



WERK *und* WIR

POSTVERSANDORT • DORTMUND

7/8

1 9 5 5



Stahlbetonskelettbauten prägen das Gesicht unserer neu entstehenden Städte. Diese Gebäude, wie sie auch die Westfalenhütte AG herstellt, werden unter weitgehender Verwendung von Torstahl und Baustahlgewebe errichtet (so auch der Neubau auf unserer Titelseite)

INHALT

	Seite
Für eine europäische Wirtschafts- und Sozialpolitik	263/265
Westfalenhütte erzeugt täglich 25 000 Stäbe Torstahl	266/269
Baustahlgewebe	270/272
Zwei Jahre Baustahlgewebe der Westfalenhütte	273/275
Unsere Abteilung Bauwesen	276/277
Eine Investition wird Wirklichkeit	278/281
Hoesch-Urlauber stellen fest: Hier ist gut sein	282/285
Reisen mit Pfeffer in den Beinkleidern	286/287
Hoesch baut auf	288/289
Eindrücke einer Erzfahrt gen Norden	290/294
Passiert - notiert - fotografiert	295
Großes Fest für kleine Kinder	296
Passiert - notiert - fotografiert/ Steckenpferdreiter an den Start	297
Die Wanderzigarre	298/299
Hoesch-Hauptversammlung im Spiegel der Presse	300
Gute Fahrt auf neuen Kränen	301/302
Weltkongreß für Unfallverhütung in Rom 1955	303/305
Erholung sinnvoll	306/307
Zweimal Jubilarfeier: Hoesch Bergwerks AG u. Westfalenhütte AG	310
Fotowettbewerb	311

Rückseite:

Auch ein Skelettbau, allerdings in Fachwerkbauart der guten alten Zeit: Ein Ferienschnappschuß aus Bad Kreuznach zeigt das „Fausthaus“ (siehe auch Fahne zwischen Seite 310 und 311)

Es ist so herrlich, nichts zu tun ...

Auf seltsame Weise verunglückten mehrere modernste Verkehrsflugzeuge mit Düsenantrieb regelmäßig nach einer gewissen Betriebszeit. Die Experten zerbrachen sich die Köpfe über die Ursache dieser Unglücksfälle, fachkundige Untersuchungsausschüsse wurden einberufen, die Maschinen des gleichen Typs aus dem Verkehr gezogen, und in monatelangen Experimenten wurde den möglichen Fehlerquellen systematisch nachgespürt. Das Ergebnis dieser vielseitigen Bemühungen: die Verkehrsflugzeuge waren nach einer bestimmten Betriebszeit infolge sogenannter „Materialermüdung“ in der Luft auseinandergebrochen und abgestürzt.

Warum wir diese traurigen Unglücksfälle in ihr Gedächtnis zurückrufen? An diesem Beispiel aus der Welt der Technik wird deutlich, daß es bei allen Überlegungen und Berechnungen eine Grenze gibt, an der die Belastbarkeit eines Materials, einer Maschine, einer technischen Einrichtung erreicht wird. Um wieviel schwieriger ist die kaum vorauszubestimmende Belastbarkeitsgrenze des schaffenden Menschen zu erkennen. Es gibt keine roten Kontrolllampen, die jeden einzelnen von uns warnen: „Halt, hier ist deine Leistungsgrenze erreicht oder gar überschritten.“ Jeder von uns muß spüren, wann bei ihm der „kritische“ Punkt erreicht ist, und dann heißt es „abschalten“, eine Pause einlegen, wenn das Gleichgewicht der körperlichen und seelischen Kräfte nicht gestört und damit die Leistungsfähigkeit des einzelnen auf Zeit oder Dauer nicht erheblich herabgemindert oder gar zerstört werden soll. Kurzum, es heißt „Urlaub machen“.

Viele von uns kennen ihren „kritischen Punkt“ sehr genau. Sie wissen um „ihre Gezeiten“, um den Rhythmus im Wechsel zwischen Anspannung und Entspannung. Sie haben sich — und das besonders in diesen Tagen und Wochen — aus dem Alltagstrott rühriger Geschäftigkeit gelöst, sie genießen das „dolce far niente“, das süße Nichtstun, fernab von den Sorgen und Nöten, den Schwierigkeiten und Enttäuschungen des Alltags.

Andere aber bleiben zurück, „wühlen“ weiter. Es mag in einzelnen Fällen seine Berechtigung und Notwendigkeit haben, den Urlaub hinauszuschieben oder gar einmal ganz auf ihn zu verzichten; in den meisten Fällen jedoch wird entweder Sinn und Wesen der Arbeit verkannt oder die eigene Bedeutung für den Betriebs- und Produktionsablauf überschätzt. Anspannung ohne Entspannung führt auf die Dauer zu Minderleistungen, zu Unzufriedenheit, Gereiztheit, Nervosität und damit zu körperlichen und seelischen Schäden beim einzelnen. Daß darunter nicht zuletzt der Betrieb, die Produktion und das „Betriebsklima“ leiden, ist nur allzu verständlich. Gerade der beste Einsatz für ein Unternehmen wird durch einen echten Ausgleich zwischen Arbeit und Muße ermöglicht. Wie hörten wir neulich in einem unserer Betriebe von einem Meister: „Wer keine Pause machen kann, ist auch kein ‚Schaffer‘.“ Einsatzbereitschaft, Fleiß und Eifer in allen Ehren, aber auch hier gilt es, das goldene Mittelmaß zu finden.

Trotz aller Diskussionen über die Berechtigung der Urlaubsverschiebungen gehört diese Überlegung auch zu den Gründen, weshalb Hoesch in weitem Maße den Belegschaftsangehörigen die Möglichkeit gibt, echte Ferien zu machen, zu entspannen, die „Batterie“ wieder aufzuladen: nicht nur um des Betriebes willen, sondern in gleichem Maße um des Menschen und seines Menschseins willen. Sicherlich werden die Mitarbeiter, die in diesen Wochen „abgeschaltet“ haben, in „süßem Nichtstun“ ihren Urlaub verbringen und in diesen Tagen nach der Devise leben: „Es ist so herrlich, nichts zu tun ...“, morgen um so mehr leisten.

Berichtigung

zur Bildunterschrift des Titelbildes:

Stahlbetonskelettbauten prägen das Gesicht unserer neu entstehenden Städte. Torstahl und Baustahlge-
webe, wie sie auch die Westfalenhütte AG herstellen,
finden beim Bau dieser Gebäude weitgehend Verwen-
dung. (So auch beim Neubau auf unserer Titelseite.)



WERK *und* WIR

EINE ZEITSCHRIFT FÜR DIE MITARBEITER
UND FREUNDE DER HOESCH WERKE AG

3. JAHRGANG

JULI/AUGUST 1955

HEFT 7/8



HOESCH BERGWERKS-AKTIENGESELLSCHAFT
DORTMUND

DORTMUNDER PARAFFINWERKE GMBH
DORTMUND



WESTFALENHÜTTE AKTIENGESELLSCHAFT
DORTMUND



HOESCH WALZWERKE AG
HOHENLIMBURG



ZWEIGNIEDERLASSUNG WERK FEDERSTAHL
KASSEL



DÖRKEN AKTIENGESELLSCHAFT
GEVELSBERG



DORTMUNDER DRAHTSEILWERKE GMBH
DORTMUND

CARL FLUGGE GMBH
HAMBURG



SCHMIEDAG AKTIENGESELLSCHAFT
HAGEN I. WESTF.



ZWEIGNIEDERLASSUNG WERK RUGENBERG
OLPE I. WESTF.



**TRIERER WALZWERK AKTIENGESELLSCHAFT
WUPPERTAL-LANGERFELD U. TRIER**



**MASCHINENFABRIK DEUTSCHLAND AG
DORTMUND**



**HILTRUPER RÖHRENWERK GMBH
HILTRUP I. WESTF.**



**BECKE-PRINZ GMBH
DORTMUND U. HEMER**



**HOESCH EISENHANDEL MBH
DORTMUND**



**HOESCH KOHLENHANDEL GMBH
DORTMUND**



**HOESCH EXPORT GMBH
DORTMUND**

GESAMT-BELEGSCHAFT DER HOESCH WERKE 33022

WERK und WIR

Eine Zeitschrift für die Mitarbeiter und Freunde der Hoesch Werke Aktiengesellschaft. Herausgeber: Hoesch Werke Aktiengesellschaft, Dortmund. Verantwortlich: Dr. jur. Harald Koch.

Schriftleitung: Johannes Holschen und Klaus Ullrich. Anschrift der Schriftleitung: Dortmund, Eberhardstr. 12. Telefon: 301 41. Fernschreiber: 032 123, 032 294. Druck: Westfalendruck, Dortmund. Wörtlicher Nachdruck von Beiträgen dieses Heftes honorarfrei gegen Quellenangabe und zwei Belegexemplare gestattet. „WERK und WIR“ erscheint vierwöchentlich.

Bildnachweis: Titelbild, Rückseite und sämtliche Farbfotos: Erich Kreuzner, Dortmund; Baustahlgewebe GmbH., Düsseldorf; 6; Reißner: 1; Schröter: 1; alle übrigen Fotos: Werkfotos und Archiv Hoesch

Zeichnungen: Seite 286/287 und 298/299: Bruno Kröll, Mannheim

Die Nachdruckgenehmigung des Beitrags „Die Wanderzigarre“ von W. Holoch verdanken wir der freundlichen Genehmigung der Firma Günther Wagner, Hannover, aus der Werkzeitschrift „Rund um den Pelikan“



FÜR EINE

EUROPÄISCHE WIRTSCHAFTS- UND SOZIALPOLITIK

Die Hohe Behörde der europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl in Luxemburg lud 20 Wirtschaftsredakteure aus Nordrhein-Westfalen zu einer zweitägigen Besprechung ein. Unter diesen Redakteuren befand sich auch Johannes Hoischen. Er richtete bei dieser Gelegenheit an das deutsche Mitglied der Hohen Behörde, Dr. Heinz Potthoff, einige besondere Fragen. Das Ergebnis der Aussprache geben wir hier wieder:

FRAGE:

Die im Montanvertrag vorgesehene Übergangszeit von fünf Jahren ist nun zur Hälfte abgelaufen. Die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl ist eine Realität. Nach Verlautbarungen ist die Hohe Behörde der Auffassung, daß ihr nun weitere Funktionen zugewiesen werden müßten. Hierzu gehören u. a. die übernationale Lenkung der Energieerzeugung, der Atomenergie und des Verkehrs



Dr. Heinz Potthoff: Übernationale Institutionen wirtschaftlicher Zusammenarbeit haben sich bewährt.

sowie der allgemeine Abbau der Zölle im engeren Bereich der Gemeinschaft. Halten Sie die Zeit für Reformen der gegenwärtigen europäischen Integration oder für eine Ausweitung der Integration für reif?

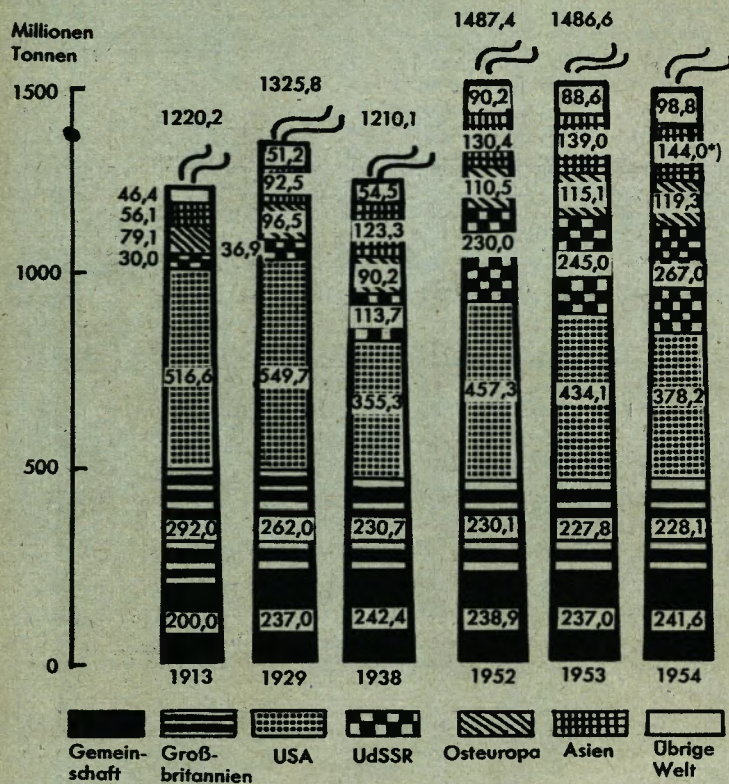
DR. POTTHOFF:

Ihre Frage berührt einen der Hauptgegenstände aller Diskussionen um die Hohe Behörde herum, aber nicht innerhalb der Hohen Behörde. Tatsächlich ist in den verschiedenen Gremien der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl seit langem die Frage aufgeworfen worden, wie die „Teilintegration“ – also die Beschränkung der Gemeinschaft auf bestimmte Sektoren der Wirtschaftspolitik – überwunden werden könne. In erster Linie hat die Gemeinsame Versammlung diese Frage erörtert und in ihren Entschlüssen auf die Notwendigkeit erweiterter Zuständigkeiten für die Hohe Behörde hingewiesen. Aber auch in dem wirtschaftlichen Beratungsorgan der Hohen Behörde, das je 17 Vertreter der Produzenten, der Arbeitnehmer und der Verbraucher umfaßt, ist auf diese Zusammenhänge hingewiesen worden. Ich muß aber nochmals betonen, daß die Hohe Behörde selbst an die ihr im Vertrag gesetzten Zuständigkeiten gebunden ist und von sich aus keine Initiative zur Änderung dieser Bestimmungen unternehmen kann. Inzwischen haben die Außenminister der sechs Mitgliedstaaten auf der Konferenz von Messina die Zeit für gekommen erachtet, um den Zusammenschluß Europas weiterzutreiben. Die Hohe Behörde ist an den Vorarbeiten, die zunächst von einer Sachverständigenkonferenz in Brüssel geleistet werden, beratend beteiligt. Diese Vorarbeiten befinden sich noch im allerersten Stadium, so daß sich über die konkreten Möglichkeiten einer Ausweitung noch nichts sagen läßt. Wir sind uns allerdings darüber klar, daß z. B. die Kohlepolitik der Gemeinschaft nicht ohne Berücksichtigung der allgemeinen Energiepolitik festgelegt werden kann. Bis die Frage weiterer Schritte der europäischen Integration von den dafür zuständigen Stellen, in erster Linie von den Regierungen, entschieden worden ist, müssen wir uns damit begnügen, im Rahmen unserer Organe den Kontakt mit der allgemeinen Wirtschaftspolitik zu pflegen; das geschieht in den regelmäßigen gemeinsamen Beratungen der Hohen Behörde und des Ministerrats der Gemeinschaft.

FRAGE:

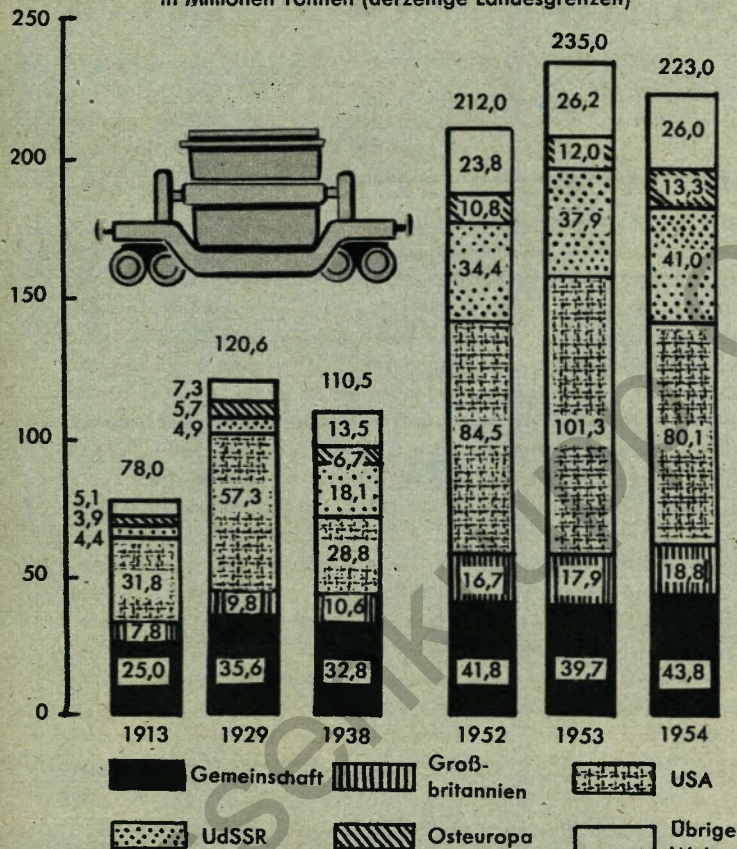
In der letzten Zeit haben sich innerhalb des europäischen Lagers zwei Gruppen abgezeichnet, von denen die eine an dem übernationalen Prinzip festhalten will, daß nämlich die nationalen Regierungen einen Teil ihrer Hoheitsrechte an das übernationale Exekutivorgan abtreten sollen; die andere Gruppe will lediglich eine elastische Zusammenarbeit auf den verschiedenen Wirtschaftsbereichen, wie

STEINKOHLENFÖRDERUNG DER WELT in Millionen Tonnen (derzeitige Landesgrenzen)



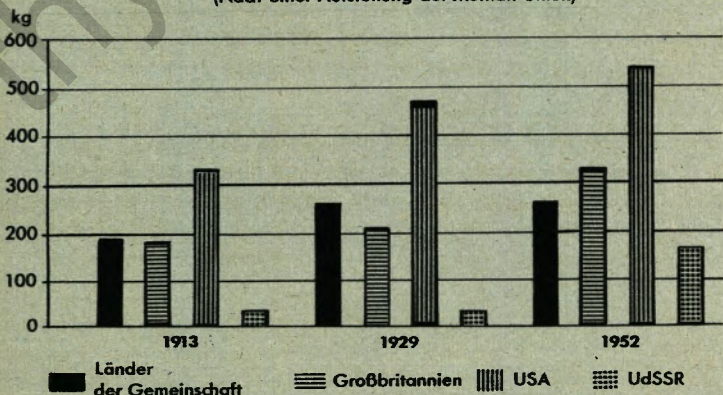
WELTROHSTAHLERZEUGUNG

in Millionen Tonnen (derzeitige Landesgrenzen)



ROHSTAHLPRODUKTION JE KOPF DER BEVÖLKERUNG (in kg)

(Nach einer Aufstellung der Montan-Union)

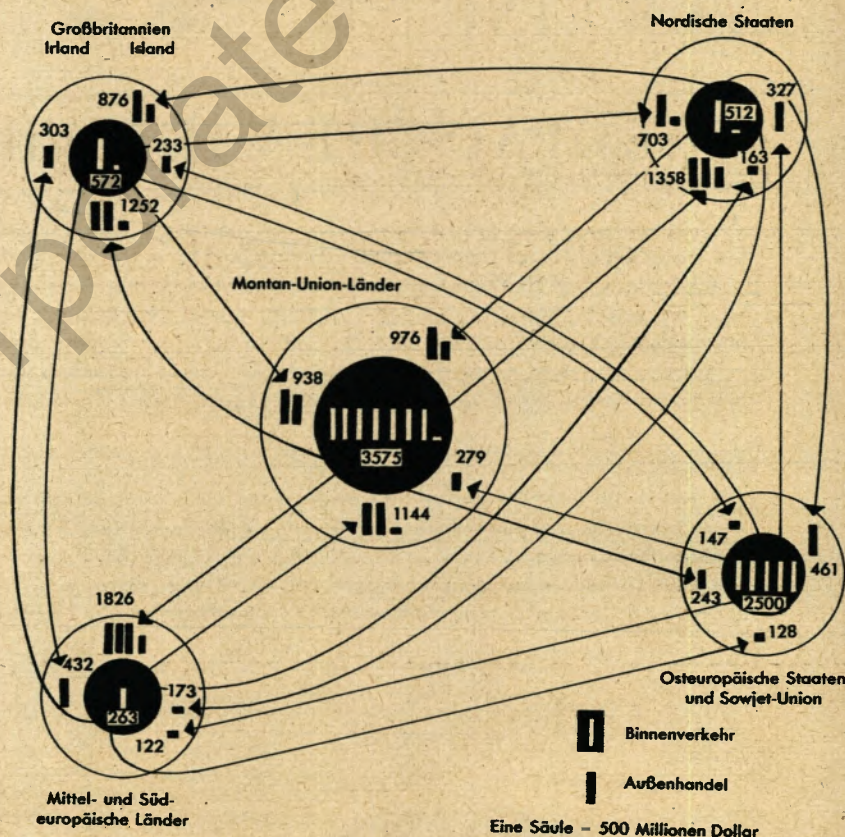


sie der Europäische Wirtschaftsrat und die Europäische Zahlungsunion vertreten. Ich denke hier auch an die jüngste Stellungnahme der Bundesregierung, die der Auffassung weiter deutscher Wirtschaftskreise entspricht, daß nämlich die Errichtung eines gemeinsamen Marktes durch eine „funktionale Integration“ erfolgen möge, durch uneingeschränkten Devisenverkehr und durch den Abbau aller Handelsschranken bis zur Aufhebung der Zölle.

DR. POTTHOFF:

Die Frage der Methode einer weiteren wirtschaftlichen Integration wird natürlich genau so wenig von uns zu entscheiden sein wie die Frage der weiteren Integration überhaupt. Aus der Erfahrung unserer bald dreijährigen Tätigkeit können wir das eine sagen, daß das Bestehen übernationaler, d.h. über den Einzelinteressen der Länder stehender europäischer Institutionen sich gegenüber anderen Methoden der wirtschaftlichen Zusammenarbeit gut bewährt hat. Nur durch solche Institutionen kann erreicht werden, daß alle Beteiligten sich auf das Funktionieren und Weiterbestehen der gemeinsamen Einrichtungen wirklich verlassen können. Es liegt in den Institutionen also die Gewähr der Dauer der Gemeinschaft, während andere Formen vielleicht bequemer, aber auch nicht so wirkungsvoll sind. Diese Feststellung will aber nicht besagen, daß nun alle anderen Methoden der europäischen Zusammenarbeit von vornherein abgelehnt werden müssen. Es setzt sich immer mehr eine realistische Auffassung durch, die sich von jedem Dogmenstreit fernhält und die sachlichen Ziele in den Vordergrund stellt. Das ist auch die Richtschnur der durch die Beschlüsse von Messina eingeleiteten Vorarbeiten für eine weitere wirtschaftliche Integration.

VERFLECHUNG DES INNEREUROPÄISCHEN HANDELS



FRAGE:

Von Arbeitnehmerseite wird zur Frage der Erweiterung der Integration verstärkt der Einwand erhoben, daß nicht einmal der bisherige Montanvertrag in allen Teilen verwirklicht sei. So sei weder die Freizügigkeit der Arbeitnehmer noch die Anpassung der verschiedenen Sozialversicherungssysteme erfolgt. Auch habe der Lebensstandard der Arbeitnehmer der Montanindustrie längst nicht den Stand erreicht, der in den Grundsatzartikeln des Montanvertrages vorgezeichnet sei.

DR. POTTHOFF:

Diese Frage scheint mir sehr aufschlußreich zu sein dafür, wie man draußen die Aufgaben und Möglichkeiten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl beurteilt. Tatsächlich ist das Problem der Freizügigkeit der Arbeitnehmer nur zum Teil, die Anpassung der Sozialversicherungssysteme überhaupt nicht Gegenstand unserer Tätigkeit. Der Vertrag sieht ausdrücklich vor, daß für die Freizügigkeit genau bestimmter Facharbeitergruppen der Kohle- und Stahlindustrie von der Hohen Behörde Vorschläge gemacht werden sollen, deren Durchführung Sache der Regierungen ist. In langen Verhandlungen ist ein erstes Übereinkommen der sechs Mitgliedstaaten über

diese beschränkte Freizügigkeit erzielt worden, das aber erst noch in den sechs Ländern rechtskräftig gemacht werden muß. Es ist von einer zwischenstaatlichen Konferenz der sechs Regierungen auf unseren Vorschlag eine „Europäische Arbeitskarte“ ausgearbeitet worden, die den Angehörigen dieser genau bestimmten Berufsgruppen die Möglichkeit gibt, ohne die sonst notwendige Genehmigung in einem anderen Land der Gemeinschaft ihren Beruf auszuüben. Aber bis zur wirklichen Freizügigkeit der Arbeitnehmer ist von da aus noch ein weiter Weg.

Für die Anpassung der Sozialversicherungssysteme gibt es in dem Gründungsvertrag der Gemeinschaft keine Vorschriften. Wir sind bemüht, zunächst einmal zu erreichen, daß die Arbeitnehmer, die von der beschränkten Freizügigkeit Gebrauch machen, in den Genuß derselben sozialen Sicherungen kommen, wie sie den Arbeitern des betreffenden Landes zustehen.

FRAGE:

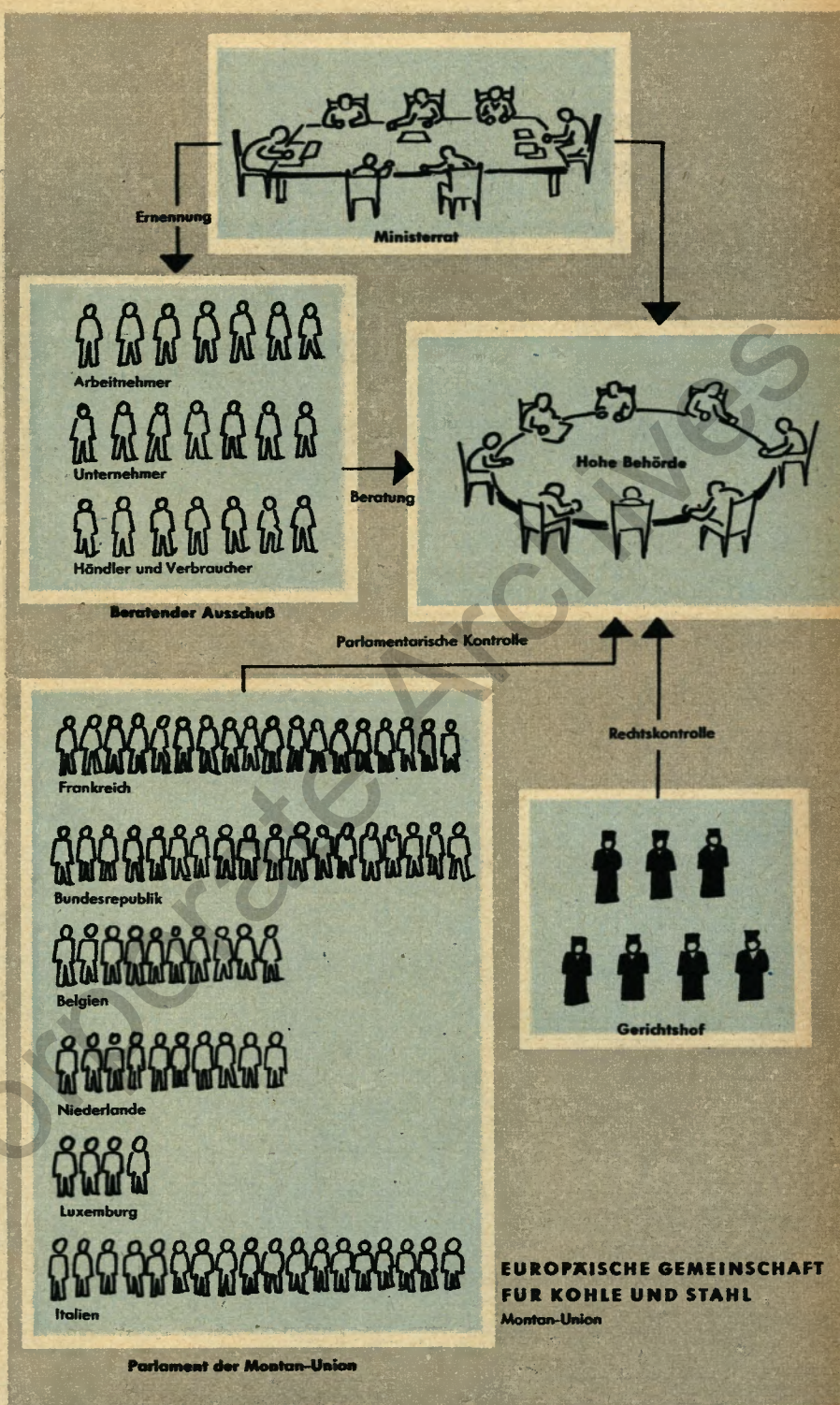
Zu welchem Ergebnis haben die bisherigen Untersuchungen über die Lebenshaltungskosten in den Ländern der Montanunion geführt? Wie ist die Skala der Löhne und die Skala des Gesamteinkommens unter Einbeziehung der gesetzlichen und sonstigen Familien- und Kinderzuschläge?

DR. POTTHOFF

Die Hohe Behörde hat seit geraumer Zeit Untersuchungen über eine vergleichbare Feststellung des Reallohnes in den verschiedenen Mitgliedsländern eingeleitet. Diese Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen, haben aber bereits die eine wichtige methodische Erkenntnis gebracht, daß mit Hilfe genauer Preisuntersuchungen und der Vergleichbarmachung der tatsächlich gezahlten Löhne eine Art Kaufkraftparität errechnet werden kann, die zum erstenmal den Weg zu einem zuverlässigen Reallohnvergleich öffnet. Nach anfänglichen Schwierigkeiten haben wir für diese große Arbeit in allen Ländern und bei den verschiedenen Organisationen großes Verständnis gefunden. Hier liegt ein wichtiger Ansatzpunkt nicht nur für die Tätigkeit der Hohen Behörde selbst – deren sozialpolitische Befugnisse sehr beschränkt sind –, sondern vor allem auch für die Aktivität der Sozialpartner in den einzelnen Ländern und in der gesamten Gemeinschaft. Es ist gerade von Arbeitnehmerseite mit Recht darauf hingewiesen worden, daß nicht nur die Seite der Produktion allein betrachtet werden darf. Die Gemeinschaft kann die großen sozialen Zusammenhänge nicht außer acht lassen, sie muß und wird den Menschen als wichtigstes Element und als eigentlichen Zweck des Wirtschaftens immer mehr in den Mittelpunkt ihrer Überlegungen stellen. Der Gedanke einer europäischen Sozialpolitik in diesem aufbauenden Sinn ist m. E. keine Utopie, sondern eine Notwendigkeit und unerläßliche Bedingung für das ferne Ziel eines wirklich vereinigten Europas.

Die farbig hervorgehobenen Länder unserer Europakarte sind Belgien, die Bundesrepublik Deutschland, Frankreich (Französisch-Saarländische Wirtschaftsunion), Luxemburg sowie die Niederlande, die sich zur „Montan-Union“ zusammengeschlossen haben.

