Ehrenschatz abzufeuern haben. Und zwar einen Schuß mehr als bei der Geburt von Prinzessin Caroline von Monaco . . .

Schamloser und schwulstiger geht's freilich kaum noch. Doch was ist der Grund zu solcher Protzigkeit, die wir über uns ergehen lassen und die uns — da sie zur Gewohnheit geworden zu sein scheint — nicht einmal mehr anekelt. Massenzeitalter — ist eines der Schlagworte, mit denen wir uns aus der persönlichen Verantwortung für solcherart Entsilflichung herauszureden versuchen. Damit sind eine Reihe von Tatsachen angesprochen, die sich beim besten Willen nicht leugnen lassen. Die Illustrierten und Boulevardblätter füttern uns en masse mit billigster Kitschproduktion und die Kinos sind zu Bildungs- und Verbildungstempeln für Millionen von Menschen geworden, deren Eltern noch in der Lage waren, abweichend von aller Schablone und Uniformität dies oder jenes schön oder erstrebenswert zu halten. Heute geht jemand her und behauptet: Marilyn Monroe ist die schönste Frau der Welt. Dafür wird er dann nicht etwa ins Irrenhaus gesperrt, sondern man glaubt ihm mit kindlichem Blick und glaubt übermorgen genauso kritiklos einem anderen, der behauptet, Lieschen Müller sei nunmehr die Schönste aller Schönen. Voraussetzung ist natürlich, daß solches laut genug gesagt wird.

Alles, was lärmend und hämmernd, schamlos und eindringlich vorgetragen wird, hat Aussicht auf Erfolg. Es geht im großen und ganzen nicht mehr darum, ungezählte Einzelwesen zu überzeugen, sondern die Masse zu verblüffen. Massengeschmack 08/15: das ist die Formel für den Geisteszustand der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Gibt es ein traurigeres Zeichen unserer Zeit?

Und trotzdem sollten wir nicht den Mut verlieren. Wir sollten gegen diese Tendenz, gegen dieses scheinbare Entwicklungsgesetz an seiner schwächsten Stelle ankämpfen: dort nämlich, wo die Vermassung behauptet wird. Gegen die Strömung zu rudern bedeutet, sich gegen die Platteiten unserer Zeit in die Riemen zu legen.

Diese Strömung ist keine klare und eilige Flut, sondern ein verschlammtes Geschiebe. Man kommt schon dagegen an, wenn man nur will, denn noch ist es Zeit, uns der geistigen und kulturellen Werte unseres Daseins bewußt zu werden. Noch ist es nicht so, daß das Zeitalter der Menschen zu Ende und die Epoche der Nummern angebrochen zu sein scheint, denn solange wir noch zu erkennen vermögen, daß die uns in Traumfabriken und Illustrierten vorgegaukelte Welt nicht unsere Welt ist, solange dürfen wir Hoffnung haben, daß wir uns nicht selbst verlieren, daß wir dem Ungeist dieser Zeit zu trotzen imstande sind. Solange braucht uns nicht bange zu sein, über den Salut von Monaco oder Rom das Lächeln von Millionen unbekannter Kinder zu vergessen, die nun einmal nicht als Fürstenkinder geboren wurden, derweil aber um keinen Deut weniger wert sind. S.

Gruppen Nr.	Betrieb	Meister	Prämienbetrag							
-------------	---------	---------	---------------	--	--	--	--	--	--	--

Abt. Verkehr

134	VK	Bahnbez. Süd: Drießen	20	65	60	55	50	45	40	35	30
			25	22	20	18	16	14	12	10	0
135	VK	Bahnbez. Mitte: Feit	70	65	60	55	50	45	40	35	30
			27	25	22	20	18	16	14	12	10
			0								
136	VK	Bahnbez. Nord: Schröder	70	65	60	55	50	45	40	35	30
			25	20	18	0					
			60	55	50	0					
137	Lokschuppen	Ebertz	60	55	50	45	40	35	30	25	20
138	Ebw	Lamberty/Tewes/Schaffeld	18	16	14	12	10	0			
			68	60	55	0					
139	TWD	Hicking	60	55	50	45	40	35	30	25	20
140	Bahnmeisterei	Knöbel/Ferdenhert/Samboll/Vogelsang	60	55	50	45	40	35	30	25	20
141	VK	Südhafen Walsum	60	55	50	45	40	35	30	0	
142	AS-Helfer		70	0							
143	Boten		40	35	0						
144											
145											
146											
147	Dolomitbr. Lüntfenbeck		65	60	55	0					

Verwaltung und Betriebsbüros

148	Kfm. Angest.	BAb, Stat., SV, AB	20	0							
149	"	EM, ER, Vfr., GB, RO, FI, RP, RA	20	15	0						
150	"	ADS, KDS, V, VAB	20	0							
151	"	PAr, PA, AV, Krb., Lo, Fspr., Post	20	0							
152	"	Pr, KK, LAB, HLa, WE, LA	20	0							
153	"	WV, SoL, SoBe, Arzt, SoBü, AS, PAW	20	0							
153a	Betr.-Angest.	WV, AS, PAW	30	0							
154	Kfm. Angest.	WA, Bau, MTB	20	0							
154a	Betr.-Angest.	WA, Bau, MTB	30	0							
155	Kfm. Angest.	H, MDK, MHK, MEH, MHW/MHR	20	0							
155a	Betr.-Angest.	H, MDK, MHK, MEH, MHW/MHR	30	0							
156	Kfm. Angest.	St. u. W, MES, MSW, Bws, Z	20	0							
156a	Betr.-Angest.	St. u. W, SB, MES, MSW, Bws, Z	30	0							
157	Kfm. Angest.	BI, MBI, MEBI, WW	20	0							
157a	Betr.-Angest.	BI, MBI, MEBI, WW	30	0							
158	Kfm. Angest.	Abt. VK, HW	20	0							
158a	Betr.-Angest.	Abt. VK, HW	30	25	20	0					
159		Kaufm. Lehrlinge	20	0							

Gruppen Nr.	Betrieb	Meister	Prämienbetrag							
-------------	---------	---------	---------------	--	--	--	--	--	--	--

Werk Gelsenkirchen

In Gelsenkirchen sind die Unfälle im Februar (6 Betr.-Unf.) gegenüber dem gleichen Monat im Vorjahre um 33% zurückgegangen.

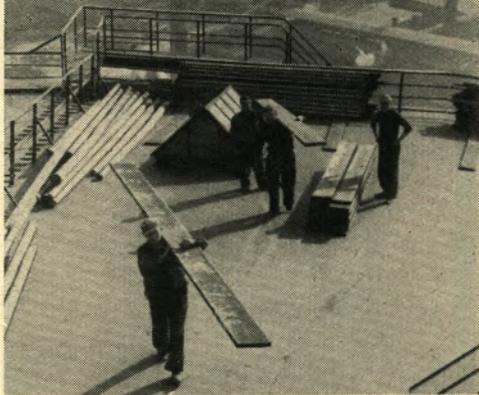
1	Walzwerk	Sander	90	85	80	75	70	65	60	55	50
			47	45	43	40	37	35	33	30	27
2	E-Zug	Führer	25	23	20	17	15	13	0		
			90	85	80	75	70	67	65	63	60
			57	55	53	50	47	45	35	0	
3	St-Zug	Müchler	90	85	80	75	70	67	65	63	60
			57	55	53	50	40	30	0		
4	M-Zug	Hornung	90	85	80	77	75	73	70	67	65
			63	60	50	40	30	0			
5	Seilerei	Krissel	70	65	60	55	50	45	40	37	35
			33	30	27	0					
6	Verzink.	Boost	60	57	55	53	50	47	45	43	40
			30	0							
7	Mech. W.	Koch	60	50	40	35	30	25	20	0	
8	Härt. I-III	Zimmermann	50	45	40	35	30	25	20	0	
9	Stacheld. und SN	Hof	50	45	40	35	30	25	20	0	
10	Kww. u. Spf.	Nicolussi	50	45	40	35	30	25	0		
11	El. W.	Griebling	40	35	30	25	20	0			
12	Platz u. Bahn	Echterbruch	40	35	30	25	0				
13	Baustahl	Gonschorowski	35	30	25	20	0				
14	Kettenf.	Kröschel	35	25	20	0					
15	Bz, Gl, Wä	Dzudzek, Jonick, VA	35	25	20	0					
16	Stangenricht.	Fox, Heid, VA	35	25	20	0					
17	Stiffel.	Czyganowski	25	25	20	0					
18	E-Lg.	Ebert, VA	35	25	20	0					
19	Ölhärt.	Gehrmann	35	25	20	0					
20	Baub.	Hollenbach	35	25	20	0					
21	Lehrwerkst.	Junga	30	20	10	0					
22	Fahrbetr.	Mandel, VA	30	20	10	0					
23	St-Lg.	Steins, VA	30	20	0						
24	Schrein.	Kieff	30	20	0						
25	BbD, BbS, Mst. St., AV, BW		25	0							
26	Walzendr.	Eichholz, VA	25	0							
27	WS u. Fix.	Wohlgemuth	20	0							
28	Allg. B.	Kowalski, HM	20	0							
29	Ma	Hagemeier, A. L.	20	0							
30	So	Bredlau, A. L.	20	0							
31	Labor	Barzik, L. L.	20	0							
32	Tar. Ang.	—	20	0							

Sicherheit zuerst!

Wenn Lasten über Dir schweben, bleibe darunter weg.

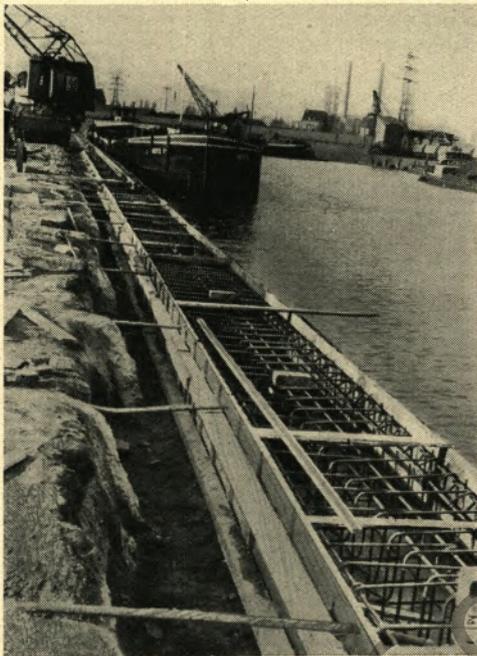
Eine Tonne ins Kreuz ist kein harmloser Hexenschuß!

Schnappschüsse

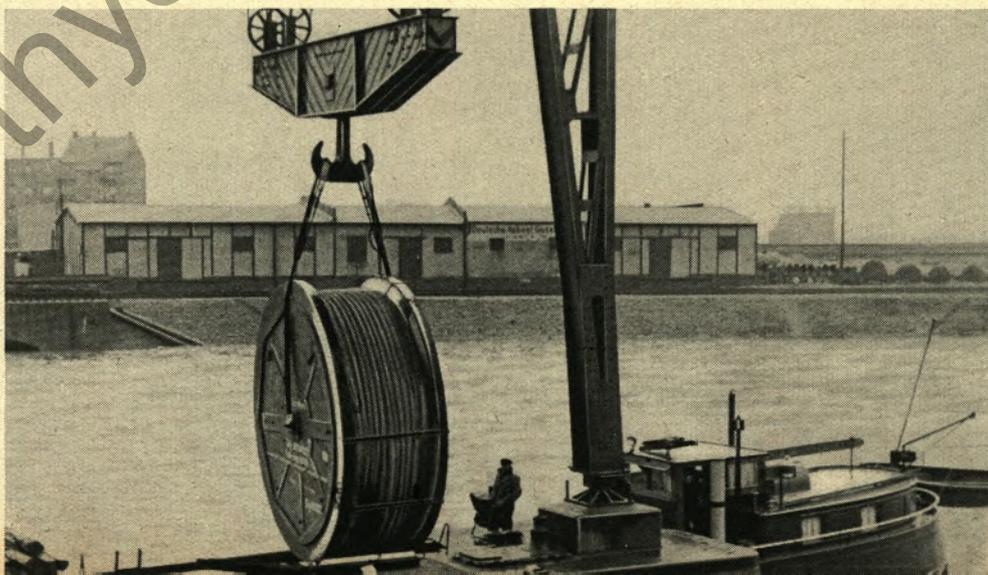
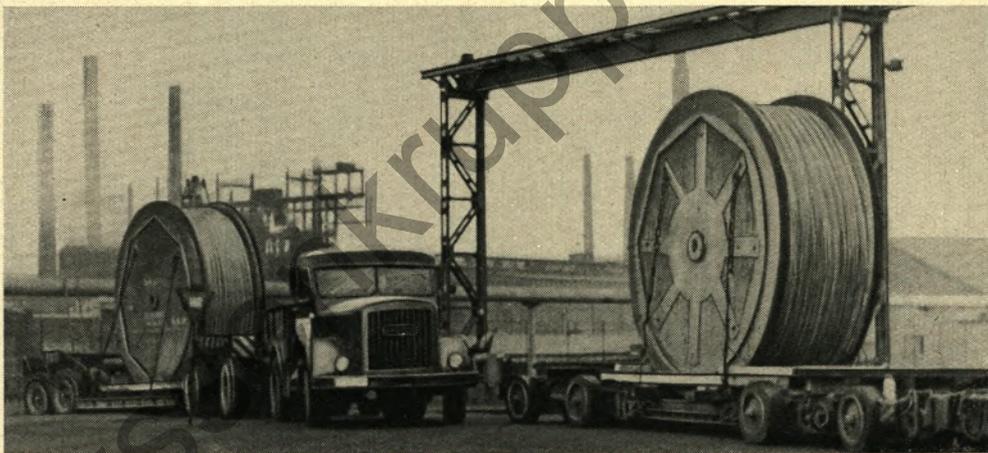


Die Reinigungs- und Überholungsarbeiten an unserem großen Gasometer, über die wir in der Werkzeitung schon einmal berichteten, sind jetzt endgültig abgeschlossen. Als letztes wurde die Decke angestrichen. Das war natürlich etwas anderes, als wenn wir in unseren Wohnungen zu Pinsel und Quast greifen, um der Zimmerdecke einen neuen Anstrich zu geben. Ein Spezialgerüst mußte gebaut werden. Hier sieht man, wie die Gerüstteile auf dem Wege über das Blechdach des Gasometers weggeschafft werden.

