

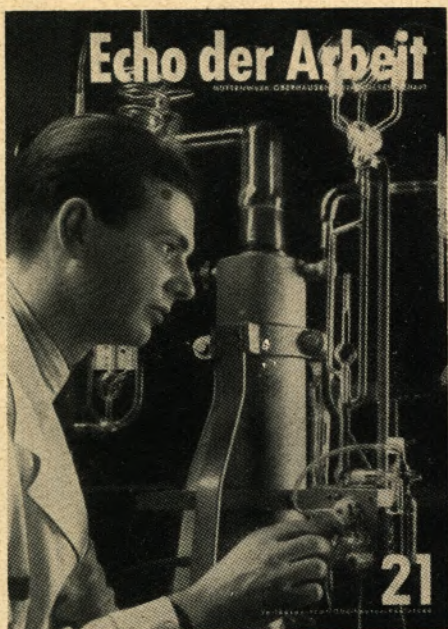
Echo der Arbeit

HÜTTENWERK OBERHAUSEN AKTIENGESELLSCHAFT



21

Verlagspostamt Oberhausen/Rheinland



Aus der Arbeit der Versuchsanstalt: Ein Chemotechniker an der Heißextraktionsapparatur, die zur Bestimmung des Sauerstoffs u. Wasserstoffs im Stahl dient

JAHRGANG 5 6. DEZ. 1954

21

AUS DEM INHALT:

- Zweifache Erwartung
- +
- Die neue Halbzeugstraße
- +
- Zeichen und Wunder
- +
- Kann ich mir ein Motorrad leisten
- +
- Wo blieb das gespendete Blut
- +
- Keine rote Nasen mehr
- +
- Was zahlen wir an Steuern?
- +
- HOAG-Chronik
- +
- Fliegende Händler

ECHO DER ARBEIT

Herausgeber: Hüttenwerk Oberhausen Aktiengesellschaft. Verantwortlich: Direktor Karl Strohmenger. Redaktion: Karl-Heinz Sauerland, Oberhausen (Rhld.), Werksgasthaus. ECHO DER ARBEIT ist eine zweimal monatlich erscheinende Werkszeitschrift für die Mitarbeiter der Hüttenwerk Oberhausen AG. Auflage: 17 000 Expl. VVA-DRUCK, Oberhausen. Klischees: Vignold, Essen.

Die Alten haben immer recht!

Neulich kam ich mit einem Angehörigen unseres Betriebes ins Gespräch; dabei beklagte sich der junge Mann darüber, daß „bei der HOAG halt einer, der 20 Jahre da ist, von vornherein mehr Recht bekommt als einer, der erst ein paar Jährchen hier ist.“

Dieser Ausspruch muß uns nachdenklich machen:

1. ob diese Behauptung stimmt, und
2. ob eine solche Gepflogenheit — falls sie stimmt — nützlich oder schädlich für den Betrieb sei, wobei unter „dem Betrieb“ sowohl das Zusammenleben der Menschen im Werk, wie das Betriebsergebnis zu verstehen ist.

Also: Stimmt es, daß bei uns ein Belegschaftsmitglied von vornherein mehr Recht bekommt, weil es länger da ist als ein anderes? Nun, das wäre schlimm und keineswegs mit dem Grundsatz vereinbar: „Strebe danach, was recht ist, nicht danach, wer recht hat.“ Es kann doch sehr wohl bei einer Streitfrage der Ältere im Unrecht sein; und wie niederschmetternd ist es dann für den Jüngeren, der an seine gerechte Sache glaubt, wenn ihm gesagt wird: „Was willst denn Du junger Kerl, halt den Mund! Als Du noch in den Windeln lagst, hab' ich im Werk bereits Geld verdient!“ Eine lange Dienstzeit ist nämlich kein Beweis für Recht oder Unrecht; wer das glaubt, vermischt zwei ganz verschiedene Dinge miteinander. Mir scheint dies eine große Ähnlichkeit damit zu haben, daß bei der Wehrmacht in den Zeiten des Niedergangs, wo der Vorgesetzte nicht mehr nach seinen charakterlichen Qualitäten ausgesucht und auf seine Dienststellung sorgfältig vorbereitet werden konnte, der Dienst- oder Rangälteste „immer recht hatte“, nur weil er Tressen oder einen Stern trug und der andere nicht.

Nicht die Zahl der Dienstjahre, nicht die Stellung als Meister oder Abteilungsleiter und nicht die grauen Haare beweisen die Richtigkeit unseres Tuns und Redens. Wer seinen Worten mit solchen Argumenten Beweiskraft zu verleihen sucht, richtet sich selbst. Und ein Vorgesetzter, der einen Streitfall zwischen Untergebenen zu schlichten hat, soll nicht zugunsten höherer Dienstjahre, sondern stets und ausschließlich zugunsten des gefundenen Rechts entscheiden. In betrieblichen Fragen wird ja oft schon deshalb der Ältere im Recht sein, weil er kraft seiner größeren Erfahrung und seines Könnens eine Sache besser zu beurteilen oder auszuführen vermag. Man verachte aber andererseits die unvoreingenommene und naive Urteilskraft eines Neulings nicht — gerade in betrieblichen Fragen!

Ganz anders ist allerdings die zweite Frage zu beantworten, die sich bei dem Ausspruch unseres jungen Mitarbeiters vom Anfang dieses Artikels erhebt: Soll die Betriebsleitung und sollen die Vorgesetzten die Dienstjahre älterer Mitarbeiter, die doch in guten und schlechten Zeiten der Firma die Treue gehalten, ihr ein groß Teil ihres Lebens gegeben und am Gedeihen der Firma mitgewirkt haben, nicht schon allein aus diesem Grunde berücksichtigen und die Älteren zuvorkommender behandeln als einen Jungen, der sich „die Sporen erst verdienen muß“, und mit dem wir uns noch viel Mühe geben müssen? Ich glaube, die jungen Mitarbeiter, welche dies heute noch nicht einsehen wollen, würden es, sind sie selbst erst einmal 10 oder 20 Jahre im Werk tätig, selbst übel vermerken, wenn die Betriebsleitung von diesen langen Dienstjahren keine Notiz nehmen würde. Ein Betrieb, der viele altgediente Belegschaftsmitglieder hat, kann darauf stolz sein; in einer Fabrik mit häufigem Wechsel der Angestellten und Arbeiter stimmt im allgemeinen vieles nicht!

So wollen wir denn festhalten:

Ihr Älteren: Gebt zu, daß auch die jüngeren Mitarbeiter etwas verstehen und manchmal bessere Ideen haben; pocht nicht auf eure Dienstjahre, wenn ihr seht, daß ihr im Unrecht seid; gebt es ehrlich zu, wenn ihr einen Fehler gemacht habt!

Und ihr Jungen: Achtet die Lebens- und Berufserfahrung der Älteren, seid bescheiden und ehrt ihr Alter!

Und ihr Vorgesetzten: Bemüht euch, die Älteren und die Jungen in eurer Gruppe zu harmonischer Zusammenarbeit zusammenzuführen; verhindert, daß die Älteren die Jungen terrorisieren, und setzt eure Untergebenen so ein, daß die Jungen aus der Berufs- und Lebens- erfahrung der Älteren profitieren können!

S.

Schnappschüsse

Iris Mattern, 17 Jahre alt, Anlernling im ersten Lehrjahr, wurde Siegerin im diesjährigen DAG-Berufswettbewerb. Sie ist die erste, die in Oberhausen 100 Punkte erreichte. Wer Iris Mattern kennt, der weiß, daß ihr der schöne Erfolg nicht in den Kopf steigen wird, daß sie weiter an sich arbeiten, von ihren Ausbildern Lehre annehmen wird, um im übernächsten Jahr auch bei der Lehrabschlußprüfung vorne zu sein.



