

Echo der Arbeit

WÜRTENBERG OBERHAUSEN AKTIENGESELLSCHAFT



Obwohl der Rhein im Vergleich zu einer Reihe von anderen Strömen nur ein bescheidenes Flößchen ist — der Amazonas beispielsweise ist fünfzehnmal so groß und selbst fünfzehn seiner Nebenflüsse sind größer als unser Rhein —, so kommt dennoch kein Fluß der Erde an die wirtschaftliche Bedeutung des Rheinstroms heran. Ohne den Rhein als leistungsfähigen Massengutsträger wäre die so rasche, mit der Industrialisierung einsetzende Aufwärtsentwicklung des Ruhrgebiets bestimmt nicht möglich gewesen, denn mehr noch als die Eisenbahn hat der Rhein die Verkehrsstruktur unseres Gebietes geformt. Hier ein Blick auf den Niederrhein bei Götterswickersham. Im Hintergrund die Silhouette des Ruhrreviers. Vom Rhein, als einer Lebensader auch unseres Werkes, erzählt unser Bildbericht im Inneren dieser Ausgabe. So wie auf unserem Titelbild zieht der Rhein seinen Weg dahin in stillem Glanz. Doch in seinem metallisch schimmernden Spiel verdoppelt sich nicht allein jene lyrische Heterokelt, die der Landschaft um den Mittelrhein zu eigen ist, hier klingt auch das Lied harter Arbeit. Es ist jene immanente Kraft, die dem Rhein als der meistbefahrenen Schiffsverkehrsstraße der Welt innewohnt und die den Strom und die Industrie auf ewig verbindet.

JAHRGANG 8 6. JUNI 1957 **9**

Von Neu-Oberhausen
zur Columbia-Universität

Der Leser hat das Wort

Vorbildliche Chordisziplin

Auf dem Rücken des Rheins

Im Dschungel des Verkehrs

Gelsenkirchener sind nicht vergessen

Wie ist die Lage

Der Lehrabschlußausflug

§ 304: „Wer vorsätzlich und rechtswidrig . . .“

ECHO DER ARBEIT

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

Wo bleibt die soziale Neuordnung?

Nur wer im Wohlstand lebt, lebt angenehm, heißt es in der Dreigroschenoper. Nun, wir leben heute im Wohlstand, wenigstens nach der Meinung vieler. Aber leben wir deswegen schon angenehm? Sicher geht es den meisten Menschen materiell besser als früher. Sie verdienen mehr und können sich auch mehr leisten. Empfinden sie diesen Zustand jedoch als angenehm? Sind sie zufriedener? Man wird diese Frage nicht so ohne weiteres bejahen können. Gewiß geht es vielen Menschen besser, sie essen besser, kleiden sich besser. Aber zufriedener sind sie nicht. Warum wohl?

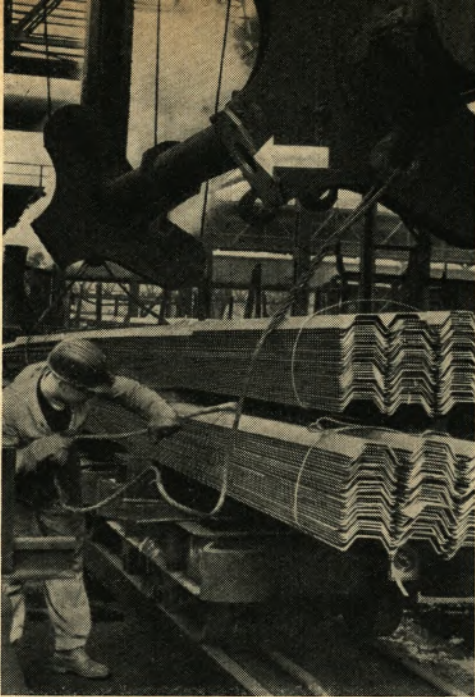
Für das Bettlervolk der Dreigroschenoper war eine materiell gesicherte Lebensführung noch die Welt der anderen, die Welt von wenigen reichen Leuten. Ausgenommen von dieser Welt, träumten sie davon, wie angenehm es sich dort leben müßte. Heute ist ein menschenwürdiges Dasein kein Vorrecht kleiner, exklusiver gesellschaftlicher Kreise mehr, es ist im Entwicklungsprozeß der modernen Gesellschaft allen zugänglich geworden. Also müßte jeder, weil er wie die meisten am wirtschaftlichen Aufstieg teilnimmt, auch angenehm leben. Gewiß tut er das in der einen oder anderen Hinsicht. Nur befriedigt es ihn nicht. Mit gutem Recht. Denn der Mensch ist nicht ausschließlich wirtschaftliches Wesen. Er ist in dem, was er wirtschaftlich tut, immer zugleich abhängig von seinen gesellschaftlichen Vorstellungen. Hier liegt der Schlüssel für seine Unzufriedenheit: Er leidet darunter, daß ihm trotz des „wirtschaftlichen Wohlstands für alle“ die begehrte soziale Aufwertung vorenthalten wird.

Die Zeit wird diese Fehlentwicklung zum Teil heilen. Aber das mag im Moment nur ein schwacher Trost sein. Täuscht doch nichts darüber hinweg, daß beispielsweise die Mehrzahl der Arbeiter, obwohl sie wirtschaftlich auf absolut festen Füßen steht, bis jetzt noch nicht in die gesellschaftliche Position hineingewachsen ist, in die sie eigentlich gehört. Das hat zum Teil seinen Grund darin, daß zwischen Arbeitern und Angestellten immer noch Unterschiede gelten, die als völlig überholt endlich beiseite geschoben werden müßten. Es dürfte in erster Linie Aufgabe des Gesetzgebers sein, hier eine Lösung zu finden, durch die in der Tat durch nichts mehr begründete Gegensätzlichkeiten ein für allemal beseitigt werden. Es ist höchste Zeit, nicht mehr gültige Vorstellungen über Bord zu werfen. Schon gibt es einzelne Ansätze dazu. Sie haben nur noch zu wenig Gewicht. Die Schatten der überlebten gesellschaftlichen Rangordnung von einst sind noch zu stark. Wir müssen jedoch damit fertig werden, denn die Entwicklung wird nicht aufzuhalten sein. Das ist ähnlich wie in Amerika, wo es keinerlei gesellschaftliche Unterschiede zwischen Arbeitern und Angestellten mehr gibt. Allerdings hatten es auch hierin die Amerikaner wieder mal leichter. Sie leben nicht wie wir in einer so traditionsgebundenen und konservativ-dunkelhaften Vorstellungswelt. Sie zeigen Sinn für Realistik. Um so einfacher mußte es daher für sie sein, einen neuen gesellschaftlichen Stil zu entwickeln.

Wir Deutsche sind dagegen immer schon schlechte Revolutionäre gewesen. Weder 1848 noch 1918, weder 1933 noch 1945 sind wir zu Jakobinern geworden. Immer wieder sind wir brav in den bürgerlichen Frack gestiegen und, wenn wir jetzt auch leicht hin auf den Stehkragen und sogar auf die weiße Weste etwas weniger Wert legen, so befinden wir uns erst recht in einer Epoche der Restauration. Wir leben von der gewaltigen Erbschaft des Humanismus und übersehen darüber die drängenden Fragen der sozialen Neuordnung, das tatsächliche Geschehen in der Wirtschaft, die Rolle des Arbeitenden, der Leitenden, kurz: die Realistik unserer Zeit. Doch dieser Frage der gesellschaftlichen Emanzipation des Arbeiters werden wir nicht aus dem Wege gehen können. Dazu ist die Zeit zu weit fortgeschritten. Nur kommt es darauf an, daß wir bald zeitgemäße Maßstäbe finden, daß wir unsere Vorstellungen der neuen Situation anpassen. Hier und da zeichnen sich bereits Inseln einer neuen Gesellschaft ab, in der für überlebte soziale Rangordnungen kein Platz mehr ist. Das hat nichts zu tun mit Gleichmacherei. Es gilt vielmehr, einer Gruppe von Menschen gesellschaftlich den Rang einzuräumen, den sie als ein wesentlicher Bestandteil unseres Wirtschaftslebens schon lange einnimmt.

-nd.

Schnappschüsse



Einen geschützten Platz für sein Brutgeschäft fand ein Rotschwänzchen im Verladekran der Grubenschienen-zuricherei (links). In eine kleine Öffnung des rechten Traversenendes (Pfeil) baute es kunstvoll sein Nest (rechts).

Mit einer felerl. Er-
öffnungsfahrt wurde
am 1. Juni der elek-
trische Bundesbahnverkehr
auf der Strecke Hamm—
Düsseldorf eingeleitet. An
der Fahrt nahmen Bundes-
verkehrsminister Seeborn,
der Ministerpräsident von
Nordrhein-Westfalen, Stein-
hoff, mehrere Landes-
minister und Mitglieder
des Vorstandes der Deut-
schen Bundesbahn teil.
Durch die Elektrifizierung
in diesem Gebiet steigert
sich der Bedarf der Bun-
desbahn an Stahl beträcht-
lich. Unser Bild zeigt
Stahlmasten für die Elek-
troleitungen, wie sie jetzt
überall auf der Strecke
zwischen Hamm und Düs-
seldorf zu sehen sind. Bei
weitgehender Elektrifizie-
rung der übrigen Streck-
en wird die Bundesbahn
mit ihrem hohen Stahl-
bedarf für Gleisanlagen
ein noch wichtiger Kunde
der elenschaftenden und
-verarbeitenden Industrie.



Eine der schnellsten Maschinenschreiberinnen der Welt sitzt in unserer Abteilung Einkauf Rohstoffe: Ursula Dittloff, gerade zurück aus Mailand, wo sie am 2. Weltmeisterschaftsschreiben teilnahm. Bei rund 170 Maschinenschreibern und -schreiberinnen aus 27 Nationen, darunter 64 aus beiden Teilen Deutschlands, kam sie auf den 27. Platz der Weltbestenliste. Ursulas erstaunliche Leistung: 14 743 Anschläge in 30 Minuten, das entspricht einer Minutenleistung von 491 Anschlägen. Ausführlicher Bericht folgt in der nächsten Ausgabe.



In Ausgabe 3 berichteten wir
über den Neubau von Lager
und Verwaltung der Ver-
kaufsanstalten Oberhausen,
der damals gerichtet wurde.
In diesen Tagen konnte der
Umzug in das fertiggestellte
Gebäude beginnen. Der
flache, langgestreckte Bau
mit den Verwaltungsräumen
und der Zentrallagerhalle
an der Vestischen Straße in
Sterkrade ist nach modern-
sten verkaufstechnischen und
hygienischen Gesichtspunkten
errichtet worden. Von hier
aus werden die 24 Verkaufs-
stellen der Verkaufsanstalten
beliefert. Unsere beiden
Schnappschüsse wurden beim
Ausräumen des alten Lagers
an der Essener Straße ge-
macht. Dieses ehemalige Le-
digenheim wird abgerissen,
um Platz zu machen für
unseren neuen Hochofen A.