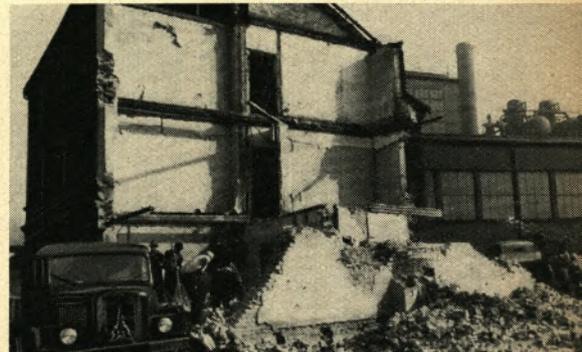
Im Hafen Walsum sollen durch einen Kohlenabbau unter dem bisher für den Bergbau gesperrten Hafengebiet die Hafenbecken bis zu 1,60 m abgesenkt werden. Die Absenkung wird notwendig, weil die Sohle des Rheinbettes sich jährlich um drei bis vier Zentimeter auswäscht, so daß die Hafenbecken heute buchstäblich „eine Etage höher“ liegen als die Rheinsohle. Wenn gegen das Fortschreiten dieser Entwicklung nichts getan wird, würden in absehbarer Zeit tiefliegende Frachtkähne unseren Hafen nicht mehr anlaufen können. Früher hätte man die Lösung in einer kostspieligen Ausbaggerung und Vertiefung der Kaiwände versucht, heute geschieht dies, indem gleichzeitig durch den Kohlenabbau wirtschaftlicher Nutzen daraus gezogen wird. Unser Bild: In diesem Zusammenhang wurde in diesen Tagen mit den Arbeiten zur Verstärkung der Kaiwände und der Erneuerung von zwei Kranbahnen begonnen, und zwar am Rheinkai und der Westseite v. Hafenbecken II.



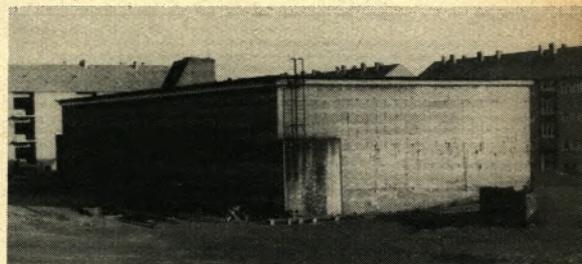
Für zwei Kabelkrane mit einer Spannweite von je 760 m, die von der GHH Sterkrade gebaut werden und in Indien zum Betonieren einer 80 m hohen Staumauer dienen, wurden die von unserem Werk Gelsenkirchen gefertigten Seile im Ruhrorter Hafen in einen Rheinkahn nach Rotterdam verladen: Zwei Tragseile, je 775 m lang, mit einem Durchmesser von 80 mm sowie die dazugehörigen Hub-, Fähr-, Spann-, Steuer- und Sprengwerkseile.



Neben den anderen westdeutschen Hüttenwerken waren wir auch in diesem Jahre wieder mit einem repräsentativen Stand an der Technischen Messe in Leipzig beteiligt, um die Kontaktnahme mit der Ostzone und den osteuropäischen Ländern im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten zu fördern. Unser Messestand fand allgemeine Anerkennung, wie überhaupt für die Erzeugnisse aus Oberhausen und Gelsenkirchen lebhaftes Interesse gezeigt wurde. Von dem über 8 m hohen Turm aus Torstahl (Erzeugnis unserer Feinstrahle) leuchtet weithin unser Firmenzeichen.



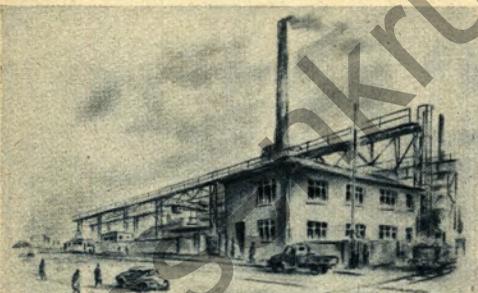
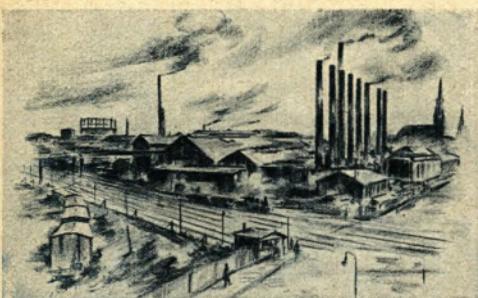
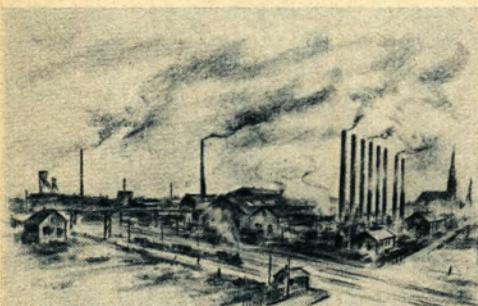
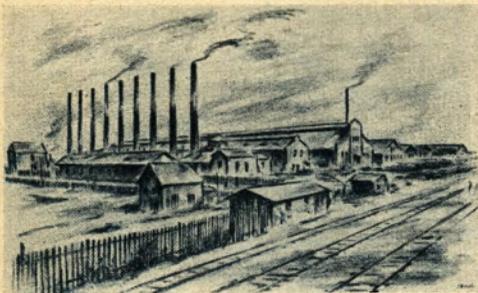
Hinter dem Dampfkraftwerk, in der Hultschiner Straße, verschwindet in Gestalt alter Wohnhäuser nach und nach ein Schandfleck, der als trübe Erinnerung an die Zeit vor der Jahrhundertwende zurückgeblieben ist. Sobald die Häuser von den Bewohnern geräumt sind, fallen sie der Spitzhacke zum Opfer.



Es war vorgesehen, den an wenig erfreuliche Tage erinnernden Bunker, der jetzt inmitten unseres Wohngebietes Knappenviertel steht, durch Bepflanzung mit Klettergewächsen etwas ansehnlicher zu machen. Nun hat uns jedoch die Oberfinanzdirektion Düsseldorf, die den Bunker treuhänderisch verwaltet, einen Strich durch die Rechnung gemacht, indem sie uns mitteilte, daß Verschönerungsarbeiten nicht zu empfehlen sind, weil die Außenwände verstärkt und der Bunker wieder Luftschutzzwecken dienen soll.

Man nannte sie „Schalker Grenadiere“

Die Schornsteine unseres Drahtwerkes waren jahrzehntelang Wahrzeichen Schalkes



Man soll nur nicht meinen, daß allein der Fußball das Gesicht des Gelsenkirchener Stadtteils Schalke geprägt hat. Der Name Schalke ist ebenso verbunden mit dem der Industrie. So hatte Schalke schon sein durch die Industrie geprägtes Wahrzeichen, als es den FC Schalke 04 noch gar nicht gab.

Dieses Wahrzeichen — wenn wir es etwas vermessen einmal als solches bezeichnen dürfen — bildeten nämlich jahrzehntelang die Schornsteine unseres Drahtwerkes. Jedem Besucher fiel die Schornsteinreihe auf, die bei gleicher Höhe schnurgerade ausgerichtet in der Nord-Süd-Richtung stand. Es waren wohl die ältesten Schornsteine Gelsenkirchens; sie wurden in den siebziger Jahren nach und nach von dem Drahtwerk Wilhelm Boecker & Comp., das 1871 in Betrieb genommen wurde, errichtet. Mit jedem weiteren Bau eines Puddelofens entstand auch ein Schornstein, so daß das Drahtwerk im Jahre 1876 neun Schornsteine stehen hatte, jeder einzelne 31,5 Meter hoch. (Bild 1.) In diesem Jahre hatte der Gründer des Werkes, Wilhelm Boecker, neun Kinder; eine Zahlenübereinstimmung, die der Gelsenkirchener Volksmund zum Anlaß nahm, um von den Schornsteinen als von den „neun Boeckerschen Kindern“ zu sprechen. Vielfach nannte man diese Schornsteine auch die „Schalker Grenadiere“, da sie, wie mit einem Lineal ausgerichtet, kerzengerade in einer Reihe standen. Übrigens erkennt man auf dem oberen Bild vor den Schornsteinen das alte Walzwerk, während die hinter der Schornsteinreihe gelegene große Halle den alten Drahtzug zeigt.

1912 erfolgte die Eingliederung des Gelsenkirchener Drahtwerkes in die Gutehoffnungshütte, womit gleichzeitig eine Modernisierung des Werkes eingeleitet wurde. Im Zuge der fortschreitenden Technik, die eine Umstellung vom Dampfkesselbetrieb auf Elektrizität und Gas mit sich brachte, fielen dann im Laufe der Zeit die Schornsteine allesamt der Spitzhacke zum Opfer. Und zwar nicht auf einmal, sondern nach und nach. Bereits vor dem ersten Weltkrieg wurde der erste abgebrochen. Bild 2, eine Werksansicht aus dem Jahre 1913, zeigt dann auch nur noch acht Schornsteine. Ganz rechts erkennt man die Schalker Kirche. Links ragt das Fördergerüst des Schachts 3 der Consolidation empor.

1925, so veranschaulicht das dritte Bild, waren diese acht Schornsteine immer noch ein Wahrzeichen Schalkes. Ab 1926 aber standen dann, wie die nächste Zeichnung aus dem Jahre 1933 zeigt, noch vier der Schornsteine. Für die fünf abgebrochenen war 1926 neben dem Walzwerk ein neuer 50 Meter hoher Schornstein gebaut worden, den man auf unserer Zeichnung hinter dem alten Verwaltungsgebäude auffragen sieht. Vor dem Verwaltungsgebäude erkennt man, allerdings etwas undeutlich, noch das Dach des alten Pförtnerhauses. Links die Schranke an der König-Wilhelm-Straße. 1936 wurden durch die Verlegung der Dampfkesselanlage zwei weitere Schornsteine frei und abgebrochen, während Ende 1937 dann auch die beiden letzten der einstmaligen neun „Grenadiere“ vom Erdboden verschwanden.

Die fünfte Zeichnung zeigt schließlich, von der Schranke aus gesehen, wie es heute aussieht. Nichts

erinnert mehr an die alten, jedem Gelsenkirchener so vertrauten „Boeckerschen Kinder“, mit denen ein Stück Geschichte des früheren Drahtwerkes Boecker & Comp. verbunden ist. Aber auch das alte Verwaltungsgebäude, das man auf dem vorherigen Bild noch sieht, steht nicht mehr. Es fiel im Kriege bekanntlich einem Luftangriff zum Opfer. Das Pförtnerhaus, das den Vordergrund der letzten Zeichnung ausmacht, blieb erhalten; es steht an der Stelle des alten Pförtnerhauses, von dem im Zusammenhang mit der vierten Zeichnung die Rede war. Dahinter die Knüppelkranbahn und der schon erwähnte Walzwerks-Schornstein, der 1926 zusammen mit einem Hochwasserbehälter gebaut wurde.

