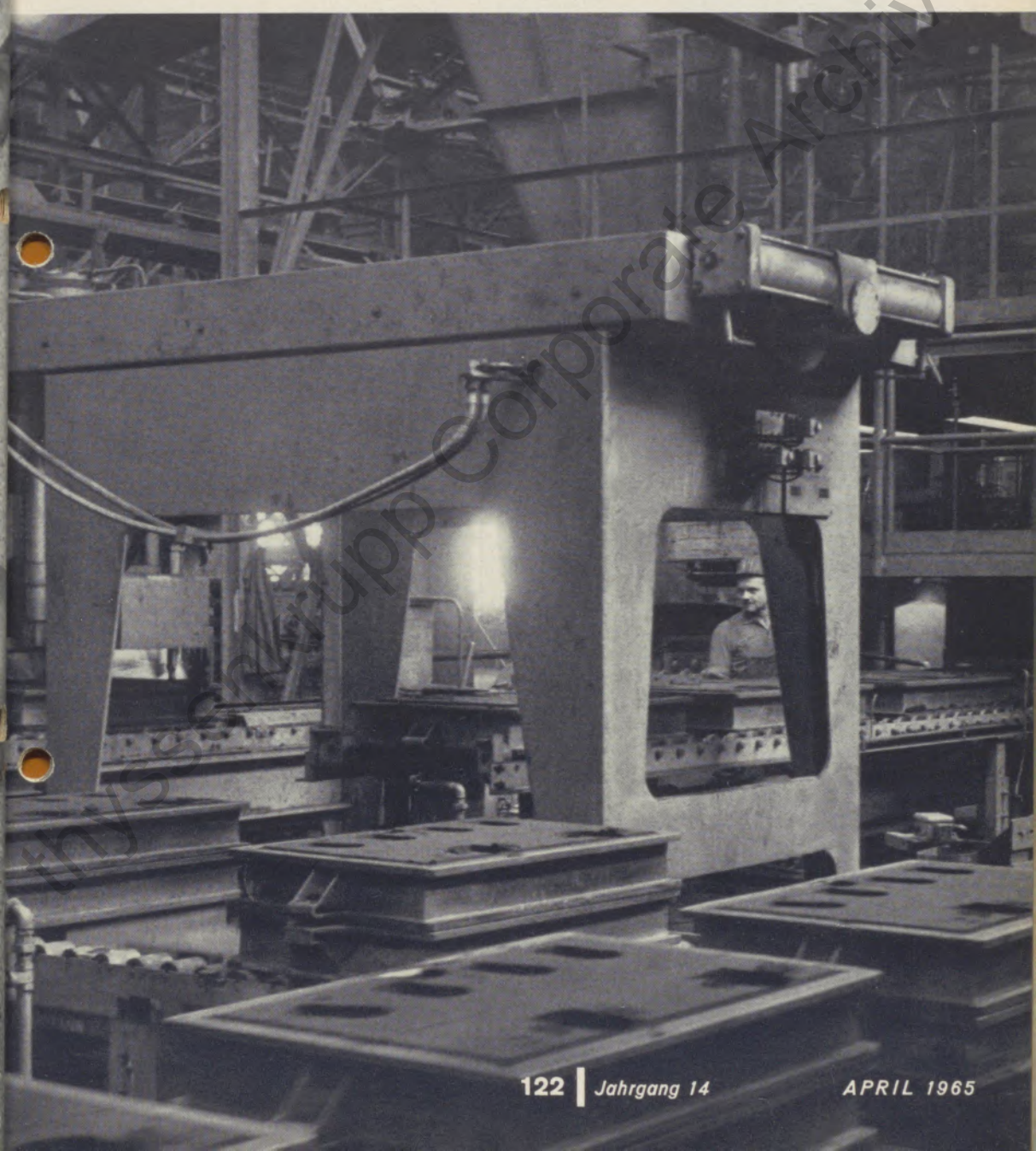
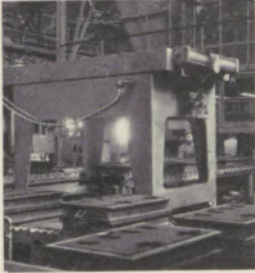


Der Schmelztiegel

WERKSZEITUNG DER BERGISCHEN STAHL-INDUSTRIE REMSCHEID





Zu unserem Titelbild

Da, wo noch vor wenigen Jahren über 50 Formmaschinen dichtgedrängt im Einsatz waren und die Gießkolonnen von Formkastenstapel zu Formkastenstapel zogen, finden sich heute in der Gießerei Papenberg hochmechanisierte moderne Formanlagen. Die Anzahl der Formmaschinen hat sich auf einige wenige verringert.

Unser Titelbild zeigt uns einen Ausschnitt einer solchen Formanlage. Im Vordergrund erkennen wir fertig geformte Kästen, die von links, von den Formmaschinen kommend, auf das Gießband aufgeschoben werden. Das Gießband führt die Kästen der Gießstrecke zu und anschließend unterflurig der Ausleerstation. Die entleerten Kästen laufen zu den Formmaschinen zurück, werden wieder abgeformt, zugelegt und erneut dem Gießband zugeführt.

In der wuchtigen Konstruktion in der Mitte des Bildes erkennen wir die automatische Zulegevorrichtung. Die Ausmaße dieser Vorrichtung werden bei Vergleich mit den Arbeitern im Hintergrund deutlich. Die Formmaschinen liegen hinter der Zulegevorrichtung und sind im Bild nicht zu erkennen.

Wer die Größenordnung und Leistung dieser Anlage mit der Situation vor noch wenigen Jahren vergleicht, dem wird deutlich, welche Anstrengungen unternommen werden mußten, um bei der heutigen Marktlage wirtschaftlich fertigen zu können und wettbewerbsfähig zu bleiben.

INHALT DIESER AUSGABE

	Seite
Zu unserem Titelbild	2
Schritte über Deutschlands Grenzen	3
Betriebliches Vorschlagswesen	4
Das Ergebnis der Betriebsratswahl 1965	6
Zusammensetzung des Betriebsrates	6
Der neue Betriebsrat	7
Wiederbeschaffung von Wehrdienstunterlagen	8
Was ist heute aktuell?: Im Papenberg geht es hoch her	9
Ein neuer Durchlauf-Glühofen in der Stahlgießerei Stachelhausen	10
Die grüne Einlage	Mitte des Heftes
Lehrabschlußprüfung	14
Dank für Blutspende	14
und das meint Struppi	15
Aber nicht bei uns!	16
Kleine Anzeigen	16
Aus dem Alltag eines Krankenbesuchers	17
Frühling (Gedicht)	19
Eindrücke von einer Amerikareise	20
Unsere Jubilare	23
Familiennachrichten	23
Reaktor-Schnellschlußventil, 4½ t, CMW 3	Rückseite

Herausgeber
Bergische Stahl-Industrie KG Remscheid

Verantwortlicher Redakteur
Herbert Goretzki / Remscheid

Druck
Bergische Druckerei Ludwig Koch / Remscheid

Fotos
Heinz Lindenberg / Werksfotograf
Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion

Schritte über Deutschlands Grenzen

Dr. Wolfgang Busch

Guß exportieren hieß noch vor 20 Jahren ungefähr soviel, wie den lieben Gott versuchen. Das war damals verständlich; denn jeglicher grenzüberschreitender Warenverkehr war begleitet von einer zumeist überaus kostspieligen und auch zeitraubenden Fülle von Formalitäten, sprich: zollpolitischen Erschwernissen. Mit ihnen trachteten sich dazumal ausnahmslos sämtliche europäischen Länder gegen den Import von Waren abzuschirmen, die sie in hinreichender Qualität und Menge im eigenen Land herstellen zu können glaubten. Ganz zu schweigen von dem chronischen Mangel an fremden Zahlungsmitteln, der ohnedies zu einer mehr oder weniger strengen Devisen-Bewirtschaftung zwang.

Wer weiß das heute schon noch in unserem Zeitalter ungehinderten Hinübers und Herübers nicht nur von Touristen, sondern auch von Warenströmen aller Art? Unsere Läden quellen über von ausländischen Produkten, auf unseren Straßen rollen in rauen Mengen Personenkraftwagen, deren Wiege in Italien, Frankreich, Holland oder Schweden stand. Umgekehrt fühlt sich der deutsche Ferienreisende in Österreich, Holland oder Belgien wie zu Hause angesichts der Fülle deutscher Wagen, der „HB“ in jedem Tabakladen, der Odol- oder Persil-Reklame an jeder Straßenecke.

— und wie steht's mit Guß? Nun, die einstmals so schwer zu überwindenden zollpolitischen Hürden sind weitgehend abgebaut. Geblieben ist die inzwischen vielfach sogar stärker gewordene heimische Industrie des ausländischen Marktes, geblieben ist naturgemäß auch die jedem Gußstück anhaftende unangenehme Eigenschaft, gelegentlich „Heimweh“ zu bekommen, weil ihm versteckte Fehler anhaften, die bei den vor Versand vorgenommenen Kontrollen nicht erkannt werden konnten, bei der späteren Bearbeitung durch den Kunden aber sichtbar wurden.

Trotzdem zeichnet sich der Export auch unserer Erzeugnisse durch ein von Jahr zu Jahr

zwar langsam, aber stetig ansteigendes Wachstum aus. Als unbestrittene Spitzenreiter stehen in der Umsatzhöhe an erster Stelle seit Jahren die Benelux-Länder, also Belgien, Holland und Luxemburg. Aber jedes dieser drei Länder kauft von uns gänzlich andere Erzeugnisse: sind's in Belgien Scheibenbremsen, mit denen die Staatsbahnen Hunderte und aber Hunderte von Fahrzeugen ausrüsten, so ist es in Holland der SIUS, sind es in Luxemburg die Haspeltrommeln, die zu einem Export von mehreren Millionen allein in diese drei „kleinen“ Länder beitragen.

Bedauerlicherweise sind die beiden großen Partner im Gemeinsamen Markt, nämlich Frankreich und Italien, trotz jahrelangen Bemühens vorerst wenig aufnahmefähig für unsere Erzeugnisse geblieben. Beide Länder betreiben bis zur Stunde eine ebensowenig greifbare wie zweifellos vorhandene Politik des unsichtbaren Schutzes ihrer heimischen Industrie. Andere Industriezweige, z. B. die deutschen Automobilfabriken, haben das übrigens noch deutlicher als wir zu spüren bekommen. VW wie Mercedes sind in keinem anderen kontinental-europäischen Land solche Mangelware wie in diesen beiden alles andere als fairen Partnern der EWG.

So geschieht das Außergewöhnliche, daß nämlich auf die Benelux, als zweitbesten ausländischen Abnehmer unserer Erzeugnisse — Jugoslawien folgt, ein Land also, daß man mit Fug und Recht dem Einflußbereich der östlich orientierten Länder zuzählen kann. In enger technischer Zusammenarbeit mit italienischen Gießereien haben wir auf diesem Markt erstmals Erfahrungen und Kenntnisse, d. h. also, unser eigenes, hohes Fabrikationsniveau in die Wagschale geworfen, um Erzeugnisse aus fremder Fertigung — gewissermaßen mit dem Gütezeichen der BSI versehen — zu verkaufen. So ausgefahren diese Gleise in vielen Fertigungsbereichen waren, so neu und beispielgebend waren sie hier. Der bislang so befriedigende Erfolg — zwar mühselig Schritt für Schritt erarbeitet — hat

uns nicht nur recht gegeben, sondern zu neuen Anfängen ermutigt.

MAQUIRAL ist ein spanisch-deutsches Gemeinschaftsunternehmen, das wir Ende März in Madrid zusammen mit einer bedeutenden spanischen Gesellschaft gegründet haben. Die Gesellschaftsanteile liegen zu gleichen Teilen bei unserem Partner und uns. Vorerst, das heißt, bis die formellen Voraussetzungen erledigt sind. Dann werden wir 55% tragen und unser spanischer Partner 45%. Aber schon jetzt benennen wir den Präsidenten und geben damit in allen Entscheidungen den Ausschlag. MAQUIRAL ist eine kleine Unternehmung, deren geschäftliche Chancen auf einem überaus interessanten Markt zweifellos weit über diejenigen Möglichkeiten hinausgehen, welche wir bei einer unmittelbaren Bearbeitung der spanischen Industrie von hier aus haben würden.

