



RUHRSTAHL



10 OKTOBER
1960
4 W 5991 E

Werkzeitschrift

Nur für Betriebsangehörige



Titelfoto:

Montage am Fließband

Ein Personenkraftwagen der Mittelklasse, wie ihn unser Titelfoto kurz vor Verlassen des Fließbandes zeigt, besteht aus etwa 6000 verschiedenen Einzelteilen, von denen die meisten dem Betrachter verborgen bleiben, denn das äußere Bild eines fertigen Pkw wird nur von verhältnismäßig wenigen Preßteilen geprägt. Zur Fertigung der Preßteile der Borgward-Isabella werden auch Werkzeuge unseres Werkes Brackwede verwendet, so u. a. für die Herstellung der Stoßstangen (unser Foto). Mehr über Werkzeuge für die Automobilindustrie erfahren Sie auf den Seiten 4-7.

Foto: Ahlborn

Rücktitel:

Mit der Kunst leben

Genauso wie die öffentlichen Parks breiten Bevölkerungskreisen Gelegenheit zur Erholung geben, dienen sie den kunstbeflissenen Stadtvätern zur Aufstellung von Plastiken. Damit die Bevölkerung bei ihrem Streben nach Erholung möglichst auch in den Genuß der für sie aufgestellten Plastiken gelangt, werden diese zumeist so postiert, daß sie an Stellen zu stehen kommen, die ein Optimum an Erfolg gewährleisten: nämlich in der Nähe von Bänken. So bietet sich dem Erholung suchenden Auge neben den Naturschönheiten auch der Anblick künstlerisch-ästhetisch gestalteter Aktfiguren. Über die Schönheit solcher Kunstwerke sind die Parkbesucher allerdings wohl häufiger geteilter Meinung, als über die Schönheiten des Parks.

Foto: Ahlborn

Der Oberrangierer Friedhelm Schröder ist seit zwei Jahren Mitarbeiter der Henrichshütte; vor einem Jahr wurde er zum Oberrangierer ernannt und ist Schichtverantwortlicher für die Schiebebühne, über die sich der ein- und ausgehende Verkehr für Hammerwerk, Vergütereie und Bearbeitungswerkstätten abwickelt.

Im Bereich der Werksbahn der Henrichshütte arbeiten 115 Rangierer, die Tag für Tag durchschnittlich 618 Waggons, im Monatsdurchschnitt etwa 16 000 Wagen, bewegen; der Arbeitsumfang der Rangierer wird noch deutlicher, wenn man weiß, daß jeder Waggon im Durchschnitt 5-6mal an- und abgekoppelt werden muß.

Foto: Ahlborn

Stahlkonjunktur normalisiert sich

Das allgemeine Urteil über die westdeutsche Stahlkonjunktur lautete bislang recht günstig. Die Produktionszahlen der Hüttenwerke in den ersten neun Monaten dieses Jahres enthielten verschiedentlich Rekordziffern, so daß aller Voraussicht nach mit einer Rohstahlproduktion in Höhe von etwa 34 Mill. t für 1960 (einschl. Saarland) gegenüber nur knapp 30 Mill. t 1959 gerechnet werden kann. Erst im August erreichte die westdeutsche Rohstahlproduktion mit 3 Mill. t einen neuen Nachkriegsrekord, nachdem bereits in den Vormonaten die Erzeugung ein ungewöhnlich hohes Niveau erreicht hatte. Die September-Produktion zeigte mit 2,9 Mill. t einen nur geringfügigen Rückgang.

Die Walzstahlproduktion in der Bundesrepublik hat sich im bisherigen Verlauf des Jahres 1960 ebenfalls günstig entwickelt. Zwar erreichte die Produktion ihren Höhepunkt mit 2,06 Mill. t bereits im März, doch lag die Erzeugung von Walzstahlfertigprodukten auch in den folgenden Monaten fast ständig bei etwa 2 Mill. t. Man rechnet 1960 mit einer Walzstahlproduktion von rund 23 Mill. t gegenüber 21 Mill. t in 1959. Die Auswirkungen der Stahlflaute, die ja die Erzeugungsziffern des ersten Halbjahres 1959 noch überschattet hatten, sind überwunden.

*

Bedeutsamer als Produktionszahlen sind allerdings die Auftragsbestände, denn nur sie geben ein zuverlässiges Bild über die künftige Beschäftigung der Hüttenwerke. Da die Auftragsreserve der westdeutschen Hüttenwerke Ende September noch mit rund 6 Mill. t Walzstahl angegeben wurde, kann man die Entwicklung in den kommenden Monaten mit ruhigem Optimismus betrachten, zumal auch die Stahlläger beim Handel und bei den Verbrauchern noch keine besorgniserregende Höhe erreicht haben. Zwar entsprechen die Läger fast dem Höchststand im März/April 1958, von dem dann die Stahlflaute ihren Ausgang nahm, doch sind inzwischen die Stahlerzeugungskapazitäten gestiegen, und die Produktion der verarbeitenden Industrie hat sich wegen des größeren gewordenen Stahlbedarfs erhöht. Gegenwärtig werden die Handelsläger etwa viermal im Jahr umgeschlagen. Da die Verbraucherläger etwa einem Bedarf von nur acht Wochen entsprechen, wird auch von dieser Seite keine Gefahr für die Beschäftigung der Stahlindustrie in den nächsten Monaten gesehen.

*

Die Produktionszahlen der Ruhrstahl AG haben in den ersten neun Monaten 1960 ebenfalls eine erfreuliche Höhe erklommen: Die Roheisenerzeugung im Monatsdurchschnitt des dritten Quartals betrug etwa 39 900 t und erreichte damit einen neuen Höchststand; die entsprechenden Zahlen für das erste und zweite Quartal 1960 lauten 36 500 t und 37 500 t.

Die Rohstahlerzeugung lag im zweiten Quartal mit monatsdurchschnittlich 58 500 t nur knapp unter der des ersten Quartals; im dritten Quartal 1960 erhöhte sich die Rohstahlproduktion der Heinrichshütte sogar auf rund 63 700 t im Monatsdurchschnitt.

Die Grob- und Mittelblechproduktion schließlich ging im zweiten Quartal gegenüber dem ersten um monatsdurchschnittlich 2 500 t auf rund 35 100 t zurück, die niedrigste Ziffer der Monatsdurchschnitte seit Juli 1959. Dieser Trend spiegelt sich jedoch auch in den entsprechenden statistischen Angaben für das gesamte Bundesgebiet wider. Im dritten Quartal 1960 indes nahm die Blechproduktion unseres Walzwerks auf rund 40 000 t im Monatsdurchschnitt zu und erreichte damit ebenfalls einen neuen Spitzenwert. Der Anteil der Heinrichshütte an der Blecherzeugung (Grob- und Mittelblech) in der Bundesrepublik hielt sich im ersten Halbjahr 1960 bei fast 11 %.

Diese Zahlen, so erfreulich sie klingen mögen, sind jedoch kein Gradmesser für die künftige Beschäftigungslage oder gar die Ertragsverhältnisse der Hütte. Zwar ist auch Ruhrstahl in diesem Jahr, auftragsmäßig vor allem im zweiten Quartal, in den konjunkturellen Aufwind geraten, doch zeigte der Auftragseingang im dritten Quartal bereits gewisse saisonale, aber auch allgemein konjunkturbedingte Schwächezeichen.

Ebenso wie andere Grobblechhersteller spüren auch wir noch immer die Flaute im Schiffbau. Die Aufträge aus dem Bergbau oder der Waggonindustrie entsprechen ebenfalls nicht dem allgemeinen Konjunkturoptimismus, der in anderen Industriezweigen – etwa der Investitionsgüter- oder Bauindustrie – herrscht.

Die Gießereien und die weiterverarbeitenden Betriebe der Heinrichshütte sind zwar im wesentlichen gut beschäftigt, doch von einem Auftragsboom kann keine Rede sein. Ebenso wie auf dem Blechsektor sind hier die meisten Aufträge hart umkämpft.

Unsere Werke in Annen und Brackwede sind im großen und ganzen befriedigend bis gut beschäftigt, doch der scharfe Wettbewerb auf allen Fertigungssektoren ist bezeichnend für die tatsächlich gegenwärtig herrschende Situation auf den Absatzmärkten des In- und Auslandes.

*

Unsere stichwortartigen Ausführungen zeigen, daß der Ruhrstahl AG, ebensowenig wie anderen Hüttenwerken, auch unter den bisher günstig scheinenden Konjunkturverhältnissen nichts geschenkt wurde. Zwar produzierten auch verschiedene unserer Betriebe in den vergangenen Monaten z. T. an den Grenzen der Kapazität, doch bereits jetzt macht sich ein vor allem saisonbedingtes Nachlassen der Konjunkturkräfte bemerkbar, das voraussichtlich auch in den kommenden Wintermonaten die Beschäftigung besonders unserer Hüttenbetriebe beeinflussen wird.

Darüber hinaus deuten gerade in den letzten Wochen verschiedene Anzeichen vor allem im westlichen Ausland – etwa in Frankreich, England und besonders in den USA – darauf hin, daß die Konjunkturbäume nicht in den Himmel wachsen. Dies sollte auch uns Warnung sein.

Zwar wird das Jahr 1960 produktionsmäßig für die westdeutsche Stahlindustrie ein Rekordjahr werden, doch es ist zweifelhaft, ob sich die Produktionsausweitung – die gegenüber dem vergangenen Jahr über 10 % betragen wird – im gleichen Tempo weiterfortsetzen wird. Wahrscheinlicher ist eine Normalisierung der Stahlproduktion – im Zuge einer Abflachung der Konjunkturkurve – auf hohem Niveau.

RUHRSTAHL WERKZEITSCHRIFT

Nr. 10 Oktober 1960

Aus dem Inhalt:	Seite
Redaktionskommentar: Stahlkonjunktur normalisiert sich	3
Presswerke Brackwede: Werkzeuge für den Automobilbau	4—7
Es geht voran im Ruhrtal	8—9
Annener Gussstahlwerk: Richtfest in Annen	10
Der Mensch im Großbetrieb	11
Europäer an einen Tisch	12/13
Feuilleton: Wir verwöhnten Kinder	14
Brackwede: Betrieb II erhält eine neue Halle	15
Stahlwerk: Umstrittene Sonntagsarbeit	16/17
Messe: Schiene und Straße	18/19
Die Unfallkurve stieg an!	20
Werkarzt: Schweigepflicht	21
Kurzkommentar: Ruhrstahl-Werbung	22

Herausgeber: Ruhrstahl Aktiengesellschaft, Witten

Redaktion: Dipl.-Volkswirt Heiko Philipp,
Witten-Annen, Stokumer Straße 28, Telefon 69 11
Nebenanschlüsse 74 34/74 32

Fotos: Werkzeitschrift Ahlborn (27); Philipp (1);
Chr. Schonefeld (3); Dr. Moeller, Annen (2);
Exner, Annen (1)

Illustrationen: E. Vaupel (3)

Klischees: Proll & Co. OHG, Bochum

Druck: C. Hundt sel. Wwe., Hattingen

Auflage: 16 900

Kostenlose Abgabe an die Betriebsangehörigen

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion

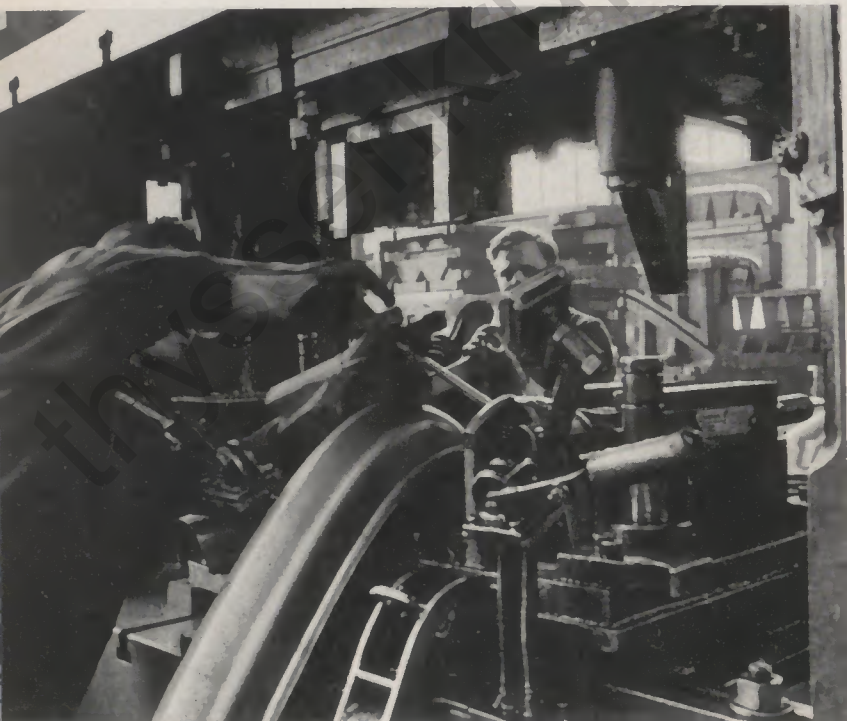


PRESSWERKE BRACKWEDE

Werkzeuge für den Automobilbau

In diesen Wochen sieht man einen neuen Wagentyp der Borgward-Werke, Bremen, auf unseren Straßen: den „Großen Borgward“, oder wie er im Werk genannt wird, den „2300“. Als bedeutender Lieferant von Werkzeugen für die Automobilindustrie sind die Presswerke Brackwede auch an der Herstellung dieses Wagens, der zur Luxusklasse zählt, beteiligt: Anfang dieses Jahres lieferte Brackwede komplette Werkzeugsätze zur Herstellung folgender Karosserieteile des „2300“ an das Borgward-Werk in Bremen-Sebaldsbrück: der Türinnenbleche für alle vier Türen (also die zum Wageninneren liegenden Türteile), der Türinnenbleche für alle vier Türen (12 Verbindungsteile von Türinnen- und Türinnenblech); außerdem noch die Werkzeugsätze zum Herstellen der Stoßstangenteile. Sowohl die vordere als auch die hintere Stoßstange besteht jeweils aus drei Einzelteilen (zwei Seiten- und ein Mittelteil). Da die Seiten-

teile einander gleich sind, können sie mit einem Werkzeugsatz gefertigt werden; die Mittelteile dagegen sind verschieden, da in das vordere Mittelteil eine Absetzung für das Nummernschild eingepreßt werden muß, so daß hierfür zwei Werkzeugsätze notwendig sind. Aber schon für die Borgward-„Isabella“ hat Brackwede verschiedene Werkzeuge geliefert, und zwar für die Stoßstangen, für die hinteren Fensterrahmen und für die hinteren Innenbleche. Schließlich wurden noch verschiedene Werkzeuge für das Isabella-Coupé und für den 1,5-t-Frontlenker-Lkw in Brackwede gefertigt. – Wir haben diese vielfältigen Lieferungen an ein bedeutendes Automobilwerk zum Anlaß genommen, den Preßbetrieb des Borgward-Werkes in Bremen-Sebaldsbrück zu besuchen und darüber hinaus die mit unseren Werkzeugen gefertigten Karosserieteile der Pkw-Typen in der Montage weiterzuverfolgen.



Vor dem Schreibtisch des Betriebsleiters des Preßbetriebes liegt ein Stapel gepreßter Teile. Er greift ein Stück heraus. „Sehen Sie, das ist ein Türrahmenstück für die linke hintere Tür des „2300“; das Werkzeug dazu stammt von Ruhrstahl.“ Der technische Laie verbindet mit einem solchen Stück keine sehr konkrete Vorstellung. „Hier ist ein Stoßstangenteil, auch mit Ruhrstahl-Werkzeugen gefertigt.“ Ja, das kann man auf den ersten Blick erkennen. Es sind alles keine besonders großen Teile, aber sie sind nicht ganz leicht herzustellen, wie der Betriebsleiter versichert, da die Verformung gerade kleiner Blechgrößen erhebliche Schwierigkeiten mit sich bringt.

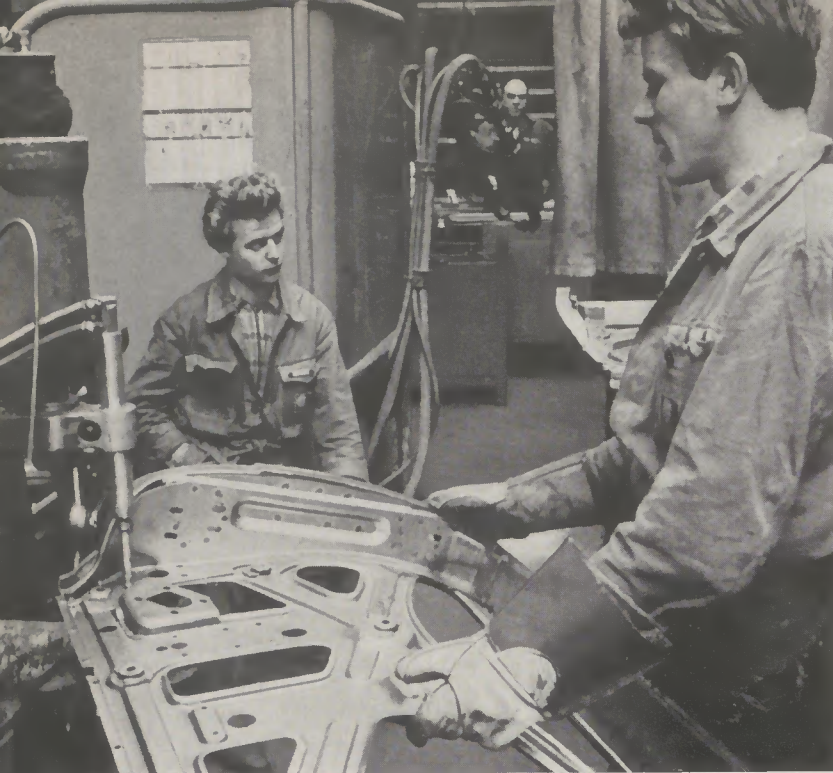
*

Der Betriebsleiter des Brackweder Werkzeugbaus, Dipl.-Ing. Strater, schreibt uns hierzu: Bei der Werkzeugfertigung können Schwierigkeiten in zweierlei Hinsicht auftreten: bei der Fertigung der Werkzeuge und bei der Herstellung von Karosserieteilen in diesen Werkzeugen. Wenn man bedenkt, daß zur Herstellung eines Karosserieteiles Werkzeugsätze von – wie bei Borgward – vier bis acht Werkzeugen benötigt werden, kann man sich vorstellen, daß viel Abstimmarbeit nötig ist, bis alle Werkzeugteile haargenau zueinander passen. Besonders bei schwierigen Verformungsverhältnissen ist es für den Konstrukteur nicht leicht, die Werkzeuge so anzulegen, daß auf Anhieb einwandfreie Teile aus dem Werkzeug kommen. Mitunter muß das Werkzeug umkonstruiert werden, bis schließlich das Preßteil so ausfällt, wie es den Konstrukteuren vorschwebt.

