

WESTFALENHÜTTE

VERLAGSORT DORTMUND





Titelbild:

Alt und jung

Nebestehend:

Mit Sang und Klang durch unseren Park

Aus dem Inhalt:

Dem neuen Lehrling
Unsere Lehrlinge
Stümpes in unserer Hütte
Wie ich den Würfel feilte
Stahl, das Rückgrat der modernen
Wirtschaft
„Stählerne Straßen“
Richtkranz über Martinwerk III
Wohnungen werden gebaut
Keine patriarchalische Wohlfahrts-
arbeit im Betrieb
Unsere Ehrentafel
Wir kommentieren
Die Mitarbeiter möchten einen
Vorgesetzten haben
Technik und Produktion
Blick in die Presse
Das interessiert die Frau
Unser Briefkasten
Der „Schwarze Peter“
Sein Platz ist leer
Was ist denn mit der Straßenbahn
los?
Unsere Steckenpferde
Du hast nur ein Leben
„Kur und Erholung“
Münsterland
Der Hüttenkieker

Herausgeber: Westfalenhütte AG, Dortmund;
verantwortlich: Arbeitsdirektor Alfred
Berndsen, Dortmund, Eberhardsstraße 12.

Redaktion: Johannes Hoischen,
Dortmund, Stahlwerkstraße 119.

Expedition: Pressestelle,
Dortmund, Stahlwerkstraße 119.

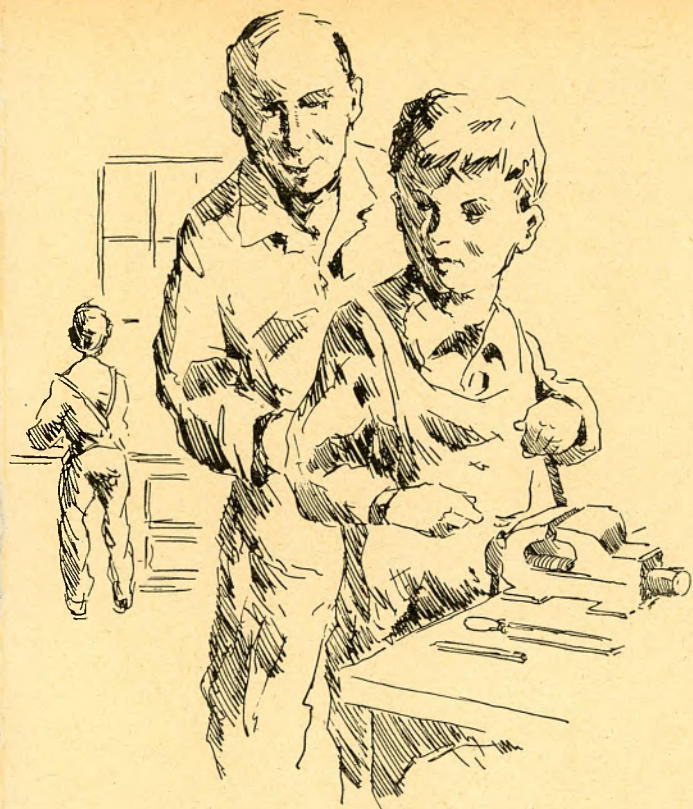
Gen. v. Wi.-Min. NRW. 7100/III 775 v. 18. 2. 1949.

Druck: Westfalendruck, Dortmund.

Auflage: 17500.

Nachdruck gern erlaubt, doch bitten wir,
vor dem Abdruck die Redaktion zu verständigen.
Die Veröffentlichungen stellen nicht in jedem
Falle die offizielle Meinung von Vorstand, Be-
triebsvertretung und Redaktion dar. Gezeichnete
Artikel äußern im allgemeinen nur die persönliche
Auffassung des Verfassers. Die pressegesetzliche
Verantwortung für alle Veröffentlichungen wird
voll übernommen.





der Prüfstand. Du kennst die Kantine und die Direktoren und alle Kollegen in deiner Werkstatt oder deinem Büro. Und es macht dir ungeheuren Spaß, so langsam hinter den Sinn der Dinge zu kommen, die da von vielen Hundert geschickten Händen getan werden. Und du begreifst allmählich, wieviel Mühe, Fleiß, Überlegung und Können dazu gehören, etwas herzustellen.

Na, und wie stolz bist du erst einmal, wenn später Erzeugnisse das Werk verlassen, an denen du mitgearbeitet hast, auch wenn du vorerst noch ein kleines Rädchen bist im großen Apparat des Werkes. Ohne dieses Rädchen — oder mit einem schlechten — kann das Getriebe nun einmal nicht laufen.

Dieses Bewußtsein deines Wertes soll dich froh und stark machen, aber auch verantwortungsbewußt. Wenn du daran immer denkst, dann wirst du deine Arbeit gut und zuverlässig ausführen. Verantwortung und Pflichtbewußtsein nämlich machen erst den ganzen Kerl, und der willst du doch sein? Na also, siehst du, und deshalb brauchst du keine Hemmungen oder gar Angst zu haben!

Gib uns die Hand, junger Arbeitskamerad, wir heißen dich herzlich willkommen bei uns!

DEM NEUEN LEHRLING

Der Monatsbeginn war ein großer Tag für dich, junger Freund, da tratest du, wie man sagt, ins Leben — in den Beruf. Später einmal, nach vielen Jahren, wirst du dich noch erinnern, wie es „damals“ war — und lächeln, auch wenn du es im Augenblick nicht so recht glaubst. Jetzt stehst du nämlich noch ein wenig verloren und hilflos an dem Platz, den du nun für viele lange Jahre tagtäglich einnehmen wirst. Alles ist dir ein bißchen fremd und ungewohnt — die Gebäude, Hallen und Höfe und vor allem die Menschen. Sie laufen mit ernstesten, eifrigen Gesichtern umher, schreiben, rechnen oder stehen angespannt über ihren Arbeitstisch gebeugt. Jeder weiß, was er zu tun hat, und nur dir wird es nicht so recht klar, was du hier anfangen sollst. Die großen Kollegen, sie kommen dir alle so schrecklich wichtig vor, und du hast das Gefühl, als würdest du niemals das alles verstehen können, was da rattert und zischt, was da gedreht und gepreßt, was dort gesprochen und geschrieben wird.

Weißt du, so geht es aber jedem, selbst den Großen, die irgendwo neu hinkommen, und so wie du jetzt, so haben einmal alle deine Mitarbeiter im Werk gestanden. Also, bange machen gilt nicht! Und warum auch? Bald wirst du merken, daß du mit allem, was dich interessiert, mit jeder Frage zu deinem Ausbildungsleiter und den Lehrgesellen gehen kannst, daß du in ihm und den Kollegen neue Freunde gefunden hast. Paß auf, in ein paar Wochen bist du schon ein „Alter“, da weißt du, wo die Verwaltung liegt und



Unsere Lehrlinge



Erste Unterweisung durch den Lehrgesellen



Jeder Lehrling empfängt drei Arbeitsanzüge, ein Paar Schuhe, eine Mütze und ein Büchlein „Lieber junger Mitarbeiter“, das ihn in die Entwicklung des Werkes und seine technischen und sozialen Verhältnisse einführt

Das erste Frühstück



Wie in jedem Jahr, so herrschte auch dieses Mal in den letzten Wochen vor dem 1. April in der Lehrwerkstatt der Westfalenhütte rege Geschäftigkeit. Sie galt den neu angekommenen Lehrlingen und Praktikanten, die am 1. April ihren ersten Arbeitstag antraten. Für jeden der 178 Lehrlinge bzw. Anlernlinge, 7 Fachschul- und 8 Hochschulpraktikanten mußte ein Arbeitsplatz hergerichtet werden. Vom Betriebsleiter bis zum letzten Lehrling hatten alle mit verschiedenen Vorbereitungen gleichviel zu tun.

Die ersten Tage bei der Westfalenhütte haben die Neuankömmlinge inzwischen hinter sich. Sie haben sich schon ganz gut bei uns eingelebt und fühlen sich wohl in der großen Lerngemeinschaft. Zunächst besichtigten sie erst einmal die ganze Lehrwerkstatt, ehe sie an ihre Arbeitsplätze gingen. Jetzt stehen sie vor Schraubstöcken, um die ersten Handgriffe zu erlernen und mit dem Handwerkszeug vertraut zu werden. Jeder hat seinen Arbeitsplatz und sein eigenes Werkzeug, für das jeder selbst verantwortlich ist. Unsere Lehrlinge sind in Lehrgruppen aufgeteilt und bilden heute schon unter der Obhut ihrer Lehrgesellen nette Kameradschaften.

Noch hat sich nicht entschieden, welchen Beruf die einzelnen Lehrlinge endgültig ergreifen werden. Erst müssen sie ein Vierteljahr lang allgemeine Tätigkeiten verrichten, Grundlehrgänge durchmachen und Probearbeiten liefern. Aus den Ergebnissen der Probezeit erkennen die Lehrmeister, welcher Beruf den Anlagen der Lehrlinge am meisten entspricht.

Vielfaltig sind die Ausbildungsmöglichkeiten in der Lehrwerkstatt: vom Maschinenschlosser über den Maurer bis zum Walzwerker stehen 26 verschiedene Berufe zur Auswahl offen.

Unzählige Lehrlinge verließen schon seit Bestehen als qualifizierte Facharbeiter die Lehrwerkstatt. Auch unsere neuen Lehrlinge werden es schaffen.

„Stümpes“ in unserer Hütte



Stümpes nannten sie ihn zu Hause und in der Schule. Er war der Jüngste, aber schon lange nicht mehr der Kleinste unter seinen Geschwistern. Auch der Schulentlassungstag, an dem man gewöhnlich sagt, nun würden die Kinderschuhe ausgezogen und der Ernst des Lebens begänne, lag schon hinter ihm. Er hatte nur einen Wunsch: der „Stümpes“ möge ihn nicht weiter verfolgen, nicht in die Hütte hinein, wo er sich nun auf seinen Beruf vorbereitet. Schließlich hatten alle an dem bewußten Tag und auch der Rektor in der Schule bei der Entlassungsfeier gesagt, man würde nun erwachsen. Dazu paßt der „Stümpes“ wenig. Warum auch? Mit einer schiefen Nase, die einem in die Wiege gelegt wurde, muß man sich abfinden. Mit einem Namen, und schon gar mit einem, für den eigentlich keine Berechtigung mehr besteht, ist das aber doch anders. Überhaupt, mit dem Beginn der Arbeit im Werk war das schon so eine Sache gewesen. Da gab es alle möglichen Leute, die etwas zu sagen hatten, und trotzdem wurde man nicht so recht schlau, wie die Dinge zusammenhingen. In der Schule hatte man wohl lesen, schreiben und rechnen gelernt. Man wußte aus dem Erdkundeunter-

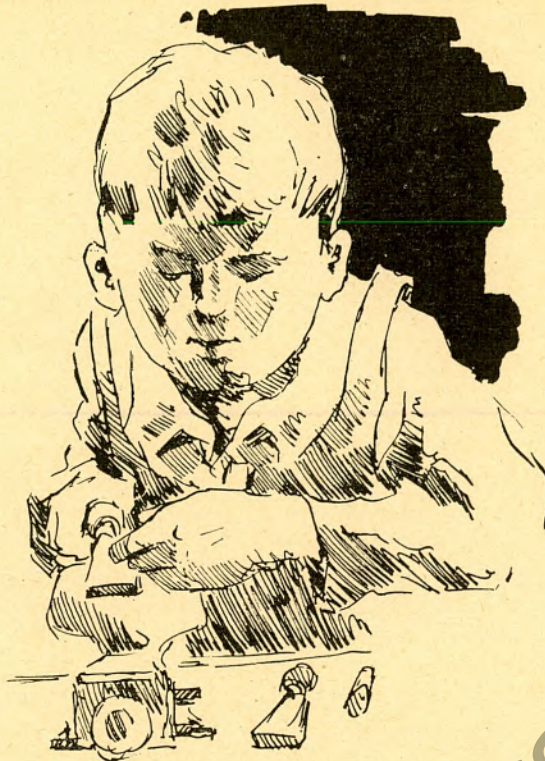
richt, welche bedeutenden Städte und Handelsplätze es gab, was die Länder und Staaten erzeugten, welche Bodenschätze sich dort fanden und was anderwärts fehlte, und trotzdem . . . Vom Schreiben und Rechnen abgesehen, wozu hatte man das eigentlich gelernt? Was hatte man selbst damit zu tun? Vom Vater wußte man nur, daß man arbeiten muß, um eben Geld zu verdienen.

Und die Leute schickten einen, merkwürdige Dinge zu holen, wie „Gewichtssteine für die Wasserwaage“, das „rechtwinklige Augenmaß“, einen „Böschungshobel“, von denen man noch nie gehört hatte. Es stellte sich dann natürlich auch heraus, daß das sonderbare Gefühl, welches man bei der Erteilung solcher Aufträge empfand, keine Täuschung war. Wenn sie nun auch nicht „Stümpes“ sagten, so behandelten sie einen so, und das schmeckte bitter. Würde man doch jemandem begegnen, den man wie Vater oder Mutter fragen konnte, die oft recht gut raten und helfen konnten . . . So geht das Jahr um Jahr. Immer wieder kommen junge Menschen zu uns, die einmal an unsere Stelle treten werden, deren Lebensaufgabe ihrer Erfüllung entgegengeht.

Jeder, der mit einem dieser jungen Menschen in Berührung kommt, trägt in irgendeiner Form Verantwortung für das, was da nun im Beruf werden soll. Gewöhnlich sind die, welche zu uns kommen, in einem Alter, in dem sie noch — wenn auch unmerklich — geführt werden müssen, in dem sie noch der elterlichen Liebe und des elterlichen Schutzes bedürfen. Sie sind in einem Alter, in dem sie sich noch an Vorbildern ausrichten, die, ob sie nun gut oder böse sind, die weitere Entwicklung bestimmen. Mit dem, was leider allzu viele „Zucht und Ordnung“ nennen, geht es nicht, mit Strafarbeiten und Kasernenhofdrill ebensowenig. Die Jungen brauchen keinen „Herrn und Meister“, sie brauchen das Vorbild, nicht mehr und nicht weniger. Warum sollen diese jungen Menschen die guten Vorbilder nicht bei uns finden, bei uns im Betrieb, in dem sie acht Stunden, ein Drittel eines Lebens-tages, verbringen, bei uns als Arbeitskollegen? Hier liegt eine Verpflichtung, und die, welche nach uns kommen, werden entscheiden, ob wir uns einsichtig und verantwortungsvoll um sie bemühten, oder ob wir die Aufgabe zu leicht genommen haben.

J. Medebach

WIE ICH DEN WÜRFEL FEILTE



Jaja, auch ich habe einmal dagestanden und den weltberühmten Würfel gefeilt, den die Schlosserlehrlinge in der ganzen Welt zu feilen haben.

Diesen unheimlichen, langweiligen Würfel. Zwölf Kanten — acht Ecken — sechs Flächen! Sechs Flächen — acht Ecken — zwölf Kanten! Acht Flächen — zwölf Ecken — sechs — nein — zwölf Flächen — sechs Ecken — nein — doch — zwölf Flächen — sechs Ecken und wieviel Kanten? Oooh! Und das mußte klein und handlich aus einem Stück faustgroßen Eisens herausgefeilt werden.

Und man steht doch da und will eine großartige Sache vollbringen, nicht wahr? Hier sind die neuen neugierigen Hände! Da sind Hammer, Meißel, alle Sorten Feilen, Schraubenzieher, Reißnadel, Meßwerkzeuge!

Also möglichst ein Ozeandampfer oder eine Riesenturbine oder so etwas müßte jetzt her! Man ist doch von Kopf bis zu den Füßen vollgestopft mit Mut und Kraft und allen guten Geistern. Man nimmt es mit allem auf. Nur los — nur her!

Und dann muß man einen Würfel feilen! Eine solche zwölfkantige, achteckige, sechsflächige Niedertracht, an der sich alles abtobt und dumpf und stumpf wird. Der Meißel, die Säge, die Feile, der Wille und zuletzt auch der Mut. Zuallerletzt ist man selbst so klein und zerkratzt und bucklig wie dieses schmale schauerhafte Ding.

Vielleicht wäre ich heute noch nicht fertig damit. Wer weiß das denn? Ein Lehrling aus dem dritten Lehrjahr hat mir seinen von zu Hause mitgebracht. Ich gab ihm mein schönes neues Taschenmesser dafür.

Ich zog das Ding schön mit Feile und Kreide und Schmirgelleinen blank und gab es dreist und gottesfürchtig dem Lehrgesellen zur Prüfung ab.

Na, das war ein Reinfall! Diese Schlossergesellen, sage ich euch, die sind doch mit allen Hunden gehetzt. Hört mir nur auf!

„So, so — da bist du nun also fertig“, sagte er und drehte den Würfel zwischen seinen breiten harten Fingern.

„Guck mal einer an!“ Dann ließ er den Würfel auf eine Richtplatte fallen, neben der wir zufällig standen.

Na, was ist dabei — dachte ich; er hat ihn aus Versehen fallen lassen. Ich hob ihn auf und gab ihm das verflixte Ding noch einmal in die Hand. Man muß immer höflich sein, nicht wahr? Der Geselle aber lachte ganz komisch, warf den Würfel hoch, fing ihn mit der Hand wieder auf und ließ ihn noch einmal auf die Richtplatte fallen.

Der Würfel klingelte so schön hell und lag nun da, blitzblank, wie vernickelt! Und der gute Mann vor mir sagte: „Ja, der ist wirklich schön, aber wo ist denn deiner?“

Was? Ich dachte auf einmal, ich stünde auf Kuchenteig, so weich und wabbelig wurde mir's unter den Füßen. Aber zum Lügen muß man entweder ganz dumm oder ganz gescheit sein. Ich war beides nicht und sagte lieber gleich die Wahrheit. Also — na ja — soundso...

Der Lehrgeselle nickte vor sich hin und grinste sich eins. Dann sagte er: „Und da hast du auch noch dein schönes Taschenmesser geopfert, weil du gedacht hast, Eisen wäre Eisen! Jaja, der Mensch soll nicht dachten, er soll denken! Ich denke zum Beispiel. Und

ich denke auch, wie du mir den Würfel da in die Hand drückst, da denke ich: Nanu — der ist aber schön hell! Der glänzt ja, wie guter Stahl! Und ich habe dem Jungen doch nur St. 4 gegeben, da werden doch die Flächen sonst immer bloß so hellgrau! Und da werfe ich den Würfel einfach auf die Richtplatte, siehst du, wie jetzt. Und da höre ich's so schön hell klingeln, hörst du — wie jetzt! Na, und das kann bloß ein guter Werkzeugstahl, so klingeln — niemals St. 4, das ist nämlich Eisen. Aber das konntest du ja noch nicht wissen. Deshalb darfst du solche Sachen nur mit jemandem versuchen, der sich die Hose mit der Kneifzange anzieht!“

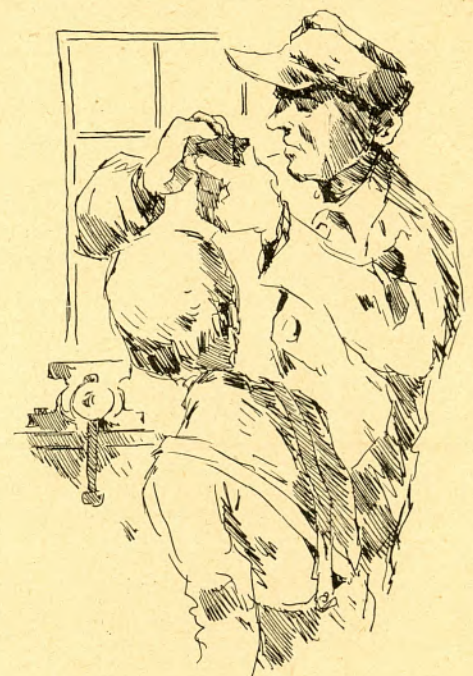
Ich stand da und wußte nicht, wohin ich gucken sollte. Meistens guckt man ja bei solchen Gelegenheiten auf den Boden. Ich habe also auch auf den Boden geguckt. Ich hatte verspielt.

Aber der Lehrgeselle mußte wohl auch irgendwann einmal einen Würfel gefeilt haben. Denn auf einmal nahm er mich ganz leicht am Genick und führte mich an meinen Schraubstock. Dort legte er den Stahlwürfel hin, und ich legte meinen ohne ein Wort daneben, dieses windschiefe, verzogene und verkratzte Ding von einem Würfel.

Und da sagte der Geselle ganz leise zu mir: „So — und jetzt —, weißt du, was du machst. Jetzt bringst du dir morgen von zu Hause ein schönes Stück rosa Seidenpapier mit, wickelst die beiden Dinger 'rein und schmeißt sie auf den Mist...!“

Wie gesagt, diese richtiggehenden Schlossergesellen! Paßt nur gut auf! Denn wenn sie nicht gestorben sind, dann leben sie heute noch...!

Gerhard Schönmann



STAHL

das Rückgrat der modernen Wirtschaft

In der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts wuchs die Weltrohstahlerzeugung von 28 Millionen auf 267 Millionen t im Jahr 1955, womit sie ihren bisher höchsten Stand erreichte. Mit ihr nahm die Weltwirtschaft allen Krisen und Rückschlägen zum Trotz ihren Aufschwung, gestützt auf ihr stählernes Rückgrat, ohne das sie zusammenbrechen müßte.

Denn ohne Stahl gäbe es keine Kohle, kein Öl, weder Verkehr noch Industrie — eine katastrophale Arbeitslosigkeit würde über die Menschheit hereinbrechen. In industrialisierten Ländern beschäftigt ein Hüttenarbeiter mit dem von ihm jährlich erzeugten Rohstahl 9 bis 10 Arbeiter der eisenverarbeitenden Industrie. Die gesamte Wirtschaft hängt in der Verflechtung aller Zweige mehr oder minder direkt von der Stahlerzeugung ab.

Der deutsche Steinkohlenbergbau liefert z. B. rund 15% seines Inlandabsatzes an die Eisen- und Stahlindustrie. Die Industrien für feuerfestes Material verkaufen 60% ihrer Produktion an Hütten- und Stahlwerke, mit Hinzurechnung der Kokereien, die in erster Linie für die Eisenhütten arbeiten, sogar 80%. Dazu tritt der ungeheure Bedarf der Schwerindustrie an Erzen, Kalk und anderen Zusatzstoffen, an Legierungsmetallen, ferner an Gas, Strom, Kühlwasser usw.

Der Transport der Stahlmengen und der Ausgangsstoffe beschäftigt die Eisenbahn in einer Weise, daß vor dem Krieg rund $\frac{1}{3}$ der Güterwagen im Reich von der Ruhr kamen oder zur Ruhr fuhren. Dabei wird etwa die Hälfte der Erze auf dem Wasserweg befördert. Ebenso abhängig vom Stahl, seinen Liefermöglichkeiten und seinem Preisstand ist das Baugewerbe wie auch andere Gewerbebetriebe. Schließlich gibt es keinen Sektor des modernen Wirtschaftslebens, der ohne Beziehung zur Stahlproduktion stünde.

So ergibt sich der Zusammenhang zwischen dem Stand der Stahlerzeugung und der Höhe des Volkseinkommens. Zeiten hoher Beschäftigung in der stahlerzeugenden Industrie bedeuten hohen Lebensstandard; die Entwicklungskurven laufen einander parallel. Stahl ist der Schlüssel zum Wohlstand der Völker. Wenn in Nord-

amerika jährlich über 600 kg Stahl je Kopf der Bevölkerung verbraucht werden, in Westdeutschland 290, in der UdSSR 185 und in China und Indien nur 5, so spiegelt sich in diesen Zahlen die Höhe des Lebensstandards dieser Länder.

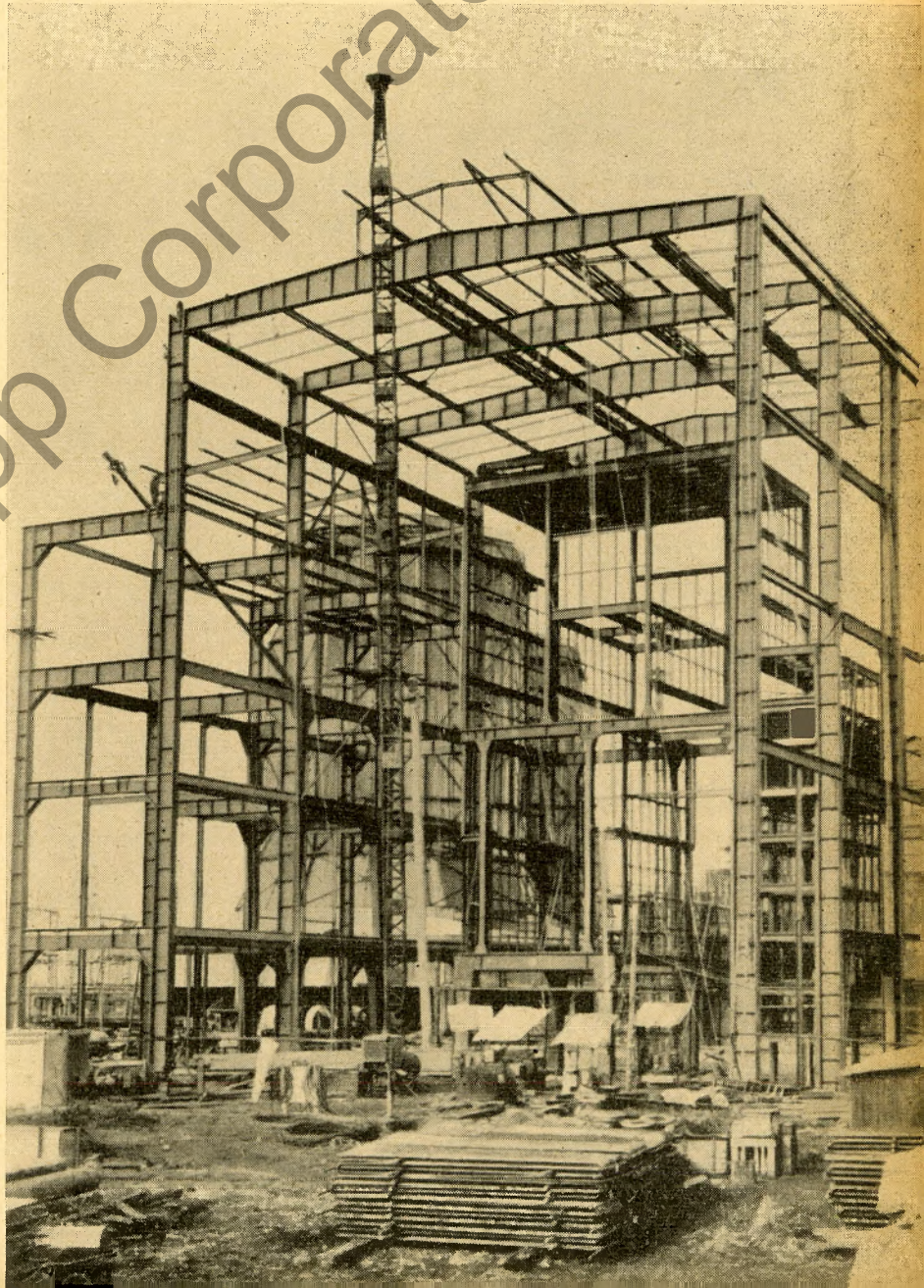
Stahl überrundet das Eisen

1866 erzeugte die Welt 300 000 t Stahl und etwa 9 Mill. t Eisen. Bereits 1914 hat die Stahlerzeugung die Eisen-

produktion überrundet: 59,5 Mill. t Stahl gegen 59,35 Mill. t Eisen. Heute werden $\frac{2}{3}$ der Eisenproduktion in Stahl verwandelt.

Rohstahl entsteht aus dem Roheisen, wenn man seinen Kohlenstoffgehalt von etwa 4% auf weniger als 1,7% herabsetzt. Den fertigen Stahl erbringt die Behandlungsmethode des Walzens, Nietens und die Warmbehandlung. Für bestimmte Zwecke werden Legierungsstähle gewählt. Mit der Erfindung des Windfrischens (Bessemer 1855 — Thomas 1878) und des Siemens-Martin-Verfahrens 1867 wurde die Massenherstellung von gutem brauchbarem Stahl ermöglicht. Von nun an fand der Stahl eine Verbreitung, die unserer Zeit das Gepräge gibt.

Stahl baut dem Menschen Häuser zum Wohnen und Werken. Hier wird eine Halle für den Großmaschinenbau mit einem Derrickkran montiert. Stützen, Binder und Kranträger sind in neuzeitlicher Bauweise aus geschweißten Stahlblechen konstruiert. Auch Wohnhäuser erstanden in Stahlskelettbauweise. Und selbst im Steinbau geht es nicht ohne stählerne Deckenträger, ohne Stahlbeton usw. Stahl ist das Rückgrat der Bauwirtschaft





Symbol des Verkehrs ist die stählerne Brücke. Ihre Bedeutung für die Wirtschaft wurde klar erkannt, als nach Kriegsende die wichtigsten Brücken gesprengt waren und mit ihnen Handel und Wandel am Boden lagen. Der Schwungkraft unseres Stahlbaus verdanken wir, daß die zerstörten Brücken schöner, leichter und eleganter als zuvor die zerschnittenen Verkehrsadern wieder verknüpfen

Stahl trägt unsere Zivilisation

Schon vor 6000 Jahren durchfurchte die eiserne Pflugschar die Ufer des Nils. Die moderne Landwirtschaft könnte ohne Maschinen und Traktoren nicht den Ertrag erzielen, den die Ernährung der heutigen Menschheit erfordert. Mittel- und unmittelbar ist der Stahl an Aussaat und Ernte beteiligt: aus Stahl sind überwiegend die Mahlanlagen in den Getreidemühlen. In Öfen, deren wichtigste Bestandteile aus Stahl bestehen, wird das Brot gebacken. Von Jahr zu Jahr werden zunehmende Stahlmengen für die Lebensmittelindustrie abgezweigt, für Kon-

serven, Stahlfässer, Flaschenverschlüsse usw. Auch für Wohn- und Haushaltszwecke werden bedeutende Stahlmengen verbraucht, allein in Westdeutschland jährlich 1,7 Mill. t; darunter 600 000 t für Waschbecken, Spülbecken und Badewannen, über 400 000 t für Öfen und Herde, 34 000 t für Sprungfederbetten, 15 000 t für Kinderspielzeug, 7000 t für Schirme usw.

Ohne Stahl gäbe es keine Energieversorgung; Bergbaumaschinen und Bohrtürme wühlen in den Eingeweiden der Erde nach Rohstoffen und Energieträgern. Anlagen aus Stahl versorgen uns mit veredelten Natur-

schätzen. Kraft- und Arbeitsmaschinen, Dampf- und Wasserturbinen, Walzwerke und Werkzeugmaschinen arbeiten Tag und Nacht, um uns mit Gütern und Gebrauchsgegenständen zu versehen, ohne die wir nicht mehr leben könnten, mit Strom, Gas, Wasser und all den großen und kleinen Dingen des täglichen Lebens. Dem Menschen unserer Zivilisation begegnet der Stahl von morgens bis abends als Messer und Klinge, Zimmerofen oder Radiator, Rohrleitungen aus Stahl spenden Wärme und Wasser. Stahl überall, in der Wohnung wie auf der Straße; unter der Erde und in der Luft!

Ohne Stahl kein modernes Verkehrswesen. Für Motorengehäuse und Turbinenwellen eignet sich kein anderer Werkstoff als Stahl. Ohne Stahl gäbe es weder Straßen noch Brücken. Ohne Stahlfedern, welche die Stöße der Fahrbahn aufnehmen, wären die modernen Fahrgeschwindigkeiten unerträglich. Stahlfedern treiben die Uhren des Stahlzeitalters. Es ist schwer zu unterscheiden, welcher Eigenschaft des Stahls die Technik am meisten verdankt, seiner Festigkeit, Elastizität oder der magnetischen Eigenschaft, ohne die es weder Elektromotoren noch Dynamomaschinen und somit keinen elektrischen Strom gäbe. Auch der Hochstand unserer chemischen Industrie beruht auf dem Vorhandensein rost- und säurebeständiger Stahlliegierungen.