In diesem Zusammenhang muß erwähnt werden, daß die spanische Regierung ein ungewöhnlich umfangreiches Industrialisierungsprogramm aufgestellt hat, das in nur wenigen Jahren verwirklicht werden soll. Nicht ganz dreißig Jahre nach einem der furchtbarsten Bürgerkriege, die die neuere Geschichte kennt, löst sich das Land aus der abgrundtiefen Erschöpfung, in die es kurz vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges versunken war. Die heute allenthalben spürbaren Auftriebskräfte sollen den Anschluß dieses Landes mit einer so großen Geschichte an Europa nach jahrhundertelanger Abwendung wiederherstellen. Daß dies gelingen wird, ist für den Besucher unzweifelhaft. Jede Unterstützung von draußen wird dankbar angenommen. Warum sollten wir dazu nicht einen Beitrag leisten, von dem auch wir Nutzen haben werden! —

Es ist selbstverständlich, daß die BSI zur Wahrung ihrer Interessen im Ausland in sämtlichen westeuropäischen und auch schon wieder in einigen Ländern Osteuropas Vertretungen unterhält. Die Skala reicht von Amsterdam und Belgrad über Brüssel, Budapest, Helsinki, Kopenhagen, Lissabon, London, Luxemburg, Madrid, Mailand, New York, Oslo, Paris, Stockholm und Wien bis Zürich.

Der Anknüpfung und Pflege von Kontakten mit weiteren Ländern und ihren Märkten dienen Besuche internationaler Messen und Ausstellungen. Dazu bedarf es keineswegs immer der Repräsentation durch einen mehr oder minder großen (und entsprechend teuren) Stand. Vielfach begnügen wir uns mit der

Ausstellung weniger Spezialerzeugnisse auf dem Stand einer befreundeten Firma gegen eine angemessene Kostenbeteiligung. In anderen Fällen entsenden wir nur einen Mitarbeiter der Verkaufsabteilung, der auf Anforderung zur Erteilung von Informationen zur Verfügung steht — und in wiederum anderen Fällen reihen wir uns schlicht als Besucher in den Strom der Gäste einer großen Ausstellung ein.

Erstmals im Frühjahr dieses Jahres haben wir gemeinsam mit Lindenberg auf der Leipziger Messe einen Stand mittlerer Größe bezogen, um den zahlreichen Besuchern aus Mittel-, Ost- und Südsteuropa einen Einblick in unser Fabrikationsprogramm zu geben, insbesondere auf dem Gebiet der Fertigerzeugnisse. Wie erwartet, fanden letztere vor allem das Interesse mancher Gruppen von Fachingenieuren aus den Balkanländern und dem vorderen Orient. Vielschichtige Probleme des grenzüberschreitenden Waren- und Zahlungsverkehrs bedürfen hier freilich noch geduldiger Kleinarbeit, um zu einer befriedigenden Entwicklung dieser durchaus möglichen und politisch auch wünschenswerten Geschäftsbeziehungen zu gelangen.

Betriebliches Vorschlagswesen

In der letzten Sitzung des Kuratoriums für das betriebliche Vorschlagswesen sind folgende Prämien vergeben worden:

Jakob Nothelfer,	
Temperei Papenberg	100 DM
Peter Jäckel,	
Inspektion Stachelhausen	20 DM
Wolfgang Großholz,	
Inspektion Stachelhausen	20 DM
Heinrich Groh,	
Karusseldreherei Stachelhausen....	40 DM
Erich New,	
Mech. Werkstatt Stachelhausen	30 DM

Die Sprechstunden der Geschäftsleitung für die Belegschaft finden jeweils am ersten Samstag eines jeden Monats von 10 — 12 Uhr im Hauptverwaltungsgebäude statt.



Das Ergebnis der Betriebsratswahl 1965

	Stimmen		Stimmen
1. Einmal, Josef	1069	19. Schmalz, Ernst	270
2. Höffgen, Otto	892	20. Beyer, Gerhard	264
3. Fastenrath, Friedrich	839	21. Bertanza, Angelo	253
4. Fisahn, Josef	662	22. Moretto, Armando	251
5. Bongartz, Irma	597	23. Burghoff, Erich	243
6. Kind, Karl	552	24. Timm, Gerd	232
7. Wichmann, Walter	544	25. Herrmanns, Fritz	224
8. Wiesenfeller, August	536	26. Paas, Werner	219
9. Lindenberg, Heinz	524	27. Pannoni, Carmine	218
10. Linzbacher, Josef	523	28. Busse, Erich	215
11. Baumgart, Walter	369	29. Codato, Giuliano	185
12. Halbach, Günter	367	30. Birgoleit, Erich	172
13. Kretschmann, Heinz	347	31. Korinth, Robert	164
14. Interthal, Helmut	332	32. Schulz, Joachim	144
15. Kisseler, Josef	310	33. Küch, Franz	136
16. Fischer, Paul	293	34. Schmitt, Georg	136
17. Müller, Helmut	293	35. Schiele, Friedrich	135
18. Flechsig, Robert	272	36. Wamser, H.-Adolf	108

Nach § 23 der Wahlordnung können jeder Gruppe nur so viele Betriebsratsmitglieder angehören als ihr nach § 10 des Betriebsverfassungsgesetzes Vertreter im Betriebsrat zustehen. Von den 17 gewählten Betriebsratsmitgliedern erhält die Arbeiter-Gruppe 14, die Angestellten-Gruppe 3 Mitglieder.

Für den Angestellten-Vertreter Heinz Kretschmann gehört von der Arbeiter-Gruppe Ernst Schmalz dem Betriebsrat an.

Wahlberechtigt waren	1993	Belegschaftsmitglieder	
es haben gewählt:	1596	Belegschaftsmitglieder	= 80,08 %
gültige Stimmzettel:	1569		
ungültige Stimmzettel:	27		

In der Betriebsratssitzung am 7. April 1965 wurden gewählt:

zum 1. Vorsitzenden: Otto Höffgen	zum 1. Schriftführer: Friedrich Fastenrath
zum 2. Vorsitzenden: Josef Einmal	zum 2. Schriftführer: Josef Linzbacher

Zusammensetzung des Betriebsrates in den einzelnen Kommissionen

Verhandlungs-Kommission: Karl Kind Friedrich Fastenrath Josef Fisahn	Sozialkommission: Irma Bongartz Helmut Müller Josef Kisseler	Kuratorium für Vorschlagswesen: Josef Einmal
Wirtschaftsausschuß: Friedrich Fastenrath Heinz Lindenberg Walter Baumgart	Lohn-Kommission: Friedrich Fastenrath Günter Halbach Josef Linzbacher August Wiesenfeller	Unfall-Obmann August Wiesenfeller
Wohnungskommission: Heinz Lindenberg Josef Fisahn	Akkord-Kommission: Josef Linzbacher Walter Wichmann Josef Kisseler Josef Fisahn	Jugend-Arbeit: Friedrich Fastenrath
		Beauftragter des Betriebsrates für die Schwerbeschädigten: Otto Höffgen Josef Einmal

Der neue Betriebsrat



Höffgen, Otto
Betriebsratsbüro



Fastenrath, Friedrich
Werksaufsicht



Fisahn, Josef
Kernmacherei Papenberg



Einmal, Josef
Betriebsratsbüro



Bongartz, Irma
Kernmacherei Papenberg



Kind, Karl
Kontrolle Papenberg



Wichmann, Walter
Böckerbau, Saal II



Wiesenfeller, August
Reparaturschl. Papenberg



Lindenberg, Heinz
Fotolabor



Linzbacher, Josef
Schweißerei Stachelhausen



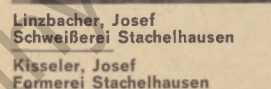
Baumgart, Walter
Halle Süd



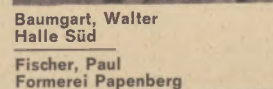
Halbach, Günter
Instandhaltungsbetrieb



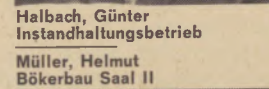
Interthal, Helmut
Böckerbau, Saal II



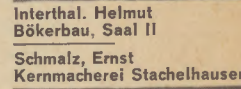
Kisseler, Josef
Formerei Stachelhausen



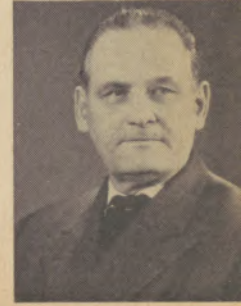
Fischer, Paul
Formerei Papenberg



Müller, Helmut
Böckerbau Saal II



Schmalz, Ernst
Kernmacherei Stachelhausen



Für die Betreuung der einzelnen Betriebe sind zuständig

STACHELHAUSEN:	Rep.-Schlosserei, Modell-Schlosserei, Modell-Schreinerei, Modell-Lager, Contura: Helmut Interthal, Bökerbau, Saal III Formerei und Schmelzerei: Josef Kisseler, Formerei Stachelhausen Putzereien, Schweißerei, Härterei, Lager, Druckerei: Josef Linzbacher, Schweißerei Stachelhausen Kernmacherei, Kontrolle, Sandaufbereitung: Ernst Schmalz, Kernmacherei Stachelhausen Bökerbau Saal I und II, Versand: Walter Wichmann, Bökerbau, Saal II Bökerbau Saal III, Inspektion, Werkzeugmacherei: Helmut Müller, Bökerbau, Saal III Halle Süd, Baubetrieb, Bahnbetrieb, Schreinerei-Süd, Magazin: Walter Baumgart, Halle Süd
PAPENBERG:	Putzerei, Richterei, Hartgußkontrolle, Schleiferei, Abklopferei: Josef Fisahn, Kernmacherei Papenberg Endkontrolle, Versand I und II: Karl Kind, Endkontrolle Papenberg Rep.-Schlosserei, Modellschlosserei, Temperei: August Wiesenfelder, Rep.-Schlosserei Papenberg Kernmacherei, alle Frauen der Abt. Papenberg und Stachelhausen: Irma Bongartz, Kernmacherei Papenberg Schmelzerei, Sandaufbereitung, Formerei: Paul Fischer, Formerei Papenberg
NEBENBETRIEBE:	Instandhaltungsbetrieb: Günter Halbach, Instandhaltungsbetrieb Fahrbetrieb: Josef Einmal, Betriebsratsbüro Werksaufsicht: Friedrich Fastenrath, Werksaufsicht V. A. und Röntgenlabor: Heinz Lindenberg, Fotolabor
ANGESTELLTE:	Hauptgebäude und Stachelhausen: Otto Höffgen, Betriebsratsbüro Wohlfahrtsgebäude und Papenberg: Heinz Lindenberg, Fotolabor Verwaltungsgebäude und Gemeinschaftsbetriebe: Friedrich Fastenrath

Wiederbeschaffung von Wehrdienstunterlagen

Bei der Berechnung einer Rente aus der gesetzlichen Rentenversicherung wird ein abgeleiteter Wehrdienst nur dann rentensteigernd berücksichtigt, wenn die Dauer dieses Wehrdienstes nachgewiesen wird. Es ist unbedingt zu empfehlen, die für diesen Nachweis erforderlichen Unterlagen nicht erst dann zu beschaffen, wenn der Rentenanspruch gestellt wird, da sich dadurch die Bearbeitungszeit des Rentenanspruches eventuell wesentlich verlängert.

Wer über seinen Wehrdienst keine Unterlagen mehr in Händen hat, sei darauf aufmerksam gemacht, daß das Bundesarchiv — Abteilung Zentralsachverhalt — Kornelimünster bei Aachen, alle Akten, Unterlagen über abgeleiteten Wehrdienst verwahrt. An diese Stelle kann sich jeder wenden, der seine

Belege über Wehrdienstzeiten vervollständigen möchte.

Soweit beim Bundesarchiv Nachweise nicht vorliegen, kann vielleicht die „Deutsche Dienststelle für die Benachrichtigung der nächsten Angehörigen von Gefallenen der ehemaligen Deutschen Wehrmacht“ Berlin-Wittenau, Eichhorndamm 167 - 209, die gewünschten Unterlagen beschaffen. Die an Hand dieser Unterlagen in die Versicherungskarten zu machenden Eintragungen werden von den Kartenumtauschstellen (Krankenkassen, Versicherungsämter) vorgenommen.