1. Die Hohe Behörde: Sie bildet die übernationale „Regierung“ und übt Exekutivhandlungen aus. Ihre neun Mitglieder der verschiedenen Nationen unterliegen keinen Weisungen ihrer Regierungen, sie bilden ein unabhängiges,

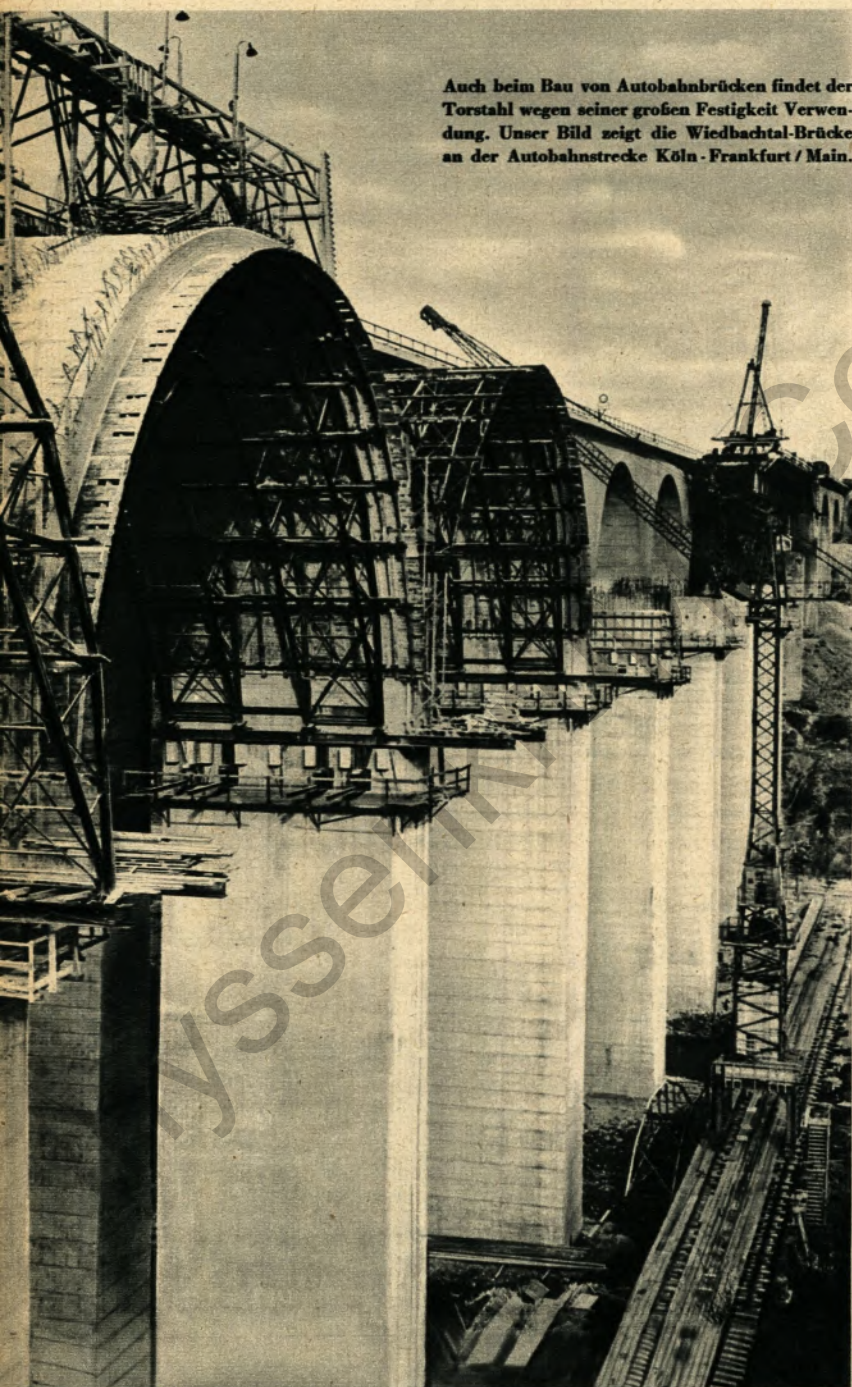


einheitliches Gremium. Als Präsident der Hohen Behörde fungiert gegenwärtig der Franzose René Maier, sein Vertreter ist der Deutsche Franz Etzel.

2. Der Beratende Ausschuss: Er steht der Hohen Behörde als beratendes Gremium zur Seite und setzt sich aus siebenzehn Vertretern der Arbeitnehmer, der Produzenten sowie der Verbraucher und Händler von Kohle und Stahl zusammen.
3. Der Besondere Ministerrat: Ihm gehören Vertreter der Mitgliedstaaten an, die die Interessen ihrer Regierungen bei der Hohen Behörde vertreten. Die Hohe Behörde hat die Wünsche des Ministerrates zu berücksichtigen. In ihrer Funktion entspricht der Ministerrat in etwa der des Bundesrates unserer Bundesrepublik.
4. Das Parlament: Es ist die Gemeinsame Versammlung der „Montan-Union“. Seine 78 Mitglieder werden von den Parlamenten der Mitgliedstaaten gewählt, die wiederum ihren Präsidenten wählen. Die Gemeinsame Versammlung hat das wichtige Recht, die Hohe Behörde zu kontrollieren und sie gegebenenfalls durch Mißtrauensvotum zu stürzen. Andere „klassische Parlamentsrechte“, wie das Budget- und Gesetzgebungsrecht, hat sie noch nicht.
5. Der Gerichtshof: Er tritt als Wahrer der Satzungsrechte der „Montan-Union“ auf und besteht aus sieben Richtern und zwei Generalanwälten. Seine Entscheidungen sind für alle Organe und Beteiligten der Gemeinschaft verbindlich. Er kann Entscheidungen der Hohen Behörde, die mit dem Vertrag in Widerspruch stehen, aufheben.

**WESTFALENHÜTTE ERZEUGT
TÄGLICH 25000 STÄBE**

TORSTAHL



Auch beim Bau von Autobahnbrücken findet der Torstahl wegen seiner großen Festigkeit Verwendung. Unser Bild zeigt die Wiedbachtal-Brücke an der Autobahnstrecke Köln-Frankfurt/Main.

„Deutschland baut mit Torstahl!“ — „Eine Million Tonnen Torstahl in der Bundesrepublik bereits eingebaut!“ — Diese und ähnlich lautende Meldungen zeigen nicht nur, welches Interesse diesem neuen Betonformstahl in der Bauindustrie entgegengebracht wird. Seit März 1954 erzeugt auch die Westfalenhütte Torstahl. Das weckt allenthalben die Frage: „Wie sieht denn nun der Torstahl aus, wie wird er hergestellt, und welche Eigenschaften sichern ihm die so große Nachfrage?“

Von einem gewöhnlichen Rundeisen unterscheidet sich der Torstahl schon äußerlich durch seine beiden aufgewalzten Rippen, die sich gegenüberliegen und über die ganze Länge des Stabes erstrecken. In dieser Form wird er vom Walzwerk geliefert. In diesem Walzzustand hat der Torstahl — wie jeder andere Stahl derselben Güte — eine Festigkeit von etwa 3000 kg/cm^2 ; mit anderen Worten, ein Stab von einem Quadratzentimeter Durchmesser würde erst unter einer Last von etwa 3000 Kilogramm abreißen.

Torstahl wird schraubenförmig verwunden

Jetzt folgt für den Torstahl eine Behandlung, die ihn vielen anderen Beton-Bewehrungseisen überlegen macht. Jeder einzelne Stab wird in besondere Verwindemaschinen eingespannt und gedreht. Er wird dabei um seine Längsachse „tordiert“ (=verwunden) — das Wort erklärt den Namen „Torstahl“ —, daß die beiden aufgewalzten Rippen ihm nunmehr ein schraubenförmiges Aussehen geben.

Dieses maschinelle Verwinden in kaltem Zustande verbessert die mechanischen Eigenschaften dieses Betonstahles wesentlich. Ähnlich wie beim Kaltschmieden, zum Beispiel dem Dengeln der Sensen, wie es die Bauern vor jedem Mähen tun, tritt eine Verfestigung des Materials ein, und zwar um so mehr, je stärker der Stab in der Maschine gedreht wurde.

Torstahl: Material- und Kostenersparnis

So gedreht steht nunmehr im Torstahl ein Bewehrungseisen zur Verfügung, das verbesserte Festigkeitseigenschaften aufweist. Es werden garantiert: eine Streckgrenze von 4200 oder 4000 kg/cm^2 , eine Zugfestigkeit von über 5000 kg/cm^2 und eine Bruchdehnung von min-



Auch beim Bau des Kraftwerkes auf der Schachtanlage Fürst Leopold-Baldur in Hervest-Dorsten und beim Bau der neben dieser Schachtanlage entstehenden ersten deutschen Druckvergasungsanlage der Steinkohlengas AG wird in großer Menge Torstahl verwandt.

destens 8 v. H. Tägliche Probenahme und Prüfung sind vorgeschrieben und geben dem Kunden Sicherheit, daß der versandfertige Torstahl allen garantierten Anforderungen entspricht.

Wenn es eben hieß: Die Zugfestigkeit steigt von 3000 kg/cm^2 auf 5000 kg/cm^2 an, so bedeutet das, daß der Stab, der eben noch unter einer Last von 3 Tonnen zu Bruch ging, jetzt das 1,6fache tragen kann und erst unter einer Belastung von 5 Tonnen abreißt. Wo man also bislang 1,6 Tonnen Moniereisen (Betonstahl I) benötigte, kommt man nun mit 1 Tonne Torstahl (Betonstahl IIIb) aus.

Es ist daher kein Wunder, wenn viele Bauherren zu diesem neuen Betonformstahl greifen; bringt doch der Torstahl durch seine gesteigerten Festigkeitseigenschaften eine große Ersparnis an Material, Verlegearbeit und damit an Kosten.

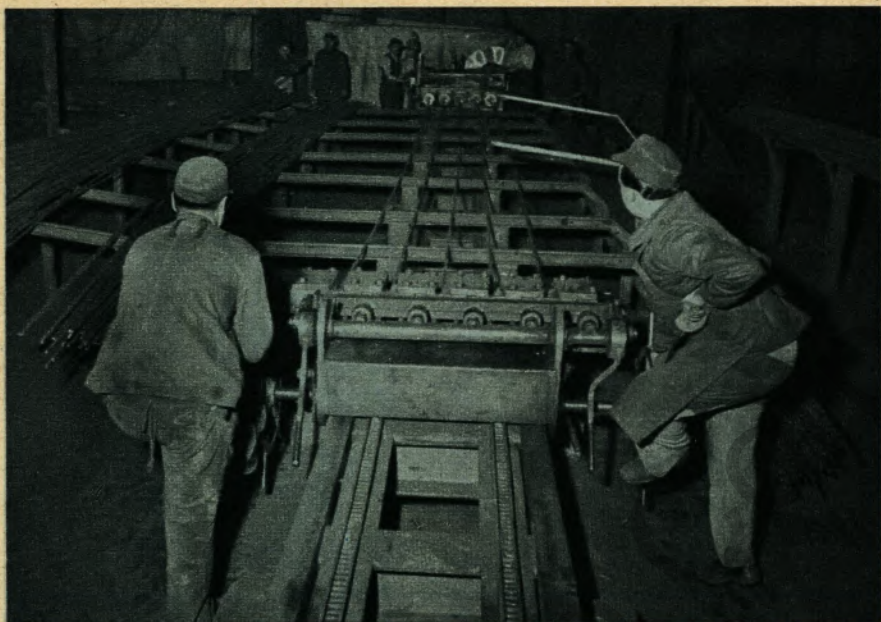
Weil höhere Stahlspannungen zulässig sind, kommt man heute mit 1 Tonne Torstahl dort aus, wo früher 1,6 Tonnen Moniereisen verwendet werden mußten, das bedeutet nicht nur die erwähnte Ersparnis an Material, sondern auch eine bedeutende Verringerung der Kosten für Fracht und Fuhrlohn, für Schneiden, Biegen und Verlegen der Stäbe. Berücksichtigt man alles dies, so ergibt sich eine Kostenersparnis von rund 300 DM je Tonne bei Verwendung von Torstahl an Stelle von Betonstahl I.

In fünf Jahren: Produktion auf das Zwanzigfache gestiegen

Diese Erkenntnis hat die Nachfrage nach Torstahl in Deutschland rapid hochschnellen lassen. Während die deutschen Hüttenwerke im Jahre 1949 nur 16700 Tonnen erzeugten, stieg die Menge an

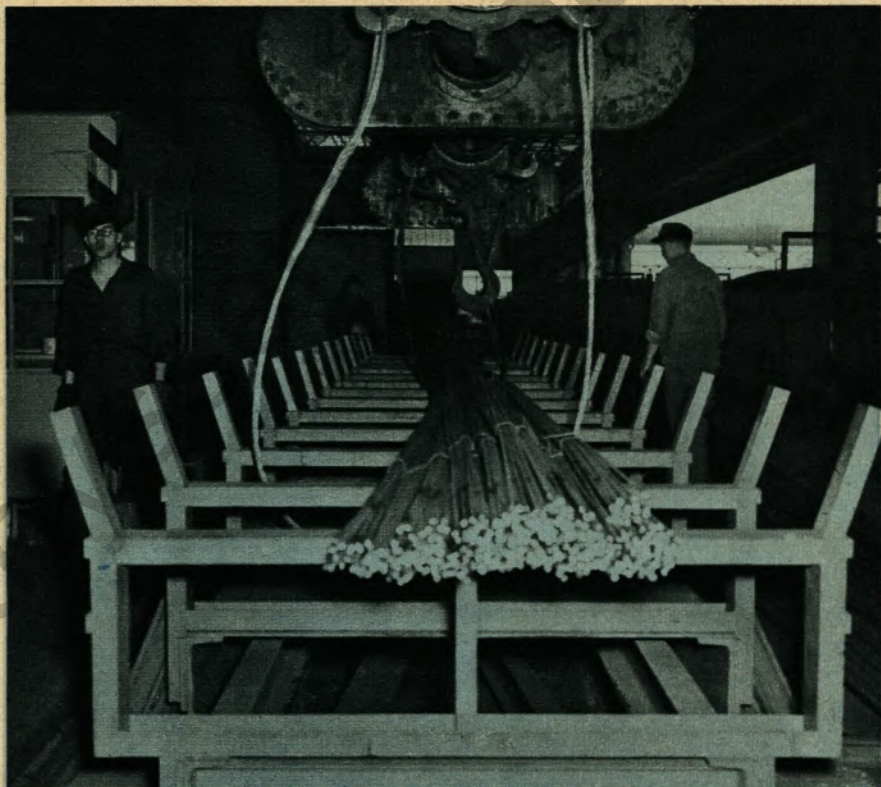


Drillköpfe einer fünfköpfigen Verwindemaschine.



▲ Arbeit am Spannwagen.

▼ Wiegen der einzelnen Bunde.



gedrilltem Torstahl bis 1953 auf 161000 Tonnen. Das Jahr 1954 brachte dann eine Erzeugung von über 310000 Tonnen.

Auf vier Hochleistungsmaschinen: 6000 Tonnen Torstahl im Monat

Die Westfalenhütte AG nahm die Fertigung von gedrilltem Torstahl im März 1954 in geringem Umfang mit einer kleinen zweiköpfigen Verwindemaschine auf. Im Mai, Juni und Oktober 1954 wurden dann drei weitere Maschinen in Betrieb genommen. Es sind Hochleistungsmaschinen mit selbstspannenden Drillköpfen und automatischen Zählwerken. Auf diesen vier Maschinen werden heute Stäbe in den Abmessungen von 6 bis 22 Millimeter Durchmesser gedrillt; Stablängen bis 24 Meter sind möglich. Im November 1954 wurde erstmals eine Monatsproduktion von mehr als 6000 Tonnen an gedrilltem Torstahl erreicht. Das bedeutet, daß Tag für Tag 20000–25000 Stäbe angeliefert, gedrillt, gewogen und versandt werden.

Das Torstahl-Vormaterial kommt aus den Walzwerken VIII und der Drahtstraße der Westfalenhütte. Das Walzwerk liefert alle Abmessungen ab 8 Millimeter Durchmesser und dicker, die Drahtstraße 6 und 7 Millimeter Durchmesser in Ringen. Diese Ringe müssen auf einer Draht-Streckmaschine gestreckt und auf Maß geschnitten werden, ehe sie in einer der Verwindemaschinen gedrillt werden. In diesen Tagen wird jedoch ein neuer Torstahl-Halbautomat aufgestellt – eine völlig neuartige Maschine –, die alle notwendigen Arbeitsgänge, wie Abhaspeln der Ringe, Strecken, Drillen, Auf-Maß-Schneiden und so weiter selbständig, von einem Schaltschrank aus gesteuert, erledigt.

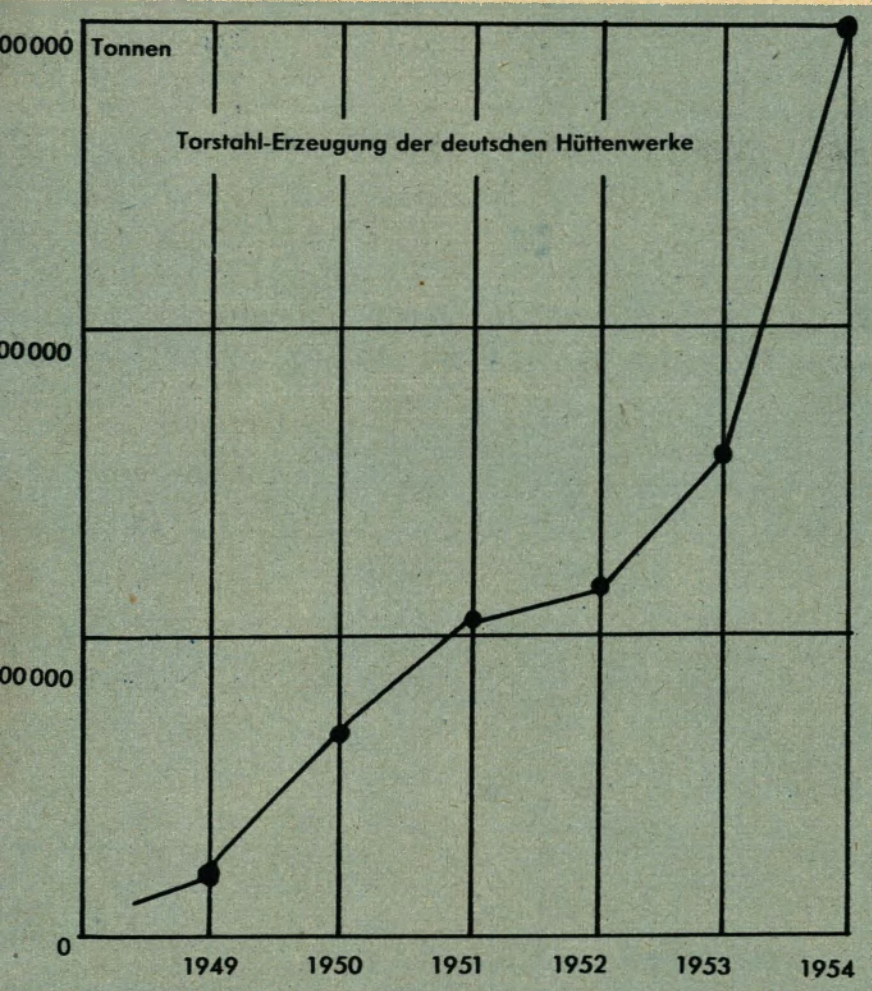
Für den neuen Betrieb:

Neue Halle und Autostraße

Ein großer Teil des Torstahls wird in der Schwellenschweißerei mit Kraftwagen abgeholt und direkt zu den einzelnen Baustellen gefahren. Um diesem Kraftverkehr Rechnung zu tragen, wurde eine breite Autostraße unter die östliche Kranbahnhälfte geführt. Inzwischen ist diese früher offene Kranbahn mit einer mehr als 140 Meter langen Halle umbaut worden, so daß eine geschützte Versand- und Lagerhalle für viele Tausend Tonnen Walzmaterial hier neuerdings zur Verfügung steht. Einen besonderen Erfolg sahen wir aber auch darin, daß etwa 150 neue Arbeitsplätze an den Torstahlmaschinen und den neuen Verladekränen geschaffen wurden. Wo Anfang 1954 nur 10 Mann im Bereich der früheren Schwellenschweißerei beschäftigt waren, finden heute 150 Belegschaftsmitglieder Arbeit. Inzwischen sind auch neue, lichte Umkleide- und Waschräume fertiggestellt worden.

Besonders zu erwähnen ist, daß im Laufe des letzten Jahres für die Torstahlmaschinen und Hilfseinrichtungen viele Verbesserungsvorschläge aus dem Kreis der Schlosser und neu eingestellten Bediensteten gemacht wurden; für die die Abteilung Vorschlagswesen bislang über 1000 DM an Prämien bewilligte; ein Zeichen, daß die Belegschaftsmitglieder in der Torstahlabteilung sich gut in ihre neue Tätigkeit eingelebt haben.

H. H. ROSEMAN

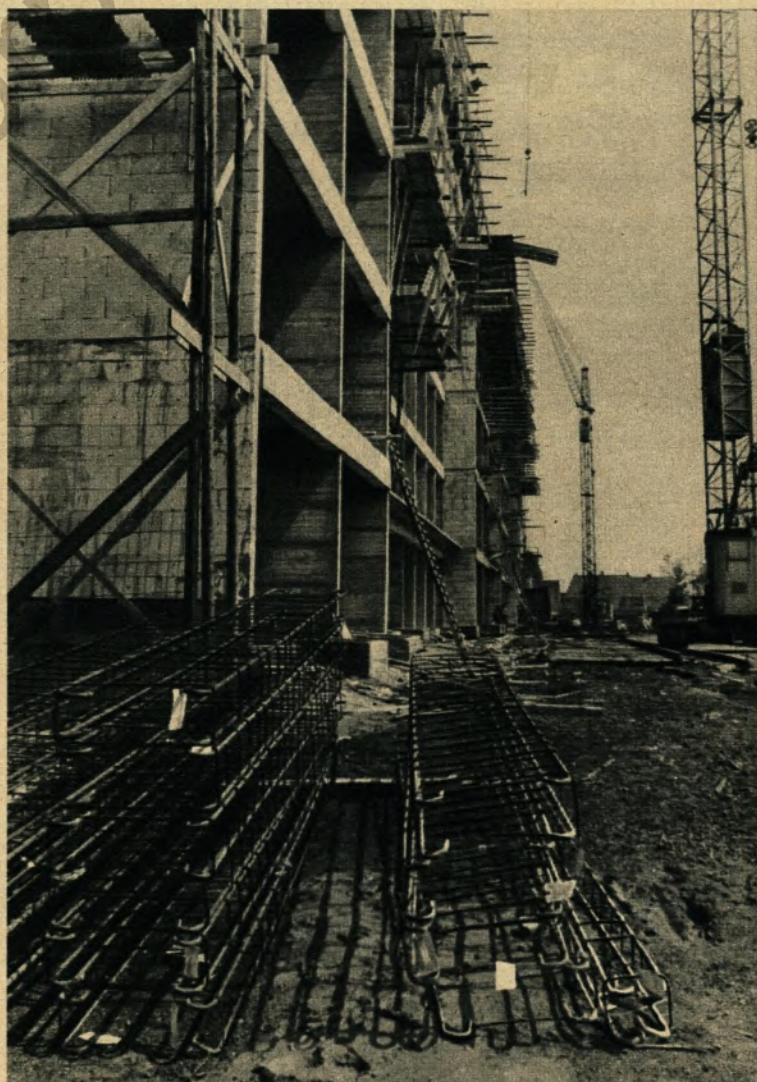


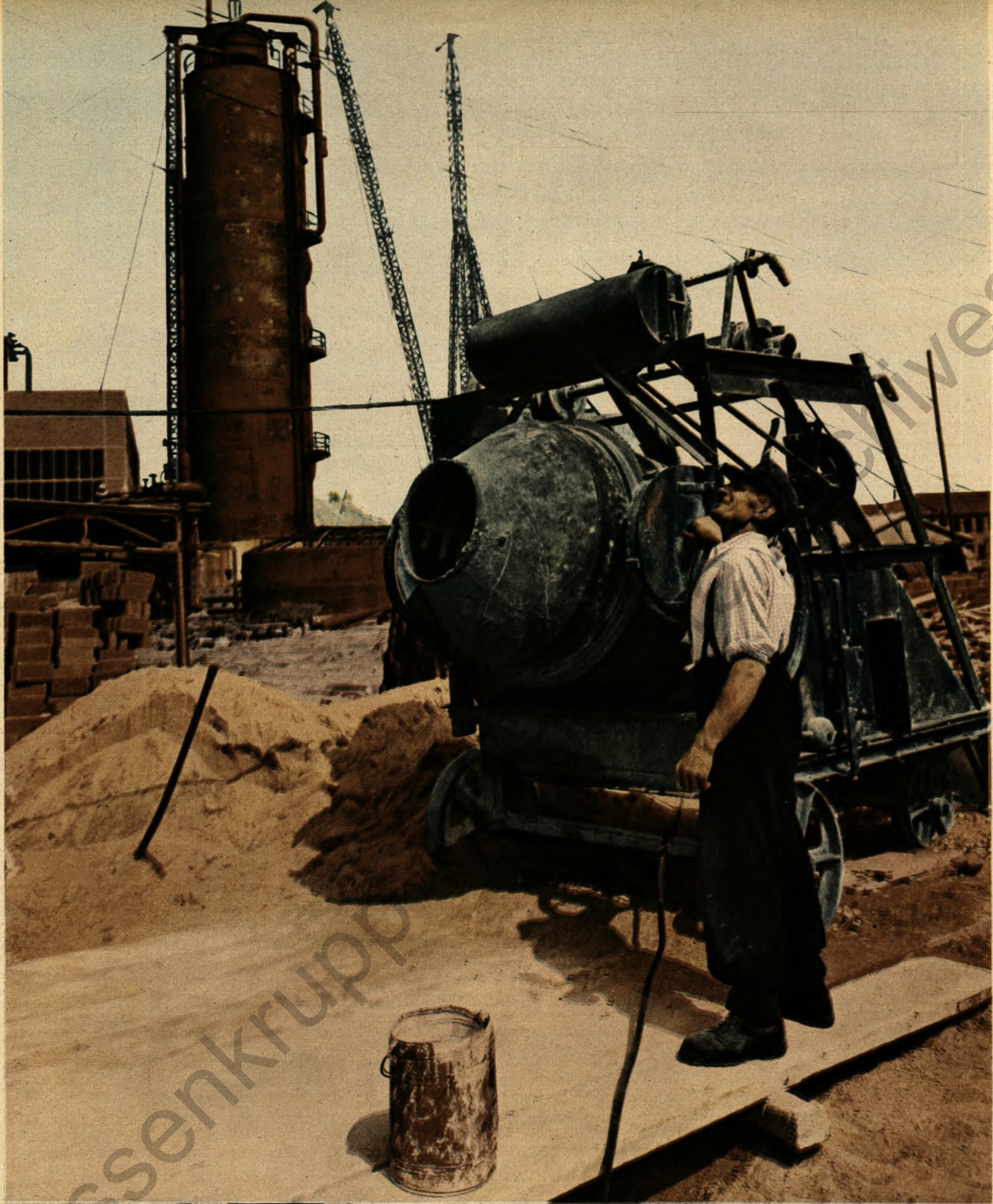
Finanzamt Lodinghausen



Im Stadtkern Dortmunds (Landesbibliothek)

Knappechafts Krankenhaus Dortmund





BAUSTAHLGEWEBE

EIN BAUSTOFF DER GEGENWART UND ZUKUNFT

Fast an jeder zweiten Baustelle sieht man heute in Stadt und Land großflächige geschweißte Stahlmatten, die entweder gestapelt vor dem Bau liegen oder in Betondecken und Wände gerade eingebaut werden. Hat man etwas Zeit die Verarbeitung zu beobachten, so wundert man sich über das schnelle, einfache und mühelose Verlegen. In wenigen Minuten können zum Beispiel bei Wohnhausdecken zwei Arbeiter einen normalen Grundriß mit Matten belegen; dazu benötigte man früher bei Verwendung einzelner Eisen und mühsamer Knüpfarbeit die zehnfache Zeit. Diese schnelle Bewehrungsart, die das Fertigbetonieren der Decke meist noch am gleichen Tage ermöglicht, macht es verständlich, daß bei gleichzeitigem Einsatz moderner Bau- und Fördergeräte viele Rohbauten wirklich wie Pilze aus der Erde schießen.

Eine „Baustahlgewebe-Autobahn“ von München nach Berlin

Die Bedeutung dieser unter dem Namen *Baustahlgewebe* schon vor 25 Jahren eingeführten Bewehrungsart wird aus einer Zahl besonders deutlich: 17 Mill. qm *Baustahlgewebe* wurden allein in einem Jahr für den Wohnungsbau geliefert, das heißt 48 v.H. aller Wohnhäuser wurden mit *Baustahlgewebe* gebaut. Man stelle sich die Menge von 17 Mill. qm *Baustahlgewebe* einmal vor: Die zweibahnige Autobahn in 15 m Breite von München über Stuttgart, Frankfurt, Düsseldorf, Hannover bis zum Berliner Ring würde mit dieser Jahreslieferung voll bedeckt. Dabei bildet der Wohnungsbau mit seinen Betondecken nur ein Teilgebiet der *Baustahlgewebe*-Anwendung.

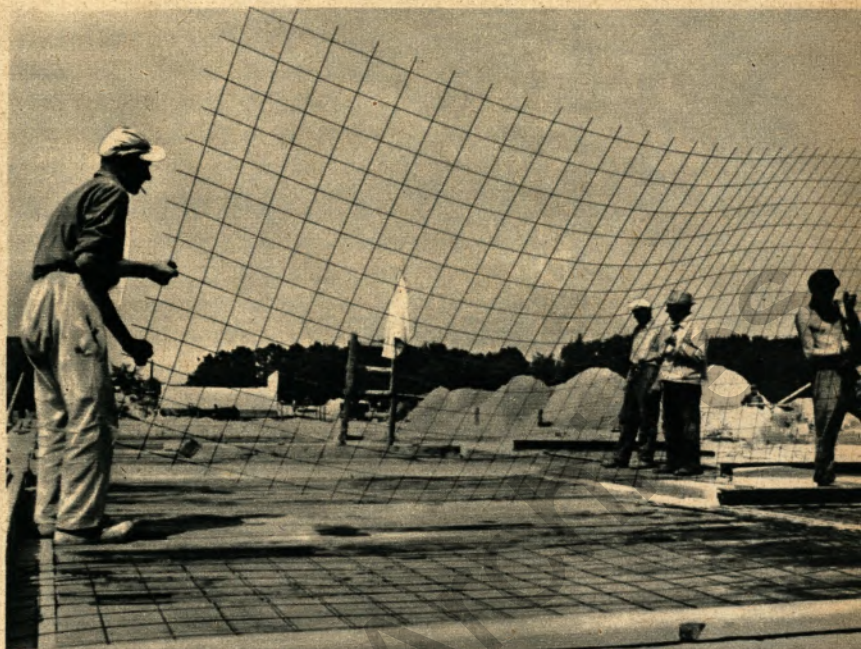
Die Vorzüge der schnellen Verarbeitung kommen allen großflächigen Betonbauwerken – wie etwa Industriebauten – zugute, denn kurze Baetermine tragen zur Kostensenkung bei.

Baustahlgewebe – einbaufertig angeliefert

Worin liegen nun eigentlich die Vorzüge der *Baustahlgewebe*-Bewehrung? Wie schon erwähnt, braucht man bei *Baustahlgewebe* wie bei einzelner Stabbewehrung die Kreuzungsstellen nicht mehr zu verknüpfen, denn die Matten kommen nach Bestellmaß geschnitten, fertig verschweißt zur Baustelle. Es entfällt also auch die Schneidearbeit – damit der Stahlabfall – das sonst übliche Anbiegen von Haken an den Drahtenden, sowie das Aufbiegen der Stäbe über den Unterzügen.

Als konstruktive Neuerung kam vor wenigen Monaten die Fabrikation der sogenannten Doppelstabmatten hinzu. Während bei den

Schwere *Baustahlgewebe*-Matten werden für Industriedecken mit hoher Nutzlast verwendet.

