

Presse

Echo der Arbeit

A black and white photograph of an industrial facility, likely a steel mill. In the foreground, a large, dark, curved metal structure, possibly a part of a blast furnace or a large pipe, dominates the left side. In the background, several tall smokestacks are visible, with thick plumes of white smoke or steam rising from them. The sky is filled with these clouds. The overall scene conveys a sense of heavy industry and manufacturing.

10

HÜTTENWERK OBERHAUSEN AKTIENGESELLSCHAFT



Herausgeber: Hüttenwerk Oberhausen Aktiengesellschaft, Oberhausen (Rhld.), Essener Straße 66. — Verantwortlich: Direktor Karl Strohmenger.



Redaktion: Karl Heinz Sauerland. Ständige Mitarbeiter: J. Entrup [Werk Gelsenkirchen]; O. Seemann [Werk Oberhausen]; J. Ziemes [Zementwerk].



Fotos: Redaktion (9), Angenendt (5), Kaldenberg (5), Selhof (2). Zeichnungen: Kleppe (6).



Anschrift der Redaktion: Oberhausen (Rhld.), Essener Straße 64. Bei Zuschriften können auch die in allen Teilen des Werkes aufgestellten Redaktionsbriefkästen benutzt werden.



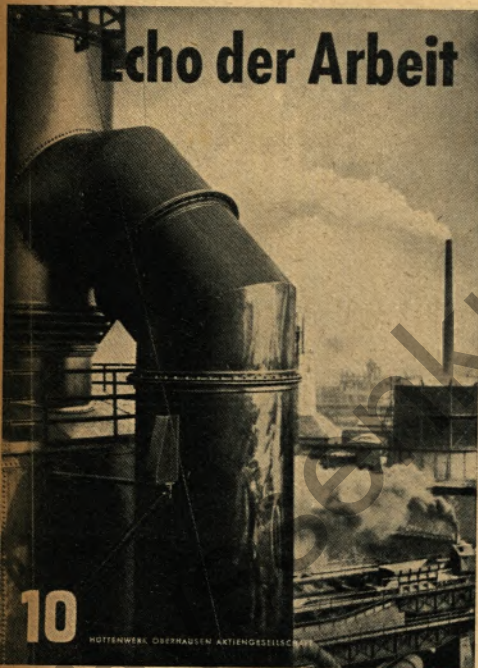
Telefon: 2 41 31, Nebensstelle 281. Werksruf: 3447 (Redaktion), 3847 (Büro, Vertrieb, Photo-Archiv).



Druck: VYA-DRUCK, Vereinigte Verlagsanstalten, Oberhausen. — Klischees: Vignold, Essen. — Das ECHO DER ARBEIT erscheint jeweils am ersten und dritten Freitag des Monats und wird allen Werksangehörigen und Pensionären der Hüttenwerk Oberhausen AG einschließlich des Drahtwerkes Gelsenkirchen und des Südhafens Walsum unentgeltlich zugestellt.

Auflage: 16 700

Jahrgang 4 15. Mai 1953



Von hoch oben

Ein Blick aus luftiger Höhe, und zwar — Nun, raten Sie einmal, von wo unser Fotograf dieses Bild geknipst hat. — Ist wohl gar nicht so leicht; dann wollen wir Ihnen helfen: Also, der Kameramann ist auf einen Winderhitzer gestiegen, auf den des Ofens 3 auf der Eisenhütte II. Das große Rohr im Vordergrund ist die Ableitung des Staubsammlers; bevor nämlich das Gichtgas der Reinigung zugeführt wird, durchläuft es den Staubsammler, in dem etwa 80 Prozent des im Rohgas enthaltenen Staubes niedergeschlagen werden. — Aber fahren wir fort mit der Erläuterung des Titelfotos: Unten erkennt man die Bunkeranlage mit der Erzbahn, dahinter den Sauerstoffbehälter und den Schornstein der Sinteranlage. Ganz im Hintergrund wird der Gaskessel sichtbar; damit jedoch keine Irrtümer aufkommen: es ist der „kleine“, der auf Neu-Oberhausen steht.

Zwischen zwanzig und dreißig...

Zwischen zwanzig und dreißig Jahren liegt für jeden Menschen ein entscheidendes Jahrzehnt des Lebens! Das haben nicht zuletzt schon viele Dichter bestätigt. Bakkalaureus in Goethes „Faust“ sagt: „Hat einer dreißig Jahr vorüber, so ist er schon so gut wie tot“, und Schiller meint in seinem „Don Carlos“: „Dreißig Jahre! Und noch nichts für die Unsterblichkeit getan!“

Es ist so, zwischen zwanzig und dreißig formt sich das Bild des Menschen, und oft ist dieses Jahrzehnt die Grundlage für die zukünftige Stellung im wirtschaftlichen und öffentlichen Leben. Auf diese Aufgabe und auf diese Verantwortung muß ein jeder sich selbst vorbereiten, genau wie ein Läufer oder Boxer auf Leistung trainiert.

Noch niemals sind (und zwar in der ganzen Welt) wirklich tüchtige Fachkräfte dringlicher gesucht worden als heute, und noch niemals hatte ein tüchtiger Mensch größere Berufsmöglichkeiten als heute!

Jeder muß sich aber selbst bewähren, und jeder muß selbst den Beweis antreten für das, was er leistet und dafür, ob er größere Aufgaben übernehmen kann. Fürsprachen und „Beziehungen“ sind auf die Dauer völlig wertlos!

Zur Vorbereitung auf solche größeren Aufgaben gehört eigentlich nur ein ernster Wille, der aber (wie beim Training eines Sportlers) jahrelang vorhalten muß und kein bloßes Strohfeuer sein darf.

So gibt es denn eine Fülle von Fortbildungsmöglichkeiten, von denen hier nur einmal das Kaufmännische Bildungswerk genannt werden soll. In einer Reihe von Lehrgängen und bedeutenden Einzelvorträgen werden den jungen Menschen weite Wissens- und Erfahrungsgebiete geöffnet. In jedem Semester werden Kurse über die wichtigsten Gebiete unseres Staats- und Wirtschaftslebens durchgeführt. Allein in Abteilung „Sprachen“ werden gelehrt: Englisch, Französisch, Spanisch und Italienisch.

Oder denken wir an unsere große Werksbücherei. Nicht zu vergessen, daß von den meisten Abteilungen zahlreiche Fach- und Wirtschaftszeitungen bezogen werden, die von denen zwischen „zwanzig und dreißig“ in einem viel weiteren Umfang gelesen werden könnten als es geschieht.

Was hat doch der große Pädagoge Pestalozzi in seinen sozialpädagogischen Schriften als Kerngedanke zum Thema „Berufsbildung als Verpflichtung“ zum Ausdruck gebracht: „Prüft alles, behaltet das Gute, und wenn etwas Besseres in euch selber gereift, so setzt es zu dem, was ich euch in Wahrheit und Liebe zu geben versuchte.“

Das auf der gegenüberliegenden Seite wiedergegebene Bild wurde im Thomaswerk aufgenommen.



Freie Bahn für den europäischen Stahl!

Noch manch gefährliche Klippe des Gemeinsamen Marktes muß überwunden werden

Von Assessor Ernst Wolf Momm sen — Geschäftsführer der Gruppe Walzstahl in der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie

Am 1. Mai wurde der Gemeinsame Markt für Stahl eröffnet, nachdem bereits am 10. Februar derselbe Markt für Kohle, Erz und Schrott geschaffen wurde. Im Stahlwerk Belval in Esch (Luxemburg) gab der Präsident der Hohen Behörde der Montanunion, Jean Monnet, das Zeichen zum Anblick des ersten europäischen Roh-Eisens. Im Funkenregen des glühenden Eisens verkündete er die Errichtung des gemeinsamen Stahlmarktes. Doch während bei Kohle und Erz der Übergang in den Gemeinsamen Markt sich fast unsichtbar vollzogen hat, stellt demgegenüber die Eröffnung des Gemeinsamen Marktes für Eisen und Stahl einen tiefgehenden Eingriff in die nationalen Wirtschaften dar. Die Eröffnung des Gemeinsamen Marktes für Eisen und Stahl konnte auch nicht durch einen Güterzug symbolisiert werden, der ohne Zollformalitäten über die Grenze dampft; denn bereits seit Monaten bestehen in den meisten europäischen Ländern keine Zölle mehr für den Import von Eisen- und Stahlmaterial, so daß die Abfertigung eines Güterzuges ohne Zoll keineswegs eine Neuigkeit im europäischen Markt sein würde.

Es sind tiefgreifende Veränderungen, die sich in der europäischen Wirtschaft in diesen Tagen vollziehen:

Das europäische Eisenpreisgefüge ist in keiner Weise harmonisiert; es weist durch die bisherige nationalstaatliche Beeinflussung der Preise noch erhebliche Unterschiede auf. Es ist damit zu rechnen, daß diese Unterschiede sich

in verhältnismäßig kurzer Zeit auf Grund des nunmehr vorhandenen freien Wettbewerbs verringern werden. Für Deutschland ist hierbei festzustellen, daß die deutschen SM-Stähle im Schnitt unter dem Preisniveau der gleichen Stähle der übrigen Länder liegen, während beim Thomasstahl ein Teil der anderen Länder Preisvorteile haben. In welcher Form eine Angleichung der Preise im Rahmen des jetzt einsetzenden Wettbewerbs erfolgt, bleibt abzuwarten. Sicher aber ist, daß der deutsche Thomasstahl nach den gerade in den letzten Tagen durchgeführten Untersuchungen keine wesentlichen Möglichkeiten der Preissenkung zuläßt. Es wird deshalb von großem Interesse sein, wie weit die zweifellos vorhandenen Bestrebungen der übrigen Länder gehen, die eigenen Thomasstahlpreise nunmehr kostengerecht zu gestalten. Es ist zu hoffen, daß diese Unklarheit nunmehr schnellstens beseitigt werden kann, damit die Käufer die Preisentwicklung, die sich aus dem Gemeinsamen Markt ergibt, eindeutig erkennen können. Die Zurückhaltung der letzten Monate gibt der Eisenindustrie gleichzeitig aber die Hoffnung, daß mit der Eröffnung des Gemeinsamen Marktes der Auftragsstrom wieder das Maß erreicht, das zur Vollbeschäftigung aller Werke der Montanunion notwendig ist.

