

3

MÄRZ

1962

WERKZEITSCHRIFT
DER RUHRSTAHL
AG • NUR FÜR DIE
BETRIEBSANGE-
HÖRIGEN • L 5991 E

RUHRSTAHL





Randbemerkung

Charmantes Scharmützel?

Schnee im Ruhrgebiet, das bedeutet Abwechslung im klimatischen Einerlei der Nebel- und Regenroutine, die sich hierzu-lande Winter nennt. Abwechslung um so mehr, als sich mit Schnee – im Gegensatz zum Regen – auch etwas Handfestes anfangen läßt: eine Schneeballschlacht zum Beispiel. Und da man hier nie weiß, wie lange der „weiße Traum“ Wirklichkeit bleibt, wird die erste beste Arbeitspause – die tarifliche wohlgerne – alsogleich Anlaß für ein Scharmützel, das charmant begann und ebenso hätte enden können, wäre der Mann nur Kavalier geblieben. Indes: das männliche Selbstbewußtsein muß sich zu behaupten wissen, offenbar auch dann, wenn es von zwei Damen gleichzeitig attackiert wird (siehe unser Foto).

Foto: Ahlborn

Der Wettbewerb wird härter

In der letzten Ausgabe der Werkzeitschrift haben wir über das vorläufige Ergebnis des Geschäftsjahres 1961 unserer Muttergesellschaft, der Rheinischen Stahlwerke, berichtet. Wie aber ist es denn nun Ruhrstahl im vergangenen Jahr ergangen? So werden viele Leser fragen. Mitte Februar lagen uns nun auch die Ruhrstahl-Zahlen vor, auf Grund derer wir einen knappen Überblick zu geben vermögen.

Berichten wir zunächst über die Henrichshütte: Daß sich das Konjunkturklima in der eisenschaffenden Industrie im Verlauf des Jahres 1961 verschlechtert hat, läßt sich am Beispiel der Henrichshütte deutlich ablesen. Wenn der Gesamtumsatz der Hütte gegenüber dem Vorjahr gut behauptet werden konnte, so ist das – wie bei fast allen gemischten Hüttenwerken Westdeutschlands – im wesentlichen der verhältnismäßig guten Beschäftigung der Weiterverarbeitungsstufe zu verdanken. Der Auftrags-eingang der eisenschaffenden Stufe war im Monatsdurchschnitt des 4. Quartals 1961 der niedrigste seit dem 3. Quartal 1959.

Im Jahr 1961 erzeugte die Henrichshütte 474 000 t Roheisen (+ 1,7 % gegenüber 1960), 713 400 t Rohstahl (– 3,4 % gegenüber 1960) und 420 000 t Grobbleche (– 6,8 % gegenüber 1960).

In der Weiterverarbeitung war der Geschäftsverlauf allgemein günstiger. So konnte das Kumpelwerk noch eine Zuwachsrate von 8,5 % erzielen. Wenngleich sich der Inlandsmarkt für Schmiedestücke abzuschwächen beginnt, reicht, bei zunehmenden Auftragsengängen in den letzten beiden Monaten des Jahres 1961, der Auftragsbestand noch für eine Beschäftigung bis Mitte 1962. Im Maschinenbau ebenso wie im Apparate- und Behälterbau ist die Beschäftigung wegen des noch guten Auftragsbestandes bzw. günstigen Auftragsengangs gleichfalls für mehrere Monate gesichert.

Dank der noch relativ hohen Investitionsneigung der weiterverarbeitenden Industriezweige sind also die Bearbeitungswerkstätten der Hütte noch ausreichend beschäftigt. Allerdings heißt es stets: die Preise sind unbefriedigend. Auf die Frage „Warum?“ wird erklärt: Der Wettbewerb wird auf allen Märkten härter, im Inland wie im Ausland.

*

Das Annener Gussstahlwerk war im ganzen Jahr 1961 gut beschäftigt. Der Auftrags-eingang, besonders bei Pumpen (+ 35 % gegenüber 1960) und Werkzeugmaschinen war gut bis befriedigend. Auch der Auftragsbestand des Apparatebaus ermöglicht noch eine befriedigende Beschäftigung.

Die Presswerke Brackwede haben ebenfalls im vergangenen Jahr noch verhältnismäßig gut abgeschnitten. Die Zuwachsrate bei Preß-, Zieh- und Stanzteilen betrug 1961 gegenüber 1960 rund 7 %. Die Entwicklung der Umsätze entspricht aber dem sich verlangsamen Wachstum der Fahrzeugindustrie, für die das Werk in hohem Maße tätig ist.

Während also der Auftrags-eingang für die Haupterzeugnisse der Preßwerke im letzten Quartal 1961 etwas nachließ, kamen für geschweißte Preßteile sowie für Behälter und Apparate wieder mehr Bestellungen herein.

*

Zusammenfassend kommt man zu dem Urteil, daß die Beschäftigung der Ruhrstahl-Werke in den vergangenen Monaten nicht unerheblich von den Aufträgen aus der weiterverarbeitenden Industrie getragen wurde.

Nicht zuletzt darauf ist es auch zurückzuführen, daß sich der Umsatz der drei Ruhrstahl-Werke insgesamt um rund 5 % gegenüber 1960 erhöht hat. Die Schwäche des westdeutschen Stahlmarktes und das preisdrückende europäische Konkurrenzangebot hat die Walzstahlsätze, die für die Hütte von größter Bedeutung sind, beeinträchtigt. Wenngleich die Lage in der Weiterverarbeitung im ganzen zwar besser ist, so ist jedoch auch hier unverkennbar, daß die Auf-

tragsentwicklung nicht mehr in allen Sparten aufwärts tendiert. Lakonisch heißt es überdies in einem internen Ruhrstahl-Bericht: Der zunehmende Wettbewerb erschwert die Beschaffung von Aufträgen. Die Verschlechterung der Erlöse bereitet angesichts der steigenden Personalkosten Sorge.

*

Schon seit Monaten warnen die verantwortlichen Männer der Eisen- und Stahlindustrie vor einer zu optimistischen Einschätzung der Aussichten für 1962. Das Jahr 1960 mit seinen Rekordergebnissen kann uns kein Maßstab mehr sein. Wer in die Zukunft schaut, darf sich nicht an der Vergangenheit orientieren – es sei denn, er will aus Erfahrungen die Konsequenzen ziehen.

Die Zukunftsaussichten aber sind nicht allein abhängig von der Konjunktur-entwicklung, deren Schwankungen nach oben oder unten durch entsprechende Produktionsanpassungen zu begegnen wäre. Schließlich nimmt der Stahlverbrauch Jahr für Jahr weiter zu.

Die wirklichen Schwierigkeiten liegen tiefer: Die Konkurrenz der Hüttenwerke untereinander wird – nicht zuletzt wegen ihrer rasch wachsenden Kapazitäten – ständig härter. Die Verschmelzung der europäischen Volkswirtschaften (Stichworte: Montanunion, EWG) und der damit verbundene erleichterte Grenzübergang ausländischer Konkurrenz-erzeugnisse tun ein übriges, um auch das ausländische Stahlangebot auf den westdeutschen Stahlmärkten immer stärker fühlbar werden zu lassen. Das führt heute schon vielfach zu erbitterten Preiskämpfen um begehrte Aufträge. Preisverfall, nicht selten unter die Gestehungskosten, ist die betriebswirtschaftlich auf die Dauer untragbare Folge. Es gibt wohl nur eine Möglichkeit, sich für den unausweichlich härter werdenden Wettbewerb zu wappnen: eine weitere Modernisierung der Anlagen, so daß technische – ebenso wie organisatorische – Rationalisierungseffekte zu echten Kostensenkungen führen können. Überdies aber hilft uns nur die altbewährte Qualitätsarbeit!

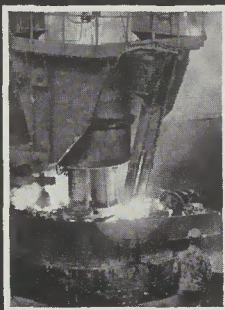
Heiko Philipp

Inhalt

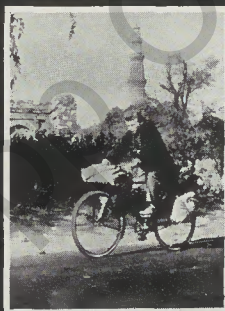
- Seite 2**
Redaktionskommentar:
Der Wettbewerb wird härter
- Seite 3**
Thema: Lob den Hilfsbetrieben
- Seite 4-9**
Flinke Jungs ...
- Seite 10**
Brackwede:
Bald ist aller Schlamm vergessen
- Seite 11**
Wie läßt sich Lohnsteuer sparen?
- Seite 12/13**
Das Geheimnis
der Lohn-Preis-Spirale
- Seite 14**
Das liebe Deutsch
- Seite 15**
Annen: Wohnungen für Mitarbeiter
- Seite 16/17**
Henrichshütte:
Vom Vakuumstahl
- Seite 18/19**
Brackwede: Tour du Monde
- Seite 20**
Unfallschutz:
Das Werkssicherheitswesen 1961
- Seite 21**
Werksarzt:
Vom gesunden Leben (5. Folge)
- Ruhrstahl-Personalbeilage
- Sonderbeilage: Unfallstatistik
der Henrichshütte 1961**



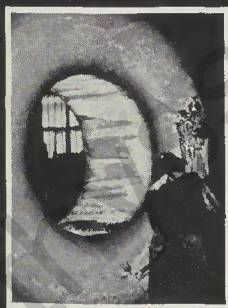
Bei Wind und Wetter, bei Tag und Nacht sind die Rangierer der Werksbahn der Henrichshütte auf den Gleisen, stellen ausgehende Züge zusammen, lösen Züge auf und verteilen die Waggons auf die Betriebe. Am Beispiel des Oberrangierers Jähne berichten wir auf den Seiten 4-9 über die harte, Flinke und Mut erfordernde Arbeit unserer Werksbahn-Rangierer.



Vor einiger Zeit wurde die Stahl-Entgasungsanlage der Henrichshütte, die seit Anfang 1959 arbeitet, vervollkommen. Auf den Seiten 16-17 geben wir einen kurzen Überblick über Prinzip und Zweck des auf der Henrichshütte entwickelten Verfahrens zur Herstellung von Vakuumstahl, der zu Schmiedeblocken bis zu 250 t Gewicht im Stahlwerk vergossen wird.



Werkzeugmacher Heinz Stücke, über dessen Weltumrundung wir bereits in der WZ 2/62 berichtet haben, schildert in dieser Ausgabe der WZ seine Reiseeindrücke aus Indien, Ceylon und der Sowjetunion. An Hand von Tagebucheinträgen, die wir auszugsweise zitieren, erleben wir auf den Seiten 18, 19 und 22 das Abenteuer einer ungewöhnlichen Weltreise mit.



Titelfoto

Jochring — aus 95-t-Block geschmiedet

Unter der 6000-t-Schmiedepresse der Henrichshütte werden Stahlblöcke bis zu 250 t Gewicht gestaucht und geschmiedet: Schiffskurbelwellen und Walzen, Hochdruckbehälter und Turbinenwellen, Turbinenläufer und Schiffswellenleitungen u. a. erhalten hier ihre erste Form. Besondere Anforderungen an das Können der Pressenmannschaft stellte kürzlich das Schmieden von acht Jochringen, die nach dem Schmieden noch das ungewöhnliche Gewicht von je 60 t besaßen.

Foto: Ahlborn

Thema:

Lob den Hilfsbetrieben

Die Leistungen unserer Werke werden im allgemeinen in Tonnenangaben und Umsatzzahlen gemessen. Tonnen und Umsatz scheinen deshalb magische Formeln zu sein, die allein das Interesse vor allem auch der Öffentlichkeit finden. Sie werden zum Maßstab für den technischen und wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens.

Indes: mit der Produktion allein ist es ja nicht getan. Die Produktionsbetriebe arbeiten nicht im luftleeren Raum, sie sind abhängig von der Materialversorgung, von der vielfältigen Energieversorgung, denken wir etwa an die Gas-, Strom-, Sauer- oder Wasserstoffversorgung; vergessen wir nicht den Wasserkreislauf. Die Produktionsanlagen müssen instand gehalten werden; laufend fallen Reparaturarbeiten an. Kurz, die Produktionsbetriebe bedürfen der Ergänzung durch die sogenannten Hilfsbetriebe. Deren Leistungen sind allerdings nur in Spezialstatistiken verzeichnet, in der Kostenrechnung werden sie nur als „kostenverursachend“ geführt und ihre Produktivität — in des Wortes wahrster Bedeutung — wird noch immer nicht von jedem vorbehaltlos anerkannt.

In unserer Reportage auf den Seiten 4-9 berichten wir über die Tätigkeit der Rangierer der Werkseisenbahn, eines der bedeutendsten Hilfsbetriebe der Hütte. Die Arbeit, die in den sogenannten Hilfsbetrieben unserer Werke geleistet wird, ist enorm und besteht sehr wohl neben den Leistungen der Produktionsbetriebe.

Einige Zahlen mögen diese Leistungen veranschaulichen: Die Werkseisenbahn der Hütte z. B. bewältigt monatlich ein Transportvolumen von rund 500 000 t (Eingang, Ausgang und innerbetrieblich); allein rund 2600 Waggons werden von ihr Monat für Monat zu sogenannten Ausgangszügen zusammengestellt, die eine Gesamtbelastung von rund 60 000 t aufweisen. Die Elektroabteilung der Hütte verteilt über ihr Stromversorgungsnetz jeden Monat ca. 21 Mill. kWh elektrischen Strom, wovon etwa die Hälfte durch Verwertung der Gichtgas- und Abhitzeenergien auf der Hütte selbst erzeugt wird; die Wärmestelle ist u. a. verantwortlich für die Erzeugung und Verteilung von monatlich rund 130 Mill. cbm Gas auf die Hüttenbetriebe. Überhaupt nicht meßbar dagegen sind die Leistungen der zum weiten Bereich des „Maschinenbetriebes“ gehörenden Reparaturkolonnen in den Betrieben. Von ihnen wird nur verlangt, daß alles klappt. In den Reparatur- und Instandsetzungswerkstätten herrscht ständig Hochbetrieb.

Es gibt keinen Hilfsbetrieb, der seine Kosten nicht — wenn auch indirekt — wieder verdient. Fällt die Gasversorgung aus, oder die Stromzufuhr: die Produktion wäre lahmgelegt. Wollte man die Reparaturkolonnen aus den Produktionsbetrieben abziehen, die Folgen auf den Produktionsablauf wären kaum auszudenken.

In einem Industrierwerk ist ein Betrieb auf den anderen angewiesen, gleichgültig, ob man ihn statistisch als „produktiv“ oder „unproduktiv“ einordnet. Mitunter ist man indes erstaut über den Anflug eines Dünkels, den die „Produktiven“ den „Unproduktiven“ gegenüber an den Tag legen, als wollten sie sagen: Was wollt ihr denn, das Geld verdienen schließlich wir! Dem sei entgegengehalten: Es geht nicht darum, ob ein Betrieb „das Geld verdient“ und ein anderer „nur Kosten verursacht“. Ein Industrierwerk ist wie eine unendlich komplizierte Maschine, die erst dann eine Leistung zu erbringen vermag, wenn alle Räder und Rädchen möglichst reibungslos ineinandergreifen. In der Wirtschaft bezeichnet man das als „arbeitsteilige Produktionsweise“. In den Gesamterfolg teilen sich alle, die am Produktionsergebnis direkt oder indirekt beteiligt sind, also Produktions- und Hilfsbetriebe gleichermaßen.

Flinke Jungs...

Vom Rangierdienst der Hütten-Werksbahn

Es war ein Tag, an dem man selbst den sprichwörtlichen Hund nicht auf die Gasse jagen würde. Es stürmte, und kalter Regen peitschte in dichten Schauern über das Gelände des Hüttenbahnhofs. Gefährliche Wellen machten die sonst so sanfte Ruhr zu einem tückischen Gewässer. Es war Mitte Februar...

14 Uhr. Schichtwechsel auch für die Rangierer. Klönend stehen die Männer der Mittagschicht am Eingang des Betriebsgebäudes der Werksbahn, in dem auch die Waschkave untergebracht ist. Gummistiefel, Gummihosen, halblange Gummimäntel, schon triefend vor Nässe. Wie Ölzeug der Seeleute. Doch: beinahe jeder trägt eine Eisenbahnermütze.

Es sind fast durchweg junge Leute, Anfang, Mitte zwanzig. Gesunde, vielfach schon wettergegerbte Gesichter. Das sind keine Milchbärte, sondern Wind und Wetter gewohnte Männer, die flink auf den Beinen sind, eine nicht alltägliche Portion Mut, rasches Reaktionsvermögen und eine kräftige Konstitution besitzen. Damit wären auch schon die wichtigsten Voraussetzungen für den Beruf des Rangierers aufgezählt. Wer da nicht mithalten kann, taugt nicht zu dieser harten und verantwortungsvollen Arbeit auf den Gleisen, zwischen den Fahrzeugen.

„Bei uns ist die Fluktuation ungewöhnlich groß“, erklärte uns der Betriebschef der Werksbahn der Hütte, Sebulke. „Der Stellenplan des Rangierdienstes ist nur etwa zu knapp 80% erfüllt. Das bedeutet, daß wir auf einigen Lokomotiven mit nur zwei Rangierern – anstatt mit dreien – fahren müssen.“ Der Betriebschef seufzt. „Natürlich werden immer wieder Leute für den Rangierdienst eingestellt. Aber viele halten nicht durch; sie wandern wieder ab. Wir

brauchen vier bis sechs Wochen Anlernzeit. Da stellt sich dann heraus, ob der Bewerber den Anforderungen des Rangierdienstes gewachsen ist. Bis ein Rangierer richtig fit ist, braucht er einige Jahre. Nicht alle Rangierer auf der Henrichshütte können als wirklich „gelernte“ Leute bezeichnet werden. Die haben z. T. eine rund zehnjährige Praxis, aber wenn sie erst mal über dreißig sind, werden sie für den Fahrdienst schon bald zu alt. Doch haben sie auf Grund ihrer Erfahrungen natürlich Chancen, bei der Werksbahn weiterzukommen.“

„Man darf bei uns nicht ängstlich sein, und Wetterfestigkeit ist Grundbedingung“, meinte Rangiermeister Sommer, der selbst einst als Rangierer Dienst getan hat.

Die Dampflok Nr. 12 tut regelmäßig Dienst im Rangierbezirk Süd der Hütten-Werksbahn, der den Hüttenbahnhof einschließlich Ablaufberg und Waage „Süd“ sowie die Gleisstrecke Mühlenwinkel umfaßt.

In diesem Bezirk werden auf den Gleisen 2 und 3 die Güterzüge für die Bundesbahn zusammengestellt und auf Gleis 1 die von der Bundesbahn hereinkommenden Güterzüge aufgelöst, die Waggons werden dann von hier aus im innerbetrieblichen Rangierdienst auf die einzelnen Betriebe verteilt. Bochum-Dahlhausen (Bundesbahnleitzichen: Esp6) ist der für die Hütte zuständige Bahnhof der Bundesbahn. Von dort kommen alle Züge zur Hütte, nach dort gehen alle Züge, die auf der Hütte für die Weiterleitung durch die Bundesbahn zusammengestellt werden.

Täglich werden auf dem Hüttenbahnhof 6 gemischte Güterzüge abgefertigt (etwa 300 Waggons), dazu kommt täglich ein Koks zug von

der Rheinstahl-Kokerei in Bottrop. Viermal in der Woche kommt aus Emden ein Großraumzug mit Erz, zweimal in der Woche ein Koks-sonderzug und ebensooft ein Zug mit Großraumsattelwagen, der Purpurez zur Hütte bringt. Außerdem laufen noch zahlreiche Erz-züge, bestehend aus offenen Güterwagen, die Hütte an.

Die sogenannten „geschlossenen“ Großraumzüge stellen allerdings für den Rangierdienst kein besonderes Problem dar. Was Arbeit macht, sind die gemischten – im Eisenbahnerjargon „bunten“ – Züge, die aus lauter einzelnen Waggons aus den verschiedenen Betrieben der Hütte (Walzwerk, Bearbeitungswerkstätten usw.) zusammengestellt werden müssen. Ähnlich verhält es sich mit den „bunten“ Zügen, die von der Bundesbahn angefahren werden. Täglich kommen viele hundert Tonnen Material per Bahn auf die Hütte, die von der Werksbahn abgefertigt und auf die Betriebe verteilt werden. Dutzende dringend benötigter Leerrwagen kommen ebenfalls zurück...

An jenem stürmischen Regentag, Mitte Februar, hatte Oberrangierer Egon Jahnke Dienst „auf Mittagschicht“. Unter Zischen und Dampfen bremst die Rangierlok Nr. 12 nahe dem Betriebsgebäude der Werksbahn kurz ab; Egon Jahnke, der als Rangierleiter fungiert, und seine Kollegen, Egon Naschkowski und Walter Baum, mit denen er seit längerer Zeit schon eine Rangiermannschaft bildet, springen mit geübter Routine nacheinander auf die vordere Plattform der Lok. Lokführer Karl-Heinz Fritsche und Heizer Georg Brardt grüßen durch die ovalen Fenster des Führerhauses. Die Schicht kann beginnen...

„So ein mieses Wetter!“ schimpft Egon Jahnke

vor sich hin; seine beiden Kollegen nicken bestätigend mit den Köpfen. Doch viel Zeit zum Schimpfen bleibt nicht: die Lok hat bereits Kurs auf die Eisengießerei genommen. Hier sollen zwei Waggons „abgezogen“ werden. Schon sind die Rangierer wieder von der Lok-Plattform herunter; einer läuft vor, wirft rasch eine Weiche herum, einer bleibt zurück, bereit, die Weiche beim Zurücksetzen wieder umzulegen. Jahnke ist bereits an den Waggons, ergreift die gut 8 kg schwere Malotte, das Kuppelgeschirr, hebt es an... schon ist die Lok herangekommen, wird abgepiffen, bremst... mit raschem Schwung wird die Malotte über den Zughaken an der Lok geworfen... die Puffer prallen leicht aufeinander... der Lokführer zieht den Dampfschieber zurück... schon ist Jahnke wieder neben die Gleise getreten und winkt den Zug mit Handzeichen ab. Der Lokführer läßt mit dem Regler mehr Dampf kommen, die Maschine setzt mit den zwei angekuppelten Waggons langsam zurück. Blitzschnell erfolgen die einzelnen Operationen aufeinander. Schon hat der kurze Rangierzug die Weiche wieder passiert... zwei Männer sind wieder auf die Lok gesprungen: einer steht auf dem Trittbrett am Führerhaus, schwätzt ein wenig mit dem Heizer, doch bereit zum nächsten Absprung; einer steht auf der Lokplattform, bereit zum Abkuppeln der Waggons auf dem Bestimmungsgleis. Der dritte ist schon zur nächsten Weiche vorgelaufen...