Mit einem Programm, das hohen Ansprüchen ge-
recht wurde, trat der Männerchor des Gelsenkir-
chener Werkes der HOAG wieder an die Öffent-
lichkeit. Der Abend in der „Eintracht“ Schalke wurde
mit dem Werksorchester des Hüttenwerks Oberhausen
unter der Leitung von Peter Müller und mit dem zur
Verstärkung der Sänger erschienenen Männergesang-
verein Phönix Wattenscheid zu einem großen Erfolg. Die
mit Grün und Blumen festlich geschmückte Bühne bot
einen schönen Rahmen für das Konzert, zu dem viele
Zuhörer erschienen waren. Unser Bild zeigt den Chor,
dessen gesangliches Können unter der Leitung von
Wilhelm Eßmann ständig wächst. Die Auswahl der Chor-
lieder verband sich trefflich mit den Instrumentalwerken.



Von Neu-Oberhausen zur Columbia-Universität

In der 750er-Zurichterei ist Ekkehard Böllert bei allen Kollegen bekannt. Nicht nur, weil der baumlange Riese mit seinen 1,94 Meter Größe schon von weitem auffällt. Aber es hat sich inzwischen herumgesprochen: der 18jährige Ekkehard fährt im Juli nach Amerika. Eine Anzahl freundlicher Leute mit typisch amerikanischer Hilfsbereitschaft und eine große Portion Glück verhelfen ihm zu der Fahrt über den Großen Teich und zum einjährigen Studium an der Columbia-Universität in New York City.

Das ganze kostet ein Heidengeld, zu zahlen in harten Dollars. „Mich kostet es keinen Pfennig“, strahlt Ekkehard. Noch steht er täglich mit seinen Kollegen in der Schienenzurichterei auf Neu-Oberhausen. Wie sie: Arbeitskleidung, Schutzhelm, dicke Lederhandschuhe. Wie sie: dieselbe Arbeit, dieselben Handreichungen. „Er ist ein sympathischer Kerl“, sagen sie von dem bescheidenen Abiturienten, der sich freut, mit ihnen zusammen arbeiten zu können. Noch knapp acht Wochen . . .

Dann beginnt das Märchen für Ekkehard Böllert. Am 19. Juli 1957 ist er einer von rund tausend Passagieren, die mit der „New York“ — 19 000 Brutto-Register-Tonnen — den Anlegekai von Bremerhaven verlassen. Zehn Tage dauert die Überfahrt. Zwischenstation in Le Havre und Southampton eingerechnet. Die meisten der Mitfahrenden werden zum erstenmal gebannt auf die Freiheitsstatue, das Symbol eines freien Volkes im New Yorker Hafen, starren, sie werden zum erstenmal ihren Fuß auf den Boden der Neuen Welt setzen. Ekkehard ist drüben kein Fremder mehr. Mit seinen 18 Jahren kennt er sich in Amerika schon aus. Am 29. Juli steht ein Pastor im Hafen von New York und wartet auf die Ankunft Ekkehard Böllerts. Er wird ihn wie einen Sohn in die Arme schließen und dann mit ihm 24 Stunden über die breiten amerikanischen Autostraßen preschen. Das Ziel ist Niles, ein kleiner Ort im Staate Michigan im Nordosten der USA. Jeder kennt hier den jungen Deut-

er sich um einen Freiplatz als Austauschschüler in den Vereinigten Staaten beworben. Ekkehard war aufgeweckt, rege, nicht schlecht in Englisch: es klappte. Mit 29 anderen deutschen Austauschschülern fuhr er im August 1955 auf dem Dampfer „Seven Seas“ nach drüben. Ein Jahr lang blieb er dort. Die Unterprima, das ganze vorletzte Schuljahr vor dem Abschluss-examen, fiel so für ihn aus. Als er zurückkam, sprang er gleich in die Oberprima ein. Im letzten halben Jahr hieß es jetzt, sich ordentlich zu sputen fürs Abitur. Ekkehard schaffte es. „Zwar nicht glänzend“, gesteht er bescheiden, „aber ich hab's in der Tasche.“

Während seines Aufenthaltes in den Staaten lebte der junge Oberhausener in Niles, 140 Kilometer von Chicago entfernt. Es gab einiges zu bestaunen, vieles war fremd und neuartig, lustig. Aber bald fühlte sich Ekkehard wie zu Hause. Er vergaß sein schönes Königsenglisch, wie man es ihm auf dem Oberhausener Gymnasium beigebracht hatte, und sprach wie ein waschechter Amerikaner breit und gezogen in einer Art, die jeden deutschen Englischlehrer vom Stuhl hochtreibt. Die amerikanischen Mitschüler der Highschool zählten Ekkehard bald zu den ihrigen, seine Pflegeeltern waren ein junges und munteres Volk. Das Jahr verging wie im Flug.

Mr. und Mrs. Corridan, die den jungen Riesen aus Oberhausen bei sich aufgenommen hatten, waren kinderlos. Sie besuchten oft die Episcopalkirche, eine Abspalt der Englischen Hochkirche, mit deren Pastor sie befreundet waren. Reverend Carlton, Pfarrer der Episcopalkirche in Niles, schloß den sympathischen Ekkehard sofort ins Herz. Er lud ihn öfter ein, Ekkehard kam gern. In den Bibelstunden des Reverend Carlton las er der Gemeinde aus dem Evangelium vor, er schloß Freundschaft mit den fünf Kindern des Pastors. Martha, eine der drei Töchter, hatte es ihm besonders angetan. Ekkehard war bald einer der bekanntesten Leute unter den 18 000 Einwohnern von Niles. Bei seinen amerikanischen Klassenkameraden gehörte er bald zu den Jahrgangsbesten. Bei Sportfesten bekam er als geübter Ruderer und Leichtathlet oft die meisten Punkte. „In Amerika steht Sport an erster Stelle“, erzählt Ekkehard, „da wurde ich dann schnell ziemlich populär.“ Als er sich auch noch als geeignet für den „amerikanischen Fußball“ erwies, eine Sportart, bei der man ebenso kräftig gegen die Knochen des Gegners wie gegen den Ball treten darf, kannte ihn bald jedes Kind auf der Straße.

Ekkehard gefiel es in Amerika. Sein großer Wunsch war, studieren zu können. Aber er wußte, daß seine Mutter ein Studium in Deutschland nicht bezahlen konnte. Er hätte sich nicht bange davor gemacht, in den Semesterferien zu arbeiten, aber da er auch für seine Mutter und seine zwölfjährige Schwester Renate mitsorgen muß, hätte es doch mit dem Geld nicht gereicht. So ging Ekkehard daran, in Amerika Zukunftspläne zu schmieden. Zu spät erfuhr er von den Preisausschreiben großer amerikanischer Markenartikel-firmen, bei denen Freistellen an bekannten US-Universitäten als Preise winkten. Zu spät, um sich noch zu beteiligen. Im August 1956 mußte Ekkehard wieder zurück nach Deutschland.

Seine Studienpläne legte er nach dem Abitur vorerst auf Eis. Er wollte Diplomat werden oder Auslandskorrespondent. Aber auch für das Hüttenfach interessierte er sich. Also bewarb er sich bei der HOAG. Am 18. März fing

er in der 750er-Zurichterei als Arbeiter an. Es war eine Umstellung, aber mit seinen Kollegen kommt er längst gut zurecht. „Es tut mir sehr gut, hier zu arbeiten“, gesteht er. „Ich habe meine Meinung über verschiedene Dinge inzwischen grundlegend geändert und verbessert.“

Zu Ostern kam die große Überraschung. Schon vorher gab es ein freudiges Ereignis mit einer traurigen Ursache: 100 Dollar kamen Ekkehard ins Haus geflattert. Reverend Carlton hatte sie geschickt. Eine befreundete Familie des Pastors, die Callahans aus Evanston im Staate Illinois, hatten ihm das Geld überwiesen mit der Bitte, es einem hilfsbedürftigen Studenten zu übergeben. Der Sohn von Mr. und Mrs. Callahan, Leutnant bei der US-Luftwaffe, war bei einem Flug zu den Olympischen Spielen in Melbourne tödlich verunglückt. Die Geldspende zum Andenken an ihren Sohn kam Ekkehard aus Oberhausen zugute. Er schrieb dem hilfsbereiten Ehepaar einen herzlichen Dankesbrief nach Evanston. Für Ekkehard waren die beiden der Ausgangspunkt zu seinem Glück. Die 100 Dollar gaben ihm neuen Auftrieb für seine Studienpläne.

Er schrieb an 15 oder 20 amerikanische Universitäten um ein Stipendium. Manche ließen überhaupt nichts von sich hören, andere schrieben ab: „... keine finanziellen Möglichkeiten“, „... da Sie schon mal ein Jahr in Amerika waren, nicht möglich ... Jedem eine Chance geben“. Ekkehard resignierte schon. Dann schickte die Columbia-Universität einen langen Fragebogen: woher, wohin, warum, wieso. Die Antworten schrieb Ekkehard noch am selben Abend. Er hatte Glück. Zu Ostern kam der zustimmende Bescheid vom Kuratorium der New Yorker Universität: Bewilligung eines Vollstipendiums für zwei Semester im Gesamtwert von 1650 Dollar. Unterkunft, Verpflegung, alles eingeschlossen. Sorgen um die Kosten für die Überfahrt sind auch nicht da. Als der menschenfreundliche Pastor aus Niles, Reverend Carlton, vom Glück seines jungen Freundes erfuhr, eröffnete er sofort ein 500-Dollar-Konto für ihn. Außerdem, schrieb er, könne er in den Semesterferien bei ihm wohnen, um Geld zu sparen, das in dem teuren New York wie Sand zwischen den Händen zerrinnt.

Die Amerikaner sind als ein Volk verschrien, deren einzige Sorge im Raffen nach Geld besteht. Ekkehard Böllert weiß von ihrer spontanen Hilfsbereitschaft ein anderes Lied zu singen. Noch ist ihm nicht klar, wie er für soviel tatkräftige Hilfe danken soll. „An der Columbia-Universität mit 20 000 Studenten gibt es wie bei allen amerikanischen Colleges eine glänzend organisierte Arbeitsvermittlung. Da werde ich es, soweit es geht, abarbeiten.“ Schon bei seinem ersten Aufenthalt in den Staaten arbeitete Ekkehard vor Weihnachten in der Möbelabteilung eines Kaufhauses als Teppichverkäufer. Seine erste Tätigkeit nach Beginn des Studiums liegt schon fest: die Columbia-Universität machte die Bewilligung des Stipendiums davon abhängig, daß er in der Studentenmensa als Kellner oder in der Küche arbeitet: Teller waschen, Kartoffeln schälen.