Die deutsche Eisenindustrie hat den größten Teil ihrer Erzeugnisse bisher über den Handel verkauft. Dieses System ist den meisten anderen Eisenindustrien der Montanunion fremd. Es

hat deshalb der Wunsch der deutschen Eisenwirtschaft nach Aufrechterhaltung dieses Systems, an das in Deutschland Erzeuger und Verbraucher seit Jahrzehnten gewöhnt sind, zu heftigen Diskussionen geführt. Die Hohe Behörde hat jedoch dem aus anderen Ländern kommenden Wunsch auf Beseitigung dieses Systems nicht entsprochen. Sie will erst einmal - und dies ist außerordentlich zu begrüßen - in der Praxis studieren, ob sich aus diesen seit über 25 Jahren bewährten Absatzmethoden Schwierigkeiten im Gemeinsamen Markt ergeben. Das Zusammentreffen des deutschen Eisens mit seinen Verkaufsmethoden mit dem französischen Eisen im süddeutschen Raum, mit dem belgisch-luxemburgischen Eisen im norddeutschen und holländischen Raum und letztlich auch dem holländischen Eisen selbst wird erweisen, welche in den einzelnen Ländern üblichen Absatzmethoden auf die Dauer für die Eisenerzeuger und -verbraucher am zweckmäßigsten sind. Da an dem deutschen Absatzverfahren nicht nur die Existenz von über 4 000 deutschen Eisenhändlern hängt, sondern darüber hinaus auch mit der Rabattgestaltung der Wettbewerb der Eisen verarbeitenden Industrie entscheidend beeinflusst wird, wird dem Studium dieser Entwicklung eine ganz besondere Bedeutung zukommen.

Wenn nun Züge mit Eisen und Stahl die Grenzen der Montanstaaten durchfahren, ist es leider nicht so, daß dieses Überschreiten der Grenzen ohne irgendwelche Formalitäten er-



AM WERKSGASTHAUS-TEICH

Ist dies nicht ein hübsches Bild? — Nicht wahr, es macht direkt Spaß, dem lustigen Wasserspiegel zuzuschauen. Leider aber — und das muß hier einmal gesagt werden — werden die am Teich des Werksgasthaus-Parkes aufgestellten Wasserspeier von Kindern immer wieder als willkommene „Reittiere“ angesehen. Wir alle aber wollen doch noch recht lange etwas von ihnen haben — denn zu unserer aller Freude sind sie ja schließlich da — und sollten daher nicht dulden, daß die steinernen Pinguine, Seelöwen, Schildkröten und Fische zuschandergeritten werden. Des öfteren wird sogar beobachtet, wie Kinder an dem silbrig-quehlenden Wasserstrahl ihren Durst löschen. Das kann zu schweren gesundheitlichen Schädigungen führen; denn das Wasser ist nicht frisch, sondern wandert in stetigem „Rundlauf“ zwischen Teich und Wasserspeier. Es liegt also jetzt an den Eltern, ihre Kinder davor zu warnen, dieses Wasser zu trinken.

Was soll der Hitzearbeiter trinken?

„Im Schweiß deines Angesichts sollst du dein Brot essen.“ Trifft dieses nicht besonders für den Hitzearbeiter zu? Die wenigsten Menschen machen sich allerdings Gedanken darüber, was das Schwitzen bedeutet und woraus der Schweiß besteht. Wußten Sie, daß manche Feuerarbeiter täglich bis zu 15 Liter Flüssigkeit ausschwitzen, ja in einzelnen Fällen nachweislich 20 und mehr Liter? Würde der Mensch nicht schwitzen können, so müßte sich die durch Hitze und Arbeit im Körper entstandene Wärme stauen, Hitzschlag wäre die Folge! Schwitzen ist also ein lebensnotwendiger Vorgang zur innerkörperlichen Wärmeregulierung. Freilich muß die ausgeschwitzte Flüssigkeit ersetzt werden. Flüssigkeitsmangel zeigt sich als Durstgefühl an.

Soweit ist alles klar. Doch was der Schwerstarbeiter trinkt? Alkohol ist nicht ratsam; das ist bekannt. Aber auch 10 bis 15 Liter Milch am Tage wären entschieden zu viel. Fruchtsäfte, schwacher Tee mit Zitrone, Coca Cola? Hören wir, was der Arbeitsmediziner hierzu sagt. Das Max-Planck-Institut für Arbeitsphysiologie hat durch weitgehende Untersuchungen die nachfolgenden Regeln für die Aufnahme von Getränken für Hitzearbeiter aufgestellt:

1. Der erfahrene und für seine Arbeit trainierte Hitzearbeiter nimmt von sich aus beim Durstgefühl die physiologisch richtige Getränkemenge auf.
2. Das Getränk muß laufend in kleineren Mengen aufgenommen werden. Einmalige Getränkeportionen von mehr als $\frac{1}{4}$ Liter sind zu vermeiden. Es muß am Arbeitsplatz selbst jederzeit vorhanden sein.
3. Das Trinken von Salzwasser für den hitzetrainierten Arbeiter in unserem Klima ist nicht erforderlich, kann sogar nachteilig sein.
4. Der Neuling ist darauf hinzuweisen, daß er zweckmäßiger zu wenig als zu viel trinken soll und unmittelbar nach der Arbeit größere Getränkemengen nicht zu sich nehmen darf.
5. Nur wenn nicht hitzetrainierte Arbeiter ausnahmsweise großen Hitzebelastungen bei gleichzeitig schwerer Arbeit ausgesetzt werden müssen, ist das Trinken von Salzwasser zu empfehlen. Die Konzentration an Kochsalz soll in diesen Fällen etwa 0,3 v. H. betragen. Diesem Prozentsatz entspricht ein gehäufte Teelöffel Kochsalz pro Liter. Salzwasser deshalb, weil 1 Liter Schweiß bis zu

8 Gramm Kochsalz enthält. Zwar nimmt der Kochsalzverlust bei größeren Schweißmengen ab und beträgt bei 10 Liter „nur“ insgesamt 30—50 Gramm. Aber das ist beinahe ein Fünftel der 250 Gramm Kochsalz, die der menschliche Körper insgesamt enthält. Je mehr der Feuerarbeiter nun trinkt, desto mehr schwitzt er und verliert Salz. Auch das Salz muß ersetzt werden.

6. Beim Auftreten von Hitzeschäden sind einmalig 100 ccm Wasser dem Betroffenen zum Trinken zu geben. Dieser Menge sollen etwa 2 g Kochsalz (= einem knappen Teelöffel voll) beigemischt werden. In schweren Fällen, in denen das Trinken des Patienten nicht mehr möglich ist, empfiehlt sich ein Salzwassereinlauf durch den Arzt oder einen zuvor genau unterrichteten Heilgehilfen.
7. Als empfehlenswerte Getränke sind zu nennen:
 - a) Malz- oder Ersatzkaffee,
 - b) echter Kaffee,
 - c) schwarzer Tee.

Gegen einen mäßigen Koffeingehalt bestehen nach Ansicht des Max-Planck-Institutes für Arbeitsphysiologie keine Bedenken. Stark aromatische Tees, wie Pfefferminztee und dgl. werden häufig von den Belegschaftsmitgliedern aus geschmacklichen Gründen abgelehnt.

Als vorteilhaftes Getränk für den körperlich schwer arbeitenden Hitzearbeiter ist ein Tee zu empfehlen, der aus einem Aufguß von 1 g schwarzen Tee und 2 g Pfefferminztee auf 1 Liter Wasser hergestellt ist.

8. Die Getränke müssen sich beim Genuß in einem handwarmen Zustand befinden. Kalte Flüssigkeiten sind zu vermeiden, da sie zu Erkrankungen der Magenschleimhaut Anlaß geben können und dazu verführen, zu große Mengen auf einmal aufzunehmen.
9. Den geeigneten Getränken kann zur Hebung der körperlichen Leistungsfähigkeit, insbesondere wenn sie im Zustand körperlicher Ermüdung genossen werden, Traubenzucker zugegeben werden. An Stelle des teuren Traubenzuckers kann Stärkezucker verwendet werden, ohne daß die physiologische Wirkung dadurch nennenswert beeinträchtigt wird. Der Trauben- bzw. Stärkezuckergehalt soll 5 Volumenprozent nicht überschreiten.

Freie Bahn für den europäischen Stahl!

Fortsetzung von der vorigen Seite

folgt. Wenn auch kein Zoll mehr erhoben wird, so sind trotzdem Zollbeamte auf beiden Seiten der Grenze tätig, um die notwendigen Feststellungen für Exportvergütungen und Importbelastungen zu treffen, die nach wie vor aufrechterhalten bleiben. Die deutsche Regierung, unterstützt von den deutschen Erzeugern, Verbrauchern und Gewerkschaften, hat in wochenlangen Besprechungen bei der Hohen Behörde den Standpunkt vertreten, daß ein Gemeinsamer Markt die Beseitigung dieser Steuervermaßnahmen erfordert. Die letzten Verhandlungen haben jedoch gezeigt, daß Deutschland mit dieser Auffassung zur Zeit alleinsteht. Die Zollbeamten werden deshalb weiterhin tätig bleiben und hierdurch die nationalen Grenzen auch weiterhin für Eisen und Kohle sichtbar machen. Es muß jedoch darauf hingewiesen werden, daß diese Entwicklung sowohl unter politischen als auch wirtschaftlichen Aspekten von der deutschen Eisenindustrie ganz außerordentlich bedauert wird. Nur der gemeinsame Wille, aus dem Vertragswerk eine wirkliche Gemeinschaft zu schaffen, wird dazu führen, daß Eisenerzeuger und Eisenverbraucher die Vorteile aus diesem Vertrag ziehen, die im Interesse einer großen europäischen Wirtschaft und damit der europäischen Integration als solcher notwendig sind.

*Hier macht das
Waschen Freude!*

NEUES MANNSCHAFTSGEBÄUDE
AUF NEU-OBERHAUSEN



Noch bietet die Außenansicht des neuen Mannschaftsgebäudes kein vollkommenes Bild. Aber wenn der Bauschutt beseitigt und alles von Grünanlagen umrahmt ist, sieht's freundlicher aus.