Zeit zum Verschnaufen bleibt den Rangierern kaum. Die Rangierstrecken sind kurz, viele Weichen müssen mit der Hand umgelegt werden. Ankuppeln, abkuppeln. Aufspringen, abspringen. Vorlaufen, zurücklaufen. Und das mit dem hinderlichen Gummizeug, während der Regen langsam auch die Kleidungsritzen durchdringt...

▼ Der Oberrangierer ist verantwortlich: Anweisungen an die Mannschaft



▼ Auf dem Gelände des Hüttenbahnhofs: Aussonderung der Waggons





Ankuppeln ...



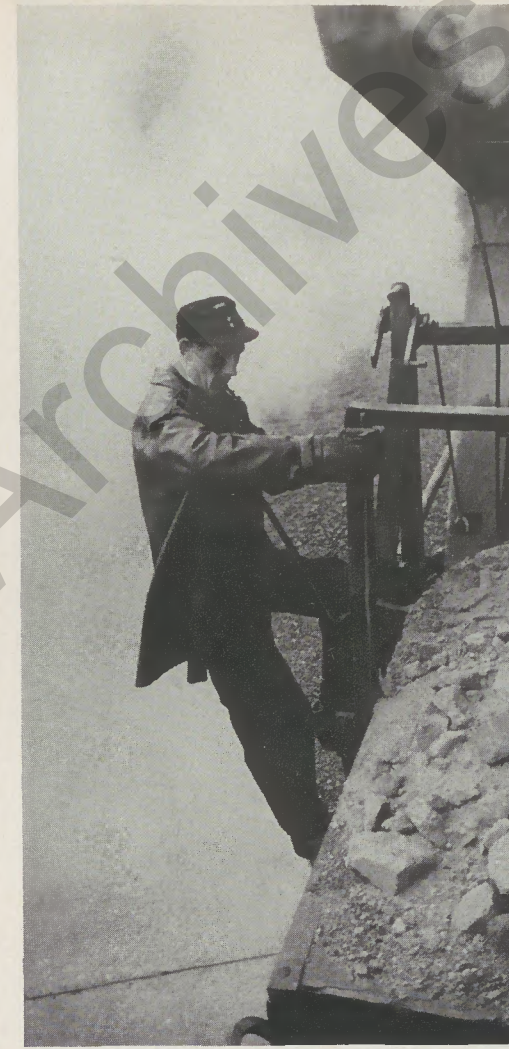
Aufspringen ...



Im Laufschrift ...



Weiche umlegen ...



Abspringen ...



Abkuppeln ...

Der gesamte Rangierdienst auf dem Hüttenbahnhof wickelt sich in Zusammenarbeit mit dem Bahnhof Bochum-Dahlhausen nach einem fast auf die Minute festgelegten „Bedienungsplan“ ab. Die Zusammenstellung eines Zuges für die Bundesbahn muß also in einer bestimmten Frist erfolgen; ähnlich ist es beim „Auflösen“ eines ankommenden Zuges. Auch für den werksinternen Verkehr besteht ein Fahrplan, der jedoch einigen Zeitspielraum enthält.

Nach dem Motto: „Organisation ist alles“ ist das Hüttengelände in drei Rangierbezirke aufgeteilt; in jedem arbeiten mehrere Rangierloks, jeweils besetzt mit einer Rangiermannschaft. Neben dem Bezirk „Süd“ (Hüttenbahnhof) unterscheiden die Hüttenbahnarbeiter noch zwischen dem Rangierbezirk „Ost“ (Hochofenbetrieb) sowie dem Bezirk „Nord“ (Lohfeld). Die Verbindung zwischen „Nord“ und „Süd“ stellt die sogenannte „Krumme“ dar, jene Bahnlinie (einschließlich Nebengleise), die sich quer durch das Werk von der Vergüterei V bis zur Eisengießerei hinzieht. Die Einrichtung eines Bezirks „West“ (Sinteranlage, neues Ruhrgebiet) wird wohl auf die Dauer nicht zu umgehen sein.

Bekanntlich ist auch der Bau des neuen Hüttenbahnhofs nahe der Sinteranlage geplant, doch rechnet man nicht vor 1965 mit seiner Inbetriebnahme. Bis dahin muß der alte Werksbahnhof noch genügen. Auch das hölzerne, einem Knusperhäuschen aus dem Märchen sehr ähnliche Hebelstellwerk, das das Weichensystem des Hüttenbahnhofs regelt, wird dann abgelöst durch ein modernes Gleisbildstellwerk. Aber das ist im Augenblick noch nicht ganz soweit ...

*

Der Rangierdienst ist gefährlich. Deshalb sind hier die Sicherheitsanforderungen besonders streng, sowohl in technischer Hinsicht als auch

bei der Auswahl der Rangierer. Wer nicht vom Werksarzt die Note „sehr gut“ für Sehschärfe und Gehör erhält, hat in diesem Beruf keine Chance. Brillenträger gibt es praktisch keine unter den aktiven Rangierern. Aber auch sonst muß ein Rangierer organisch gesund sein. Körperbeherrschung, blitzschnelles Reaktionsvermögen und Ausdauer sind weitere Anforderungen, die an Körper und Psyche dieser Männer gestellt werden. Doch mancher, der allen diesen Anforderungen gerecht wird, traut sich schließlich nicht zwischen die Puffer. Wer Angst hat, ist jedoch für den Rangierdienst untauglich. Mancher hält zwar eine Weile durch, aber dann machen die Nerven eines Tages nicht mehr mit: wer – mit der Malotte in der Hand – vor der herannahenden Lok Angst bekommt, unsicher wird und am liebsten davonlaufen möchte, der ist die längste Zeit Rangierer gewesen. Eiserne Nerven sind Grundbedingung. Die Hauptlast der Verantwortung trägt aber der jeweilige Rangierleiter. Er ist der „Boß“ der Rangiermannschaft; auch die Lokmannschaft hört auf sein Kommando. Passiert etwas, läuft etwas falsch, dann hat im allgemeinen der Rangierleiter dafür geradezustehen.

„Eine Nacht ‚durchmachen‘ und dann zum Dienst kommen, das geht bei uns nicht. Wir trinken hübsch unseren ‚Hüttensekt‘, die Flasche zu 20 Pfennig am Kiosk.“ Egon Jähne kennt seine Verantwortung seinen Männern, seiner Familie – und der Hütte gegenüber.

Für die technische Sicherheit ist die Betriebsleitung der Werksbahn zuständig. Der Betriebschef ist nicht nur der Werksleitung der Hütte gegenüber verantwortlich, sondern auch dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht bei der Bundesbahndirektion Essen.

Für die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften

sorgt neben der Betriebsleitung der Werksbahn die Abteilung Werksicherheitswesen und Unfallschutz. Sicherheitsweichen, Entgleisungsschuhe, Schienensperren: Selbstverständlichkeiten. Jeder Eisenbahner muß die einschlägigen Paragraphen der Ruhrstahl-Betriebsvorschrift kennen – und entsprechend handeln. Zudem wird jeder Werkseisenbahner wenigstens einmal im Quartal eine Stunde lang in Sicherheitsfragen gedrillt. An Hand praktischer Beispiele erläutert Betriebsassistent Irsinger Sicherheitsprobleme.

Daß die Neulinge bei der Werksbahn – besonders während ihrer Anlernzeit – ausgiebig durch die Sicherheitsmühle gedreht werden, versteht sich von selbst. Auch wenn sie bereits auf den ihnen zugewiesenen Maschinen Dienst tun, werden sie von Zeit zu Zeit noch in erhöhtem Maße mit Sicherheitsvorschriften trainiert.

„Sicherheit wird hier auf der Hütte groß geschrieben. Aber trotz aller Vorschriften und technischen Sicherheitseinrichtungen für die Rangierer, ebenso wie für die Lokmannschaften, bleibt noch genug Spielraum, selbständig Entscheidungen zu treffen in Augenblicken der Gefahr“, meinte Betriebschef Sebulke. „Die letzte Verantwortung nimmt den Rangierern keine Vorschrift ab“, fügt Meister Sommer hinzu.

„Ob wir im entscheidenden Augenblick richtig oder falsch handeln, ist ein Problem, mit dem wir allein fertig werden müssen.“ Oberrangierer Jähne, der in seiner zehnjährigen Rangierpraxis schon allerhand heikle Situationen gemeistert hat, spricht hier gewiß für die meisten seiner Kollegen.

Flink unter dem Puffer hindurchgeduckt ... ►



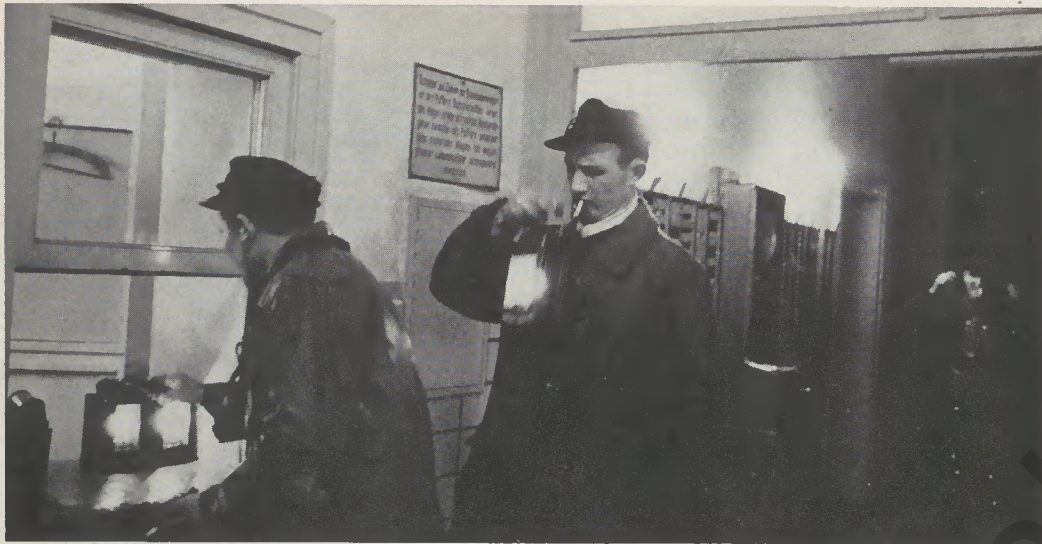


An der Waage „Süd“ ▲

▼ Mach mal Pause ...



Bei Einbruch der Dämmerung: Lampenempfang ▼



Absprache über die Rangiertaktik ▼



Unter Ächzen und Keuchen müht sich die alte „Nr. 12“ die Strecke Mühlenwinkel aufwärts. Die leichte Steigung ist nichts mehr für die schon ein wenig asthmatische alte Maschine – Baujahr 1914 –, die auf den regennassen Schienen die Last der 14 angekuppelten Waggon besonders spürt (etwas Sand auf die Schienen hilft ein bißchen nach). Durch die Kurve kommt der letzte Waggon aus dem Blickfeld des Lokführers. Dafür nimmt der Heizer auf der anderen Seite des Führerhauses jetzt das Winkzeichen des Rangierers, der auf dem letzten Wagen des Zuges steht, wahr. „Halten ...“ Am Zugende wird eine Weiche umgestellt, ein neuerliches Armzeichen, und der Zug rollt wieder abwärts.

„Halten ...“ tönt es plötzlich aus einem Lautsprecher, wenige Meter von der Lok entfernt: Auf dem Gelände des Hüttenbahnhofs sind solche Lautsprecher – geschickt verteilt – an zahlreichen Lichtmasten angebracht. Doch wenn der Wind ungünstig steht, verwehen die Töne, ohne daß sie der angesprochene Lokführer verstehen kann.

„Kommen lassen ...“ Wieder ein Lautsprecher-Kommando. Der Zug ruckt an. „Halten ...“ Wagen um Wagen rollt über die Waage „Süd“. Wagen für Wagen muß abgekuppelt – zusammengehörende Wagen gleich darauf wieder zusammengekuppelt – werden; die Kupplung der anhängenden Wagen soll ja nicht mitgewogen werden. Und die Verwieger sind genau. Ober-rangierer Jähne steht am Mikrophon und gibt seine Kommandos an die nur langsam näher-rückende Lok.

Endlich ist auch der letzte Waggon – 48,7 t, einschließlich einer Ladung Grobbleche nach Emden – gewogen. Der Oberrangierer ist bereits zum Befehlsstand des Rangiermeisters (Bezirk „Süd“) neben dem Ablaufberg gelaufen. Die beiden anderen Rangierer schwingen sich wieder auf die vordere Plattform der Lok. Gemächlich schiebt die Maschine die Waggon vor sich her, den Ablaufberg hinauf. Jetzt hat der erste Wagen die Höhe erreicht, rollt ab ... Der Rangiermeister gibt dem Stellwerk die Nummer des Gleises durch.

Wagen um Wagen nimmt nun den Weg über den Ablaufberg, vom Rangiermeister und Stellwarter richtig geleitet.

„Das Zusammenstellen der Züge hat so seine Tücken“, erklärt uns Egon Jähne. „Manche Waggon sind falsch beladen; die müssen wir dann erst wieder durch zeitraubendes Rangieren aussondern, ebenso wie falsch abgestellte leere Wagen, die der Betrieb noch braucht. Manchmal rollt uns ein Wagen zu rasch vom Ablaufberg und kommt auf ein falsches Gleis. Bei Schnee dagegen rollen die Wagen nur, wenn die Maschine nachhilft. Schon das Wiegen ist mitunter eine Sache mit einem Trick, denn bei starkem Wind bleiben die Waggon nicht auf der Waage stehen, sondern rollen weiter. Alle diese Schwierigkeiten kosten Zeit, so daß wir manchmal in Verdrückung geraten. Das muß dann wieder aufgeholt werden. Die Bundesbahn drängelt auch oft genug. Der Fahrplan soll ja stimmen, ja hin und wieder sogar vorfristig erfüllt werden, weil einige Wagen in Essen oder Duisburg noch einen bestimmten Zug erreichen sollen. Und „120 Achsen“ soll eine „Bedienung“ (gemeint ist ein für die Bundesbahn zusammengestellter Zug) enthalten, sonst wird die Sache unwirtschaftlich.“ Für längere Erklärungen hat der Ober-rangierer keine Zeit. Schon springt er wieder von der Lok ...

So vergeht eine Schicht wie die vorangegangene: Wagen aus den Betrieben abholen, andere hinbringen, Wagen auf andere Gleise versetzen oder in andere Betriebe. Verwiegen

herausgehender Wagen, Auseinandernehmen hereinkommender Züge. Täglich in fast gleichbleibendem Rhythmus.

Jede Maschine hat ihren Bezirk, den sie bedient. Und an den Bezirksgrenzen werden Wagen übernommen oder abgegeben, je nachdem.

Aufspringen, abspringen, ankuppeln, abkuppeln, zwischen die Wagen und flink wieder heraus, hier ein Hemmschuh hin, dort einen wegnehmen, hier eine Weiche umstellen, dort eine Schienensperre umlegen oder entfernen ... Bei Wind und Wetter über die Gleise springen, vor dem Zug herlaufen, aufspringen, abspringen ... „Hier bekommt man Muskeln in die Beine.“ Bekräftigend klopft sich der 1. Rangierer Naschkowski auf die harten Waden.

*

„Wenn Sie nur die Rangierarbeit auf dem Gelände des Hüttenbahnhofs gesehen haben, dann kennen Sie noch ein weiteres Problem nicht, das uns immer wieder Sorgen bereitet.“ Betriebschef Sebulke steht vor einem Übersichtsplan der Hütte, in den sämtliche Gleisanlagen der Werksbahn – es sind übrigens 51 km Schienennetz und 224 Weichen – eingezeichnet sind. Sein Zeigefinger umkreist den Rangierbezirk „Süd“. Ein dichtes Schienennetz, zahlreiche Weichen – aber praktisch keine Überwege, also kreuzungsfreier Verkehr. Die zum neuen Ruhr-gelände geplante Straße wird, falls sie gebaut wird, für den Bahnbetrieb im Hinblick auf den zusätzlichen Kraftfahrzeugverkehr noch ganz erhebliche Schwierigkeiten mit sich bringen.

Dann deutet der Betriebschef auf den Bezirk „Ost“. Die Werksbahnen im Gebiet des Hoch-

ofenbetriebes kreuzen die Haupteinfahrtsstraße auf die Hütte. Hier verkehren täglich Hunderte von Lkw und Pkw, und drei Schichten kommen und gehen hier täglich zum Werkstor, und das Kommen und Gehen der Angestellten sei auch nicht vergessen. Das Unfallrisiko ist hier enorm.

Auch die „Krumme“, die sich durch das ganze Werk hindurchzieht, hat ihre Gefahren: 17 Überwege mit z. T. starkem Kraft- und Personenverkehr lassen den Lokführer alle Augenblicke zur Dampfpeife greifen. Trotz Pfeifensignals bummeln nicht selten Passanten ganz dicht neben den Schienen einher, oder sie spürten in letzter Sekunde vor dem herannahenden Zug über die Gleise. „Die brauchen offenbar scharfen Tobak, ehe die mal aufwachen“, meint verärgert der Lokführer der Nr. 10, die auf der „Krummen“ verkehrt. „Wenn nämlich was passiert, dann ist es zunächst mal der Lokführer gewesen, der nicht aufgepaßt hat ...“ Wir haben selbst etliche Stunden auf einigen Loks zugebracht: das Verhalten der Fußgänger ist tatsächlich häufig bodenlos leichtsinnig!

Besonders an Steigungen müssen die Lokführer oft abbremsen, weil sie nicht wissen, ob die Fußgänger die Warnung gehört haben – oder nicht. Das Abbremsen aber kostet Energie, die vor allem den älteren Maschinen fehlt. Diese Anmerkung gilt vor allem für die Hüttenmitarbeiter, die das Tor „Mühlenwinkel“ benutzen!

*

Apropos alte Maschinen: gegenwärtig laufen noch 9 Dampfloks auf der Hütte, aber Zug um Zug werden sie gegen die modernen Dieselloks ausgetauscht. Wenn eine der fünf Dieselloks majestätisch herangerauscht kommt – ihr Motorengeräusch erinnert an das eines Schnellbootes –, dann kommen einem die Dampfloks,

vor allem die ganz alten, wie kleine Elbschlepper vor, Veteranen einer zu Ende gehenden Zeit.

Übrigens: besonders stolz ist man bei der Werksbahn auf die vor anderthalb Jahren erfolgte Installation von Rangierfunkanlagen in sechs Loks (sogar in der alten Nr. 12), die sowohl senden als auch empfangen können. Die Waage „Nord“ und der Ablaufberg sind die zentralen Befehlsstellen; aber auch untereinander können die Loks miteinander verkehren. Zweck der Anlagen: Rasche Erreichbarkeit der Lokführer etwa bei Nebel, oder bei notwendigen Umdispositionen – was dauernd vorkommen kann –, bei Unfällen und sonstigen Ereignissen, die eine umgehende Verbindung mit den auf der Strecke befindlichen Maschinen notwendig machen. Nachteil: Wenn eine Lok spricht oder empfängt, hören alle anderen auch mit, was gelegentlich irritiert. Durch die für die nächste Zeit vorgesehene Installation von Selektiv-Rufanlagen soll hier Abhilfe geschaffen werden. Diese Anlagen werden es ermöglichen, daß jede Lok einzeln angesprochen werden kann.

*

Im Jahre 1957 schrieb ein Mitarbeiter der Werksbahn der Hütte einen sehr kritischen Artikel in der WZ zum Thema „Hüttenwerksbahn“. Damals bezeichnete er diesen Betrieb als ein Stiefkind der Investitionspolitik auf der Henrichshütte. Heute, etwa 4 1/2 Jahre später, hat der Hilfsbetrieb „Werksbahn“ längst den Anschluß an die Investitionsprogramme des Werkes gefunden. Die laufende Modernisierung des Fahrzeugparks und der Anlagen beweist dies ebenso wie die noch in der Planung bzw. in der Diskussion befindlichen Projekte, die ja alle nur das eine Ziel haben: den Betrieb der Hüttenbahn soweit als möglich zu modernisieren, zu automatisieren und damit zu rationalisieren.

Zehn Jahre Rangierpraxis: Oberrangierer Egon Jähne





Presswerke Brackwede

Bald ist aller Schlamm vergessen . . .

Im neuen B II vor einigen Wochen: Waten durch Schlamm



Vom Wetteramt Essen-Mülheim ist zu erfahren, daß die Niederschlagsmenge in Bielefeld im Jahre 1961 mit 1135 mm um 35% über dem Durchschnitt der letzten 40 Jahre gelegen hat. Im gleichen Jahr sind aus der Baustelle im Werk Brackwede, über die wir im Heft 10/1961 berichteten, bis heute 110 000 m³ Erde abtransportiert worden. Schwere Raupenbagger und Lastkraftwagen mit Allradantrieb ziehen deshalb seit Monaten ihre lehmigen Spuren von der Baustelle, am Eingang zur Werksverwaltung vorbei, quer durch das Werksgelände.

Natürlich hat es weder den Werksbesuchern der Brackweder Kunden noch den Werksange-

Bei Schichtschluß: Tänzeln durch den Schlamm

hörigen Vergnügen bereitet, ihre morgendlich frisch geputzten Schuhe manchmal schon nach wenigen Schritten auf dem Werksgelände nicht mehr wiederzuerkennen, zumal die Kehrmaschinen zeitweilig mehr auf der zum Werk führenden Straße eingesetzt wurden, wo Polizisten auf die Reinlichkeit achteten, als im Werk selbst, aber – „wo gehobelt wird, da fallen Späne“.

Weit unangenehmer war das Bielefelder Regenwetter jedoch für diejenigen, die auf der Baustelle selbst arbeiteten. Die schweren Fahrzeuge, die auf dem Bau in ständigem Einsatz waren, hatten den Boden der neuen Preßwerkshalle bald in einen zähen Brei verwandelt, und was sind ein Paar verschmutzte Schuhe – wenn sie nicht gerade einem Kunden gehören – gegen das Pech eines Vorarbeiters der Verglasungskolonne, der bei seiner Arbeit in der künftigen Versandhalle einmal in ein Loch geriet und bis zur Brust in jenem Brei versunken ist? Trotzdem sei hier auch an die Geduld gedacht, mit der die Werksangehörigen von Brackwede den mit dem Neubau – wenn auch vorübergehend, so doch zwangsläufig – verbundenen Schutz hingenommen haben.