Hochofen im Nebel. Der Herbst bringt gewöhnlich allerhand unliebsame Überraschungen. Nachdem bereits der erste Frost registriert werden konnte, war am vorvergangenen Freitag das Werk den ganzen Tag über in einen dichten Nebelschleier gehüllt. Auf den Straßen gab es eine ganze Menge Verkehrsunfälle. Daher soll das Bild hier nicht allein zur Betrachtung einer Industrieanlage anregen, sondern gleichzeitig eine Warnung an alle Verkehrsteilnehmer sein.



Die Abteilung Verkehr nahm erstmalig eine Gas-Lokomotive in Betrieb. Sie hat gegenüber den mit Dieselöl gespeisten Loks den Vorteil besonderer Wirtschaftlichkeit, da sie mit Gas betrieben werden kann, das im Werk ja in ausreichender Menge vorhanden ist. Einige Daten für die technisch Interessierten: 250 PS, 2-achsig mit Stangenantrieb, 40 t Gewicht, Höchstgeschwindigkeit 24 km. Die von Kraus-Maffei gelieferte Lok hat eine Anzugskraft bis zu 1200 kg.



Die augenblickliche Konjunktur bei Kohle und Stahl hat auch den Schiffsraum, besonders der Binnenschifffahrt, wieder knapper werden lassen. Auf unserem Bild aus dem Rheinhafen Walsum hat die Schiffsbesatzung die kurze Liegezeit dazu benutzt, ihrem Kahn einen neuen Anstrich zu geben. „Was macht das schon, wenn wir nicht fertigwerden“, sagt der Kapitän, „dann wird in Antwerpen oder Basel weitergepinselt.“

In einem Leserbrief in den Oberhausener Tageszeitungen hat Karl Lange neulich auf die Gefährlichkeit des Überganges über die Essener Straße zwischen dem Betriebsratsgebäude und der Eisenhütte hingewiesen. Nun ist es der Werksleitung gelungen, im Gespräch mit der Verkehrspolizei und dem Straßenverkehrsamt zu erreichen, daß der Übergang zwischen den Werkskomplexen als Zebrastreifen gekennzeichnet wurde.





In der Adventszeit erstrahlt die Oberhausener Innenstadt im Lichterglanz. Hier die Marktstraße, die vor kaum sechs Jahren verlassen wie Aschenputtel stand und nun wie Dornröschen zu neuem Leben erwacht ist.

Andere Zeiten haben eine andere Erwartung gehabt. Sie haben nie geglaubt, daß auf Erden das Leiden, die Not und jegliche Art von Drangsal mit Hilfe von Technik, Lohnerhöhung und besseren Gesetzen völlig abgeschafft werden könnten. Sie wußten, daß da immer ein Rest blieb wie bei einer Rechnung, die nicht aufgeht. Gute Gesetze waren auch da die Sehnsucht, und für Maschinen hatte man seit je eine Schwäche; vielleicht hat man sogar das Rad, nachdem es einmal erfunden war, für ein Geschenk der Götter gehalten. Aber das Paradies — das wußte man — war nicht von dieser Welt.

Manche modernen Propheten tun so, als sei diese alte und tapfere Bejahung einer ewig unvollendeten Erde eine lange Epoche dumpfer Verzweiflung, passiver Angst und ergebener Fügung in scheinbar Unvermeidliches gewesen, während wir heute sozusagen unser Schicksal in die eigene Hand genommen hätten. Aber sie irren. Der Eifer, der heute jeder nächsten „Verbesserung“, jedem kleinsten Fortschritt gilt, galt damals im großen der anderen Erwartung, daß nämlich Friede und ungeschmälerte Erfüllung einer jenseitigen Welt angehörten. In solchem Sinne war das Erdenleben ein einziger Advent, die Zeit einer Vorbereitung und Bewährung, und auch die Hindernisse und Schwierigkeiten, das Traurige und Bittere hatten einen tiefen Sinn.

Die Welt, die diese Art der Erwartung zurückweist oder wenigstens so tut, als käme es darauf zu allerletzt an, geht mit Riesenschritten einer gewaltigen Enttäuschung entgegen, denn eines Tages greift es der Blinde mit Händen, daß auch der schönste Fortschritt das sogenannte Glück nicht bringt. Niemand leugnet den Nutzen sichtbarer Vorteile. Man sollte aber auch eingestehen, daß die Lampe, deren Licht keinen Schatten wirft, noch nicht erfunden wurde und daß sie nie erfunden wird. Wir glauben, nur weil wir schwer atmen und kräftig ausschreiten, unentwegt zu steigen. Aber die Erde dreht sich und wenigstens der Berg bleibt auf der Stelle. Je weniger wir es vermögen, in der großen und der allein wahren Erwartung, in dem Advent der Seele, zu leben, desto grausamer muß eines Tages die Enttäuschung sein, wenn Zeit und Dinge wie trockener Sand durch unsere Hände gegliedert sind und nichts als Leere und Alleinsein zurückblieben. Die Zeit ist da, in der wir darüber nachdenken dürfen. Der Kalender soll wirklich nicht nur der Weg sein, auf dem wir zur großen Leere wandeln, sondern auch zur Erfüllung.

(wpd)

Zweifache Erwartung

Den Advent einmal anders gesehen - Eine sinnvolle Betrachtung

Jemand hat einmal gesagt, das Leben sei nur auszuhalten, wenn man sich stets auf etwas freue. Gemüt und psychologischer Scharfblick vereinen sich in dieser scheinbar so einfachen Feststellung. Tatsächlich lebt der Mensch immer in einer gewissen Erwartung. Vielleicht ist er stärker als jedes andere Wesen auf den Richtungssinn der Zeit eingestellt, die immer enteilt, immer auf die Zukunft deutet und stets etwas verspricht. Das gibt viel Unruhe, tausenderlei Bestrebungen und schließlich in einer besonders bewegten Epoche wohl eine jäh Ugeduld, die Gefahren birgt. Denn einmal muß ja das Ziel auch erreicht sein, einmal wünscht man die Früchte zu ernten und die Bestätigung dafür in der Hand zu halten, daß nicht der ganze Weg vergebliche Mühe war... Jeder von uns kann aber sicher sein, daß es auf Erden kein Ziel gibt, bei dem der Mensch von sich aus stehenbleibt. Es gibt sicher Hunderttausende, die davon träumen, mit dem Haupttreffer aus einer Fußballwette herauszukommen. Das ist ein Ziel. Angenommen, man erreicht es — sogleich und erst recht in diesem Augenblick tauchen neue Ziele auf. Das geht fort und ginge fort — hätte man mehr als ein Leben — bis ins Unendliche. Nie sind wir am Ende unserer Wünsche. Der Arbeiter in Milwaukee oder Detroit, der nach deutschem Geld acht Mark pro Stunde verdient, ist nicht zufrieden in einem solchen Sinne, und der Direktor, der ein Vielfaches mehr zu versteuern hat, ist es ebenfalls nicht. Sollte der

Osten einmal sein erträumtes Paradies mit lauter Stachanows und Hennekes und einer Massenproduktion von Gütern aller Art verwirklicht haben — am Ziel ist dennoch niemand. Es gibt da Hoffnungen, Mühe, Stationen; aber es gibt auf der Welt kein letztes Ziel für diese Erwartung und ruhelose Arbeit. Glauben wir das, so täuschen wir uns. Freilich scheint es, als wäre der Mensch so klein und kurzsichtig geworden, daß er sich heutzutage willig von einer solchen Täuschung gefangennehmen läßt.