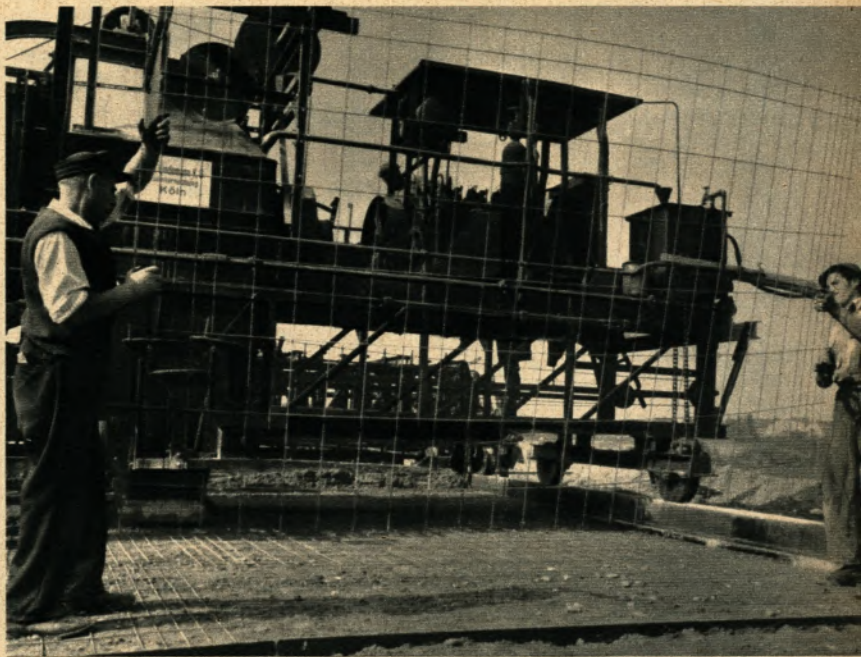


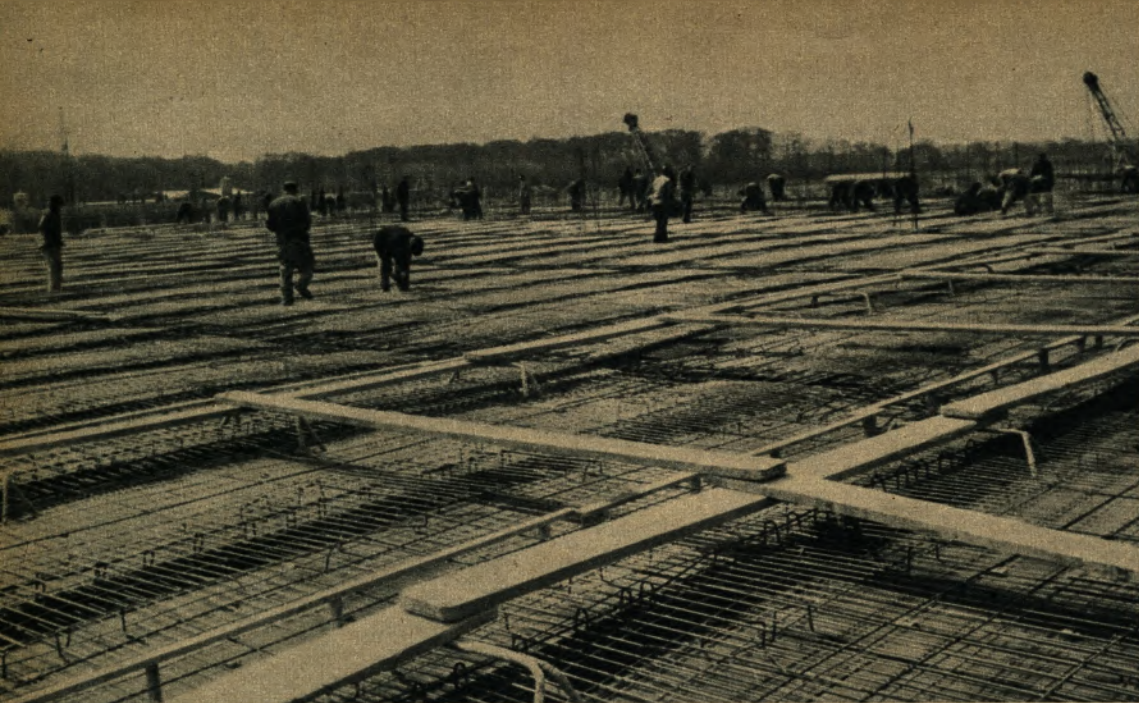
Die *Baustahlgewebe*-Matten können ohne große Mühe verlegt werden.



Hier wird *Baustahlgewebe* als Wandbewehrung für einen Getreidespeicher verwendet.

20 Millionen Quadratmeter *Autobahn*-Matten wurden bisher verarbeitet.





Beim Bau von Decken für Industriegebäude, die besonders große Lasten zu tragen haben, wird heute in hohem Maße Baustahlgewebe verwendet. Unser Bild zeigt den Einbau von Matten in eine Industriedecke mit einer Nutzlast von 50000 kg.

Bild unten: Auch für den Neubau des Volkswagenwerkes wird Baustahlgewebe verarbeitet.

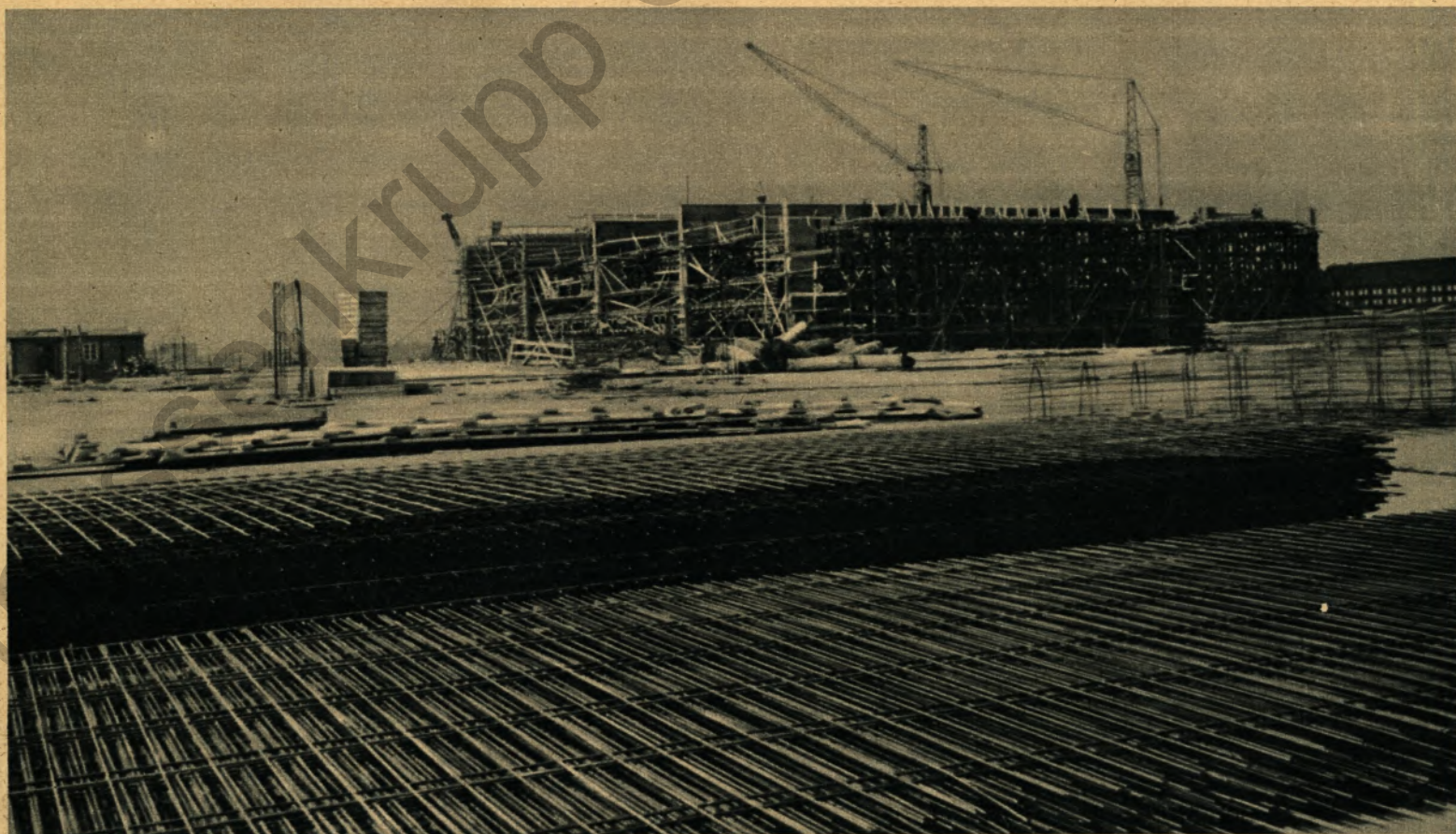
Normalmatten einzelne rechtwinklig zueinander verlaufende Längs- und Querstäbe an den Kreuzungsstellen miteinander verschweißt sind, sind bei den Doppelstab-Lagermatten von einheitlicher Größe $5,00 \times 2,15$ m je 2 dicht nebeneinanderliegende Längsstäbe mit den Querstäben verschweißt. Die beiden Randstäbe sind Einzelstäbe, so daß bei der im Betonbau üblichen seitlichen Mattenüberdeckung von einer Masche wiederum der volle Querschnitt der ganzen Matte erreicht wird. Das ermöglicht eine zusätzliche Stahleinsparung von 8 bis 10 v. H. Bedenkt man, daß die allgemeine Stahleinsparung bei Verwendung von Baustahlgewebe gegenüber einfachem Betonstahl schon bei 45 v. H. liegt, so werden die wirtschaftlichen Vorteile der Baustahlgewebe-Bewehrung deutlich.

Flugplätze, Autobahnen, Eisenbahnen

Das Baustahlgewebe wird in großem Maße auch als sogenannte „gefühlsmäßige“ Bewehrung verwandt. Dabei handelt es sich um im Freien liegende Betonflächen. Um Rissebildungen zu vermeiden, be-

wehrt man diese Flächen auf Grund langjähriger Erfahrungen mit einfacher oder doppelter Baustahlgewebe-Lage. Hierzu gehören Flugzeugrollfelder, Kunsteisbahnen, Fabrik- und Lagerböden, vor allem aber Betonstraßen und Autobahnen. Für die bis zum Kriegsausbruch gebauten Autobahnen mit einer Gesamtlänge von 3860 km wurden allein 20 Mill. qm Baustahlgewebe geliefert. Das entspricht bei 15 m doppelter Fahrbahnbreite und nur einfacher Bewehrung einer Strecke von 1330 km. Die Erfahrungen mit bewehrten Betonstrecken der letzten 15 bis 10 Jahre – auch im Ausland – sind jedenfalls so günstig, daß auch für neugeplante Betonstraßen und Autobahnen Baustahlgewebe-Bewehrungen immer wieder angewandt werden.

Da die Entwicklung des jeder Form anpassungsfähigen Betons mit zunehmenden Lasten und Spannweiten ständig weitergeht, wird auch der Aufgabenbereich für das so vielseitig verwendbare Baustahlgewebe mit seinen günstigen Eigenschaften ständig größer werden. Auch heute gilt für Baustahlgewebe die schon vor 25 Jahren geprägte Kennzeichnung: „Ein Baustoff der Zukunft.“





Auch im Brückenbau hat das Baustahlgewebe — „ein Baustoff der Zukunft“ — große Bedeutung erlangt.



Zwei Jahre Baustahlgewebe der WESTFALENHÜTTE

Vor etwa zwei Jahren, am 1. Juli 1953, wurde die Westfalenhütte Mitglied der Baustahlgewebe G.m.b.H. in Düsseldorf. Diese umfaßt seither folgende Gesellschaften:

1. Westfälische Union, Hamm
2. Westfälische Drahtindustrie, Hamm
3. Hüttenwerk Oberhausen AG., Werk Gelsenkirchen
4. Klöckner Drahtindustrie, Düsseldorf
5. Felten & Guillaume Carlswerk, Köln-Mülheim
6. Rösler-Draht AG., Amern
7. Westfalenhütte AG., Dortmund.

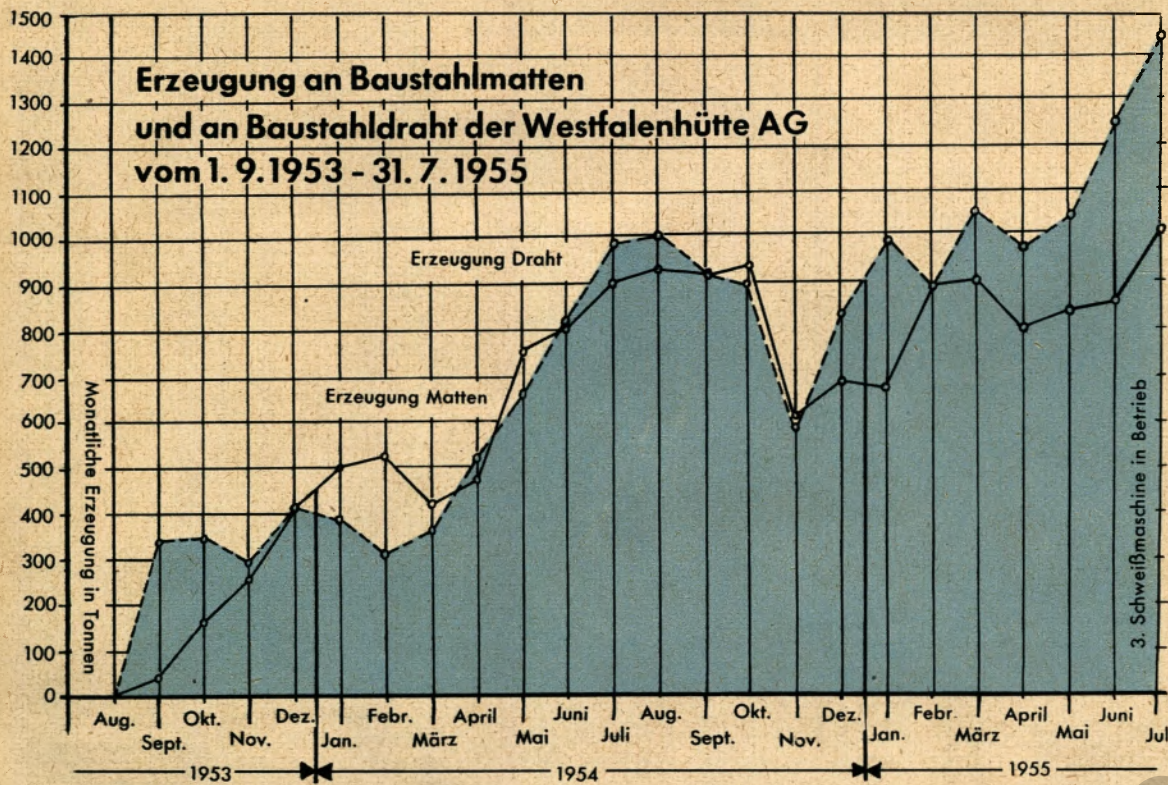
Im Jahre 1949 waren die Maschinen der Abteilung Drahtverfeinerung bis auf das letzte Stück demontiert worden. Alle Hallen standen eine Zeit lang leer, bis auf die Seilerei-Flechtereihalle. In dieser Halle hatte man die demontierten Maschinen abgestellt.

Die damaligen Bemühungen um Rückgabe der demontierten Maschinen hatten teilweise Erfolg, jedoch gingen u. a. sämtliche Seilereimaschinen verloren. Damit wurde die große, helle Seilereihalle mit den Abmessungen 131 × 38 m für andere Zwecke frei.

Auf der Suche nach einer guten Ausnutzung dieser Halle in Verbindung mit der Drahterzeugung wurde der früher oft durchdachte Plan der Aufnahme einer Baustahlgewebefertigung wieder aufgegriffen. Schon mehrmals waren in früheren Jahren Verhandlungen mit der Baustahlgewebegesellschaft in Düsseldorf geführt worden, in welcher sechs der größten deutschen Drahtwerke sich zur Herstellung von Baustahlgewebe zusammengefunden hatten. Dieses Mal führten die Verhandlungen zum Ziel: am 1. Juli 1953 wurde die Westfalenhütte als Mitgliedswerk aufgenommen.

Die erwähnte frühere Seilereihalle eignete sich vorzüglich für die Aufstellung der Richt- und Schweißmaschinen zur Mattenherstellung und zur Lagerung großer Mengen dieses sperrigen Erzeugnisses. Auch die notwendigen Drahtzüge standen in der Zieherei zur Verfügung, da im Gegensatz zu den Seilereimaschinen fast alle von der Bombenzerstörung verschont gebliebenen Ziehreimaschinen vor der Demontage gerettet worden waren.

Die gemeinsame Arbeit wurde sofort begonnen. Die Halle wurde vorbereitet und zunächst kamen zwei von anderen Mitgliedswerken übernommene Schweißmaschinen mit den zugehörigen Richtmaschinen zur Aufstellung. Schon am 14. September 1953 wurde die erste



Rückschläge in der steigenden Erzeugung traten daher nur saisonbedingt in den Wintermonaten auf.

Die erzeugten Mengen gingen ganz überwiegend auf den deutschen Inlandsmarkt. Der Exportanteil war gering.

Mit zwei Schweißmaschinen kann bei dreischichtigem Betrieb eine Erzeugung von monatlich etwa 1000 Tonnen Baustahlgewebe erreicht werden. Die große Nachfrage machte es notwendig, weitere Maschinen aufzustellen. Die dritte Schweißmaschine gelangte im Juli 1955 in Betrieb, die vierte Anfang August 1955. Damit ergibt sich die heutige Leistungsfähigkeit mit 2000 Tonnen pro Monat. 69 Arbeiter und 5 Angestellte werden zur Zeit in dieser Abteilung beschäftigt.

Matte geschweißt! Die großen Erfahrungen der Düsseldorfer Gesellschaft, die für den Aufbau der Maschinen und die Inbetriebnahme verwendet werden konnten, verhinderten das Auftreten von Kinderkrankheiten, die bei neuen Betrieben sonst fast unvermeidlich sind. Unter Berücksichtigung der Anlernzeit für die erstmalig angesetzten Arbeitskräfte stieg die Erzeugung an Baustahlgewebematten außerordentlich schnell an. Die Lieferung der hierfür notwendigen Baustahldrähte folgte sinngemäß (vgl. Schaubild).

Die Hochkonjunktur auf dem deutschen Baumarkt in den Jahren 1954 und 1955 verlangte immer größere Mengen an Baustahlmatten.

Herstellung von Baustahlgewebe

Als Ausgangsmaterial dienen Walzdrähte aus weichem Stahl, die durch die Kaltverformung beim Ziehen in ihren Festigkeitseigenschaften wesentlich verbessert werden. Sauerstoffgefrischter Thomasstahl hat sich hier besonders gut bewährt! Die in Dortmund zur Verarbeitung kommenden Baustahldrähte haben 3 bis 10 mm Durch-

Blick in die Mattenfertigung. Vorn sehen wir die Richt- und Abscheidemaschinen. In der Mitte stehen die Schweißmaschinen. Im Hintergrund befindet sich das Lager.



messer. Nach Beizung in verdünnter Schwefelsäure oder auch nach mechanischer Entzunderung werden die Walzdrähte in einem Zug oder zwei Zügen auf Fertigstärke gezogen.

Die verlangten Güteeigenschaften lauten:

mindestens 50 kg/mm² Streckengrenze
und
mindestens 8% Dehnung.

Während früher der Walzdraht in den vom Drahtwalzwerk angelieferten Ringgewichten gezogen und an die Mattenfertigung weitergegeben worden ist, hat man in letzter Zeit die Vorteile größerer Ringgewichte ausgenutzt. Eine derartige Entwicklung wurde gemeinsam von der Westfalenhütte mit einer Maschinenfabrik durchgeführt: Die Drahtringe werden vor der Ziehmaschine kontinuierlich aneinandergeschweißt, so daß der Drahtzug ununterbrochen durchlaufen kann. Hinter dem Drahtzug steht ein sogenannter „stillstehender Wickler“, der den gezogenen Draht ohne Unterbrechung aufwickelt. Von dort fallen die Ringe auf Ablaufkronen, die 800 bis 1000 kg Draht fassen. Diese Kronen werden zu den Richtmaschinen der Mattenfertigung transportiert. Es gelang auf diese Weise, erhebliche Einsparungen an Arbeit und an Schrottentfall zu erreichen.

Der Draht läuft von den Ablaufkronen in Richt- und Abscheidemaschinen ein, auf denen der Draht gerichtet und anschließend auf die vorgesehene Länge geschnitten wird. Die Stangenlängen werden jeweils für die Abmessungen der anzufertigenden Matten geschnitten. An den Schweißmaschinen werden die Längs- und Querstangen in die richtige Anordnung gelegt und die Knotenpunkte dann elektrisch verschweißt. Der Schweißstrom wird durch elektronische Steuerung genau bemessen. Jeder Schweißpunkt muß einwandfrei verschweißt sein.

Damit ist die Fertigung abgeschlossen. Es folgen dann noch Stapelung und Versand. Auch hier liegen viele betriebliche Schwierigkeiten, weil eine Unzahl verschiedenster Abmessungen von den Verbrauchern gefordert wird.

Dank der guten Zusammenarbeit von Baustahlgewebe-G. m. b. H. und Westfalenhütte ist im Laufe der vergangenen zwei Jahre eine wichtige Erzeugungsstätte für Baustahlgewebe in Dortmund geschaffen worden. Sie stellt der deutschen Bauwirtschaft wertvolle Erzeugnisse zur Verfügung, die dazu beitragen, die Aufgaben des Wiederaufbaus, des Wohnungsbauprogramms und der Ausweitung der Industrie durchführen zu können.

Bild oben: Hier sehen wir Franz Pankrat an der Einlaufseite einer Schweißmaschine.

Bild unten: Im Lager für Baustahl-Matten sorgt Klaus Donner für Ordnung.





Es werde Licht ist die Devise von Alfred Mevissen, Elektriker in der Abteilung Bauwesen. Hier ist er gerade dabei, eine Schalttafel zu montieren.

Mit geschwungener Kelle immer zur Stelle

UNSERE ABTEILUNG BAUWESEN

„Unsere Abteilung Bauwesen leistet eine fast unauffällige Arbeit“, meint ihr Chef Artur Vogt. „Ihre Tätigkeit ist bedeutsam für den Bestand und die Erhaltung unserer Werksanlagen, und nicht zuletzt – wenn wir an die vielen Werkswohnungen denken – verspüren auch viele Belegschaftsmitglieder direkt etwas von der Arbeit dieser Abteilung. Wir können uns nicht im Glanze großer Objekte sonnen, vielleicht aber ist es möglich, unsere Arbeit in einigen Zahlen widerzuspiegeln.“

Die Abteilung Bauwesen der Westfalenhütte gliedert sich in zwei Abteilungen: in die Bauabteilung und in den Bauhof. Hierbei hat – in kurzen Worten gesagt – die Bauabteilung die Aufgabe, alle anfallenden Bauarbeiten innerhalb der Werksmauern zu erledigen, während der Bauhof für alle Arbeiten außerhalb der Werksmauern zuständig ist.

Glück und Glas wollen – nach einem bekannten Sprichwort – vorsichtig behandelt werden. Das weiß auch Heinrich Most, der hier gerade ein Fenster eines Hoesch-Wohnhauses ein-glast.

Bleigießen betreibt Adolf Koch nicht nur als Silvesterschmerz, sondern Blei gehört zu seinem täglichen Arbeitsmaterial als Installateur der Abteilung Bauwesen. Wenn es irgendwo tropft, ist er gleich zur Stelle.



Eine Million Arbeitsstunden im Jahr

347 Arbeiter und 20 Angestellte beschäftigt die Abteilung Bauwesen. Hinzu kommen aber von Fall zu Fall Unternehmerarbeiter. So waren im Geschäftsjahr 1953/54 durchschnittlich 219 Unternehmerarbeiter für die Bauabteilung und 458 für verschiedene Betriebsabteilungen tätig. Die Stammbesellschaft der Abteilung Bauwesen leistete in einem Jahr über 1 Million Arbeitsstunden.

Zur Abteilung Bauwesen gehören die Platzkolonnen, die mit Erd-, Ausschachtungs- und Abbrucharbeiten und im Straßenbau beschäftigt sind. Dabei müssen immer erhebliche Mengen Schutt transportiert werden. Im Geschäftsjahr 1953/54 waren es 228 000 cbm Schutt, die bewegt werden mußten. Ferner gehört zum Bauwesen die Schreinerei, die Anstreicherei, die Dachdeckerei, eine Klempnerei und eine gepachtete Ziegelei. Über 2000 cbm Holz verbrauchte durchschnittlich in einem Jahr die Schreinerei und Zimmerei. Von der Anstreicherei wurden seit der Währungsreform 81 000 t Stahlkonstruktionen mit Rostschutzanstrich versehen, und die Dachdeckerei deckte in einem Jahr 37 000 qm Dachfläche ein. In der gepachteten Ziegelei, deren Betrieb allerdings am 31. März 1954 eingestellt wurde, wurden 1,7 Millionen Stück Ziegelsteine hergestellt.

Das alles sind Zahlen, die nur ahnen lassen, welche Leistungen von den Männern der Bauabteilung des Bauhofes vollbracht werden, und man kann dem Chef der Abteilung Bauwesen, Artur Vogt, nur Recht geben, wenn er sagt: „Wir leisten eine unauffällige Arbeit, die aber für den Bestand und die Erhaltung unseres Werkes von großer Bedeutung ist.“

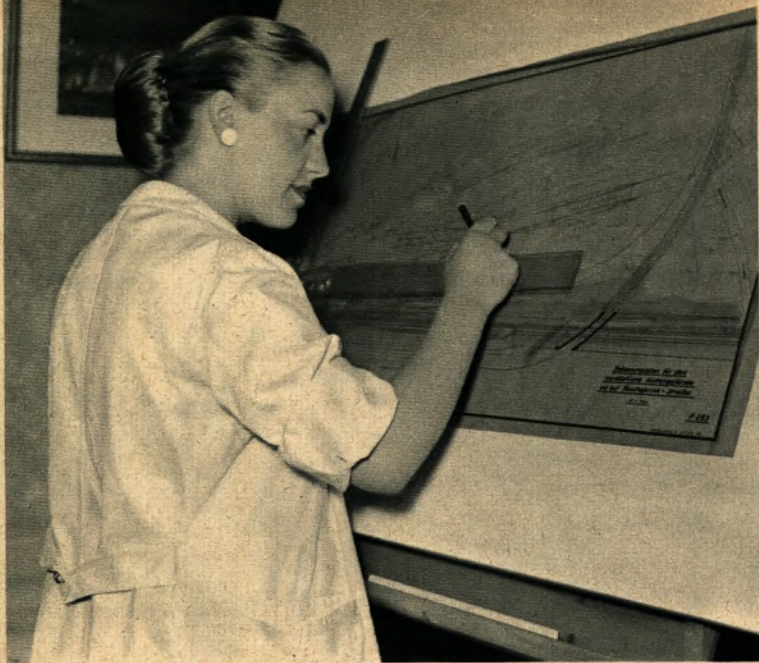
Festgemauert in der Erde steht das Fundament, an dem hier gerade Horst Wasner, Maurer in der Abteilung Bauwesen, arbeitet.



Wo gehobelt wird, fallen Späne, wo gefräst wird, gibt es Holzmehl. Maschinenschreiner Ernst Siebe bedient hier eine moderne Fräsmaschine mit Vorschubgerät in der Schreinerei der Abteilung Bauwesen.

Über den Dächern von Dortmund sitzt hier Walter Pinkernell und dichtet... die Dächer eines Hoesch-Wohnhauses, von dem der Sturm einige Pfannen getragen hat.





Im Konstruktionsbüro entstehen die Pläne für die neuen Investitionen. Frau Ruth Klockhoff am Zeichentisch.



Das Kaltwalzwerk ist nach den modernsten Erkenntnissen wieder aufgebaut.

Der neue Elektroofen versorgt die Hütte wieder mit hochwertigem Elektrostahl.



Kleinarbeit hinter Bilanzsummen

EINE INVESTITION WIRD WIRKLICHKEIT

„Hoesch investiert 341 Millionen“, so oder ähnlich lauteten die Schlagzeilen der Wirtschaftspresse aus Anlaß unserer Hauptversammlung. 341 Mill. DM in drei Geschäftsjahren, das ist eine imponierende Summe, und unsere Kaufleute haben sicherlich Kopfzerbrechen genug gehabt bis diese Gelder bereitgestellt waren, aus denen dann die Kosten für die großen Neuanlagen der Gesellschaften des Hoesch-Kreises bestritten wurden. Sicherlich ebenso Kopfzerbrechen hat es den Technikern bereitet, wie diese hohe Investitionssumme bestmöglichst in Neuanlagen und damit in die Modernisierung unserer Werke umzumünzen sei. Die Schwerpunkte unserer Investitionen lagen - wie schon auf der Hauptversammlung hervorgehoben - bei der Westfalenhütte und bei der Hoesch Bergwerks-AG. Um unseren Lesern eine Vorstellung zu vermitteln, wie eine Investitionsmaßnahme durchgeführt wird, haben wir den Leiter der Neubauabteilung, Herrn Dipl.-Ing. Hans von der Warth, gebeten, über den Aufbau und die Arbeit seiner Abteilung, von der alle Investitionsaufgaben der Westfalenhütte vorbereitet und durchgeführt werden, zu berichten:

Bei Beendigung des zweiten Weltkrieges war die Westfalenhütte eines der am schwersten betroffenen Hüttenwerke des Ruhrgebietes. Aus dem Sonderheft 4/5 von „Werk und wir“ wissen die Leser nur allzu gut, wie umfangreich die Zerstörungen waren, und welche Erschwernisse überwunden werden mußten, um wieder zu einigermaßen geordneten Arbeitsverhältnissen zu kommen. Die Beseitigung der Kriegsschäden und die Reparatur der erhalten gebliebenen Werksanlagen dauerte bis etwa 1950. Erst dann konnte man langsam an den planmäßigen Ausbau und an die Modernisierung des Hüttenwerks herangehen. Zunächst wurde das Breitbandwalzwerk und das Kaltwalzwerk ausgebaut und modernisiert, dann der neue Großhochofen VI geplant und Ende 1953 fertiggestellt. Gleichzeitig wurde das Thomaswerk erweitert und der Konverter IV in Betrieb genommen, und schließlich wurde als wichtigster Zulieferer der Kaliberwalzwerke und der Hoesch Walzwerke in Hohenlimburg die kontinuierliche Halbzeugstraße errichtet und zur gleichen Zeit mit dem 40-Tonnen-Elektroofen die Erzeugung von Elektrostahl wieder aufgenommen. Zur Zeit befindet sich ein neues Siemens-Martin-Stahlwerk im Bau, das vornehmlich die ebenfalls im Bau befindliche halbkontinuierliche Breitbandstraße beliefern soll.

Technische Entwicklung muß verfolgt werden

Diese Neubauobjekte sowie eine große Zahl von Einzelaufgaben, etwa Umbauten und Großreparaturen, erforderten und erfordern bei dem heutigen Stand der Technik von der Idee über die Vorplanung, technische Projektierung, Kostenermittlung, Bestellung, Terminverfolgung, Montage bis zur Inbetriebsetzung eine sorgfältige und umfangreiche Bearbeitung. Diese Auf-



Die neue kontinuierliche Halbzeugstraße ging am 31. März 1955 in Betrieb. Unten sehen wir, wie sie im September 1954 aussah.

gaben hat die Neubauabteilung zu lösen. Weiter muß sie die technische Entwicklung im In- und Ausland verfolgen, sowie die Anwendungsmöglichkeiten neuartiger Einrichtungen im Hüttenbetrieb prüfen, damit der Vorsprung der ausländischen Hüttenindustrie bald aufgeholt und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit unserer Betriebe gesichert wird.