Zu dem Foto (unten) brauchen kaum nähere Erläuterungen gemacht zu werden. Es zeigt, wie das Gesicht der Schalker König-Wilhelm-Straße in jüngster Zeit durch den Neubau unseres Verwaltungsgebäudes verändert wurde. Hinter dem Verwaltungsgebäude die vor einigen Jahren erbaute Schaltstation; ganz rechts das Walzwerk, dahinter wiederum der Schornstein. Am linken Bildrand erkennt man die Aufbauten der Drahtseilerei, die während des ersten Weltkrieges fertiggestellt wurde.

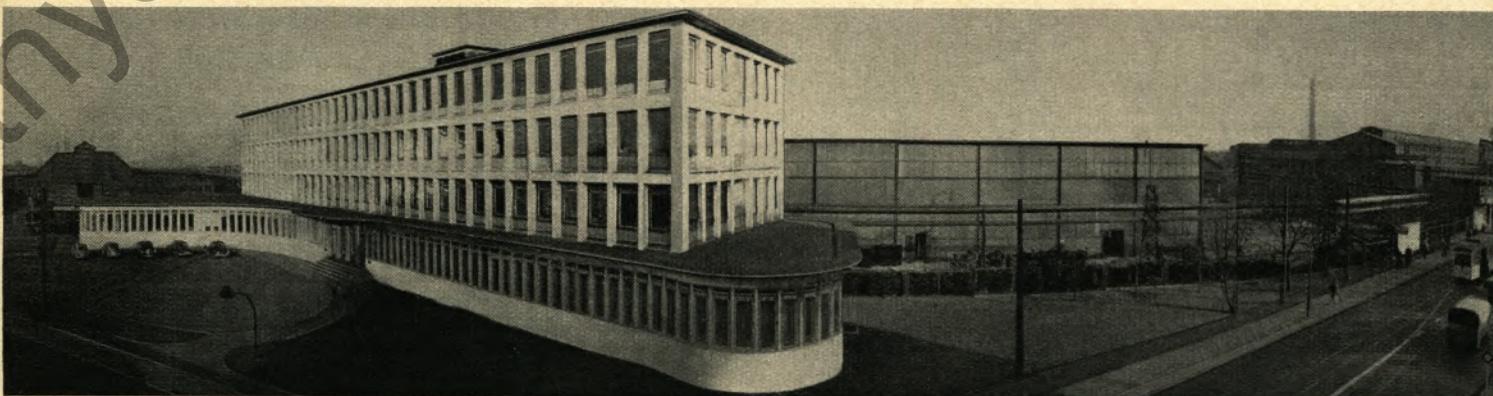
Vor dem Ersticken bewahrt

Durch tatkräftiges Eingreifen des Kollegen Josef Panster wurde im Stahlwerk kürzlich ein Unfall vermieden, der leicht hätte ein Menschenleben kosten können. Der Praktikant Wolfgang B. war am Sandtrockenofen beschäftigt. Dabei stellte er sich beim Nachstoßen des Sandes auf den nach seiner Ansicht festen Sand im Bunker. Der Sand kam ins Rutschen, B. fiel in den Bunker und wurde verschüttet.

Der Sandbunker hat eine konische Form mit einer Ausflußöffnung im Boden, durch die der Sand auf eine Schneckenwelle fällt und von dort weiter zum Trockenofen geleitet wird. B. fiel so in den Bunker, daß seine Beine unten aus der Ausflußöffnung ragten. Josef Panster, der unter dem Bunker arbeitete, sah dies, stellte sofort die Antriebsschnecke ab und rief die Belegschaftsangehörigen Wilhelm Lensing, Otto Johann und Karl-Heinz Pörsch zu Hilfe. Gemeinsam schaufelten sie mit Spaten und Händen den Praktikanten frei, der mit einem Schrecken davonkam und lediglich an der Hand eine geringfügige Schnittverletzung durch einen Spaten erlitt.

Wer hat den Unfall gesehen?

Die Hütten- und Walzwerksberufsgenossenschaft teilt mit: Insbesondere bei Wegeunfällen, aber auch bei Arbeitsunfällen unterlassen es die Verletzten häufig, anwesende Zeugen namhaft zu machen. Hierdurch werden die Ermittlungen über das Unfallereignis oder die Voraussetzungen zur Geltendmachung eines Ersatzanspruches nach § 1542 RVO erschwert. Wir bitten, auf jeden Fall in Frage kommende Zeugen zu notieren und sie bei der Meldung des Unfalles dem Aufnehmenden zu benennen, damit sie in der Unfallanzeige aufgeführt werden, wodurch die Bearbeitung der Unfallsache erheblich erleichtert wird.



Welche Einstellung man auch gegenüber der europäischen Integrationspolitik oder dem derzeitigen Wirtschaftssystem der westlichen Länder einnimmt, man kann nicht umhin, sich mit dem einzigartigen Experiment, das vor vier Jahren von sechs europäischen Ländern auf dem Gebiete von Kohle und Stahl in Angriff genommen wurde, näher zu befassen. Die Montanunion geht zurück auf französische Initiative. In einer Erklärung vor der französischen Nationalversammlung schlug am 9. Mai 1950 der damalige Außenminister Robert Schuman vor, „die Gesamtheit der französisch-deutschen Kohle- und Stahlproduktion unter eine gemeinsame Hohe Behörde zu stellen, eine Produktionsgemeinschaft sowie einen gemeinsamen Markt Wirklichkeit werden zu lassen, wozu auch den anderen europäischen Staaten der Beitritt offen steht.“ — — Gemeinsamer Markt: das heißt ein Markt ohne Zollbarrieren und Mengenkontingentierungen, ein Markt aber auch ohne Diskriminierungen, also ohne ungleiche Behandlung von in gleicher Lage befindlichen Marktpartnern. Aus dieser Sicht heraus schrieb Dr. Heinz Potthoff, Mitglied der Hohen Behörde der Montanunion den folgenden Bericht, der Einblick gibt in die seit dem Bestehen der Gemeinschaft geleistete Arbeit. Dabei darf man nicht übersehen, daß es sich bei der Montanunion lediglich um eine Teilintegration handelt, deren besondere Schwierigkeiten durch die dadurch gegebene Begrenzung erwachsen. Doch gerade in den letzten Wochen wird immer wieder davon gesprochen, welch starke Antriebe die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl dem Werk der europäischen Einigung im allgemeinen zu geben vermocht hat. In diesem Sinne ist die Montanunion hoffentlich Schrittmacher für eine weit größere Entwicklung, damit das Endziel jeder Wirtschaft — höherer Verbrauch für alle durch gesteigerte Produktion und gesteigerte Produktivität — erreicht wird.



Vier Jahre Montanunion

von Dr. Heinz Potthoff, Mitglied der Hohen Behörde

Europa steht seit Wochen im Zeichen des Gemeinsamen Marktes der Sechs-Länder-Gemeinschaft Belgien, Deutschland, Frankreich, Holland, Italien und Luxemburg. Innerhalb dieses Gemeinsamen Marktes sollen in 12 bis 15 Jahren sämtliche Zoll- und sonstige Schranken fallen. So beschlossen es die Regierungschefs dieser sechs Länder vor kurzem in Paris, fast an dem Tage genau, an dem die sechs Nationen vor vier Jahren ihre ersten Wirtschaftsgrenzen fallen ließen: Die Zölle für Kohle, Erz und Schrott.

Ihnen folgten knapp drei Monate später am 1. Mai 1953 die Zölle für Stahl und in der Folge mit ihnen sämtliche Warenkontingente, Devisenbeschränkungen, Doppelpreise usw. Während bis dahin international die Güter zu Bedingungen ausgetauscht wurden, wie sie im wesentlichen in den Handelsverträgen zwischen den einzelnen Staaten festgelegt sind, begann man nunmehr, einen gemeinsamen Markt zu schaffen, welcher das Staatsgebiet dieser sechs Länder umfaßt. Er soll der Anfang eines umfassenden europäischen Marktes sein, der alle Erzeugnisse einbezieht und in dem in Zukunft die Staatsgrenzen nur noch auf dem Papier stehen werden, in dem es keine Zölle, keine Ein- und Ausfuhr- oder Devisenbeschränkungen, keine Subvention, keine unterschiedliche Behandlung des Käufers nach seiner Nationalität und keine rigorose Ausbeutung der Verbraucher durch Kartelle und Konzerne mehr geben wird. Ein solcher Markt ist bereits weitgehend verwirklicht für die vier genannten Erzeugnisse. Nachdem die Bemühungen um die Fortführung der wirtschaftlichen Integration Europas, der Verschmelzung der einzelnen Volkswirtschaften zu einer neuen europäischen Wirtschaft in den letzten eineinhalb Jahren wieder einen stärkeren Auftrieb gefunden haben, erscheint es gerade jetzt angezeigt, zu prüfen, wie sich die Entwicklung der Kohle- und Stahlwirtschaft seit dem Bestehen der Montanunion gestaltet hat.

Er wurde errichtet am 10. Februar 1953 für Kohle, Eisenerz und Schrott, am 1. Mai 1953 für Eisen und Stahl, am 1. August 1954 für Edelmetalle; Produktion und Austausch von Kohle und Stahl haben sich seitdem gut entwickelt, freilich unterstützt durch einen günstigen Konjunkturverlauf.

Die Steinkohlenförderung ist — mit Ausnahme Belgiens und Frankreichs, wo die Förderung fast unverändert blieb, und Luxemburgs, welches nicht über Kohlevorkommen verfügt — in allen Ländern gestiegen. Weit stärker als die Kohlegewinnung nahm die Stahlpro-

duktion zu. Daran war jeder Teilnehmerstaat beteiligt. Besonders bemerkenswert ist: Die Zunahme bei Kohle wie bei Stahl war in Deutschland am höchsten. Die prozentuale Zunahme des Austausches war um ein Vielfaches größer als die Erzeugung. Das ist überwiegend auf die Breitenwirkung des Gemeinsamen Marktes zurückzuführen, welcher damit selbst produktionssteigernd wirkte. Alle Lieferländer für Steinkohle und Koks konnten erheblich größere Mengen im Gemeinsamen Markt absetzen, erhöhten zugleich aber ihre Bezüge zum Teil nicht unbeträchtlich. Das gilt auch für Eisen und Stahl. Hier nahmen vor allem die deutschen, französischen und niederländischen Bezüge zu. Dabei sind — im Sinne einer Rationalisierung der Verkehrsströme — begrüßenswerte Umschichtungen in der Belieferung bzw. Versorgung mit Kohle und Stahl erfolgt. Die Ruhr und Niedersachsen liefern verstärkt Kohle nach den Niederlanden und dafür weniger nach Süddeutschland. Die Niederlande und Belgien versenden in größerem Umfang Kohle nach dem Süden, insbesondere Frankreich, dieses und die Saar wiederum liefern zunehmend nach Süddeutschland. Für den Stahl kann ein wichtiges Beispiel aus den deutschen Erfahrungen angeführt werden. Die Lieferungen an Walzstahl aus Belgien, Luxemburg, Frankreich und der Saar haben erheblich zugenommen, ohne daß deswegen die Lieferungen der deutschen Werke nach Süddeutschland mengenmäßig abgenommen hätten. Die wachsenden Kohle- und Stahlbezüge der Bundesrepublik aus dem Gemeinsamen Markt haben sich positiv für ihre Versorgung ausgewirkt. Sie hätte ihre industrielle Erzeugung von 1952 bis 1956 nicht in dem erzielten Maße steigern können, wenn sie nur auf ihre eigene Kohleförderung und Stahlerzeugung hätte zurückgreifen wollen.

Alle Kredite zusammengenommen, die die Hohe Behörde selbst gewährt oder vermittelt hat, um die Investitionstätigkeit der Werke zu verstärken, ergeben die statliche Summe von 1 Mrd. DM. Dabei ist besonders zu erwähnen die Amerika-Anleihe in Höhe von 100 Mill. sowie die Schweizer-Anleihe von 50 Mill. sfr, die an Unternehmen der Eisen schaffenden Industrie weitergegeben wurden. Auf die Bundesrepublik entfielen 18 Mill. sfr.