IM NOVEMBER BESUCHTEN UNS

30 Personen der Gewerblichen Berufsschule Remscheid — 60 Unfallvertrauensleute der Deutschen Edelstahlwerke AG, Krefeld — 25 Personen der Gewerblichen Berufsschule Oberhausen — 10 Personen des Stat. Landesamt, Düsseldorf — 10 Personen des Kaufhofs Oberhausen — 12 Kaufleute und Lehrer aus Düsseldorf — 10 Herren der Bundesbahn München — 25 Berufsschüler Wuppertal-Vohwinkel — 7 Betriebsratsmitglieder der Concordia Oberhausen — 25 Berufsschüler Oberhausen — 32 Studierende der Ing.-Schule Gießen — 15 Personen der Volkshochschule Essen — 24 Schüler der Berufsschule Oberhausen — 40 Belegschaftsmitglieder vom

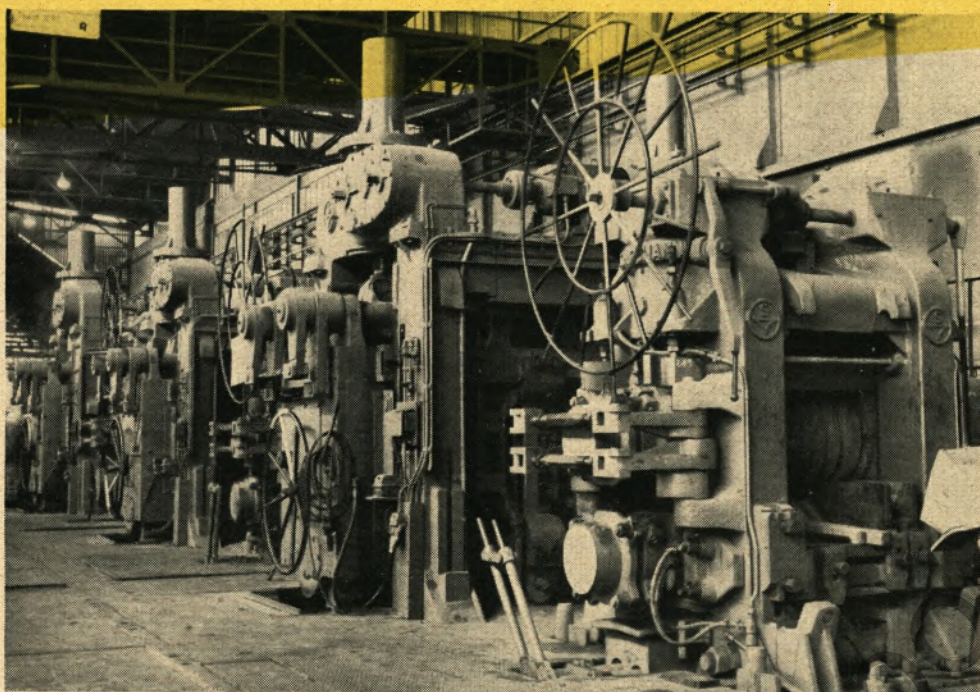
Werk Gelsenkirchen — 25 Schüler der Berufsschule Oberhausen — 25 Studierende der Staatl. Ing.-Schule Wuppertal — 22 Schülerinnen des Mädchengymnasiums Oberhausen — 34 Schüler der Berufsschule Wesseling — 30 Schüler der Berufsschule Lüdenscheid — 35 Personen der Kaufmannsschule Bremen — 12 Lehrlinge der Demag Duisburg — 25 Schüler des Gymnasiums Wuppertal — 20 Schüler der Berufsschule Haltern — 34 Personen der Berufsschule Wesseling — 22 Schüler des Städtischen Gymnasiums Oberhausen-Sterkrade — 25 Schüler der Berufsschule Porz — 2 Herren der Bundesbahndirektion Mainz — 3 leitende Herren der Montanbehörde aus Luxemburg.

Die neue Halbzeugstraße

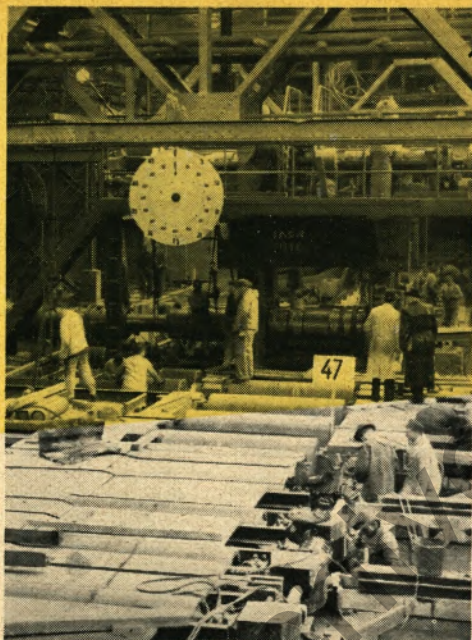
Erste kontinuierliche Straße

in Oberhausen

Wichtiger Schritt zur Modernisierung

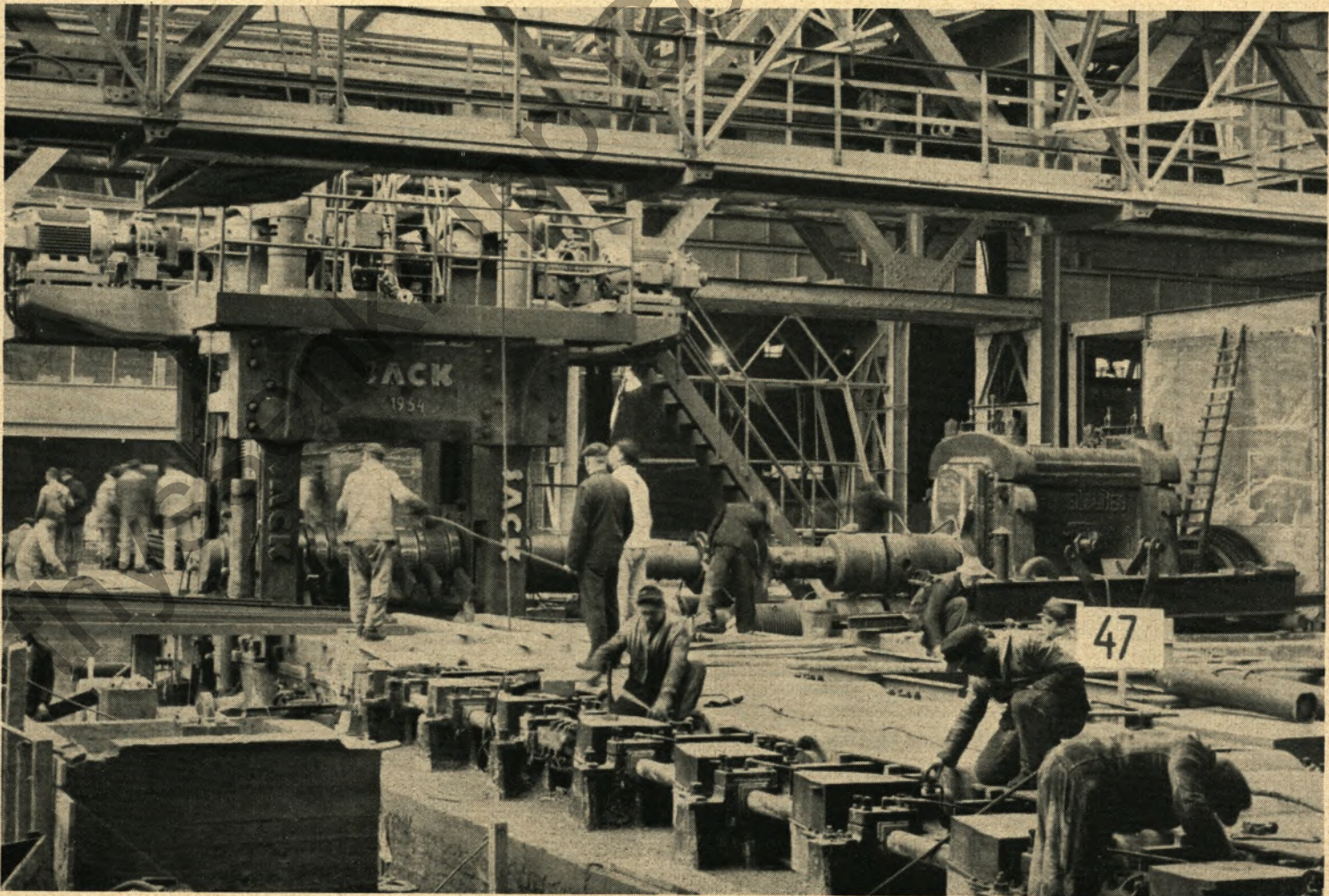


Das obere Bild zeigt die im Bau befindliche „Kontl-Staffel“, deutlich erkennt man die hintereinander angeordneten sieben Walzengerüste, wovon die drei hohen Vertikalgerüste und vier kleineren Horizontalgerüste für den Walzvorgang sind. Unten: Beim Aufstellen des 850er-Vorgerüsts. Im Hintergrund ist ein Teil des Steuerstandes zu sehen.