Bald wird aber vom Schmutz keine Rede mehr sein. Im Februar wurde das Seitenschiff des Betriebes I, der jetzt noch den Behälter- und Apparatebau beherbergt, abgerissen. Die neue Preßwerkshalle wird dadurch mit der Halle des Betriebes I bald zu einer Einheit verschmelzen. Die Schrottkanäle, die später den Bearbeitungsschrott von den Pressen ableiten werden, sind bereits fertiggestellt, und auch der Bau des Fußbodens in der neuen Preßwerkshalle wird Ende März abgeschlossen. Bis etwa Mitte April hat die Verglasungskolonne noch zu tun, um die insgesamt fast 10 000 m² Wand- und Dach-Glasscheiben im Neubau der B II einzusetzen. Dann wird der Betriebsumzug beginnen.

Dr. Urbanczyk, Brackwede

Wie läßt sich Lohnsteuer sparen?

1962 werden verschiedene Neuerungen wirksam

Das Jahr 1962 bringt für die Lohnsteuerzahler einige Neuerungen. So ist der Freibetrag für das erste Kind von bisher 900 auf 1200 DM heraufgesetzt worden. Für Kinder zwischen 18 und 25 Jahren wird der Kinderfreibetrag von 1962 an bereits dann gewährt, wenn die Kosten des Unterhalts und der Ausbildung überwiegend (bisher im wesentlichen), also um mehr als 50 Prozent (bisher über 75 Prozent), vom Arbeitnehmer bestritten werden. Der Altersfreibetrag für über 70 Jahre alte Personen erhöht sich von 360 auf 600 DM im Jahr. Der Freibetrag verdoppelt sich bei Verheirateten, wenn beide Ehegatten das siebzigste Lebensjahr vollendet haben. Der Freibetrag für Unterhaltsleistungen, für auswärtige Ausbildung und für die Beschäftigung einer Hausgehilfin steigt von 900 auf 1200 DM.

Wie bisher können auf den Lohnsteuerkarten für das kommende Jahr Freibeträge eingetragen werden, wenn erhöhte Werbungskosten (über 564 DM im Jahr), erhöhte Sonderausgaben (über 636 DM) oder außergewöhnliche Belastungen geltend gemacht werden. Zu den Werbungskosten gehören Beiträge zu Berufsverbänden (Gewerkschaften), Aufwendungen für Arbeitsmittel, wie Werkzeuge, übliche Berufskleidung, für Fachbücher, Fachzeitschriften, Fahrtkosten zur Arbeitsstelle. Für Fahrten mit eigenem Kraftwagen können je Entfernungskilometer 0,50 DM als fester Pauschsatz ohne Einzelnachweis angesetzt werden; für Kleinstkraftwagen bis 500 Kubikzentimeter sind 0,36 DM, für Motorräder und Motorroller 0,22 DM und für Mopeds 0,12 DM zulässig. Grundsätzlich werden die Pauschsätze nur für eine einmalige Fahrt je Tag gewährt, ausnahmsweise auch für eine zweite Fahrt, wenn die tägliche Arbeitszeit mindestens vier Stunden lang unterbrochen wird. Für eine ärztliche angeordnete Heimfahrt zur Mittagsruhe können anteilige Kosten als außergewöhnliche Belastung berücksichtigt werden. Auch Fahrtkosten zum Fortbildungslehrgang können geltend gemacht werden. Neben den Pauschsätzen bei den Werbungskosten bleiben bei den Sonderausgaben noch abzugsfähig die halbe Prämie zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Hälfte der Zinsen für ein auf Abzahlung gekauftes Fahrzeug.

Wer mehr als zwölf Stunden täglich von der Wohnung zur Arbeit abwesend ist, erhält für Mehraufwendungen an Verpflegung täglich 1,50 DM zuerkannt. Bei doppelter Haushaltsführung können angesetzt werden für Verpflegung 5 oder 8 DM bei Jahreslohn bis 6000 DM oder höher, die Kosten für Unterkunft am Beschäftigungsort und für monatlich zwei Familienheimfahrten. Für Artisten, Bühnengehörige, hauptberuflich tätige Musiker und für Journalisten gibt es besondere Pauschbeträge, auf die der Werbungskosten-Grundbetrag nicht angerechnet wird.

Bei den Sonderausgaben rechnen zu den unbegrenzt abzugsfähigen Aufwendungen die gezahlte Kirchen- und Vermögensteuer, die Renten und die Zinsen für Schulden, die mit keiner Einkunftsart zusammenhängen. Die vollen Zinsen für das auf Kredit gekaufte Kraftfahrzeug sind abzugsfähig, wenn keine pauschalen Kilometersätze bei den Werbungskosten geltend gemacht werden. Spenden für mildtätige, kirchliche, religiöse, wissenschaftliche, staatspolitische und gemeinnützige Zwecke sind bis zu fünf Prozent des Arbeitslohns abzugsfähig; für wissenschaftliche und staatspolitische Zwecke sind nochmals fünf Prozent zulässig.

Zu den begrenzt abzugsfähigen Sonderausgaben rechnen Beiträge zur Kranken-, Unfall- und Haftpflichtversicherung (für das Kraftfahrzeug die volle Prämie, falls keine pauschalen Kilometersätze beansprucht werden), zur gesetzlichen Renten- und Arbeitslosenversicherung, zu allen Versicherungen auf den Erlebens- oder Todesfall, Beiträge zu Bausparkassen (soweit mit ihnen nicht vorteilhafter eine Wohnungsbauprämie beantragt wird). Die Höchstsätze dieser Sonderausgabe betragen je 1100 DM für den Arbeitnehmer und seinen Ehegatten und je 500 DM für jedes Kind mit Kinderfreibetrag. Sie verdoppeln sich für Personen, die über 50 Jahre alt sind. Höhere Aufwendungen können zur Hälfte, höchstens aber bis zu 50 Prozent der Grundbeträge abgezogen werden. Beiträge für die Zu-

Über fünfzig Schröpfungköpfe der Steuer hat der Staat seinen Bürgern angesetzt — einige davon sind so winzig, daß sie kaum zwicken und darum fast unbekannt sind. So etwa die Süßstoffsteuer, die 1961 ganze 2,3 Millionen Mark einbrachte, oder die Essigsäuresteuer, die auch nur 5 Millionen abwarf. Die großen freilich zapfen dem Wirtschaftskreislauf jährlich Milliarden ab. Die Umsatzsteuer beispielsweise pumpte 1960 über 16 Milliarden in die Kassen der Finanzämter, und die Einkommensteuern (Lohn-, Einkommen-, Körperschaft- und Kapitalertragsteuer) gar mehr als 24 Milliarden. Von dem Ertrag dieser beiden aufkommenstärksten Steuern fließen in die Bundeskasse 35 Prozent, in die der Länder 65 Prozent.

kunftssicherung können vorweg — gekürzt um gesetzliche Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung — bis zu 500 DM, bei zusammenveranlagten Ehegatten bis zu 1000 DM abgezogen werden.

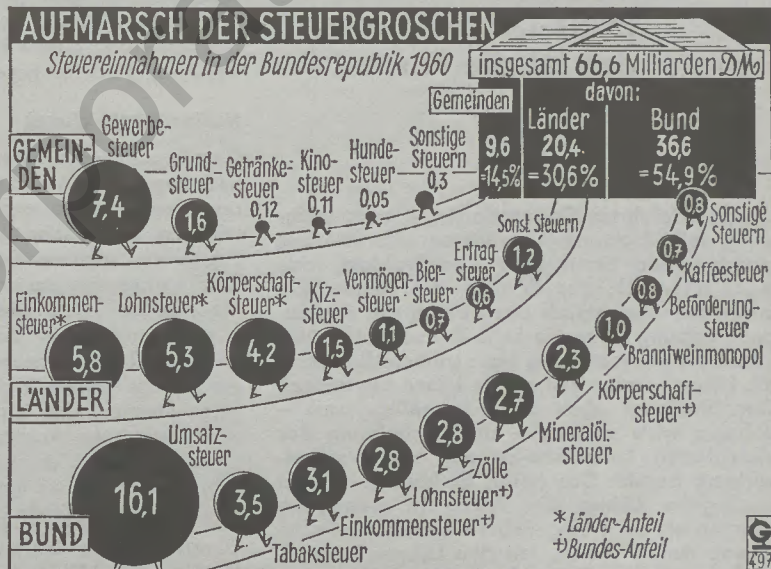
Einen festen Freibetrag von 1200 DM im Jahr gibt es für den Unterhalt mittelloser Personen und für die auswärtige Unterbringung eines in Berufsausbildung stehenden Kindes. Ebenfalls 1200 DM werden als Freibetrag für die Beschäftigung einer Hausgehilfin gewährt, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist: mindestens drei Kinder unter 18 Jahren gehören zum Haushalt; zwei Kinder sind ausreichend, wenn beide Ehegatten arbeiten oder der unverheiratete Arbeitnehmer arbeitet; der Steuerzahler oder sein Ehegatte ist 60 Jahre alt; ein körperlich Hilfloser oder schwer Körperbeschädigter gehört zum Haushalt. Für eine nur stundenweise beschäftigte Haushaltshilfe gibt es einen Freibetrag von 600 DM (bisher 450 DM) im Jahr; er kann neben den 1200 DM für die beschäftigte Hausgehilfin gewährt werden, wenn mindestens fünf Kinder im Haushalt sind. Feste Pauschalbeträge gibt es noch für Flüchtlinge und Vertriebene (auf die Dauer von insgesamt drei Jahren) und für Körperbeschädigte (auch Zivilbeschädigte bei amts-

ärztlichem Zeugnis), deren Erwerbsfähigkeit um mindestens 25 Prozent gemindert ist.

Aufwendungen im Rahmen der außergewöhnlichen Belastung werden sonst um die zumutbare Eigenbelastung gekürzt. Es ist dies ein Prozentsatz des Einkommens, der entsprechend Familienstand und Einkommenshöhe zwischen zwei und sieben Prozent gestaffelt ist. Hierzu gehören vor allem Aufwendungen für Krankheit, Unfall, Tod, für die Aussteuer der Tochter (in Sachwerten oder Geld bis zu 8000 DM). Wegen typischer Krankendiät, die vom Arzt bescheinigt wird, können ohne Einzelnachweis der Aufwendungen monatlich angesetzt werden: im allgemeinen 30 DM, bei Gallen-, Leber- und Nierenleiden 40 DM, bei Tbc-Erkrankungen und Zuckerkrankheit 60 DM. Abzahlungsraten können als außergewöhnliche Belastung berücksichtigt werden, soweit die Schulden durch Ausgaben veranlaßt worden sind, die als außergewöhnliche Belastung anzusehen sind und für die eine Steuerermäßigung noch nicht gewährt werden konnte.

Schließlich können Lohnsteuerzahler einen steuerfreien Betrag auf ihrer Lohnsteuerkarte eintragen lassen, wenn sie wegen der erhöhten Abschreibungen gemäß Paragraph 7b Einkommensteuergesetz bei den Einkünften aus Vermietung und Verpachtung einen Verlust nachweisen. Besonders trifft dies bei Einfamilienhäusern zu.

Aus FAZ



Lohnsteuer — leichtgemacht

Im Rudolf-Haufe-Verlag, Freiburg im Breisgau, erschien vor einiger Zeit aus der Feder von Ministerialrat Dr. A. Grass ein Ratgeber zur Steuerersparnis für Arbeitnehmer und Arbeitgeber mit dem Titel: „Lohnsteuer — leichtgemacht.“

Im Zusammenhang mit unserem obigen Artikel möchten wir dieses rund 150 Seiten umfassende Büchlein unseren Lesern empfehlen, besonders jenen, die einen zuverlässigen Helfer in ihren Steuerangelegenheiten gern stets zur Hand hätten. Die Schrift, die als Loseblattsammlung ständig auf den neuesten Stand ergänzt werden kann, enthält neben allgemeinen Definitionen des Arbeitsverhältnisses, des Arbeitnehmerstatus usw. detaillierte Angaben über die Eintragung steuerfreier Beträge auf der Lohnsteuerkarte, über den Lohnsteuerabzug und den Lohnsteuerjahresausgleich, über Prämienvergünstigungen (Prämien sparen, Eigenheimbau) sowie viele durchgerechnete Beispiele aus der täglichen Praxis. Ein Stichwortverzeichnis von A—Z erleichtert dem Ratsuchenden die Orientierung. Bei Anforderung dieses Büchleins direkt beim Verlag geht die Nachlieferung neuer Seiten des Buches bei Erlaß neuer Lohnsteuer Richtlinien dem Besteller unaufgefordert zu.

Das liebe Deutsch

Zitiert von
Walter Kirkam*

Wort-Fertigung

Früher hatte jede Fabrik ihr Fabrikationsprogramm. Seit einigen Jahren aber hat sich fast jedes Industriewerk auf ein „Fertigungsprogramm“ umgestellt.

„Industrie-Unternehmen mit vielseitiger Fertigung sucht Werbe-Assistenten.“ — „Unser Radiowerk sucht für die Fertigungsvorbereitung von Rundfunkgeräten einen Fertigungsplaner.“ — Es gibt doch recht merkwürdige Berufe.

Um die Weihnachtszeit führte uns das Fernsehen in eine Kerzenfabrik. Solche Sendungen sind für den Laien sehr lehrreich. So war zum Beispiel ich bisher der Meinung, daß auch Weihnachtskerzen mit Maschinen hergestellt werden. Irrtum! Die Weihnachtskerzen werden maschinell gefertigt. Der Sprecher sagte es, und der muß es ja wissen.

Seitdem weiß ich, daß das Manuskript zu diesem Buche auch maschinell gefertigt wurde. Mit meiner Schreibmaschine nämlich. Andere sind schon vor mir hinter diese Erkenntnis gekommen. Da steht in den Satzungen eines Industrie-Verbandes: „Über die Sitzungen sind Niederschriften zu fertigen.“

Da nun die Fertigung in aller Munde ist, berichtete eine Zeitung über die Tagung der Außenminister in Genf: „Mit Windeseile mußte ein Tischler aus Genf den runden Konferenz-tisch fertigen.“ Hätte der Tischler den Tisch angefertigt — er wäre zu spät fertig geworden, und die Außenminister hätten so lange stehen müssen. Da er den Tisch jedoch fertigte, konnten die Herren unbehindert Platz nehmen. Das ist ja auch ein gutes Gespann, die Windeseile



und der Tischler. Oder sollte er den Tisch in Windeseile gefertigt haben?

Die Fertigungsplaner von Sprachdummheiten sind eifrig bei der Fertigungsvorbereitung. Bei ihrer vielseitigen Fertigung haben sie auch folgenden Satz gefertigt: „Regisseur Käutner hat einen neuen Film verfertigt.“ Man sieht, welche Verfertigkeit sie an den Tag legen.

Wir Päckchenträger

Träger hat es zu allen Zeiten gegeben. Die Ritter hatten ihre Schildträger. Bevor wir alles mechanisierten, gab es auf den Baustellen Steineträger. Am Bahnhof nehmen wir uns einen Gepäckträger. Es soll auch Leute geben, die Verantwortung tragen.

Es gibt aber noch ganz andere Träger! Da hätten wir zunächst den „Kostenträger“. Das ist nicht einer, der nach einem verlorenen Prozeß die Kosten zu tragen hat. Nein, das ist ein Konto in der Buchhaltung. Man bucht „Per Kostenträger — An Konto soundso“.

Ein bekannter Träger ist auch der „Bauträger“. „Der Appell zum Maßhalten richtet sich in erster Linie an die öffentlichen Bauträger.“ — „Die privaten Bauträger befinden sich den öffentlichen Bauträgern gegenüber in der Minderzahl.“ Bauträger soll sein, wer den Bau bezahlt. Ja, dann hätten wir doch einmal einen richtigen Kostenträger. Aber nein! Wer die Kosten für den Bau trägt, ist ein Bauträger.

Kennen Sie den „Konjunkturträger Inland“? Mit dieser Überschrift wußte ich auch nichts anzufangen, bis ich den Artikel, über dem sie stand, gelesen hatte. Es wurde berichtet, daß der Exportanteil der deutschen Rohstahlproduktion zugunsten des Inlandsabsatzes deutlich zurückgegangen sei. So wurde, wie es der Schreiber will, das Inland zum Konjunkturträger.

„Der Verein als Ideenträger.“ Dieses Thema wählte sich ein Redner, der der staunenden Mitwelt verkündete, daß ein Sparklub sich das Sparen zum Ziele gesetzt habe, daß in einem Skat-Verein das Skatspielen gepflegt werde und wie jeder Verein eine Idee habe. So sei jeder Verein ein Ideenträger. — Die Leidtragenden, die Leidträger, sind die, die keine Ideen haben; nie können sie Ideenträger werden.

Ich sagte schon, daß wir keine Steineträger mehr beschäftigen; alles macht die Maschine. Weil die Maschinen dem Menschen die Arbeit abnehmen, nennt man sie Arbeitsmaschinen. Was täten wir ohne diese Arbeitsmaschinen? Bei dieser Arbeiterknappheit? Aber da droht einer mit einer neuen Sorge: „Werden wir diese Arbeitsmaschinen mit den nötigen Energieträgern versorgen können?“ Die Antwort gibt



jener Sorgenträger: „...daß in unseren klassischen Energieträgern, in Kohle, Erdöl, Erdgas und Wasserkraft genügend Energie verfügbar ist.“ — Das sind Träger, die macht uns „Wirtschaftswunderträgern“ so leicht keiner nach.

Jeder von uns hat sein Päckchen zu tragen. So sind wir allzumal Träger — „Päckchenträger“.

Proz. u. dgl.

In den meisten Wörterbüchern findet man auch ein Verzeichnis gebräuchlicher Abkürzungen. Warum bringt man diese Aufzählung? Zur Nachahmung? Diese Abkürzungen sind gräßlich. Deshalb will ich einige Zeilen zur Entgräßlichung schreiben.

Wer hat die Abkürzungen eigentlich erfunden? Weshalb sind sie gebräuchlich?

Legen wir einmal nebeneinander eine Zeitung, ein Buch und einen Geschäftsbrief. Wo finden wir Abkürzungen? Nur in den Briefen.

Sonderbar! Kein Mensch spricht in Abkürzungen, auch nicht der Chef beim Diktat. Um auch etwas zur Verstümmelung der Sprache beizutragen, haben die Damen an den Schreibmaschinen die Abkürzungen erfunden, und kaum ein Chef klopft ihnen auf die Finger. Diktiert er: „und einige andere“, schreiben sie: „u. e. a.“ Diktiert er: „unter Umständen“, schreiben sie: „u. U.“ Zur Ehrenrettung der guten Sekretärin sei gesagt, daß sie diesen Unsinn nicht mitmacht. Sie weiß, daß solche Abkürzungen wie Steine im Wege sind, über die man beim Lesen — ggf. — stolpert und holpert wie ein Ackerwagen auf einem Knüppeldamm.

Warum, liebe Damen, kürzt Ihr ab? Wollt Ihr Zeit sparen? Oder Papier? Für einen Brief, nicht länger als eine Seite, macht Ihr tausend Anschläge. Was habt Ihr also gespart, wenn Ihr zehn Anschläge weniger macht?

Wohlgermerkt, ich spreche von Briefen. Bei Tabellen ist das etwas anderes. Da sind die Spalten eng; da erleichtern Abkürzungen die Übersicht. Auch bei Zeitungsanzeigen sind Abkürzungen angebracht, weil jeder Buchstabe Geld kostet.

Werft die Abkürzungen in den Papierkorb! Ihr werdet staunen, wie flüssig sich Eure Briefe dann lesen lassen.

b. a. w. — Der Verf.

Der Anbrief im Schreienkasten

Ich hatte einen Brief diktirt. Da die Sekretärin wußte, daß die Sache eilig war, fragte sie mich: „Soll ich das Schreiben per Eilboten abschicken?“ „Jawohl“, sagte ich nach kurzem Überlegen, „stecken Sie es gleich in einen Schreiben-Umschlag; der Bote soll ihn dann sofort in den Schreienkasten werfen.“ Den Blick hätten Sie sehen sollen! „Ich werde das nicht tun“, hoheite sie. „Ich werde einen Briefumschlag nehmen, den der Bote dann gleich in den Briefkasten werfen wird.“

Jetzt war ich wieder an der Reihe. „Sehr gut“, lobte ich sie. „Und dann noch etwas. Schicken Sie, bitte, auch an Direktor X einen Kalender (es war um die Weihnachtszeit). Machen Sie aber einen kurzen Anbrief dazu.“ Ich bildete mir ein, damit eingelenkt zu haben. Ich fand ihre Zustimmung aber nicht; ich erntete einen zweiten Blick, wie ihn vor ihr nur Adele Sandrock abschießen konnte. „Sobald ich das Anschreiben geschrieben habe, werde ich es Ihnen zum Unterschreiben vorlegen.“ Rums! war die Tür zu.

Nach der Mittagspause fand ich auf meinem Schreibtisch eine Zeitung. Sie war aufgeschlagen, und eine Stelle war angekreuzt. Außerdem war ein Satz mit Rotstift dick unterstrichen. Ein Briefkasten-Onkel berichtete über einen Maler, „der seiner Bilder wegen von vielen Leuten angeschrieben werde“. Das war der Satz mit dem Rotstift.

Ich mußte mich überzeugen, daß schriftliche Mitteilungen unter Kaufleuten keine Briefe, sondern Schreiben sind. Wiederum ist einer, der Schreiben schreibt, kein Schreibschreiber, sondern ein Briefschreiber. Aus denselben, mir nicht erklärlichen Gründen ist ein Blatt Papier, das infolge des Draufschreibens zum Schreiben

wird, kein Schreibenbogen, sondern ein Briefbogen. Man versuchte, mich auch aufzuklären, daß ich nie mehr an jemanden schreiben dürfe; man müsse die Leute anschreiben.

Sie machen das ganz einfach. Sie schreiben ein Schreiben, ein Anschreiben. Damit wird der Schreibenempfänger angeschrieben. Und ich hatte Briefe geschrieben! Ich Tropf! Man

hat es mir tüchtig gegeben, wenn auch durch die Blume. Man bestätigte mir nämlich den Empfang meines gefälligen Schreibens. Schreiben gefällig? Nein, so meinte man es nicht. Man schrieb nur, daß man mein gef. Schreiben erhalten habe. Ich rief meine Gef.-Sekretärin und bat sie, ein Privat-Schreiben an meinen Freund aufzunehmen. Sie tat es, hielt den Mund und mich für übergeschnappt.

Kurz vor 17 Uhr nahte sie wieder und haute mir die Unterschriftsmappe auf den Tisch: „So! Hier ist Ihr Privatbrief, und nun ist Feierabend!“ Sagte es — und entschwand.



* W. Kirkam: „Das liebe Deutsch“, Haude & Spener Verlag, Berlin, 11,80 DM.