Über die Herstellung der Werkzeuge für den Borgward „2300“ schreibt uns Dipl.-Ing. Strater: Werkzeuge für Türinnenbleche herzustellen ist im allgemeinen nicht schwierig, solange die Rahmentheile am Türinnenblech nicht mit angezogen werden müssen. Dies war hier nicht der Fall. Einige Schwierigkeiten ergaben sich aber bei der Herstellung der Werkzeuge für die Türrahmenbleche, und zwar beim Türrahmenblechoberteil (am seitlichen Auslauf der Panoramascheibe) und beim Türrahmenblech am Radkasten (Lage: an der Hintertür, wo die Verkleidung des hinteren Radkastens liegt). Bei beiden Teilen ergaben sich auf Grund der sehr unterschiedlichen Querschnitte und Profile ungünstige Ziehverhältnisse, deren Meisterung nur durch Sondermaßnahmen und langwieriges Probieren möglich war. Bei den Stoßstangenwerkzeugen hatte Borgward die Forderung gestellt, die Werkzeuge zur Fertigung von Stoßstangen aus

Vom Blech zum Karosserieteil: In den etwa zwei Dutzend Pressen des Preßbetriebes der Borgward-Werke in Bremen-Sebaldsbrück (Bild unten) werden sämtliche Karosserieteile der Pkw- und Lkw-Fertigung dieses Werkes hergestellt. Hier werden mit Ruhrstahl-Werkzeugen u. a. beispielsweise Stoßstangen für die Pkw-Typen gepreßt (Foto ganz links unten), beschnitten und nachgedrückt. Die Herstellung von Werkzeugen für Türinnenbleche ist im allgemeinen weniger schwierig, als die komplizierte Form solcher Karosserieteile vermuten läßt (Foto oben rechts). Dem Fließbandrhythmus der Montage entsprechend werden die im Preßwerk gestapelten Karosserieteile (Foto links unten) abgerufen





Am Montageband



normalem Ziehblech und aus nichtrostendem Stahlblech auslegen. Wegen der hohen Beanspruchung der Ziehflächen durch nichtrostenden Stahl mußte eine andere Werkstoffauswahl als normal getroffen werden. Schwierig war nun, einen Lieferanten für den gewählten Chrom-Nickel-Stahl zu finden, der die Werkzeuge in der geforderten Größe gießen und die fertig bearbeiteten Werkzeuge härten konnte. Als schließlich die ersten Probestoßstangen hergestellt wurden, zeigte sich, daß das Mittelteil der vorderen Stoßstange wegen der Absetzung des Nummernschildes nur mit größter Anstrengung faltenfrei gezogen werden konnte. Um diesem Problem aus dem Weg zu gehen, hat Borgward später die Absetzung nicht mehr so tief eingepreßt, was eine entsprechende Änderung der bereits gehärteten Werkzeuge bedingte.

Viel Anpaßarbeit ergab sich auch beim Einarbeiten der Kalibrier- und Nachschlagwerkzeuge für die beiden Stoßstangenmittelteile, weil weiches Tiefziehblech und rostfreier Stahl, die in den gleichen Werkzeugen gepreßt werden sollen, in ihrer Elastizität verschieden sind und deshalb auch unterschiedlich zurückfedern.

Das Pressen und Ziehen oder Beschneiden von Karosserieteilen sieht so einfach aus, wenn man neben einer Presse steht und den sich ständig wiederholenden Arbeitsvorgang betrachtet. Wieviel Arbeit, wieviel Terminnot aber auch wieviel Ärger in der Herstellung von Werkzeugen gerade für so unbedeutend scheinende Werkstücke wie Stoßstangen steckt, daß kann wohl nur ein Werkzeugmacher ermessen. Der Ruhrstahl-Vertreter in Bremen, unser Herr Asbach, Mittler zwischen Ruhrstahl und Borgward, weiß davon auch ein Lied zu singen: Wegen der Werkzeuge für die Borgward-„Isabella“ mußte er ziemlich oft nach Brackwede fahren. Das liegt zwar schon ein paar Jahre zurück, aber so etwas vergißt man nicht. Es ist ja nicht damit getan, daß man nach Zeichnung Werkzeuge herstellt. Fast immer treten Probleme auf, die man zunächst nicht einkalkuliert hatte. Da der Besteller meistens noch Änderungswünsche hat, wird der Termin zur Lieferung immer knapper, die Kosten steigen entsprechend. Kurz, des Werkzeugmachers Brot ist schwer verdient.

Es ist ein imponierendes Bild, dieses Hallenschiff mit seinen mehr als 25 schweren Pressen, die, in zwei Straßen angeordnet, sämtliche Teile für die Borgward-Pkw- und -Lkw-Typen in zwei, z. T. sogar drei Schichten pressen. Etwa 500 Mann sind an diesen Aggregaten tätig, die mit Drücken von 160 bis 1000 t arbeiten.

Die relativ kleinen Serien verlangen einen drei- oder viermaligen Umbau der Werkzeuge an jeder Presse innerhalb von zwei Schichten. Auf modernen Tuschierpressen werden sämtliche Werkzeuge nach einer durch Erprobung festgelegten Anzahl von Pressungen neu tuschiert. Im eigenen Werkzeugbau werden große und größte Werkzeuge – etwa für Kühlerhauben, Türaußenbleche, Dachbleche und Kotflügel – hergestellt. Neben den Pressen – in einem weiteren Hallenschiff – liegt die Blechschneiderei; daran schließen sich die Stanzei und das Blechlager an.

Von seinem Betriebsbüro, auf einer erhöhten Plattform im hinteren Drittel der Halle gelegen, kann der Betriebsleiter sein Reich überblicken. Nur gedämpft dringt der in Blechbearbeitungsbetrieben unvermeidliche Lärm herauf.

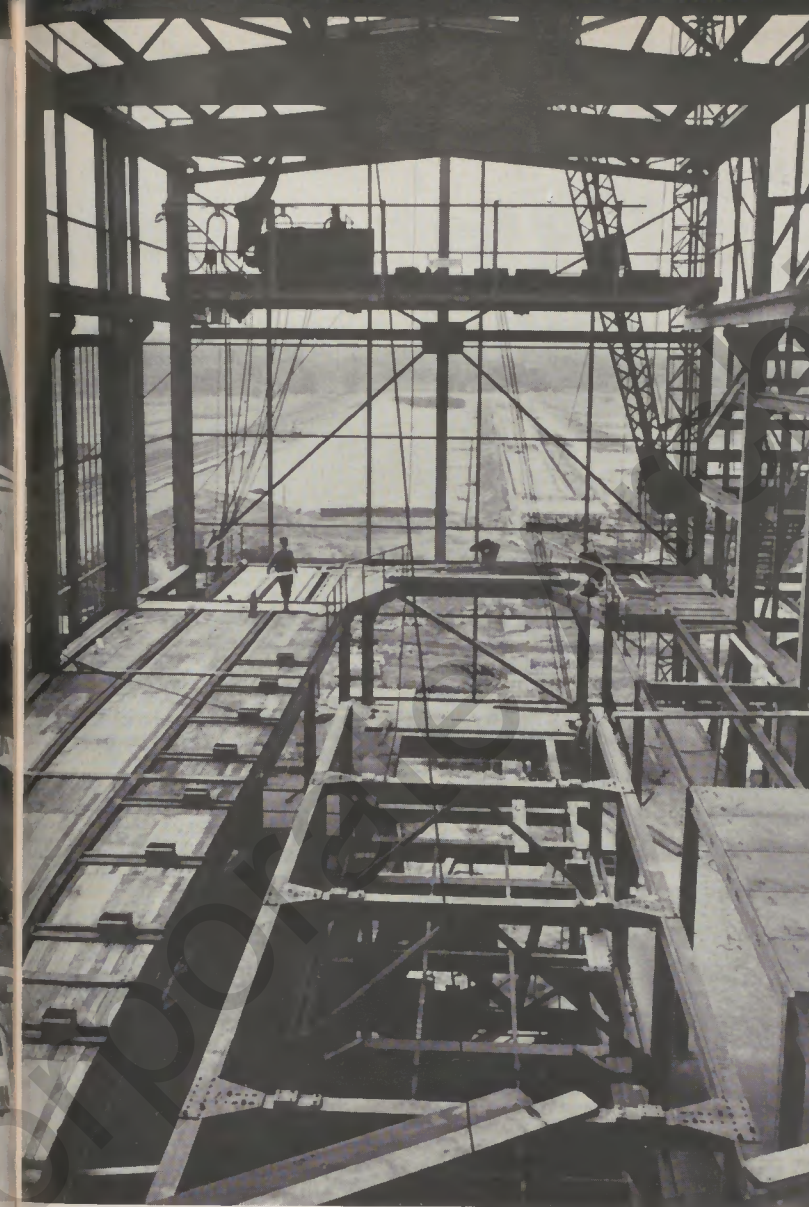
Im Hintergrund der Halle liegen – zu sperrigen Gebirgen aufgetürmt – die Werkzeuge, die im Augenblick nicht in den Pressen sind. Zum Halleneingang hin liegen – gestapelt und in Behältern – die fertigen Preßteile, die laufend abgefahren werden in die Halle I des Borgward-Werkes Sebaldsbrück, in die riesige Montagehalle. Hier laufen aus allen Betrieben des Werkes, das 8000 Mann beschäftigt, die Einzelteile zusammen, um im Verlauf eines auf Sekunden ausgeklügelten Produktionsprozesses zusammengeschweißt, -geschraubt, -geklebt, lackiert und schließlich getestet – kurz, um montiert zu werden. 120 Personenwagen laufen täglich vom Pkw-Band: Isabellas, Coupés und nun auch der „Große Borgward“. Und in jedem dieser Wagen steckt auch ein Stück Fleiß und Können unserer Werkzeugmacher in Brackwede.

Aber nicht nur Wertarbeit allein überzeugt. Wer verkaufen will, muß gute Kontakte zum Abnehmer haben, muß Beziehungen pflegen. Seit über 25 Jahren widmet sich der Ruhrstahl-Vertreter in Bremen, Wilhelm Asbach, dieser Aufgabe. Das Büro Am Wall 146, am einstigen Stadtgraben der über tausendjährigen Hansestadt gelegen, ist sein „Amtssitz“; doch oft genug ist er unterwegs. Bei Borgward ist er so bekannt, daß man fast schon meinen möchte, er gehöre dazu; bei der AG Weser oder der Bremer Vulkan, zwei bedeutenden Werftunternehmen, hat er ebenso gute Geschäftsverbindungen wie bei den Atlaswerken oder den Rheinstahl-Nordseewerken Emden. Sein Vertreterbezirk reicht von Lingen im Westen bis knapp über Bremenhaven im Osten. Schiffsbleche, Schmiedestücke, Gußzeugnisse, Preßteile und Werkzeuge sowie Pumpen sind im Bremer Bezirk am häufigsten nachgefragt. Hauptabnehmer in diesem Bezirk an der Nordsee ist natürlich die Schiffbauindustrie.



Vom Preßteil zum Auto: Aus den einzelnen Preßteilen werden mit Hilfe der verschiedenen Schweißverfahren – im wesentlichen durch Punktschweißung – Montageeinheiten hergestellt. Auf unserem Foto ganz links oben wird gerade ein Türinnenblech mit dem Türinnenblech verschweißt. Die einzelnen Montageeinheiten werden dann auf dem Fertigband zusammengebaut (links Mitte). Nach dem Lackieren der Rohkarosserie beginnen jene Arbeiten, die den Wagen fahrbereit und bequem machen (ganz links unten). Zweimal pro Schicht wird das Fließband für je 20 Minuten Pause stillgesetzt (Bild links). In Reih und Glied warten die Steuersäulen auf den Einbau (oben). Am Ende des Fertigbandes erfolgt vor der Verkaufsfreigabe noch eine letzte Inspektion (unten).





Ein Bericht über die Bauarbeiten im Bereich der Erz-Sinteranlage

Nachdem im vorigen Jahr das Ruhrtal Schauplatz gewaltiger Erdbewegungen war, um durch die Verlegung des Ruhrlaufes Platz zu schaffen für neue Werksanlagen, sieht man nun in diesem Jahr die geplanten Bauten emporwachsen. Dominierend in der Mitte des weiten Feldes steht das Gerüst der Sinteranlage. Auch der Laie kann jetzt noch in dem Filigran der Pfeiler und Streben des Stahlskeletts das Innere der Anlage sehen: Bunker und Rohrleitungen, eine Mischtrommel, einen Laufkran, Treppen und Führungen von Bändern, auf denen später die Feinerzmischung dem Sinterband zugeführt wird, um nach dem Sinterprozeß als stückiges Material die Anlage in Richtung Hochofen zu verlassen.

*

Von dem Gebäude der Sinteranlage nach Hattingen zu erstreckt sich das 500 m lange Erzlager. Vorläufig ist nur die erste Hälfte betoniert; man ist z. Z. dabei, den Mitteldamm fertigzustellen, auf dem später der „Absetzer“ fährt, eine Art Auslegerkran, der die vom Waggonkipper auf Transportbändern zugeführten Erze auf das Erzlager absetzt.

An der Seite des Erzlagers führt eine etwa 1 km lange schnurgerade Straße entlang, neben der bereits drei Gleise liegen; auf dem ersten werden die Bauteile für die Sinteranlage herangebracht, soweit sie nicht auf Lkw kommen, das zweite ist das spätere Bundesbahngleis, und das dritte gehört zu dem neuen Werksbahnhof der Henrichshütte.

Schon jetzt wird mit der Einlagerung von Erz für die Sinteranlage auf dem Erzplatz begonnen, um nach ihrer Fertigstellung die Sinterproduktion sofort anlaufen lassen zu können.

Neben dem Bahnhofsgleis sieht man das Betonfundament und die ersten Bauteile des Waggonkippers. Tief gehen die Bunker in die Erde, noch tiefer liegen die Kanäle, in denen später Transportbänder laufen werden, um das Erz schräg hinauf in das Gebäude der Erzbrech- und Klassieranlage zu transportieren, von wo aus es in hochliegenden Bandbrücken über die Bundesbahn hinweg zum Erzplatz, zur Sinteranlage oder zum Hochofen fließt.

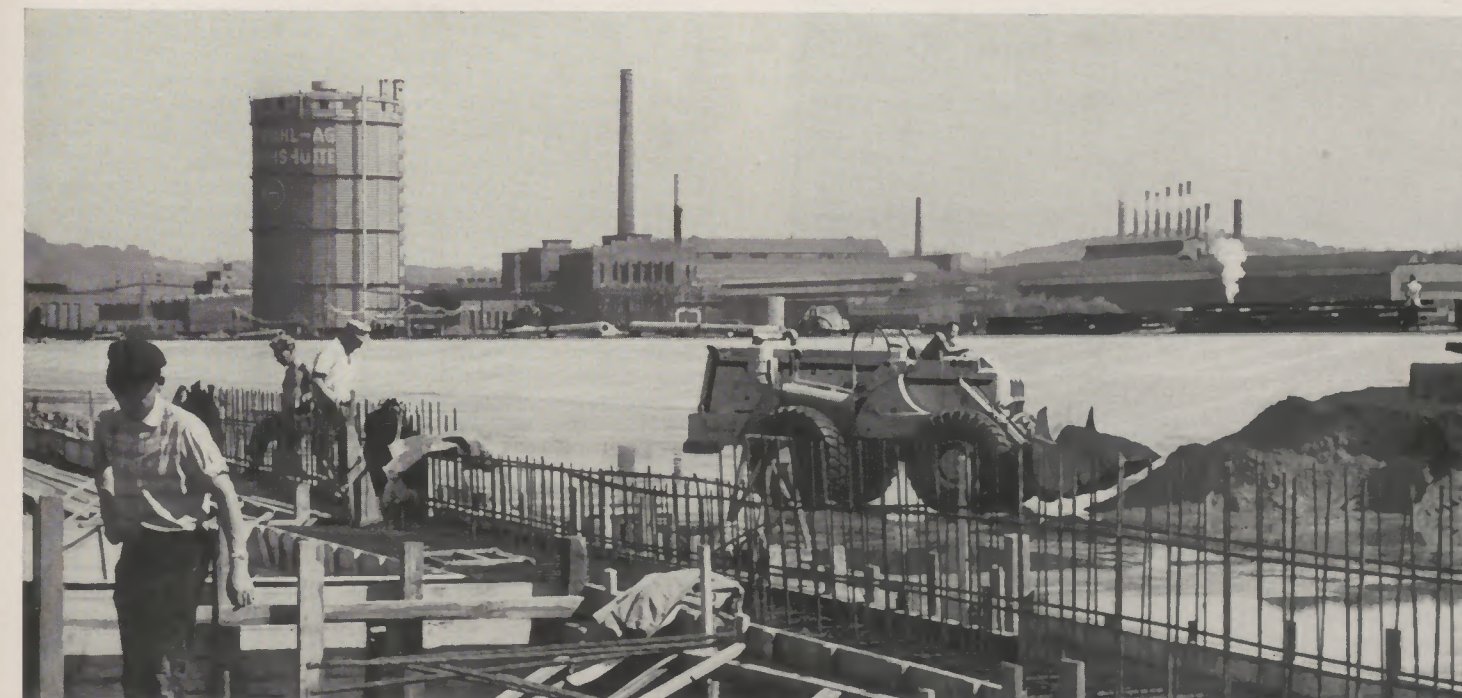
Immer noch gibt es tiefe Gruben, in denen Betonfundamente errichtet werden neben vielen solchen, die bereits angeschüttet sind und bald ihre Gebäudelast tragen werden. Der große, lange Tunnel quer zur Anlage, durch den der Sprockhöveler Bach in die Ruhr fließt, liegt völlig unter Tage; er ist schon nicht mehr zu sehen.

Das Planen und Konstruieren der Anlage ist beendet. Der Bau ist jetzt bereits in jenes Stadium getreten, in dem auch der unbeteiligte Beschauer sehen kann: Es geht voran im Ruhrfall!