Der Rollgang der Kontl-Halbzeugstraße wird montiert.

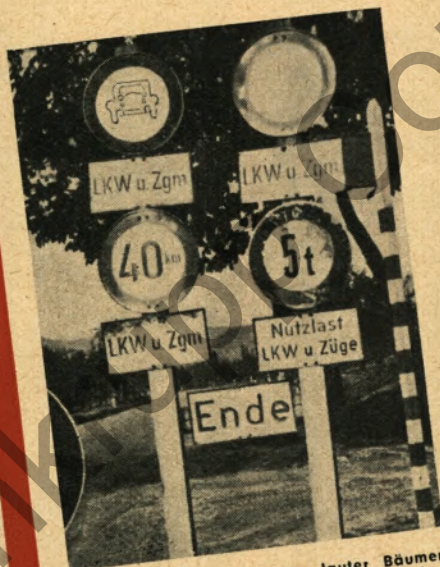
Seit etwa 14 Tagen befindet sich auf Neu-Oberhausen die neuerbaute kontinuierliche Halbzeugstraße in Betrieb. Über die Bauarbeiten, begonnen mit der im Caisson-Verfahren erstellten Fundierung, haben wir in Werkzeitung und -wochenschau laufend berichtet. Die auf dieser Seite veröffentlichten Bilder haben lediglich noch einmal die Endphase der Bauarbeiten festgehalten. Vorweg aber für alle, die es nicht wissen sollten, eine kurze Beschreibung der Straße überhaupt. Die Halbzeugstraße ist praktisch die erste kontinuierliche Straße in Oberhausen. Worin aber besteht nun eigentlich der Unterschied zwischen einer Kontl-Straße und den bisher üblichen „offenen“ Straßen? Er liegt vor allem in der Anordnung der Walzengerüste, die bei einer Kontl-Straße hintereinanderstehen, während sie bei den offenen Straßen nebeneinander aufgestellt sind. Der große Vorteil der Kontl-Straße besteht nun darin, daß das Walzteil in das erste Gerüst eingeführt und ohne weitere Unterbrechung in kürzester Zeit in den dahinterstehenden Gerüsten bis zum fertigen Profil verarbeitet wird. Bei einer „offenen“ Straße dagegen muß der Stab nach jedem „Stich“ von den Walzwerkern ins nächste Kaliber neu eingeführt werden. Erbaut wurde die neue Halbzeugstraße auf dem Gelände der früheren Fertigstraße I und der alten Laschenzurichterlei. Unter „Halbzeug“, das hier gewalzt wird, versteht man Knüppel von fünfzig bis hundert Quadrat sowie Platten.



ZEICHEN UND WUNDER

Nicht ganz einverstanden waren viele Kollegen seinerzeit mit einem Bericht in Ausgabe 10/54. Darin war als Ergebnis einer statistisch-repräsentativen Bevölkerungsbefragung behauptet worden, daß der Mehrzahl aller Verkehrsteilnehmer nicht einmal die wichtigsten Verkehrsschilder bekannt seien. Nun, viele Auto- und Motorradfahrer aus dem Kreise unserer Belegschaft, aber auch viele Radfahrer, haben uns ihre Ansicht hierüber mitgeteilt und meinen, daß für diese erschütternde Unwissenheit nicht allein die Verkehrsteilnehmer verantwortlich gemacht werden können. In diesem Zusammenhang wurde immer wieder auf Mißstände im deutschen Schilderwald hingewiesen. Es sei — so wurde gesagt — geradezu eine Spezialwissenschaft, sich in den deutschen Verkehrsschildern auskennen. Dutzendweise wurden uns Fälle genannt, wo Verkehrszeichen direkt widersinnig aufgestellt worden sein sollen. Heinz Flack (Kraftfahrzeugbetrieb), Helmut Theis (Personalabteilung) und Helmut Schnell (Thomaswerk) haben auf ihren Urlaubsfahrten sogar einige besonders auffallende „Schildblüten“ fotografiert, die wir auf diesen Seiten veröffentlichen. Nicht wahr, lieber Leser, wer soll sich bei solch einer Beschilderung noch auskennen!

DIE VÖLLIGE VERWIRRUNG...



Man sieht den Wald vor lauter Bäumen nicht. Bei Bad Godesberg, auf der Bundesstraße 9, entdeckte Heinz Flack (Kraftfahrzeugbetrieb) diesen Schildersalat. Wer findet sich zurecht? Geht es wirklich nicht einfacher!



Eine Doktorarbeit, die auch nur dem Alteingesessenen verständlich ist. Oder aber hat hier ein Herr Hoppmann eine neue Reklameform entdeckt!



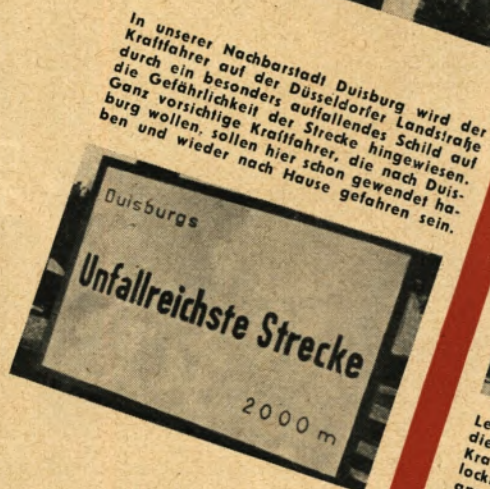
Hier ein Bilderrätsel, vor dem einem erst dann ein Licht aufgeht, wenn man angehalten und eine Umfrage unter Eingeborenen veranstaltet hat.

Für Hans-Guck-in-die-Luft ist in Dingsda dieses Parkverbot an gebracht. Es setzt voraus, daß der Fahrer grundsätzlich den Verdacht hegt, daß auch über ihm etwas los ist. Nur himmelwärts Träumende, die ihr Augenmerk nicht darauf richten, was um sie herum vorgeht, gewahren diesen originellen Einfall.

Auf einer schmalen Dorfstraße bei Wesel ist ein Engpaß durch Totenköpfe gekennzeichnet. Der Blick in den Himmel hat für die, die länger als nötig hinschauen, schon eher eine gewisse symbolische Bedeutung.



Einen Se... bin ich in R... fahrt es eine... nur die bei... helfen in Un... kommen. „Ba... km“ kommt her... man das Orakel!



In unserer Nachbarstadt Duisburg wird der Kraftfahrer auf der Düsseldorfer Landstraße durch ein besonders auffallendes Schild auf die Gefährlichkeit der Strecke hingewiesen. Ganz vorsichtige Kraftfahrer, die nach Duisburg wollen, sollen hier schon gewendet haben und wieder nach Hause gefahren sein.



Lerne parken ohne zu halten! Ist dieser Schilder. Der gewöhnliche m... Kraftfahrer fühlt sich durch das schn... lockt gleichzeitig sich durch das schn... angebrachte unbedingte Halteverbot... fahrt gezwungen. Vielleicht soll man hie... weise im Kreise herumfahren. Oder was s...

BANGE
MACHEN
GILT
NICHT

GUT
UND
HÜBSCH

Sind schon die gekreuzten Städte für beschränkte und unbefestigte Bahnübergänge in der Nähe, so soll das zu unangebrachte Zeichen, welches aussieht wie ein Auge, an einem Lokomotiven-Pfeif-Blitz zu rechnen ist. Aber dem, der darauf pfeift.



