



WERK *und* WIR

3

1956

Probleme der Kohle

In dem vorliegenden Heft berichten wir über das Ergebnis der Tarifverhandlungen im Bergbau. Im Zusammenhang mit diesen Verhandlungen ist in der Öffentlichkeit eingehend die Lage des deutschen Steinkohlenbergbaus und insbesondere die Frage des Kohlepreises erörtert worden. Diese Vorgänge und Zusammenhänge geben Veranlassung für die nachstehende allgemeine Stellungnahme zu den Problemen der Kohle.

Über die Kohle wird in letzter Zeit viel geschrieben und gesprochen, meistens im ungünstigen Sinne: Warum haben wir nicht genügend Kohle? Warum soll der Bergbau staatliche Hilfe bekommen? Das sind Fragen, die an der Tagesordnung sind.

Beide Fragen stehen im Zusammenhang: Wenn mehr Kohle gefördert werden soll, sind zunächst Investitionen notwendig, um betriebliche Verbesserungen durchzuführen und veraltete Anlagen durch neue zu ersetzen. Diese Notwendigkeit besteht nicht nur für einzelne Aggregate, sondern auch für vollständige neue Schachtanlagen.

Jede Investierung erfordert Geld; normalerweise sind die Preise in Zeiten guter Konjunktur so ausgependelt, daß die Investitionsmittel aus dem Preis, mittelbar und unmittelbar, aufgebracht werden können. Darüber hinaus muß es über den Preis auch möglich sein, eine Verzinsung des investierten Kapitals sicherzustellen, wobei es gleichgültig ist, in wessen Besitz es liegt.

Die deutsche Steinkohle ist seit dem ersten Weltkrieg insofern anders behandelt worden, als der Erlös nicht mehr dem freien Spiel des Marktes überlassen, sondern „gebunden“ wurde, wobei für seine Festsetzung die verschiedensten Erwägungen ausschlaggebend waren. Diese Ausnahmestellung, die aus allgemeinen Gesichtspunkten – wenn sie auch dem Bergbau nicht dienlich gewesen ist – immerhin noch verständlich war, wurde im Montanunion-Vertrag praktisch zu einer Diskriminierung des deutschen Bergbaus.

Der Montan-Vertrag, der die Grundstoffindustrien von Frankreich, Belgien, Luxemburg, Holland, Italien und der Bundesrepublik zusammenschließt, hätte – so müßte man annehmen – gleiche Bedingungen für alle Vertragsschließenden auf Grund der demokratischen Spielregeln vorsehen müssen. Vor allem hätten hinsichtlich der Preisstellung die gleichen Grundsätze in allen Ländern Anwendung finden müssen.

Wir müssen aber feststellen, daß allein die deutsche Kohle bisher an Höchstpreise gefesselt war, während die anderen Länder hiervon frei geblieben sind.

Die Höchstpreise für die deutschen Produkte wurden von der Hohen Behörde festgesetzt; dabei wurde außer acht gelassen, daß im Vertrag ausdrücklich vorgesehen ist, bei der Preisfindung die notwendigen Kosten für den Kapitaldienst und für eine Rendite zu berücksichtigen. Da das nicht erfolgt ist, hat der Ruhrbergbau, um zu seinem Recht zu kommen, eine Klage gegen die Hohe Behörde eingeleitet, über die allerdings noch nicht entschieden ist.

Warum, so fragt man sich, ist für die deutsche Steinkohle dieser Ausnahmezustand geschaffen

worden? Die Preispolitik der Ruhrkohle hat sich seit Jahrzehnten durch besondere Behutsamkeit ausgezeichnet. Auch unter dem Montan-Vertrag wäre sicherlich von dieser traditionellen Haltung nicht abgewichen worden. Weshalb also Höchstpreise, die die Ruhrkohle zur billigsten in der Montanunion gemacht haben? Sollte darin der Versuch verborgen gewesen sein, der konkurrierenden ausländischen Eisenindustrie zu niedrigen Einsatzkosten zu verhelfen?

Von dem gesunden Wettbewerbsgedanken ausgehend, den der Montan-Vertrag ausdrücklich als ein tragendes Element herausstellt, hätte der genau entgegengesetzte Weg beschritten werden müssen. Denn die Kokskohle der Ruhr ist nicht nur gut, sondern besser als die der anderen Unions-Länder. Es wäre deshalb nur recht und billig gewesen, wenn die Ruhrkohlenpreise die höchsten und nicht die niedrigsten wären.

Es wäre bedauerlich, wenn diese in ihrer Auswirkung negativen Beschlüsse hinsichtlich der Ausnahmestellung der Ruhr einer bestimmten politischen Konzeption entspringen sein sollten. Was hat der Montanunion-Vertrag bisher der Ruhr gebracht? Die Antwort auf eine solche Frage lautet gemeinhin: erhöhte Krisenfestigkeit. Nun, die Vergangenheit hat das nicht bestätigt. Nicht wenige fürchten, daß bei einer Krise die Stellung der Ruhrkohle geradezu verzweifelt werden könnte, weil die Hohe Behörde nicht nur die Preishoheit besitzt, sondern auch den Markt der Kohle innerhalb der Union lenkt. Die Montanbehörde kann bei starker Nachfrage nach Brennstoffen die „Mangellage“ erklären und sich damit das Recht der Kontingentierung verschaffen. Im Zeichen der gebundenen Preise und des gebundenen Marktes führt die Bundesrepublik Kohle in die anderen Länder der Montanunion aus, obwohl dadurch in Deutschland selbst eine Versorgungslücke entstand, die durch Kohlenimporte zu wirklichen, d. h. hohen Weltmarktpreisen geschlossen werden muß, die zu nehmen, der Ruhr aber verwehrt wird. Um konkret zu sprechen: Die Bundesrepublik muß beispielsweise Kohle und Koks an ein anderes Montanland zu Unterpreisen liefern und als Ersatz hierfür sehr viel teurere amerikanische Kohle kaufen. Die deutschen Hütten, die mit Zechen und Kokereien verbunden sind, sind gezwungen, amerikanische Kohle zu kaufen, obgleich der Verbund nicht nur den eigenen Bedarf zu decken in der Lage ist, sondern darüber hinaus ein beträchtliches an Brennstoffen dem Markt zur Verfügung stellt. Dabei muß angemerkt werden, daß die deutsche Eisenseite – soweit sie Zechen besitzt – viele Millionen, ja bis zum Doppelten des Aktienkapitals ihrer Bergbau-Gesellschaften in einem Jahr fünf in die bergbaulichen Anlagen hineingesteckt hat, um sich damit eine ausreichende Brennstoffbasis zu schaffen.

Aber ein Weiteres ist zu sagen. Lastkähne fahren den Rhein hinauf und bringen billige deutsche Brennstoffe nach Frankreich; dabei begegnen sie französischen Lastkähnen, die französische Kohle rheinabwärts nach Ländern bringen, die bessere Preise zahlen. „Wirtschaft! Horatio, Wirtschaft!“

Stellt sich da nicht die bange Frage, wie wird es in der Zukunft aussehen? Welche Situation wird sich für die Ruhr ergeben, wenn die Kon-

junktur abfällt? Dann fehlen der Ruhr die Exportmärkte, die sie durch die Unionspolitik an ausländische Kohlenproduzenten abgeben mußte. Daneben aber ergibt sich die noch schwerwiegendere düstere Prognose, die nicht nur den Absatz an das Ausland, sondern auch den Inlandmarkt betrifft. Der Bezug amerikanischer Kohle läßt sich verbilligen, wenn über lange Frist durch Abnahmeverträge die Frachtkosten wesentlich gesenkt werden, oder wenn die Frachtraten allgemein sinken. Dann kommt es dahin, daß in Krisenzeiten zunächst die ausländische Kohle hereingenommen wird und die Ruhrkohle nur zur Spitzendeckung herangezogen wird. Das bedeutet, daß fremde Kohle auf unseren ur-eigensten Exportmärkten, ja in Deutschland selbst, verbraucht wird und deutsche Zechen feiern müssen.

Der Bergbau hat nach dem ersten Weltkrieg einen beträchtlichen Teil der Reparationslasten tragen müssen und, wenn wir richtig sehen, gilt das auch für heute. Die Ausnahmebehandlung, die der deutsche Steinkohlenbergbau im Montan-Vertrag findet und die ihm nur Pflichten, aber keine Vorteile bringt, ist als eine solche Last zu sehen, die einseitig ist und über den Rahmen der Belastungen der übrigen Teile unserer Volkswirtschaft weit hinausgeht.

An diese Sachlage sollte man denken, wenn über die Forderung des Bergbaus nach einer Preisanhebung in bescheidenem Umfang debattiert wird oder über die Senkung der Sozialversicherungsbeiträge der Zechen auf ein Maß, wie es die übrige Wirtschaft zu tragen hat, oder über eine geringfügige Verbesserung in der steuerlichen Bewertung der Untertage-Anlagen, die im übrigen nur den besonderen, eigenständigen Gegebenheiten des Bergbaus entspricht.

Freuen wir uns alle, gleich wo wir arbeiten, daß der Bergmann unter Tage und vornehmlich der Hauer, durch die vom Staat gewährte „Bergmannsprämie“ die Anerkennung findet, die durch die einzigartige Tätigkeit, die er, abgeschlossen vom Tageslicht und unter schwierigen und gefährlichen Bedingungen verrichtet, voll und ganz verdient.

Halten wir aber auch fest, daß alle diese Vergünstigungen – für den Kumpel wie für die Zechen – keine Subventionen, keine Geschenke sind. Von Subventionen könnte erst gesprochen werden, wenn die Kohle auf dem Gebiet des Preises und des Absatzes autonom wäre und bei dieser Freiheit ihr Auskommen nicht finden würde. Diese Grundvoraussetzung ist aber nicht gegeben. Vielmehr bedeuten diese Verbesserungen einen nur geringen Ausgleich für die aus Gründen der Politik und damit im Interesse der deutschen Volkswirtschaft dem Steinkohlenbergbau auferlegten Belastungen und Bindungen durch den Montan-Vertrag.

Ein Haus ist so stark wie sein Fundament. Sorgen wir dafür, daß die Grundfesten unserer Wirtschaft gesund und fest werden.

Sorgen wir aber auch dafür, daß jegliche Schlechterstellung im Montan-Vertrag verschwindet, und vergessen wir nicht, daß solche Verträge am haltbarsten und fruchtbarsten sind, an denen alle Parteien ihre Freude haben können.

Dortmund, Mitte März 1956.

Hellmut Hansen



WERK *und* WIR

EINE ZEITSCHRIFT FÜR DIE MITARBEITER
UND FREUNDE DER HOESCH WERKE AG

4. JAHRGANG

MÄRZ 1956

HEFT 3

ALTENESSENER BERGWERKS-AG
Essen-Altenessen



HOESCH BERGWERKS-AKTIENGESELLSCHAFT
Dortmund

DORTMUNDER PARAFFINWERKE GMBH
Dortmund



WESTFALENHÜTTE AKTIENGESELLSCHAFT
Dortmund



HOESCH WALZWERKE AG HOHENLIMBURG
Hohenlimburg



ZWEIGNIEDERLASSUNG WERK FEDERSTAHL
Kassel



DÖRKEN AKTIENGESELLSCHAFT
Gevelsberg



DORTMUNDER DRAHTSEILWERKE GMBH
Dortmund

CARL FLÜGGE GMBH
Hamburg



SCHMIEDAG AKTIENGESELLSCHAFT
Hagen i. Westf.



ZWEIGNIEDERLASSUNG WERK RUEGENBERG
Olpe i. Westf.



TRIERER WALZWERK AKTIENGESELLSCHAFT
Wuppertal-Langerfeld und Trier



MASCHINENFABRIK DEUTSCHLAND AG
Dortmund



HILTRUPER RÖHRENWERK GMBH
Hiltrup i. Westf.



BECKE-PRINZ GMBH
Dortmund und Hemer



HOESCH EISENHANDEL MBH
Dortmund



HOESCH KOHLENHANDEL GMBH
Dortmund



HOESCH DÜNGERHANDEL GMBH
Dortmund



HOESCH EXPORT GMBH
Dortmund

WERK und WIR

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

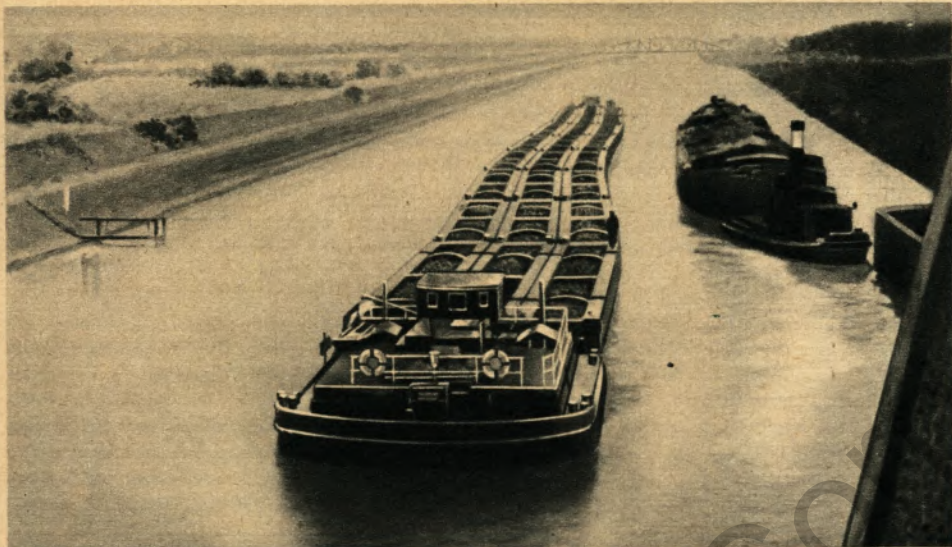
Jahn. Anschrift der Schriftleitung: Dortmund, Eberhardstraße 12. Telefon: 30141. Fernschreiber: 032123, 032294. Druck: M. DuMont Schauberg, Köln. Wörtlicher Nachdruck von Beiträgen dieses Heftes honorarfrei gegen Quellenangabe und zwei Belegexemplare gestattet. WERK UND WIR erscheint monatlich.

Bildnachweis: Titelbild: Hermann Harz, Frankfurt am Main / Düsseldorf; Rückseite: Erich Kreuzner, Dortmund; innere Farbseiten: Manfred Kampmann, Dortmund. Schwarz-Weiß-Aufnahmen: DPA 2; Hänscheid, Münster 1; Pesch, Bockum-Hövel 12; Pressestelle DGB 3. Hering 1; Kampmann 20; Kreuzner 11; Steffen 4 – alle Dortmund. Aus der Schrift „Verkehrsprobleme der europäischen Montanwirtschaft“ 4 und Archiv. Zeichnungen Seite 97 aus der Broschüre „Stuttgarts Fernsehturm“; Zeichnungen auf den Seiten 112/113 Bruno Kröll, Mannheim; Bilder und Hinweise für „Licht unter Tage“: Bergbau-Museum Bochum; Archiv der Concordia Elektrizitäts-Gesellschaft Dortmund; Abhandlung über elektrische Grubenlampen von Ing. Schaeppers, Brambauer; Handbuch des Steinkohlenbergbaus von A. J. Ponson aus dem Jahre 1856; Der Siegeslauf der Technik, herausgegeben von Max Geitel; Geschichte der Technik von G. Neudeck; La vie souterraine von L. Simonin; Die Entwicklung des Niederrheinisch-Westfälischen Steinkohlenbergbaus; Bergbaukunde Heise-Herbst und „Die Grubenlampe“, Heft 5, 1952, Werkzeitschrift der Krupp-Zechen Hannover und Hannibal, Bochum-Hordel.

Die graphische Gestaltung dieses Heftes besorgten K. G. Schmidt, Dortmund, und Harry Esser, Köln.

AUS DEM INHALT

Probleme der Kohle	82
Aus dem Inhalt	83
50 Jahre bei uns	83
Modernste Großkoksöfen auf Radbod	84
Moselkanalisierung oder amphibischer Verkehr — ein konstruktiver Lösungsvorschlag	89
Der Hochofenmann	94
Heinrich Imig gestorben	96
Hoesch-Torstahl in 211 m Höhe	97
Mehr Lohn für den Bergmann	98
Eine Million Röntgen-Reihenuntersuchungen in der Eisen- und Stahlindustrie	98
Bernhard Salzmann 70 Jahre	99
... und er hat sein helles Licht bei der Nacht	100
Sie helfen Leben retten	104
Vom Weichenhebel an den Schalttisch	106
Die moderne Küche	108
Sensation am Niagara	110
Sonne und Regen	112
Jubilare	114
Fotowettbewerb	115



Das Lastrohrfloß hat sich bewährt! Es ist schnell, wendig und spart Umladekosten. Über Moselkanalisierung oder amphibischen Verkehr ist ein Beitrag auf den Seiten 89 bis 93 von Dr.-Ing. E. h. Willy Ochel veröffentlicht



Das elfthöchste Bauwerk der Welt! Die Westfalenhütte lieferte Torstahl für den 211 Meter hohen Fernsehturm bei Stuttgart. Unser Bericht steht auf Seite 97



Über Nacht hatten die Heinzelmännchen alle Arbeit getan! Das Spiel von den Heinzelmännchen gehörte zum Programm des Elternnachmittags im Festsaal der Westfalenhütte. Mehr darüber auf Seite 112



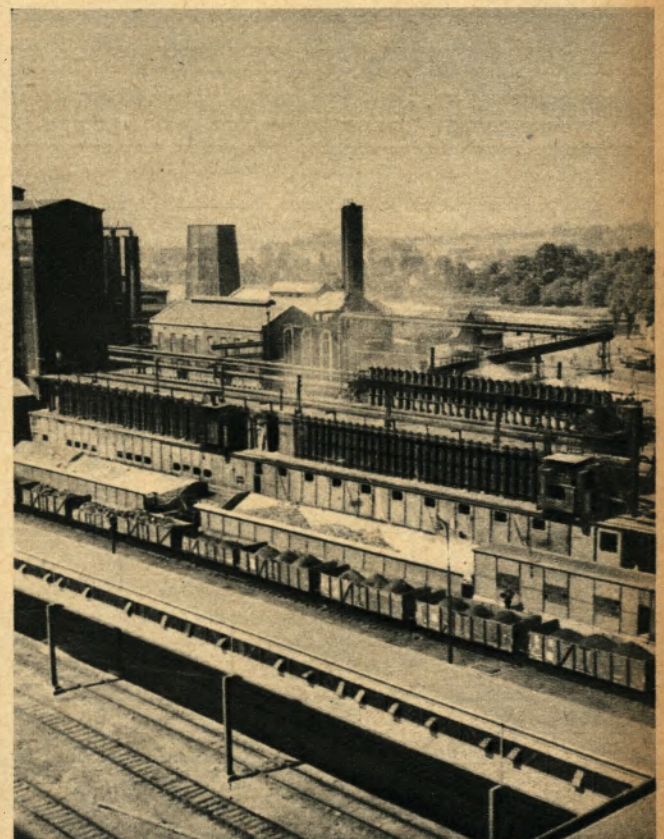
Das Herz der Anlage: Hans Oebel im Relaisraum der neuen elektrischen Stellanlage des Stellwerkes „Mischer“, über das wir auf Seite 106 berichten

50 JAHRE BEI UNS



Betriebsleiter Alexander Appelhans

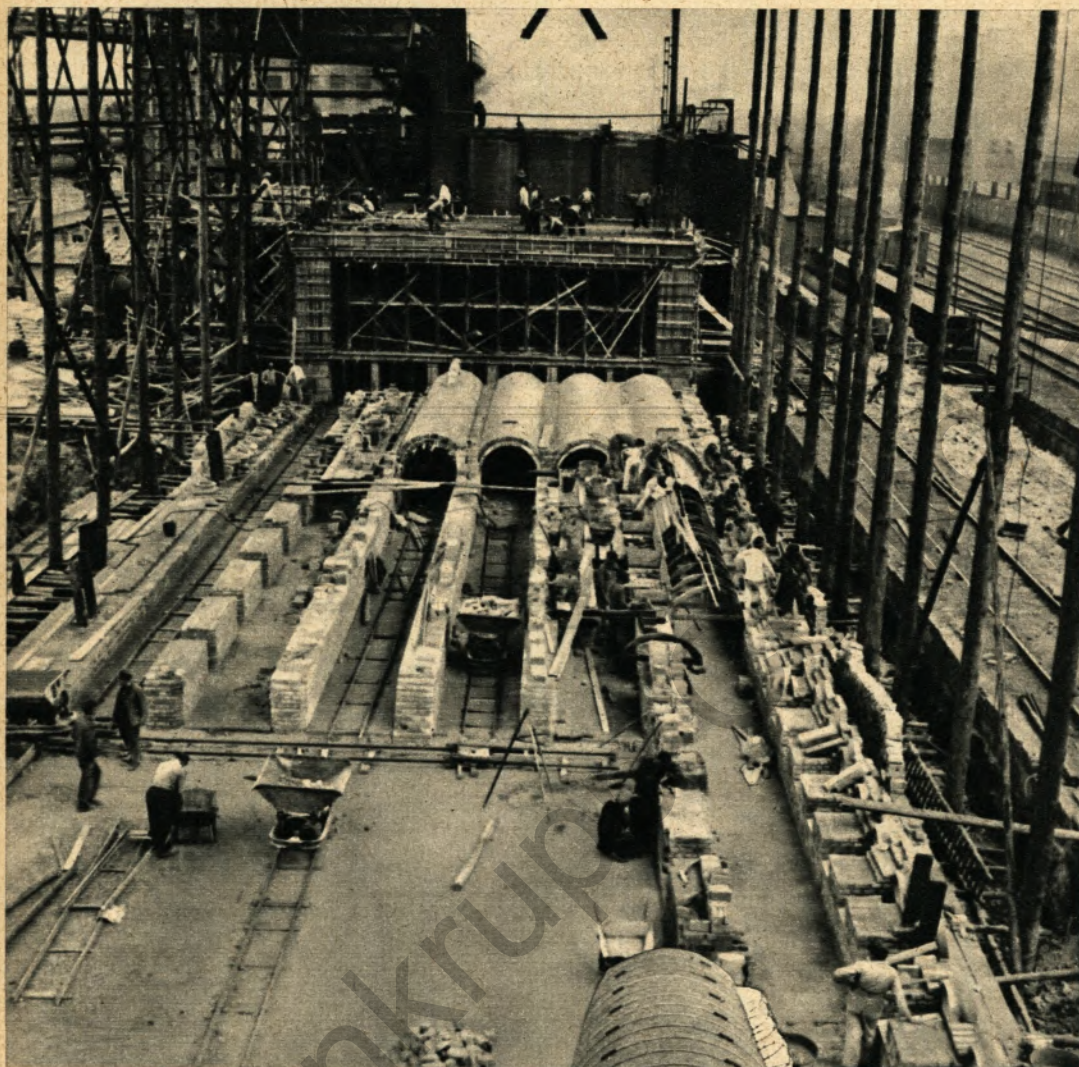
Schon sein Vater war ein alter „Hoeschianer“ — 56 Jahre war er bei der Westfalenhütte tätig. So kam es, daß eines Tages Vater Appelhans zu Sohn Alexander sagte: „Junge, du kommst zu mir in die Lehre!“ Gesagt, getan: Am 26. März 1906 trat Alexander Appelhans in der Walzendreherei der Westfalenhütte die Lehre an. Mit viel Fleiß arbeitete er sich in langen, arbeitsreichen Jahren bis zum Betriebsleiter der Walzendreherei empor. Dort ist der Jubilar noch heute tätig. Wenn er demnächst pensioniert wird, will er seine Verbindungen zur Walzendreherei aber keineswegs aufgeben. „Mein Beruf ist mir alles — auch dann, wenn ich selbst nicht mehr im Werk bin!“ Während der Freizeit ist Alexander Appelhans begeisterter Amateurfotograf. Seine zweite Leidenschaft heißt: „Stundenlang Skat spielen!“



Das war einmal! So sah die Kokerei Radbod noch vor fünf Jahren aus. An Stelle der alten Koksöfen stehen heute sechs Meter hohe Öfen — die größten der Welt. Auf der nächsten Seite beginnt unser Bericht über die neue Kokereianlage

Modernste Großkoksöfen auf Radbod

Die Schachtanlage Radbod der Altenessener Bergwerks-AG gehört zu den nördlichsten und tiefsten Zechen des Ruhrgebiets. Sie liegt vier Kilometer nordwestlich von Hamm auf dem nördlichen Lippe-Ufer.



Beim Aufbau der neuen Ofengruppe! Gerade werden die Rauchzüge eingemauert. Das Farbbild rechts zeigt die fertiggestellten Batterien beim Koksaußstoß

Letzte Schicht der Kaminbauer am neuen 70-m-Schornstein! Für beide Batterien mußte nämlich je ein neuer Hochschornstein errichtet werden

Heute steht jede Dreiviertelstunde ein weithin sichtbarer Dampfpilz über der Schachtanlage Radbod — in einigen Wochen wird er alle fünfundzwanzig Minuten emporsteigen und damit ganz Bockum-Hövel verkünden, daß die neue Koksofenbatterie in Betrieb genommen ist.

Tag und Nacht wacht bis dahin ein Spezialist der Erbauerfirma bei den Öfen. Denn von der guten Wartung der Batterie während des langsamen Anwärmens hängt ihre Lebensdauer ab. Seit dem 27. Januar 1956 steht dieser Mann schon auf dem Posten. An jenem Tag wurde mit brennender Lunte das erste Feuer in die Öfen gelegt.

1200 Grad müssen es sein!

Ein Vierteljahr lang muß die Gasflamme die neuen Öfen stetig erwärmen*. Täglich darf die Temperatur nur um wenige Grad steigen. Die großen Massen feuerfester Steine, aus denen die Öfen zum überwiegenden Teil bestehen, dehnen sich dabei um etwa zehn Zentimeter in die Breite und Länge aus. Aus diesem Grund hat man entsprechend große Dehnungsfugen eingebaut.

Erst nach der zwölfwöchigen Anwärmzeit, wenn das Material zur Ruhe gekommen ist und die nötige Kammertemperatur von 1200 Grad Celsius herrscht, wird die Batterie betriebsbereit sein.

Auf Radbod ist es am 1. Mai soweit. An diesem Tag wird die neue Batterie von 21 Öfen den ersten Koks auswerfen und damit eine Entwicklung zum vorläufigen Abschluß bringen, die die völlige Erneuerung der Kokerei Radbod zum Ziel hatte.

1914 schon 1460 Tonnen Kohledurchsatz!

Es war im Jahre 1912, als auf Radbod die erste Koksofenbatterie gebaut wurde. Sie bestand aus 62 Öfen und hatte einen Tagesdurchsatz von 630 Tonnen Kohle. Weil Radbod über beste Kokskohle verfügte, wurden 1914 weitere 80 Öfen mit einem Tagesdurchsatz von 830 Tonnen in Betrieb genommen. Somit verkokte Radbod schon vor dem ersten Weltkrieg täglich 1460 Tonnen Kohle!

Im Jahre 1924 wurde eine aus 24 Öfen bestehende Ersatzbatterie mit 460 Tonnen Kohledurchsatz erstellt, 1926 folgten 30 weitere Öfen mit einer Leistung von 350 Tonnen Kohledurchsatz, weil die 62 überalterten Öfen abgerissen werden mußten. 1940 endlich kam noch eine Batterie mit 33 Öfen und 400 Tonnen Durchsatz hinzu.