Ein Blick in einen der Waschräume im zweiten Obergeschoß. In sauberer¹ und heller Ausführung sind Wände sowie Fußböden mit Fliesen ausgelegt.¹

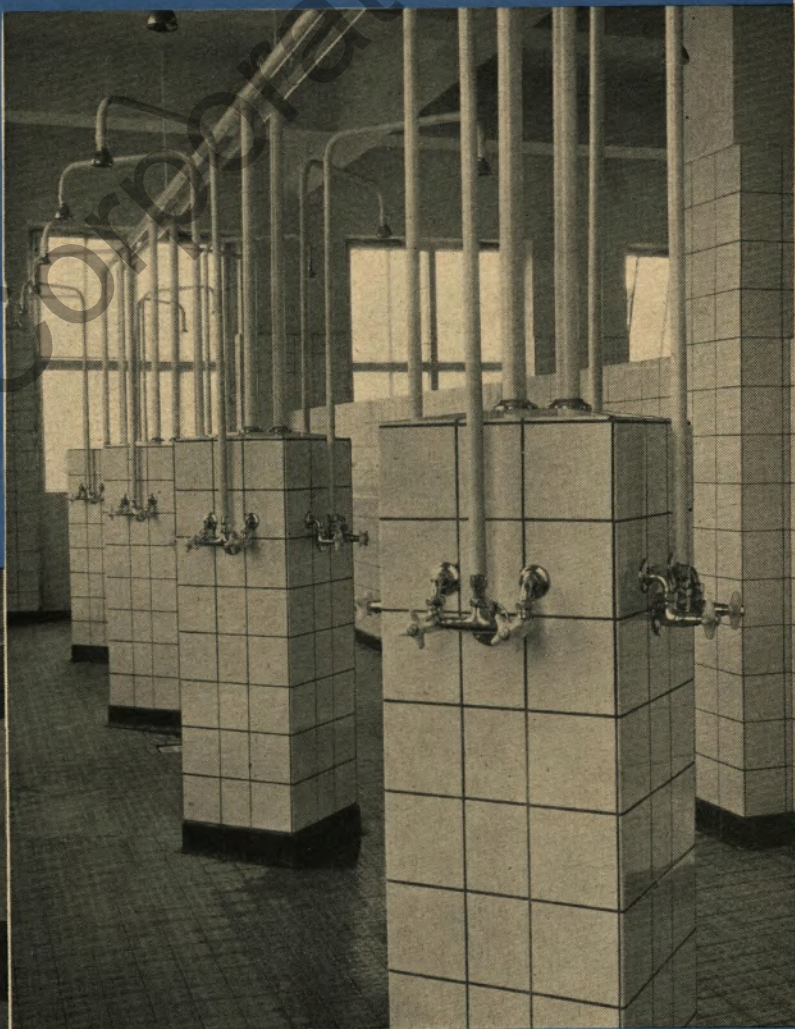
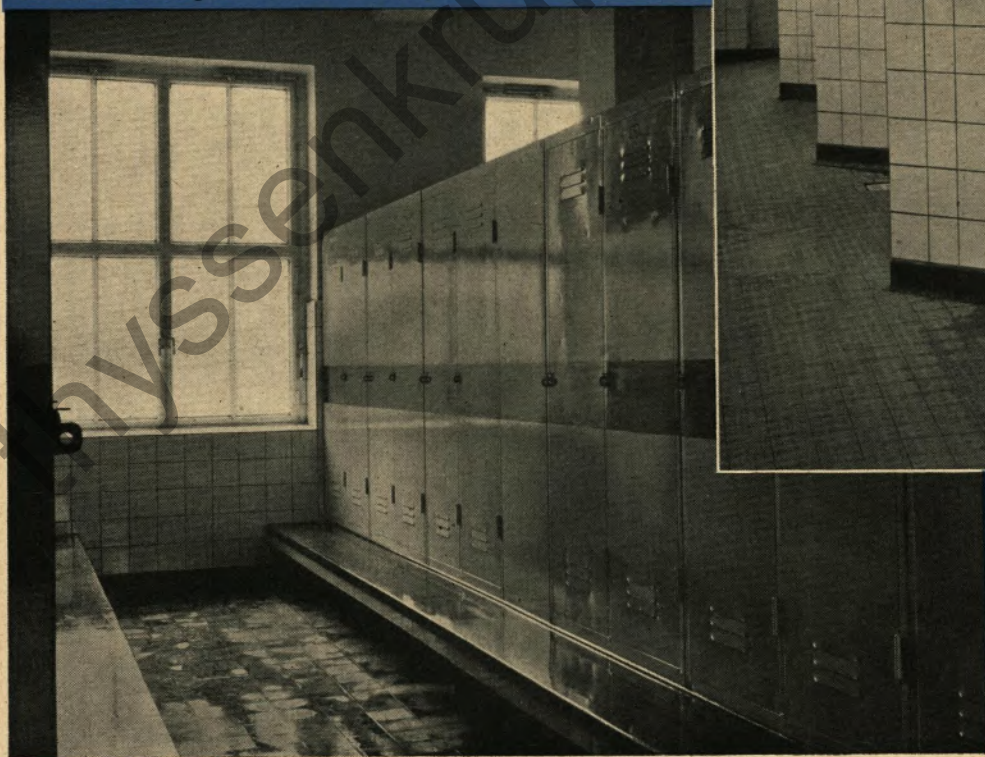


Bild oben: ... und hier wird geduscht. Abweichend von der im Mannschaftsgebäude WO getroffenen räumlichen Anordnung sind hier säulenähnliche Gebilde gewählt worden; an jeder Seite einer solchen viereckigen Säule befindet sich jeweils eine Brause.

Bild links: Jeder hat sein Spind, das selbstverständlich abschließbar ist. Ein Hängeschloß braucht nur in die dafür vorgesehene Halterung geschoben zu werden. Die Bank vor der Spindreihe erleichtert das Umkleiden.



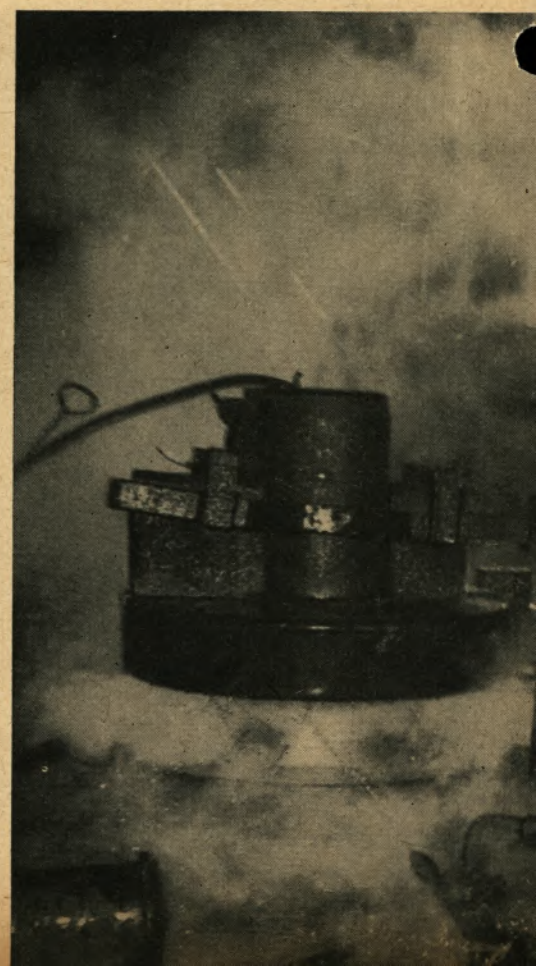
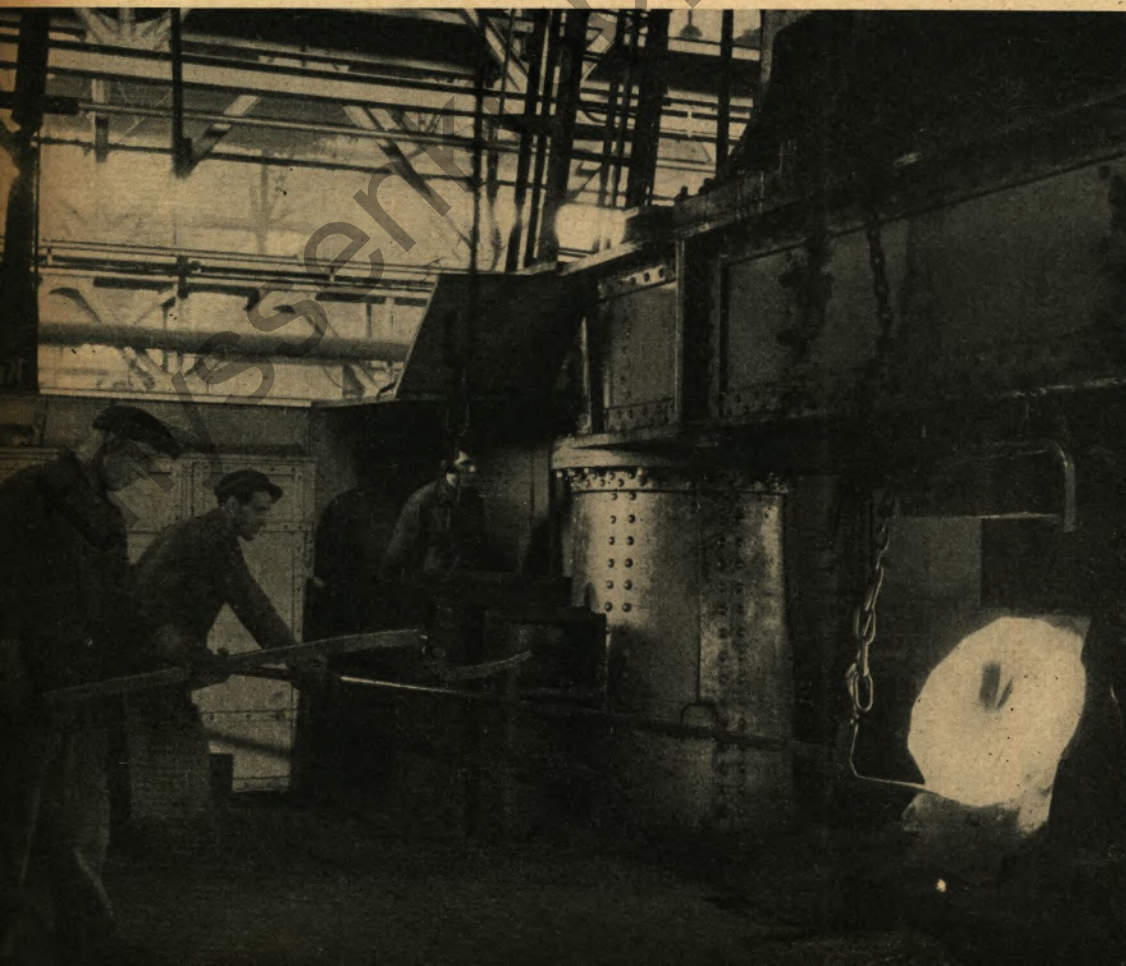