Als Schüler hat Ekkehard in Oberhausen am Bau gearbeitet, in Amerika verkaufte er mit 16 Jahren Teppiche, jetzt pakt er in der Schienenzurichterei auf Neu-Oberhausen kräftig an. In der Meisterstube von Meister Hillenbrandt sagt der baumlange jetzige Hüttenwerker: „Da mache ich mich vor Tellerwaschen nicht bange.“

- oy



Das ist Ekkehard Böllert an seinem Arbeitsplatz in der 750er-Schienenzurichterei. Der kräftige Abiturient mit der Gestalt eines Hünen macht sich vor der Arbeit nicht bange. Noch knapp acht Wochen — dann wird er sich von seinen Kollegen verabschieden müssen. Der 18jährige Riese, der schon zum zweitenmal nach Amerika fährt, strahlt schon jetzt übers ganze Gesicht.

schen aus Oberhausen, vor allem Martha, die 18jährige Tochter des Pastors, der ihn in New York abholt. Aber das ist eine ziemlich lange Vorgeschichte.

Bis zum März dieses Jahres war Ekkehard Böllert Schüler des Staatlichen Gymnasiums Oberhausen. Schon als Sechzehnjähriger hatte

Der Leser hat das Wort

Arbeitszeit- und Lohnabkommen

Zu dem Artikel in Ausgabe 6 der Werkzeitung „Gewisse Härten ließen sich nicht vermeiden“ dürfte wohl einiges zu sagen sein. Die Härten, die hier gemeint sind, bestehen wohl darin, daß seit Durchführung des Arbeitszeit- und Lohnabkommens eine ganze Reihe Kollegen mit leichteren Lohnlücken nach Hause geht. In einzelnen Fällen macht die geldliche Einbuße, die das Abkommen mit sich brachte, sogar 80 bis 100 DM monatlich aus. Es dürfte gewiß nicht im Sinne einer Arbeitszeitverkürzung liegen, wenn damit eine Zurückschraubung des Lebensstandards der Arbeiterschaft verbunden ist. Das Abkommen ist daher reformbedürftig.

Herbert Hennig,
Blockstraße

Es ist nicht wahr, wenn in der Öffentlichkeit immer wieder von Arbeitszeitverkürzungen bei vollem Lohnausgleich die Rede ist, und in Wirklichkeit die Arbeiter nun doch die Geprüften sind. Ich plaudere bestimmt kein Geheimnis aus, wenn ich behaupte, daß viele Kollegen trotz steigender Lebenshaltungskosten finanziell erheblich schlechter gestellt wurden. Es ist sicherlich auch schon bis zu Ihnen gedrungen, daß darüber in den Betrieben eine nicht geringe Verbitterung herrscht.

Wilhelm Busch,
Mechanische Werkstatt EO

Ich habe mit Befremden den in der Werkzeitung Nr. 6 veröffentlichten Artikel „Gewisse Härten ließen sich nicht vermeiden“ zur Kenntnis genommen. Es ist mir zum Beispiel bekannt, daß bei Einführung der verkürzten Arbeitszeit für die mechanische Werkstätte diese Kollegen eine erhebliche Geldeinbuße hatten. In der Lohnlücke fehlten bis zu 70 DM und noch mehr. Ich gehe doch wohl in der Annahme nicht fehl, daß ich in einem Punkt mit der Werkleitung übereinstimme, nämlich, daß die Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohnausgleich vorgenommen werden soll. Warum tut man das nicht?

Bei der heute im Raum stehenden Arbeitszeitverkürzung auf 42 Stunden für den Hochofenbetrieb macht sich bereits jetzt schon unter der Belegschaft eine starke Unruhe bemerkbar. Auf Grund der Tatsache, daß die Kollegen der mechanischen Werkstätte, der Eisenbahn und der Blockstraße mit der Lösung der Lohnfrage äußerst unzufrieden sind, befürchten die Kollegen im Hochofenbetrieb, daß ihnen das gleiche eines Tages auch passieren kann.

Lothar Ortlepp,
Hochofenbetrieb

Zu dem Artikel „Gewisse Härten ließen sich nicht vermeiden“ habe ich als Handwerker doch etwas zu sagen. Ich begrüße die 45-Std.-Woche, nur eines haben wir uns nicht gewünscht: den Verdienstausschlag der Sonntagsschichten, dessen Höhe 50 bis 60 DM beträgt. Sollte man da nicht auch Verständnis für unsere Frauen und Kinder haben, die jeweils die Leidtragenden dieses Lohnausfalls sind? Die Härten sind zu groß. Für die 50 bis 60 DM konnten wir schon immer die Miete bezahlen. Hinzu kommen jetzt noch die laufend ansteigenden Preise.

Günter Wiesenberger,
Mechanische Werkstatt WO

Daß eine echte Arbeitszeitverkürzung erforderlich war, wird von niemandem bestritten. Ebenso klar ist es aber auch, daß das Mehr an Freizeit den geldlichen Verlust nicht aufwiegt. In diesem Punkt geht der Artikel in Ausgabe 6 von falschen Voraussetzungen aus. Die Angestellten kamen in den Genuß der Arbeitszeitverkürzung, ohne daß ihnen auch nur ein Pfennig verloren ging. Im Gegenteil, sie bekamen einen ganz schönen Batzen drauf. Der Arbeiter war wieder einmal der Dumme. Wie lange soll das eigentlich noch so weitergehen?

Heinz Robbers,
Abteilung Verkehr

Mit den Ausführungen in Nr. 6 der Werkzeitung kann ich nicht einig gehen. Die 45-Stunden-Woche ist meines Erachtens von allen Kollegen begrüßt worden, jedoch scheint mir, daß man dabei an einen gerechten Lohnausgleich nicht gedacht hat. Gerade wir als Handwerker waren ja moralisch gezwungen, anfallende Reparaturen an Sonntagen auszuführen. Diese Reparaturen werden jetzt wochentags ausgeführt, was auch durchaus in unserem Sinne ist. Durch diese nun fortfallenden Sonntagsschichten entsteht aber für uns Handwerker ein Lohnausfall von ca. 50 bis 70 DM monatlich. Ich möchte dabei betonen, daß der alte Zustand, Reparaturen an Sonntagen auszuführen, durchaus nicht diskutabel ist. Wäre es aber nicht möglich, gerade für uns Handwerker einen in diesem Sinne gerechten Lohnausgleich durchzuführen?

In unserem Betrieb wird insbesondere durch das Springer-System außerdem häufig die Arbeitszeit gewechselt. Es läßt sich nun dadurch nicht vermeiden, daß verschiedene Kollegen an gesetzlich geregelten und bezahlten Feiertagen ihren freien Tag haben, für den keinerlei Vergütung gezahlt wird. Diesen Feiertag haben wir durch Überstunden in den vorausgegangenen 14 Tagen bis auf zwei Stunden herausgeholt. Man müßte doch den Kollegen, die davon betroffen wurden, wenigstens fünf Stunden vergüten.

Heinz Velten,
Baubetrieb WO

Anm. d. Red.: Die vorstehenden Leserzuschriften vermitteln den Eindruck, daß das zwischen den Sozialpartnern abgeschlossene Arbeitszeit- und Lohnabkommen in unserem Werk nicht den Bestimmungen entsprechend durchgeführt wurde.

Hierzu ist zunächst einmal grundsätzlich festzustellen, daß in dem zwischen Gewerkschaft und Arbeitgeberverband abgeschlossenen Arbeitszeit- und Lohnabkommen

kein voller Lohnausgleich vereinbart worden ist. Infolgedessen mußten sich für das einzelne Belegschaftsmitglied bei Rückführung der Arbeitszeit Lohnminderungen ergeben, die umso größer waren, je mehr Arbeitsstunden früher verfahren wurden. Aus dieser Erkenntnis heraus hat sich die Werkleitung in Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat bemüht, auftretende Härten durch entsprechende Regelungen soweit wie möglich zu mildern. Wenn sich trotzdem noch in verschiedenen Fällen Lohnminderungen größeren Ausmaßes ergeben — was keineswegs bestritten werden soll —, dann liegt das daran, daß den betrieblichen Regelungen bestimmte Grenzen gezogen waren im Hinblick auf die Notwendigkeit, die im großen und ganzen als richtig anerkannte Lohnrelation aufrecht zu erhalten.

Im wesentlichen dürften jedoch die getroffenen Regelungen als befriedigend angesehen werden, was schon daraus hervorgeht, daß das durchschnittliche Monatseinkommen der Gesamtbelegschaft bei teilweise erheblicher Arbeitszeitverkürzung im April dieses Jahres auf der gleichen Höhe lag wie in den letzten Monaten des Jahres 1956.

Kinderspielplätze

Es wird davon gesprochen, daß am Grafenbusch, wo ausschließlich leitende Angestellte wohnen, ein recht komfortabler Kinderspielplatz errichtet werden soll. Nun darf nicht der Verdacht entstehen, als wenn ich den Kindern der leitenden Leute ihren Spielplatz mißgönnte. Nur frage ich, wäre es nicht ebenso nötig, Spielplätze in den Siedlungen Bermensfeld oder Dümpten anzulegen, denn hier wohnen bestimmt mehr Kinder als am Grafenbusch. Außerdem befindet sich bereits am Schloß Oberhausen ein Kinderspielplatz, also in unmittelbarer Nähe des Grafenbusch. Ich meine, auch im Knappenviertel, in Dümpten und am Bermensfeld dürfen Spielplätze nicht fehlen.

Herbert Pfitzner,
Feinblechwalzwerk

Anm. d. Red.: Der Einsender ist richtig orientiert: Am Grafenbusch wird ein Kinderspielplatz gebaut. Aber gleichfalls sind entsprechende Kinderspielplätze im Knappenviertel und in Dümpten vorgesehen, die schon bald in Angriff genommen werden sollen. Wir werden demnächst in der Werkzeitung ausführlich darüber berichten. Was den Spielplatz am Schloß betrifft, so kann wegen der überaus verkehrsbelebten Sterkrader Straße den Kindern aus dem Grafenbusch ein Weg hierher nur schwer zugemutet werden.

Frühlingskonzert: Vorbildliche Chordisziplin

Ein Chorkonzert wird immer sein Publikum finden. Die Angehörigen der Sänger sorgen schon dafür, daß die Aktiven auf dem Podium nicht „allein“ gelassen werden. Versammelt sich dagegen ein so großer Zuhörerkreis, wie er im Saal des Werksgasthauses beim Frühlingskonzert des MGW Sängerbund Hüttenwerk erfreulicherweise festzustellen war, dann kann es nur die althergebrachte Leistung sein, die eine solche Anziehungskraft ausübt. In der Tat brachte auch dieses Konzert den Zuhörern einen überzeugenden Beweis vom Können dieses Chors, das wohlthuend von manchem anderen absteht, was heute auf Chorbühnen vorgetragen wird. Ganz abgesehen von dem Vergnügen, das die unter dem ansprechenden Untertitel „Freude und Humor im Lied“ zusammengefaßten Texte vermitteln, überzeugte die Veranstaltung durch ihren musikalischen Gehalt und die sängerische Qualität der einzelnen Darbietungen.