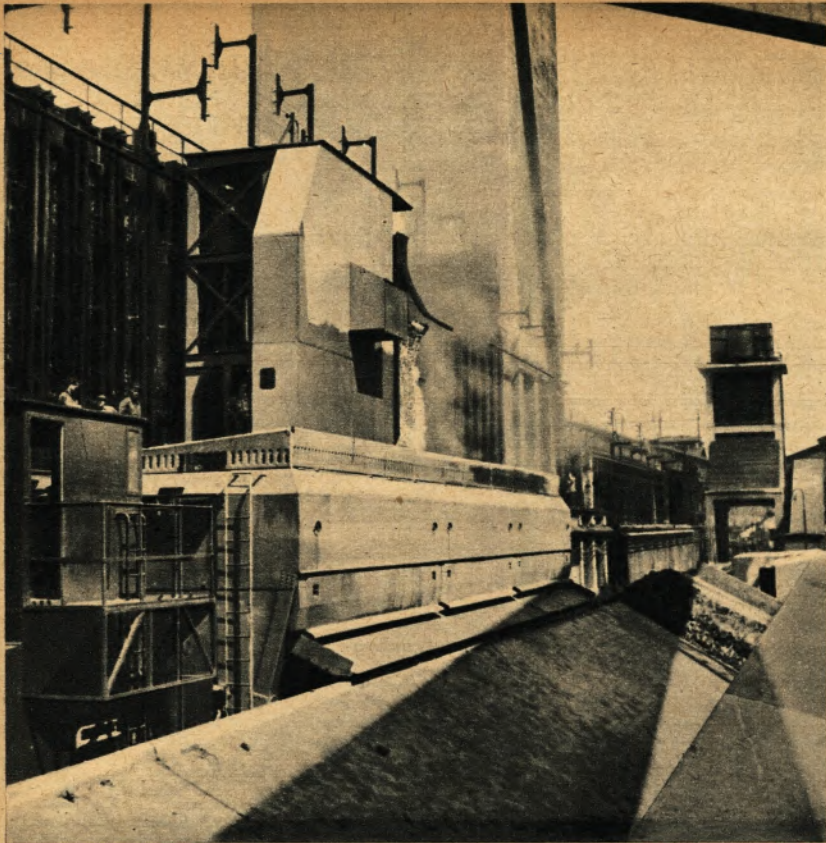
Sein oder Nichtsein war die Frage

1944 war es so weit, daß die letzten 30 der 1919 erbauten Öfen stillgelegt werden mußten. Im April 1945 geschah das gleiche mit den Öfen aus dem Jahr 1924.

Nun arbeiteten nur noch 63 Öfen mit einer Tagesdurchsatzmenge von 750 Tonnen. Davon war eine Batterie siebenundzwanzig Jahre alt und daher überaltert; mit ihrem Ausfall mußte im Jahre 1948 täglich gerechnet werden — zu einer Zeit also, als die Kohleförderung auf Radbod schon wieder auf 3000 Tonnen täglich gestiegen war. Wäre

* WERK UND WIR hat in Heft 7, 1954, über die Arbeitsweise einer Kokerei grundsätzlich berichtet.





1

sie stillgelegt worden, hätte sich eine Kokserzeugung nicht mehr gelohnt. Und das hätte bedeutet, daß nicht nur rund 1000 Tonnen guter Kokskohle ständig an fremde Werke hätten abgegeben werden müssen — wie es bis 1953 sowieso geschah —, sondern die gesamte Fördermenge. Um diese Entwicklung zu verhüten und um die Gaslieferungsverträge mit der Ruhrgas und den Städten Hamm und Münster weiter erfüllen zu können, entschloß sich der Vorstand im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat, zwei neue Ofenbatterien bauen zu lassen, die mindestens 1600 Tonnen Kohle täglich durchsetzen sollten. Damit gewährleistete man gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit der Zeche und der Kokerei. Man entschied weiter, in zwei Phasen zu bauen: zuerst eine Batterie mit einem täglichen Durchsatz von 1000 Tonnen Kohle und später eine zweite mit 600 Tonnen.



Sechs-Meter-Öfen - die größten der Welt

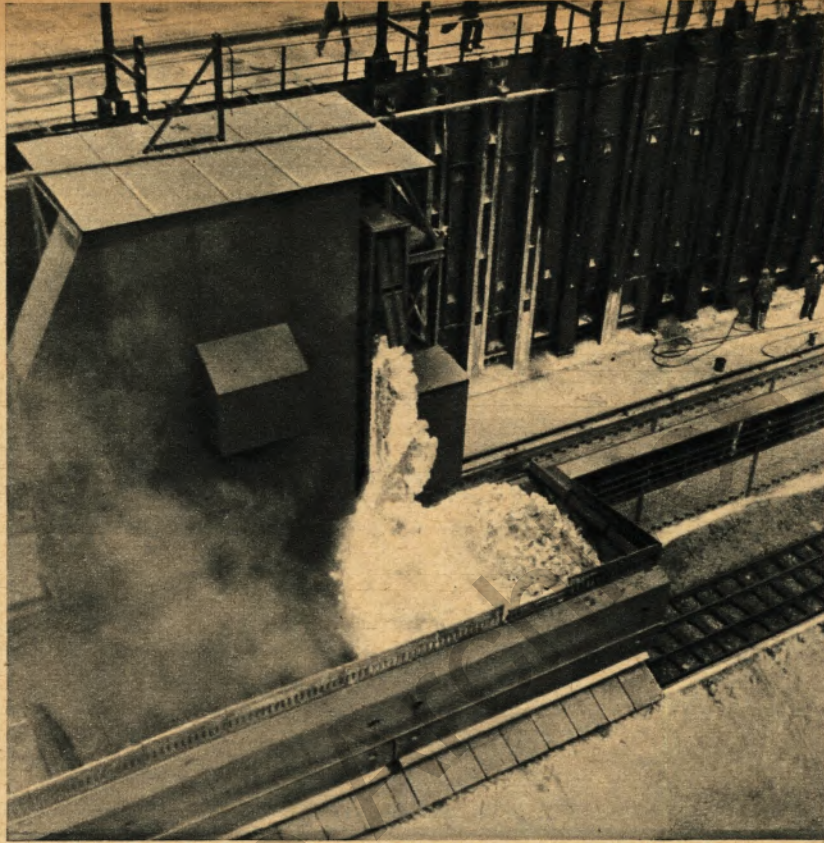
Allerdings mußte vorerst ein schwieriges Problem gelöst werden. Bei der Planung stellte sich nämlich heraus, daß der vorhandene Platz für die 1000-Tonnen-Durchsatz-Batterie nicht ausreichte. Die durchweg gebrauchten 4,5 Meter hohen Öfen hätten zuviel Platz beansprucht. Nach reiflicher Überlegung und allen notwendigen Untersuchungen wurde beschlossen, den Vorschlag der Firma Still zu verwirklichen. Er hieß: Bau einer sechs Meter hohen Ofenbatterie! Öfen dieser Größe waren bislang nur ein einziges Mal, und zwar auf der Zeche Nordstern, errichtet worden. Sie hatten sich außerordentlich gut bewährt und waren nach ihrer teilweisen Zerstörung im Kriege später wiederaufgebaut worden. Trotzdem hatte seither keine Gesellschaft wieder den Mut aufgebracht, Sechs-Meter-Öfen zu bestellen. Selbst die Angebote der Firma, eine derartige Batterie in den USA auf eigene Verantwortung zu bauen, waren von den Amerikanern abgelehnt worden.

Alle Bedenken lösten sich

Die Leitung von Radbod war entschlossen, dem Fortschritt die Tür zu öffnen. 35 sechs Meter hohe Öfen waren für die erste Batterie vorgesehen. Sie konnten in der vorhandenen Baulücke untergebracht werden und waren sogar billiger als niedrigere Öfen! Auch alle anderen zu berücksichtigenden Fragen machten den Bau von Sechs-Meter-Öfen ratsam. Die Ausbringezahlen der Kokerei Nordstern an Teer, Ammoniak und Gas waren außerordentlich hoch. Dennoch geäußerte Bedenken bezogen sich eigentlich nur auf die Qualität der zur Verfügung stehenden Kokskohle. Man glaubte, für den Durchsatz von Kohle mit stark treibenden Eigenschaften den Bau von Sechs-Meter-Öfen nicht empfehlen zu können. Bei der Radboder Kokskohle, die wenig treibende Eigenschaften besitzt, bestanden diese Bedenken zu Unrecht. Auf Nordstern hatte man ja sogar mit gutem Erfolg sechs verschiedene Kohlen-sorten unterschiedlicher Qualität gemischt und verkocht.

Trotzdem dauerte es der Neuordnung und finanzieller Schwierigkeiten wegen bis 1952, bevor der Startschuß zum Bau gegeben werden konnte.

Am 27. Januar 1956 konnte Direktor Schulte-Borberg auch unter die neuen Öfen der Batterie B das erste Feuer legen



2

Drei Schichten täglich

Im April 1952 begann endlich der Abbruch der alten Öfen. Dabei wurden insgesamt 23000 Tonnen Beton- und Mauerwerk abgerissen. Schon am 21. Juni konnte der Grundstein für die neue Batterie gelegt werden. Etwa 250 Arbeiter schafften während der Bauzeit ohne Unterbrechung Tag und Nacht. Mitte Dezember waren die Ofenwände fertig, und Mitte Januar 1953 wurden die Ofendecken eingebracht. Am 30. Januar konnte die Batterie angeheizt werden.

Inzwischen war auch der größte Teil der Nebenanlagen fertiggestellt. Nach viermonatiger Bauzeit beispielsweise der 40 Meter hohe Kohlenbunker, nach dreimonatiger der 70 Meter hohe Kamin. Außerdem umfaßte das gesamte Projekt noch den Bau eines Löschturms mit Kläranlage, einer neuen Gasreinigungsanlage mit zwei Gaskühlern, einer 80 Meter langen Abwurframpe und etwa hundert Meter langer Bandbrücken, die sich zum Teil in 35 Meter Höhe über die Kokerei schwingen. Zu den maschinellen Anlagen gehörten die Ausdruckmaschine, die allein 160 Tonnen wiegt, der Kuchenführungswagen mit der Türabhebevorrichtung, das Türkabel, der Ofenfüllwagen, die elektrische Lokomotive mit dem übergroßen Löschwagen, zwei neue Kühler und die Teeranlage mit Saugleitung und Saugleitungsbrücke. (Die Türabhebevorrichtung und der Ofenfüllwagen stammen von der Maschinenfabrik Deutschland.) Die 35 Öfen selbst — wie schon bekannt — sind je sechs Meter hoch, zwölf Meter tief und 450 Millimeter breit. Jeder von ihnen faßt 28 Tonnen Kohle — das entspricht 23 Tonnen Koks. Mit einer Garungszeit von 24 Stunden stellt sich die Höhe der Kokserzeugung täglich auf 750 Tonnen.

Zwanzig Güterzüge wären nötig

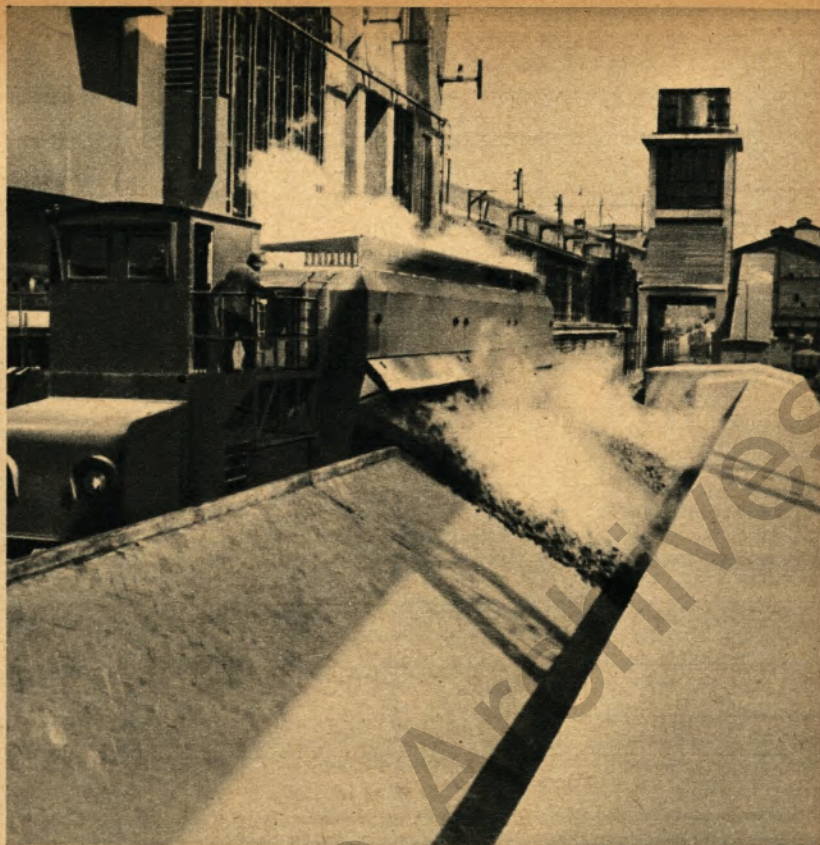
Es war nicht leicht, die neue Batterie in so kurzer Zeit betriebsfertig aufzubauen — immer neue Schwierigkeiten tauchten auf. Wegen der Konstruktionshöhe mußte die neue Batterie beispielsweise gegenüber der alten drei Meter tiefer gegründet werden. Besonders erschwerend war, daß die neue Ofengruppe zwischen den noch in Betrieb befindlichen Ofengruppen errichtet werden mußte.

Einen Überblick über die Größe des Bauvorhabens können einige Zahlen vermitteln. Für die Erstellung der gesamten Anlage wurden benötigt: 1,2 Million Ziegelsteine, 550 Tonnen Moniereisen, 2200 Tonnen Maschinen- und Ofeneisen, 2500 Tonnen Zement und Kalk, 14000 Tonnen Kies und Sand und 10000 Ton-



3

Oben Die neuen Öfen der Batterie A hatten am 1. Mai 1953 ihre Anheizzeit gut überstanden. Nun wird der erste Koks ausgedrückt (Bilder 1 und 2). Er fällt durch die Kuchenführung in den Löschwagen und wird nach dem Löschen (Bild 3) auf die neue Rampe (Bild 4) geworfen



4

nen feuerfeste Steine. Zwanzig Güterzüge von je hundert Achsen hätten mit diesem Material gefüllt werden können.

1. Mai 1953 - 35 Öfen betriebsfertig!

Trotz aller Schwierigkeiten und der knappen Bauzeit wurde die neue Batterie termingerecht fertig. Nach der dreimonatigen Anheizzeit konnten am 1. Mai 1953 die Koksöfen mit einem Kohlendurchsatz von 1000 Tonnen täglich und einer Jahresproduktion von 275000 Tonnen Koks in Betrieb genommen werden!

Zur feierlichen Einweihung hatten sich Vertreter von Industrie, Gewerkschaft und Behörden eingefunden. Bergwerksdirektor Schulte-Borberg hielt die Festansprache und ließ danach die Gäste Zeugen des ersten Koksaustrittes werden.

Es war genau 11.45 Uhr, als die Klingel anzeigte, daß alle Maschinen zum ersten Male zum Ausdrücken bereit waren. Darauf drang mit mächtigen Stößen der 1200 Grad heiße Koks aus dem ersten Ofen. Nach alter Tradition überbrachte ein Arbeiter der Bau-firma den ersten gelöschten Koks in einem mit Blumen geschmückten Korb.

Der Bau geht weiter!

Mit dem Bau dieser ersten Batterie gab sich die Zechenleitung von Radbod aber nicht zufrieden. Als nach etwa eindreiviertel Jahren endgültig feststand, daß die neuen Sechs-Meter-Öfen alle Erwartungen erfüllten, ging man sofort an den Bau der zweiten Sechs-Meter-Batterie mit 21 Öfen.

Wieder fuhren Lastwagen und Güterzüge in fast ununterbrochener Folge Material heran, wieder summten die Betonmischer, und wieder übertönten die Anweisungen der Vorarbeiter und Monteure das Hämmern und Sägen der Handwerker. Zunächst wurde ein „Schutzhaus“ errichtet, um die kostbaren feuerfesten Steine nicht der Unbill der Witterung auszusetzen, dann begann der eigentliche Bau...



Wenige Minuten später erhält Bergwerksdirektor Schulte-Borberg in einem Geschenkkorb den ersten Koks aus der neuen Batterie von einem Arbeiter der Erbauerfirma überreicht

Früher war dieser Gang stickig und dunkel. Heute ist er das Schmuckstück der Batterie. Hier wird im halbstündigen Wechsel die Luft- und Gaszufuhr und damit die Beheizung der Batterie automatisch geregelt



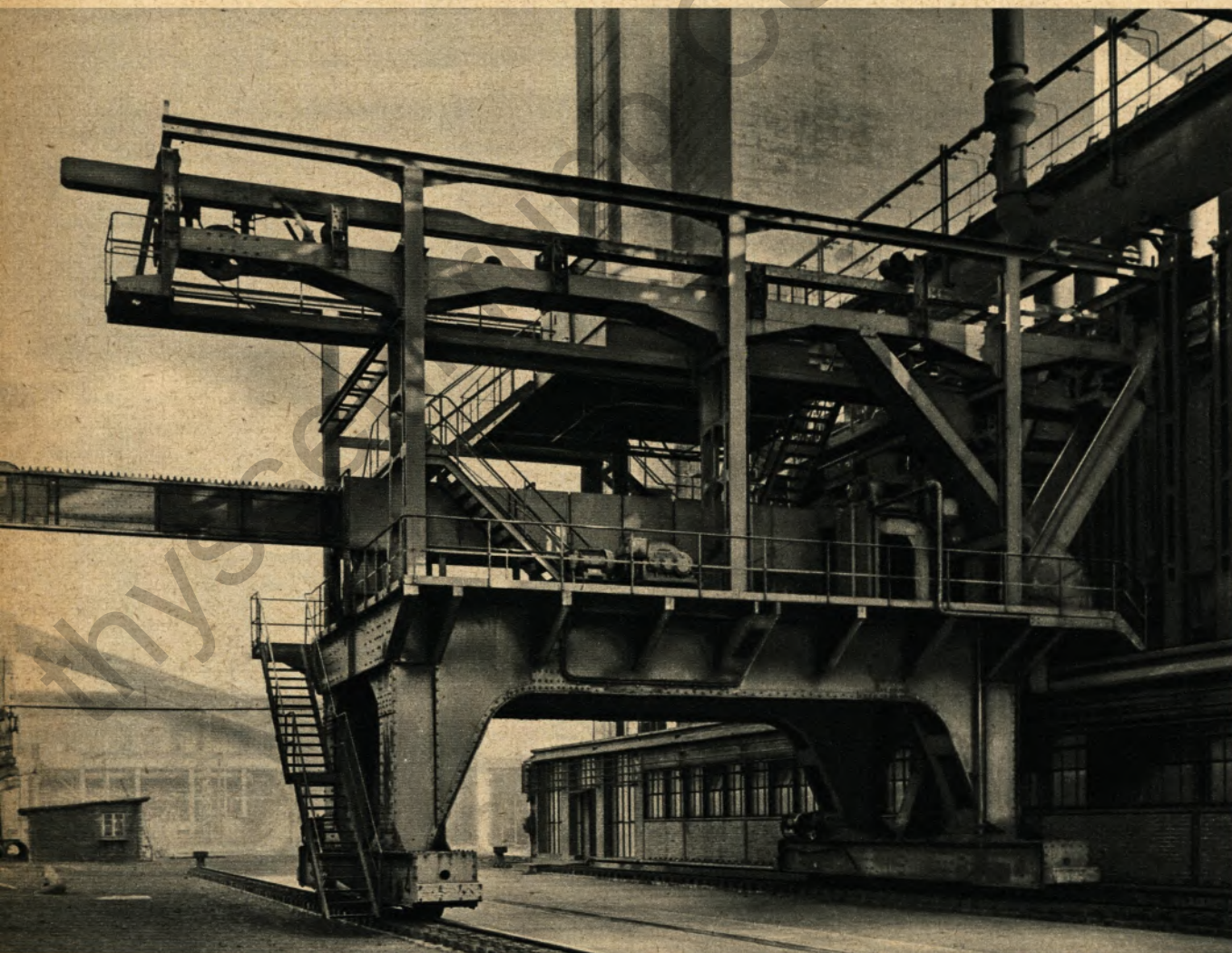
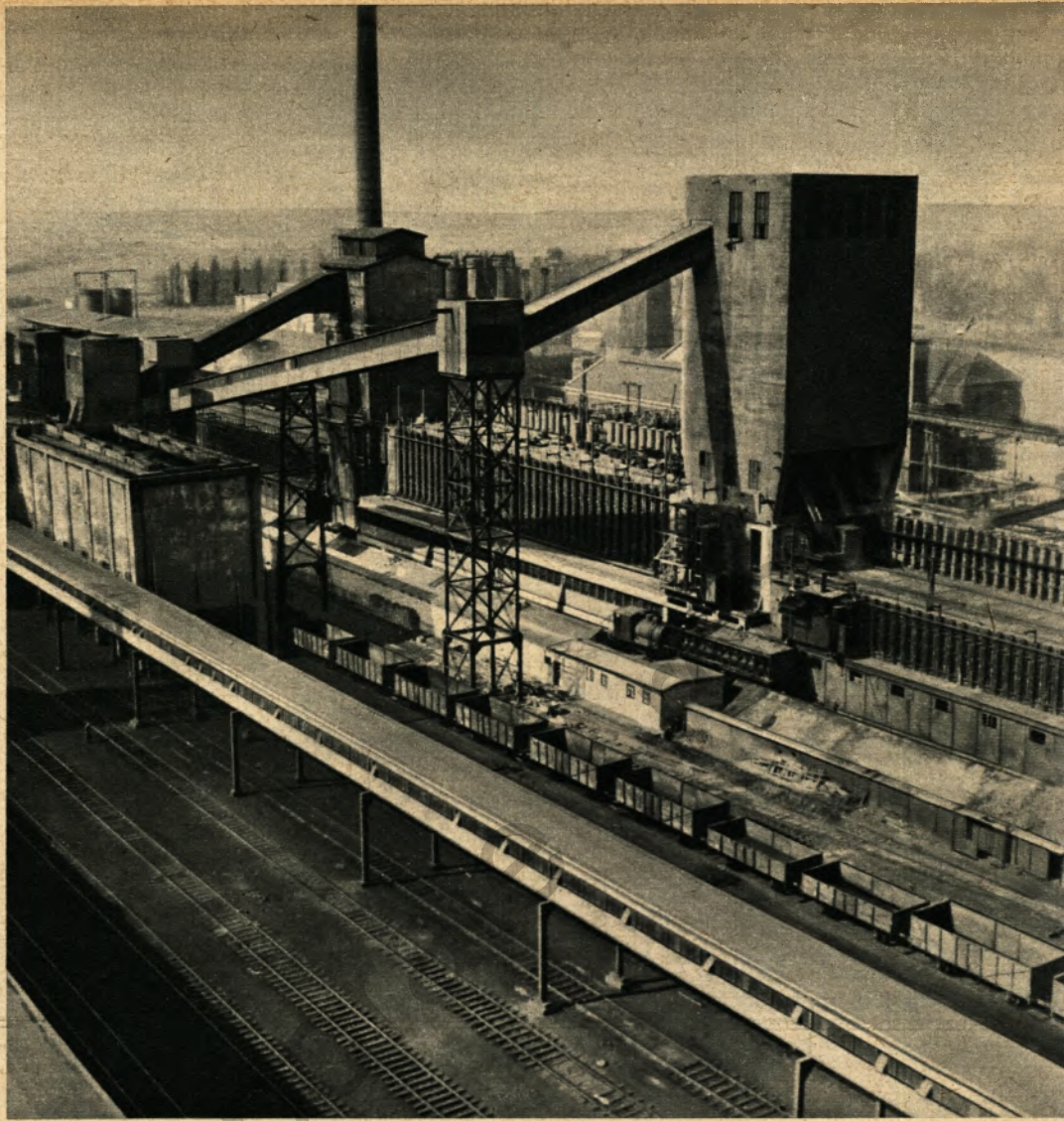
1. Mai 1956 - 56 Öfen betriebsfertig!

Nach neunmonatiger Bauzeit, während der eine Materialmenge herangeschafft worden war, die 500 Güterwaggons gefüllt hätte, stand die neue Batterie B, deren 21 Öfen denen der Batterie A völlig gleich sind. Die Ausdruckmaschine der Batterie A wird auch für die neuen Öfen verwandt werden — sie erhalten allerdings einen eigenen Löschwagen und ein eigenes Türkabel. Die Füllung der neuen Öfen erfolgt von dem für die Batterie A erstellten Kohlenbunker. Eine Neuerung gegenüber der Batterie A stellt die pneumatische Verriegelung der fünf Tonnen schweren Ofentüren dar. Später soll diese Erleichterung auch für die Bedienungsmannschaft der Batterie A eingeführt werden, die die Türen heute noch von Hand verriegeln muß. Wenn die neue Batterie am 30. April dieses Jahres 1200 Grad Kammerhitze erreicht hat, ist das große Werk gelungen und vollendet. Dann werden einen Tag später — am 1. Mai — die 56 größten Koksöfen der Welt zum erstenmal in fünfundzwanzigminütiger Folge den Koks auf die Abstoßrampe werfen.

Sprechende Zahlen - ein Bild des Werkes

Das bedeutet, daß die neue Kokerei Radbod im Jahr rund 450 000 Tonnen Koks, 176 Millionen Kubikmeter Gas, 16 Millionen Kilogramm Teer, 4,8 Millionen Liter Motorenbenzol und 102 000 Zentner Ammoniumsulfat erzeugen wird! Diese Zahlen sind unter Berücksichtigung von 10% Wassergehalt der Kohle errechnet.

Zahlen, die zum Bild werden müssen, damit sie begreifbar sind. So könnte beispielsweise die jährlich erzeugte Koksmenge ein Jahr lang 56 000 mittelgroße Wohnungen beheizen — das hieße: ganz Oberhausen! Die Gasmenge ergäbe so viel Haushaltgas, daß fast ganz Duisburg ein Jahr lang damit kochen könnte! Das Motorenbenzol reichte ein Jahr für 2400 Personenwagen, wenn jeder Wagen jährlich 25 000 Kilometer führe und 8 Liter je 100 Kilometer — wie etwa der Volkswagen — verbrauchte. Der Stickstoffdünger (Ammoniumsulfat) endlich reichte für 680 Bauernhöfe, wenn der Bedarf für einen 150 Morgen großen Hof auf 150 Zentner angenommen wird!



Ein Blick vom 47 m hohen Förderturm des Winkhausschachtes auf die Kokerei Radbod. Mächtig erhebt sich neben der neu fertiggestellten Batterie A der 42 m hohe Koks-Kohlenbunker, zu dem kühn konstruierte Schrägbrücken hinaufführen. Ab 1. Mai 1956 wird auch die Batterie B von diesem Bunker gespeist werden

Die Ausdruckmaschine steht an der Rückseite der Batterie. Sie ist 13 m hoch, hat eine Gleisspur von 11 m und wiegt 170 Tonnen. Die Druckstange kann elektrisch oder pneumatisch betätigt werden

Moselkanalisierung oder amphibischer Verkehr -

ein konstruktiver Lösungsvorschlag

Rationalisierung des Transportwesens als wichtiger Bestandteil der Rationalisierung in der eisenschaffenden Industrie

Von Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Willy Ochel

In diesen Tagen wird das Problem der Moselkanalisierung in der Öffentlichkeit lebhaft diskutiert. Unter diesen Umständen hat die Schrift „Verkehrsprobleme der europäischen Montanwirtschaft unter besonderer Berücksichtigung der Moselkanalisierung“ von Dr.-Ing. Willy Ochel, besondere Beachtung gefunden. Sie bringt nach eingehender Untersuchung aller Voraussetzungen der Moselkanalisierung einen konstruktiven Gegenvorschlag: den amphibischen Verkehr mit dem Lastrohrfloß. Wir nehmen wohl mit Recht an, daß dieser Vorschlag bei allen Lesern von WERK UND WIR große Aufmerksamkeit finden wird und bringen nachstehend eine Zusammenfassung der wesentlichen Gedanken dieser Denkschrift und Ausführungen über Art und Arbeitsweise des Lastrohrfloßes im amphibischen Verkehr.