Vom Technischen Büro zur Neubauabteilung

Das frühere Technische Büro hat in den Jahren von 1945 bis 1950 an der Instandsetzung und dem Wiederaufbau der zerstörten Betriebsanlagen maßgebend mitgewirkt. Als die schwersten Kriegsschäden behoben waren und umfangreiche Modernisierungs- und Neubauten geplant wurden, mußte das Technische Büro erweitert und neuorganisiert werden. Planung und Bau von Industrieanlagen stellen heute höchste Anforderungen an das Wissen und die Erfahrung der Ingenieure und Konstrukteure, die nur in guter Zusammenarbeit die großen Aufgaben bewältigen können. Neben den



ORGANISATIONSPLAN

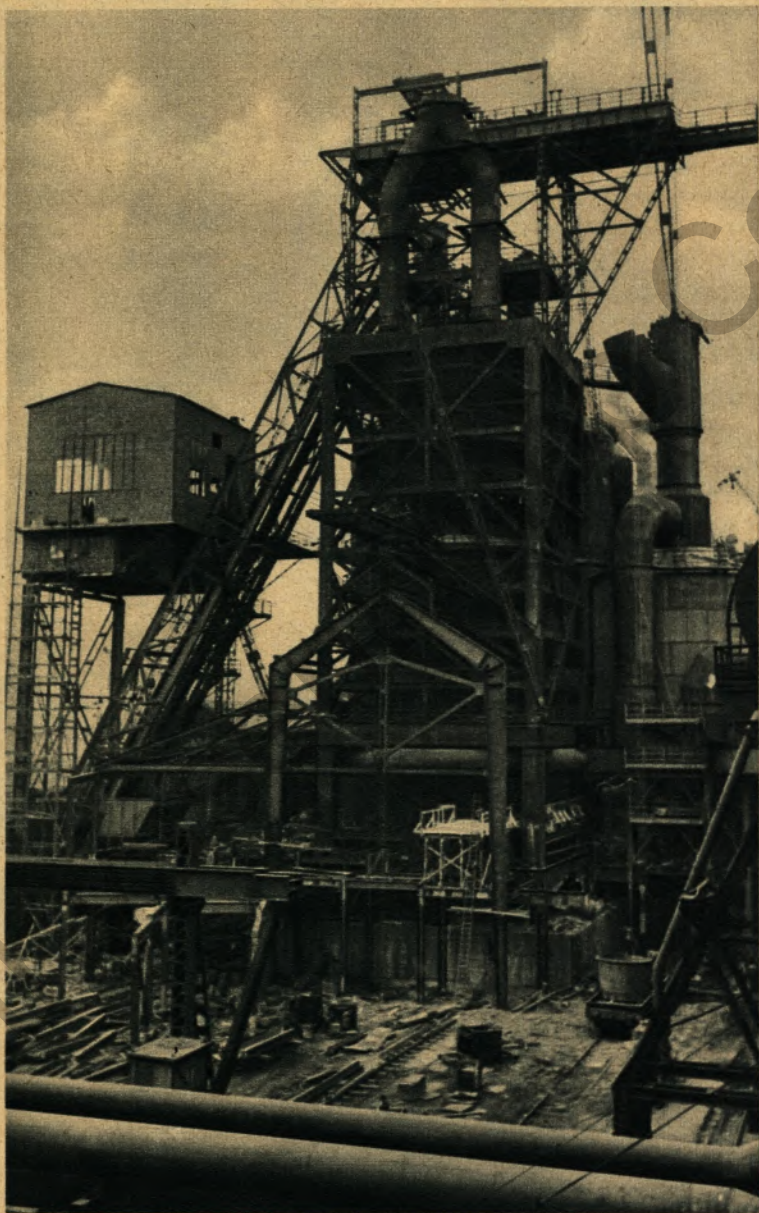
Neubau-Abteilung

Investierungsbüro
Projektierungsbüro
Vermessungsbüro
Büro für Stahlbauten, Hoch- und Tiefbau
Büro für Elektro- und Transportanlagen
Büro für Wärme- und Energieanlagen
Montagebüro

TB Hochofenanlagen
TB Stahlwerke
TB Kaliber- und Blechwalzwerke
TB Breitbandwalzwerk
TB Kaltwalzwerk
TB Drahtverfeinerung
TB Werkzeugmaschinen

Korrespondenzbüro mit Registratur, Zeichnungsarchiv und Lichtpauserei

Ein Jahr Bauzeit wurde für den Bau des neuen Großhochofens der Westfalenhütte benötigt. Unser Bild zeigt den Bauzustand vom Oktober 1953.



eigentlichen Hüttenwerkskonstrukteuren für Hochofen-, Stahlwerks- und Walzwerkseinrichtungen werden in der Neubauabteilung besondere Spezialkräfte mit guten Erfahrungen auf den Fachgebieten Hoch- und Tiefbau, Energie- und Wärmeanlagen, elektrische Einrichtungen, Transportanlagen usw. benötigt. Daher entstand 1951 aus dem früheren „T. B.“ (Technischen Büro) die Neubauabteilung. Zur Abrundung des Aufgabengebietes wurde das Investierungsbüro übernommen, das die Investitionstätigkeit plant und überwacht, und ein Projektierungsbüro eingerichtet, das die Generalbebauungspläne aufstellt, die einzelnen Bauvorhaben vorbereitet und sie nach einheitlichen Grundsätzen ausrichtet. Schließlich wurde der Neubauabteilung noch ein Montagebüro angegliedert, das die Montagestellen betreut und überwacht, um so die einzelnen Sachbearbeiter zu entlasten.

Entwerfen, prüfen, genehmigen und bauen

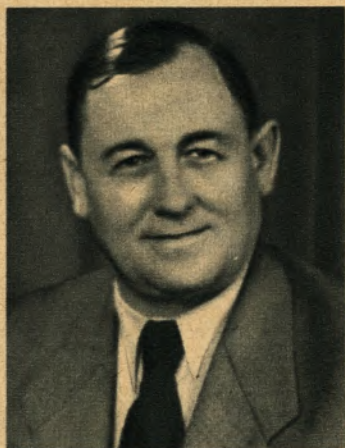
Um zu erläutern, wie die Neubauabteilung arbeitet, sei hier einmal kurz die Durchführung eines Bauauftrages beschrieben: Der Bau einer Neuanlage oder eine Betriebserweiterung oder -modernisierung wird auf Anregung der Werksleitung, auf Wunsch der Betriebe und Abteilungen, oder auf Vorschlag der Neubauabteilung vorgenommen. Sobald eine ausreichende Begründung oder Stellungnahme des zuständigen Betriebs vorliegt, stellt das Projektierungsbüro der Neubauabteilung Vorüberlegungen an, fertigt einen Vorentwurf und stellt einen groben Kostenüberschlag auf. Bei Großobjekten sind Fragen des Standortes, der Verkehrserschließung, der Energieversorgung, der Baugründung u. ä. für die Kostenermittlung von besonderer Bedeutung. Hat der Vorstand diese vorläufigen Entwürfe genehmigt, so arbeitet die Neubauabteilung in der zuständigen TB-Gruppe die endgültigen Pläne aus: Der Sachbearbeiter fertigt Dispositionspläne an, stellt – unter Mithilfe der Spezialabteilungen – verbindliche Kostenanschläge, Termin- und Zahlungspläne auf und holt vom Betrieb eine Wirtschaftlichkeitsberechnung ein, die von der Betriebswirtschaftsstelle geprüft wird. Danach wird vom Investierungsbüro ein Investierungsantrag an den Vorstand gestellt, der bei größeren Objekten auch vom Aufsichtsrat genehmigt werden muß. Liegt die Genehmigung vor, so bestimmt die Anlagenbuchhaltung die Kontenbezeichnung und Kontengliederungen. Die Einkaufsabteilung holt Angebote ein, und dann können die Vergabeverhandlungen stattfinden. Daraufhin bestellt die Einkaufsabteilung bei den Lieferfirmen. Die Aufgabe des Investierungsbüros ist es nun, Termine und Bestellungen zu überwachen und den Umfang der Bestellungen zu kontrollieren. Schließlich überwacht das Montagebüro die Bau- und Montagearbeiten, erfaßt die Wareneingänge und bescheinigt den Unternehmern die Bauleistungen. Ist die Neuanlage in Betrieb genommen, so wird

die Schlußabrechnung aufgestellt, für die der zuständige Sachbearbeiter verantwortlich ist; Über- oder Unterschreitungen der bewilligten Summe müssen dem Aufsichtsrat zur Nachbewilligung oder zur Kenntnisnahme vorgelegt werden.

Vor den Erfolg haben die Götter. . .

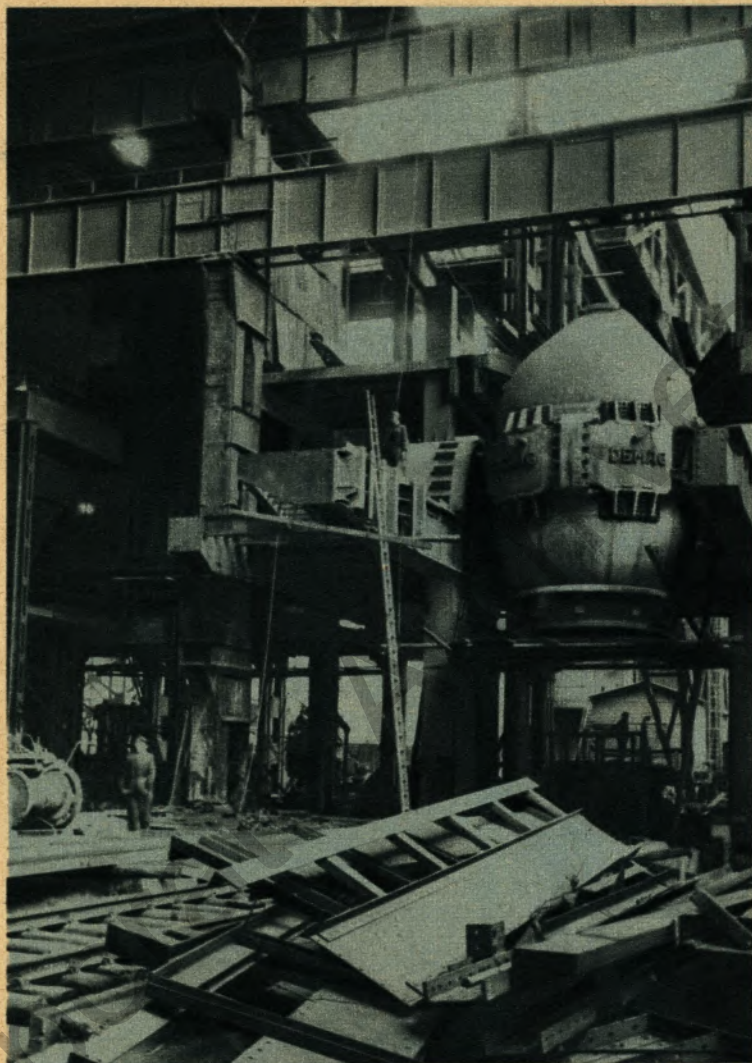
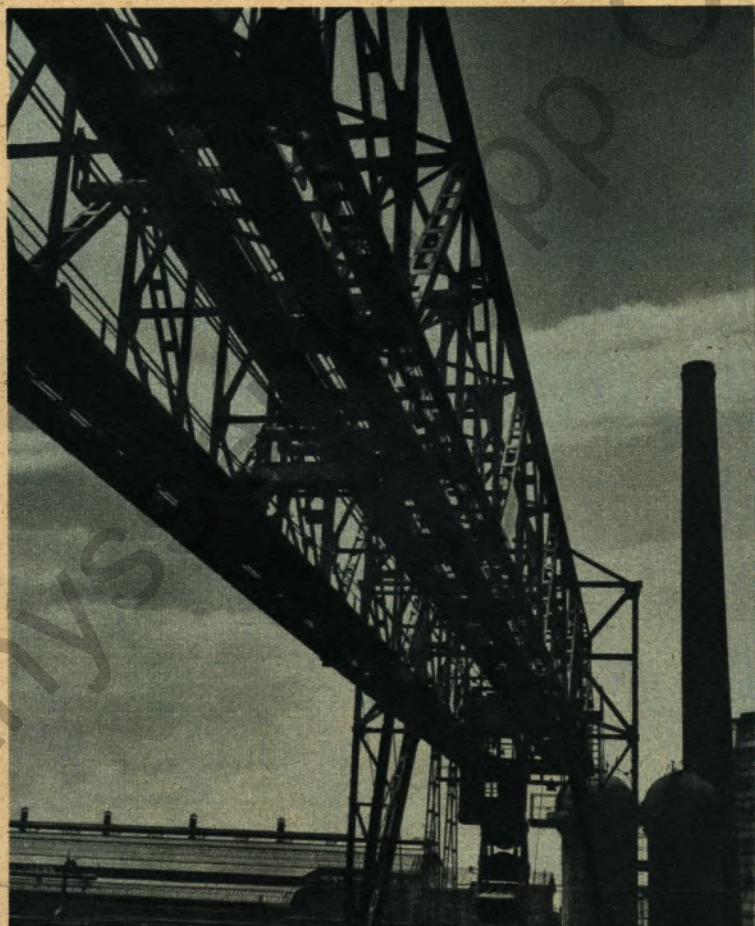
So einfach sich das in der Theorie anhört, so leicht sich das auf dem Papier beschreiben läßt, die vielen Wechselfälle und Schwierigkeiten, die in der praktischen Arbeit auftreten, sind in einer solchen Schilderung nicht zu fassen. Jede neue Aufgabe stellt neue Probleme, und jedes neue Problem erfordert neue Überlegungen, Versuche, Entwürfe. . . Auch für den planenden Konstrukteur, den schaffenden Baumeister und endlich den Betriebsingenieur und alle Arbeiter an einer neuen Anlage haben die Götter vor den Erfolg den Schweiß gesetzt. Ist es aber dann soweit, ist der Tag X da, steht die neue Anlage und – welch Bangen bis zur letzten Minute – entspricht sie allen Anforderungen, dann ist alle Mühsal, aller Kummer, aller Ärger vergessen, und eine Weile freuen sich alle Mitarbeiter der Neubauabteilung über den Erfolg, der ihrer aller Erfolg ist.

Im nächsten Augenblick aber kehren sie zurück zum Reißbrett, zum Schreibtisch; nehmen Rechenschieber und Bleistift; das nächste Projekt lockt. Ihre Arbeit von heute ist der technische Fortschritt von morgen; denn sie alle bauen mit – jeder ein Stück – am Gebäude unserer technischen Zukunft.



Der Verfasser unseres Artikels: Leiter der Neubauabteilung Dipl.-Ing. Hans v. d. Warth

Für den neuen Großhochofen der Westfalenhütte mußte auch eine größere und modernere Erzverladebrücke gebaut werden.



Unser Bild zeigt den Bau des neuen Konverters der Westfalenhütte im Bauzustand vom Januar 1954.

Die Drahtverfeinerung der Hütte läuft wieder auf vollen Touren.





HOESCH-URLAUBER STELLEN FEST:

Hier ist gut sein

„Froh schlägt das Herz im Reisekittel,
vorausgesetzt man hat die Mittel.“



Dieser Wilhelm-Busch-Vers schoß mir durch den Kopf, als wir uns auf den Weg machten, die Urlaubsorte von Belegschaftsmitgliedern der Werke des Hoesch-Kreises im Sauerland und im Westerland zu besuchen. Man merkte es auf allen Straßen: „Das Reisen ist über die Menschheit gekommen“, wie es Friedrich Lust auf der nächsten Seite glossiert.

„Licht, Luft, Wasser, Wälder . . . und faulenzen“

Als sich unsere Belegschaftsmitglieder in Dortmund oder Hohenlimburg, in Hagen oder Wuppertal, in Hemer oder Trier verabschiedeten, hatten sie gar nicht vor, sich dieser „modernen Völkerwanderung“ anzuschließen. Sie hatten feste Ziele, landschaftlich schön gelegene Orte in den verschiedensten deutschen Landen, in denen sie einmal 14 Tage ausspannen wollten. „Licht, Luft, Wasser, Wälder und faulenzen, faulenzen...“, formulierte es einer unserer Kaiserstuhl-Kumpels, den wir im Westwald trafen. Und dann erzählte er von seiner täglichen Arbeit vor Ort und schilderte begeistert, wie wohl es dem Auge tue, das so sehr an das Dunkel und Schwarz-in-Schwarz unter Tage gewöhnt sei, diese Farbenpracht in der Natur zu erleben: das Grün der Wiesen und Wälder, das Blau des Himmels an diesen strahlend-schönen Tagen, das Gelb der wogenden Kornfelder und das Glutrot der untergehenden Sonne.

Aber ich greife vor: Unterwegs nehme ich noch einmal eine Karte zur Hand, als wir gerade das Lennetal entlang ins Sauerland fahren. Und ich finde auf ihr die Namen wieder, die ich aus der Fülle flüchtig auf einen Zettel notiert habe: Wellin bei Herscheid, Pernze bei Wiedenest, Westerbürg, Wilsenroth bei Westerbürg. Und ich finde auch die Orte, die wir auf dieser Fahrt nicht besuchen können: Werther bei Bielefeld, Talle, Polle und wie sie alle heißen. Und gerne möchten wir auch einmal zu unseren Hohenlimburger Lehrlingen nach Borkum, aber zu weit ist zu weit. Und wo mögen jetzt die Lehrlinge der Westfalenhütte sein, wo die der Schmiedag und wo die vielen anderen unserer Belegschaftsmitglieder? Wir können nur einige wenige besuchen.

„Ein Pfund pro Tag . . .“

„Gleich links...noch etwa drei Kilometer“, heißt es in Herscheid, als wir nach Wellin, nach der Gaststätte Schröder fragen. Aber diese drei Kilometer haben es in sich. Ich meine ausnahmsweise nicht die Straße, ich meine die Landschaft. Und dann treffen wir sie, im Gelände um den Gasthof Schröder: den Heinrich Salamon, den Otto Kramme, den Stephan Chwalisz, den Fritz Benschat, den Dieter Tröskén und den Heinrich Richard von der Hoesch Bergwerks-AG. Wenn man sie so sieht, erübrigt sich die Frage, wie es ihnen gehe. Und zugenommen haben sie auch. „Ein Pfund pro Tag...“, meint einer. Und das Essen, und die Zimmer, und die Landschaft? Bei all diesen Fragen strahlen sie; sie sind zufrieden. Eine Runde vom angestammten Dortmunder Bier. Auf geht's. Und noch gute Erholung!

Naturbeobachtung vom Hochstand

Auf der „Rehwiese“ in Pernze bei Wiedenest erreichen wir einige unserer Hohenlimburger. Sie sind im Gasthof Bernhard Ludes untergebracht. Und unsere Fragen gehen unter. „Pst, sehen Sie, da oben stehen zwei Böcke...wenn wir noch eine Stunde warten, dann kommen sie herunter an den Bach“. Die

Jüngsten haben inzwischen einen Hochstand erklettert. Von dort aus läßt sich dieses Idyll noch besser beobachten. Und wir wollen diese Naturbetrachtung nicht stören.

1200 Hoesch-Urlauber in Westerbürg

Westerbürg im Westwald erleben wir an einem Sonntagmorgen. Hier sind Kumpels von Kaiserstuhl und Fürst Leopold, Mitarbeiter der Maschinenfabrik Deutschland und viele unserer Belegschaftsmitglieder von Hohenlimburg und Hagen. Da hätten wir fast alles wieder beisammen. Man lernt sich kennen, freundet sich an, macht gemeinsame Wanderungen, und am Mittag oder am Abend sitzt man zusammen zum gemütlichen Plauderstündchen. Insgesamt 1200 Belegschaftsmitglieder aus dem Hoesch-Kreis werden in diesem Sommer ihren Urlaub in Westerbürg verbringen. Und an netten Plätzen zum erhol-samen Verweilen fehlt es in diesem Westerbürg sicherlich nicht: Da sind die Bürg, der Tennisplatz, das Schwimmbad und all jene Plätze, die unseren Urlaubern sich erst neu entdecken.

Letzte Station unserer Besuchsfahrt: Wilsenroth. Hier sind nur Mitarbeiter der Schmiedag untergekommen. Wir treffen sie auf dem Heimweg zum Mittagessen. Kein Wunder, daß sie es gerade am Sonntag besonders eilig haben, zum Mittag-tisch zu kommen. Aber für eine Aufnahme langt es noch. Verschuß auf, Ver-

Oben: Richard Schröder, von unseren Kaiserstuhl-Kumpels kurz „Opa“ genannt, wußte immer neue unterhaltsame Dinge. Unten: Unsere Kaiserstuhl-Kumpels bei einem kühlen Umtrunk vor der Pension Schröder in Wellin bei Herscheid.





An einem schattigen Rastplatz auf der „Rehwiese“ in Pernze bei Wiedenest trafen wir von der Hoesch Walzwerke AG. in Hohenlimburg: Hermann Degenhard (Mitte) mit Frau Erna und Tochter Christa und Adolf Müller (rechts).

schluß zu (Verzeihung, die Fotografen unter uns wissen es ja, es war nur 1/50 sec). Und dann...siehe oben. Auch hier nur strahlende Gesichter und Lob über Landschaft, Verpflegung und Unterbringung.

Über seinen Urlaub im Weserbergland berichtet eines unserer Belegschaftsmitglieder selbst. Paul Eichler vom Werkschutz der Westfalenhütte – wir kennen ihn vom Parkplatz vor der Hauptverwaltung, den er behütet – singt hier das hohe Lied des Weserberglandes:

„Urlaub! Wer bekommt bei diesem Wort nicht ein wenig Fernweh, wen überkommt dann nicht die Sehnsucht nach Sonne und Licht, nach Wald und Flur, Berge, Täler und Seen, nach dem Meer, der unendlichen Weite. Wir alle, die wir in den Städten wohnen, in den Betrieben arbeiten, Tag für Tag unseren Dienst versehen, körperlich und geistig angespannt, tragen in uns die Sehnsucht nach der Natur.

In den schönsten Gegenden des Sauerlandes, des Weserberglandes und des Münsterlandes sind von der Sozialabteilung der Westfalenhütte Quartiere gemietet worden. Hier können unsere Arbeitskollegen ihren Urlaub verbringen. All denen, die das Weserbergland noch nicht kennen, möchte ich die Eindrücke

Nach langer Wanderung zum Tennisplatz in Westerburg schmeckt ein kühles Glas: (v.l. n. r.) Elisabeth Breuning, Hilde Liers, Hauer Heinrich Liers, Hauer Franz Breuning jr. und Hauer Franz Breuning sen. (alle Fürst Leopold-Baldur in Hervest-Dorsten).



und Erlebnisse meines diesjährigen vierzehntägigen Erholungsurlaubs im Weserbergland schildern. . .

Eine erwartungsvolle Gesellschaft waren wir, die der Reiseautobus der Westfalenhütte eines Morgens um 8 Uhr aufnahm, um uns für vierzehn Tage ins Weserbergland zu bringen. Über Werl, Soest ging unsere Fahrt bei herrlichem Sonnenschein nach Geseke. Hier wurde eine kleine Kaffeepause eingelegt. Über Paderborn ging die Fahrt weiter ins bergige Weserland hinein. Pünktlich kamen wir in Würzgassen an. Die Wirtsleute vom Gasthaus „Alte Linde“ hießen uns herzlichst willkommen. Unsere „Vorgänger“ standen braungebrannt in der Tür. Sie wurden von uns mit lautem Hallo begrüßt. Viele kannten sich von der Arbeitsstelle her. Nachdem wir uns von den „Heimkehrern“ verabschiedet und dem davongehenden Autobus nachgewinkt hatten, bezogen wir unsere Quartiere. Nach dem Mittagessen machten wir unseren ersten Erkundungsspaziergang durch das Dorf. Keiner von uns kannte das Weserbergland. Wir waren von der näheren und später von der weiteren Umgebung auf das angenehmste überrascht. So schön, das gab jeder offen zu, hatte sich keiner das Weserbergland vorgestellt. In einer Entfernung von ungefähr 100 Metern fließt

Abschied von Westerburg nehmen hier Winfried Koch (links), Schlosser auf Kaiserstuhl Ost, und Willi Preuß, Rangierer auf Kaiserstuhl-Ost.



die Weser an unserem Quartier vorüber. Am linken Weserufer, unserem Quartier gegenüber, liegt das malerische Städtchen Herstelle. Über dem Städtchen, auf dem Berg gelegen, grüßen die Burg und das Kloster von Herstelle zu uns herüber. Eine Fähre verbindet Würgassen mit Herstelle.

Am nächsten Tag überquerten wir die Weser. Am linken Weserufer gingen wir weseraufwärts nach der zwei Kilometer entfernten Stadt Bad Karlshafen. Auf dieser Weserseite befanden wir uns auf hessischem Gebiet. Auf der anderen Weserseite liegen die Hannoverschen Klippen. Hier ist das sogenannte Dreiländereck. Unser Gasthaus steht im äußersten Zipfel von Westfalen. Am Stadtrand von Karlshafen überschritten wir die Diemel, die hier in die Weser mündet. Karlshafen ist ein malerisches Städtchen. Eingebettet in ein enges Tal ist die Stadt von den bewaldeten Höhen des Sollings und des Reinhardwaldes umgeben. Die Bauart der Altstadt findet kaum ihresgleichen. In großen quadratischen Rechtecken sind die Häuser zusammenhängend gebaut. Dieser „geradlinige“ Barockstil, in dem die Altstadt erbaut ist, gibt ihr ein burgähnliches Gepräge. In der Mitte der Stadt liegt das große Hafenbecken, das mit der Weser durch eine Schleuse und mit der Diemel durch einen Kanal verbunden ist. Wenn man die Altstadt von Karlshafen betrachtet und sinnend durch die Gassen geht, könnte man meinen, die Zeit sei stehen geblieben. Käme aus einer der Gassen so ein mittelalterlicher Nachtwächter mit Hellebarde und Horn angetan, um die Stunden anzurufen, man würde kaum überrascht sein, weil er eben in diese Umgebung passen würde.

Ein zweiter Spaziergang führte uns zu der links der Weser auf den Höhen gelegenen alten Ruine der Krukenburg aus dem 12. Jahrhundert. Von dem Turm dieser alten Burgruine hatten wir einen wunderbaren Ausblick auf die hessischen Berge, die Stadt Helmarshausen und ins Diemeltal. Herrliche Waldwege führten uns dann zur Juliiushöhe oberhalb der „Hessischen Klippen“ gelegen. Von hier aus hatten wir den schönsten Ausblick auf Karlshafen, Weser und Diemeltal, die Hannoverschen Klippen, den Solling und den Reinhardwald. Über die Hessischen Klippen geht ein sehr schöner Waldweg nach Herstelle. Dieser Waldweg führte uns am Ludwigstein, am Hugenottenturm (zum Andenken an die Hugenotten im Jahre 1910 von der Stadt Karlshafen erbaut), am Sängertempel auf der Sängerklippe (vom Quartettverein Karlshafen errichtet), Bismarckhöhe, Deichmanns Grotte, Rabenklippe, Teufelskanzel und Schwalben-nest. Die meisten Spaziergänge machten wir in den Solling. Zum Solling hinauf führt ein sanft ansteigender Waldweg. An diesem Wanderweg steht die 700- bis 800jährige alte Donareiche. Sehr oft sind wir hier auf die „Pirsch“ gegangen und haben, da der Solling sehr reichen Wildbestand hat, Rehe und Hirsche beobachtet.

Eines unserer schönsten Erlebnisse und für alle unvergeßlich war unser Ausflug nach Höxter und Schloß Corvey. Die alten, mit buntem Schnitzwerk versehenen Fachwerkhäuser aus dem 16. und 17. Jahrhundert geben uns einen Einblick vom besinnlich kunstvollen Schaffen unserer Vorfahren. Von Höxter aus führt eine zwei Kilometer lange schnurgerade Allee nach Schloß Corvey mit der alten Abteikirche aus dem 8. Jahrhundert. Was uns hier an Sehenswürdigkeiten gezeigt wurde, ist einmalig. Auf Einzelheiten einzugehen, würde zu weit führen

So ein Karussell macht doch wahre Freude; während die Eltern sich ausruhen, tummeln hier die Kinder auf den Spielplätzen.



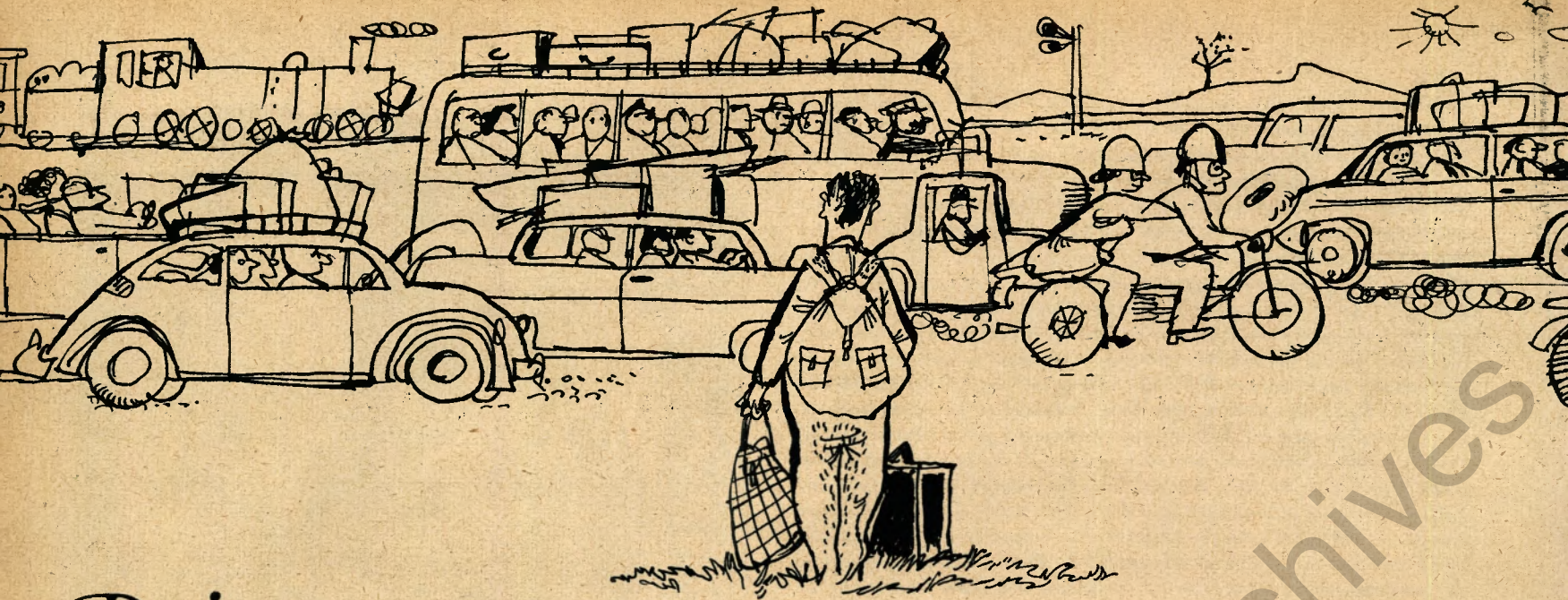
In einem Omnibusausflug an den Rhein treffen sich in Westerborg: (hintere Reihe v. l. n. r.) Gustav Wienke (K-Ost), August Hamelmg (K-Ost), Heinrich Lucke (K-Ost), Wilhelm Fernau (MFD), Bernhard Winkler (MFD), Erich Naujohs (MFD), Fritz Schmitz (MFD), Bernard Kakolewski (MFD). (Vordere Reihe v. l. n. r.) Frau Wienke, Frau Hameling, Klein-Marita, Frau Fernau, Frau Naujohs, Klein-Christa, Frau Winkler, August Jakob (K-Ost) und Frau Schmitz mit Sohn Klaus.