Wohnungstauschwunsch

Es werden geboten: 2½ Zimmer mit Bad, I. Obergeschoß,
Gesucht werden: 3½ Zimmer mit Bad in Remscheid-Lennep (Stahlfeld)

Was ist heute aktuell?

Im Papenberg geht es hoch her

Wie aus heiterem Himmel hat das Volkswagenwerk vor acht Wochen einen Zusatzbedarf an Volkswagenteilen angemeldet, der voraussichtlich bis in den Herbst reichen wird. Das war eine harte Nuß, die es für die Papenberger zu knacken gab. So erfreulich grundsätzlich jeder Auftrag ist, der hereinkommt, und für den wir ja auch dankbar sind, so sehr ist eine solche zusätzliche Lieferung auch mit zusätzlichen Schwierigkeiten verbunden, weil jede technische Anlage nur eine bestimmte Kapazität bewältigen kann oder — es müssen mehr Schichten verfahren werden. Und hier haben die Papenberger Mut und Entschlossenheit gezeigt, was der Um- und Nachwelt nicht vorenthalten werden soll.

Sie haben ohne großes Palaver, als wenn es selbstverständlich wäre, dem Vorschlag zugestimmt, eine dritte Schicht einzulegen, um diesen Auftrag zu erfüllen, obwohl sie nicht wußten, ob für sie noch zusätzlich etwas herauspringen würde. In der letzten Belegschaftsversammlung hat die Geschäftsleitung den Papenbergern ausdrücklich ihre besondere Anerkennung ausgesprochen und noch ein Zusätzliches getan, damit sie auch wirklich etwas über das übliche Maß des Verdienstes für ihre Mühe haben.

Es ist nämlich ganz und gar nicht selbstverständlich, sich zu einem solchen Entschluß für eine länger dauernde Mehrarbeit durchzuringen, für die auch Geld nicht mehr ein ausschlaggebendes Zugmittel darstellt; denn wo selbst die Behörden bei weit weniger Beanspruchung nur noch an fünf Tagen Dienst zu machen brauchen, ohne Mehrarbeit befürchten zu müssen, da ist es wirklich bewunderswert, eine dritte Schicht anzunehmen. Und da soll noch jemand sagen, die Arbeitsmoral hätte nachgelassen oder, es gäbe überhaupt keine mehr. Es sage auch niemand, es sei nur des Geldes wegen und nur mit Geld könne man alles haben — auch Mehrarbeit. Das kann nur derjenige behaupten, der die Arbeit und die Menschen in den Betrieben nicht kennt.

Schon immer ist in unserer Werkszeitung die These von der Arbeitsmoral bestritten und an dem Wort und Begriff gezweifelt worden. Es gibt nur gute und schlechte Arbeiter und Angestellte (technisch gesehen), fleißige und faule, intelligente und dumme; nur fiel es früher nicht so auf, weil von keinem so viel verlangt wurde wie heute. Man kann auch von einigen Drückebergern nicht auf die Allgemeinheit der Arbeiter- und Angestelltenschaft schließen. Wenn man aber unterstellt, daß es sie gibt, die Arbeitsmoral, dann haben die Papenberger jetzt bewiesen, daß sie nach wie vor Leben und Denken unserer Belegschaft beherrscht. Dann aber gibt es sie immer noch und gewiß zuerst in der Industrie, beim Generaldirektor wie beim Pförtner; denn woher käme sonst unsere blühende Volkswirtschaft. Doch nur aus der Arbeit in der Industrie, wo das produziert wird, was die Volkswirtschaft braucht, wovon sie lebt und erst leben kann, was unseren Lebensstandard hebt, wo die technisch notwendigen Produkte für die Zivilisation und den gesamten gesellschaftlichen Fortschritt hergestellt werden — und keine Kinkerlitzchen, die sich allerdings besser verkaufen lassen.

Es ist erstaunlich, wie im allgemeinen und im besonderen völlig falsche Vorstellungen über einen solchen Industriebetrieb bestehen. Er wird hingenommen, als würden wir hier Tüten kleben, als etwas in seiner Art und Leistung Selbstverständliches, und es gibt Leute, die sich darüber wundern, daß nicht ebensoviele Turbinengehäuse gekauft werden wie Plasticbeimer, und die glauben, unsere Werkstücke seien so einfach herzustellen wie Zinnsoldaten und lassen sich so leicht verkaufen wie Kaugummi.

Nein — hier wird bei Gott schwer gearbeitet, von allen, ohne Ausnahme, und deshalb vollbringen die Papenberger eine auch volkswirtschaftlich gute Tat und geben ein Beispiel in dieser vom Zweifel am Menschen so angefressenen Zeit, das durchaus nicht selbstverständlich, vielmehr ein Beitrag ist zur Entwicklung des Unternehmens zur gesellschaftlichen Funktion, deren Grundgedanke, wie gerufen, in der vorletzten Ausgabe unserer Werkszeitung kurz analysiert worden ist, und den wir in diesem Sinne zu verwirklichen uns bemühen müssen, weil zwischen Erzeugnis und Geld immer und ewig der Mensch steht und stehen wird, mögen wir auch noch so viele Elektronengehirne aufstellen.

go

Ein neuer Durchlauf-Glühofen in der Stahlgießerei Stachelhausen

Hans-Martin Kühn, Schmelzerei Stachelhausen

Wenn in den vergangenen Jahren die Gedanken der Stachelhauser Stahlgießer um die Neuplanung der Warmbehandlungsanlagen in der Glüherei und Vergüterei kreisten, dann tauchte immer wieder die Idealvorstellung von einem leistungsfähigen, platzsparenden und möglichst vielseitig verwendbaren Glühofen auf. Er sollte an die Stelle der bisher verwendeten drei und, wenn man es genau nimmt, noch weiterer Herdwagenöfen herkömmlicher Bauart treten. Diese Herdwagenöfen sind über den gesamten Betriebsbereich verstreut, angefangen bei der Schmelzerei bis hinein in den Bereich der mechanischen Bearbeitung im Bökerbau. Daß die Betreuung dieser Öfen ein organisatorisches Problem ist, versteht sich von selbst. Daß durch die Dezentralisierung der Warmbehandlung reichlich viel Personalaufwand getrieben werden muß, leuchtet auch ein. Daß dieser Aufwand unter dem Druck des immer schlimmer werdenden Personalmangels nicht mehr getrieben werden kann, mußte daher bei der Neuplanung der Glüherei berücksichtigt werden. Wenn also ein neuer Ofen aufgestellt werden mußte, dann einer, der weitgehend automatisiert ist, sodaß er mit einem Minimum an Arbeitskraft betrieben werden kann. Ja, und das Minimum ist nun mal: nur ein Mann. Ein Mann pro Schicht natürlich — aber mehr als 500 t Stahlguß im Monat bei durchlaufendem Betrieb mit nur drei Mann Bedienungspersonal mit dem dafür in Frage kommenden Glühofen durchzusetzen, das war schon ein Ziel, über das es sich nachzudenken lohnte.

Das Konzept für den Ofen war also klar; die Stachelhauser wußten, was sie wollten.

So begann dann die Suche nach einem Ofentyp, der den Vorstellungen entsprach. Bald schon stellte sich heraus, daß ein Herdwagenofen der üblichen Bauweise nicht in Frage kam, weil er zu schwerfällig ist. Es hatte sich aber in der Zwischenzeit herumgesprochen, daß der Durchlaufofen, der uns dem Prinzip nach als Temperofen in Papenberg bekannt ist, auch schon in Stahlgießereien erfolgreich eingesetzt worden war. Das war der Ofen, den wir suchten. Einige Besuche bei befreundeten Stahlgießereien, die bereits seit längerer Zeit mit diesem Ofentyp arbeiten, über-

zeugten uns davon, daß er in der Lage sein würde, unsere Vorstellungen zu realisieren. So machten wir uns denn anschließend auf die Suche nach einem Hersteller, den wir mit dem Bau des Ofens beauftragen könnten. Dies natürlich auch nicht, bevor wir nicht noch einmal das Für und Wider einer derartigen, gewiß nicht billigen Anschaffung überdacht und diskutiert hatten. Nun, an Angeboten hat es nicht gemangelt; jede renommierte Ofenbaufirma führt heute Durchlauföfen in ihrem Programm. Wir entschieden uns für die Firma „Didier-Industrieofenbau“, die uns im Sommer vergangenen Jahres die endgültigen Pläne für einen vollautomatisch befeuerten und geregelten Durchlaufglühofen vorlegte, zu denen wir nach eingehenden Verhandlungen über alle technischen Einzelheiten ja sagten.

Im November begannen die notwendigen Umbauarbeiten. Als Platz für den Ofen hatten wir den schlecht genutzten Schlauch zwischen der Kernmacherei und Putzerei in unmittelbarer Nähe der Strahlputzanlage bestimmt. Dieser Platz bot sich fast notgedrungen an, da eine Glühanlage stets im Verbund mit einer Strahlputzanlage arbeiten muß, die den bei der Glühung entstehenden Zunder zu entfernen hat. Es war also folgerichtig gedacht, den Austrag des neuen Ofens unmittelbar an die Monorailanlage zu legen und von diesem Punkt aus die gesamte übrige Anlage zu entwickeln. Da sie die stattliche Länge von fast 24 m hat, und die Aufgabeseite möglichst in der Nähe der Abbrennplätze liegen sollte, von denen her der vom gießtechnischen Beiwerk befreite Guß zur Glühung angeliefert wird, dehnt sich die neue Anlage also parallel zur Kernmacherei und Putzerei und, zwischen diesen liegend, bis zum Putzereitor aus. Da der hier zur Verfügung stehende Raum alles andere als großzügig war, gestaltete sich die Unterbringung der Ofenanlage zu einem Spiel mit Zirkel und Lineal. Es wurde um jeden Zentimeter gefeilscht, bis endlich alle, die Platz machen mußten, mehr oder weniger knurrend zufrieden waren.

Im Dezember stand dann das Fundament, und unmittelbar darauf begann Didier mit

der Montage. Im Januar konnte man schon langsam ahnen, was das entstehende Unglück einmal werden sollte, und Anfang April tat die Farbe des Anstreichers das Letzte, um dem neuen Prunkstück Glanz und Farbe zu verleihen.

Am 11. April, nach etwa einer Woche Anheizzeit, wurde der erste Stapel Stahlguß zur Glühung in den Ofen eingefahren, und seit dieser Zeit läuft er, wenn auch noch mit einigen Kinderkrankheiten behaftet, zur Probe in Produktion. Die Abnahme des Ofens, bei der er und die Lieferfirma beweisen müssen, daß alle geforderten Leistungen auch tatsächlich erreicht werden, steht noch bevor. Dann erst wird er ein vollwertiges und anerkanntes Glied in der Produktionskette Stachelhausens sein.

Wie ist dieser Ofen nun aufgebaut, wie arbeitet er, und was wird er leisten?

Im Prinzip ist es ein Tunnelofen, der alles in allem ca. 24 m lang und in Abzughöhe mehr als drei Meter breit ist. Seine Höhe beträgt, wenn man den Rekuperatoraufbau nicht berücksichtigt, etwa 4 m. Er besteht außen aus einer Stahlblechkonstruktion; innen ist er feuerfest ausgekleidet und sorgfältig gegen Wärmeabstrahlung isoliert. Der innen nutzbare Arbeitsraum ist etwa 1,5 m breit und ebenso hoch. Der Ofen ist gasbefeuert, die Brenner, insgesamt 24 Stück, sind in

zwei Ebenen angeordnet. Die eine liegt unter dem Arbeitsraumniveau, die zweite in etwa 1,35 m Höhe. Sinn dieser Anordnung ist, die Wärme im Ofen möglichst gleichmäßig zu verteilen, sodaß das Glühgut von allen Seiten, besonders aber von unten, möglichst gleichmäßig erwärmt wird.