Ruhrstahl-Neubauten in der Westfeldstraße

Annener Gussstahlwerk

Wohnungen für Mitarbeiter

Infolge der Produktionsausweitung unseres Werkes war die Heranziehung von Facharbeitern, insbesondere von Schlossern, Drehern und Schweißern, zu einer dringenden Notwendigkeit geworden. Da aber viele Arbeitskräfte zu uns kamen, die nicht im direkten Umkreis Wittens wohnen, sondern z. B. in Dortmund, Datteln, Wanne-Eickel, Marl – um nur einige Orte zu nennen –, im Sauerland, oder sogar in Nord- und Süddeutschland zu Hause sind, war es erforderlich, sie an Ort und Stelle, also in Witten-Annem, durch Beschaffung einer Werkswohnung seßhaft zu machen.

Um dem Wohnungsproblem energisch entgegenzutreten, wurde seitens des Ruhrstahl-Vorstandes und der Rheinstahl-Wohnungsbau-gesellschaft ein Plan entwickelt, nach dem in 2 Bauabschnitten zunächst 163 Wohnungen erstellt werden sollen.

Im Sommer 1961 wurde im 1. Bauabschnitt mit dem Bau von 67 WE (Wohnungseinheiten) begonnen. Diese 67 WE verteilen sich auf 44 WE, die aus dreieinhalb Räumen bestehen. Sie sind in 3 Einzelhäusern zu je 6 Wohnungen und 4 Doppelhäusern zu je 12 bzw. 13 Wohnungen untergebracht. 12 Wohnungen werden schon im März/April und 55 Wohnungen etwa im Juni/Juli 1962 bezugsfertig.

Geräumige Wohnzimmer finden sich in jeder Wohnung, ebenfalls fehlt nirgends eine Loggia. Daß ein eingerichtetes Bad zu jeder Wohnung gehört, bedarf heute kaum noch der Erwähnung. Was die Hausfrauen sicher begrüßen werden, ist der Einbau eines Besenschrankes oder Abstellraumes sowie der Einbau eines

Arbeitstisches mit Schrank unter dem Küchenfenster.

Im 2. Bauabschnitt, der ungefähr im März 1962 begonnen werden soll, sind 96 WE geplant. Davon entfallen 32 WE auf Wohnungen mit dreieinhalb Räumen und 64 WE mit zweieinhalb Räumen. Die letztgenannten Wohnungen sollen in zwei 8geschossigen Hochhäusern errichtet werden und sind mit allem Komfort – wie Fahrstuhl, Müllschlucker mit Verbrennungsanlage und Heizung – versehen.

Garagen und Wageneinstellplätze sind bei allen Neubauten vorgesehen. Sie sind sogar von der Behörde zur Auflage gemacht.

Ein Wort noch über unseren Wohnungsausschuß. Er besteht für das Werk Annen aus 5 Mitgliedern. Bisher hat er zweimal wegen der Vergabe der 67 Wohnungen des 1. Bauabschnitts getagt. Es ist wahrlich nicht einfach, an über 240 Wohnungssuchende nur 67 WE

verteilen zu können. Wieviel Kopfzerbrechen derartige Sitzungen verursachen, macht sich der Außenstehende meistens gar nicht klar, sind doch die verschiedensten Gesichtspunkte dabei zu berücksichtigen, wie z. B. Räumungsklagen und Wohnungskündigungen. Außerdem sind Werkzugehörigkeit, betriebliche und menschliche Belange von Bedeutung.

Um eine gerechte Verteilung zu gewährleisten, werden sämtliche Wohnungen an die durch den Wohnungsausschuß ausgewählten Wohnungssuchenden ausgelost. Hierdurch werden von vornherein Unstimmigkeiten vermieden, die stets darauf hinausliefen, daß mehrere Interessenten eine bestimmte Wohnung in einem bestimmten Neubau für sich in Anspruch nehmen wollten.

Wer eine Wohnung erhält, begrüßt dies sehr erfreut. Leider können wir aber nicht alle Wünsche auf einmal erfüllen. Die „Übriggebliebenen“ müssen wir um Geduld bitten, bis auch sie an der Reihe sind...

Kathagen, Annen

Ruhrstahl-Neubauten zwischen Westfeld- und Freiligrathstraße



Vom Vakuumstahl

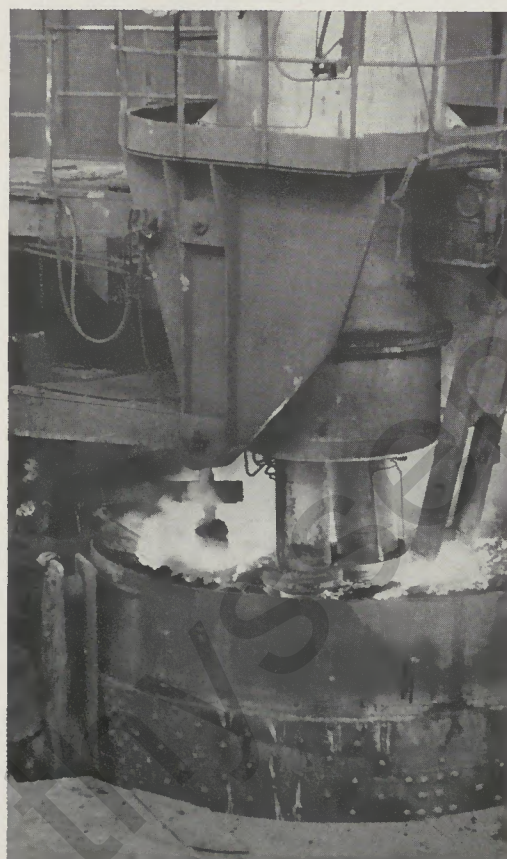
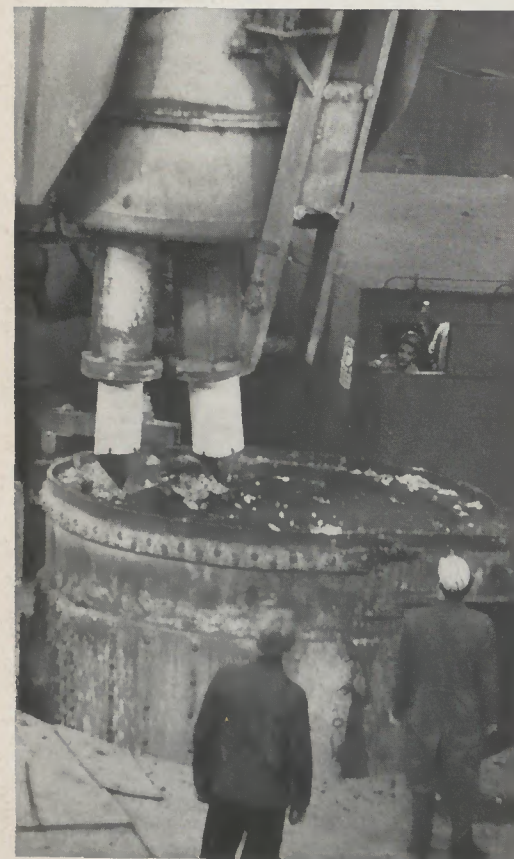
Ruhrstahl-Heraeus-Umlaufentgasungsverfahren hat sich bewährt*

Die weltweite Bedeutung des auf der Henrichshütte entwickelten Vakuumstahlentgasungsverfahrens (Ruhrstahl-Heraeus) wird am besten deutlich durch das Interesse für eine Lizenzübernahme des Verfahrens seitens anderer Stahlwerke: Nachdem bereits ein Vertrag mit einem großen japanischen Stahlkonzern abgeschlossen werden konnte, sind nun Verhandlungen mit einem amerikanischen Stahlkonzern im Gange, die schon in naher Zukunft abgeschlossen sein werden. Weitere Anfragen liegen aus Österreich, der Sowjetunion und sogar aus Südamerika vor.

Erinnern wir uns noch einmal der geschichtlichen Entwicklung: Bereits vor 100 Jahren stellten die Stahlwerker Überlegungen an, wie sie die im Stahl gelösten Gase wieder entfernen können. Der Gedanke, die Stahlent-

* In der Werkzeitschrift Nr. 4/59 hatten wir nach Abschluß der ersten Entwicklungsarbeiten unseres neuen Stahlentgasungsverfahrens bereits erstmalig über Theorie und Praxis dieses interessanten Verfahrens berichtet.

Die Umlaufrohre der Entgasungsanlage werden über die Pfanne gefahren (unten links) und durchstoßen die Schlackenschicht (unten rechts): der flüssige Stahl wird mittels eines Fördergases durch ein Ansaugrohr in das Entgasungsgefäß hinaufgesaugt, wo er im Vakuum „zerflattert“ und durch die hierbei auftretende Vergrößerung der Oberfläche seine gasförmige Bestandteile abgibt; durch ein zweites Rohr fließt der so evakuierte Stahl wieder in die Pfanne zurück



gasung mittels Vakuum zu betreiben, lag von Anfang an nahe. In früherer Zeit fehlten jedoch die technischen Voraussetzungen, um für eine großtechnische Stahlentgasung das erforderliche Vakuum zu erzeugen. Im Zuge der technischen Entwicklung auf vielen Gebieten wurden Vakuumpumpen gebaut, die heute eine fast unbegrenzte Saugleistung erreichen können. Solche Pumpen arbeiten nach dem Dampfstrahlprinzip. Ein genügend niedriges Vakuum wird erreicht, wenn man 4 oder 5 solcher Dampfstrahlstufen hintereinanderschaltet. Jede Stufe weist ein Kompressionsverhältnis von etwa 1:5 auf. Die größte Pumpe dieser Art, die für die Vakuumstahlentgasung eingesetzt ist, hat eine Leistung von 400 kg/h bei einem Ansaugdruck von 0,5 Torr (mm Quecksilber), d. h. die Pumpe transportiert in einer Stunde aus einem Vakuum von 0,5 Torr 400 kg Gas. Das ist ein Gasvolumen von 500 000 m³.

Nachdem nun die technischen Voraussetzungen erfüllt waren, sind in den vergangenen Jahren mehrere Vakuumstahlentgasungsverfahren entwickelt worden, die betrieblich zur großtechnischen Stahlentgasung geeignet sind. Das in der Henrichshütte entwickelte Ruhrstahl-Heraeus-Umlaufentgasungsverfahren steht bislang am Ende der Entwicklungsreihe und hat sich besonders gut bewährt. Theoretisch werden in ihm in fast idealer Weise alle Bedingungen erfüllt, die für eine vollständige und schnelle Stahlentgasung erforderlich sind. Natürlich war es ein harter und mühevoller Weg, diese Bedingungen in der Praxis zu verwirklichen, und viel Arbeit wurde von allen Beteiligten geleistet. Angefangen bei den Schlossern, die die Anlage bedienen und instand halten, bis zu den Zeichnern am Konstruktionsbrett und den Laboranten in der Versuchsanstalt.

Da der Stahl in flüssigem Zustand verschiedene Elemente, die seine Qualität beeinträchtigen, in Gasform aufzunehmen vermag, müssen sie wieder entfernt werden. Hierzu entwickelte man die verschiedensten Stahlentgasungsverfahren. Von besonderer Bedeutung sind in diesem

Stahlentgasung: 100 t in 20 Minuten evakuiert ►

Vakuumguß: Der entgaste Stahl wird über eine Zwischenpfanne in die Kokille vergossen ►►

Zusammenhang die Elemente Sauerstoff, Wasserstoff und Stickstoff. Diese gasförmig vorkommenden Elemente nimmt der Stahl während seiner Herstellung im Siemens-Martin- oder Elektroofen aus der Verbrennungsumgebung, der Luft bzw. aus den Zuschlägen auf.

Wasserstoff wird während des Schmelzvorgangs wegen seiner großen Löslichkeit bei hoher Temperatur in erheblichem Umfang vom Stahl aufgenommen. Der Stahlwerker bemüht sich deshalb stets, eine Schmelze mit möglichst niedrigem Wasserstoffgehalt herzustellen, denn beim Abkühlen und Erstarren des Schmiedeblockes wird der Wasserstoff nur zu einem geringen Teil wieder abgegeben.

Dies trifft besonders dann zu, wenn große Schmiedeblocke hergestellt werden. Bei den normalerweise erreichbaren Wasserstoffkonzentrationen ist nach dem Schmelzen stets eine langwierige Diffusionsglühbehandlung notwendig, um die Wasserstoffkonzentration durch Diffusion soweit zu verringern, daß keine Fehler im Material mehr auftreten.

Unter solchen Fehlern versteht der Hüttenmann „Flockenrisse“, die beim Abkühlen des fertigen Blocks durch Ausscheidungen des Wasserstoffs gemeinsam mit Abkühlungs- und Umwandlungsspannungen entstehen. Die zum Abscheiden des im Stahl eingeschlossenen Wasserstoffs notwendigen Glühbehandlungen erfordern aber viel Zeit und verursachen entsprechende Glühkosten.

Während der Schmelze werden dem Stahl aber auch größere Mengen Sauerstoff durch Sauerstoffträger (etwa Erz) zugesetzt, um die sogenannte Frischreaktion in Gang zu halten. Der verbleibende Sauerstoffgehalt des Stahles muß vor dem Vergießen durch Desoxydationsmittel, wie Mangan, Silizium und Aluminium usw., zu Oxyden abgeunden werden. Ein Teil dieser Oxyde kann bis zum Erstarren des Blocks im Stahl aufsteigen und wird damit für den Block ungefährlich. Es bleiben aber zwangsweise gewisse Oxydmengen als nichtmetallische Einschlüsse im Stahl zurück, die unter Umständen die Qualität des Stahles wesentlich verschlechtern. Während der Erstarrung des Blocks nimmt mit zunehmender Blockgröße die „Seigerung“ im Blockinnern zu. Im Seigerungsbereich werden auch die nichtmetallischen Einschlüsse konzentriert. Außer diesen, bereits bei der Bearbeitung der Schmiedestücke mit dem Auge wahrnehmbaren makroskopischen (verhältnismäßig großen) Fehlern können durch die Desoxydationsprodukte (Oxyde) submikroskopisch (für das Auge nicht mehr wahrnehmbare) kleine Ausscheidungen im Stahl auftreten, die eine Schwächung des Kornverbandes bewirken. Diese „Seigerungen“ sind so klein, daß sie mit einem normalen Lichtmikroskop nicht mehr wahrnehmbar sind und nur bei einer elektronenmikroskopischen Untersuchung festgestellt werden. Gelingt es nun, den Sauerstoff vor dem Vergießen weitgehend zu entfernen, so hat man dadurch eine Reihe von möglichen Fehlern vermieden und damit einen hochwertigen Stahl erzeugt.

Bei der Vakuumumlaufentgasung gibt der Stahl 200–600 Normalliter Gas/t Stahl (N) = 1 l Gas bei Atmosphärendruck und Raumtemperatur) ab, das sind bei einer 100-t-Schmelze 20–60 Nm³ Gas. Im Vergleich zu den 100 t Stahl, die etwa 14 m³ Raum einnehmen, ist das ein sehr großes Volumen, das heißt, das Volumen des Gases, welches aus dem Stahl herausgeholt wird, ist etwa 2–4mal so groß wie das Volumen des Stahles selbst.

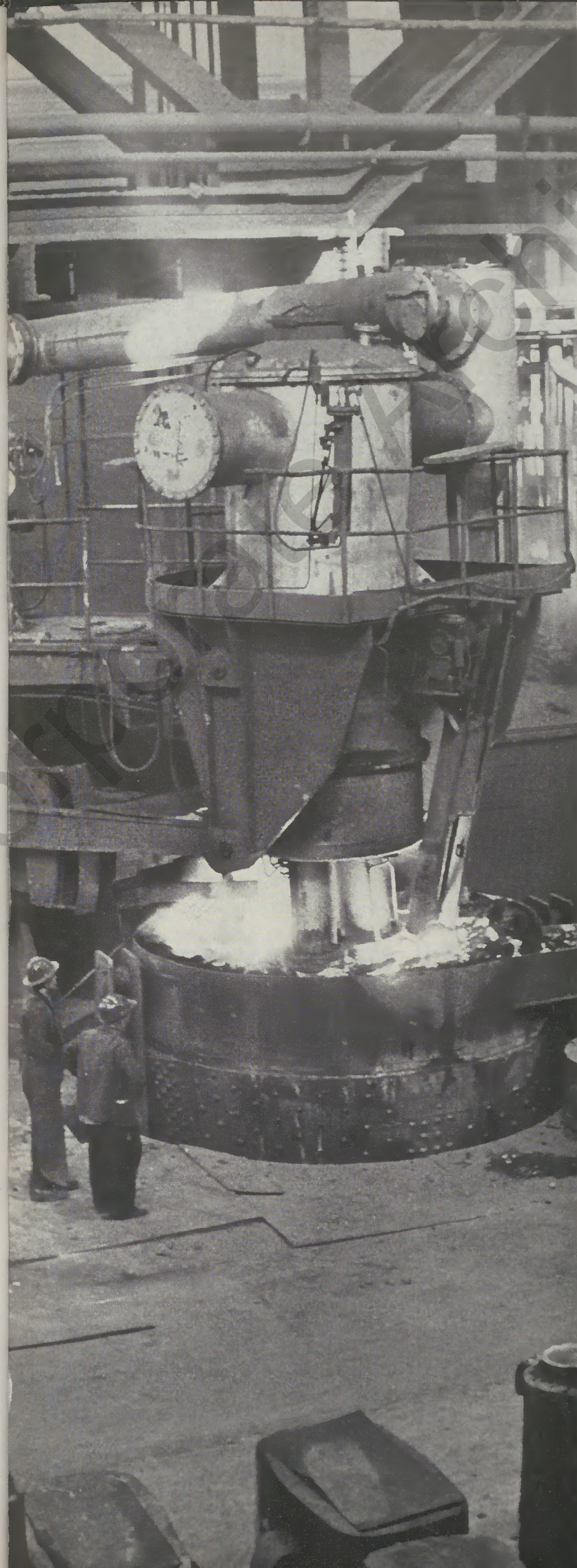
Das Gas setzt sich zusammen aus 10–45 Volumen-% Wasserstoff, 40–80 Volumen-% Kohlenmonoxyd (CO), ca. 10 Volumen-% Stickstoff, ca. 2 Volumen-% Kohlendioxyd (CO₂).

Durch die Vakuumstahlentgasung kann der Wasserstoffgehalt um mehr als 50 % verringert werden. Das reicht aus, um die normalerweise erforderliche Diffusionsglühbehandlung einzusparen. Die Verringerung des Sauerstoffs geschieht durch eine Reaktion zwischen dem Kohlenstoff und dem Sauerstoff. Dieser Vorgang hat das gleiche Ziel wie die Desoxydation mit Aluminium und Silizium. Man kann ihn daher Vakuumdesoxydation nennen. Im Gegensatz zu der normalen Desoxydation treten keine festen Desoxydationsprodukte auf, sondern lediglich gasförmige, die den Stahl während der Entgasung verlassen.

Durch die Entgasung von Stahl wird neben einer Qualitätsverbesserung auch die Herstellungszeit von Schmiedestücken durch die Einschränkung der langen Glühbehandlungen verkürzt.

In den letzten Jahren hat unsere Umlaufentgasungsanlage im Stahlwerk der Henrichshütte rund 70 000 t Stahl evakuiert. 1961 betrug der Anteil an evakuierten Schmelzen rund 50 % unserer Schmiedeblockproduktion. Auf Grund der guten Erfahrungen soll in diesem Jahr die Herstellung von Vakuumstahl noch weiter erhöht werden.

Heiming, Henrichshütte



Von Amritza ging es weiter nach Ambala und Neu Delhi*). Über seinen Aufenthalt in dieser Stadt – dem Regierungssitz Nehrus – und über einen spontanen Reiseplan schreibt Heinz Stücke:

„In fünf Tagen hatte ich Zeit und Gelegenheit, mir Neu Delhi in Ruhe anzuschauen. Ich besorgte mir hier auch das Visum für Nepal und Ceylon. Das werden meine nächsten Länder sein. Plötzlich bekam ich die Idee, noch am 26. 1., dem Tag der Republikparade, in Delhi zu sein. Die englische Königin sollte kommen. Das müßte eine tolle Schau sein. Aber das waren noch neun Tage. Wohin damit? Kurz entschlossen packte ich einige notwendige Sachen in den ‚Affen‘, ließ alles andere Gepäck in der Herberge zurück und saß am 18. 1. im ‚Janta-Express‘ nach Bombay, um eine kleine ‚Spritztour‘ zu machen. Der Zug braucht für die 1435 km bis Bombay 30 Stunden. Die Fahrkarte kostet für die dritte Klasse 26,3 Rupien (21 DM).“

Natürlich wollte Heinz Stücke die Republik feiern am 26. Januar nicht versäumen, denn:

„Wir hatten vom Touristenbüro eine Karte für einen Tribünenplatz bei der Republikparade bekommen. Obwohl wir schon morgens um 6 Uhr am India-Gate waren, waren Zigtausende noch eher da. Aber es war für uns als Fremde verhältnismäßig leicht, einen ausgezeichneten Platz zu erwischen. In bunten, interessanten Bildern zog die Parade von 9.30 bis 11.30 Uhr an uns vorbei. Mit dem Gefühl, gute Schnappschüsse von Königin Elisabeth, der Parade und von Nehru gemacht zu haben, war ich schließlich mit dem Tage mehr als zufrieden.“

Die Spritztour nach Bombay hatte also gut geklappt, und die Republikparade war für ihn ebenfalls zu einem schönen Erlebnis geworden. Dann ging es weiter nach Benares, der Stadt am heiligen Fluß Ganges. Die Reiseroute dorthin führte über Agra (mit dem weltberühmten Grabmal Taj Mahal), Gwallior, Ihansi, Khajuraho (bekannt durch seine herrlichen Shiva-Tempel), Rewa, Mizapur (wo er erstmalig den Ganges überquerte). Heinz Stückes erster Eindruck von Benares wird von ihm so beschrieben:

„Die Leute bewegten sich auch hier mit sträflichem Leichtsinne auf der Straße. Man kann in den indischen Städten glauben, die Straßen seien Tummelplätze und keine Verkehrswege. Unannehmlichkeiten hatten wir hier mit unserer Unterbringung. Zwei Stunden suchten wir nach einer passenden Unterkunft, ehe wir in einem der besten Hotels der Stadt ein ganz billiges Zimmer bekamen. Unser erster Weg führte uns zum Ganges. Auf der Straße kurz vor dem Fluß und auf den Stufen, die zum Ganges hinunterführten, saßen in langen Reihen Hunderte von Bettlern. Kinder liefen uns nach und bettelten. Eine Schar von Bootsverleihern umlagerte uns dauernd mit den Worten ‚Boot, Sir?‘. Als ich den Fotoapparat hob, um einen splitterackten ‚Sadu‘ aufzunehmen, hob er einen Backstein auf und wollte ihn nach mir werfen. Er hockte am Feuer, und mit Asche beschmierte er sich von Zeit zu Zeit den ganzen Körper. Im Ganges selbst badeten unzählige Menschen. Männer, Frauen und Kinder, alles benetzte sich mit dem heiligen Wasser des Ganges. Das Wasser war schon mehr als dreckig. Wir wanderten weiter am Ufer entlang und kamen in der Nähe des goldenen Tempels zu dem Platz, wo die Leichenverbrennungen stattfinden.“

Und weiter schreibt er über Benares:

„Weiter liefen wir am Ufer entlang und sahen fremdartige Bilder. Auf dem Rückweg zum Hotel sah ich eines meiner schrecklichsten und unvergeßlichsten Bilder in Benares. Ein altes Mütterchen lag mitten auf der Straße. Zuerst dachte ich, sie sei tot. Beim Näherhinsehen sah man jedoch, daß noch etwas Leben drin war, denn ab und zu hob und senkte sich die Brust vom Atmen. Die Hand lag, symbolisch für die Armut, kraftlos in einem Bettlernapf. Alle Leute sahen es und gingen vorbei. Sie sind abgestumpft gegenüber solchen Bildern. Andererseits gibt es in Benares die größte und beste Universität Indiens. Gegensätze über Gegensätze!“

Die nächste Reiseetappe führte den Hövelhofer Weltbummler von Benares nach Katmandu, der Hauptstadt des am Fuße des Himalaja-Gebirges liegenden Staates Nepal. Stationen dorthin: Sasaram – Bikramganj – Patna – Rauxal. Über den Grenzübergang nach Nepal schreibt Heinz Stücke:

„In Muzaffarpur, etwa 120 Kilometer von der nepalesischen Grenze, ließ ich mein Fahrrad in einem College stehen.