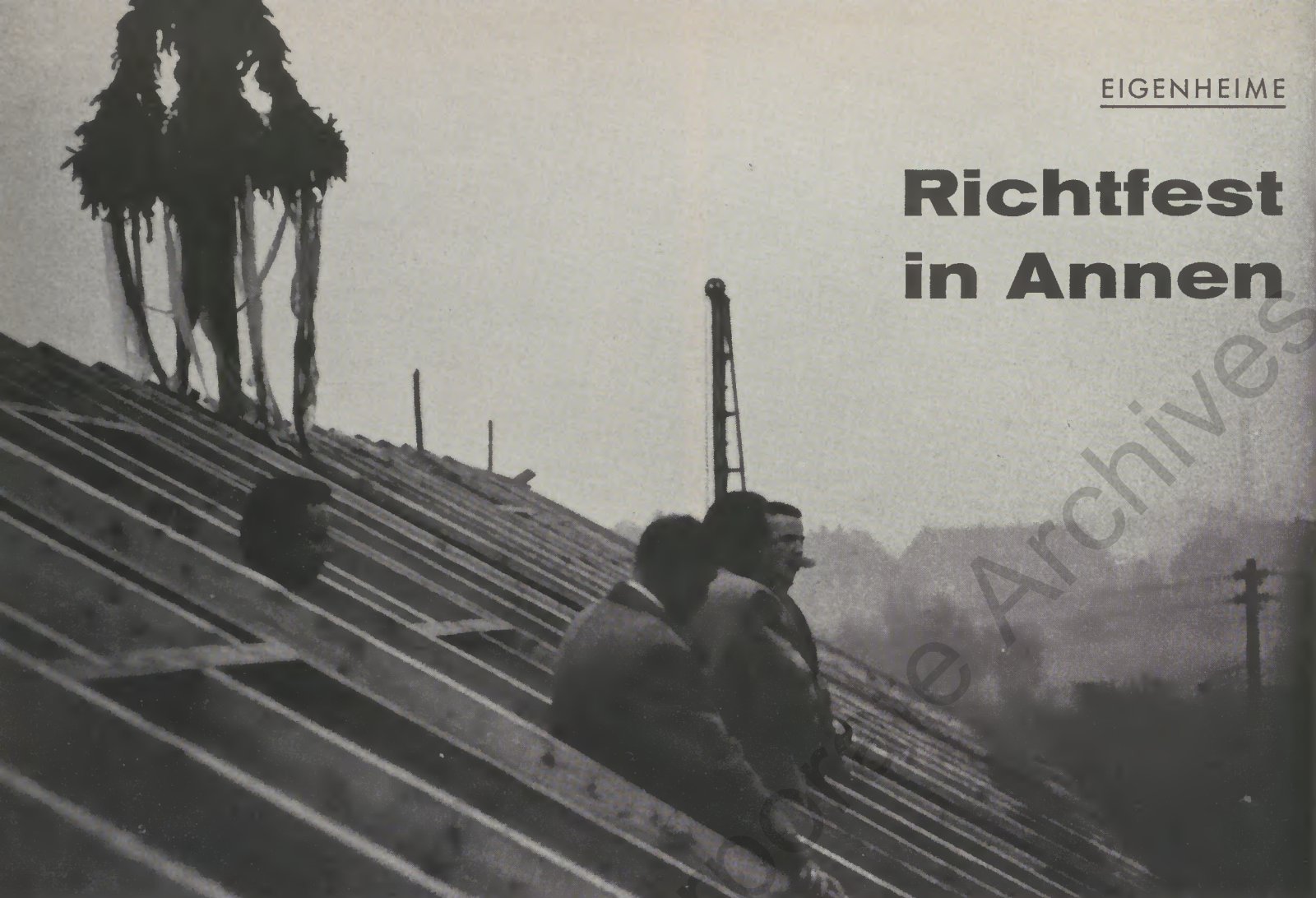
Dipl.-Ing. Hupfer, Henrichshütte

Aus der Nähe betrachtet: Unsere Mitarbeiter können die Fortschritte der Bauarbeiten im Bereich der Sinteranlage nur aus der Ferne verfolgen. Aus der Nähe gestattet das Gewirr der Stahlträger einen Blick in das Innere der künftigen Sinteranlage: Auf unserem Foto ganz links oben erkennt man die Rolliertrommel, auf dem Foto daneben wird ein Mischgutbunker geschweißt. Das dritte Foto zeigt die noch nicht ausgebaute Sinterhalle. Der Rohbau der Sinteranlage hat schon die volle Höhe erreicht; die Fundamentierung von Nebenanlagen begann erst in diesen Wochen (rechts oben). Inzwischen erfolgt schon die Einlagerung von Feinerz für die Sinteranlage auf dem neuen Erzplatz (rechts).

Es geht voran im Ruhrfall



Richtfest in Annen



Richtfeste sind im allgemeinen fröhliche Feiern. Die äußeren Umstände beim Richtfest für die vier neuen Siedlungshäuser an der Königsberger Straße jedoch waren recht widrig: Die Bänder des Richtkranzes klebten unlustig am Dachfirst, Dämmerung, Dunst und Nieselregen drohten die Konturen der Neubauten langsam zu verschlucken, und nachdem die „Offiziellen“ über glitschigen Boden und feuchte Leitern das Dachgeschoß erklommen hatten, fanden sie die witterungsbedingte Unwirtlichkeit der Richtstätte noch durch einen See – just unter dem Richtkranz – verstärkt.

Vom Dach nahm sich die schirmbewehrte Festgemeinde wie eine Ansammlung dunkler Pilze aus. Sehr viel konnten die zukünftigen Hausbesitzer vom Einschlagen des letzten symbolischen Nagels nicht erkennen. Dafür hörte sie das Hämmern und die Worte von Obmann Glösekötter. Angesichts der Witterungsunbilden war das Publikum gewiß für die Kürze der Reden dankbar, zumal darin alles gesagt war, was bei schönem Wetter mitunter beträchtlich länger dauert. Dann stärkte man sich mit einem Schnaps – auf das gute Gelingen des Baus – für den Abstieg und setzte das Richtfest im Saale fort.

Hier war man dann ganz zukünftiger Hausbesitzer. Und da ein Hausbau neben wachsendem Hochgefühl auch Sorgen mit sich bringt, sprach man voller Vorfreude darüber, was man mit Veranda und Garten Schönes vorhätte, aber auch darüber, ob wohl der Tapezierer späterhin noch eine schiefe Wand ausbügeln könne. Sozialleiter Falkenbach und der Vertreter der Rheinisch-Westfälischen Wohnstätten AG., Wiegand, flochten in ihre Reden noch nützliche Ratschläge ein, wie man den Ärger beim Hausbau auf ein Minimum beschränken könne, und als man sich gegen Mitternacht trennte, war es doch noch ein sehr schönes Richtfest geworden.

Ruhrstahler feierten Richtfest: Neun Ehepaare konnten am 7. Oktober bei strömendem Regen das Richtfest ihrer Eigenheimbauten in der Königsberger Straße in Annen, zu deren Finanzierung die Ruhrstahl AG Darlehen gegeben hat, feiern. Die Aussichten vom Dach in die regenreiche Dämmerung waren zwar recht trübe (Foto ganz oben), auch war der aufgeweichte Bauplatz nicht gerade feierlich (2. Foto von oben), doch bei einem anschließenden Umrundung kam doch noch jene stimmungsvolle Vorfreude über den Bau eines eigenen Nestes auf, die sich auch durch die Unkenrufe wohlmeinender Ratgeber nicht beeinträchtigen läßt (links)

Der Mensch im Großbetrieb

Betrieb und Masse vertragen sich nicht / Von Hans-Joachim Paris

Was ist Masse? Massenveranstaltungen und Massengesellschaft, Massenfertigung und Massenkonsum, Massenpsychologie und Massenseele – das sind uns nahezu geläufige Schlagworte und Begriffe. Der „Massenmensch“, nicht selten im geringschätzigen, abwertenden Sinn gebraucht, die „breite Masse“ als milderer Ausdruck des sozial Ungeprägten, des Durchschnittsmenschen schlechthin, werden oft zitiert, um das Typische unserer Zeit zu kennzeichnen. Der Begriff der Masse ist nicht aus der Anzahl zu erklären. Menge und Masse sind nicht dasselbe. So stark ist schließlich die Zahl der mit uns lebenden Zeitgenossen nicht angewachsen, daß es darum schon gerechtfertigt schiene, unsere Gegenwart als „Massenzeitalter“ abzustempeln. Der vor wenigen Jahren verstorbene spanische Kulturphilosoph Ortega y Gasset deutete die Wandlung so:

„Die Menge ist auf einmal sichtbar geworden und nimmt die besten Plätze der Gesellschaft ein. Früher blieb sie, wenn sie vorhanden war, unbemerkt; sie stand im Hintergrund der sozialen Szene. Jetzt hat sie sich an die Rampe vorgeschoben; es gibt keinen Helden mehr; es gibt nur noch den Chor.“

Masse sind jedoch nicht nur die Vielen. Masse kann auch der einzelne sein, der am liebsten im großen Strom mitschwimmt, ohne die Bereitschaft zur selbständigen Entscheidung und Verantwortung; der sich am wohlsten fühlt, wenn er merkt, daß er ist wie alle.

*

Den Gegensatz zum Massenmenschen bildet nicht der Anmaßende, der sich anderen überlegen wähnt, sondern der, der von sich mehr fordert als von anderen, der mehr Verantwortung und Pflichten auf seine Schultern nimmt. Er wächst dadurch aus der Masse heraus und gehört zur „Elite“. Wir wollen jedoch keinesfalls mißverstanden werden: Der Unterschied zwischen „Masse“ und „Elite“ liegt nicht im Sozialen, sondern allein im Menschlichen. Stärker als früher geht heute der Zug zur Masse – manche sagen auch vornehm „Konformismus“ (= Anpassung) – durch alle gesellschaftlichen und Bildungsschichten.

Für den Begriff der Masse gelten bestimmte typische Merkmale:

- Die Anonymität – um keinen Preis auffallen, sich nicht aus eigenem Gewissen entscheiden müssen;
- die Beeinflussbarkeit – Gefühl und Trieb sind stärker als Einsicht, Vernunft und kritische Überlegung; daher ist die Masse durch Demagogen und durch Reklame so leicht zu lenken;
- der Mangel an Intelligenz – daher ihre Leichtgläubigkeit. Der Intelligenzgrad der Masse liegt immer unter dem Niveau der einzelnen, die sie bilden;
- das Schwinden der Verantwortung – laßt doch die anderen handeln, wie komme ich dazu? In der Masse wird jeder um so stärker zum Egoisten, je mehr er auf sein Ichsein verzichtet.

*

Der Zug moderner Industrialisierung führt zum Großbetrieb, dessen Aufgabe die Massenproduktion ist. Es könnte daher scheinen, als ob die Vielzahl der in ihm beschäftigten Menschen auch nichts als Masse sei; zumal dem einzelnen im Ablauf der Produktion meistens ja nur ein kleines, eng begrenztes Stückchen Aufgabe und Verantwortung zugewiesen ist. Das häufig beschworene Gleichnis vom „Rädchen im Getriebe“ drängt sich auf. Wenn man heute das äußere Bild unseres modernen Arbeitslebens betrachtet, so kann man dem Eindruck der „Masse“ vielleicht nur schwer widerstehen. So zum Beispiel, wenn man frühmorgens vor einem Vorstadtbahnhof steht, in den vor Schichtbeginn die Arbeiterzüge ihre „Fracht“ entleeren. Ich möchte hier einen Kollegen zitieren, den Publizisten Dr. Siegfried Stockburger, der diesen Eindruck in einem Vortrag unlängst folgendermaßen beschrieb:

„Ihre seltsam verschlossenen Gesichter, ihre für das Nahe gleichsam abgeblendeten Augen, ihre Uninteressiertheit aneinander, das

sind Symptome für das, was man mit einigem Recht Masse nennen kann. Aber beginnt sich dieser Strom der Berufstätigen nicht sogleich zu teilen, wie in ein reichgegliedertes Mündungsdelta aufzufächern? Man mag am Tor der großen Fabrik noch einmal in dem zeitlichen und räumlichen Zusammendräng den Eindruck der Masse bekommen können. Aber auch hier vollzieht sich diese Verästelung in kürzester Zeit. Immer kleiner werden die Gruppen, je mehr sie sich dem Arbeitsplatz nähern, immer mehr bekannte und vertraute Gesichter begegnen sich, man nimmt Notiz voneinander und man fängt an, sich zu grüßen. Am Arbeitsplatz selbst bekommt der Mensch wieder einen Namen, er hat seine Nachbarn, seine Vorgesetzten, die Kontakte werden hergestellt, nicht nur die, die sich aus dem Arbeitszusammenhang ergeben, sondern die von Person zu Person, freundliche oder unfreundliche, kühle oder wärmere.“

*

Hundert in einer Fabrikhalle aufgestellte Maschinen mögen sich bis aufs letzte Schraubchen gleichen. Hundert in der gleichen Halle tätige Menschen sind hundert Einzelwesen, verschiedenartig nach Charakter, Temperament und Verhalten, ja sogar unterschieden nach der unsichtbaren Bürde an Sorgen oder Glück, die sie aus ihrer häuslichen Welt täglich an den Arbeitsplatz mitbringen. Sind sie wirklich nur Masse, Atomteilchen eines Ganzen, Rädchen im Getriebe?

Es wäre schlecht um den Betrieb bestellt, wären sie es. Wären sie nur von außen bewegte, stumpfe, uninteressierte Arbeitsnummern und nicht aus Einsicht handelnde, aus eigenem Antrieb das Werk vorwärtstreibende, sich für das Ganze verantwortlich fühlende „Mitarbeiter“. Betrieb und Masse vertragen sich nicht!

*

Der Betrieb ist einem Lebewesen vergleichbar; er ist ein Arbeitsorganismus, der aus vielen, unterschiedlich beschaffenen personalen Zellen zusammengefügt ist. Er kann nicht bestehen ohne die menschlichen Kontakte sowohl in der Arbeitsnachbarschaft gleicher Ebene als auch in der vertikalen Beziehung zwischen Vorgesetzten und Mitarbeitern. Jede Anweisung, jeder Befehl, Lob, Kritik oder Tadel treffen einen lebendigen Menschen. Jeder durch sie geweckte oder angespornte gute Wille und jedes durch sie verursachte passive Verhalten, Gleichgültigkeit oder Resistenz übertragen sich letztlich auf den Betrieb und seine Produktion.

Man kommt auch nicht ohne die menschliche und personale Bindung aus, die bei uns schlicht „Kameradschaft“ genannt wird. Das Füreinander-Einstehen bei der Arbeit und erst recht in jeglicher Gefahr ist geradezu Lebensgesetz.

*

Das gilt auch für unsere Mitarbeiter. Auch sie dürfen sich nicht als Masse empfinden. Denn auch hier wurden durch Rationalisierung und Automatisierung entscheidende Schlüsselfunktionen häufig in der Hand eines einzigen Mannes zusammengefaßt, von dessen Aufmerksamkeit, Intelligenz und Pflichtbewußtsein das Ausbringen des Produkts und dessen Qualität weitgehend abhängen. Ganz abgesehen von dem durch die technische Fortentwicklung enorm gestiegenen Kostenwert der Maschinen und Apparaturen, mit denen er umgeht.

Betrieb und Masse vertragen sich einfach nicht.

Um so mehr sollten wir aber danach streben, auch außerhalb unserer Arbeit, also in unserer Freizeit, in unserem sozialen und privaten Verhalten, in unserer Einstellung zu den Fragen des Lebens, den Einflüssen des Massegeistes zu widerstehen, dem wir durch die Einwirkung moderner Beeinflussungsmittel – Groschenzeitung, Kino, Fernsehen, Reklame – stündlich und täglich ausgesetzt sind. Schließlich haben wir ja von der göttlichen Schöpfung zwei Dinge mitbekommen, die wir jederzeit dagegen einsetzen können, wenn wir nur wollen: Charakter und Verstand!

Europäer an einen Tisch

In der WZ 3/60 haben wir über die Gründung der Kleinen Freihandelszone (EFTA), der die Staaten Großbritannien, Schweden, Norwegen, Dänemark, Schweiz, Österreich und Portugal angehören, und ihr ungünstiges Verhältnis zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG), die die Staaten Frankreich, Bundesrepublik, Italien, Belgien, die Niederlande und Luxemburg umfaßt, berichtet. Das Verhältnis dieser beiden europäischen Wirtschaftsböcke zueinander ist aus verschiedenen handels- und zollpolitischen Gründen gespannt (vgl. WZ 3/60). Der Weg zu einer Annäherung dieser beiden – fast will es scheinen feindlichen – Brüder führt nun möglicherweise über die Verhandlungen des Allgemeinen Abkommens über Zölle und Handel (GATT), die am 1. September in Genf begonnen haben. Der Generalsekretär des GATT bescheinigte dieser Konferenz eine ungewöhnliche Bedeutung, weil er glaubt, daß die Verhandlungsergebnisse „das Antlitz des Welthandels in den 60er Jahren prägen können“. In Genf geht es nicht nur um die Aufnahme neuer Mitglieder und um die weltwirtschaftliche Eingliederung der zum Markt drängenden Entwicklungsländer; in Genf geht es vor allem um einen weiteren Abbau der Zollschranken zwischen den Welthandelsstaaten. Den Anlaß hierzu gaben die beiden regionalen europäischen Zusammenschlüsse – der EWG und EFTA –, da diese darangingen, jeweils in ihren eigenen Bereichen die Zölle abzutragen. Die Furcht der übrigen Welt – am Genfer Verhandlungstisch sitzen die Vertreter von 37 Nationen, die 80 % des Welthandels repräsentieren –, mit ihrem eigenen Außenhandel durch diese beiden Zollgemeinschaften Schaden zu erleiden, hat den Motor des GATT wieder in Schwung gebracht. Man hofft nun, daß die beiden europäischen Wirtschaftsböcke im Rahmen des GATT ihre Handelsschranken auch untereinander abbauen werden. Die Sorge vor einer wirtschaftlichen Spaltung der freien Welt kann also zu einer „Flucht nach vorn“, d. h. zu einem vielseitigen Zollabbau und damit zur Annäherung der EWG und EFTA führen. – Wir wollen in unserem Artikel die wichtigsten Probleme umreißen, denen sich EWG und EFTA, im ganzen gesehen überhaupt alle Welthandelsnationen, gegenübersehen, Probleme, die sowohl politischer als auch wirtschaftlicher Natur sind. Da die Anfang September vom Präsidenten des Bundesverbandes der Deutschen Industrie gehaltene große „Europa-Rede“ in diesem Zusammenhang hochaktuell ist, wollen wir sie im Rahmen dieses Aufsatzes den Erläuterungen über die europäischen Zollprobleme in einer Zusammenfassung anfügen.

GATT-Konferenz: EWG-Konzessionen erwartet

In der ersten Konferenzperiode des GATT geht es im wesentlichen um den Einbau des gemeinsamen Außenzolltarifs der EWG in das Zollsystem des GATT. Von der EWG – durch die handelspolitische Aktivität der EFTA bedrängt – werden dabei einige Konzessionen erwartet: Nach den GATT-Regeln darf der gemeinsame Zolltarif einer Zollunion – wie sie die EWG darstellt – in seiner Gesamtheit keine stärkere Belastung für die übrigen GATT-Mitglieder mit sich bringen, als es bei den nationalen Zolltarifen der Fall war. Da nun aber z. B. zahlreiche Tarifpositionen im gemeinsamen EWG-Außenzolltarif wesentlich höher liegen als beispielsweise die bisherigen westdeutschen Zölle, zugleich aber niedriger sind als die derzeitigen französischen Zollsätze, ist es sehr schwierig festzustellen, wie sich der EWG-Tarif für die Gesamtheit der anderen GATT-Mitglieder auswirkt. Es geht dabei ja nicht nur um Zoll-Prozentsätze, sondern

Was versteht man unter GATT?