Im Zusammenhang mit der Förderung der technischen Investitionen hat die Hohe Behörde einen Beitrag zur Finanzierung des Arbeiterwohnungsbaus geleistet. Es wurden verlorene Baukosten-

zuschüsse in Höhe von 1 Mill. Dollar für 1000 vergleichbare Versuchsbauten (davon 400 in Deutschland) gewährt, um die technisch und wirtschaftlich besten Baumethoden herauszufinden. In der Bundesrepublik Deutschland, in Belgien, Luxemburg und an der Saar wurden Anleihen im Gegenwert von 17,4 Mill. Dollar aufgenommen, um den Bau von 12100 Arbeiterwohnungen teilzufinanzieren, davon allein in Deutschland 10000. Bemühungen sind im Gange, in Frankreich und in Italien für weitere 2900 Wohnungen 7,8 Mill. Dollar Kredite zu vermitteln. Der Aufwand an Zinsen für den Endkreditnehmer liegt zwischen 4 und 4,5 Prozent, die Gesamtbelastung einschließlich Tilgung bei 7% jährlich. Ein neues Versuchswohnungsbauprogramm mit 4 Mill. Dollar aus Mitteln der Hohen Behörde (davon 1 Mill. Dollar verloren, 3 Mill. Kredite) für 2000 Wohnungen und ein weiteres Bauprogramm mit 25 Mill. Dollar (davon 15 Mill. eigene Mittel der Hohen Behörde, 10 Mill. aufzunehmende Kredite) für etwa 14000 Wohnungen sind für 1957/58 beschlossen worden.

Die sozialpolitischen Befugnisse der Montanunion sind nach dem Vertrag stark begrenzt, begründet dadurch, daß sie nur einen Teilzusammenschluß der Wirtschaft darstellt, für den keine stark abweichende Sozialpolitik gegenüber dem übergroßen Teil der noch ausstehenden Industrien getrieben werden kann.

Eine wesentliche sozialpolitische Maßnahme der Gemeinschaft besteht in der Anpassungshilfe. Sie wird je zur Hälfte von der Hohen Behörde und der Regierung eines Mitgliedstaates auf deren Antrag gewährt, wenn durch strukturelle Veränderungen in der Produktion infolge der Entwicklung des Gemeinsamen Marktes oder durch technische Rationalisierungen Betriebe unwirtschaftlich und Arbeitnehmer arbeitslos werden.

Zum Abschluß des vierten Haushaltsjahres, am 30. Juni 1956, betragen die Rückstellungen der Hohen Behörde nach Abzug der bereits getätigten Ausgaben ca. 16,2 Mill. Dollar (= 68 Mill. DM). Maßnahmen sind in Durchführung oder in Vorbereitung, um insgesamt etwa je 10000 Kohlenarbeiter in Frankreich und Belgien und Stahlarbeiter in Frankreich und Italien durch Zahlung von Beihilfen zu unterstützen, damit sie ihre Wiedereinstellung abwarten, die Kosten zur Erlangung eines neuen Arbeitsplatzes decken oder an einer evtl. notwendigen Berufsumschulung teilnehmen können. Von deutscher Seite erfolgte in diesen Tagen der Antrag auf Anpassungshilfe

für die Bergleute der Zeche Barsinghausen.

Mit Hilfe der Hohen Behörde wurde zwischen den Teilnehmerstaaten der Gemeinschaft ein Abkommen über die Freizügigkeit von 29 Kohle- und 27 Stahl-Facharbeiterberufen getroffen. Es tritt in Kraft, sobald es von den Staaten ratifiziert ist, und ermöglicht den betreffenden Arbeitern, ohne Schwierigkeiten von Land zu Land ihren Arbeitsplatz zu wechseln. In diesem Zusammenhang wird zwischen der Hohen Behörde und dem Internationalen Arbeitsamt in Genf der Entwurf eines Abkommens vorbereitet, das einheimischen und ausländischen Arbeitnehmern in der Sozialversicherung gleiche Behandlung sichern soll.

Zur besseren Information aller interessierten Kreise wurden umfangreiche Studienarbeiten in Angriff genommen, sind zum Teil schon durchgeführt oder werden laufend fortgesetzt: Methoden der Berufsausbildung im Kohlenbergbau und in der Eisen schaffenden Industrie; Vergleich der Lohn- und Arbeitsbedingungen mit dem Ziel, Arbeitnehmern und Arbeitgeber in von der Hohen Behörde einberufenen paritätischen Ausschüssen die Angleichung im Fortschritt zu empfehlen; Untersuchungen über die Verkürzung der Arbeitszeit, Forschungen auf dem Gebiet der Arbeitshygiene und Arbeitsmedizin, mit einer Unterstützung von 1,2 Mill. Dollar in vier Jahren 68 Projekte über Bekämpfung von Silikose, Kohlenoxydvergiftung, Hitzearbeit, Lärm und Erschütterungen. Unter den Studienarbeiten besonders bekannt sind die Reallohnvergleiche, zwischenstaatliche Vergleiche der Arbeiter Einkommen. Sie führten für die deutschen Berg- und Stahlarbeiter zu keinem erfreulichen Ergebnis. Der deutsche Bergmann lag gegenüber seinem bestbezahlten Kollegen in der Gemeinschaft (Belgien) um etwa 1/4, der deutsche Stahlarbeiter gegenüber seinem bestbezahlten Kollegen (Luxemburg) um mehr als 1/3 zurück. Danach war also 1953 das Realeinkommen des deutschen Kohle- und Stahlarbeiters im Vergleich zu seinen Kollegen in der Gemeinschaft ziemlich niedrig. Seitdem scheinen die deutschen Arbeiter aufgeholt zu haben. So stiegen z. B. die deutschen Stahlarbeiterlöhne, wie neuere vorläufige Berechnungen ergeben haben, von 1952 bis Ende 1956 real um etwa 24%, während die entsprechende Zunahme in Luxemburg nur 11% betrug. Es handelt sich hier um Informationen, die von wesentlicher Bedeutung für die Lohnpolitik der Gewerkschaften sein können.

Wie eine gigantische Harfe,
am Himmel selber aufgehängt

Lebendig gewordene Mathematik

Ein Bildbericht über die im Bau befindliche größte Hängebrücke der Welt

Das längste Bauwerk aus Stahl wird nach ihrer Fertigstellung die Mackinac-Brücke im Staate Michigan (USA) sein. Konstrukteur ist der als ein Meister des Brückenbaus bekannte Deutsch-Amerikaner David Steinman, der schon mehr als dreihundert Seilbrücken in allen fünf Erdteilen baute und dabei viele wichtige Beiträge zur theoretischen und konstruktiven Weiterentwicklung des Brückenbaus lieferte. Kürzlich legte er die Pläne vor für eine Hängebrücke, die einmal die Straße von Messina zwischen Italien und Sizilien überspannen und an Ausmaßen die Mackinac-Brücke noch übertreffen soll. Für uns als Werkzeitung ist die Mackinac-Brücke schon deswegen beachtenswert, da sich dadurch die Gelegenheit ergibt, wieder einmal auf die Bedeutung des Werkstoffes Stahl hinzuweisen, zum anderen, um auf die Drahtseile als tragendes Element aufmerksam zu machen, woran wir unter Hinblick auf unser Drahtwerk Gelsenkirchen besonders interessiert sind. Harmonische Einfügung in die Umgebung, präzise Linienführung, Symmetrie, Klarheit, Einfachheit, Proportion und Rhythmus — das sind die Grundelemente, durch die sich eine moderne Seilbrücke auszeichnet. Seilbrücken sind gewissermaßen stahlgewordener Gedankenflug.

Die Mackinac-Brücke, die das Hauptgebiet des amerikanischen Staates Michigan mit der waldbedeckten Halbinsel im Norden verbindet, wird acht Kilometer lang sein und auf einer Strecke von sechs Kilometern über Wasser führen. Nach ihrer Fertigstellung im kommenden Jahr wird sie, von Verankerung zu Verankerung gemessen, die längste, ihrer Spannweite nach — 1160 Meter — die zweitlängste Hängebrücke der Welt sein. (Die Spannweite der Golden-Gate-Brücke in San Franzisko, die nach wie vor die Spitze hält, beträgt 1280 Meter.)

Die Tragkabel der neuen Brücke sind an den Enden in Betonsockeln verankert, deren jeder größer ist als ein Fußballplatz; allein der Beton in diesen beiden Sockeln wiegt 350000 t — nicht viel weniger als aller Stahl und Beton im höchsten Wolkenkratzer New Yorks, dem Empire State Building. Die Brücke wird auch mehr kosten als irgendeine andere bisher



Für die Monteure, die zwischen den Pylonen die Seile spannen und später an Kabelschellen die Hängeseile befestigen, wurde von Pfeilern zu Pfeilern ein engmaschiges Drahtnetz gespannt.

gebaute Brücke. Schuld daran sind die außergewöhnlich ungünstigen Wetter- und Bodenverhältnisse, auf die die Konstrukteure Rücksicht nehmen mußten.

Die Mackinac-Brücke wird nämlich genau in der Mitte eines 65 Kilometer langen, beiderseits weitgeöffneten Trichters errichtet, der zwei große Wetterküchen, den Huronsee und den Michigansee, verbindet. Die Mackinac-Straße speit Wetter an beiden Enden — manchmal zu gleicher Zeit. Von den 34 Pfeilern der Brücke mußten 32 im Wasser errichtet werden; 60 Meter tief mußte man bei den Fundamentierungsarbeiten gehen, um festen Steingrund zu erreichen. Die beiden Pfeiler — bei Hängebrücken Pylonen genannt — sind je 168 Meter hoch — ungefähr die Höhe eines Wolkenkratzers mit fünfzig Stockwerken.

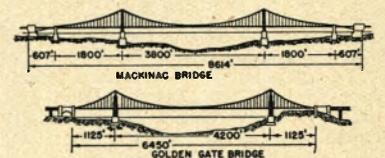
Schon kurz nach ihrer Errichtung hatten sie Stürmen standzuhalten, die Geschwindigkeiten von 115 Kilometer pro Stunde erreichten und das Wasser der Mackinac-Straße zwölf Meter hoch aufwarfen.

Die Ingenieure haben alle Gefahren, die den Pfeilern von dem Höllenspuk der Stürme drohen, von vornherein einkalkuliert. In früheren Zeiten konnte nur die Praxis erweisen, welchen Belastungen ein Brückenbau gewachsen war. Heute gibt die Metallurgie und Mathematik den Ingenieuren die Möglichkeit, eine Brücke zu belasten, bevor sie überhaupt gebaut ist. Mit Hilfe des Rechenstifts lassen sie, in ihren Büros sitzend, beispielsweise einen Lastwagen auf die Brückenfahrbahn setzen. Mit der Rechenscheibe läßt sich errechnen, wie das Gewicht des Lastwagens sich bis hoch hinauf zu den Tragkabeln überträgt, auf die Pylonen drückt und an den Verankerungen zerrt.

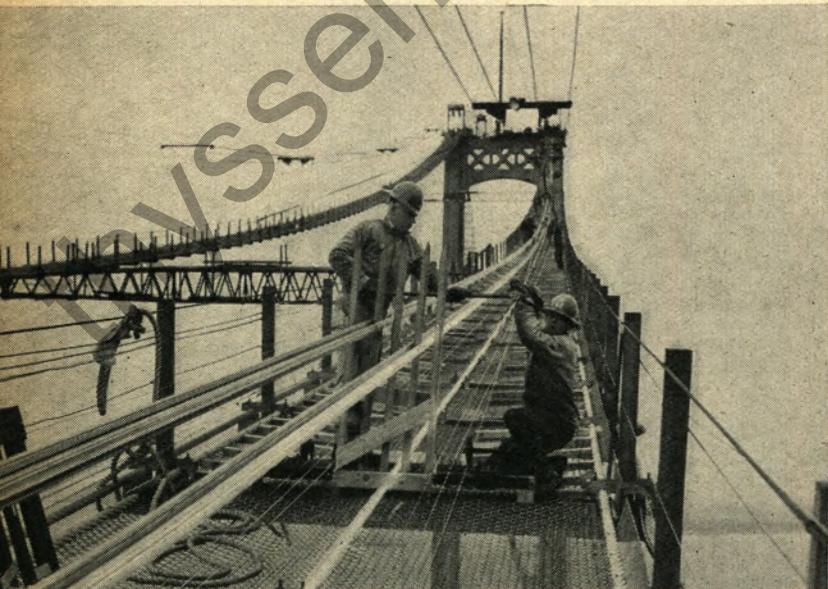
Mehr als 100 m unter diesen Männern, die eines der Brückentragseile spannen, fluten die Wasser der Mackinac-Straße. 38 Seile, durch Kabelschellen zusammengehalten, bilden je ein Tragkabel.