Heim geht's zum Mittagessen: Schmiedag-Urlauber in Wilsenroth bei Westerborg.

und kaum möglich sein. Zweieinhalb Stunden wurden wir herumgeführt. Tausendjährige Kultur konnten wir hier bewundern. Eine Bibliothek von unschätzbarem Wert ist im Schloß untergebracht. Sie enthält ungefähr 32000 Bände. Eines der ältesten bedeutendsten Werke ist wohl die Erste Deutsche Geschichte, die von dem Corveyer Mönch Widukind zu Anfang des 10. Jahrhunderts geschrieben wurde. In dem Schloß hat der Schloßherr einige Räume dem Höxterschen Heimatverein für ein Heimatmuseum zur Verfügung gestellt. Hier in Corvey war Hoffmann von Fallersleben, der Dichter des Deutschlandliedes, in seinen letzten Lebensjahren als Bibliothekar tätig. Des Dichters letzte Ruhestätte, die er in Corvey neben der Klosterkirche gefunden hat, haben wir zum Abschluß unseres Besuches aufgesucht.

Eine lebensgroße Büste des Dichters schmückt als Denkmal sein Grab. So haben wir in den vierzehn Tagen unseres Aufenthalts einen Teil der herrlich schönen Landschaft und der historisch wertvollen Stätten des Weserberglandes kennengelernt. Nur ungern haben wir von dem schönen Weserbergland Abschied genommen und noch sehr lange werden die schönen Erlebnisse und Eindrücke unserer vierzehntägigen Urlaubsfahrt in uns nachklingen.“



Reisen – MIT PFEFFER IN DEN BEINKLEIDERN

Zum Schluß unserer kleinen geschäftlichen Unterredung fragte ich ihn (mehr aus höflicher Gewohnheit und um dem Partner Gelegenheit zum Protzen zu geben als aus Wißbegier), wo er heuer seinen Urlaub verbracht habe. Der Mann war Syndikus. Sein mittlerer Fiat stand vor der Tür. Ich wußte, daß er über ein freundliches Häuschen im Vorort verfügte und ein wackerer Teilnehmer des wirtschaftlichen Wiederaufstiegs sei. Ich fragte ihn also: „Und wo waren Sie diesen Sommer, Herr Doktor?“ „Im Südharz“, antwortete er trocken. Seitdem bin ich verdutzt.

War der Mann in einer deutschen Epoche, da es sich für seinesgleichen zu gehören scheint, daß man auf Cap Antibes, in Las Palmas, auf Ischia, in Oban (was im Schottischen liegt), in Griechenland, auf Elba oder in Dalmatien seine Ferien verbringt – war da dieser Mann ein Snob ganz ausgekochter Art? Oder war er nur ein Spinner, der aus innerem Trotz immer gerade das Gegenteil tut? Oder war er gar ein Weiser? Ich fragte es mich sofort und bin seitdem verdutzt. Ihn selber darüber auszuhorchen, traute ich mich nicht. Südharz war in diesem Zusammenhange aber auch zu erstaunlich.

Das Reisen ist über die Menschheit gekommen. Sie hat das Reisen gekriegt, und zwar gleich das weite Reisen. Sie ist in Bewegung. Die Zahlen allein der deutschen Zeitgenossen, die in diesem Jahre schon friedlich in Italien eingebrochen sind, klingen horrend. Zu schweigen von den Amerikanern, die zu Myriaden über den großen Teich setzen, um dear little Europe mal fix in Augenschein zu nehmen. Nicht zu reden von den Engländern, denen man ja zugute halten muß, daß sie das Reisen sozusagen erfunden haben. Aber auch die Masse, in der sie sich heuer auf den Weg gemacht haben, spottet allen früheren Zahlen. Traut man der Statistik, schaudert einen etwas. Zu Hause zu bleiben scheint überhaupt niemand mehr. Es kribbelt und krabbelt auf der westlichen Hemisphäre. Mopeds und Stratocruisers sind überfüllt und bewegen sich unablässig. Zuweilen habe ich das Gefühl, man wird unser Zeitalter nicht das des Atoms nennen. Auch nicht das der Technik. Auch nicht das des Kindes. Wir werden unter die dritte Völkerwanderung rechnen.

Unsere Nachkommen werden sich kopfschüttelnd fragen, was wir denn, bitte, mit unserem dauernden Unterwegssein bezweckten? Ob da ein Bazillus den Erdball bekroch? Ob die Menschheit, wie eine alte Tante von mir das drastisch nannte, Pfeffer in den Beinkleidern gehabt hätte, daß sie nicht mehr stillsitzen konnte und einen Ort genießen?

Noch in meiner Kindheit reiste man anders. Da ich ein Knabe war, und das ist schier dreißig – nun gut, seien wir ehrlich: rund fünfunddreißig Jahre her, fuhr man natürlich auch in die Ferien. Aber damit wurde die Seßhaftigkeit doch nur an einen anderen Ort verpflanzt. Vater schrieb schon um Weihnachten Postkarten an verschiedene Pensionen. Die Angebote kamen herein. Er überschlug sie, versammelte zu Ostern die Familie in der guten Stube und verkündete, daß es ein Gasthof im Bayerischen Wald sein sollte – oder eine Pension an der Ostsee – oder ein Gut in Oldenburg, das zahlende Gäste aufnahm. Wir Kinder riefen Hurra. Im August ging es los.



Mutter hatte lange vorher den Rohrplattenkoffer vom Boden holen lassen. Sie packte die Bettwäsche hinein. Ohne die eigene reiste sie nicht. Sie hatte Erfahrung. Wochen zuvor wurden uns Kindern die besten Hemden und Strümpfe entzogen. Die wurden für die Ferien gehortet. Mutter packte. Unsereins war gehalten, die lateinische Grammatik obenauf in den Koffer zu legen. Denn, sagte Vater, die Schule höre nimmer auf – auch nicht in Bademünde.

Dann bewegten wir uns, eine kleine, kompakte Reiserotte, zum Bahnhof. Abends kamen wir an. Und da blieben wir nun unsere geschlagenen vier Wochen. Wir blieben wirklich. Dreimal am Tage an derselben Table d'hôte. Spaziergänge, Bäder, sonntags Kirchgang. Abends Trapper- und Indianerspiel mit anderen jungen Ostseepensionären. Wir sanken in die Welt, die wir aufgesucht hatten, völlig und lustvoll ein. Erst wenn die Ferien abgedient waren, schritten wir wieder kompakt zum Bahnhof, den Rohrplattenkoffer nunmehr voll schmutziger Wäsche. Gewaschen wurde sie erst zu Hause. Mutter wußte, warum.

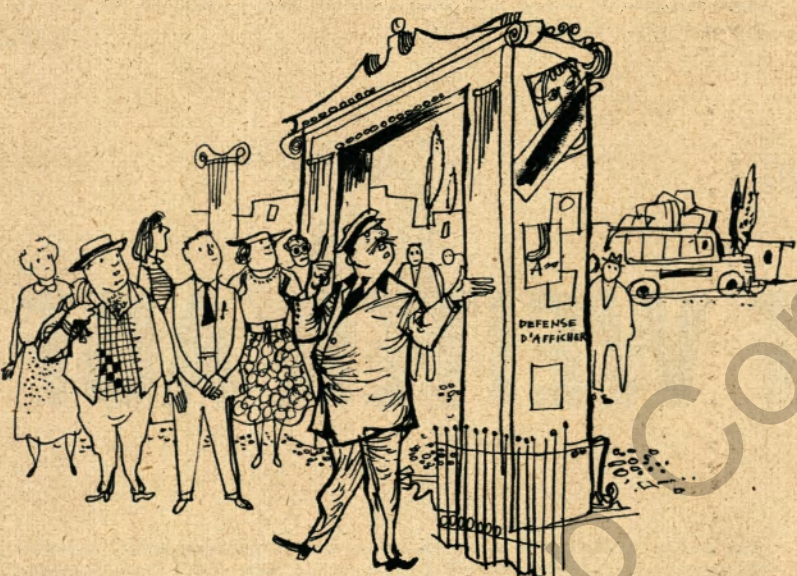


Und heute? ich muß immer an die geheimnisvolle Zeile in Goethes schönstem Gedicht, „Selige Sehnsucht“, denken: „Keine Ferne macht dich schwierig. . .“ An jeder anderen Straßenecke befinden sich Kaufläden, die über den Ladentisch die pure Welt feilbieten. „Waren Sie schon auf Sizilien? Drei Wochen pauschal!“ – „Quer durch Nordafrika in unseren modernen Liegeomnibussen!“ „Ganz Frankreich in vierzehn Tagen!“ – „Amerika erwartet dich! Rundreise durch die Staaten in vier Wochen!“ – „Das schöne Spanien: Barcelona, Granada, Sevilla zum Wochenende!“

Die reiselüsternen Plakate schäumen über vor Fremde und Ferne für ihr Spottgeld. Kant ist nie aus Königsberg herausgekommen. Schillers weiteste Fahrt war Berlin. Schon das bekam ihm nicht. Goethe, immerhin beweglicher, hat Italien zweimal gesehen. Aber was machte er auch für ein Wesens davon! Dafür kannte er Paris nicht, die Nordsee auch nicht. Wie viele von uns sind den Klassikern da nicht über!

Die kulantesten Herren in den Reisegeschäften schrecken vor nichts mehr zurück. Sie verkaufen uns alle Plätze der Erde mit kleinem Aufschlag quer über den Tisch. Und würde man sie sinnend um eine Überfahrt in das mythologische Zythra bitten, ich bin gewiß, sie könnten uns bedienen: Abfahrt morgen. Die Reise, versteht sich, pauschal. Versicherung zu unseren Lasten.

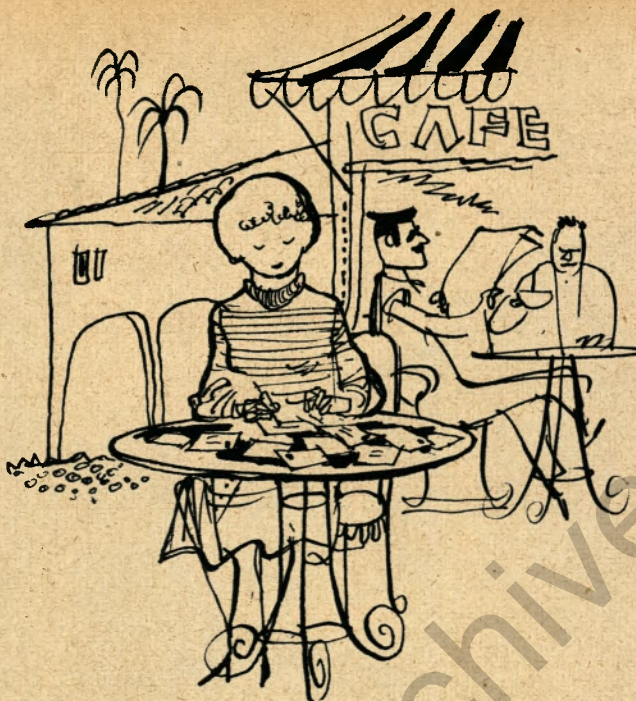
Der ebenso weise wie dicke Chesterton hat einmal gesagt, auch vieles Reisen könne den Horizont verengen. Und mit diesem nur scheinbaren Paradox hat er offenbar recht gehabt. Denn, bitte, beobachten Sie einmal die Insassen eines Reisebusses, sagen wir, in Parma, wenn er da stoppt. Da quillt es aus den Türen, verlangt nach Coca Cola, hört sich die Erklärungen des verhärmten Reiseführers, wenn's gut geht, immerhin mit einem Ohre an. Dann strömt das



in die Wirtschaft, wo auf Grund der Pauschale schon serviert ist. Mit dem Nachtschreib man Postkarten. Ein paar Schritte durch den Ort. Dann bläst der moderne Schwager hinter dem Volant schon wieder zum Aufbruch. Es geht weiter – fort den rasselnden Trab. Wir müssen heute abend noch in Florenz sein. Man ist zwar noch hier. Aber man fiebert schon nach der nächsten Station. . . Oder Sie, verehrter motorisierter Leser – worin besteht der Reiz der Fortbewegung mit dem Automobil? Doch in dem Jucken, das der Gashebel unter der Fußsohle verursacht. Nicht im Ankommen und Wohnen in einem fremden Ort, den man durchstreifte und geruhsam mit den Augen in Besitz nähme und womöglich liebt, sondern eher doch immer im Unterwegssein, im Aufbruch nach der nächsten Station. Dort, wo wir nicht sind, da ist das Glück. Und dahin sind wir immer unterwegs. Das Reisen hat nicht mehr den alten, gesunden Rhythmus von Abfahren, Ankommen, Bleiben. Reisen ist heute vielerorts nur eine saisonbedingte nervöse Zuckung. Man ist immer auf dem Sprung zur nächsten Station. Und von dort wieder weiter.

So haben wir's vom Wasser nicht gelernt – das Wandern! Der große Wilhelm Busch hat schon vor mehr als einem Menschenalter diesen Typus des, sozusagen, neurotisch Reisenden ganz klassisch angeprangert. erinnert man sich jenes Mister Pief, der in „Plisch und Plum“ zum Schluß auftaucht, jenes spleenigen Reise-Britten, der, wo immer er ist, sein Fernglas, sein Perspektiv vor die Augen drückt? Mit den Füßen ist er noch hier. Mit den Augen ist er schon beim nächsten. Dies klassische Zerrbild, das der alte Busch da zeichnet, äußert eine so zutreffende Absurdität, daß man sie zitieren soll. Dieser Reisefex sagt genau, was wir meinen, wenn er dekretiert:

„Warum soll ich nicht beim Gehn, / spricht er, in die Ferne sehn? / Schön ist es auch anderswo. / Und hier bin ich sowieso.“



Mister Pief äußert da jenen Reisehunger, der nie satt wird, weil er sich in der Fremde nie richtig zu Tisch setzt. So nimmt es denn auch mit ihm ein schlechtes Ende bei seinen Wanderungen, das Perspektiv vor Augen. Denn: „Dabei aber stolpert er in den Teich und sieht nichts mehr.“

Zeihe uns niemand des Spaßverderbens! Man verdächtige uns nicht, wir wollten den örtlichen Verkehrsämtern einen Tottun, wollten die Reiseinstitute schädigen, wollten die Menschheit, die so hektisch und selig in Reisebewegung gekommen ist, anhalten, mit dem häuslichen Balkon fürlieb zu nehmen oder höchstens in den heimatisch städtischen Parkanlagen ihre Ferien zu verbringen. Die Warnung, die wir zu artikulieren versuchen, ist vielmehr die! Sich vor lauter erramschtem Genuß nicht um den eigentlichen Genuß zu bringen. Das Ankommen und In-der-Ferne-sein nicht vor der Überschätzung des puren Unterwegsseins zu vergessen. Es soll nur ein bißchen vor der Reise-Managerkrankheit, die schon heimlich grassiert, gewarnt werden. Warum „vierzehn Perlen des schönen Bayernlandes in vierzehn Tagen“? Warum nicht lieber eine Perle, aber die ganz und gründlich in den vierzehn Tagen? Hätte man da nicht mehr? Würde man am Ende nicht besser Bescheid? Hätte man sich schließlich nicht besser erholt?

Eines gilt gewiß nicht für alle. Aber jener erstaunliche Syndikus, der drei Wochen gemütlich im Südhaz vertat und nun ja so gar nicht fähig ist, vor seinen weitgereisten Kollegen im Büro zu protzen – vielleicht ist er doch der bessere Reisende, verglichen mit jenen, die in derselben Zeit mit hängender Reisezunge den ganzen italienischen Stiefel hinauf- und hinunterjagten und in den letzten beiden Tagen mit einem rabiaten Schlenker noch die französische Riviera „mitgenommen“ haben.

Vielleicht geht er jetzt besser an den Start der neuen Arbeit. Er, immerhin, weiß, wie ein Sonnenuntergang aussieht. Er hat sein ausgeruhtes Auge an dem flimmernden Licht über Feldern und Wiesen gelabt. Es hat – wahrscheinlich völlig zwecklos, aber in sinnvoller Erholbarkeit – am Waldessaum gelegen für Stunden, den Zug der Wolken und der Vögel verfolgt, und siehe, seine Seele breitete vielleicht sogar weit ihre Flügel aus. . .

Kann sein, er weiß jetzt, was Stille ist. Er fühlte wieder den alten, gesunden, heiligen Rhythmus des Tages. Und den Regen kennt er nicht nur als Geschwindigkeitsbehinderung auf der Autobahn. Er weiß wieder, wie beruhigend der sein kann, wenn er leise auf das Dach der Veranda trommelt, und die Erde fängt an zu duften. Und die Welt liegt unter einem seligen feuchten Schleier. Kann sein. Wir stellen anheim.

Friedrich Luft.





Wir haben es geschafft. Da, wo der Krieg nur rauchende Trümmer hinterließ, stehen heute wieder Haus an Haus wie hier in der Bachstraße zu Dortmund. Diese Häuser gehören zur Hoesch Bergwerks-AG.



Aber nicht nur da, wo der Krieg Lücken schlug, wurde neu aufgebaut, sondern auch da, wo bisher keine Häuser standen. Ganz neue Siedlungen wurden geschaffen. Ein Haus in Hervest-Dorsten, Glückaufstraße.

10 000ste Hoesch-Wohnung fertiggestellt

HOESCH BAUT WEITER AUF

Mietkasernen mag es geben, aber nicht in Hohenlimburg in der Möllerstraße. Dort stehen nämlich jene modernen Mehrfamilienhäuser, in denen es sich nicht nur gut wohnen läßt, sondern die auch architektonisch wohl gelungen sind.



Auch die Häuser in Langerfeld an der Röschebecke sind für den Wohnungsbau vorbildlich. Wer möchte dort nicht wohnen? Es gibt im Hoesch-Bereich immer noch Wohnungssuchende. Darum soll es bei der 10 000sten Wohnung nicht bleiben. Hoesch baut weiter auf.





Hoesch-Wohnungen in Hagen in der Lenastraße . . .



. . . in Dortmund in der Steinmetzstraße

Bei Kriegsausbruch im Jahre 1939 verfügte Hoesch über nahezu 7000 werkeigene oder mit Werksmitteln erstellte Wohnungen. Die schweren Bombenangriffe, die während der Kriegsjahre über das Stadtgebiet von Dortmund und die anderen Städte, in denen sich Werke von Hoesch befinden, hinweggingen, haben diese stattliche Zahl an Wohnungen erheblich zusammenschmelzen lassen. Bei Kriegsende verfügte Hoesch noch über 3768 benutzbare Wohnungen, der Rest war zerstört oder unbewohnbar. Von den 3768 Wohnungen entfielen auf die Westfalenhütte 1059 Wohnungen, 1781 gehörten zur Hoesch Bergwerks-AG und 928 Wohnungen besaßen unsere Gesellschaften der Weiterverarbeitung.

1954: 9765 Hoesch-Wohnungen

Als nach der Neuordnung der ehemaligen Hoesch AG die Nachfolgesellschaft Hoesch Werke AG zum erstenmal der Hauptversammlung über die wirtschaftliche, technische und soziale Entwicklung im Hoesch-Bereich ausführlich berichtete, konnte der Vorstand feststellen, daß seit Kriegsende rund 6000 Wohnungen erstellt worden sind. Am 30. September 1954 gab es bei

Hoesch 4449 werkeigene und 5317 werksgebundene, insgesamt also 9765 Wohnungen. In die werksgebundenen Wohnungen sind 456 Eigenheime und 435 Siedlerhäuser miteingerechnet.

1955: 10000ste Hoesch-Wohnung fertiggestellt

Inzwischen sind aber wieder fast dreiviertel Jahr vergangen, in denen weitere Wohnungen erstellt wurden. Inzwischen ist auch die 10000ste Wohnung fertig geworden. Es ist natürlich nicht festzustellen, welches genau die 10000ste war, aber die Statistik belegt diese Zahl genau. Und es wäre auch gar nicht nötig, diese Zahl besonders zu feiern, denn jeder, der im Laufe des letzten Jahres eine neue Wohnung beziehen konnte, wird dieses Ereignis auf seine Weise gebührend gefeiert haben.

Aber immer noch gibt es im Hoesch-Bereich Wohnungsuchende; es sind nahezu 3000. Das ist ein Wermutstropfen im Becher der Freude. Vielleicht gewinnen diese Belegschaftsmitglieder durch die Bilder dieser Seiten – es sind Schnappschüsse von den neuesten Hoesch-Wohnhäusern – die Überzeugung, daß dem Wohnungsbau auch in der Zukunft unsere vordringliche Sorge gilt, denn Hoesch baut weiter auf...

. . . in Hemer in der Jübergstraße



. . . in der Walsiedlung Hervest-Dorsten.





MITTERNACHTSONNE

Eindrücke einer Erzfahrt gen Norden

„Wo kommt denn das Zeug her?“, ist eine Frage, die immer wieder gestellt wird, wenn jugendliche Besucher die Erzbunkeranlagen der Westfalenhütte besichtigen. Nun, je nach Verwendungszweck kommt es aus den verschiedensten deutschen und außerdeutschen Erzrevieren. Zum größten Teile aber verarbeitet die Westfalenhütte Schwedenerz. Mit dem 10000-Tonnen-Erzdampfer „MS Widar“ der Seereederei „Frigga“ (herzlichen Dank für die freundliche Einladung!) fuhr einer unserer Mitarbeiter gen Norden, ins schwedische Erzrevier im Gebiet von Kiruna. Er, Augenschmied, weil Fotograf aus Beruf und Leidenschaft, schildert uns seine Eindrücke:

Am Erzkai in Emden: MS Widar

Weit ragt der gewaltige Rumpf schwarz und rot aus dem öligen Hafenwasser. Weiß und orangegelb leuchten die Farben der Decks und der Masten. Erst seit 1½ Jahren versieht die nagelneue „MS Widar“ ihren Dienst. Das Schiff ist als Erzfrachter gebaut. Bei unserer Ankunft liegen die Ladeluken des Vorschiffs und des Achterdecks weit offen. Tief schaut man in den fast leeren „Schiffsleib“, der 10000 Tonnen Erzfracht zu fassen vermag. Die ganze Nacht „löschen“ gewaltige Kräne die Ladung: Erz für die Westfalenhütte. Taghell leuchten die Scheinwerfer. In meiner Kabine im Mittelschiff kann ich nicht schlafen; dröhnend schlagen die Greifer gegen die Schiffswände und den Boden und scharren das letzte Erz heraus. „Zeit ist Geld“, heißt es im Hafen, da die Gebühren hoch sind. Kaum sind die Geräusche des Entladens verstummt, setzt das Stampfen der Schiffsmaschine ein. Der Hafenlotse ist bereits an Bord. Die „Widar“ gleitet in der Morgendämmerung durch die Hafenschleuse in die offene See. – Am Erzkai legt ein neues Schiff an. Unsere Widar läuft aus. Sie holt neues Erz – Schwedenerz – aus dem Zielhafen

MS Widar löscht die Erzladung am Kai von Emden. Bald ist sie wieder klar zur Fahrt nach Nordschweden.



Luleå. Auf See heißt es für die Besatzung: „Klar Schiff“. Im sonnigen Morgen geht die Fahrt an den ostfriesischen Inseln vorbei. Wir passieren die Feuerschiffe Elbe 1, 2 und 3. In Cuxhaven liegt Mast an Mast die orangegelbe Walfangflotte des „millionenschweren“ Reeders Onassis. Am Abend erreichen wir Brunsbüttel, die Schleuse auf der Nordseeseite des Kaiser-Wilhelm-Kanals. Für die Mannschaft heißt das: letzter Postempfang oder ein kurzes Wiedersehen mit Angehörigen. In der Nacht durchfahren wir den Nord-Ostsee-Kanal. Am Marineehrenmal Laboe grüßt uns zum letztenmal deutsches Gebiet.

Vier Tage Ostseefahrt liegen vor uns. Ich habe ein dickes Buch und Zeitschriften für die „Langeweile“ bereitliegen. Alles bleibt unberührt! Auf See werfen wir einen Blick in das Schiffsinnere, in die Maschinenräume, in denen es vor Sauberkeit fast noch mehr blitzt als an Deck. Mit voller Kraft hämmert der Dieselmotor und treibt Schiffswelle und -schraube. Auf der Kommandobrücke betrachten wir neugierig die automatische Steuerung und die Peilgeräte. Die See erschien für mich früher blau, leer und frei. Hier auf den Seekarten sehe ich nun, wie eng und schmal die „Fahrstraßen“ sind. Wir „laufen“ südlich der Insel Laaland vorbei, nordwestlich von Kap Arcona und Bornholm, westlich von Gotland zu den Åland-Inseln und der Ålandsee hinauf, um im Bottnischen Meerbusen im Zielhafen Luleå zu enden. Was wäre ein moderner Frachter ohne den Funker und – ohne den „Smutje“, den Koch in seiner Kombüse. An Land würde man von solch guter Verpflegung wahrscheinlich Bauchweh bekommen. Mannschafts- und Offiziersunterkünfte sind bequem, geräumig und hygienisch, geschmackvoll und freundlich: eine Augenweide für Innenarchitekten. Viele Frachter mit Holz oder Zellulose, den Haupthandelsprodukten der skandinavischen Länder, begegnen uns. Erzfrachter treffen wir nur wenige. Später in Kiruna erfahren wir, daß nur 20 v. H. des schwedischen Erzes von Luleå aus transportiert werden. 80 v. H. Kiruna-Erz werden von Narvik aus verschifft. „Dreimal lang“ ertönt zu unserem Erstaunen einmal die Schiffssirene, und an den Masten flattert munter ein Grußwimpel hoch. Ein Schwesterschiff der Widar begegnete uns. Mit 10000 Tonnen Erz fährt es zurück nach Deutschland. Laut „Seeknigge“ werden heimfahrende Schiffe zuerst begrüßt.

Auf der Höhe von Stockholm beobachten wir einen besonderen Naturvorgang. Daß wir von 54 Grad nördlicher Breite auslaufend nun den 65. Breitengrad überqueren, merken wir daran, daß es nachts nicht mehr dunkel ist. Wir sind in der Region der Mitternachtssonne. Gegen 24 Uhr nähern wir uns dem Hafen von Luleå. Schweden liegt taghell vor uns. Es ist sogar möglich, mit 1/50 Sekunde zu fotografieren. Nach Mitternacht schleicht die Sonne eine halbe Stunde am Horizont entlang. Ein unbeschreibliches Farbenspiel in Orange, Rot und Violett bietet sich uns. Da es nicht dunkelt, sind wir auch gar nicht recht müde. Wir stehen und schauen lange in die Mitternachtssonne: Dieses Erlebnis wollten wir recht tief in uns aufnehmen.



Rot, Blau und Gelb laufen in breiten Bändern als Schmuck an den farbenfrohen Kleidungen der Lappen.

Wir haben es geschafft: Luleå

Bei unserer Ausfahrt in Emden hatten wir Sommer. Luleå grüßt uns im Frühlingskleid. Wie lange wird es dauern, bis die „Widar“ beladen ist? Gelingt es uns, nach Kiruna zu kommen? Kiruna ist die Schatzkammer des Schwedenerzes, weit nördlich des Polarkreises an der Strecke Luleå-Narvik gelegen. In acht Stunden kann ein Schiff mit Erz beladen sein und den Hafen verlassen. Wie kommen wir schnell nach Kiruna? Endlich legt die Barkasse des Maklers an.

„Sie haben mehr Glück als die Reederei“, gratuliert uns der Kapitän, „die ‚Widar‘ muß noch einen Tag und eine Nacht im Hafen warten, bis sie an den Erzkauf kann.“ Wir freuen uns; Kiruna und die Besichtigung der Erzlager sind uns sicher. In der Barkasse des Maklers gehen wir an Land. Unser einziges Gepäck: Fototaschen und eine Geldbörse mit schwedischen Kronen und Ören. Fast laufen wir zum Büro der Schwedischen Luftfahrtgesellschaft Scandinavian Airlines (SAS). Nur mit dem Flugzeug ist es uns möglich, in 24 Stunden nach Kiruna und zurück zu kommen.

Flug über eine fremde Welt

Mittags kreisen wir schon über dem Hafen von Luleå. Nach wenigen Flugminuten tut sich jäh eine fremde einsame Welt auf. Jede Besiedlung, die Wälder und auch einzelne Bäume hören auf. Ganz tief fliegt die Maschine über ein Sumpfgebiet. Wie ein rostfarbiger Teppich mit großen schwarzen Mottenlöchern liegt die Tundra unter uns. Diese dunklen „Mottenlöcher“ sind Schmelzwassertümpel aus der langen Winterzeit. Im Hochsommer trocknen diese Tümpel aus und machen einem grünen Rentiermoosteppich Platz. Während des Flugs erscheinen immer häufiger helle Fetzen in diesem seltsamen Landschaftsbild – die letzten Schneereste.

Vom Motorengeräusch aufgeschreckt, stieben Rentierherden davon. Ob wir gar Lappländer antreffen werden? Wir fliegen weiter nördlich. Hinter dem Tundragebiet erheben sich am Horizont schimmernd wie Perlmutter die schneebedeckten Höhenzüge des skandinavischen Hochgebirges. Näher und deutlicher zieht diese Gebirgskette heran. Dort liegt er, der Kebnekaise, 2123 Meter hoch, Schwedens höchster Berg. Ein großartiger Anblick.

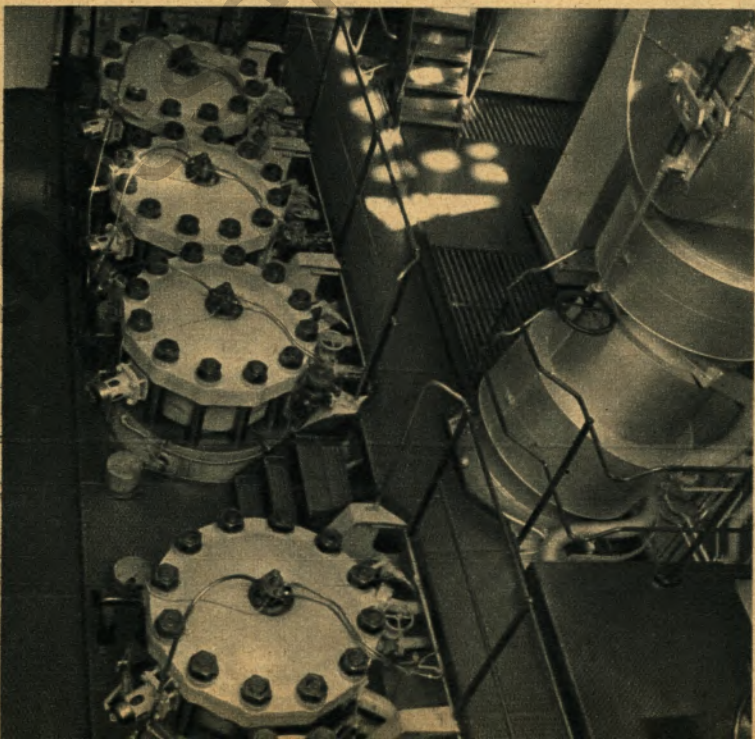


Ein Güterwagen nach dem anderen wird mit Erz zum Weitertransport ins Binnenland beladen.



Auf hoher See peilt der Kapitän der MS Widar die Lage.

Blitzsauber ist das „Herz des Schiffes“, der Maschinenraum.



Kiruna-Waara, der Eisenberg

Nach $1\frac{1}{4}$ Stunden Flug setzt die Maschine zur Landung an. Der Flugplatz: Ein in die Tundra gewalzter Platz, ein paar Baracken und ein Stückchen betonierete Rollbahn. In einem großen etwas klapprigen Taxi geht es auf „Sandstraßen“ durch die Tundra nach Kiruna. Unterwegs fällt mir ein seltsamer Berg auf, stufenförmig angeschnitten: Der Kiruna-Waara – finnisch: der Eisenberg. Dorthin zieht es uns, zur Fund- und Lagerstätte „unseres“ Erzes.