Es wird wirklich langsam Zeit, daß einheitliche und international verständliche Verkehrsschilder auch auf unseren deutschen Straßen erscheinen. Ähnlich wie hier in Portugal. Dieses Schild spricht für sich, somit ist der Text sogar überflüssig.

Auch diese Mahnung kann kaum übersehen werden. Der Kraftfahrer, aus welchem Lande er auch kommen mag, weiß sofort, daß er hier auf Kinder achten muß.



MACHT
ES MIT
HUMOR



Helmut Theis hat dieses nicht alltägliche Schild in der Schweiz fotografiert. Um den Blick ins schöne Land nicht zu trüben, hat man Verkehrsschilder, hier ein unbedingtes Halteverbot, auf das Straßenpflaster gemalt. So ist trotz dem dieses Schild kaum zu übersehen.



Mit Autobanditen hat dieses Schild nichts zu tun. Hier nimmt sich die Polizei selbst auf die Schippe und weist auf eine „Autofalle“ (Geschwindigkeitsbeschränkung: Radfahrer-übergang) mit freundlichem Daumenwink hin.

Ein solches Schild ist bestimmt kein amiliches. Dennoch sagt ein Hinweis wie dieser mehr als die Richtung an. Die Postkutsche erinnert daran, daß man auch in beschaulicher Fahrt sein Ziel erreicht. Und aus der Mundart klingt heraus, daß hier ansehnend gemütliche Leute wohnen. — Können Sie württembergisch!



Kann ich mir ein Motorrad leisten?

Vieles muß einkalkuliert werden — Mit dem Anschaffungspreis ist es nicht getan

In den vergangenen Jahren hat die Motorisierung in der Bundesrepublik immer mehr zugenommen. Dabei kann es wohl als ein immerhin gutes Zeichen angesehen werden, wenn heute viele unserer Arbeiter und Angestellten motorisiert sind. Vor allem die Zahl der Motorräder — so beweist ein Blick in die Unterstellhallen an den Pflöckenhäusern — wird immer größer. Vielleicht wird in einigen Jahren, wie das in Amerika schon längst der Fall ist, hier sogar das Auto an die Stelle des Motorrades treten. Nun, das ist eine Entwicklung, die wir absolut begrüßen. Im Moment aber freuen wir uns ehrlich über jeden Werksangehörigen, der imstande ist, sich ein Motorrad zu kaufen, obwohl das wohl kaum zur Senkung der Straßenverkehrsunfälle beitragen dürfte. In diesem Zusammenhang aber sei noch auf eine andere Gefahr hingewiesen, auf das Problem der Finanzierung nämlich. Viele, insbesondere junge Leute, scheinen sich so recht keine Vorstellung machen zu können, was ein Motorrad überhaupt kostet. Man sieht im ersten Moment nur den Anschaffungspreis, ohne zu überlegen, welche laufenden Kosten eine Fahrzeughaltung mit sich bringt. Dann kommt es vor, daß der Ratschreck einen aufrüht oder Wechsel schneller laufen als die schnittigste „500er“. Man sollte in jedem Falle vorher überlegen: „Kann ich mir ein Motorrad leisten!“ Die nachstehende Übersicht, welche Kosten mit der Anschaffung und der Unterhaltung eines Motorrades verbunden sind, wird gerade jetzt vor Weihnachten viele Leser interessieren.

Heute befinden sich rund drei Fünftel der 2,1 Millionen in der Bundesrepublik zugelassenen Motorräder, das sind fast 1,3 Millionen Motorräder, im Besitz von Arbeitern und Angestellten. Ihr Anteil am Erwerb von neuen und ge-



brauchten Fahrzeugen ist von 1951 bis 1953 von 72 auf 80 v. H. gestiegen, so daß heute fast jeder zehnte Arbeiter ein eigenes Motorrad besitzt. Schon diese Zahlen zeigen die

große Bedeutung des Motorrades in der Wirtschaft und im Leben des arbeitenden Menschen.

Dabei kann man das Motorrad gewiß nicht nur als Vergnügungsmittel, als Gefährt für Wochenendtouren betrachten. Für viele Mitarbeiter wird es in erster Linie das Berufsfahrzeug sein, das ihnen den Weg von und zur Arbeitsstätte erleichtert.

Erst kürzlich lasen wir von einer Gerichtsverhandlung, bei der ein Arbeiter, dem man ein Motorrad gestohlen hatte, vor dem Richter in Tränen ausbrach. Als dieser ihm gut zuredete: „So ein Verlust sei doch schließlich noch zu verschmerzen...“, antwortete der Arbeiter nur: „Herr Richter, für mich bedeutet dieser Verlust Arbeitslosigkeit.“ So, wie in diesem Fall, ist das Motorrad heute für viele — besonders für diejenigen Mitarbeiter, die draußen weitab von ihren Arbeitsstellen und oft Kilometer von der nächsten günstigen Verkehrsverbindung entfernt, auf dem Lande wohnen — eine unerläßliche Voraussetzung für den Broterwerb.

Was es kostet, ein Motorrad zu halten, läßt sich nicht für jeden Fall gültig sagen. Es hängt davon ab, wozu die Maschine gebraucht wird und welche Anforderungen gestellt werden; ob sie billig oder schnell sein muß, ob man das Rad mehr in der Ebene oder in den Bergen, ob man es viel oder wenig fahren will, ob man eine billige Möglichkeit hat, es unterzustellen und dergleichen mehr. Für den interessierten Kauflustigen lassen sich einige allgemeingültige Faustregeln aufstellen:



Wer mehr fährt, muß mehr bezahlen, und auch die höhere

Geschwindigkeit kostet ihr Geld. Mit dem Anschaffungspreis ist es aber noch nicht getan. Das Rad muß auch unterhalten werden.

Das gilt besonders, wenn man es auf Raten kauft, denn was nützt es, wenn man es dann wegen der hohen Abzahlungsrate nicht fahren kann?

Der Anschaffungspreis und die jährlich wiederkehrenden feststehenden Kosten (an Steuern und Haftpflichtversicherung) richten sich nach der Größe und der zu erwartenden Leistung des Rades, die wiederum von der Größe des Hubraumes des Motors abhängen (vgl. unsere Tabellenübersicht!). Bei den derzeitigen deutschen Fabrikaten unterscheiden wir die Hubraumklassen von 100, 125, 150, 175, 200, 250, 300 bis 350,

400, 500 und 600 Kubikzentimeter. Die laufenden Betriebskosten richten sich nach der Zahl der gefahrenen Kilometer, also im wesentlichen nach dem Benzin- und Ölverbrauch (ein Liter Benzin 0,63 DM), zu denen noch die allgemeinen Kosten der Unterstellung, Reifenabnutzung, der Fahrzeugwartung und die Reparaturkosten kommen (vgl. Tabelle, Spalte 4, Betriebskosten). Maschinen, die mit Beiwagen gefahren werden, haben natürlich einen entsprechend höheren Verbrauch.

Und schließlich - das „Moped“

Für diejenigen Motorradfreunde, die sich ein Motorrad noch nicht leisten können, hat die deutsche Fahr- und Motorradindustrie vor 1½ Jahren das motorisierte Fahrrad, das „Moped“ auf den Markt gebracht. Es wird bereits heute in mehr als 43 verschiedenen Typen zu Ladenpreisen zwischen 400 und 600 DM verkauft und ist unter 50 ccm führerschein-, steuer- und zulassungsfrei. Heute fahren (Fortsetzung nächste Seite)

An alle Motorradfahrer der Hütte

Vor kurzem fuhr der im Martinwerk II beschäftigte Theodor J., 21 Jahre alt, auf der Essener Straße mit seinem Motorrad auf einen parkenden Lastkraftwagen. Er erlitt schwere Schädelverletzungen, so daß er kurze Zeit nach dem Unfall verstarb. Am Vorfalle hatte er einen Sturzhelm bestellt.