*) In der WZ 2/62 berichteten wir über den ersten Teil der Weltumrundung unseres Brackweder Mitarbeiters; die Reiseroute führte ihn zunächst nach Rom zu den Olympischen Spielen, dann über Griechenland und die Türkei, den Vorderen Orient, Persien und Pakistan nach Indien.

Ich war in Eile, denn der letzte gültige Eintrittstermin nach Nepal war der 16. Februar. Mein Visum war nicht länger ausgestellt. Abends erreichte ich Rauxal, den indischen Grenzort. Ich wollte meine Paßformalitäten noch am selben Tag erledigen, doch als ich im Grenzhaus danach fragte, hieß es nur ‚morgen‘. Ich durfte dort schlafen.

Auch am darauffolgenden Morgen ließ man sich Zeit. Mit einer Rikscha (Fahrradkutsche) ließ ich mich die sechs Kilometer nach Birganj, dem ersten nepalesischen Grenzort, befördern. Keine Kontrolle hält einen auf, und es scheint dem Reisenden freigestellt, ob er mit oder ohne Paßstempel Nepal betreten will. Ich war vorsichtig und suchte das Zollhaus und die Polizeistation auf. Nachher traf ich aber zwei Touristen in Katmandu, die völlig ohne jegliche Bescheinigung in Nepal waren. Mit einem Tankwagen erreichte ich gegen Mittag Amlekganj. In Amlekganj beginnt die schönste Bergstrecke, die ich je sah. Sie führt über 150 Kilometer nach Katmandu durch herrlichste Gebirgslandschaft. Von einem Punkt, der 2700 m hoch liegt, hatte ich einen Blick über einen großen Teil des gigantischen Himalaja-Gebirges. Eine solche Fahrt durchs Gebirge, Herrlicheres und Schöneres kann's nicht geben.“

Ausgerechnet am Ende der Welt, in Nepal, bekommt Heinz Stücke Lust zu fliegen. Er schreibt hierzu:

„Um auch einmal in meinem Leben zu fliegen, buchte ich am Sonntag einen Flug nach Katmandu zurück zur indischen Grenze. Das sind ungefähr 80 Kilometer Luftlinie. Ich zahlte 23 Rupien = 19 Mark.“

Nachdem er sein Fahrrad wieder in Muzaffarpur abgeholt hatte, startete er in Richtung Kalkutta. Auf der Strecke kam er auch über Durgapur, wo die Engländer Entwicklungshilfe leisteten: Heinz Stücke schreibt darüber:

„In Durgapur gibt es ein großes Industrieprojekt für Schwerindustrie und Stahlerzeugung usw. Wenn man aus völlig unterentwickelten anderen Teilen des Landes kommt, so empfindet man den Unterschied wie Tag und Nacht. Nicht nur, daß dort die Schornsteine und Hallen in den Himmel ragen, sondern hauptsächlich in der Art, wie sich die Menschen hier und dort bewegen. Bei fortschreitender Industrialisierung ändert sich zwangsläufig die ganze Lebensweise des Menschen. 30 Kilometer vor Kalkutta schlief ich in einer Tankstelle, deren Besitzer sich recht spendabel zeigte.“

Schließlich, Anfang März 1961, ist Kalkutta erreicht. Heinz Stücke notierte:

„Kalkutta, meinen wahrscheinlich östlichsten Punkt auf dieser Fahrt, erreichte ich einige Tage später. Unterkunft fand ich bei der Salvation Army, wo man zwölf Annas = 0,60 DM schlafen kann. Auch billige Verpflegung gibt es dort. – Ich hatte von zu Hause neue Diafilme erbeten und war überglücklich, als ich sie auf der Hauptpost erhielt.“

Kalkutta ist mit vier Millionen Einwohnern die größte Stadt Indiens. Dabei war sie im 17. Jahrhundert nur ein kleines Dorf. Die Stadt, die eine riesige Ausdehnung hat, liegt an den Ufern des heiligen Flusses. Wenn ich bisher mehr über Kälte klagen mußte, so stöhnte ich hier schon vor Hitze – und wie wird es erst in Südindien werden?“

Von Kalkutta, wo Heinz Stücke noch die seltsamen Holy-Feiern am 2. März miterlebte, ging es nun weiter nach Süd-Indien. Stationen auf der Strecke waren Balasore-Orissa (mit den Tempelstädten Puri Phubaneswar und Kone-rak) – Bangalore. In Bangalore ließ unser Weltumradler sein Rad stehen und machte eine Tramptour durch Süd-Indien. Dabei kam er in die Städte Mysore, Ooty (einen 2400 m hoch in den südlichen Nilgrs-Bergen gelegenen Kurort) und nach Coimbatore. Über diesen Teil seiner Reise schreibt er u. a.:

„Weiter ging es am Sonntag über Coimbatore und Trichur nach Cochín in Kerala. Cochín ist Hafenstadt an der westlichen Küste, der ‚Malabar‘-Küste. Kerala ist reicher als die anderen indischen Staaten, und die Leute haben eine bessere Bildung. Kerala hat seit undenklichen Zeiten einen blühenden Handel gehabt und hat ihn heute noch. Schon vor mehreren Jahrtausenden kamen die Schiffe der Phönizier nach hier, um reich beladen wieder heimzukehren. Die Griechen, die Römer, die Chinesen, die Dänen, die Portugiesen, Holländer und Engländer gründeten Kolonien hier. Die Küste Keralas ist von Inseln, palmenumsäumten Lagunen und Kanälen gekennzeichnet. Man fühlt sich wie auf eine Südseeinsel versetzt. Die hier wachsenden Kokospalmen werden universell verwertet. Kerala hat große Teeplantagen, und der schwarze Pfeffer kommt von hier!“

Die Eintragung im Reisebericht vom 22. März lautet:

„Am 22. März war ich auf Kap Komorin, der südlichsten Spitze Indiens. An diesem Punkt treffen sich die Arabische



Attraktion im Schatten der Kreml-Mauer: Heinz Stückes Fahrrad auf dem Roten Platz in Moskau

See, der Indische Ozean und die Bay von Bengalen. Nach einem erfrischenden Bad auf dem 8. Breitengrad ging's wieder nordwärts, Richtung Madras. Madras ist die Hauptstadt Süd-Indiens und drittgrößte Stadt Indiens mit 1,5 Millionen Einwohnern.“

Von Madras kehrte Heinz Stücke nach Bangalore und zu seinem Fahrrad zurück. Auf ging's wieder. Ziel: Ceylon:

„Am Dienstagnachmittag verließ ich Bangalore. Um der großen Tageshitze auszuweichen, fuhr ich hauptsächlich nachts. Vier Stunden später mußte ich große Dschungelgebiete durchradeln, und mir wurde es noch etwas ‚mulmig‘ bei dem Gedanken an Tiger, Elefanten und Panther. Hier in dieser Gegend sollte es einen menschenfressenden Tiger, einen sogenannten man-eater, geben. Was würde ich machen, wenn ...“

Mit einer Fähre setzte er von Danus Kodi nach Ceylon über. Über seine ersten Eindrücke auf dieser tropischen Insel schreibt er:

„Samstagabend erreichte ich Anaradhapura ... Hinter Anaradhapura gibt es große Urwaldgebiete. Zum ersten Male in meinem Leben erlebte ich einen richtigen Regenwald. Beiderseits der Straße konnte man eine undurchdringliche hohe Wand von dichtem Gebüsch, Lianen, Bäumen und Ästen sehen.“

Über den Kurort Kandy radelte er weiter nach der Hauptstadt des Landes, Colombo ... Heinz Stücke hatte beabsichtigt, von Colombo per Schiff nach Afrika zu gelangen. Tanganjika sollte das erste Ziel sein. Doch keine günstige Gelegenheit zu einer billigen Überfahrt bot sich, wohl aber eine Stelle als Stewardhilfe an Bord eines norwegischen Fruchtdampfers, der mehrere Fahrten zwischen Haiphong (Nord-Vietnam) im Golf von Tonking, und Nakhodka (Sowjetunion), nordöstlich von Korea, machen sollte. Kurz entschlossen änderte der Weltumradler sein Programm – sowieso knapp bei Kasse – und heuerte auf der „Herborg“ an. Damit ging nach acht Monaten ein Hauptteil der großen Radtour zu Ende; ein fast zwei-monatiger Seetörn lag vor ihm.

In seinem Reisebericht schreibt er dazu:

„In der ersten Nacht meiner Seereise konnte ich nicht recht schlafen. Das war verständlich: ‚Was würde mir dieser

neue Abschnitt bringen? Wie oft würden wir von Haiphong nach Nakhodka fahren? ...“

Über die Relling des Mittschiffs gebeugt starrte ich auf die vorbeiziehenden Lichter der Insel. Am dritten Tag tauchten die Berge Sumatras aus den Fluten auf, und am vierten Tag gingen wir in Singapur vor Anker, aber nur für einige Stunden ...“

Nach einem Seesturm, der auch unseren Weltreisenden ordentlich durchgeschüttelt hatte, notierte er:

„Am Morgen des dritten Tages hatte sich die See wieder beruhigt. Etwas später lagen zu unserer Linken die Berge Koreas, zur Rechten die Berge Japans. Sieben Tage nach unserer Abfahrt in Haiphong erreichten wir Nakhodka ... Da ich nicht durch Afrika fahren konnte, kam mir hier ein anderer Plan in den Sinn. Ich wollte von hier durch Sibirien nach Moskau fahren, dann weiter nach Leningrad und durch Skandinavien.“

Wie aber in die Sowjetunion hineingelangen? Ein Besuch beim Stadtkomitee erbrachte nur den Hinweis auf ein bestimmtes Büro, das für Visaerteilungen zuständig war. Indes, der Büroleiter weilte in Moskau. Nach einer weiteren Rundreise Nakhodka–Haiphong–Nakhodka traf er den Büroleiter an, doch mußte dieser erst in Moskau rückfragen. Also: eine neuerliche Rundreise. Beim dritten Versuch war der Büroleiter zwar auf Urlaub, aber zu Hause:

„Gegen 12 Uhr saß ich ihm gegenüber. Er informierte mich davon, daß ich nicht mit dem Rad durch Sibirien fahren könne und daß es eine sogenannte Marschroute für Reisende in der Sowjetunion gäbe, nach der ich nur mit dem Zug fahren könne. Auch könne er mir nur ein Durchreisevisum geben. Obwohl das nicht meinen Wünschen entsprach, sagte ich doch schließlich zu. Am selben Tag nach sollte der Zug gehen. Da gab es eine Menge zu tun.“

Nun galt es Hals über Kopf abzumustern, was nur nach harter Diskussion mit dem überraschten Kapitän gelang.

Über den Beginn der Rußlandreise schreibt Heinz Stücke:

„Dann begann mein Rußland-Abenteuer ... Der Beamte, der meine Zollsachen erledigte, war betrunken, und mein Gepäck wurde überhaupt nicht kontrolliert. Mit dem vollgepackten Fahrrad und dem auf dem Schiff ange-

brachten Schild, welches die Fahrt veranschaulichte, erregte ich viel Aufsehen. Am Bahnsteig wurden unzählige Male die Kameras der Japaner gezückt, bevor mein Rad im Gepäckraum untergebracht war. Meine Fahrkarte galt zunächst nur bis Khabarowsk und kostete 13 Rubel (= 58 DM).“

Und über den ersten Teil der Eisenbahnfahrt lesen wir in seinem Reisebericht:

„Bis Khabarowsk ging es immer an der Grenze der Mandschurei entlang. Der Zug folgte einem Flußlauf, an dem oft kleine Dörfer lagen. Auffallend waren die kleinen Häuser. Die Menschen wohnen in winzigen Holzhäusern mit vier oder fünf Meter im Quadrat. Die Landschaft wechselte zwischen Wiesen zu Kornfeldern und Kartoffelfeldern. In diesem Teil gab es noch verhältnismäßig wenig Wald. Was nicht bebaut war, bestand aus steppenähnlichem Grasland.“

Im Zug gesellte sich noch ein junger russischer Student zu uns, der gut Englisch sprach, und der sich sehr aufgeschlossen zeigte. 20 Stunden dauerte die Fahrt nach Khabarowsk, dann mußten wir umsteigen in den planmäßigen Zug von Wladiwostok nach Moskau.“

Und weiter notiert Heinz Stücke über seine Fahrt mit der Transsibirischen Eisenbahn:

„Gegen 19 Uhr saß ich wieder im Zug, und die längste Eisenbahnreise meines Lebens begann. Auf der Strecke bis Irkutsk gab es riesige Wälder, wo der Zug stundenlang fuhr, ohne daß der Wald aufriß. Meist gab es niedrigen Birkenwald, aber vereinzelt auch Fichten- und Tannenwald. Dazu war in dieser Jahreszeit die Blüte der wilden Blumen, so daß weite Flächen in voller Farbenpracht standen. Es war ein einmaliges und farbenprächtiges Bild.“

Tag um Tag verging, und wir kamen dem Ural immer näher ... Hinter Irkutsk war die Strecke elektrifiziert und zweispurig. Weiter ging es über Tomsk und Omsk. In der Nacht lief der Zug in Swerdlowsk ein. Das Rad wurde herausgebracht, und ich verabschiedete mich von vielen Leuten, die extra wachgeblieben waren, um mir gute Fahrt zu wünschen.

Dann stand ich auf dem Bahnsteig, der Zug verschwand. Ich kam aber nicht weit. Der wachhabende Polizist wußte nicht, was er tun sollte: So etwas war ihm noch nicht vorgekommen. Zuerst einmal wurde ich in ein Zimmer gebracht und mußte warten. Am folgenden Morgen erschienen einige Beamte (einer sprach Deutsch) und ein langes Verhör begann.

Sie fragten nach allem möglichen, warum, wieso, verschwanden einige Zeit und kamen wieder und fragten

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 22

Presswerke Brackwede

Tour du Monde

Reisebericht eines Weltenbummlers (Schluß)

Am nördlichsten Punkt Europas (Nordkap)



Sicherheit, ein gemeinsames Anliegen: Vertreter des TB und der Abt. Unfallschutz besprechen Arbeitssicherheitsprobleme einer neuen Anlage

Unfallschutz

Das Werks-sicherheits-wesen 1961

Bemerkenswertes aus dem Jahresbericht 1961 des Werks-sicherheitswesens der Henrichshütte

Im Vorwort des Jahresberichts des Werks-sicherheitswesens 1961 der Henrichshütte, der Ende Februar herauskam, heißt es: „Der vorliegende Bericht über die Aufgabenstellung und Gliederung des Werks-sicherheitsdienstes mit dem Jahresbericht 1961 soll den Betriebs-sicherheitsausschüssen als Grundlage für die Arbeit in den nächsten Jahren dienen...“

Wahrlich, bereits der erste, einschließlich Statistik 42 Maschinenseiten umfassende Teil des Berichts, ist ein fast komplettes Nachschlage-werk über die Organisation des Werks-sicherheitswesens der Hütte, über Aufgaben, Leistungen, Probleme und Untersuchungen dieser straff durchorganisierten Abteilung. Es würde im Rahmen dieser Veröffentlichung zu weit führen, wollte man im einzelnen auf das detaillierte Organisationsschema und die im Punkt B minutiös aufgeführten Aufgaben des Werks-sicherheitsdienstes und seiner einzelnen Arbeits-

gruppen eingehen. Wer in seiner Tagesarbeit mit Sicherheitsfragen zu tun hat, wird indes diese neuerliche Zusammenfassung gewiß häufig zur Hand nehmen.

Allgemeines Interesse dürfte dagegen der Hauptpunkt C finden, der sich mit dem Haupt-ausschuß Arbeitssicherheit und mit den Betriebs-sicherheitsausschüssen befaßt. Ein besonderer Absatz im Anschluß daran ist auch dem Betriebsnotdienst gewidmet, einer innerbetrieblichen Organisation, der bislang seitens der Belegschaft zu wenig Interesse entgegengebracht wurde.

Zunächst: Wozu dient der Hauptausschuß Arbeitssicherheit? In ihm werden unter Vorsitz des Technischen Werksleiters Probleme der Arbeitssicherheit und des Unfallgeschehens behandelt, die auf betrieblicher Ebene – aus welchen Gründen auch immer – nicht gelöst werden können. Dieser Ausschuß, der nur in dringenden Fällen zusammentreten soll, hat neben dem Technischen Werksleiter nur fünf Mitglieder: den Hauptsicherheitsingenieur als Referenten sowie den Unfallobmann der Hütte, den Werksarzt, den Sozialleiter und schließlich den Betriebsratsvorsitzer. Selbstverständlich werden fast stets bestimmte Fachleute aus den einzelnen Betriebsabteilungen als Sachverständige herangezogen.

Eine sehr bedeutsame Stütze der Unfallsicherheitsarbeit auf der Hütte stellen die Betriebs-sicherheitsausschüsse dar, die in jeder Betriebsabteilung eingesetzt wurden. Den Vorsitz in diesen Ausschüssen, die die Aufgabe haben, auf betrieblicher Ebene anstehende Arbeitsschutz- und Betriebs-sicherheitsfragen zu behandeln und zu lösen, hat der jeweilige Betriebschef inne. Weiterhin gehören diesen Ausschüssen an: der Sicherheitsreferent des Betriebes (Betriebsleiter, Assistent oder Betriebsingenieur), der Vertreter der Produktionsmeister, der Reparaturmeister, der Sprecher der Unfallvertrauensmänner des Betriebes und des Betriebsnotdienstes, der Betriebsrat des Betriebes sowie nach Bedarf der Gruppenleiter der Ar-

beitsgruppe „Arbeitssicherheit“ beim Werks-sicherheitswesen und/oder der Leiter des Werks-sicherheitswesens. Weitere Teilnehmer als Sachverständige können benannt werden. Diese Ausschüsse treten nach Bedarf – jedoch nicht weniger als viermal im Jahr – zusammen. Insgesamt bestehen auf der Henrichshütte 21 Betriebs-sicherheitsausschüsse; 26 Sicherheitsreferenten sind in den Betrieben namentlich benannt, ebenso 25 Hauptunfallvertrauensmänner, 230 Unfallvertrauensmänner und 262 Angehörige des Betriebsnotdienstes (z. T. in Personalunion mit den Unfallvertrauensmännern).

Eine besondere Bedeutung im Rahmen der Arbeit des Werks-sicherheitswesens kommt dem „Betriebsnotdienst“ zu, vor allem bei Katastrophenfällen. Im Bericht des Werks-sicherheitswesens heißt es über diesen Notdienst im einzelnen:

„Die Hauptaufgabe der Betriebsnotdienste liegt in der vorbeugenden Arbeit zur Verhütung von Katastrophenfällen. Die Mitglieder der Betriebsnotdienste sollen deshalb in angemessenen Zeitabständen, etwa 14tägig, gemeinsame Betriebskontrollen in ihren Tätigkeitsbereichen durchführen. Insbesondere haben sie auf die allgemein nicht im Blickfeld liegenden evtl. Gefahrenstellen, wie sie durch Gasleitungen, Schieber, Ventile, Wasserleitungen, Dampfleitungen, elektrische Leitungen, Korrosionsschäden usw. gegeben sein können, zu achten und festgestellte Schäden zur sofortigen Reparatur zu melden bzw. dieselbe nach Möglichkeit selbst vorzunehmen, wenn es sich um leicht zu beseitigende Mängel handelt.“

Durch diese Handhabung soll für den Fall eines betrieblichen Notstandes gleichzeitig erreicht werden, daß durch die genaue Kenntnis der betrieblichen Einrichtungen schnelle Hilfe durch den Betriebsnotdienst gewährleistet ist. Es muß in diesem Zusammenhang nochmals darauf hingewiesen werden, daß sämtliche Mitglieder des Betriebsnotdienstes als Erst-Helfer durch den Werksarzt ausgebildet sein sollen.“

Unter dem Punkt D, der den eigentlichen Tätigkeitsbericht des Werks-sicherheitswesens sowie eine Reihe Empfehlungen enthält, lesen wir auf Seite 15 einige Passagen zum Thema „Neulinge“ und „Gastarbeiter“. Hierzu heißt es im einzelnen:

„In der Berichtszeit (das Jahr 1961) wurden 208 Angestellte (116 kaufmännische – davon 31 Lehrlinge, 92 technische – davon 11 Lehrlinge) und 1334 Lohnempfänger eingestellt. Sie erhielten durch den Hauptsicherheitsingenieur und seine Mitarbeiter eine Erst-Unterweisung (Kurzvortrag mit Diskussion) über die Unfallverhütungsvorschriften und besondere Sicherheitsregeln und Möglichkeiten des Arbeitsschutzes an ihrem neuen Arbeitsplatz.“

Allen Neulingen wurde die „Ruhrstahl-Fibel für neue Mitarbeiter“ und die Sicherheitslaufkarte für Neulinge sowie der jeweils einschlägige Sicherheits-Lehrbrief ausgehändigt. (Die Sicherheitslaufkarte sollte nach vier Wochen von den Betrieben wieder dem Werks-sicherheitswesen zugestellt werden, versehen mit den Unterschriften des Meisters, Paten und Unfallvertrauensmannes, als Nachweis für eine ordnungsgemäße Einführung des Neulings in den Betrieb. Dieser Forderung des Werks-sicherheitswesens wurde nicht von allen Betrieben in vollem Umfang nachgekommen. Es ist deshalb anzunehmen, und es wird durch die Unfallstatistik ersichtlich, daß der Einführung von Neulingen weit größere Beachtung, als es bisher geschehen ist, geschenkt werden muß. Es kommt darauf an, daß in den Betrieben systematisch vorgegangen wird, etwa nach unserer Vier-Stufen-Methode für die Einweisung neuer Mitarbeiter, die im Rahmen der Sicherheitsbelehrungen erläutert wurde. Nur so können wir den Interessen des Neulings, aber auch des Betriebes – dem jeder fehlende Mann ein Verlust ist – Rechnung tragen. Durch diesen Bericht soll deshalb eine Anregung gegeben sein, in Zukunft der Einführung von Neulingen, aber auch betrieblich Umbesetzter – die auch in ihrem neuen Betrieb als Neulinge gelten – mehr Beachtung zu schenken.)