Beim Erzabbau: 40 Zentner Dynamit für jede Sprengung

Ein hochgewachsener Schwede führt uns. Das Erz wird in Kiruna über Tage abgebaut, wodurch sich sofort der terrassenförmige Anschnitt, der mir bei der Ankunft aufgefallen war, erklärte. In Porphyry eingebettet, durchzieht die Erzschiefer in einer breiten Falte den Kiruna-Waara. Vier Kilometer lang erstreckt sich dieses Erztafel bei einer Breite von etwa 100 Metern. Augenblicklich liegt die tiefste Abraumstelle bei 220 Meter. Bei Versuchsbohrungen stieß man bei 800 Meter Tiefe immer noch auf hochwertiges Erz. Auf $2\frac{1}{2}$ Milliarden Tonnen wird der Erzvorrat des Kiruna-Waara geschätzt. Das ist ein Vorrat für ungefähr 200 Jahre, wenn der Abbau im heutigen Tempo weitergeht. Für Zahlen habe ich keine besondere Sympathie. Aber hier gehören sie hin, um sich ein Bild dieses riesigen Erzlagers machen zu können. 15 Meter tief treiben die Schlagbohrmaschinen die Sprengkanäle für jede Sprengung. Zwei Tonnen Dynamit werden dabei zum Brechen einer Stufe verwendet.

1870 wurden im ganzen Jahr 20 000 Tonnen Eisenerz gewonnen, heute, 1955, je Tag 40 000 bis 55 000 Tonnen.

Kiruna-Erz ist das Beste der Welt. Es enthält bis zu 70 v. H. reines Eisenerz. Nach der Sprengung füllen große Raupenbagger („sieben Tonnen mit einem Griff“) Spezialkippwagen; sie kippen das Erz über Rutschen in Brechmaschinen, die das Gestein in handelsübliche Körnung zerkleinern. Durch einen Schacht rutscht das Material in Waggons, die ständig in einem Tunnel weiterrücken und automatisch bei der Beladung gewogen werden. Elektrolokomotiven befördern jeweils 60 Waggons mit einer Gesamtladung von 2400 Tonnen nach Luleå oder Narvik. Wie aufgezogene Perlenketten sehen vom Flugzeug diese Erzzüge aus. Vier solcher Züge rollen aus dem Erzverladetunnel in Kiruna, ehe ein Schiff, wie unsere „Widar“, beladen ist. Nur 3100 Arbeiter und Angestellte zählt die Belegschaft des Werks; so weit ist die Mechanisierung des Abbaues fortgeschritten. Man sagt, der Bergarbeiter von Kiruna ist der bestbezahlte Arbeiter der Welt. Sehen wir uns „seine“ Stadt an.

Kiruna – größer als New York

Die Nacht ist hell und sonnig. Darum schlafen wir lieber nicht, sondern nutzen die Zeit. Wir wandern am Luossa-Järvi, dem See bei Kiruna, entlang. Kein Grashalm, nur Rentiermoos, kein grüner Baum, nur verkümmerte, zerzaute Birken, deren Knospen immer noch nicht springen wollen. Es ist richtig kalt. Auf dem Kalender schreibt man die letzten Junitage. Wir fragen in Kiruna: „Wann ist es bei euch Sommer?“ Die Antwort lautet: „Im vorigen Jahr war es der 20. August von 13 Uhr bis 20 Uhr.“ Das ist natürlich übertrieben. Aber in allen Beschreibungen über Lappland – und Kiruna liegt im schwedischen Lappmark – liest man stets von den sehr kurzen Sommertagen, in denen dann die Mückenplage herrscht. Die Jahres-Durchschnittstemperatur in Kiruna beträgt -2 Grad. Kiruna schläft ab 23 Uhr. Die Bahnen liegen still; Gaststätten, Kinos sind geschlossen. Autos, Fahrräder und die vom letzten Schneefall stehengebliebenen Schlitten stehen wahllos an Straßen und in den Höfen. Die Wäsche bleibt über Nacht draußen. Hier mißtraut niemand dem anderen. Schwedens Ehrlichkeit ist weit über alle Landesgrenzen bekannt. Die Stadt ist in die Tundra hineingebaut. Krüppelbirken und Rentiermoos wachsen bis vor die Türschwellen. Holzzäune – selbstverständlich ohne Tor und Schloß – und rötliche Holzhäuser geben der Stadt ihr Gepräge. In neuen Stadtteilen baut man jetzt moderne Häuser aus Stein. Gegen Morgen besteigen wir den Slalanberg bei Kiruna. Auch er birgt Erz in reichem Maße. In diesem idealen Skigelände weit außerhalb der Stadt stehen genau wie in Kiruna unzählige Masten mit Scheinwerfern. Dadurch fällt mir bei mitternächtlichem Sonnenschein ein, daß hier im Winter drei Monate ewige Nacht herrscht. Auf dem Bergesgipfel erleben wir, wie die Sonne die vor und neben uns liegenden schneebedeckten Berge in ein rötlich-violettes Licht taucht. Das ist ein seltsamer Anblick für uns Mitteleuropäer zu mitternächtlicher Stunde.

Als wir am Morgen die Stadt wieder erreichen, herrscht reges Treiben. Vom Norden aus Narvik und aus dem Süden von Stockholm waren bereits Züge eingelaufen. Da trafen wir auch die ersten Lappländer in ihren bunten farbenprächtigen Gewändern. Leuchtendes Blau, Rot und Gelb waren in

überschwenglicher Fülle an Überrock, Mütze und Schürze und Halstuch verwendet worden. Es waren die Farben, die wir bei unseren Wanderungen am Luossa-Järvi und Kiruna-Waara in der Natur so sehr vermißt hatten. In fast farbloser Einsamkeit leben die Menschen dort. Die Sehnsucht nach diesen leuchtenden Farben mag die Lappländer bewogen haben, sich so farbenfroh zu kleiden. Besonders stolz tragen die Männer einen großen roten Wollfransenpuschel an ihren Mützen. Diese Lappländer kommen nur zum Einkauf oder zum Arztbesuch nach Kiruna. Sie leben bei ihren gezähmten Renttierherden und ziehen mit ihren Tieren im Sommer gen Norden. Silberarbeiten, besonders feine Gravierungen, Holz- und Geweihschnitzereien der Lappländer sind schön und begehrt. Am bekanntesten sind wohl in Europa die schönen, reich bestickten warmen Renttierfellschuhe.

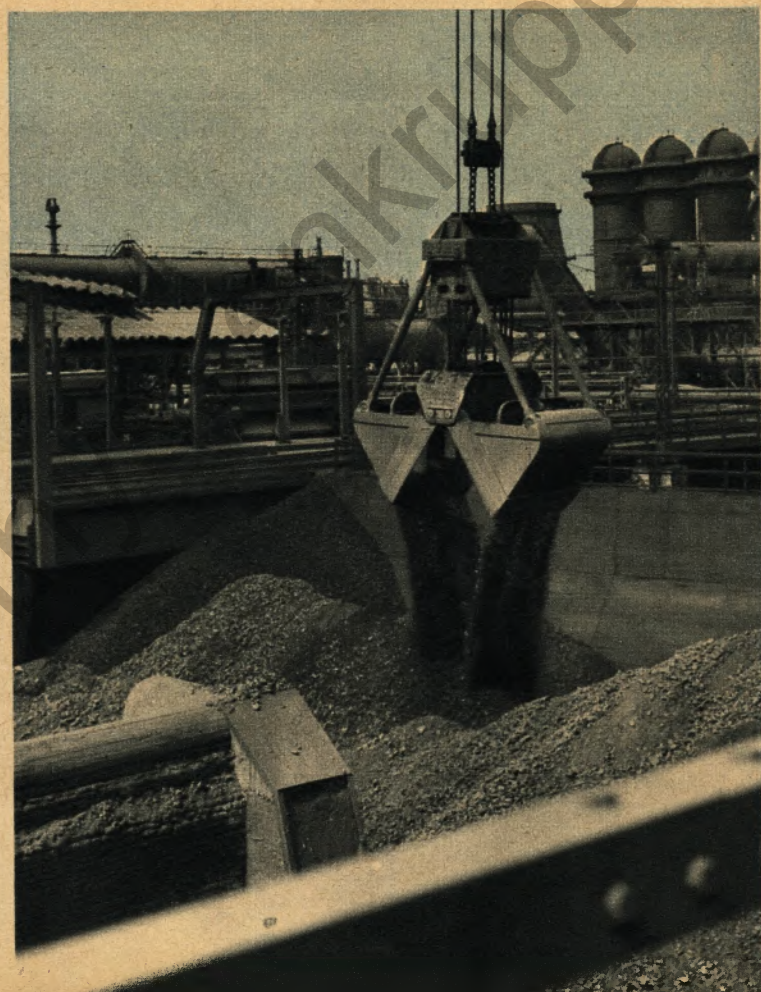
Erzladung in Lulea

Als wir mit dem Flugzeug über den Eisenberg wieder südlichen Kurs nach Lulea nehmen, schauen wir zum letztenmal über dieses fremde Land. Als wir Lulea erreichen, legt die „Widar“ gerade am Erzkai an. In langen Reihen stehen die Erzzüge bereit. Mehrere Schiffe werden gleichzeitig beladen. Waggon um Waggon – die ganze Verladung durch Sprechfunk gesteuert – hält vor der Erzverladeanlage. Wie Rüssel hängen die Rohre der Verteiler über den weit offenen Luken des Achterdecks und des Vorschiffs. Zwei Arbeiter entriegeln die Waggon, und polternd schlägt und rutscht das Erz in den Laderaum. Nach acht Stunden Ladezeit zeigt der Tiefgang des Schiffs die volle Ladung: 10 000 Tonnen. Sofort legt das Schiff vom Kai, und hinaus geht es in die offene See.

Eine Eigenart der Erzschiffe ist es, bei fast ruhiger See „zu rollen“. Es rollt nicht nur das Schiff, sondern zugleich rollen Gläser und Flaschen. Vorhänge und aufgehängte Kleidungsstücke beginnen weit ausholend zu pendeln. Keiner der Besatzung nimmt von den tollkühnen Schwankungen unserer „Widar“ besondere Notiz. Nur bei mir beginnt, zur hellen Freude der anderen, auch mein „Innenleben“ zu pendeln und zu rollen. Windstärke 6 in der Nordsee wirkt auf mich besonders ungünstig. So lege ich mich lieber flach und bin froh, als Hoek van Holland in Sicht kommt. In Rotterdam wird die Erzfracht gelöscht. Zu meinem großen Erstaunen kommt unser Frachter gar nicht an einen Kai, wie ich es bei der Ausfahrt in Emden erlebt hatte. Mit riesigen Schwimmkränen wird das Erz direkt auf Schleppkähne geladen. Über den Rhein und die Kanäle erreicht es so auf dem Wasserwege den Dortmunder Hafen.

Adieu, ihr treuen Fahrensleut! Habt Dank für eure Gastfreundschaft, Käpten und „alle Mann von Bord“. Adieu Erz – und auf Wiedersehen im Erzbunker der Westfalenhütte.

In der Westfalenhütte gelangt das Erz in die am Hochofen liegenden Erzfaschen.



In der weiten bergigen Landschaft Lapplands liegt das Erzbergwerk Kiruna.

Die Erzfracht unseres Schiffes wird in Rotterdam direkt auf Schleppkähne geladen.



Und im Dortmunder Hafen bringen die bereitstehenden Erzwaggons die Fracht in die Westfalenhütte.





Die Betriebsräte

aller unserer weiterverarbeitenden Gesellschaften trafen sich am 21. Juli 1955 in Kassel zu einer Arbeitstagung. Kassel war als Tagungsort gewählt worden, um den Betriebsräten Gelegenheit zu geben, auch diesen zum Bereich unserer Gesellschaften gehörenden Betrieb kennenzulernen. Verständlicherweise nahmen die Betriebsräte die Gelegenheit wahr, die Bundesgartenschau zu sehen.

In der Sitzung gab Herr Dr. Koch vom Vorstand der Hoesch Werke AG einen Bericht über den Verlauf und die Beschlüsse der Hauptversammlung der Hoesch Werke AG am 21. Juni 1955. Als weiterer wichtiger Tagesordnungspunkt wurde die Vorbereitung und die Durchführung der Wahl der Arbeitnehmervertreter für die Aufsichtsräte der weiterverarbeitenden Gesellschaften behandelt.

Die Rückfahrt über die Möhnetalsperre und durch das Sauerland gab nach dem arbeitsreichen Tag einen angenehmen Ausklang.



Die Werksfeuerwehr

der Westfalenhütte beging am 13. August das schöne Fest des Silberjubiläums. Aus kleinsten Anfängen entwickelte sich die Wehr zu einem gut ausgebildeten Stamm von 40 zuverlässigen Männern, denen modernste Brandbekämpfungswagen, Lösch- und Rettungsgeräte zur Verfügung stehen. Sie ist „das Mädchen für alles“ und ist stets zur Stelle, wenn irgendwo im Werk „etwas los“ ist. Oberbrandrat Zinser der Städtischen Berufsfeuerwehr Dortmund würdigte die Verdienste der Wehr und verlieh drei Wehrangehörigen – Brandinspektor Karl Spieckermann, Brandmeister Hermann Eichler und Oberfeuerwehrmann Fritz Schulte – im Auftrage des Innenministers das silberne Feuerwehr-Ehrenzeichen.

Alle Räder standen still,

als am 18. Juli in Genf die Verhandlungen der großen Vier über das weitere Schicksal Deutschlands begannen. Zwei Minuten ruhte auch in allen Werken des Hoesch-Kreises die Arbeit „zur Besinnung auf das Schicksal unseres zerrissenen Landes und der Bekundung unseres Willens zur Wiedervereinigung in Frieden und Freiheit“, wie das Kuratorium „Unteilbares Deutschland“ im Aufruf geschrieben hatte.

Mit der „Stör“,

einem Weserdampfer, unternahmen die Belegschaftsmitglieder und Pensionäre des Hoesch-Handels ihren diesjährigen Betriebsausflug ins Weserbergland. Ein Sonderzug der Bundesbahn brachte die Teilnehmer am frühen Morgen nach Bad Driburg, und beim Frühstück in den Räumen des „gräflichen Kurhauses“ begrüßte mit viel Humor Direktor Lomberg alle Teilnehmer. Die Beschaulichen blieben anschließend beim Kurkonzert; die Unternehmungslustigen wanderten entweder die Weserpromenade entlang oder über die Höhenwege. Bei strahlendem Sonnenschein bestieg die gesamte Belegschaft des Hoesch-Handels den Weserdampfer „Stör“ und bei Kaffee und Kuchen (und einigen starken Getränken und Speisen) ging die Fahrt durch's Weserland.

„Und um uns klang es so froh und hehr
Und über uns tagt es so helle
Und unten brauste das ferne Wehr
Und der Weser blitzende Welle.“

So klang das Weserlied vom Dampfer herab. Von Höxter aus ging es im Sonderzug nach Unna-Königsborn. Im festlich geschmückten Saal des Kurhauses gingen bald beim fröhlichen Abend die Wogen hoch. Bei dieser Gelegenheit beglückwünschte Direktor Lomberg auch den langjährigen Prokuristen des Hoesch-Handels, Herrn Rütther, der 55 Jahre bei Hoesch tätig war. Nach dem Zusammenbruch war Herr Rütther vorbildlich und maßgeblich am Wiederaufbau des Unternehmens beteiligt gewesen. Direktor Lomberg wünschte Herrn Rütther – auch im Namen der Belegschaft – noch einen langen, gesunden und geruhamen Lebensabend.

Dann tat die Kapelle das ihre und sorgte für Schwung und übermütige Stimmung. Adi Iser konferierte. Zur großen Überraschung entpuppte sich manches Belegschaftsmitglied als „Musik- oder Gesanganzone“. So ging es fort bis zum frühen Morgen, und wenn sie nicht nach Hause gemußt hätten ... sie tanzten heute noch.



„Dat is'n Ding“

meinte einer der Schmiedaglehrlinge, die Ende Juni die Westfalenhütte besichtigten, als er vor dem Großhochofen mit einer Tagesleistung von 1400 Tonnen stand. Insgesamt waren 82 Lehrlinge der Schmiedag – unter ihnen 12 weibliche kaufmännische Lehrlinge – zur Westfalenhütte gekommen, um das Stammwerk aller Hoesch-Unternehmen kennenzulernen. Überdies bot ihnen diese Besichtigung Gelegenheit, ihre theoretischen Kenntnisse über die Stahlerzeugung zu ergänzen.

Bei der Hoesch Walzwerke AG in Hohenlimburg:

Großes Fest

für kleine Leute



Klein-Lieschen spielte als Müllerstochter im Märchenspiel „Rumpelstilzchen“ ihre Rolle so echt, daß wir alle ihren Kummer teilten, als sie Stroh zu Gold flechten sollte.



Groß war der Hunger, den Jürgen Reiß hatte. Nicht einmal der Fotograf konnte ihn stören.

„Ja, ja, so ein Kinderfest macht müde“, dachte Ursula Flottmann und setzte sich ins Gras.



Petrus lächelte. Und er hatte der Sonne befohlen, auch zu lächeln. Und so tat sie es. Sie strahlte förmlich nur so vom Himmel herab auf das bunte Gewimmel, das da die Wiesen des Ahmer Bauern in Hohenlimburg bevölkerte: Hoch gingen die Wogen beim traditionellen Kinderfest des Hoesch Kindergartens am 22. Juli.

Hohenlimburger „Kuchenschlacht“ siegreich beendet

Mit Musik waren die Kinder und ihre Eltern hinausgezogen auf die Höhe zum Ahmer Bauern. Hier hatten fleißige Hände alles sorgsam vorbereitet und so begann das „Programm“. Bewegungsspiele in großer Zahl ließen die Kleinen schnell außer Atem kommen. Zur Erholung: Aufführung des Märchens „Rumpelstilzchen“, gespielt von den Kindern des Hoesch-Kindergartens. Unbekümmert – wie erfahrene Mimen – spielten sie ihre Rollen und ernteten reichlich Beifall, nachdem beim tragischen Höhepunkt „Rumpelstilzchen“ sein Zwerge- und Erdendasein beendet hatte. Eine solch aufregende Sache bereitet Hunger: Tief in die Tassen steckten unsere Jüngsten ihre Nasen, und die „Kuchenschlacht“ wurde siegreich beendet.

Freude – mit kleinen Tränen

So gestärkt stiegen unsere Jüngsten in die sportlichen Wettkämpfe und nahmen siegesgewiß ihre Preise in Empfang.

Als die Luftballons ausgeteilt wurden, war der Höhepunkt des Kinderfestes zweifellos erreicht. Aber wo viel Freude ist, gibt's auch leicht Tränen, dann nämlich, wenn – oh Mißgeschick – der Luftballon sich selbständig machte und gen Himmel verschwand. Wenn es am schönsten ist, soll man Schluß machen; so dachten auch die Veranstalter des Hohenlimburger Kinderfestes.

Bald sah Petrus, der die Sonne inzwischen zur Ruhe geschickt hatte, bunte Tupfen, die sich von der Wiese des Ahmer Bauern in Richtung Oege bewegten: Überglückliche Kinder, mit vielen Geschenken beladen, die müde nach Hause wandern. Im Stillen freuen sie sich schon alle auf das nächste Kinderfest.

Lampenfieber scheinen Jürgen Raatz und Eberhard Schwestka vor ihrem Auftritt nicht zu kennen.





Aktionäre der Hoesch Werke AG besichtigten anschließend an die Hauptversammlung am 21. Juni 1955 eingehend die Westfalenhütte. Sie gewannen hier an Ort und Stelle einen Eindruck vom Wiederaufbau eines der Hauptwerke des Hoesch-Kreises, nachdem Aufsichtsrat und Vorstand in der Hauptversammlung in Wort und Bild ihnen ausführlich über die technischen, wirtschaftlichen und sozialen Leistungen von Hoesch berichtet hatten. Die Aktionäre äußerten sich lobend über das Gesehene und dankten für die Gelegenheit zu dieser Besichtigung.

Als Rettungsschwimmer bildeten sich 26 Lehrlinge der Hoesch Walzwerke AG in Hohenlimburg aus. Unter Leitung von Herrn Holstein kamen sie dreimal wöchentlich zu praktischen Rettungsübungen und einmal in der Woche zur theoretischen Unterweisung zusammen. Zu den praktischen Übungen gehörten Kurzstaffeln, Paket-, Schuster- und Mutsprünge, sowie Tief- und Streckentauchen, Kleiderschwimmen, transportieren von Kameraden, Befreiungsgriffe und Wiederbelebungsversuche. In einer Feierstunde im festlich geschmückten Saal im Hohenlimburger Stadtjugendheim überreichte der Leiter des Landesverbands Westfalen der deutschen Lebensrettungsgemeinschaft, Karl Löhrl, unseren 26 Hohenlimburger Rettungsschwimmern die Urkunden.



STECKENPFERDREITER AN DEN START

Im Weihnachtsheft 1954 unserer Werkzeitschrift „Werk und wir“ hatten wir das „Steckenpferdturnier 1955“ angekündigt. Jetzt ist es soweit. Die Ausstellung ist vom 26. September bis 3. Oktober.

Im Laufe der vergangenen Zeit hatten wir monatlich einen „Turnierbewerber“ vorgestellt, der allen Lesern Ansporn und Beispiel sein sollte. Wir sind restlos zufrieden: denn es hat sich eine erfreulich große Anzahl von Belegschaftsmitgliedern zur Teilnahme an diesem „Steckenpferdturnier“ gemeldet, sodaß wir die Ausstellung der Arbeiten vom 26. September bis zum 3. Oktober im Festsaal der Werkchenke der Westfalenhütte stattfinden lassen können. Wir bitten die Belegschaftsangehörigen, die sich zum „Steckenpferdturnier“ gemeldet haben, uns die Ausstellungsgegenstände zwischen dem 5. und 15. September einzureichen. Sie erreichen die Schriftleitung „Werk und wir“ in Zimmer 317 des Hoesch-Verwaltungsgebäudes in Dortmund, Eberhardstraße 12. In Ausnahmefällen, bei größeren oder zerbrechlichen Gegenständen oder bei auswärtigen Teilnehmern, sind wir auch bereit, die Ausstellungsstücke abholen zu lassen.

Die ausgestellten Gegenstände werden durch ein Preisrichterkollegium prämiert. Auch die Besucher der Ausstellung werden Gelegenheit haben, auf Zetteln ihre Meinung über die einzelnen Ausstellungsgegenstände kundzutun. Für die besten Arbeiten ist eine Anzahl von Preisen ausgesetzt, die bei der Eröffnung der Ausstellung bekanntgegeben werden.

Wer die letzte Gelegenheit noch wahrnehmen will, sich am „Steckenpferdturnier“ zu beteiligen, kann uns – auch ohne sich bisher angemeldet zu haben – seine Ausstellungsstücke noch bis zum 15. September einreichen.

DIE WANDERZIGARRE

Auch für Nichtraucher



Sie kennen doch sicher die Geschichte der kleinen Ursache und der großen Wirkung. Als wir noch zur Schule gingen, haben wir sie uns heimlich zugeflüstert – beim Nachsitzen.

Da hatte ein ehrsamere Bürger unserer Stadt, dessen Haus an den Schulhof grenzte, einen bitterbösen Brief an den Herrn Schulrat geschrieben. Der Grund dieses Schreibens: Während der Pause war ein Ball in die Fensterscheibe der guten Stube geflogen. Dieses unerhörte Vorkommnis war Grund genug, die Verrohung der Sitten bei den Jugendlichen im allgemeinen zu beklagen, die auf die Milde und Nachsicht der Erzieher

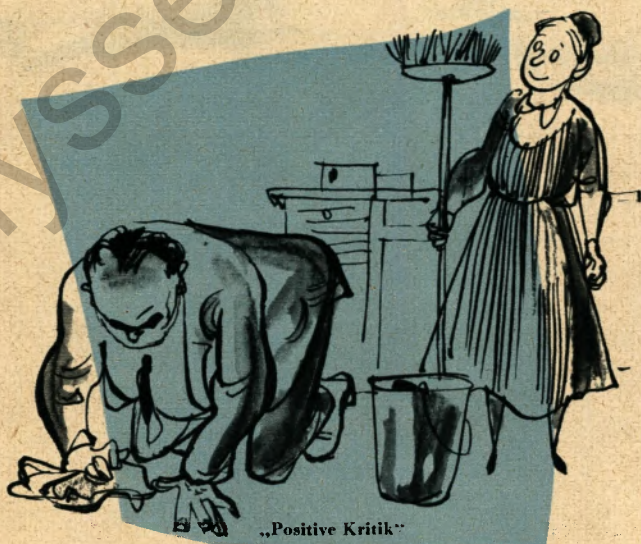
zurückzuführen sei („zu meiner Zeit hätte man uns den Hosenboden mal ordentlich strammgezogen“) und eine strenge Ahndung des Falles zu verlangen. Der Schulrat war ein vernünftiger Mann; er hätte viel lieber die ganze Angelegenheit auf sich beruhen lassen. Da aber besagter Bürger einigen Einfluß in der Gemeinde besaß, so konnte er nicht um-



„Negative Kritik“



„Herrlich geputzter Schuh, Herr Meier, aber meinen Sie nicht auch, er stände am falschen Platz?“



„Positive Kritik“

hin, dem Direktor der Schule bei passender Gelegenheit Mitteilung vom Vorfall zu machen. Sicher hatte er sich nichts dabei gedacht; aber die Lawine war damit ins Rollen gebracht.

Solange noch jemand unter ihm steht, glaubt der Mensch nun einmal, eine Kritik – und sei sie noch so wohlwollend – nicht auf sich sitzen lassen zu können. So auch in unserer Geschichte. Der Direktor gab die Kritik weiter. Er ließ das Lehrerkollegium zusammenkommen und blies den Versammelten ganz gehörig den Marsch. Die hatten nun wiederum nichts Eiligeres zu tun, als in die Klassen zu stürmen und nach einer fürchterlichen Strafpredigt eine hochnotpeinliche Untersuchung nach den Schuldigen anzustellen. Als dies zu keinem Ergebnis führte, mußten wir alle nachsitzen; und ausgerechnet an dem Tag, wo wir uns das große Fußballspiel ansehen wollten.

Wie gesagt, es ist nur eine Geschichte, und jeder kann in den Erinnerungen seines Lebens herumkramen, um festzustellen, ob er sich mal in einer ähnlichen Lage befunden hat.

Wenn unsere Erzieher nun ein wenig schlauer gewesen wären, dann hätten sie zu uns gesagt: „Also Jungs! Ihr seid an sich ja feine Kerle. Aber was ihr euch da geleistet habt – also das geht zu weit. Wer den Mut hat, einem anderen Schaden zuzufügen, muß auch den Mut aufbringen, dafür geradezustehen.“ Sicher hätte sich der Schuldige gemeldet, und wir wären alle bemüht gewesen, von nun an besser achtzugeben beim Spiel. So aber, nach dem Nachsitzen, war in allen die Opposition hellwach. Sie waren verbittert, empört. Und das sind Empfindungen im Menschen, die einem guten Verhalten, einer guten Leistung Abbruch tun.

Findige Leute haben nun diese Geschichte umgearbeitet. Der Schulrat wurde in ihrer Geschichte Direktor und der Lehrer Meister. Der Effekt jedoch, der war derselbe. Doch auch diese Geschichte wollte nur sagen, daß alles, was negativ kritisiert wird, auch negativ auf die Leistung und den guten Willen wirkt. Darum sollten wir uns ganz bewußt bemühen, stets positiv zu allen Dingen unseres täglichen Lebens Stellung zu nehmen, falls eine Stellungnahme verlangt wird. Viele nehmen ja auch nur dauernd Stellung, weil es ihnen Spaß macht, Stellung zu nehmen.

Der Baum will gepflegt sein, soll er Früchte tragen. Auch der Mensch will gepflegt werden, wenn wir ihn zum Freund haben wollen, oder wenn er uns eine Leistung bringen soll. Er kann es gar nicht so leicht verschmerzen, „daß er davon überhaupt keine Ahnung haben soll“, oder „daß er das nicht versteht“, oder „daß er da wohl gerade in der Schule gefehlt habe“.

Das wäre oft nicht so einfach, meinen Sie, einem Mitmenschen nicht zu verstehen zu geben, daß das gar nicht seine Angelegenheit sei? Daß er sich da gar nicht drum zu kümmern brauche? Daß er lieber bei seinem Leisten bleiben solle? Weit gefehlt! Es ist sogar sehr leicht!

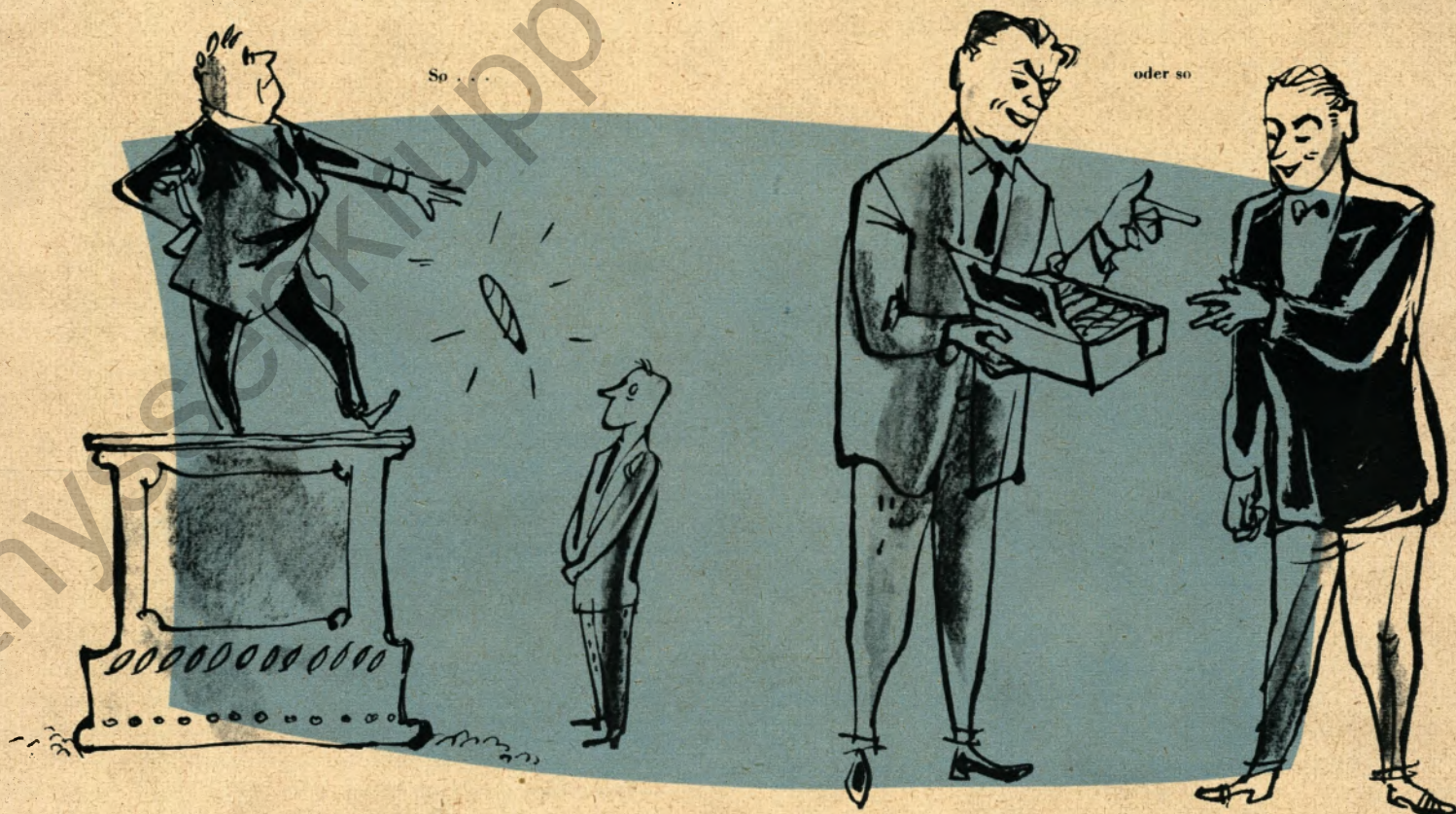
Das beste ist, wenn wir solches meinen, das gute Schweigen. Aber es fällt verdammt schwer, still zu sein, nicht wahr? Bevor wir unserem Herzen nicht Luft gemacht haben, bevor wir nicht unsere Sicht der Dinge

aufs Trapez gebracht haben, sind wir nicht zufrieden. Was raus muß, muß raus. Aber auch hier kommt es wieder auf das WIE an.