Die eisenschaffende Industrie war von jeher darauf angewiesen, die Transportkosten für ihre Verbrauchsgüter möglichst niedrig zu halten. Als typischer Massengut-Verbraucher gilt für sie ganz besonders das geschichtliche Standortgesetz: zum mindesten auf einem der beiden für die Eisenerzeugung wichtigsten Rohstoffe Kohle oder Erz „zu sitzen“. Das war auch der Grund, weshalb Hoesch im vorigen Jahrhundert aus dem Dürener Raum nach Dortmund zur Kohle „umgezogen“ ist. So lesen wir in der Schrift „80 Jahre Eisen- und Stahlwerk Hoesch“:

„Weiter waren die Transportkosten aus der Eifel und aus dem Dürener Raum so gestiegen, daß der Wettbewerb mit Unternehmungen, die verkehrsmäßig günstiger zu Rohstoffen und Absatz lagen, nicht mehr möglich war.“

Neue Transportmittel treten neben die alten

Nun hat der Fortschritt der Technik, der sich seit Anfang dieses Jahrhunderts in immer schnellerem Tempo vollzieht, auch das Verkehrswesen tiefgreifend beeinflußt. Die alten Verkehrsmittel Eisenbahn und Binnenschifffahrt haben sich manche moderne Errungenschaften zunutze gemacht. Neben sie sind jedoch auf Grund neuer Erfindungen neue Transportmittel getreten, die mit ihnen konkurrieren. Kraftfahrzeug und Flugzeug sowie in zunehmendem Maße auch das Rohr und das Förderband über lange Strecken gewinnen ständig an Bedeutung. Die gleiche fortschrittliche Entwicklung vollzieht sich auch in den Industriebetrieben. Sie verursacht bedeutende Veränderungen in den Verkehrsströmen — in Art, Menge und Richtung der zum Transport gelangenden Güter. Alles ist in stärkerem Fluß als in vergangenen Zeiten. Angesichts des raschen Entwicklungstempos liegt es beispielsweise durchaus im Rahmen des Möglichen, daß eine für das allgemeine Verkehrsaufkommen so bedeutsame Industrie, wie die Montanindustrie, neue Schmelz-, Verhüttungs-, Verkokungs- und andere Produktionsverfahren entwickelt oder vervollkommen, die einen erheblichen Einfluß auf die für diese Industrie zu bewältigenden Transportmengen nach sich ziehen. Diese und andere Gedankengänge gaben Veranlassung, sich in einer Denkschrift „Verkehrsprobleme der europäischen Montanwirtschaft (unter Berücksichtigung der Moselkanalisierung)“ eingehend mit Transportproblemen auseinanderzusetzen.

Vorsicht bei großen Investitionen

Bei Entscheidungen über Verkehrsinvestitionen großen Umfangs darf nicht übersehen werden, daß verkehrstechnische Lösungen, die heute gerechtfertigt sind, in absehbarer Zeit durch technisch-wirtschaftliche Entwicklungen, die man falsch eingeschätzt hat, überholt sein können. Man muß weit mehr als früher Vorsicht üben und danach streben, verkehrspolitisch elastische Lösungen zu finden, die einen möglichst geringen Kapitaleinsatz erfordern und es leicht machen, in späterer Zeit etwa notwendig werdende neue Umstellungen vorzu-

nehmen. Diese Empfehlung zur Vorsicht ist besonders am Platze, wenn, wie bei den meisten großen Verkehrsinvestitionen, Mittel der Allgemeinheit beansprucht werden.

Bahn und Binnenschifffahrt trotz Massenmotorisierung wichtigster Verkehrsträger

Inmitten der Wandlungen, die sich auch im Transportwesen vollziehen, darf nicht übersehen werden, daß sich Eisenbahn und Binnenschifffahrt, die auf eine lange Geschichte zurückblicken, ihre Bedeutung als wichtigste Verkehrsträger weitgehend erhalten haben. Das gilt selbst für die Vereinigten Staaten, dem Geburtsland der Massenmotorisierung, in denen die Eisenbahn auch heute noch mit 58 v. H. und die Binnenschifffahrt mit 17,5 v. H. am Gesamtverkehr beteiligt sind. Die entsprechenden Zahlen für die Bundesrepublik sind 55 v. H. und 23 v. H. Der Hauptgrund liegt darin, daß die Beförderungskosten dieser beiden Transportmittel relativ niedrig sind, worüber Professor Pirath, aufschlußreiche Untersuchungen angestellt hat¹.

Aus Frachtgründen - Hüttenwerke sogar an der Meeresküste

Diese wenigen Zahlen haben für die massengüterverarbeitende Industrie, also auch die eisenschaffende Industrie, eine große Bedeutung: Sie erklären, warum schon in mehreren Fällen heute neue Hüttenwerke nicht immer an oder in unmittelbarer Nähe von Kohle- und Stahlvorkommen, sondern an den Schnittpunkten zwischen der niedrigen und der hohen Fracht errichtet werden. Im wesentlichen liegt der Standort solcher Hüttenwerke an den Schnittpunkten zwischen der Seefracht einerseits und den Wasserstraßen- oder Eisenbahnfrachten andererseits. Die Seefracht erfordert nämlich, nach den Pirath'schen Untersuchungen, nur 0,4 Pfennig je Tonne und Kilometer an durchschnittlichen Transportkosten, die Wasserstraßenfracht 2,4 beziehungsweise 5,0 und die Eisenbahnfracht 5,42 Pfennig. Wenn sich diese Zahlen auch nicht nur auf Massengüter, sondern im großen Durchschnitt auf alle Transportgüter beziehen, so geben sie doch eine einfache Erklärung dafür, weshalb neue Hüttenwerke auch an Meeresküsten erbaut werden.

¹ Prof. Dr.-Ing. Pirath: „Die Verkehrstechnik im Spiegel der Verkehrswirtschaft während der letzten 25 Jahre“. Eisenbahntechnische Rundschau (ETR), 1953, Ausstellungsheft, Heft Nr. 6/7, Seite 233

Voraussetzungen zur Lösung

Im Zeichen all dieser Zusammenhänge, Gegebenheiten und Kostenverhältnisse muß man bei verkehrspolitischen Aufgaben trachten, eine Lösung zu finden,

- a) die elastisch ist und es vermeidet, übermäßig hohe Kapitalien über lange Zeiträume hin festzulegen, deren Verkehrsbedürfnisse uns heute noch unbekannt sind,
- b) die deshalb möglichst nur „beweglich“, sich dem Verkehrsvolumen anpassende und möglichst geringe „feste“ Investitionskosten erfordert,
- c) die Rücksicht darauf nimmt, daß das Gebiet, um das es sich handelt, gute Verkehrseinrichtungen aufweist, die noch einen zusätzlichen Verkehr aufnehmen können,
- d) die, was die Auswahl der Verkehrsmittel anbetrifft, frei ist von historischen und gefühlsmäßigen Voreingenommenheiten und allein dem Gesichtspunkt des Rationellen entspricht,
- e) die bei voller Erreichung des verkehrspolitischen Zieles — ausreichende Ausweitung der Verkehrskapazität und namhafte Senkung der Frachtkosten — den geringstmöglichen Investitionsaufwand, insbesondere auch an öffentlichen Mitteln, erfordert. Nur wenn erwartet werden kann, daß die Verkehrsverbesserung eine nennenswerte Steigerung des Güteraustausches von Land zu Land herbeiführt, kann sie auch Anspruch darauf erheben, den Gedanken der europäischen Zusammenarbeit zu fördern.

Amphibischer Verkehr - rationalisierter Massenguttransport

In den Rahmen der Verkehrsrationalisierung fallen vor allen Dingen die von den Eisenbahnen seit vielen Jahren zielbewußt betriebenen Bestrebungen, die Umschlags- beziehungsweise die Umladekosten von der Schiene auf die Straße zu ersparen oder wenigstens auf ein Minimum zu beschränken. Der immer größeren Umfang annehmende Behälterverkehr, die Versuche der Deutschen Bundesbahn mit dem „Huckepack-Verkehr“ und Mehrzweck- oder Zweifahrzeugen sind bedeutende Marksteine auf dem Wege dieser Entwicklung. Man hat erkannt, daß eine der wichtigsten Voraussetzungen für ein Optimum an Wirtschaftlichkeit in der Transportdurchführung darin liegt, den Umschlag der Güter beim Wechsel der Transportwege in rationellster Weise zu

vollziehen, das heißt, ihn am besten zu vermeiden. Man hat festgestellt, daß der Mehrzahl der Beförderungen auf der Schiene oder Wasserstraße ein Vorlauf auf der Straße oder auch auf der Schiene vorausgeht. „Die Länge des Vor- beziehungsweise Nachlaufs spielt dabei keine so entscheidende Rolle, wichtig ist vielmehr, daß dieser zwangsläufige Wechsel des Transportweges und damit des Transportmittels eine Umladung des Transportgutes bedingt, die einen nicht unerheblichen Störfaktor in der glatten Abwicklung der Transporte darstellt².“ Während man sich nun bereits weitgehend um die Rationalisierung des Übergangs von der Schiene auf die Straße bemüht hat, trifft dies in so weitgehendem Maße für den Übergang von der Schiene auf die Wasserstraße nicht zu. Aber gerade dieser Verkehr ist für die eisenschaffende Industrie von großer Bedeutung, da er den Hauptanteil an der Beförderung der benötigten Massengüter (Kohle, Koks oder Erz) hat. Dabei muß noch berücksichtigt werden, daß nur zwei von den dreißig großen Hüttenwerken in der Bundesrepublik das Massengut — in diesem Falle das Erz — direkt vom Schiff aus in die Hochofen-Erzbunker oder Mischbetten entladen. Alle anderen weisen gebrochenen Verkehr auf, das heißt, sie müssen das Massengut vom Kanal aus über dazwischenliegende Eisenbahnen zum Hochofenbunker bringen. Dabei spielt es vom Standpunkt der Umschlagstechnik aus keine Rolle, ob es sich um kurze Werksbahn-Strecken oder um längere Bundesbahn-Strecken handelt. Dieser Güterverkehr ist auf jeden Fall ein „gebrochener“, das heißt, es muß vom Schiff auf Bahn oder umgekehrt umgeladen werden. Wenn man bedenkt, daß ein einmaliger Umschlag für Erz je nach Stückigkeit 1 bis 2,80 DM je Tonne, im Durchschnitt also 1,40 DM je Tonne kostet, so verschlingen die Kosten für einmaliges Umladen bei einem Empfang von 2 Millionen Tonnen Erz im Jahr — das ist der Jahresbedarf eines großen Hüttenwerkes — über gebrochenen Verkehr jährlich 2,8 Millionen DM, und in den Fällen, in denen der Verkehr auch im Versandgebiet gebrochen wird — und das ist die Mehrzahl der Fälle — die stattliche Summe von jährlich 5,6 Mill. DM.

Amphibischer Verkehr erspart Umladung

Diese Zusammenhänge gaben Veranlassung, nach Lösungen zu suchen, um den zwischen Schiff und Bahn gebrochenen Verkehr in einen „ungebrochenen“ umzugestalten, das heißt, mit Fahrzeugen,

² Dr. Kurt Wendler: „Gedanken zur Verkehrsrationalisierung“ in „Die Bundesbahn“, 1955, Heft 24 (Dezember).

die sowohl auf dem Wasser als auch auf der Schiene verkehren können, „amphibisch“ zu machen. Bei unseren Untersuchungen sind wir auf bereits verwirklichte Wasserfahrzeuge gestoßen, bei denen der Schiffsraum nach der Art der alten Flöße sich aus mehreren Behältern zusammensetzt. So werden zum Beispiel auf dem Mississippi in den Vereinigten Staaten und auf dem Parana in Südamerika große „Konvois“ solcher Art nicht durch Schlepper und über Drahtseile langgekuppelte Schleppkähne gezogen, sondern als enggekuppelte, schwimmbare Behälter durch Schiebeboote geschoben.

Einen besonders fortschrittlich entwickelten Typ dieser „Behälterflöße“ stellt das „Lastrohrfloß“ dar, nach seinem Erfinder auch „Westphalfloß“ genannt. Dieses Lastrohrfloß weist nun schon eine nahezu zehnjährige Betriebszeit auf und kann deshalb als eine wichtige Vorstufe für die Entwicklung des amphibischen Verkehrs betrachtet werden.

Das Lastrohr, das Einzelelement des Lastrohrfloßes, ist ein zylinderförmig aus einfachsten Bauteilen — Rumpf, Schotten und Schwimmern — zusammengesetzter Behälter. Die Schwimmer dienen als Stabilisierungskörper und zugleich als Lukenaussteifungen und Gangborde. Das Lastrohr wird in vollständig geschweißter Bauart hergestellt. Innen weist es keine Spanten auf, wodurch der Baustoffaufwand je Tonne Tragfähigkeit beim Lastrohr geringer ist als beim normalen Schleppkahn.

Die vergleichsweise geringe Totlast des Lastrohres hat ihre Ursache in der Verminderung des Eisenbedarfs dank seiner zylindrischen Form, die höhere Längsbiege- sowie Wasser- und Ladungsdruckbeanspruchungen zuläßt, zum anderen im gänzlichen Wegfall von Einrichtung und Ausrüstung.

Die Bauart des Lastrohres geht aus der Abbildung 1 hervor. Durch Nebeneinander- und Hintereinanderkuppeln von Lastrohren entsteht ein elastischer Behälterverband von beliebiger, den jeweiligen Stromgebieten anzupassender Länge und Breite. Zusammen mit dem Vorschiff, dem Bug, und dem Hinterschiff, dem Heck, bilden die Lastrohre das Lastrohrfloß. Bug und Heck sind zugleich Antriebsfahrzeuge zum Schleppen und Steuern des Floßes. Bei einer Nutzlast von rund 3000 Tonnen benötigt das Lastrohrfloß sechs Mann, ein Kahnschleppzug

Der Lastrohrwaggon dient als Zubringer zu Industriewerken, die nicht an einer Wasserstraße liegen. Mit zwei vierachsigen Drehgestellen trägt der Waggon bei 20 t Achsdruck 125 t Nutzlast. Für den Rücktransport leerer Lastrohre, die in Anpassung an das Lichtprofil der Eisenbahn „kieloben“ aufgesetzt werden können, genügen zweiachsige Drehgestelle bei 12 t Achsdruck

Abb. 1 Lastrohr

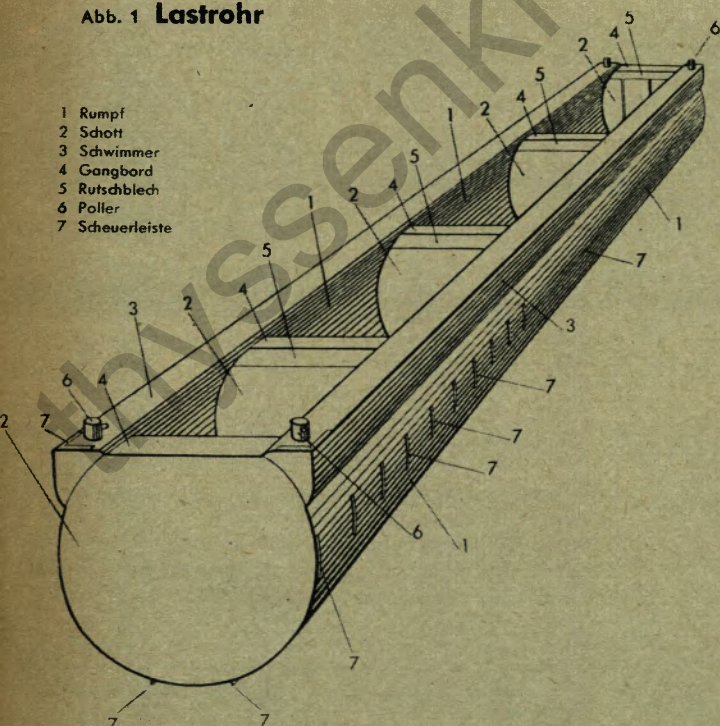


Abb. 2 Lastrohrwaggon

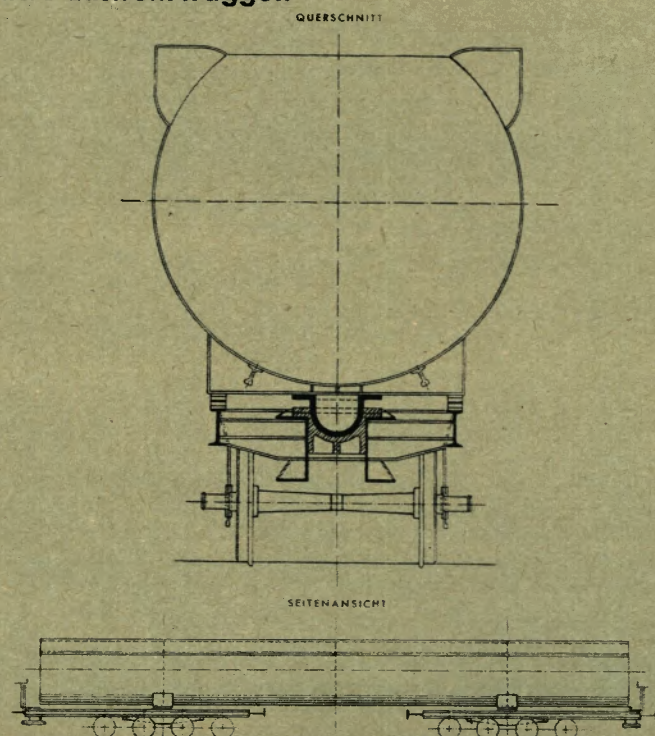
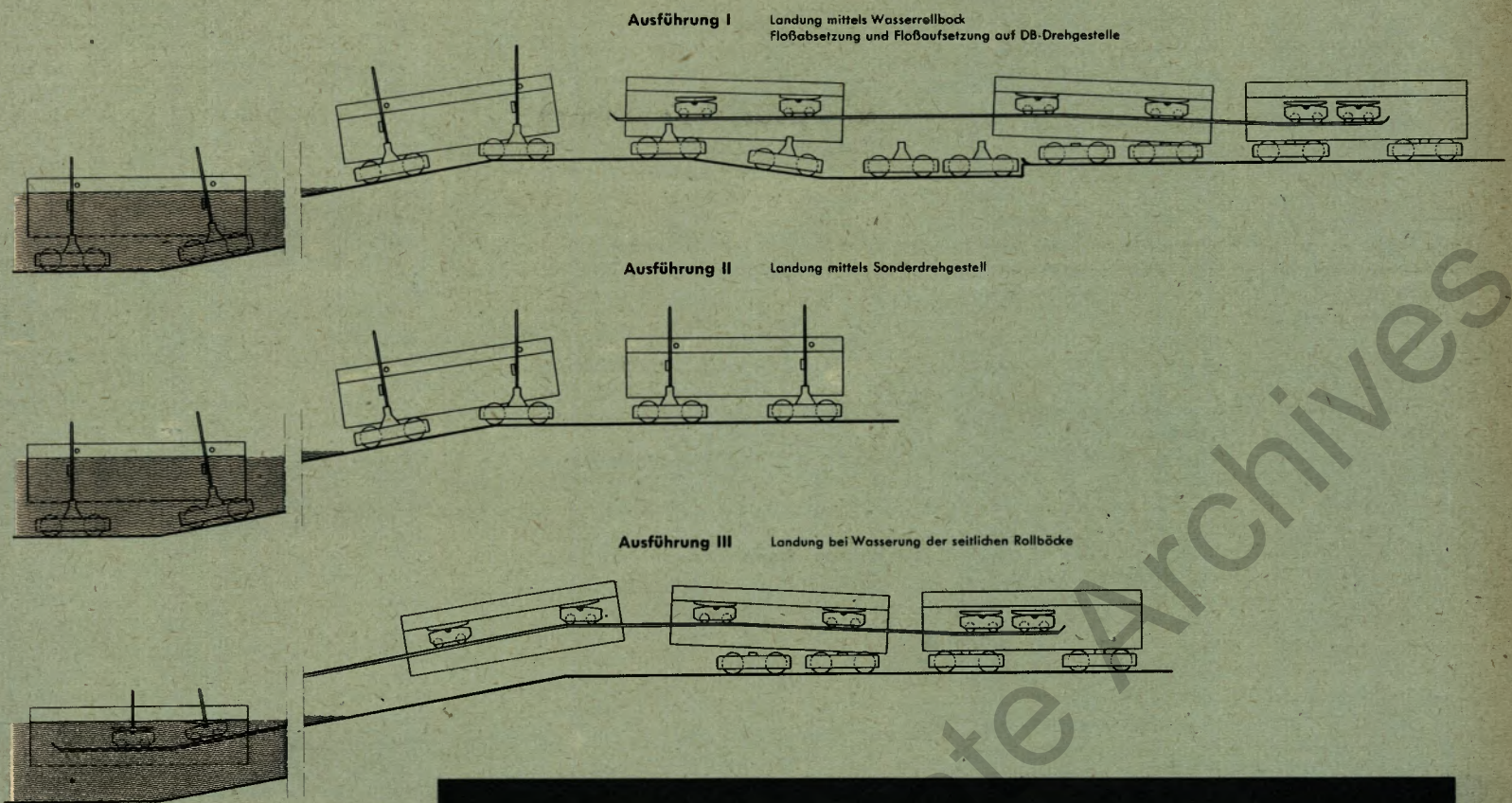


Abb. 3 Unterwasseranschlußgleis



gleicher Tragfähigkeit dagegen zwölf Mann Besatzung.

Geringe Umschlagkosten und weniger Zeit

Umschlagszeit und Umschlagkosten an den Endpunkten der Transportstrecken betragen bei Vorhandensein entsprechender Löschanlagen nur einen Bruchteil jener des normalen Kahnschleppzuges, wobei zu berücksichtigen ist, daß das Umladen beim Übergang von Wasser auf Schiene und umgekehrt völlig entfällt. Bei der Konstruktion des Lastrohres würde bereits die Möglichkeit des Bahntransportes ins Auge gefaßt. Das war auch der einzige Grund für die Beschränkung der Länge auf 12 Meter und damit der Nutzlast auf 42 Tonnen je Lastrohr. In der Abbildung 2 ist gezeigt, wie das Lastrohr zusammen mit den daruntergesetzten Drehgestellen einen Lastrohrwagen ergibt.

Der ungünstigen Zeitverhältnisse wegen (Krieg und Nachkriegszeit) konnte zwar das Lastrohrfloß bis zur betriebsreifen Konstruktion gebracht werden, die Probleme des Übergangs von Wasser zu Land und der Löschung der Behälter konnten allerdings nicht mehr gelöst werden.

Vom Wasser auf die Schiene

Inzwischen wurden auch diese offenen Fragen konstruktiv weiterbearbeitet. Für den Übergang vom Wasser zur Schiene und umgekehrt wurde von vorliegenden Grundgedanken ausgehend in Zusammenarbeit mit der Firma Orenstein-Koppel und Lübecker Maschinenbau AG. ein „Unterwasseranschlußgleis“ in drei Alternativen konstruktiv entwickelt, die aus Abbildung 3 hervorgehen. Dabei ist in Ausführung 1 das Umsetzen vom Wasser auf die Schiene und umgekehrt zunächst mittels Spezial-Wasserrollböcken vorgesehen, die das Lastrohr an Land bringen und dort wiederum an eine seitliche Hängebahn mit Rollböcken abgeben. Von dort wird es dann auf Eisenbahndrehgestelle abgesetzt. Diese Lösung wurde

Abb. 4 Querschnitt der Landungsstelle mit seitlichen Rollblöcken

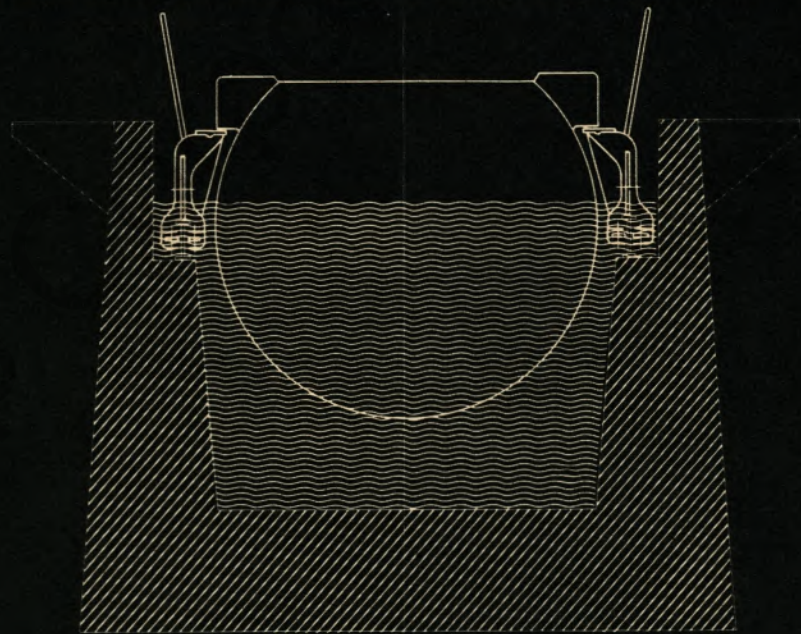
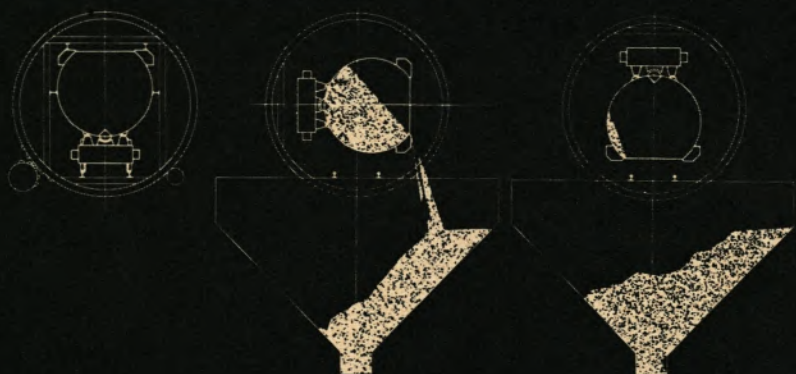


Abb. 5 Beispiel einer Entladeeinrichtung



deshalb vorgesehen, weil man das Unterwassersetzen von normalen Eisenbahndrehgestellen vermeiden will. Ausführung 2 sieht eine Landung mittels Sonderdrehgestellen vor, die zum Beispiel werkeigen sind und deshalb für Eisenbahn- und -ablauf von der Wasserstraße auf werkeigenen Gleisen verwendet werden können. Ausführung 3 schließlich sieht eine Möglichkeit vor, die Landung der Lastrohre mit Hilfe einer seitlichen Hängebahn mit Rollblöcken unmittelbar vorzunehmen und von da aus auf normale Eisenbahndrehgestelle zu setzen. Diese Lösung dürfte die einfachste und billigste sein. Bei allen Ausführungen wurde Wert darauf gelegt, auf schwere Hebezeuge zu verzichten und die Bewegung der Lastrohre ausschließlich mit Seilzug und Rollgeräten vorzunehmen. Abbildung 4 zeigt einen Schnitt durch die Landungsstelle mit seitlichen Rollblöcken nach Ausführung 3.

Einfache Beladungsweise

Die Beladung kann durch normale, zur Verfügung stehende Ladegeräte durchgeführt werden, die Löschung hingegen kann beispielsweise durch in der Abbildung 5 dargestellte Einrichtungen erfolgen, deren Anwendbarkeit in der Praxis studiert wurde. Außer dieser Bauart sind noch solche vorgesehen, die ein seitliches Abwälzen des Lastrohres ermöglichen, wenn der Raum unterhalb des Anschlußgleises abgedeckt sein sollte. Hinsichtlich der Beladung ist noch hinzuzufügen, daß diese auf den Zechen in zunehmendem Maße durch Förderbänder und Schüttrinnen vorgenommen wird. Nach eigener Beobachtung auf einer Kohlengrube des Reviers hat die Einfachheit der Beladung des Lastrohrfloßes dadurch beeindruckt, daß diese nicht längere Zeit hindurch durch das Vorziehen der einzelnen Elemente unterbrochen werden mußte, wie dies beim normalen Schleppkahnbetrieb der Fall ist.