Unter GATT versteht man das 1947 in Genf unterzeichnete Allgemeine Zoll- und Handelsabkommen (General Agreement on Tariffs and Trade, kurz GATT genannt), dem inzwischen 37 Länder angehören, die etwa 80 % des Welthandels repräsentieren. Auf der GATT-Konferenz in Torquay im Jahre 1951 wurde die Bundesrepublik Deutschland Vollmitglied des GATT.

Das GATT-Abkommen sieht vor, daß jedes Zollzugeständnis, das ein GATT-Partnerland einem anderen – natürlich gegen eine entsprechende Konzession – gewährt, auch allen übrigen Unterzeichnerstaaten des Abkommens zugute kommt. Diese Regel, die Meistbegünstigungsklausel, ist der Kern des weltumspannenden Verbandes, der übrigens über keine eigene Organisation verfügt. Die GATT-Exekutive besteht aus der Gesamtheit der bisher 37 Mitglieder, die in gewissen Zeitabständen in Konferenzen zusammentreten.

Die gegenwärtige Konferenz des GATT wird in ihrer ersten Etappe in Genf bis Ende dieses Jahres tagen und beschäftigt sich mit sog. „Kompensationsverhandlungen“. Hierbei geht es noch nicht um eine allgemeine Zollsenkung aller GATT-Mitglieder, sondern nur um den gegenseitigen Ausgleich von Zolländerungen. Diese Frage hat vor allem durch die Bildung der EWG im Jahre 1957 und deren Aufbau eines Gemeinsamen Außenhandelszolltarifs (vgl. WZ 2/59 und 3/60) eine große Bedeutung erlangt und gibt damit den GATT-Verhandlungen ein gegenüber früheren Konferenzen völlig neues Gepräge.

In der zweiten Konferenz-Etappe, die Anfang 1961 in New York beginnen wird, stehen allgemeine Zollsenkungen auf dem Programm sowie die Aufnahme weiterer Staaten in das GATT, nämlich Spanien, Portugal, Tunesien, Israel und Kambodscha.

auch um die davon betroffenen Handelsvolumen, d. h. Mengen der exportierten und importierten Güter.

So wird also die EWG Zugeständnisse machen müssen, will sie nicht riskieren, daß andere GATT-Mitglieder früher gewährte Konzessionen zurückziehen. Das gilt besonders für die Verhandlungen mit den EFTA-Ländern, die bekanntlich zu den wichtigsten Handelspartnern der EWG zählen. Gerade diese Länder werden aber in Genf hart verhandeln und versuchen, ungünstige Rückwirkungen des EWG-Außenzolltarifs auf ihren Außenhandel abzuwehren.

EFTA: Aktivität in der europäischen Handels-Arena

Für die GATT-Konferenz haben die EFTA-Staaten, die im Gegensatz zur EWG einzeln und nicht als Delegation in Genf auftreten, das Ziel, den EWG-Außenzolltarif möglichst stark herabzudrücken. Die EFTA-Staaten werden dabei nicht mehr das Argument der handelspolitischen „Diskriminierung“, also der handelspolitischen Schlechterstellung, zur Sprache bringen, sondern die Zolldifferenzierung, die die Bildung von EWG und EFTA zwangsläufig mit sich brachte, sogar anerkennen. Gleichzeitig werden sie aber mit Nachdruck darauf verweisen, daß heute nicht mehr die absolute Zollhöhe, sondern – bei den hochindustrialisierten Staaten Europas – in erster Linie die Zolldifferenz zwischen den Mitgliedern der Handelsblöcke und den Nichtmitgliedern die entscheidende Rolle spielt.

Die EFTA-Länder würden also am liebsten nur über die Zolldifferenz-Spannen verhandeln, denn sie sind der Meinung, daß die Beibehaltung der bisherigen Warenhandelsströme, für die sich die EWG einsetzt, nicht mehr von der absoluten Zollhöhe, sondern von der Differenz zwischen EWG- und EFTA-Zöllen bestimmt wird. Die Verhandlungen werden also – zumindest in der ersten GATT-Runde, in der es um die „Zollkompensationen“ geht – im wesentlichen unter dem Diktat des Rechenstiftes stehen.

Die Ausgangslage der EFTA in Genf ist – im Gegensatz zu der der EWG – recht günstig, da sämtliche GATT-Staaten beabsichtigen, aus der ersten, auf den EWG-Außenzoll konzentrierten GATT-Phase, ein Maximum an Zollvorteilen herauszuschlagen, zumal alle Zollkonzessionen der EWG hier noch gratis erfolgen müssen. Die EWG steht also allein gegen EFTA und GATT.

Beschleunigter EFTA-Zollabbau zurückgestellt

Für die zukünftige europäische Handelspolitik hätten die zunächst erwogenen und bereits allgemein erwarteten „Beschleunigungsbeschlüsse“ des EFTA-Ministerrats Ausschusses von Bedeutung sein können. Doch die Tagung der EFTA-Handelsminister Mitte Oktober entschied sich gegen einen rascheren Zollabbau der EFTA-Länder von bisher 20 % auf 30 %. Eine solche Vorverlegung des Zollsenkungstermins war ursprünglich als Kampfmaßnahme auf weltweiter Ebene gegen die EWG gedacht. Man entschied sich lediglich für einen beschleunigten internen Zollabbau der EFTA-Länder. Vorläufig hat man sich also damit abgefunden, daß eine Einigung zwischen EFTA und EWG doch nicht so bald zu erwarten ist. Überdies herrschte bei den EFTA-Ministern der Eindruck vor, daß die weitere Initiative zur Aufnahme von Annäherungsgesprächen zwischen EWG und EFTA bei der EWG liege. Durch den Verzicht auf eine „Kampfansage“ an die EWG hat die EFTA in jedem Fall die Tür zu Verhandlungen offengehalten.

EWG machte GATT mobil

Halten wir also fest: Der gemeinsame Außenzolltarif der EWG und daher die Gründung des vielgeschmähten gemeinsamen Marktes der „Europäischen Sechse“ hat den Anlaß zu den hoffentlich zu erwartenden weltweiten Zollsenkungen gegeben. Die Schwingkraft des GATT hat in den 12 Jahren ihres Bestehens von Konferenz zu Konferenz nachgelassen; in den bisher vier Zollsenkungskonferenzen war es ihr aber gelungen, immerhin rund 60 000 Tarifpositionen zu senken oder zu „binden“. Diese vertraglichen Regelungen wirkten sich auf über 50 % des Welthandels aus. Mit jeder Zollsenkungskonferenz jedoch wurden die Resultate magerer. Die unglückliche Konstellation der beiden europäischen Wirtschaftsblöcke zueinander und die deshalb immer dringender werdende Klärung der europäischen Zoll- und Handelsbeziehungen haben dem GATT, diesem so verdienstvollen Zusammenschluß der 37 bedeutendsten Handelspartner der Welt, neuen Auftrieb gegeben. Die Spannungen zwischen EWG und EFTA und das grundsätzliche Interesse der USA am Abbau des „provokativen“ EWG-Außenzolltarifs haben also zu den gegenwärtigen Verhandlungen in Genf

geführt, die mit vereinten Kräften die Zollmauern der EWG ins Wanken bringen sollen. Die EFTA-Länder, die sich erst Anfang 1960 auf Initiative Großbritanniens als „Protest-Klub“ zur EWG zusammenschlossen, wollen jetzt von der EWG Taten sehen.

USA im „Abseits“

Die USA haben bei den Genfer Verhandlungen eine Schlüsselposition inne: einerseits fordern sie von der EWG eine weltweite Handelspolitik, andererseits aber ist angesichts des großen Widerstandes der US-Industrie fraglich, wie groß der Spielraum der USA für „Zollzugeständnisse auf Gegenseitigkeit“ ist. Die USA werden nämlich möglicherweise nicht nur direkte europäische Zollzugeständnisse mit Gegenleistungen bezahlen, sondern darüber hinaus auch – entsprechend den GATT-Regeln – noch weitere Gegenleistungen erbringen müssen, sobald es zwischen EWG und EFTA zu Zollsenkungen kommt.

Sollten die USA aus Mangel an Zollsenkungsspielraum für eigene Konzessionen einem Herunterhandeln der Zölle zwischen EWG und EFTA Steine in den Weg legen, dann wäre man fast in einer Sackgasse: aus Angst, den bisherigen Einfluß auf dem europäischen Markt zu verlieren, haben die USA bereits gegen den Zusammenschluß von EWG und EFTA Vorbehalte angemeldet. Immerhin sind die USA bereit, über eine Zollsenkung von insgesamt 20 % (verteilt auf fünf Jahre) zu verhandeln.

Berg-Predigt: Schafft eine Europäische Zollunion!

Seit Anfang September diskutiert man nun in Genf über die Möglichkeiten eines alle Beteiligten zufriedenstellenden Einbaues des EWG-Außenzolltarifs in das Zolltarifsystem des GATT; man geizt dabei nicht mit handels- bzw. zollpolitischen Spitzfindigkeiten, um zwar möglichst viel Vorteile einzuhandeln, selbst aber keine großen Konzessionen machen zu müssen. Zur gleichen Zeit – am 10. September – hielt der Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI), Fritz Berg, vor der Schweizer Bankiersvereinigung eine Rede zum Thema „Möglichkeiten und Grenzen der europäischen Integration“, die geeignet war, die Konferenz-Europäer in Genf aus ihren Meditationen hochzuschrecken.

Präsident Berg, als offizieller Sprecher der deutschen Industrie, forderte nämlich eine gesamteuropäische Zusammenarbeit in Form einer Zollunion. Er betonte, daß für eine baldige Verständigung zwischen EWG und EFTA keine Zeit mehr zu verlieren sei und vertrat die Ansicht, daß sich die europäischen Probleme nicht dadurch aus der Welt schaffen ließen, daß man auf weltweite Lösungen ausweiche.

Der gezielte Zweck dieser in der Öffentlichkeit mit großem Interesse aufgenommenen Rede ist eindeutig, wenn man Ort und Zeit der Ansprache in Beziehung zur GATT-Konferenz setzt.

Präsident Berg verwies auf die übereinstimmende Auffassung der europäischen Länder, daß eine umfassende europäische Freihandelszone im Rahmen der OEEC notwendig und auch technisch möglich sei. Daher sollte kein Zweifel mehr darüber möglich sein, daß der zersplitterte europäische Kontinent angesichts der weltpolitischen Entwicklung der inneren Stärkung und Festigung sowohl im politischen als auch im ökonomischen Bereich bedarf.

Forderung nach Innereuropäischer Arbeitsteilung

In ökonomischer Hinsicht sei eine Ausweitung der innereuropäischen Arbeitsteilung dringend notwendig, weil sich die Chancen moderner industrieller Fertigungsmethoden in Verbindung mit neuen Energiequellen von größeren Wirtschaftseinheiten am vorteilhaftesten realisieren ließen. Sagte Europa-Apostel Berg: „Will also Europa seine Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt und das bisherige Wohlstandsgelände gegenüber dem Sowjetblock aufrechterhalten, so muß es die Vorzüge einer weiträumigen Arbeitsteilung, einer hochentwickelten Technik und damit der rationellen Massenproduktion ausnutzen.“

Europa-Einigung: Zunächst zollpolitische Übergangsregelungen

Der Redner, der sich für die deutsche Wirtschaft vorbehaltlos zu der deutsch-französischen Verständigung als Voraussetzung der Befestigung der politischen Verhältnisse bekannte, stellte die Vertragstreue der deutschen Industrie gegenüber der EWG heraus. Mit der gleichen Entschiedenheit, mit der die deutsche Industrie für die EWG eintrete (was nicht besage, daß sie mit allem einverstanden sei, was in dem EWG-Vertrag steht und wie dieser Vertrag von

Freihandel kontra Schutzzoll

Sämtlichen seit dem Ende des zweiten Weltkrieges unternommenen Bemühungen weitsichtiger Handelspolitiker um eine möglichst weitgehende Erleichterung der Welthandelsbeziehungen waren bislang nur Teilerfolge beschieden: Noch stets stand der von ihnen verfochtene Gedanke des mengen- und wertmäßig unbehinderten Warenaustausches der Nationen – also der Freihandelsgedanke – im Widerspruch zu dem Schutzzollbedürfnis jener Nationen, denen aus politischen (Autarkiestreben) oder wirtschaftspolitischen Erwägungen heraus eine Abkapselung der mehr oder weniger schutzbedürftigen heimischen Industrie gegenüber der ausländischen Konkurrenz wichtiger erscheint, als ein reger Warenaustausch über die Landesgrenzen hinaus. Die „Havanna Charter“, die sog. Magna Charta des Welthandels, wurde 1948 im Rahmen der UNO-Arbeit zwar von 54 Welthandelsnationen beraten – aber niemals ratifiziert! Ihr Ziel, die Schaffung einer internationalen Handelsorganisation, die durch Senkung der Zölle und Verzicht auf mengenmäßige Handelsbeschränkungen den allgemeinen Abbau der internationalen Handelsschranken vorantreiben sollte, wurde nie verwirklicht. Doch zeitigte der Einfluß ihrer Grundgedanken unbestreitbare Erfolge: Das Funktionieren des GATT – auf weltweiter Ebene – und die 1948 durch die Bedingungen des Marshallplans erzwungene schrittweise Koordinierung der europäischen Handelspolitik. Diese wiederum führte zu einer weitgehenden Befreiung des Warenaustausches zwischen diesen Ländern von der mengenmäßigen und devisenmäßigen Kontingentierung durch die sogenannte Liberalisierung der Importe und Devisen.

Die Zersplitterung des nur in den Ansätzen erkennbaren europäischen Großhandelsraums in zwei Wirtschaftsböcke – in die EWG und EFTA – ist praktisch die augenblickliche Kompromißlösung zwischen dem Freihandelsgedanken (den man innerhalb dieser Wirtschaftsböcke zu praktizieren sucht) und dem Schutzzollbedürfnis (das streng genommen etwa in dem Zollobentarif der EWG zum Ausdruck kommt). In den gegenwärtigen Zollverhandlungen des GATT in Genf wird nun versucht, das Schutzzollbedürfnis der „Kleinen Europäer“ einerseits mit dem im GATT verfolgten Freihandelsgedanken (Abbau der Zollschranken) andererseits in Einklang zu bringen.

Der Schutzzollgedanke reicht schon in die Stadtstaaten des Altertums und des Mittelalters zurück und feierte fröhlich die Urstände im 18. Jahrhundert (Merkantilismus). Das 19. Jahrhundert – bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges – stand im Zeichen des aus England stammenden Freihandelsgedankens. Nach 1918 glaubten die Freihändler erneut an eine Chance, doch die Weltwirtschaftskrise 1929 zerstörte alle Hoffnungen: Fast jedes Land nahm Zuflucht zur Devisenzwangswirtschaft, Importkontingentierung, Erhöhung der Zollschranken und zum Abschluß bilateraler (zweiseitiger) Handelsverträge. Der multilaterale (weltweite) Handel und mit ihm die Austauschbarkeit der Währungen sowie der Abbau der Zollschranken wurde erst nach 1946 wieder zum handelspolitischen Ideal jener Nationen, die weltwirtschaftliche Beziehungen über nationalstaatliche Eigensucht stellen.

den Brüsseler Organen ausgelegt wird), habe sie sich stets um den wirtschaftlichen Zusammenschluß des ganzen freien Europa bemüht. Er betrachte es als vordringliche Aufgabe, zunächst durch zollpolitische Übergangsregelungen zu verhindern, daß eine Kluft zwischen EWG und EFTA entsteht. Je weiter der Zollabbau in den beiden Integrationsräumen fortschreite, und je mehr sich damit das Gefälle zwischen den europäischen Zollsätzen (Stichwort „Zolldifferenzen“) verstärke, desto schwieriger werde es sein, die Handelsströme in Europa in ihren traditionellen Bahnen zu halten.

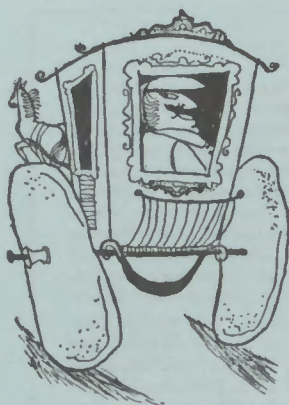
Neue politische Initiative erforderlich

Dennoch überschätzt der BDI-Präsident nicht den Wert einer solchen zollpolitischen Übergangsregelung; auch wenn es sich nur um eine wirtschaftliche Integration handele, werde die Entscheidung schließlich politisch sein. „Ich bin überzeugt davon, daß von dem Augenblick an, da sich der politische Wille durchsetzt, die technischen Probleme, deren Schwierigkeiten ich nicht unterschätze, gelöst werden können.“ Dazu bedürfe es allerdings einer neuen politischen Initiative.

An diesem Punkt ging der Präsident des BDI auf die, wie er sagte, zögernde Haltung der USA in der europäischen Integrationsfrage ein, die ihm nicht ganz verständlich sei. Man sollte sich nicht darüber täuschen, daß ein Ausgleich der handelspolitischen Differenzen auf atlantischer Basis ohne eine europäische Zwischenstufe mit fast unüberwindbaren Schwierigkeiten verbunden sei. Er sei indessen so optimistisch zu glauben, daß die USA sich einem europäischen Zusammenschluß nicht entgegenstellen werden, „wenn wir Europäer unter uns selber einig geworden sind“. Das Handels- und Industriepotential eines einheitlichen wirtschaftlichen Handelsraumes würde sich so erhöhen, daß sich daraus auch große Chancen für den ame-

Wir verwöhnten Kinder

Aktuelle Märchen
aufgezeichnet von
Hellmut Holthaus



Kennt ihr die Sage von Frau Hütt, der Riesenkönigin in Tirol? Vielleicht erinnert ihr euch noch daran aus eurer Kinderzeit. Ihr Bübchen war einmal in einen Morast gefallen, und die Diener mußten es mit schönem weißem Brot säubern. Da zog ein schwarzes Gewitter daher, das allen Besitz der Frau Hütt verwüstete und sie selbst in Stein verwandelte.

Und die Sage von den reichen westfälischen Rittersn habt ihr vielleicht auch einmal gehört. Aus Weizenmehl buken sie sich große Kuchen wie Kutschenräder, die steckten sie auf die Achsen. Drei Tage danach starben sie an der Pest. Solche Übermut-Sagen gab es viele in alter Zeit. Die Brüder Grimm haben

einige davon gesammelt. Eine erzählt vom Burgfräulein, das sich Semmeln aushöhlen ließ und statt der Schuhe anzog, eine andere von Hütchen, die ihr dunkles Brot mit Füßen traten und mit ihren Peitschen geißelten, weil sie lieber weißes gehabt hätten. Und die reichste Bürgerin der reichen Stadt Stavoren ließ eine ganze Schiffsladung Weizen ins Meer schütten, weil der Schiffsmeister, dem sie befohlen hatte, das Edelste und Beste von der Welt einzuhandeln, nicht mit Gold und Elfenbein heimkehrte, sondern mit Weizen, den er für das Edelste und Beste hielt. Immer folgte die Strafe auf dem Fuß. Die Erde verschlang das Fräulein und die Buben, und die Stadt Stavoren versank im Meer.