HOAG-Räder

„Radsatzwerk“ — Über die Bezeichnung wäre eigentlich zu streiten. Man müßte es „Radsatzschmiede“ nennen, wenn man es genau nehmen wollte. Doch ist damit das Fertigungsprogramm dieses HOAG-Betriebes auch noch nicht ganz erfaßt. Aber eine Bezeichnung muß der Betrieb nun doch haben, in dem allerdings zum weitaus größten Anteil die Dinge hergestellt werden, die zur Zusammenstellung eines Radsatzes gehören. Was sich auf Schienen bewegt oder bewegt wird, bedarf des Radreifens, der Radscheibe und der Achse. — Diese drei Dinge sorgfältig aus erwähltem Stahl geschmiedet und gewalzt, in den Bearbeitungswerkstätten gedreht und zusammengebaut, ergeben den Radsatz.

Doch bevor dieses wichtige Teil des Fahrzeugbaues soweit ist, gilt es manch heiße und schwere Arbeit zu leisten. Unser Besuch in der Radsatzschmiede wird uns davon überzeugen. Auch werden wir bei genauerem Hinschauen feststellen, daß auch diese Arbeit „gekonnt“ sein muß, wenn es auch oft so einfach aussieht. Aber folgen wir nun dem Werkstoff auf seinem Weg durch die Verarbeitung. Vom Siemens-Martin-Stahlwerk wird der Stahl zum Teil in schweren Blöcken zunächst auf der Blockstraße vorgewalzt und gelangt dann, in kleinere Blöcke unterteilt, zur Radsatzschmiede. Ein anderer Teil des Martinstahles wird in Spezialformen gegossen und wird in kaltem Zustand auf Blockteilmaschinen in kleinere Gewichtsabschnitte zerlegt, bevor er in die Wärmöfen der Schmiede zur Weiterverarbeitung eingesetzt wird.

Die Werkstoffe für Radreifen gelangen nun, nach Gewichtssorten und Stahlqualitäten getrennt, in den Stoföfen, wo sie langsam auf Schmiedetemperatur gewärmt werden. Am Ofen waltet der 1. Wärmer seines Amtes, der mit geübtem Auge und mit Hilfe der Meßeinrichtungen den Gang des Ofens kontrolliert; denn hier müssen die Stahlblöcke mit besonderer Sorgfalt behandelt werden, damit keine Ausfälle entstehen. Erst dann wird er aus dem Ofen gezogen und unter einer dampf-hydraulischen Presse zu einer flachen, runden Scheibe gestaut. Mit einem Lochdorn wird aus dieser Scheibe die Mitte herausgelocht, und der Ring-



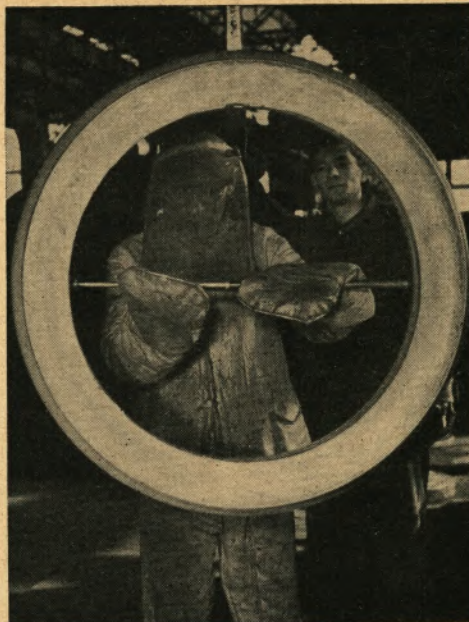
in aller Welt

Rohling ist fertig. Es ist die Zwischenstufe des nahtlosen Reifens. Die nun folgenden Arbeiten dienen hauptsächlich dem Aufweiten des Ringes, wobei unter dem Dampfhammer bei ständigem Drehen auf einem Dorn eine gute Durchschmiedung erfolgt, der Ring immer größer und zugleich der Spurring gebildet wird. Erst dann gelangt der geschmiedete Ring zum Reifenwalzwerk, auf dem er seinen endgültigen, vorgeschriebenen Querschnitt und seinen genauen Durchmesser erhält.

Am Ende der Fertigung kommt der gewalzte Radreifen zur Stempelpresse, wo er sein „Geburtsdatum“ und die Daten seiner „Abstammung“ eingepreßt erhält. Die Herstellung von Radscheiben verläuft in ähnlicher Art unter der Presse und dem Hammer, jedoch ist für die Herstellung der flachen Scheibe mit der dicken Narbe und der Felge der Einbau von Schmiedegesenken notwendig, die die Scheibe schon eine dem Fertigprodukt weitgehend angepasste Form geben. Auf einem besonderen Walzwerk, dem Radscheibenwalzwerk, wird das Scheibenblatt und die Felge auf die endgültigen Maße ausgewalzt. Unter einer hydraulischen Presse wird die Radscheibe gekümpelt, d. h. das Scheibenblatt erhält eine gewellte Form, die es für den Gebrauch stabiler und zugleich federnd macht.

Die Werkstoffe für Achsen kommen vom Martinstahlwerk zur Blockstraße, werden dort zu Vierkantblöcken ausgewalzt, nach den Endgewichten entsprechend abgeschnitten und gelangen dann in den Achsenwärmofen. Das Schmieden der Achsen erfolgt unter einem Dampfhammer, unter dem sie schon die fast fertige Form mit entsprechenden Zugaben für die Bearbeitung erhalten. Entsprechend den später an das Material gestellten Anforderungen werden die Radsatzteile zum Teil einer Wärmebehandlung unterzogen, um dadurch ihre Festigkeitswerte zu steigern. Zur Radsatzschmiede gehört daher eine eigene Wärmebehandlungsanlage, in der die Teile entweder nach den Wünschen der Kunden oder nach eigenem Ermessen gegläht oder vergütet werden können.

Mit der Herstellung von Radsatzteilen ist das Fertigungsprogramm der Radsatzschmiede



noch nicht erschöpft. Alle Arten und Abmessungen von nahtlosen Ringen für Zahnkränze, für Kranlaufräder, Lägeringe, Winkelringe, Flanschringe und Vorschweißbunde, für Rohre und Rohrleitungen u. a. m. gehören dazu. Ebenso Wellen, Kolbenstangen, Plunger u. ä. Schmiedestücke werden angefertigt.

Nach dem Besuch des Betriebes sprechen wir nun mit dem Kaufmann: Unsere Kunden beziehen von uns lediglich die Rohteile für Radsätze, die von ihnen dann fertig bearbeitet werden. Großabnehmer ist die Bundesbahn, die in ihren Ausbesserungswerken ausgebauten Radsätze von Lokomotiven und Wagen neu bereift. Dann liefern wir große Mengen unserer Erzeugnisse an die Radsatzbau-Werkstätten, zumeist Werke, die einrichtungsgemäß mehr auf Maschinenbau eingestellt bzw. dem Fahrzeugbau verwandt sind. Weitere Großabnehmer sind die Straßenbahngesellschaften, die zumeist die von uns hergestellten Rohteile beziehen und in ihren eigenen Werkstätten bearbeiten und auswechseln.

Ein erheblicher Teil der Gesamtfertigung des Radsatzwerkes kommt zum Export. Nach dem Kriege wurden besonders die mittel- und südamerikanischen Länder beliefert, wobei Argentinien, Brasilien, Chile und Mexiko den Vor-



rang hatten. Nicht zu vergessen sind Indien und Indonesien, von den europäischen Staaten Norwegen, Luxemburg und Jugoslawien. Zur Zeit konnten für die deutschen Werke größere Aufträge der Türkischen Staatsbahnen, Jugoslawischen Staatsbahnen und für Portugiesisch-Ostafrika (Mozambique) gebucht werden, an deren Belieferung die Radsatzschmiede der HOAG maßgeblich beteiligt ist. Dr. Le

Einige Erläuterungen zu den Bildern:

Oben links: Schmieden einer Eisenbahnachse unterm 5,5-Tonnen-Hammer. — **Unten links:** Ein Radreifen wird unter dem 7,5-Tonnen-Hammer rundgeschmiedet. — **Unten Mitte:** ... und hier ein Arbeitsgang danach, der Ring wird auf dem Reifenwalzwerk ausgewalzt. — **Unten rechts:** Hier derselbe Vorgang von der anderen Seite gesehen. — **Rechte Seite, links oben:** Walzmeister Grothe mißt einen warmen Ring aus, um festzustellen, ob der genaue Walzdurchmesser eingehalten worden ist.

Wie das danebenstehende Bild zeigt, wird auch der fertige Ring später noch einmal auf genaue Maßhaltigkeit geprüft.





Petrus schien Pate gestanden zu haben zu den diesjährigen Maifeiern; denn was das Wetter anbetraf, so konnte es einfach nicht besser sein. Schon am frühen Morgen lachte die Sonne vom blauen Himmel herab; ein verheißungsvoller Auftakt des Wonnemonats, freudig begrüßt von allen Schaffenden, die sich überall in Stadt und Land zu den traditionellen Mai-Umzügen zusammenfanden. In Oberhausen — und ähnlich war es in Gelsenkirchen — leitete fröhlicher Hörnerklang die Feiern ein. Mit klingendem Spiel ging es durch die Straßen, hin zu den Plätzen, wo die öffentlichen Kundgebungen stattfanden.