Der Ingenieur berechnet z. B. das Verhalten eines stehenden Lastwagens



nach einem Dutzend verschiedener Punkte, ehe er ihn, immer mit Bleistift und Papier, auf den nächsten





Die Silhouette einer modernen Stahlhängebrücke — zwei langgestreckte, schlanke Girlanden, die einander im Gleichgewicht halten — gehört zum Schönsten, was der Mensch je geschaffen hat. Freilich verdankt sie ihre Form weniger ästhetischen als praktischen Erwägungen. Wenn die Kabel genau horizontal verliefen, hätten sie den lotrecht wirkenden Kräften nämlich nichts entgegenzusetzen.

Die Fahrbahn ist in der Längsrichtung gewölbt — teils um Schiffen die Durchfahrt zu ermöglichen, teils mit Rücksicht auf die temperaturbedingten Verformungen des Stahls. Die Kabelstränge der Mackinac-Brücke, die aus Drahtseilen in einer Länge von 69 000 Kilometer bestehen, hängen im Sommer drei Meter tiefer durch als im Winter, und natürlich dehnt sich auch die Fahrbahn bei Hitze aus.

Wie gleicht man nun die Veränderungen einer Brücke aus, die sich ausdehnt und zusammenzieht, während ihr Unterbau sich nicht in der gleichen Weise oder im gleichen Maße verändert? Es gibt verschiedene Möglichkeiten. Eine beruht auf der Verwendung jener Stahlplatten, die dem über die Fahrbahn rollenden Fahrzeug immer wieder einen leichten Schlag versetzen. Es sind Schiebegerlenke zwischen zwei Teilstücken der Fahrbahn, die sich in ihnen, je nach Temperatur, vor- oder zurückschieben. Da die Fahrbahn leicht aufwärts gebogen ist, flacht sie sich, wenn sie sich bei Ausdehnung tiefer in die Gelenke hineinschiebt, lediglich ab.

Ein altes, grausames Gesetz, das jeder Brückenbauer kennt, lautet: „Die Brücke fordert ein Leben.“ In der Mackinac-Straße ist jedoch eine 144 Meter lange Brückenöffnung auf ihre Stützen gesetzt worden, ohne daß jemandem der Atem gestockt hätte. Sie wurde auf einem Gerüst zusammengebaut, das auf einer Gruppe von Lastkähnen ruhte und die Pfeiler, die die Öffnung aufnehmen sollten, um ein paar Zentimeter überragte. Nach Beendigung der Montage wurden die Lastkähne in die Brückenachse eingeschwommen und genau ausgerichtet. Dann wurde Wasser in sie hineingepumpt. Während sie tiefer sanken, setzten sie das Tragwerk auf die Pfeiler ab.

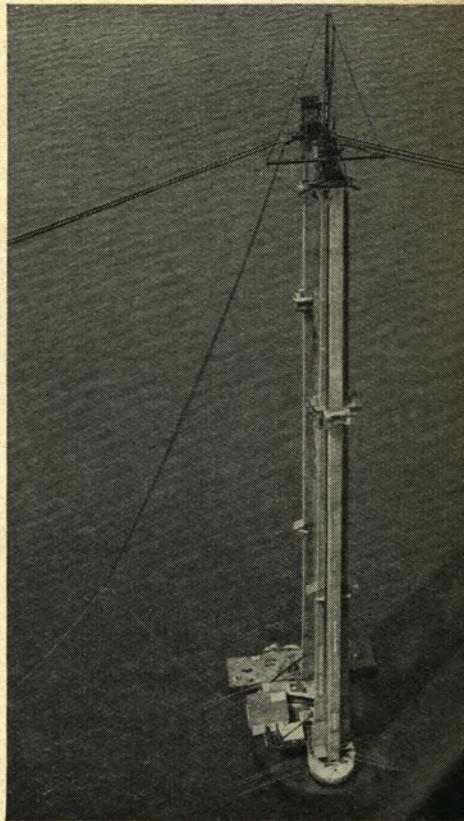
Noch immer bergen Brücken, obgleich schon so viele gebaut worden sind, manches Geheimnis. Da ist z. B. das Phänomen der aerodynamischen Oszillation — die merkwürdige Neigung, zu schwanken und zu schlingern, auch wenn es nicht stürmt. Die drittlängste Hängebrücke der Welt — über die Tacoma-Enge im Nordwesten der USA — schwankte bereits bei schwacher Brise, so daß den Passanten schon bei einer Windgeschwindigkeit von 30 Kilometer pro Stunde übel wurde. Im Jahre 1940, vier Monate nach ihrer Einweihung, ließ sich die Fahrbahn von einem leichten Sturm anheben und riß. Die Fahrbahn der Mackinac-Brücke aber wird sich nicht anheben oder verkanten lassen. Sie erhält statt einer Betondecke ein weit-

maschiges, gleitsicheres Metallgitter, und rechts und links bleibt ein drei Meter breiter Streifen völlig offen. An einem Modell durchgeführte Windkanalversuche haben gezeigt, daß die Brücke selbst bei Windgeschwindigkeiten bis zu 10 000 Kilometer pro Stunde aerodynamisch absolut stabil ist.

Moderne Brückenbauten sind sozusagen lebendig gewordene Mathematik. Der Werkstoff Stahl hat den Technikern und Architekten unbegrenzte Möglichkeiten in die Hände gelegt. Wie nie zuvor verkörpert sich insbesondere in den großen Drahtseilbrücken das gesamte metallurgische, konstruktive und wirtschaftliche Wissen unserer Zeit.

Dabei sind in hervorragender Weise auch die von deutschen Stahlbauunternehmen geschaffenen Brückenwerke zum Inbegriff einer neuen Stahlbauära geworden. Nun besitzt Deutschland keine Ströme und schiffbaren Meeresarme, die denen des amerikanischen Kontinents vergleichbar sind.

Mit amerikanischen Spannweiten-Rekorden kann der deutsche Brückenbau sich daher nur im Ausland messen. Doch fehlt es auch unseren Konstrukteuren nicht an Mut zu neuen Wegen. Das beweist schon die von der GHH geplante asymmetrische Hängebrücke über den Rhein bei Köln, über die wir in einer der nächsten Ausgaben berichten wollen.



▲ Hier wird ein Kabel hochgezogen. Auf dem anderen Brückenturm wiederholt sich diese Tätigkeit, bis das Seil in volle Aufhängung gebracht ist.

▲ 168 Meter hoch, 12 Meter höher als der Kölner Dom, sind die gewaltigen Pfeiler — Pylonen genannt — dieser Hängebrücke, die von der United States Steel Corporation gebaut wird. 60 Meter tief mußte man bei den Fundamentierungsarbeiten gehen, um festen Steingrund für diese gewaltigen Tragpfeiler zu erreichen.

Brückenabschnitt schiebt. Dann läßt er ihn über die Brücke rollen und studiert die Kräfte, die beim Anfahren, beim Halten, bei plötzlichen Stößen auf die Konstruktion einwirken.

Schließlich multipliziert er mit der Zahl der Fahrzeuge, die die Fahrbahn faßt.

► Dieses Bild, von einem Schiff aus fotografiert, läßt ahnen, wie imposant die Mackinac-Brücke einmal aussehen wird. Bei einer Länge von acht Kilometern die größte Brücke der Welt.





Kennzeichenpflicht für Mopeds

Die Gebühren werden jeweils für die Dauer eines Versicherungsjahres erhoben

Das Bundesverkehrsministerium wird in Kürze eine Verordnung verabschieden, wonach Versicherungskennzeichen für Mopeds (Fahrräder mit Hilfsmotor) im Bundesgebiet und in West-Berlin eingeführt werden sollen. Von dieser Verordnung werden rund zwei Millionen Mopeds betroffen, die sich zur Zeit im Verkehr befinden.

Das Versicherungskennzeichen gilt jeweils für die Dauer eines Versicherungsjahres (vom 1. März bis zum 28. Februar). Es muß also spätestens am 1. März eines Jahres durch ein neues Kennzeichen ersetzt werden, das sich vom vorhergehenden durch die Farbe unterscheidet. Jedes Jahr soll nämlich der farbige Grund des Kennzeichens gewechselt werden, um schon an Hand der jeweils gültigen Farbe feststellen zu können, ob die Mopedfahrer ihrer Versicherungspflicht nachgekommen sind.

Über die Ausgabe des Kennzeichens erhält der Mopedfahrer eine Versicherungsbescheinigung, die er stets bei sich tragen muß. Folgende Übergangsbestimmungen sind vorgesehen:

- Vom 1. Juni 1957 an müssen zunächst alle Mopeds mit Kennzeichen versehen werden, die zu diesem Zeitpunkt noch unversichert sind oder danach neu in Betrieb genommen werden.
- Bereits versicherte Fahrzeughalter brauchen ihre Mopeds erst dann mit einem Versicherungskennzeichen zu versehen, wenn sie nach dem 1. Juni eine neue Jahresgebühr entrichten.
- Spätestens muß bei den letztgenannten Fahrzeughaltern das Kennzeichen am 1. März 1958 angebracht sein. Die Kennzeichen werden den Versicherten mit der Beitragsrechnung übersandt.

Die Zeichen sind 10x10 Zentimeter groß und aus Stahlblech. Sie werden am Schutzblech befestigt. Beleuchtungspflicht besteht nicht. Als Erkennungsnummer und zur Unterscheidung von amtlichen Kennzeichen tragen die Moped-Schilder eine bis drei Ziffern und einen bis drei Buchstaben. Für 1957 gelten schwarze Ziffern und Buchstaben auf weißem Grund.

Wie der Gesamtverband der Versicherungswirtschaft hierzu mitteilt, macht die Einführung des Kennzeichnungszwangs eine Änderung des Tarifs erforderlich. Zur technischen Vereinfachung der

Mopedversicherung werden die bisherigen Tarifprämien vom 1. März 1957 an für die Haftpflicht- und Fahrzeug-Teilversicherung einschließlich Versicherungssteuer und Nebengebühren auf volle D-Mark aufgerundet. Von bisher 17,60 DM für ein Moped auf jetzt 18,— DM. Außerdem wird der Beitrag künftig nur für eine Versicherungsdauer bis 28. Februar eines jeden Jahres erhoben, weil mit dem Beginn eines neuen Versicherungsjahres auch neue Kennzeichen ausgegeben werden.

Die Ermittlung eines Moped-Fahrers an Hand der festgestellten Nummer kann nur durch das Kraftfahrbundesamt durch die zuständigen Behörden erfolgen, da die Polizei oder die Zulassungsstellen keine Unterlagen über die Zulassung erhalten. Die Einrichtung dieser zentralen Kartei beim Kraftfahrbundesamt in Flensburg erfolgt auf Grund von Abschnitten, die von den Versicherungsunterlagen abgetrennt werden.

Durch die Einführung der Kennzeichen wird die Erfüllung der Versicherungspflicht besser als bisher gewährleistet und insbesondere die Zahl der Mopeds, die ohne Versicherungsschutz gefahren werden und die man heute auf rund ein Fünftel des Bestandes, d. h. auf etwa 400 000 Fahrzeuge schätzt, wesentlich herabgesetzt. Außerdem ist damit zu rechnen, daß die so oft kritisierte, durch das Kennzeichen aber endlich beseitigte Anonymität nunmehr auch die wenig rücksichtsvollen Mopedfahrer zu anständigem und diszipliniertem Fahren anhalten wird.

In diesem Zusammenhang sei ferner darauf hingewiesen, daß vom Straßenverkehrsamt Oberhausen bis zum 1. März d. J. schon 400 Führerscheine der Klasse IV an Mopedfahrer, die sich einer freiwilligen Schulung und abschließenden Prüfung unterzogen, ausgegeben wurden. Alle Rad- und Moped-Fahrer, die das 16. Lebensjahr erreicht haben, sind hierzu eingeladen. Die Teilnahmegebühr beträgt 1,— DM und die Gebühr für die Führerscheinprüfung 3,— DM. Auskünfte erteilt das Straßenverkehrsamt und jede örtliche Polizeidienststelle. Anmeldungen werden eine Viertelstunde vor Beginn des Schulungskurses noch entgegengenommen. — Da immer festgestellt werden muß, daß ein großer Teil der Rad- und Mopedfahrer die Verkehrsregeln nicht sicher beherrscht, kann nur empfohlen werden, von diesen Kursen auf freiwilliger Basis Gebrauch zu machen.

Was haben die Angestellten zu beachten?