In der Gelsenkirchener Prosperstraße flog der Drahtwerker Johannes T. über den Lenker seines Motorrades mit dem Kopf gegen ein Straßenschild „Vorfahrt beachten“. Mit einem Schädelbruch wurde er ins Krankenhaus eingeliefert. Auch er trug keinen Sturzhelm.

Bis jetzt hat nur ein geringer Teil der im Werk beschäftigten Motorradfahrer die Mahnung beherzigt und sich mit Sturzhelmen ausgerüstet. Seitdem von den Pflöckern der Fahrradhallen Verbilligungsscheine für den Kauf von Sturzhelmen ausgegeben werden, haben sich lediglich in der Fahrradhalle am Tor 3 (Sozialbetriebe) dreizehn, am Tor 8 (Alte Walz) sechs und am Tor 10 (Neu-Oberhausen) einundzwanzig Kollegen einen Sturzhelm zugelegt. Insgesamt wurden in den Fahrradhallen aber 422 Motorräder gezählt, einschließlich Motorroller und Mopeds beträgt die Zahl sogar 853. In der Fahrradhalle am Tor 2 (Hauptlagerhaus), am Tor 6 (Abteilung Verkehr), am Tor 11 (Dellwiger Straße), am Tor 13 (Zementwerk) sowie am Tor 15 (Eisenbahnwerkstätte) wurden überhaupt noch keine sturzhelmtragenden Motorradfahrer festgestellt. Da 80 Prozent aller tödlich verunglückten Motorradfahrer an Kopfverletzungen sterben, wird im Interesse der Belegschaft erwogen, in absehbarer Zeit alle motorradfahrenden Werksangehörigen, die keinen Sturzhelm tragen, von der Unterstellung ihrer Motorräder in den werkseigenen Fahrradhallen auszuschließen.

Was kostet ein Motorrad?

Hubraum in ccm	Geschwindigkeit in Std., km	Benzinverbr. auf 100 km (Lit. 0,65 DM)	Betriebskosten, Dpf. je km*)	Steuern jährlich	Haftpflicht-Vers. jährlich	Anschaffungspreis in DM
100	50—70	1,5—2,2	2½	12,—	25,—	775,—/ 950,—
125	75—90	2,1—2,5	3	24,—	53,—	1 080,—/ 1 260,—
150	80—95	1,7—2,5	3¼	24,—	53,—	1 250,—/ 1 675,—
175	85—105	2,2—3,0	3½	24,—	53,—	1 280,—/ 1 775,—
200	80—107	2,1—3,5	3¾	24,—	76,—	1 450,—/ 1 875,—
250	95—125	2,8—3,6	4½	36,—	76,—	1 655,—/ 2 350,—
300—350	120—125	3,1—4,6	5	48,—	93,—	2 230,—/ 2 475,—
400	110—130	3,9—4,5	5½	60—72,—	116,—	2 350,—/ 2 835,—
500—600	120—155	3,7—4,8	6½			2 560,—/ 3 950,—

*) Bei der Berechnung der Betriebskosten je Kilometer wurde hier ein Benzinpreis von 0,65 DM je Liter zugrunde gelegt. Außerdem wurden gewisse Erfahrungssätze für die Kosten der Schmierstoffe und die Rücklagen für Reparaturen und Fahrzeugwartung, für den Reifenersatz und die Unterstellung des Fahrzeuges berücksichtigt.



Eine DRK-Schwester sorgt für die sorgfältige Durchführung einer Bluttransfusion



Bei einer Lungenoperation werden Blutkonserven des Blutspendedienstes verwandt

WO BLIEB DAS GESPENDETE BLUT?

Auch in diesem Jahr haben viele Kollegen dem durch die Werkszeitung erlassenen Aufruf Folge geleistet und sich am 7. Dezember für die Blutspendeaktion des Deutschen Roten Kreuzes zur Verfügung gestellt. Aber wofür nur das viele Blut? so wird mancher gefragt haben, der nach dem Termin den Blutentnahmewagen vollgefüllt mit Frischblutkonserven nach Düsseldorf zurückfahren sah. Nun, der Landesverband des Deutschen Roten Kreuzes hat uns eine Antwort auf diese Frage gegeben.

Die wenigsten machen sich einen Begriff davon, daß vom Blutspendedienst der Landesverbände Nordrhein und Westfalen des Deutschen Roten Kreuzes ein Gebiet versorgt wird, das 14 Millionen Einwohner zählt und 700 bis 800 Krankenhäuser, Tuberkuloseheilstätten, Unfallkrankenhäuser usw. aufweist, in denen fast täglich Blutübertragungen vorgenommen werden müssen. So werden monatlich rund 24 000 km verfahren, um benötigtes Blut heranzuholen und zu verteilen.

(Schluß von der vorigen Seite)

ren bereits mehr als 150 000 Arbeiter und Angestellte eines dieser wirtschaftlichen Kleinfahrzeuge, deren Motore bei einem Hubraum von 18 bis 48,9 ccm und einem Benzinverbrauch von nur 1 bis 1,5 Liter auf 100 km die erstaunliche Geschwindigkeitsleistung von 40 Stundenkilometern entwickeln. Mit etwa 1,3 Liter Benzin = 1,— DM fährt das Moped 100 km.

An sonstigen Kosten brauchen lediglich noch 6 DM für die Jahresprämie der Haftpflichtversicherung in Rechnung gestellt werden. Wird das Moped auf Abzahlung gekauft, dann beträgt die Jahresprämie für die „Teilkasko“-Versicherung nur 4,— DM.

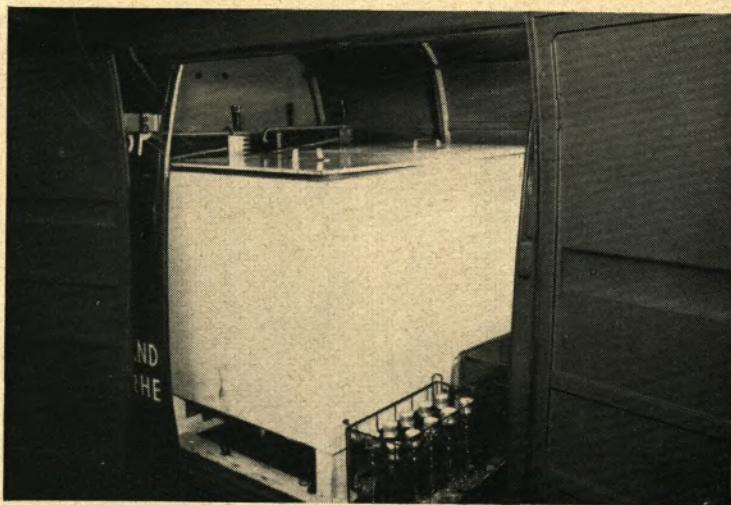


In der neuzeitlichen Chirurgie gibt es im Gegensatz zu der Zeit vor 30 und 50 Jahren, als eine Blinddarmoperation schon als großer Eingriff galt, kein menschliches Organ mehr, ob Herz, ob Hirn oder Lunge, dem im Falle ernster Erkrankung die sichere Hand des rechtzeitig zugezogenen Chirurgen nicht beizukommen weiß. Wie häufig ist es nötig, im Falle schwerer und schwerster Unglücksfälle den stark geschwächten Körper durch Blutübertragungen erst operationsfähig zu machen. Auch die Operation selbst kann erhebliche Blutverluste mit sich bringen, die manchmal nur durch sechs, acht und mehr Blutübertragungen wettgemacht werden können. Dazu kommt eine Vielzahl von Krankheiten, die ihrer Natur nach Übertragungen notwendig machen, nicht zuletzt Vergiftungen durch Industriegase, schwere Verbrennungen, Geburtsblutungen und was der Fälle mehr sind. Oft hängt das Leben von wenigen Minuten ab, und es ist der Sinn der mehr als 50 Depots des Blutspendedienstes in Nordrhein-Westfalen, daß die im Kühlschrank lagerfähige Frischblutkonserve dem Chirurgen im Notfall sofort griffbereit zur Verfügung steht.