Der MGW Sängerbund Hüttenwerk stellte sich gleich mit den ersten Takten des „Liedes der Freude“ von Rudolf Buck als ein voluminöser Chor vor, dessen herausragendes Merkmal in einem auffällig kraftvoll-gesunden Klang besteht. Diese deutlich hervortretende Eigenschaft nutzte Dirigent Hans Disselkamp, um seiner Freude an der langausgehaltenen Fermate mit klingendem Crescendo nachgeben zu können. Disselkamp ist ein Chorleiter, dem das auf äußeren Effekt abgestimmte Auswendigdirigieren fernsteht. Er benutzt die Partitur zum Erreichen einer präzisen Zeichengebung, die dem Chor das Letzte an Aufmerksamkeit abverlangt. Dadurch war jenes forcierte Tempo im Vortrag möglich, das den Liedern die Frische ließ, die das beifallsfreudige Publikum unmittelbar gefangen nahm. Immerhin, ein forsches Tempo verführt den Chor oder einzelne Stimmgruppen leicht zum „Weglaufen“, und so mußte auch Hans Disselkamp verschiedentlich die ganze Kraft seiner Persönlichkeit ausspielen, um die Geschlossenheit des Vortrags zu wahren. Die Zuhörer überhörten eine hierbei auftretende Unpräzision gern.

Zu den besonderen Eigenheiten des Sängerbundes gehört die gute Ausgeglichenheit der einzelnen Stimmgruppen. Auf diese Weise ist ein harmonischer Zusammenklang gewährleistet, wie er gemeinhin nicht jedem Männerchor zu eigen ist. Auf diesem

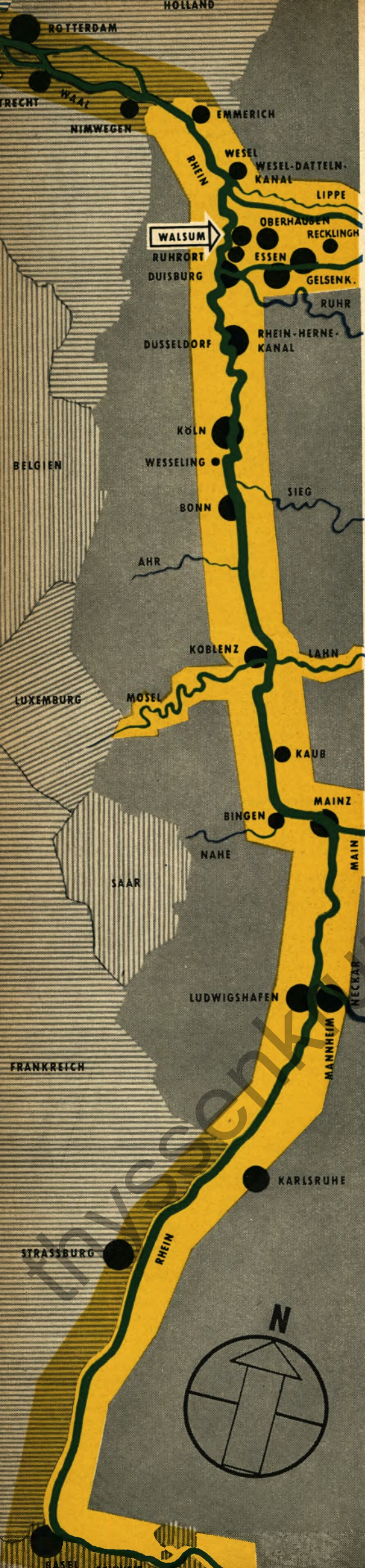
sicheren klanglichen Fundament versteht es Hans Disselkamp, gestalterisch aufzubauen und Wirkungen zu erzielen, die beim Zuhörer den Eindruck nicht verfehlen und die die Freude am Singen wieder wach werden lassen. Unter solchen, selbstverständlich mit viel Ausdauer erarbeiteten günstigen Voraussetzungen ist es dann nurmehr eine Frage der Probenanzahl, um ein Lied wie „Och Moder, ich will en Ding han“ von Mathieu Neumann so rhythmisch akzentuiert vortragen zu können, wie das dem MGW Sängerbund Hüttenwerk in seinem Konzert gelang. Reizvoll auch die Gegenüberstellungen der wuchtigen Bässe und der leichten, hellen Tenöre in „Mädel heirat mi“ von Alfred Milarch.

Der Erfolg des Konzerts wurde durch den Gast der Veranstaltung wesentlich mitbestimmt — den Kinderchor der Volkshochschule Bottrop unter der Leitung seines Dirigenten Herbert Müller. Auch hier erlebten die Zuhörer von den Jungen und Mädchen in der schmucken blauen Kleidung ein Beispiel stimmlichen Wohlklangs. Im Gegensatz zu vielen — auch im Rundfunk gehörten — gleichartigen Chören, überlaschten die Bottroper Kinder durch ihr ungekünsteltes, natürliches Singen. Die unverbildeten Stimmen gaben durch die leichte Betonung der stimmhaften Konsonanten dem klaren Klang einen Hauch von Wärme mit, um der Gefahr des rein instrumentalen Singens, die hier noch bei den Koloraturen gegeben war, zu entgegen. Das Lied „Ich reise übers grüne Land“ im Satz von H. Schröder bildete ein überzeugendes Beispiel dafür.

Wie der Sängerbund Hüttenwerk, brachte auch der Bottroper Kinderchor Volksweisen und Kompositionen aus mehreren Jahrhunderten in sehr schönen Sätzen. Nicht verwunderlich, daß die Zuhörer besonders bei bekannten Liedern wie „Schneider meck“, „Hab' mei“ Wage voll gelode“ oder „Beim Kronenwirt“ mitgingen, weil diese Weisen selbst der Großstädter in seiner Jugend zumindest in der Schule gesungen hat und von daher noch eine lebendige Beziehung zum deutschen Volkslied besteht.

Das Frühlingskonzert wurde im Werksgasthaus für Veranstalter und Ausführende zu einem Erfolg, wie er anderen Singgemeinschaften schlechthin als Beispiel dienen kann.

Köhler



Auf dem Rücken des Rhe

Wenn vom Rhein die Rede ist, dann denkt man unwillkürlich an den „Vater Rhein“, an den Strom, „wo die R Wein tragen“, an den „wunderschönen, deutschen Rhein“. Doch wer ist sich schon der Tatsache bewußt, daß meistbefahrene Wasserstraße des Kontinents, ja — trotz des Mississippi — der ganzen Welt ist. An die hundert Millionen Tonnen betrug die Gesamtverkehrsleistung auf dem Rhein im Jahre 1956. Und auch für unser Werk ist der Rhein Lebensader, dabei ist unser Rheinhafen Walsum gewissermaßen unser Tor zur Welt. Hier kommen in der Höhe von 1000000 Tonne zur Verhüttung in unserem Hochofenbetrieb vorgesehenen Erzmengen an, die in Rotterdam in Rheinkähnen umgeladen wurden, hier trifft ein großer Teil des Schrotts ein, der für unser Siemens-Martin-Werk bestimmt ist. Von Walsum gehen auch vielfach die Erzeugnisse unseres Werkes hinaus in alle Welt, sei es über die Umschlaghäfen Rotterdam oder Antwerpen nach Übersee, sei es rheinaufwärts in Richtung Südwest- und Süddeutschland oder über das vom Rhein weitverzweigte Kanalsystem, das die deutschen Flußgebiete bis zur Oder hin miteinander verbindet. Der Rhein ist sich als ein großes magisches Kraftfeld, das seine eigentliche Bedeutung mit dem Entstehen des Industriegebietes verbindet.



▲ Unser Rheinhafen Walsum mit Blick auf die Erzhalde. Auf den Flachwaggons im Vordergrund liegen Erzeugnisse wie Walzdraht, Profilstähle und Bleche zum Transport in alle Erdteile bereit. Ein wenig Meerluft und etwas vom Weltverspürt man selbst hier im Binnenhafen. Die Schiffe, die von Rotterdam, Amsterdam oder Antwerpen hierher kommen, bringen mit ihrer Fracht etwas von der erregenden Atmosphäre des Meerhafens mit. Der Hafen Walsum ist für unser Werk das Tor zur Welt. Unsere Kollegen, die hier arbeiten, wissen viel zu erzählen von den Rheinschiffen und ihrem Leben.

Beginnen wir also unsere Rheinfahrt. In Rotterdam, wo das Erz für unsere Hochofen aus den Seeschiffen in Rheinkähne umgeladen wurde, gehen wir an Bord eines der Kähne. Gerade hatte am Waal-Kai, der übrigens größten künstlichen Hafenanlage des Kontinents, ein aus Narvik kommender Sechsstausender festgemacht. Und nun packen bereits unablässig die mächtigen Klauen zweier Greifer in den Bauch des Schiffes; tonnenweise wird das Erz emporgehievt, über Bord gedreht und in die backbord liegenden Rheinkräne geschüttet. In etwa sechzehn bis achtzehn Stunden sind 20 000 Tonnen Erz in Rheinkähne umgeschlagen. Als dann wird der Schleppzug zusammengestellt. Der Schlepper gibt jedem Kahn, der zur Mitfahrt eingeteilt ist, einen Schleppstrang und beginnt, wenn die Kähne schleppklar sind, nach dreimaligem Glockenschlag die Fahrt in Richtung Walsum. Vier bis fünf Tage dauert es, während zu beiden Seiten flach das Land dahinzieht, bis die „Barbara“ die mit Erz beladenen Kähne an den Kai unseres Hafens lotsen kann.



ns

oldnen
nein die
llionen
m eine
che die
geladen
us aber
nd Ant-
ehende
erweist
langte.



▲ Walzdraht aus Oberhausen, der mit einem Schleppkahn nach Rotterdam gebracht wurde und nun zum Export in ein Schiff nach Brasilien umgeladen wird. In die ganze Welt gehen HOAG-Erzeugnisse.

◀ Im Hafen von Rotterdam: Seite an Seite liegen die Rheinschiffe neben den Riesen des Meeres. Von hoch oben senken sich die Krane und füllen das Erz von den Seeschiffen in die kleineren Flußkähne.

Aber wir verweilen nicht lange in Walsum, sondern setzen auf einem anderen Kahn, der Feineisen und Draht für Ludwigshafen geladen hat, unsere — wie der Schiffer sagt — „Fahrt zu Berge“ fort. Es ist wirklich eine Fahrt bergauf, denn auf dem 359 km langen Weg zwischen Walsum und Ludwigshafen muß ein Höhenunterschied von mehr als 70 m überwunden werden. Übrigens ist der Rhein durch an den Uferböschungen sichtbare Kilometermarkierungen gekennzeichnet, auf denen die vollen Kilometer mit Zahlen, die halben mit Kreuzen und die 100-m-Stationen mit Strichen angegeben sind. Die bei Konstanz beginnende Kilometereinteilung endet mit der Tafel „1030“ am „Nieuwe Waterweg“, der von Rotterdam nach Hoek von Holland führt und als eigentlicher Abschluß des Rheins gilt. Die Einfahrt zu unserem Hafen Walsum liegt bei Kilometer 791,2. Insgesamt fällt der Rhein auf seiner rund tausend Kilometer langen Strecke zwischen Konstanz und Rotterdam um 395 m. Dies sei nur am Rande zu unserer Rheinfahrt bemerkt. Kilometerlang geht nun die Reise

Fortsetzung nächste Seite



Werkes
r großen
en, brin-
gen das
n Strom.