In Zweifelsfällen gibt die Personalabteilung Auskunft zu den Bestimmungen der Rentenversicherung

In Nr. 2/57 des „Echo der Arbeit“ wurde ein allgemeiner Überblick über die Rentenreform gegeben. Die nachstehenden Ausführungen befassen sich ausschließlich mit der Rentenversicherung der Angestellten.

Die wichtigste Frage ist: Was habe ich angesichts der neuen Bestimmungen als Angestellter zu tun? Dabei müssen drei Gruppen von Angestellten unterschieden werden, und zwar:

- Angestellte mit einem Monatsgehalt bis zu 750,— DM,
- Angestellte mit einem Monatsgehalt von 750,— bis 1250,— DM,
- Angestellte mit einem Monatsgehalt über 1250,— DM.

Die unter Punkt 1 genannte Gruppe von Angestellten hat von sich aus keine Entscheidungsmöglichkeit über die Höhe und Gestaltung ihrer künftigen Rente, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß durch Abschluß von Zusatzversicherungen eine Erhöhung herbeigeführt werden kann. Die Angestellten dieser Gruppe sind nach wie vor versicherungspflichtig. Ihre künftige Rente richtet sich — wie bereits in der Werkzeitung erwähnt — nach der allgemeinen Bemessungsgrundlage, der persönlichen Bemessungsgrundlage und der Versicherungsdauer. Ausführungen darüber erübrigen sich, da die Art der Berechnung bereits in großen Zügen behandelt wurde (Echo der Arbeit Nr. 2/57).

Diejenigen Angestellten, die unter Punkt 2 fallen, sind nach dem neuen Gesetz versicherungspflichtig. Es besteht jedoch die Möglichkeit einer Befreiung von der Versicherungspflicht, wenn der Betreffende bis zum 31. 5. 1957

- a) das 50. Lebensjahr vollendet hat, oder

- b) mit einer öffentlichen oder privaten Versicherungsunternehmung Verträge abgeschlossen hat und für diese Versicherung mindestens ebensoviel aufgewendet wird, wie an Beiträgen zur Rentenversicherung der Angestellten zu zahlen wäre.

Anträge sind bis zum 31. 12. 1957 bei der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte, Berlin-Wilmersdorf, zu stellen. Die Befreiung von der Versicherungspflicht erfolgt dann rückwirkend vom Inkrafttreten dieses Gesetzes. Bis dahin pflichtgemäß einzubehaltende Versicherungsbeiträge werden zurückerstattet. Hierzu ist folgendes auszuführen:

- a) die Angestellten, die nach dem 31. 5. 1957 älter als 50 Jahre sind, müssen überlegen, daß — wenn sie sich von der Pflichtversicherung nicht befreien lassen — folgende Wartezeiten gelten:

Für eine Invaliditäts- und Hinterbliebenenrente 60 Beitragsmonate = fünf Jahre, für die Altersrente 180 Beitragsmonate = 15 Jahre.

Es kommt also darauf an, ob die Betroffenen bis zum Alter von 65 Jahren überhaupt die Wartezeit von 15 vollen Versicherungsjahren zurücklegen können für den Fall, daß sie erst in höherem Lebensalter versicherungspflichtig geworden sind.

- b) Für die übrigen Angestellten dieser Gruppe sieht das Gesetz — wie bereits erwähnt — die Möglichkeit vor, mit einer öffentlichen oder privaten Versicherungsunternehmung bis zum 31. 5. 1957 für sich und die Hinterbliebenen einen Versicherungsvertrag für den Fall des Todes oder des Erlebens des 65. Lebensjahres oder eines niedrigeren Lebensjahres abzuschließen. Dafür muß mindestens ebensoviel aufgewendet werden, wie an Bei-

tragen zur Rentenversicherung zu zahlen wäre, d. h. monatlich 105,— DM (14% von 750,— DM). Dieser Betrag entspricht einem Verdienst von 750,— DM. Zu überlegen ist dabei, daß bei einer privaten Versicherung Gestaltungsfreiheit besteht, und zwar insofern, daß man sowohl eine Rentenversicherung als auch eine Kapitalversicherung oder eine Kombination von beiden wählen kann, und eine Wartezeit nicht besteht. Außerdem fällt die Versicherungssumme im Falle des Todes ohne Hinterlassung von Witwen und Waisen den übrigen Erben zu, während bei der Pflichtversicherung in einem solchen Fall Auszahlungen nicht erfolgen können. Andererseits besteht bei einer Privatversicherung keine Produktivitätsanpassung. Ferner muß der Betrag von 105,— DM vom Versicherten in voller Höhe selbst aufgebracht werden, während beim Verbleiben in der Pflichtversicherung die Hälfte, also 52,50 DM, vom Arbeitgeber getragen wird.

- c) Angestellte, die jetzt erstmalig versicherungspflichtig werden und z. B. wegen ihrer Zugehörigkeit zur Einkommensgruppe von 750,— DM bis 1250,— DM nicht schon in der Vergangenheit das Recht zur freiwilligen Weiterversicherung auch für die Zukunft erworben haben, müssen bedenken, daß sie dann kein Recht zur freiwilligen Weiterversicherung haben, wenn sie im Laufe der nächsten 5 Jahre die Pflichtversicherungsgrenze von 1250,— DM überschreiten. Sie verlieren dann alle bis dahin von ihrer Firma geleisteten Pflichtbeiträge zur Rentenversicherung und erhalten nur ihren eigenen Beitragsteil ohne Zinsen zurückerstattet.

Zum dritten Punkt: Diese Gruppe von Angestellten bleibt weiterhin von der Versicherungspflicht befreit. Es besteht jedoch die Möglichkeit, sich freiwillig weiterzuversichern. Er muß für die Altersrente allerdings insgesamt 180 Beitragsmonate nachweisen. Künftig ist jedoch für diesen Kreis von Angestellten eine Weiterversicherung nur dann möglich, wenn innerhalb von 10 Jahren während mindestens 60 Kalendermonaten Beiträge entrichtet wurden. Neu ist ferner die Bestimmung, daß es dem einzelnen freisteht, in welcher Beitragsklasse er Beiträge zahlen und wieviel Beiträge er jährlich entrichten will. Die Beiträge brauchen nicht mehr dem Einkommen zu entsprechen. Es gibt auch keinen Verfall von Anwartschaften mehr unter der Voraussetzung, daß die Wartezeit erfüllt ist.

Für die Versicherung sind folgende Beitragsklassen gebildet:

Beitragsklasse	Monatsbeitrag
A	14,— DM
B	28,— „
C	42,— „
D	56,— „
E	70,— „
F	84,— „
G	98,— „
H	105,— „

Es muß dabei berücksichtigt werden, daß ein Monatsbeitrag jeweils 14% der Summe entspricht, die für die Berechnung der künftigen Renten als persönliche Bemessungsgrundlage gilt. Bei einem Monatsbeitrag von 105,— DM ist daher die höchstmögliche

Grundlage für die Berechnung der Rente, nämlich 750,— DM, erreicht.

Von großer Bedeutung für die zukünftig am günstigsten zu entrichtende Beitragsklasse ist das sich aus der bisherigen Beitragsentrichtung ergebende Verhältnis der allgemeinen Rentenbemessungsgrundlage zur persönlichen Rentenbemessungsgrundlage (Erläuterung der Grundlagen siehe „Echo der Arbeit“ 2/57). Sofern nämlich die persönliche Grundlage über 210% der allgemeinen Grundlage ausmacht, wäre je nach dem Alter des Betroffenen die weitere Zahlung der Beiträge in der höchsten Klasse nicht zu empfehlen, da sich hierdurch keine Erhöhung der Rente mehr erzielen ließe. Diese Schlußfolgerung ergibt sich daraus, daß die persönliche Rentenbemessungsgrundlage nur bis zur Höhe der Beitragsbemessungsgrundlage von z. Z. 750,— DM berücksichtigt werden kann. (Beispiel: Falls eine persönliche Rentenbemessungsgrundlage von 250 Prozent errechnet ist, muß dieser Prozentsatz mit der allgemeinen Grundlage [z. Z. 356,75] multipliziert werden. Es ergäbe sich demnach eine persönliche Rentenbemessungsgrundlage von z. Z. 891,90 DM. Dieser Betrag ist aber lt. Gesetz auf 750,— DM zu kürzen.) Durch entsprechende Senkung der Beiträge für mehrere Jahre kann der Versicherte selbst diesen Ausgleich herbeiführen und spart die Differenz bis zum Höchstbeitrag.

Im Interesse der Vereinfachung der Beitragszahlung ist zu empfehlen, daß wenigstens für die Dauer eines Jahres gleichbleibende Beiträge gezahlt werden.

Die Beiträge zur Rentenversicherung sind wie bisher im Rahmen der zulässigen Höchstbeträge als „Sonderausgaben“ abzugsfähig.

Der Zweck dieser Darlegungen ist, einen allgemeinen Überblick zu geben. Wegen der Schwierigkeiten der gesetzlichen Bestimmungen können sie keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Falls daher in Einzelfällen Fragen auftauchen, sind die zuständigen Sachbearbeiter der Personalabteilung für Angestellte jederzeit bereit, Auskünfte zu erteilen.

Bonaventura

Ideen sind wertvoll

Für Mitarbeit am Vorschlagswesen wurden folgende Kollegen mit einer Prämie bedacht:

Karl **Balk**, Block- und Profilwalzwerke; Ernst **Fritsch**, Maschinen- und Werkstättenbetrieb Stahl- und Walzwerke; Heinrich **Haubrich**, Maschinen- und Werkstättenbetrieb Stahl- und Walzwerke; Johannes **Heider**, Radsatzwerk; Bernhard **Joostema**, Block- und Profilwalzwerke; Josef **Krämer**, Block- und Profilwalzwerke; Franz **Lawicki**, Sozialbetriebe; Otto **Reichert**, Maschinen- und Werkstättenbetrieb Stahl- und Walzwerke; Alex **Rudolph**, Werkstätten Hochöfen; Wilhelm **Waschto**, Maschinen- und Werkstättenbetrieb Stahl- und Walzwerke; Kurt **Witte**, Maschinen- und Werkstättenbetrieb Stahl- und Walzwerke; Dietrich **Worms**, Maschinen- und Werkstättenbetrieb Stahl- und Walzwerke.

Für prämierte Verbesserungsvorschläge wurden im Monat Februar 1957 insgesamt 835,— DM Prämien ausgezahlt.

○ sancta justitia . . .

Dieser Casus macht uns lachen

Sicherlich kennen Sie jene barocke Begriffsbestimmung des Reichsgerichts aus dem Jahre 1879, in der das höchste deutsche Gericht definiert, was eine Eisenbahn ist. Also: „Ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport großer Gewichtsmassen, beziehungsweise die Erzielung einer verhältnismäßig bedeutenden Schnelligkeit der Transportbewegung zu ermöglichen bestimmt ist und durch diese Eigenart in Verbindung mit den außerdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräften (Dampf, Electricität, thierischer oder menschlicher Muskelthätigkeit, bei geneigter Ebene der Bahn auch schon der eigenen Schwere der Transportgefäße und deren Ladung usw.) bei dem Betriebe des Unternehmens auf derselben eine verhältnismäßig gewaltige (je nach den Umständen nur in bezweckter Weise nützliche oder auch Menschenleben vernichtende und die menschliche Gesundheit verletzende) Wirkung zu erzeugen fähig ist.“

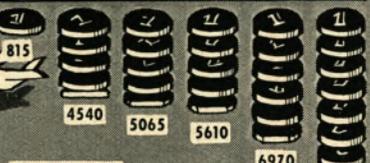
Nach diesem Satz muß man ordentlich Atem holen. Jedenfalls hat das Reichsgericht sich mit dieser philiströs-exakten Definition eine lustige Unsterblichkeit in seiner Kunst der Begriffsbestimmung erworben. Nun, die Juristen unserer Tage definieren nicht ganz so präzise, dafür aber nicht weniger kurios. Denn wenn man hört, mit welcher Sinndeutung das Landesarbeitsgericht Frankfurt darzulegen versuchte, was ein Angestellter ist, dann kann einem angst und bange werden um den klaren Menschenverstand. Der lapidare Satz in einer Entscheidung dieses Gerichtes lautet nämlich: „Angestellter ist, wer Büroarbeit im Sitzen verrichtet.“ — — Vielen Dank, hohes Gericht. Jetzt wissen wir es. Vielleicht sollte man daher in Zukunft nicht mehr von Angestellten, sondern von „Angesetzten“ sprechen. Der bekannte Betriebspsychologe L. Kroeber-Keneth meint dazu, daß es das besondere Kriterium dieses Urteils sei, daß offenbar der Akzent vom Kopf auf dessen Kehrseite verrutscht ist.