Im Dienste des kranken und unfallverletzten Menschen muß deshalb das Netz von Depotstellen möglichst dicht gestaltet werden. Größere Fabrik-, Gruben- oder Naturkatastrophen — denken wir dabei nur an die Katastrophe dieses Jahres in Bitburg — können schlagartig den Einsatz von Hunderten von Blutkonserven notwendig machen. In solchen Situationen sind

einzelne Blutspender kaum in ausreichender Zahl rechtzeitig heranzubringen, die notwendigen eingehenden Voruntersuchungen des Blutes auf Gruppenzugehörigkeit sind kaum schnell genug durchführbar.

Die Hilfe ist am schnellsten möglich, wenn auch die Blutgruppe des Verunglückten schon bekannt ist. Jeder Spender erhält vom Blutspendedienst einen Blutspenderpaß, in dem seine Blutgruppenzugehörigkeit eingetragen ist. Wenn er selbst einmal einer Blutübertragung bedarf, so kann die Hilfe durch Vorlage des Spenderpasses wesentlich beschleunigt werden und auf diese Weise einmal die frü-



Eine Kühltruhe für Blutkonserven im Einsatzwagen des Rot-Kreuz-Blutspendedienstes

here Spende für ihn selbst lebensrettend sein. Das Deutsche Rote Kreuz zieht keinerlei materiellen Nutzen aus dieser Aktion. Es erhält von den Krankenhäusern, die es mit Blut beliefert, nur die tatsächlichen Unkosten ersetzt. Jeder, der an den Spendetagen unseres Werkes teilnahm, durfte die frohe Genugtuung mitnehmen, mit seiner Blutspende einem Menschen in schwerer Not beigestanden oder ein Menschenleben unmittelbar gerettet zu haben.



Keine roten Nasen mehr

Schon von weitem erkennt man den Flämmer an seiner roten Nase. Die Röte ist so intensiv, daß man über die Ursache leicht zu einem falschen Schluß kommen könnte. Wer aber die Arbeit an den heißen Brammen kennt, weiß, wie stark die Hitzeausstrahlungen sind. Nicht nur die Nase, auch Wangen und Kinnpartien zeigen bei Schichtende eine starke Rötung. Es ist nicht immer leicht, seinem Nachbarn daheim oder seinen Sport- und Kegelfreunden klar zu machen, daß die rote Nase ausschließlich ein Attribut schwerer körperlicher Arbeit ist. Den Flämmer St. ärgerte es schon immer, wenn

er nach der Ursache seiner roten Nase gefragt wurde. Er überlegte hin und her, wie man mit einfachen Mitteln sich davon befreien könnte. Lästig und arbeitsbehindernd durfte dieses Mittel nicht sein. Eines Tages kam ihm der glückliche Gedanke: „Man könnte doch...“ Seinen Kollegen wollte er seine Idee noch nicht preisgeben. Erst wollte er sich überzeugen, ob sein Vorschlag in der Praxis überhaupt zu verwirklichen war. Dieses „Man könnte doch...“ verriet er seinem Sicherheitsingenieur und bereits am nächsten Tage war das Musterstück einer Gesichtsmaske ge-

fertigt. An der von den Flämmern getragenen Schutzbrille wurde aus hitzereflektierendem Tempex-Material ein Streifen angesetzt, der Nase, Mund und Kinnpartie abdeckte. Dieser Schütz hat die Form der früher so bekannten venezianischen Halbmaske. Die Arbeitskollegen des Flämmers St. waren gleich auf Anhieb begeistert. Heute trägt jeder Flämmer diesen Gesichtsschutz. Die roten Nasen der Flämmer gehören der Vergangenheit an. Und wem einmal im Werk ein „Ritter“ mit heruntergelassenem „Visier“ begegnet, der weiß, daß er es mit einem Flämmer zu tun hat. Ho.

Was zahlen wir an Steuern?

In einer heißen Endschlacht hat der Bundestag die sogenannte Große Steuerreform nun endlich unter Dach gebracht, so daß sie wohl am 1. Januar 1955 in Kraft treten kann. Sie bringt im wesentlichen eine weitere Senkung der Einkommensteuer sowie andere Erleichterungen, die man zunächst gar nicht erhofft hatte.

Auf diese Weise ist der Schäffersche Entwurf doch ziemlich zerzaust aus dem Bundestag herausgekommen und wird auch den Finanzen des Bundes und der Länder einige Einbußen bringen. Man glaubt zwar, daß sie zu fragen sind, aber dennoch wird sich besonders aus den Reihen der Länder, also im Bundesrat, Widerspruch geltend machen.

Einkommensteuer: Angenommen wurde der sogenannte Neuburger-Tarif, der vor allem in den niedrigen und mittleren Einkommensstufen nach weitere Erleichterungen bringt, die um etwa 12 Prozent über die Regierungsvorlage hinausgehen. Im Durchschnitt werden damit die Sätze der Einkommensteuer ab 1. Januar um etwa 25 Prozent gesenkt. Unsere kleine Tabelle bringt dafür einige Beispiele.

Freibeträge: Außerdem werden die Freibeträge bei der Einkommensteuer erhöht, für den Steuerpflichtigen und seine Ehefrau von je 800 auf 900 DM, für die beiden ersten Kinder von je 600 auf 720 DM und für die weiteren Kinder von je 840 auf 1680 DM — für kinderreiche Familien also eine besondere Entlastung.

Ehesteuer: Hier ist endlich der stärkste Einbruch erfolgt. Ehegatten werden künftig getrennt veranlagt, wenn sie in einem fremden Betrieb arbeiten. Allerdings muß dann einer von ihnen in Steuergruppe I (Ledige) versteuert werden.

Sonntags-, Feiertags-, Mehr- und Nachtarbeit: Die Bezahlung der Sonntags-, Feiertags-, Mehr- und Nachtarbeits-Zuschläge behält ihre Steuerbefreiung, wenn das Jahreseinkommen nicht über 7200 DM hinausgeht.

Umsatzsteuer: Die freien Berufe brauchen ihre Umsätze erst ab 12 000 DM zu versteuern; also bis 12 000 DM ganz steuerfrei wie bisher, und über 12 000 DM nur den übersteigenden Betrag.

Körperschaftsteuer: Es bleibt bei dem „gespaltenen“ Satz. Im allgemeinen wird die Körperschaftsteuer von 60 auf 45 % gesenkt, für ausgeschüttete Gewinne wird sie noch weiter auf 30 % gesenkt.

Erbschaftsteuer: Die Tarife der Erbschaftsteuer werden auf den Stand von 1934 gesenkt, die Freibeträge werden erhöht.

Dies sind die wesentlichen Erleichterungen. Dafür haben andere Steuervergünstigungen bald ein Ende, vor allem die Darlehen für

den Schiffbau (7d-Gelder) und die Exportvergünstigungen laufen in diesem Jahr aus. Es findet daher gegenwärtig noch ein Ansturm auf die 7d-Gelder statt. Dagegen bleibt eine gewisse steuerliche Förderung des Wohnungsbaus bestehen.

Im ganzen wird die Entlastung des Steuerzahlers nach dieser Steuerreform auf 3,3 Milliarden DM im Jahr geschätzt. Das ist eine Milliarde mehr, als der Schäffersche Entwurf ursprünglich vorgesehen hatte. Allerdings geht diese Entlastung zum großen Teil zu Lasten der Länder. Besonders bei der Einkommen- und Körperschaftsteuer entfallen 60 % auf die Länder und 40 % auf den Bund. Schäffer wird also versuchen, seinen Mehrausfall durch andere Maßnahmen auszugleichen, während die Haltung der Länder noch ungewiß ist. Der Bundesrat kann gegen all diese Erleichterungen noch seinen Einspruch erheben und den Vermittlungsausschuß anrufen. Dann wäre es wieder unsicher, ob der Termin des 1. Januar 1955 eingehalten werden kann — und der Leidensweg der Steuerreform würde sich um eine weitere Etappe verlängern.