Von den ca. 160 Gastarbeitern verschiedener Nationalitäten wurden alle über die hier üblichen Sicherheitsregeln durch Aushändigung derselben als Merkhefte in ihrer Landessprache unterrichtet. Durch vier Unfallvertrauensmänner aus diesem Personenkreis soll eine stete Orientierung über die Sicherheitsforderungen gewährleistet sein. Zu den an Sonntagen angesetzten Sicherheitsbelehrungen durch das Werks-sicherheitswesen sind nur 17 Italiener und 42 Spanier erschienen.“

Auch über die Schulung für die Arbeitssicherheit enthält der Bericht interessante Hinweise. Erwähnenswert erscheinen uns die folgenden Abschnitte:

„In der Kranführerschule wurden 12 Lehrgänge zu je 84 Stunden mit 110 Teilnehmern durchgeführt. 11 Teilnehmer haben das Lehrgangsziel nicht erreicht und schieden z. T. schon in der Vorprüfung aus; 45 Fahrer von gleislosen Flurförderungsmitteln und Großraum-Lastkraftwagen erhielten eine Kurzschulung und nach bestandener Prüfung ihren Befähigungsnachweis zum Führen der Fahrzeuge; Vorausgehend der Schulung zum Kranführer und Fahrer wurden alle Teilnehmer einer psychologischen Eignungsuntersuchung zur Feststellung der Konzentrationsleistung unterzogen...“

In Zusammenarbeit mit den Betrieben, die für Schweißer und Brenner eine erneute Arbeitsplatzschulung anlaufen ließen, wurde vom WSW die sicherheitstechnische Belehrung durchgeführt... Die Anbinder-Kurzschulung zur Förderung der Sicherheit im Lastentransport mit Hebezeugen wurde schwerpunktmäßig in den Warmbetrieben durchgeführt...“

Über die technisch-praktische Unfallverhütungs-

arbeit gibt der Bericht gleichfalls erschöpfend Auskunft. So erfahren wir, daß im Jahr 1961 u. a. 9 Krane und 3 Aufzüge abgenommen wurden sowie 117 Kranprüfungen (von 240 Kranen) und 33 Lastbindemittel-Kontrollen durchgeführt wurden. Neben der Überprüfung des verkehrstechnischen Zustandes von 43 Fahrzeugen von Unternehmerfirmen auf der Hütte wurde eine sicherheitstechnische Inspektion bei einer großen Anzahl der 453 werkseigenen Fahrzeuge (angefangen von Lokomotiven und Waggons der Werksbahn bis zu Gabelstaplern und sogar einer Straßenwalze) vorgenommen.

Sämtliche 1262 anzeigepflichtigen Unfälle, die sich 1961 auf der Hütte ereigneten, wurden vom Werks-sicherheitswesen untersucht und die Untersuchungsergebnisse ausgewertet. Die Arbeitsgruppe „Vorbeugender Gas-, Atem-, Brand- und Explosionsschutz“ und die Arbeitsgruppe „Feuerwehr“ berichten u. a. über 79 Schulungen und Übungen der Feuerwehrmänner für den Noteinsatz, über Hilfeleistungen bei 7 Gasvergiftungen in 1961, über die Überprüfung der 988 Handfeuerlöcher auf der Hütte, über 1045 Gasprüfungen sowie die Gesteuerung von rund 1800 Sicherheits- und Gasposten im Laufe des Jahres. Die Werksfeuerwehr hat 1961 – so entnehmen wir dem Bericht weiter – u. a. 8 Mittelbrände, 332 Kleinbrände gelöscht und zweimal Brandhilfe außerhalb der Hütte geleistet.

Der Fahrzeugpark des Werks-sicherheitswesens verfuhr in Ausübung seines Dienstes rund 90 000 km; allein 997 Fahrten mit 10 432 km gingen auf das Konto „Unfälle“.

Die Arbeitsgruppe „Werkschutz“ schließlich kann ebenfalls auf beachtliche Leistungen im vergangenen Jahr verweisen. Die Hauptfahrt Henrichshütte (Doppelwaage) bewältigte arbeitstäglich einen durchschnittlichen Verkehrsfluß von 1540 Ein- und Ausfahrten (770 Lkw und Pkw) einschließlich 460 Ein- und Ausgangsverweigungen (230 Fahrzeuge pro Tag). Die Lohfeld-Waage schleuste einen durchschnittlichen Verkehrsfluß von 102 Lkw (also 204 Ein- und Ausgangsverweigungen) durch. Neben dem Haupttor, das im Tagesdurchschnitt 9600 Ein- und Ausgänge von 4800 Belegschaftsmitgliedern und Besuchern registriert, haben auch die übrigen Werkstore (Lohtor, Mühlenwinkel, Haus Weile und Rechenanlage) täglich Hunderte von Belegschaftsmitgliedern ein- und ausgelassen.

In der Berichtszeit wurden dem Werkschutz 91 Diebstähle und 20 Diebstahlversuche gemeldet, an deren Aufklärung mit der Kriminalpolizei zusammen gearbeitet wurde. Besonders bedauerlich sind hierbei die 13 Spind- und Kame-radendiebstähle!

Den Schluß des ersten Teils des Tätigkeitsberichts des Werks-sicherheitswesens bildet die Tätigkeit des „Betrieblichen Vorschlagswesens“. Im Berichtszeitraum wurden 96 Vorschläge bearbeitet, von denen 37 mit Geldprämien im Wert von insgesamt 6360 DM bewertet werden konnten. Weitere 6 Vorschläge wurden mit Buchprämien ausgezeichnet, 20 Vorschläge wurden zur weiteren Prüfung zurückgestellt, während 33 Vorschläge als unbrauchbar abgelehnt werden mußten.

Wir haben dieser Ausgabe der Werkzeitschrift neben der üblichen Personalbeilage noch eine Sonderbeilage eingelegt, die für den an Unfallschutzfragen interessierten Leser – und welcher Ruhrstahl-Mitarbeiter wäre das nicht? – eine Reihe bemerkenswerter Tabellen enthält, die dem Bericht des Werks-sicherheitswesens angefügt waren. Wir verweisen besonders deshalb auf unsere unfallstatistische Beilage, deren Material WSW-Büroleiter Pings erarbeitet hat, weil wir glauben, daß sie viel zum Verständnis der Unfallsituation auf der Henrichshütte im besonderen und zum Unfallgeschehen in der Hüttenindustrie im allgemeinen aussagt.

Werksarzt

Vom gesunden Leben

5. Auf gesunden Lebensstil kommt's an

Das A und O für die Erhaltung oder Wiederherstellung der Gesundheit ist eine gesunde Lebensführung. Wenn auch nationale, soziale und wirtschaftliche Eigenarten und Umstände unserer Lebensart ihr Gepräge geben, wenn – abgesehen von individuellen Besonderheiten – Klima, geographische Lage, Wohnungs- und Siedlungsfragen unsere Lebensweise einschneidend verändern können, so gibt es doch Grundsätze auf dem Gebiet der Ernährung und der Lebenshaltung, die immer beachtet werden müßten.

Unsere Ernährung soll vollwertig sein, d. h. sie muß alles enthalten, was der Körper braucht. Sie darf aber nicht zu hochwertig sein. Ein gewisser Schlackengehalt der Nahrung ist jedoch Voraussetzung für eine geregelte Darm-tätigkeit. Die Vielseitigkeit und die Art der Zubereitung unserer Kost durch die Hausfrau sind ebenso wichtig wie eine einwandfreie industrielle Verarbeitung der Nahrungsmittel (Konserven, Tiefkühlkost usw.). Vorwürfe gegen industrielle Verarbeitungs- und Konservierungsmethoden sind meist unberechtigt oder übertrieben. Zusätzliche Frischkost in Form von Frischmilch, Frischgemüse und Frischobst gewährleistet stets eine ausreichende Zufuhr von Vitaminen, Salzen und Spurenelementen. Die Ernährung soll in Art und Menge unserem täglichen Kalorienverbrauch angepaßt sein. Je nach der Schwere unserer körperlichen und – in geringerem Maße – geistigen Arbeit, je nach Alter, Körpergröße und Körpergewicht, verbraucht der Normalmensch täglich etwa 2000 bis 4500 Kalorien. Diese Kalorienmenge darf bei der Nahrungszufuhr nicht überschritten werden, sonst entsteht bei normalem Stoffwechsel Fettansatz mit seinen gefährlichen Folgen für Herz- und Kreislaufsystem und für den Leber-Galle-Stoffwechsel. Vergleichsweise sei gesagt, daß ein normales Frühstück etwa 500 Kalorien, ein durchschnittliches bis gutes Mittagessen 1500 bis 2000 Kalorien und ein Abendessen etwa 500 bis 700 Kalorien Nährwert hat. Fett ist dabei der Hauptkalorien-träger. Unsere Ernährung soll also obst- und gemüsereich, dagegen fett- und eiweißarm sein. Den morgendlichen Trunk eines Glases Frischobstsafte oder Orangensaftes sollte man sich als zusätzliche Vitaminquelle zur lieben Gewohnheit machen.

Die Dusche am Morgen, heiß – dann aber kälter werdend – oder kalt, je nach Gewohnheit, soll nach einem mindestens achtstündigen Schlaf den Tag einleiten. Auch eine vernünftige Zahnpflege und allgemeine Körperpflege sind eine Selbstverständlichkeit. Atemübungen am offenen Fenster oder – je nach Lust und Laune – eine kleine Morgengymnastik schaffen ebenfalls die notwendige körperliche und geistige Frische für den Tagesablauf.

Beträgt der Weg zur Arbeitsstelle nicht mehr als 2 km, so schadet es gar nicht, wenn man umförmig den Betrieb zusteuert. Unsere Parkplätze leiden sowieso an Dauerverstopfung.

Eine geregelte körperliche Tätigkeit am Arbeitsplatz ist – was manche chronische Kranker – nicht Kranke! – beherzigen sollten – für den Erhalt unserer Gesundheit von nicht geringer Bedeutung. Das „dolce vita“ mancher Zeitgenossen, die sich auf Kosten ihrer arbeitenden Kollegen nach der gesetzlichen Einführung der Lohnfortzahlung in Krankheitsfällen einen schönen, geruchlosen Tag machen, wird sie (neben der Sozialversicherung) auf die Dauer selbst am meisten schädigen. Wer rastet, der rostet!

Dr. med. Gruß (Schluß folgt)

Tour du Monde

Fortsetzung von Seite 17

weiter. Da ich nichts Verkehrtes sagen konnte, denn ich war ja kein Spion, wie offensichtlich angenommen wurde, schienen sie nach mehreren Stunden zufrieden zu sein. Sie waren dann sogar sehr freundlich. Aber mit dem Fahrrad weiterfahren durfte ich nicht. Ich mußte wieder eine Fahrkarte lösen, diesmal bis Moskau (16 Rubel = 69 DM), und saß 12 Stunden, nachdem ich den ersten Zug verlassen hatte, wieder in einem Abteil und verließ Swerdlowsk."

Über den Rest seiner Eisenbahnfahrt und über die Ankunft in Moskau schreibt Heinz Stücke:

"Im Zug von Khabarowsk nach Swerdlowsk hatte ich auch ein reges Gespräch über Gott und Religion mit einer jungen Russin. Sie sagte mir klipp und klar, daß es keinen Gott gäbe. Ihr Gott sei Lenin. Das ist das Ergebnis der kommunistischen Erziehung. Und doch blieben zum Schluß einige Fragen offen.

Aber im zweiten Zug saß neben anderen auch eine ältere Frau mit Tochter im gleichen Abteil, die etwas Deutsch sprach und einmal ganz offen sagte 'Viel Propaganda, nicht gut'. Und dann fing sie plötzlich an 'Stille Nacht, heilige Nacht' zu singen.

Um 19 Uhr des 6. Juli 1961 lief der Zug im Moskauer Jaroslawer Bahnhof ein.

Dann stand ich auf dem Komsomolskaja-Platz, dem Platz der drei Bahnhöfe und Tor zu Moskau. Völlig fremd und ohne Führer war ich in der Hauptstadt der Sowjetunion. Ich faßte den schnellen Entschluß, nicht zum Intouristbüro zu gehen, das für alle Touristen in der Sowjetunion verantwortlich ist, sondern schwang mich kühn auf mein Rad und radelte davon. Mein Plan war es, erst einmal aus der Stadt herauszufahren, und zwar in Richtung Leningrad. Mein weiterer Plan war es, an irgendeiner unbesetzten Stelle mein Zelt aufzuschlagen. Dann wollte ich am folgenden Morgen das Gepäck verstecken und zurück in die Stadt radeln."

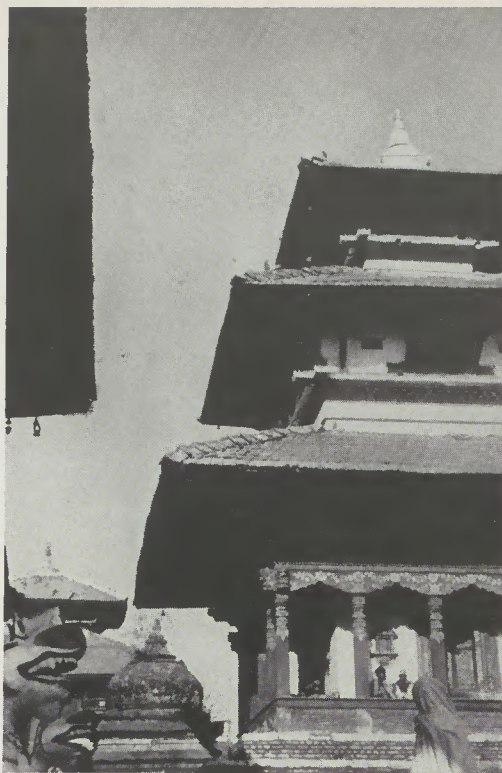
Unser Rußlandtourist fand zwar keinen versteckten Zeltplatz, wohl aber einen offiziellen Campingplatz, wo er sich für 60 Kopeken (2,60 DM) für zwei Nächte einquartierte.

Am nächsten Morgen fuhr Heinz Stücke in die sowjetische Hauptstadt zurück, um sie kennenzulernen. Er umradelte zunächst den Stadtkern – nach einem primitiven Stadtplan – auf dem rund 30 km langen Sadowaja-Ring und bog, am Ausgangspunkt wieder angelangt, in die Hauptgeschäftsstraße, den Gorki-Prospekt, ein. Über seine Eindrücke in Moskau und seine Gedanken beim Anblick des Kreml schreibt er in seinem Reisebericht unter anderem:

"Und plötzlich war ich am Kreml und auf dem Roten Platz. Wie ich es schon auf Bildern gesehen hatte, stand wieder, wie immer, eine lange Menschenmenge vor dem Lenin-Stalin-Mausoleum.

Gegenüber diesem und in der Nähe der GUM, des größten Warenhauses in der Stadt, stellte ich mein Fahrrad an einen Baum und umwanderte das Dreieck der Kremlmauern. Der Kreml machte einen besonderen Eindruck auf mich. Ist es doch die Stelle, von der nach westlichem Urteil die größte Gefahr für die Beraubung der persönlichen Freiheit kommen wird! Besondere Spannung lag auf mir, zumal ich ja etwas Unerlaubtes tat, indem ich mich hier frei und ohne Führer (sprich: Wache) bewegte.

Wie tief die Propaganda schon auf jeden Russen gewirkt hat, zeigt die großzügige Handhabung der Wörter



Unweit des Himalaja: Pagoden in Katmandu

Frieden, Freundschaft und Freiheit, die zu Schlagwörtern geworden sind. Man trifft sie, wo man geht und steht. Sie stehen auf Wänden, Plakaten und in Büchern. Aber mit diesen Wörtern ist auch eine hartnäckige Verleumdung der westlichen 'Kapitalisten' verbunden, von der Unterdrückung, die diese auf die einfachen Leute ausüben und von dem angeblich tiefen Wunsch der kleinen Leute und Arbeiter, mit dem kommunistischen System vereint zu werden.

Dieses und Nachrichten über Streiks und Arbeitslose im Westen werden den Menschen immer wieder vorgesetzt, und zwar in Wörtern, daß auch ein Fremder, der es liest und hört, fast daran glauben könnte, falls er nicht die Wirklichkeit kennt...

Moskau ist von Propaganda-Plakaten eigentlich noch weitgehend verschont, oder sie fallen nicht so ins Auge, aber im sibirischen Teil und auch vorher in Vietnam sind sie ein Hauptbestandteil der Erziehung und Bildung. Auf den unzähligen sibirischen Bahnhöfen war das am deutlichsten sichtbar. Riesige Tafeln, auf denen schematisch der große Produktionsanstieg der letzten Jahre veranschaulicht wurde, wechselten mit Bildertafeln der jüngsten Ereignisse, der Erdumkreisung Gagarins an erster Stelle, Befreiung der unterdrückten Kolonialvölker usw. Auch Statuen Lenins gab es auf jeder Station wenigstens eine. Dieses alles ging mir durch den Kopf, als ich die Türme und Mauern des Kremls bewunderte. Als ich zu meinem Rad zurückkam, war ich erstaunt, eine Menge Leute um das Rad versammelt zu sehen, die untereinander diskutierten und mit dem Finger auf das Rad und die Bemalung zeigten. Ein paar baten, etwas Platz zu machen und fotografierten eifrig."

Am Abend fragte der Campingplatzleiter unsere Rußlandtouristen, ob er sich überhaupt bei „Intourist“ gemeldet habe. Heinz Stücke stellte sich dumm und wurde aufgefordert, das Versäumte am folgenden Tage nachzuholen. Doch auch an diesem Tag hatte er in Moskau keine Zeit dafür. Am dritten Tag schließlich fuhr der Lagerleiter mit nach Moskau. Ergebnis: „Intourist“ verfügt die Abfahrt des störrischen Weltumradlers für den selben Abend in Richtung Helsinki, die finnische Hauptstadt. So mußte Heinz Stücke am 8. Juli 1961 die sowjetische Hauptstadt per Bahn verlassen. Über Leningrad gelangte er nach Finnland. Über den Grenzübertritt in die „westliche Welt“ notierte Heinz Stücke:

"Ich war wirklich froh, wieder im Westen zu sein. Ich kann zwar nicht gerade sagen, daß ich viel Angst in Rußland gehabt hätte, aber fast immer lag es wie ein Alpdruck auf mir und es war mir immer, als könne jeden Augenblick etwas Unangenehmes geschehen.

Ich möchte in diesem Bericht nicht mehr viel über den letzten Teil meiner Reise schreiben, denn er führte mich durch die schon zur Genüge bekannten Länder Skandinaviens. In über 6 Wochen durchradelte ich Finnland, Schweden, Norwegen und Dänemark. Ich war am Nordkap und verlor in Hammerfest meinen neuen Reisepaß; für kurze Zeit lebte ich mit einigen Lappen zusammen."

Am 25. August 1961 betrat Heinz Stücke nach 12 Monaten und 4 Tagen – aus Dänemark kommend – in Großenbrode wieder deutschen Boden.

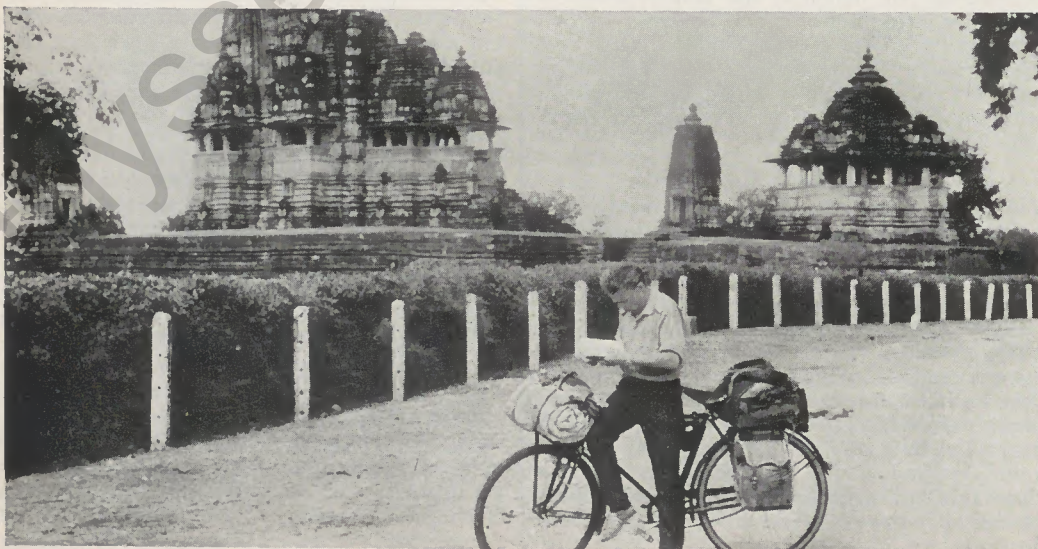
Hier endet der Reisebericht unseres Brackweder Mitarbeiters. Wir, die wir seine Reise nur im Atlas nachvollziehen, können dieser Energieleistung unsere Bewunderung nicht versagen. Ein blutjunger Mann hat aus eigenem Antrieb, aus rein erdkundlichem Interesse, doch gewiß nicht ohne einen Spritzer Abenteuerlust, eine Radpartie unternommen, die ihn durch rund 25 Länder führte, wobei er – fast immer allein – über Land eine Strecke von etwas mehr als 44 000 km zurücklegte, was gut einer Umrundung des Erdballs entsprechen würde.