Das Abgas des Ofens wird durch eine Rekuperatoranlage, die auf dem Ofen montiert ist, geleitet, um die Verbrennungsluft vorzuwärmen. Auf diese Weise wird gegenüber der Verbrennung mit Kaltluft ein sparsamerer Gasverbrauch bei gleichen Ofentemperaturen erreicht. Die Gas-Luft-Gemischregelung wird durch eine umfangreiche Automatik gesteuert. Sie bedarf keinerlei Regulierung durch das Bedienungspersonal mehr, wenn sie einmal eingestellt ist. Außerdem wird die Menge des dem Ofen zugeführten Gemisches durch Kopplung der Temperaturüberwachung mit der Mengenregelung automatisch gesteuert, sodaß sich zum Beispiel die Regelventile von selbst weit öffnen, wenn der Ofen von einer Temperatur von 550°C auf 950°C hochgeheizt werden soll. Genauso automatisch schließen sich die Ventile bis auf einen Festwert, wenn diese Temperatur erreicht ist. Der Ofen ist in sechs Kammern unterteilt, die sich in ihrer Größe oder besser Länge nach dem vorgegebenen Glühprogramm richten. Wir haben vor, in diesem Ofen Stahlguß

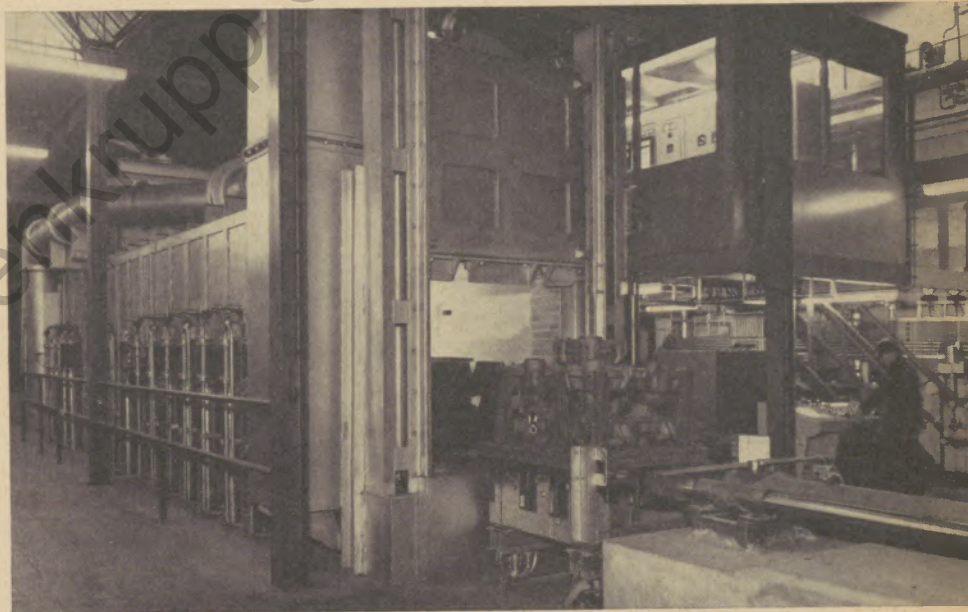


Bild 1

Gesamtansicht der Ofenanlage von der Aufgabeseite. Im Hintergrunde die Meß- und Regelanlage

auf 950°C aufzuheizen, ihn bei dieser Temperatur zwei Stunden zu halten und ihn dann mit Hilfe von Luft auf 500°C abzukühlen, ihn anschließend in einer Stunde wieder auf 720°C aufzuheizen, ihn bei dieser Temperatur wiederum eine Stunde zu halten und dann auf etwa 100°C abzukühlen. Der Ofen enthält also sinngemäß eine Aufheizkammer, eine Hochtemperatur-Haltekammer, eine Luftsturzkammer, in der die Luftkühlung erfolgt, eine Wiederaufheizkammer, eine Niedertemperatur-Haltekammer und eine Abkühlkammer.

Fünf Tore unterteilen den Ofen so, daß sich die verschiedenen Stufen der Warmbehandlung gegenseitig nicht beeinflussen können. Das erste schließt den Ofen an der Frontseite, das zweite trennt die Hochtemperaturkammer von der Luftsturzkammer, ein drittes diese Kammer von der Wiederaufheizkammer, das vierte die Niedertemperatur-Haltekammer von der Abkühlkammer, und das fünfte schließlich schließt den Ofen zur Austragsseite hin ab. Damit ist der grundsätzliche Aufbau des Ofens erklärt.

An dieser Stelle sollten auch einige Zahlen stehen, die den Ofen hinsichtlich seines Gasverbrauchs charakterisieren. Er benötigt zum Anheizen von 20° auf 950°C ca. 2100 Kubikmeter Gas und verbraucht, wenn er auf Betriebstemperatur ist, etwa 140 Kubikmeter

Gas in der Stunde, Ferngas, um es ausdrücklich zu sagen. Der Luftbedarf für die Gasverbrennung beträgt 780 Kubikmeter pro Stunde; er wird durch zwei Ventilatoren besorgt. Die durch den Rekuperator erreichbare Luftvorwärmung beträgt maximal 350°C , die Anheizzeit 17 Stunden.

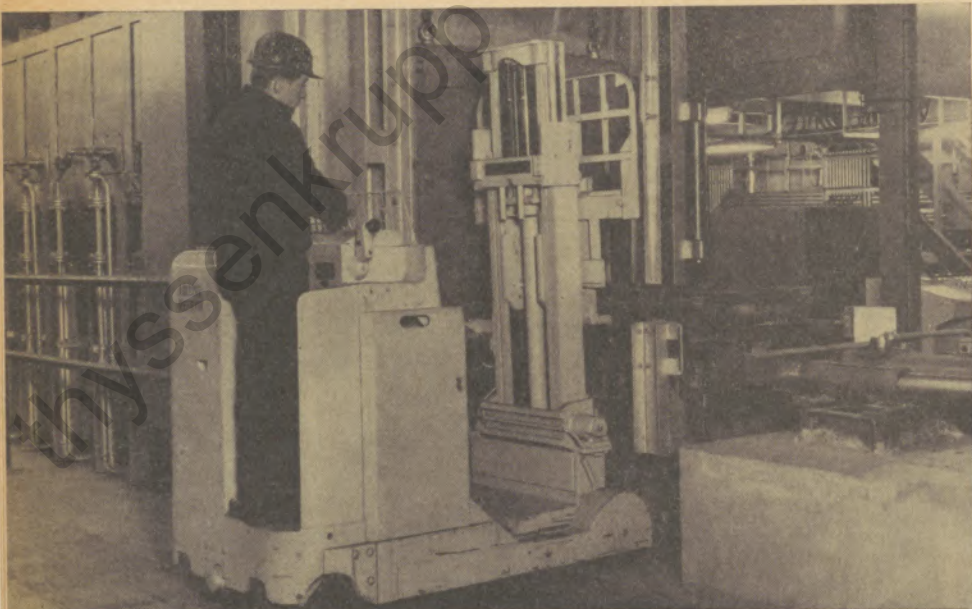
Wie arbeitet dieser Ofen nun?

Um das zu erklären, wollen wir den Lauf des Gusses vom Abbrennplatz ausgehend verfolgen. Die zur Glühung vorgesehenen Gußstücke werden an einem Platz in der Nähe des Ofens gesammelt. Dort werden sie auf Paletten aus hitzebeständigem Stahl, die dem Ofenraum angepaßt sind, und etwa 1,1 m im Quadrat messen, zu Stapeln von bis zu 1,2 t Gewicht gepackt. Dann nimmt sie ein speziell für die Ofenbedienung angeschaffter Hubstapler auf und setzt sie in ein Regal ein, wo sie bis zum Einsatz in den Ofen verbleiben.

Im Ofen befinden sich im Betriebszustand 13 Paletten in den verschiedensten Zuständen der vorgesehenen Warmbehandlung. Vier sind jeweils in der Aufheizkammer, zwei in der Hochtemperatur-Haltezone, eine in der Luftsturzkammer, eine in der Wiederaufheizkammer, eine in der Niedertemperatur-Haltekammer und vier in der Abkühlkammer: zusammen 13. Alle diese Kammern sind in ihren Temperaturen vollkommen unabhängig von-

Bild 2

Auflegen der Druckstücke auf den Transportwagen an der Aufgabeseite



Fortsetzung auf Seite 13



**Das
sind
die am
meisten
unfall-
gefährdeten
Punkte
am
menschlichen
Körper**

Darum :



**Wer den Unfall nicht
vermeidet –
Unglück nur und Schmerz
erleidet**

Denke dann

**Wer bei der Arbeit sich
nicht schützt –
dem auch das Kranken-
geld nichts nützt**

**Denk daran:
Schutzkleidung
tragen!**

**Denk daran:
Schutzkleidung
tragen!**

**Denk daran:
Schutzkleidung
tragen!**

**Denk daran:
Schutzkleidung
tragen!**

**Denk daran:
Schutzkleidung
tragen!**

Bestrafung eines Versicherten

Gegen einen Versicherten ist gemäß § 710 RVO eine Ordnungsstrafe von 200,— DM verhängt worden. Die Bestrafung stützt sich auf folgenden Sachverhalt:

Ein Walzwerker war als Helfer beim Transport von Blechen tätig. Während der Arbeit setzte der Kranführer den Kran mit einem Blechpaket plötzlich in Bewegung, obwohl er sah, daß sich der Helfer noch im Schwenkbereich des Kranes befand und kein Zeichen zum Transport gegeben hatte. Er wurde daher von dem Blechpaket gegen einen Blechstapel gedrückt und erlitt tödliche Verletzungen. Durch Urteil des Schöffengerichts wurde der Kranführer wegen fahrlässiger Tötung an Stelle einer Gefängnisstrafe von 30 Tagen zu einer Geldstrafe von 600,— DM rechtskräftig verurteilt.

Von Hand angeschlagene Lasten dürfen erst auf Zeichen des Verantwortlichen bewegt werden. Dagegen hat der Bestrafte grob fahrlässig verstoßen. Die Strafe ist unter Berücksichtigung aller Umstände, insbesondere der Schwere des Verstoßes gegen die Unfallverhütungsvorschrift, festgesetzt worden.

Absturz vom Geländer

Bei der Montage einer Verladebrücke einer Sinteranlage stürzte ein junger Stahlbau-monteur 19 m tief ab, weil er während einer kurzen Pause auf dem vorschriftsmäßigen Geländer eines Hängegerüsts sitzend plötzlich das Gleichgewicht verlor. Er war auf der Stelle tot.

In einem zweiten Fall befand sich ein Elektro-meister auf dem Fahrbahnlaufsteg eines Fallwerkkranes, um die erforderlichen Anweisungen für die Durchführung von Reparaturarbeiten zu geben. Auf dem Fahrbahnlaufsteg befand sich das vorgeschriebene Geländer in ordnungsgemäßem Zustand. Der Elektro-meister setzte sich auf dieses Geländer, verlor das Gleichgewicht und stürzte rücklings etwa 20 m in die Tiefe. Er war auf der Stelle tot.

Diese beiden tödlichen Unfälle sollen als Beispiel dafür dienen, welche Gefahr in einer offenbar nicht auszurottenden Unsitte liegt.

Tödlicher Unfall durch Auffahren eines Brückenkranes

Auf einem Knüppellager einer 450er Walzenstraße wurden Knüppelpakete mittels eines Kranes von einem Waggon in die Lagerhürden transportiert.

Von einem zweiten Kran, der auf der gleichen Kranbahn fuhr, war ein Knüppelpaket aus den Lagerhürden zu einer Auflage transportiert worden. Das Knüppelpaket hing frei in den Ketten der Traverse.

Als zwei Anschläger damit beschäftigt waren, die Drahtverschnürung von dem 9,5 m langen Knüppelpaket zu entfernen, fuhr unerwartet der andere Kran gegen diesen. Durch den Anprall geriet das Knüppelpaket ins Pendeln. Einer der Anschläger konnte noch rechtzeitig zur Seite springen, während sein Arbeitskollege von dem pendelnden Knüppelpaket erfaßt und gegen das Geländer gedrückt wurde.

Schwerer Unfall bei Instandsetzungsarbeiten

In einem Preßwerk wollte ein Reparaturschlosser das aus den Führungsrillen der Trommel gesprungene Drahtseil des Türaufzuges eines Glühofens in die richtige Lage bringen. Während dieser Arbeit wurde vom Ofenbedienungsman, der von der beabsichtigten Instandsetzung keine Kenntnis hatte, plötzlich die Winde eingeschaltet.

Der Reparaturschlosser ist mit der behandschuhten linken Hand zwischen Seil und Trommel gekommen. Dabei wurde der Arm abgequetscht.