Und zu einer Zeit formte ein Metzgermeister ein Bildwerk aus Rindertalg, das einen Schwan darstellte, der ein Boot zog, und das Bildwerk war so groß wie das ganze Schaufenster. Als es lange genug dagestanden hatte, verbrannte er es. Denn in der ganzen Stadt wollte niemand mehr Rindertalg im Essen haben, und wenn er ihn auch geschenkt bekam. In solchem Überfluß lebten damals die Leute, und ihre Zungen waren fein geworden. Wenn man

selber übermütig wird, merkt man es nicht. Aber der Leser merkt doch etwas. Die Geschichte vom Bildwerk aus Rindertalg ist nicht von Grimm, sondern von mir, und sie ist nicht von damals und keine Sage. Aber nun bin ich in Verlegenheit. Wie soll ich weiter erzählen? Ich kann es doch nicht machen wie die Brüder Grimm! Die nahmen kein Blatt vor den Mund und schrieben im Volkston, der Reichtum habe die Leute übermütig gemacht, sie schrieben von frevelhaftem Umgehen mit der Gottesgabe und ließen endlich das Strafgericht hereinbrechen. Die Brüder Grimm hatten es einfach — die geschilderten Ereignisse

lagen weit zurück und waren abgeschlossen, und sie waren nicht daran beteiligt. Ich aber bin beteiligt, und der Film läuft noch. Im Lexikon kann man nachlesen, wozu Rindertalg, auch Unschlitt genannt, nütze ist: Zur Herstellung von Kerzen, Seifen, Margarine und Salben und — als Feintalg — zum Kochen. Ich kann aber noch einige persönliche Erfahrungen beisteuern. Einer Zeit entsinne ich mich, da reiste ich weit mit der Bahn, und ich verschlief, den Kopf auf dem Arm, manche Nachtstunde auf Anschlußbahnhöfen, um ein paar Pfund Rindertalg zu hamstern. Ein wie wertvolles Fett er ist, wußte ich aus dem Kochtopf meiner Großmutter, der sieben Söhne speiste, und aus alten Festrezepten, und in Oberschlesien hatte ich gesehen, wie die Kumpel ein Stück Rindertalg in ihrem Frühstückskaffee auflösten, um sich für ihre schwere Arbeit zu kräftigen.

Nun ist in der ganzen Stadt nicht einer, an den der Metzger seinen Talg loswerden kann. Was macht er damit? Ich ging in den Laden und fragte ihn. Abfall, sagte er. Vogelfutter. Die Seifenfabrik zahlt nur ein paar Pfennig dafür, es lohnt fast nicht der Mühe. Ich kann ja kaum das Schweineschmalz verkaufen! Und das Fleisch kann nicht mager genug sein, und das feinste und zarteste soll es sein. Aber das Vieh besteht nicht bloß aus Filets. S'isch grüsig, sagte er. Wenn bloß, schloß er nachdenklich, nicht mal was anderes kommt! Mit diesen einfachen Worten drückte er aus, daß ihm selbst unheimlich zumute war.

Wie viel — und das frage ich mich selbst so gut wie dich und jedermann — wollen wir noch haben, damit wir zufrieden sind?

Den Übermut der anderen merkt man gleich, aber des eigenen Übermuts gewahr zu werden scheint nicht so einfach. Von den anderen heißt es bei Grimm: Das war eine himmelschreiende Sünde, denn viele arme Nachbarn hatten kein Brot zu essen.

Aber gibt es noch Nachbarn, die nicht satt zu essen haben?

Doch; unsere Nachbarschaft ist allerdings ein bißchen weitläufiger geworden, sie reicht jetzt nach Asien und Afrika. Neben der Metzgerei ist ein Zeitungsstand, und ich lese: Sechshundert Millionen leben am Rand des Verhungerns — fünfundzwanzig Millionen sterben jährlich den Hungertod. Ich zögere, mit Grimms harten Worten vom Ende Stavorens zu schließen, ich will es aber doch tun; vielleicht ist es nicht ganz nutzlos. Arm und von keinem betrauert, von vielen verhöhnt, sank jene reiche Frau je länger je mehr in Not und Elend, hungrig bettelte sie Brot vor den Türen und bekam oft keinen Bissen, endlich verkümmert sie und starb verzweifelt. Und der Übermut ihrer Mitbürger, die im ganzen Land „die verwöhnten Kinder von Stavoren“ genannt wurden, nahm von Jahr zu Jahr überhand; auf eine Zeit öffnete sich die See und verschlang mehr als drei Viertel der Stadt in rauschender Flut.



Europäer an einen Tisch

Fortsetzung von Seite 13

kanischen Export ergeben würden. Ein wirtschaftlich starkes Europa wäre außerdem in der Lage, seinen Beitrag für die Entwicklungsländer wesentlich zu erhöhen und damit die USA zu entlasten.

Geschlossene Front gegen sowjetische Wirtschaftsoffensive schaffen

Einen unmittelbaren Anschluß einzelner EFTA-Länder an die EWG hält Präsident Berg für wenig wahrscheinlich. Deshalb bezeichnet er die Zollunion als einen Mittelweg zwischen EWS und EFTA. Vielleicht werde die Gefahr eines gesamteuropäischen Zollltarifs von den Niedrigpreisländern, d. h. den Entwicklungsländern in Asien und Afrika, überschätzt.

Ein gesamteuropäischer Zusammenschluß werde jedenfalls eine dynamische Tendenz zur weltweiten Senkung der Zölle auslösen. Der größere Markt ermögliche eine intensivere Rationalisierung und vermindere damit das Bedürfnis nach Schutzzöllen. In politischer Hinsicht würde die Mitgliedschaft in einer Zollunion keinen

Verzicht auf staatliche Souveränitätsrechte bedeuten. Es würden auch solche Länder beitreten können, die aus Gründen der Neutralität (etwa Schweiz, Schweden oder Österreich) politische Bindungen nicht eingehen wollen oder können.

Den besonderen Vorteil einer europäischen Assoziation mit einem gemeinsamen Zollltarif sieht der BDI-Präsident darin, daß sie zu einer stärkeren Koordinierung der Handelspolitik führen würde.

Die Beziehungen Großbritanniens zum Commonwealth stellten zwar ein Sonderproblem dar, das gewisse Sonderregelungen erfordere, doch sollte man nicht übersehen, daß das Commonwealth, dem große Teile Afrikas und Asiens angehören, ein bedeutender Stabilisierungsfaktor ist. Im Falle eines Beitritts zu einer Europäischen Zollunion wäre an die Einräumung von Zolllkontingenten für die Commonwealth-Staaten zu denken.

Die großen weltwirtschaftlichen Aufgaben könnten von den westlichen Industrienationen nicht im Wettbewerb gegeneinander gelöst werden. Eine erfolgreiche Begegnung der östlichen Wirtschaftsoffensive, die sich immer stärker auf die Entwicklungsländer konzentrierte, sei nur dann denkbar, „wenn wir unsere Wirtschafts- und Handelspolitik aufeinander abstimmen“.

Ein neuer Preßbetrieb entsteht in unserem Werk Brackwede. Die Wiese, die Bäume und Sträucher zwischen Haupttor und Verwaltung, diese kleinen Oasen der Natur, sind den Baggern und Planieraupen zum Opfer gefallen. Die vorbereitenden Arbeiten für dieses Neubauprojekt der Presswerke Brackwede — Anfang August begonnen — wurden in diesen Wochen zum Abschluß gebracht. Von August bis Anfang Oktober kletterten schwere, mit Erde beladene Lastwagen aus weiträumigen Baugruben, die rechts und links des Weges zur Verwaltung in Tiefen bis zu 10 m gebaggert wurden. Mehr als 10 Lkw waren ständig bei der Arbeit. Von dem Gebäude, in dem bislang die Arbeitsvorbereitung für den Behälterbau beherbergt war, sind nur noch Schutt und Trümmer übrig, und wo bis vor wenigen Wochen der Betrieb V zu finden war, ist heute nurmehr ein großes Loch.

In anderthalb Jahren werden zwischen Betrieb I und der Begrenzungsmauer am Torhaus auf 200 m Länge und 80 m Breite neue Hallen für einen modernen Preßbetrieb entstanden sein. Die Halle des alten Betriebes II ist einfach zu klein geworden. Zwischen den großen Pressen und den Stapeln fertiger Erzeugnisse wird eine wirtschaftliche Fertigung zunehmend erschwert; Enge und Unübersichtlichkeit, die zwangsläufig in diesem Betrieb gegenwärtig herrschen, belasten nicht nur die Produktionskosten, sondern auch die Nerven der Männer in diesem Betrieb.

Der Hallenneubau des Preßbetriebes wird künftig nun eine bessere Anordnung des Produktionsflusses vom Rohmaterial bis zum fertigen Erzeugnis erlauben und wird den Preßbetrieb aus seiner Raumnot befreien.

*

Seit dem 1. August ist ein Teil des Brackweder Werksgeländes zur Großbaustelle geworden. Doch die Baggerarbeiten, für jeden sichtbare Verwirklichung langwieriger und eingehender Planungen, sind im Grunde bereits der zweite Schritt: Vorher schon zerbrachen sich Planungsingenieure und Baufachleute die Köpfe darüber, wie der neue Betrieb am zweckmäßigsten zu errichten sei. Sie projektierten, zeichneten Pläne, schoben an Hand eines maßstabgerechten Modells die Maschinen — durch kleine Holzklötzchen symbolisiert — auf einem großen Grundriß des Betriebes in die verschiedensten Positionen, um so die betriebstechnisch besten Standorte und den vorteilhaftesten Produktionsfluß zu ermitteln.

*

Im Rahmen der innerbetrieblichen Rationalisierung des Werks wird in diesen Wochen auch mit der Einrichtung eines zentralen Magazinplatzes von 2000 qm Grundfläche zwischen dem Blechlager an der Elektroschweißerei und dem Torhaus begonnen.

Betrieb II erhält eine neue Halle

Zum erstenmal werden sich dann nicht mehr Halbfabrikate- und Fertigteillager über das ganze Werksgelände verteilen.

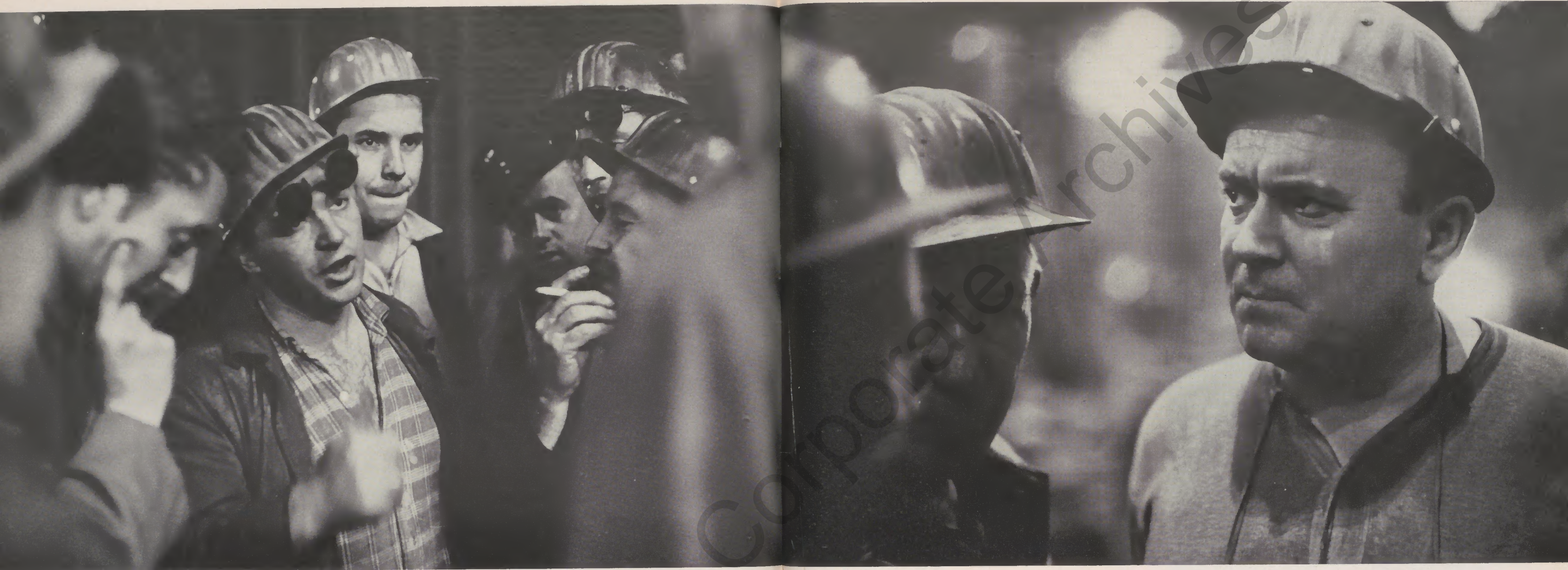
Schließlich wird auch die Werksleitung mit ihren zahlreichen Abteilungen ein modernes Verwaltungsgebäude erhalten. Wo heute noch die Werkswagen zwischen den Einsätzen in den Garagen stehen, sollen bis in zwei Jahren endlich auch Beschaffungsstelle und Arbeitsvorbereitung, Konstruktionsbüro und Kostenabteilung, Terminstelle, Sozialabteilung, Verkauf usw. mit der Werksleitung unter einem Dach zusammengefaßt sein.

Auch der schon viel diskutierte und grundsätzlich zugesagte Neubau einer modernen Waschkave steht auf dem großangelegten Neubauprogramm der Presswerke.

Im Werk Brackwede tut sich etwas, und wer nach langer Zeit das Werk wieder einmal besucht, wird sich anfangs darin nur schwer zurechtfinden. Die Sträucher am Wege aber, ein Stückchen heiter-verspielte Natur inmitten einer emsigen Arbeitsumwelt, mußten dem Fortschritt weichen.

Dr. Urbanczyk, Brackwede





STAHLWERK

Umstrittene Sonntagsruhe

Ein Gespräch mit Stahlwerkern

In diesen Wochen diskutiert man in den Stahlwerken an Rhein und Ruhr über die vom Bundesarbeitsministerium geplante „Sonntagsruhe“, die auf dem Verordnungsweg in SM- und Elektrostahlwerken eine absolute Betriebsruhe für die Dauer einer Schicht, und zwar der Frühschicht (für Thomasstahlwerke und Walzwerke erster Hitze sogar für zwei Schichten) erzwingen soll. (Begründung: „Du sollst den Feiertag heiligen.“) 1,5 Mill. Arbeitnehmer in der Bundesrepublik gehen indes Sonntag für Sonntag ihrem Beruf nach, weil es das „öffentliche Interesse“ so erfordert. Dieses „öffentliche Interesse“ wird der Arbeit der etwa 17 000 von dem bevorstehenden ministeriellen Erlaß der Sonntagsruhe betroffenen Stahlwerkern plötzlich abgesprochen. Bis 1956 jedoch kannte der Stahlwerker überhaupt keinen arbeitsfreien Sonntag; seine Wochenarbeitszeit betrug 56 Stunden. 1957 wurde die Arbeitszeit der Stahlwerker von 56 über 45 auf 42 Wochenstunden zurückgeführt (wodurch 13 Sonntage im Jahr für den Stahlwerker arbeitsfrei wurden). Jeder Stahlarbeiter bestätigt heute, daß die gleitende Arbeitswoche im 42-Stunden-Rhythmus in Ordnung sei. Um zu erfahren, was die Stahlwerker selbst über die bevorstehende Sonntagsruhe denken, haben wir im SM-Stahlwerk der Henrichshütte verschiedene Grubenleute und Schmelzer um ihre Meinung befragt. Die volks- und betriebswirtschaftlichen Bedenken des Arbeitgeberverbandes der Eisen- und Stahlindustrie haben wir in der WZ 8/9/60 zusammengefaßt wiedergegeben. Auf Seite 22 dieser WZ-Ausgabe haben wir verschiedene technische Auswirkungen der geplanten Unterbrechung der Stahlproduktion wiedergegeben; sie lassen ebenfalls den Schluß zu, daß nicht nur die Produktion überproportional abnehmen, sondern auch die Produktionskosten unverhältnismäßig stark steigen würden.

„Weniger arbeiten am Sonntag? Schön! Aber was schaut beim Lohn für uns dabei heraus?“ Da die geplante Sonntagsruhe, d. h. der voraussichtliche Ausfall der Schicht von 6–14 Uhr die bisher übliche kontinuierliche Arbeitsweise in SM-Stahlwerken unterbricht, müßten die Wochenarbeitszeiten geändert werden. Die Alternative einer 44-Stunden-Woche schied in der Diskussion sofort aus. „Damit kann man uns nicht kommen.“ Die Beibehaltung der 42-Stunden-Woche bei zwangsläufig geänderten Schicht-

rhythmus bringt aber derart viele technische und sozialpolitische Probleme mit sich (z. B. Wiedereinführung des Springersystems), daß sich die 40-Stunden-Woche für die Stahlarbeiter wohl am günstigsten auswirken würde.

Die bisherige gleitende Arbeitswoche im Vierschichten-System könnte im wesentlichen erhalten bleiben, aber die Stahlwerker würden den Lohn für eine Sonntagsfrühschicht im Monat verlieren. Dazu sagt der Stahlarbeiter: „Das ist ja fast, als müßten wir mitten in der Hochkonjunktur kurzarbeiten. Nee, mit uns nicht!“ oder „Ohne vollen Lohnausgleich sind wir gegen die geplante Neuregelung!“ Schon bei der Rückführung der Arbeitszeit von 56 auf 42 Wochenstunden haben sie im Schnitt etwa 40,- DM (in der Spitze bis zu 100,- DM) im Monat eingebüßt. Und auch jetzt wäre der Verdienstausschlag einer Sonntagschicht im Monat ähnlich hoch. „Das merkt unsereiner am Portemonnaie!“

Auf den Einwand aber, daß die Kirche gerade das materialistische Denken mit der „Sonntagsruhe“ bekämpfen will, erwiderten die Stahlarbeiter: „Wir haben uns nun mal an ein bestimmtes Einkommen gewöhnt“, oder „An meinem Lebensstandard laß ich mir nicht rütteln. Ich muß ja schließlich auch an meine Familie denken.“ Das hat für ihn mit materialistischem Denken nichts zu tun. Zwar geben die Männer zu, daß sie bei Kurzarbeit ebenfalls mit weniger Geld auskommen müßten, aber „das war ja wohl auch was anderes“.