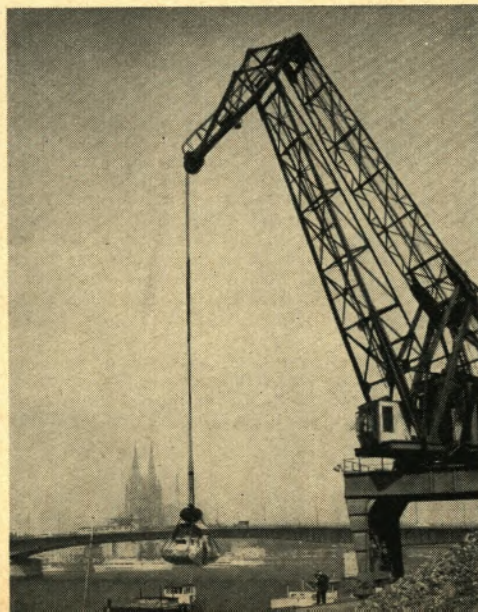
▶ Mit Voldampf und kraftvollen Bewegungen arbeitet sich der Schlepper gegen den Strom vorwärts. Die fließbeladenen Schleppkähne zieht er an Drahtseilen, die in ihrer speziellen Machart ein Erzeugnis unseres Werkes Gelsenkirchen sind.

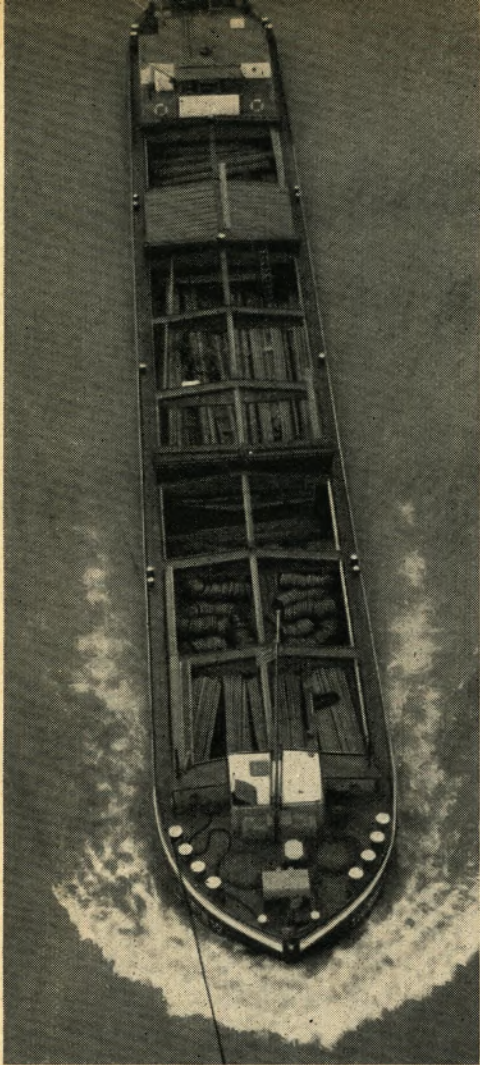
▼ Der Rhein bei Köln, überspannt von der vor einigen Jahren von der GHH erbauten Deutzer Brücke. Etwas vom Dunst umschleiert die Türme des gotischen Domes, Wahrzeichen der alten RheinStadt.



▲ Vorbei geht die Fahrt an der Industriekulisse Duisburgs. Rauchende Kamine, davor eine Zusammenballung von Schiffen, die ihre Ladung zum Ziel tragen, ergeben ein eindrucksvolles Bild. Mit den mächtigen Umrissen der Industrie am Ufer, erscheint dieses Stück des Rheins kaum weniger schön als die Strecke vor Bingen.

◀ Bel Emmerich wartet eine Reihe von Schiffen auf die Zollabfertigung. Eine Angelegenheit, die trotz Bestehens der Montanunion immer noch eine Menge Zeit in Anspruch nimmt, denn endlose Formulare und Zertifikate müssen ausgefüllt und abgestempelt werden. Viel kostbare Zeit geht hierbei verloren. Wieder zeigt sich auch, wie hindernd und sinnlos Grenzen innerhalb Europas sich auswirken.





▲ Von der Ruhrorter Brücke aus aufgenommen: Ein Rheinkahn, beladen mit Stabstahl und Walzdraht, fährt stromaufwärts. Tausende von Tonnen gehen so täglich über den für uns so wichtigen Strom.

Schleppzüge im Binger Loch. Die Fahrrinne ist auf der Gebirgsstrecke zwischen Bingen und St. Goar stellenweise nur zwischen 25 und 30 m breit, was den Schiffsverkehr außerordentlich erschwert. Wegen der Gefährlichkeit, die insbesondere verursacht wird durch eine ganze Reihe von Klippen, übernehmen Lotsen auf dieser Strecke das Ruder der Schiffe. ►

vorbei an Werken wie die August-Thyssen-Hütte, dem Hüttenwerk von Phoenix-Rheinrohr in Ruhrort, der Duisburger Kupferhütte, der Niederrheinischen Hütte, Rheinhaufen und Mannesmann/Huckingen. Vorbei geht es an Krefeld-Uerdingen, Kaiserswerth mit der alten Rheinpfalz, der Landeshauptstadt Düsseldorf, vorbei an den Anlagen der Farbenfabriken Bayer AG in Leverkusen. Bald grüßt der Kölner Dom und, als Abschluß des flachen Landes die Bundeshauptstadt Bonn. Wir fahren am Siebengebirge entlang und freuen uns über die schmucken Städtchen zu beiden Seiten des Stroms. Viele kleine Bäche und Flüßchen, wie

die Ahr und Wied, lassen sich willig vom Rhein aufnehmen. Bei Koblenz kommt die Mosel und auf der anderen Seite die Lahn hinzu. Und nun beginnt der schönste Teil der Rheinstrecke mit seinen vielbesungenen Burgen, Felsen und Rebenhängen.

In St. Goar beginnen die besonderen Schwierigkeiten der Schifffahrt infolge des engen und felsigen Strombettes. Mit der Gebirgsstrecke und ihren Fährnissen besonders vertraute Steuerleute, die Lotsen, kommen an Bord und übernehmen das Steuer. Hier sind größere Schleppkräfte pro Schiffseinheit erforderlich als unterhalb. Deshalb wer-



Im Dschungel des Verkehrs

„Mit nacktem Fuß auf das Gaspedal treten, um die Kraft des Motors richtig zu spüren, mit 200 Stundenkilometer dahinzurasen...“ das war einmal die Lieblingsbeschäftigung der Françoise Sagan, jener jungen Französin, die als Schriftstellerin schnell zu Ruhm und nicht minder schnell zu Geld gekommen ist. Sie besaß gleich mehrere schnelle Wagen und wurde alsbald das Sorgenkind der Pariser Polizei. Alles ging schnell bei diesem erstaunlichen Mädchen, und bei einem schweren Unfall wäre an einem Chausseebaum beinahe alles ebenso schnell zu Ende gewesen: Leben, Karriere und vielleicht auch ein wenig von ihrem früheren Ruhm. Aber Françoise Sagan hatte Glück. Sie kam mit erheblichen Verletzungen immerhin noch glimpflich davon. Man bedenke: Mit 200 Sachen gegen einen Baum!

Was mit der jungen Französin geschah, haben viele in der Welt, und nicht allein die Literaturbesseren, verfolgt. Die einen waren erschüttert, die andern besorgt, und die meisten wohl auch ein wenig neugierig — gleichviel: Das Schicksal einer interessanten jungen Frau hat sie alle irgendwie bewegt. Natürlich ist das Leben einer Dichterin uns in besonderem Maße teuer, aber man darf darüber nicht vergessen, daß dasselbe, was der Mademoiselle Sagan passierte, jeden Tag und immerfort auf unseren Straßen passiert, ohne daß es andere als die unmittelbar Betroffenen kümmert.

Es kümmert uns nicht. Wir lesen Jahr für Jahr die traurige Bilanz des Statistischen Bundesamtes über die Zahl der Unfälle, die Zahl der Verletzten, die Zahl der Toten. Wenn es im Jahre 1956 auf den bundesdeutschen Straßen insgesamt 625 383 Unfälle gab, so ist das wohl eine beachtliche und für manchen auch erschreckende Zahl, doch es fehlt uns an Vorstellungsvermögen, sie ganz zu begreifen. Wer vermöchte es denn, sich das Heer der 360 993 Verletzten vorzustellen, die diese Unfälle hinterließen? Und wer wollte schließlich das Riesengrab ermessen, in dem die 12 823 Menschen Platz fanden, die in einem einzigen Jahr durch den Verkehr ums Leben kamen?

Wir schauern vor dem einzelnen Toten, wenn er unmittelbar vor uns auf der Straße liegt, aber von 12 823 Toten läßt sich in einem Statistischen Jahrbuch ebenso behaglich lesen wie von Zahlen über Heringsfang oder Kaninchenzucht. Es wäre zwar ein ergiebiges Unterfangen, die angeführ-