Wir könnten ja auch sagen, „du magst sicher recht haben. . . , aber“, oder „das kann sehr gut so sein, wie du es sagst, aber“, oder „ich könnte mich beinahe deiner Meinung anschließen, nur, du wirst es einsehen, man könnte es ebensogut so sehen, wie ich es sehe.“ Es gibt so viele Möglichkeiten, den anderen MENSCH bleiben zu lassen. Wenn einer einen Fehler gemacht hat, sollten wir ihm nicht gleich zu verstehen geben, daß er eigentlich in unserer menschlichen Gesellschaft ja nichts mehr zu suchen habe. Wir könnten uns erst einmal überlegen, was er bisher Positives geleistet hat. Und wir werden zu der Einsicht kommen, daß das ungleich mehr ist, als der eine Fehler ausmacht. Wenn wir uns die Mühe machen, so zu denken – und es bereitet nun leider wirklich Mühe –, dann werden unsere menschlichen Beziehungen nie so hart aufeinanderknallen, dann wird unser Familienklima gut sein und unser Betriebsklima. Denn, wer die Dinge positiv sieht oder wer in positiver Sicht handelt, schaltet alle negativen Einflüsse aus. Das „Furchtbar-fertigmachen“ trägt keine Früchte. Es fordert nur Trotz bei den Starken und Unsicherheit bei den Schwachen heraus. Aber trotzig und unsichere Leute bekommt man nicht zu Freunden, und sie leisten auch nichts. Hier wird eindeutig bewiesen, daß etwas Negatives – und das „Fertigmachen“ ist nun mal negativ –, stets Unterdurchschnittliches nach sich zieht.

Damit ist keineswegs gesagt, daß nun alle Kritik im Leben zu den Akten gelegt werden soll. Sie muß sein. Sie muß auch hart sein können. Aber sie sollte immer positiv sein. Denn nur die positive Kritik verbessert, baut auf, bringt Gewinn und Erfolg. Zugegeben: der Mensch ist im Grund seines Herzens Egoist. Ihn interessiert eigentlich nur das, was ER vom Leben haben kann. Wäre er weise, würde er seine Mitmenschen auch leben lassen, würde er sich ihnen gegenüber positiv verhalten. Es fiel auf ihn zurück, und er könnte NOCH mehr vom Leben haben. Jedoch: Weise sind selten.

Eigentlich alles ganz selbstverständlich, nicht wahr? Aber wir vergessen über den täglichen Sensationen allzuleicht das Selbstverständliche.



HOESCH-HAUPTVERSAMMLUNG



im Spiegel der Presse

Die Hauptversammlungen der drei Nachfolgesellschaften der ehemaligen Hoesch AG (Hoesch Werke AG, Altenessener Bergwerks-AG und Industrierwerte AG) am 21. Juni 1955 waren die ersten ordentlichen Aktionärsversammlungen nach der Neuordnung. Die starke Teilnahme der Aktionäre und die ausführliche Berichterstattung der Presse unterstrichen nachdrücklich, welche Bedeutung den Beschlüssen der Hauptversammlungen, denen die Geschäftsabschlüsse 1951/52, 1952/53 und 1953/54 vorlagen, beigemessen wurde. Die Presse brachte das für sie besonders Bemerkenswerte in den Schlagzeilen über Berichte zum Ausdruck: „Hoesch-Gruppe rückt wieder enger zusammen“ – „Ein weiterer Schritt zur Rückverflechtung“ – „Hoesch-Konzern entsteht wieder“ – „Hoesch vor der Rekonzentration“. Im einzelnen führten die Zeitungen zu den Beschlüssen der Hauptversammlung aus:



Blick in die Pressekonferenz vor der Hauptversammlung

Düsseldorfer Nachrichten

UNABHÄNGIG • 1891 • ÜBERPARTeilICH

„Der ehemalige Hoesch-Konzern wird bald wieder entstehen. Die Hoesch Werke AG und die Altenessener Bergwerks-AG beschäftigen zusammen rund 44 700 Personen. Dazu kommen über die Industrierwerte AG Beteiligungen an sieben weiterverarbeitenden Werken, die die Erzeugnisse der vorgenannten Gesellschaften abnehmen und verarbeiten. Hopp teilte mit, daß die Hoesch Werke AG in den drei Jahren seit der Hoesch-Neugründung 341,7 Mill. DM investiert habe.“

DIE ZEIT

WOCHENZEITUNG FÜR POLITIK · WIRTSCHAFT · HANDEL UND KULTUR

„Die Verwaltung zweifelt nicht an dem Einverständnis der Hohen Behörde zu der beabsichtigten Wiederausammenfassung, die für die beteiligten Werke und ihre Belegschaften sowie für die Aktionäre die beste Sicherung bewirken wird. Die Verwaltung erklärte, daß bei einer Wiedervereinigung für alle Unternehmen Erträge ausgeschüttet werden könnten, die über die Möglichkeiten der gegenwärtig von Hoesch getrennten Gesellschaften hinausgingen.“

WESTFÄLISCHE RUNDSCHAU

„Nachrichten aus Politik, Wirtschaft, Kultur und Sport“

„Die Zusammenarbeit zwischen Arbeitnehmervertretern und Anteilseignern im Aufsichtsrat habe sich gut bewährt, sagte Aufsichtsratsvorsitzer Hopp. Es sei zu hoffen, daß das Holding-Mitbestimmungsgesetz bald verabschiedet würde. Bis zur gesetzlichen Klärung sollen die Arbeitnehmervertreter als Gäste zu den Aufsichtsratsitzungen geladen werden.“

Handelsblatt

DEUTSCHE WIRTSCHAFTSZEITUNG

„Die Hoesch Werke AG wird nach dem Beschluß ihrer Hauptversammlung die bereits angekündigte Erhöhung ihres Grundkapitals um 105 Mill. DM auf 375 Mill. DM durchführen, um für den Zusammenschluß mit der Altenessener Bergwerks-AG und der Industrierwerte AG vorbereitet und für die künftigen Investitionen gewappnet zu sein.“

WESTFALENPOST

„Die Hauptversammlung genehmigte, aus dem durch den Gewinnvortrag und durch Teilauflösung von Rücklagen entstandenen Jahresgewinn im Geschäftsjahr 1953/54 in Höhe von 17,2 Mill. DM 6 v. H. Dividende auf das Grundkapital von 270 Mill. DM auszuschütten. Für die nächsten Monate planen die Hoesch Werke AG neue Investitionen in Höhe von über 200 Mill. Deutsche Mark.“

Ruhr-Nachrichten

Tageszeitung für Westdeutschland

„Bei Erläuterung der Investitionsausgaben wies Hopp darauf hin, daß bei dem Abkommen mit der Mannesmann AG auf dem Wege der traditionellen Flachstahlerzeugung, in der seit 1935 eingeleiteten modernen Breitbandfertigung, weitergeschritten werde. Das in Huckingen in Bau befindliche Gemeinschaftswerk von Mannesmann und Hoesch zur Herstellung geschweißter Rohre wird nach Angaben von Willy Ochel um die Wende 1955/56 dem Betrieb übergeben werden können.“

Industriekurier

UNABHÄNGIGE ZEITUNG FÜR POLITIK, WIRTSCHAFT UND TECHNIK

„Alle drei Nachfolger der liquidierten Hoesch AG sind irgendwie aufeinander angewiesen und voneinander abhängig. Der geplante Wiederezusammenschluß kann das Gesamtunternehmen nur krisenfester machen. Auch die Ertragslage dürfte nach einem Zusammenschluß konstant sein. Die augenblickliche günstige Konjunktur gestattet eine Vollaussnutzung der vorhandenen Kapazitäten. Größere Bauvorhaben, wie die neue Breitbandstraße, sollten nach ihrer Fertigstellung nicht ohne günstigen Einfluß auf die Ertragslage sein.“

DER TAGES SPIEGEL

UNABHÄNGIGE ZEITUNG FÜR POLITIK, WIRTSCHAFT UND TECHNIK

Die Berliner Zeitungen hoben die Hoesch-Aufträge an Berlin besonders hervor. So schrieb der Tagesspiegel, daß Berlin bei der Auftragsvergabe gut berücksichtigt worden sei. Damit habe Hoesch nicht nur eine wirkliche Unterstützung der Berliner Wirtschaft geben wollen, sondern auch den Berliner Unternehmen den Nachweis ihrer Leistungsfähigkeit ermöglicht (siehe „Werk und wir“ Heft 6/1955 Seite 232).

Zur Sonderausgabe unserer Werkzeitschrift aus Anlaß der Hauptversammlung schreibt „Der Tagesspiegel“ (Berlin) am 17. Juni 1955:

„Seit zwei Jahren erscheint die Werkzeitschrift der Hoesch Werke AG ‚Werk und wir‘. Sie unterrichtet die Mitarbeiter und Freunde der Werke von der Entwicklung im technischen, wirtschaftlichen und sozialen Bereich. Eine nunmehr vorliegende Sonderausgabe spricht darüber hinaus auch die Aktionäre an. Anlaß war die bevorstehende HV., die erste seit Gründung in der Neuordnung, die wichtige Beschlüsse, u. a. über eine Kapitalerhöhung um 105 Millionen zu fassen haben wird. Über 30 000 Mitarbeiter zählen die Hoesch Werke, und mehr als 20 000 Aktionäre sind an dem Aktienkapital von zur Zeit 270 Millionen beteiligt. Die Sonderausgabe gibt nicht allein eine Übersicht über die Entwicklung im letzten Jahrzehnt, sie geht vielmehr ausführlich auch auf die Geschichte des Unternehmens ein, das am 1. September 1871 von Mitgliedern der Familie Hoesch gegründet wurde, deren Vorfahren seit mehr als 300 Jahren mit der Eisenindustrie verbunden waren. Diese Darstellung ist eine Fundgrube für den Wirtschaftshistoriker, da sie gleichzeitig auch das Wachsen und Werden der deutschen Schwerindustrie anschaulich macht. Nicht minder ausführlich ist der Sozialbericht gehalten, aus der Erkenntnis heraus, daß hinter den nüchternen Zahlen der Bilanz die Leistung der Mitarbeiter steht. Auch die letzte Bilanz nebst Gewinn- und Verlustrechnung wird eingehend kommentiert. In allgemein verständlichen Ausführungen geht die Sonderausgabe ferner auf aktienrechtliche Fragen ein. So werden die Befugnisse der Hauptversammlung sowie Rechte und Pflichten von Aufsichtsrat und Vorstand erläutert. Auch das persönliche Moment ist dabei gewahrt: Die Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes werden in Bild und Wort vorgestellt.“

Hoesch Walzwerke AG in Hohenlimburg schult Kranführer für

GUTE FAHRT AUF NEUEN KRÄNEN

Im Mai dieses Jahres begann bei der Hoesch Walzwerke AG. in Hohenlimburg der erste Lehrgang für Kranführer. Die Ausbildung erstreckte sich über zwei Monate und schloß am 30. Juni mit einer Prüfung ab, bei der die ersten fünf Kranführer bewiesen, daß sie in der Lage sind, alle Transportarbeiten mit Kränen betriebssicher durchzuführen.

Der reibungslose Produktionsablauf eines modernen Industriebetriebes verlangt immer wieder, daß schwere Lasten schnell und sicher von einem Arbeitsplatz zum anderen transportiert werden. In den meisten Fällen ist es nicht möglich, diesen Transport zu ebener Erde durchzuführen. Daher erschloß man für den innerbetrieblichen Güterverkehr die dritte Dimension, baute in die Hallen Kranbahnen und Kräne ein und bewegte sperrige und schwere Güter durch die Luft.

Moderne Krananlagen sind Musterwerke technischer Präzision. Ihre Bedienung verlangt vom Kranführer technisches Verständnis und Einfühlungsvermögen und genaues und exaktes Arbeiten, wenn der Transport von schweren Lasten mit den Kränen sicher vor sich gehen soll.

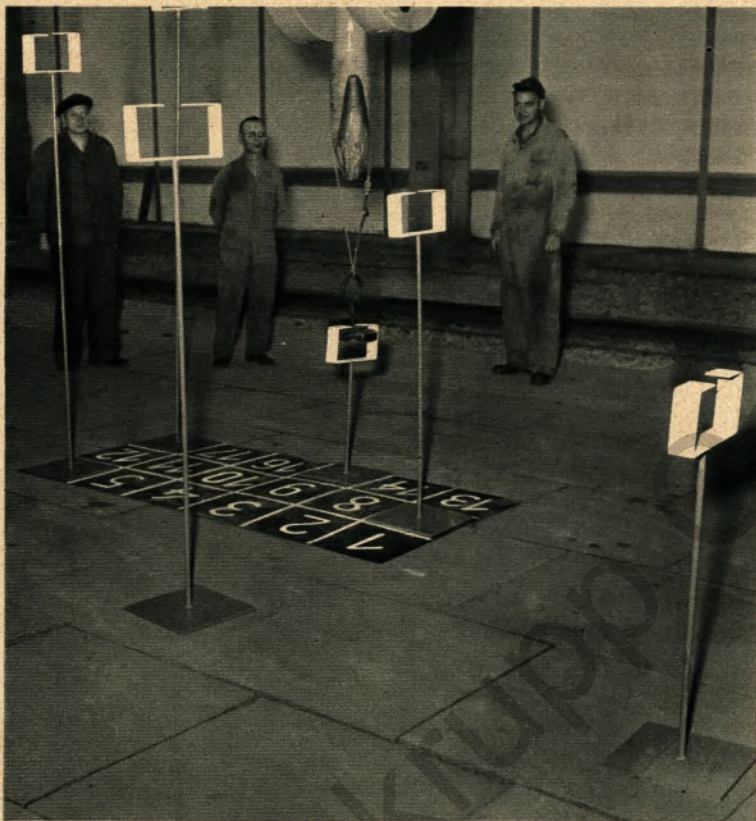
Was hoch hängt, kann tief fallen

Bei vielen Industriebetrieben ist bisher nie darauf geachtet worden, welch verantwortliche Tätigkeit der Kranführer auszuüben hat, denn eine Fehlleistung von ihm gefährdet in den meisten Fällen das Leben seiner Arbeitskameraden und führt oft zum Verlust wertvoller Güter. Man kann also nicht ohne weiteres jedem Berufsfremden die Aufgaben des Kranführers übertragen, denn bevor jemand die Kranführerkabine besteigt und den Kran in Betrieb nimmt, muß ihm die technische Ausrüstung geläufig sein, er muß die „Verkehrsregeln“ kennen, die Unfallverhütungsvorschriften beherrschen





v. l. n. r.: Willi Bahner, Kranführer; Ing. Karl-Heinz Hackenberg, Leiter der Lehrwerkstatt Rudolf Arnold, Ausbilder; und die Kranführer Norbert Litzau, Josef Sowa, Alfred Urban.



Oben und unten: Hier gilt es Geschicklichkeit zu beweisen. Ständer, die wahllos auf dem Boden stehen, müssen mit dem Kran in die nummerierten Felder einer Bodenplatte gebracht werden.



und mit den Handzeichen seiner Mitarbeiter vertraut sein, wenn er gut und sicher arbeiten will. Denn „Was hoch hängt, kann tief fallen“ und damit zu einer großen Gefahr für Leib und Leben der Arbeitskollegen werden.

Kranführer machen den „Führerschein“

Die Hoesch Walzwerke AG. in Hohenlimburg hat sich daher der gründlichen Ausbildung der Kranführer besonders angenommen. Gehört es schon zum Wesen einer guten Betriebsführung, jeden Mitarbeiter speziell auf seine Tätigkeit im Betrieb vorzubereiten, so verlangt die Sicherheit im Betrieb gerade für den Kranführer eine besondere Schulung. Besonders die Aufgaben, die im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der neuen kontinuierlichen Mittelbandstraße in den nächsten Wochen in Hohenlimburg auftauchen, verlangen von den Kranführern in dieser neuen Anlage ein Höchstmaß an Fahrsicherheit und Sachkenntnis.

Bereits seit Anfang des Jahres wurde die Kranführerschule vorbereitet, die sich auf Unterlagen der „Arbeitsstelle für betriebliche Berufsausbildung“ und Erfahrungen des Hüttenwerks Rheinhausen stützen konnte. Im Mai 1955 begann der erste Kranführerlehrgang, bei dem berufsfremde Mitarbeiter angelernt und ausgebildet werden mußten. Dies geschah sowohl bei praktischen Fahrübungen als auch durch theoretische Schulung in einem zweimonatigen Lehrgang. Bei der Prüfung am 30. Juni 1955 wurde ermittelt, ob die Lehrgangsteilnehmer in der Lage sind, selbständig und betriebssicher einen Kran zu führen. Hierbei enthielt vor allem die praktische Fahrprüfung eine Reihe von Aufgaben, die von den zukünftigen Kranführern ein Höchstmaß an Konzentration und Geschicklichkeit verlangte.

Jede im praktischen und theoretischen Teil gestellte Aufgabe wurde vom Prüfungsausschuß bewertet und beurteilt. Einen Teil der praktischen Fahrprüfung zeigen die Bilder dieser Seiten. Bei der theoretischen Prüfung mußte der zukünftige Kranführer über die Ausrüstung und die Überwachung des Krans, über die Arbeitsweise des Kranfahrwerks und die Wartung des Krans berichten. Ferner mußte er sich in den Unfallverhütungsvorschriften genau auskennen.

Das Ergebnis der ersten Prüfung war so günstig, daß die Hoesch Walzwerke AG sich entschloß, baldmöglichst einen weiteren Lehrgang nach demselben Lehrplan durchzuführen. Nachdem die ersten fünf Kranführer ihre Prüfung bestanden haben, werden nunmehr 30 weitere Mitarbeiter – Kranführer-anwärter wie auch alte „Fuhrleute“ – in zwei Gruppen zu je 15 Teilnehmern diese Kranführerschulung mitmachen. Es ist vorgesehen, die Lehrgänge nach einjähriger Pause zu wiederholen.

Kritisch beobachten die Lehrgangsteilnehmer die Arbeit ihres Kollegen am Kran.



WELTKONGRESS FÜR UNFALLVERHÜTUNG ROM 1955



Rund 800 Menschen aus vielen Völkern der fünf Erdteile trafen sich Anfang April 1955 in Rom, um gemeinsam über die besten Lösungen eines der Kernprobleme unserer Zeit, das ein brennendes Anliegen der ganzen Menschheit geworden ist, ihre Erfahrungen, ihre Meinungen und ihre Pläne auszutauschen, und um neue Mittel, neue Wege zu neuen Zielen auf diesem weiten Notgebiet sozialer Gerechtigkeit zu finden.

Dieses Kernproblem heißt: der Unfall und seine Verhütung. Diese vielen Menschen: Vertreter zahlreicher Regierungen, vieler Sicherheitsbehörden, vieler Sicherheitsorganisationen; Vertreter von Gewerkschaften und Arbeitgeberverbänden; Vertreter der Wissenschaften und der Technik, hatten sich in Rom zusammengefunden, um den Weltkreuzzug gegen die Pest unserer Zeit, den Betriebsunfall, mit vereinten Kräften ein gutes Stück Weges voranzutreiben.

Das Internationale Arbeitsamt in Genf und die Nationale Italienische Unfallverhütungsorganisation (ENPI) hatten den Kongreß mit großer Umsicht vorbereitet und seine Teilnehmer eingeladen. Ich durfte, einer Einladung folgend, an dem Kongreß teilnehmen und konnte gleichzeitig die Westfalenhütte der Hoesch-Werke vertreten.

Dieser Weltkongreß, der erste seiner Art, stand unter dem Patronat des Italienischen Staatspräsidenten *Einaudi*. Es war nicht nur ein formales Patronat. Neben dem Präsidenten Italiens wetteiferten Quirinal, Kapitol und nicht zuletzt der Vatikan miteinander, um dieses erste Weltparlament für Unfallverhütung zu seiner Arbeit zu ermutigen, sie zu fördern, und um seine Bedeutung für unsere Zeit in den Brennpunkt der Aufmerksamkeit der ganzen Menschheit zu rücken.

Vorläufer dieses Weltkongresses für die Unfallverhütung waren:

1. Die Internationalen Unfallverhütungs-Konferenzen von 1926 in den USA, 1935 in England, 1937 in Amsterdam. In Amsterdam wurde 1937 der erste Weltkongreß beschlossen. Der 2. Weltkrieg und seine Folgen ließen den Beschluß erst 1955 Wirklichkeit werden.
2. Die regelmäßigen Nationalen Unfallverhütungs-Konferenzen in den USA: einberufen vom Präsidenten und den Gouverneuren der einzelnen Staaten;
in Großbritannien: einberufen von der Royal Society for the Prevention of Accidents;

in Frankreich: einberufen von der Association des Industriels de France und ihrer belgischen Schwesterorganisation.

Der Weltkongreß hielt seine Sitzungen in dem großen Kongreß-Palast der römischen Messe- und Ausstellungsstadt, der EUR (Esposizione Universale Roma). Weit vor den Toren Roms breitet sie sich zu beiden Seiten der nach Ostia führenden Straße aus.

Die Themata der Vollsitzungen waren:

1. Aufgaben und Arbeitsweisen der Arbeitsschutz-Kommissionen
2. Unfallverhütung in der Landwirtschaft
3. Maschinenschutz und Aufgaben der Konstrukteure
4. Einfluß der Farben in den Arbeitsräumen
5. Mensch und Unfallverhütung
6. Erziehung zur Unfallverhütung
7. Unfallverhütung und soziale Sicherheit
8. Internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Arbeitsschutzes

Referenten:

- Verwilt, Belgien
Pedemonte, Argentinien
Kremer, Deutschland
Birren, USA
Gemelli, Italien
Payne, Großbritannien
Texier, Frankreich
Pelow, Schweden

An den kurz gehaltenen Referaten entzündeten sich die mehrstündigen Aussprachen. Da wurde die Versammlung zu einem wirklichen Weltparlament, denn die vielen Vertreter aus allen Ländern *brannten darauf*, diese erstmalige Gelegenheit zu benutzen, um zur Lösung des zur Debatte stehenden Kernproblems unserer Zeit ihren Beitrag zu leisten.

Jeder Sprecher vertrat seine Überzeugung mit dem ihm eigenen Temperament, so daß manchmal die Köpfe warm wurden, und der Kongreßleiter Mühe hatte, die Wogen der Begeisterung oder die der scharfen Kritiken zu glätten. Mochten aber die Meinungen manchmal noch so weit auseinandergehen, ihre Vertreter sich noch so sehr (mit Worten!) raufen, – sie rauchten sich *immer zusammen, nie auseinander*, denn sie waren alle von einem selten einmütigen Geiste beseelt.

Aus der Fülle der Kritiken, Meinungen, Ratschläge, die da aus allen Völkern vorgetragen wurden, kann ich an dieser Stelle nur einige und auch diese nur in der Form von Aphorismen wiedergeben. Sind sie auch nur Fragmente einer universellen Kundgebung, sie vermitteln dennoch etwas von der Einmütigkeit, die die Kongreßteilnehmer beseelte, und die es offenbar machte,

welch' furchtbare Plage der Unfall in seiner heutigen Massenerscheinung für die Menschheit geworden ist, und zu welchen gemeinsamen Anstrengungen die ganze Welt bereit ist, um den gemeinsamen Feind Nummer Eins zu überwinden.

Aphorismen aus dem ersten Weltkongreß für Unfallverhütung

Aus dem natürlichen Recht jedes Menschen auf menschenwürdiges Dasein folgt sich sein Recht auf menschenwürdige Arbeit zur Beschaffung seines täglichen Brotes (Nahrung, Kleidung, Behausung). Aus diesem Recht auf menschenwürdige Arbeit ergibt sich sein Recht auf *den Schutz seiner Arbeitskraft*, auf die *Sicherung dieser Arbeitskraft* gegen Krankheit und Unfall und auf die *Sicherung gegen die Folgen* von Krankheit und Unfall. Der Betriebsunfall in seiner heutigen Massenerscheinung ist der furchtbare, gemeinsame Feind aller Menschen. Er bedroht nicht nur die sozialen, sondern auch die wirtschaftlichen Grundfesten jedes Volkes. Wirksamste Unfallverhütung ist daher eine der dringendsten Forderungen sozialer Gerechtigkeit.

Pas de paix durable sans justice sociale! Pas de justice sociale sans sécurité sociale: Kein dauerhafter Friede ohne soziale Gerechtigkeit. Keine soziale Gerechtigkeit ohne soziale Sicherheit! (Devise der Franzosen und Belgier.)

Das wirksamste Mittel zur Verhütung von Betriebsunfällen ist die *Erziehung des Menschen* zu der Gewissenspflicht, sich und seinen Mitmenschen auf Schritt und Tritt vor den täglich wachsenden Unfallgefahren zu schützen. Technische Schutzvorrichtungen haben ihren Wert. Sie sind unentbehrlich. *Aber sie bleiben nur Hilfsmittel. Die Quintessenz rationaler, allein wirksamer Unfallverhütung ist die nie aufhörende, täglich von neuem beginnende Erziehung.*

Solange die safety - mindedness (die Gewissenspflicht, Unfälle zu verhüten) nicht Gemeingut des ganzen Volkes geworden ist, bleibt alle Unfallverhütung *halbe Arbeit*. Das ganze Volk muß zu der Überzeugung erzogen werden, daß *nichts* so sehr seinen sozialen und wirtschaftlichen Interessen dient wie die tägliche, methodische Verhütung der Unfälle. Die Erziehung zu dieser Überzeugung muß schon *im Elternhaus beginnen*.

Unfälle entschädigen ist wichtig und notwendig. *Unfälle vermeiden, verhüten ist sehr viel wichtiger und sehr viel notwendiger.*

Der Betriebsunfall ist *nie* dem sogenannten Zufall zuzuschreiben. Er wird *immer verursacht*, von *Menschen verursacht*. Der Mensch, der den Unfall verursacht, kann ihn auch vermeiden. Er *muß* ihn vermeiden. *Aus Pflichtgefühl.* Wer das nicht einsieht, ist für wirksame Unfallverhütung nicht zu gebrauchen. Das Beispiel verantwortungsbewußter Unfallverhütung muß *immer von oben* gegeben werden. *Nur dann*, wenn die Direktoren mit diesem Beispiel vorangehen, wird die ganze Arbeiterschaft des Werkes mitgerissen, sich täglich in den Dienst verantwortungserfüllter Unfallverhütung zu stellen. (Lehrsätze der Amerikaner.)

In den USA und in Kanada gibt es viele Großbetriebe, die eine wirksame, planmäßige Unfallverhütung als Grundlage ihrer Arbeitsbeziehungen betreiben. Man kann viel von dieser *zuversichtlichen und mutigen Haltung* lernen. Natürlich haben auch sie, wie wir alle, Sorgen und innere Konflikte, aber im allgemeinen bildet das gesamte Personal eine Einheitsfront, sobald es sich darum handelt, Sicherheit und damit auch die Leistung zu fördern. Wir in England stehen *seit langer Zeit bewundernd vor dieser Erscheinung und streben diesem Beispiele nach*. - Es ist aber zwecklos, die jungen oder auch die erwachsenen, neu eingestellten Arbeiter zur Unfallverhütung zu erziehen, wenn man nicht zuvor sicher ist, daß Aufsichtspersonal und Betriebsleitung ihrer Aufgabe gewachsen sind. In Großbritannien wird diese Seite des Problems sehr aufmerksam behandelt. (Aus den Darlegungen des britischen Sprechers.)

Obwohl die Verhütung von Arbeitsunfällen sowohl im Interesse der Arbeiter

wie der Unternehmer liegt, nehmen beide doch nur ungenügend an der Lösung dieser Aufgabe teil und leisten nur beschränkte Zusammenarbeit. - Neben der Bekämpfung der technischen Risiken und der Ausnützung der modernen, medizinischen Hilfsmittel müssen alle Methoden der Erziehung zur Unfallverhütung angewendet werden. Aufrufe müssen an *alle* Erzieher ergehen. In dieser Frage kann und muß sogar *jedermann Erzieher* sein. Die Mitarbeit *aller*, vom Direktor bis zum Hilfsarbeiter ist erforderlich, um eine Atmosphäre der Sicherheit zu schaffen. Alle, die eine berufliche Laufbahn einschlagen, müssen schon vorher eine Sicherheitsschulung zurückgelegt und feste Gewohnheiten hinsichtlich des Arbeitsschutzes angenommen haben. Diese Schulung des zukünftigen Arbeitsmannes muß in den Schulen, in Organisationen und Vereinen, durch Film und Rundfunk vorgenommen werden. *Sie muß vor allem in der Familie beginnen.* (Grundsätze der Franzosen.)

Um Zeitverluste zu vermeiden, um Produktion und Gewinne zu steigern, werden die elementaren Vorsichtsmaßregeln vernachlässigt. *Wie kann noch ein Berufsinteresse*, wie ein berufliches Verantwortungsbewußtsein Bestand haben, das den Menschen anspornt, seine Berufspflicht zu erfüllen, wenn *beständig die Gefahr* eines Unfalls den Menschen und damit seine und seiner Familie Existenz bedroht! - Die Unfallverhütung muß in den Rahmen eines Gesamtplanes gestellt werden. Das aber kennzeichnet die Größe der Aufgabe, vor deren Lösung sie gestellt ist. *Wieviel geduldige Forschung, wieviel Fachwissen, wieviel kameradschaftliche Zusammenarbeit* ist allein nötig, um *nur die theoretischen Probleme*, die die Gesamtplanung einer wirksamen Unfallverhütung mit sich bringt, zu lösen! (Aus der Ansprache Pius XII. an die Teilnehmer des Kongresses bei der ihnen gewährten Sonderaudienz.)

Diese kleine Gedankenauslese möge genügen, um zu zeigen, wes Geistes Kind dieser erste Weltkongreß für die Verhütung von Unfällen war.

Wurde in den Vollsitzungen mit ihren knappen Referaten und ihren langen Aussprachen fruchtbare Arbeit getan, nicht minder fruchtbar waren die *zahllosen kleinen Aussprachen* zwischen einzelnen Teilnehmern oder in kleinen Gruppen.

Menschen aus allen Völkern, grundverschieden nach Rassen, Weltanschauungen, nach wirtschaftlichen, politischen und andern Zielen waren sich einig in dem *einen hohen Ziele*: die Pest unserer Zeit, den Unfall, mit *vereinten Kräften* auszurotten; und in der *einen Überzeugung*: das Unfallverhütungsproblem ist ein *Erziehungsproblem*, ein *Problem der Selbstbeherrschung*.

Der erste Weltkongreß für Unfallverhütung ist vorüber. Er wird nicht der letzte gewesen sein. Die Teilnehmer werden die Saat, die sie mitnahmen, in der ganzen Welt ausstreuen. Da, wo sie auf guten Boden fällt, wird sie gute Früchte bringen. Der Menschheit zum Segen.

Dr. P. W. Haurand, Mitglied des Aufsichtsrates der Westfalenhütte AG.