Aber Spaß beiseite. Gerade zum gegenwärtigen Zeitpunkt, wo die Grenzen zwischen Angestellten und Arbeitern immer flüssiger werden — und um nichts anderes ging es schließlich auch im schleswig-holsteinischen Metallarbeiterstreik — darf man die Begriffsbestimmung des Frankfurter Gerichtes als völlig absurd bezeichnen. Ganz davon abgesehen, daß die Definition eine groteske Diffamierung der Angestellten bedeutet, denn schließlich haben sie den Arbeitgebern ihren Kopf und nicht den Hintern verdingt, geht das Urteil rundweg an den Tatsachen vorbei. Denn in Wirklichkeit ist es doch so, daß durch die fortschreitende Arbeitsteiligkeit eine Fülle hochqualifizierter maschinennaher Berufe entstanden und gleichlaufend eine Vielzahl von „Büroarbeiten einfacher Art, die keinerlei geistige Tätigkeit erfordern“ (aus einem Urteil des Landesarbeitsgerichts Kiel). Daran knüpft Kroeber-Keneth die Feststellung, daß sich im Rahmen einer vergleichenden Arbeitsbewertung eines Werkes mit rund 400 Gehalts- und 3000 Lohnempfängern ergeben hat, daß etwa 120 Gehaltsempfänger reine Schematätigkeit ausübten, die nicht über dem Niveau des einfachen „Maschinenfütterers“ stand, auch wenn sie im Büro und im Sitzen erfolgte. Auf der Lohnseite hingegen waren mindestens 400 Mitarbeiter in bezug auf Ausbildung, Können und Verantwortung hochqualifiziert. Die gerechte Konsequenz wäre nun, so folgert Kroeber-Keneth, die ersten als Büroarbeiter zu deklarieren, die ins Zeitlöhnerverhältnis gehören; die anderen hingegen als sozial privilegierte technische Angestellte. Denn daß unsere Sozialordnung der Entwicklung nicht mehr gerecht wird, erklärt sich daraus, daß ein mit einfachsten Registraturarbeiten beschäftigter Mitarbeiter angestelltensicherungspflichtig ist und damit zwangsläufig Anspruch auf die damit verbundenen sozialen Privilegien erhält, während seine bewährten und hochqualifizierten Kollegen in den Betrieben die Karenztage am Halse haben.

Früher sagte man, der Angestellte unterscheide sich vom Arbeiter dadurch, daß er einen Kragen trage. Um den Kragen kümmert sich — gottlob! — niemand mehr. Und auch das „Sitzen“, soweit es auf einem Stuhl oder in einem Sessel geschieht, dürfte wohl kaum entscheidend sein. Uns scheint: Ein Gericht wollte klären und machte alles noch unklarer. —nd.

VERBESSERUNGS-VORSCHLÄGE

(Eingang gesamt)



GEZAHLTE
PRÄMIEN
DM

* 1950/51 Januar-September
1951/52 und folgende Geschäftsjahre jeweils Oktober-September

DIE IDEENKURVE STEIGT. — Die nebenstehende, sicherlich für jeden von uns gut lesbare Statistik zeigt die wachsende Beteiligung am Vorschlagswesen. Allein im Geschäftsjahr 1955/56 wurden 313 Verbesserungsvorschläge eingereicht. Übrigens ergibt sich der bei näherem Hinsehen auffällige kleine Unterschied zwischen den beiden Säulen 55/56 dadurch, daß in den angegebenen 325 abschließend bearbeiteten Vorschlägen noch ein kleiner Überhang aus dem Vorjahr enthalten ist. Dies nur zur Orientierung, damit nicht der falsche Schluß gezogen wird, daß etwa mehr Vorschläge bearbeitet wurden als überhaupt eingereicht worden sind. — Aber nicht nur die Anzahl, auch die Qualität der Vorschläge wurde besser, was sich anhand der ausgeschütteten Prämien jeder ausrechnen kann. Wir aber können mit Befriedigung feststellen: Immer mehr Mitarbeiter erkennen die Bedeutung unseres Vorschlagswesens und wissen von diesem Mittel betrieblicher Zusammenarbeit Gebrauch zu machen. So soll es auch in Zukunft weitergehen! — Verbesserungsvorschläge helfen, die Arbeit zu erleichtern, die Qualität zu verbessern, Material zu sparen, die Sicherheit am Arbeitsplatz zu erhöhen. Alles das trägt dazu bei, das Werk noch besser konkurrenzfähig zu machen und die Arbeitsplätze zu sichern — nicht zuletzt den des Einreichers!

Insgesamt ist auf der Arbeiterseite während des vergangenen Monats die Oberhausener Belegschaft (ausschließlich Werkstudenten) bei 222 Zugängen und 66 Abgängen um 156 gestiegen. Die Belegschaft des Werkes Gelsenkirchen erhöhte sich im vergangenen Monat um acht Leute. Die Gesamtbelegschaftsstärke betrug mit Beendigung des Monats Februar 13 971 Arbeiter und Angestellte.

■ **Sonntagsarbeit.** Rund 37 Proz. der Oberhausener Belegschaft leisteten im letzten Monat Sonntagsarbeit, in Gelsenkirchen waren es 5,8 Proz.

■ **Urlaub.** Im Berichtsmonat wurden vom Lohnbüro Oberhausen insgesamt 577 (im Januar: 552) Urlaubsschecks eingelöst, und zwar in einem Gesamtbetrag von DM 86 670,— (DM 82 712,—), was einer Durchschnittsurlaubsvergütung von DM 150,— entspricht.

■ **Betriebskrankenkasse.** Der durchschnittliche Krankenstand betrug im Februar in Oberhausen 4,12 Proz. (hiervon 0,51 Proz. Unfälle) und in Gelsenkirchen 4,70 Proz. (0,43 Proz. Unfälle), gegenüber dem Durchschnitt von 4,59 Proz. in den benachbarten Werken.

■ **Überstunden.** In Gelsenkirchen konnte im Januar und Februar die Zahl der Überstunden gegenüber Dezember 1956 um 15 Proz. verringert werden.

■ **Ernennungen.** Mit Genehmigung des Vorstandes wurden mit Wirkung ab 1. 2. 1957 insgesamt 43 betriebliche Führungskräfte im Lohnverhältnis, die zum Teil seit mehreren Jahren vertretungsweise bereits Führungsfunktionen innehaben, endgültig auf diesen Posten bestätigt. Es handelt sich um 28 Vorarbeiter und 15 Gruppenführer.

■ **Lohnpfändungen.** Der Stand der eingehenden Lohnpfändungen zeigt weiterhin eine leicht rückläufige Tendenz. Zu den 311 Pfändungs- und Überweisungsbeschlüssen, die am 31. 1. d. J. beim Lohnbüro Oberhausen vorlagen, kamen im Laufe des Februars 19 hinzu, denen auf der anderen Seite im Februar 34 Erledigungen gegenüberstehen, was insgesamt 296 laufende Lohnpfändungen ausmacht. Im Werk Gelsenkirchen, wo am 31. 1. 1957 insgesamt 39 Lohnpfändungen gegen Belegschaftsangehörige liefen, waren es bei sechs Zugängen und Erledigungen am 28. 2. noch 37. Eingehalten wurden auf Grund der vorgenannten Verpflichtungen im vergangenen Februar vom Lohnbüro Oberhausen DM 16 307,61 und in Gelsenkirchen DM 1 994,34.

■ **Vorschlagswesen.** Im Monat Februar wurden 14 Verbesserungsvorschläge (Januar: 18) eingereicht, abschließend bearbeitet wurden 19 (31).

■ **Arbeitsschutz.** Im Februar ereigneten sich in Oberhausen 45 Betriebs- und 11 Wegeunfälle. Im Werk Gelsenkirchen sechs Betriebsunfälle und kein Wegeunfall. Erhebliche Sorgen macht das besonders in Oberhausen auffällige Ansteigen der Verkehrsunfälle, woran die Mopedfahrer prozentual am stärksten beteiligt sind.

Im Geschäftsjahr 1955/56 betrug die Anzahl der Unfälle auf 100 Fahrräder 0,8, auf 100 Motorräder und -roller 4, auf 100 Mopeds 3,—. Rd. 4 000 Belegschaftsangehörige benutzen z. Z. das Fahrrad als Beförderungsmittel zum Werk. Die letzte Zählung Ende Dezember 1956 zeigte jedoch eine Verringerung der Fahrräder gegenüber 1953 um 30 Proz. Besonders im letzten Jahr ist ein enormer Anstieg an Motorrädern und -rollern (+ 34 Proz.) und an Mopeds (+ 42 Proz.) zu verzeichnen. Die Anzahl dieser Fahrzeuge betrug Ende 1956 507 Motorräder und -roller und 1058 Mopeds. Zählt man die über 200 Pkw der Belegschaft hinzu, so kommen über 6 100 Belegschaftsangehörige mit ihrem Fahrzeug zum Werk.

■ **Wohnungsbau.** Im Zuge des Wohnungsbauprojekts „Knappenviertel“ konnte der Bau von drei Häusern noch nicht begonnen werden, weil die an dieser Stelle noch befindlichen Baracken, die der Stadt Oberhausen unterstehen, nicht termingemäß geräumt wurden. Im übrigen gehen die Arbeiten an diesem Projekt zügig weiter. Von den im ersten Bauabschnitt vorgesehenen 198 Wohnungen waren am 28. Februar 48 bezogen.

Unser monatlicher Lagebericht

Jedes Belegschaftsmitglied über die Entwicklung unseres Werkes zu unterrichten, einen kurzen, aber dennoch umfassenden Überblick zu geben über die Lage der Dinge sowohl im technischen und kaufmännischen als auch im sozialen Bereich sehen wir als eine unserer vorrangigsten Aufgaben an. Um dieser, dem Informationsbedürfnis der Belegschaft entspringenden Verpflichtung gerecht zu werden, geben wir seit einiger Zeit in der Werkzeugzeitung laufend eine genaue Monatsübersicht, die es allen Werksangehörigen möglich macht, Einblick in das aktuelle Werksgeschehen zu nehmen. Der heutige Bericht fußt auf den Ergebnissen und statistischen Werten des Monats Februar 1957.

■ **Betriebslage.** Die Produktion des Hochofenbetriebes belief sich im Februar auf rund 113 000 t. Der Rückgang der Roheisenerzeugung gegenüber dem Vormonat (122 000 t) ist einmal auf die geringere Zahl der Kalendertage, zum anderen auf eine vorübergehende Störung am Hochofen III zurückzuführen, wodurch dieser Ofen für zwei Tage für die Produktion ausfiel. In den Stahlwerken wurden 136 000 t Rohstahl hergestellt. Dieses Ergebnis entspricht der produktionsfähigen Erzeugung des Vormonats. Die Walzstahlproduktion betrug im Februar 106 851 t. Diese in Anbetracht der Kürze des Monats Februar (24 Arbeitstage) hohe Erzeugung wurde erreicht, obwohl die Feinblechstraße infolge notwendiger Reparaturen eine Woche außer Betrieb war und bei der Duo-Grobblochstraße wegen einer Zwischenreparatur des Stof-

ofens ein Stillstand von drei Tagen erforderlich wurde. Im Zementwerk wurden im vergangenen Monat 21 000 t Zement und sechs Millionen Steine hergestellt.

■ **Absatzlage.** Der Auftragseingang und die Marktverhältnisse bei Walzstahlerzeugnissen können weiterhin als gut bezeichnet werden. In Gelsenkirchen stieg der Exportanteil am Versand im Februar auf 34,3 Prozent an.

■ **Belegschaftsentwicklung.** Die Erhebungen über den Mehrbedarf an Arbeitskräften bei Einführung der 45-Std.-Woche ab 1. April 1957 sind noch nicht ganz abgeschlossen. Die Zahl wird voraussichtlich bei 400 bis 450 liegen. 243 Belegschaftsmitglieder wurden seit Januar d. J. bereits neu eingestellt, da in einem Teil unserer Betriebe die neue Arbeitszeit schon ab 1. März 1957 eingeführt worden ist.

LESERBRIEFE

Schutzhelme

Aus mehrfachen Beobachtungen finde ich es höchst bedauerlich, daß verschiedene Vorgesetzte es nicht für nötig halten, einen Schutzhelm zu tragen. Nach meiner Auffassung soll ein Vorgesetzter ja Vorbild sein. Das dürfte auch für das Tragen von Schutzhelmen gelten.

Mir selbst hat ein Schutzhelm einmal das Leben gerettet. Und bestimmt ist der Kopf eines Vorgesetzten nicht weniger wert als der meinige. Ich bitte deshalb den Arbeitsschutz, die Vorgesetzten daraufhin anzusprechen und sie eindeutig darauf aufmerksam zu machen, wie wichtig ein Schutzhelm ist.