Was den Stahl recht eigentlich zum Träger der Zivilisation unserer Zeit macht, ist indes nicht nur die Verbreitung seiner Erzeugnisse, sondern seine Stellung als Werkstoff der Werkzeuge. Der Besitz des Werkzeuges macht den Menschen erst zum Menschen, der Stoff des Werkzeuges formte den Menschen der Stein- und Bronzezeit, wie heute der Stahl den Menschen der Stahlzeit.

Der neue Stil

Die betonte Sachlichkeit unserer Zeit hat aufgeräumt mit den jonischen Säulen und dorischen Kapitälchen der ersten Dampfmaschinen, den gotischen Gußstellen von Nähmaschinen und dem reichen Zierat gußeiserner Öfen der Jahrhundertwende. Mit dem Stahl kam ein neues Gestaltungselement zum Tragen, das schlichte Gradlinigkeit zum Prinzip erhob. Zweifellos hat der Stahl mit den ihm eigenen strengen Gestaltungsgesetzen den Geschmack unserer Zeit maßgeblich beeinflusst. Im Brückenbau wie in der Baukunst schuf der Stahl neue technische Möglichkeiten, die seiner physi-

kalischen Natur Ausdruck geben. Ein neuer Stil entstand, den schwerelose Leichtigkeit kennzeichnet.

Nicht nur die äußere Architektur, auch der innere Ausbau und die Ausgestaltung der Wohnungen wurden vom Stahlzeitalter befruchtet. Stahlfenster mit schmalen, kaum sichtbaren Sprossen geben dem Wohnraum die Weite der freien Natur. Dem einfallenden Lichtstrom stehen keine breiten Holzrahmen mehr entgegen, der Raum wird heller. Den Eindruck des leicht Beschwingten, der Überwindung der Masse vervollständigen schmale Türrahmen aus Stahl, glatte Stahltüren und damit harmonisierende Stahlmöbel. Zweckmäßigkeit und Schönheit der Form vereinigen in sich die modernen Stahlküchen, von denen die amerikanische Industrie alljährlich 2 bis 3 Millionen absetzt. Auch für Gebrauchsgegenstände des Hausrats und des täglichen Lebens entstanden neuerdings formschöne Modelle aus dem wandlungsfähigen und bildsamen Werkstoff Stahl.

Stahl ist und bleibt unentbehrlich

Im weiten Feld der Technik stehen die Werkstoffe im ständigen Wettkampf. Fortschritte und Entdeckungen führen immer neue Stoffe auf den Plan oder bringen neue Verwendungsgebiete für die alten. Gerade in letzter Zeit wurde der Stahl auf verschiedenen Gebieten zurückgedrängt. Selbst im Brückenbau — seiner ureigensten Domäne — erschien als Konkurrenz das Aluminium in neuen widerstandsfähigen Legierungen. Kunststoffe treten im Auto-Karosseriebau, für Tankwagen und Tankbehälter, im Wohnungsbau für Türgriffe usw. und vor allem als Leitungsrohre mit dem Stahl in Konkurrenz. Freilich beläuft sich die Aluminiumerzeugung — auf das Volumen gerechnet — bis heute erst auf 3% der Weltproduktion von Stahl, die Kunststofferzeugung auf etwa 6%, und Preis-schranken und Werkstoffeigenschaften ziehen dem Wettbewerb dieser Stoffe keine Grenzen.

Andererseits findet der Stahl fortwährend neue Verwendungsmöglichkeiten. Stahldrahtgewebe wurde neuerdings zur Armierung von Betonplatten benutzt für die Ufer des Mississippi, nachdem Holzbewehrungen und Betonabdeckungen versagt hatten. Amerikanische Straßendecken wurden mit Stahldrahtgeweben armiert, um die Haltbarkeit zu erhöhen. Elastische Geländer von Stahlblechen und Stahlseilen längs der Autostraßen fangen

von der Straße fahrende Automobile auf.

Welcher Entwicklung die physikalischen Eigenschaften des Stahls noch fähig sind, wird vielleicht von der nächsten Zukunft bereits erwiesen. Nach neueren Feststellungen erhöht sich durch die Strahlung von Atomreaktoren die Härte von geglühten Kohlestoffstählen um 40 bis 50 %, bei nichtrostenden Stählen um 100 Brinell-Einheiten. Die Streckgrenze steigt maximal um 20 bis 35 kg/mm² bei diesen Stahlsorten. Weiterhin gelang es amerikanischen Forschern, Eisenkristalle ohne Fehler im Atomaufbau zu einem Gebilde von 2,5 tausendstel Millimeter Dicke und 25 mm Länge zu vereinigen, das bei einem Biegeversuch 700 kg/mm² Festigkeit aufwies. Man erinnert sich dabei an einen Ausspruch Rutherfords, der einmal sagte, ein Stück Stahl könnte hundertmal so stark sein wie jetzt. Der Grund, warum dies nicht der Fall sei, sind mikroskopisch kleine Einflüsse zwischen den Kristallen, aus denen sich der Stahl zusammensetzt. Man könne sich sehr gut vorstellen, daß eines Tages ein Forscher diese Einflüsse entfernt oder zeigt, wie sie zu vermeiden sind.

Welche praktische Bedeutung den amerikanischen Versuchen zukommt, muß die Zukunft erweisen.

Von größter Bedeutung für die Weltenergieversorgung und die bestmögliche Ausnutzung unserer Kohlenvorräte ist die Fortbildung hitzebeständiger Stähle; durch sie gelang es, die Arbeitstemperaturen von Dampfkraftwerken auf 600 bis 700 Grad zu steigern und dadurch den Kohleverbrauch je Kilowattstunde in wenigen Jahrzehnten zu halbieren. Bei zunderbeständigen, d. h. gegen Abbrand widerstandsfähigen Stählen für die Antriebsmaschinen von Düsenflugzeugen und Raketen wurden mit 30% Chromzusatz bereits 1200 Grad als oberste Grenze erreicht.

Eine wachsende Rolle fällt dem Stahl auch für den Wohnungsbau in Stahlskelettbauweise zu, sowohl für Einzelhäuser als auch bei der Errichtung großer Wohnblocks mit erstaunlich kurzer Bauzeit. So wurden die Grindelbergbau-Wohnhäuser bei Hamburg, zwei Wohnblocks von 120 m Länge mit 14 Geschossen, in 10,5 Wochen montiert. Hier ist der Stahl berufen, die noch immer bestehende Wohnungsnot bald endgültig zu beseitigen. — K. V. —

Im Hafen spürt man den Pulsschlag der Wirtschaft am stärksten. Stählerne Schiffe kommen und gehen. Hafendrekkane neuester Bauart stehen wie Roboter am Kai vor dem Frachter



STÄHLERNE STRASSEN

Die Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie mit ihrer Beratungsstelle für Stahlverwendung erblickt in der fortlaufenden filmischen Behandlung wichtiger Verwendungsgebiete des Stahls eine ihrer Aufgaben. Rund 120 Lehrfilm-Kopien befinden sich im Umlauf. In den letzten drei Jahren haben bei 2021 Veranstaltungen 478 977 Besucher die Filme gesehen. Besonders hervorstechend sind die Filme „Am Feuerstrom des Eisens“, „Feurige Hochzeit“ und „Stahl schafft Nahrung“. Ende März fand die Uraufführung des Filmes „Stählerne Straßen“ statt, aus dem unsere Aufnahmen entnommen sind. Normalfilm: 940 m.

Ein Gemeinschaftsfilm

Der Film „Stählerne Straßen“ wurde von der Beratungsstelle für Stahlverwendung und der Deutschen Bundesbahn als Gemeinschaftsfilm in Auftrag gegeben. Auf diese Weise trat der seltene Fall ein, daß sich Erzeuger und Verbraucher eines wichtigen Werkstoffs — des Stahls — zusammenfanden, um einen filmischen Bericht über ihre wechselseitigen Beziehungen zueinander zu gestalten. Dieser

Gemeinschaftsfilm vermied deshalb schon von der Aufgabenstellung her die Gefahr, eine einseitige Aussage zu werden, und er kann daher für sich den Anspruch erheben, mehr als ein public relations-Film einer Interessengruppe zu sein, nämlich ein wirklicher Dokumentarfilm.

Die wuchtigen Bilder der Schwerindustrie und die Eisenbahn in ihrer vielfachen Erscheinungsform geben dem Film die lebendige Kulisse. Dabei wurden Gedanken ins Optische übertragen, die nicht vielen bekannt sind, die aber für das Erkennen der wechselnden Beziehungen von Eisenbahn und Wirtschaft als Transportträger und Auftraggeber so wertvoll und interessant sind, daß diese filmische Arbeit sich gelohnt haben dürfte.

Wenn die Stahlindustrie sich im Laufe des letzten Jahrhunderts aus handwerklichen Betrieben zu den uns umgebenden riesigen Industrieanlagen entwickelte, so war dieses ohne ein leistungsfähiges, von natürlichen Wegen unabhängiges Transportmittel sicherlich nicht möglich. Dieses Transportmittel war die Eisenbahn, die — ebenso wie die Industrialisierung — ein Kind dieses Jahrhunderts ist.



Das endlose Band der Gleise
auf einem Großstadtbahnhof

Es begann am Wipphammer

Diesen Gedanken nimmt der Film auf, wenn er uns zunächst an den Wipphammer eines alten Hammerwerkes im Bergischen Land führt. Dieser von Wasserkraft angetriebene Hammer und der zweirädrige Pferdekarren, der ihn mit Vormaterial versorgt und die Fertigerzeugnisse wieder mit sich führt, sind der Ausgangspunkt. Wenn uns dieses Bild noch wie ein Idyll anmuten, dann präsentieren sich in der anschließenden Bildfolge die heutigen Industrieanlagen in ihrer ganzen Wucht und Größe. Seinem Grundgedanken folgend, erschöpft sich der Film aber nicht in der bildlichen Wiedergabe der Technologie der Industrie, sondern immer wieder greifen die Herstellung und die Verwendung des Stahls in seinen verschiedenen Qualitäten und in der Vielzahl seiner Formen, wie Bleche, Walzprofile, Schmiedestücke, Knüppel usw., ineinander.

Dabei werden nicht wenige überrascht sein, wenn vor ihren Augen die nüchternen Zahlen des laufenden Stahlbedarfs der Eisenbahn sich zu greifbaren Bildern gestalten. Und immer wieder wird der Bogen gespannt aus der eisen-schaffenden Industrie zur Eisenbahn:

Auf modernen Walzenstraßen

formt sich der glühende Stahlblock zur Schiene, wie sie dann mit dem stählernen Befestigungsmaterial im Gleisbett verlegt wird.

In den Hütten und Walzwerken entstehen die Brückenträger und Baubleche, die dem Brückenschlag und der Wiederherstellung kriegszerstörter Brücken dienen.

Andere Bildszenen zeigen Knüppelstraßen, das Schmieden der Lokomotivtreibstangen, das Ziehen der Hülsenpuffer und das Schmieden der Waggonbeschlagteile.

Dem Walzen von Breitbandstahl folgt sein Abkanten unter der Abkantpresse in einer Waggonbauanstalt und das Schweißen der Leichtbauhohlträger als wichtiges neuzeitliches Bauelement des modernen Waggonbaues.

Grobbleche verlassen das Walzwerk und formen sich unter der Kesselschußwalze zum Kesselschuß des Lokomotivkessels, andere werden unter der Kumpelpresse zur Rauchkammerrohrwand oder zu den Kumpelteilen der Feuerbuchs geformt.

Millionen Räder rollen bei der Eisenbahn

Aber vorher drücken gigantische Pressen glühende Stahlblöcke zu rohen Eisenbahnradern, die in der Monoblock-Radwalze ihre endgültige Form erhalten.

Dieser ständige Wechsel von der Stahlindustrie zur Eisenbahn und umgekehrt schafft immer wieder neue betriebliche Schauplätze, die von der schöpferischen Kamera in eindrucksvollen Bildern eingefangen wurden. Dabei vermitteln alle diese Bilder die Erkenntnis, daß die nie unterbrochene technische Weiterentwicklung der Eisenbahn die eisenschaffende Industrie vor immer neue technische Probleme gestellt hat. Denn es kam stets von neuem darauf an, die Forderungen der Eisenbahn nach größtmöglicher Sicherheit materialmäßig zu befriedigen und ebenso einen ständig steigenden Stahlbedarf.

Die eindrucksvollen Zahlen des jährlichen Stahlbedarfs der Deutschen Bundesbahn zeigen, daß die Eisenbahn nicht nur als Transportträger ein wesentliches Glied der Wirtschaft ist, sondern auch ein beachtlicher Auftraggeber, vor allem auf dem Stahlmarkt.

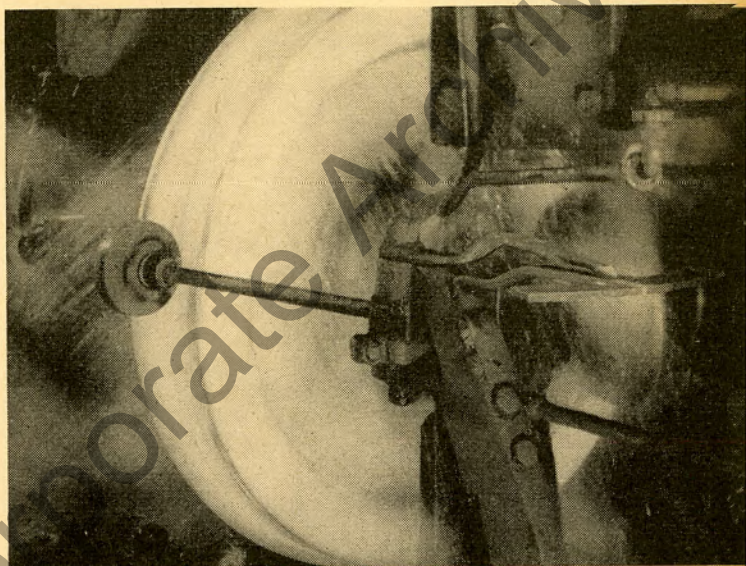
Das braucht die Bundesbahn

Die Unterhaltung und Erneuerung des rund 37 000 km umfassenden Schienennetzes in Westdeutschland erfordert Jahr für Jahr:

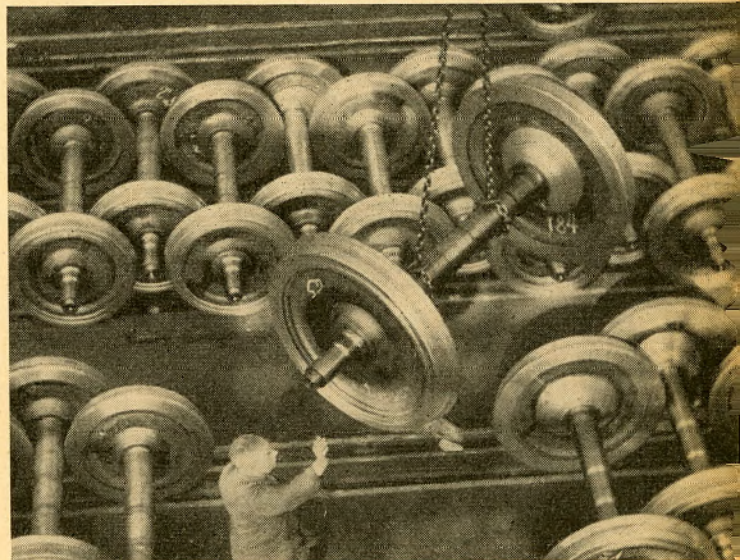
120 000 t Schienen, die — aneinandergereiht — von London bis nach Athen reichen würden;

70 000 t Schrauben, Unterlegplatten und Laschenverbindungen sind Jahr für Jahr nötig, um die Schienen sicher mit den Schwellen zu verbinden;

180 000 Weichen liegen in den Gleisen der Deutschen Bundesbahn.

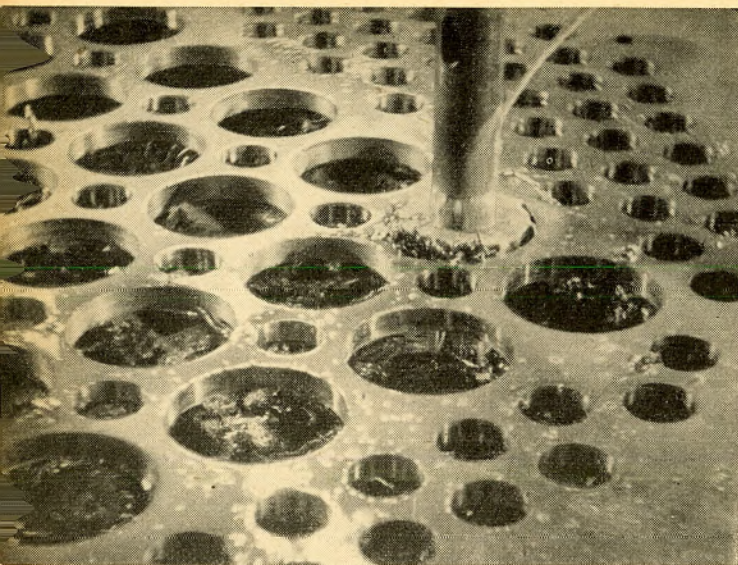


Das glühende Scheibenrad in der Monoblock-Radwalze



Radsätze für Eisenbahnfahrzeuge

Und in jedem Jahr müssen 4400 Weichen durch neue ersetzt werden, um die Betriebssicherheit zu erhalten. Die Deutsche Bundesbahn besitzt mehr als 24 000 stählerne Brücken:



Auf ihnen liegen 800 km Gleise, und über eine Million t Stahl sind in diesen Brücken verbaut.

3150 Eisenbahnbrücken waren bei Kriegsende zerstört. Mehr als 300 000 t hochwertiger Baustahl wurden geliefert, um diese Brücken über Flüsse und Schluchten neu zu schlagen.

Eindrucksvolle Zahlen

1,5 Millionen Räder rollen tagein, tagaus bei der Bundesbahn. Jährlich sind 110 000 t Stahl notwendig, um abgenutzte Radsätze und Radkränze zu ersetzen.

31 000 Radsätze sind 1956 mit Rollenlagern auszurüsten. 100 000 Hülsenpuffer werden für Neubau und Unterhaltung des Fahrzeugparks jährlich gekauft.

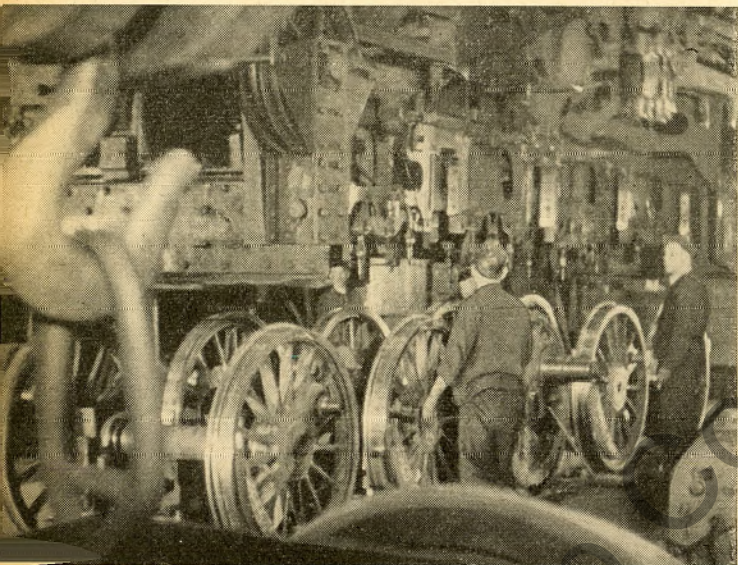
Über 250 000 Güterwagen rollen im Fahrzeugpark der Deutschen Bundesbahn.

Allein um überalterte Fahrzeuge zu ersetzen, müssen jährlich 8000 Wagen neu gebaut werden.

Hierzu kommen die Neubauwagen, um den Güterwagenpark zu vergrößern. Mehr als 100 000 t hochwertiger Stahl werden Jahr für Jahr für die Güterwagenbauprogramme der Deutschen Bundesbahn gebraucht.

Über 8000 Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn mit zusammen beinahe 12 Millionen PS fahren bei Tag und Nacht mehr als 34 000 Züge täglich an ihre Ziele.

Allein um die Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn betriebsfertig zu halten, liefert die Stahlindustrie jährlich 100 000 t Stahl.

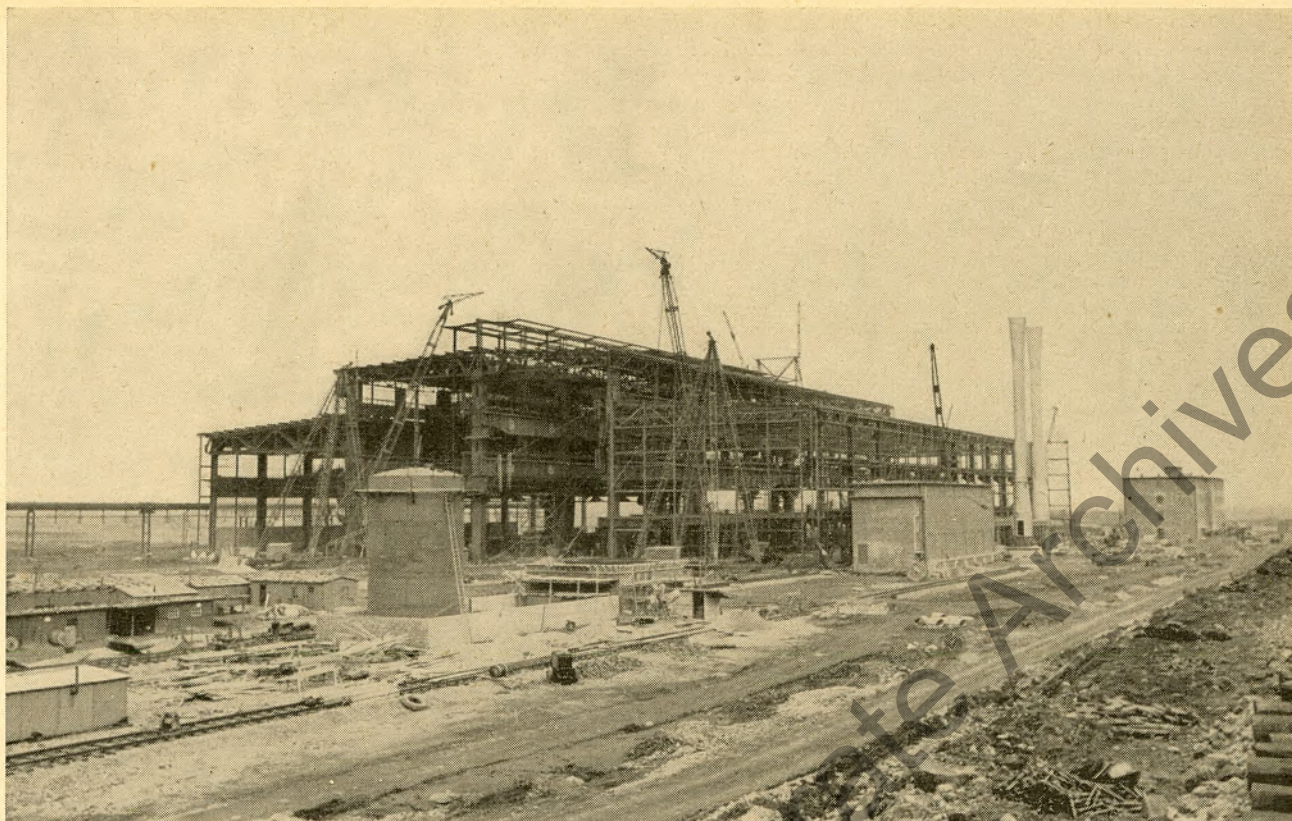


Oben: Das Bohren der Rauchkammerrohrwand einer Lokomotive

Mitte: Dampflokomotive wird auf die Räder gesetzt

Unten: Die Müngstener Eisenbahnbrücke





Gesamtansicht der fertig montierten Stahlwerkshallen

Richtkranz über dem Martinwerk III

Das Martinwerk III, der große Neubau in der Stockheide, geht seiner Vollendung entgegen. Am 28. März konnte im Kreise aller am Bau Beteiligten das Richtfest begangen werden. „Alles lief termingerecht!“ Das ist einfach gesagt. Immerhin „zwang“ es einen Mitarbeiter einer am Bau beteiligten Firma zu dem als Prolog gesprochenen Stoßseufzer:

Termin!

Von der ersten Stund' lief durch aller Mund
nur immer das eine Wort:

Termin — Termin — Termin!

Kaum standen die ersten Sachen,
da sollten andere schon alles dichtmachen!

Wagen auf Wagen rollte durch den Dreck,
nur zu dem einen Zweck:

Termin — Termin — Termin!

Bei trockenem Wetter waren wir im Staub versteckt,
bei Regen saßen wir im tiefsten Dreck!

Kam abends müde man nach Haus,

sah wie ein Ackerknecht man aus!

Die Straßenbahn wollte uns verdreckte Gesellen
nicht mehr zwischen die anderen stellen!

Jetzt gab's keine andere Lösung mehr:
ein richtiger Weg mußte her!

*Doch bis er kam, schleppten wir
kubikmeterweise den Dreck ins Revier!
Auf Schlamm und Dreck folgte strenger Winter!
Auch jetzt noch galt das gleiche Wort:
Termin — Termin — Termin!*

*Wir nahmen das Wörtchen gelassen hin,
denn es hat ja keinen Sinn,
sich über Sachen aufzuregen,
die sich mit der Zeit alleine regeln!*

Jedes Ding braucht seine Zeit!

Meint Ihr, das hätte beim Stahlwerk III keine Gültigkeit?

*Trotz Staub, Schlamm, Frost und Schnee
schritt das Bauwerk munter in die Höh'!*

*Wir erfüllten alle unsere Pflicht,
so daß das Werk soweit beendet ist.*

*Wir geben es nun in andere Hände,
damit es seine Erfüllung fände,
und wünschen es uns und Ihnen:*

möge dieses Werk nur für den Frieden dienen!

Außergewöhnliche Leistungen

Direktor Dipl.-Ing. Hans von der Warth, Chef unserer Neubauabteilung, erklärte u. a.:

Mit dem heutigen Richtfest für die Hallen- und Bauarbeiten des Stahlwerkes III laufen die umfangreichen äußeren Arbeiten aus, die im letzten Jahr das

Aussehen der „Stockheide“, unseres östlichen Werks-
geländes, völlig veränderten. Derjenige, der die
Werksansicht von der Rüschebrinkstraße aus kannte
und im letzten Halbjahr hier nicht vorbeigekommen
sein mag, kennt sich in der Landschaft nicht mehr
aus. Diese starken Veränderungen konnten auch
durch den seit Jahrzehnten strengsten Winter nicht
aufgehalten werden. Mit dieser Feststellung ist schon
eine Bewertung der hier vollbrachten außergewöhn-
lichen Leistungen gegeben. Ich möchte jedoch zu-
nächst die wichtigsten Abschnitte des Terminablaufes
kurz rekapitulieren. Mit den Fundamentarbeiten
wurde am 2. April 1955 begonnen. Die Ofenfunda-
mente waren am 31. August, die Hallenfundamente
am 30. September und die Kalk- und Dolomitsbunker-
anlage am 30. Oktober fertig. Das Schaltheus konnte
am 15. September und das Mannschaftsgebäude am
20. Dezember zum inneren Ausbau zur Verfügung
gestellt werden.

Am 20. September 1955 setzte die Montage der Stahl-
konstruktionen für die Hallen und Kranbahnen ein.
Hierfür waren insgesamt 13 000 t Stahlkonstruktionen
notwendig. Die Kranbahnträger und Stützen sind
wegen der schweren Kräne — in der Gießhalle wer-
den später beispielsweise zwei 250-t-Gießkräne lau-
fen — mit Brückenkonstruktionen zu vergleichen, so
daß für ihre Montage ein umfangreicher Gerätepark
benötigt wird: zwei Portalkräne, mehrere Autokräne,
zwei 80-t-Standmasten, zwei Derricks mit je 50 t
Tragkraft waren die wichtigsten Hebezeuge.

Vielfältige schwierige Aufgaben

Vor Beginn der Montage waren umfangreiche Erd-
arbeiten zu bewältigen. Auf einem Teil des Geländes

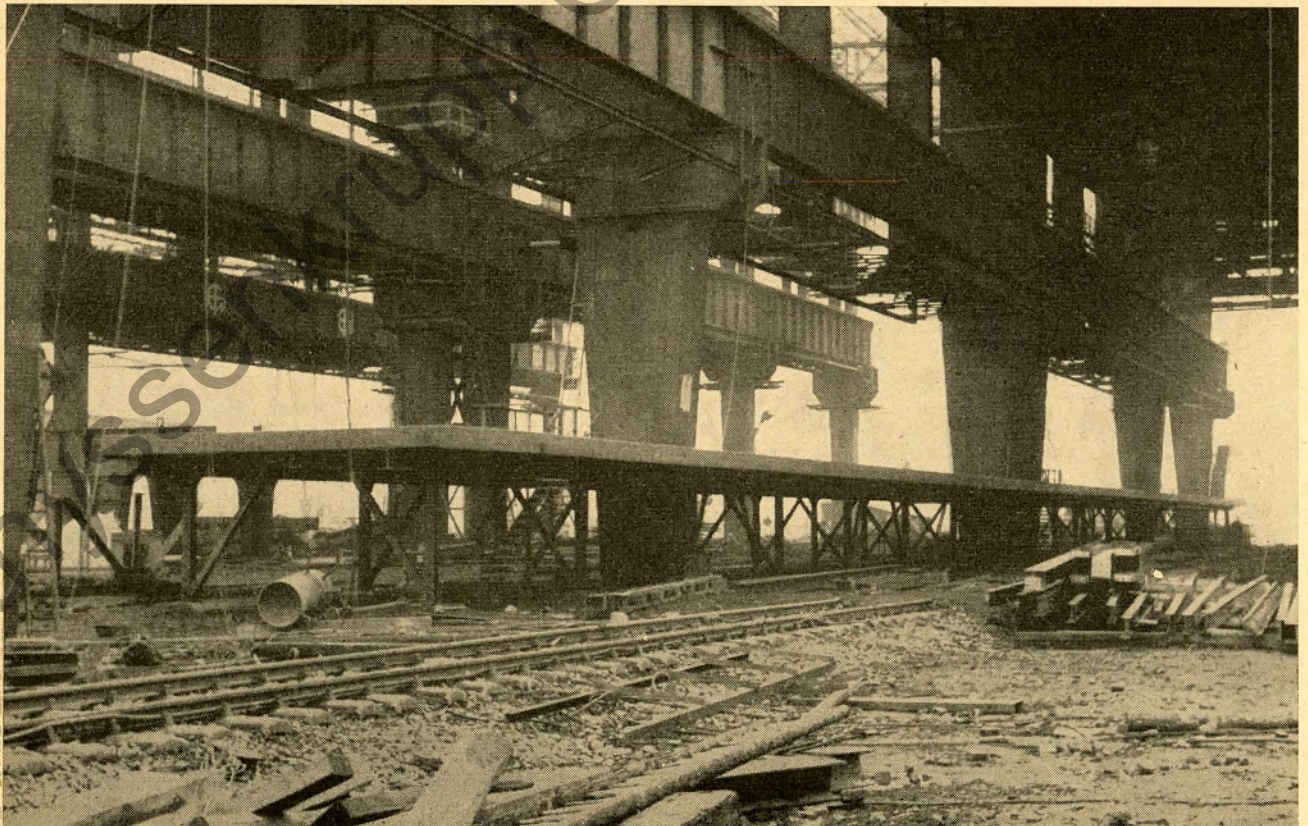
mußte eine Schlackenkippe abgetragen werden, wäh-
rend das übrige Baugelände fünf Meter aufgeschüttet
wurde.