Ausgezeichnete Betriebseigenschaften

Der bisherige praktische Fahrbetrieb hat bewiesen, daß das Lastrohrfloß alle gesetzten Hoffnungen weitgehend erfüllt hat. So hat sich sowohl auf der Strecke als auch im Hafen seine außerordentliche Manövrierfähigkeit erwiesen, die im wesentlichen darauf zu-

rückzuführen ist, daß das Lastrohrfloß einen Bug- und einen Heckantrieb hat und dadurch mit großer Sicherheit gesteuert werden kann. Der Bugantrieb dient zum Ziehen und Steuern, während der Heckantrieb in erster Linie zum Steuern herangezogen wird. Die Praxis zeigt, daß mindestens zwei Drittel der Maschinenleistung im Bug installiert werden müssen. Diese wirksame Steuerung und der doppel-seitige Antrieb ermöglichen ein Stoppen auf eine Entfernung von 50 bis 60 Meter ohne Anwendung des Ankers, eine Eigenschaft, die das Lastrohrfloß auch für Nachtfahrt außerordentlich geeignet macht. Durch die Steuermöglichkeiten ist das Ein- und Ausfahren in Schleusen weniger zeitraubend und das Begegnen und Überholen erleichtert. Durch die Form des Lastrohrfloßes ist es möglich, sich den Böschungen mehr zu nähern als mit den üblichen Schleppkähnen.

Die günstige Manövrierfähigkeit erleichtert wesentlich die Bewegungen im Hafen und auf freier Strecke, weil Kurven mit dem kleinsten überhaupt vorkommenden Krümmungsradius von 200 Meter durchfahren werden können.

Die Abbildung 6 zeigt das Lastrohrfloß auf Kanalfahrt, die Abbildung 7 in der Schleuse und Abbildung 8 beim Wenden im Hafen.

Die Erfahrungen waren ermutigend

Es unterliegt keinem Zweifel, daß dieser neuartige Vorschlag einer Rationalisierung der Transporte manchem Wenn und Aber begegnen wird. Dabei muß man sich allerdings vor Augen halten, daß der breiten Öffentlichkeit wesentlich kühnere Transportprojekte, wie Kohlen-Pipelines, Gummi- und Einschienenbahn vorgelegt werden, die ihre technische und wirtschaftliche Bewährung in der Praxis noch nicht so lange Zeit unter Beweis stellen konnten wie das Lastrohrfloß und trotzdem mutige finanzielle Unterstützung finden. Das Lastrohrfloß wurde hier als Beispiel erwähnt, weil seine wesentlichen Elemente konstruktiv durchentwickelt sind. Ob die endgültigen amphibischen Transportmittel sich aus Lastrohren oder anderen Einheiten zusammensetzen, wird die Zukunft zeigen. Auf jeden Fall ermutigen die Erfahrungen des Besitzers des ersten Lastrohrfloßes, der Aktiengesellschaft für Berg- und

Hüttenbetriebe, Salzgitter, sehr zur Durchführung weiterer Projekte dieser Art.

Umstrittene Moselkanalisierung - mehr als eine halbe Milliarde für Bauwerke

Der ausschlaggebende und konkrete Gedanke, der zur Ausarbeitung der vorher erwähnten Denkschrift den unmittelbaren Anlaß gab, war das vielmals umstrittene Problem der Moselkanalisierung. Aus den eingangs erwähnten Überlegungen über die Notwendigkeit „elastischer Verkehrsmittel“, die geringe „feste“ Investitionskosten erfordern, kommt die Denkschrift ebenfalls zu dem Schluß, daß auch die Moselkanalisierung nicht verantwortet werden kann. Ihre Durchführung erfordert nämlich die ungeheure Summe von mehr als ½ Milliarde DM allein für die sogenannten „festen“ Kosten, also für die Bauwerke (Schleusen und Kraftwerke), worin die „beweglichen“ Kosten für den erforderlichen Schiffsraum, das sind weitere 140 Mill. DM, nicht enthalten sind. Andererseits ist unseren westlichen Nachbarn, die verständlicherweise eine Verbesserung der Verkehrsbeziehungen für die lothringische Industrie fordern, allein durch eine Verneinung des Moselkanals nicht gedient. Auch ist die Tatsache, daß Lothringen von der Ruhr immer noch jährlich über 3,5 Mill. Tonnen Koks und Kokskohle bezieht, nicht zu unterschätzen. Wir können nicht von der augenblicklichen Kohlenknappheit ausgehen, sondern müssen im Hinblick auf den Ruhrkohlenbergbau Interesse daran haben, daß diese Bezüge aufrechterhalten bleiben und sogar von uns gefördert werden. Im anderen Falle ist Lothringen gezwungen, sich nach anderen Bezugsquellen umzusehen und vor allen Dingen die eigene Kokserzeugung aus lothringischer Kohle immer mehr zu steigern. Hinzu kommt, daß der lothringische und luxemburgische Raum über die bedeutendsten Eisenerzvorkommen auf dem europäischen Kontinent, das heißt über Minette, verfügt. Beide Industrieregionen besitzen also die bedeutendsten Rohstoffvorkommen, die der europäische Kontinent aufweist: Ruhrkohle und die lothringisch-luxemburgischen Minetteerzvorkommen. Beide Industrieregionen haben auch, wie wir aus ihrer Geschichte ersehen, von diesem natürlichen und sich ergänzenden Kräftepotential reichlich Gebrauch gemacht, soweit sie nicht durch höhere Gewalt daran gehindert wurden. Über diese latente Tatsache können auch die zur Zeit ziemlich zum Stillstand gekommenen Minettebezüge nicht hinwegtäuschen. Auf dieser reichen Rohstoffbasis und in ihrer Nähe



Abb. 6 Lastrohrfloß auf Kanalfahrt



Abb. 7 Lastrohrfloß in der Schleuse



Abb. 8 Lastrohrfloß beim Wenden



haben sich in großer Zahl grundstoffzeugende und -weiterverarbeitende Industriebetriebe niedergelassen. Es gibt in der Welt kein zweites Gebiet, in dem auf so kleinem Raum eine derartige Zusammenballung industrieller Tätigkeit anzutreffen wäre. Es ist das industrielle Kernstück des europäischen Kontinents, das die Wirtschaftskraft aller jener europäischen Länder bestimmt und beeinflusst, die an ihm teilhaben oder die mit ihm in Gütertausch stehen.

Ideale Lösung - Lastrohrfloß

Es ist deshalb nur natürlich, daß man der Forderung nach einer Transportverbilligung zwischen diesen beiden Industrieviereinen eine Berechtigung nicht absprechen kann. Da eine Kanalisierung der Mosel im Hinblick auf ihre hohen Kosten und die sich daraus ergebenden außergewöhnlichen Kanalabgaben den Transport gegenüber der Eisenbahn eher verteuern als verbilligen würde, haben wir in unserer Denkschrift den amphibischen Verkehr vorgeschlagen. Dabei wurde festgestellt, daß gerade in dieser Verkehrsbeziehung ein idealer Fall zur Lösung des Problems vorläge, wenn die Beteiligten ihre Chance erkennen würden! Hierbei wurden zwei Alternativen empfohlen, wonach in einem Falle die Behälter oder Lastrohre in Trier, im anderen Falle in Koblenz gelandet oder gewässert werden. Von Trier beziehungsweise Koblenz flussaufwärts würden sie den Bahnweg benutzen. Die zweite Alternative würde die Vorteile des amphibischen Verkehrs für die Eisenbahn besonders augenfällig machen, da die Behälter oder Lastrohre von Lothringen bis Koblenz an Stelle des

um 60 v. H. längeren Moselflusses den viel kürzeren Bahnweg benutzen könnten.

30 prozentige Transportkosten-Ersparnis

Wirtschaftlichkeitsrechnungen haben ergeben, daß beim amphibischen Verkehr der Wegfall der Umladekosten zusammen mit dem damit verbundenen Wegfall des Qualitätsverlustes besonders bei Koks bei aller vorsichtigen Rechnung eine Ersparnis an Transportkosten von mindestens 30 v. H. ergibt. Hinzu kommt der wesentliche Vorteil, daß bei gutem Willen auf allen Seiten auch allen mit diesem Vorschlag gedient wäre: Frankreich erhält für die lothringische Industrie günstigere Verkehrsbedingungen, gleichfalls die luxemburgische Industrie, die auf diese Art und Weise mit Hilfe der Moseltalbahn einen „trockenen Rheinhafen“ bekommen wird, und die Bundesbahn ist in der Lage, die nicht ausgenutzte Moseltalbahn auszulasten, anstatt — im Falle einer Moselkanalisierung — einen großen Teil der Transporte zu verlieren. Die hohen Investierungskosten für einen Kanal können vermieden werden, ohne auf die wirtschaftlichen Ergebnisse, die man von ihm erhofft, verzichten zu müssen. Man muß dabei noch berücksichtigen, daß wohl kaum eine Flußstrecke in Europa als Wasserweg so wenig Aussicht hat, erfolgreich mit der Eisenbahn zu konkurrieren, wie gerade die der Mosel, denn der Wasserweg von Diedenhofen nach Koblenz beträgt 270 Kilometer und der Bahnweg nur 170 Kilometer. Auch dies ist ein sehr entscheidender Faktor, der gerade hier die Vorteile eines amphibischen Verkehrs besonders hervortreten läßt.

Der Hochofenmann

WIE DAS ROHEISEN GEBOREN WIRD



1



2



3



4

1 Zwei Hochöfner säubern den Stubben - das erste Rinnenstück vor dem Abstichloch, in dem sich Schlackenreste festgesetzt haben

2/3 Der Fuchs wird zugemacht! In der Eisenrinne vor dem Fuchs trennen sich die letzten Schlackenreste vom Eisen. Die Schlacke schwimmt oben, während das schwere Eisen durch eine gebogene „Fuchsröhre“ unter der Schlacke weiterfließt. Steigt die Schlacke über dem Eisen sehr hoch, muß der Schlackendamm (auf unserem Bild wird er gerade festgeklopft) abgestoßen werden, damit die Schlacke in den Schlacken graben ablaufen kann

4 Günter Fuchs reinigt das Mundstück der Stopfmaschine. Die schwarze Masse, mit der diese Maschine das Stichloch verschließt, besteht aus feuerfestem Klebsand und Teer

Sie sind die Geburtshelfer des Eisens - die Männer auf der Arbeitsbühne des Hochofens. Und so merkwürdig der Vergleich klingen mag - er hinkt wirklich nicht, denn der Hochöfner hilft buchstäblich dem Eisen - als dem Kind von Koks und Erz - ans Licht der Welt.

Einer von ihnen ist Günter Fuchs. Im Anzug aus funkenfestem Stoff mit vorgebundener Lederschürze, in derben Holzschuhen und mit dem Schutzsieb vor dem Gesicht überwacht er mit seinen Kameraden den Abstich - die Geburt des Eisens. Günter Fuchs ist neunundzwanzig Jahre alt und verrichtet doch schon die Arbeit des „Ersten Schmelzers“. Zu seiner Mannschaft gehören ein „Zweiter Schmelzer“, ein „Rampenmann“ und ein „Schlackenfahrer“. Diese vier sind die wahren Herren des Hochofens. Sie besitzen noch die unbegrenzte Gesamtschau über das, was sie tun und sind sich der Bedeutung ihres Schaffens stolz bewußt.

Zweimal im Durchschnitt erleben sie während jeder Schicht, wie das flüssige Eisen das Licht der Welt erblickt. Zweimal müssen sie alle Vorarbeiten leisten, damit die Geburt ohne Komplikationen verläuft.

Zuallererst bereiten der Zweite Schmelzer und der Schlackenfahrer das Bett für das Eisen. Sorgfältig säubern sie die Eisenrinnen - jene mit feuerfestem Gestein und Sand ausgelegten Rinnen, in die sich das flüssige Eisen ergießt. Danach dichtet der Zweite Schmelzer mit frischem Sand die „Stützen“ ab - Gatter, von denen die einzelnen Abzweigungen versperrt werden. Vorher hat er den „Fuchs“ zugemacht, das ist ein Loch in der Eisenrinne, vor dem sich die letzten Schlackenreste vom Eisen getrennt haben.

Der Erste Schmelzer schaufelt indessen den Schlackendamm, der sehr sorgsam festgeklopft werden muß, damit das kostbare Eisen nicht von der Schlacke mit in den Schlacken graben gerissen wird. Auch das Mundstück der Stopfmaschine zu säubern, bleibt ihm überlassen. Denn die Wartung der Stopfmaschine, die nach dem Abstich das Abstichloch wieder verschließt, ist besonders verantwortungsvoll. Zwischendurch muß er die Heißwindtemperatur regulieren, und endlich ist er auch dafür verantwortlich, daß die im Ofen über dem Eisen stehende Schlacke rechtzeitig abläuft. Ungefähr zwei Stunden dauert es, bis acht bis zehn Pfannen von der Laufschracke gefüllt sind. Der Rampenmann hat die Aufgabe, bei so einem „Schlackenabstich“ die flüssige Schlacke umzuleiten, wenn eine der Pfannen gefüllt ist.

Nun erst ist der Augenblick des eigentlichen - des Eisenabstichs gekommen. Ein Bohrer frißt sich in das Abstichloch. Die letzten hartgebackenen Reste der Stopfmaschine, mit der die Stopfmaschine das Stichloch verschlossen hat, brennt die „Sauerstofflanze“ auf. Unter einem Schweiß sprühender Funken kriecht ein schmales Rinnsal flüssigen Eisens den ersten Teil der Eisenrinne entlang. Sekunden später wird es breiter, die rotgoldene Farbe wechselt zu weißlichem Gelb über, und dann strömt das Roheisen in schnellem Fluß in den ersten Trichter.

Vor der funkenstiebenden, weißbrodelnden Glut stehen die Männer und überwachen die Geburt des kostbaren Roheisens, ohne das wir noch heute im Steinzeitalter lebten. 240 bis 300 Tonnen Roheisen fließen in sechs bis acht Pfannen und beginnen ihren Weg, auf dem sie zuerst in Stahl verwandelt werden und dann tausendfach zerteilt tausenderlei Verwendungsmöglichkeiten entgegengehen.

Jeder der Männer auf der Arbeitsbühne hat die Chance, vom Schlackenfahrer zum Ersten Schmelzer aufzusteigen. Allerdings muß er den gesamten Arbeitsvorgang der Verhüttung verstehen. Und

nicht nur von der praktischen, sondern auch von der theoretischen Seite her. Um dem künftigen Hüttenmann diese umfassenden Kenntnisse zu vermitteln, streben die Arbeitgebervereinigung der Eisen- und Stahlindustrie und die Industriegewerkschaft Metall eine fünfjährige Ausbildungszeit an, von der zwei Jahre als Fachausbildung in den eigentlichen Produktionsbetrieben abgeleistet werden sollen. Denn eins ist klar: die Geburtshelfer des Eisens müssen Männer sein, die nicht nur ihre Arbeit lieben, sondern auch bis ins Letzte beherrschen. Wie die Besatzung auf der Arbeitsbühne des Hochofens VI!



5



7



6

5 Kurz vor dem Eisenabstich! An einer Tragstange halten zwei Schmelzer den Bohrer, mit dem das Stichloch aufgebohrt wird

6 Gleich wird das Eisen aus dem Stichloch strömen! Die Sauerstofflanze brennt gerade die letzten Zentimeter Stopfmasse auf

7 Das Eisen läuft! Deutlich erkennbar versperrt eine Stütze (rechts) die Eisenrinne. Das flüssige Eisen muß seinen Weg nach links nehmen, wo es in einen Trichter fließt

8 Unter der Arbeitsbühne empfangen die großen Pfannen das flüssige Eisen - 45 Tonnen Roheisen faßt jede einzelne



8

Heinrich Imig

starb am 24. 2. 56

„Er hat es schwer gehabt in seinem Leben“, sagte Carlo Schmid, der Vizepräsident des Bundestages, als die Bundestagsabgeordneten ihres so unerwartet verstorbenen Kollegen Heinrich Imig gedachten. Es stimmt: Heinrich Imig hat sich das Leben niemals leicht gemacht!

Er war ein echter Sohn des Reviers: 1893 wurde er als Sohn eines Bergmanns in Essen-Steele geboren. Er wurde Bergmann und hat sich vom Kohlenstoß emporgearbeitet, gestützt und getragen vom Vertrauen seiner Kumpel. 1926 wurde er Betriebsratsvorsitzender, bald danach Aufsichtsratsmitglied der Vereinigten Stahlwerke. 1928 war er Gewerkschaftssekretär von Castrop-Rauxel.

1933 mußte Heinrich Imig seine ihm am Herzen liegende gewerkschaftliche Arbeit für lange Jahre aufgeben. Nach dem Kriege wurde er zunächst Oberstadtdirektor von Castrop-Rauxel. Dann aber erging von August Schmidt, dem verdienstvollen Senior der deutschen Gewerkschaften, der Ruf an ihn, sich wieder wie früher der gewerkschaftlichen Arbeit zu widmen! Heinrich Imig folgte der Bitte und wurde schon 1953 von der Generalversammlung der IG Bergbau zu ihrem 1. Vorsitzenden als Nachfolger August Schmidts gewählt.

Imigs große Bedeutung für das Gewerkschaftsleben wird schon dadurch gekennzeichnet, daß ihn der Internationale Bergarbeiterkongreß 1954 in Dortmund zum Präsidenten des Internationalen Bergarbeiterverbandes wählte. Imig besaß das Vertrauen aller, die guten Willens waren. Er brauchte nicht um die Gunst der andern zu buhlen — er war alles andere als ein Demagoge. Seine Einfachheit, seine Geradlinigkeit, seine Sachlichkeit und vor allem sein Mut zeichneten ihn besonders aus. Wir erinnern an sein Wort, das er während spannungsgeladener Auseinandersetzungen gab: „Die IG Bergbau bleibt tariffreu!“ Und er stand zu seinem Wort. Wir erinnern an den Außerordentlichen Kongreß in Dortmund, auf dem er die Delegierten aufforderte, den übereilten Beschluß des Kölner Kongresses — sofortige Erhöhung des Schichtlohnes um 2,50 DM — rückgängig zu machen. Zu solchem Handeln gehörte Mut — gleichzeitig war es der Beweis, daß es ihm nie auf billige Populärhascherei ankam. Imig war Gewerkschafter — aber er hat in keinem Fall die besonderen Interessen des Bergbaus und auch der gesamten Wirtschaft außer acht gelassen.

Unten links Heinrich Imig war mit dabei (s. WERK UND WIR, Heft 11/12 1955), als am 17. November 1955 das Kraftwerk auf Fürst Leopold-Baldur von zahlreichen Gästen besichtigt wurde. Unser Foto zeigt ihn mit Senator Theuner (links)

Unten rechts Heinrich Imig (links) und Heinrich Gutermuth nehmen die Glückwünsche August Schmidts zu ihrer Wiederwahl als Vorsitzende bei der fünften ordentlichen Generalversammlung der IG Bergbau entgegen — das Foto stammt aus der Sonderbeilage 2 von WERK UND WIR, Heft 5/6 1953



Bergknappen halten am Sarge Heinrich Imigs die Totenwache

Er war Sozialist — aber in echter Toleranz und weltanschaulicher Neutralität blieb er konsequent auf dem evolutionären Weg, den vor ihm schon August Schmidt beschritten hatte.

Zu seinem Begräbnis in Castrop-Rauxel waren neben ungezählten persönlichen Freunden Bergarbeiterabordnungen vieler Länder, Vertreter der Regierung, der Parteien und der Wirtschaftsverbände erschienen.

Der Vorsitzende des DGB, Walter Freitag, beklagte den Verlust eines der besten Arbeiter der Gewerkschaftsbewegung, eines Mannes, auf den der DGB große Hoffnungen gesetzt habe.

Für die Hohe Behörde sprach Dr. Potthoff, der mit dem Vizepräsidenten Etzel aus Luxemburg gekommen war. Er sagte, daß man den klugen Rat Heinrich

Imigs in der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl schmerzlich vermissen werde.

Bundesminister Theodor Blank sprach im Namen der Bundesregierung: „Heinrich Imig hatte die seltene Fähigkeit, das Ganze über Details zu stellen. Er hat in wenigen Jahren bedeutende Erfolge errungen, weil er stets den Blick auf das Ganze gerichtet hielt.“

Den letzten Gruß des Unternehmensverbandes Ruhrbergbau und der Wirtschaftsvereinigung Bergbau überbrachte Dr. Heinrich Kost: „Heinrich Imig war ein Kämpfer mit offenem Visier. Er hat uns Achtung und Verehrung für alle Zeiten abgerungen.“ In diesen Worten des Abschieds lag der Dank für die Verdienste eines maßvollen Mannes und die Hoffnung, daß sein Geist weiterhin wirksam sein möge.



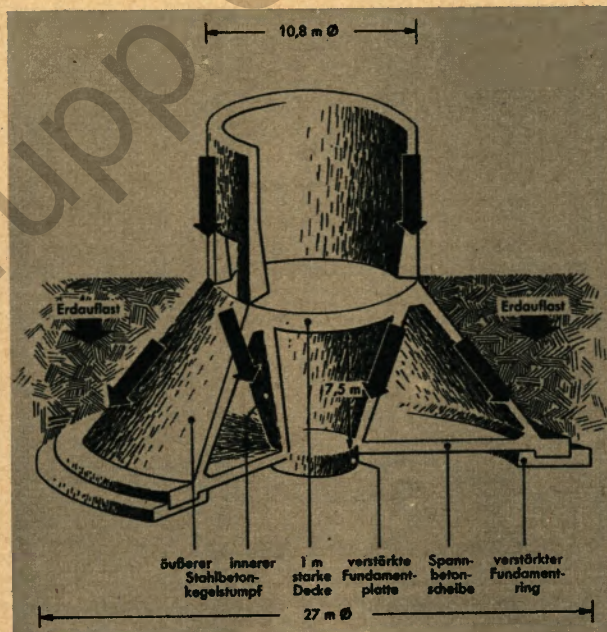
Hoesch-Torstahl in 211 Meter Höhe

An dem Aufbau des elfthöchsten* Bauwerkes der Welt ist Hoesch mit der Westfalehütte beteiligt. Es ist der 211 Meter hohe Fernsehturm des Süd-deutschen Rundfunks in Stuttgart, der am 7. Februar eingeweiht wurde. Mehrere hundert Tonnen Torstahl wurden für den Stahlbetonbau verwandt. Davon stammt ein Großteil aus der Westfalehütte. Der Fernsehturm wurde für Stuttgart zum neuen Wahrzeichen. Er wurde auf dem 483 Meter über dem Meeresspiegel liegenden Hohen Bopser errichtet, so daß er mit seinen 211 Metern noch imposanter erscheint und weithin sichtbar ist. Schon im Oktober vergangenen Jahres wurden Versuchssendungen durchgeführt, und der Fernsehturm bestand dabei seine Bewährungsprobe zu aller Zufriedenheit. Auf einem mächtigen Fundament mit einem 15000-Tonnen-Gewicht erhebt sich der 3000 Tonnen schwere Turm. Auch die schwersten Stürme werden ihn nicht aus dieser Verankerung reißen können. Der unterste Durchmesser des konisch zusammenlaufenden rohrartigen Turmes beträgt 10,8 Meter. In 140 Meter Höhe befindet sich ein Mastkorb, der die Senderäume, zwei Aussichtsplattformen und zwei Gaststätten beherbergt. Alles in allem können sich 600 Personen dort oben in schwindelnder Höhe auf-

halten. Zwei Schnellaufzüge, die je 15 Personen fassen, bringen die Gäste nach oben. Über dem Mastkorb erhebt sich der 52 Meter hohe Antennenmast, der UKW- sowie Fernseh-Sendungen mit 100 kW ausstrahlt. Augenblicklich ist ein Senderaum in Betrieb, aber für weitere Sender ist noch genügend Platz.

Seit dem 7. Februar, dem Tag, an dem er für das Publikum freigegeben wurde, ist der Fernsehturm zu einem beliebten Ausflugsort geworden. Neben einem großartigen Ausblick bietet er den Gästen in den Restaurants jede erwünschte Stärkung. Furcht vor Unwettern braucht man dort oben nicht zu haben, denn nach den Berechnungen der Fachleute wird selbst bei stärksten Stürmen der „Mastkorb“ nur etwa 20 bis 25 Zentimeter schwanken.

* Die zehn höchsten Bauwerke der Welt: Empire-State-Building, New York (442 m); Royal George-Bridge über den Arkansas, USA (320 m); Chrysler Building, New York (306 m); Eiffelturm, Paris (300 m); Manhattan-Building, New York (282 m); Funkturm, Nauen (268 m); Rockefeller-Center, New York (259 m); Woolworth-Building, New York (241 m); Golden Gate-Brücke, San Francisco (227 m); Staumauer am Colorado, USA (220 m).



Fundamentquerschnitt Nach den Gesetzen der Statik verteilen sich das Gewicht und der vom Wind erzeugte Druck des Turmes fast ganz auf die äußere Kegelschale und damit auf die Spannbetonplatte; nur ein kleiner Teil belastet die innere Kegelschale und damit die Fundamentplatte



Korbquerschnitt Im untersten Geschoß des „Mastkorbes“ sind die Sendeanlagen untergebracht, darüber die Küchenräume. Die oberen Geschosse beherbergen die Gaststätte. Über dieser liegen noch zwei Aussichtsplattformen. Der ganze Korb kann 600 Menschen aufnehmen

Mehr Lohn für den Bergmann

Der seit langem vorbereitete Tarifvertrag für den Ruhrbergbau konnte am 2. März abgeschlossen werden. Rückwirkend vom 15. Februar erhalten danach die Gedingearbeiter je Schicht 3,75 DM mehr, davon 2,50 DM als sogenannte Bergmannsprämie. Der Lohn der Schichtlöhner wird durchschnittlich um 6 v.H. erhöht. Die unter Tage beschäftigten Schichtlöhner erhalten zusätzlich je Schicht eine Bergmannsprämie von 1,25 DM. Die Bergmannsprämie trägt in voller Höhe der Staat. Sie wird nur für die Untertagebelegschaft gezahlt und ist – was sich für den Bergmann besonders vorteilhaft auswirkt – steuer- und sozialversicherungsfrei. Mit dieser Bergmannsprämie hat die Bundesregierung einen völlig neuen Weg beschritten, um das Einkommen des Bergmanns zu erhöhen. Ferner wurde inzwischen auch für die Tarifangestellten des Bergbaus eine Gehaltserhöhung von durchschnittlich 6 v.H. vereinbart.

Erlösausgleich durch die Regierung

Die Tarifpartner – die Industriegewerkschaft Bergbau und der Unternehmensverband Ruhrbergbau – hatten sich bereits Anfang Januar grundsätzlich über diese Lohnerhöhung geeinigt. Der Unternehmensverband Ruhrbergbau machte jedoch die Lohnerhöhung mit Billigung der IG Bergbau von einem entsprechenden Erlösausgleich abhängig. Der Ruhrbergbau forderte die Bundesregierung auf, ihn

kostenmäßig zu entlasten und stellte bei der Hohen Behörde einen Antrag auf Kohlenpreis-Erhöhung. Die Bundesregierung erkannte die unbefriedigende Ertragslage des Bergbaus an und sagte in der Bundestagsdebatte vom 10. Februar eine Reihe von Vergünstigungen zu. Danach sollen die Arbeitgeberanteile für die Knappschaft auf zunächst drei Jahre von gegenwärtig 14,5 v.H. auf 8 v.H. des Bruttolohnes bzw. Bruttogehaltes herabgesetzt werden. Den Unterschiedsbetrag von 6,5 v. H. übernimmt der Bund. Dazu treten noch andere Vergünstigungen, beispielsweise verbesserte Abschreibungsmöglichkeiten. Darüber hinaus war die Bundesregierung einverstanden, daß die Kohlenpreise ab 1. April voraussichtlich um etwa 2 DM je Tonne angehoben werden. Inzwischen hat jedoch der Unternehmensverband Ruhrbergbau bei der Hohen Behörde eine völlige Freigabe der Kohlenpreise gefordert und darauf aufmerksam gemacht, daß innerhalb der Montanunion nur die Kohlenpreise des Ruhrbergbaus gebunden sind. Die darin zum Ausdruck kommende Diskriminierung des Ruhrbergbaus müsse endlich beseitigt werden.