Zu unseren Bildern: Oben: Kopf an Kopf stand die Menge während der Mai-Veranstaltung auf dem Oberhausener Alimarkt. Referent war Dr. Herbert Schmid von der Sozial-Akademie Dortmund. Mitte links: Mit Tsching-bumm durchs Städtchen, voran ein Spielmannszug. Mitte rechts: Ein Ausschnitt aus dem Oberhausener Zug. In der vorderen Reihe erkennt man von links nach rechts den Leiter der Personalabteilung für Arbeiter, Prokurist Ernst Hardung, daneben Arbeitsdirektor Karl Strohmenger und Sozialleiter Jupp Glasik. Dahinter Aufsichtsratsmitglied Matthias Hüskes und der stellvertretende Leiter der PAR, Dipl.-Ing. Bruno Kaempf. Unteres Bild: Die Spitze des Gelsenkirchener Mai-Umzuges verläßt das Werksgelände in der Schalcker König-Wilhelm-Straße.



35 Jahre Deutscher Normen-Ausschuß

Für das, was wir heute mit einem Sammelbegriff als Normung bezeichnen, finden sich — so merkwürdig es klingt — schon in der Frühzeit der Menschheit die ersten Ansätze, wie beispielsweise in den Töpferformen der Steinzeit, den einheitlich geformten Ziegeln der Ägypter und nicht zuletzt den Wasserleitungsrohren im antiken Rom, die auf bestimmte Größen festgesetzt waren, so daß man aus ihrem Durchmesser zugleich den „Tarif“ für das Wassergeld berechnen konnte.

Aber es bedurfte erst der umfassenden Erfahrungen, wie man sie in der Anfangszeit unserer modernen industriellen Massenherstellung sammelte, ehe vor nunmehr 35 Jahren der Deutsche Normenausschuß unter Dr.-Ing. Hellmich seine Tätigkeit aufnahm. Vorher hatten verschiedene Privatfirmen, wie die Berliner Ludwig Loewe AG., sich um die Ausarbeitung und Anwendung gewisser Werksnormen bemüht.

Was wir heute der Normenarbeit verdanken, läßt sich am besten am Beispiel des Fahrrades klarmachen, weil fast jeder Berufstätige ein solches Verkehrsmittel besitzt. Wenn heute etwas am Fahrrad entzwei ist, geht man in die nächste Fahrradhandlung und kauft sich ein Ersatzstück, und man wäre sehr erstaunt, wenn z. B. die neue Lenkstange nicht in das Rahmenrohr passen würde oder der neue Mantel nicht auf die Felge.

Aber es gab Zeiten, wo man nicht in die erste beste Fahrradhandlung gehen konnte, sondern sich erst erkundigen mußte, wer die Ersatzteile für die zu reparierende Fahrradmarke führte. Jede Fabrik hatte damals für den Schaff der Lenkstange einen anderen Durchmesser, und für die Pedale gab es ein Dutzend verschiedener Konusse. Und verschiedene Gewinde gab es so viele, wie es Fahrradmarken gab. Alle Ersatzteile mußten dem-

nach von der Firma bezogen werden, die das Fahrrad hergestellt hatte.

Erst allmählich setzte sich die Einsicht durch, daß man sich auf die Dauer einer Normung nicht widersetzen konnte, die im Interesse der Allgemeinheit lag, und daß eine vernünftige Normung keine geschäftliche Benachteiligung der Fabrikanten und Händler mit sich brachte. Denn je größer die Stückzahl eines Fahrrades war, um so billiger konnte es produziert werden. Die Fahrradfabrikanten konnten auf die eigene, infolge der kleinen Stückzahl teure Herstellung von Einzelteilen verzichten und diese von einer Spezialfabrik beziehen, die dann die gleichen Teile für eine große Anzahl von Fahrradfabriken anfertigte. Vor rund 50 Jahren kostete ein Fahrrad 400 Mark, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß die damalige Kaufkraft der Mark etwa dreibis viermal so groß war wie heute. Erst infolge der Normungsarbeit und der immer billiger werdenden Herstellung der Einzelteile konnte das Fahrrad das billige und überall verbreitete Fortbewegungsmittel für jedermann werden.

Und genau so ist es heute eine Selbstverständlichkeit, daß die gekaufte Glühbirne in jede installierte Fassung paßt, daß man sich bei einer Schraubenbestellung darauf verlassen kann, daß die Schrauben genau auf die hergestellten Gewinde passen und daß eine metrische Tonne in den USA die gleiche Gewichtseinheit darstellt wie in Europa.

Wie aber sieht die Entstehung unserer modernen Normen praktisch aus? Sie ist das Ergebnis einer umfangreichen, von allen interessierten Kreisen — wie Erzeugern, Händlern und Verbrauchern — gemeinsam geleisteten Vereinheitlichung in Technik und Wirtschaft mit dem Ziel der Arbeitsvereinfachung, Sortenverringerung, Gütesicherung und Leistungssteigerung. Insofern umfaßt die Normung nicht

nur industrielle Formen und Abmessungen, sondern auch Gütevorschriften, Benennungen, Rechen-, Maß- und Prüfverfahren, Sicherheitsvorschriften und vieles andere mehr.

So hat der deutsche Normenausschuß, der rund 800 ständige Arbeitsausschüsse umfaßt, allein über 8000 Industrienormen entwickelt, deren vielfältige Vorteile der gesamten Wirtschaft und auch dem letzten Verbraucher zugute kommen. Denn gab es früher — um das Beispiel vom Fahrrad noch recht allgemeinverständlich zu ergänzen — 100 verschiedene Bohrerwachs- und Schuhkrem-Büchsen, dann sind es jetzt nur noch 6 bei einer jährlichen Rohstoffeinsparung von 2500 t Blech.

Auch in der Eisen- und Stahlindustrie spielt die Normung eine höchst gewichtige Rolle. Von den vielen Materialien bzw. Fertigfabrikaten, welche die Einkaufsabteilungen der einzelnen Hüttenwerke zu beschaffen haben, sind die meisten genormt. Das erleichtert nicht nur den Einkauf, sondern auch die Lagerhaltung und vor allem die Verwendung, weil an die Stelle stets neuer technischer Berechnungen und dergleichen der erprobte Erfahrungssatz tritt, wie er in den industriellen DIN-Normen niedergelegt ist.

Aber auch das, was die Werke der Eisen schaffenden Industrie selbst herstellen, ist fast ausschließlich in seinen Abmessungen, in seiner Zusammensetzung bzw. Qualität und damit für den jeweiligen Verwendungszweck genormt, so daß sich hier zwischen den Verkaufsabteilungen der Werke und den Abnehmern, d. h. dem Eisenhandel und der Eisen verarbeitenden Industrie, ein rationeller und meist reibungsloser Verkehr vollzieht: Einige wenige DIN-Bezeichnungen genügen, um bei allen Beteiligten sofort eine exakte Vorstellung zu erwecken, welches Material und welche Qualität in dieser oder jener Bestellung gemeint sind.

Ketten aus Gelsenkirchen



Als wir kürzlich in einer Reportage über einen wichtigen Gelsenkirchener Produktionszweig, nämlich über Springfedern, berichteten, kam uns nicht nur eine Dampfwalze, sondern selbst ein Elefant zur Hilfe, die wir kurzerhand über eine Sprungfeder-Matratze hinwegrollen bzw. -trampeln ließen, um damit zu dokumentieren, daß Gelsenkirchener „Daunen“ einfach nicht kleinzukriegen sind. Dann haben wir uns heute einmal in der Kettenfabrik umgesehen. Mit welch ähnlichem Beispiel aber sollen wir hier die Festigkeit der Gelsenkirchener Ketten veranschaulichen? Etwa wieder mit einem Elefanten? — Nein, das weiß jedes Kind: eine stählerne Kette ist selbst für den stärksten Elefanten zuviel. Werfen wir nur einen Blick in den Zoo: da futtert Jumbo quetschvergnügt seine Tagesration, einen Zentner Heu; an einem seiner Beine rasseln bei jeder Bewegung die Glieder einer Kette. Damit will man nicht etwa dem armen Jumbo unnötig das Leben schwer machen, sondern das entspricht nun mal ganz der Eigenart seines ungestümen Wesens. Auch in Indien, der Heimat der Dickhäuter, finden wir die Reitelefanten des Maharadschas von Soundso ständig angekettet. Und damit wären wir gleich beim Export. Denn immerhin liegt die Vermutung nahe, daß sogar die indischen Elefantketten aus Gelsenkirchen stammen, weil ein großer Teil der Ketten-Ausfuhr nach Pakistan, Vorder- und Hinterindien und Ceylon geht. Aber davon soll erst später die Rede sein. Zunächst wird es einmal interessieren, welche Arten von Ketten, die alle in unserem Gelsenkirchener Werk hergestellt werden, es überhaupt gibt und welche Bewandnis es mit der eigentlichen Produktion hat.

Wie wir uns erzählen ließen, unterscheidet man zwei große Kategorien, nämlich Handels- und Gütekettens. Handelsketten sind alle die, an die keine besonderen technischen Anforderungen gestellt werden, z. B. als Geschirrketten aller Art in der Landwirtschaft, wogegen Gütekettens größeren Belastungsproben ausgesetzt sind. Grundsätzlich aber ist zu sagen, daß sämtliche im Gelsenkirchener Werk hergestellten Ketten elektrisch geschweißt werden, im Gegensatz zu handgeschweißten oder geknoteten Ketten. Sie werden hergestellt aus gezogenem Draht in Siemens-Martin-Güte. Der SM-Stahl, der als Knüppel mit der Bundesbahn von Oberhausen nach Gelsenkirchen transportiert wird, wird hier in den Stofsofen eingesetzt, im Drahtwalzwerk zu Draht gewalzt und nach Erkaltung und Glühung im Drahtzug auf die gewünschte Stärke gezogen. Je nachdem wie stark die Kette später sein soll, erhält der Draht eine Stärke von drei bis sechzehn Millimeter.