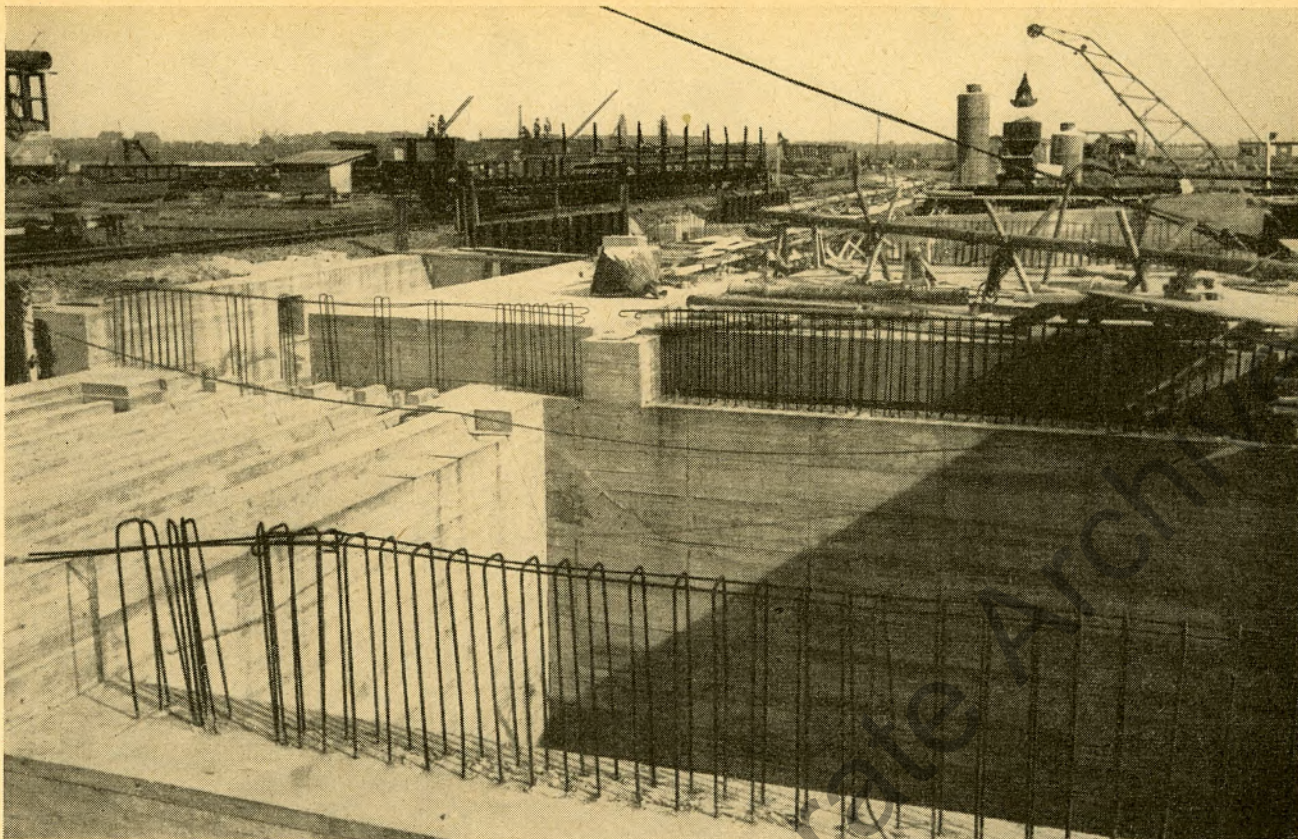
Die durchgeführten Baumaßnahmen werden durch fol-
gende Angaben gekennzeichnet: Es wurden rund
300 000 Kubikmeter Boden bewegt und rund 18 000
Kubikmeter Stahlbeton gefertigt mit 35 000 Quadrat-
meter Schalung, 40 000 t Kies und Splitt, 1000 t Beton-
stahl und 5500 t Zement. Weiterhin wurden rund
750 t Spundbohlen verarbeitet und rund 1500 Kubik-
meter Mauerwerk hergestellt.

Der Bau des Stahlwerkes III hat vielfältige schwierige
Aufgaben gestellt, die nur dadurch zu leisten waren,
daß sich alle Beteiligten mit ganz besonderem Eifer
eingesetzt haben. Es sind hier beispielhafte Leistun-
gen vollbracht worden, insbesondere wenn man die
ungünstigen Witterungsverhältnisse berücksichtigt.
Alle Engpässe im Baufortgang wurden jeweils durch
besondere Anstrengungen überwunden. Es ist beson-
ders zu betonen, daß die beteiligten Firmen auf alle
Notwendigkeiten Rücksicht nahmen und auf unsere
Wünsche bereitwillig eingingen, so daß eine frucht-
bare Zusammenarbeit möglich wurde. Ich möchte
hiermit allen Beteiligten für den besonderen Einsatz
den Dank des Bauherrn abstatten. Jeder, der bei
diesen Arbeiten beteiligt war, hat sich um ein großes
modernes Bauwerk verdient gemacht. Es kann mit
besonderer Genugtuung festgestellt werden, daß die
bisherigen Arbeiten ohne einen schweren oder töd-
lichen Unfall abliefen. Für die getroffenen Sicher-
heitsmaßnahmen und die angewandte Vorsicht möchte
ich allen Beteiligten danken.

Ich hoffe sehr, daß die Produktion dieses Bauwerkes
nur friedlichen Zwecken dienen möge.

Stahlwerkshallen — Innenansicht mit fertig montierter Gießbühne





Fertige Fundamente vor Beginn der Stahlbau-Montage

Dank der beteiligten Firmen

Als Sprecher der am Bau beteiligten Firmen führte Direktor Dr. Schink, Krupp-Rheinhausen, u. a. aus: Über die Bedeutung dieses Bauwerkes, insbesondere über die technischen Einzelheiten hat Herr Direktor von der Warth ausführlich berichtet, und ich möchte nun im Namen der Stahlbauunternehmen, welche die Stahlkonstruktionen für diese Anlage lieferten und montierten, den Dank für das uns von dem Bauherrn geschenkte Vertrauen aussprechen. Es handelt sich hierbei um die Werke Gutehoffnungshütte Oberhausen, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Werk Gustavsburg, August Klönne, Dortmund, und Friedrich Krupp, Maschinen- und Stahlbau Rheinhausen. Letzterer oblag die technische Führung für diese Arbeitsgemeinschaft. Wir hoffen, daß der Bauherr mit den Leistungen der Unternehmer zufrieden ist, obwohl manches Ungewollte sich bei der Durchführung der Arbeiten in den Weg stellte, was sich leider auch nachteilig bezüglich der terminlichen Abwicklung auswirkte. Trotzdem glaube ich, sagen zu dürfen, daß ein zufriedenstellendes Ergebnis erreicht wurde, was vor allen Dingen auf die angenehme Zusammenarbeit zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer zurückzuführen ist. Es kann wohl gesagt werden, daß während der Abwicklung des Auftrages ein gutes Verhältnis zwischen den Vertragspartnern bestand, obwohl manches Mal Verhandlungen geführt werden mußten, die zeitweise einen kräftigen Wellenschlag mit sich brachten. Hinzu kommt noch, daß wir gerade in diesem Jahr einen harten Winter durchmachen mußten, welcher sich sowohl für den Bauherrn als auch für den Unternehmer nachteilig auswirkte. Hier darf nicht vergessen werden, daß trotz der eisigen Kälte die Männer draußen ihrer Pflicht nachkamen. Nachdem das Bauwerk steht, wünschen wir dem Bauherrn mit dieser neuen Produktionsstätte viel Erfolg zum weiteren Aufstieg der Westfalenhütte.

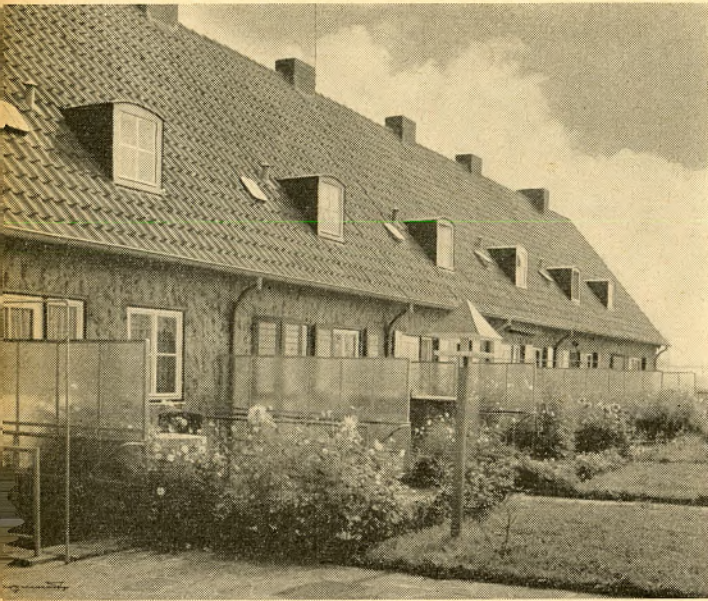


Teilnehmer am Richtfest

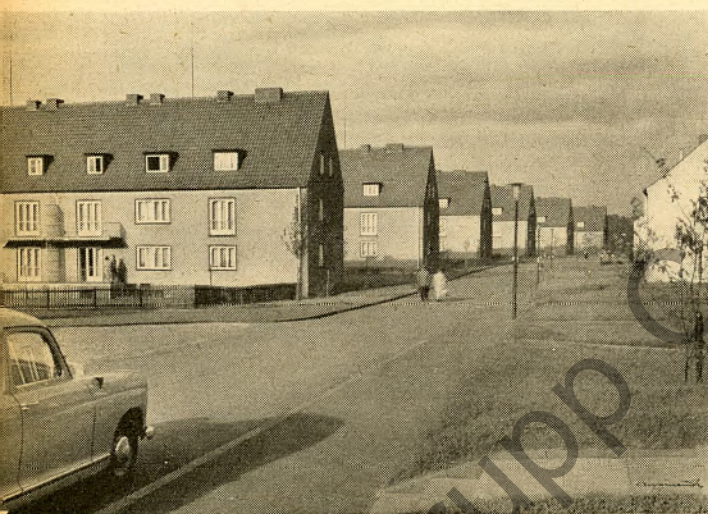
Eine kleine Feierstunde vereinte alle am Bau Beteiligten



Wohnungen werden gebaut



Eigenheime am Merkenbuschweg



In der Crüwellstraße

Am Nußbaumweg



Mit Abklingen der Frostperiode hat der Wohnungsbau wieder begonnen. Neben dem Baubeginn eines größeren Blocks an der Heroldstraße werden andere Bauobjekte, die bereits vor Einsetzen des Frostes begonnen wurden, weitergeführt. Insbesondere wird der bereits begonnene Abschnitt von Eigenheimen und Siedlerstellen in Kirchnerne jetzt verstärkt fortgesetzt.

In den ersten Jahren nach dem Krieg war die Wohnungsbeschaffung nur sehr langsam in Gang zu bringen. Neben einigen Wiederaufbauten wurde in der Regel die Instandsetzung schwer beschädigter Wohnungen vorgenommen und auf diese Weise immerhin für damalige Verhältnisse eine beachtliche Verbesserung der katastrophalen Wohnungssituation herbeigeführt. Erst nach der Währungsreform kam der Wohnungsbau über Maßnahmen für Wiederaufbau zerstörter Häuser, Neubau von Mietwohnungen und Siedlungsbau zum Zuge. Über diese Maßnahmen ist bereits früher eingehend berichtet worden. Es sei an dieser Stelle nur noch kurz vermerkt, daß auch damals bereits der Gedanke einer größeren Werksiedlung seiner Verwirklichung nähergebracht werden konnte. Die schon damals in Angriff genommenen Wohnungsbaumaßnahmen sind in den folgenden Jahren in einem Umfang weitergeführt, der die kühnsten Erwartungen übertraf. Die Westfalehütte hat neben dem konzentriert im großen betriebenen Wohnungs- und Siedlungsbau auch einzelnen Betriebsangehörigen Mittel zur Wohnungsbeschaffung zur Verfügung gestellt, um dadurch die Schaffung von Eigentum zu ermöglichen.

Neben der Behebung der dringendsten Wohnungsnot, die in den ersten Jahren nach der Währungsreform oberster Leitsatz aller Planungen war, schenkte man in den letzten Jahren mehr und mehr dem Gedanken Raum, nicht nur Wohnungen zu schaffen, sondern diese Wohnungen auch nach Größe und Ausstattung den jetzigen Verhältnissen anzupassen. Das war um so notwendiger, als zwangsläufig mit dem Tempo des wirtschaftlichen Aufschwungs auch der Verdienst und damit die Lebensverhältnisse sich besserten. Nach und nach wurden die Ansprüche — insbesondere hinsichtlich des Wohnens — klarer und größer. So wurde u. a. auch schon vor Jahren der Versuch unternommen, innerhalb der Werksiedlung die Eigenheim-Reihenhaus-Bauweise einzuführen. Diese Bauweise weist viele kostensparende Momente auf. Der Versuch wurde ein voller Erfolg. Heute wird nicht nur bei uns diese Bauweise besonders gefördert.

Im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten hat die Westfalenhütte auf dem Gebiet des Wohnungs- und Siedlungsbaus alles getan, was irgend möglich war. So wird beispielsweise heute kaum noch ein Siedlerhaus ohne Badezimmer gebaut; in der Regel gibt es keine Mietwohnung mehr ohne eingerichtetes Bad. Seit der Währungsreform wurden insgesamt 2680 Wohnungen — einschließlich laufender Planungen — geschaffen bzw. finanziell gefördert. Diese Wohnungen erforderten einen Gesamtaufwand von etwa 34 Millionen DM. An Werksmitteln wurden etwa 11 Millionen DM hierfür zur Verfügung gestellt. Mit den allein in den letzten gut sechs Jahren geschaffenen Wohnungen sind über 20 Prozent der Belegschaft mit neuen Wohnungen versorgt worden. Eine erhebliche Anzahl weiterer Wohnungsuchender ist dadurch wohnungsmäßig befriedigt worden, daß sie Altwohnungen erhielten. Daß trotz allem noch weit mehr als 1500 Wohnungsuchende bei uns vorhanden sind, zeigt nur, welchem Wohnungselend man in der Nachkriegszeit gegenüberstand und zum Teil noch steht. Nach wie vor wird versucht werden, im Rahmen des eben Vertretbaren auch diese Not noch zu beseitigen.



An der Heimbaustraße



An der Kottenkampstraße
Stahlwerkstraße/Borsigstraße



Einfamilienhäuser an der Crüwellstraße
Apfelbaumweg



Keine patriarchalische Wohlfahrtsarbeit im Betrieb

„Fast dreißig Jahre bin ich in diesem Werk beschäftigt. Glauben Sie es mir: bis heute habe ich die sozialen Einrichtungen nicht in Anspruch genommen, aber...“ So und ähnlich beginnen nicht wenige Belegschaftsmitglieder, wenn sie uns gegenüber sitzen; es sind meist selbstbewußte Menschen, Persönlichkeiten, die zum Fundament eines gesunden Betriebslebens gehören. Immer wieder stellen die in der betrieblichen Sozialarbeit stehenden Kräfte fest, daß der seines Wertes bewußte Arbeitnehmer in den meisten Fällen Bedenken zeigt, irgendwelche „Geschenke“ aus Erträgen zu beantragen und zu empfangen, an deren Zustandekommen er mit seinem Fachwissen und seiner Hände Fleiß beigetragen hat.



Überlebte Wohlfahrtsmethoden

Es war einmal eine Zeit — fast ein Menschenalter ist darüber vergangen —, in der viele Unternehmungen glaubten, daß mit freiwilligen sozialen Aufwendungen die Probleme in der Industrie zu lösen seien. Es war einmal — Märchen sind meist unterhaltsam, aber nicht wahr. In der damaligen Zeit wurde im ornamentengeschmückten Haus des Patriarchalismus die Betriebsfürsorgerin geboren. Es kann nicht geleugnet werden, daß unter den damaligen Zeitumständen die patriarchalisch-karitative Wohlfahrtsarbeit in den Unternehmungen ihre große Zeit hatte und manche Not lindern half. Es ist ihr aber, wie wir heute feststellen müssen, nicht gelungen, die großen menschlichen Probleme in der Industrie positiv zu beeinflussen. Die Spannungen sind mit dem Wachsen der Industrieunternehmungen größer geworden.

Die heutige Zeit des technischen Fortschrittes verlangt höchste Anforderungen an Fachwissen und Geschicklichkeit des Industriearbeiters, stellt den arbeitenden Menschen in den Mittelpunkt des industriellen Geschehens, läßt ihn über wichtigste betriebliche Daseinsfragen mitbestimmen. Man sollte annehmen, daß patriarchalische Wohlfahrtsmethoden in der Industrie in demselben Maße nicht mehr vorhanden sein können wie jene veralteten dampfgetriebenen Maschinen, die damals ihren Zweck erfüllten, jedoch im modernen Betriebsgeschehen nicht mehr vorstellbar sind.

Und doch, während die Technik den Zeitanforderungen gerecht wurde, finden wir in viel größerem Maße, als wir annehmen, noch vielfach jene alten Methoden und Organisationsformen der patriarchalisch-karitativen Wohlfahrtsarbeit als Inseln im Betriebsgeschehen, zu denen der moderne Mensch allerdings keine echte Verbindung mehr findet.

Betriebliche Sozialarbeit nur dann, wenn ...

Viele Fachkräfte und Institutionen bemühen sich gerade in den letzten Nachkriegsjahren darum, aus der karitativ-patriarchalischen Wohlfahrtsarbeit in

der Industrie, die die Gefahr der Unselbständig- und Abhängigmachung in sich birgt, eine Initiative fördernde betriebliche Sozialarbeit zu entwickeln. Wie die Maschinen und technischen Anlagen einer Vielzahl hochqualifizierter Fachkräfte bedürfen, die sie erhalten und verbessern, so braucht in einem noch größeren Maßstab der schaffende Mensch Fachkräfte und Einrichtungen, die darum bemüht sind, die Arbeitskraft und die Arbeitsfreude der Menschen zu erhalten. Diese Aufgabe ist um so schwerer, als sie sich nicht mit dem Rechenstab vorrechnen läßt. Dann, wenn alle Betriebsangehörigen um diese große Aufgabe der betrieblichen Sozialarbeit wissen und fühlen, daß alle unverbindlichen väterlichen Gesten einer systematischen, wissenschaftlich-ernsten und erfolgreichen Arbeit Platz gemacht haben, wird die betriebliche Sozialarbeit den Platz in der industriellen Organisation einnehmen, der ihr gebührt.

Eine Umstellung ist erforderlich

Es wird nicht leicht sein, von heute auf morgen eine Umstellung der Aufgaben von der patriarchalischen

Sozialpädagogen noch Schulen für solche Kräfte, die als Industrie- oder Belegschaftsberater tätig sein wollen.

Die von den viersemestrigen Wohlfahrtsschulen kommenden Fürsorgerinnen, die vornehmlich als Nachwuchskräfte für die behördliche Fürsorge oder die freien Wohlfahrtsverbände ausgebildet sind, werden naturgemäß in ihrer Arbeit meist vom „Fürsorgerischen“ ausgehen. Gerade in diesem Falle zwingt sich die Überlegung auf, ob ein industrie- und menschen erfahrener Beratungsdienst nicht viel nachhaltiger in der Lage ist, Belegschaftsmitgliedern die richtigen Wege zur Abstellung eines Problems zu zeigen, als dies eine „fürsorgerische Betreuung“ vermag.

Die Feststellung, daß durch die betriebliche Sozialarbeit u. a. die Eigeninitiative der Belegschaftsmitglieder gefördert werden soll, muß die Konsequenz haben, alle jene alten patriarchalischen Bezeichnungen aus ihrem Arbeitsbereich zu entfernen, die global immer wieder auf eine Unselbständigkeit und Lebensuntüchtigkeit aller Arbeitnehmer deutlich hinweisen. Daß diese alten Begriffe in der heutigen Zeit nicht schon längst beanstandet wurden, mag daher kommen, daß die heute noch vielfach bewußt oder unbewußt durchgeführte karitative Wohlfahrtsarbeit in den Industrieunternehmungen nicht so ernst genommen wird, als daß man sich in solcher Tiefe mit ihr befaßt.

Kein Eingreifen in private Sphären

Wir alle sind sicherlich davon überzeugt, daß unserem Volke und unserer Wirtschaft am besten gedient ist, wenn alle arbeitenden Menschen im guten Sinne aufgeschlossen, selbstbewußt und mitgestaltend sind. Hierzu hat auch die betriebliche Sozialarbeit ihren Teil beigetragen. Eine Beibehaltung der früheren karitativ-patriarchalischen Methoden in heutiger Zeit bedeutet ein „Gegen-den-Strom-Schwimmen“; der aufgeschlossene, mitgestaltende Arbeitnehmer empfindet diese Methoden als unerwünschten Eingriff in seine private Sphäre. Es ist an der Zeit, daß die betrieblichen Sozialarbeiter den Realismus vermehrt neben den Idealismus stellen.

Wenn außerhalb von Fachkreisen von betrieblicher Sozialarbeit gesprochen wird, denkt der Zuhörer fast ausschließlich an freiwillige Unterstützungshilfen, Kontrollbesuche, Kindergärten und an Werksfürsorgerinnen alter Prägung. Man denkt zuwenig daran, daß durch die betriebliche Sozialarbeit als verpflichtende Arbeit an der Gemeinsamkeit der Beschäftigten zunächst weitgehende Garantien für die Gesundheit, Sicherheit und erträgliche Arbeitsbedingungen im Sinne von „human relations“ erreicht werden und darüber hinaus neben einem gesunden Lohngefüge die Einräumung rechtlicher Ansprüche die bisherige karitative Praxis ersetzen soll.

WERKSFÜRSORGE



Wohlfahrtsarbeit zur betrieblichen Sozialarbeit sozialwirtschaftlicher Prägung zu erreichen, nicht zuletzt auch deswegen, weil in Deutschland noch die entsprechenden Ausbildungsstätten für betriebliche Sozialkräfte fehlen. Es gibt weder besondere Fakultäten für Industrie- oder Werkärzte, besondere Ausbildungsstätten für Arbeitsschutzingenieure und

daß die Fürsorgerinnen nur Rädchen eines großen Werkes sind.

Sozialfürsorge ist eine öffentliche Aufgabe

die durch freie Wohlfahrtsverbände unterstützt werden kann. Wir haben früher schon einmal in unserer Werkzeitschrift zum Ausdruck gebracht: Unsere Westfalenhütte ist ein Produktionsbetrieb, dessen Zweck Stahlerzeugung ist. Diese Stahlerzeugung dient selbstverständlich den Bedürfnissen der Menschen, wie überhaupt jede Gütererzeugung dazu dienen sollte. Aufgabe der Gesellschaft ist es, durch eine gesteigerte Produktion den Lebensstandard zu heben. Die Aufgabenstellung ist damit gegeben, und sie zeigt auf, daß wir uns außer unserer betrieblichen Aufgabenstellung im Werk auch der allgemeinen öffentlichen Aufgaben annehmen müssen. Wer im öffentlichen Leben nicht mitentscheidet, über den wird von anderer Seite entschieden werden. Eine gefährliche Entwicklung, die wir bereits erlebten und jetzt unter großen Opfern zu überwinden versuchen.

Auf den verschiedensten Gebieten des öffentlichen Lebens bestehen aber heute noch Notstände, die auch ein Werk von unserer Größe nicht übersehen kann. Die bedeutende Stellung der Westfalenhütte im Rahmen der Öffentlichkeit legt ihr diese Verpflichtung auf. Es sei aber nochmals betont, daß die Sicherung des Arbeitsplatzes — und damit muß selbstverständlich auch die Ausweitung und Erhöhung der Produktion verbunden sein — die Grundlage für eine Hilfe über die Werkgrenzen hinaus ist. Diesen Erfordernissen haben wir uns und auch andere Unternehmungen bisher nicht verschlossen.

In der augenblicklichen Zeit, in der Bund, Länder und vor allen Dingen die Gemeinden, die von ihnen zu lösenden Aufgaben nicht so schnell erledigen können, wie es im öffentlichen Interesse erforderlich wäre, stehen den Unternehmungen zwei Wege offen. Sie können einmal eigene Einrichtungen, wie Sport- und Erholungsanlagen, Übungsfelder oder Spielplätze für die verschiedensten Sportarten, Kindergärten und Kindertagesstätten, der Bevölkerung zugänglich machen und dadurch den gemeindlichen und staatlichen Instanzen die Lösung ihrer Aufgaben erleichtern. Unsere großzügig ausgebauten Sport- und Erholungsanlagen haben diese Aufgabe sicherlich erfüllt. Jährlich werden unsere Anlagen von mehr als 1,25 Millionen Menschen aufgesucht. Vereine aller Art, die Radsport, Fußball, Tennis, Rollschuh, Schwimmen usw. betreiben, haben dort zudem ihre Übungs- und Trainingsstunden. Viele Organisationen halten in diesen Anlagen ihre Feste und Tagungen ab, die weit über die Grenzen unserer Stadt Bedeutung haben. So ist die Anlage heute aus dem Leben der Bevölkerung nicht mehr hinwegzudenken. Der zweite Weg, der auch zugleich gegangen werden kann, liegt in der Zuweisung regelmäßiger



finanzieller Mittel an freie Wohlfahrtsverbände, die dann ihrerseits durch Errichtung solcher Anlagen in den Wohngebieten der Belegschaftsmitglieder den Wünschen der Unternehmungen entgegenkommen.

Umwandlung des betrieblichen Sozialwesens

Einige erfahrene Fürsorgerinnen eines großen Werkes haben nach einer über ein Jahr dauernden Umstellung in das größere Gebiet der industriellen und menschlichen Kenntnisse verlangenden Belegschaftsberatung feststellen müssen, daß sich die Besucherzahl ihrer Sprechstunden innerhalb von knapp drei Jahren mehr als verdoppelt hat. Diese Feststellung ist sehr interessant.

Es ist unverkennbar: Das betriebliche Sozialwesen ist in einer Umwandlung begriffen, die nicht aufzuhalten ist. Die Wirtschaft ist weitgehend von der Arbeitskraft und dem Leistungswillen der in ihr tätigen Menschen abhängig. Der Mensch und sein Lebensstandard ist mit einer gesunden Wirtschaft unlöslich verbunden. In einer gesunden Wirtschaft kann und darf der Betrieb kein Wohlfahrtsamt sein. Alle Verantwortlichen haben vielmehr dafür zu sorgen, daß der arbeitende Mensch nach acht Stunden harter Arbeit sechzehn Stunden bei möglichst hohem Lebensstandard sein eigenes freies und unabhängiges Leben zu leben vermag. Das ist ein klarer Grundsatz. Er sollte vom Betrieb nur so lange durchbrochen werden, als der Staat, das Land, die Kommune ihre sozialen Aufgaben und Verpflichtungen nicht bewältigen wollen oder können.

UNSERE EHRENTAFEL

Verdienstvolle Mitarbeiter

Franz Häusler, Breitbandwalzwerk: Nachdem eine von der Herstellerfirma gebaute Arretiervorrichtung für das Brammenkühlrad des Breitbandwalzwerkes restlos versagt hatte, hat sich die von Häusler ausgeführte Arretierung als brauchbar und sicher erwiesen.

Johann Jendhoff, Breitbandwalzwerk: Durch die von ihm vorgeschlagenen Einführungsstücke können die Manschetten an der Ausbalancierung jetzt schneller kontrolliert und ausgetauscht und leichter wieder eingebaut werden, ohne daß Beschädigungen an diesen empfindlichen Teilen zu befürchten sind. Der Einführungsstutzen ist seit mehreren Monaten in Gebrauch und hat sich gut bewährt.

Wilhelm Pielsticker, Walzwerk I/III: Sein Verbesserungsvorschlag über Keil- und Rundmuttern für den Niederhalter der Blockschere im Walzwerk I wurde in etwas abgeänderter Form ausgeführt und ist seit mehreren Monaten in Betrieb. Die Reparaturarbeiten an der Blockschere wurden jetzt wesentlich beschleunigt und dementsprechend Betriebsstillstände verringert.

Friedhelm Eger, Versuchsanstalt: Die auf seinen Vorschlag hin eingeführte Kippvorrichtung für die Reibschale am Probenmahltopf wird seit mehreren Monaten mit Erfolg benutzt. Die Arbeit ist wesentlich erleichtert und beschleunigt.

Gustav Dickheiser und Manfred Dieker, Walzwerk IV/V Schmiede: Die von ihnen vorgeschlagene geänderte Befestigung der Hundebalken für Duo-Walzwerk V hat sich gut bewährt, so daß Störungen an dieser Stelle jetzt weitgehendst vermieden werden.

Ferdinand Schäffer, Maschinenabteilung Hochofen, schlug die Errichtung eines fahrbaren Gerüsts zur Fensterreinigung vor. Zwar sind fahrbare Gerüste zur Reinigung von Fenstern an sich bekannt, doch wurden sie am Hochofen VI bisher nicht eingeführt. Jetzt werden diese Gerüste an mehreren Hochofen-Aufzugsständen ange-

Jubilare April 1956

50

HEINRICH SCHMIDT
Maschinenabteilung Stahlwerke
Betriebswerkstätten

JOSEF SCHULTE
Walzendreherei

HEINRICH BERGER
Elektrotechnische Abteilung

40

OTTO ACHTERMANN
Lokwerkstatt

EMIL BRINKMANN
Maschinenabteilung Hochofen

OTTO WOLKI
Maschinenabteilung Hochofen

JOHANN RUCZINSKI
Elektrotechnische Abteilung

JOHANNES URBAN
Versuchsbetriebe

MICHAEL HÄRING
Maschinenabteilung Hochofen

EMIL BRAUN
Drahtverfeinerung

WILHELM SENFTLEBEN
Maschinenabteilung Hochofen

WALTER RADTKE
Maschinenabteilung Walzwerk 1/3

CONRAD HEGSELMANN
Betriebliches Rechnungswesen

25

WALTER ALTHAUS
Werk Barop

FRANZ ZILLNER
Zurichterei

JULIUS POSSEKEL
Energiewirtschaft

PAUL BIERMANN
Elektrotechnische Abteilung

HANS BORGELT
Walzwerk I

GUSTAV DUSTERHOFT
Hausverwaltung

GUSTAV SCHONFELD
Maschinenabteilung

WALTER HOLTZ
Hochofen

WALTER BLUME
Kaltwalzwerk

ERICH BORISS
Lehrwerkstatt



Verdienstvolle Mitarbeiter

bracht, um ein gefahrloses Reinigen der Fenster zu ermöglichen.

Günter Wirtz, Lehrwerkstatt, schlug die Versteifung der Schmalspur-Halbzeugwagen für das Walzwerk VIII vor. Die auf seine Anregung hin fertiggestellten Probewagen laufen seit einem Jahr. Die Versteifung hat sich sehr gut bewährt, so daß die sich darauf befindlichen Schemel sich nicht mehr dehnen können.

Franz Falkenberg und Franz Motzek, Maschinenabteilung Hochofen, haben einen neuen Untersatz für Reserveeinlaßventile ausgearbeitet. Die sehr kostspielige Beschädigung der Ventile wird durch den neu entworfenen Untersatz erheblich herabgesetzt.

Heinz Jansch, Hochofen: Die vorgeschlagene Änderung für den Ausbau der Laufräder am Sinterkran I und II wird die Reparatur der Sinterkrane wesentlich beschleunigen. Dem Betrieb werden hierdurch Ersparnisse entstehen.

Walter Ruhmhofer, Schwellenschweißerei: Infolge der Anbringung eines Fußschalters wird dem bedienenden Mann die Arbeit an der Schere sehr erleichtert, so daß das Abschneiden der Betondrähte wesentlich schneller vonstatten geht. Ferner wurde die Unfallmöglichkeit dadurch herabgesetzt.

Heinz Eichmann, Maschinenabteilung Stahlwerke: Infolge der konstruktiven Umänderung der Stripperkrane treten an diesen Kranen die sogenannten Schlappseile und die dadurch bedingten Beschädigungen des Drahtseiles nicht mehr auf. Die Betriebssicherheit der Krane wird hierdurch stark erhöht.