Einkommen in DM	Steuerklasse I		Steuerklasse II		Steuerklasse III/2	
	bisher	künftig	bisher	künftig	bisher	künftig
2 000	132	114	33	14	—	—
3 000	297	263	158	128	—	—
4 000	477	438	320	279	132	72
5 000	711	633	522	456	285	208
6 000	975	845	762	653	477	375
7 000	1 269	1 070	1 030	866	711	564
8 000	1 593	1 309	1 332	1 094	975	771
9 000	1 944	1 558	1 663	1 333	1 269	992
10 000	2 319	1 817	2 019	1 583	1 593	1 226

Anmerkung: Dies sind die Einkommensteuer-Tarife. Um die entsprechenden Lohnsteuertarife festzustellen, müssen vom Jahreseinkommen 936 DM Werbungskosten- und Sonderausgaben-Pauschale abgezogen werden.

Werk Oberhausen

Geburten:

- am 4. 11.: Johann Switek, Tochter Annette
 am 5. 11.: Max Wytrykus, Sohn Dieter
 am 6. 11.: Edmund Czernecki, Tochter Ursula; Heinrich Bartholmes, Tochter Renate
 am 7. 11.: Johannes Lukowiak, Sohn Wolfgang; Hermann Süselbeck, Sohn Hermann
 am 8. 11.: Karl Stuber, Sohn Friedhelm; Leo Schmitz, Sohn Hans-Michael; Erich Müller, Tochter Heide; Otto Goedecke, Sohn Rolf; Karl Richter, Sohn Karl
 am 9. 11.: Rudolf Kohlhaas, Sohn Rudolf
 am 11. 11.: Mathias Henrich, Sohn Günter; Heinz Huckels, Tochter Roswitha; Hermann Lastring, Sohn Frank; Karl Hammerl, Sohn Karl
 am 12. 11.: Heinrich Matle, Sohn Lothar; Leo Sandfort, Tochter Monika
 am 13. 11.: Horst Reichert, Sohn Axel

- am 14. 11.: Günter Emmerich, Sohn Werner; Heinz Seibert, Tochter Angelika; Wilhelm Galikowski, Sohn Klaus

- am 17. 11.: Hubert Backeshoff, Tochter Kornelia

- am 18. 11.: Hermann Lucht, Tochter Martina

- am 19. 11.: H.-Heinrich Weske, Tochter Ulrike

- am 20. 11.: Fritz Prange, Tochter Hannelore

- am 21. 11.: Hermann Hofrath, Tochter Rifa

- am 22. 11.: Erwin Kuzma, Sohn Klaus; Bernhard Rölle, Tochter Silvia; Wilhelm Laake, Tochter Barbara; Rudolf Wilms, Tochter Angelika

- am 23. 11.: Josef Plein, Sohn Peter

- am 24. 11.: Hermann Flötgen, Sohn Wolfgang; Hermann Cafer, Tochter Renate

Eheschließungen:

- Am 30. 10.: Helmut Rütter mit Käthe Atrops

- am 6. 11.: Helmut Hartwich mit Else-Edith Kirsch; Paul Schwemin mit Anna Maria Schäfer

- am 9. 11.: Paul Klein mit Maria Förster

- am 13. 11.: Heinz Angenend mit Christel Jansen; Heinz Jablonski mit Anneliese Vorbröcker

- am 20. 11.: Karl-Heinz Schüßler mit Marianne Bolte; Josef Simek mit Magdalena Lange; Günter Büge mit Christa Wedemeyer

Werk Gelsenkirchen

Geburten:

- Am 6. 11.: Johann Schmalzbauer, Sohn Ulrich

- am 22. 11.: Josef Lange, Sohn Wolfgang

- am 26. 11.: Rudolf Hölscher, Tochter Regine

Eheschließungen:

- Am 12. 11.: Wilhelm Althoff mit Marianne Rozok

- am 16. 11.: Rudolf Christian mit Klara Grünheit

- am 19. 11.: Franz Jonick mit Edith Moritz

- am 20. 11.: Egon Klusemann mit Ingrid Raf

Unsere Jubilare im November

Werk Oberhausen

50jähriges Dienstjubiläum:

- Konrad Böke, Reparaturarbeiter
 Johann Hammes, Lokführer
 Reinhold Hoenika, Maschinist
 Gustav Meinhard, Werkstattschreiber
 Karl Schmidt, Lokführer

40jähriges Dienstjubiläum:

- Gustav Fichtorn, Werksb.-Assistent
 Rudolf Lüft, Gruppenführer

- Wilhelm Michel, Schneider
 Justus Müller, Anstreicher
 Johannes Schwarz, Kranführer
 Georg Vinalmont, Lokführer

25jähriges Dienstjubiläum:

- Josef Fischer, Maurer
 Richard Granzow, Vorarbeiter
 Theodor Gronczewski, Walzer
 Friedrich Haß, Aufgeber
 Wilhelm Heeb, Wärmer

- Julius Helbrecht, Schrauber
 Adolf Jost, Fräser
 Johann Konrad, Packer
 Johannes Kriest, Lok.-Heizer
 Wilhelm Senke, Vorarbeiter
 Hermann Solzbacher, Schlosser

Werk Gelsenkirchen

25jähriges Dienstjubiläum:

- Johann Piontek, Hilfsarbeiter

Ein herzliches Glückauf!

SIE GINGEN VON UNS

- Am 13. 9.: Peter Szymaniak, Pensionär
 am 11. 10.: Johann Herbers, Pensionär
 am 20. 10.: Hermann Peters, Pensionär
 am 30. 10.: Johann Fisahn, Hilfsarbeiter (Werk Gelsenkirchen)

- am 7. 11.: Joseph Gerstner, Gruppenführer
 am 19. 11.: Theodor Jansen, Schlosser
 am 22. 11.: Johann Hüsken, Ausgeber

EHRE IHREM ANDENKEN!

Fliegende Händler vor den Werkstoren

Text und Zeichnung: Willi Kleppe



Ohne Worte



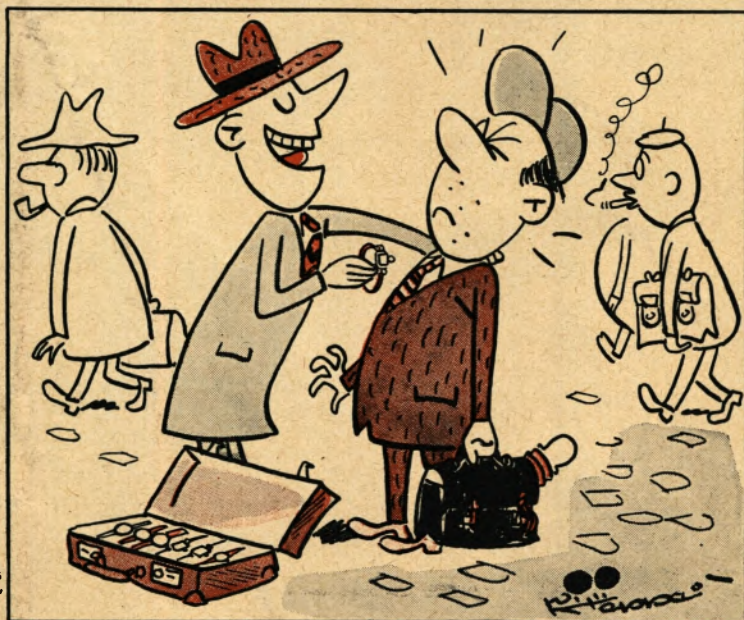
„Wenn Ihr Stoff hernach wieder spiegelglatt liegt, nehme ich ihn!“



Die unterbrochene Werbung



„Tut mir leid, Kumpels, muß leider erst auf dem Polizeipräsidium etwas verkaufen!“



„Wir beide wollen jetzt mal Ihrer lieben Gattin ein schönes Ohrchen schenken - ich bezahle eine Hälfte und Sie die andere!“