In der Auswahl der Auszüge aus dem Reisebericht mußten wir uns stark beschränken. Nur knapp erwähnt sind die gefährlichen Momente der Reise, die Verhaftungen, Durchsuchungen, nicht dagegen Überfälle, oder das noch einmal gut gegangene tête-à-tête mit einer 2,5 m langen Schlange irgendwo in Ceylon. Nur erleben, nicht nacherleben kann man die Strapazen, die der Weltumradler auf den Hochebenen Persiens, den Alpenüberquerungen, den Fahrten durch den Dschungel des tropisch-heißen indischen Kontinents durchzustehen hatte. Hitze und Kälte, Regen und Schnee; Stürze mit dem Fahrrad, Reifenpannen – unzählige Male –, Erschöpfung und Resignation, wenn es mal nicht recht weiterging. Heinz Stücke hat durchgehalten, ja mehr noch: er plant bereits eine neuerliche Tour du Monde nach Afrika, Süd- und Nordamerika und Japan. Ob er auch die chinesische Mauer wird überwinden können? Vielleicht schon 1963 wird er wieder sein Stahlroß satteln, ein fahrender Ritter des 20. Jahrhunderts.

Daß eine solche Fahrt keine Frage des Geldes ist, hat Heinz Stücke bereits bewiesen: Als er Deutschland im August 1960 verließ, hatte er nur etwa 1500 DM in der Tasche. Weitere etwa 1000 DM verdiente er sich auf der Fahrt, durch Arbeit und ein bißchen Tauschhandel. Doch dieses Geld hätte wohl nie gereicht, wären ihm nicht in aller Welt Menschen begegnet, für die Gastfreundschaft selbstverständlich ist. Ob in Italien, der Türkei, im Iran oder Pakistan, in Indien oder der Sowjetunion – überall wurden dem Globetrotter Mahlzeiten und Lagerstatt aus ehrlichem Herzen und althergebrachter Sitte entsprechend angeboten.

Spricht man mit Heinz Stücke, so gewinnt man den Eindruck, als sei – trotz aller politischen Rückschläge um eine bessere internationale Verständigung – der Weg von Mensch zu Mensch in aller Welt noch nicht verbaut durch Haß und Hader. Ein Funken Hoffnung in einer zerrissenen Welt...

Auf der Fahrt von Bombay nach Benares: kurze Orientierungspause vor einer Shiva-Tempelstadt



3

M Ä R Z

1962

ruhrstahl

Beilage zur Zeitschrift für die Mitarbeiter der Ruhrstahl Aktiengesellschaft

**Personal-
nachrichten**

Personal- nachrichten aus den Betrieben

Ernennungen

Annen (1. Juni 1961)

Gustav Ellinghaus (Zentr.-Arb.-Vorb.)
wurde zum Gruppenleiter ernannt

Annen (1. Januar 1962)

Friedhelm Schmidt (Konstr.-B. Werkz.-M.)
wurde zum Gruppenleiter ernannt

Erich Scheffler (Konstr.-B. Werkz.-M.) wurde
zum Gruppenleiter ernannt

Herbert Obermann (Konstr.-B. Werkz.-M.)
wurde zum Gruppenleiter ernannt

Willi Lipp (Konstr.-B. Werkz.-M.) wurde
zum stellv. Abteilungsleiter ernannt

Werner Kötter (Kostenabteilung) wurde
zum Gruppenleiter ernannt

Annen (1. Februar 1962)

Heinrich Wüllner (Waggonbau) wurde zum
Schichtmeister ernannt

Karl Lachmann (Waggonbau) wurde zum
Schichtmeister ernannt

Dieter Fischer (Apparatebau) wurde zum
Schichtmeister ernannt

Wolfgang Bachmann (Apparatebau) wurde
zum Betriebsassistenten ernannt

Pensionierungen

Henrichshütte (zum 28. Februar 1962)

Heinrich Kirchmeier (Stahlgießerei), Vor-
arbeiter, Erreichung der Altersgrenze

Erich Rohde (Stahlputzerei), Putzer, Invalide

Heinrich Krampe (Kümpelbau), Verlade-
gehilfe, Invalide

Friedrich Jobs (Walzwerk), Scherenmann,
Invalide

Wilhelm Büscher (Walzwerk), Wasch-
kauwärter, Invalide

Ernst Woïwod (Eisengießerei), Waschkau-
wärter, Erreichung der Altersgrenze

Friedrich Niestrath (Mech. Werkstatt I),
Verlader, Invalide

Verwaltung (zum 28. Februar 1962)

Clemens Hoffmann (Hausmeisterei), Wach-
mann, Erreichung der Altersgrenze

Gustav Kussin (Hausmeisterei), Wachmann,
Erreichung der Altersgrenze

Siegfried Westphal 60 Jahre alt

Der ehemalige Leiter der Ruhrstahl-Pressabteilung,
Siegfried Westphal, vollendete am 18. März 1962
sein 60. Lebensjahr. Es gelang dem Jubilar, der
als ehemaliger Berufssoffizier in den ersten Nach-
kriegsjahren mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen
hatte, in den neun Jahren (1951-1960) seines publi-
zistischen Wirkens für die Ruhrstahl AG diesem
nach der Entflechtung 1951 neu gegründeten Unter-
nehmen in der Tages- und Wirtschaftspresse neues
Ansehen zu verschaffen.

Siegfried Westphal ist seit Mitte 1960 im Rahmen
der Aufgaben der Rheinstahl-Verbindungsstelle Bonn
weiter für unser Unternehmen tätig.

Die Werkzeitschrift wünscht dem Jubilar, der dieser
Publikation stets ein guter Mentor war, auch für
die Zukunft Gesundheit und Schaffenskraft.

Henrichshütte

Jugendsicherheitsausschuß gebildet

„Früh übt sich, was ein Meister werden will.“ Unter
diesem Motto bildete der Jugendausschuß der Hen-
richshütte einen Jugendsicherheitsausschuß. Die
jungen Sicherheitshelfer wurden aus den einzelnen
Berufsgruppen der Lehrwerkstatt ernannt.

Sachbearbeiter H. Geis vom Unfallschutz und Un-
fallobmann Hehs zeigten auf einer Zusammen-
kunft am 6. Februar an einigen Beispielen, wie
Unfälle zu verhüten sind.

H. Geis betonte, daß die Einsetzung eines Jugend-
sicherheitsausschusses als ein wesentlicher Fort-
schritt in der Unfallverhütungsarbeit auf der Hen-
richshütte anzusehen sei. Unfallobmann Hehs
brachte zum Ausdruck, daß die jungen Sicherheits-
helfer auch den Mangel an Unfallvertrauensleuten
ausgleichen helfen können.

Die Sicherheitshelfer von heute sollen die Unfall-
vertrauensmänner der Zukunft sein! Mit diesem

Jubiläen

50 Jahre im Dienst

HENRICHSHÜTTE

40 Jahre im Dienst

HENRICHSHÜTTE

Trotz Zonengrenze zusammenhalten!

Gedruckte Hinweise über den zulässigen
Inhalt und das Höchstgewicht von Geschen-
ksendungen sind in jedem Postamt erhältlich.

 Briefe und Päckchen nach drüben!

Leitspruch wurde der Sicherheitsausschuß in folgen-
der Besetzung konstituiert:

1. Fritz Becker (Versuchsanstalt), Vorsitzender
2. Harald Heide (Lehrwerkstatt-Abt. Schlosser)
3. Manfred Menke (Lehrwerkstatt-Abt. Schmiede)
4. Werner Pauluck (Lehrwerkstatt-Abt. Dreher)
5. Horst Siepmann (Lehrwerkstatt-Abt. Schweißer)
6. Arno Lochmann (Eisengießerei-Lehrplatz)

F. Becker, Henrichshütte

UNSERE TOTEN

HENRICHSHÜTTE

Werner Schmitz	Kontrollleur	31. Januar 1962
Friedrich Schäfer	Pensionär	3. Februar 1962
Johann Mogge	Pensionär	4. Februar 1962
Friedrich Huster	Pensionär	5. Februar 1962
Artur Dahlhaus	Pensionär	7. Februar 1962
Georg Rupp	Zimmermeister	11. Februar 1962
Eugen Peters	Hilfsarbeiter	11. Februar 1962
Hans Wittmers	Schlosser	12. Februar 1962
Clemens Frohwein	Pensionär	17. Februar 1962

ANNENER GUSSTAHLOWERK

Karl Schroer	Vorarbeiter	15. Februar 1962
--------------	-------------	------------------

PRESSWERKE BRACKWEDE

Walter Pferdekämper	Pensionär	15. Februar 1962
---------------------	-----------	------------------

WIR BEWAHREN IHNEN EIN EHRENDES ANDENKEN



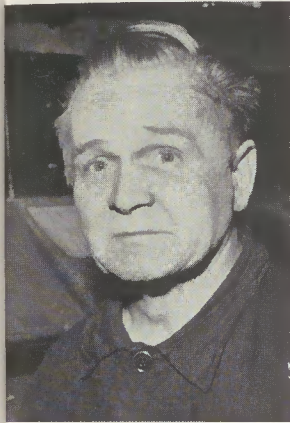
Der Dreher Heinrich Gieselmann konnte am 27. Februar 1962 sein goldenes Arbeitsjubiläum auf der Henrichshütte feiern. Nach Abschluß seiner Lehrzeit arbeitete der Jubilar zunächst in der BW 2 und später in der BW 3. Bis vor wenigen Jahren war er an Radsatzdrehbänken tätig. Da diese Arbeit körperlich sehr anstrengend ist, wurde er vor vier Jahren an eine Gewindschneidbank versetzt.

Heinrich Gieselmann war als Radsatzdreher ungewöhnlich tüchtig, was nicht zuletzt darin zum Ausdruck kommt, daß die Firma Schiess, Düsseldorf, den Jubilar „auslieh“, um von Schiess gebaute Drehbänke in Frankreich vorzuführen. Seine Selbstständigkeit auf dem Gebiet des Radsatzdrehens führte dazu, daß der Jubilar im Jahre 1944 für

eine Reihe von Monaten in ein Reichsbahn-Ausbesserungswerk in Chemnitz geschickt wurde, wo er im Auftrage der Ruhrstahl AG Radsätze drehte. Erwähnenswert ist das Pflichtbewußtsein des Jubilars, der Feierschichten und Unpünktlichkeit nicht kennt; auch Krankheitsausfälle hat er nicht gehabt. Während der 40 Jahre, die er an Radsatzdrehbänken gearbeitet hat, lernte Heinrich Gieselmann zahlreiche junge Dreher an, darunter auch seinen eigenen Sohn, der seit einigen Jahren den Posten des Vaters als Radsatzdreher übernommen hat.

Der Jubilar hatte drei Söhne, die er – als treuer Hüttenmann – alle auf die Henrichshütte brachte. Sein Sohn Kurt ist im Krieg vermißt; der Sohn Heinrich kam als Schwerbeschädigter aus dem Krieg zurück und arbeitet heute im Rechnungsbüro Stahlwerk. Der jüngste Sohn Günter ist Radsatzdreher auf der Hütte.

◀ Jubilar Gieselmann: allzeit pflichtbewußt



Otto Hohage
Kranführer
(Hammerwerk)
am 1. Februar 1962



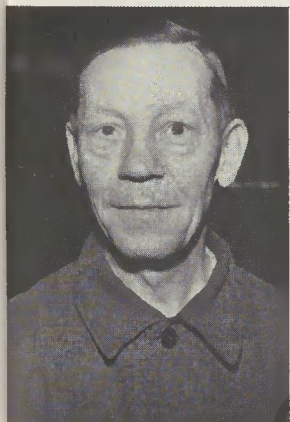
Josef Mund
Abteilungsleiter
(Z-Arb.-Vorber.)
am 4. Februar 1962



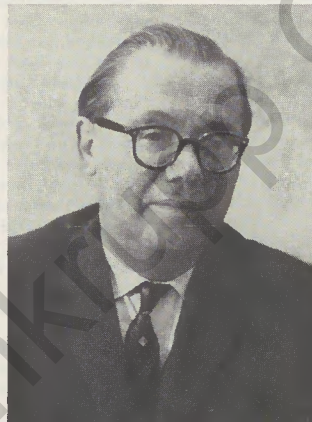
Friedrich Dahlmann
Schlosser
(Walzwerk II)
am 1. März 1962



Max Kieke
Dreher
(Hammerwerk)
am 4. März 1962



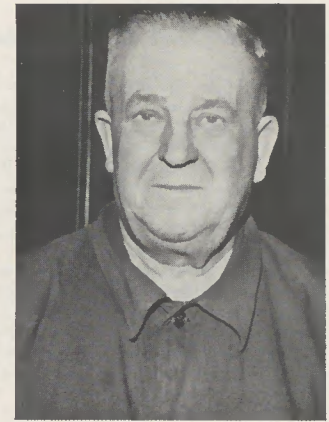
Walter Müller
Bohrer
(Bearbeit.-Werkstatt III)
am 6. März 1962



Fritz Becker
Rechnungsführer
(Stahlwerk)
am 19. März 1962



Gustav Krom
1. Presser
(Kümpelwerk)
am 25. März 1962



Otto Kirchmeier
Ofenmaurer
(Eisengießerei)
am 27. März 1962

25 Jahre im Dienst

HENRICHSHÜTTE

Wilhelm Remberg, Oberingenieur (Techn. Büro), am 1. Februar 1962

Alfred Tüselmann, Sattler (Sattlerei), am 9. März 1962

Willi Möller, 2. Oberschmelzer (Stahlwerk), am 10. März 1962

Kurt Vittinghoff, Elektriker (Elektroabteilung), am 15. März 1962

Wilhelm Singenholz, Schlosser (BW-Werkzeugmacherei), am 22. März 1962

Adolf Schmidt, Hilfsarbeiter (Bearbeitungs-Werkstatt III), am 25. März 1962

Otto Bergmann, Kernmacher (Eisengießerei), am 30. März 1962

Ernst Kulessa, Blockeinsetzer (Walzwerk I), am 30. März 1962

Ernst Oberste-Vorth, Former (Stahlformgießerei), am 31. März 1962

Ewald Himmelmann, Bohrer (Apparatebau), am 31. März 1962

Franz Krusy, Dreher (BW-Werkzeugmacherei), am 31. März 1962

PRESSWERKE BRACKWEDE

August Handelsmann, Stanzer (Betrieb II), am 13. Februar 1962

Theodor Meyer zu Hücker, Schweißer (Betrieb I), am 13. Februar 1962

Erich Mergelkuhl, Schlosser (Betrieb IV), am 15. Februar 1962

Otto Specovius, Schweißer (Elo), am 19. Februar 1962

Wilhelm Oberschachtsiek, Lohnbuchhalter (Lohnbüro), am 1. März 1962

Familiennachrichten

Die Ehe schlossen:

Henrichshütte

Gerda Mularczyk (Verk.-Abrechnung) mit Burkhard Pieper am 1. Februar 1962
Karin Lux (Hammerwerk) mit Heinrich Neuhaus am 2. Februar 1962
Heinrich Neuhaus (Eisengießerei) mit Karin Lux am 2. Februar 1962
Anita Hecker (Sozialabteilung) mit Kurt Mainz am 2. Februar 1962
Kurt Mainz (Hochofen) mit Anita Hecker geb. Müller am 2. Februar 1962
Siegfried Jürgens (Maschinenbau) mit Rita Birk am 2. Februar 1962
Alex Honz (Instands.-Werkstatt I) mit Erika Möller am 2. Februar 1962
Karl Josef Deutsch (Mech. Werkstatt III) mit Karin Basten am 9. Februar 1962
Marianne Alteheld (Bearb.-Werkstatt) mit Arnold Nass am 9. Februar 1962
Arnold Nass (Maschinenbau) mit Marianne Alteheld am 9. Februar 1962
Werner Duda (Mech. Werkstatt III) mit Heidi Fluit am 9. Februar 1962
Arnold Urban (Apparatebau) mit Hedwig Switalski am 16. Februar 1962
Manfred Lück (Steinfabrik) mit Gerda Nölle-Grunau am 16. Februar 1962
Manfred Tiedtke (Kümpelbau) mit Ingrid Schulten am 16. Februar 1962
Erich Biermann (Hochofen) mit Magdalene Wiegand am 16. Februar 1962
Siegfried Holighaus (Eisengießerei) mit Gisela Buttler am 15. Februar 1962
Rolf Blase (Walzwerk) mit Inge Nolden am 15. Februar 1962
Jürgen Röhken (Waggonbau) mit Inge Ruth Terhoff am 16. Februar 1962
Heinz Spanier (Eisengießerei) mit Marlis Schmand am 16. Februar 1962
Heinz Becker (Stahlwerk) mit Gudrun Domnik am 19. Februar 1962
Klaus Grebe (Apparatebau) mit Renate Piekut am 23. Februar 1962
Herbert Konarski (Versuchsanstalt) mit Ilse Buchta am 23. Februar 1962

Annener Gusstahlwerk

Klaus Michaelis (Kontrolle) mit Christa Brock am 1. Dezember 1961



Jose Gomez-Sampayo (FZ) mit Josefa Castro-Fornos am 29. Dezember 1961
Eugenio Hernandez-Mateos (FZ) mit Teresa Follado-Carmona am 29. Dezember 1961
Enrique Lafuente-Rodriguez (FZ) mit Francisca Blanco Romanillos am 30. Dezember 1961
Francisco Espineira Garcia (Werksbahn) mit Carmen Mere Gonzalez am 10. Januar 1962
Kurt Flössel (Apparatebau) mit Olga Schlosser-Hünewinkel am 18. Januar 1962
Karl Klein (Fertigung Maschinen) mit Ursula Senfleben am 19. Januar 1962
Heinz Pierson (Elektrowerkstatt) mit Elly-Emma Stritzel-Romann am 26. Januar 1962
Heinz Krupinski (Elektrowerkstatt) mit Ingeborg Neukirchen am 26. Januar 1962
Egon Banze (Apparatebau) mit Ingrid-Emma Dreier am 26. Januar 1962
Renate Lux (kaufm. Sekretariat) mit Siegfried Guschowski am 2. Februar 1962

Presswerke Brackwede

Günter Kronsbein (Sicherheitsdienst) mit Christa Heidemann am 16. Februar 1962

Verwaltung Witten

Norbert Liß (Z-Einkauf) mit Christel Klee (Werk Annen) am 23. Februar 1962

Unfallschutz

Lohn für Lebensrettung

Der Arbeiter Wilhelm Lopatar, Tiefbauabteilung der Henrichshütte, rettete am 9. November 1961 einen Menschen vor dem Tode des Ertrinkens. In Anerkennung dieser Leistung, über die wir in der WZ 4/62 berichten werden, erhielt der Lebensretter am 6. Februar 1962 von der Berufsgenossenschaft in Hamburg-Altona eine Rettungsprämie in Höhe von 100,- DM sowie ein Buch. Hauptsicherheitsingenieur Ritter, Henrichshütte, überreichte W. Lopatar eine Anerkennungsprämie in Höhe von ebenfalls 100,- DM als Dank der Werksleitung.

◀ Lebensretter Wilhelm Lopatar

Nachwuchs kam an:

Henrichshütte

Heinz Böhm (Betriebswirtschaftsst.), Claudia, am 6. Januar 1962
Werner Herbold (Mech. Werkstatt II), Sabine, am 10. Januar 1962
Horst Wangerow (Walzwerk II), Thomas, am 11. Januar 1962
Helmut Siebold (Walzwerk II), Heike, am 12. Januar 1962
Peter Blomann (Baubauabteilung), Michael, am 12. Januar 1962
Siegfried Börnke (Baubauabteilung), Peter, am 13. Januar 1962
Erwin Zahn (Walzwerk I), Peter, am 13. Januar 1962
Karl Heinz Bieske (Mech. Reparaturwerkstatt), Uwe, am 13. Januar 1962
Hermann Wiederholz (Verkauf Abrechnung), Marion, am 13. Januar 1962
Heinz Dahlhaus (Maschinenbau), Andreas, am 14. Januar 1962
Johannes Jung (Hochofen), Cornelia, am 15. Januar 1962
Ernst Schriever (Elektrowerkstatt), Heike, am 17. Januar 1962

Leserzuschrift

Antwort an einen Brackweder Mitarbeiter

Die Redaktion der WZ erhielt vor kurzem einen Brief, an dem bereits der Umschlag bemerkenswert war. Damit ist nicht so sehr das Bekenntnis „Niemand Oder-Neiße-Grenze“ neben der Anschrift gemeint; daß alle Menschen ein Recht auf ihre Heimat haben, ist natürlich. Auf der Rückseite des Briefes wurde man allerdings deutlicher: eine Karte von „Ostdeutschland und unser Sudetenland“; neben „unserem“ Sudetenland kann man sehen, daß auch Oberschlesien, Westpreußen und Memelland als deutsche Gebiete zurückzufordern sind. Daneben findet man u. a. die Mahnung, nie zu vergessen, daß „über 17 Millionen Deutsche aus ihrer 700jährigen Heimat unter furchtbaren Greueltaten vertrieben oder getötet wurden“. Kein Heimatvertriebener wird das alles vergessen können. Doch: Die Tatsache, daß all dies Furchtbare eine grausam-logische Folge eines von Deutschland begonnenen Krieges ist, scheint den geistigen Vätern solcher Umschläge so unbedeutend, daß sie ihnen nicht erwähnenswert erscheint. Was würden wir wohl sagen, wenn uns ganz Europa mit der Erinnerung überschwemmte, daß unter den Nationalsozialisten an die 20 Millionen Juden, Russen, Polen, Jugoslawen, Franzosen, Belgier, Norweger usw. verbrannt, ermordet, verschleppt, eingekerkert wurden oder verhungerten. Wie sagt Bert Brecht: „Mögen andere Leute von ihrer Schande reden, ich rede von der meinen.“

Doch zum Brief. In diesem Brief schreibt ein Brackweder Mitarbeiter, dessen Namen wir aus Fairneß nicht der Öffentlichkeit preisgeben möchten, u. a.:

In der Nr. 2/1962 felen mir die Aphorismen von Tucholsky auf. Abgesehen vom inhaltlichen Unsinn – wissen Sie eigentlich, daß T. ein typischer Salonbolschewist war? Zudem ein abgefeimter Deutscherhasser, den seinerseits ein gutes Stück Schuld an der Vergiftung der Atmosphäre zwischen Deutschen und Juden trifft?

Es sei dabei an sein niederträchtiges Buch „Deutsche sehen dich an“ erinnert. In seinem „Manifest“ „Heimat“ schrieb er u. a.:

„Man hat uns zu berücksichtigen, wenn man von

Deutschland spricht, uns Kommunisten...“ Dann folgen noch zwei Beispiele, die Tucholsky als einen „abgefeimten Deutschenhasser entlarven sollen“. Diese drei Beispiele sind einer Notiz im „Spiegel“ vom 27. 11. 1960 entnommen, wo sie als Beispiele für Auslassungen von Textstellen in einer Rundfunksendung zum 70. Geburtstag Kurt Tucholskys dienten, dieses politischen Essayisten der 20er Jahre, dessen oft beißende Kritik vielen nicht bequem gewesen ist. Nun hat aber unser Briefschreiber selbst diesen Spiegel-Artikel schlecht gelesen, denn dort geht das erste Zitat weiter. Es heißt richtig zitiert: „Man muß uns berücksichtigen, wenn man von Deutschland spricht, uns Kommunisten, junge Sozialisten, Pazifisten, Freiheitsliebende aller Grade...“

So hört es sich ganz anders an. So wie es im Leserbrief stand, paßte es aber besser zur vorgefaßten Meinung.