Mehr Lohn - besonders für den Mann vor Ort

Beide Tarifpartner hielten jedoch die in Aussicht gestellten Maßnahmen der Bundesregierung als Grundlage zu einer Tarifvereinbarung für nicht bindend genug. Im Laufe der Tarifverhandlungen

am 2. 3. sagte die Bundesregierung vor allem die Bergmannsprämien verbindlich zu und versicherte dem Ruhrbergbau, daß er nicht „in Vorlage zu treten“ brauche. Das heißt also, daß die Bundesregierung ihre Zusagen termingemäß erfüllen wird. In einer gemeinsam herausgegebenen Verlautbarung forderten beide Tarifpartner die Bundesregierung und die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen auf, die zugesagten Maßnahmen unverzüglich anlaufen zu lassen.

Der seit dem 15. Februar 1955 gültige Tarifvertrag sieht als Gedingelohn des Hauers 20,20 DM vor, wobei die Gedinge grundsätzlich bestehen bleiben sollen. Dazu kommt eine Lohnzulage von 1,25 DM je Schicht für die den Schichtlöhnern gewährte 6 prozentige Lohnanhebung. Unabhängig davon erhält, wie oben ausgeführt, der Gedingearbeiter die steuer- und sozialversicherungsfreie Bergmannsprämie von 2,50 DM.

Der neue Tarifvertrag begünstigt insbesondere die Männer vor Ort, um ihnen endlich das Einkommen zu geben, das der Schwere und Gefährlichkeit ihrer Arbeit entspricht. Es besteht nunmehr die Hoffnung, daß der Beruf des Bergmanns die Anziehungskraft erhält, die erforderlich ist, um die ständige Abwanderung der Untertagebelegschaft in andere Wirtschaftszweige aufzuhalten. Um den hohen Kohlenbedarf der deutschen Wirtschaft zu decken, wäre es vielmehr notwendig, daß die Untertagebelegschaft laufend zunimmt.

EINE MILLION RÖNTGEN-REIHENUNTERSUCHUNGEN IN DER EISEN- UND STAHLINDUSTRIE

Wiederholt konnte WERK UND WIR über Röntgen-Reihenuntersuchungen in unseren Gesellschaften berichten und dabei besonders auf die erfreulich hohe - 99prozentige! - Beteiligung an den Untersuchungen hinweisen. Die einmillionste Röntgen-Reihenuntersuchung veranlaßt die Röntgenreihenstelle und WERK UND WIR, einen Überblick über Erfolg und Ergebnis der medizinischen Untersuchungen zu geben.

„Die Arbeitsbedingungen in unserem Wirtschaftszweig belasten leider die Gesundheit unserer Belegschaftsmitglieder in hohem Maße. Wir wollen alles tun, um Krankheiten unserer Arbeiter und Angestellten zu verhüten oder sie so früh wie möglich zu erkennen. Denn je eher eine Krankheit festgestellt wird, desto schneller und vollständiger kann die Gesundheit wiederhergestellt werden. Das beste und einfachste Mittel, um dieses Ziel zu erreichen, sind

Röntgen-Reihenuntersuchungen.“ Das etwa waren die Gedanken, die die Wirtschaftsvereinigung Eisen und Stahl veranlaßten, im Dezember 1949 in allen Mitgliedswerken mit Röntgen-Reihenuntersuchungen zu beginnen.

Untersuchung liegt im eigenen Interesse

Es bedurfte zunächst einer umfassenden Aufklärung, um das Vertrauen der Belegschaften zu gewinnen. Viele Arbeiter und Angestellte standen den Untersuchungen überaus mißtrauisch gegenüber. Im Laufe der Jahre gelang es jedoch, die Zweifel zu beseitigen und die Belegschaften zu überzeugen, daß die Röntgen-Reihenuntersuchungen nur ihrem eigenen Interesse dienen. Das wachsende Vertrauen der Belegschaften beweist die von Jahr zu Jahr zunehmende Beteiligung.

Die regelmäßige Überwachung der Atmungs- und Kreislauforgane durch Röntgenuntersuchungen ist vor allem deshalb erforderlich, weil die Belegschaften der Eisen- und Stahlindustrie besonders stark Staub, Dampf und Gas ausgesetzt sind. Eine regelmäßige Überwachung des Gesundheitszustandes verhindert, daß die Schwere und Ungunst der Arbeitsbedingungen zu einer frühzeitigen Invalidität des Arbeiters führen. Die Röntgen-Reihenuntersuchungen sind dabei nur eine von vielen vorbeugenden Maßnahmen, die die Werksleitungen zum Wohle der Belegschaften treffen. Die einmillionste Röntgen-



Reihenuntersuchung veranlaßte die Röntgen-Reihenbildstelle der Eisen- und Stahlindustrie, der Öffentlichkeit einen Überblick über Erfolg und Ergebnis ihrer Arbeit zu geben.

Weniger Nachuntersuchungen - besserer Gesundheitszustand!

Die hohe Wirksamkeit der Röntgenuntersuchungen in der Eisen- und Stahlindustrie ergibt sich vor allem daraus, daß sich regelmäßig jährlich 200 000 Personen untersuchen lassen. Der Gesundheitszustand dieser Belegschaftsmitglieder konnte somit seit sechs Jahren lückenlos verfolgt werden. Zeigt die Röntgenaufnahme einen krankhaften Befund, wird das Belegschaftsmitglied zur Nachuntersuchung aufgefordert.

Der Prozentsatz der Nachuntersuchungen an der Gesamtzahl der Aufnahmen sinkt stark. Während 1951 noch 6,71 v.H. der untersuchten Belegschaftsmitglieder zur Nachuntersuchung aufgefordert werden mußten, waren es 1955 nur noch 1,27 v.H. Nach Abschluß der Behandlung ist jedem Belegschaftsmitglied die Rückkehr an seinen alten Arbeitsplatz gesichert, wenn es der Gesundheitszustand nur irgendwie zuläßt.

Der größte Teil der Nachuntersuchungen, genau zwei Drittel, war auf Grund eines Verdachtes auf Tuberkulose erforderlich. Weitere 18 v.H. erfolgten wegen Staublungenverdachtes, während nur 5 v.H. Lungenkrebs vermuten ließen. Der Rest verteilte sich auf Herz- und Lungenerkrankungen.

Frühzeitiges Erkennen besonders wertvoll

Von 1950 bis 1955 sank der Anteil der Behandlungsfälle an der Zahl der Untersuchten ständig. Mußten sich noch 1950 0,38 v.H. aller Untersuchten einer ärztlichen Behandlung unterziehen, so waren es 1955 nur noch 0,11 v.H., das heißt: nur bei einem von 1000 Untersuchten wurde eine akute Krankheit festgestellt. Ein Drittel der zu behandelnden Personen entfiel dabei noch auf bekannte Erkrankungs- oder Verschlimmerungsfälle. Aber auch die Zahl dieser Verschlimmerungen hat sich von 1,5 v.H. im Jahre 1950 auf 0,4 v.H. im Jahre 1955 vermindert. Überzeugendere Beweise für die Notwendigkeit und den Erfolg der Röntgenuntersuchungen kann es einfach nicht geben.

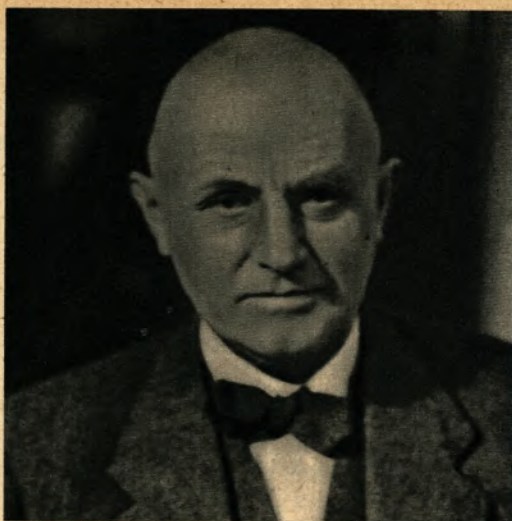
Die Röntgen-Reihenuntersuchungen haben sich genauso segensreich bei der Früherkennung des Lungenkrebses ausgewirkt, denn besonders bei diesem Leiden besteht nur bei rechtzeitigem Erkennen Aussicht auf Heilung - sei es durch Operation oder Röntgenbestrahlung. Während die ermittelten Krebsfälle von 1950 bis 1953 stark anstiegen, fiel der Neuzugang an Krebspatienten bis 1955 wieder auf einen von 10 000 Untersuchten.

Bei den in der Eisen- und Stahlindustrie festgestellten Lungenkrebskrankungen läßt sich kein Zusammenhang zwischen der Einwirkung industrieller Giftstoffe und dem Lungenkrebs feststellen. Die Erkrankten stammen vielmehr aus allen Tätigkeitsbereichen.

Die Röntgenuntersuchungen ermöglichten auch, Staublungenkrankungen im Frühstadium zu ermitteln. Durch rechtzeitige Behandlung oder Einweisung an einen zweckmäßigen Arbeitsplatz kann auch hier oft die Gefahr der Frühinvalidität gebannt werden.

Es ist geplant, die Reihenuntersuchungen mit Hör- und Sehprüfungen zu verbinden, damit Ursachen, die zu Betriebsunfällen führen können, rechtzeitig beseitigt werden können. Bei allen Erkrankungen konnte festgestellt werden, daß die Betroffenen nichts von ihrer Erkrankung wußten.

Die Röntgen-Reihenuntersuchungen bedeuten nicht nur für das einzelne Belegschaftsmitglied eine bedeutungsvolle Gesundheitsvorsorge, sondern bringen auch der Gesellschaft eine erhebliche Kostenentlastung. Die sechsjährige Tätigkeit der Schirmbildstelle sparte fast zwanzig Millionen DM, da es gelang, fast zweitausend Lungentuberkulose-Erkrankungen schon im Frühstadium zu entdecken. Die Behandlung eines einzigen Spätfalles kostet die Versicherungsträger rund 20 000 DM, während ein Frühfall weniger als die Hälfte erfordert. Demgegenüber stehen die Kosten für die Röntgen-Reihenuntersuchungen und die Nachuntersuchungen, die etwa eine Million DM betragen.



Bernhard Salzmann

Nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Mitbestimmung der Arbeitnehmer in den Aufsichtsräten und Vorständen der Unternehmen des Bergbaus und der Eisen und Stahl erzeugenden Industrie gehört dem Aufsichtsrat jeder Mitbestimmungsgesellschaft je nach Größe des Aufsichtsrats als 11. oder 15. Mitglied eine Persönlichkeit an, die auf Vorschlag der Anteilseigner- und Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat von der Hauptversammlung gewählt wird. Der „11.“ oder „15. Mann“ bedarf der Zustimmung der Mehrheit beider Gruppen im Aufsichtsrat.

Wir haben das Glück, daß als 15. Aufsichtsratsmitglied der Hoesch Werke AG und als 11. Aufsichtsratsmitglied der Westfalenhütte AG und Hoesch Bergwerks-AG Herr Landeshauptmann a. D. Dr. Bernhard Salzmann unseren Aufsichtsräten angehört. Diese enge Verbundenheit gibt uns Veranlassung, Herrn Dr. Salzmann zu seinem 70. Geburtstag aufrichtige Glückwünsche zu sagen.

Bernhard Salzmann wurde am 14. März 1886 in Siegen geboren. Dort wuchs er mit den Walzwerkerkindern seiner Heimat auf. Als die Familie später von Siegen nach Münster umsiedelte, besuchte er in Kempen das Gymnasium Thomäum, wo er 1906 das Abitur machte. Als Sohn eines Justizrates entschloß er sich zum Studium der Rechte.

Nach dem Besuch der Universitäten in Freiburg, Kiel und Münster legte Bernhard Salzmann 1920 in Berlin die große juristische Staatsprüfung ab. Danach trat er als Assessor in den Dienst der Landesversicherungsanstalt Westfalen. 1921 wählte ihn der Provinziallandtag auf zwölf Jahre zum Landesrat. 1932 wurde er für dasselbe Amt wiedergewählt. Anfang des Krieges, 1939, übernahm er neben der Leitung des Finanzdezernates der Landesversicherungsanstalt auch das Finanzdezernat der Provinzialverwaltung Westfalen.

Nach dem Kriege wurde Bernhard Salzmann ein höheres Staatsamt angeboten. Doch er lehnte ab, weil er weiterhin Westfalen dienen wollte. So kam es, daß er zum Landeshauptmann von Westfalen ernannt wurde. Als erfahrener Verwaltungsfachmann ging er zunächst daran, den Westfälischen Provinzialverband wieder aufzubauen. Heute bezeichnet Bernhard Salzmann als schönstes Ergebnis seiner Arbeit die Erhaltung der Einheit Westfalens und die Eigenständigkeit der kommunalen Selbstverwaltung. 30 Jahre seines Lebens hat er in den Dienst West-

falens gestellt. Einen Tag vor seinem Ausscheiden aus dem Amt als Landeshauptmann, am 31. März 1954, verlieh ihm der Bundespräsident das Große Bundesverdienstkreuz mit Stern.

Auch nach seiner Pensionierung diente Bernhard Salzmann mit seiner ganzen Schaffenskraft seinem Lande Westfalen. So ist er noch heute Präsident des Deutschen Roten Kreuzes für Westfalen-Lippe, Bundesvorsitzender des Westfälischen Heimatbundes, Vorsitzender des Verbandes westfälischer und lippischer Wohnungsunternehmen, des Jugendherbergwerkes und Präsident des Verbandes westfälischer Reitervereine - (Was für kernige Männer die Westfalen sind, geht daraus hervor, daß Dr. Salzmann erst der vierte Präsident des 120 Jahre alten Verbandes ist; hoffentlich ist das ein gutes Omen für ein ganz langes Leben!) -

An seinem siebzigsten Geburtstag, am 14. März, ehrten die Vertreter der ganzen Provinz Westfalen im Plenarsaal des Landeshauses zu Münster Bernhard Salzmann für seine Verdienste als Verwaltungsfachmann und Sozialpraktiker. Zahlreiche Vertreter des Staates, der Behörden und Kirchen, der Verwaltung, der Wirtschaft und Wissenschaft würdigten den Mann, der sein ganzes Leben in den Dienst seiner Heimat gestellt hat.

Ernst Bach, der Oberbürgermeister von Salzmanns Vaterstadt Siegen, Vorsitz der westfälischen Landschaftsversammlung und des Landschaftsausschusses, eröffnete die Reihe der ehrenden Ansprachen. Er betonte, daß die Persönlichkeit Salzmanns zu einem Sinnbild für die Existenz Westfalens und für die Einheit der westfälischen Landschaft geworden sei, daß es das historische Verdienst Dr. Salzmanns sei, nach dem Zusammenbruch die westfälische Selbstverwaltung wieder errichtet und den Provinzialverband auch der Besatzungsmacht gegenüber verteidigt zu haben. Dr. Köchling, der Direktor des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe, würdigte im gleichen Sinne die Verdienste des Jubilars.

Regierungspräsident Dr. Galle aus Detmold überbrachte die Glückwünsche Ostwestfalens und der Landesregierung Nordrhein-Westfalens. Seine Ausführungen gipfelten in der Feststellung, daß es ohne Landeshauptmann Salzmann keinen Landschaftsverband Westfalen-Lippe gäbe.

Für das Deutsche Rote Kreuz und das Jugendherbergswerk Westfalen-Lippe überbrachte Landesrat Bothur, Mitglied des Landtages, die Glückwünsche. Er schloß mit dem Wunsch, daß es dem Jubilar vergönnt sein möge, zwei große Projekte, an denen er mit aller Kraft arbeite, zu vollenden: die Schaffung einer westfälischen Blutspendezentrale und die Errichtung einer DRK Landesschule.

Der Rektor der Westfälischen Wilhelms-Universität, Professor Dr. Becher, begrüßte Dr. Salzmann als Ehrendoktor der medizinischen Fakultät und als Ehrenbürger der Universität. Der Vorsitz der Vorstandes der Landesversicherungsanstalt Westfalen, Otto Walpert, unterstrich die Verdienste Dr. Salzmanns um den Wiederaufbau der Invalidenversicherung in der allerschwersten Zeit nach 1945, in der schwerwiegende, einmalige Beschlüsse hätten gefaßt werden müssen. Salzmann habe sich damals in weittragender Verantwortung gerade auch der Rentner und der Angestellten angenommen. Verbandsdirektor Dr. Fuchs sprach für den Verband Westfälischer und Lippischer Wohnungsunternehmen.

Dr. E. h. Willy Ochel überbrachte die Glückwünsche des Aufsichtsrats und des Vorstands der Hoesch Werke, der Industrie- und Handelskammer Dortmund und der ganzen westfälischen Industrie.

Im launigen Siegerländer Platt sprach der Vorsitzende des Sauerländischen Gebirgsvereins, Dr. Dellenbusch, nach ihm der Geschäftsführer und Vizepräsident des westfälischen Reitervereins, Fritz A. Greis, der dem Jubilar eine Nachbildung des westfälischen Friedensreiters von 1648 überreichte, sowie der Referent im Sozialministerium, Gründer, der als Sprecher der heimatvertriebenen Flüchtlinge Dr. Salzmann als „treuesten Freund“ der Flüchtlinge bezeichnete.

Dr. Salzmann dankte allen Sprechern mit bewegten Worten: „Ich hätte diesen Weg nicht gehen können ohne die Hilfe, die wahre Freundschaft und die aufopferungsvolle Mitarbeit all derer, die mir in diesen langen Jahren zur Seite standen. Sie stehen an diesem Ehrentage an der Spitze allen Dankes, den ich schulde.“



...und er hat sein helles Licht bei der Nacht

Jeder wußte, wen diesmal die Wahl treffen würde! Der „Krumme“ hatte vor einiger Zeit einen Kameraden bestohlen. Heute würde er der „Büßer“ sein! Keine Miene verzog sich im Gesicht des „Krummen“, als er nasse Tücher um Arme und Beine schlang. Die andern entzündeten inzwischen einen Kienspan. Sorgsam befestigte ihn der „Büßer“ an einer langen Stange. Dann kauerte er sich wortlos in den Förderkorb und gab das Zeichen zur Fahrt.

Gespentisch zitterte der Schein des brennenden Kienspans über die Schachtwände. Endlich schlug der Korb auf der Schachtschale auf. Der „Krumme“ kletterte hinaus und zog eines der triefenden Tücher über Kopf und Gesicht. Langsam kroch er die Strecke entlang.

Er wußte genau, daß die Chance, lebendig wieder herauszukommen, nicht sehr groß war. Aber es mußte sein...

Plötzlich durchzuckte greller Feuerschein den Stollen. Der Mann schlug zu Boden, während der Luftzug der Explosion über ihn hinstrich. Nach einer Weile richtete er sich auf. Ungläubig, daß er noch lebte...

Der Kienspan war verlöscht. Er kauerte lange im Dunkel. Dann kroch er zum Schacht zurück.

Teufen hinabdrang, ereigneten sich immer mehr Grubengasexplosionen. Aber man war machtlos. Es gab kein Mittel dagegen. Der einzige Ausweg blieb, die Gase unter Lebensgefahr vor jeder Schicht von einem „Büßer“ abbrennen zu lassen — einem Kameraden also, der irgend etwas ausgefressen hatte...

In allen Ländern der Welt, in denen man im Tiefbau Kohle abbaute, zergrübelten sich in jenen Jahren ungezählte Menschen die Köpfe: Wie konnte man das lichtspendende Feuer so abdichten, daß es keine

Explosion mehr verursachte? Immer neue Versuche wurden gemacht — aber alle schlugen fehl.

Da glaubte der Engländer Speeding eines Tages das Ei des Kolumbus gefunden zu haben. Er wollte nicht mehr offenes Feuer als Lichtquelle verwenden! Eine nie verlöschende Funkengarbe sollte der neue gefahrlose Lichtspender sein! Speeding erzeugte die Funken mit einem Stahldraht, der gegen eine rotierende Feuersteinscheibe gedrückt wurde. Natürlich mußte ständig jemand die Scheibe drehen. Kinder oder Invaliden zog man zu dieser Arbeit heran.



Römische Tonlampe



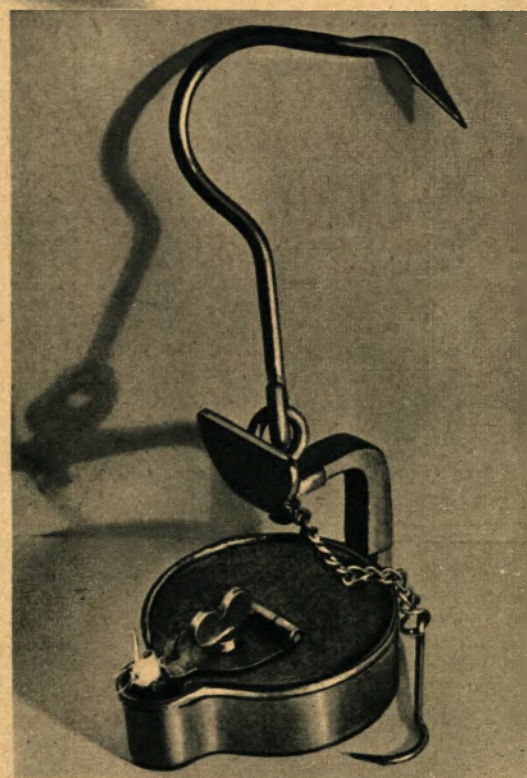
Griechische Tonlampe



Maske als
Kienspanhalter

Um die Hände frei zu
haben, trug man im
Mittelalter den Kienspan
an einem Stab im Mund

Selbstgefertigte Grubenlampe aus Ton



So sahen die ersten aus Metall
hergestellten Grubenlampen aus.
Wegen der charakteristischen
von der Tonlampe beibehaltenen
Grundform nannte man sie
„Froschlampe“

Einer mußte sich opfern

So geschah es vor hundertfünfzig Jahren in England, Frankreich und Deutschland. Damals gab es noch keine Sicherheits-, geschweige denn elektrische Lampen. Mit offenem Feuer mußten die Bergleute ihren Arbeitsplatz unter Tage beleuchten. Jeder kannte die Gefahr — denn seitdem man in immer größere



Die Freude aber war kurz. Speeding hatte sich getäuscht: Es stimmte nicht, daß die kurze Glühdauer eines Funkens das Gasgemisch nicht entzünden konnte! Immer wieder rief auch diese „Stahlmühle“ Explosionen hervor . . . Der Ruf nach einem schlagwettersicheren Geleucht hatte keine Antwort gefunden!

Offenes Feuer - Licht durch Jahrtausende

Jahrtausendlang hatte offenes Feuer als Lichtquelle dem Bergmann genügt. Jahrtausendlang war alles gutgegangen, weil die geringe Teufe der Schächte mit ihrer guten Bewetterung alle Gasgemische mit sich nahm. Aus diesem Grund entsprach auch seit vorgeschichtlicher Zeit das Geleucht unter Tage den von jedermann gebrauchten Beleuchtungsmitteln. Zuerst war es der Kienspan — der harzreiche Zweig der Kiefer —, der den Menschen das Licht auch während der Nacht erhielt. Ein fingerdicker, gut getrockneter Span besaß die Helligkeit von ungefähr zwanzig Kerzen und brannte zwei Stunden lang. Um auch bei der Arbeit gut sehen zu können, wurde er an einem Stab befestigt, den man im Mund trug. Später formte man sogar kopfförmige Kienspanhalter, denen der Span in Mund und Augenlöcher gesteckt wurde.

Anders war es in den waldarmen Ländern des Mittelmeerraumes. Da es dort kaum Kienspäne gab, mußte man früh an andere Lichtquellen denken. Seit der Zeit um Christi Geburt half man sich deshalb mit Tonlampen. So eine Lampe bestand aus einem Tongefäß mit eingedültem Rand. In dem Gefäß war Olivenöl oder Tierfett (in Deutschland später meist Rüßöl). Auf dem Rand lagen Hanf- oder Binsenstengelfasern, die am freiliegenden Teil mit ruhiger weißer Flamme brannten.

Kienspan, Öllampe und Kerze

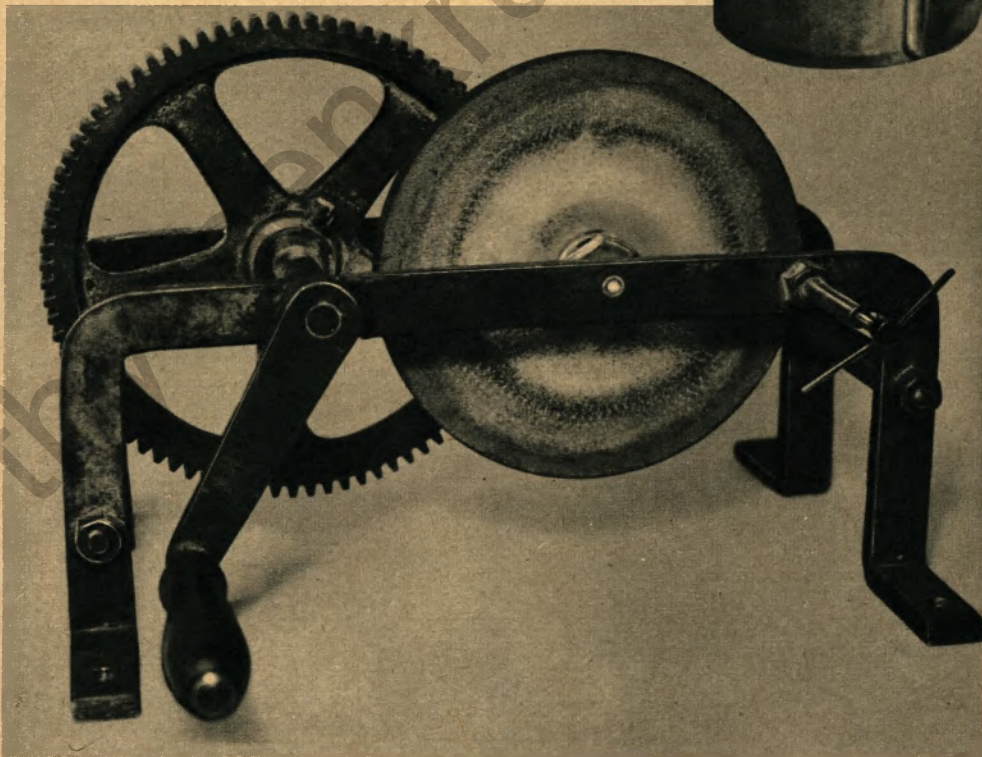
Bis zum Beginn des neunzehnten Jahrhunderts waren diese inzwischen auch in den Norden vorgebrachten Öllampen neben dem Kienspan und der Kerze die einzige Art der Untertagebeleuchtung. Man ging zwar bald dazu über, statt des zerbrechlichen Tons Eisen oder Messing zu verwenden; dabei wurde die Grundform der Tonlampe aber beibehalten, jene Form, die ihr den Namen „Froschlampe“ einbrachte. Statt loser Fasern wurde nun auch gedrehter Docht verwendet. Obwohl diese Lampe in der Herstellung billig war, stellte sich ihr Unterhalt doch recht teuer. Das Öl mußte der Bergmann nämlich von seinem Lohn bezahlen. Und noch in den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts gab er bei einem Durchschnittstagslohn von 2,80 Mark je Schicht zehn Pfennig für Öl aus! Eine gewisse Weiterentwicklung erfuhr inzwischen auch der Kienspan. Man umwickelte ihn mit brennbaren Stoffen und tauchte ihn in Teer oder Pech. So eine Fackel brannte bei gleicher Helligkeit ruhiger und länger als ein einfacher Kienspan.