Aus den

ARBEITSERGEBNISSEN

und den

LÄNDERBERICHTEN

Unfallschutz als Lehrfach in der Berufsausbildung

Die eigentliche erzieherische Tätigkeit auf dem Gebiet der Unfallverhütung steht in engem Zusammenhang mit Berufsausbildung und Anlernzeit. Zu diesem Zweck sind gute Beziehungen zwischen Unfallschutzbeauftragten und den Lehrern der Berufsschulen sowie den Meistern der Lehrwerkstätten erforderlich. In England gilt die Unfallverhütung nur als ein Teil der allgemeinen Berufsausbildung. Sie wird nicht schon in den Volksschulen behandelt, da diese bereits mit Stoff überfüllt sind. Allerdings wird hier schon mit Erfolg Verkehrserziehung betrieben. Dagegen ist man in Italien der Auffassung, daß der Gedanke der Unfallverhütung den Kindern nicht früh genug nahegebracht werden kann. Seit 1950 ist dort der Unfallschutz in den Volksschulen eingeführt worden; allerdings nicht als eigenes Unterrichtsfach. Die Organisation der Schulunfallschutzbeauftragten, die freiwillig ist, zählt heute 24 000 Volksschullehrer zu ihren Mitgliedern.

In England wird jedem jungen Arbeiter, sobald er in das Werksleben eintritt, ein älterer Arbeiter an die Seite gestellt, der ihn in der ersten Zeit auf seinem Berufsweg begleitet. Es gibt auch Komitees von Jungarbeitern, die wöchentlich zusammenkommen und die Fragen der Unfallverhütung besprechen.

In einigen Industriezweigen Englands mit fortschrittlichen Verhältnissen, in denen 2,5 Millionen Arbeiter beschäftigt sind, haben die Unfälle in den letzten 30 Jahren um 50 v. H. und teilweise sogar um 80 v. H. abgenommen. Dieses Ergebnis ist zurückzuführen auf:

- entsprechende Initiative der jeweiligen Betriebsführungen
- unmittelbare Beteiligung der Arbeiterschaft in den Betriebskomitees für Unfallverhütung
- gute Einschulung bzw. Umschulung
- freien Erfahrungsaustausch zwischen den einzelnen Industrien
- die rastlosen Bemühungen der Abteilungen für Unfallverhütung.

Auch Schulung der Vorgesetzten

Wichtig ist aber auch die Erziehung und Schulung der Vorgesetzten. Als äußerst zweckmäßig haben sich hierfür Konferenzen und andere Formen des Meinungsaustausches erwiesen. Lehrgänge für Abteilungsleiter werden in England durch einen Direktor eröffnet und durch den Generaldirektor des Unternehmens beschlossen.

Zum Schluß sei noch auf drei Dinge hingewiesen, die immer wieder in den Vorträgen und Diskussionen zum Ausdruck kamen:

- Die Notwendigkeit einer umfassenden statistischen Erfassung von Unfällen und Unfallursachen nach einheitlichen Gesichtspunkten
- Der hohe Wert, der der Existenz und dem Wirken internationaler Körperschaften wie dem Internationalen Arbeitsamt und der Internationalen Vereinigung für Sozialversicherung sowie den mit ihnen zusammenarbeitenden nationalen Organisationen beizumessen ist

- Das Aufkommen der Leitidee der „sozialen Sicherheit“, die das Wirtschafts- und Finanzwesen mit allen notwendigen technischen Instrumenten in den Dienst des Menschen stellt.

Arbeitswahl und Berufsauslese bei „Unfallgefährdeten“

Neben den organisatorischen und technischen Problemen auf dem Gebiete der Unfallverhütung war es vor allem der „Faktor Mensch“, dem man sich mit besonderer Aufmerksamkeit zuwandte. Hier geht es zunächst um Berufsauslese und Berufsberatung, die hervorragende Mittel zur Erzielung größerer Unfallsicherheit darstellen. Es muß gelingen, die durch ihre Anlagen besonders Unfallgefährdeten von gefährlichen Arbeitsplätzen fernzuhalten. Auch ist eine ärztliche und psychologische Untersuchung der Verunglückten notwendig, um etwaige mangelnde Anpassungsfähigkeit an die geforderte Arbeit zu ergründen. Dabei ist das Problem der Ermüdung besonders bedeutsam. Den Betriebsarzt müßte der Psychologe unterstützen.

Sicherheitsvorrichtungen müssen so gestaltet sein, daß sie eine Ermüdung des Arbeiters ausschließen und vor allem leicht im Gehäuse der Maschine unterzubringen sind. Die Untersuchung der Unfallursachen sollte von der Frage nach der Verantwortlichkeit getrennt werden. Sie ist daher streng technisch und anonym zu halten, eventuell sogar in die Hand von betriebsfremden Organisationen zu legen.

Farbmarkierungen und Anstriche erhöhen Sicherheit

Im Interesse größerer Sicherheit der arbeitenden Menschen muß der farblichen Ausgestaltung der Arbeitsräume besondere Bedeutung zugemessen werden. Die Wirkung der Farbe auf den Organismus kann zu einer merklichen Herabsetzung der Ermüdung führen, die die häufigste Unfallursache bildet. Sie kann ferner dem Arbeiter behilflich sein, die Arbeitsinstrumente leichter zu unterscheiden und zudem einen ruhigen Hintergrund für das Gesichtsfeld schaffen. Dabei ist die Auswahl der Farben wichtig. Der Einfluß der Farben ist verschieden je nachdem, ob es sich um Geistes- oder Handarbeit, um Männer oder Frauen handelt. Die Wahl der Farben für Arbeitsräume ist keine Geschmacksfrage; sie muß vielmehr auf wissenschaftlicher Grundlage erfolgen. Es wäre wünschenswert, wenn es zu einer internationalen Regelung des Farbgebrauchs käme.

Als erstes: Unfallgeschützte Maschinen

Der Unfallschutz darf jedoch nicht erst im Betrieb beginnen. Auch der Techniker muß bei seinen Entwürfen auf den Menschen Rücksicht nehmen, der einmal die Maschine bedienen soll. In einigen Ländern gibt es bereits gesetzliche Bestimmungen, die es dem Konstrukteur zur Pflicht machen, nur unfallgeschützte Maschinen in den Handel zu bringen. In anderen Ländern bestehen besondere Vereinbarungen zwischen Konstrukteuren und Unfallverhütungsorganisationen, die das gleiche Ziel durch besondere Überprüfungen anstreben. In jedem Falle muß erreicht werden, daß die Erfordernisse der Sicherheit schon beim Entwurf der Maschinen berücksichtigt werden.

Betriebskomitees für Unfallverhütung

In den meisten Ländern gibt es bereits Betriebskomitees für Unfallverhütung. Ihre Errichtung ist entweder gesetzlich vorgeschrieben, oder sie beruht auf freier Vereinbarung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern. In den Komitees sind Vertreter der verschiedenen Gruppen der Belegschaft neben dem Betriebsführer und seinem Beauftragten vertreten. Es kann also festgestellt werden, daß es auf dem Gebiete der Unfallverhütung zu einer Zusammenarbeit zwischen allen Betriebsangehörigen kommt.

Die Unfallschutzbeauftragten haben im wesentlichen die gleichen Aufgaben wie die Komitees, werden aber vom Betriebsführer eingesetzt und mit der Ausübung einer dauernden Unfallverhütungstätigkeit betraut. Beiden obliegt die Vornahme von Unfalluntersuchungen zur Ermittlung der Unfallursachen und zur Verhütung einer Wiederholung. Beide haben Betriebsbegehungen durchzuführen, um die richtige Anwendung der Unfallschutzbestimmungen bzw. der Vorschriften der Betriebsordnung zu überwachen. Sie sind ferner für den guten Zustand und die rechte Unterhaltung der Anlagen und den richtigen Gebrauch der Sicherheitsvorrichtungen verantwortlich. Sie sollen auch Vorschläge einbringen, die die Gefahrenmomente bei der Arbeit herabsetzen können und eine Erziehungstätigkeit ausüben.



Erholung sinnvoll

Haben Sie schon einmal darüber nachgedacht, daß Ferien bei uns Menschen so verschieden sein können, daß der eine in seinen Urlaubswochen möglichst viel sehen und erleben will, der andere sich nur nach Ausruhen und Schlafen sehnt?

Wie kann man sich erholen, wenn man in den Ferien so viel unternimmt, auf jeden Berg steigt und des Abends oft spät ins Bett kommt, meint der, der Ruhe braucht. Und der andere ist krank, wenn in den Ferien nichts passiert. Trotz der Unterschiede können sich beide gleich gut erholt haben, wenn die Arbeitstage wieder beginnen. Keiner von beiden hätte sich auf die Art und Weise, die der andere für sich in Anspruch nahm, „gut“ erholt. Ja, es wären dann vielleicht sogar mißglückte Ferien gewesen. – Die Ärzte haben das oft erlebt, wenn Patienten zu ihnen kamen, die gerade ihren Urlaub hinter sich hatten und doch über Ermüdungserscheinungen und Unlustgefühle klagten. Sie haben sich zusammen mit den Psychologen Gedanken darüber gemacht und sind zu dem Schluß gekommen, daß nicht jeder dieselbe Art der Erholung braucht. Sie haben auch erkannt, daß es verschiedene Arten der Ermüdung gibt, und beides – Erholung und Ermüdung – in Beziehung gebracht.

Im allgemeinen haben wir einen normalen Ablauf von Wachsein, Spannkraft, Frische und Ermüdung. Das Ermüdungsgefühl nach Ablauf der Tagesarbeit. Der Sinn des Ermüdungsgefühls wird darin zu sehen sein, daß es uns vor einer Verausgabung unserer Kräfte warnt. Es kann aber auch zu früh eintreten, wenn wir in unserer Arbeit gelangweilt und innerlich leer sind – oder bei Mißerfolg der Arbeit. Das Ermüdungsgefühl ist also kein verlässlicher Gradmesser der wirklichen Ermüdung.

Nicht jeder braucht Ruhe

Füllt uns nun unsere Arbeit innerlich nicht mehr aus, ist sie uns im Laufe der Jahre zur Last geworden und empfinden wir im täglichen Arbeitsprozeß Monotonie, neigen zu Unfrohe, haben aber einen um so größeren Erlebnishunger, so wird man, wenn wir bei der Arbeit vorzeitig ermüden, von einer „Antriebsermüdung“ sprechen können. Für den Alltag brauchen wir hier echte Anregung für die Freizeitgestaltung und für die Ferien leisten betriebener Sport und Bergsteigen besseres als Spaziergänge und Herumliegen am Strande.

Der Übermüdete hat seinen Erholungsplan

Ein anderer Mensch, der ganz in seiner Arbeit aufgeht, wird vielleicht eines Tages an „Übermüdung“ leiden. Sie kommt zustande, wenn eine Ermüdung längere Zeit unbeachtet blieb und daher die nötigen Ruhepausen fehlten, oder wenn Anregungsmittel eine Zeitlang über eine bestehende Ermüdung hinwegtäuscht haben. Wir erkennen die Übermüdung an der allgemeinen Übererregbarkeit, der Beschleunigung der Gedanken und Handlungen im Gegensatz zu der Verlangsamung in der normalen Ermüdung. Wir sind dann oft unfähig, zur Ruhe zu kommen und nicht selten treten bei chronisch Übermüdeten nervöse Störungen des Herzens, des Kreislaufs, Magen- und Darmbeschwerden auf. Sind wir übermüdet, werden wir in den Ferien erst einmal zur Ruhe unfähig sein. Ein plötzlicher Übergang von der Arbeit zum Nichtstun ist daher sinnlos.



Wir beschäftigen uns mit anderen Dingen, bis eine Beruhigung eintritt. Zunächst muß die Erregung ablaufen, erst dann kann eine Zeit wirklicher Ruhe folgen. Im großen Jahresurlaub wird der Ermüdete gut daran tun, in den ersten Ferienwochen Wanderungen zu unternehmen, einen angemessenen Sport zu betreiben und sich durch eine fesselnde Lektüre abzulenken. So erst wird es möglich sein, sich in der zweiten Ferienwoche ganz dem Nichtstun und der Ruhe hinzugeben.

Der Arzt wird beraten können

Bedenklicher wird es, und hier sind wir wohl meist schon beim Arzt gelandet, wenn wir an „Überanstrengung“ leiden. Meist sind es Menschen der Pflicht oder besonders ehrgeizige, die davon betroffen werden. Hier ist es nicht die Arbeit, die alles andere vergessen läßt, sondern der erhöhte Willenseinsatz. Durch übersteigerte Willensspannung kommt es fast zwangsläufig zu Verkrampfungen, die dann in Störungen des Kreislaufs, in Kopfschmerzen, Herzbeschwerden und anderen nervösen Erkrankungen in Erscheinung treten können. Die Verkrampfung kann dann plötzlich in Erschlaffung und Abgespanntheit umschlagen. Überanstrengte Menschen haben oft schon seit langem gegen ihre Müdigkeit kämpfen müssen.

Wirklich überanstrengte Menschen werden oft nur mit Hilfe des Arztes durch Beratungen zur richtigen Erholung finden. Entspannungsübungen, wie sie heute vielfach unter ärztlicher Kontrolle angewandt werden, sind oft sehr hilfreich. Ist man von sich aus bereit, darüber nachzudenken, wie man eventuell Fehleinstellungen zum Leben, wie etwa falscher Ehrgeiz, oder allzu ängstliches Pflichtgefühl abstellen kann, wird eine Gesundung und Erholung leichter sein.

Es ist nicht nur bedeutsam, daß wir lernen erfolgreich zu arbeiten, sondern ebenso sehr auch, daß wir uns sinnvoll entspannen können, und es ist eine Kunst, sich ohne Zeitverschwendung gut zu erholen.



ZWEIMAL JUBILARFEIER

Hoesch Bergwerks-AG

Die Hoesch Bergwerks-AG veranstaltete für ihre 122 Jubilare im festlich geschmückten Freischütz-Saal bei Schwerte die 4. Jubilarsfeier seit ihrer Gründung. Rudolf Watermann, Kaiserstuhl-Ost, gehörte 50 Jahre der Gesellschaft an, 20 Mitarbeiter konnten auf eine 40jährige und 109 Mitarbeiter auf eine 25jährige Tätigkeit zurückblicken.

Der Sozialbeauftragte von Kaiserstuhl-Ost, Helmut Kniebes, begrüßte die Jubilare und ihre Frauen sowie alle Ehrengäste im Namen von Vorstand und Betriebsvertretung der Hoesch Bergwerks-AG. Im Auftrage des Vorstandes dankte Arbeitsdirektor Otto Hoffmann den Jubilaren für ihre jahrzehntelange treue Mitarbeit, die entscheidend zum Wiederaufbau des Werkes beigetragen hat. „Eure gefährvolle und anstrengende Arbeit hat das deutsche Wirtschaftswunder erst ermöglicht. Geht eure großen Erfahrungen und euren Wagemut an die junge Generation weiter und lehrt sie, es euch nachzutun.“ Arbeitsdirektor Hoffmann wies auf die vielfältigen zusätzlichen Sozialleistungen der Gesellschaft hin, die nicht zuletzt auch ein Ausdruck des Dankes für den aufopferungsvollen Einsatz der Belegschaft sind.

Lob und Anerkennung sprachen den Jubilaren aus:

für den Vorstand der Hoesch Werke AG: Bergassessor a. D. Hellmut Hansen; für den Betriebsrat: Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates Heinz Orzelski; für die Bergbehörde: Oberbergat Schulze-Steinen; für die IG Bergbau: Gewerkschaftssekretär Heinrich Briest.

Im Namen aller Jubilare dankte Dr. Karl Simon dem Vorstand für die eindrucksvollen und unvergeßlichen Stunden, die ihnen geboten wurden.

Ein Unterhaltungsprogramm hervorragender Künstler umrahmte die würdige Feier. Den Ausklang der Veranstaltung bildete ein Feuerwerk in den Gartenanlagen des Freischütz mit anschließender Festpolonaise und Fackelzug.



Von der guten Stimmung, die den ganzen Abend über die Beteiligten der Jubilarsfeier beseelte, zeugen die Schnapsschüsse, die unser Fotograf gemacht hat. Mit Marschmusik leitete die Bergmannskapelle die Feierstunde ein. (Bild oben). Die Jubilare ließen es sich nicht nehmen, sich durch eigene Beiträge an der Feier aktiv zu beteiligen. Herzlich erklangen ihre Bergmannslieder heiterer und ernsterer Art. (Mitte).

Köstlich amüsierte man sich über die kabarettistischen Darbietungen während des Unterhaltungsprogramms. (Links und rechts unten).

Für jahrzehntelange, treue Mitarbeit wurden sie geehrt

Westfalenhütte AG:

Die 210 Jubilare der Westfalenhütte wurden im Festsaal der Werkshänke geehrt. 10 Mitarbeiter begingen ihr goldenes, 88 Mitarbeiter ihr 40 jähriges und 112 Mitarbeiter – unter ihnen zwei Mitarbeiterinnen der Hauptverwaltung – ihr silbernes Dienstjubiläum.

Arbeitsdirektor Berndsen stellte in seiner Ansprache fest, daß mehr als ein Fünftel der Gesamtbelegschaft länger als 25 Jahre Mitarbeiter der Hütte sind. Das ist ein erfreuliches Zeichen guter Verbundenheit, das umso mehr, als die neue Pensionsordnung die Freizügigkeit der Arbeitnehmer der Eisen- und Stahlindustrie ermöglicht. Die Gesamtzahl der Jubilare ist um so beachtlicher, da weit mehr als die Hälfte der Arbeiter und Angestellten der Hütte erst im Zuge der Aufbauarbeiten der letzten Jahre eingestellt werden konnten.

Er dankte den Ehefrauen der Jubilare, die als Gäste des Werkes an der Feier teilnahmen, für die ausdauernde Pflege, die sie vor allem in den schweren Jahren nach dem Zusammenbruch ihren Männern angedeihen ließen, um ihre Arbeitskraft und Schaffensfreude für das Werk, dem alle verbunden seien, zu erhalten. Er bat sie, auf ihre Männer einzuwirken, durch Umsicht und Vorsicht Unfälle, die weit aus überwiegend auf menschliches Versagen zurückzuführen sind, zu vermeiden, weil jeder Unfall die Existenz der Familie gefährde.

Arbeitsdirektor Berndsen wünschte den Jubilaren und ihren Familienmitgliedern weiterhin viel Erfolg und einen gesunden und frohen Lebensweg.

Betriebsratsvorsitzender Schwentke sprach den Jubilaren die herzlichsten Glückwünsche der Betriebsvertretung aus. Er wisse, welche Arbeitsleistung die Jubilare beim Wiederaufbau der zerschlagenen Betriebe vollziehen mußten. Hungernd und frierend hätten sie in den zerbombten Betrieben gestanden und auch in freiwilliger Sonntagsarbeit die Betriebe aufgeräumt und aufgebaut, immer beherrscht von dem einen Gedanken: Unser Werk muß wieder werden! Sie hätten die volle Mitverantwortung, die eine schwere Bürde war, übernommen, und leiteten aus ihr das Recht der Belegschaft auf volle Mitbestimmung her. Das dürfe nie vergessen werden. Das hohe Maß von Verantwortung, das die Alten unter Beweis gestellt hätten, solle den Jungen und Neuen stets ein leuchtendes Vorbild sein.



Werksjubilare

50 Jahre



Hoesch Bergwerks Aktiengesellschaft Kaiserstuhl-Ostfeld

Rudolf Watermann | Lehrhauer | 10. 5. 1955

Als Rudolf Watermann 1905 als 14 jähriger Bursche bei den Hoesch-Werken eintrat, sahen die Verhältnisse ganz anders aus als heute. Damals bediente man sich noch der Grubenpferde, deren Schleppdienste inzwischen moderne Loks übernommen haben. So kam es denn, daß Rudolf Watermann zunächst als Pferdejunge und Lampenputzer seine Arbeit verrichtete. Er erinnert sich gerne dieser Zeit, denn damals sei es im Bergbau „gemütlicher“ zugegangen als heute. Mit den Pferden hätten alle Kumpels auf freundschaftlichem Fuß gestanden. In seiner weiteren Berufsentwicklung wurde Watermann Hauer und schließlich Lehrhauer. Selbst heute, wo er im Ruhestand lebt, ist der Jubilar noch nicht untätig geworden. Seine Nachbarn und Freunde sehen ihn oft in seinem Kleingarten wirken, der ihm viel Freude bringt.

Hoesch Walzwerke Aktiengesellschaft

Heinrich Siebert | Betriebsleiter | 1. 7. 1955

Heinrich Siebert wurde am 9. September 1887 in Hohenlimburg geboren. 1902 trat er bei der Nieten- und Maschinenfabrik Schwager & Thun, Hohenlimburg, in die Lehre. 1905 bei Borlinghaus & Comp. 1917 wurde ihm Prokura erteilt. Auf dem Gebiete der „Feuerveredelung“ konnte er im Laufe der Jahre reiche Erfahrung sammeln. Heinrich Siebert machte dann 1943 den Übergang der Firma Borlinghaus & Comp. an die Hoesch AG, mit, wobei ihm die Leitung der Abteilung Borlinghaus übertragen wurde. Der Fachverband oberflächenveredelter Bandstahl wählte ihn 1947 zu seinem 2. Vorsitzenden. Neben seinem Beruf hat der Jubilar auch noch sportliche Interessen, denn längere Zeit war er Vorsitzender des Turnvereins Hohenlimburg-Nahmer, dessen Ehrenvorsitz er heute noch innehat.

Werksjubilare

40 Jahre

Hoesch Bergwerks-Aktiengesellschaft Schachanlage Kaiserstuhl Ostfeld

Alfred Müller	Obersteiger	1. 7. 1955
Albert Schwan	Schlosser	4. 8. 1955

Schachanlage Fürst Leopold-Baldur

Theodor Grau	Rechnungsführer	1. 7. 1955
Karl Dempf	Kauenwärter	5. 7. 1955
Johann Heuwing	Magazinarbeiter	9. 8. 1955
Ernst Hoppius	Bahnreiniger	11. 8. 1955

Westfalenhütte Aktiengesellschaft

Friedrich Baum	Meister der Sinteranlagen	15. 7. 1955
Heinrich Pötter	Betriebsschlosser	18. 7. 1955
Ernst Hirsch	Nieter	30. 7. 1955
Leo Badurski	Vorarbeiter	2. 8. 1955
Michel Korschewitz	Transportarbeiter	3. 8. 1955
Franz Pieber	Schlosser	4. 8. 1955
Wilhelm Schließchen	Schichtmeister	4. 8. 1955
Georg Schüler	Schlosser	6. 8. 1955
Johann Bach	Schalttafelwärter	23. 8. 1955
Bernhard Baumhoer	Wagenbekleber	30. 8. 1955

Hoesch Walzwerke Aktiengesellschaft

Wilhelm Möcking	Warmwalzer	2. 8. 1955
Albert Schink	Verlader	2. 8. 1955
Wilhelm Rinke	Walzendrehermeister	31. 8. 1955

Schmiedag Aktiengesellschaft Werk Ruegenberg

Josef Schneider	Hammereschmied	7. 8. 1955
-----------------	----------------	------------

Maschinenfabrik Deutschland Aktiengesellschaft

Alfred Bartels	Montageinspektor	1. 7. 1955
Friedrich Flecke	Meister	16. 7. 1955
Georg Jordan	Konstrukteur	2. 8. 1955

Becke-Prinz GmbH.

Johann Ziegling	Masch.-Steller	20. 8. 1955
-----------------	----------------	-------------

25 Jahre

Hoesch Bergwerks-Aktiengesellschaft Schachanlage Kaiserstuhl-Ostfeld

Wilhelm Weskott	Hauer	8. 12. 1954
Emil Findling	Kokereiarbeiter	18. 12. 1954

Josef Königsmann	Ausbauhelfer	22. 12. 1954
Stanislaus Schendel	Hauer	2. 3. 1955
Walter Blaszczyk	Lehrhauer	23. 3. 1955
Wilhelm Varlemann	Tagesarbeiter	29. 6. 1955
Karl Trappmann	Tagesarbeiter	3. 7. 1955
Wilhelm Burzlaff	Holzplatzarbeiter	20. 8. 1955
Karl Bradtke	Tagesarbeiter	29. 8. 1955

Hoesch Bergwerks-Aktiengesellschaft Schachanlage Kaiserstuhl-Westfeld

Friedrich Astroth	Platzarbeiter	3. 5. 1955
Karl Wojak	Ausbauhelfer	19. 8. 1955
Fritz Bloch	Hilfszimmerhauer	25. 8. 1955

Schachanlage Fürst Leopold-Baldur

Gerhard Linke	Wächter	11. 1. 1955
Johann Wahlers	Ausbauhelfer	18. 2. 1955
Anton Humme	Tagesarbeiter	18. 3. 1955
Wilhelm Pass	Hauer	12. 6. 1955
Ignatz Zobec	Hauer	2. 7. 1945
Wilhelm Lorscheid	Schießmeister	11. 7. 1955
Theodor Nover	Masch. Steiger	16. 7. 1955
Walter Galle	Bremser	20. 7. 1955
Adolf Sallach	Zimmerhauer	13. 8. 1955
Friedrich Pottel	Hauer	18. 8. 1955
Karl Teschmer	Hauer	22. 8. 1955
Alois Hüppe	Zimmerhauer	10. 8. 1955

Westfalenhütte Aktiengesellschaft

Walter Berger	Kranführer	4. 7. 1955
Karl Lücking	Kohlenmüller	9. 7. 1955
Willi Richter	Anstreicher	15. 7. 1955
Wilhelm Niesler	Verzinn.-Vorarb.	16. 7. 1955
Bernhard Radun	Walzer	26. 7. 1955
August Witt	Schmelzer	28. 7. 1955
Augustin Ihrig	Maurerpolier	31. 7. 1955
Josef Kuhn	1. Schlackenlader	3. 8. 1955
Karl Lanske	1. Mann Gichtenreiniger	4. 8. 1955
Franz Wiegand	1. Schmelzer	6. 8. 1955
Robert Maluk	Schlosser	10. 8. 1955
Josef Meyka	Oberschmelzer	10. 8. 1955
Hubert Hertel	1. Blechrichter	16. 8. 1955
Wilhelm Ostwald	Schreiner	24. 8. 1955
Bruno Bolz	Ofenmaurer	25. 8. 1955

Hoesch Walzwerke Aktiengesellschaft

Hans Säger	Wickler	7. 7. 1955
Albert Lauhoff	Verlader	19. 7. 1955

Schmiedag Aktiengesellschaft Werk Ruegenberg

Josef Becker	Dreher	25. 8. 1955
--------------	--------	-------------

Maschinenfabrik Deutschland Aktiengesellschaft

Bartholomäus Marx	Vorkalkulator	29. 7. 1955
Otto Gössing	Ofenmaurer	16. 8. 1955
Karl Bötzel	Former	23. 8. 1955

Nicht vergessen!

Wie wir schon im Inneren dieses Heftes darauf hingewiesen haben, findet die Ausstellung der „Steckenpferdreiter“ vom 26. September bis zum 3. Oktober im Festsaal der Werksschänke statt. Wir bitten daher alle, die sich an der Ausstellung beteiligen wollen, sich bis zum 15. September zu melden. Die auszustellenden Arbeiten sollen möglichst bis zum 20. des Monats vorliegen.

„Guter Start“

Die Redaktion

Jahres-Einbanddecke 1955

Auch in diesem Jahr haben wir wieder eine Sammelmappe für den Jahrgang 1955 unserer Werkzeitschrift WERK UND WIR herstellen lassen, wie wir bereits in Heft 4/5 ankündigten. Inzwischen sind einige tausend Bestellungen eingegangen. Die Mappe ist wie im Vorjahr aus blauem Ballonleinen gefertigt und enthält eine Vorrichtung zum Einhängen der einzelnen Hefte. Belegschaftsmitglieder, die diese Sammelmappe für den Jahrgang 1955 noch bestellen wollen, mögen uns die unten eingheftete Bestellkarte einsenden. Sie erhalten dann gegen eine Schutzgebühr von 1,— DM die Jahres-Einbanddecke zugestellt.

DRUCKSACHE

An die

**Hoesch Werke Aktiengesellschaft
Schriftleitung „WERK UND WIR“**

DORTMUND

Eberhardstraße 12

Faust

Das Bild auf der Rückseite dieses Heftes zeigt das „Faust“-Haus in Bad Kreuznach. Der Name „Faust“ ist uns allen seit Goethes Drama geläufig. Aber bereits zu seinen Lebzeiten war dieser „Faustus junior“ Held von Märchen und Legenden. Über die geschichtliche Gestalt wissen wir nur herzlich wenig, eigentlich nur, daß ein „Faustus junior“, vermutlich 1480 zu Knittlingen bei Pforzheim geboren, 1508 von Franz von Sickingen als Schulmeister nach Bad Kreuznach gerufen wurde, dort aber bald wegen schlechten Lebenswandels fliehen mußte und dann später in Erfurt, Leipzig, Maulbronn, München, Prag, Venedig, Wien und Wittenberg als „Schwarzkünstler“ und Scharlatan auftauchte, um sein Unwesen zu treiben. Weitere Spuren fehlen uns.

„Schwarzkünstler“ hatte es im Mittelalter viele gegeben. Warum aber nun gerade Faust auserkoren war, in die deutsche Legende und Dichtung einzugehen, liegt wohl weniger an der außergewöhnlichen Persönlichkeit dieses Mannes, als vielmehr an den damaligen Zeitverhältnissen. Er verkörpert noch einmal den Kampf der Mystik gegen die Wissenschaft. Die „alte Welt“ verurteilt das Bestreben des Menschen, zu forschen, als einen Angriff gegen die festgefügte göttliche Ordnung. Solch ein Bestreben ist Teufelshandwerk, und darum muß Faust ein böses Ende nehmen. Darum soll seine Geschichte „allen Hochtragenden, Fürwitzigen und Gottlosen Menschen, zum schrecklichen Beyspiel, abscheuwliden Exempel vnd treuherziger Warnung“ dienen, wie es als Einleitung zur ersten Ausgabe der „Historia von D. Johann Fausten“ (1587) heißt.

Das Schauerdrama des Dr. Faustus und seinem „schrecklichen“ Ende geisterte über alle Volksbühnen und Marionettentheater, bis es die „Klassiker“ aufgriffen und dichterisch umformten. Viele bedeutende Dichter haben sich an diesem Stoff versucht. In England war es Marlowe, in Deutschland — um nur die bedeutendsten zu nennen — Lessing und Grabbe, zeitlich dazwischen Goethe, dessen „Faust“ zu seinem Hauptwerk wurde. Als Goethe sein Drama schrieb, lebte man im Zeitalter der Aufklärung und hatte erkannt, daß Wissenschaft und Forschung durchaus nicht Teufelshandwerk seien. Die neue Zeit hatte die alte überwunden. Goethe versuchte im „Faust“ das Urbild des ewig suchenden Menschen darzustellen, der alle Geheimnisse zu ergründen versucht, der alle möglichen Mittel heranzieht, um zu erkennen, „was die Welt im innersten zusammenhält“. Daher spricht man auch vom „faustischen Charakter“ eines Menschen oder Volkes, wenn man unermüdliches Suchen und Streben nach Erkenntnis charakterisieren will.

— t —

Ich (Wir) bitte(n) gegen eine Schutzgebühr von 1,—DM um Zusendung
von Stück der Jahres-Einbanddecke 1955 der Zeitschrift
„WERK UND WIR“ an die nachstehende Anschrift

Name (Firma)

Vorname

Ort

Straße

Ich bin Werksangehöriger

der

evtl. Markennummer:

(Unterschrift)

FOTO-WETTBEWERB



„Abendstimmung“

Günter Michaelis, Hiltruper Röhrenwerk, Hiltrup



„Circusluft“

Konrad Semmelroth, Westfalenhütte, Dortmund



„Kurze Rast“

Eberhard Schekira, MFD, Dortmund

„Abend am Millstätter See“

Hete Johannsmann, Hoesch Eisenhandel, Dortmund