Ernst Krapoth,
Martinwerk II

Anm. d. Red.: Mit Zwang ist hier nichts zu machen. Man kann nur hoffen, daß auch in Kreisen der Vorgesetzten die Einsicht sich durchsetzt, daß ein Schutzhelm gegenüber einem Unfall das bei weitem kleinere Übel ist.

WERK OBERHAUSEN

Geburten:

17. 1.:
Heinz Kese, Sohn Ralf

2. 2.:
Franz-Josef Schirra, Sohn Udo

3. 2.:
Wolfgang Kühn, Sohn Peter

5. 2.:
Erich Grendka, Sohn Hans-Jürgen

6. 2.:
Egon Schäfer, Sohn Hans-Herbert

7. 2.:
Albert Schmitz, Sohn Frank; Karl-Heinz Wenk, Sohn Karl

9. 2.:
Wilhelm Bierschenk, Sohn Werner; Karl Riegel, Sohn Udo

10. 2.:
Horst Schwoy, Sohn Horst

11. 2.:
Bruno Hertog, Tochter Barbara; Walter Herzberg, Sohn Uwe

12. 2.:
Werner Neitzert, Sohn Heinz; Friedrich Werthes, Sohn Klaus

13. 2.:
Gregor Kassen, Tochter Angelika; Kurt Butschkau, Tochter Elke

14. 2.:
Heinrich Becker, Tochter Brigitte; Günter Buse, Sohn Roland

16. 2.:
Hans Müller, Sohn Hans

17. 2.:
Hans-Werner Hennen, Sohn Peter

18. 2.:
Kurt Dintinger, Tochter Dagmar; Aloys Oberkötter, Sohn Klaus; Wilhelm Kaminski, Tochter Beate; Heinrich Zlender, Sohn Rainer

19. 2.:
Günter Jobs, Sohn Herbert

20. 2.:
Werner Doler, Tochter Elvira; Rudolf Schmidt, Sohn Michael; Franz Weller, Tochter Marion und Sohn Udo

23. 2.:
Albert Schürmann, Tochter Ellen

24. 2.:
Otto Bährmann, Sohn Otto; Manfred Hille, Sohn Klaus; Edmund Lucka, Tochter Inge

25. 2.:
Hans-Georg Ross, Sohn Peter

26. 2.:
Alfred Thier, Tochter Doris

27. 2.:
Erich Fastrich, Sohn Rudolf

28. 2.:
Erich Müller, Tochter Annegret

1. 3.:
Helmut Borgstedt, Sohn Rainer; H.-Günter Breuer, Sohn Winfried; Wilhelm Schwinning, Tochter Lieselotte

2. 3.:
Theodor Buschhorn, Tochter Ute; Werner Nietz, Sohn Armin

3. 3.:
Helmut Bauerfeind, Tochter Beate

5. 3.:
Lothar Matania, Sohn Detlef

6. 3.:
Friedrich Bleidorn, Tochter Gudrun

Eheschließungen:

12. 1.:
Konrad Schreiber mit Ingrid Klaffen

19. 1.:
Helmut Sell mit Ursula Wächter

25. 1.:
Karl-Heinz Jenhof mit Ingrid Steger

29. 1.:
Manfred Detemple mit Gisela Schmitz

2. 2.:
Helmut Koitz mit Brigitte Linda; Adalbert Koriath mit Heidemarie Riedel; Harald Weiß mit Lisbeth Korpel

8. 2.:
Alfred Hubert mit Isolde Henze

9. 2.:
Wolfgang Meier mit Grete Wintjes; Fritz Pahlke mit Anneliese Taps

15. 2.:
Kurt Dziwak mit Siglinde Kram

16. 2.:
Gerhard Schild mit Margrit Wieschnewski; Bernhard Thimm mit Gertrud Mischel

22. 2.:
Horst Feuerstacke mit Rosemarie Poff

23. 2.:
Alfons Hagedorn mit Sigrid Breuer; Rudolf Lehmann mit Anna Rosenkiewiecz; Werner Tschirner mit Wilma Herbrüggen; Heinrich Wehrmann mit Thea Wenk

2. 3.:
Paul Götte mit Waltraud Schneider

5. 3.:
Franz Raschka mit Ursel Langner

WERK GELSENKIRCHEN

Geburten:

29. 1.:
Karl Kost, Sohn Rainer

17. 2.:
Paul Domnik, Sohn Rolf

Eheschließungen:

20. 2.:
Heinz Ritter mit Johanna Scholze

22. 2.:
Dieter Brinkmann mit Hedwig Gehrke

UNSERE JUBILARE IM MÄRZ

40jähriges Dienstjubiläum:

Franz Heder, Werk Gelsenkirchen
Bernhard Hicking, Abt. Verkehr
Wilhelm Hülsken, Maschinenbetrieb Blechwalzwerke
Jakob Hülsmann, Werk Gelsenkirchen
Jakob Hummes, Abt. Verkehr

Heinrich Jansen, Abt. Verkehr
Heinrich Kleine-Breil, Maschinenbetrieb Stahl- und Walzwerke
Josef Lorenz, Abt. Verkehr
Johann Ludwig, Zuchtereien
Friedrich Schleich, Werk Gelsenkirchen
Josef Schorn, Elektrischer Betrieb Stahl- und Walzwerke

25jähriges Dienstjubiläum

Arthur Bartel, Maschinenbetrieb Blechwalzwerke
Karl Gühlke, Elektrischer Betrieb Hochöfen
Peter Kerstges, Kraftbetrieb Hochöfen

Wilhelm Pfitzner, Maschinenbetrieb Stahl- und Walzwerke
Silvester Rzaza, Thomaswerk
Matthias Schwerdorf, Baubetrieb Blechwalzwerke
Johann Stobinski, Maschinenbetrieb Stahl- und Walzwerke
Wilhelm Wein, Hochofenbetrieb

† SIE GINGEN VON UNS

8. 1.:
Wilhelm Ochs, Pensionär

23. 1.:
Johann Tier, Pensionär

22. 1.:
Heinrich Vesper, Pensionär

28. 1.:
Ludwig Lange, Pensionär

30. 1.:
Christian Frohn, Pensionär

5. 2.:
Vinzenz Urban, Pensionär

6. 2.:
Theodor Offen, Pensionär; Wilhelm Schmitz, Block- und Profilmwalzwerke

8. 2.:
Rudolf Sczapanek, Grobblechstraßen

9. 2.:
August Büsing, Pensionär

10. 2.:
Wilhelm Fett, Pensionär

13. 2.:
Heinrich Ludwig, Sozialbetriebe

14. 2.:
Jakob Lerner, Abt. Verkehr

15. 2.:
Albert Rapel, Pensionär

17. 2.:
Karl Senke, Martinwerke

22. 2.:
Johann Jahnke, Martinwerke

23. 2.:
Josef Denkler, Pensionär

24. 2.:
Erdreich Tetzlaff, Zuchtereien

27. 2.:
Max Pottkämper, Elektrischer Betrieb Stahl- und Walzwerke



Vorsicht Rutschpflaster!

Sie kennen das: Regen — Blaubasalt — Rutschgefahr! Und dennoch sollte man meinen, daß manche Motorrad- und Mopedfahrer immer noch nicht wissen, wieso ein bis dahin durchaus friedfertiger Reifen unter gewissen Witterungs- und Straßenbedingungen plötzlich die tollsten Kapriolen macht. Es beginnt meist damit, daß man in gewohnter Weise eine starkgewölbte Straße befährt und dabei plötzlich — man weiß zunächst nicht warum — ins Rutschen gerät. Wenn man sich des Grundes für solch schlüpfrige Angelegenheit gewiß geworden ist und das berüchtigte Blaubasaltplaster zum Teufel wünscht, wird es in der Regel schon zu spät sein. Gerade für den Zweiradfahrer gilt, sich rechtzeitig auf Blaubasalt einzustellen und die Fahrgeschwindigkeit zu kontrollieren. Nasses Blaubasaltplaster ist der tückischste Feind aller Motorrad- und Mopedfahrer. Es kommt darauf an, nicht den Kopf zu verlieren, wenn das Fahrzeug einmal ins Rutschen kommt. Plötzliches Bremsen hat schon manchen ins Krankenhaus gebracht. Jeder ruckartige Bremsvorgang muß vermieden werden.

Blaubasalt, der leider auf deutschen Straßen gar nicht so selten ist, hat nämlich äußerst feine Poren, die, wenn sie einmal mit Öl verschmiert sind, kaum mehr auszuwaschen sind. Während bei Asphaltstraßen ein verhältnismäßig kurzer Regen genügt, um die Ölrreste, die auf unseren Straßen wohl zu nicht geringem Teil auf das Konto der Dieselfahrzeuge und ihre unvollkommene Verdauung gehen, zu verdrängen und die Straße wieder sauber zu waschen. Auch ein Aufrauchen oder ein Abbrennen des „Schmierfilms“ vermögen einem regenassen Blaubasaltplaster seine Gefährlichkeit nicht ganz zu nehmen. Das ist betrüblich, denn dieses Pflaster ist erstens besonders dauerhaft, aber auch im neuen und trockenen Zustand rutschfester als so manche andere Straßendecke.

Also Blaubasalt erfordert bei Regennässe größte Achtsamkeit! Viele Fahrer, die dies übersahen, haben das schon mit dem Leben bezahlen müssen. Wir wollen sagen: Mit Überlegung fahren! Und damit kommt man zwangsweise auf das zu sprechen, was man als die Taktik des Motorradfahrens bezeichnen kann. Vieles hängt ab von guten Reifen, sozusagen von der Griffigkeit der Reifen und — wie bereits gesagt — vom richtigen Bremsen, besonders auf nassem Blaubasaltplaster. Bremsen ist grundsätzlich eine Sache des Gefühls. Wer zuviel Gefühl hat, bekommt seine Maschine schwerlich zum Stehen. Wer gar kein Gefühl hat, dem geht es

ebenso. Denn er tritt zu fest auf die Bremse, das Hinterrad blockiert, und der Gefühlsrohling fällt auf die Nase.

Beim Auto ist gefühlloses Bremsen nicht ganz so schlimm. Ein Auto hat auch vier Räder und bleibt unter halbwegs normalen Umständen immer noch auf den „Beinen“, wo das Motorrad bereits weggerutscht ist. Und außerdem ist beim Auto die Reibung zwischen den Rädern und der Straßenoberfläche schon wegen seines höheren Gewichtes größer als beim Motorrad. Die Vorverlagerung des Schwerpunktes, die zwangsläufig beim Bremsen einsetzt und somit den Druck des Hinterrades auf die Straße vermindert, spielt beim Auto keine so große Rolle wie beim Motorrad oder gar beim Moped. Praktisch gibt es dafür nur einen Schluß: Bremse frühzeitig und weich! Und nicht vergessen, immer daran denken: Blaubasaltplaster ist tückisch! Ein Motorrad aber hat bekanntlich zwei

Bremsen. Viele übersehen das mit beharrlichem Gleichmut. Manchmal ist es sicherer, die Vorderradbremse zu benutzen. Am Vorderrad kann man schärfer bremsen, weil es nicht so schnell zum Blockieren neigt. Denn die Gewichtsverlagerung die das Hinterrad entlastet, belastet im gleichem Maße das Vorderrad. Auf feuchtem Blaubasalt aber läßt man die Finger besser vorne weg und regelt die Kleinigkeit mit der Fußbremse. Möglich, daß die Maschine trotzdem anfängt zu tänzeln; dann jedoch hinten, wo sie mit Herz und Geschick wieder aufgefangen werden kann, und nicht vorne, wo es in der Regel dann zu Boden geht. — Wenn wir dies berücksichtigen, müßte es schon mit dem Teufel zugehen, wenn es uns nicht gelingen sollte, die in den letzten beiden Jahren stark angestiegenen Motorrad- und Mopedunfälle wieder auf ein Mindestmaß zurückzuführen.

Das ist eine kitschige Stelle: Auf dem Asphalt kann man ja noch bei Nässe mit Dampf fahren, aber wenn urplötzlich aus dem Asphalt Blaubasaltplaster wird, kann's ins Auge gehen. Blaubasalt hat seine Tücken und gibt bei Regennässe leicht zu unfreiwilligen Rutschpartien Anlaß. Deshalb ist es besser, sich rechtzeitig auf Blaubasaltplaster einzustellen und die Geschwindigkeit zu kontrollieren. — Worauf es ankommt: Mit Überlegung fahren!