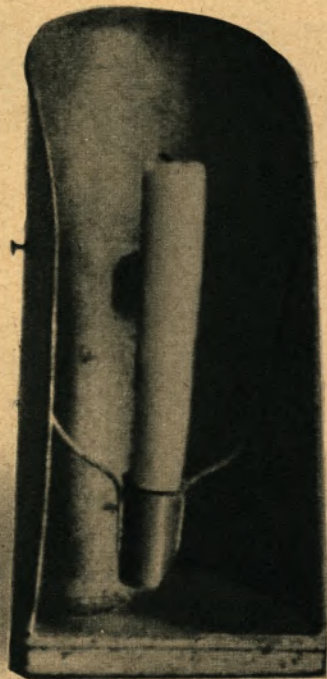
Die Froschlampe als Geleucht bei der Schachtbefahrung. Sogar diese Lampe hat man schon als Kopflampe getragen



Die Kreisellampe, eine abweichende Form der Öllampe



Die Speedingsche Stahlmühle



Die Kerze als Grubenlicht

1

2

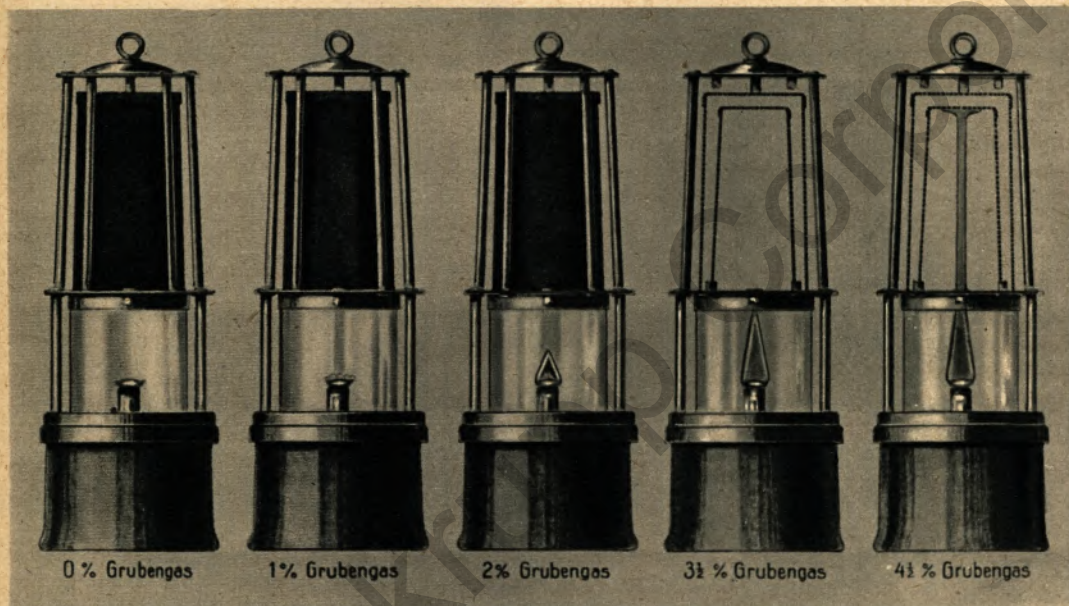
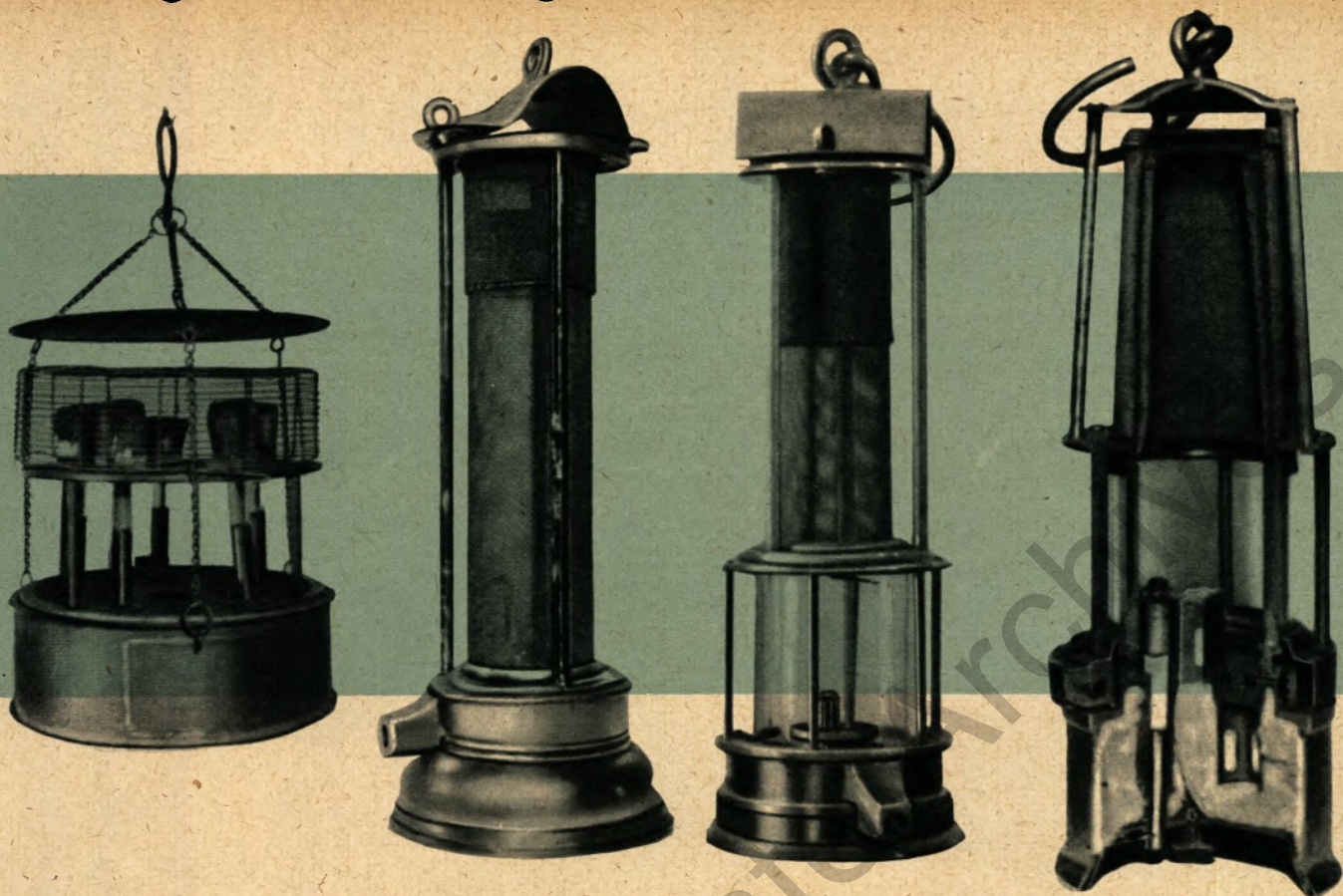
3

4

1 Schlagwetterzehlampe

2 Die Davylampe

3 Die Clannysche Lampe 1820

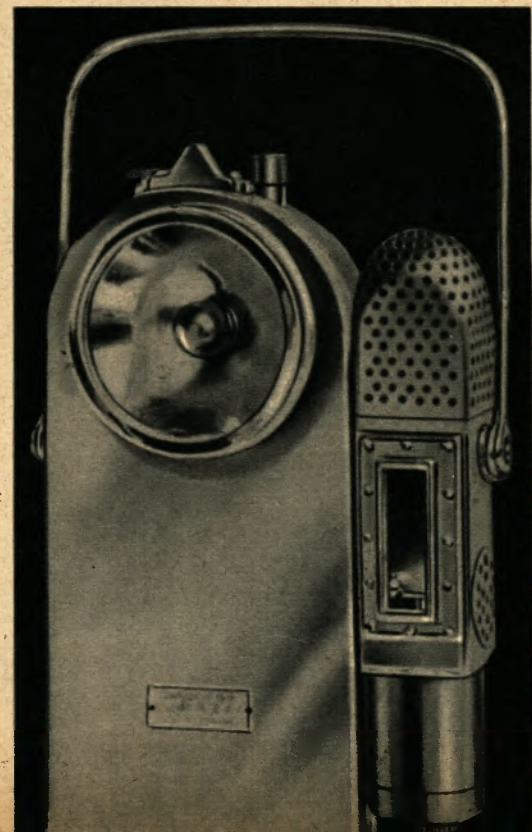
4 Schnittmodell einer Benzin-Sicherheitslampe mit
doppeltem Drahtkorb

Diesem Übelstand half der Engländer Clanny ab, indem er die Flamme selbst mit einem Glaszylinder umgab und erst obenauf den Drahtkorb setzte.

Auch von deutschen Erfindern wurden im Verlauf des neunzehnten Jahrhunderts einige Sicherheitslampen entwickelt. Aber alle beruhten auf der grundlegenden Idee von Davy. Und die noch immer bestehenden Mängel konnten auch sie nicht beseitigen. Solche Mängel lagen beispielsweise darin, daß die Lichtkraft der Lampe wegen des rußenden Öls nach einigen Stunden bedeutend nachließ, und weiter, daß eine erloschene Lampe den Bergmann in Versuchung führte, sie am Arbeitsort mit offenem Feuer zu entzünden. Freilich hatte man zu dieser Zeit schon allerlei Verschlüsse eingebaut, um ein Öffnen

Bild links Das Aussehen der Aureolen-Erscheinungen in den Benzin-Sicherheitslampen bei verschiedenen Grubengasgehalten

Bild unten Die kombinierte Gruben-Sicherheitslampe



Die Kerze als dritte und letzte Lichtquelle wurde von den Römern erfunden. Sie war wahrscheinlich erstmalig von den Christen zur Zeit der Verfolgungen in den Katakomben benutzt worden. Damals wurden Flachsschnüre in flüssiges Bienenwachs getaucht, die nach dem Erkalten ein angenehm duftendes, gleichbleibendes Licht ausströmten. Später fertigte man Kerzen aus Hammel-, Rinder- oder Pferdetalg mit Dochten aus Baumwolle oder Hanf. Während der Untertagearbeit klebte man sie zuerst an die Stöße, benutzte später aber ein Windschutzgehäuse, um dem dauernden Verlöschen zu begegnen.

Das rettende Drahtsieb

So einfach sah es mit der Beleuchtung bis zum Beginn des neunzehnten Jahrhunderts aus — bis zu der Zeit also, als durch die immer tiefer werdenden

Schächte Grubengasexplosionen zu einer ständigen, furchtbaren Bedrohung wurden.

Die Verzweiflung, kein Mittel dagegen aufspüren zu können, führte sogar dazu, daß man Glühwürmchen in Glasröhren steckte, um mit ihnen die Strecke zu beleuchten. Natürlich war auch das kein gangbarer Ausweg.

Erst im Jahre 1815 gelang dem Engländer Humphrey Davy die entscheidende Erfindung. Er entdeckte, daß eine Flamme durch ein Drahtsieb nicht hindurchschlägt! Das Sieb kühlt die Flamme so sehr ab, daß die zur Entzündung der Grubengase erforderliche Temperatur nicht mehr erreicht wird. Davy umschloß daher die Öllampe mit einem Drahtnetz und hatte damit die erste brauchbare Grubensicherheitslampe erfunden!

Natürlich besaß sie noch viele Mängel. Der Drahtkorb schluckte beispielsweise 70 v. H. der Helligkeit.

der Lampen zu verhindern — aber kein Verschuß widerstand dem Geschick des Bergmanns.

Ein Mechaniker schaffte es

Da gelang es dem Mechaniker Wolf aus Zwickau, mit einem Schlag all diese Probleme zu lösen. Er verwendete nicht mehr Öl, sondern Benzin als Brennstoff! Außerdem brachte er innerhalb der Lampe eine Zündvorrichtung an und versah das Gehäuse mit einem Magnetverschluß.

Der Brennstoffbehälter der Lampe war nun mit einem Wattebausch ausgefüllt, der das Benzin aufsog und damit jegliches Ausfließen verhütete. Die Benzinflamme brannte gegenüber der Ölflamme ruhig, hell und rußte nicht. Zur weiteren Sicherheits-erhöhung stattete Wolf seine Lampe mit einem doppelten Drahtkorb aus.

Diese Lampe ist kaum verändert noch heute in Gebrauch. Die „Wettermänner“ führen sie mit sich, weil die Flamme der Benzinlampe in einer Aureole (einem andersfarbigen Lichtkranz) Spuren von explosiven Gasen deutlich anzeigt.

Neben dieser Lampe wurde um die gleiche Zeit die wesentlich hellere Karbidlampe konstruiert, die zwar nicht schlagwettersicher ist, aber in großen Teilen des deutschen Bergbaus dennoch verwendet werden kann. Beispielsweise in den nicht schlagwettergefährdeten oberschlesischen Steinkohlen-gruben, ferner im Erz- und Salzbergbau.

Elektrizität - ein neues Zeitalter bricht an

Wenig später — in den achtziger Jahren — wurde die Glühlampe erfunden. Das Zeitalter der Elektrizität brach an und schloß damit die jahrtausendelang gleichgebliebene Beleuchtungsweise durch offenes Feuer ab.



Verschiedene Lampentypen

Freilich brauchte auch die Entwicklung einer tragbaren robusten elektrischen Lampe ihre Zeit. Deshalb wurden elektrische Lampen zunächst nur im Grubenrettungsdienst verwendet.

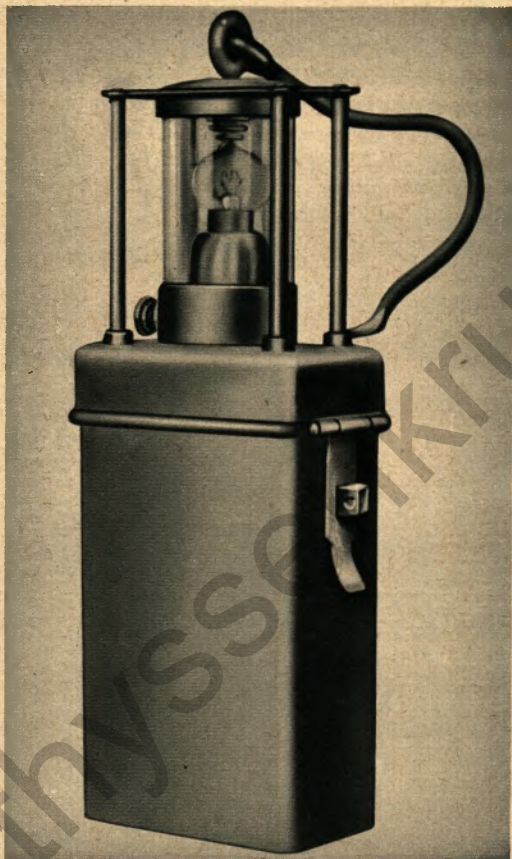
Auf Radbod leuchteten die ersten elektrischen Lampen

So konnte man auch erst nach einem furchtbaren Grubenunglück auf der Zeche Radbod im Jahre 1908 allgemein die elektrische Grubenlampe einführen. Damit war die Zeche Radbod, die heute zum Hoesch-Bereich gehört, die erste Zeche der Welt, deren Belegschaft durchweg elektrische Lampen benutzte. Seither haben sich die elektrischen Lampen im Prinzip kaum verändert. Sie bestehen aus zwei Teilen. Im Unterteil werden heute meist Stahl-Nickel-Plattensätze und Kalilauge untergebracht.

Im mit Magnetverschluß gesicherten Oberteil befinden sich die Glühlampe und der Kontaktmechanismus.

Nach der Einführung der elektrischen Lampen traten Grubenexplosionen — herbeigeführt durch das Geleucht — kaum noch auf. Die größere Lichtleistung und das ruhige Licht sind für die Gesundheit der Augen sehr bedeutsam und entsprechen damit unseren Vorstellungen der Unfallverhütung.

Jahrtausendlang hatte die Entwicklung der Beleuchtung nahezu stillgestanden. Dann plötzlich — im vergangenen Jahrhundert — griff die erwachende Technik auch nach dem Geleucht. Und innerhalb weniger Jahrzehnte wurde aus dem unbedingt nötigen und doch so gefährlich-verhaßten offenen Feuer die verlässliche Lampe, in deren Schein der Bergmann heute ruhig und sicher arbeiten kann.



Die erste elektrische Grubenlampe 1908 auf Radbod



Die Kopflampe unter Tage

Sie helfen Leben retten



Mitte vergangenen Jahres hatten Blutspender der Schmiedag Gelegenheit, sich genau zu unterrichten, was mit „ihrem“ Blut geschieht. Auf Einladung des Blutspendedienstes des DRK besuchten zwölf von ihnen mit ihrem Betriebsratsvorsitzenden Helmut Turck die Zentrale in Düsseldorf. Dr. Weis, der Leiter der Zentrale, erläuterte ihnen eingehend Aufgabe und Organisation aller Einrichtungen. Auf einem Rundgang durch die Untersuchungsräume und Laboratorien sahen sie, mit welcher Sorgfalt und Genauigkeit die Blutuntersuchungen von Ärzten und Helfern des DRK vorgenommen werden. Nicht zuletzt dieser Besuch mag viele von ihnen veranlaßt haben, sich erneut zur Blutspende bereit zu erklären. Denn in Düsseldorf wird eindringlich klar, daß niemand weiß, ob nicht schon morgen sein eigenes Leben von einer raschen Blutübertragung abhängt!

Kameradschaft gegen die Gefahr

Wie oft lesen wir in der Zeitung, daß nur durch schnelles Herbeischaffen von sogenannten „Blutkonserven“ bei Unglücksfällen oder Katastrophen Menschenleben gerettet werden! Ist Gefahr im Verzug, so bedient man sich der modernsten technischen Hilfsmittel, um das kostbare Blut rechtzeitig an Ort und Stelle zu bringen: Flugzeuge werden eingesetzt,

„Peterwagen“ der Polizei rasen mit Blaulicht und Polizeisignal durch die Städte, und in den Operationssälen ist bereits alles vorbereitet, um schnellst eine oft über Tod oder Leben entscheidende Transfusion (Blutübertragung) vorzunehmen. Erst Ende vergangenen Jahres ging eine aufregende Meldung durch die Presse, daß die Polizei wieder einmal in Zusammenarbeit mit dem Blutspendedienst des Deutschen Roten Kreuzes den Wettlauf mit dem Tode gewonnen hatte: In Bonn wurde eine seltene Blutkonserve benötigt, die in Düsseldorf vorhanden war. In einer unwahrscheinlich kurzen Zeit gelang es der Polizei, diese „Blutkonserve“ von Düsseldorf nach Bonn zu schaffen: in 70 Minuten! Aber was bedeutet alle Schnelligkeit, wenn nicht Menschen bereit sind, Blut zu spenden? Am eindrucksvollsten brachte das einmal bei einem Blutspendetag der Westfaluenhütte ein beinamputierter Kollege zum Ausdruck, als er sagte: „Ich läge längst unter dem Torf, wenn ich nach meiner schweren Verwundung nicht das Blut anderer bekommen hätte. Jetzt habe ich Gelegenheit, meine Schuld abzutragen.“ Sprach's und stellte sich als Blutspender zur Verfügung: freiwillig und ohne Entgelt.

Ein Fall, der jeden Tag passieren kann

Viele unserer Belegschaftsangehörigen werden aus eigener Erfahrung wissen, daß sie nur einer recht-

Oben rechts Schmiedag-Mitarbeiter beobachteten in Düsseldorf bei der Blutspendezentrale, wie das Blut untersucht und konserviert wird

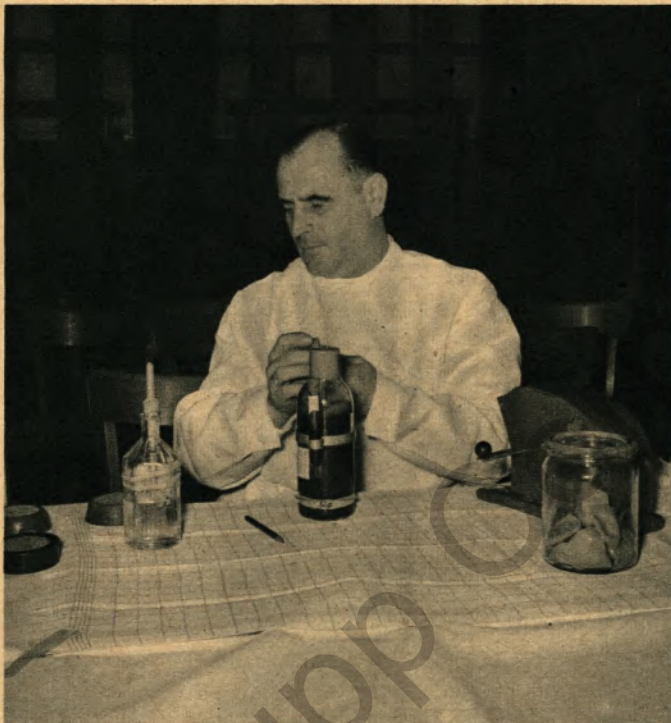
Mitte links Hier werden die Personalien aufgenommen und der Blutspende paß ausgestellt. Der Angestellte Helmut Czernachowski von der Schmiedag (sitzend) erhält von DRK-Schwester Elisabeth Don seinen Blutspende paß

Dreher Bernhard Fortmann spendet zum vierten Male Blut. Damit die Familientradition als Blutspender fortgesetzt wird, hat er seinen Sohn Werner (s. rechtes Bild) gleich mitgebracht. „Ich werde beim nächsten Mal wieder dabei sein“, meint Werner.





„Na, denn Prost!“ Zum fünften Male hat Lehenschlosser Franz Ullmann Blut gespendet (auf dem linken Bild). Und nach dem Schnaps ein kräftiges Frühstück! V. r. n. l.: Gärtner Werner Fortmann, Dreher Bernhard Fortmann, Kontrolleur Heinrich Daut, eine DRK-Schwester und Kraftfahrer Werner Mühlhoff



Fritz Hoven von der Blutspendenzentrale des DRK in Düsseldorf macht Blutkonserven d. Schmiedag-Männer für den Transport fertig. Bild rechts: Der Kraftwagen d. Blutspendedienstes steht startbereit, um das gespendete Blut zur Zentrale nach Düsseldorf zu fahren



zeitigen Blutübertragung ihr Leben verdanken. Da geschah eines Tages folgendes: Beim Aufbau einer neuen Werkhalle rutschte der Monteur eines mit dem Bau beauftragten Unternehmens ab und stürzte etwa zehn Meter tief. Er blieb mit schweren inneren Verletzungen liegen. Wenige Minuten später lag er im Krankenhaus. Da er viel Blut verloren hatte, mußte sofort eine Blutübertragung vorgenommen werden. Dann konnte die Operation gewagt werden. Ständig wurde weiter Blut zugeführt. Etwa 15 Blutspender waren nötig, um diesen einen Arbeitskollegen zu retten. Er wurde gerettet.

Nur zwei v. H. würden genügen

Im Februar 1952 hat der Blutspendedienst des Deutschen Roten Kreuzes in Düsseldorf seine Arbeit aufgenommen. Das war anfänglich mit großen Schwierigkeiten verbunden. Von Jahr zu Jahr haben sich allerdings immer mehr freiwillige Blutspender zur Verfügung gestellt. Vor allem in den Werken des rheinisch-westfälischen Industriegebiets war die Resonanz auf die Aufrufe des Deutschen Roten Kreuzes beachtlich. Dennoch: Im Industriegebiet werden wöchentlich rund 1000 „Blutkonserven“ benötigt, während höchstens 600 bis 700 vom Roten

Kreuz aus Blutspenden bereitgestellt werden können. Kein Wunder, daß Krankenhäuser und Unfallstationen manchmal in ernste Bedrängnis geraten. Dabei könnte der gesamte Blutbedarf leicht gedeckt werden, wenn nur zwei v. H. der Bevölkerung sich einmal im Jahr bereit finden würden, Blut zu spenden.

Ein Schnäpschen zur Stärkung

Nach ärztlichen und wissenschaftlichen Feststellungen wird die biologische Wirksamkeit des menschlichen Blutes durch kein künstliches Blutersatzmittel erreicht. Ja, in vielen Fällen ist es einfach ausgeschlossen, für den Patienten etwas anderes zu verwenden als natürliches Blut. Eine Blutabgabe von etwa 400 Kubikzentimeter im halben Jahr — so wird ausdrücklich von Ärzten bestätigt — beeinträchtigt das Wohlbefinden und die Leistungsfähigkeit eines gesunden Menschen in keiner Weise. Während des Blutspendetermins bei der Schmiedag ging es keineswegs „blutig“ zu. Nach Aufnahme der Personalien untersuchte Dr. Kolb, ein Arzt des Blutspendedienstes, den Blutspender. Dann fand die Venenpunktion (Blutentnahme) statt, die sich — sehr zur Erleichterung der Blutspender — als

schmerzlos erwies. Eine DRK-Schwester paßte genau auf, daß nicht mehr als 400 Kubikzentimeter „abgezapft“ wurden. Im Zeitraum von knapp zehn Minuten war die „Prozedur“ beendet. Anschließend erhielten die Blutspender ein kräftiges Frühstück, nicht ohne zuvor einen ebenso kräftigen Schnaps verabreicht bekommen zu haben, der das allgemeine Wohlbefinden des Blutspenders schon beim reinen Anblick und Geruch erheblich steigerte.

21 Tage bleibt das Blut „frisch“

Nach dem Blutspendetermin wird das Blut schnellstens zur Düsseldorfer Blutspendenzentrale geschafft, wo es gründlich untersucht wird. Dazu gehört die Feststellung, ob es frei von irgendwelchen Krankheiten ist, welcher Blutgruppe es angehört und so fort. Erst dann wird es „aufbereitet“, abgefüllt und in der „Blutbank“, einem besonders konstruierten und eingerichteten Kühl- und Lagerraum, aufbewahrt. Die Lagerzeit des Frischblutes ist beschränkt; sie beträgt normalerweise nur 21 Tage. Aber in dieser Zeit ist es auch meist von den Krankenhäusern und Unfallstationen „abgerufen“, denn der Bedarf ist groß und kann ja leider noch immer nicht voll gedeckt werden.

Vom Weichenhebel an den Schalttisch

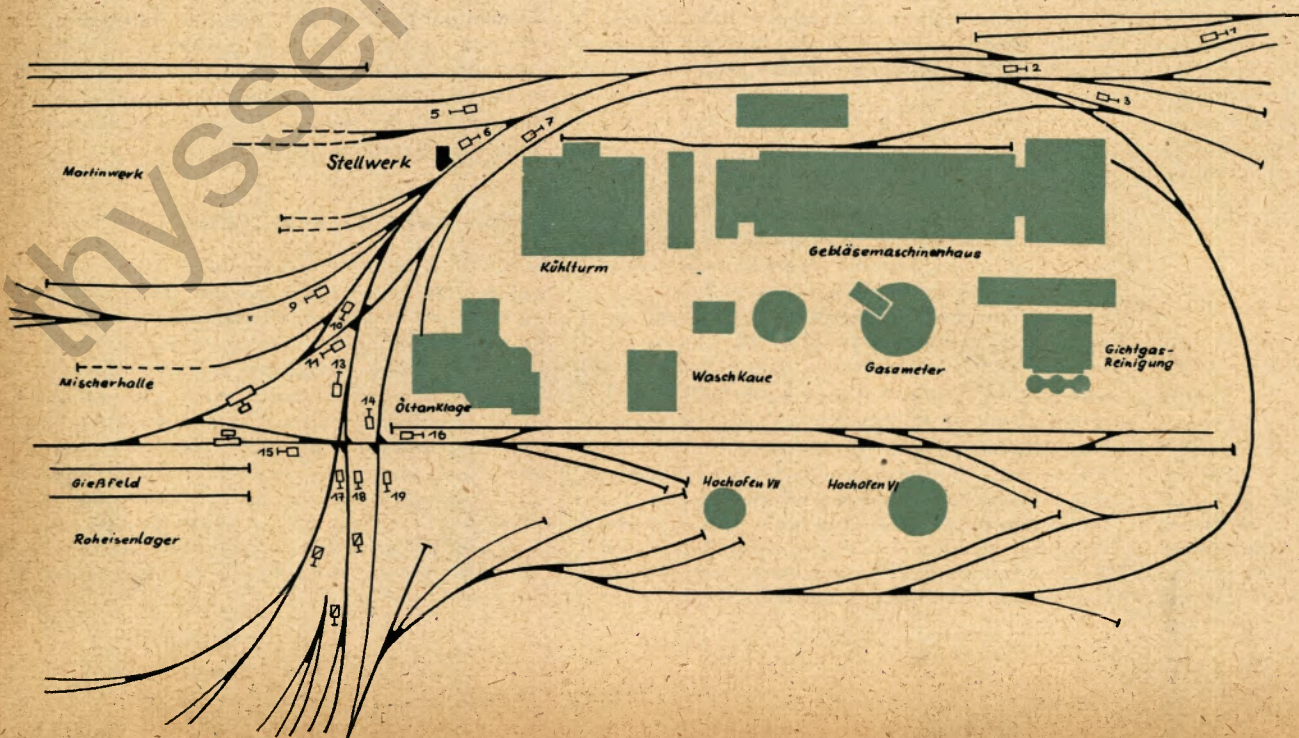
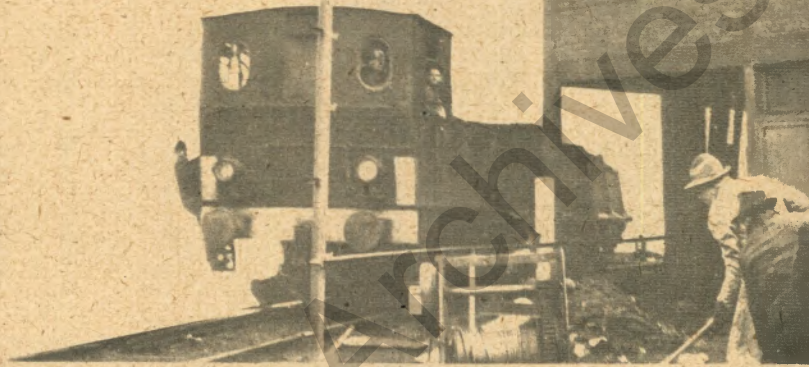
Neue elektrische Anlage im Stellwerk „Mischer“ erhöht die Sicherheit und erleichtert die Arbeit

Zwei Treppen hoch sitzt der Weichensteller im Stellraum des neuen Stellwerks „Mischer“. Anstelle von Mauern ringsherum nur Glas. So kann er fast den gesamten Bezirk seines Stellwerks übersehen. Vor ihm steht ein großer Schalttisch, auf dem die Schienenwege seines Bezirkes eingezeichnet sind. 24 Weichen und 17 Signale müssen von ihm bedient werden. Auf dem Schalttisch bedeutet jeder blaue Knopf eine Weiche und jeder rote ein Signal. Neben ihm steht eine Sprechanlage, mit der er Anweisungen empfängt oder weitergeben kann. Von 6 Außensprechstellen wird der Wärter im Stellwerk „Mischer“ erreicht.