Dieser schwere Unfall ist durch fehlende Absprache zwischen dem Ofenbedienungsman und dem Reparaturschlosser eingetreten. Um derartige Unfälle in Zukunft zu vermeiden, empfiehlt es sich, den Schalter ähnlich den Kranschaltersicherungen mit Einrichtungen zu versehen, die ein irrtümliches und unbefugtes Einschalten während der Reparaturarbeiten vermeiden. Diese Sicherung ist um so notwendiger, als der Ofenbedienungsman von seinem Stand aus die Türaufzugswinde nicht sehen kann.

Das Doppelbild der „grünen Einlage“ ist der englischen Zeitschrift „Safety“ entnommen.

Bild 3

Austrag des
geglühten Stahl-
gusses an der
Monorailanlage



einander regelbar. Die Paletten liegen auf Druckstücken, das sind, wenn man so will, kufenförmige, schwere Träger, die wiederum auf Schienen liegen, auf denen sie gleiten können. Die Schienen sind mit dem Ofenfundament fest verbunden. Sie stellen die Gleitbahn dar, auf der die Druckstücke mit den auf ihnen liegenden Paletten gleiten. Zu jeder Palette gehören zwei Druckstücke, die dicht an dicht im Ofen liegen. Jede Stunde wird nun eine Palette auf eine besondere Einfahrvorrichtung — das ist ein Einschubwagen mit Rollenbahn — auf den vorher die Druckstücke aufgelegt sind, abgesetzt. Dann wird der Einschubwagen vor die Ofentür gefahren, sodaß die Druckstücke genau vor dem ersten Schienenstoß liegen. Anschließend werden auf einen einzigen Knopfdruck hin alle Türen des Ofens geöffnet und der Blockdrücker, der das Einschieben der Palette und das Weiterschleichen aller 13 im Ofen liegenden Paletten mit einem Gewicht von immerhin mehr als 20 t zu bewirken hat, in Gang gesetzt. Die neue Palette fährt ein, schiebt die 13 im Ofen befindlichen vor sich her, und da nur für 13 im Ofen Platz ist, schiebt sich am Austrag des Ofens eine fertig geglühte Palette heraus. Sie landet direkt neben der Monorailanlage auf dem Austraggestell. Der Blockdrücker fährt zurück, die Türen werden geschlossen, der Ofen läuft weiter. Nun fährt der Hubstap-

ler zum Austrag, nimmt zuerst die geglühte Palette ab und überführt sie zu einem zweiten in der Nähe stehenden großen Stapelregal, wo der Guß so lange verbleibt, bis er zum Strahlputzen abgeholt wird. Dann nimmt der Stapler die Druckstücke ab, fährt zur Kopfseite des Ofens und legt sie auf dem Einschubwagen ab. Damit ist dieser wieder aufnahmebereit für die nächste Palette.

Dieses Spiel wiederholt sich jede Stunde. Daraus ergibt sich, daß der Ofen in 24 Stunden 24 Paletten durchsetzen kann. Jetzt sind wir bei der Leistungsfähigkeit des Ofens und fast am Schluß angelangt, wenn nicht vorher noch ein paar erklärende Worte zu den Bildern gesagt werden müßten.

Bild 1 zeigt die Kopfseite des Ofens gerade in dem Moment, in dem die Palette in den Ofen eingeschoben wird. Links ins Bild hinein erstreckt sich der Ofen, in der Mitte ist der Ofeninnenraum zu sehen, davor steht der Einschubwagen, auf ihm Druckstücke (es ist genau zu sehen, wie diese Elemente genau vor den Ofenschienen liegen), darauf die Palette und auf dieser der Gußstapel. Davor rechts vorn der Blockdrücker. Rechts im Hintergrund das Steuerpult mit dem Bedienungsmann (Max Schweier). Dahinter und darüber die sehr umfangreiche Meß- und Regelanlage. Bild 2 zeigt den Moment, in dem der Hubstapler die Druckstücke auf den Einschub-

wagen absetzt. Hier sei erwähnt, daß die Fahrer dieses Staplers außerordentlich geschickt sein müssen, weil sie auf engstem Raum auf den Zentimeter genau fahren müssen. Gerade das Abnehmen und Auflegen der Druckstücke ist ein fahrtechnisches Akrobatentstück.

Bild 3 zeigt anschaulich, wie nahe der Austrag an der Strahlputzanlage liegt. So ist ohne großen Transport- und Zeitaufwand die reibungslose Weiterleitung des geglühten Stahlgusses von einer Fertigungsetappe zur anderen gewährleistet.

Welche Leistung nun wird der Ofen bringen, wenn er in absehbarer Zeit voll in Betrieb ist?

Während der Wochenenden wird die Temperatur des Ofens auf 550 ° C heruntergeregelt. Am Sonntagabend um 22 Uhr beginnt der neue Wochenabschnitt. Dann dauert es etwa sechs bis sieben Stunden, bis der Ofen wieder auf Arbeitstemperatur ist. Da er über das Wochenende leer stehen bleibt, muß er also am Freitag um 17 Uhr seine letzte Palette vor dem Wochenende aufnehmen. Die Arbeit am Ofen endet Samstag um 6 Uhr. Dann ist der Ofen mit Hilfe von Leerpaletten leergeschoben.

Es ergibt sich also eine wöchentliche Palettenzahl von 108. Nimmt man also ein durchschnittliches Stapelgewicht von 1 t an, so kann der Ofen in der Woche etwa 110 t oder im Monat etwa 500 t durchsetzen. Das ist genau die Menge, die wir bei unserer augenblicklichen Produktion an Stahlguß in Stachelhausen monatlich glühen müssen, womit das gesteckte Ziel, die gesamte Glühbehandlung unseres Stahlgusses in einem einzigen Ofen durchzuführen, erreicht wäre.

Werkсарtsprechstunde

Seit dem 1. April 1965 ist Herr Dr. med. Weber bei uns als Werkсарt tätig. Herr Dr. Weber ist montags, mittwochs und donnerstags in der Zeit von 14 bis 15 Uhr in der Unfallstation anwesend. Werksangehörige, die ihn aufsuchen wollen, müssen vorher bei unserer Betriebskrankenkasse einen Überweisungsschein zum Werkсарt abholen. Die Ausgabe der Überweisungsscheine wird beschränkt, um einen zu großen Andrang zu vermeiden.

Lehrabschlußprüfung Frühjahr 1965

Gewerbliche Lehrlinge

	Fertigkeitsprüfung	Kenntnisprüfung
Rolf Udo Dorst, Dreher	3	4
Falk Detlef Guder, Starkstromelektriker	2	3
Erich Kostins, Dreher	2	3
Jürgen Lange, Betriebsschlosser	2	1
Peter Schäfer, Werkzeugmacher	1	2

Die Kaufmannsgehilfenprüfung haben bestanden:

	schriftl. Prüfung	mündl. Prüfung	Gesamtergebnis
Peter Wagenknecht	gut	gut	gut
Jürgen Arndt	befriedigend	gut	befriedigend
Ruth Berghaus	gut	sehr gut	sehr gut
Klaus Holweg	sehr gut	sehr gut	sehr gut
Wolfgang Latzel	fast sehr gut	sehr gut	sehr gut
Hans-Joachim Schmidt	gut	gut	gut

Dank für Blutspende

Aus Anlaß der letzten Blutspendeaktion in unserem Werk, an der sich 250 Werksangehörige beteiligt haben, hat uns der Blutspendedienst des DRK folgendes Schreiben zugesandt:

Dank des großen Verständnisses und der tätigen Mithilfe, die wir seit Bestehen des DRK-Blutspendedienstes auch von Ihnen immer wieder erfahren durften und die auch beim letzten Blutspendetermin erneut in hervorragender Weise zum Ausdruck kam, sind die Spenderzahlen und das Aufkommen an Blutkonserven ständig im Wachsen begriffen. Weit über 600 Krankenhäuser und Kliniken sind dadurch mit ihren Ärzten in der Lage, in gefährlichen gesundheitlichen Situationen mit Blutübertragungen zu helfen.

Wir danken deshalb vor allem denen, die das Opfer einer freiwilligen Blutspende, oft zu wiederholtem Male, so selbstlos auf sich nahmen oder sich werbend oder mithelfend um das Gelingen unserer Blutspendeaktion vorbildlich verdient gemacht haben.

und das meint Struppi

„Die Welt wird schöner mit jedem Tag“, sang Ludwig Uhland vor über hundert Jahren zwar in einem anderen Zusammenhang, aber in einer Zeit, als sich die Menschen auch schon und immer noch und wieder wegen albernere Nichtigkeiten mit Schwertern, Lanzen und Musketen kitzelten und es fertigbrachten, sich deswegen erbärmlich umzubringen. In dieser Beziehung ist die Welt als Gesamtheit immer noch nicht schöner geworden. In unserem Teilbereich ist heute aber manches tatsächlich angenehmer und wohltuender, und man könnte Uhlands Vers bestätigen, wenn man daran glaubte, daß der Mensch von Natur aus gut ist — dann müßte es ja auf der ganzen Welt immer schöner werden.

Auch in unseren Gießereibetrieben hat sich in den vergangenen Jahren manches, man kann sagen, fast alles, gewandelt, und vieles ist besser und schöner geworden. Man kann es sich kaum mit bloßen Gedanken vorstellen, wie es noch vor 15 Jahren war und welcher Arbeit und Anstrengung es bedurfte, um aus den Betrieben lichte und moderne Arbeitsstätten zu machen. In dieser Beziehung ist unsere Arbeitswelt wirklich mit jedem Tag besser und schöner geworden. Aber über diesem, alle Sinne anspannenden Getriebe, das uns in der Hauptsache an Weiterbestand, Arbeit, Geld und Konjunktur denken ließ und läßt, übersehen wir ganz und gar manche Schönheitsflecken am äußeren Bild, die ohne Zweifel mit ganz geringem Aufwand behoben werden könnten.

Wenn schon die Welt schöner wird mit jedem Tag, weil es uns im allgemeinen gut geht und immer besser gehen wird, dann gehört zum inneren schönen Organismus auch äußerlich ein fleckenloser Anzug. Dazu gehört zum Beispiel der Vorplatz vor dem Hauptverwaltungsgebäude. Es ist nicht einzusehen, warum vor dem Eingang der Asphaltbelag ausgebröckelt bleiben muß, warum bei Regen links vom Eingang eine Pflütze stehen und aus der Dachrinne das Wasser auf den Besucher rinnen muß? Warum ferner der Firmenname über dem Haupteingang und die Haupttür nicht schon einen neuen Anstrich erhalten haben? Das alles sind keine Ausgaben, die zu Buche schlagen, aber auch äußerlich dem Ganzen Ansehen und notwendige Repräsentation geben. Überhaupt dürften die dort parkenden Wagen nicht soweit vorstehen, daß

sie den Haupteingang optisch verdecken, wenn man die Gleise von oben überschreitet. Der Haupteingang muß frei sichtbar sein.

Nun wird der eine oder andere sagen, das seien alberne Meckereien. Das ist aber eben nicht der Fall; denn jeder Anzug muß ja auch sauber sein, um in ihm persönlich Eindruck machen zu können, und ich kann mir statt einer ordentlichen Krawatte nicht einen schmutzigen Lappen um den Hals binden. Natürlich kann ich das, aber jeder wird sich darüber wundern.

Es ist ganz klar, das vor oder in einem Neubau ein Schönheitsfehler oder eine Beschädigung leichter auffällt als vor oder in einem Altbau, und man kann drei Jahre über ein Stück Eisen stolpern, ohne auf den Gedanken zu kommen, daß es doch Unsinn sei, daß es daliegt. Es ist dann allmählich, als gehörte es dazu, bis dann eines Tages ein Esel kommt, ebenfalls darüber stolpert, aber sich beide Beine bricht. Dann wird das Stück weggeschafft. So schlimm ist es natürlich um unsere Gebäude herum absolut nicht, aber zum Beispiel der Weg über die Brücke nach Stachelhausen bedarf ja wohl doch einer Erneuerung, nachdem er nach dem Brückenneubau arg gelitten hat.