Leo Poziomek, Elektrische Abteilung, hat eine Magnetkabelführung am Kalkkran ausgeführt, die sich seit Monaten gut bewährt. Betriebsstörungen sind seit dieser Zeit nicht mehr eingetreten.

Valentin Tomczak, Breitbandwalzwerk, entwickelte eine ausziehbare Traverse zum 7,5-t-Kran in der Walzwerkhalle. Sie wird in der Breitbandstraße das Transportieren der langen Blechpakete ermöglichen.

In Ausübung seines Berufes
verunglückte tödlich unser
Belegschaftsmitglied

Gerhard Anhut

Martinwerk II

Vorstand, Betriebsvertretung
und Belegschaft betrauern
seinen Tod und werden ihm
ein ehrendes Gedenken be-
wahren.

Die Mitarbeiter möchten einen Vorgesetzten haben

... der keine Angst hat, weder vor
seinem Chef noch vor seinen Mit-
arbeitern, weder vor einer schwieri-
gen Aufgabe noch vor möglichen Fehl-
schlägen;

... der von der Wichtigkeit seiner
Arbeit und von der Wichtigkeit aller,
die mit ihm arbeiten, überzeugt ist;

... der Freude an seiner Arbeit hat
und seinen Mitarbeitern hilft, auch
Freude an der ihren zu haben;

... der für seine Mitarbeiter eintritt,
wenn er glaubt, daß sie im Recht sind;

... der ihnen auch einmal die Mei-
nung sagt, wenn es nötig ist, aber da-
bei nie seine Selbstbeherrschung ver-
liert;

... der fachlich gut Bescheid weiß,
aber auch zugibt, was er nicht weiß;

... der zuverlässig ist, bei dem man
immer weiß, woran man ist;

... dem man nichts vormachen kann,
der aber auch einmal ein Auge zu-
drückt, wenn man etwas angestellt
hat;

... der sie versteht, zu dem sie im-
mer kommen können, wenn sie einen
Fehler gemacht haben, wenn sie Sor-
gen haben, oder wenn sie ihn sonst
brauchen;

... der aufrecht und ehrlich ist und
jede Unredlichkeit und Kriecherei
durchschaut;

... der ihnen eine Arbeit erklären
kann, ohne dabei seine Überlegenheit
fühlen zu lassen;

... der ihnen auch manchmal eine
Gelegenheit gibt, etwas Schwieriges
zu versuchen, was sie noch nie vorher
getan haben;

... der ihnen aufmerksam zuhört,
wenn sie etwas zu sagen haben;

... der ihren Stolz respektiert und
keinen Mitarbeiter vor den anderen
kritisiert oder lächerlich macht;

... der genau weiß, was vorgeht, aber
für Klatsch und Zuträgerei taub ist.

(Aus „Arbeits- und Sozialrecht“)

WIR KOMMENTIEREN UND GLOSSIEREN

Wir Arbeiter fühlen uns nicht anerkannt

Etwa 70 v. H. der Arbeiter im Bundesgebiet fühlen sich gesellschaftlich nicht anerkannt und sind der Meinung, daß sie im Dritten Reich mehr galten als jetzt. Dies teilte der Leiter des Allensbacher Instituts für Meinungsforschung, Neumann, in Frankfurt auf einer Veranstaltung des Arbeitgeberverbandes der hessischen Metallindustrie als Ergebnis einer Repräsentativumfrage mit.

Die Umfrage habe ferner ergeben, daß 19 v. H. der Bevölkerung unter 250 DM monatlich verdienen. 57 v. H. bringen monatlich zwischen 250 und 600 DM nach Hause, 5 v. H. verdienen monatlich über 800 DM und bis 3 v. H. über 1000 DM.

70 v. H. der Befragten bezeichneten ihr Einkommen als gut, während 30 v. H. erklärten, sie seien nicht zufrieden, 10 v. H. könnten vor Geldsorgen nicht einschlafen.

Allgemein habe sich gezeigt, daß der Lebensstandard im Vergleich zu den Vorjahren gestiegen sei. Mit ihren Wohnungen sind 65 v. H. zufrieden. Je 10 v. H. haben entweder einen Kühlschrank oder eine elektrische Waschmaschine, 30 v. H., die keinen Kühlschrank haben, wollten „unbedingt“ einen besitzen.

Allgemein werde von der Bevölkerung ein höherer sozialer Anspruch erhoben. Dies werde dadurch unterstrichen, daß 1955 etwa 2 Millionen Männer einen elektrischen Rasierapparat kauften. Dem stehe gegenüber, daß 38 v. H. der Bevölkerung kein Buch zu Hause hätten. Bei der Befragung habe sich schließlich auch ergeben, daß 81 v. H. der Bevölkerung die Volksschule besucht haben.

Das Ergebnis der Repräsentativ-Befragung ist in mancher Beziehung interessant. Mindestens zeigt es, wieviel Konfliktstoffe in dem Gefühl des Nichtanerkanntseins liegen. Daß das nicht eine Frage des Einkommens ist, geht daraus hervor, daß zwar 70 v. H. ihr Einkommen als gut bezeichneten, aber ebenfalls 70 v. H. sich als „gesellschaftlich nicht anerkannt“ fühlen. Und gerade das muß zu denken geben. Die Schaffung echter menschlicher, wirklich kollegialer Beziehungen zwischen allen Mitarbeitern der Betriebe würde hier fraglos wesentlich zur Auflockerung beitragen können. Man kann eben nicht alles mit hohen Löhnen und Zuwendungen kaufen oder abgelden. Das gilt auch für den politischen Raum. Auch da kommt es leicht zum

Spiel mit dem Feuer

Unter dieser Überschrift schrieb Rudolf Hertl in der Zeitung „Die Welt“: Die Gefahr ist groß, daß sich die politischen Instanzen auf die schiefe Ebene der utopischen Ziele begeben. Das Bukett der Wünsche, das immer noch vom geheimnisvollen „Kuchenausschuß“ der CDU-Fraktion beraten wird, ist in seinen Größenordnungen noch recht unklar. Aber schon die wenigen Informationen, die über diese Beratungen an die Öffentlichkeit sickerten, machen einen schaudern ...

Wahljahre sind die Geißel der Demokratie. Die Freigebigkeit der Parteien kennt keine Grenzen, wenn es darum geht, die Wähler für sich einzunehmen. Auch die Regierung ließ sich nicht lumpen und versprach der Landwirtschaft 900 Millionen DM. Die vorgeschlagene Erhöhung der Kriegsofferrenten und der Beamtengehälter macht rund eine halbe Milliarde DM aus. Die Beschlüsse zur versteckten Subventionierung des Kohlenpreises kosten den Bund 300 Millionen DM. Der Mittelstand soll auch nicht leer ausgehen; die Beträge wird sicher der Kuchenausschuß bald nennen. Die Sozialreform steht vor den Toren, und nicht zuletzt soll auch der Fahrplan der Rüstung mit seinen Milliardenanforderungen eingehalten werden. Der Steuerzahler faßt sich verzweifelt an den Kopf, denn er weiß, daß er für all das aufkommen muß, oder umgekehrt ausgedrückt: all das muß aus unserem Sozialprodukt bestritten werden ...

Das teure Geld ist der erste Preis

den wir für die Aufrüstung bezahlen müssen. Das Ansammeln von Horten zur späteren Rüstungsfinanzierung hat der Wirtschaft laufend Geld entzogen. Wenn etwas knapp wird, wird es teurer. Die höheren Zinsen sind das erste Opfer, das die Rüstung von uns verlangt. Es wird nicht das letzte sein. Bald werden wir merken, daß der Aufbau der Streitkräfte, dessen wirtschaftliche Folgen bisher bagatellisiert wurden, nur möglich ist, wenn wir uns an anderen Ecken einschränken. Entweder

werden Schäffers Rüstungshorte nicht im Inland ausgegeben, oder wir müssen die Gelder noch einmal aufbringen. Eine andere Wahl bleibt nicht.

Dabei wäre die allein annehmbare Lösung so einfach: die Steuern senken, damit die Unternehmungen aus ihrer Verschuldung herauskommen, und die Notenbank darüber wachen lassen, daß die Wirtschaft mit dem freiwerdenden Geld nicht abermals die Konjunktur überhitzt. Konsolidierte Betriebe sind eine ergiebigere Steuerquelle als verschuldete. Juliustürme bei der Privatwirtschaft — sprich Reserven — sind besser als Juliustürme bei der öffentlichen Hand. Zu dieser Umschaltung ist es auch jetzt noch nicht zu spät. Die Parlamentarier müssen nur rasch handeln.

Programme — ohne jedes vernünftige Maß

Mit der gleichen Feder schreibt die „Frankfurter Rundschau“:

In dem Bestreben, im Wahljahr eine besonders gute Resonanz bei den Wählern zu finden, werden Programme aufgestellt, die jedes vernünftige Maß vermissen lassen. Die vielfältigen Wünsche sind von der Bank deutscher Länder nicht etwa von vornherein abgelehnt worden — sie hat lediglich zum Ausdruck gebracht, die finanzielle Stabilität der Währung dürfe dadurch unter keinen Umständen gefährdet werden. — Es ist doch nicht zu bestreiten, daß Schäffers Finanzpolitik große Fehler aufweist. Hätte man rechtzeitig die Steuern um zehn Prozent ermäßigt, dann hätte es weniger Lohnforderungen und geringere Preissteigerungen gegeben; dann wären die Geldreserven des Bundesfinanzministeriums nicht so stark gewachsen und hätten nicht zu viele Wünsche geweckt, sowohl bei den Alliierten wie bei den Standesgruppen. Wenn wirklich eines Tages die Rüstung mehr gekostet hätte als Steuern eingingen, dann wäre noch Zeit gewesen, diese entsprechend zu erhöhen. Aber gerade diesen Weg wollte die Bundesregierung nicht gehen, um die Bevölkerung in dem Glauben zu lassen, die Streitkräfte kosteten keine zusätzlichen Mittel. Was hätte es auch für einen Eindruck hinterlassen, kurz vor der Bundestagswahl 1957 mehr Steuern zu verlangen, statt den Wählern mit Geschenken zu kommen. In dieser Überlegung ist die wahre Ursache für die Fehldispositionen des Bundesfinanzministers zu sehen, die bereits Gefahren heraufbeschworen. Nur wenn tüchtig gebremst wird, wie es die Notenbank unternimmt, kann die Konjunktur gehalten werden.

Was heutzutage nicht alles „natürlich“ ist

Wir nehmen ja so gern alles als natürlich hin. Natürlich hatte vor 30 Jahren die Weimarer Republik — nur für einige Rabauken nicht — Ewigkeitswert. Natürlich wurde — von ganz wenigen abgesehen — das Dritte Reich zum tausendjährigen Reich. Natürlich gab es 1945/46 neben der Besatzungsmacht nur eine einzige reale Macht: die Gewerkschaft. Natürlich ist es heute so ... Da hat man ja jede Menge Spielraum. Wir denken eben reglementiert und möglichst in Ewigkeitsbegriffen. Das ist für uns ganz natürlich.

Eine nette Geschichte berichtet da die Züricher „Tat“:

Unter den letzten deutschen Heimkehrern befand sich ein Generalleutnant, der als Kommandeur einer Infanteriedivision in Stalingrad gefangen und von einem sowjetischen Gericht zu 25 Jahren verurteilt worden war. In Friedland traf er zufällig einen Major seiner Division wieder. Nach dem Woher und Wie geht es? setzten sich beide Männer in eine Ecke.

Fragt der General: „Und wie geht es eigentlich dem Admiral der U-Boote, Dönitz?“

Der Major, verwundert: „Dönitz — der sitzt in Spandau!“

„In Spandau? Was hat ein Admiral in Spandau zu tun? Wieso sitzt Dönitz in Spandau?“

„Aber Dönitz sitzt doch in Spandau — im Zuchthaus natürlich!“

„Ach so, ja, natürlich. Und was macht der ehemalige Chef des Stabes von Rommel, der General Speidel?“

„Der sitzt in Paris!“ — „Im Zuchthaus?“ — „Nein, bei der NATO natürlich!“ — „Ach so, ja, natürlich. Und was macht Panzergeneral Meyer, der Panzer-Meyer?“ — „Der saß in Kanada!“ — „Ah — bei der NATO!“ — „Nein, im Zuchthaus natürlich!“ — „Ach so, ja, natürlich. Und was macht unser ehemaliger Generalstabschef, der General Heusinger?“ — „Der sitzt in Bonn.“ — „Im Zuchthaus?“ — „Nein, beim Verteidigungsminister natürlich!“

Der heimgekehrte General erhebt sich und schickt sich an, zu gehen. — „Aber wohin denn“, ruft der Major, „wohin mit einemmal?“ — „In die Anstalt“, erwidert der General. „Denn wenn das, was Sie eben erzählt haben, natürlich ist, dann bin ich verrückt!“



Nachgedacht -
Fehler vermieden!

Es bedarf gewisser Fähigkeiten, Arbeitsmängel und Fehler in der eigenen Abteilung richtig zu sehen und für ihre Beseitigung zu sorgen. Die Fähigkeiten scheinen oft sehr gering zu sein — oder die Menschen gehen zu achtlos durch die Arbeitsstätten.

Leider machen sich sehr viele im allgemeinen nur ein sehr ungenaues Bild von der Ausführungsmethode ihrer eigenen Arbeit. Daher überwiegt die Tendenz, die einmal gewählte und geübte Arbeitsweise beizubehalten, sei sie auch noch so fehlerhaft und verbesserungsbedürftig. Wir kennen doch alle jene Typen, die sich von ihrem alten Zopf nicht trennen können. „Das habe ich immer so gemacht, und dabei bleibe ich“, ist ihr immerwährender Ausspruch. Sie lassen sich einfach nicht überzeugen, durch neuere Arbeitsmethoden den Arbeitsprozeß schneller und mit weitaus geringerer körperlicher Anstrengung durchführen zu können.

Viele Fehler in der Arbeitsweise sind im allgemeinen nur auf Gleichgültigkeit zurückzuführen. Oft genügen ein bißchen guter Wille und gesunder Menschenverstand zur Vermeidung der größten Fehlerquellen. Wer nur ein wenig nachdenkt und sich frei macht vom Altgewohnten, wird an den verschiedenartigsten Stellen seines Betriebes und seines Arbeitsplatzes Fehler entdecken. Gerade der in der Produktion stehende Mitarbeiter sollte viel mehr mit offenen Augen und wachen Sinnes seinen Arbeitsplatz mit seiner Umwelt beobachten. Die mögliche Beseitigung von Fehlerquellen im Betrieb erleichtert nicht nur die Arbeit, sondern sie spart auch vielfach erhebliche Kosten und hilft somit, die Produktivität zu steigern. Erhöhte Produktivität bedeutet für alle einen höheren Lebensstandard.

Es lohnt sich also, nachzudenken und Fehlerquellen zu beseitigen.

Die Buchung

In unserem Buchhaltungsbüro
saß einer und schrieb Zahlen.
Vorm Fenster schien die Sonne froh —
und er litt Sehnsuchtsqualen.

Er sehnte sich nach seiner Braut,
besah ihr Bild verstohlen...
Er sehnte sich und seufzte laut —
und saß da wie auf Kohlen.

Auf einem Sonnenstäubchen ritt
er träumend in die Weite —
und eine Kredit-Zahl entglitt
ihm auf die Debet-Seite...

Sein ganzes Denken war gebannt
von seinen Sehnsuchtswünschen.
Und als der Chef jäh bei ihm stand,
hätt' er ihn können lynchen.

— Noch nachts die Differenz er sucht'
von baren drei Mark neunzig.

Inzwischen hatt' die Braut gebucht
auf „Haben“ einen neuen Freund

sich...

— ey —

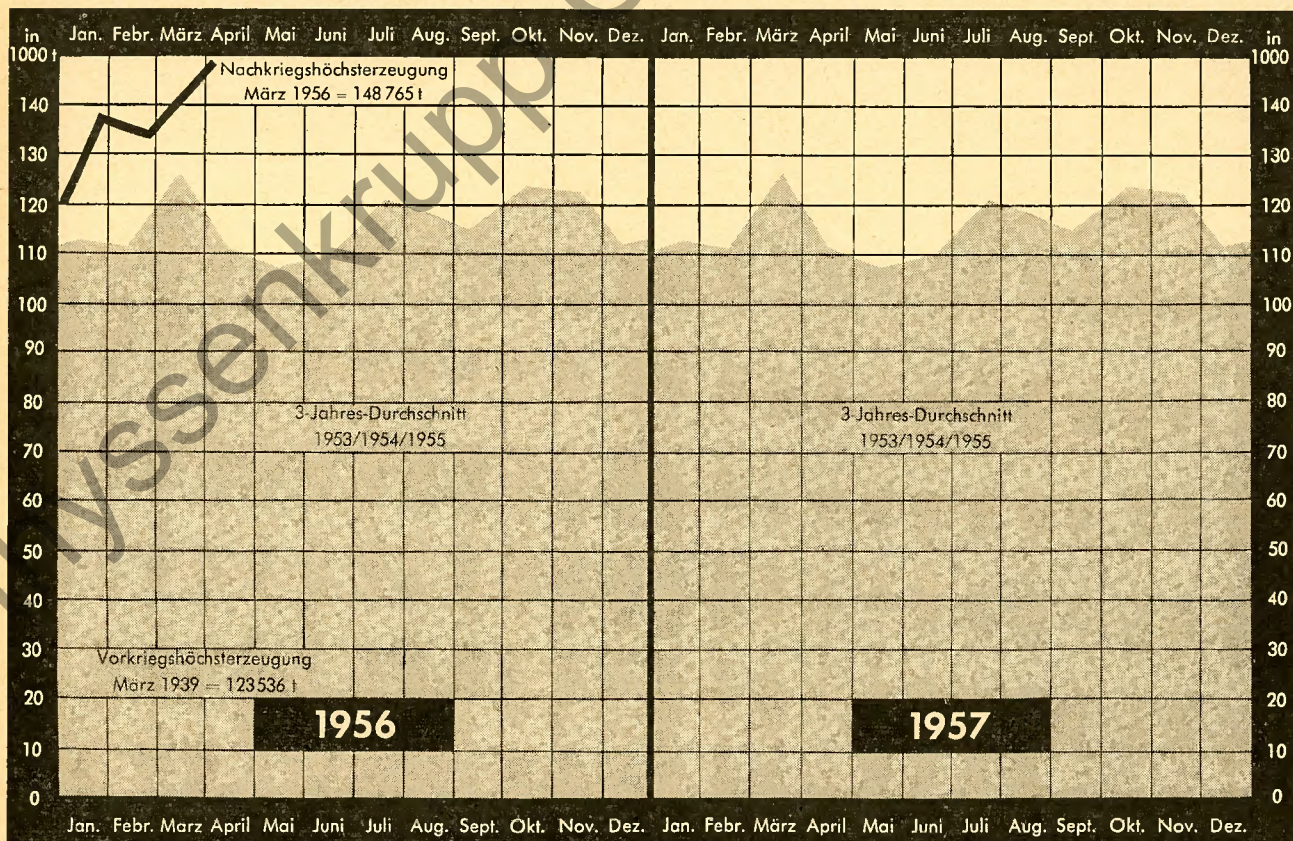
Und wie ist es an der Börse?

Hierüber berichtet der Bankverein Westdeutschland: Die bemerkenswerte Widerstandsfähigkeit, die die Börse trotz des vom Geldmarkt ausgehenden Druckes zeigte, scheint die vielfach vertretene Ansicht zu rechtfertigen, daß das derzeitige Kursniveau kaum noch ein größeres Risiko bietet. Man erwartet, daß die nicht unerheblichen Beträge, die aus dem April-Kupontermin und aus den zahlreichen bevorstehenden Jahresabschlüssen zufließen, zum großen Teil wieder zur Anlage kommen, was zu einer weiteren Belebung der Kaufstätigkeit und zu einer Erholung der Kurse führen dürfte. Damit würde die wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung der Unternehmen auch in der Gestaltung der Kurse wieder zum Ausdruck kommen. Die Kursentwicklung wird aber erst dann in normalen Bahnen verlaufen, wenn der Kapitalmarkt nicht mehr in dem bisherigen Ausmaß durch kreditpolitische Maßnahmen und überhöhte Steuern belastet wird...

Am Montanmarkt waren die Kurse zumeist nur knapp behauptet, obwohl auch die jetzt veröffentlichten Geschäftsberichte... wieder ein eindrucksvolles Bild von der günstigen Ertragslage der Stahlindustrie vermitteln. Wie die beträchtlichen laufenden und geplanten Investitionen zeigen, rechnen die Verwaltungen mit einer weiteren Zunahme des Stahlverbrauchs für die kommenden Jahre, und diesem Mehrbedarf soll durch eine Erweiterung der Produktionskapazitäten Rechnung getragen werden... Kohlenwerte blieben trotz der Freigabe der Kohlenpreise vernachlässigt...

Die in der letzten Zeit eingetretene Belebung des Börseninteresses dürfte durch die bevorstehenden Abschlußveröffentlichungen weitere Anregungen erhalten. An der Börse rechnet man zudem mit einer Herabsetzung der Mindestreserven, zumal die BdL den Vorschlag des Finanzministers Schäffer abgelehnt hat, einen Teil der überschüssigen Steuergelder bei den Geschäftsbanken anzulegen. Eine weitere Anregung würde durch die von den Koalitionsparteien vorgeschlagene Steuer senkung um durchschnittlich 10 Prozent herbeigeführt werden, da hierdurch die Aufnahmefähigkeit des Kapitalmarktes vor allem für die im Laufe dieses Jahres noch zu erwartenden zahlreichen Emissionen verbessert würde.

UNSERE ROHSTAHLERZEUGUNG



TECHNIK und PRODUKTION

Neuer Höchststand der Eisen- und Stahlproduktion

In der westdeutschen Eisen- und Stahlproduktion wurde im März ein neuer Nachkriegshöchststand erzielt. Wie das Statistische Bundesamt in Düsseldorf mitteilt, wurden nach vorläufigen Ermittlungen im März mit insgesamt 1 978 756 t Rohstahl rund 180 000 t mehr als im Vormonat und rund 34 000 t mehr als im Januar 1956, dem bisherigen Rekordmonat, erzeugt. Die Tagesproduktion übertraf mit 71 955 t den Vormonat um 2750 t. Die Gesamtproduktion des ersten Quartals 1956 entspricht einer Jahreserzeugung von rund 22,9 Millionen t. Im Vorjahr wurden 21,4 Millionen t produziert. Die Roheisenproduktion im März lag mit 1 471 972 t um rund 133 000 t höher als im Februar.

Konjunkturlage für die nächsten Monate

Die Lage der westdeutschen Wirtschaft werde sich in den nächsten Monaten wahrscheinlich nicht grundsätzlich ändern, erklärte das Rheinisch-Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung, Essen, in seinem Märzbericht. Die Nachfrage wachse weiterhin schneller als das Angebot. In den letzten Monaten habe sich allerdings das Tempo der wirtschaftlichen Expansion etwas verlangsamt. Dennoch könne man nicht von einer durchgreifenden konjunkturellen Entspannung sprechen. Außerdem sei nach den im Winter besonders starken saisonbedingten Einbußen ein sehr schnelles Anwachsen der Wirtschaftstätigkeit im Frühjahr zu erwarten.

Konjunktur muß gezügelt werden

Die Industrie konnte 1955 ihre Produktion um 15 v.H. erhöhen und erzielte damit die größte Zuwachsrates seit der Geldreform. Dieses Ergebnis ist jedoch nur dadurch ermöglicht worden, daß die Kapazitäten erweitert, die Anlagen modernisiert und die Arbeitsleistungen von Mensch und Maschine vielfach bis zum äußersten ausgenutzt wurden. Unter dem Druck der Anspannung am Arbeitsmarkt seien die Löhne stärker als in den früheren Jahren gestiegen. Sie drohten gegenwärtig, dem Produktivitätsfortschritt vorausezuweichen. Dagegen hätten sich die Preise in Jahresfrist nur wenig verändert. Allerdings habe sich der Auftrieb in der letzten Zeit verstärkt.

Aus diesen Feststellungen zieht die NRW-Landeszentralbank im Geschäftsbericht 1955 den Schluß, daß eine zu starke Ausweitung der Nachfrage die Wirtschaft übermäßig beanspruchen und die finanzielle Stabilität zerstören könnte. Die konjunkturellen Voraussetzungen für ein weiteres, allerdings langsames Wachstum der Wirtschaft seien gegeben. Alle Beteiligten, nicht zuletzt der Staat, müßten jedoch ihre Ansprüche einschränken.

Höhere westdeutsche Automobilproduktion

Nach der Statistik des Verbandes der Automobilindustrie hat die westdeutsche Kraftfahrzeugindustrie 1955 ihre Produktion um 33,5 Prozent gesteigert. 908 841 Kraftwagen und Straßenzugmaschinen wurden hergestellt gegenüber 680 597 im Jahre 1954.

Darunter sind 705 504 Personenkraftwagen (1954: 518 190) und 140 318 (113 146) Liefer- und Lastkraftwagen. Bemerkenswert ist, daß auch die Produktion der Lastkraftwagen über 3 t Nutzlast auf 50 048 (33 295) zugenommen hat, und zwar bedeutend stärker als die der kleineren Lastwagen. Abgenommen hat allein die Produktion von Kraftomnibussen und Obussen von 6104 auf 6049 Stück.

Besonders stark, und zwar um 35,5 Prozent, ist der Export fabrikneuer Kraftwagen gestiegen. Insgesamt wurden 403 857 (298 154) Kraftwagen ausgeführt oder im Inlande gegen Devisen verkauft. Der Exportanteil an der Produktion hat sich von 43,8 auf 44,4 Prozent erhöht. Der Wert der Automobilausfuhr wird einschließlich Kraftfahrzeugteile auf 2,5 (1,8) Milliarden DM veranschlagt. Die Automobilindustrie hatte 1954 am gesamten westdeutschen Export einen wertmäßigen Anteil von 8,2 Prozent. Dieser Anteil dürfte sich 1955 erhöht haben.



Was ist Baisse und Hausse?

Baisse und Hausse — sinkende und steigende Preisnotierungen. Die Folgen des Verlaufs an den Warenmärkten für die Wirtschaft und den Verbraucher veranschaulicht unsere Darstellung.

Motorroller aus England

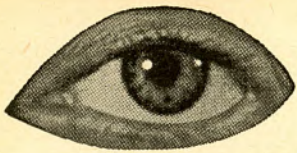
Während bisher Italien die Führung in der Herstellung von Motorrollern hatte, hofft Großbritannien im kommenden Jahre diese Stelle einnehmen zu können.

In England werden zur Zeit sechs neue Rollertypen entwickelt, von denen man sich einen großen Erfolg verspricht.

Atomkraft dehnt sich aus

Außer den in unserem Schaubild aufgeführten 25 Atomkraftwerken unterhalten die USA noch 30 Versuchsreaktoren, Europa zwölf. Norwegen unterhält das einzige Werk Europas, in dem „schweres Wasser“ hergestellt werden kann. Zwischen den Staaten der westlichen Welt werden zur Zeit gesetzgeberische Maßnahmen ausgehandelt, die ein internationales System der Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Atomenergie schaffen sollen.





BLICK IN DIE PRESSE

Antikommunismus und Gesellschaftskritik

Allem Anschein nach bahnt sich in der innen- und sozialpolitischen Entwicklung der Bundesrepublik eine neue Phase an. Sie wird zunächst gekennzeichnet durch ein härteres Vorgehen gegen die kommunistische Infiltration. Die Entlassung kommunistischer Betriebsratsmitglieder in der Westfalenhütte und das Vorgehen der IG Bergbau gegen den kommunistisch durchsetzten Funktionsapparat in ihrem Bezirk Nordrhein sind die ersten weit hin sichtbaren Zeichen. Kennzeichnend für diese neue „Politik der Stärke“ sind Ausführungen des Präsidenten des BAG, Prof. Nipperdey, anlässlich einer arbeitsgerichtlichen Grundsatzentscheidung. Er erklärte, man dürfe sich durch das scheinbar demokratische Vokabular der kommunistischen Propagandisten nicht täuschen lassen. Der demokratische Staat gebe sich selbst auf, wenn er Meinungsäußerungen zulasse, die letztlich darauf gerichtet seien, den demokratischen Staat und damit die freie Meinungsäußerung zu beseitigen. Verschärft hat sich aber auch die Gesellschaftskritik, und zwar bemerkenswerterweise im Lager der Nichtsozialisten. Besonders bedeutsame Beiträge lieferten in verstärktem Maße parteipolitisch nicht gebundene Publizisten, die sich mit den demokratisch-materialistischen Lebensformen, mit der Vergötzung des gehobenen Lebensstandards auseinandersetzen und auf das gefährliche geistige Vakuum hinweisen, in dem die Massen leben. Demgegenüber hat sich die sozialistische Gesellschaftskritik nicht weiter verschärft, auch die Sprache so mancher Gewerkschaftszeitung ist maßvoller geworden. In der Wirtschaftspolitik bahnt sich sogar, wie der Parteikonferenz der SPD in Köln zeigt, eine neue Entwicklung an. Man hat wohl erkannt, daß im Hinblick auf die kommunistische Gefahr ein Zusammengehen mit den gesellschaftspolitisch revisionistischen Kräften des liberalen und christlichen Lagers lebensnotwendig wird. Diese neuen Entwicklungslinien berechtigen zu einiger Hoffnung, vor allem dann, wenn sich diese Kräfte nicht in einem rein machtpolitischen Antikommunismus erschöpfen, sondern in erster Linie die Gesellschafts- und Sozialkritik im Sinne positiver Lösungen befruchten.

Gesamtdeutsche Wirtschaftspolitik

Der bekannte Jesuitenpater Prof. von Nell-Breuning hat wiederholt die Behauptung aufgestellt, daß das Rad

der Geschichte nicht zurückgedreht werden könne, d. h., daß auch in der Sowjetzone Einrichtungen geschaffen worden seien, die man auch nach der Wiedervereinigung nicht mehr beseitigen könne, selbst wenn man mit ihnen nicht einverstanden sei. Er dachte dabei wohl vor allem an die Bodenreform und die weitgehenden Sozialisierungen. Andererseits fügt Nell-Breuning derartigen Gedanken gewöhnlich eine scharfe Kritik an der westdeutschen Wirtschafts- und vor allem Sozialpolitik bei. Er will damit sagen, daß auch die westdeutsche Wirtschaftsordnung Fehler aufweise und nicht das geleistet habe, was man von ihr hätte erwarten können. Die Folgerung aus derartigen Überlegungen ist, daß als kommende Ordnung Gesamtdeutschlands weder die Marktwirtschaft noch die Zentralverwaltungswirtschaft sowjetischer Prägung in Frage kommen könne. Die guten Ansätze von beiden Ordnungen müßten weiterentwickelt und zu einer Synthese zusammengefügt, die Wirtschaft des wiedervereinigten Deutschlands bestimmen. Wie diese Ordnung dann einmal aussehen werde, das könne heute nach Ansicht Nell-Breunings noch niemand wissen.