Druck auf die Taste genügt

„Zug mit 7 Schlackentöpfen vom Thomaswerk zur Schlackenmühle!“ tönt es im Lautsprecher. Die Meldung kommt von der Außensprechstelle am Thomaswerk. Der Wärter weiß Bescheid. Er drückt auf die entsprechenden Tasten der Weichen und Signale, die den Weg zur Schlackenmühle freigeben. Fauchend und dampfend fährt der Zug am Stellwerk vorbei. Von dichten Wasserdampfschwaden ist das Glashaus für einen Augenblick eingehüllt, bis der Wind sie wieder verteilt. Der Weichenwärter ist nur für seinen Bezirk verantwortlich. Doch der Zug muß den Bezirk des benachbarten Stellwerks durchqueren, wenn er zur Phosphatmühle kommen will. Darum gibt der Weichenwärter seinem Kollegen des zuständigen Stellwerks die Meldung weiter: „7 Schlackentopfwagen zur Phos-

Das ist das neue Stellwerk „Mischer“. Es wurde im Dezember vergangenen Jahres in Betrieb genommen. Von dem erhöhten Schaltraum aus ist der Bezirk des Stellwerkes fast ganz zu übersehen



Mitte links Und so sieht es im Stellwerk aus. Rangiermeister Emil Zimmermann sitzt als Weichensteller vor dem Schaltpult, an dem er 24 Weichen und 17 Signale bedienen kann. Weichensteller Horst Schulz sitzt neben ihm. Er soll das Stellwerk demnächst selbständig bedienen. Vorläufig weiht ihn Emil Zimmermann noch in die Geheimnisse des Schalttisches ein

Mitte rechts Neben dem Schalttisch steht die Sprechanlage. Sie ist mit sechs Außensprechstellen und den anderen Stellwerken verbunden. Emil Zimmermann nimmt hier gerade einen Auftrag entgegen, den er über den Lautsprecher auf dem Werks-gelände an einen Wagenzug weitergibt

Für dieses Schienennetz mit seinen Signalen und Weichen sind die Weichensteller des Stellwerks „Mischer“ verantwortlich

phatmühle!“ - „7 Schlackentöpfe zur Phosphatmühle kommen lassen!“ ertönt die Antwort im Lautsprecher. Alles weitere geht klar. 4

600 Züge täglich fahren sicherer

Der gesamte Schrottverkehr vom Martinwerk, alle Fahrten zum Thomas- und Elektrostahlwerk, der gesamte Roheisenverkehr zwischen den Hochöfen und dem Mischer sowie viele andere Fahrten gehen durch den Bezirk des Stellwerks „Mischer“. Kurzum, rund 600 Züge werden täglich durch das Weichenge-
wirr sicher geleitet. Da müssen die Wärter schon „auf Draht sein“. Aber durch ein Sicherungssystem in der elektrischen Schaltanlage kann, wenn schon ein Signal auf Fahrt steht, kein anderes bedient werden, das einer „feindlichen“ Fahrt den Weg frei geben würde. Die Weichen selbst sind mit Laternen beleuchtet, so daß die Weichenstellung schon auf größere Entfernung sichtbar ist.

Wind und Wetter nicht mehr ausgesetzt

Im Dezember vergangenen Jahres zogen die Weichenwärter in das neue Stellwerk ein. Es ist das erste der zehn Stellwerke der Westfalenhütte, das mit einer elektrischen Weichenstellanlage dieser modernen Art ausgerüstet wurde. Früher sah es am Stellwerk „Mischer“ anders aus: In einem unscheinbaren Häuschen saß der Wärter und wartete auf die Züge, für die er die Weichen stellen sollte. Alle Weichen mußten mit der Hand bedient werden. Es kostete jedesmal einige Anstrengung, die schweren Weichenhebel herumzuwerfen. Außerdem war der Wärter dabei Wind und Wetter ausgesetzt.

Doch für Stellwerk „Mischer“ sind das gehabte Schmerzen. Denn dort oben in ihrem Glashaus haben für die Weichensteller Wind und Regen ihre Schrecken verloren. Selbst bei eisiger Kälte, wie sie gerade in den Februartagen geherrscht hat, können sie in Hemdsärmeln ihre Weichen bedienen.

Weitere Stellwerke der Hütte sollen demnächst mit der gleichen Anlage gebaut werden, wie sie sich im Stellwerk „Mischer“ schon bewährt hat. So hält auch die Abteilung „Eisenbahn“ Schritt mit der technischen Entwicklung: zur Erhöhung der Sicherheit und Erleichterung der Arbeit.

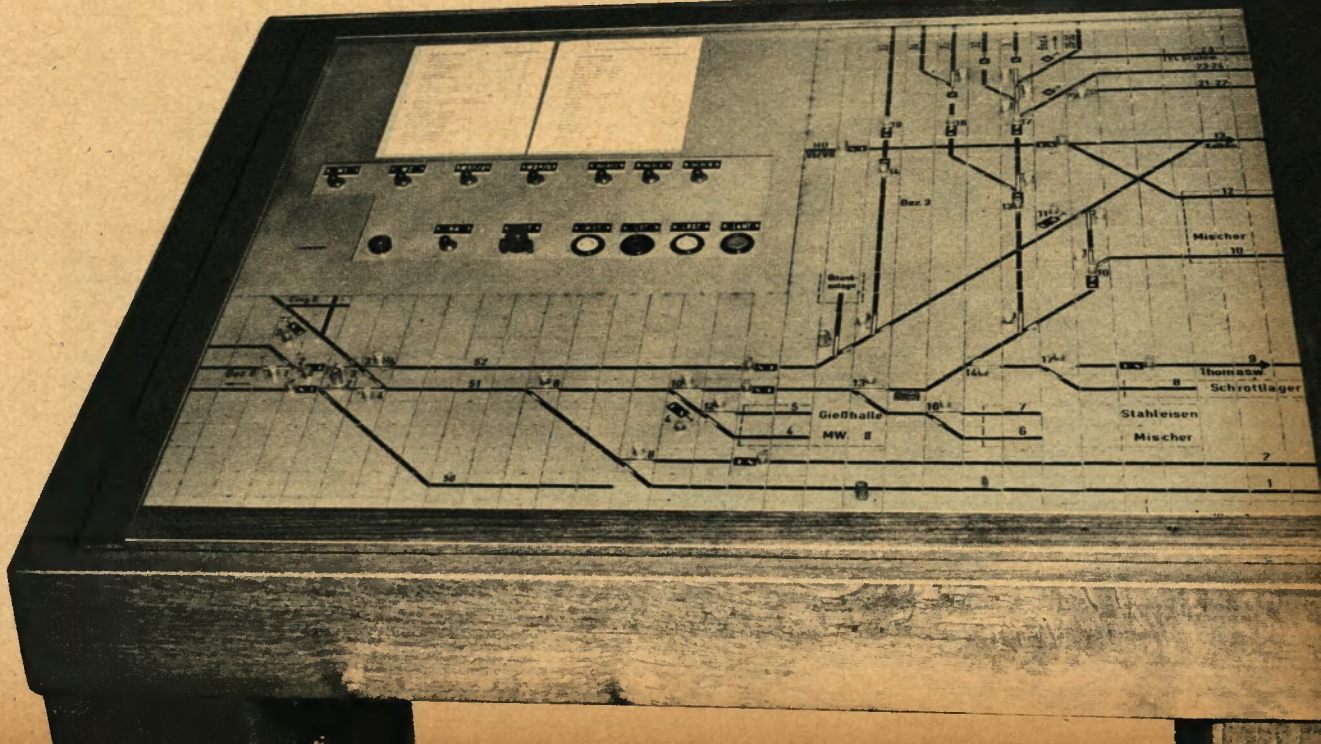


Oben rechts Hier an einer Außensprech-
stelle gibt Vorrangierer Günther Dekanski
eine Meldung zum Stellwerk durch: „Sie-
ben Schlackentöpfe vom Thomaswerk zur
Schlackenmühle!“ Darauf werden im Stell-
werk die Weichen und Signale für diese
Fahrt eingestellt!

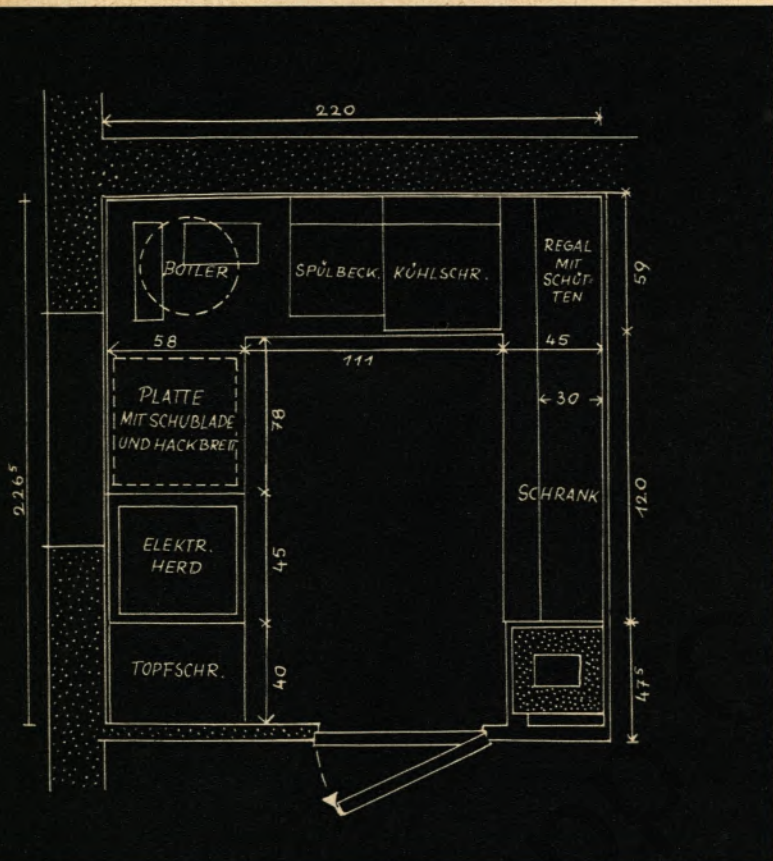
Mitte links So sah Stellwerk „Mischer“
früher aus. In einem unscheinbaren Häu-
schen saß der Weichensteller und wartete
auf die Züge, für die er die Weichen stel-
len sollte. Dabei war er Wind und Wetter
ausgesetzt

Mitte rechts Der Weichensteller, wie
hier Ernst Fiedler, wirft hier die schweren
Weichen um. Im neuen Stellwerk genügt
ein Druck auf den Knopf der Schalttafel,
und schon ist die Weiche umgestellt

Bild rechts Das ist der Stellfisch. Auf ihm
sind die Schienenwege, Weichen und Sig-
nale eingezeichnet. Jeder rote Knopf ein
Signal, jeder blaue eine Weiche



die moderne küche



1. Einbauschränke Eine ganze Schrankwand bietet genügend Platz für Geschirr, Töpfe, Pfannen und Vorräte

2. Kühlschrank Der Kühlschrank ist eingebaut und genau so hoch wie der untere Schrankteil

3. Spülbecken Handlich ist das Spülbecken mit herausziehbarer Handbrause. Die Eimer brauchen zum Wassereinfüllen nicht gehoben zu werden

4. Wasserboiler Der Wasserboiler, durch Holzverkleidung geschützt, hat mehrfache Verwendung. Von der Fernheizung gespeist, wärmt er Wasserleitungsrohre, die zu jeder Zeit warmes Wasser spenden. Zum anderen dient er als Heizung der Küche und zur Erwärmung eines Behälters, in dem man gargekochte Mahlzeiten aufbewahren kann

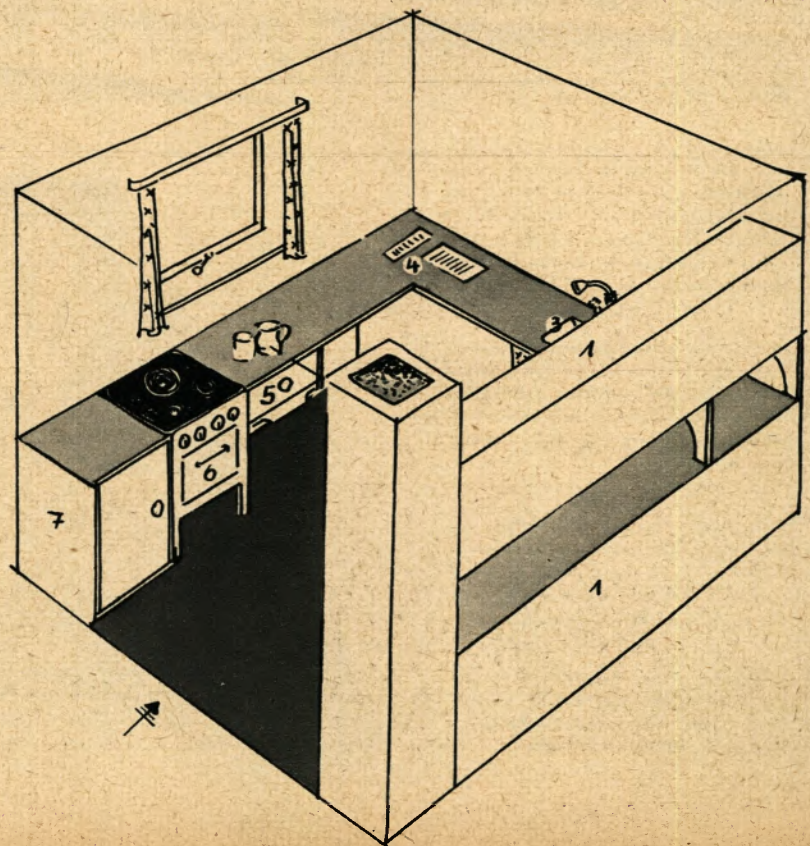
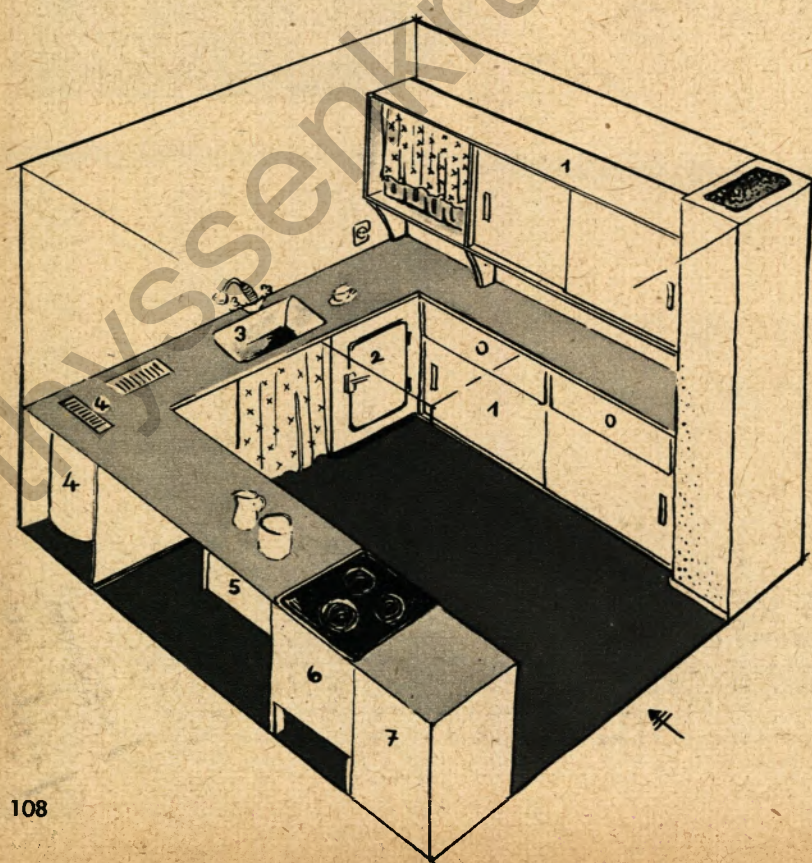
5. Arbeitsplatz Unter dem Fenster, das für gute Beleuchtung sorgt, befindet sich der Arbeitsplatz mit ausziehbarem Schneidebrett. Im darüberliegenden Schiebefach für Kleingeräte liegen Küchenmesser und Bestecke

6. Herd Der elektrische Herd mit Thermostat hält die Temperatur selbsttätig auf der gewünschten Höhe

7. Abstellschrank Im Abstellschrank ist Platz genug für alle Geräte, die der Säuberung dienen



1



Wie so vieles, ist auch die moderne Küche aus Amerika zu uns gekommen. Jenseits des großen Teiches wird Rationalisierung auch im Haushalt ganz groß geschrieben. Als erstes Gebot gilt dort: möglichst kleinflächige Küchenräume. Denn das erspart viele Schritte, die eine Hausfrau in einer großen Küche machen muß. Bei uns ist man die „Wohnküche“ gewohnt. Aber Gewohnheiten können geändert werden. Denn vieles spricht für die kleine Küche. Vier bis fünf Stunden täglich verbringt die Hausfrau mit Küchenarbeit. Meistens muß sie ihre Arbeit ohne Hilfe verrichten. Denn Statistiken besagen, daß nur 10 v.H. der deutschen Hausfrauen durch Halbtagshilfen, 9 v.H. durch Hausgehilfen und 9,5 v.H. durch Verwandte unterstützt werden. Die Wohnungen der M.S.A.-Siedlung in Derne sind nach amerikanischen Erfahrungen aufgebaut und eingerichtet worden. Dazu gehört die eingebaute Küche. Sie nimmt nur eine Fläche von 4,90 Quadratmeter ein. Alles liegt auf engstem Raum nahe beieinander.

1 Frau Blum bei der Arbeit. Im Kühlschrank liegen alle leichtverderblichen Lebensmittel wohlverwahrt und griffbereit

2 Sie braucht sich nur zu wenden, um an den Topfschrank zu kommen, in dem die Pfanne steht



2

Die Kilometer sind nicht zu zählen, die eine Hausfrau einer großräumigen Küche im Laufe der Jahre zu laufen hat, um die verschiedenen Schränke und Kücheneinrichtungen zu erreichen. Kleine Küche — weniger Arbeit: Die Hausfrau in der modernen Küche in Kirchderne braucht sich — wenn sie mitten in der Küche steht — nur zu wenden, um alles zu erreichen. 398 Hoesch-Mitarbeiter sind inzwischen in die Siedlungshäuser in Kirchderne eingezogen. Die meisten kannten nur die Wohnküche. Darum stand man der modernen Kleinküche zunächst mißtrauisch gegenüber. Aber schon nach kurzer Zeit hatte sich die Meinung grundlegend geändert. „Wir möchten auf unsere Küche nicht mehr verzichten. Erst konnten wir uns schlecht von unserer Wohnküche trennen, aber jetzt sind wir froh, diese praktische Kleinküche zu haben.“

Nicht jeder kann eine derart moderne Küche besitzen — viele mögen ihren Küchenschrank alten Stils lieber. Und wer die Wohnküche vorzieht, soll keineswegs auf sie verzichten. Junge Menschen aber, die sich eine Wohnung neu einrichten, werden nur selten auf die moderne Küche verzichten wollen. Sie sollten sich Gedanken über Arbeitsablauf, Arbeitsersparnis, Anordnung und Höhe der Tische, günstige Lichtverhältnisse und Küchenhygiene machen. Es ist schon fast eine kleine Wissenschaft, wenn man alle Gesichtspunkte berücksichtigen will. Eine Wissenschaft — diesmal zum Nutzen der Frau!

3 Einen Schritt — und sie steht vor dem Herd. So macht das Kochen Freude

4 Während die Eier in der Pfanne bruzzeln, schneidet Frau Blum das Brot auf dem ausziehbaren Holzbrett

5 Geschirrspülen — leicht gemacht! Frau Blum hat immer warmes Wasser durch den Wasserboiler zur Verfügung. Rund um das Spülbecken ist genügend Platz für das Geschirr. Die Handbrause ist verstellbar



3



4



5

Sensation am NIAGARA



Erich Grisar wurde am 11. 9. 1896 in Dortmund geboren. Bevor er sich ganz der Schriftstellerei widmete, arbeitete er als Kesselschmied beim Eisen- u. Stahlwerk Hoesch. Verständlich, daß im Mittelpunkt seines Schaffens der Mensch der Industrie steht. Grisars Gedichte, Dramen, Erzählungen und Romane sind weit über Dortmunds Grenzen bekannt geworden. Sein unerwarteter Tod am 1. 12. 1955 hat in die Reihe der Dichter von Rhein u. Ruhr eine tiefe Lücke gerissen.

Auch die großartige Brücke über den Niagara fall mußte von Menschen erbaut werden. Und der schäumende Gischt, der heute das Entzücken der auf dem Laufsteg stehenden Hochzeitsreisenden bildet, das Donnern der niederstürzenden Wassermassen, das Brausen der Wogen machte die Arbeit der Männer, die diese Brücke bauten, nicht leichter. An Gerüste, die fest im Grunde des Stromes hätten verankert werden können, war nicht zu denken, und so mußte die Brücke denn, wie das in solchen Fällen geschieht, in freiem Vorbau von beiden Ufern aus vorgekragt werden. Und wenn jeder Brückenbau Leute erfordert, die nicht nur Fleiß und Kraft, sondern auch Mut und Zähigkeit mitbringen, solch ein Bau verlangt von denen, die ihn bauen, mehr. Nun, die



Männer, die auf so eine Baustelle gehen, sind keine Muttersöhnchen und haben wohl alle schon mehr als einmal in das Brausensender Ströme geblickt und gefährvolle Untiefen überbrückt, und wenn es nicht leicht auf der Welt eine schwierigere Arbeit gab, als die Fälle des Niagara zu überbrücken, auch diese Schwierigkeit wurde überwunden.

Da jeder Mann auf seinem Posten stand und keiner sein Leben ohne Not aufs Spiel setzte bei einem Unternehmen, auf das die ganze Welt blickte, kam der Bau gut und ohne bemerkenswerte Unfälle voran. Der Tag kam, da die beiden Trägerenden, die sich von beiden Ufern her aufeinander zuschoben, nur noch wenige Meter auseinanderstanden. Es konnte nicht mehr lange dauern, bis auch diese Lücke geschlossen sein und der erste Mensch in gefährlosem Schreiten das andere Ufer des breiten Stromes erreichen würde.

Um einen Anhalt für die weitere Arbeit zu haben, ließ der Ingenieur, der die Arbeiten der Brücke leitete, ein dickes Brett von nicht viel größerer Länge, als der Abstand zwischen den beiden Brückenteilen betrug, über die Öffnung legen. Da aber dieses Brett an jedem Ende kaum mehr als ein halbes Meter auflag, bestand Gefahr, daß es bei auch nur leichter Belastung von seiner Auflage abgleiten würde. Der Ingenieur verbot seinen Leuten darum bei sofortiger Entlassung, die Planke zum Überschreiten der Fälle zu benutzen. Man weiß, wie solche Verbote beachtet werden. Die Arbeiter schlossen Wetten ab, wer wohl als erster dem Verbot trotzen und auf diesem gefährvollen Wege von einem Teil der Brücke auf den andern zu kommen versuchen werde. Aber zunächst sah es doch aus, als sei niemand unter ihnen, dessen Leben so ohne allen Wert schien, daß er gewagt hätte, es um dieser unsinnigen Wette willen aufs Spiel zu setzen.

Nun war auf der Baustelle ein junger Mann beschäftigt, der hatte ein Auge auf die Tochter eines Farmers geworfen, der in der Nähe sein Anwesen hatte. Er hieß Karl und war ein Deutscher. Jung wie er war, sehnig und stark, war es ihm nicht schwer geworden, das Herz dieser selbstbewußten Tochter eines rauhen Landes für sich zu gewinnen. Die Liebe, die die beiden verband, konnte nicht leicht größer sein; denn seit sie zum ersten Male sich gesehen, hatten sie keinen Tag vergehen lassen, ohne sich zu treffen. Und jedesmal hatte das Mädchen ihn ausgefragt nach all den vielfachen Umständen seiner Arbeit, so daß Karl das Gefühl haben mußte, er würde schwerlich eine Frau finden, die mehr Interesse an dem Beruf ihres künftigen Mannes zeigen konnte. Die Großartigkeit dieses Werkes, an dem er half, die Kühnheit, mit der Menschen daran gegangen waren, die Fälle zu überbrücken, die bisher nur ein wagehalsiger Seilkünstler unter sich gesehen, hatte sie in Begeisterung versetzt. Vielleicht aber war es auch nur die echt amerikanische Freude am Aufregenden, die sie die Verbindung suchen ließ mit einem dieser Männer, die an diesem Werk schafften, über dessen Fortgang die Zeitungen jeden Tag berichteten und dessen Kühnheit, wie es eben in diesen Zeitungen hieß, kaum zu überbieten war. Vielleicht war es so. Karl konnte es gleichgültig sein, er hatte an diesem Mädchen eine Zuhörerin gefun-

den, die nie müde wurde, jede Begebenheit, die er von seinen Kameraden und ihrer Arbeit zu berichten wußte, in sich aufzunehmen. Das erfüllte ihn mit Hoffnung für die Zukunft; denn Frauen, die zuzuhören wissen, sind nicht gerade dicht gesät.

Wie jedoch das Werk seiner Vollendung entgegen ging, war es Karl, als ob in seiner Erwählten eine Veränderung vor sich gehe. Sie hörte nicht mehr so gut zu, ja, es schien ihm, als lese er ein Gefühl, das einer tiefen Enttäuschung glich, auf ihrem Gesicht. Das machte ihn betrübt. Er suchte herauszubekommen, was diese Veränderung hervorgerufen hatte. Vielleicht war ein anderer im Spiel, der besser zu erzählen wußte. Oder machte sie sich Sorge, daß er, wenn der Bau erst fertig war, fortgehen würde, um sie zurückzulassen in ihrer Einsamkeit? Aber auch das war es nicht.