Es sind — so wird so mancher mit Recht sagen — nur Kleinigkeiten, und wir haben andere Sorgen und sind schließlich kein Theatergebäude; aber das besagt nicht, daß man unsere nächste Umgebung nicht auch schöner machen kann, auch wenn wir im „Land der tausend Kippen“ wohnen. Es läßt sich, wie gesagt, mit wenig Geld und wenig Aufwand doch einiges ändern, was uns auch äußerlich ansehnlicher macht, nachdem wir innerlich eine so moderne Gießerei geworden sind.

Vielleicht ist es gut, von Zeit zu Zeit auf diese kleinen Schönheitsfehler aufmerksam zu machen, wie wir es früher auch schon mal ab und zu getan haben, und das kann jeder tun. Das sollten wir auch wieder aufnehmen. Natürlich kann man vom Betriebsmann nicht verlangen, daß er eine ausgebrochene Treppe oder einen Riß in der Wand überall bemerkt, weil ihm ganz andere Sachen und zugegebenermaßen wichtigere im Kopf herumschwirren als solche Lappalien, die aber ebenfalls zur Visitenkarte einer Qualitäts-gießerei gehören, auch wenn beabsichtigt sein sollte, in absehbarer Zeit ein neues

Bürohaus zu errichten, was aber nicht anzunehmen ist, da das Geld für weit wichtigere Dinge notwendig sein wird.

Überall in der Welt wird verbessert, verschönert, modernisiert, und da sollten auch wir nicht vergessen, daß es auch eine „Schönheit am Arbeitsplatz“ gibt, dem die nächste Umgebung, innerhalb der er liegt, zugeordnet ist. Sicher gibt es noch mehr „solcher“ Kleinigkeiten, die man mit etwas Mörtel oder Farbe, mit ein paar Pinselstrichen oder Hammerschlägen oder mit einem Besen in Ordnung bringen könnte, und es wäre schön, wenn jeder mitmache, damit schon der Gang zum Arbeitsplatz unsere Augen erfreut, und auch unsere Arbeitswelt schöner wird mit jedem Tag.

In diesem Sinne grüßt Euch alle recht herzlich

Euer *Struppi*

Aber nicht bei uns!

Begegnete doch da kürzlich während der Mittagspause ein Mitglied unseres Redaktionsteams im Werksgelände zwei jungen kaufmännischen Lehrlingen unserer Verwaltung. Beide grüßten – wenngleich mit mäßiger Freundlichkeit –; natürlich behielt man dabei die Hände „bis an die Ellenbogen“ in den Hosentaschen! Schließlich herrschten in Sandbach und Umgebung gerade arktische Kältegrade, und es sollen sich beim Grüßen schon Leute die Hände erfroren haben!

Einem anderen Kollegen fiel vor einiger Zeit ein Hefter mit verschiedenen Unterlagen vom Schreibtisch und er hatte buchstäblich alle Hände voll zu tun, um die „fliegenden Blätter“ wieder einzusammeln. Die lebhafteste Anteilnahme, mit welcher der Lehrling unseres Informanten die „Bodengymnastik“ seines Ausbilders beobachtete, stellt der Aufgeschlossenheit unserer jüngsten Mitarbeiter das denkbar beste Zeugnis aus!

„Jugend voran“, ist sicher auch der Wahlspruch derjenigen jungen und jüngsten „Damen und Herren“, die sich an Türen und sonstigen „Engpässen“ um jeden Preis die „Vorfahrt“ vor ihren älteren Kollegen erzwingen müssen.

Das beachtliche technische Interesse unseres Nachwuchses findet seinen Ausdruck in der begeisterten Benutzung des Fahrstuhls in unserem Verwaltungsbau. So konnte

kürzlich einer unserer künftigen jungen Industriekaufleute seine geradezu hervorragende Befähigung zum Fahrstuhlführer dadurch unter Beweis stellen, daß er eine etwa gleichaltrige Kollegin per Fahrstuhl vom 2. Stock ins Erdgeschoß beförderte, um sich anschließend wieder nach oben in Marsch zu setzen. Nun, man ist schließlich Kavalier!

Eine militärisch kurze Ausdrucksweise – z. B. bei der Vorlage von Unterschriftsmappen – ist gleichzeitig ein hervorragendes Training für den später zu erwartenden „Ernstfall“; das Wort „Bitte“ darf bei dieser Gelegenheit ruhig verschluckt werden!

Natürlich sind wir sicher: wir haben durchaus eine ganze Anzahl freundlicher, höflicher und hilfsbereiter junger Menschen in Betrieb und Verwaltung.

Für diese jungen Mitarbeiter hat „aktuell“ eine Buchprämie gestiftet, die allmonatlich dem „Lehrling des Monats“ übergeben werden soll.

Bitte, schlagen Sie, lieber Leser, unserer Redaktion Lehrlinge oder Anlernlinge aus Fabrik und Verwaltung vor, deren höfliches und freundliches Auftreten in Verbindung mit einer guten fachlichen Entwicklung durch „aktuell“ besonders gewürdigt werden sollte. Die Mitarbeiter unserer Redaktion werden – gegebenenfalls unter Hinzuziehung des betreffenden Meisters oder Abteilungsleiters – über die eingehenden Vorschläge entscheiden, und wir freuen uns schon heute darauf, demnächst an dieser Stelle über eine ganze Anzahl guter Eigenschaften unserer jungen Lernenden berichten zu können.

Aus „aktuell“, Wertszeitung der Veith-Pirelli AG

Kleine Anzeigen

Eine Bottich-Waschmaschine mit Wassertmotor und Wringer, sehr gut erhalten, preiswert zu verkaufen. Gustav Much, Böckerhöhe 28

Ein moderner guterhaltener kombinierter Wohnzimmerschrank und eine Garnitur Polstermöbel billig abzugeben. Zu erfragen in der Redaktion.

Aus dem Alltag eines Krankenbesuchers

Seine Aufgabe

Die Tätigkeit der Krankenbesucher löst bei den Versicherten immer wieder lebhaftere Erörterungen aus. Die einen sehen in ihm ausschließlich nur einen Polizisten, der in ihren häuslichen Frieden eindringt, die anderen freuen sich über seinen Besuch, weil er ihnen Gelegenheit gibt, Wünsche und Fragen vorzubringen, die einem Kranken besonders am Herzen liegen. Neben der Überwachungstätigkeit ist dabei der echten Fürsorge ein weiter Raum gelassen. Wenn man dieses bedenkt, fällt es nicht schwer, die negative Kritik einzelner an der Tätigkeit des Krankenbesuchers als bedeutungslos hinzunehmen. Diese Kritik kommt meist von solchen Leuten, bei denen sein Besuch — leider — nur eine Überwachungsaufgabe sein muß.

Sein Arbeitstag

Wie sieht der Arbeitstag eines Krankenbesuchers aus?

Seinen täglichen Auftrag erhält er von der Krankenkasse. Aus der Zahl der Aufträge ergeben sich sowohl solche Kranke, die schon länger arbeitsunfähig krank sind, als auch solche, die sich erst kurz vorher krank gemeldet haben. Bei den Letzteren kann der Krankenbesucher deshalb besonders fürsorgertätig werden, weil er den Betreffenden den Krankengeldzahlbogen überbringt, auf den sie bei der Krankmeldung unter Umständen länger hätten warten müssen und wo vielleicht Bettlägerigkeit vorliegt. Auch die rote Erklärung, die für die Berechnung des Krankengeldes für die Krankenkasse wahrheitsgetreu ausgefüllt werden muß, übergibt er bei dieser Gelegenheit.

Die Vormittagsbesuche

Die Besuchsfahrt beginnt. Zunächst hält er vor einem Mietshaus in der Vorstadt. Das ist Fall Nummer eins. „Hier ist alles in Ordnung“, denkt er bei sich. Er läutet, die Ehefrau öffnet freundlich die Wohnungstür und führt ihn zu dem an Grippe erkrankten Schlosser Amussen. Der Kranke liegt im Bett und ist über den Besuch zu früher Morgenstunde etwas erstaunt. Mitte nächster Woche hofft er wieder arbeiten zu können. Es ist Freitag. Der Krankenbesucher vermerkt seinen Besuch auf dem Krankengeldschein des Versicherten und verabschiedet sich. Wenig später hält er vor einem kleinen Häuschen

im nächstgelegenen Dorf. Der Krankenbesucher kennt den krankgeschriebenen Werksangehörigen noch nicht. Er weiß nur, daß es sich um einen 22jährigen Mann handelt, der erst seit kurzem im Werk beschäftigt ist. „Bei den Jungen muß man mehr aufpassen als bei den Alten“, denkt er. Das weiß er aus Erfahrung. — Der Kranke hat sich die Hand verletzt. Der Verband ist gestern erneuert worden. Der Mann darf ausgehen. Besonders ist in diesem Fall nicht festzustellen.

Auch über die beiden nächsten Besuche gibt es nichts Außergewöhnliches zu berichten. Beim fünften Besuch — es ist inzwischen 10 Uhr geworden — schellt er vergeblich an der Tür. Niemand öffnet. Die Nachbarin sagt, der Herr Kademann sei zum Arzt gegangen und seine Frau sei berufstätig. Der Krankenbesucher setzt sich zur Weiterfahrt ins Auto, da kommt der Patient vom Arzt, der eine Zerrung des Fußgelenkes festgestellt und weitere Arbeitsunfähigkeit bescheinigt hat. Der Krankenbesucher lädt Herrn Kademann zum Vertrauensarzt, weil er von der Fußverstauchung bei dem Kranken nichts mehr gemerkt hat. Kademann ist 20 Jahre alt und: „bei den Jungen muß man mehr aufpassen“.

Nach 15 Minuten Fahrt befindet er sich in der Wohnstube des 59jährigen Kassenmitglieds Aberland, der an schwerer Bronchitis leidet. Hier bedarf es keiner Überwachung; hier hat das Fürsorgertische den Vorrang. Das weiß der Kranke auch und begrüßt den Krankenbesucher: „Na, daß Sie endlich mal kommen! Habt ihr mich denn schon ganz abgeschrieben?“ Er erzählt von seiner Kur, die leider keine Besserung gebracht hat und meint dann: „Nun werde ich wohl nach 45jähriger Dienstzeit einen Rentenantrag stellen müssen“. Der Krankenbesucher gibt ihm Hinweise für das Rentenverfahren, und sie unterhalten sich noch über dies und jenes; dann verabschiedet er sich.

Nun geht es zu einem „alten Kunden“.

Um 11.30 Uhr schellt er an der Wohnung des Werksangehörigen Seidelbast. Er zählt ihn zu seinen „alten Bekannten“. Seidelbast ist wegen Gastritis und Herz- und Kreislaufbeschwerden arbeitsunfähig. Herr Seidelbast ist nicht zu Hause, obwohl er keinen Ausgang hat. Seine Frau „glaubt“, ihr Mann sei zum Arzt gegangen. Bevor der Krankenbe-

sucher seine Meldung schreibt, will er aber nach dem Mittagessen noch einmal vorbeikommen, weil er der Sache nicht traut.

Beim Mittagessen überdenkt er nochmal seine Besuchsfahrt und nimmt sich vor, zum „Kappenabend“ der Feuerwehr im nächsten Ort zu gehen, um einen an „Lumbago“ erkrankten Versicherten zu überwachen. Seine Frau hat eine Gastwirtschaft mit Tanzsaal und er vermutet, daß sich der Krankgeschriebene aus „Geschäftsgründen“ in der Karnevalszeit krank gemeldet hat.

Die Nachmittagsbesuche

Nun führt ihn der Weg zu einem Unfallschwerverletzten, dem ein Bein amputiert werden mußte. Der Krankenbesucher soll hier im Auftrage des Personalamtes einige Fragen klären. Er erkundigt sich nach besonderen Wünschen des Verletzten und nach dem Vorgang des Arbeitsunfalls. Dabei fällt ihm das ängstliche Benehmen des Versicherten auf — und plötzlich geht die Tür auf und herein kommt der wegen Gastritis und Herz- und Kreislaufbeschwerden arbeitsunfähige Herr Seidelbast, dessen Frau vor einer Stunde erklärt hat, ihr Mann sei zum Arzt gegangen. Er hatte den Krankenbesucher hier nicht vermutet. Er ist im Arbeitsanzug und will dem Unfallverletzten die Wohnung anstreichen und tapezieren. Diese „Nachbarschaftshilfe“ auf Kosten der Krankenkasse und der Versichertengemeinschaft geht natürlich zu weit. Der Krankenbesucher schreibt eine Meldung. Herr Seidelbast erhält eine Ordnungsstrafe, und nur seine 30jährige Werkszugehörigkeit bewahrt ihn vor arbeitsrechtlichen Folgen.