Nun kommt der gezogene Draht in der Kettenfabrik in die sogenannte Kettenbiegemaschine. Mittels einer sich drehenden Haspel, auf die der Draht gelegt wird, wird er nun im Verlauf eines vollautomatischen Vorganges um einen Dorn herumgeführt, wobei er in Form eines Kettengliedes gebogen, gleichzeitig abgeschnitten und in das nächste Glied eingebogen wird, so daß am anderen Ende der Maschine, rein äußerlich gesehen, bereits die fix und fertige Kette herauskommt. Aber wie gesagt: nur äußerlich; denn noch hängen die einzelnen Kettenglieder nur lose zusammen. Bevor sie jedoch geschweißt werden, kommt die halbfertige Kette in die Putztrommel, das sind sogenannte Rommelfässer, in denen die Ketten mit Stahlkugeln und Lederfetzen blankgeschleut werden. Ist dies geschehen, wird die Kette der Länge nach durch die Schweißmaschine geführt, wobei ebenfalls vollautomatisch die ein-

zelnen Schneidstellen zusammengeschweißt werden und gleichzeitig die Schweißstellen entgratet, das heißt, die Schweißrückstände maschinell beseitigt werden. Danach geht es nochmals in die Putztrommel, wo auf „Hochglanz“ poliert wird.

Darüber hinaus müssen die Gütekettens noch einige zusätzliche Arbeitsgänge über sich ergehen lassen; man sagt, sie werden „vergütet“. Während beim Schweißvorgang im allgemeinen nur ein Teil des Kettengliedes erhitzt wird, wird das später bei Gütekettens egalisiert, indem in einem Spezialdurchlaufofen die gesamte Kette noch einmal gleichmäßig erhitzt wird. Anschließend wandern die Ketten auf die hydraulische Prüfbank, wo sie auf die vorgeschriebene Bruchlast geprüft werden. Es versteht sich, daß die „Vergütung“ all der Ketten, die besonderer Beanspruchung ausgesetzt sind, von großer Wichtigkeit ist. Man denke hierbei nur einmal an Ketten, die zum Heben gewaltiger Lasten verwandt werden sollen. Auch auf Maßhaltigkeit kommt es an, so werden Ketten, die etwa bei Flaschenzügen oder dergleichen über Räder laufen werden, in der Kalibriermaschine auf genaueste Maße gebracht. Das wäre eigentlich alles, was über die technische Herstellung von Ketten zu sagen ist. —

Nun wird es interessieren, welche Arten von Ketten überhaupt hergestellt werden. Wenn man in den Verkaufs-Katalog schaut, so füllen allein die Landwirtschaftskettens, die alle unter den Begriff „Handelsketten“ fallen, ganze Seiten. Wir wollen hier nur einige wenige nennen: Bindeketten, Bremsketten, Brustketten, Bullenketten, Deichselketten, Erntekettens, Fußketten, Halfterketten, Hundekettens, Kälberketten, Karrenketten, Kettengeschirre, Kuhketten in allen

möglichen Ausführungen, Ochsenzaumketten, Pferdegebisse, Pferde-Fesselketten, Pferde-Schleppketten, Pflugketten, Sicherheitshaken, Stallhalfterketten, Wagenketten, Wassertraggketten, Weideketten, Zügelketten usw. usw.

Jetzt zu den Gütekettens: Im Schiffbau und bei der Schifffahrt beispielsweise finden sie Verwendung als Ankerketten, Relingketten, als Tonnenketten zur Verankerung von Leuchtböjen oder als Hängeketten bei Frachtschiffen. Im Bergbau als Förderketten, Rutschenketten, wie sie vor Ort verwandt werden. Für die Industrie werden Becher- und Baggerketten hergestellt, ganz abgesehen von allen möglichen Kettenarten zum Heben oder Umschlingen von Lasten. Denken wir nur mal an die vielen Kettensorten, die allein bei der Bundesbahn gebraucht werden. Man könnte die Aufzählung noch stundenlang fortsetzen, so unendlich viele Kettenarten gibt es. Was die Lastketten betrifft, so werden sie im allgemeinen aus 9- bis 16-mm-Draht gefertigt, wobei letztere eine Nutzlast von 2,5 Tonnen, in hochfester Ausführung sogar von 5 Tonnen, haben.

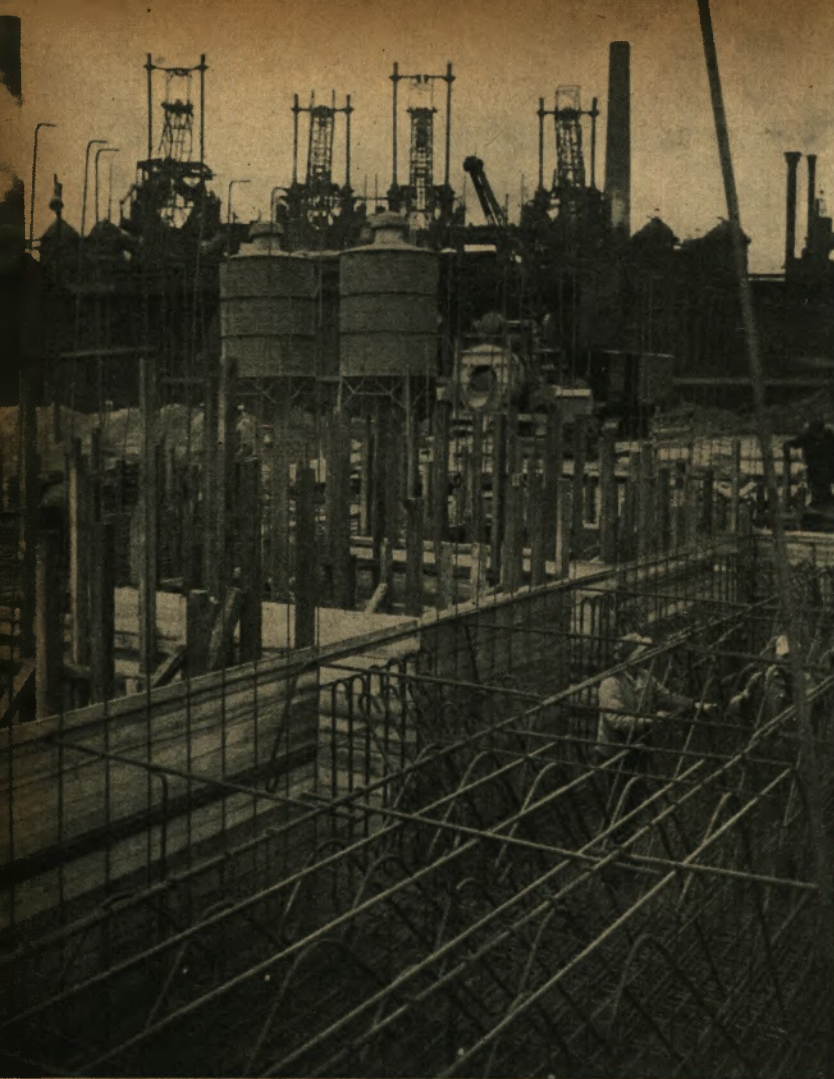
Mit Ausnahme der Ostblockstaaten werden Gelsenkirchener Ketten in alle europäischen Länder exportiert, vor allem in die nordischen Staaten, und, was Ketten für die Landwirtschaft betrifft, nach Holland. Nach Indien, Pakistan Schiffs- und Kuhketten, und nach Afrika, in die Türkei — wie überhaupt in den Nahen Osten — gehen hauptsächlich Ochsenzugketten. Nach Mittel- und Südamerika wird in der Hauptsache eine besondere Kettenart geliefert, nämlich Spezial-Zuckerrohrketten, zum Bündeln von Zuckerrohr. Es ist also in keiner Weise zuviel gesagt: Gelsenkirchener HOAG-Ketten gehen in alle Welt!

In der Kettenbiegemaschine wird der Draht zur Kette.



Die losen Kettenglieder werden aneinandergeschweißt.





Der Bau des Dampfkraftwerkes, über den wir in einer der letzten Ausgaben berichteten, macht gute Fortschritte. Immer höher rankt sich das Eisengeflecht im Kessel-fundament. Im Hintergrund die Hochofenaufbauten der Eisenhütte I. Das Kraftwerk wird in erster Linie die Wind- u. Dampfversorgung der Betriebe sichern und die wirtschaftliche Ausnutzung der in den Hochöfen anfallenden Gichtgasmen gen sicherstellen. Vor zwei Monaten wurde mit den Ausschachtungsarbeiten begonnen.

Personalien

Dipl.-Ingenieur Paul Diestel, Betriebsleiter des Blechwalzwerkes, schied im Monat April aus unseren Diensten aus.

Im Monat April wurden folgende Beförderungen vorgenommen:

Johann Kalberdott zum Oberbahnhofs-vorsteher

Jakob Driessen zum Bahnhofsvorsteher

Anton Feit zum Bahnhofsvorsteher

Johann Donsbach zum Fahrdienstleiter

Franz Rochlitz zum Gruppenführer

LESERPOST

Josef Jednoralski, Maschinenbetrieb Stahl- und Walzwerk

Gegen den erneuten Diebstahl einer Lohnkarte sowie das unberechtigte Abheben von Lohngehalt mußte eine Sicherung eingebaut werden, die derartige Fälle unmöglich macht oder aber zumindest erschwert. Ich denke dabei an das Stichwort-System ähnlich dem der Sparkassen. Jeder mußte also dem Lohnbüro sein Stichwort mitteilen, welches hinter der Namensbezeichnung in der Lohnliste aufgeführt sein könnte. Da dieses Stichwort im Interesse eines jeden möglichst „geheim“ bleiben sollte, mußte es zur Pflicht gemacht werden, an Lohnzahltagen es auf ein Stück Papier geschrieben und an die Lohnkarte geheftet mit vorzulegen. Für den Lohnempfänger wäre es somit wichtig, vor der Lohnung beide Teile getrennt aufzuheben.