(Frankfurter Allgemeine Zeitung)

„Lohn-Preis-Spirale“

Dr. Claus Welcker schreibt in „Volkswirt“: Es ist erstaunlich, daß jede Epoche ihre wirtschaftlichen Irrlehren hervorbringt, die nach kurzer Zeit allgemein fest geglaubt, also nicht mehr diskutiert werden, obwohl ganz einfache Überlegungen zeigen, daß diese Lehren unrichtig sein müssen. Man glaubt sie, weil die Tatsachen eine Zeilang für ihre Richtigkeit sprechen. So war es mit dem Merkantilismus zur Zeit Friedrichs des Großen, mit der Ausbeutungs- und Verarmungstheorie von Marx, mit den Schutzzollargumenten Bismarcks und den Autarkiethesen von Ferdinand Fried. Heute ist es nun die These von der Lohn-Preis-Spirale, der niemand mehr entgegentritt, obwohl ihre Unsinnigkeit leicht nachgewiesen werden kann. Diese These geht davon aus, daß Lohnerhöhungen, die über Produktivitätssteigerungen hinausgehen, zu Preissteigerungen führen müssen. Die Tatsachen sprechen weitgehend für diese These, wenigstens, was Europa in den letzten Jahren angeht. Preissteigerungen folgten allzu raschen Lohnerhöhungen auf dem Fuße. Aber ein direkter gesetzmäßiger Zusammenhang zwischen Löhnen und Preisen besteht dennoch keineswegs. Ein gegenseitiges Hochstoßen von Löhnen und Preisen ist ausgeschlossen, solange die Geldseite nicht mitwirkt. Darum muß der Appell in unseren Tagen nicht an die Gewerkschaft oder die Produzenten gerichtet sein — beide tun nur das, was die Gesetze der Marktwirtschaft ihnen vorschreiben —, sondern allein die Nachfrageseite, die Geldseite muß angesprochen werden. Da die üblichen Mittel der Bankpolitik schädliche Nebenwirkungen auslösen können, außerdem die gegenwärtige Unruhe nicht von der

Geldmenge, sondern, psychologisch bedingt, von der Umlaufgeschwindigkeit des Geldes ausgeht, muß das „Maßhalten“! vor allem denen zugerufen werden, die aus einer Angstpsychose heraus kaufen, was es zu kaufen gibt. Sobald diese Psychose abebbt, werden Preiserhöhungen unmöglich, und die Gewerkschaften werden klug genug sein, den Bogen nicht zu überspannen. Ist die Geldseite ruhig, so ist die Lohn-Preis-Spirale automatisch zu Ende.

Selbstbeteiligung

457 500 DM hat der Haushaltsausschuß des Bundestages als erstes bewilligen müssen, um einen Teil des Schadens wiedergutzumachen, den die Bundesregierung durch die Veröffentlichung der Namen einer Anzahl von — wie sich später herausstellte, unschuldig — verhafteten Kaufleuten („Vulkan-Affäre“) verursacht hat. Wenn auch an die Stelle der unmittelbaren Beamtenhaftung des Bürgerl. Gesetzbuches die Bestimmung des Grundgesetzes getreten ist, daß die Verantwortlichkeit für in Ausübung eines öffentlichen Amtes begangene Pflichtverletzungen grundsätzlich den Staat oder die betreffende öffentliche Körperschaft trifft, so behält sich doch auch diese Regelung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit den Rückgriff auf den schuldigen Amtsträger vor. Nach den ganzen Umständen des „Vulkan-Falles“ aber ist grobe Fahrlässigkeit unbedingt gegeben. Das Maß der persönlichen Verantwortung der schuldigen Beamten ist dadurch noch gesteigert worden, daß sie noch zu einer Zeit, da der Fehlgriff schon offenkundig war, an ihren Beschuldigungen festhielten und den Schaden immer größer werden ließen, statt ihn rechtzeitig durch offenen Widerruf einzudämmen. — Wir schließen uns daher mit Nachdruck der Forderung der Oppositionsparteien an, daß Vizekanzler Blücher, Ministerialdirektor Egidi und alle sonstigen Verantwortlichen im Rückgriff für die Begleitung der Staatskasse dadurch erwachsenden Kosten herangezogen werden. Ein materielles Exempel dieser Art könnte eine starke erzieherische Wirkung auf alle diejenigen ausüben, die immer noch in der Vorstellung leben, der Staatsbürger habe behördliche Willkür geduldig hinzunehmen.

(Frankfurter Rundschau)

Arbeitszeitverkürzung eine Staatsfrage

Die Frage der Arbeitszeitverkürzung sei nicht das Problem einer einzelnen Industriegewerkschaft, sondern ein Anliegen aller 18 Millionen Beschäftigten in der Industrie. „Ich habe deshalb den Bundeskanzler gebeten, diese Frage als eine Staatsfrage zu behandeln“, sagte Fritz Berg, Präsident des Bundesverbandes der deutschen Industrie, in Würzburg.

(Süddeutsche Zeitung)

Das interessiert die Frau

Gleich kommt der schwarze Mann!

Trotz unserer „modernen Zeit“ begegnen wir immer wieder Eltern, die nicht fähig sind, ihre Kinder so zu erziehen, daß sie einmal im späteren Leben früh selbständig werden können. Der Tag, an dem wir von der Angst befreit würden, wäre für die ganze Menschheit ein großer Tag. Die Angst aber wurzelt zutiefst in der menschlichen Natur, und nichts kann uns davon befreien, wenn wir es nicht selber tun.

Es ist erklärlich, daß es ängstliche Mütter gibt. Aber die Mütter müssen diese ihre Angst ihre Kinder nicht merken lassen. Wie oft begegnen wir gerade zur Sommerzeit solchen, die beispielsweise Angst vor dem Gewitter haben. Es gibt Fälle, wo Kinder noch keine Angst vor dem Gewitter hatten, weil sie dasselbe als „Kinderspiel“ beobachteten, aber durch die Angst der Mutter erst ängstlich wurden. Angst ist übertragbar. Redet die Mutter dem Kinde zum Beispiel ein, daß ein Gewitter harmlos ist und daß es keine Angst zu haben braucht, dann hat das Kind auch keine Angst, eben — weil die Mutter es sagt. Und was sie sagt, das gilt und stimmt ja auch.

Ebenso begegnen wir sehr oft dem Ausspruch: „Warte man, das sage ich dem schwarzen Mann!“ Nichts ist schädlicher für ein Kind als solche „Bestrafungen“, denn etwas anderes soll es ja nicht sein. Das an sich vielleicht ohnehin schon verängstigte Kind wird durch die Begegnung mit „dem schwarzen Mann“ noch viel ängstlicher und scheuer. Ganz abgesehen davon, daß sich auch die Mutter selbst damit schadet. Kein Wunder, wenn solche Kinder dann des Nachts nicht schlafen können und vom „schwarzen Mann“ oder vom „bösen Gewitter“ träumen.

Darum muß alles geschehen, daß ein Kind bei seinen Eltern niemals Angst argwöhnt. Einmal durch sie angesteckt, bleibt sie oft jahrelang, wenn nicht ein ganzes Leben lang. Es wird sich vor der Dunkelheit nicht fürchten, wenn es von Geburt an daran gewöhnt ist. Zeigen sich Anzeichen von Angst, wenn es ungewöhnliche Geräusche hört, wie zum Beispiel das Heulen des Windes oder das Gejaule von Katzen, dann muß man eine kindliche Erklärung bereithalten.

Gerade das Unbekannte ist es, was so leicht Schrecken einjagt. Kein Kind wird sich vor etwas fürchten, das es versteht. Ebenso kann man ihm zum Beispiel erklären, der Donner rühre daher, weil die Wolken zusammenstoßen. Törichte Frauen wollen ihre Kinder oft damit bestrafen, daß sie sagen: „Das sage ich dem Schutzmänn!“ Nichts ist für das Kind gefährlicher und ungesunder als das. Ebenso soll oftmals die Schule für Vier- und Fünfjährige „helfen“. „Na, das sage ich aber deinem Lehrer!“ Oft denkt sich die Mutter gar nichts dabei, trotzdem sind solche Bemerkungen ebenso schädlich wie von einer Mutter, die das Kind bewußt damit strafen will.

Kinder sollten niemals Angst haben! Aber ob ein Kind Angst hat oder nicht, liegt einzig und allein nur bei den Eltern, zumeist bei der Mutter. Alle Eltern wollen stets, daß ihre Kinder aufrechte und tüchtige Menschen im Leben werden, aber sie vergessen leider dabei sehr oft, daß es in vielen Fällen nur an ihnen selbst liegt. Darüber einmal nachzudenken, wird sich bestimmt lohnen.

Kinder erhalten Heiratserlaubnis

Nicht nur im Ausland ist es möglich, daß Kinder eine Ehe eingehen können. Wie der Zentralausschuß für die Innere Mission in Bethel mitteilte, erhalten entgegen den allgemeinen Bestimmungen nicht selten auch in Deutschland Kinder die behördliche Genehmigung zum Heiraten. In der Mitteilung wird angeführt, daß 1953 in der Bundesrepublik einer Vierzehnjährigen die Erlaubnis zur Ehe mit einem 24jährigen Mann erteilt worden sei. Im gleichen Jahr habe es 23 15jährige Ehefrauen gegeben und 1276, die gerade 16 Lenze zählten. Eine von ihnen war mit einem 50jährigen, eine andere mit einem 60jährigen Mann verheiratet. In Stuttgart z. B. leben der Mitteilung zufolge 34 Einwohnerinnen im Alter von 18 Jahren, die bereits geschieden, und 127 gleichaltrige, die verwitwet sind.

10 x Liebe

so und so . . .

Man spricht so viel von Liebe — und man meint so wenig Herz. Man meint meistens — Herzchen . . .

*

Eine Liebelei ist vor der Erfüllung wie prickelnder Sekt. Wenn dann der Rausch vorbei ist, wirkt die „Kohlensäure“ nicht anders als bei Selterswasser, das ein peinliches Aufstoßen verursacht.

*

Mit der Liebelei ist es wie mit Seifenblasen: man läßt sich durch ein schillerndes Gebilde aus Schaum und Luft täuschen. Man kann dabei sogar ohne Enttäuschung lächeln. Wenn man klug ist, lächelt man über sich selbst . . .

*

Manche möchten sich vor lauter Liebe auffressen. Daß sie es glücklicherweise nicht tun, liegt wohl daran, daß sie rechtzeitig erkennen, wie schwer sie sich nach dem Sattgewordensein gegenseitig im Magen liegen würden . . .

*

Aus einer Liebelei kann durch das Aneinandergewöhnen eine ganz solide Liebe werden. Dann ist daraus eine Gewohnheit geworden für den Alltag.

*

Liebe und Treue in einem — das ist doch ein wirkliches, konkretes Ideal. Leider bleiben so viele in der abstrakten Idee stecken.

*

Ehe ohne Liebe ist wie geschmackloses Sodawasser. Deshalb bevorzugen so viele Verheiratete hochprozentige Kognaks.

*

Liebe ohne Ehe ist wie eine Parkanlage ohne Umzäunung. Aber manchen Menschen ist ja sowieso kein Zaun zum Überspringen zu hoch.

*

Die Ehe ist das Paradies. Nur: im wirklichen Paradies kannte man noch keine Ehe. Da mußte erst eine Schlange vermittelnd eingreifen . . .

*

Es gibt keine unbedingte Liebe. Sie ist vielmehr bedingt durch ein immerwährendes Werben umeinander. Dadurch bleibt sie ewiger Höhepunkt, kristallklar und — treu. — ey —

Tatkräftige Hilfe gesucht

Jimmys Mutter wollte ihren Jungen gern zu einem kleinen Gentleman erziehen, der sich nicht mit anderen Kindern herumprügelt, und versuchte unablässig, ihren kleinen Raufbold zu dieser edlen Auffassung zu bekehren. „Wenn dieser ungezogene Junge dich mit Steinen bewirft, warum kommst du dann nicht und sagst mir das, statt zurückzuwerfen?“

„Was nützt denn das“, brummte Jimmy. „Du triffst doch nicht einmal ein Scheunentor.“ T. L.

Aus: DAS BESTE aus READER'S DIGEST

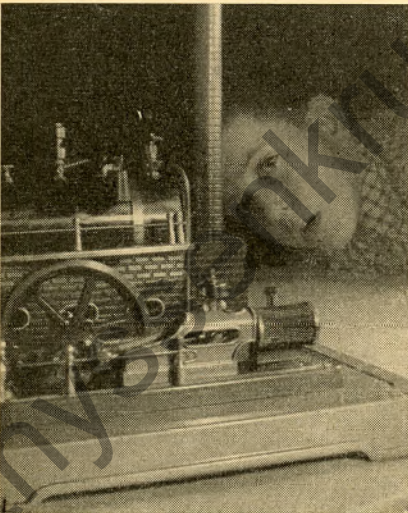


Unser Briefkasten

Beobachtungen im Büro

Daß der Knigge, der vor 50 Jahren Anwendung hatte, heute nicht mehr so hundertprozentig gilt, darüber sind wir uns wohl alle einig, aber trotzdem bleibt noch sehr viel übrig, was auch durchaus in die heutige Zeit paßt. Die elementaren Anstandsregeln sind geblieben und gehören unbedingt zu einer einigermaßen guten Kinderstube nicht nur im gesellschaftlichen, sondern auch im beruflichen Leben.

Heute will ich nun mal unsere Herren Lehrlinge, Anfänger und wie sie sich titulieren, unter die Lupe nehmen. Ich glaube von mir sagen zu können, daß ich durchweg höflich bin, wenn dann aber plötzlich irgendein Kollege — meistens ein blutjunger — mit brennender Zigarette in mein Büro hereinstolzisiert, dann platzt mir der Kragen (bitte nicht wörtlich nehmen!), dann kann ich sanftes Wesen „spitz“ werden und Haare auf den Zähnen haben. Wie kann ein junger Mann überhaupt den Mut haben, in ein fremdes Büro rauchenderweise zu kommen? Er soll zufrieden sein, wenn man es ihm gestattet, auf seinem Arbeitsplatz zu rauchen. Ich wüßte nicht, jemals erlebt zu haben, daß ein leitender Angestellter ein fremdes Büro mit dicker Havanna betreten hätte.



„So sah ich ihn“

Ein eigenartiges Porträt, das ein Vater von seinem Jungen machte: befremdend und doch seltsam vertraut. Wenn er dazu sagt: „So sah ich ihn“, fällt uns ein, daß wir die eigenen und andere Kinder unzählige Male auch schon so gesehen haben — mit diesem entrückten Blick im Banne irgendeines technischen Wunders. Uns fiel nur nicht ein, gerade dieses Bild mit der Kamera festzuhalten, das alle herkömmlichen Formen sprengt, obwohl es so überzeugend echt ist.

Und wenn man dem jungen Mann sehr eindeutig auf die Finger schaut und meint: „Sie werden sich noch die Hand verbrennen!“, dann schaut er einen noch ganz treuherzig an. Er hat die kleine Zurechtweisung nicht verstanden.

Und dann die Hände in den Taschen haben! Ach, wie ich das hasse! Ich meinedasHände-in-den-Taschen-Haben bei einer Unterhaltung! Ob diejenigen es nicht wissen, daß man das nicht tut? Wir leben halt mal in Deutschland, und da ist es nicht üblich, daß man, wenn man mit einem anderen Menschen, sei es mit einer Dame, einem älteren Herrn oder Vorgesetzten, spricht, mit Nonchalance seine Hände während einer Unterhaltung in den Taschen behält.

Sie lachen, aber es soll nicht nur Leute geben, sondern es gibt tatsächlich Leute, die ein Zimmer betreten und ihre Kopibedeckung ganz vernügt und unbeschwert aufbehalten. Solche Leute wollen Anspruch auf die Bezeichnung „Herr“ stellen. Aber das Schlimmste ist ja, daß sie genau wissen, daß man das nicht „tut“. Kommt aber jetzt ein Vorgesetzter — oder der Herr Generaldirektor selbst — in das Zimmer, dann sollen Sie mal sehen, wie der Hut einen Sturzflug macht, der jedem Flieger zur Ehre gereichen würde.

Ja, und dann das Grüßen im allgemeinen. Haben Sie schon mal die Beobachtung gemacht, wie unter den Angestellten unterschiedlich begrüßt wird? Bei demjenigen, bei dem man etwas erreichen will (siehe Gehaltserhöhung), wird der Hut ganz tief gezogen und eine subalterne Haltung zur Schau getragen, bei einem Durchschnittsangestellten wird vielleicht nur leise mit zwei Fingern an den Hut getippt, und die Pförtner werden unter Umständen gar nicht beachtet. Sollte man nicht etwas mehr von der chinesischen Höflichkeit annehmen?

Daß man sich, wenn man eine Dame oder einen älteren Herrn begrüßt, von seinem Sitz zu erheben hat, wissen alle, aber leider tun es die meisten Männer nur im gesellschaftlichen Leben, in einem Lokal oder auf einer Festlichkeit, wenn sie eben einen guten Eindruck hinterlassen wollen. Könnte es ihnen nicht zur zweiten Natur werden, daß sie sich automatisch von ihrem Platz erheben, wenn sie jemand begrüßt, sei es eine Dame oder ein älterer Herr? Wenn ich ein Mann wäre, würde es mir Freude machen, immer höflich und gentlemanlike zu sein. Natürlich werden die Herren Kollegen einwenden, im Berufsleben ginge das nicht. Das ist eine billige Ausrede! Sie brauchen sich ja nicht in ihrer ganzen Schönheit von ihrem so bequemen und mit den Jahren angesessenen Sitz zu erheben, aber können wenigstens die Andeutung eines „Sich-Erhebens“ machen. Auch hier ist es genauso wie mit dem Grüßen. Kame der Herr Generaldirektor persönlich studienhalber in ein Büro, was glauben Sie, mit welcher Wendigkeit sich Herr X. vom Stuhl erheben würde, man könnte glauben, er wäre jahrelanger Absolvent einer Yogi-Schule.

Unsere Hütte

Im eigenen Land und in der Ferne, hat unser Name guten Ruf, wo Menschenhirn und Menschenhand, aus Stahl gewalt'ge Werke schuf,

wo hoch und kühn sich Brücken spannen, wo Schiene an Schiene das Land durchzieht, wo Augen Stahl und Eisen schauen, da erst man des Namens Wert ersieht.

Was kluge Köpfe geschickt ersonnen, was fleißige Hände präzise gemacht, was lange Jahre an Erfahrung gewonnen, das hat unsern Namen bekannt gemacht.

Und für die Zukunft der Wunsch und die Bitte: Rüttle keiner an der Westfalehütte.

Günter Horn
Walzwerk I/III

W. H., Walzwerk:

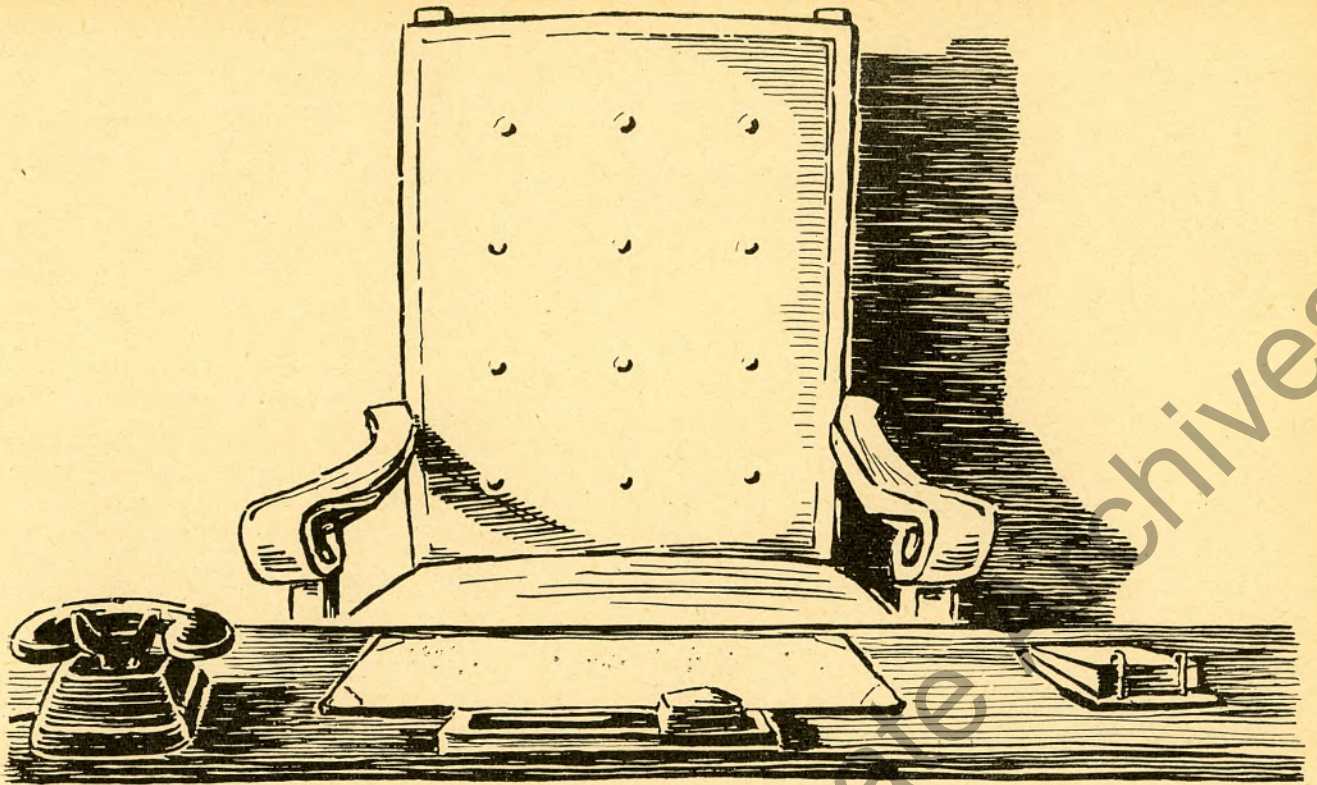
Ein Bekannter sagte mir, daß man für Schneeaufnahmen unbedingt eine Gelbscheibe verwenden müsse. Stimmt das?

Ja — weil dann die blauen Schatten im Schnee kräftiger gezeichnet werden. Ein mittleres GelbfILTER dürfte im allgemeinen das richtige sein, in großen Höhen (über 2000 Meter) aber ein helles GelbfILTER, weil sonst der Himmel zu dunkel wird.



So seh' ich aus

— wenn ich vor meinem Herrchen stehe und wissen möchte, wozu er schon wieder mit dem komischen schwarzen Ding hantiert. Ich sehe nicht so schön aus wie auf den Parade-Photos von den Hundeausstellungen. Aber so erscheine ich nun einmal in der Menschenperspektive — da kann man nichts machen. Und Herrchen bietet ja auch einen seltsamen Anblick, wenn er wie gebannt in den Kasten guckt und dazu ein ganz verzücktes Gesicht schneidet. Ob das am Ende mir gilt? Es würde mich mit Herrchens Marotte versöhnen.



SEIN PLATZ IST LEER . . .

Betriebsleiter Z. wird nie wieder an seinem Schreibtisch sitzen. Er ist tot. „Herzinfarkt!“ sagten die Ärzte. Und in der großen, schwarzumrandeten Zeitungsanzeige steht, daß Herr Z. „auf der Höhe eines Lebens voll unermüdlicher Arbeit im Alter von 49 Jahren ganz unerwartet verschieden ist“. Gestern ahnten seine Mitarbeiter noch nicht, daß ihr Chef zum letzten Male unter ihnen weilte. „Eigentlich müßte ich Urlaub nehmen — aber die Arbeit läßt mir keine Zeit —“ hatte er noch gesagt. Wenige Stunden später gab ihm das Schicksal Urlaub für immer.

Jedes Kind weiß, daß ein Nähmaschinenmotor keinen Fernlastzug von der Stelle bringt. Aber was der wertvollste Motor der Welt — das menschliche Herz — leistet, darüber macht sich kaum jemand Gedanken! Unter Anspannung aller Kräfte haben wir uns in wenigen Jahren einen hohen Lebensstandard erarbeitet. An alles wurde dabei gedacht — nur nicht an unseren natürlichen Lebensrhythmus! Jetzt präsentiert die Natur unerbittlich ihre Rechnung: Seit einiger Zeit stehen Herz- und Kreislaufstörungen an der Spitze aller Todesursachen in der Bundesrepublik. Die „Managerkrankheit“ erfaßt

heute nicht nur Männer wie Betriebsleiter Z., sondern immer häufiger auch den einfachen Mitarbeiter und die Stenotypistin im Büro. Dabei trifft sie niemanden ohne eigenes Verschulden!

Es wird also höchste Zeit, mit einigen falschen Idealen aufzuräumen. Wer sich aus übersteigertem Ehrgeiz mit Aufgaben überhäuft, wer mit der Zwangsvorstellung: „Keine Zeit!“ oder mit dem „Unentbehrlichkeitsfimmel“ durchs Leben hetzt, ist kein Held, sondern einfach — krank! Auch Ärger, Sorgen und Furcht können den Menschen buchstäblich „kaputt machen“. Kein Medikament heilt diese Leiden. Hier helfen nur

- gute Zusammenarbeit
- Entspannung nach Feierabend
- zusammenhängender Jahresurlaub
- 8 Stunden Nachtruhe

Wer die Kunst der Entspannung beherrscht, ist auch am Arbeitsplatz seinen „zeitnotkranken“ und „überlasteten“ Mitarbeitern überlegen.

Es ist noch nicht zu spät, vernünftiger zu leben!

DER „SCHWARZE PETER“

Wenn es in einer Erörterung über unangenehme Probleme jemand gelingt, einem Gesprächspartner die Entscheidung oder die nächste Stellungnahme zuzuschieben, dann hat er ihm — wie man so sagt — den „Schwarzen Peter“ in die Hand gedrückt. Der, der den „Schwarzen Peter“ losgeworden ist, lächelt dann schadenfroh, denn er hat die Verantwortung zunächst abgeschoben. Wenn es schiefgeht, ist sowieso immer der andere schuld.

Das ist nicht nur bei großen politischen Konferenzen so, sondern auch im geschäftlich-beruflichen Leben. Der „Schwarze Peter“ spielt überall eine Rolle. Der Lehrling Fritz Utmann beispielsweise hat einen Gewindebohrer aus der Werkzeugausgabe entliehen, und er sieht, daß die Schneiden abgenutzt sind und nachgeschliffen werden müssen. Mit erhöhter Kraftanstrengung bringt er es aber fertig, das Gewinde zu schneiden, ohne daß der Bohrer abbricht. Soll ihn der nächste, der ihn braucht, doch in Ordnung bringen! Der Lehrling Karl Witt schweißt an einem Knotenstück. Er „pappt“ die Schweißnaht auf, ohne darauf zu achten, daß der Schweißdraht mit dem Material der zu verbindenden Bleche eine gute Verbindung eingeht. Er schweißt nicht durch. Hauptsache ist, es hält, bis er sein Werkstück abgibt. Sollen sich die anderen darüber ärgern, wenn es Bruch gibt.

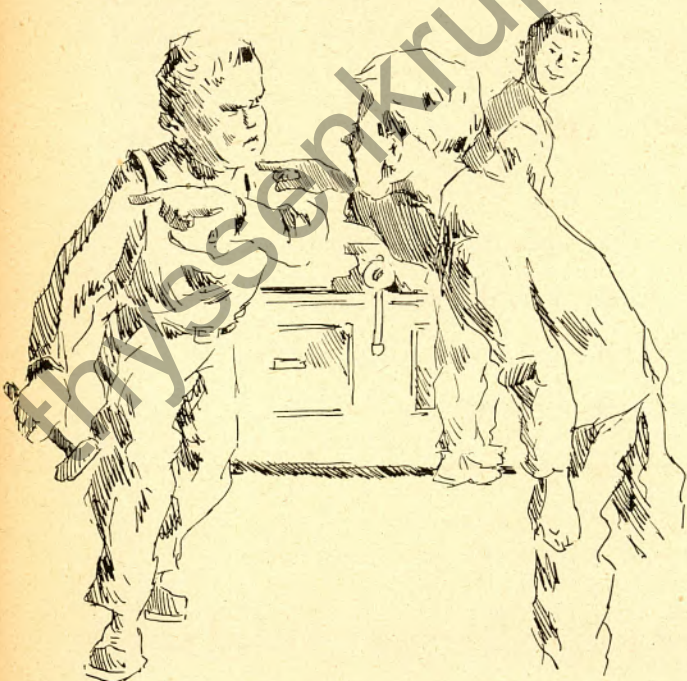


Franz Lohmann sieht aus, als ob er kein Wässerchen trüben könnte. Wenn in der Gemeinschaft der Lehrlinge etwas nicht in Ordnung ist und dauernd Reibereien und Hänseleien vorkommen, dann ist er es nicht gewesen. Wenn sich zwei Lehrlinge schlagen, steht er im Hintergrund und feixt, und doch sind es seine Sticheleien, sein Meckern, sein vorsichtiges Aufwiegeln und seine „im Vertrauen“ gemachten Äußerungen, die Unfrieden stiften. Er hat den „Schwarzen Peter“ an die Streitenden abgegeben, die dann scheinbar die Schuldigen sind.

Diese Manie, den „Schwarzen Peter“ anderen in die Hand zu spielen, ist eine überaus häßliche Angewohnheit. Sie zeugt von fehlender Verantwortungsfreude, von mangelndem beruflichem Können, von Minderwertigkeitskomplexen und eigener Unzufriedenheit.

Da gibt es für den Ausbilder nur eins: den Ursachen nachzugehen bis zu ihrem Ausgangspunkt, die Folgen mancher Gleichgültigkeit in der Arbeit und der großen und kleinen Unzulänglichkeiten im menschlichen Verhalten den Lehrlingen wirkungsvoll vorzuführen, aber auch zu zeigen, wie es anders und besser gemacht werden kann. Man muß diese jungen Menschen dazu bringen, den „Schwarzen Peter“ auf faire Art abzulegen, d. h. für gemachte Fehler einzustehen.

F. B.



Die Konferenz

Von Martin Beheim-Schwarzbach

Wenn Männer sich zusammensetzen, um irgend etwas zu bereden, nennen sie das eine Konferenz. Ob sie nun Weltwirtschaft beraten oder einen Quark breittreten: es ist eine Konferenz. Während eine solche stattfindet, ist keiner von ihnen zu sprechen, nicht einmal am Telefon. Was auf Konferenzen geredet wird, ist nicht gefaselt, sondern konferiert. Wenn es keine Konferenzen gäbe, stünden alle Räder still, und das Wirtschaftsleben siechte dahin.

Die Einberufung einer Konferenz ist in der Regel ein Akt des Terrors. Die Teilnehmer werden nicht gefragt, worüber sie zu konferieren Lust haben — es gibt so viele Dinge, die Männer zutiefst angehen, etwa das Briefmarkensammeln oder der Umgang mit Feuerzeugen —, sondern das Thema wird vorgeschrieben, und zwar wird aus einer Auswahl sehr trockener immer das allertrockenste herausgesucht und zum Behandlungsgegenstand erhoben. Ungeachtet anderer und anziehenderer Möglichkeiten, sich auszuleben, wie von Brücken ins Wasser zu spucken oder spazierenzugehen, eilen, wenn der Ruf an sie ergeht, die Konferenzialisten von allen Seiten herbei und tun sich in der vorgeschriebenen Zahl zu der erforderlichen Konferenz zusammen, und zwar gern — was ein soziologisches Rätsel ist.

Der echte Konferenzialist ergreift in einer Konferenz das Wort und legt seine Ansichten dar, auch wenn er keine hat. Wenn alle Teilnehmer in gleicher Gehaltsstufe sind, gestaltet sich die Konferenz schwierig. In der Regel ist es einfacher, wenn ein Vorgesetzter da ist, der seine Ansicht darlegt, denn dann können die anderen ihm beipflichten.