Anschließend fährt der Krankenbesucher einige Straßen weiter. Dort wohnt die Reinemachefrau Fahringer. Wegen Grippe ist sie bereits drei Wochen arbeitsunfähig. Sie hat drei kleine Kinder. Trotzdem muß sie arbeiten, um zu helfen, das neue kleine Häuschen zu bezahlen. Dem Krankenbesucher sind die Verhältnisse bekannt. Für die Frau ist der Haushalt, die Kinder und dazu die Arbeit zuviel. Die Grippe ist zwar überwunden, aber wegen Kreislaufstörungen ist sie immer noch arbeitsunfähig geschrieben. Die Frau freut sich über den Besuch und versichert glaubhaft, daß sie gern wieder arbeiten würde, aber sie fühle sich so elend, daß sie nicht einmal den Haushalt richtig versorgen könne. Es ist nicht schwer, dies festzustellen. Der Krankenbesucher notiert sich den Fall und

teilt der Frau mit, er wolle sie dem Vertrauensarzt für eine Kur vorschlagen und bei der Fürsorge für die Unterbringung der Kinder sorgen.

Auch beim 10. und 11. Besuch trifft er die Kranken zu Hause an. Es gibt weder etwas zu beanstanden noch in fürsorgerischer Hinsicht zu veranlassen.

Der nächste Besuch gilt dem 52jährigen Werksangehörigen Odenwald, der wegen Herzbeschwerden arbeitsunfähig ist. Der Krankenbesucher kennt den Mann noch nicht. Er besucht ihn auf besonderen Wunsch der Krankenkasse. Herr Odenwald ist über den Besuch sehr verärgert. „Seit über 10 Jahren bin ich nicht krank gewesen. Nun kann ich mal nicht arbeiten, schon kommt mir am dritten Tag der Krankenbesucher auf den Hals“. Der Mann hatte recht. Die Anweisung, ihn zu besuchen, hätte in diesem Falle unterbleiben sollen. Aber der Krankenkasse war auch kein Vorwurf zu machen, weil sie den Kranken, der erst vor wenigen Wochen eingestellt worden ist, noch nicht kannte. Der Krankenbesucher klärt ihn über die Umstände auf, und Herr Odenwald ist dann auch davon überzeugt, daß er nicht zu denen gehört, die „überwacht“ werden müssen.

Auf der Weiterfahrt werden noch zwei Kranke besucht, aber ohne sie anzutreffen. Sie hatten erlaubten Ausgang.

Am Abend

Gegen 17 Uhr war die vorgesehene Besuchsfahrt beendet. 14 Kranke waren besucht worden. Um 20.30 Uhr wollte der Krankenbesucher dann zum Kappenabend der Feuerwehr gehen, wie er sich vorgenommen hatte.

Gegen 21 Uhr ist er im überfüllten Tanzsaal. Der Krankenbesucher trägt eine dunkle Brille, sodaß ihn niemand erkennt. Hinter der Theke steht der an „Lumbago“ erkrankte Werksangehörige und schenkt Bier und Schnaps aus. Gegen 22 Uhr ertönt der Ruf des Karnevalspräsidenten: „Wollen wir ihn reinlassen?“ — Der Krankenbesucher traut seinen Augen nicht. Der Lumbagokranke marschiert „in die Bütt“. Als er seine Bütenrede vom Stapel gelassen hatte, erhält „unser lieber Karl“ wegen seiner eifrigen Förderung des Karnevalsgedankens einen Karnevalsorden und verschwindet. Der Krankenbesucher geht an die Theke und fragt die Frau Wirtin nach ihrem Mann. „Der sitzt oben in der Wohnung“. Sie will den Krankenbesucher zu ihm führen, aber er kommt gerade zur Tür herein. Auf die

Frage, wo er bis jetzt gewesen sei, gibt er zur Antwort: „Oben in meiner Wohnung“, und schildert noch dazu treuherzig sein Leiden und sagt, wie froh er wäre, wenn er wieder arbeiten könnte. Alle Hände würden gebraucht und er müsse hinterm Ofen sitzen. Er redet und redet, bis der Krankenbesucher ihn zu seiner großartigen Büttenrede und zum Karnevalsorden beglückwünscht. Der „Kranke“ wird zwar bleich, aber dann meint er: „Da hab ich halt mal Pech gehabt“. — Wie oft mag er kein Pech gehabt haben?

Schlußbetrachtung

Solche und ähnliche Verstöße kommen leider immer wieder vor. Es sind zwar im Verhältnis zur Gesamtzahl der erkrankten und auch zur Gesamtzahl der besuchten Kassenmitglieder nur wenige Fälle, aber sie müssen festgestellt werden.

Die Versicherten bedenken bei ihren Verstößen gegen die Krankenordnung nicht, daß sie neben der Schädigung der Krankenkasse und der anderen Mitglieder sich auch strafrechtlich schuldig machen können, und zwar dann, wenn sie während der Arbeitsunfähigkeit bei einem anderen Arbeitgeber arbeiten. Wenngleich die Krankenkassen nicht in allen Fällen Strafantrag stellen, so sind in letzter Zeit doch folgende Fälle bekanntgeworden: Das Amtsgericht Berlin-Tiergarten hat eine Versicherte, die während der Arbeitsunfähigkeit Zeitungen ausgetragen hatte, zu vier Wochen Gefängnis mit Bewährung verurteilt. Eine Versicherte, die während des Bezuges von Krankengeld als Serviererin gearbeitet hatte, erhielt eine Geldstrafe von 100 DM.

Ein Versicherter, der während des Bezuges von Krankengeld in einem Restaurant gearbeitet hatte, erhielt sechs Wochen Gefängnis. Das Amtsgericht Söftau hat einen Versicherten, der während des Bezuges von Krankengeld an drei Tagen gearbeitet hatte, zu drei Wochen Gefängnis verurteilt.

In allen Fällen mußten die Verurteilten die Kosten des Verfahrens tragen und das zu Unrecht bezogene Krankengeld zurückzahlen. Die Tätigkeit des Krankenbesuchers ist also im Interesse der Versichertengemeinschaft notwendig und nützlich. Die Erfahrungen dieses hier geschilderten Besuchstages zeigen, daß seine Tätigkeit fürsorglicher äußerst segensreich ist, daß aber auch die Krankenkassen ohne Kontrollen zum Wohle aller Krankenkassenmitglieder nicht auskommen können.

Frühling

Kein Dichter kann darauf verzichten, den Mai als solchen zu bedichten. Es wartet Mensch und Kreatur auf das Erwachen der Natur. Der Frühling stimmt sie alle froh, so war es immer, es bleibt auch so. Wenn er sich auch verzögert hat, er kommt bestimmt — und in der Tat, schon sprießt das erste zarte Grün und erste Blumen zaghaft blühen. Die Bäume schmücken sich mit Blättern, wenn in der Frühe Vögel schmettern, wenn aus dem Garten, aus dem Wald, vielstimmig laut ihr Lied erschallt und warm die Frühlingssonne lacht, dann ist die Erde neu erwacht. Ja, vielfach will der Lenz uns grüßen, das ist ein Blühen und ein Sprießen, ein Blütenteppich, einzig schön, das kann man nur im Frühling sehn. Im Frühling, das wird oft passieren, geht Vater mit dem Sohn spazieren. Der ist nicht älter als vier Jahr, mit schelmisch wachem Augenpaar — und ihr Gespräch, man kann's verstehen, kann sich nur um den Frühling drehen. Der Vater macht dem Jungen klar: „Sieh, die Natur sorgt wunderbar, daß alle Vögel, die hier fliegen, auch immer was zum Fressen kriegen. Dort in dem Baum das Vogelnest ist eine Wohnung — er verläßt sie nur, um Nahrung sich schnell zu besorgen, das geht schon los am frühen Morgen. Die jungen Vögel — hörst du zu? — die haben Hunger, gerad' wie du. Der Mensch muß täglich sich bewähren, um die Familie zu ernähren, und jeder Vogel muß sich müh'n, um seine Jungen großzuziehen. Ein Würmchen holt er hier und dort und fliegt damit dann eilig fort. Er wird sodann vor allen Dingen ein Danklied seinem Schöpfer singen“. Der Junge schaut den Vater an, denkt nach und sagt beim nächsten Schritt: „Was ich nicht recht begreifen kann — singen denn auch die Würmchen mit?“

Heinrich Aab, Stachelhausen

Eindrücke von einer Amerikareise

III. Entfernungen

Im allgemeinen macht man sich von der Größe der USA wohl falsche Vorstellungen. Dieser Staat hat zwar immerhin 192 Millionen Einwohner, also 2 — 4 mal soviel wie England, Frankreich, Deutschland oder Japan, wird aber sonst bei allgemeinen Vergleichen meist in einem Zuge mit diesen genannt. Man vergißt dabei aber, daß es sich nicht um ein Land in unserem Sinne handelt, sondern um einen gewaltigen Kontinent, dem in dieser Art wohl nur Rußland vergleichbar ist. Zum Vergleich der enormen Ausmaße und Weitläufigkeit dieses Kontinents ist es ganz anschaulich, einige Entfernungen gegenüberzustellen:

Von Remscheid sind etwa 500 km entfernt die Städte Berlin, Lübeck, München und Paris. Unser eigenes zerteiltes Vaterland ist damit schon fast abgegrenzt und umrissen, während dies in den USA noch gar keine Entfernung ist, wenn man zum Beispiel bedenkt, daß manche Städte schon eine Länge von 50 bis 80 km haben und manche Leute dort jeden Morgen 40, 50 und 60 km (und mehr!) zur Arbeitsstelle fahren. Selbst 1000 km, was von Remscheid etwa der Entfernung bis Oslo, Königsberg, Warschau, Budapest, Marseille, Bordeaux oder Dublin entspricht, und womit etwa unser Europa umrissen wäre, ist „Drü-

ben“ noch keine Entfernung. Von New York nach Chicago, eine stark befahrene Strecke und von Geschäftsleuten häufig ausgeführte Reise, sind es schon 1500 km.

Eine Entfernung von 2000 km, wie zum Beispiel von Remscheid nach Gibraltar, Narvik, Istanbul oder Moskau, reicht schon in andere Kontinente hinein und gilt bei uns als ausgesprochen weit. In den USA kann man damit noch nicht den halben Kontinent durchqueren. Und wir erfuhren es selbst, daß einige Angestellte einer besuchten Gießerei, die nebenbei passionierte Jäger waren, von Cleveland nach Montana hinauf zur Jagd fuhren. Mal eben übers Wochenende 1600 km, oder hin und zurück 3200 km, im Wagen. Allerdings löste man sich im Fahren ab, fuhr schon am Freitagnachmittag los und kehrte erst am Montagabend zurück. Außer dem Fahren sollte ja auch noch Zeit für das Jagen sein. Die eigentlichen Entfernungen in den USA beginnen erst darüber: so sind es von Chicago nach Los Angeles 3400 km, von Portland/Oregon nach Florida, von San Francisco nach New York, von Los Angeles nach Boston 4500 km, 5000 km und gar mehr! Wie meistert man nun diese gewaltigen Entfernungen?

Am einfachsten natürlich im Flugzeug. Riesige



Luftaufnahme von
Manhattan,
New York

Düsenmaschinen rasen in 5 — 6 Stunden von einer Küste zur anderen; man wird sich dabei der gewaltigen Strecken garnicht mehr bewußt. Es gibt einige weltbekannte internationale Fluglinien und zahlreiche lokale. Jede Stadt hat ihren Flugplatz, große Städte mehrere. Chicago schießt mit seinen 15 Flugplätzen, davon eine ganze Reihe kleiner privater Sportflugplätze, natürlich auch hier den Vogel ab. Die Organisation auf diesen zum Teil Superflugplätzen ist fast bis zum Perfektionismus ausgebaut, um dem Fluggast jede Unannehmlichkeit zu ersparen. Jede Fluggesellschaft hat ihr eigenes Gebäude, an welchem ihre Maschinen „längsseit“ gehen, und man spaziert durch große „Ziehharmonika-Rüssel“ trockenen Fußes direkt hinein. Die Flugkosten sind wesentlich niedriger als bei uns und betragen etwa nur 50% mehr als bei der Eisenbahn.