Aber auch sonst stimmt es mit dem Brief nicht so recht, und man fragt sich besorgt, ob der Verfasser des Briefes jemals eine Zeile Tucholsky, außer denen im „Spiegel“, gelesen hat. So führt er Tucholskys „niederträchtiges Buch“ „Deutsche sehen dich an“ an. Aber nicht nur hat Tucholsky niemals ein solches Buch geschrieben, es gibt auch in der ganzen deutschsprachigen Literatur überhaupt kein Buch dieses Titels. Das war unserem Leserbrief-Schreiber schlecht vorgesagt! Gemeint war wohl vielmehr damit eine Fotomontage von John Heartfield „Tiere sehen dich an“, die Tucholsky in seinem Buch „Deutschland, Deutschland über alles“ verwendet hat.

Und auch das erste – unvollständig zitierte – Beispiel ist von allem, was der Satiriker Tucholsky jemals geschrieben hat, sicherlich das untauglichste Zitat, um ihn als „abgefeimten Deutschenhasser“ zu „entlarven“, denn pappt man vorne und hinten das wieder dran, was abgeschnitten wurde, um etwas zu beweisen, dann wird es eines der ehrlichsten und schönsten Bekenntnisse zu Deutschland, die es überhaupt gibt. Aber das konnte unser Briefschreiber wohl nicht wissen, denn er hat es nie gelesen. Wie sollte er auch, denn „Heimat“ stammt aus Tucholskys Buch „Deutschland, Deutschland über alles“, das heute für einen normalen Sterblichen überhaupt nicht mehr zugänglich ist, weil es, 1929 nur in einer Auflage gedruckt, 1933 von den Nationalsozialisten verbrannt wurde und heute zu den größten Kostbarkeiten auf dem Antiquariats-Büchermarkt gehört.

Und weil es so schwer zugänglich ist, soll ein kleiner Teil aus „Heimat“ zitiert werden:

„Nein, Deutschland steht nicht über allem – und ist nicht über allem – niemals. Aber mit allen soll es sein, unser Land. Und hier stehe das Bekenntnis, in das dies Buch münden soll:

Ja, wir lieben dieses Land!

Und nun will ich euch mal etwas sagen:

Es ist nicht wahr, daß jene, die sich national nennen und nichts sind als bürgerlich-militaristisch dieses Land für sich gepachtet haben. Weder die Regierungsvertreter im Gehrock noch der Oberstudienrat noch die Herren und Damen des Stahlhelms allein sind Deutschland. Wir sind auch noch da.

Sie reißen den Mund auf und rufen: „Im Namen Deutschlands...!“ Sie rufen: „Wir lieben dieses Land, nur wir lieben es.“ Es ist nicht wahr.

Im Patriotismus lassen wir uns von jedem über treffen – wir fühlen international. In der Heimatliebe von niemand – nicht einmal von denen, auf deren Name das Land grundbuchlich eingetragen ist. Unser ist es.

Und so widerwärtig mir jene sind, die – umgekehrten Nationalisten – nun überhaupt nichts mehr Gutes an diesem Land lassen, kein gutes Haar, keinen Wald, keinen Himmel, keine Welle – so scharf verwahren wir uns dagegen, nun etwa ins Vaterländische umzufallen. Wir pfeifen auf die Fahnen, aber wir lieben dieses Land. Und so wie die nationalen Verbände über die Wege trommeln – mit dem gleichen Recht, mit genau demselben Recht nehmen wir, wir, die wir hier geboren sind, die wir besser deutsch schreiben und sprechen als die Mehrzahl der nationalen Esel – mit genau demselben Recht nehmen wir Fluß und Wald in Beschlag, Strand und Haus, Lichtung und Wiese: es ist unser Land. Wir haben das Recht, Deutschland zu hassen, weil wir es lieben. Man hat uns zu berücksichtigen, wenn man von Deutschland spricht, uns: Kommunisten, junge Sozialisten, Pazifisten, Freiheitsliebende aller Grade; man hat uns mitzudenken, wenn „Deutschland“ gedacht wird... Wie einfach, so zu tun, als bestände Deutschland nur aus nationalen Verbänden.

Deutschland ist ein gespaltenes Land. Ein Teil von ihm sind wir. Und in allen Gegensätzen steht – unerschütterlich, ohne Fahne, ohne Leierkasten, ohne Sentimentalität und ohne gequältes Schwert – die stille Liebe zu unserer Heimat...“

Die Redaktion

3

MÄRZ

1962

Sonderbeilage zur Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Ruhrstahl Aktiengesellschaft

Unfall- statistik

Henrichshütte

Unfallübersicht der Ruhrstahl AG 1961

Werk	Ø Blm.	Verfahrene Arbeitsstunden 1961	Meldepflichtige Arbeitsunfälle 1961	Anzeigepflichtige Arbeitsunfälle auf 10 Mill. Arb.-Std.	Anzeigepflichtige Wegeunfälle 1961
Henrichshütte Hattingen	10 104	20 221 648,00	1 262	62,4	125
Annener Gussstahlwerk	2 162	4 921 500,75	588	119,5	31
Presswerke Brackwede	1 600	3 086 582,25	481	155,8	25
Hauptverwaltung Ruhrstahl	310	921 485,00	3	3,3	3
Gesamt	14 176	29 151 216,00	2 334	80,1	184

Unfallrangreihe der Betriebe im Jahre 1961

Aufgeschlüsselt nach durchschnittlicher Belegschaftszahl, Zahl der Unfälle, Unfallziffer (1000-Mann-Quote) und der Gefährklasse des jeweiligen Betriebes

HENRICHSHÜTTE

Betrieb	Ø Blm.	Unfälle	1000-Mann-Quote/ Monat	Gefährklasse
1. Einsatzbetrieb	249	57	19,1	6,0
2. Eisengießerei mit Modellschreinerei	582	122	17,5	5,5
3. Apparatebau	265	49	15,4	4,0
4. Stahlwerk	1 049	192	15,3	8,0
5. BW I/Maschinenbau	875	147	14,0	3,5
6. Walzwerk I/II	780	130	13,9	6,5
7. Stahlformgießerei mit Modellschreinerei	376	62	13,7	7,0
8. Kumpelwerk	164	27	13,7	5,0
9. Preß- u. Hammerwerk	520	84	13,5	9,5
10. Hochofenwerk	350	54	12,9	5,5
11. Werksbahn	374	56	12,5	5,5
Werksdurchschnitt Henrichshütte				10,4
12. BW II/III	220	26	9,9	3,5
13. Vergüterei	214	25	9,7	3,5
14. Lehrwerkstatt	251	28	9,3	3,5
15. Bauabteilung	363	39	9,0	6,0
16. Werkzeugmacherei	123	12	8,1	3,5
17. Maschinen-Betrieb	558	54	8,1	3,5
18. Elektro-Abteilung	353	33	7,8	4,5
19. Mech. Rep.-Werkstatt	97	9	7,7	4,5
20. Versuchsanstalt	231	21	7,6	1,5
21. Verwaltung	304	10	2,7	2,0
22. Werksicherheitswesen	184	5	2,3	2,0
23. Wärmestelle	79	2	2,1	1,5
24. Angestellte	1 543	18	1,0	0,5
Gesamt	10 104	1 262	10,4	-

Rangreihe der Betriebe

in der Unfallhäufigkeit im Jahre 1961

(Unfälle auf 10 Mill. verfahrene Arbeitsstunden)

HENRICHSHÜTTE

Betrieb	Unfall- häufigkeit
1. Eisengießerei mit Modellschreinerei	111,3
2. Einsatzbetrieb	109,4
3. Stahlwerk	98,4
4. Apparatebau	96,2
5. BW I/Maschinenbau	86,2
6. Stahlformgießerei mit Modellschreinerei	85,2
7. Kumpelwerk	83,1
8. Walzwerk I/II	82,9
9. Preß- u. Hammerwerk	81,4
10. Hochofenwerk	77,5
11. Werksbahn	73,6
Werksdurchschnitt Henrichshütte 62,4	
12. BW II/III	60,1
13. Lehrwerkstatt	59,8
14. Vergütere	59,2
15. Bauabteilung	53,9
16. Werkzeugmacherei	49,7
17. Maschinen-Betrieb	49,1
18. Mech. Rep.-Werkstatt	46,9
19. Versuchsanstalt	46,8
20. Elektro-Abteilung	45,4
21. Verwaltung	16,5
22. Werksicherheitswesen	14,6
23. Wärmestelle	12,2
24. Angestellte	5,2

Übersicht
über die
Entwicklung
der Unfallage
1951–1961

HENRICHSHÜTTE

Jahr	Ø Blm.	Meldepflichtige Betriebsunfälle	Tödliche Unfälle	Unfälle auf 1000 Blm. u. Monat	1000-Mann-Quote der Hütten- u. Walzwerks-BG.
1951	5 959	906	2	12,7	11,9
1952	6 438	850	2	11,0	12,6
1953	6 799	1 006	8	12,3	13,0
1954	6 666	848	5	10,7	12,6
1955	7 361	1 070	3	12,2	12,5
1956	8 320	970	3	9,7	11,5
1957	9 436	1 152	8	10,2	11,3
1958	9 557	1 073	3	9,4	12,1
1959	8 877	905	—	8,4	12,4
1960	9 618	1 190	3	10,3	13,7
1961	10 104	1 262	1	10,4	13,5

Übersicht
über die
Unfallursachen
im Jahre 1961

HENRICHSHÜTTE

Unfallursachen	Unfälle	= %
1. Fallen von Personen, Stolpern, Ausgleiten, Sturz, Abspringen usw.	255	20,1
2. Benutzung von Fördereinrichtungen, Hebezeugen usw.	205	16,1
3. Lastenbewegung von Hand oder mit einfachen Geräten usw.	134	10,6
4. Abspringende Splitter und Bruchstücke	106	8,4
5. Bedienung und Wartung von Arbeitsmaschinen, einschl. Getriebe usw.	90	7,1
6. Umfallen und Herabfallen von losen Gegenständen und Stapeln, Zusammenbruch, Einsturz usw.	84	6,7
7. Umgang mit Fahrzeugen und Bahnen	79	6,3
8. Verbrennung durch heiße Flüssigkeit und Dämpfe, glühendes und flüssiges Material, flüssige Schlacke	78	6,2
9. Stoßen an harten und scharfen Gegenständen	74	5,9
10. Gebrauch von Handwerkszeug und Arbeitsgeräten	69	5,5
11. Bedienung und Wartung von Fördereinrichtungen, Hebezeugen usw.	25	2,0
12. Bedienung und Wartung von Kraftmaschinen	20	1,6
13. Verbrennungen durch Flammen und austretende Gase aus Öfen; Einwirkungen von Explosionen	15	1,2
14. Verätzungen und Verbrennungen durch Säuren, Kalk und dergleichen; Einwirkung von Giftstoffen, Gasen (CO)	7	0,6
15. Elektrischer Strom (Stromeinwirkungen und Verbrennungen)	7	0,6
16. Explosionen von Sprengstoffen, Überdruck von Luft, Gasen und Dämpfen in Behältern	6	0,5
17. Bauarbeiten, Aufräum- und Abbrucharbeiten	4	0,3
18. Spielerei, Sport, Streit usw.	4	0,3
Insgesamt	1 262	100,0

Übersicht über das Alter der Verletzten
(in Altersgruppen zusammengefaßt)
der meldepflichtigen Betriebsunfälle der Henrichshütte
im Jahre 1961

Alter	Bis 18 Jahre	18–21 Jahre	21–27 Jahre	27–35 Jahre	über 35 Jahre	Gesamt	%
Anzahl	39	184	244	341	454	1 262	
%	3,1	14,6	19,3	27,0	36,0		100,0

Übersicht über die Zeit
der ausgeübten Tätigkeit der Unfälle
der anzeigepflichtigen Betriebsunfälle der Henrichshütte
im Jahre 1961

Zeit	bis 1 Jahr	1–3 Jahre	3–6 Jahre	über 6 Jahre	Gesamt	%
Anzahl	419	328	245	270	1 262	
%	33,2	26,0	19,4	21,4		100,0

Beteiligung der Gastarbeiter
an den meldepflichtigen Betriebsunfällen
der Henrichshütte im Jahre 1961:

Von den insgesamt 1262 meldepflichtigen Betriebsunfällen der Henrichshütte erlitten 41 Gastarbeiter = 3,2% der Gesamtunfälle meldepflichtige Unfallverletzungen.
(Ø Gastarbeiter 1961 = 160 Blm.)

Aufschlüsselung

der anzeigepflichtigen Betriebsunfälle der Henrichshütte im Jahre 1961 auf die einzelnen Schichten und Arbeitsstunden

a) Morgenschicht
= 713 Unfälle = 56,5 %
der Gesamtunfälle

Stunde	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Anzahl	%
1. Stunde	16	19	21	13	9	8	5	91	7,2
2. Stunde	18	19	19	12	21	14	11	114	9,0
3. Stunde	12	14	11	9	11	19	5	81	6,4
4. Stunde	15	12	22	23	12	9	9	102	8,1
5. Stunde	26	13	12	19	8	6	14	98	7,8
6. Stunde	16	9	18	7	15	10	9	84	6,7
7. Stunde	11	8	14	9	10	11	10	73	5,8
8. Stunde	15	12	9	16	7	6	5	70	5,5
Gesamt	129	106	126	108	93	83	68	713	56,5

b) Mittagschicht
= 332 Unfälle = 26,3 %
der Gesamtunfälle

Stunde	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Anzahl	%
1. Stunde	10	3	4	2	4	3	1	27	2,1
2. Stunde	9	11	6	9	2	6	4	47	3,7
3. Stunde	7	12	13	13	2	5	2	54	4,3
4. Stunde	7	7	5	5	8	9	1	42	3,3
5. Stunde	10	8	4	10	9	5	3	49	3,8
6. Stunde	4	8	4	6	15	2	4	43	3,5
7. Stunde	5	12	4	5	4	4	6	40	3,2
8. Stunde	4	8	3	1	9	4	1	30	2,4
Gesamt	56	69	43	51	53	38	22	332	26,3

c) Nachtschicht
= 217 Unfälle = 17,2 %
der Gesamtunfälle

Stunde	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Anzahl	%
1. Stunde	4	2	0	1	3	1	2	13	1,0
2. Stunde	2	4	3	2	9	1	1	22	1,7
3. Stunde	1	4	1	7	5	3	1	22	1,7
4. Stunde	5	4	5	2	4	4	4	28	2,3
5. Stunde	8	11	5	13	6	3	2	48	3,8
6. Stunde	9	6	3	5	11	2	1	37	2,9
7. Stunde	6	5	6	3	2	3	1	26	2,1
8. Stunde	4	6	3	2	4	0	2	21	1,7
Gesamt	39	42	26	35	44	17	14	217	17,2

Zusammenstellung

a) Unfälle aufgeschlüsselt nach Tagen:

Schicht	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Anzahl	%
Morgen	129	106	126	108	93	83	68	713	
%	10,2	8,3	10,0	8,6	7,4	6,6	5,4		56,5
Mittag	56	69	43	51	53	38	22	332	
%	4,5	5,5	3,4	4,0	4,2	3,0	1,7		26,3
Nacht	39	42	26	35	44	17	14	217	
%	3,1	3,3	2,1	2,8	3,5	1,3	1,1		17,2
Gesamt	224	217	195	194	190	138	104	1 262	
%	17,7	17,2	15,5	15,4	15,1	10,9	8,2		100,0

b) Unfälle aufgeschlüsselt nach Arbeitsstunden:

Schicht	Stunde								Anzahl	%
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.		
Morgen	91	114	81	102	98	84	73	70	713	
%	7,2	9,0	6,4	8,1	7,8	6,7	5,8	5,5		56,5
Mittag	27	47	54	42	49	43	40	30	332	
%	2,1	3,7	4,3	3,3	3,8	3,5	3,2	2,4		26,3
Nacht	13	22	22	28	48	37	26	21	217	
%	1,0	1,7	1,7	2,3	3,8	2,9	2,1	1,7		17,2
Gesamt	131	183	157	172	195	164	139	121	1 262	
%	10,4	14,5	12,4	13,6	15,5	13,0	11,0	9,6		100,0

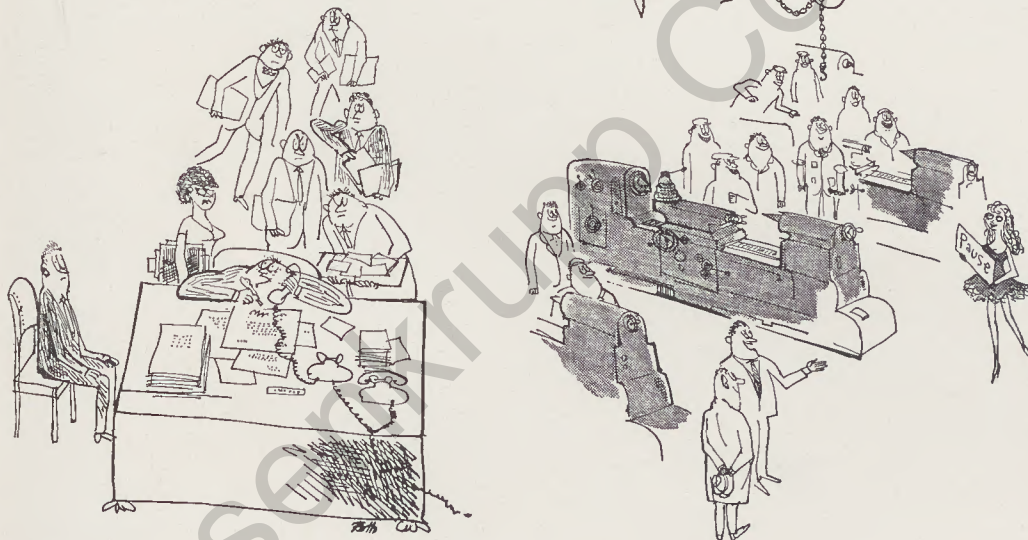


Zu guter Letzt

Betriebsklimatisches ...



„Das wär' doch gelacht,
wenn wir jetzt nicht ein besseres
Betriebsklima kriegten, Herr Direktor!“



„Also schießen Sie los, lieber Mitarbeiter Krause.
Wo fehlt es denn? Schütten Sie Ihr Herz aus!“

„Das gehört zu unseren
freiwilligen sozialen Leistungen.“

Chefsekretärin

in bekanntem Unternehmen, umsichtig,
vital, drei Fremdsprachen, Auslands-
erfahrung, hohes geistiges Niveau

sucht halbwegs ebenbürtigen Chef

Gutes Vorzimmerklima zugesichert.
Wohnung und Wagen vorhanden.

Es ist so geblieben!
„Ich mache mit jeder Ernennung
99 Unzufriedene
und einen Undankbaren“

Ludwig XIV.

Ruhrstahl-Bildchronik



Heilgehilfenkursus auf der Heinrichshütte: In der Praxis des
Werksarztes der Heinrichshütte fand vom 14.–16. Februar ein
Kursus für die Heilgehilfen der Fa. Dittmann & Neuhaus,
Herbede, statt, in dem neben Werksarzt Dr. Gruß auch die
Heilgehilfen Birnstein und Byrschel, Masseur Liebetanz sowie
Schwester Tiede und Laborantin Nott den Kurssteilnehmern aus
Herbede Vorträge hielten und Demonstrationen durchführten.
Auf unserem Foto informiert Schwester Tiede die Lehrgangs-
teilnehmer über Instrumentenlehre und Sterilisation von Instru-
menten. Neben den fachlichen Vorträgen fand auch eine Besich-
tigung der Waschkauen sowie eine Erörterung des Unfallproblems
statt. Über Grundlagen der Kranken- und Rentenversicherung
sprach der Leiter der Hütten-Betriebskrankenkasse, Henkel.



Werksbücherei Annen ist umgezogen: Mitte Februar zog die
Werksbücherei des Annener Gussstahlwerks aus ihrem bisherigen
Raum neben dem Betriebsratbüro in ein neues Domizil. Wer
in Zukunft die Sozialfürsorgerin des Werkes, Frä. Kathagen,
die gleichzeitig auch die Werksbücherei betreut, sprechen
möchte, findet sie in dem flachen Gebäudetrakt am Parkplatz
für Besucher der Ruhrstahl-Verwaltung (neben der Torwaage).
Die Bücherausgabezeiten haben sich, ebenso wie die Sprech-
stunden der Sozialfürsorgerin, nicht geändert. Unser Foto zeigt
Frä. Kathagen und Annener „Leseratten“ bei der Bücherausgabe.



Schwerbeschädigten-Vertrauensmänner tagten: Am 9. März kamen
die Schwerbeschädigten-Vertrauensmänner der Heinrichshütte im
Ledigenheim zusammen. Schwerbeschädigten-Obmann Nölle
(Apparatebau) und sein Stellvertreter Burgmann (Betriebswirt-
schaft) diskutierten mit den Vertrauensmännern, die sämtlich
selbst Schwerbeschädigte sind, vor allem betriebliche Umset-
zungen — eines der wichtigsten Schwerbeschädigten-Themen —
und Parkplatz- sowie Transportprobleme Schwerbeschädigter. Mit
größter Gewissenhaftigkeit wurden einzelne Fälle besprochen.
Es ist übrigens wenig bekannt, daß die Heinrichshütte 315
Schwerbeschädigte (über 50 % Erwerbsgeminderte), 356 Leicht-
beschädigte (bis 50 % Erwerbsgeminderte) sowie rund 250 kranke
und nicht mehr voll einsatzfähige Mitarbeiter beschäftigt.



Soviel Blech...

Traditionsgebundener Bestandteil eines jeden Schützenfestes, wie eigentlich jeder zünftigen, sich in der Öffentlichkeit abspielenden Vereinsveranstaltung, ist die Mitwirkung einer dem Verein nahestehenden Musikkapelle. Tonangebend dabei ist das Blech, d. h. der massierte Einsatz der Blasinstrumente. Dabei gewinnt man mitunter den Eindruck, als gelte es, die Maxime „Je lauter, je lieber“ in die Tat umzusetzen. Daß der Tubabläser auf unserem Foto alles, was die Lungen herzugeben vermögen, durch sein Tubamundstück zu pressen scheint, läßt sich – auch ohne ihn von vorn zu sehen – am Ausdruck des kleinen Mädchens unschwer ablesen.

Foto: Philipp