Es geht den Kirchen und dem Bundesarbeitsministerium um die moralisch-ethische Wiederaufwertung des Sonntags, der unter dem Zeichen des Gottesdienstes stehen soll. Auf dieses Argument aber reagierten die Stahlwerker mit großer Heftigkeit: Während des Krieges und in den Jahren des Wiederaufbaus habe sich auch niemand um den „Sonntag des Stahlarbeiters“ gekümmert, lautet die kategorische Antwort.

„Wer in die Kirche gehen will, der kann das auch im Rahmen des jetzigen Schichtplans tun“, oder „Manche Kollegen gehen vor oder nach der Schicht zur Messe, die ja mehrmals am Tag abgehalten wird“, oder „Wer in die Kirche gehen will, der findet in der Umgebung immer Gelegenheit dazu“, so lautet die Meinung der Stahlwerker zum Thema Kirchgang. Sie vertreten die Ansicht, daß sich die Kirche an den Arbeitsrhythmus des schaffenden Menschen anpassen soll, will sie den Arbeiter erreichen. In den Industriezentren sollten sowohl die katholische als auch die protestantische Kirche am Sonntagabend Gottesdienst abhalten.

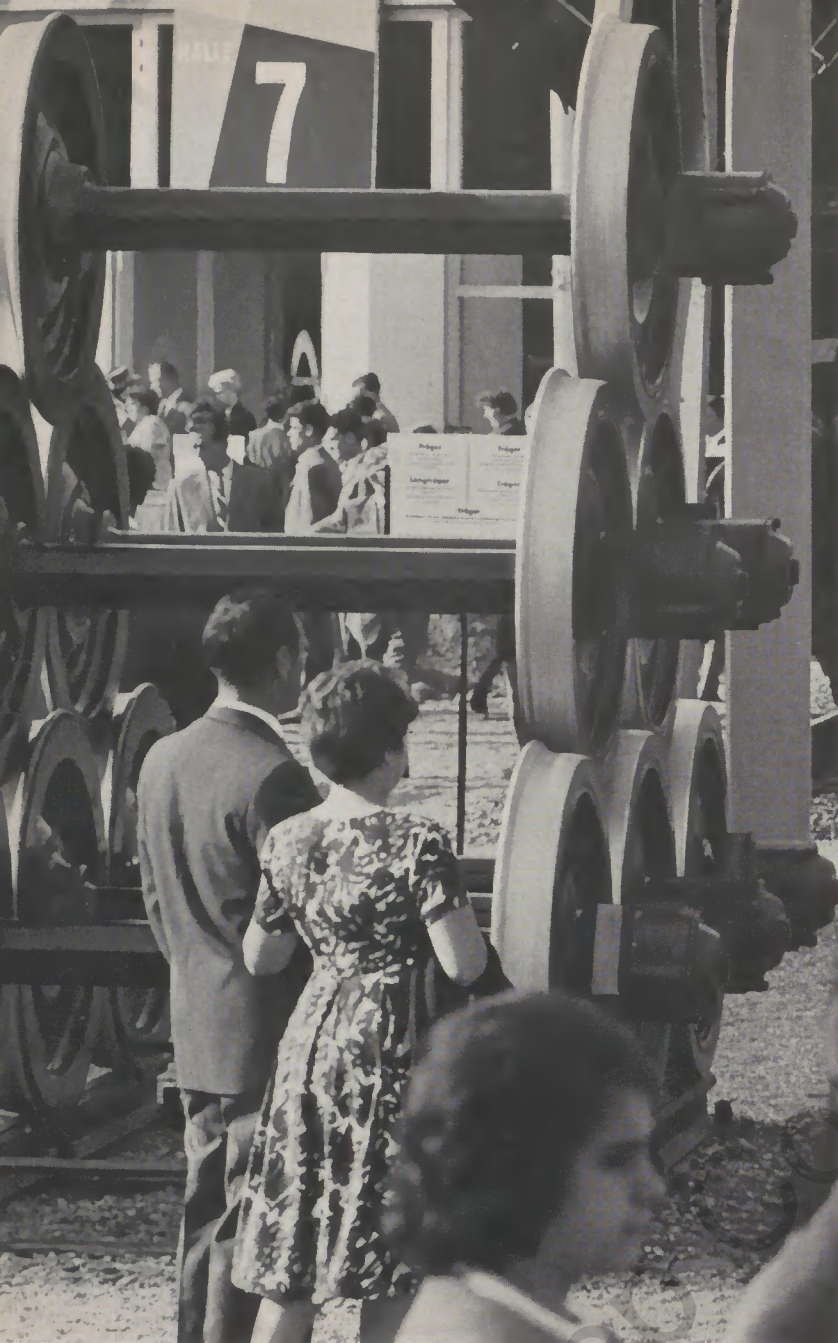
Diese und ähnliche Antworten hörten wir von Männern beider Konfessionen, von denen eine ganze Reihe als gläubige und ausübende Christen bekannt sind.

Nicht selten waren übrigens auch Stellungnahmen wie etwa diese: „Wenn wir schon am Sonntag eine Schicht feiern sollen, dann aber die Mittagsschicht; sie ist die schwerste in der ganzen Woche. Es ist doch klar, daß man nur unglücklich zur Schicht geht, wenn andere Kollegen mit ihren Familien spazieren- oder zum Sportplatz gehen.“

Stahlwerker sind harte Arbeiter, die einen schweren Beruf ausüben. Ihr Geld ist sauer verdient. Daß aus kirchlichen Rücksichten durch Regierungsverordnungen eine bewährte Arbeitszeitregelung durch eine neue ersetzt werden soll, die für sie nachteilig ist, will ihnen nicht in den Kopf. Sie sind der Auffassung, daß jeder nach seiner Fassung selig werden soll, die Einmischung des Gesetzgebers in ihre Auffassung von Kirche und Christentum lehnen sie ab: „Das ist Privatsache jedes einzelnen.“ Nach einer Unterhaltung mit den Stahlwerkern gewinnt man jedenfalls den Eindruck, daß durch die Anordnung einer „Sonntagsruhe“ kein Arbeiter zum Kirchgänger wird, der es nicht schon vorher war.

Schiene und Straße

Ruhrstahl auf dem Rheinstahl-Stand



Pyramide aus Ruhrstahl-Radsätzen

Die Beteiligung unserer Muttergesellschaft, der Rheinischen Stahlwerke, an der vom 10. bis 25. September geöffneten Ausstellung „Schiene und Straße“ im Messegelände der Essener Gruga war ein überzeugender Beweis für den hohen Anteil von Rheinstahl-Erzeugnissen im Dienste sowohl des Schienen- als auch des Straßenverkehrs. In Halle 7 – die ganz von Rheinstahl belegt war – und auf dem vorgelagerten Freigelände demonstrierten die einzelnen Rheinstahl-Tochtergesellschaften – unter anderen die Ruhrstahl AG – den neuesten Stand der Technik auf den verschiedensten Gebieten der neuzeitlichen Güterbeförderung und des Güterumschlags. Während nun die Henrichshütte, traditioneller Lieferant für Schienenfahrzeughersteller vor allem auf dem Sektor Radsatzbau, interessante Serienstücke und Neuentwicklungen ausstellte, waren die Presswerke Brackwede vornehmlich als Lieferant der Kraftfahrzeug-Industrie mit Erzeugnissen ihres Preßwerks vertreten. Aus dem Ausstellungskatalog der Henrichshütte seien u. a. erwähnt ein Triebradsatz (für dieselelektrische Lokomotiven), ein Laufradsatz (mit doppelt gewellten Stahl-Leichttradscheiben), ein Wagenradsatz (gepreßte und gewalzte Vollräder für DB-Güterwagen), ein Treibradkörper (mit angessenem Tragring für E-Loks) sowie zwei Neuentwicklungen: ein Leichtmetallradsatz sowie ein gummigefederter Leichtmetallradsatz für Straßenbahnwagen. Die Presswerke Brackwede hatten ausgestellt: warm und kalt verformte Träger – bis zu größten Abmessungen – für Lkw, Omnibus, Anhänger, Kleinlastwagen sowie geschweißte Drehgestellrahmen und entsprechende Langträger für die Eisenbahn. Eine bunte Leistungsschau.

Der moderne Massenverkehr auf der Schiene und auf der Straße ist ein Problem, das alle Industrieländer in zunehmendem Maße beschäftigt. Den Laien über diesen Fragenkomplex zu unterrichten und dem Techniker und Erfinder, dem Bau- und Verkehrsfachmann Anregung für die praktische Arbeit zu vermitteln, ist Sinn einer solchen Verkehrsausstellung. So war es auch nicht von ungefähr, daß just in der zweiten Septemberhälfte in Essen eine Reihe, z. T. internationaler Verkehrstechnischer Kongresse tagte, deren Teilnehmer stets die Gelegenheit wahrnahmen, die Ausstellung „Schiene und Straße“ zu besuchen, quasi als Ergänzung des mehr oder weniger akademischen Kongreßprogramms. Verschiedene internationale Verkehrsexperten – so aus der Schweiz, Schweden, Dänemark und unseren westlichen Nachbarstaaten – orientierten sich auf dem Ruhrstahl-Stand über unsere Entwicklungsprojekte im Radsatzbau. Besonderes Interesse fanden dabei die Leichtmetallradsätze für Straßenbahnwagen, die der allgemeinen Tendenz zur Gewichteinsparung bei der Konstruktion von Nahverkehrsmitteln sehr entgegenkommen. Aber auch unsere Hochleistungs-Trieb- und Laufradsätze fanden starke Beachtung durch die Verkehrsexperten des In- und Auslandes.

*

Essen ist als Ausstellungsort für eine so aktuelle Verkehrsschau wie die Ausstellung „Schiene und Straße“ denkbar gut geeignet, denn als Mittelpunkt einer in Europa wohl einmaligen Industrielandschaft mit dem dichtesten Verkehrsnetz des Kontinents bietet diese Stadt selbst einen lebhaften Anschauungsunterricht für die zur Lösung anstehenden Verkehrsprobleme.

Die Ausstellungsobjekte von „Schiene und Straße“ reichten denn auch von technischen Details für Schienen- und Straßenfahrzeuge

bis zu den riesigsten Straßenbaumaschinen, den neuesten Wagons und Omnibustypen; ausführliche Modelle von im Bau befindlichen oder projektierten Schnellstraßen, komplizierte Brückenkonstruktionen sowie die Modelle für die Umgestaltung ganzer Großstadtviertel im Zuge der immer drängender werdenden Lösung des Problems „Großstadtverkehr“ ergänzten die technische, von der Schienen- und Straßenfahrzeugindustrie beschickten Landesverkehrsausstellung in geradezu idealer Weise.

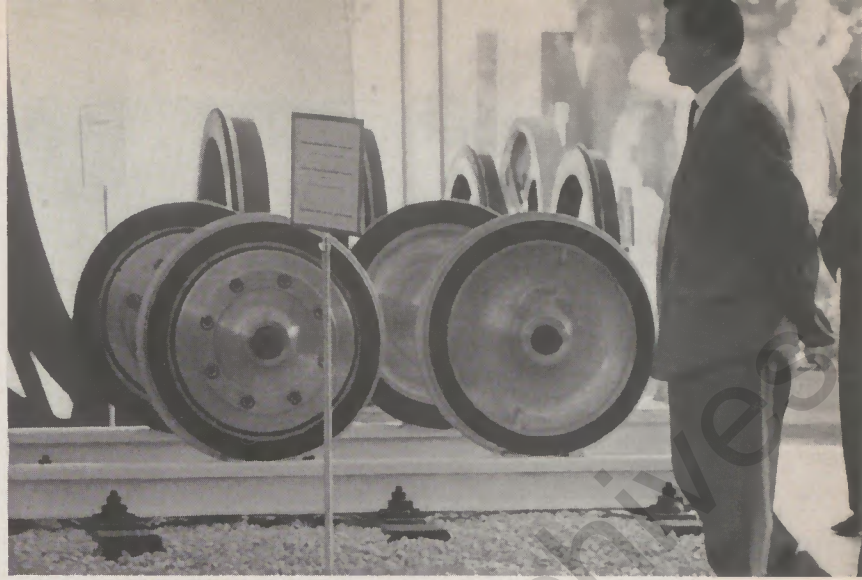
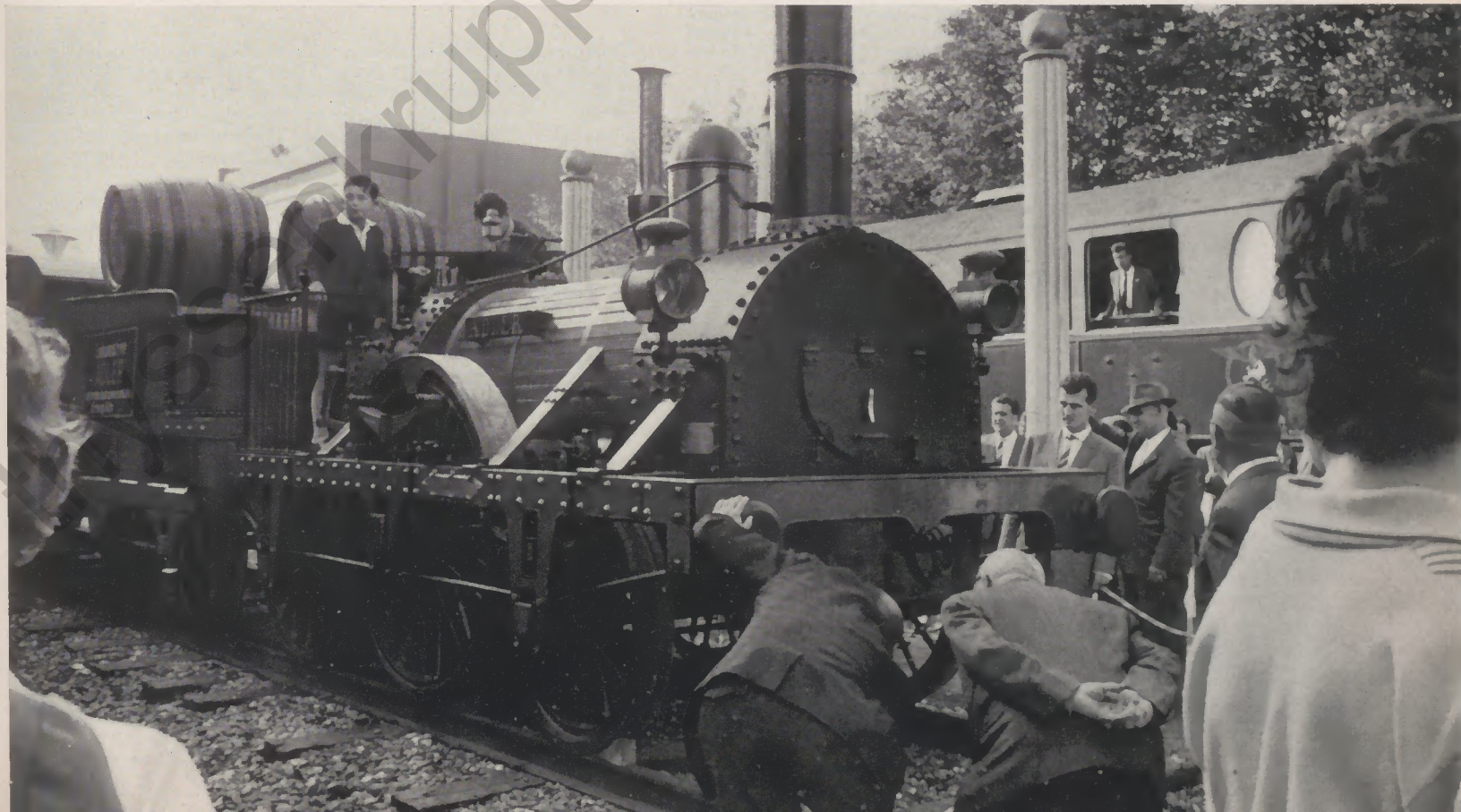
*

Das Thema „Verkehr“ interessiert heute jedermann, einfach weil jeder von uns ganz zwangsläufig im Alltag mit Verkehrsproblemen zu tun hat: der Benutzer der Straßenbahn ebenso wie der Autofahrer oder der Fahrgast der Eisenbahn; der Fußgänger – ebenso wie der Zweiradfahrer – fühlt sich von dem anschwellenden Pkw- und Lkw-Verkehr zunehmend in die Defensive gedrängt. Die hohen Besucherzahlen der Ausstellung „Schiene und Straße“ zeigen denn auch, daß dies eine Ausstellung auch des „kleinen Mannes“ war, deren Publikumswirksamkeit darin lag, daß sie Antwort auf verkehrstechnische Fragen zu geben versuchte, die jeder von uns aus den Alltagserfahrungen heraus gestellt haben könnte.

*

Der Blick in die Zukunft ist fast stets gepaart mit einer sentimentalen Rückschau in die Vergangenheit: Die Bundesbahn ebenso wie die Bundespost kramten in ihren Museen und Archiven und stellten dem technischen Fortschritt des 20. Jahrhunderts Zeugen einer Vergangenheit gegenüber, in der noch die Geruhsamkeit Trumpf war: Alte Leute – aber auch erstaunlich viel Jugendliche – verweilten gern vor der ersten deutschen Eisenbahn, die vor über 120 Jahren mit 30 km/st von Nürnberg nach Fürth fuhr, oder in der historischen Postausstellung, wo der Klang alter Posthörner uns fortschrittsgläubigen Menschen eine Botschaft aus der „guten alten Zeit“ zu-posaunte. Wer die Giganten der Schiene, die überschweren Straßenfahrzeuge, die elektronisch gesteuerten Verkehrsüberwachungsanlagen und die Hoch- oder Tiefbauprojekte des künftigen Straßenverkehrs bestaunte, der wußte, daß in unserem Jahrhundert des Massenverkehrs die Romantik Spitzwegscher Postkutschen-Idylle keinen Platz mehr hat. So waren die in Essen vorgeführten Postkalessen und sonstigen Requisiten dieser versunkenen Epoche nur mehr wehmütige Erinnerung inmitten einer industriellen Leistungsschau.

▼ Am Anfang: der „Adler“ ▲



Technische Neuheit: Aluminium-Radsätze ▲



Reisen – einst und jetzt ▲



Die Erfahrung mit dem Neuling teilen

Die Unfallkurve stieg an!