Nun sind wir schon beim nächsten Verkehrsmittel — der Eisenbahn. Die bestehenden etwa 20 Eisenbahngesellschaften, deren Präsidenten vor dem Kriege noch Millionäre waren — die sogenannten Eisenbahnkönige —, haben heute keinen leichten Stand. Wohl überspannen sie mit einem dichten Schienennetz den ganzen Kontinent, auch wird in den bequemen Pullmannwagen jeder Komfort geboten, aber die Fahrten dauern zu lange. Ferner kommen bei den schier unendlichen Strecken sehr häufig Verspätungen vor, die kein Reisender — besonders, wenn er nachts zusteigt — gern in Kauf nimmt. So ist der Personenverkehr heute sehr gering — der Frachttransport steht weit im Vordergrund. Aber selbst hier und mit großräumigen überschweren Güterwaggons mit 60 — 80 t Lade-fähigkeit, behauptet man sich nur mit Mühe gegen den Sattelschleppertransport über die Straße. So kommt es auch, daß von den meisten europäischen Besuchern fast niemand eine amerikanische Bahn von innen gesehen hat.

Zum Schluß bleibt die Straße. Die USA besitzen ein fantastisches, vorbildlich ausgebautes Straßennetz: breit, überall mehrbah-nig mit je 3 bis 6 Fahrbahnen in jeder Rich-tung. Selbst zwischen kleinsten Orten ist die Straße autobahn-ähnlich ausgebaut. Die Stra-ßendecke ist trotz der verschiedenen Klima-zonen, die vom ewigen Eis bis in die Tropen reichen, hervorragend sauber und glatt: keine Frostaufbrüche, keine „Asphalttränen“, fast keine Baustellen. (Wir sahen auf 3000 Straßenkilometern nur eine einzige, eine



Mount Hood, 4000 m, in Oregon - Westküste

Großbaustelle). Neben den öffentlichen Straßen gibt es zahlreiche, die von Privatgesellschaften gebaut und bewirtschaftet werden; den hier geforderten Straßenzoll, etwa 25 Cents für 50 bis 100 km, gibt man dafür gern. Die 80 Millionen amerikanischen Autos, das heißt, auf 2½ Einwohner ca. 1 Auto, verlieren sich auf diesem überdimensionalen Straßennetz; häufig wirkt es ausgesprochen verlassen. Welch ein Unterschied zu den deutschen Verhältnissen! Kein Gedränge, keine Stauungen, keine Überhol Schwierigkeiten! Da kann man wenigstens fahren, und das Autofahren macht noch Spaß! — Man hat wohl 10 mal soviel Autos wie wir, aber das Land ist auch 40 oder 50 mal so groß.

In den großen Städten, und besonders während der „rush-hour“, der morgendlichen und abendlichen Geschäftszeit, sind die Verhältnisse natürlich anders; dann wird auch hier der Autostrom zum Alptraum — jedoch mit dem Unterschied zu uns, daß mit erstaunlicher Disziplin gefahren wird.

Als Verkehrsmittel für die Reisenden stehen die sehr zuverlässigen Autobus-Linien zur Verfügung, die wir im vorigen Artikel bereits



Ein Düsenflugzeug, das gebräuchliche Verkehrsmittel in den USA

kennengelernt haben, und Miet- oder Leihwagen.

Wie kommt man an einen solchen Leihwagen heran?

Nun, das System ist einfach: es gibt mehrere große Unternehmen — von denen übrigens eins bereits in Deutschland arbeitet —, die, über das ganze Land verteilt, in allen größeren Städten (und welche Stadt in den USA ist nicht groß?) eine Filiale besitzen. In deren Garagen stehen stets genügend Autos und zwar herrliche große Straßenkreuzer jüngsten Datums, mit weniger als 6 — 12000 Fahrkilometern für Interessenten bereit. Sowie man aus dem Flugzeug steigt, gerade in einer fremden Stadt eingetroffen, wendet man sich in der Vorhalle an den Schalter dieser Gesellschaften — aber bitte Beeilung, denn der allgemeine Andrang nach diesen Leihwagen ist groß, wie wir selbst erfahren mußten — und sucht sich den gewünschten Wagen aus. Aber auch für Ausflüge, Einkaufsfahrten, die Abendtour junger Pärchen usw. werden solche Autos ausgeliehen.

Das verwaltungstechnische Verfahren ist einfach: einer der Leiher schließt mit der verleihenden Gesellschaft einen kleinen Vertrag ab. Neben Personalien, Wohnort, Führerschein, werden Angaben verlangt über Fahrtziel und -dauer. Es wird festgelegt, ob man den Wagen an demselben Ort oder in einer anderen Stadt abgibt, und entsprechend der Fahrtentfernung wird eine kleine Anzahlung gemacht, zum Beispiel 30 Dollar. Billiger als mit diesen Wagen kann man nicht reisen, zumal wenn man zu mehreren fährt. Die Gesell-

schaft berechnet für den 1. Fahrttag 10 Dollar Grundgebühr, dazu 10 Dollar Rückführungsgebühr, wenn man nicht zum Ausgangspunkt zurückkehrt, und für jede gefahrene Meile (1 Meile = 1,6 km) 8 — 10 Cents. Der Benzintank wird nochmal gefüllt und alle nachgetankten Mengen auf den Cent erstattet (sogar ohne Beleg, wie wir feststellten).

So haben wir diese billige und bequeme Reiseart denn auch weidlich ausgenutzt und — soweit es zeitlich möglich war — mehrere Flüge streichen lassen. Natürlich geht es langsamer als Fliegen, obwohl wir auch hier unter Ausnutzung aller Pferdekräfte (meist waren es um 230 PS) unser bestes getan haben.

Obwohl die Geschwindigkeit auf den amerikanischen Straßen meistens auf 70 Meilen = 112 km/Stunde begrenzt ist, haben wir dem „Wägelchen“ doch frisch und munter die Zügel schießen lassen und 110 Meilen = 176 km/Stunde erreicht. Auf den ausgezeichneten und, wie erwähnt, viel weniger dicht als bei uns befahrenen Straßen, ist das möglich — wenn nicht gerade die Polizei in Sicht ist, und die soll angeblich zwar korrekt aber sehr streng sein. Aber auch so waren deutliche Proteste aus dem Fond des Wagens nicht zu überhören: Wie das denn mit unserer Versicherung wäre? — Und wenn der Wagen doch bei der nächsten Anhöhe plötzlich von der Straße abhebt — hätten wir auch unseren Flug benutzen können! —

Nun, der Fahrer mußte immer viel leiden. Wenn er mal nicht zu schnell fuhr (was selten vorkam), dann war die Klimaanlage zu kalt, zu warm oder es zog usw. Etwas war immer. Und dann das leidige Fotografieren. Fahren Sie mal richtig, wenn vier Fotokameras und ein Filmapparat im Wagen sind und sich überall die schönsten Motive auftun! „Halt!“ rief immer einer. Na, so schnell geht das von 150 km/st herunter ja nun nicht. Dann war das Motiv weg, aber böses Knurren in allen Polstern zu vernehmen. Gut — großzügig wie der Fahrer war, fuhr er, wieder entgegen der Vorschriften, ein Stück rückwärts. Dann war's aber auch nicht recht. Irgendein Leitungsmast, Haus oder sonst etwas standen im Schußfeld. Und so ging es fort, aber ein Mordsspaß und ein einmaliges Erlebnis waren diese Autofahrten doch, die uns diesen gewaltigen Kontinent in seiner Vielfalt und grandiosen Schönheit so recht aufschlossen.

B. Huljus

FAMILIENNACHRICHTEN

Unsere Jubilare

40 Jahre Mitarbeit

Franz Grela, Schleiferei Papenberg, am 25. Mai 1965
 Wilhelm Beller, Werk Julius Lindenberg, am
 18. Juni 1965

Ins Leben traten ein

Bettina, Tochter von Reinhold Lüdtkke, Werk Julius
 Lindenberg, am 20. März 1965
 Cornelia, Tochter von Monika Kesselmeier, Werkaufsicht,
 am 18. März 1965
 Birgit, Tochter von Günter Schiller, Inspektion Stachel-
 hausen, am 19. März 1965
 Michael, Sohn von Helmut Fresemann, Karussell-
 Dreherei Stachelhausen, am 11. April 1965
 Michael, Sohn von Alfred Otto, Konstruktionsbüro, am
 9. April 1965
 Peter, Sohn von Marliese Fastenrath, Versuchsanstalt,
 am 9. April 1965
 Stefan, Sohn von Johannes Elendt, Kernmacherei
 Stachelhausen, am 10. April 1965
 Petra, Tochter von Gerd Schulz, Büro Stachelhausen,
 am 28. April 1965
 Guido-Mario, Sohn von Willi Schnee, Werksaufsicht, am
 25. April 1965
 Anke, Tochter von Erich Janetzko, Richterei Papenberg,
 am 2. Mai 1965
 Susanne, Tochter von Hans Adolf Wamser, Richterei
 Papenberg, am 3. Mai 1965

Es haben geheiratet

Else Möbus, Betriebswirtschaftliche Abteilung, und Hans
 Joachim Conrad, am 23. April 1965

In den Ruhestand traten

Barbara Graw, Werksaufsicht, nach 29jähriger BSI-Zuge-
 hörigkeit, am 28. Februar 1965
 Robert Kobiella, Kernmacherei Stachelhausen, nach
 30jähriger BSI-Zugehörigkeit, am 26. Februar 1965
 Wilhelm Pillmayer, Kontrolle Papenberg, nach 32jähriger
 BSI-Zugehörigkeit, am 26. Februar 1965
 Karl Müller, Kontrolle Papenberg, nach 29jähriger BSI-
 Zugehörigkeit, am 4. März 1965
 Anton Weiß, Inspektion Stachelhausen, nach 21jähriger
 BSI-Zugehörigkeit, am 5. März 1965
 Johann Ziel, Gießerei Stachelhausen, nach 14jähriger
 BSI-Zugehörigkeit, am 18. März 1965
 Maria Wenke, Planungsstelle, nach 10jähriger BSI-Zu-
 gehörigkeit, am 31. März 1965
 Alfred Klemm, Schleiferei Papenberg, nach 42jähriger
 BSI-Zugehörigkeit, am 8. April 1965
 Leo Hämmerling, Schlosserei Stachelhausen, nach 40-
 jähriger BSI-Zugehörigkeit, am 5. Mai 1965
 Josef Walkowiak, Richterei Papenberg, nach 40jähriger
 BSI-Zugehörigkeit, am 1. Mai 1965



WIR NAHMEN ABSCHIED VON

Elisabeth Giersiepen	Rentnerin, 67 Jahre alt, am 2. März 1965
Ernst Sprenger	Pensionär, 84 Jahre alt, am 8. März 1965
Karl Baumann	Rentner, 69 Jahre alt, am 9. März 1965
Mathias Fobbe	Rentner, 86 Jahre alt, am 20. März 1965
Ewald Kürten	Pensionär, 85 Jahre alt, am 21. März 1965
Maria Raffelsieper	Ehefrau von Hermann Raffelsieper, Rentner, 73 Jahre alt, am 24. März 1965
Emmi Dörken	Rentnerin, 58 Jahre alt, am 28. März 1965
Ewald Heyder	Rentner, 68 Jahre alt, am 30. März 1965
Otto Watterott	Rentner, 67 Jahre alt, am 1. April 1965
Johanne Hucke	Rentnerin, 77 Jahre alt, am 5. April 1965
Gertrud Kortzen	Rentnerin, 62 Jahre alt, am 7. April 1965
Antonia Scriva	Tochter von Pietro Scriva, Maschinenformerei Papenberg, 5 Jahre alt, am 9. April 1965
Hilda Zak	Ehefrau von Josef Zak, Hartgußkontrolle Papenberg, 61 Jahre alt, am 10. April 1965
Kurt Riewe	Werk Julius Lindenberg, 51 Jahre alt, am 14. April 1965
Albert Schmidt	Rentner, 83 Jahre alt, am 21. April 1965
Johann Bauer	Rentner, 68 Jahre alt, am 22. April 1965
Erich Böhl	Rentner, 80 Jahre alt, am 2. Mai 1965
Heinrich Meier	Rentner, 60 Jahre alt, am 3. Mai 1965