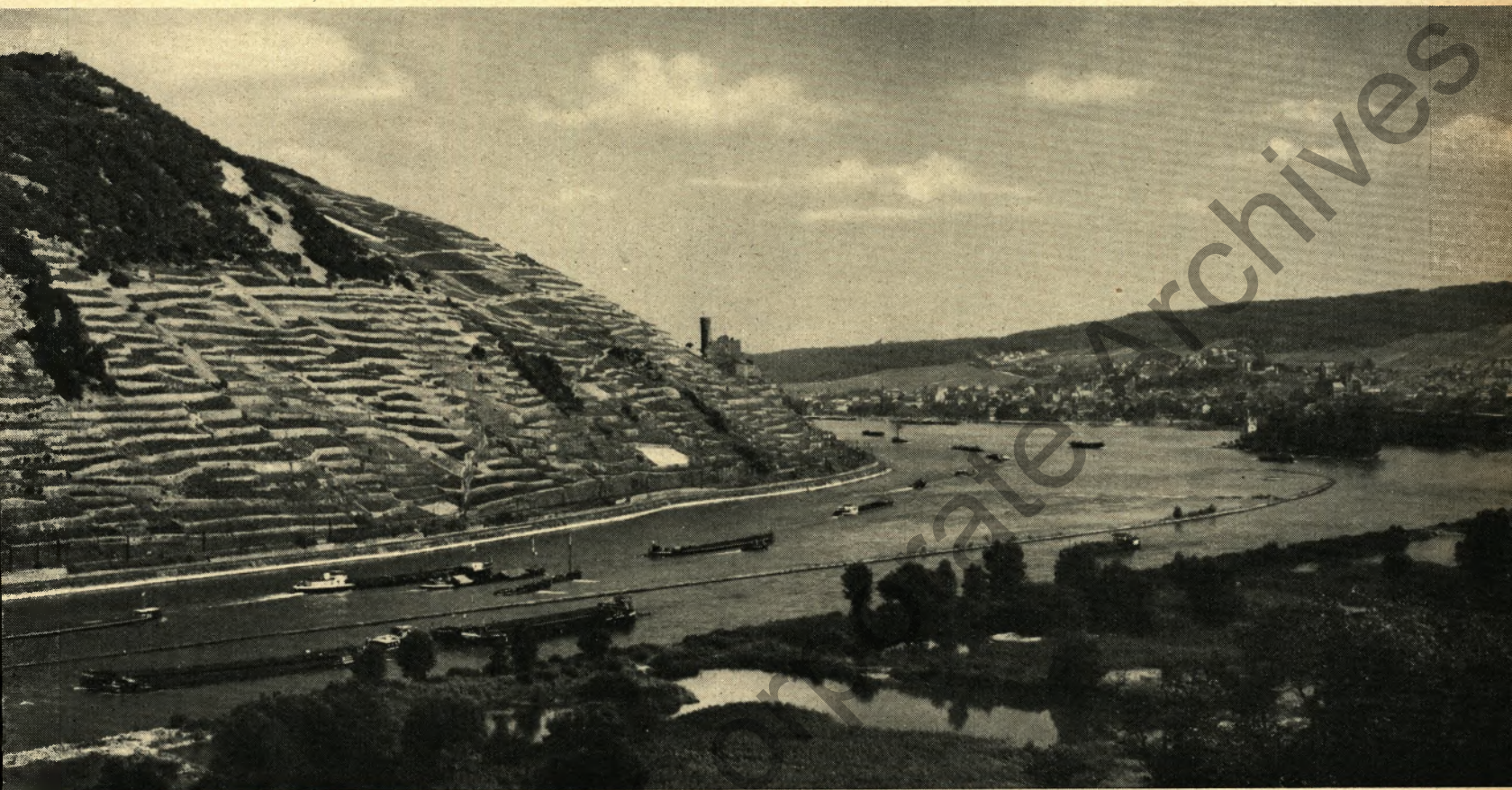
ten Zahlen nun durch geschickte Kombinationen und Vergleiche anschaulich und Beziehungen zu Größenordnungen ausfindig zu machen, die uns geläufig sind. Man könnte ja leicht die Zahl der Verkehrstoten in Beziehung setzen zu der Zahl der Einwohner einer bekannten Stadt, der Gefallenen eines Krieges, der Toten von Hiroshima oder derjenigen, die in derselben Zeit an Krebs gestorben sind. Aber viel ist damit nicht gewonnen. Denn Zahlen sind immer gnädig, große Zahlen insbesondere. Vielleicht kommt es dann soweit, wie der Vizepräsident des ADAC, Bretz, kürzlich einmal ausführte: „Der Fortschritt der Technik hat zweifellos dazu beigetragen, das menschliche Leben zu erleichtern, aber der Fortschritt der Zivilisation kostet auch Opfer. Das ist die schmerzliche Kehrseite, aber man sollte sie nicht dramatisieren. Es passieren auch anderswo tödliche Unfälle, und die ständig ansteigende Zahl derjenigen, die jährlich den Herztod erleiden, ist weit alarmierender; sie war im vergangenen Jahr zehnmal so hoch wie die Zahl der Verkehrstoten. Niemand spricht davon, daß trotz des sogenannten Wirtschaftswunders 1955 in der Bundesrepublik 9576 Menschen sich selbst das Leben nahmen, daß in einem Jahr 7500 Frauen bei der Hausarbeit durch Gas oder Elektrizität tödlich verunglückten, aber von den 12 000 Verkehrstoten spricht man wie von einem Massenmord.“

Nun, diese Worte aus dem Munde eines prominenten Vertreters der deutschen Automobilisten wären besser nicht gesprochen worden. Wir können die Zunahme der Totenziffern im Straßenverkehr nicht als von Gott gegeben hinnehmen. Wir werden uns nicht damit abfinden, das Ansteigen der Verkehrsunfälle als den nun einmal nicht vermeidbaren Blutzoll an den Fortschritt zu bagatellisieren. Wir bleiben dabei und lassen uns auch durch die beschönigende Redewendung des Herrn Bretz nicht davon abbringen: Das Dilemma auf unseren Straßen gleicht organisiertem Massenmord! Im Verkehr hat sich die Zivilisation ihren Dschungel geschaffen. Hier herrscht die Rangordnung der PS und der härteren Ellenbogen. Jeder kämpft gegen jeden und alle gegen die Polizei. Die Formen des Kampfes sind die des Dschungelkrieges: Kill him! — Leg ihn um! — Dies sind keine spaßhaften Übertreibungen; die Chroniken unserer Gerichtssäle beweisen die Ernsthaftigkeit. Ein Dreiradroller wurde kürzlich auf der Autobahn von einem nachfolgenden Fernlaster überrollt und platt wie eine Wanze auf den Asphalt gewalzt. Was sagte der Fahrer des

den in der Regel schon in Salzig, dem großen „Rangierbahnhof“ der Rheinschifffahrt, die Schleppzüge gefeilt. Der Schlepper fährt nur mit der Hälfte seines Schleppzuges nach Bingen weiter und holt dann den Rest nach oder ein zweites Schleppboot bringt ihm die zurückgelassenen Kähne nach. Die Schwierigkeiten im Gebirge wachsen, wenn der Wasserstand sinkt. Nicht immer läßt sich bei der Beladung des Schiffes voraussehen, wie die Wassertiefe bei Ankunft im Gebirge sein wird. Wir erinnern uns der großen Störungen, die das Niedrigwasser im Frühjahr und im Herbst 1954 mit sich brachte. Seit alters her

dient zur Errechnung des Wasserstandes der Kauber Pegel, der täglich abgelesen und bekanntgegeben wird. Nach ihm bemißt der Schiffer den Tiefgang, bis zu dem er sein Schiff beladen kann. Dabei schlägt er dem Kauber Pegelstand, dessen Nullpunkt höher als die Rheinsohle liegt, 35 bis 65 cm zu, je nachdem ob das Wasser vom Oberrhein sinkend oder fallend gemeldet wird. In Bingen werden die Schleppzüge wieder auf ihre ursprüngliche Länge zusammengestellt. Der Rheingau und die Strecke oberhalb von Mainz bereiten keine besonderen Schwierigkeiten mehr. Unser Blick genießt das eindrucksvolle

volle Bild der alten Handels- und jetzigen Hauptstadt von Rheinland-Pfalz, freundlich grüßt Oppenheim mit seinen Weinbergen herüber und die alte Nibelungenstadt Worms läßt unsere Gedanken zurückschweifen zu Siegfrieds Tod und Kriemhilds Rache. An der Neckarmündung liegt Mannheim und gegenüber Ludwigshafen, unser Endziel. Rasch wird mit der Entladung begonnen, denn länger als 24 Stunden soll kein Kahn liegen. Am Tage danach liegt unser Kahn bereits wieder beladen in Mannheim, wo gerade ein Schleppzug nach Rotterdam zusammengestellt wird. Wieder beginnt die Reise . . .



Lasters zu seiner Entschuldigung? „Hab' das kleine Ding einfach übersehen.“ In Minden fuhr ein Pkw-Fahrer, der mit einem Affenzahn auf nachtdunkler Straße dahinbrauste, eiskalt eine alte Frau über den Haufen; daheim brach er in Tränen aus, weil sein Wellensittich entflohen war. So steht es in den Akten des Gerichts. — Und ist das etwa kein Mord? Etwas anderes als Massenmord? Denn beileibe sind dies keine Einzelfälle? Fast drängt sich der Eindruck auf, wenn man dem Treiben auf den Straßen zuschaut, als seien Fußgänger, Radfahrer, Handwagen und dergleichen nichts anderes als Ungeziefer der Verkehrswege, deren Ausrottung geboten erscheint. Haben wir denn kein Gemüt mehr? Sind wir alle nur noch seelenlose Maske? —

Woran liegt es, daß sonst besonnene und absolut rechtschaffene Menschen am Steuer eines Autos oder Motorrads zu Besessenen, zu Rasenden, zu einer akuten Gefahr für die Umwelt werden? Was geht am Steuer eines Motorfahrzeuges in uns vor? Professor Helmut Thielicke, Theologe und Soziologe, hat einmal die Antwort hierauf gegeben: „Am Steuer erliegen wir einem scheinbaren Machtzuwachs, der unser ‚Ich‘ sich blähen läßt. Ungeheure Kräfte gehorchen einem Fingerdruck. Die Gefügigkeit ist vollkommen. In allen früheren Formen der Fortbewegung vom Reitpferd bis zum Segelboot blieb immer ein unberechenbarer Rest — die Herrschaft war nie hundertprozentig. Am Steuer jedoch fühlen wir uns stark und ungehemmt, obwohl wir den scheinbaren Machtzuwachs bezahlen mit einem Verlust an innerer Freiheit. Am Steuer handeln wir auf einer niedrigen Ebene unseres mentalen Niveaus, hier agieren wir im Primitivraum, auf den sich unser moralisches Urteilsvermögen reduziert hat.“ Gewiß liegen in dieser psychologischen Begründung nicht wenige Ursachen für das Überhandnehmen der Verkehrsunfälle. Wir haben uns selbst nicht mehr in der Gewalt. Wir bewegen uns — wie Professor Thielicke sagt — im Primitivraum.

Und deshalb muß es einfach erschüttern, weil es letztlich auch unsere moralische Situation berührt, wenn kürzlich in der Zeitung stand, daß in Nordrhein-Westfalen die Zahl der Verkehrsunfälle im ersten Vierteljahr 1957 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres um 18 Prozent zugenommen hat. Die Zahl der Unfälle mit Personenschäden erhöhte sich sogar um 34 Prozent. Die Zahl der Toten stieg um 19 Prozent und die der Verletzten um 37 Prozent. Doch wen vermögen diese Zahlen schon aus der Fassung zu bringen. — Françoise Sagan aber hat in der Tat manchen aus seiner Fassung gebracht. Eine junge Frau und eine Poetin obendrein, und gleichwohl war es ihr der Ausdruck aller Ekstase, sich in einem schnellen Sportwagen auszutoben. Und selbst wenn es sich um eine berühmte Schriftstellerin handelt, kann von nichts anderem die Rede sein als von einem Abregieren eines Primitivkomplexes. Wir freuen uns zwar, daß

Françoise Sagan nun wiederhergestellt ist. Was aber bleibt, ist die Sorge und ist das Entsetzen darüber, daß es dahin kam. „Mit nacktem Fuß auf das Gaspedal treten und mit 200 Stundenkilometern dahinrasen!“ das läßt uns die Totenbilanzen verstehen. Denn was da, etwas extravagant, wie es einer Dichterin ansteht, mit nackten Füßen geschah, geschieht jederzeit und überall mit derbsten Stiefelsohlen.