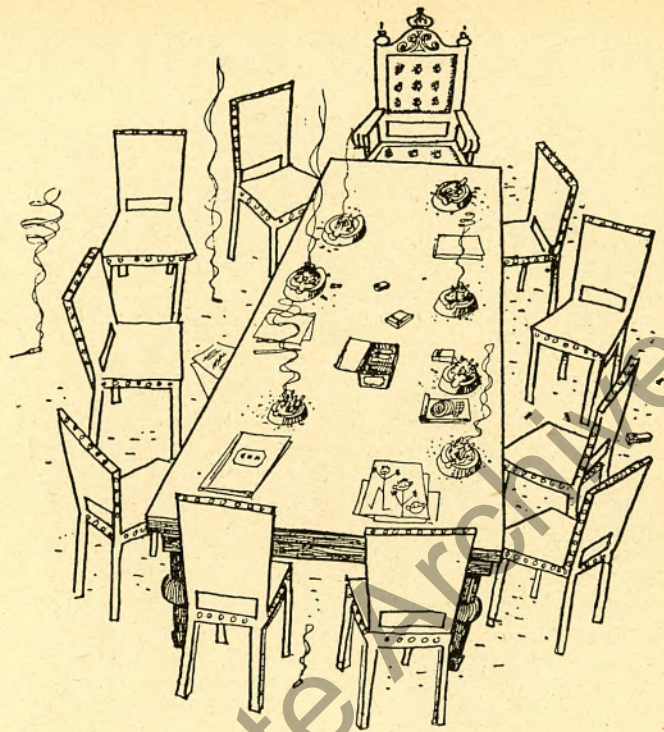
Ich bin in meinem Leben schon sehr oft in die Zwangslage geraten, an Konferenzen teilnehmen zu dürfen, und zwar auf ihnen gemeinhin in äußerster Verlegenheit um eine eigene Meinung. In solchen Fällen muß man eine Technik herausbilden, ein lebhaft interessiertes Gesicht zu machen und

durch dasselbe auszudrücken, daß man dem Fortgang der Konferenz mit größtem Verständnis folgt und fast jede Meinung, die entwickelt wird, sehr beachtlich findet, jedoch nicht hundertprozentig zufriedenstellend. Den Prozentsatz Zweifel, den man an den Tag legen will, drückt man durch nachdenkliches Mienenspiel und Kopfwiegen, den Prozentsatz direkten Einwands durch Stirnrunzeln aus. Natürlich darf dieses nicht so drohend ausfallen, daß man in Gefahr gerät, zu einer Stellungnahme aufgefordert zu werden. Es empfiehlt sich auch, während einer lebhaften Debatte unmittelbar, bevor ein todsicherer Wortergreifer das Wort ergreift, scheinbar gleichfalls nach dem Wort zu greifen, es jedoch, wie von Höflichkeit überwältigt, zu dessen Gunsten wieder fahren zu lassen. Bis der Wortergreifer dann fertig ist, ist es wieder vergessen, doch bleibt der unbewußte Eindruck, daß man eigentlich auch etwas Bedeutendes zu sagen gehabt habe.

Der Hauptgegner, mit dem man auf der Konferenz kämpft, ist der Schlaf. Es ist jedoch so eingerichtet, daß die Technik des interessierten Gesichts auch hierbei einen guten Dienst leistet: da sie eine durchaus anstrengende physiognomische Arbeit erheischt, dämmt sie die Schlafsucht zurück. Merkt man, daß es damit nicht getan

ist, so empfehlen sich Atemübungen und das Kitzeln des Gaumens mit der eigenen Zunge, das gleiche Verfahren also, das man auf Vorträgen anwendet, jedoch radikaler durchgeführt, denn während es dort nichts schadet, ja bekömmlich ist, in Schlaf zu sinken, kann einen der Konferenzschlaf den Posten kosten. Übrigens ist das naheliegende Mittel selbstverständlich das Rauchen, ich wollte es bloß wegen seiner Banalität nicht eigens empfehlen.

Der Konferenzialist gibt sich während der Konferenz einer bestimmten Beschäftigung hin, die sehr zu Unrecht als ein Nebending angesehen wird: Er hat vor sich auf dem Platz ein Blatt Papier und einen Bleistift liegen, hierfür haben bereits die Ordnungsschüler vor Beginn der Konferenz gesorgt, damit jeder Teilnehmer nach Herzenslust seine Lösungen auf Papier bringen kann. Damit er nicht in Rede oder Gemurmel ausbricht und frei döst, was ja stören würde, darf er es auf dem Papiere. Die beliebtesten Löser sind a) Männchen, b) gewisse Systeme von Ornamenten, Kästen und Kurven, aus denen Psychiater auf die Charakteranlage des Dösenden schließen können, was aber neuen Forschungen zufolge ein Irrtum ist; eher kann man aus ihnen auf die Ode der betreffenden Konferenz schließen.





Der übliche Andrang bei den O-Bussen

Was ist denn mit der Straßenbahn los?

Die Verkehrsbetriebe der Dortmunder Stadtwerke AG standen in letzter Zeit im Kreuzfeuer der öffentlichen Kritik. Da rund 3500 Mitarbeiter unserer Westfalenhütte Straßenbahnfahrer sind — im Winter erhöht sich diese Zahl um einige hundert —, haben auch wir ein besonderes Interesse an den Verhältnissen der Dortmunder Verkehrsbetriebe. Wir veröffentlichen nachstehend einige uns zugegangene Zuschriften und lassen im Anschluß daran zu den aufgeworfenen Problemen Mitglieder des Vorstandes und Aufsichtsrates zu Wort kommen.

Fahrgäste bleiben stehen

Etwas Unzuverlässigeres als die Linie 4 kann es wohl nicht geben. In den Hauptverkehrszeiten fährt kein Wagen mehr nach Plan; selbst die wenigen Einsatzwagen sind so vollgepfertcht, daß das Aus- und Einsteigen, soweit es überhaupt möglich ist, nur mit

größter Mühe und Anstrengung gelingt. Zwischen Rheinlanddamm und Parkhaus Barop fehlt eine Signalanlage. Sie würde das vermeidbare Warten in den Weichen verhindern und zu einer pünktlichen Fahrzeit führen. Bei der grimmigen Kälte der Wintermonate ist es wahrlich kein Vergnügen, in den bereits verspäteten Straßenbahnzügen auch noch in den Weichen wer weiß wie lange stehen zu müssen. Fehlt es wirklich an den paar Mark für die Signalanlage? Abgestellt wird jedoch der Übelstand erst dann, wenn der zweigleisige Ausbau der Strecke durchgeführt sein wird. Aber wer weiß, ob wir das noch erleben? Auf jeden Fall kann vieles geändert werden, wenn nur einige Wagen mehr eingesetzt würden, um nicht morgens stehenbleiben zu müssen. Das geht auf keinen Fall so weiter! F. H., Walzwerk

Ist die Betriebs- und Verkehrssicherheit noch da?

Wenn ich morgens von Oespel mit dem Omnibus an der Wittener Straße ankomme, trifft gleichzeitig von Huckarde der Bus ein. Es stehen dann etwa 200 Personen da, die alle in die Linie 22 wollen. Das Mitkommen wird aber zu einem Glücksspiel. Die kräftigeren Ellbogen siegen. Es bleiben immer sehr viele Fahrgäste stehen.

Die nachfolgende 2 ist bereits überfüllt, wenn sie die Wittener Straße erreicht. Auch in diesem Wagen finden nicht alle Platz. Ohne Übertreibung kann gesagt werden, daß zwischen 5 und 8 Uhr die Linien 2, 12 und 22 nicht in der Lage sind, den Verkehr zu bewältigen.

Katastrophal wird die Lage an der Wittener Straße jedoch, wenn halbstündlich der Bus von Eichlinghofen mit etwa 155 Personen eintrifft. Dann stehen oftmals bis zu 400 Personen an dieser Stelle, die weiterfahren möchten, aber leider... S. K., Kaliberwalzwerke

Warum kennt man in Dortmund keine Lichtsignale?

Sehr viele Strecken der Dortmunder Straßenbahnen sind eingleisig, der Verkehr soll durch Weichen reibungslos ablaufen. Jeder Straßenbahnfahrer weiß aber ein Lied von den Weichen zu singen. Da kommt ein Zug etwas verspätet in eine Weiche und wartet nun seine Viertelstunde, weil der Gegenzug kommen soll. Der steht aber ebenfalls in der anderen Weiche. Keiner weiß, was los ist. Durch eine einfache Signalanlage könnte dieses unnötige Warten vermieden werden. Für Benutzer der Linie 6 verlängert sich infolge dieses Übelstandes sehr oft unsere schon sehr lange Anfahrt zur Stadt bzw. zurück. Signalanlagen könnten ohne großen Kostenaufwand erstellt werden, und viel Ärger bei den Bürgern würde vermieden. L. S., Steinfabrik

O-Busse sind überfüllt

Die Busse, die morgens von der Hüttenunion zur Westfalenhütte fahren, sind derartig überfüllt, daß hier nur ein Mehreinsatz von Bussen Abhilfe schaffen kann. Die Fahrgäste bleiben an manchen Stationen zurück, da einfach kein Platz mehr vorhanden ist. Warum fährt aber neuerdings kein O-Bus mehr

zwischen 15 und 16 Uhr ab Westfalahütte? Die vor-sintflutlichen Sommerwagen der Linie 14 lösen vor allem im Winter „haushohe Begeisterung“ aus. Ich dachte, wir lebten im Jahre 1955 bzw. 1956. Oder ist die Zeit bei den Dortmunder Straßenbahnen stehen-geblieben?
B. H., Werkschutz

Straßenbahn - größtes Ärgernis aller Berufstätigen

Ich habe den Eindruck, daß der Wageneinsatz nicht richtig gelenkt wird. Es nützt doch keinem etwas, wenn versucht wird, nach allen Richtungen mal ab und zu einen Wagen laufen zu lassen. Die bestehen-den Linien sollten erst einmal genügend Wagenzüge erhalten, daß auch eine vernünftige Zeitfolge erreicht wird. Was sich in dieser Beziehung nämlich auf der Linie 1/11 nach Hörde abspielt, spottet jeder Beschreibung. Ich kann nur sagen, daß die Verkehrsverhält-nisse bei den Dortmunder Stadtwerken das größte Ärgernis aller Berufstätigen sind. Viele Kollegen sind mit mir der Ansicht, daß die Stadtwerke finan-ziell so gestellt sein müssen, daß sie ihren Aufgaben nachkommen können. Die volle Verantwortung für diese Verhältnisse trägt die Kommune!

R. S., M. A., Hochofen

Hoher Anteil fester Kosten

Der Vorsitz der Vorstandes der Dortmunder Stadtwerke AG, Dr. Baaden, gab einen Bericht über die wirtschaftliche Lage der Dortmunder Stadtwerke, dem wir entnehmen:

Das Charakteristikum der Kostenrechnung der Ver-sorgungs- und Verkehrsbetriebe ist gekennzeichnet durch den eminent hohen Anteil der festen Kosten, die ihrerseits durch das Vorhalten einer ausreichen- den Betriebsbereitschaft diktiert werden. Diese er-fordert, daß die Anlagen ständig in vollem Umfange betriebsbereit in Ordnung gehalten werden müssen.

Die Verkehrsbetriebe haben eine ganz eigenartige Kostenstruktur. Die Betriebskosten werden hier im wesentlichen bestimmt durch die Anzahl der ein-gesetzten Fahrzeuge. Es spielt für die Höhe dieser Kosten keine Rolle, ob die Wagen leer fahren oder überbelastet sind. Die Gesamtkostenentwicklung der Verkehrsbetriebe hängt also im wesentlichen von der Gestellung der Verkehrsmittel ab, die wiederum einerseits eine Folge der Anforderungen, die das zu bewältigende Verkehrsvolumen stellt, andererseits aber auch eine Folge des Maßes an Bequemlichkeit ist, das die Verkehrsbetriebe ihren Fahrgästen zu bieten in der Lage sind.

Das bedeutet also, daß bei zunehmendem Platz-angebot die Kosten der Verkehrsbetriebe zwangs-läufig steigen müssen.

Verkehrsbetriebe erfordern hohen Zuschuß

Im laufenden Geschäftsjahr ist eine Verbesserung des Ergebnisses der Verkehrsbetriebe eingetreten. Der Subventionsbedarf, der sich im vergangenen Jahr auf rund fünf Millionen DM belief, wird auch in diesem Jahr noch immer eine Höhe von mehreren Millionen DM betragen. Die nach wie vor hohen Verlustzahlen schließen naturgemäß jede Diskussion

über eine Senkung der Verkehrstarife von vorn-herin aus. Dies gilt um so mehr, als, wie festgestellt werden muß, die durchschnittliche Einnahme je be-förderte Person

von 18 Reichspfennig im Jahre 1937 nur auf
26 Dpf im Jahre 1954

— d. h. also um nicht ganz 50 % — angestiegen ist. Die Kosten je Wagenkilometer haben sich aber

von 65 Reichspfennig im Jahre 1937 auf
1,36 DM im Jahre 1954,

also um mehr als 100 Prozent, erhöht.

Diese Diskrepanz zwischen Kosten- und Ertragsent-wicklung hätte sich für die Ergebnisrechnung der Verkehrsbetriebe noch weit katastrophaler aus-gewirkt, wenn sie nicht in gewissem Umfange durch eine bessere Platzausnutzung unserer Verkehrsmittel aufgefangen worden wäre.

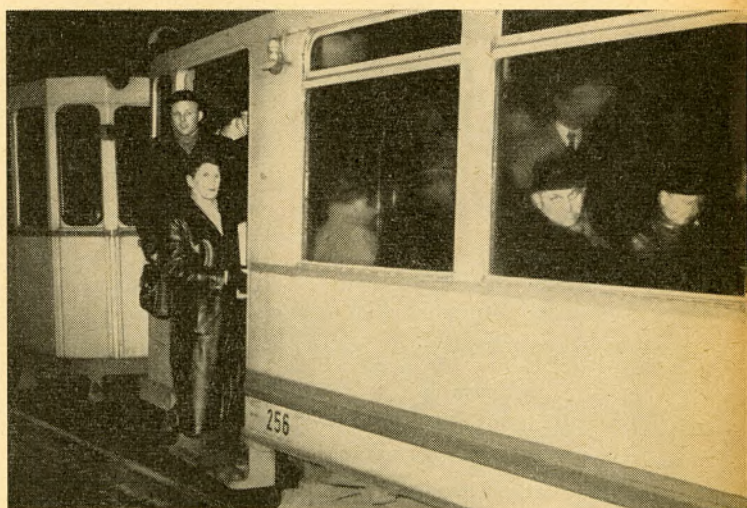
Die ungünstige Ertragslage unserer Verkehrsbetriebe wird sich nicht wesentlich ändern, solange nicht der verhältnismäßig kleine Stadtkern mit den Vororten durch Bebauung der dazwischenliegenden Flächen zusammengewachsen ist.

Platzangebot zu normalen Tageszeiten ausreichend

Die Platzausnutzung betrug vor dem Krieg rund 31 Prozent, im Jahre 1954 rund 38 Prozent. Das Straßenbahnnetz dagegen erfuhr aber gegenüber 1944 eine Ausweitung oder Verlängerung um 35 Pro-zent. Die Steigerung der Platzausnutzung von 7 Pro-zent bleibt hinter der Steigerung des Streckennetzes um 35 Prozent weit zurück, wodurch eine weitere, zwangsläufig ungünstigere Relation zwischen Kosten und Erträgen entsteht.

Das Auseinanderklaffen von Platzangebot und dessen Ausnutzung ist aber durch den Spitzenverkehr be-dingt, der uns zum Einsatz von Fahrzeugen zwingt, die in den anderen Tageszeiten nur verhältnismäßig gering ausgenutzt werden. Tatsächlich zeigt sich auch die Überfüllung unserer Verkehrsmittel nur in den Zeiten des Berufsverkehrs, während in den anderen Tageszeiten das von uns gebotene Platzangebot mehr als ausreichend ist.

Bis auf Trittbretter drängen sich unsere Mit-arbeiter in den überfüllten Straßenbahnwagen



Eine weitere Verbesserung der Verhältnisse in den Berufsverkehrszeiten wird also eine weitere Kostensteigerung für die Verkehrsbetriebe zur Folge haben. Bei der günstigen wirtschaftlichen Lage der Dortmunder Bevölkerung hofft man, daß die Verkehrsmittel verstärkt in Anspruch genommen werden und daß dadurch ein Ausgleich der Mehrkosten erreicht wird.

Hohe Investitionen für Verkehrsbetriebe

Nach der Währungsreform galt unsere Hauptsorge zunächst den Verkehrsbetrieben, um vor allem die arbeitende Bevölkerung wieder in die Lage zu versetzen, ihre Arbeitsstätten mit unseren Verkehrsmitteln erreichen zu können. Wir haben damit auch den Betrieben und vor allem der Grundstoffindustrie gedient und so zum schnellen Aufbau dieser Unternehmen unseren Beitrag geleistet. Ab 1952 wurden zunächst die Versorgungsbetriebe bevorzugt berücksichtigt. Dies ergab sich unter anderem aus den Anforderungen im Zuge der Kapazitätsausweitung der Dortmunder Industrie.

Übersicht über die Investitionen seit 21. Juni 1948 bis 31. Dezember 1954:

Gaswerk	18,4 Millionen
Wasserwerk	39,2 "
Verkehrsbetriebe	36,4 "
Gemeinsame Anlagen	10,5 "
insgesamt	<u>104,5 Millionen</u>

Wir sind uns vollkommen darüber klar, daß mit dem bisher Geschehenen auf dem Gebiet der Verkehrsbedienung nicht alle Wünsche der Bevölkerung erfüllt sind. Es liegt in unserer Absicht, hier so bald wie möglich Verbesserungen zu schaffen. Es sind wiederum fünf Millionen DM für die Beschaffung neuer Fahrzeuge bereitgestellt worden. Es liegt auch in unserer Absicht, in den nächsten Jahren die Verkehrsbetriebe weiter bevorzugt mit Investitionsmitteln zu bedenken, nachdem die dringendsten Bedürfnisse der Versorgungsbetriebe realisiert sind.

Bedeutende Leistungssteigerung der Verkehrsbetriebe

Der Direktor der Verkehrsbetriebe, Dipl.-Ing. Brinkmann, hat in der letzten Zeit bei verschiedensten Anlässen zu den aufgeworfenen Fragen der Verkehrsbetriebe Stellung genommen. Wir entnehmen seinen Darlegungen nachstehendes Material:

Im Jahre 1937 fuhren die Verkehrsbetriebe insgesamt 15,3 Millionen Wagen-Kilometer. 1949 sah dieses auf die einzelnen Fahrmöglichkeiten bereits wie folgt aus:

	Wagen-Kilometer
Straßenbahn	15 Millionen
Kraft-Omnibusse	1 "
Oberleitungs-Busse	0,7 "
insgesamt gefahrene Kilometer	<u>16,7 Millionen</u>
1955	Wagen-Kilometer
Straßenbahn	19,1 Millionen
Kraft-Omnibusse	3,2 "
Oberleitungs-Busse	2,5 "
insgesamt gefahrene Kilometer	<u>24,8 Millionen</u>

Während die Leistungssteigerung bei den Straßenbahnen 27,4 Prozent beträgt, erreicht die Steigerung bei K- und O-Bussen die Höhe von 235 Prozent.

Der Steigerung entspricht auch eine Ausweitung des Streckennetzes. Hierbei ergibt sich folgendes Bild:

vorhandene Streckenlänge	1944	1949	1955
Straßenbahn	122,7 km	111,4 km	105,9 km
O-Busse	17,7 km	9,4 km	28,5 km
K-Busse	44,5 km	42,1 km	114,1 km

Die Verkleinerung des Straßenbahnnetzes ist vor allem auf die Einziehung der schmalspurigen Straßenbahnlinien im Hörder Netz zurückzuführen. Diese Strecken werden heute von Bussen befahren.

An Personen wurden im Jahre 1949 87,4 Millionen befördert, im Jahre 1955 bereits 109,5 Millionen.

Laufende Verbesserungen in der Personenbeförderung

Es wird oftmals übersehen, daß laufend Verkehrsverbesserungen durchgeführt werden. So wurden allein im Laufe des Jahres 1955 nachstehende Verbesserungen durchgeführt:

Ab 1. 12. 1954 wurde auf der Kom-Linie „K“ (Aplerbeck—Husen) 30-Minuten-Verkehr anstatt 60-Minuten-Verkehr eingerichtet.

Ab 1. 12. 1954 wurden auf der Kom-Linie „L“ (Brücherhofstraße—Syburg) drei Fahrten mehr eingelegt.

Ab 31. 1. 1955 Neueinrichtung der Kom-Linie „T“ von Denkmal Marten bis Lütgendortmund/Evastraße im 20-Minuten-Verkehr.

Ab 5. 2. 1955 Weiterführung der Kom-Linie „T“ von Denkmal Marten bis Lütgendortmund/Plesken.

Ab 28. 5. 1955 wurde auf der Obuslinie „A“ zwischen Althoffstraße und Borsigplatz samstags von 13 bis 16 Uhr und sonntags von 13 bis 20 Uhr statt des 10-Minuten- ein 7½-Minuten-Verkehr eingerichtet.

Ab 1. 6. 1955 wurde die Kom-Linie „V“ von Springorumstraße (Endstelle Linie 4) bis Gleiwitzstraße/Scharnhorst mit einem 30-Minuten-Verkehr eingeführt.

Ab 31. 7. 1955 wurde die Kom-Linie „U“ von Schulte-Rödding bis Kirche Lindenhurst im 30-Minuten-Verkehr eingerichtet.

Ab 1. 8. 1955 wurde die Kom-Linie „V“ von Gleiwitzstraße bis Rybnikstraße weitergeführt.

Ab 15. 9. 1955 wurde die Straba-Linie „32“ von Goldschmieding über Heineweiche hinaus bis Zeche Ickern weitergeführt.

Ab 1. 11. 1955 wurde die Kom-Linie „58“ von Goldschmieding über Waldenburger Straße hinaus bis Vinkeplatz/Ickern weitergeführt.

Großzügige Planungen für Verbesserungen und Erweiterungen des Verkehrsnetzes

Allein 17 Projekte befinden sich in der Planung für O-Busse und Kraft-Omnibusse, deren Strecken erweitert oder neu eingerichtet werden sollen. Gleisverlegungen größten Stils wurden und werden noch durchgeführt im Zuge der Neuordnung der Innenstadt, wie die großen Achsenkreuzungen Körnerplatz und Ruhrwaldstraße. In Vorbereitung, die mit

städtischen Planungen im Zusammenhang stehen, befinden sich: Zweigleisiger Ausbau für die Linie 6 zwischen Fischkolonie und Schulte-Rödding, Ausbau der neuen Schmiedingstraße, Verschwenkung der Gleise auf der Rheinischen Straße in Verbindung mit dem Umbau des Körnerplatzes und dem Umbau Dorstfelder Brücke, Zweigleisiger Ausbau Brackel—Asseln, Bauobjekte Hamburger Straße und Auf dem Berge.

Unterführung der Linie 4 unter den Rheinlanddamm, Durchführung eines zweigleisigen Ausbaues mindestens bis Barop.

Einbau eines Gleiskörpers in Ruhrwaldstraße bis Rombergpark. Zu prüfen wäre dabei noch, ob eine Verlängerung über den Tierpark hinaus bis Wellinger Heide möglich ist.

Neuverlegung in der Beurhausstraße.

Sonstige Vorhaben, die unabhängig von städtischen Planungen sind, müssen durchgeführt werden:

Zweigleisiger Ausbau zwischen Ruhrschnellweg (Rheinlanddamm) und Aplerbecker Markt.

Schleifenanlagen an den Endhaltestellen in Hombruch, Mengede, Dorstfeld, am Hafen und in Brambauer.

Zweigleisiger Ausbau auf der Semerteichstraße von Bollwerkstraße bis Brückenplatz.

Im Zuge dieser Planungen muß der Betriebsbahnhof Westfalendamm nun endlich neu erstellt werden. Hier ist kein Aufschub mehr möglich.

Die Betriebsbahnhöfe Rheinische Straße und Wickede sollen durch einen vollkommen neu zu errichtenden

Betriebsbahnhof in Wambel ersetzt werden. Auf der Rheinischen Straße hat der Verkehr eine solche Zunahme erfahren, daß das Ein- und Ausfahren den Verkehrsfluß zu stark behindert.

Wagenpark muß unbedingt erhöht werden

Die bisherige Entwicklung des Fahrzeugbestandes ergibt folgendes Bild:

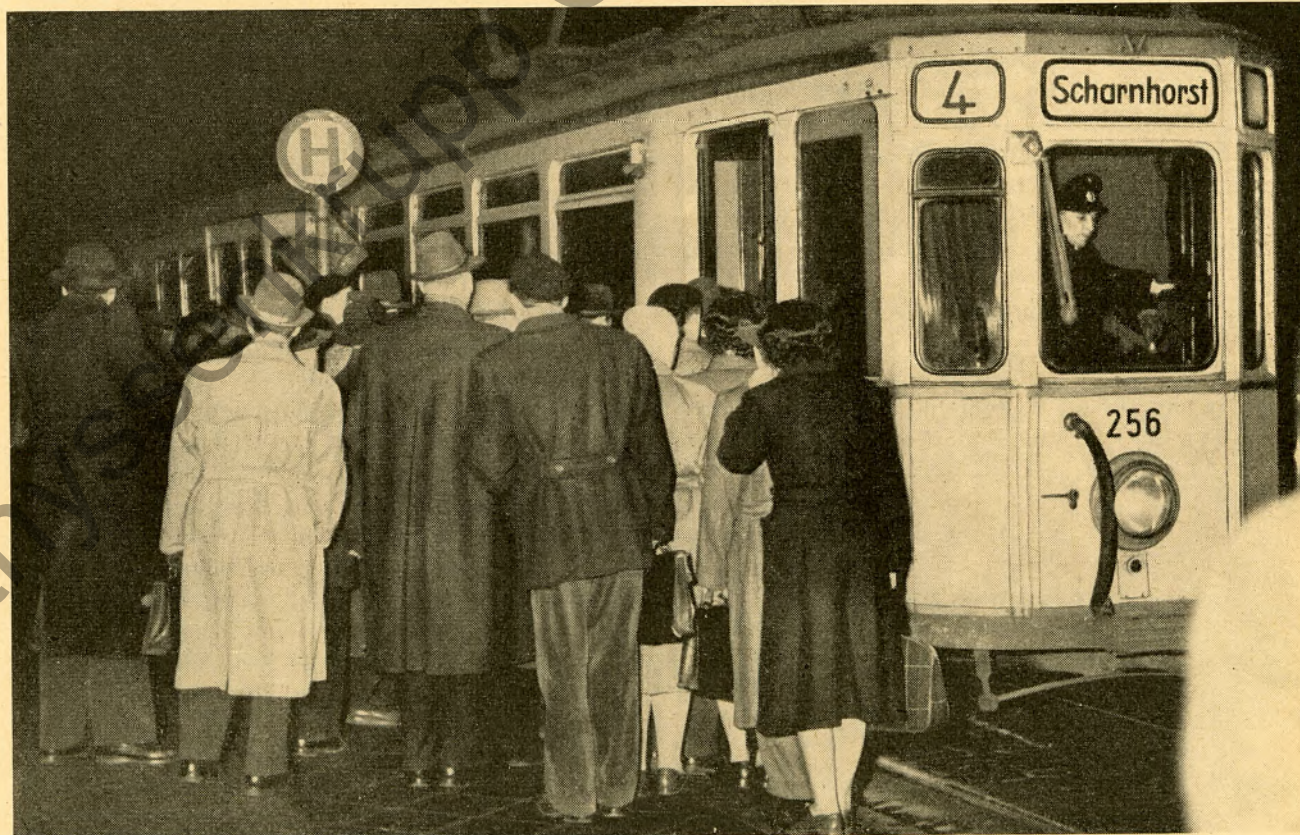
Straßenbahnwagen	1939	Aug. 1945	Sept. 1948	1955
Triebwagen	219	146	142	152
Beiwagen	223	144	147	151
<u>Kraft-Omnibusse</u>				
Triebwagen	34	15	16	36
Gelenkzüge	—	—	—	21
Anhänger	—	—	—	7
<u>Oberleitungs-Busse</u>				
Triebwagen	—	10	10	30
Anhänger	—	14	14	26

Sollen die angegebenen Verbesserungen bzw. Errichtung neuer Linien durchgeführt werden, so sind unter Berücksichtigung der Ersatzbeschaffung für überalterte Fahrzeuge nachstehende Neuanschaffungen schnellstens erforderlich:

31 Straßenbahn-Gelenkzüge	5 800 000 DM
32 Kraftomnibus-Gelenkzüge	4 200 000 DM
17 Obus-Gelenkzüge	2 500 000 DM
3 Kraftomnibusse	250 000 DM
16 Triebwagen- und Mittelteile für Straßenbahn-Gelenkzüge einschl. zugehörigem Beiwagenumbau	2 600 000 DM

insgesamt 15 350 000 DM

Jeder will mit — aber nicht alle schaffen es



Sechs Straßenbahngelenkzüge werden noch in diesem Frühjahr geliefert.

Den Verkehrsbetrieben stehen aber noch weitere Aufgaben bevor. Die Kostenhöhe für die gesetzlich vorgeschriebenen Umbaumaßnahmen an Straßenbahnwagen für Verkehrssicherungen belaufen sich allein auf rund 3 Millionen DM. Weitere 1,5 Millionen DM werden benötigt für neue elektrische Ausrüstungen an Straßenbahn-Triebwagen. Und im Jahre 1958 sind eine Anzahl K- und O-Busse zehn Jahre in Betrieb, die durch neue ersetzt werden müssen.

Aufbauleistungen ohne Kompensationsmöglichkeiten

Wir haben unseren Mitarbeiter Walter Behrendt, der Mitglied des Aufsichtsrates der Dortmunder Stadtwerke AG ist, gebeten, zu dem gesamten Fragenkomplex Stellung zu nehmen. Er schreibt dazu:

Die schlechte Situation bei der Dortmunder Stadtwerke AG im Jahre 1945 beweist das vorliegende Zahlenmaterial. Die Stadt Dortmund ist alleinige Aktienbesitzerin der Dortmunder Stadtwerke AG. Ihre in den Aufsichtsrat gewählten Ratsmitglieder haben zusammen mit dem Vorstand und der Belegschaft zunächst eine Aufbauleistung zu vollbringen gehabt, die heute vielen in Vergessenheit geraten ist. Es gingen täglich 25 Prozent an Gas und Wasser durch das defekte Leitungsnetz verloren. Das Straßennetz war an vielen Stellen unterbrochen. Ich will nur zwei Strecken nennen, die eine erhebliche Belästigung waren: Unterbrechung der Gleise auf der Märkischen Straße und zwischen Burgholz und Schulte-Rödding. Es sei daran erinnert, daß Straßenbahner diese unterbrochenen Strecken wieder instand setzten.

Nach wie vor besteht für uns der Grundsatz, daß jedem Bürger unserer Gemeinde, wo er auch wohnen mag, die bestmögliche Fahrgelegenheit in seinem, im wirtschaftlichen und im öffentlichen Interesse zu geben ist. Die Betriebspflicht muß unter einer solchen Maxime vor der Wirtschaftlichkeit stehen. Unter dieser Erkenntnis verstummt auch jedes unangebrachte Gerede von der Konkurrenz für die Verkehrsbetriebe.

Diese Forderung im öffentlichen Interesse hat den Vorstand oft vor schwerwiegende Entscheidungen gestellt. Dabei sei besonders betont: Neue Linien, neue Wagen, kürzere Zeitenfolge der Verkehrsmittel bedeuten größere Unwirtschaftlichkeit. Während im Wirtschaftsleben Kapital- und Lohneinsatz zur Verbesserung des Betriebsergebnisses allgemein führen, ist bei den Verkehrsbetrieben durch eine kaum ins Gewicht fallende Personenmehrbeförderung eine Kostenerhöhung die Folge. Nachteilig hat sich weiter ausgewirkt, daß die Konjunkturerfolge bei Versorgungsbetrieben erfahrungsgemäß erst später eintreten. Hierdurch konnten erst zu einem späteren Zeitpunkt als in der sonstigen Wirtschaft Investitionsmaßnahmen durchgeführt werden.

Dabei sei auf eine grundlegende Benachteiligung unserer Stadtwerke hingewiesen. Durch bundes-

gesetzliche Regelung sind kommunale Unternehmungen von der Zuweisung von Mitteln für Kriegsschädenbeseitigung ausgeschlossen. Andererseits werden sie aber zur Vermögensabgabe nach dem Lastenausgleichsgesetz herangezogen. Hier bezahlt also der Gemeindebürger den Aufbau seiner kommunalen Einrichtungen doppelt. Um so höher sollten daher die durchgeführten Investitionen von der gesamten Bevölkerung gewertet werden. Wir werden nicht den gesamten Investitionsbedarf der Dortmunder Stadtwerke AG in Höhe von rund 170 Millionen DM selbst in Kürze erwirtschaften können, auch nicht mit Hilfe des § 36 des Investitions-Hilfe-Gesetzes, sondern müssen ihn durch Darlehnsaufnahme zu decken versuchen.