Eine zweite Möglichkeit wäre, auf dem Zahlfisch versenkt eine Knopfschaltanlage anzubringen, die bei Betätigung im Innern des Lohnzahlungsraumes eine be-

stimmte Zahl aufleuchten läßt, die dem Geldempfänger als Stichwort dient. Die Zahlen von 1 bis 10 würden vollauf genügen. Für den auszahlenden Beamten ist es natürlich eine Mehrbelastung, die aber in Kauf genommen werden mußte, wollte man den unberechtigten Lohnempfang unterbinden.

Haltestelle „Hauptverwaltung“ wird ungefährlich

Gottlob — — die als „Mausefalle“ bekannte Bahnunterführung am Sozialhaus ist seit einiger Zeit verschwunden; damit wurde die Voraussetzung geschaffen für eine wesentliche Verbesserung der Essener Straße. Nun sind die Bauarbeiten in vollem Gange. Von der Einfahrt zum Kraftfahrzeugbetrieb bis hinauf zur Unterführung haben Baukolonnen die südliche Fahr-bahnseite der Essener Straße aufgerissen.

Überall sieht man Berge von aufgehäufter Erde und herausgerissenen Pflastersteinen. Vor der Hauptverwaltung gleicht die Straße gar einer Sandwüste, schräg gegen-über erkennt man bereits die Ausmaße der Verkehrsinsel, die hier entsteht und nicht zuletzt auch unseren Belegschaftsmitglie-dern zugute kommen wird. Bisher war das Ein- und Aussteigen an dieser stark ver-kehrsbelebten Straßenbahnhaltestelle mit erheblichen Gefahren verbunden.

Im Augenblick sind Arbeiter dabei, die Radwege einzuziehen, die 1,60 Meter breit werden sollen. Für die Bürgersteige sind 2,40 Meter vorgesehen. Insgesamt wird die Straße um 6 Meter verbreitert. Das Blaukopfpflaster, das in diesen Tagen her-ausgerissen wird, wird übrigens durch eine Asphalt-Belondecke ersetzt. Die Angestell-ten in der Hauptverwaltung werden dann aufatmen: der Straßenverkehr wird nicht mehr so geräuschvoll sein wie bisher, wenn

Betriebsräte Gelsenkirchen und Walsum

Nach der am 29. April stattgefundenen Be-triebsratssitzung konstituierte sich der neue Betriebsrat des Werkes Gelsenkirchen wie folgt:

1. Vorsitzender: Alfred Rudolf, 2. Vorsit-zender: Helmut Wegener, 1. Schriftführer: Albert Schreiber, 2. Schriftführer: Anton Lowitz.

In nachstehende Ausschüsse werden fol-gende Kollegen gewählt: Betr.-Hauptaus-schuß: Rudolf, Schmitz, Lowitz, Heine und Wegener; Sozialausschuß: Rudolf, Kroll, Höller, Hülsmann und Wegener; Woh-nungsausschuß: Hülsmann, Weide, Kuberg, Lowitz, Rosowski; Unfallausschuß: Lowitz, Höller, Heine, Weide, Bosbach, Schmitz; Jugendausschuß: Kroll und Heine; Lohn- und Akkordausschuß: Rudolf, Rosowski, Bosbach und jeweils das Betriebsratsmit-glied des Betriebes; Presseausschuß: Rudolf und Wegener.

Folgende Betriebsabteilungen werden ver-treten durch: Walzwerk: Bernhard Hüls-

mann; Fahrbetrieb, Werkschutz, Blankhär-tere: Albert Schmitz; Verzinkerei: Georg Weide; Mehrflachzug und Stifffabrik: Albert Schreiber; Seilerei, Kettenfabrik und Bau-stahl: Wilhelm Bosbach; Kaltwalze, Fe-derfabrik und Riehrei: Sigfried Kroll; Drahtzüge und Nebenbetriebe: Anton Lo-witz; Werkstätten Werk 3 einschließlich Schreinerei: Alfred Rudolf, Christian Höller und Franz Heine; Stacheldrahtfabrik und Platz: Willi Rosowski; Schreibhilfen und kaufm. Angestellte: Helmut Wegener; tech-nische Angestellte: Wilhelm Kuberg.

Von der Belegschaft des Hafens Walsum wurden folgende Kollegen in den Betriebs-rat gewählt: 1. Vorsitzender: Johann Pe-ter; 2. Vorsitzender: Gerhard Weigard; Wilhelm Kantert, Johann Wolf, Gerhard Tillmann, Albert Ortmann, Kurt Amrhein. Ersatzleute: Johann Wollbrink, Heinz Fricke, Christian Bißhn, Bernhard Schroer, Erich Wegner, Günter Krüger, Johann Melchers.

Der Arbeitsschutz meldet:

Entlassung wegen Nichtbeachtung von Unfallverhütungsvorschriften. Weil er unangesiebt und ungesichert in den Bunker eingestiegen war, um dort Erz loszumachen, mußte ein auf der Eisen-hütte II beschäftigter Arbeiter ent-lassen werden. Wegen derselben Nach-lässigkeit war bereits vor einigen Mo-naten zwei Belegschaftsmitgliedern ge-kündigt worden, nachdem zwei Ar-beitskollegen im Erzbunker den Tod gefunden hatten. Der neuerdings ge-zeigte Leichtsin ist um so verwerf-licher, weil diese Unglücksfälle sowie die ausgesprochenen Entlassungen all-gemein bekannt sind.

Wo kommen wir hin, wenn Betriebs-anordnungen, die ausschließlich zur Sicherheit von Belegschaftsmitgliedern erlassen werden, eine derartige Be-achtung finden? Ist es nicht im höchsten Grade traurig, daß alle Ermahnungen und guten Worte nichts nützen und die Werksleitung geradezu herausgefor-dert wird, zu schärfsten Maßnahmen, nämlich zur Entlassung, zu schreiten.

Der letzte tödliche Unfall. Der be-dauernswerte Unfall auf der Gicht-bühne des Hochofens 6 auf der Eisen-hütte I, dem ein junges Menschenleben zum Opfer fiel, wäre mit Sicherheit vermieden worden, wenn der Ver-letzte den Anordnungen des Vor-arbeiters Folge geleistet hätte. Die

Arbeiten — es wurde eine Rohrleitung abgebaut — waren beendet und der Vorarbeiter hatte die Reparatur-kolonne bereits aufgefördert, die Gichtbühne, beziehungsweise den Ar-beitsplatz unter der Bühne, unverzüg-lich zu verlassen. Der Verletzte kam jedoch dieser Weisung seines Vor-gesetzten nicht nach und schlug selbst die Mahnung eines Arbeitskollegen, der ihn zum Verlassen der Gichtbühne veranlassen wollte, in den Wind. Da er vermutlich mit den Arbeitsverhält-nissen und mit der Gefährlichkeit auf der Bühne nicht vertraut war, ver-unglückte er, als die beim Begleiten austretenden Gase sich entzündeten. An den hierbei erlittenen schweren Verbrennungen ist er kurze Zeit danach im Krankenhaus gestorben.

Wo waren die Gedanken! Woran mag wohl der Gruppenführer R. vom Stahl- und Walzwerk gedacht haben, als er geradewegs in einen vorüberfahrenden Lkw hineinlief? Es ist wirklich nicht leicht, die Ursachen mancher Un-fälle festzustellen. Das beweist der vorliegende Fall. Die alte Mahnung, die Gedanken bei der Arbeit zu haben, ist also wohl begründet, sonst kann es auch uns passieren, daß wir am hellen Tage sämtliche Warnafeln übersehen und mit „Scheuklappen“ vor den Augen ins Unglück rennen.



Geburten im März:

Am 13.: Hans Knickhoff, Sohn Hans-Dieter; Ernst Liedtke, Tochter Waltraud
 am 25.: Hans Grass, Tochter Sabine
 am 26.: Alfred Maier, Tochter Beate
 am 27.: Wladislaus Dudziak, Tochter Brigitte
 am 30.: August Vaorovec, Sohn Horst; Franz Holtbrügge, Sohn Alfred

Geburten im April:

Am 1.: Peter Wolterhoff, Tochter Angelika; Johannes Dyhringer, Sohn Johannes
 am 2.: Egon Hamm, Sohn Detlef
 am 3.: Herbert Knichel, Töchter Gabriele und Gudrun
 am 4.: Alfred Dziernan, Tochter Monika
 am 5.: Heinz Gerritsen, Tochter Irmgard
 am 6.: Gerhard Ortz, Sohn Manfred
 am 7.: Oswald Wrzal, Tochter Elisabeth
 am 8.: Bernhard Homann, Sohn Ulrich
 am 9.: Wilhelm Iwing, Tochter Elisabeth
 am 11.: Wilhelm Bauer, Tochter Ulrike
 am 12.: Johann Westfeld, Sohn Hans-Peter; Johann Scheffler, Tochter Brigitte; H.-Otto Hinz, Sohn Hanno
 am 13.: Wilhelm Schulz, Sohn Werner
 am 16.: Friedrich Schmidt, Tochter Brigitte; Johannes Papierz, Tochter Dorothea
 am 17.: Wilfried Hüh, Sohn Michael
 am 18.: Heinrich Heckeley, Tochter Ufa; Günter Graf, Sohn Lothar; Otto Runkler, Sohn Hans-Otto; Franz Brauer, Sohn Rolf; Alfons Düren, Tochter Annemarie; Johannes Hüllermann, Sohn Werner

am 19.: Günter Gebkes, Sohn Helmut
 am 20.: Alfred Lingk, Sohn Alfred
 am 21.: Klemens Wiemar, Tochter Monika
 am 22.: Rudolf Wilms, Sohn Winfried
 am 24.: Karl Anderski, Tochter Anette; Hermann Börsch, Tochter Margarete; Bernhard Abel, Sohn Dieter
 am 25.: Friedhelm Jochem, Tochter Monika; Wilhelm Ocklenburg, Tochter Ursula; Rudolf Wenzel, Tochter Brigitte; Stanislaus Pilarczyk, Tochter Brigitte
 am 27.: Wilhelm Bock, Sohn Rolf
 am 29.: Hermann Ortman, Tochter Rosita; Paul Black, Sohn Burkhard
 am 30.: Leo Kurowski, Sohn Helmuth; Alfred Meltner, Sohn Horst; Fredi Haak, Sohn Frank; Emil Bürgel, Sohn Manfred

Werk Gelsenkirchen:

Am 7.: Josef Lange, Sohn Jürgen
 am 14.: Heinz Damroth, Sohn Engelbert; Fritz Opitz, Tochter Christine
 am 15.: Helmut Lindenblatt, Tochter Gabriele
 am 26.: Heinrich Wittmers, Tochter Hannelore

Eheschließungen im März:

Am 14.: Günter Stürznickel mit Anneliese Sporbeck
 am 21.: Heinz Laut mit Elfriede Ferchert; Paul Damack mit Herla Caumo; Ernst Vogt mit Brunhilde Didszun
 am 27.: Günter Pawletta mit Maria Broblewski; Bernhard Schroer mit Brunhilde Bachmann

am 28.: Gerda Pauly mit Georg Kiefer; K.-Heinz Student mit Theresia Heitjohann; Werner Krohn mit Hildegard Sayk; Heinz Laaks mit Irma Hopp; Lothar Ludwig mit Adelheid Kühnen; H.-Georg Vetterick mit Helene Dönges; Franz Georg Paulsen mit Mari-
 anne Speis

Eheschließungen im April:

Am 4.: Wilma Franke mit Wilhelm Haller; Günter Kelbuth mit Johanna Bittner; Johannes Kösters mit Inge Börgers
 am 7.: Heinrich Scholten mit Ingrid Büttelborg
 am 11.: Friedrich Schulz mit Ursula Görres; Herbert Ostwald mit Anneliese Baumeister; Alfred Posneike mit Luise Kurtz; Wilhelm Hönscheit mit Hildegard Pokorny; Hans Heck mit Helga Seidel
 am 16.: Wilhelm Klever mit Gisela Hülken
 am 18.: H.-Günter Krämer mit Hildegard Küchenbecker; Marianne Gerats mit Hermann Vallix; Fred Knebel mit Maria Völker; Hans Knickhoff mit Elisabeth Freiburg
 am 20.: Bernhard Henke mit Maria Schweers
 am 21.: Kurt van Heuman mit Johanna Kausch
 am 22.: Kurt Schuh mit Ilse Karasch
 am 23.: Walter Dungen mit Margarete Pluym
 am 25.: Alfred Lenz mit Anita Gindera; Heinrich Becker mit Inge Lemken

Werk Gelsenkirchen:

Am 17.: Herbert Wagners mit Alice Kornetzki

Unsere Jubilare im Monat April

50jähriges DIENSTJUBILÄUM

Karl Horsmann, Kranführer
 Johann Rulhoff, Waschraumwärter
 Johann Winkels, Zugmelder

40jähriges DIENSTJUBILÄUM

Wilhelm Büttner, Betriebselektriker
 Josef Beukenbusch, Weichensteller
 Heinrich Dahmen, Schlosser
 Jakob Driessen, Fahrdienstleiter
 Wilhelm Gosmann, Schreibhilfe, Gelsenkirchen
 Wilhelm Jost, Schmied
 Heinrich Lattekamp, Schrauber
 Heinrich Lechtenberg, Gruppenführer

Albert Lehmann, Vorarbeiter
 Johannes Noy, kaufm. Angestellter
 Hermann Oevermann, Schlosser-Vorarbeiter
 Friedrich Schwarz, Kranführer
 Johann Sulzbacher, Gruppenführer

25jähriges DIENSTJUBILÄUM

Ladislau Duda, Akkordkalkulator
 Hermann Dommermuth, Kranführer
 Ernst Ennigkeit, 1. Schmelzer
 Gottfried Fleuth, kaufm. Angestellter
 August Gneiser, Vorarbeiter
 Alois Goeke, Verlader
 Bernhard Grundmann, Kraftfahrer
 Ernst Hermann, kaufm. Angestellter

Friedrich Hinz, Elektriker
 Alois Klingelberger, kaufm. Angestellter
 Ludwig Keller, Kranführer
 Wilhelm Klöckner, Schlosser
 Arnold Kuhlmann, Bohrer
 Karl Lastring, 1. Schmelzer
 Karl Leich, Elektriker
 Herbert Monreal, kaufm. Angestellter
 Karl Milewski, Aufräumer
 Paul Nowak, Vorarbeiter
 Paul Papke, Wäscher, Gelsenkirchen
 Leo Sanders, Bote
 Ernst Taeschner, Schlosser, Gelsenkirchen
 Johann Vink, 1. Verputzer
 Johann Wozniak, Kranführer

Ein herzliches Glückauf!

SIE GINGEN VON UNS

Am 2. 1.: Heinrich Britz, Pensionär
 am 1. 4.: Andreas Auweiler, Heildie-
 ner; Jakob Schumacher, Pen-
 sionär; Jos. Gilbertz, Pensionär
 am 2. 4.: Johann Stucht, Vorwalzer
 am 7. 4.: Wilh. Krah, Weichensteller

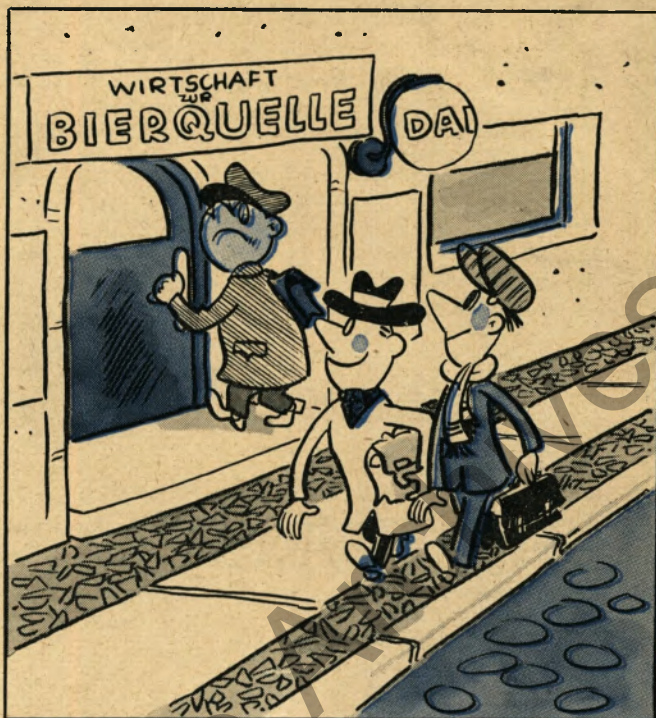
am 10. 4.: Heinrich Bottenbruch, Hand-
 langer
 am 12. 4.: Peter Rodenkirch, Pensionär
 am 14. 4.: Josef Gutjahr, 1. Pfannen-
 maurer
 am 17. 4.: Christian Weiss, Schlosser
 am 18. 4.: Johann Würtz, Schweiß-
 er

am 21. 4.: Wilhelm Pieper, Wärmer;
 Friedrich Petras, Pensionär; Ja-
 kob Reinemann, Pensionär
 am 22. 4.: Karl Weller, Pensionär
 am 25. 4.: Rolf Winken, Lokheizer
 am 26. 4.: Theodor Stoffel, Pensionär
 am 30. 4.: Friedrich Menk, Pensionär

EHRE IHREM ANDENKEN!



„Zurück, Otti! Diesmal gebe ich meine Lohntüte hier ab!“



Seine Sparkasse

„Wann kriegste hier denn endlich Deine Zinsen ausbezahlt, Gustav?“

Spare in der Zeit....

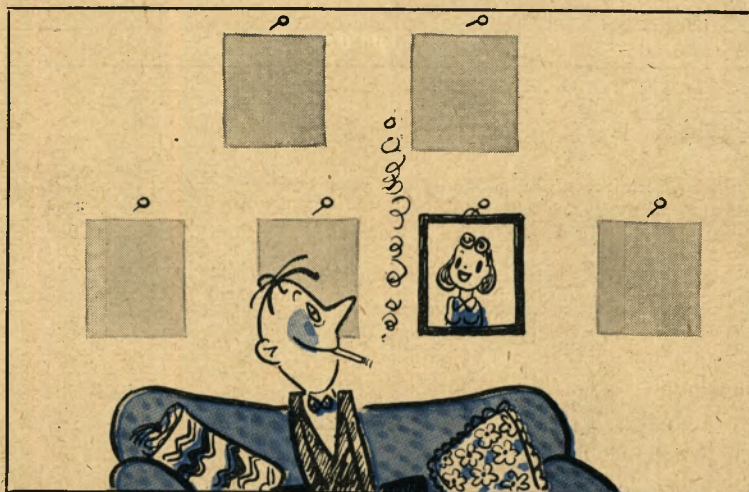
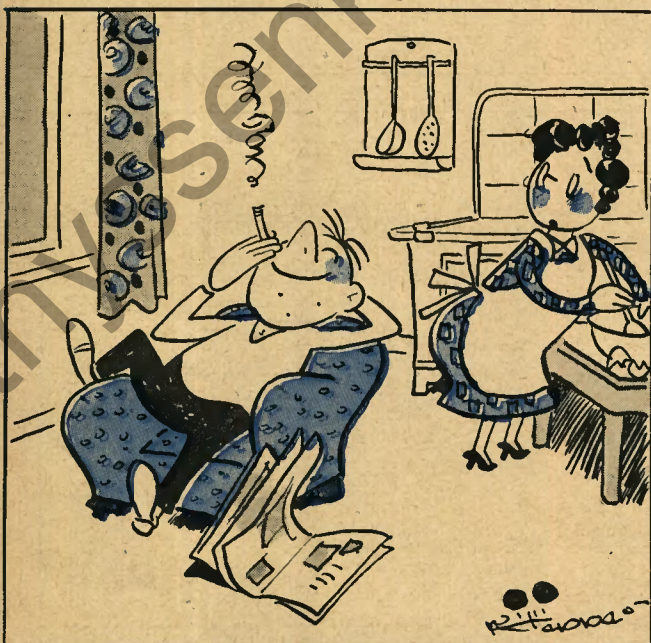
Text und Zeichnung: Willi Kleppe



„Pech gehabt! Ich habe mein Geld schon zur Sparkasse gebracht!“



Ohne Worte



Sparmaßnahmen des Jungesellen - er hat seinen Freundinnenkreis verkleinert.

„Wenn wir so weitersparen, können wir im Jahre 2053 von den Zinsen leben!“