Machen wir uns doch gegenseitig nichts vor. Hören wir doch auf, in puncto Verkehrsunfälle als von einem unvermeidlichen Blutzoll zu sprechen, den die Technik uns abverlangt. Selbst einem Minister, der sich seinerzeit ähnlich ausdrückte, als auf dem Granzlandring ein Rennwagen in die Zuschauermenge raste und sechzehn Menschen tötete, nahm die Öffentlichkeit dies nicht ab. Nun, bei Autorennen — und das gilt, so hart es auch klingt, sowohl für Le Mans als für das Unglück bei der Mille Miglia — mag immerhin gelten, daß derjenige, der sich in Gefahr begibt, möglicherweise darin umkommen kann. Unsere Straßen aber sind keine Rennstrecken; hier gilt es Rücksichtnahme und Disziplin walten zu lassen. Beweist sich doch immer wieder, daß ein großer Teil der Verkehrsunfälle vermieden werden könnte, wenn im Straßenverkehr die elementarsten menschlichen Anstandsregeln beherzigt würden. Nach den betrüblichen Feststellungen, die man auf der Autobahn oder sonstwo im Verkehr täglich macht, wird man leider Professor Thielicke beipflichten müssen, wenn er sinngemäß meint, daß die Motorisierung den Charakter verbildet.

Um dem Moloch Verkehr die Giftzähne zu ziehen, bleibt uns daher nichts anderes übrig, als uns auf uns selbst zu besinnen, uns unserer Menschwürde bewußt zu werden. Denn vermeidbar sind in erster Linie diejenigen Unfälle, deren Wurzeln in menschlichen Unzulänglichkeiten und Schwächen zu suchen sind. Und bei Verkehrsunfällen spielt menschliches Versagen eine noch viel größere Rolle als etwa bei Betriebsunfällen. Jeder muß wissen, daß die Verkehrsteilnehmer — Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrer — aber nicht die Fahrzeuge einen Unfall auslösen. Wir alle können mithelfen, den Tod auf der Straße in seine Schranken zu weisen, wenn wir das Motto der diesjährigen Verkehrssicherheitswoche uns zu Herzen gehen lassen: „... achte auf den Anderen!“ Das ist ein ethischer Grundsatz, der nicht nur die Menschen auf die ihnen selbst drohenden Gefahren des Straßenverkehrs aufmerksam machen, sondern vor allem für gegenseitiges Verständnis und Rücksichtnahme aller Gruppen von Verkehrsteilnehmern — vom Fußgänger bis zum Autofahrer — werben soll. „Achte auf den Anderen!“ Françoise Sagan hat dies offensichtlich nicht getan, denn wer sich zu einer unverantwortlichen Fahrweise hinreißen läßt, gefährdet nicht nur sich selbst, sondern auch seine Mitmenschen. Gottes Gebot „Du sollst nicht töten!“ gilt nicht zuletzt auch im Straßenverkehr.

Chronicus



24 Wohnungseinheiten werden gegenwärtig in der Kaiserstraße, in der Nähe des Schalke Marktes, gebaut. Von hier bis zum Werk sind nur einige wenige Schritte. In Kürze schon sollen die Wohnungen bezugsfertig sein.

Wohnungsbedarf. Vielleicht sogar ein prozentual größerer Bedarf als in Oberhausen, denn Gelsenkirchen, namentlich der Ortsteil Schalke, hat durch den Krieg stärker gelitten als manche andere Stadt des Ruhrgebietes. Und deswegen sei an dieser Stelle besonders betont, daß mit der allergrößten Wahrscheinlichkeit auch in Zukunft in Gelsenkirchen weitergebaut wird. Im Moment befinden sich in der Kaiserstraße, in unmittelbarer Nähe des Werkes, 24 Wohnungseinheiten im Bau, mit deren Fertigstellung demnächst zu rechnen ist. Sicherlich aber gibt die Gewißheit, daß auch ihr Wohnungsbau weiter vorangetrieben wird, den Gelsenkirchener Belegschaftsmitgliedern die Genugtuung, daß sie weder vergessen worden sind, noch als „Stiefkinder“ gelten. Darüber hinaus hoffen wir auch für die Gelsenkirchener Belegschaft den Tag herbei, an dem wir einmal schreiben können, daß es nunmehr keine Wohnungsuchenden mehr gibt. Ob diese Aussicht früher oder später Tatsache wird, ist jedoch nicht allein in das Ermessen der

Die Gelsenkirchener sind nicht vergessen

Wir haben in letzter Zeit soviel über den Werkwohnungsbau in Oberhausen geschrieben, daß beinahe der Eindruck entstehen kann, als sei darüber der Wohnungsbau in Gelsenkirchen in Vergessenheit geraten. So ist es nun doch nicht. Seit dem 1. September 1951, also seit der Übernahme des Drahtwerkes Gelsenkirchen durch die HOAG,

senskirchener Kollegen in der Werkzeitung ansehen müssen, wie die Oberhausener Belegschaftsmitglieder wohnen; warum soll es nicht da auch die Oberhausener einmal interessieren, wie es in Gelsenkirchen um den Wohnungsbau bestellt ist. Um es vorweg zu sagen: In Gelsenkirchen besteht nach wie vor ein

75jähriges Bestehen der Duisburger Ingenieurschule

Die Staatliche Ingenieurschule Duisburg feiert Ende Juni ihr 75jähriges Bestehen. Für die Ingenieure unseres Werkes, die aus dieser Anstalt hervorgegangen sind, veröffentlichen wir das vorgesehene Programm.

Donnerstag, 27. Juni 1957

vormittags: Fachvorträge in der Ingenieurschule

nachmittags: Exkursionen zu Industriewerken

Freitag, 28. Juni 1957

vormittags: Festakt anlässlich des 75jährigen Bestehens der Ingenieurschule

nachmittags: Besichtigung des wiederaufgebauten Schulgebäudes mit seinen Laboratorien

abends: Kommerz im Städtischen Saalbau Essen

Samstag, 29. Juni 1957

vormittags: Einweihung der Maschinenhalle und Grundsteinlegung zum Erweiterungsbau

abends: Festabend für alle Teilnehmer der 75-Jahr-Feier im Städtischen Saalbau Essen



Recht hübsch sieht das Doppelhaus in der Boeckerstraße 61/63 aus. Die Vorgärten legen Zeugnis dafür ab, daß alles getan wird, um das Gesicht der Industriestadt mit wohlthuendem Grün freundlich und ansehnlich zu gestalten.

wurden für Belegschaftsmitglieder des Werkes Gelsenkirchen insgesamt 209 Wohnungseinheiten erstellt. Und zwar, den werksgeförderten Wohnungsbau miteinbezogen, teils durch Neu- und teils durch Wiederaufbauten. Die Bilder auf dieser Seite geben Zeugnis davon. Oft genug haben die Gel-



Von Grünflächen umgeben liegen die 1953 errichteten Wohnblocks am Rosenhügel. Es handelt sich um 72 Wohnungen, aufgeteilt zur Hälfte in Dreieinhalb- und Zweieinhalbraum-Wohnungen.

Ebenfalls in der nach dem Gründer unseres Gelsenkirchener Drahtwerkes, Wilhelm Boecker, benannten Straße liegt dieses Doppelhaus. Die graue Einförmigkeit alter Siedlungen ist verschwunden.



Werksleitung gestellt. Dies hängt von einer ganzen Reihe von Faktoren ab, wie etwa von der Beibehaltung der steuerlichen Begünstigung des Wohnungsbaues durch den Paragraphen 7c EStG, der Gewährung von Landesmitteln und dergleichen.

Wie ist die Lage?

In dem Bestreben, jeden einzelnen Belegschaftsangehörigen umfassend zu orientieren über die Lage des Werkes und das betriebliche und soziale Geschehen, veröffentlichen wir laufend unsere Monatsberichte. Der heutige Bericht endet mit dem 30. April. Die auf den vergangenen Mai abgestellten Zahlen werden wir in der nächsten oder spätestens in der übernächsten Ausgabe unserer Werkzeitschrift bekanntgeben.

● **Betriebslage.** Der Hochofenbetrieb erzeugte im April 119000 t Roheisen gegenüber 124000 t im März. Die **Rohstahlproduktion** betrug 138874 t, und zwar 77643 t Thomasstahl und 61231 t SM-Stahl. Die **Walzwerke** erzielten im April eine Erzeugung von rund 95000; der Versand betrug 88740 t zuzüglich 7550 t für Gelsenkirchen. Der Rückgang gegenüber dem Vormonat (109600 t) ist darauf zurückzuführen, daß im April für die Walzwerke, bedingt durch Feiertage, nur 24 Arbeitstage zur Verfügung standen. Ein weiterer Produktionsrückgang von rund 6000 t wurde durch das Stillsetzen der Grobblech-Triostraße (vgl. „Echo der Arbeit“ Ausg. 7/56, Seite 89) und eine größere Ofenreparatur an der 550er Straße bedingt.

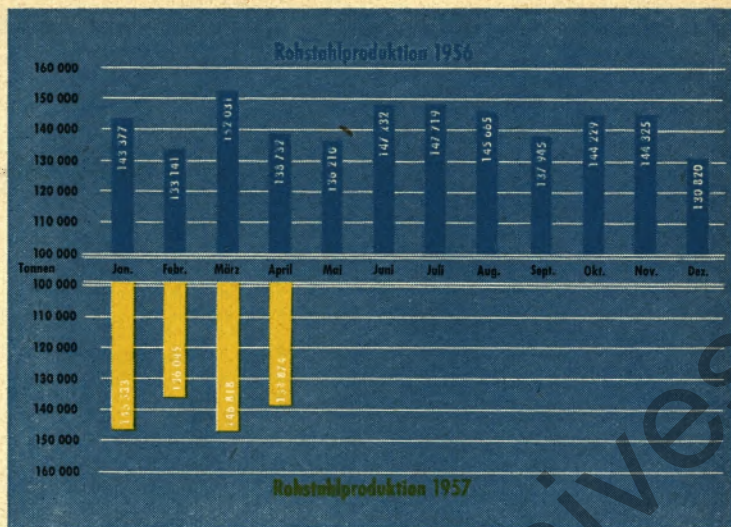
● **Absatzlage.** Die Marktlage war im Berichtsmonat allgemein ruhig. Auf dem Grobblechsektor war ein stärkeres Angebot aus den USA und aus der Tschechoslowakei zu verzeichnen.

● **Belegschaftsentwicklung.** Die im Zusammenhang mit der Einführung der 45-Stunden-Woche notwendig gewordenen Neueinstellungen sind bis auf einen geringen Teil abgeschlossen. Insgesamt wurden bis Ende des Berichtsmonats 470 Neueinstellungen vorgenommen.