5 Millionen DM für neue Wagen

Der Aufsichtsrat hat in seinen letzten Sitzungen besonders zu den Problemen der Verkehrsbetriebe Stellung genommen. Ausgehend von dem Gedanken der Betriebspflicht beschloß er, fünf Millionen DM für die Wagenbeschaffung zur Verfügung zu stellen. Auch in den nächsten beiden Jahren sollen für die Verkehrsbetriebe fünf Millionen DM je Jahr für Wagenbestellungen eingeplant werden.

Ein guter Mittelweg wird zu beschreiten sein zwischen der Verstärkung bestehender und der Errichtung neuer Linien, so daß wir in absehbarer Zeit zu wesentlich verbesserten Verhältnissen bei den Verkehrsbetrieben gelangen werden.

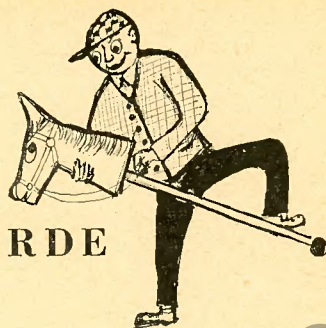
Verkehrsverhältnisse müssen baldigst verbessert werden

Wir haben werksangehörige Straßenbahnbenutzer und die verantwortlichen Stellen der Dortmunder Stadtwerke AG zu Wort kommen lassen. Niemand wird die bisherigen Leistungen der Stadtwerke bestreiten und die finanziellen Schwierigkeiten unterschätzen. Die Normalisierung der Verkehrsverhältnisse ist aber ein dringendes Gebot der Stunde. Es dürfen an den Haltestellen nicht mehr so viel Fahrgäste stehenbleiben! Abgesehen vom persönlichen Ärger sind unliebsame Verspätungen auf der Arbeitsstelle und Reibungen mit den Vorgesetzten, die auf pünktlichen Arbeitsbeginn zu achten haben, die unausbleibliche Folge.

Wir sind erheblich daran interessiert — schon im Interesse unserer Mitarbeiter —, daß unsere Kolleginnen und Kollegen schnellstmöglich, sicher und gut zum Werk und zurück zur Wohnung gelangen. Die Beschlüsse des Aufsichtsrates der Stadtwerke sind sicherlich von allen mit großem Interesse zur Kenntnis genommen worden. Sie werden wachsam verfolgt, ob auch wirklich die genannten Summen nur für die Wagenbeschaffung angewiesen werden. Nur eine wesentliche Einstellung neuer Wagen wird eine spürbare Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei den Dortmunder Verkehrsbetrieben bringen. Unsere Belegschaft — das ergibt sich aus den vielen Äußerungen des Unwillens — erwartet die baldige Abstellung von nicht mehr zumutbaren Verhältnissen bei den Verkehrsbetrieben.



UNSERE STECKENPFERDE



Links: „Axel vom Lilientor“
geht mannfest 'ran!

Rechts: Vom Baum herab will Asco
den Banditen holen

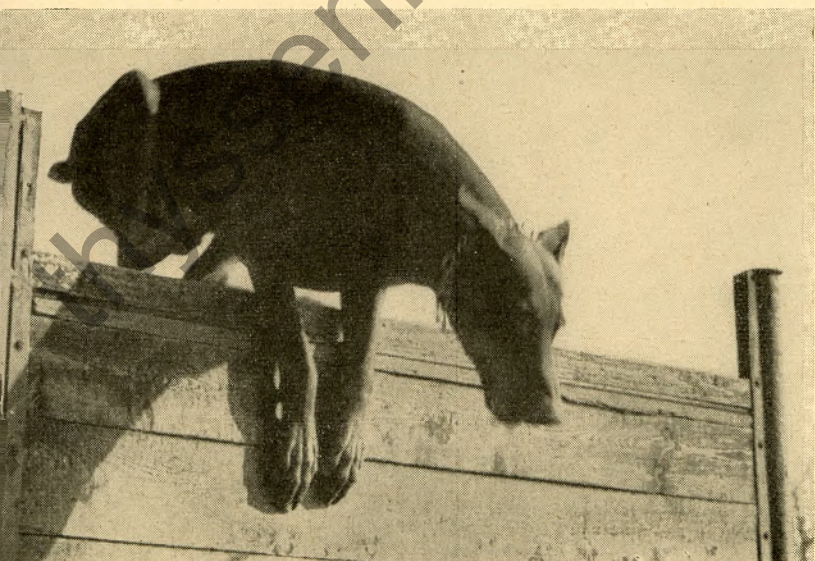


„Eines weiß ich“, so erzählte uns Arthur Roeske aus der Elektrotechnischen Abteilung, „wenn sich kein Mensch freut, wann auch immer ich nach Hause komme — mein Hund freut sich bestimmt!“ Roeske ist Vorsitzender des „Gebrauchshundevereins Dortmund-Scharnhorst“, dem fast ausnahmslos Mitarbeiter unserer Hütte angehören.

„Selbstverständlich sind wir alle Liebhaber von Hunden. Sie sind ja auch unsere besten Freunde. Sicherlich verlangen sie ihre Pflege. Dann aber sind sie uns dankbar in ihrer Treue. Wir, die wir in Schichtarbeit stehen, müssen bei unserem Hunde-Steckenpferd dankbar an unsere Frauen denken; sie nehmen uns ja ein gut Teil der Arbeit und der Pflege ab. Sie kümmern sich um den Hund, wenn wir in der Hütte sind.“

An der Zeche Scharnhorst hält der Verein seine Übungsstunden ab. „Natürlich haben wir auch bei der dicksten Kälte nicht gefehlt. Die Hunde mußten ja auch ihren Auslauf haben. Und uns hat die kalte Luft gewißlich gut getan.“ Auf dem Platz haben sich die Vereinsmitglieder ein zwar bescheidenes, aber doch recht gemütliches Heim in Selbstarbeit geschaffen.

Und dann sitzen wir am Sonntagmorgen zwischen den Hundefreunden. Sie erzählen uns viel von dem Anlernen der Tiere,



von ihren Neigungen und Eignungen, von den Schutzhundprüfungen und von den Zensuren. Vielleicht haut der eine oder andere hierbei sanft auf die Pauke — aber es gibt ja nicht nur Jägerlatein! Immerhin zeigt uns die Arbeit mit und an den Hunden, daß hier wirklich jeder mit Lust und Liebe dabei ist.

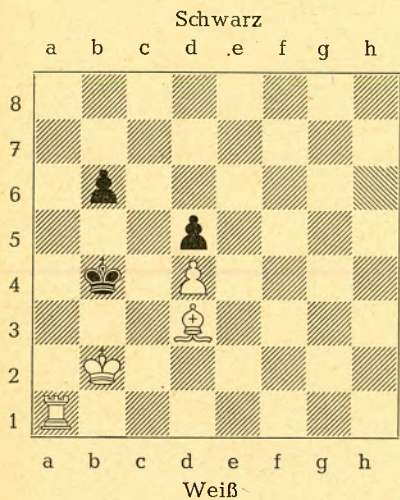
Franz Dombrowski beispielsweise, der ab 1906 bei uns beschäftigt war und 1940 invalidisiert wurde, arbeitet bereit seit 1910 an der Dressur von Hunden. Er ist immer auf dem Platz, immer „am Hund“ und gibt jedem Vereinsmitglied und Hundefreund viel von seinem Wissen und seiner Routine ab.

Hundeliebhaber haben ein schönes Steckenpferd. Das muß man anerkennen.

„Asco vom Sussexhof“ beim
Sprung über eine 1,80 m hohe Wand

SCHACH-ECKE

Schachaufgabe Nr. 2 von Paul Graw
(Schachklub Hoesch 32)



Weiß: Kb2, Ta1, Ld3, Bd4 (4 Steine)
Schwarz: Kb4, Bb6, d5 (3 Steine)
Matt in drei Zügen!

Schachpartie Nr. 2 Nimzoidisch
Gespielt im Simultankampf
mit Großmeister Eliskases

Weiß: Eliskases

Schwarz: Winter, Hoesch 32

1. d2-d4 Sg8-f6 2. Sg1-f3 d7-d5 3. c2-c4 e7-e6 4. Sb1-c3 Lf8-b4 5. Dd1-b3... Hier scheiden sich bekanntlich die Geister. Während viele Theoretiker auf Dc2 schwören, halten andere den Sämisch-Zug 5. a2-a3 für stärker als diesen von Botwinnik bevorzugten Zug.

5. ... c7-c5 (am besten) 6. Lc1-g5 Lb4:c3 7. Db3:c3? ... Besser ist 7. b2:c3. Nach dem Textzuge verschafft sich Schwarz ein starkes Bauernzentrum.

8. ... c5:d4 8. Sf3:d4 e6-e5! Damit gewinnt Schwarz ein sehr wichtiges Tempo, das ihm verbundene Zentrumsbauern und die Öffnung der Läuferlinie einbringt. Er schlägt also zwei Fliegen mit einer Klappe.

9. Lg5:f6? ... Diese Methode, den Königsflügel aufzureißen, wandte Eliskases vielfach an. In diesem Fall ist es aber nicht angebracht; einmal bringt er sich um den Vorteil des Läuferpaares, zum anderen hebt er die Fesselung auf, und zum dritten wird das Bauernzentrum des Schwarzen weiter verstärkt. Außerdem soll man erst tauschen, wenn die Rochade ausgeführt ist. Für einen Simultanspieler, der schnell von Brett zu Brett geht, ist es natürlich nicht möglich, sich in die Stellungsprobleme eingehend zu vertiefen. Offenbar hat Eliskases mit dieser Vereinfachungs-

methode gute Erfolge erzielt, und so tauscht er gewohnheitsmäßig ab.

9. ... g7:f6. Viel stärker als Df6, womit wohl Eliskases gerechnet hatte. Die Dame muß hinter dem vorstoßenden Bauern bleiben.

10. Sd4-c2 d5-d4 11. Dc3-d2 Lc8-f5 12. e2-e3 Lf5:c2. Nach 12. ... Sc6 13. ed4: Sd4: 14. Sd4: Dd4: 15. Dd4: ed4: wäre der schwarze Vorteil verschwunden. Deshalb löst Winter das Problem auf die einfachste und beste Weise.

13. Dd2:c2 Dd8-a5+ 14. Dc2-d2 Da5:d2+ 15. Ke1:d2 Sb8-c6. Das ist wieder ein gewonnenes Tempo; außerdem kann der Turm jetzt auch noch die Deckung des Bd4 übernehmen. Schwarz spielt mit aner kennenswerter Konsequenz und Präzision.

16. Lf1-d3 Ta8-d8 17. e3-e4 Ke8-e7 18. c4-c5 Td8-c8 19. Ta1-c1 Tc8-c7 20. Tc1-c4 Th8-c8 21. b2-b4 Sc6-d8. Da der Springer den d-Bauern nicht mehr zu decken braucht, wird er an anderer Stelle aktiv eingesetzt. Durch den Springerrückzug geht auch der weiße Bauerntum ins Leere.

22. Th1-c1 Sd8-e6 23. g2-g3 Ke7-d7 24. h2-h4 h7-h6 25. Tc4-c2 Kd7-e7 26. Ld3-c4 Se6-g7 27. Lc4-d5... Vorzuziehen war Ld3, aber auch damit konnte der Vorstoß des f-Bauern auf die Dauer nicht verhindert werden. 27. ... f6-f5 28. Kd2-d3 f7-f6 29. f2-f4 Tc8-d8! 30. f4:e5 f6:e5 31. Ld5-b3 Tc7-c6! Damit bereitet Winter den Schlußangriff vor. Die Mattfalle für den weißen König wird reizend vorbereitet.

32. e4:f5 Sg7:f5 33. Kd3-e4 Sf5:g3+ 34. Ke4:e5 Tc6-f6!, und Weiß gab auf. Das Matt auf f5 ist nicht zu decken. Schlag Weiß nicht auf e5, setzte sich die Bauernwalze unaufhaltsam in Bewegung. Die Partie wurde von Winter ganz ausgezeichnet gespielt.

Lösung der Schachaufgabe Nr. 1 von Fr. Schriek

1. Dh3-b3!! Droht Db8+ nebst Df4 matt.

1. ..., 1. Kd6 2. Db8+, Kxc6 3. La4 matt. 2. ..., Ke7, 3. Df8 matt.

1. ..., 1. Bf4. 2. Db8+, Kd4. 3. Dxf4 matt. F. S.

SCHACHNACHRICHTEN

Am 1. März 1956 wurde die letzte Runde der Dortmunder Stadtmeisterschaft 1956 gespielt. Es gab noch spannende Partien, wobei es die beiden Favoriten Schriek und Vor-

jahrsmeister Willners sehr schwer hatten. Durch den Sieg in der letzten Runde konnte Schriek seinen knappen Vorsprung halten und wurde zum fünften Male Stadtmeister. Endstand der Dortmunder Stadtmeisterschaft 1956: 1. Schriek 11½ Punkte (Schachklub Hoesch), 2. Willners 11 (Westfalia 26), 3. Krause 10 (Westfalia 26), 4. Bauer 9 (Dortmunder Schachverein 75), 5. W. Kirn 8 (Schachklub Hoesch), 6. und 7. Bartsch (Schachklub Hoesch) und Nitsch (Hörde 23) je 7, 8. Retzlaff 6½ (Hörde 23), 9. Kollmer 5½ (Westfalia 26), 10. Sobota 5 (Westfalia 26), 11. Häntzka 4 (Fr. Sportv. 98), 12. Berresheim 3½ (Westerfild 13) und 14. Kappler (Postschachverein) und Stork (Westfalia 26) je 1½ Pkt. Ergebnisse unserer Wanderpreis-Blitzturniere, die vierteljährlich zur Austragung gelangen, am 11. März 1956: Gruppe 1: Schriek 6½, Kirn 5, Bartsch 4½, Janz 3½ und Mischke 1½ P.

Gruppe 2: H. Barm 11, Schulz 8, Hein 7, Winter 5, Krieger 4½, Kalinowski 4 und Sattler 2½ P.

Gruppe 3: Sundarp jun. 5½, Rieger 5, Teller, Grawe und Lammers je 4, Thünken 3, Anders 2½ und Vogel-sang 0 P.

In den laufenden Mannschaftskämpfen der Spielserie 1955/56 liegt unsere erste Mannschaft in der Verbandsliga nach zwei Siegen über den Dortmunder Schachverein 1875 und den Schachverein Castrop an erster Stelle vor Altenbochum, Dortmunder Schachverein 75, Ennigerloh und Castrop. Während unsere A-Mannschaft noch in der Spitzengruppe liegt, halten unsere B- und C-Mannschaften einen guten Mittelplatz.





Versuchter Selbstmord: ein Radfahrer startklar zwischen Autokolonnen

Du hast nur ein Leben

Die Unfälle im Straßenverkehr steigen von Woche zu Woche. In den letzten Monaten erreichen die Verkehrsunfälle unserer Mitarbeiter auf dem Wege vom und zum Werk oft ein Viertel der Gesamtunfallzahl, von denen unsere Werksangehörigen innerhalb des Betriebes betroffen werden. In den Verkehr hinein können wir unsere Unfallingenieure, -meister und -obleute nicht schicken. Da steht jeder für sich selbst. Da kann man nicht nur Rücksicht verlangen, da muß man Rücksicht geben. Gegenseitige Rücksichtnahme aller ist der beste Verkehrsunfallschutz. Da gibt es tausenderlei Möglichkeiten. Es sind oft „Kleinigkeiten“, beispielsweise — und das gilt für jeden, auch wenn er über keinen „fahrbaren Untersatz“ verfügt —: rechtzeitiges Anzeigen jedweder Richtungsänderung. Nach einer Bundesgerichtshofentscheidung ist im allgemeinen eine Richtungsänderung im Verkehr — das geht auch die Fußgänger an — nur dann rechtzeitig angezeigt, wenn die anderen Verkehrsteilnehmer sich auf

die Absicht in Ruhe einstellen können.

Alte Leute werden mit dem modernen Straßenverkehr nicht fertig

Man soll sie besonders beobachten, mit Vorsicht und Rücksicht behandeln, noch öfter stoppen und ihnen notfalls sogar selbst beim Straßenübergang helfen.

Wagenfahrer

„Ein bißchen mehr Abstand, Kamerad!“

Was viele nicht wissen: Ein Zweiradfahrer darf nicht zu dicht überholt werden. Das Zweirad ist gar nicht so schmal, wie es aussieht, weil es als Einspurer beim Fahren Pendelbewegungen ausführt. Zu dichtes Überholen hat Schreck- oder Reflexbewegungen zur Folge, die voller Gefahren sein können. Zweiradfahrer können auch bei zu dichtem Überholen in den Sog des Überholers gezogen werden, also nach links pendeln, und so nachfolgende Fahrzeuge, die darauf nicht gefaßt sind, gefährden.

Einmal unbedacht gehupt...

Wenn überhaupt erforderlich, soll das Signal möglichst frühzeitig gegeben werden. Ein Signal, das zu dicht hinter einem Zweiradfahrer gegeben wird, löst unberechenbare Reflexbewegungen, Schreckbewegungen, aus.

Gefährvolle Autotüren

Viele Unfälle entstehen durch unbedachtes Öffnen der Autotür zur Fahrbahnseite hin. Dafür gibt es schon einige Sicherheitseinrichtungen. Aber ein Blick in den seitlichen Rückspiegel genügt schon, um solche Unfälle zu vermeiden.

Die ewige Unsitte: Das Blenden

So viel ist schon versucht worden, um das Blenden entgegenkommender Fahrzeuge auszuschalten; dennoch ist dieses Problem immer noch nicht gelöst. Meist sind sich die Blender gar nicht darüber im klaren, welche Gefahr sie heraufbeschwören. Ein geblendeter Zweiradfahrer z. B. kann dann nicht nur nichts mehr sehen, sondern wird auch in seinem Gleichgewichtsgefühl beeinträchtigt. Ein ungetrübter Gleichgewichtssinn ist aber erste Voraussetzung für ein richtiges Lenken des Zweirades.



Willst du so im Auto fahren?

Winker oder Blinker betätigen allein genügt nicht

Vorher auch im Rück- oder Seitenspiegel die Fahrbahn dahinter rechtzeitig beobachten und an den „toten Winkel“ denken.

Zweiradfahrer

Geschwindigkeit ist keine Hexerei — manchmal aber Tollkühnheit

Geschwindigkeit will richtig bemessen sein. Richte dich daher nach allem, was dafür wichtig ist: die Straßenbeschaffenheit, der Überblick über den Verkehr vor dir, der Abstand zu deinem „Vordermann“, Verkehrs-

Er hatte es eilig!

zeichen usw. Vor allem denke aber immer daran, wieviel Meter du zum Bremsen brauchst.

So schmal bist du nun wieder nicht!

Geringe Breite des Einspurers ist gewiß ein Vorteil auf unseren engen Straßen; dennoch bist du nicht so schmal, daß du überall durchkämost. Laß dich daher nicht dazu verleiten, zwischen wartenden Fahrzeugen dich bis zur Kreuzung durchzuschlängeln. Jeden Augenblick können die anderen Fahrzeuge anfahren, dann sitzt du in der Patsche. Auch bei Straßenbahnhaltestellen oder Fußgängerüberwegen ist dir mit einem Durchschlängeln nicht gedient. Die Fahr-

gäste oder Fußgänger rechnen nämlich damit, daß du an solchen Stellen anhältst. Wie leicht kann es da zu einem Unfall kommen!

An Kreuzungen nicht vorbeischlängeln und stets rechts bleiben!

Du kommst, wenn bei „Rot“ Kraftfahrzeuge auf „Freie Fahrt“ warten, selbst in Gefahr durch die danach schnell anfahrenden Autos und Motorräder und gefährdest nicht nur sie, sondern dich selbst.

Gib auf die Straße acht!

Die Fahrbahn kann es in sich haben, wenn man nicht aufpaßt: wenn es regnet; Blaubasalt und Rutschasphalt; Wechsel der Fahrbahndecke; Straßenbahnschienen und Kanaldeckel; eine kleine Olspur...

Schau dich noch einmal um...

Auch das Umschauen in der Fahrt will für einen Zweiradfahrer gelernt sein. Das Geradeausfahren muß gewährleistet sein. Daher nicht zu lange, sondern lieber zweimal umschaue! Ein Rückspiegel kann viel helfen, auch wenn man sich nicht unbedingt auf ihn verlassen kann!

Links herum ist nicht immer einfach!

Wie man es richtig macht: Umschauen — Zeichen geben — Einordnen — Vorfahrt achten — auf Straßenkreuzungsmitteln fahren — Einbiegemöglichkeiten abwarten — Einbiegen. Bei Krafträdern ist es nicht so schwierig, weil sie Fußschaltung haben. Bei Mopeds gehört schon einige Übung dazu, wenn nicht der Motor stehenbleiben soll.

Auch dein Handzeichen soll zu erkennen geben,

wie du fahren oder einbiegen willst. Bedenke dabei die Geschwindigkeiten und damit den Bremsweg der Fahrzeuge, die stärker sind als du.

Kraftradfahrer

Schütze deinen Kopf — du hast nur einen!

Ein richtiger Schutzhelm kann dein Lebensretter sein. Auch die Sozia hat einen Kopf, braucht also auch einen Helm, und da gibt es sehr schicke Helme in allen möglichen („Mode“-) Farben.

Wenn die Röcke im Mailüfterl flattern...

Der Damen-Reitsitz ist zwar in der Bundesrepublik nicht verboten. Die Sicherheit des Fahrzeuges wird durch den Damensitz nur beeinflusst, wenn die flotten Röckchen allzusehr flat-



tern. Sicherer ist aber auf jeden Fall der Herren-Reitsitz, weil dann die Sozia einen festeren Sitz und einen besseren Halt mit den Armen und Beinen hat.

Stoppleuchte hat sich bei Krafträdern bewährt.

An der Rückleuchte kann man als nachfolgender Fahrer das Kraftrad erkennen; aber oft bemerkt man zu spät, daß es bremsen oder anhalten will. Da tut eine Stoppleuchte gute Dienste, auch wenn sie nicht gesetzlich vorgeschrieben ist. An einer ganzen Reihe Krafträder wird sie serienmäßig eingebaut. Aber auch für den nachträglichen Einbau gibt es praktische Stoppleuchten, die sich gut bewährt haben.

Rad- und Mopedfahrer

Der richtige Zweiradlenker

Zu breiter Lenker begünstigt den „Wackelgang“. Man lenkt nicht mit den Armen, sondern durch Gleichgewichtsverlagerung. Zu kleiner Lenker führt zu verkrampftem Fahren und ist daher nicht ungefährlich.

Fürs Moped gibt's keine Sozial

Das Moped ist — wie auch der Kleinroller — ein einsitziges Fahrzeug.

Ein Sozius würde eine zu starke Belastung des leichten Fahrzeuges ergeben, weil der Schwerpunkt ohnehin schon beim Fahrer, also recht hoch, liegt. Zwei Mann auf einem Moped sind daher wirklich gefährlich, insbesondere die Lenkung kann nicht mehr sicher geführt werden.

Du sollst — weit rechts heran — auf dem Fahrdamm einzeln fahren!

Du bist ein Verkehrssünder, wenn du dich zwischen zwei stärkeren Fahrzeugen hindurchschlängelst, und behinderst sie bei ihrem Bemühen, verkehrsgerecht zu fahren.

Laß dein Licht leuchten!

Kleine Glühbirnen sind empfindlich. Wenn sie ausfallen, ist deine Rückleuchte ohne Licht. Das kannst du leicht kontrollieren, wenn du immer wieder die Kontrolleinrichtung beobachtest. Führe am besten immer eine Reservebirne bei dir, das erspart dir nicht nur Ärger mit der Polizei, du sicherst dich auch vor dem gefährlichen Auffahren nachfolgender Fahrzeuge.

Wenn's Fahrrad bis jetzt im Keller stand...

dann gibt es eine Menge zu beachten. Also erst richtig das Rad durchsehen,

ob die Bremsen, der Rücktritt, die Vorderradbeleuchtung und der Dynamo noch in Ordnung sind. Und vor allem die neuen Vorschriften beachten, die seit 1. Oktober 1955 für die Ausrüstung des Fahrrades gelten: Tretstrahler und Rückleuchte mit Funktionskontrolle müssen an allen Fahrrädern sein.

Fußgänger

Laß dich öfter einmal in einem Kraftwagen oder auf dem Soziussitz mitnehmen,

und beobachte dann durch die Windschutzscheibe den Verkehr. Dann wirst du den Autofahrer besser verstehen lernen und in ihm nicht deinen Feind, oft sogar deinen Freund kennenlernen.

Gib den Fahrzeugen Zeit zum Bremsen!

Bleibe vor Überqueren der Fußgängerüberwege auf dem Trittstein stehen und zeige so an, wenn du überqueren willst, daß vor allem Autos und Krafträder nicht plötzlich und damit für alle gefahrbringend bremsen müssen.

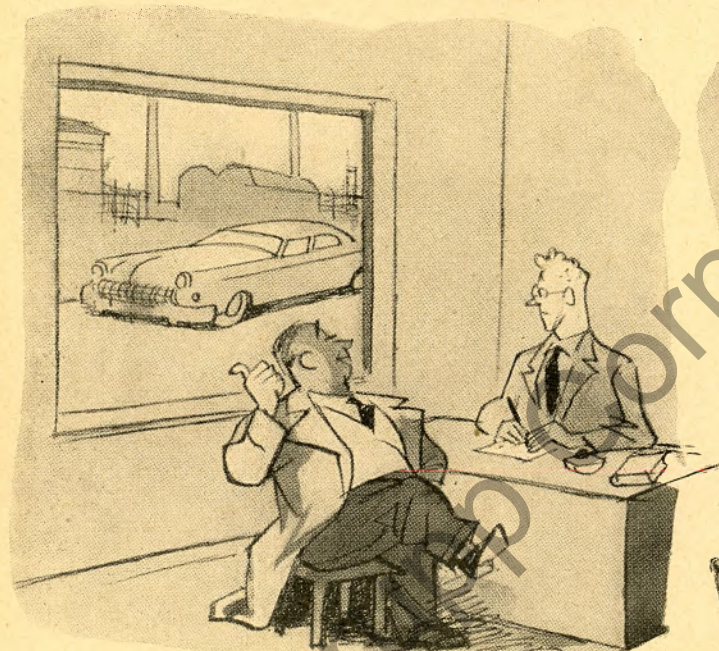
Selbst an den übersichtlichsten Ecken knallen sie aufeinander



Kur und Erholung



„Was, Sie wollen mich zur Kur verschicken? Außer Nachwirkungen einer Lungenentzündung bin ich vollkommen gesund. Der Betrieb wird ohne mich nicht fertig. Seit 40 Jahren bin ich hier beschäftigt und unentbehrlich, das scheint Ihnen nicht bekannt zu sein. Ich fahre nicht!“



„Sehr nett, daß Sie meine Erholungskur genehmigt haben. Nun möchte ich mit meinem eigenen Personenwagen fahren. Geben Sie mir doch bitte bekannt, wieviel Benzinkosten mir für meine Fahrten während der Kur vergütet werden.“



„Sind Sie von der Betriebskrankenkasse? Ich wollte nur vor Antritt der Reise unsere Lieblinge bei Ihnen in Pflege geben!“



„Nach diesen Lohntüten habe ich ausgerechnet, was ich für die Krankenkasse gezahlt habe. Warum wird meine Frau nicht verschickt? Wir haben keine Kinder, und meine Frau könnte sehr gut für vier Wochen zu Lasten der Krankenkasse in Erholung gehen.“



„Mein Mann wurde in den letzten vier Jahren nur dreimal verschickt. Ich und die Kinder nahmen die Krankenkasse kaum in Anspruch und waren alle erst zweimal zur Kur. Und da wollen Sie uns dieses Jahr ausfallen lassen?“

In deutschen Auen und Gauen...

Münsterland

Zwischen Bürgerhäusern, Wasserburgen und Webstühlen

Die Menschen lieben bekanntlich vielfach das Gegensätzliche. Wohnt jemand in den Alpen, engumschlossen von hohen Bergen, dann kann es leicht sein, daß er sich einmal nach der endlosen Weite der norddeutschen Ebene sehnt. Wohnt dagegen jemand in der Ebene, dann kommt sicherlich einmal der Tag, da die Romantik von Berg und Tal ihn lockt.

So erging es einem Kaufmann aus der Schweiz. In einem süddeutschen Reisebüro fand er einen Prospekt aus dem Münsterland. Er fand diesen Prospekt aus vielen anderen heraus. Das kam nicht von ungefähr, denn schon das bedruckte Papier unterschied sich wesentlich von allen anderen, es war einfach, solid, handfest und versprach gewiß nicht mehr, als es unbedingt halten konnte. Der Kaufmann sah sich das Blatt genauer an, vertiefte sich in die wenigen Fotos von der Landeshauptstadt Münster, von Wasserburgen, von Heide und Moor, von einem unwahrscheinlichen Wolkenhimmel, der sich über das weite, flache Münsterland spannte. Er sann diesen Fotos eine Weile nach und — setzte sich in seinen Wagen, fuhr los. Es hatte ihn plötzlich gepackt.

Der Kaufmann nahm den direkten Weg über die Autobahn, sah manchen schönen Streifen von Deutschland rechts und links der Betonbänder, durchquerte in hastender Fahrt das Ruhrgebiet und bog in Recklinghausen ab in Richtung Münster. Als er die Moränenrücken bei Haltern überquerte, auf Napoleons uralter Prachtstraße anlangte, hielt er wieder einmal an, stieg aus, sah zurück und erkannte im schimmernden Hintergrund das Panorama des Industriegebietes, im breiten Gürtel dunstig sich abzeichnend. Selbst aus der Ferne noch schien das alles den Urlauber zu beunruhigen.

Die innere Geräuschkulisse der langen Fahrt verklang langsam aus seinen Sinnen. Er spürte eine ungemein große Stille aufwachsen, beruhigend, friedlich, heimelig, wärmend und wohltuend. Er war noch erst am Rande des Münsterlandes und war doch schon mitten darin. Die Versprechungen des Prospektes ließen sich gut an. Einfach, solid, handfest, so dehnt es sich aus, dieses Land zwischen Industriegebiet und Teutoburger Wald. Ein Bauernland, das auf den ersten Blick zwar kultiviert, aber doch rückständig zu sein scheint, das offenherzig ist und doch verschlossen.

Damit ist zu einem Teile auch schon der Mensch gekennzeichnet, der hier in traditionsbewußter Weise seit den Anfängen der germanischen Frühzeit seinen Acker bestellt, seinen Wald rodet, seine Familie ernährt und sie vor den Unbilden eines launischen Schicksals schützt. Der Münsterländer ist nicht unbedingt mißtrauisch, aber er ist zurückhaltend und vorsichtig allem Fremden und Unbekannten gegenüber. Lange wägt er Für und Wider ab, ehe er erkennt, für richtig befindet und zupackt. Was er dann

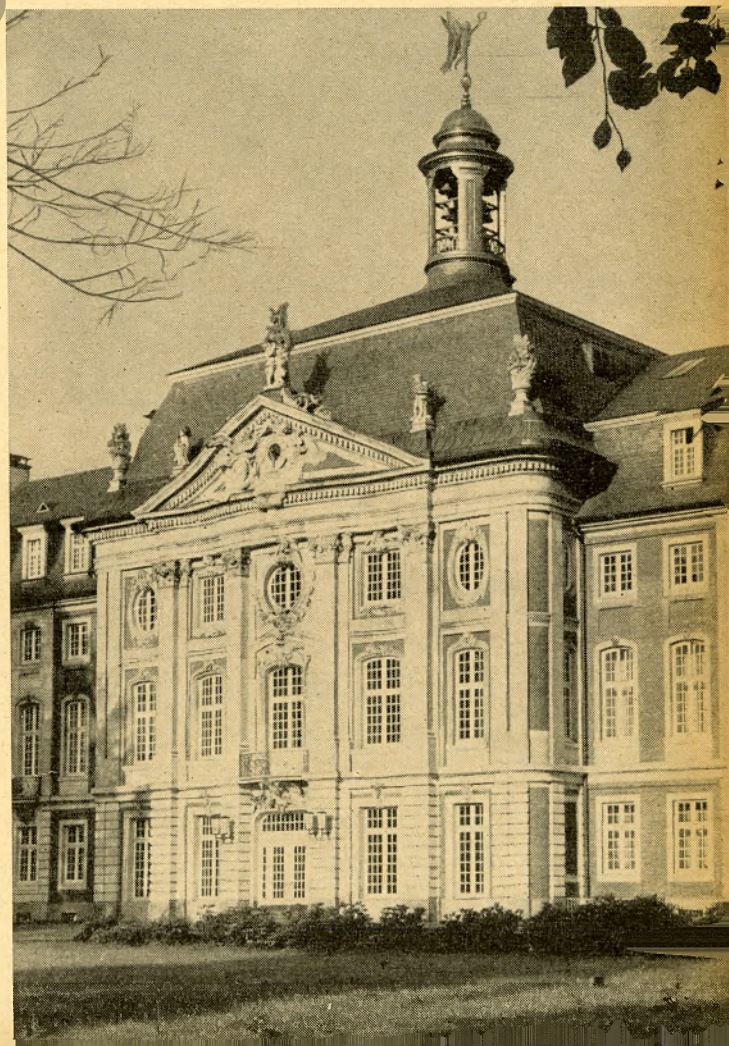
einmal hält, das hält er fest — wozu er sich einmal bekennt, dem hält er die Treue. Bei ihm ist Ja ein Ja und Nein ein Nein.