In der Mai-Ausgabe der Werkzeitschrift hatten wir einige allgemeingültige Grundsätze der Unfallverhütung herausgestellt und damit versucht, die Initiative unserer Mitarbeiter im Interesse ihrer eigenen Gesundheit, des Arbeitsschutzes und der Betriebssicherheit auch auf diesem Wege weiter zu fördern. Inzwischen haben in den Monaten Juni, Juli und August 270 unserer Belegschaftsmitglieder anzeigepflichtige Arbeitsunfälle erlitten. Das erste Halbjahr 1960 hat uns leider nicht die gewünschte weitere Verbesserung der Unfalllage gebracht; die Unfallzahlen stiegen sogar wieder an (vgl. beiliegende Unfallübersicht). Unser heutiger Artikel soll sich deshalb kurz mit der gegenwärtigen Unfalllage und ihren Ursachen befassen und im Rahmen unserer Veröffentlichungen systematisch weiterführen, wie Unfälle zu vermeiden sind.

Immer wieder wird in diesen Wochen die Frage gestellt, ob die höhere Produktion und die Neueinstellungen als unmittelbare Ursachen für die z. T. besorgniserregende Entwicklung des Unfallgeschehens angesehen werden müssen. Die Erfahrungen der Abteilung Unfallschutz bestätigen, daß diese Faktoren vor allen anderen für das Unfallgeschehen ausschlaggebend sind. Man kann ihnen aber auch Rechnung tragen, wenn die Unfallverhütung systematisch und konsequent durchgeführt wird. Unter systematischer Unfallverhütung verstehen wir die planmäßige Durchführung jener Maßnahmen, die wir immer wieder empfehlen; und unter „konsequent“, daß sie von allen Stellen beharrlich und zielstrebig verfolgt werden, bei den großen, aber auch aller kleinsten Dingen. Gerade die kleinen Dinge des Alltags, die vielen, vielen Nachlässigkeiten in allen Bereichen des Betriebsablaufs sind die Hauptlieferanten unserer Unfälle. Das sollten wir uns immer wieder vor Augen halten. Es gibt nun einmal keine Unfälle ohne Ursachen, und die Ursachen kommen nicht von alleine, sondern häufig genug durch uns selbst.

Wir können die Ursachen zu Unfällen, Schadenfällen und Betriebsstörungen entscheidend – menschlich und betrieblich gewinnbringend – verringern, wenn wir wissen,

- was zu Unfällen führt,
- wo die Ursachen zu suchen sind und
- was zu tun ist, diese zu vermeiden.

Die Mindestforderungen für den Arbeitsschutz und die Unfall- und Schadenverhütung sind heute in einigen tausend Gesetzen, Verordnungen, Unfallverhütungsvorschriften, Richtlinien, Normen, VDE-Vorschriften, Konstruktionsrichtlinien usw. enthalten. Davon

sollte nun jeder wissen, was an seinem Platz, für seine Tätigkeit verlangt wird. Das Werksicherheitswesen will mit den einschlägigen Vorschriften alle Belegschaftsmitglieder, in der Planung bis zur Instandsetzung, mit den sicherheitstechnischen Erfordernissen und arbeitskundlichen Erfahrungen vertraut machen und muß darauf hinweisen, „niemals zu beschäftigt zu sein, um nicht feststellen zu können, was mit geringerem Arbeitsaufwand leichter, besser, sicher und unfallfrei gemacht werden kann“.

*

Im Rahmen der Unternehmensorganisation muß also bis in den letzten Zweig erkannt werden, daß die Unfallverhütung eine Aufgabe wirtschaftlicher Betriebsführung ist und nur durch eine echte innerbetriebliche Gemeinschaftsarbeit bewältigt werden kann. Für diese innerbetriebliche Zusammenarbeit wollen wir auch heute wieder auf einige wohlbekannte aber leider auch oft vernachlässigte Punkte hinweisen:

Prüfen wir selbst, jeder an seinem Platz, diese zehn Punkte:

- Entspricht mein Arbeitsplatz den gesetzlichen Mindestforderungen für den Arbeitsschutz?
- Sind bauliche oder maschinenschutzmäßige Änderungen erforderlich und welche (mit welchem Kostenaufwand)?
- Waren an diesem Platz schon Unfälle zu verzeichnen und wurden die notwendigen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Unfälle durchgeführt?
- Was ist in arbeitskundlicher Hinsicht zu verbessern?
- Habe ich selbst durch Verbesserungsvorschläge darauf hingewiesen und diese mit der Betriebsleitung besprochen?
- Sind die Gefahrenstellen nach Vorschrift markiert, Schutzvorrichtungen angebracht, Betriebsanweisungen und Unfallverhütungsvorschriften einsehbar, bekannt und werden sie beachtet?
- Bin ich für meine Arbeit richtig unterwiesen und unterweise ich im Rahmen der Arbeitsplatzschulung unseren Neuling?
- Sind Betriebssicherheitsausschuß, Hauptunfallvertrauensmann, Unfallvertrauensmänner, Betriebsnotdienste und Erst-Helfer nicht nur dem Namen nach, sondern durch ihr Wirken bekannt?
- Ist mir bekannt, wer was und wie zu tun hat im Falle eines Katastrophenfalles?
- Bin ich im Sinne des Arbeitsschutzes Vorbild?

Ritter, Unfallschutz Henrichshütte

JUBILÄEN

Am 14. September konnte August Bandusch, Meistervorteiler in der Bearbeitungswerkstatt I der Henrichshütte sein goldenes Arbeitsjubiläum feiern. Der Jubilar arbeitete – nach Absolvierung einer Dreherlehre – zunächst in der Mechanischen Werkstatt I und II als Dreher an Vor- und Fertigdrehbänken verschiedener Größen. Wegen seiner Fähigkeiten wurde er am 1. November 1935 zum Vorarbeiter in der Mechanischen Werkstatt IV ernannt. Am Aufbau dieses Betriebes, der hochwertige Qualitätsarbeiten ausführt, hatte der schon am 1. November 1937 zum Meister in dieser Abteilung ernannte Jubilar großen Anteil.

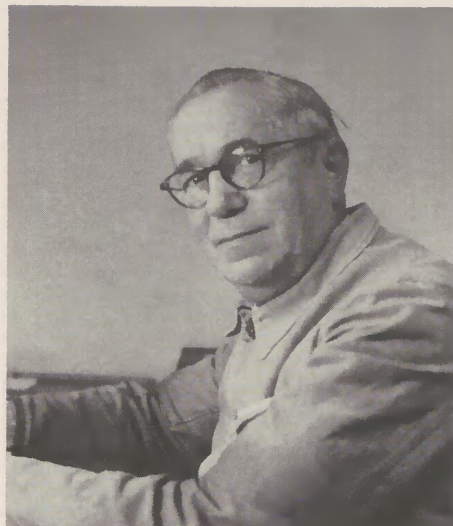
Im Jahre 1948 kehrte er aus Bergneustadt – wohin sein Betrieb verlagert worden war – wieder nach Hattingen zurück, mußte aber zunächst wieder als Dreher in der Werkzeugmacherei arbeiten.

Im Januar 1951 wurde der Jubilar in die Bearbeitungswerkstatt I versetzt; anfangs war er dort Revisor, wurde aber schon am 1. Juli 1951 wieder zum Vorarbeiter ernannt. In der gleichen Abteilung ist er noch heute als Meistervorteiler – nur sein Alter stand einer erneuten Beförderung zum Meister im Wege – tätig.

Der erstklassige Fachmann und als gewissenhaft bekannte Jubilar ist in seiner Freizeit ein naturverbundener, leidenschaftlicher Spaziergänger. Überdies liebt er den Gesang: er war 40 Jahre lang aktiver Sänger und einige Jahre 1. Vorsitzender im MGv „Liederfreund 1880“ zu Welper.

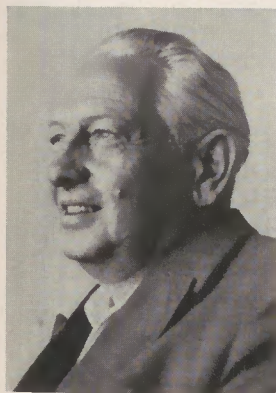
50 Jahre im Dienst

HENRICHSHÜTTE

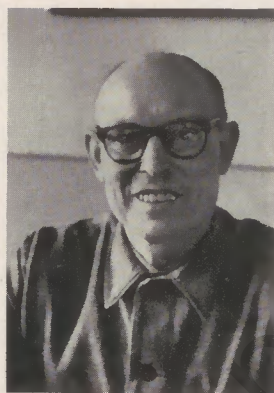


40 Jahre im Dienst

HENRICHSHÜTTE



Alfred Kraney
Vorarbeiter
(Bearb.-Werkstatt/
Rep.-Werkstatt)
am 22. September 1960



Wilhelm Stobinski
Meister
(Bearb.-Werkstatt II/III)
am 7. Oktober 1960

ANNEN



Ferdinand Kreuger
Bauschreiner
(Schreinerei)
am 10. September 1960

25 Jahre im Dienst

HENRICHSHÜTTE

Werner Brunsberg, 1. Reparierer (Walzwerk), am 5. August 1960

Dr. Fritz Möller, Abteilungsleiter (Versuchsanstalt), am 6. August 1960

August Lindemann, Fräser (Mech.-Rep.-Werkstatt), am 14. August 1960

Konrad Gadzewski, Walzwerksarbeiter (Walzwerk), am 16. August 1960

Ernst Packheiser, Schlosser (Werksbahn), am 16. August 1960

Hans Müller, Fräser (Mech. Werkstatt I), am 20. August 1960

Johann Lindermann, Platzarbeiter (Stahlwerk), am 23. August 1960

Heinrich Mawick, kaufm. Angestellter (Preß- u. Hammerwerk), am 27. August 1960

Gustav Balke, Elektriker (Elektr. Abteilung), am 30. August 1960

Frieda Gerth, Vorarbeiterin (Werkschutz), am 2. September 1960

Erich Dellmann, Verlader (Bearb.-Werkstatt III), am 16. September 1960

Herbert Wagner, Hilfsarbeiter (Stahlwerk), am 17. September 1960

Kurt Eckert, Kranführer (Eisengießerei), am 6. Oktober 1960

Walter Ickenstein, Kranschlosser (Instands.-Werkstatt I), am 10. Oktober 1960

Gustav Kollin, Verlader (Walzwerk II), am 13. Oktober 1960

Johann Wolter, 1. Pfannenmann (Stahlwerk), am 21. Oktober 1960

Franz Hagner, Schleifer (BW-Werkzeugmacherei), am 28. Oktober 1960

ANNENER GUSSSTAHLWERK

Wilhelm Berg, Magazinarbeiter (Magazin), am 11. September 1960

Hans Maurer, Handl.-Bev. (Verkauf), am 1. Oktober 1960

PRESSWERKE BRACKWEDE

Berthold Boudin, Elektriker (Elektrowerkstatt), am 19. August 1960

Wilhelm Bolte, Kranfahrer (Betrieb II), am 27. August 1960

Erich Peters, Richter, seit 2 Jahren Gasheizer, am 19. September 1960

WERKSARZT

Schweigepflicht

In der letzten Zeit ist in der Presse und in der Öffentlichkeit verschiedentlich das Problem der werksärztlichen Schweigepflicht erörtert worden. Es wurde teilweise die Meinung geäußert, daß der Werksarzt auf Grund seiner Stellung und seiner Aufgaben im Betrieb nur einer je nach betrieblichen Notwendigkeiten abgestuften Schweigepflicht unterliege.

Der Werksarzt ist Arzt wie jeder andere Arzt auch und unterliegt damit voll und ganz dem Gesetz der ärztlichen Schweigepflicht, die auch ethisch begründet ist. Der Arzt – ebenso wie sein Hilfspersonal – ist also verpflichtet, über alle Dinge und Tatsachen gesundheitlicher, menschlicher und sozialwirtschaftlicher Art, die er in Ausübung seines Berufs erfährt, zu schweigen. Dieses Gesetz ist zeitlich, örtlich und in seinem gesamten Umfang unbegrenzt und absolut. Auf der bedingungslosen Einhaltung dieses Gesetzes beruht letzten Endes das notwendige Vertrauensverhältnis zwischen Arzt und Patient. Nur der Patient kann durch sein mündliches oder besser schriftliches Einverständnis den Arzt – also auch den Werksarzt – von der Schweigepflicht entbinden. Das wird in der Regel immer dann der Fall sein, wenn in Wahrung der gesundheitlichen und wirtschaftlichen Interessen des Patienten dritten Personen Mitteilungen über erhobene Befunde und Krankheiten gemacht werden müssen. Erfolgt aber die Verletzung der Schweigepflicht gegen den Willen oder ohne Wissen des Patienten, so machen sich der Arzt oder das ärztliche Hilfspersonal strafbar.

Natürlich schafft die Art der werksärztlichen Tätigkeit in dieser Hinsicht gewisse Probleme. Neben seiner eigentlichen Stellung als helfender und heilender Arzt ist der Werksarzt der Betriebsleitung gegenüber für alle Fragen der Werkshygiene verantwortlich. Der Werksarzt ist Arbeitnehmer und steht auf Grund eines meist schriftlich geschlossenen Arbeitsvertrages in einem Treueverhältnis zum Arbeitgeber; trotzdem gilt auch hier grundsätzlich die ärztliche Schweigepflicht. Aber schon die Einstellungsuntersuchung von Arbeitnehmern kann für den Arbeitgeber nur dann einen informativen Wert haben, wenn der Arzt vom Patienten von der Schweigepflicht entbunden wird. Das gilt für jede einzelne Untersuchung und Behandlung „und jeweils nur für diesen Fall“, sei es bei Arbeitsplatzwechsel, sei es bei anderen betriebs- und krankheitsgebundenen Untersuchungen.

Auch eine geordnete Tätigkeit von Krankenkasse und Sozialabteilung, sei sie wirtschaftlicher, kassentechnischer oder statistischer Art, wäre ohne eine gewisse Informationsmöglichkeit über vorliegende medizinische Tatbestände nicht möglich.

In der Praxis des werksärztlichen und betrieblichen Alltags sehen alle diese Probleme wesentlich einfacher aus. Werksleitung, Betriebsrat und soziale Einrichtungen wollen ja bei notwendigen Maßnahmen im Betrieb keine diagnostischen Erkenntnisse und Geheimnisse, sondern nur ihre Auswirkung auf betriebliche Erfordernisse wissen.

Bei einer vernünftigen Einstellung von Arbeitnehmer und Arbeitgeber zum Problem „Schweigepflicht des Werksarztes“ dürften Schwierigkeiten nicht auftreten. In unserer über 15jährigen Tätigkeit auf der Henrichshütte ist bis heute noch nicht eine Störung in diesem Fragenkomplex und im Vertrauensverhältnis Patient – Arzt – Werk aufgetreten.

Dr. med. Gräß, Henrichshütte

Unfallage

1. Halbjahr

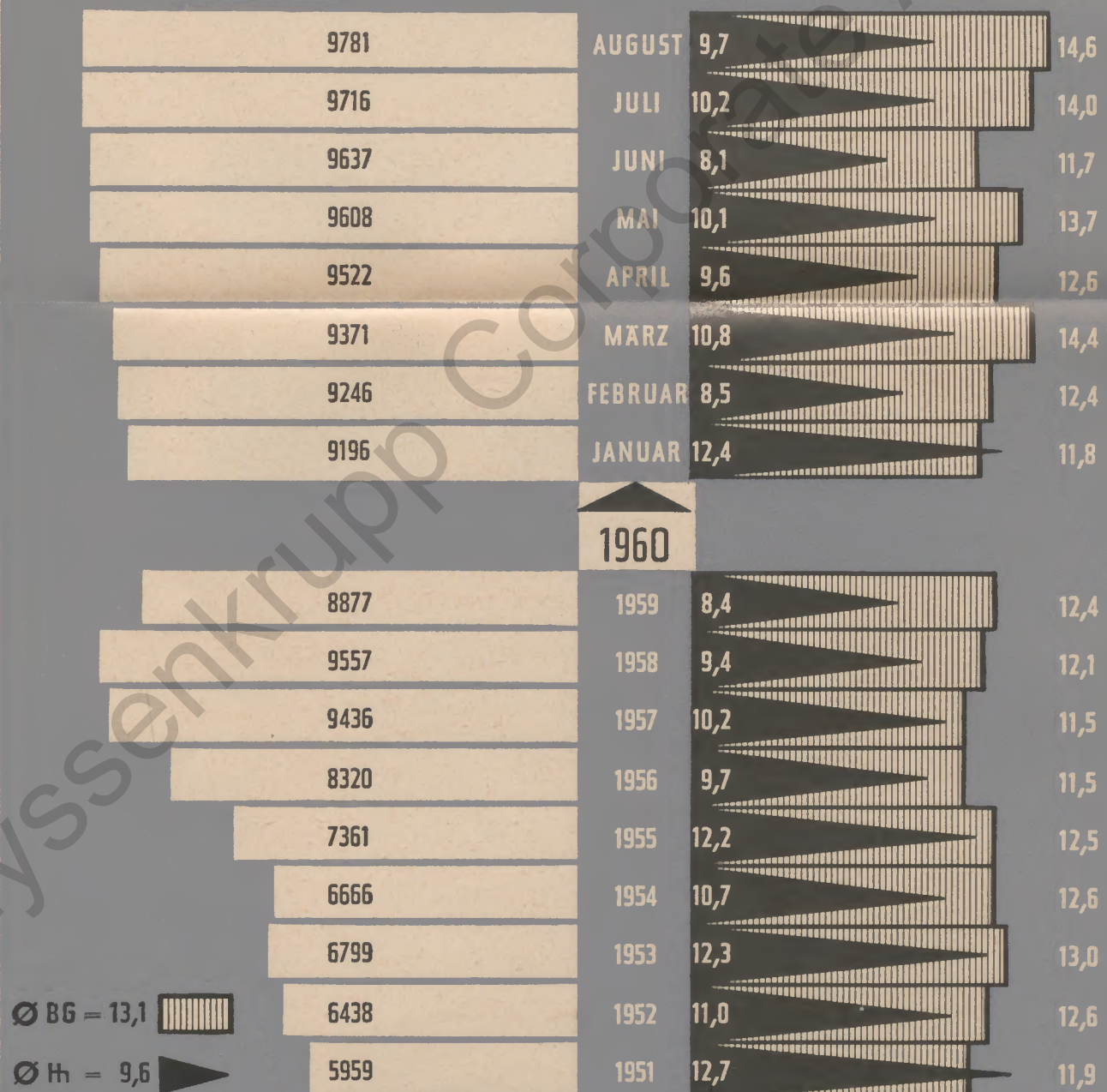
1960

Noch sind unsere Unfallzahlen im Vergleich zu anderen Werken unseres Industriezweiges nicht bestürzend, aber doch schon ein Warnzeichen dafür, daß wir in Zeiten der Hochkonjunktur auch bei der Unfallverhütung noch mehr auf „Hochkonjunktur“ umschalten müssen, wenn uns die Unfälle nicht „über den Kopf“ wachsen sollen. Es muß also unser Bemühen sein, vom „ersten Mann am Schreibtisch“ bis zum „ersten Mann am Besen“, mit der erhöhten Produktion und Arbeitsintensität, insbesondere im Hinblick auf unsere Neulinge, alle Mittel des Arbeitsschutzes voll zur Geltung zu bringen. Wir rufen deshalb besonders dem Kreis der Meister, Vorarbeiter und Unfallvertrauensmänner die Grundsätze in Erinnerung, die wir bei unseren gemeinsamen Besprechungen ausgearbeitet haben und erinnern auch daran, daß ihre Verwirklichung der einzig erfolgversprechende Weg für eine unfallfreie Produktion ist. Zur Erläuterung der gegenwärtigen Unfallsituation auf der Henrichshütte verweisen wir auf unsere Unfallstatistik, die mit ihren Vergleichszahlen (Berufsgenossenschaft Hütten- und Walzwerke) deutlich macht, daß sich unsere Anstrengungen noch weiter vergrößern müssen.