Im Werk Gelsenkirchen hat sich die Belegschaft um 38 Arbeitskräfte erhöht, davon 28 Lehrlinge und Jugendliche. Weitere zehn Belegschaftsmitglieder wurden zur Erweiterung der Baustahlgewebefabrikation eingestellt. Im ersten Quartal 1957 haben sich die Überstunden im Werk Gelsenkirchen gegenüber dem Monatsdurchschnitt des Kalenderjahres 1956 um rund 60 Prozent verringert.

● **Betriebskrankenkasse.** Der Krankenstand sowohl in Oberhausen als auch in Gelsenkirchen lag im April besonders niedrig, und zwar unter vier Prozent.

● **Urlaub.** Vom Lohnbüro Oberhausen wurden im April 927 (März: 640) Urlaubsschecks eingelöst. Insgesamt waren in Oberhausen bis zum 30. April 26,3 Prozent des Jahresurlaubsplanes abgewickelt; vorgesehen waren 27 Prozent. Im Bereich des Werkes Gelsenkirchen wurden im Berichtsmonat 8,0 Prozent (im April 1956: 6,8 Prozent) des aufgestellten Jahresurlaubsplanes abgewickelt; vorgesehen waren 9 Prozent. Im ganzen wurden in Gelsenkirchen bis Ende April 26,9 Prozent des Jahresurlaubs genommen; vorgesehen waren 27 Prozent. An Urlaubsschecks sind bisher eingelöst worden: im Januar 88, im Februar 80, im März 92 und im April 113.



● **Hausarbeitstage.** Bezahlte Hausarbeitstage an verheiratete Frauen werden nicht mehr gewährt, weil auf Grund der mit Einführung der 45-Stunden-Woche aufgestellten Arbeitsabläufe ein Anspruch nicht mehr besteht.

● **Vorschlagswesen.** Neueingänge im Monat April: 15; gegenüber 20 im Vormonat. Abschließend bearbeitet: 9. Bestand am 30. 4. 1957: 73, die sich noch in Bearbeitung befinden.

● **Lohnpfändungen.** Bei der PAR Oberhausen lagen am 30. 4. 1957 354 Pfändungs- und Überweisungsbeschlüsse vor. Gegenüber 27 im April erledigten Pfändungsangelegenheiten war ein Zugang von 32 neuen Fällen zu verzeichnen. Insgesamt wurden auf Grund der vorgenannten Verpflichtungen vom Lohnbüro Oberhausen im März 1957 14693,42 DM von den Lohnbeträgen der jeweiligen Schuldner einbehalten und im April an die Gläubiger überwiesen.

sen. Im Werk Gelsenkirchen wurden insgesamt 1479,61 DM auf Grund von Pfändungsangelegenheiten einbehalten. Hier lagen am 30. April 41 Pfändungs- und Überweisungsbeschlüsse vor gegenüber 39 am 31. März 1957.

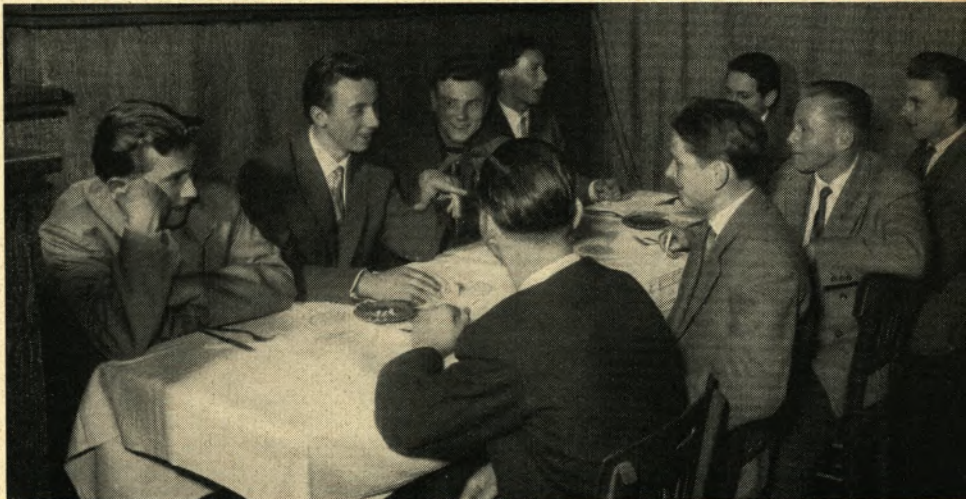
● **Arbeitsschutz.** In Oberhausen ereigneten sich im April 32 meldepflichtige Betriebsunfälle. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres wurden 30 Betriebsunfälle registriert. Das bedeutet für den April ein Ansteigen der Unfälle um 6,7 Prozent. Im Werk Gelsenkirchen sind dagegen die Unfälle im April 1957 (7 Betriebsunfälle) gegenüber dem gleichen Monat im Vorjahr (9 Unfälle) um 22,2 Prozent zurückgegangen.

● **Wohnungsbau.** Von den 198 Wohnungen, die im Oberhausener Knappenviertel gebaut werden, waren am 30. April bereits 96 bezogen. Die restlichen Wohnungen werden bis Anfang Juli d. J. fertiggestellt sein.

Ende gut, alles gut - Beweis: Lehrabschlußausflug



Mit der Lossprechung der Lehrlinge ging der diesjährige Lehrabschluß-Ausflug zu Ende. Auf dem Bilde links nimmt Christel Volkenborn die Glückwünsche von Arbeitsdirektor Strohmenger für die „mit Auszeichnung“ bestandene Prüfung entgegen. Rechts eine Gruppe von jungen Facharbeitern; sicherlich werden gerade Anekdoten aus der nun beendeten Lehrzeit zum besten gegeben. Doch auch die eifrigsten Gespräche verstummten, als bald darauf Bockwürste und Kartoffelsalat serviert wurden. Ein Ausflug macht bekanntlich hungrig, und ganz besonders dann, wenn es sich um junge Menschen handelt. Am Vormittag war bereits die Bundesgartenschau in Köln besichtigt worden. Über diese Besichtigung der Gartenschau in Köln wollen wir in der nächsten Ausgabe der Werkzeitschrift berichten.



§ 304:

„Wer vorsätzlich
und rechtswidrig . . .

. . . Gegenstände, welche zum öffentlichen Nutzen oder zur Verschönerung öffentlicher Wege, Plätze oder Anlagen dienen, beschädigt oder zerstört, wird mit

**Gefängnis bis
zu 3 Jahren**

oder mit Geldstrafe bestraft. Neben der Gefängnisstrafe kann auf Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte erkannt werden.“

Deutsches Strafgesetzbuch,

15. Mai 1871

+

Das ist die empörende Tatsache: in den späten Abendstunden oder während der Nacht wurden in den Grünanlagen unserer Wohnsiedlung Dümpten eine Reihe von ungefähr 30 blühenden Sträuchern, die erst kurz vorher angepflanzt worden waren, herausgerissen und über die Wege und Rasenflächen geschleudert. Bei zwei jungen Bäumen wurde kurzerhand der ganze Stamm umgeknickt. Die abgerissenen Kronen wurden achlos beiseite geworfen. Beim Herausreißen der Büsche mit ihren Wurzeln wurden große Brocken Erdreich mit emporgeschleudert und über Rasen und Wege verstreut. Nach dem regnerischen Wetter bot sich den Bewohnern der Siedlung am anderen Morgen ein Bild sinnloser Verwüstung. Dank des liebevollen Bemühens von Werner Auberg, der als Siedlungsverwalter auch mit der Pflege der gärtnerischen Anlagen in



Dümpten betraut ist, wurden die herausgerissenen Sträucher am Morgen sogleich wieder eingegraben. Man hofft, sie auf diese Weise noch zu retten. Die beiden kostbaren Bäumchen — eine Linde und eine Akazie — sind verloren. Festzustellen bleibt, daß nicht etwa ein Strauch mitgenommen wurde. Es handelt sich hierbei eindeutig um mutwillige Beschädigung fremden Eigentums.

Noch in der letzten Ausgabe der Werkzeitschrift berichteten wir mit Freude von den 3000 immergrünen Gewächsen und sommerblühenden Blütensträuchern, die zur Verschönerung des Wohngebietes in Dümpten angepflanzt wurden. Was jetzt hier geschah, muß jeden empören, der sich ein bißchen Liebe für eine grüne Pflanze, eine kleine Blume oder einen blühenden Baum bewahrt hat und vor allen Dingen — wer Ordnung und Recht respektiert. Es soll niemand meinen, daß wir hier versuchen, einen seiner Meinung nach vielleicht belanglosen Vorfall künstlich aufzubauschen. Was unerzogene Rüpel nachts in den Dümptener Anlagen verwüsteten, kann gewiß nicht als belanglos betrachtet werden. Die Bilder auf dieser Seite sprechen eine deutliche und beschämende Sprache. Für diesen Fall ist einwandfrei die Kriminalpolizei zuständig. Es handelt sich hier nicht mehr um einen Dummejungenstreich. Bei einem kleinen Jungen mag es vorkommen, daß er schon mal an einem Blättchen zupft oder sogar auch einmal einen Ast abbricht. Man gibt ihm dafür einen Klaps hintendrauf und ermahnt ihn, es

nicht mehr zu tun. Damit ist die Sache — wenn es sich um einen wohlerzogenen Jungen handelt — soweit wieder in Ordnung. Die Zerstörungswut einiger bisher leider noch nicht bekannter Naturschänder, der sage und schreibe 30 Sträucher und sogar zwei Bäume zum Opfer fielen, ist nicht einmal mehr als grober Unfug zu bezeichnen. Zu diesem Vergehen steht im Deutschen Strafgesetzbuch ein Paragraph, der es klipp und klar besagt: Gefängnis bis zu drei Jahren oder Geldstrafe. Ob das diejenigen gewußt haben, die mutwillig das zerstörten, was mit Sorgfalt und Liebe angelegt worden war? Einerlei — die Strafanzeige bei der Kriminalpolizei in Mülheim ist gestellt.

Es wäre wirklich zu wünschen, daß die Täter dieses schandbaren Treibens gefunden werden könnten. Angesichts der Tatsache, daß einige Bewohner der Siedlung schon dazu übergegangen sind, das Grün der Büsche und Sträucher vor ihren Häusern selbst ein wenig mitzupflegen, kann man sich eigentlich nicht vorstellen, daß es sich bei den Ausführenden des Gangsterstücks in Dümpten um Siedlungsbewohner und Werksangehörige handeln sollte. Der Paragraph 304 des Strafgesetzbuches ist in seinem Wortlaut eindeutig. Wir möchten aber noch einmal alle, die das Glück hatten, in der Siedlung am Stadtrand eine Wohnung zu bekommen, bitten, daß die Anlagen so gepflegt werden, wie sie es verdienen. Wer wollte so dumm sein, das zu zerstören, was zu seiner eigenen Freude angelegt ist?

—oy