Nun hätte Karl ja einfach fragen können, was sie drücke, um dann gleich alles mit ihr ins reine zu bringen. Was ihn anging, so war er entschlossen, hierzubleiben, und mit dem Vater des Mädchens stand er sich ja auch nicht schlecht. Zudem würde der Verkehr hier demnächst stark zunehmen, und er würde auch dann, wenn auf der Farm des Alten kein Platz für ihn war, irgendwo in der Nähe einen neuen Arbeitsplatz finden.

So standen die Dinge an dem Tage, als der Ingenieur jenes Verbot ausgesprochen hatte. Am Abend des gleichen Tages traf Karl sein Mädchen.

„Nun seid ihr ja bald fertig“, sagte sie zum ihm, als sie mit ihm neben den Fällen stand, deren gewaltiges Brausen ihre Worte überdröhnte, so daß sie sich ganz nahe sein mußten, um einander zu verstehen.

„Ja“, sagte er.

„Und wohin geht ihr dann?“ fragte sie weiter.

„Nach Frisko vielleicht, eine Brücke über die Goldene Bucht bauen oder eine über den Manhattan in New York, Arbeit gibt's noch genug für uns.“

Er hatte das nur so hingesagt. Er hatte ja gar nicht die Absicht, wieder mitzugehen, wenn irgendwo eine neue Brücke gebaut wurde. Er wollte ja hierbleiben und Wurzeln schlagen.

„Na, dann wünsche ich auch gute Reise. Und seid ja recht vorsichtig und paßt auf, daß euch keine Schraube auf die Zehen fällt oder sonst ein Unglück passiert.“

„Wieso?“ fragte er zurück. Er hatte sie nicht verstanden.

„Nun, ihr sollt hübsch aufpassen, daß ihr keinen Splitter in das Fleisch bekommt. Und laßt es auch in die Zeitung setzen, wenn es doch einmal passiert, damit man wieder mal etwas von euch hört. Ach, was seid ihr doch für langweilige Kerle“, fuhr sie nach einer Pause fort. „Erst macht ihr ein Geschrei in den Zeitungen, daß man meinen möchte, die kühnsten Männer der Welt sind am Werk, und man wird mal was Ordentliches zu sehen bekommen, und dann schläft man ein, wenn man euch nur zusieht.“ Man sieht, Karl hatte es mit einer echten Tochter dieses Landes zu tun, das Sensationen mehr liebt als einen zünftigen Bierrausch. Deshalb fiel es den Bewohnern dieses Landes später auch so leicht, den Alkohol zu verbieten, und andere Dinge, die anderswo mit dem Tode bestraft werden, mit soviel

Nachsicht zu behandeln, daß es in Chikago eine Zeitlang gefährlicher war, mit einer Schnapsflasche herumzulaufen als mit einem Revolver. Aber das war später. Einstweilen stehen wir noch mit Karl und seinem Mädchen neben den Niagarafällen, über die eine Brücke gebaut wird. Wir müssen sehen, daß Karl dieses Mädchen, von dem er sich geliebt glaubt, plötzlich nicht mehr versteht. So antwortet er ihr denn: „Aber, Mädchen, das Geschrei machen doch die Zeitungen und nicht wir. Und überdies ist es wirklich keine Kleinigkeit, hier über den Fällen zu arbeiten. Es ist manchem anders geworden da oben. und wenn alles gut abgegangen ist . . ., es sind eben alles Teufelskerle, die den Tod nicht fürchten. Da traut er sich nicht ran.“

„Oder ihr euch nicht an ihn.“

Jetzt war es Karl aber doch, als hätte er verstanden. Sein Mädchen hatte Bravourstücke sehen wollen. Sie hatte wohl geglaubt, Brückenbauer sind Zirkusreiter, die für das Auge arbeiten statt für den Fluß. Oder hatte sie gehofft, aus seinem Munde von gefährvollen Zwischenfällen zu hören, die sie als allererste erfahren durfte, um sie dann weitererzählen und sich wichtig tun zu können mit ihrem Liebsten? Ein tiefer Schmerz fraß plötzlich an seinem Herzen. Er hatte geliebt und liebte noch, aber er fühlte sich verraten. Nicht ihn hatte sie geliebt, sondern die Gefahr, in der er lebte, wenn er da oben stand und schaffte. Und nun, wo es aussah, als seien alle Gefahren überwunden, ohne daß einer von den Männern ihnen unterlegen war, war sie enttäuscht. Er war es ebenso. Etwas in seinem Herzen war zerbrochen. Dann jedoch dachte er an die Wette seiner Kameraden, und er sagte zu ihr: „Sei morgen früh hier unten, vielleicht kommst du auf deine Kosten.“

„Was ist denn morgen früh?“

„Nichts“, wich er aus, „aber komme nur.“

Als sie auseinander gingen, wußte er selbst nicht, was er tun wollte. Wollte er sie durch ein Bravourstück überzeugen? Oder was wollte er? Er wußte es



willst du hin? Bist du verrückt geworden?“ Aber Karl hörte sie nicht. Dunkel hob seine Gestalt sich gegen den weißen Gischt des mit lautem Getöse niederstürzenden Wassers ab. Nun war er in der Mitte der Fälle. Das Brett, auf dem er stand, bog sich wie eine Schaukel.

Von unten her, von wo der Ingenieur gespannt nach oben blickte, sah es aus, als könne man an den Enden der Planke bereits den Himmel zwischen dem Brett und den Trägerenden durchschimmern sehen. Aber das sah wohl nur so aus, sonst wäre Karl mit dem Brett ja längst nach unten gesaust. Der Ingenieur hielt den Atem an. Er schrieb später an einen Freund, daß er in diesem Augenblick vor Wut gekocht habe, weil man seinen Befehl nicht achtete, und daß er doch auch stolz gewesen, daß einer von seinen Leuten es gewagt hatte, seinem Befehl und der großen Gefahr zu trotzen.

Plötzlich hörte der Ingenieur, wie neben ihm ein Mädchen in die Hände schlug und schrie. „Bravo, Karl“, rief sie. „Bravo, Bravo!“ Nun glaubte er zu wissen, was da oben vorging. Sich vor einem Mädchen groß zu tun, hatte der Mann da oben sich in die Gefahr gewagt. Wütend schrie er nun hinauf: „Mann, sind Sie verrückt geworden? Ich schmeiß Sie raus, wenn Sie lebend zurückkommen. Rausschmeißen tu ich Sie!“

Aber der da oben verstand kein Wort. Es hätte ihn auch nicht gekümmert. Als er sah, daß das Gewicht seines Körpers nicht genügte, um das Brett so weit durchzubiegen, daß es seine Auflage verlor und mit ihm niederstürzte (jetzt erst wurde es ihm klar, was er vorgehabt hatte), legte er seine Mütze neben sich, stützte die beiden Hände auf und erhob sich mit den Beinen in die Luft. Stand einen Augenblick auf dem Kopf, strampelte dann wie in tollem Jungsübermut mit den Beinen und ließ sich wieder auf die Füße herab. Nahm seine Mütze, und während rund umher vielfältiger Jubel aufschrie und den Lärm der Fälle übertoste, ging er ruhigen Schrittes weiter auf die andere Brückenseite. Dort wurde er von den Kameraden empfangen, auf den Arm genommen und mit vielem Lärm von der Brücke getragen. Der Ingenieur, immer noch im Zweifel, ob er den Mann nun ausschimpfen oder ihm gratulieren sollte, brüllte: „Mann, sind Sie denn ganz und gar verrückt geworden? Ich muß Sie entlassen.“ Aber einen Augenblick darauf sagte er mit leiserer

Stimme: „Natürlich können Sie sofort wieder anfangen. Aber entlassen muß ich Sie.“

Da drängte sich das Mädchen schon durch die Menge. Jeder wußte, daß sie Karls Erwählte war, und so ließ man sie denn zu ihm. Karl jedoch, kaum daß er das Mädchen sah, tat ganz verwundert: „Du? Was willst du denn hier? Siehst du nicht, daß ich noch lebe? Du wolltest mich doch tot sehen.“

Aber sie hörte nicht, was er sagte, und jubelte ihm nur zu: „Du, mein Held, du, mein Geliebter.“

„Weißt du nicht, daß ich meine Arbeit verloren habe?“

„Was macht das“, antwortete sie, „du wirst neue finden.“

„Ich weiß es“, sagte er, „aber ich will nicht.“

Dann machte er sich los, und immer noch umtost vom Jubel seiner Arbeitskameraden schickte er sich an, die Baustelle zu verlassen. Das Mädchen sah ihm nach. Sie verstand ihn nicht.



nicht. Er hörte nur das dumpfe Brausen der niederstürzenden Fälle und fühlte, wie es leer wurde in seinem Herzen.

Am nächsten Morgen ging er an seine Arbeit wie an allen Tagen zuvor. Was gestern war, schien vergessen. Er saß oben auf einem schmalen Träger, um einen Stoß zu verschrauben, als einer seiner Kameraden ihn anstieß und sagte: „Karl, sieh mal runter. Dein Liebchen ist da.“

„So, ist sie da?“ sagte Karl nur und erhob sich. Dann ging er, ohne auch nur einmal nach unten zu blicken, auf das Trägerende zu, dahin, wo die Planke auf das andere Brückenende führte. Als er den ersten Fuß auf die Planke setzte, schrien ein paar Kameraden hinter ihm her: „He, Karl, wo



Sonne und Regen



Heinz spielt den Schneidermeister - noch ahnt er nicht, daß seine „Frau“ den Heinzelmännchen Erbsen streuen wird!

Ein Elternnachmittag im Festsaal der Westfalenhütte, veranstaltet vom Kindergarten und Kinderhort der Westfalenhütte

Ganz fremd klang die Stimme, wenn man schnell mal ins Mikrophon rief! Es war geradezu unheimlich! Man mußte es immer wieder versuchen. Und der riesige Vorhang! Wenn man nicht aufpaßte, verfiel man sich in seinen Falten und wußte nicht mehr weiter.

Lange schon hatten die Jungen und Mädchen nicht so viel Spaß. Wie herrlich war es, auf der Bühne stehen zu dürfen! Und dann das Musizieren! Deutlich sichtbar vor dem Publikum die Triangel oder Holzbloktrommel zu schlagen, war schon einige Aufregung wert!

Musik und Spiel

Der Plan zu diesem festlichen Nachmittag hatte die Jungen und Mädchen hell begeistert. Sie alle wollten ihren Eltern einmal beweisen, was sie konnten. Bald stand ein vielseitiges Programm fest: Das Liedspiel „Von Sonne und Regen“ sollte die festlichen Stunden einleiten, danach würden zwei Konzertstücke zu dem lustigen Spiel von den „Heinzelmännchen zu Köln“ überleiten. Als Gäste wollte man nicht nur die Eltern, sondern auch Lehrer, Geistliche und Vertreter der Jugendämter einladen.

Endlich — nach vielen spannenden Proben — war es soweit. In einer kurzen Ansprache betonte Jugendleiterin Hilde Kramp, wie wichtig es ist, daß ab und zu alle die Menschen zusammenkommen, die an der Erziehung der Kinder mitwirken. Treten im Leben eines Kindes Störungen auf, so müssen ja auch alle gemeinsam — Eltern, Kindergarten-Erzieher, Lehrer und Geistliche — zu ihrer Lösung mit beitragen. Danach kamen die Kinder zu ihrem Recht. Sie musizierten und spielten, daß es eine Freude war. Allen, die dabei waren, verging der frohe Nachmittag viel zu schnell.

Leben - ewiges Auf und Ab

Vielleicht haben ein paar Kinder verstanden, was ihr Liedspiel „Von Sonne und Regen“ allen sagen sollte: daß das Glück nicht ohne das Leid, das Licht nicht ohne die Dunkelheit und der Frühling nicht ohne den Herbst sein können.

Die Mädchen sangen und musizierten jedenfalls so hingeeben, daß der Frühling wirklich nicht widerstehen konnte. Am Tag nach der Aufführung war der Bann des harten und kalten Winters gebrochen!



Bild links Gleich ist der Auftritt da! Voll innerer Spannung warten die Kinder, daß sich der Vorhang öffnet

Bild unten Ganz bei der Sache sind die Flötenbläserinnen. Sie müssen besonders scharf aufpassen, um keinen Einsatz zu versäumen

Farbbild Eilig trippeln die Heinzelmännchen herbei, um die Arbeit der Menschen zu tun - bis menschliche Neugier sie für alle Zeiten verscheucht



Werkseinbilarc

40

Altenessener Bergwerks-AG

- 1. 3. 1956 Friedrich Kampmann, Bandaufseher
Schachtanlage Radbod
- 2. 3. 1956 Hubert Dohmen, Stellwerkswärter
Schachtanlage Emil
- 3. 3. 1956 Anton Gies, Hauer
Schachtanlage Emil
- 3. 3. 1956 Emil Teske, Verloader
Schachtanlage Radbod
- 5. 3. 1956 Johann Eggert, Zimmerhauer
Schachtanlage Radbod
- 6. 3. 1956 Wilhelm Voßnacke, Bürovorsteher
Angestellter, Verwaltung
- 7. 3. 1956 Hermann Salmon, Fahrhauer
Schachtanlage Fritz
- 7. 3. 1956 Johann Schenk, Tagesarbeiter
Schachtanlage Fritz
- 13. 3. 1956 Stanislaus Dombrowski,
Schachtaufseher
Schachtanlage Fritz
- 13. 3. 1956 Josef Klupitz, Schießmeister
Schachtanlage Fritz
- 19. 3. 1956 Josef Feldens, Zimmerhauer
Schachtanlage Emscher
- 24. 3. 1956 Heinrich Becker, Bürovorsteher
Angestellter, Verwaltung

Hoesch Bergwerks-AG

- 4. 3. 1956 Walter Schlüter, Schweißer
Schachtanlage Kaiserstuhl Ostfeld

Westfalenhütte AG

- 2. 3. 1956 August Jost, Verzinker
- 3. 3. 1956 Ewald Klein, Betriebschef
- 14. 3. 1956 Albert Hippler, Maschinist
- 30. 3. 1956 Alfred Brinkmann, Maschinist
- 31. 3. 1956 Wilhelm Radtke, Kommissionierer

Hoesch Walzwerke AG

- 21. 3. 1956 Albert Weber, Betriebschef

Trierer Walzwerk AG

- 13. 3. 1956 Wendel Zeimet, Walzer
Werk Trier

25

Altenessener Bergwerks-AG

- 23. 3. 1956 Franz Sbrzesny, Hauer
Schachtanlage Emil

Hoesch Bergwerks-AG

- 3. 1. 1956 Hermann Wesselink, Kauenwärter
Schachtanlage Kaiserstuhl Westfeld
- 8. 3. 1956 Albert Klimasch, Hauer
Schachtanlage Kaiserstuhl Ostfeld
- 15. 3. 1956 Franz Manegold, Platzarbeiter
Schachtanlage Kaiserstuhl Westfeld
- 18. 3. 1956 Anton Weiss, Kreissägenarbeiter
Schachtanlage Fürst Leopold-Baldur
- 21. 3. 1956 Georg Kreuzburg,
(Ausbauhelfer) Invalide
Schachtanlage Kaiserstuhl Ostfeld
- 24. 3. 1956 Gustav Watermann, Platzarbeiter
Schachtanlage Kaiserstuhl Ostfeld
- 28. 3. 1956 Erich Czioseck, Hauer
Schachtanlage Kaiserstuhl Ostfeld

Westfalenhütte AG

- 2. 3. 1956 Josef Speith, Maurer
- 10. 3. 1956 Karl Ettlin, Maschinist
- 10. 3. 1956 Franz Kruck, Montageschlosser
- 10. 3. 1956 Heinrich Wienstroer, Maschinist
- 16. 3. 1956 Paul Katlun, Meister
- 16. 3. 1956 Linus Steinkühler, Gärtnermeister
- 21. 3. 1956 Ernst Becker, Walzendreher
- 23. 3. 1956 Otto Rautenberg, Stahlformer
- 28. 3. 1956 Karl Hanke, Scherenmann

Schmiedag AG

- 2. 3. 1956 Robert Schlieper, Hobler
Werk Lange
- 3. 3. 1956 Paul Wulf, Werkzeugschleifer
Werk Grüntal
- 4. 3. 1956 Albert Schmidt, Autogenschweißer
Werk Lange
- 16. 3. 1956 Reinhard Czirsowski,
Materialausgeber
Werk Grüntal

Trierer Walzwerk AG

- 1. 3. 1956 Peter Kertels, Walzer
Werk Trier
- 22. 3. 1956 Paul Sokol, Walzer
Werk Langerfeld
- 30. 3. 1956 Nikolaus Kirsten, Metallbeizer
Werk Trier

Hiltruper Röhrenwerk GmbH

- 12. 3. 1956 Wilhelm Hanskötter, Vorarbeiter

Becke-Prinz GmbH

- 5. 3. 1956 Otto Klein, Transportarbeiter

Ostern

Das Osterfest, das wir in jedem Jahr am ersten Sonntag nach dem ersten Frühlingsvollmond feiern, ist das Fest der Auferstehung Christi und des siegreichen Wiedererwachens in der uns umgebenden Natur. Ostern ist das Frühlingsfest aller Völker, die in den gemäßigten und polaren Zonen der Erde wohnen und sich nach dem Winter über Wärme und Sonnenschein freuen. Daß Ostern ein sehr altes Frühlingsfest ist, beweist schon der Name, der wahrscheinlich von der Frühlingsgöttin Ostara abgeleitet ist. Christliches und heidnisches Brauchtum haben sich im Osterfest vermischt.

Bei unserer Osterfeier spielt das Ei die Hauptrolle. Es war schon bei den Völkern der Urzeit das Symbol des Lebens. Alte Göttersagen berichten, daß nicht nur die Götter, sondern die ganze Welt aus einem Ei entstand. Als Sinnbild der Fruchtbarkeit legte früher der Bauer ein Hühnerei in die Ackerfurche, der Hausherr mauerte ein Ei in sein Haus, und die Braut trug während der Hochzeitsfeierlichkeit ein Ei im Brautschmuck versteckt. Fast ebenso alt ist die Sitte, zum Osterfest gefärbte und bemalte Eier zu verschenken. In Frankreich wurden die Ostereier zu kostbaren Geschenken. König Ludwig XV., der im 18. Jahrhundert herrschte, verteilte am Ostertag Tausende von Eiern an seine Dienstboten. Künstler hatten sie bemalt und zu wahren Meisterwerken gestaltet. Bald war man aber mit solchen „nur natürlichen“ Eiern nicht mehr zufrieden. Es entstanden Eier aus Gold und Silber; man schmückte sie mit herrlichen Edelsteinen und benutzte sie als kostbare Hülle für noch wertvollere Geschenke. – Auch der Osterhase nimmt einen wichtigen Platz im Osterbrauchtum ein. Er soll die Ostereier legen. Warum gerade der Hase die Ostereier bringt, weiß man nicht zu erklären.

Überall, wo man das Osterfest feiert, bringen die Sitten und Bräuche zum Ausdruck, daß es sich um ein Fest der Auferstehung und Freude handelt. Denken wir an das Osterwasser, mit dem man sich schweigend an der Quelle wäscht, um recht schön zu werden. Im spiegelnden Wasser will man das Bild des zukünftigen Liebsten erkennen, Schläge mit Birken- oder Weidenruten verschenken Schönheit und Gesundheit. Uralt ist ein Brauch auf der Insel Madeira, wo am Ostertag ein festlich geschmücktes Eselchen durch die Straßen geführt wird. Zu beiden Seiten hat es große Körbe hängen, darin werden die Geschenke gesammelt, die jeder für die Armen spendet.

Almut Lammert

Wissen ist Macht

Im Abteil befand sich außer mir nur ein alter Herr. Wir saßen uns auf den Fensterplätzen gegenüber, und er starrte mich unentwegt an. Mir war das unangenehm.

Plötzlich schnellte sein rechter Zeigefinger vor: „Sie sehen intelligent aus, mein Herr“, sagte mein Gegenüber und fixierte mich weiterhin. „Gewiß haben Sie studiert, aber es wird Ihnen nichts nützen, weil Sie kein Wissen besitzen! Nein, nein, Sie wissen nichts! Gar nichts! Und deshalb werden Sie nicht vorwärtskommen im Leben, glauben Sie mir!“ Ich richtete mich auf und wollte etwas sagen.

„Ich werde Ihnen Ihre Unwissenheit beweisen“, rief der Alte eilig, „nichts leichter als das. Oder können Sie mir sagen, wann Teja am Vesuv gefallen ist?“

Ich schwieg.

„Sehen Sie, das wissen Sie nicht“, lächelte er. „Wie lang ist der Amazonas, mein Herr, und wie breit an seiner breitesten Stelle?“

Ich überlegte krampfhaft, Schweiß stand mir auf der Stirn.

„Wieviel Eier legt die Rohrdommel im Jahr?“

Ich knöpfte meine Jacke auf.

„Wie lautet die Formel für Phosphorsäure?“

Ich wurde blaß; Chemie war immer meine schwache Seite gewesen.

„Wann lebte Lucullus, wie viele Opern hat Rossini geschrieben, und wie heißen sie, an welchem Wochentag starb Schiller, wie viele Flossen hat der Schweinsfisch, woran . . .?“

Ich riß das Fenster auf.

„Sehen Sie“, triumphtierte der alte Herr, „Sie wissen nichts, gar nichts! Und so könnte ich alle Reisenden fragen, keiner würde antworten. Und das ist unser Verderb! An der Unwissenheit geht die Welt zugrunde! Aber es sind Menschen zu ihrer Rettung am Werk, junger Freund, Menschen wie ich, die noch etwas wissen. Lesen Sie mein Buch ‚Wer weiß, wird etwas!‘ Ich fahre gerade nach München zu einem Kongreß zur Bekämpfung der Unwissenheit. Wissen ist Macht, mein Herr!“

„Verzeihen Sie bitte“, flüsterte ich matt, „aber etwas Entscheidendes weiß ich dennoch!“

„Was wissen Sie?“ brauste der Alte auf. „Meinen Sie, Sie wüßten etwas, das ich nicht wüßte? Was wissen Sie denn?“

„Ich muß zugeben, daß ich nicht weiß, um wieviel Uhr Julius Cäsar Abendbrot aß und zu welchen Tieren die Rollmöpfe gehören“, sagte ich ruhig, „aber ich weiß, daß dieser Zug nach Hamburg und nicht nach München fährt und daß ich richtig eingestiegen bin!“

Heinz E. Kratz

Spitzenleistungen in aller Welt

Das Höchste, Größte, Umfangreichste, Schwerste, Kleinste ist ein an die Zeit gebundener Begriff, er ist veränderlich. Der dickste Baum kann in zwei Jahren von einem noch schneller an Umfang zunehmenden Baume überflügelt sein; was heute als das höchste Standbild bewundert wird, kann in Monaten durch ein noch höheres Werk in den Schatten gerückt sein. Und die Technik überflügelt beinahe von Tag zu Tag die bisherigen Spitzenleistungen. Die Achtung vor der Leistung von Mensch und Natur zwingt zur Anerkennung, aber dabei soll nicht übersehen werden, daß häufig genug Dinge, die nur um des Rekordes willen getan und geschaffen wurden, überschätzt werden auf Kosten ihres eigentlichen Sinnes oder ihrer kulturellen Bedeutung. Darum sollen die nachstehenden Spitzenleistungen als das betrachtet werden, was sie sind. Dinge des Augenblicks gewissermaßen, was nicht immer bedeutet, daß sie unvergänglich oder unerschütterlich bedeutungsvoll sind.

Das höchste Haus ist das Empire State Building in New York: 380 m hoch, 102 Stockwerke, 62 Fahrstühle, 6400 Fenster.

Das größte Hotel: Stevens Hotel in Chicago mit 3000 Zimmern, 5000 Betten. Jederzeit kann für 10000 Personen serviert werden. Die Gesamtlänge der Zimmerteppiche beträgt 45 Kilometer.

Sankt Peter in Rom ist mit einem Fassungsraum für 54000 Menschen die größte Kirche.

Das größte Buch befindet sich in einem New Yorker Museum, es ist 3 Meter hoch, 1 Meter dick und wiegt 250 Zentner.

Das kleinste je gedruckte Buch ist das 1674 in Holland erschienene „Blumenbüchlein“ mit einem Format von 10 mal 13 Millimeter.

Die größte und umfangreichste Handschrift befindet sich in China; sie wurde im Jahre 1390 begonnen, existiert in zwei Exemplaren und wurde bis vor einigen Jahrzehnten fortgesetzt. Dieses wissenschaftlich-literarische Werk umfaßt rund 11000 dicke Bände.

Die kleinste Handschrift wird in Boston gezeigt; auf ein Reiskorn sind mit Hilfe eines Mikroskops 1615 Buchstaben geschrieben.

Der Krake, ein unheimlicher Tintenfisch, hat das größte Auge aller Lebewesen, es hat ein halbes Meter Durchmesser.

Die Rauchschnalze ist das schnellste aller Lebewesen, sie hat nachweislich schon 93 Meter in der Sekunde zurückgelegt.

Der Grönlandwal ist das größte und schwerste Tier, er wird bis zu 33 Meter lang und bis zu 500 Tonnen schwer. Dieses Gewicht entspricht dem von 7000 erwachsenen Menschen.

Der kleinste Mensch, ein 51jähriger Mann namens Hussein aus Panderma (Anatolien), ist 35 Zentimeter groß.

Australische Eukalyptusbäume sind mit 150 Meter Höhe die größten Bäume; die dicksten Bäume stehen in Tula (Mexiko) und haben einen Umfang von 51,20 Meter.

Die Village Deap Mine in Südafrika, 2500 Meter tief, ist das tiefste Bergwerk.

Das tiefste Bohrloch schuf man auf der Suche nach Öl in Alamo (Provinz Vera Cruz in Mexiko) – es geht 3328 Meter tief in die Erde.

Die höchstgelegene Staumauer befindet sich im Schweizer Kanton Wallis; sie liegt 2180 Meter hoch.

Die schnellste Maschine hat eine amerikanische Maschinenfabrik konstruiert, eine Metallzentrifuge, die in der Minute 660000 Umdrehungen macht.

Das höchste Standbild ist der Obelisk in Washington: 169 Meter hoch.

Der höchste eiserne Turmbau (300 Meter) ist der Pariser Eiffelturm.

Die längste Brücke (34 Kilometer) führt über den großen Salzsee in den USA.

Der Huntington-Lake-Tunnel in Kalifornien ist mit 21760 Meter der größte Tunnel; er übertrifft um 2000 Meter den Simplontunnel.

Das leichteste Metall ist Lithium, es schwimmt wie Kork auf dem Wasser.

Gerhard Schäke

Und eine Anekdote

Vor Ort eines Querschläges.

Die blanke Lampe des Obersteigers wird in der Strecke sichtbar und meldet die Ankunft ihres Trägers. Er kommt immer näher. Jetzt ist er da. Schweigend nimmt er den Betriebspunkt in Augenschein. Da schnuppert er in der Luft herum. Kein Wort wird gesprochen. Immer noch schnuppert er, bis ihn der Ortsälteste fragt: „Seik git (sucht ihr) wat?“

Wieder setzt er das während des Ortsältesten Frage unterbrochene Schnuppern fort und meint schließlich:

„Eck glöww . . .“, dabei dirigiert er seinen „Gesichtserker“ gegen die Streckenfirste, „eck glöw . . . et stinkt hier!“

Auch der Ortsälteste strengt sein Riechorgan an.

„Eck ruck öwwer niks!“ sagt er.

Der Obersteiger schnuppert wieder.

„Eck glöww . . . hier stinkt et no Fulheit!“

Schnell erfaßt da der Ortsälteste die Lage und gibt schlagfertig zur Antwort:

„Obersteiger, iämn, as git noch nicht hier wärn, hät et hier öwwer noch nicht gestunken!“

FOTO-WETTBEWERB



Blick auf die Hauptwache in Frankfurt/M.

Dipl.-Ing. Krumnacker, Kaiserstuhl-Ost



Im Gegenlicht

Wolfgang Kunath, Hoesch-Geschäftsstelle Frankfurt/M.



„Mama, da wär' was für Dich“

K. W. Markus, Schmiedag, Hagen



Neugier im Winter

Lothar Bedorf, Westfalenhütte

Priele am Juister Strand

Dr. Endemann, Hoesch Werke