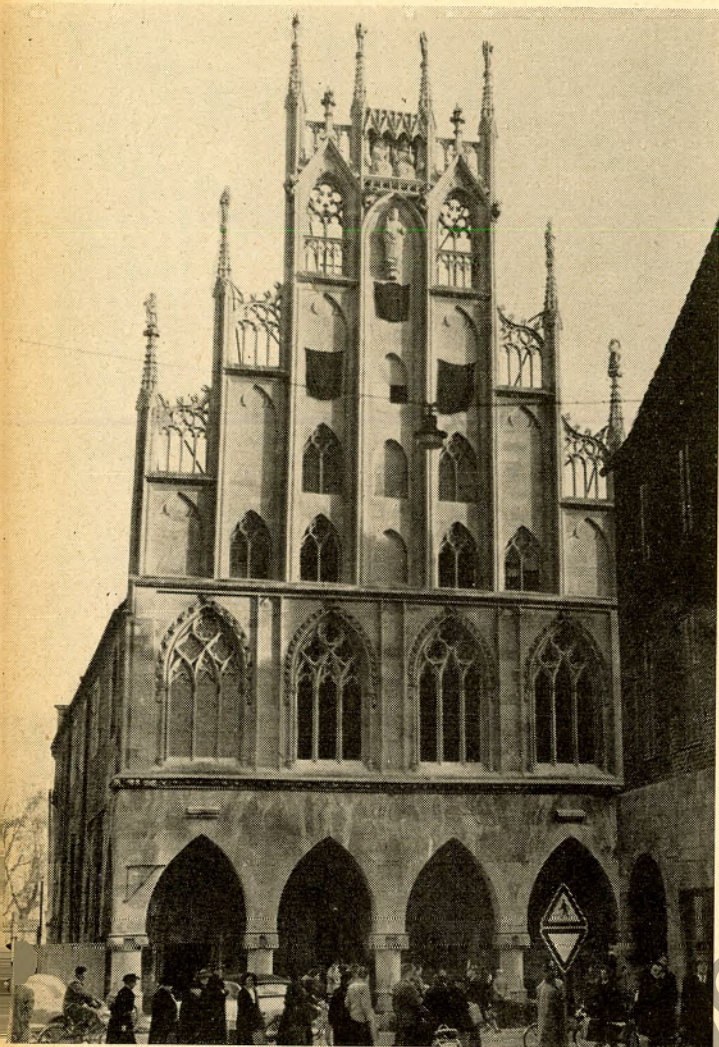
Beharrlich hat der Mensch des Münsterlandes nach der Eiszeit, die hier und da auf dem Boden sehr deutliche Spuren bis in die heutige Zeit hinterließ, sein Land erobert, urbar gemacht und verteidigt. Uralte Kultstätten sind noch heute erkennbar, Familiennamen gehen in ihrem Ursprung bis in graue Vorzeit zurück. Sie sind geblieben, diese Menschen mit ihren alten Namen wie Bevervörde und Bispink, gleich wo sie waren, ob auf dem schweren Kleiboden der Niederungen oder auf dem fruchtbaren Löss der Kiessandrücken.

Die ersten christlichen Sendboten müssen es schwer gehabt haben, hier fertig zu werden und Fuß zu fassen, denn aus seiner ganzen Veranlagung heraus ließ sich der Mensch dieser Landschaft nicht gerne etwas abnehmen oder gar abtrotzen, weder von seinem Land noch von seiner Vorstellungswelt. Heute weiß man nicht mehr genau, ob es damals, als Karl der Große seine Sendboten ins Land schickte, die Macht war oder doch die Einsicht, die nach der Besiegung und Bekehrung Widukinds auch den Nacken des Münsterländers beugte. Liudger, der nachmalige Heilige, gründete jedenfalls in Münster im Jahre 804 einen Bischofssitz, und fortan wurde dieser Ort auch wirtschaftlich und politisch der Mittelpunkt einer Landschaft, die in den folgenden Jahrhunderten in der deutschen Geschichte noch manche Rolle spielen sollte. Der Münsterländer ging, wenn auch langsam, endlich mit der Zeit. Einfach, solid, handfest bis auf den heutigen Tag.

Unserem Freund aus der Schweiz fiel es nicht schwer, von Münster aus seine Eindrücke von diesem Land zu sammeln.

Münster - Das fürstbischöfliche Residenzschloß





Münster - Das historische Rathaus nach dem Wiederaufbau

Aber das war einige Tage später, nachdem er die Metropole erst gründlich studiert hatte. Hier mußte denn doch der eigentliche Schlüssel liegen. Er sah sich im Kern der Stadt und in ihren Außenbezirken um. Hier wie dort reihenweise neu erbaute Straßenzüge, ganze Viertel in einer seltenen Geschlossenheit, ohne sonderliche Ruinenlücke, ohne Provisorium. In den Außenbezirken sind die Häuser modern, manchmal sogar supermodern — im inneren Ring der alten Stadt, um den historischen Prinzipalmarkt wurden sie oft haargenau nach den alten Plänen wiederaufgebaut. Aus einem heute schon historischen Rückblick weiß man, daß von rund 33 737 Wohnungen nur drei Prozent durch den letzten Weltkrieg verschont blieben. Heute muß man schon suchen, um von diesen Schäden noch hier und da etwas zu entdecken. Was noch fehlt, ist im Wiederaufbau für die nächste Zeit geplant. Aber schon ist diese Stadt in der Nachkriegszeit angewachsen; die Einwohnerzahl ist gegenüber der Vorkriegszeit beträchtlich überschritten.

Auch die hier erwähnten Tatsachen sind charakteristisch für die zähe Art des Münsterländers, der am Althergebrachten hängt und sich nicht davon trennen kann. Dazu zeichnet die eingeborene Bevölkerung ein enges Gemeinschaftsgefühl aus. Noch heute sind die Kaufleute in einer Gilde zusammengeschlossen. Zahlreiche ihrer Mitglieder

sind gleichzeitig Mitglieder des Rates. So haben besonders die Kaufleute auch einen wesentlichen Einfluß auf die Beschlüsse des Stadtparlaments. Und — die Kaufleute wollten nach dem Kriege ihre alte Stadt wieder haben! Danach wurde in der Innenstadt aufgebaut. Stein um Stein, wie es einmal war.

Heute ist alles fix und fertig. Der Dom, in seinen riesigen Ausmaßen bei Kriegsende eine einzige Ruine, steht vor seiner Vollendung; das Rathaus aus dem 12. Jahrhundert mit seinem weltbekannten gotischen Giebel steht schon seit dem Herbst wieder; das Stadtweinhaus wurde vor Jahresfrist gerichtet. Über den Kranz der Bogenhäuser am Prinzipalmarkt legt sich schon wieder die Patina der Zeit. Man hängt an den alten Dingen, und wehe dem, der sich dagegenstellt.

Aber nicht nur dem Alten wendet man seine Aufmerksamkeit zu. Münster, dem vom preußischen Staat im Jahre 1818 die eben aufblühende Universität genommen wurde, ist heute dabei, mit Unterstützung des Landes, die modernste Hochschule Deutschlands zu bauen. Unter Aufwendung außergewöhnlich hoher Mittel wurde auf früher unbebaubarem Fließsand ein neues Universitätsviertel errichtet, das heute schon über 2000 Studenten Platz bietet. Noch aber ist der Aufbau nicht abzusehen.

Gewiß, wo es sich nicht um die historische Innenstadt handelt, baut Münster modern, angefangen von wahren Glaspalästen bis zu beamtenmäßigen Zweckbauten der öffentlichen Hand. Aber in allen, auch in den modernen Zweckbauten, erkennt man eigenartigerweise einen geschlossenen Geist, eine bestimmte Linie, eine gewisse Erinnerung an etwas Altes, schon einmal Dagewesenes. Hier und da, an den im Kriege zerstörten und auch an den unzerstörten alten Fassaden, ist uns das begegnet, hier in der modernen Bauweise kehrt es wieder. Es ist die Erinnerung an Johann Conrad Schlaun. Dieser große Baumeister hat es wie kein anderer verstanden, der Stadt im 18. Jahrhundert seinen Stempel aufzudrücken, ihr sein Gepräge zu geben. Wenn die Almanache von alten Adels- und Patrizierhäusern sprechen, die heute zum größten Teil zerstört sind, dann wurden diese Häuser von Schlaun gebaut oder in seinem Sinne renoviert. Unter ihnen ist nicht nur die bekannte Wohnstätte der Annette von Droste-Hülshoff, das Rüschaus, sondern auch der Erbdrostenhof und das fürstbischöfliche Residenzschloß. In den Händen dieses Baumeisters wurde der einfache Backstein zu einem Formobjekt, mit dem man mehr machen kann, als glatte Wände aufziehen. Durch den heimischen gelben Sandstein, den Schlaun mitverwandte, erhielten die Mauern ein besonders bezauberndes Aussehen. — Der Geist dieses Baumeisters also blieb über die Zeiten hinweg erhalten. Das Schloß, dessen Grundmauern dem Feuersturm des Krieges standhielten, wurde völlig wiederhergestellt und birgt heute einen Hauptteil der Universität. Der Erbdrostenhof geht nach schwierigen Wiederaufbauversuchen seinem Richtfest entgegen.

Schaut man sich aber einmal nach diesem Ausflug in die Vergangenheit die modernen Fassaden der Großbauten an, so erkennt man bald in allem den Schlaunischen Grundzug wieder. Trotz ihrer gesammelten Strenge weisen sie etwas Heimeliges, Bodenständiges und Aufgelockertes auf, das wahrscheinlich nur in Münster in dieser Art zu finden ist. Ist das alles nun Münster? So fragt der Fremde, der einen Tag durch die sauberen Straßen und Gassen gewandert ist, die von keiner Straßenbahn bedrängt werden, denn längst hat man dieses alte Vehikel abgeschafft und Oberleitungsomnibusse eingesetzt. Ist das alles Münster? Nein, es ist noch lange nicht alles. Die Metropole des Münsterlandes weist noch mehr auf, hat noch andere einprägsame Züge,

aber sie offenbaren sich nur dem, der länger hier verweilt, tiefer Einblick nimmt. Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt von Ost nach West, von Nord nach Süd, der Dortmund-Ems-Kanal und der Hafen haben Münster zu einem Verkehrs- und Handelszentrum erster Ordnung gemacht. Daraus erwuchs, wie nur wenigen Städten beschieden, ein wahrer Mittelpunkt eines Landes, dem sich diese Stadt würdig zu erweisen versucht.

Aber Münster ist nicht nur die Metropole eines Landes, Münster ist auch die Metropole des Bürgertums schlechthin. Vergebens wird man hier ausgesprochene Arbeiterviertel suchen, wie man sie im Industriegebiet dicht massiert findet. Münster ist eine Stadt ohne Industrie. Vorherrschend ist der Stand der Beamten und der Kaufleute. Birgt schon die Universität einen großen Teil der späteren Ruhegeldempfänger, so die Bundesbahn- und Bundespostdirektion nicht minder. Landwirtschaftskammer, Bundesschiffahrtsdirektion, Landesversicherungsanstalt und zahlreiche Museen haben eine Vielzahl von Beamten und Angestellten ebenso wie der bischöfliche Sitz, die Kurie und das Generalvikariat, dem die Behörde der Regierung und des Landschaftsverbandes nicht nachstehen.

Und dann die Kaufleute, die eigentlichen Herren dieser Stadt, von der man auch im Landtag in Düsseldorf weiß, daß mit ihr gerechnet werden muß. Diese Hochburg des Katholizismus hat nicht nur ihren kulturellen, sondern auch ihren wirtschaftlichen Mittelpunkt für das Münsterland zu erhalten gewußt. Dem „Verein der Kaufmannschaft“, selbst festgefügt, steht eine beachtliche Nachkriegs-

neuschöpfung zur Seite: die „Vereinigung Münster-Münsterland“. Symptomatisch nicht nur für die Bestrebungen dieser Vereinigung, sondern für die Stadt überhaupt war vor einiger Zeit ein Plakat, das im Münsterland und darüber hinaus viel Aufsehen erregte. Da wurde ein riesiges Spinnennetz dargestellt, das seine Fäden im Norden bis nach Holland, im Süden bis zum Sauerland, im Osten an den Teutoburger Wald und im Westen bis ins Industriegebiet spannte. Mittelpunkt des Netzes: eine Spinne — Münster. Das war ein Werbeplakat. Es wurde im Münsterland schlecht aufgenommen und mußte bald wieder abgesetzt werden.

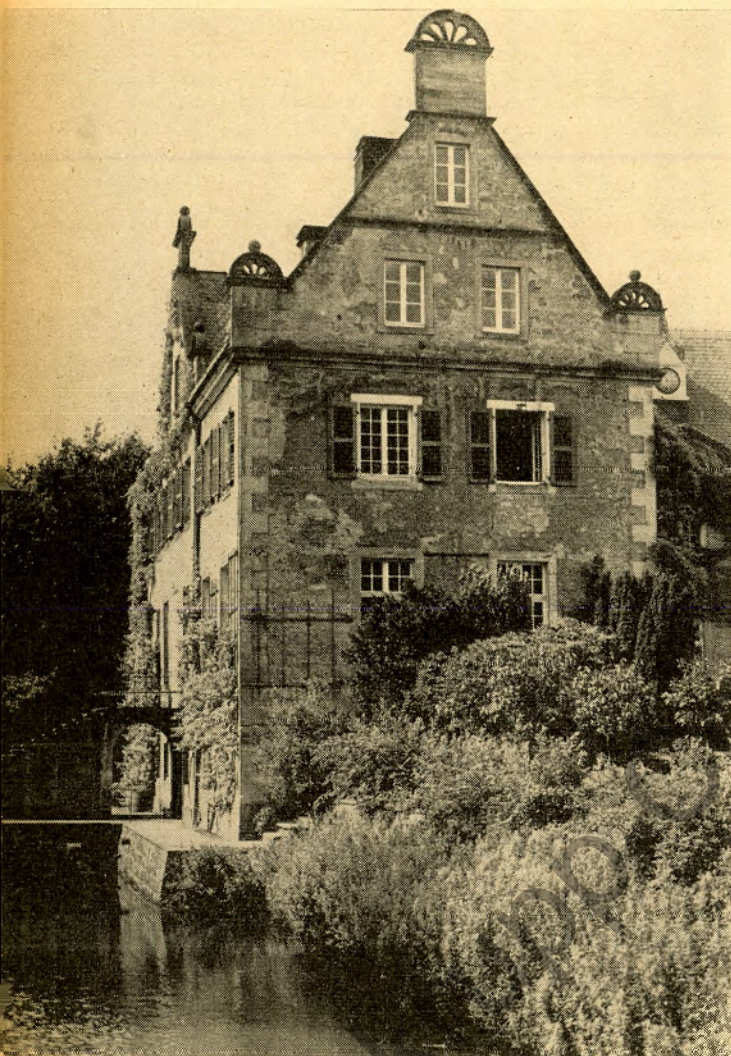
Aber der Strom der Kauflustigen und Besucher nach Münster hält zu allen Zeiten an. Strahlt zu Weihnachten die Innenstadt in einer intimen und unaufdringlichen Beleuchtung, so kommen, durch ein sorgfältig ausgebautes Verkehrsnetz herangetragen, Tausende nach Münster. Schlußverkäufe bieten nicht weniger großen Anreiz, ebenso die Veranstaltungen eines bodenständigen Karnevals und Sechstagerennen, Messen, Ausstellungen in der großen Halle Münsterland.

Die Industrie fehlt, zwar nicht ganz, aber man will sie auch nicht haben, sie wird zur Bedeutungslosigkeit verurteilt bleiben. Ähnlich geht es der Vergnügungsindustrie. Neben einigen Kinos und zweitrangigen Bars kann kaum ein Kabarett von sehr bescheidenen Ausmaßen existieren. Dafür blühen die Gaststätten haufenweise nebeneinander. Nun ist auch der Gastronom zum größten Teil Kaufmann geworden. Er bietet das Feinste vom Feinen, und jeder

Münster - Der neue Prinzipalmarkt



möchte gern mit einer Spezialität aufwarten. Sie haben ihre Räume eingerichtet wie vornehme Bauernstuben, aber in der Ausstattung haben sie nicht gespart. Vor allem nicht an Gastlichkeit. Das ist ihr Vorteil, man fühlt sich wohl, man trinkt, man ißt und trinkt wieder und unterhält sich. Man ist unter sich. An der Theke, in den anheimelnden Sitzcken gibt es keine Standesunterschiede, und da der Münsteraner Stammkneipen liebt (möglichst mehrere), kennt jeder jeden. Der Ton ist oft rauh, aber



Die Lurenburg

eben einfach, solide, handfest. Dem zugewanderten Flüchtling wird es nicht leicht, sich da hineinzufinden, denn es wird mit Vorliebe Platt gesprochen, und das ist sehr schwer zu verstehen.

Für die Flüchtlinge ist das Münsterland überhaupt kein angenehmer Boden, und besonders für sie ist das Fehlen jeglicher Industrie sehr unangenehm. Spricht man davon, dann hebt der Münsteraner die Schultern, läßt sie gemächlich wieder fallen und weist hinaus ins Land. Da sind die vielen kleineren Orte Greven, Nordwalde, Laer, Borg-horst, Emsdetten, Rheine, Gronau. Diese Orte gehören unlösbar zwar zum Münsterland, aber sie haben einen völlig anderen Charakter, eine Eigenständigkeit, die sich vor allem im Wirtschaftlichen manifestiert. Hält Münster immer noch die etwas blaß gewordene Gloriole des satten und unantastbaren Bürgertums, so prägt sich den Gesich-

tern dieser Städte ein anderer Geist auf: der Geist des vorwärtsdrängenden, wagemutigen und nicht immer glücklichen Unternehmers, dem eine bodenständige Arbeiterschaft zur Verfügung steht. Hier gibt es in langen Fabrik-sälen unter mehr oder weniger lichtvollen Shetdächern Tausende von Spindeln und Webstühlen. Hier gibt es Akkordarbeit und Stundenlöhne, verbissenen Ehrgeiz und apathisch verrichtete Maschinenarbeit. Hier gibt es Kurzarbeit, Kündigungen, Bankrotte, Entlassungen und Lohnkämpfe. Das Gesicht dieser kleinen Städte ist kleinbürgerlich und selten ausgesprochen arbeitermäßig. Diese Tatsache ist historisch bedingt.

Der Beruf des Webers ist im Münsterland so alt wie der Flachs und der Lein, der auf seinen Äckern schon im frühen Mittelalter gezogen wurde. Damals gab es hierzuland, wie andernorts auch, ausschließlich kleine Heimbetriebe auf bäuerlicher Grundlage. Aber schon sehr früh kristallisierte sich der Unternehmergeist in Fabrikgründungen, die bald den anwachsenden Orten Arbeit und Nahrung sicherten. Heute ist zum Beispiel Rheine mit seinen über 420 000 Spindeln, 9000 Webstühlen und 7000 Beschäftigten eine vorherrschende Bedeutung zugekommen. Allein aus dieser Stadt kommen durchschnittlich im Jahr weit über 100 Millionen Meter Gewebe und 21 000 Tonnen Garne. Der Export ist an dieser Produktion in erheblichem Maße beteiligt.

Das südlich gelegene Emsdetten, mit seinen bedeutenden Jutespinnereien, steht der Nachbarstadt Rheine kaum nach, ebensowenig Greven, das bis vor kurzer Zeit noch das größte Dorf der Bundesrepublik war. In der Anzahl an Fabriken übertrifft Greven die Nachbarstädte bei weitem. Lebensader dieser Städte war im frühen Mittelalter die Ems, ein kleiner Fluß, der erst im Zeitalter der Eisenbahn und später des Kraftverkehrs zur Bedeutungslosigkeit herabsank. Aber in früheren Zeiten war die Ems bis Greven schiffbar, und die Handelsleute der anliegenden Städte fuhren unter dem Schutz der Hanse nach England, Nordland und ins Baltikum. Später, als der Dortmund-Ems-Kanal an diesen Städten entlangeleitet wurde, gab es neue Möglichkeiten für die entwicklungsfähigen Industrien. Sie wurden schnell ergriffen. Vor allem die Einmündung des später gebauten Mittellandkanals in den Dortmund-Ems-Kanal bei Rheine-Bevergern hob praktisch alle Verkehrsschwierigkeiten auf.

Mit dem Anwachsen der Industrie und ihrem Bedarf an Arbeitskräften wuchs naturgemäß die Bevölkerungszahl. Gleichlaufend damit aber auch die Sorgen einer der Vermassung entgegengehenden Arbeiterschaft. War Spinnen und Weben in den Anfängen vornehmlich der Heimarbeit überlassen, stand der bäuerliche Beruf den Textilleuten immer noch in erster Linie vor, so schrumpfte der gesunde Boden und die sichere wirtschaftliche Existenz dieser Grundlage in den modernen Industrievierteln bald auf Kleingärten und Balkone zusammen. Heute beherrscht der ausgesprochene Arbeiter das Bild der kleinen Städte, bestimmt seine Kaufkraft das Wohlergehen der Kaufleute und Kleinhändler, lenkt seine Einstellung die öffentliche Meinung. Gewiß, der Arbeiter der Textilstädte hat teil am sogenannten Wirtschaftswunder, ob er aber Grund zur Zufriedenheit und Aussicht auf ein einigermaßen dauerhaftes Lebensglück hat, das ist eine andere Frage. Nach wie vor ist er einer großen Unsicherheit ausgesetzt. Heute noch profitiert er von einer atemlosen Konjunktur, was aber wird morgen sein? Heute noch kann er vielleicht dem Unternehmergeschick des Fabrikanten trauen, wie aber, wenn dieser morgen durch höhere Gewalt abberufen wird? Die Arbeiterschaft der Privatunternehmen begegnet dieser Frage sehr ernst, denn sie hat an Hand einiger Beispiele



Die Lohburg



Schloß Burgsteinfurt

unangenehme Erfahrungen gemacht. Wie weit hat sich das Sozialvolumen ausgedehnt, wie weit läßt es sich noch ausdehnen? Auch diese Fragen beschäftigen den Mann auf der Straße. Wenn auch in einigen Betrieben auf sozialem Gebiet schon viel geleistet wurde, so ist das doch noch lange nicht auf der ganzen Linie der Fall. Das ist natürlich ein Grund zu besonderer Wachsamkeit, denn noch ist alles im Fluß, alles unsicher und in der Schwebel.

Alles ist im Fluß, alles in der Schwebel. Unser fremder Freund schlägt noch einmal seinen Prospekt auf — da sind auf einer Reliefkarte, auf der sich das ganze Münsterland

Münster - Prinzipalmarkt von oben



vorzüglich abzeichnet, in markanter Form die Wasserburgen eingetragen. Bauliche Kleinode des Landes, Ausflugsziele für Tausende. Man versucht, sie mit dem Finger auf der Karte abzuzählen, aber man gibt das bald auf, es sind zu viele. Im Verkehrsamt zu Münster rät man dem Fremden, einige besonders beispielhafte zu besuchen, die in erster Linie die uralte Kultur dieses Landes repräsentieren.

Zum Besuch der Wasserburgen läßt man sich Zeit. Irgendwo, oft tief in den Wäldern verborgen, stößt man dann



Haus Westerwinke

diese kleinen oder größeren Märchensitze einer vergangenen Zeit auf: Ittlingen, Westerwinkel, Lohburg, Hüls-
hoff, Vischering, Darfeld, Steinfurt usw. Sie stammen teilweise aus dem 12. und 13. Jahrhundert und sind die stolzen Adelssitze von Feudalgeschlechtern, die auf den Schultern des kleinen Mannes ihren Reichtum erwarben. Aber alles ist im Fluß, alles in der Schwebel. Heute hat sich hier manches verändert. Vor allem nach dem zweiten Weltkrieg hat es vielen Besitzern den Rest gegeben. Die Steuerpolitik des Bundes hat die ohnehin verarmten Herren an den Rand des Ruins getrieben. Die Mauern sind alt, der Verfall lauert in allen Ecken, aber die Renovierung kostet ungemein viel Geld. Die großen Eichen- und Buchenwälder, das von selbst wachsende Gold der Besitzer, sie sind leer geworden. Die Gelder haben der Staat und das Leben verschlungen. War es vor Jahren noch unmöglich, eine solche Burg zu besichtigen, so ist es heute leicht möglich, daß man eine Gaststätte innerhalb der Mauern vorfindet oder ein Schild zur Besichtigung gegen Eintrittsgeld auffordert. Verdeckten der Efeu und die Taxushecken früher ein allzu üppiges Leben, so müssen sie heute häufig Armut und Verfall verdecken. Nur die Bauern ringsumher sind freier und reicher geworden, an ihnen ist die Not

vorbeigegangen. Sie haben es seit je verstanden, von den guten und schlechten Zeiten in etwa zu profitieren. Sie schicken ihre Söhne nach Münster auf die höheren Schulen und zur Universität, und die Töchter dienen gern als Ehegattinnen von Kaufleuten, Fabrikanten und höheren Beamten. So reißt die Verbundenheit mit der Bürgerschaft nicht ab, und diese tut sich gütlich am Wohlergehen aller. Sie tut ihre Schuldigkeit, opfert Millionen für ein super-

modernes Theater, das man diesem konservativen Grundgeist nicht zugetraut hätte, baut ein bis auf die Grundmauern zerstörtes, uraltes Rathaus wieder auf als Zeuge eines weltweiten Friedensvertrages, der Anno 1648 in seinem Prunksaal unterschrieben wurde, und hofft auch diesmal, damit der Welt ein Beispiel geben zu können, denn der Friede ist auch und besonders für das Münsterland der einzige Garant des Wohlergehens. *Sten Woelm*

Münster - Das neue Theater



Der Hüttenkieker

Nee, was alles so passiert!
Gut, wenn man es aufnotiert!

Freunde, war'n die Ostereier
heuer teuer! Nichts war's mit
Dichters „goldner Frühlingsfeier“,
nichts mit Blütenkolorit!
Denn der Osterhase blickte
auf den Wandkalender still,
sah das Datum an und schickte
uns dann flugs in den April!
Der April schickt manchen Jungen
in die Lehre jedes Jahr.
Die Zahl, die zu uns gedrungen,
diesmal rund zweihundert war.
Angesichts der Lehrlingsscharen
mancher alte Kumpel denkt,
wie er selbst vor vielen Jahren
seinen Schritt zur Hütte lenkt'.

Nehmt den Nachwuchs bei der Hand.
Alt und jung — ein festes Band!

Richtfest gab's in der Stockheide.
Martinwerk trug bunten Kranz.
Auf der Hütte große Freude,
groß die Presseresonanz!
Rohstahl, den wir dringend brauchen,
wird demnächst mehr produziert.
Unser Schornstein kann dann rauchen,
wovon jeder profitiert!
Hüttenkieker die Mitteilung
gleich mit einem Dankwort paart
für die tüchtige Bauabteilung
und Direktor v. d. Warth.
Martinwerk wächst wie im Fluge,
sozusagen über Nacht.
Fügt sich erst die letzte Fuge,
ist ein Meisterwerk vollbracht!

Und ein jeder preist den Satz:
Fortschritt sichert Arbeitsplatz!

Breker — Rösch, die Pieck-Trabanten,
sitzen draußen vor den Tor'n.
Die Entlassung anerkannten
sie, die so laut Rache schwor'n!
Breker griff einen Vergleich sich,
Rösch zog Klageschrift zurück.
So verwandelt KP-Streich sich
in ein böses Mißgeschick.

Schöne Worte konnt man hören:
Friede — Freundschaft — Einigkeit!
Um Werksfrieden nicht zu stören,
sei zum Opfer man bereit!
Sollt' man nicht die beiden fragen:
„Warum fuhrt Ihr dann zu Pieck?
Weshalb erst den Kadi plagen?
Ist das ‚Friedenspolitik‘?“

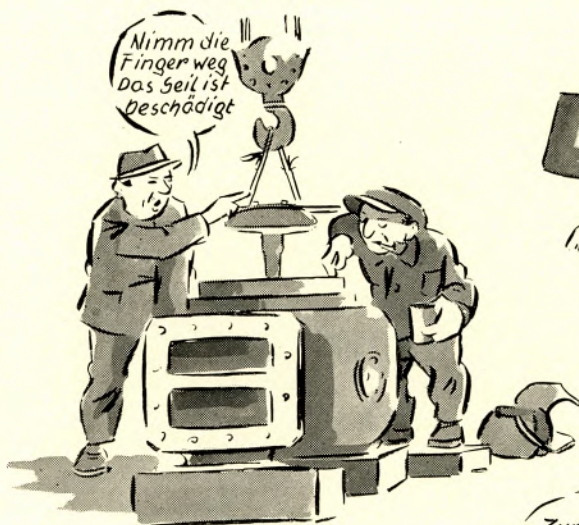
Die Moral von der Geschicht':
Solche Sprüche ziehen nicht!

Aufgalopp der Steckenpferde!
Freunde, reitet in die Bahn!
Zeigt, wie sich das Glück der Erde
euch zur Freizeit aufgetan!
Dieser malt in Mußestunden,
jener ist ein Schachgenie,
und ein dritter, unumwunden,
schwört auf die Gut-Holz-Partie.
Andre sehn im Schrebergarten
höchstes Glück und Seligkeit.
Steckenpferde aller Arten
stehen zum Turnier bereit!
So hat jeder sein Pläsirchen
höchst privatim und allein.
Heg' dein Steckenpferdetierchen,
und die ganze Welt ist dein!

Aufgesessen zum Galopp.
Steckenpferde, hopp-hopp-hopp!

Ganz zum Schluß ein Wort erlaubt
mir noch an die Straßenbahn,
die uns unsere Nerven raubet
und uns macht zum Zornvulkan!
Diese überfüllten Wagen,
morgens früh und abends spät,
sind nicht länger zu ertragen,
weil der Magen sich uns dreht!
„Wagenpark wird bald erweitert“,
sagt die Direktion. — Doch: wann?
Eh' die Straßenbahn ganz scheitert,
folg' sie Hüttenkiekers Plan:
Dreht den Fahrgast durch 'ne Rolle,
stapelt platt ihn dann zu Hauf.
Blast, wo er aussteigen wolle,
ihn mit Preßluft wieder auf!

Dies wär's wieder mal für heut'.
Nächstens mehr. — Adschuß, ihr Leut'!



LAPPES

AUSM MARTINWERK



Wer sich seines Lebens freut
Sorgt für seine Sicherheit
Benutzt zum Hängen schwerer Teile
Nur einwandfreie Trageselle

Lappes hat'n großen Tick
Er nimmt einen ollen Strick
Denkt man muß mal was riskieren
Er wird's nicht nochmal probieren





Nachgedacht –

Fehler vermieden!