Übersicht der Entwicklung der Unfallage 1951-1960/Jan.-Aug.

Ø Belegschaft

Unfälle auf 1000 Blm. und Monat



Das Bundesarbeitsministerium plant bekanntlich in SM- und Elektrostahlwerken eine sonntägliche Betriebsruhe von acht Stunden mit Reparaturverbot, in Thomas-Stahlwerken eine sonntägliche Betriebsruhe von 16 Stunden mit Reparaturverbot. Die Stahlindustrie würde nach ihrer Rechnung durch eine solche Regelung jährlich 1,7 Mill. t SM-Stahl, 0,1 Mill. t Elektrostahl und 1,2 Mill. t Thomasstahl weniger produzieren können. Es stellt sich also für die objektive Nachprüfung dieser Behauptung die Frage: Wieso eigentlich wirkt sich bei einer möglichen wöchentlichen Arbeitszeit von $7 \times 24 = 168$ Stunden eine Verringerung der Arbeitszeit in den SM-Stahlwerken um nur eine Schicht von acht Stunden, eine Verringerung also um nur 4,75 %, in einen 10%igen Produktionsausfall aus? Die gleiche Frage ergibt sich für die Produktion von Thomas-Stahl. Bei SM-Stahl ist folgendes die Erklärung für den überproportionalen Produktionsausfall: In den SM- und Elektrostahlwerken wird kontinuierlich gearbeitet, d. h. es wird in drei Schichten und 168 Wochenstunden produziert. Diese kontinuierliche Betriebsweise gewährleistet den technisch, ökonomisch und auch arbeitssoziologisch optimalen Betriebsablauf. Die Unterbrechung der Kontinuität muß selbstverständlich einen mehr als zeitanteiligen, d. h. der ausfallenden Arbeitszeit, nur proportionalen Ausfall bringen. Denn:

1. Die modernen SM-Öfen von 100 bis 250 t haben einschließlich des Chargierens und des Abstechens eine Schmelzdauer von bis zu 12 Stunden. Die Öfen eines Stahlwerkes müssen nun in einem Rhythmus chargiert und abgestochen werden, der von der Zahl der Öfen je Werk bestimmt wird. Das Anlaufen – oder Wiederanlaufen – eines Stahlwerkes mit mehreren SM-Öfen beginnt z. B. mit dem Chargieren des ersten Ofens und schreitet dann von Ofen zu Ofen mit Zeitabständen von etwa zwei Stunden fort. Gleichzeitig können nicht alle Öfen in Betrieb gesetzt werden, weil einmal die dafür installierten Betriebseinrichtungen für das Chargieren jeweils eines Ofens benötigt werden und zum anderen die im Arbeitsablauf folgenden Gießgruben und Blockstraßen jeweils nur die Schmelze eines Ofens aufnehmen können. Ein Ofen läuft also im kontinuierlichen Prozeß bei Anfahren und Auslaufen hinter dem anderen. – Die Unterbrechung dieses Ablaufes durch eine achtstündige Feierschicht am Sonntag, etwa von 6 Uhr bis 14 Uhr, bedeutet, daß die Öfen, die in dieser Zeit „gar“ werden würden,

schon in der vorhergehenden Schicht nicht mehr chargiert werden können, daß in der folgenden Schicht die Öfen nicht abgestochen werden können, die in der Zeit der Sonntagsruhe hätten chargiert werden müssen. Praktisch werden also vor und nach jeder Feierschicht eine halbe Schmelzschicht, das sind insgesamt 12 Stunden, verlorengehen, so daß aus der achtstündigen Sonntagsruhe in Wirklichkeit eine 20stündige Verlustzeit entsteht. Man kann also den Produktionsausfall nicht zeitanteilig berechnen.

2. Hinzu kommt, daß durch das Wiederanlaufen nach der sonntäglichen Unterbrechung weitere Zeitverluste entstehen. Bei erkalteten Öfen verlängert sich nämlich die Schmelzzeit auf mindestens 16 bis 18 Stunden. Das ganze Regenerativsystem muß zunächst aufgeheizt werden, ehe wieder normale Schmelzverhältnisse hergestellt sind. Zwar kann der SM-Ofen bei entsprechender Energieverschwendung über Sonntag warm gehalten werden, doch ist das aus technischen Gründen nur bei relativ geringen Temperaturen möglich und würde zudem auch wieder Arbeiter erfordern, die um ihre Sonntagsruhe gebracht würden.

3. Die Gewährhaltbarkeit eines SM-Ofens beträgt bei kontinuierlicher Betriebsweise etwa 1200 Schmelzen. Infolge der Temperaturschwankungen bei Betriebsunterbrechungen sinkt sie auf 900 Schmelzen. In der gleichen Zeit, in der bisher drei Großpräparaturen erforderlich waren, fallen daher jetzt bei regelmäßigen Unterbrechungen vier solche Reparaturen an. Das hat einen zusätzlichen turnusmäßigen Produktionsausfall für sämtliche Öfen von 14 bis 20 Tagen zur Folge. – Addiert man alle diese Zeitverluste, dann errechnet sich ein 14%iger statt des 4,75%igen Produktionsausfalls, wie er von den Kritikern der Berechnungen der Stahlindustrie behauptet wird.

4. Wenn der bewährte Schichtrhythmus bei 42stündiger Wochenarbeitszeit erhalten bleiben soll, würde die Unterbrechung der Betriebskontinuität zur Einführung des „Springersystems“ zwingen. Statt aufeinander eingespielter Teams bestünden die Ofenmannschaften aus Gruppen, deren personelle Zusammensetzung sich ständig ändern würde. Die Erfahrung zeigt, daß die dadurch entstehenden arbeitstechnischen und psychologischen Anpassungsschwierigkeiten erhöhte Unfallziffern und schlechtere Produktionsverhältnisse bringen würden...

Aus „Industriekurier“

Ruhrstahl-Werbung

Auch das beste Erzeugnis verkauft sich nicht von allein. Die Werbetrommel muß schon ein wenig gerührt werden, will man „ins Geschäft“ kommen. Diese alte Verkäuferweisheit – nach dem Motto „Klappern gehört zum Handwerk“ – wurde bis vor gar nicht langer Zeit von manchen Persönlichkeiten in der traditionsreichen Montanindustrie als zu „unseriös“ abgelehnt. Wer indes in den letzten Jahren die Anzeigen in Tageszeitungen, Zeitschriften, Fachzeitschriften und z. T. sogar in der illustrierten Presse ein wenig genauer betrachtete, konnte feststellen, daß die betont konservative Werbung gerade der Montanindustrie einem zunehmend pointierten auch den Herrn „Jedermann“ ansprechenden Werbestil gewichen ist. Die publikumswirksame Anzeigenkampagne der „Ruhrkohle“ ist hierfür ein charakteristisches Beispiel. Auch die Stahlindustrie hat sich inzwischen eines immer ansprechenderen Werbestils befleißigt. So wird die Werbung verschiedener Stahlunternehmen heute nicht mehr allein auf das stets unpersönlich wirkende Erzeugnis abgestellt, sondern vielmehr auf den Entstehungsprozeß oder die Verwendung dieser Erzeugnisse. Auch die Ruhrstahl-Werbung hat sich in zunehmendem Maße in dieser Richtung entwickelt.

Es leuchtet jedoch ein, daß man Walzenständer, Kumpelteile oder Großbehälter nicht allein durch Anzeigenwerbung verkaufen kann. Dazu gehörte – und gehört – stets ein geschulter Verkaufs- und Vertreterapparat im In- und Ausland, der mit Unterstützung erstklassiger Verkaufskataloge, die „harte Zahlen“ enthalten, zu argumentieren versteht. Aber mit geschickt aufgemachten Anzeigen bringt man immer wieder den Firmennamen – verbunden mit besonders interessanten Erzeugnissen – der Öffentlichkeit in Erinnerung.

Ähnliche Überlegungen liegen auch der Beteiligung an solchen Ausstellungen und Messen zugrunde, von denen man von vornherein weiß, daß mit Geschäftsabschlüssen nicht zu rechnen ist. So hat auch Ruhrstahl in diesem Jahr wieder auf der Industrieausstellung in Hannover, auf der Leipziger Frühjahrsmesse, auf der Posener Messe, auf der Werkzeugmaschinenausstellung in Hannover und kürzlich auf der Ausstellung „Schiene und Straße“ einen Querschnitt aus seinem – jeweils dem Messthemata entsprechenden – Erzeugnisprogramm gezeigt. Man war sich jedoch darüber klar, daß nicht in jedem Fall ein unmittelbarer Verkaufserfolg erzielt werden konnte. Aber man dabei, man nahm Kontakte auf, führte Informationsgespräche. Auch auf folgenden Ausstellungen war Ruhrstahl in diesem Jahr repräsentativ vertreten:

- Fachausstellung Sanitär- und Heizungstechnik in Frankfurt/Main (14.–22. Mai); hier stellten die Presswerke Brackwede Rohrfräsmaschinen aus.
- Internationale Messe in Lissabon (9.–23. Juni); Ruhrstahl beteiligte sich am Informationsstand der Bundesrepublik mit vier Farbgrößenfotos.
- 7. Internationale Ausstellung für Elektronik, Atomenergie, Funk, Fernsehen und Film in Rom (15.–29. Juni); Ruhrstahl erhielt für seine Beteiligung (Farbgrößenfoto eines Synchrozyklotrons) auf dem Informationsstand der Bundesrepublik die silberne Medaille.
- 2. Deutsche Fischwirtschaftsausstellung in Kiel (18.–26. Juni); für die Ausstellung von Grundteukugeln und einem Landgang erhielt das Werk Brackwede eine Leistungsurkunde mit Keramiksteller.
- Internationale Herbstmesse in Zagreb (10. bis 25. September); auf dem Informationsstand der Bundesrepublik zeigte Ruhrstahl Großfotos.

UNSERE TOTEN

HENRICHSHOTTE

Fritz Volkenborn	Pensionär	5. September 1960
Fritz Grieb	Oberingenieur	13. September 1960
Adolf Gabrys	Kranführer	17. September 1960
Johann Kemper	Pensionär	18. September 1960
Gustav Vorberg	Pensionär	18. September 1960
Heinrich Mühlenstedt	Pauser	20. September 1960
Fritz Drepper	kfm. Angestellter	27. September 1960
Heinrich Nattermann	1. Ofenmann	29. September 1960

ANNENER GUSSTAHLOWERK

Hans-Peter Otto	Schlosserlehrling	26. September 1960
-----------------	-------------------	--------------------

WIR BEWAHREN IHNEN EIN EHRENDES ANDENKEN

PERSONALIEN

Ernennungen

Henrichshütte (am 1. Juni 1960)

Dipl.-Ing. **Helmar Lange**, Stahlwerk, und
Dipl.-Ing. **Fritz-Alfred Hahn**, Stahlwerk,
wurden zu Betriebsleitern ernannt

Henrichshütte (am 1. Juli 1960)

Karl Surmann, techn. Büro, wurde zum
Schießmeister ernannt

Presswerke Brackwede
(am 1. Juli 1960)

Heinrich Bergmann, Betrieb II, wurde zum
Betriebschef ernannt

Gerhard Sengpiehl, Betrieb II, und

Ernst Sann, Betrieb II, wurden zu Vor-
arbeitern ernannt

Henrichshütte (am 1. August 1960)

Ulrich Suhr, Versuchsanstalt,

Klaus Saupe, Versuchsanstalt, und

Dr. Hermann Maas, Versuchsanstalt, wurden
zu Abteilungsleitern ernannt

Wilhelm Schneider, Walzwerk, wurde zum
Meister ernannt

Annener Gusstahlwerk
(am 1. August 1960)

Wilhelm Hemke, Werkzeugmacherei, wurde
zum Vorarbeiter ernannt

Otto Henke, Lohnbüro, wurde zum
Abteilungsleiter ernannt

Presswerke Brackwede
(am 1. August 1960)

Werner Lünstroth, Werkzeugbau, wurde
zum Meister ernannt

Henrichshütte (am 1. September 1960)

Horst König, Bearbeitungswerkstatt, wurde
zum Abteilungsleiter ernannt

Franz Baumann, Werksicherheitsdienst,
wurde zum Brandmeister ernannt

Heinrich Becker, Bearbeitungswerkstatt,
wurde zum Meister ernannt

Pensionierungen

Henrichshütte (zum 30. Juni 1960)

Max Schnorbus, Einsetzer (Walzwerk I),
Erreichung der Altersgrenze

Gustav Balke, Elektriker (Elektro-Werk-
statt), Invalide

Karl Hörster, Verlader (Vergütung),
Invalide

Walter Schmitz, Grubenmann (Stahlwerk),
Invalide

Verwaltung Witten (zum 30. Juni
1960)

Willy Hänel, Personalsachb. (Personal-
abteilung), Erreichung der Altersgrenze

Henrichshütte (zum 31. Juli 1960)

Erich Schütt, Gichtsetzer (Hochofen),
Erreichung der Altersgrenze

Anna Reimering, Materialausgeberin
(Mech. Werkstatt I), Erreichung der
Altersgrenze

August Giese, Vorarbeiter (Elektro-Werk-
statt), Invalide

Johannes Noch, Maschinist (Hochofen),
Invalide

Berta Recke, Kontoristin (Kostenabteilung),
Erreichung der Altersgrenze

Walter Striebeck, Schießmeister (Techn.
Büro), Erreichung der Altersgrenze

Presswerke Brackwede
(zum 31. Juli 1960)

Walter Plöger, Kranführer (Betrieb I),
Invalide

Henrichshütte (zum 31. August 1960)

Alfred Tillmann, Schlosser (Wärmestelle),
Invalide

Josef Neumann, Schrottsprenger (Stahl-
werk), Invalide

Walter Kleist, Handlanger (Bauabteilung),
Erreichung der Altersgrenze

Heinrich Tarp, Kranführer (Stahlwerk),
Invalide

Paul Karhöfer, Kranführer (Stahlwerk),
Invalide

Fritz von Rüden, Blockputzer (Stahlwerk),
Invalide

Annener Gusstahlwerk
(zum 31. August 1960)

Richard Lüdtegethmann, Werkschutz,
Erreichung der Altersgrenze

Henrichshütte (zum 30. September
1960)

Rudolf Niermann, Meister (Stahlgießerei),
Erreichung der Altersgrenze

Theodor Köpping, Betr.-Ing. (Wärmestelle),
Erreichung der Altersgrenze

Walter Krunke, Dreher (Eisengießerei),
Invalide

Anton Lücke, Hilfsarbeiter (Stahlwerk),
Invalide

Ida Heimrich, Putzfrau (Werkschutz),
Erreichung der Altersgrenze

Hermann Bläser, Verlader (Walzwerk II),
Invalide

Hans Wolf, Vorarbeiter (Eisengießerei),
Erreichung der Altersgrenze

Johann Kupski, Grubenmann (Stahlwerk),
Invalide

Gustav Niederdröck, Kranführer (Hammer-
werk), Erreichung der Altersgrenze

Ludwig Unfried, Maurer (Bauabteilung),
Erreichung der Altersgrenze

Aussteuer und Finanzamt

Seitdem durch das sogenannte Gleichberechtigungsgesetz von 1958 die gesetzliche Grundlage des Aussteueranspruchs der Tochter an den Vater ersatzlos aufgehoben wurde, sind die Aufwendungen für die Aussteuer einer Tochter als „ungewöhnliche Belastung“ strittig gewesen. Der Bundesfinanzhof hat in dieser Streitfrage in zwei Grundsatzurteilen die Merkmale herausgestellt, nach denen auch weiterhin die Aufwendungen für die Aussteuer geltend gemacht werden können. Die Finanzverwaltung von Nordrhein-Westfalen hat durch einen neuerlichen Erlaß die Aussteueraufwendungen neu geregelt.

In der nächsten Ausgabe der Werkzeitschrift werden wir hierüber im einzelnen berichten. Väter, die für ihre Tochter Aufwendungen für die Aussteuer gemacht haben, sollen also unter allen Umständen die entsprechenden Belege für den Lohnsteuerjahresausgleich aufbewahren.



Ein ungewöhnlicher Fluggast: Vier Mitarbeiter des Annener Gusstahlwerks nahmen im August an einem Segelflugehrgang der Luftsportgemeinschaft Ennepe-Ruhr e. V., Witten, teil, der auf dem Sportflugplatz in der Dohlemer Binz (Eifel) unter leider für den Segelflug recht ungünstigen Witterungsbedingungen abgehalten werden mußte. Eine luftsportbegeisterte Ordensschwester des nahegelegenen Karmeliterklosters war der wohl ungewöhnlichste Fluggast des klubeigenen doppelstzigen Hochleistungsseglers vom Typ Mü 13 E (unser Foto) während der zwei Lehrgangswochen in der Eifel.



Blutspender in Annen: 173 Mitarbeiter des Annener Gusstahlwerks haben bei der diesjährigen Blutspendeaktion des Deutschen Roten Kreuzes am 28. September Blut gespendet. Da eine Frischblutkonserve nur 21 Tage lang haltbar ist, muß der Blutspendendienst an jedem Tag eine große Anzahl hilfsbereiter Menschen finden, die freiwillig je 400 ccm Blut, d. i. 1/4 der Blutmenge des menschlichen Körpers, abgeben, um den steigenden Bedarf an Blutkonserven in den Krankenhäusern zu decken. Nach der Blutentnahme wird den Spendern eine Ruhepause und ein kräftiges Frühstück verordnet. Unser Foto zeigt DRK-Schwester beim Belegen kräftiger Stullen.



Auch eine Lösung: Der Parkplatz für unsere Mitarbeiter am Torhaus Mühlenwinkel der Henrichshütte faßte in der letzten Zeit nicht mehr alle Wagen. So parkte jeder, der keinen Platz fand, auf der Brucher Straße. Eines Tages — gegen Ende September — erschienen zwei Verkehrspolizisten, beobachteten stumm die Szene, und einige Tage später standen an Stelle der Polizisten Parkverbotschilder da. Zwar bietet die breite Brucher Straße jetzt den polizei-idealen leeren Anblick, doch dafür drängeln sich nun die Autos unserer Mitarbeiter auf der schmalen Straße zum Lahtar (unser Foto).



foto des monats