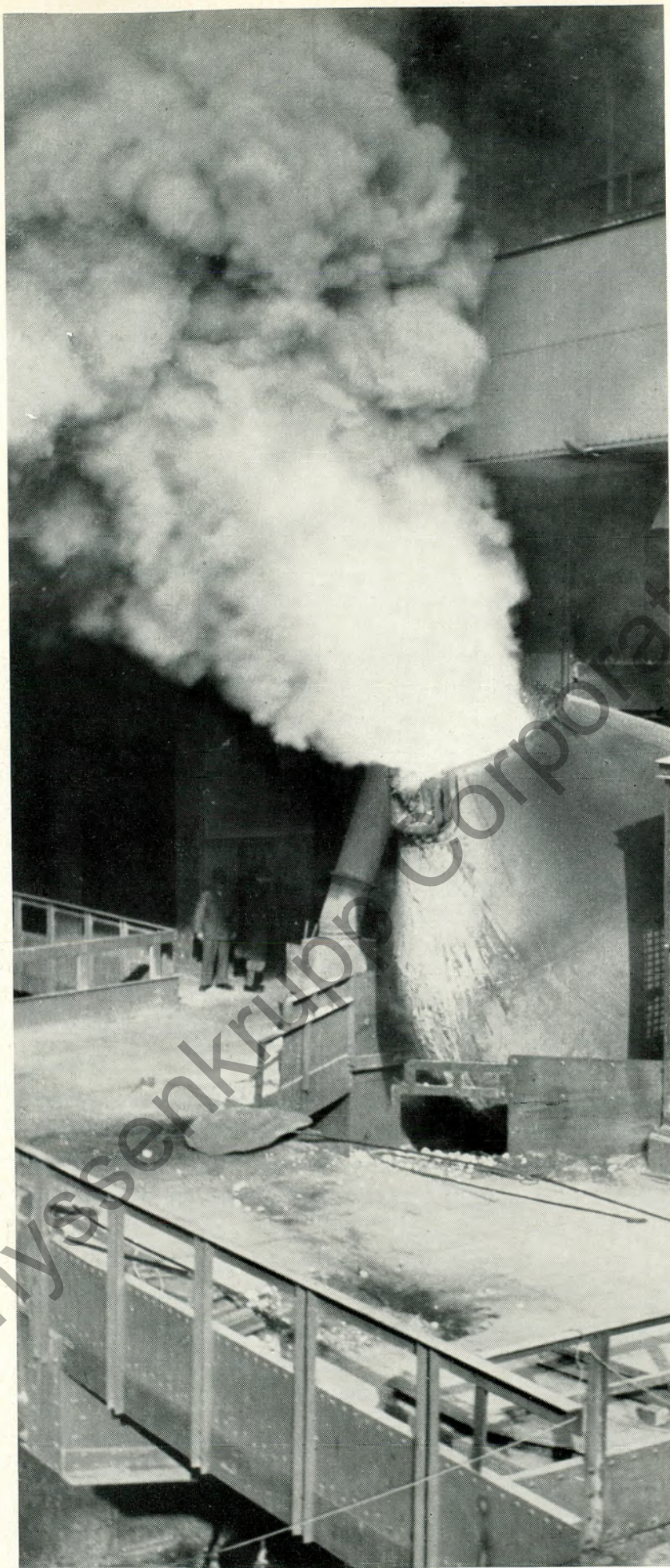


WESTFALENHÜTTE





WESTFALENHÜTTE

Werkzeitschrift der
Hoesch-Westfalenhütte AG Dortmund
10. Jahrgang - Nr. 2 - Februar 1958

Unsere Bilder:

Titelbild: Präzisionsarbeit
2. Umschlagseite: Eine Thomasbirne

Aus dem Inhalt:

Rationalisierung und Zusammenarbeit
Baroper Walzwerk
Der Betriebsrat gab Bericht
Schwerbeschädigtenwerkstatt
Nur ein Schuh
Oder: Dein Vorschlag
Verdienstvolle Mitarbeiter
Wir kommentieren
Technik und Produktion
Blick in die Presse
Briefkasten
Das interessiert die Frau
Mode
Hand aufs Herz
Weißbrot oder Vollkornbrot
Beilage: Unser Werk
Liebe Gäste — gut geblitzt
Luftdampfwagen
Mensch im Verkehr
70 Mann und ein Hobby
Tschechoslowakei
Rätsel
Hüttenkieber

Herausgeber: Hoesch-Westfalenhütte AG,
Dortmund;
verantwortlich:
Arbeitsdirektor Alfred Berndsen,
Dortmund, Eberhardstraße 12
Chefredakteur: Johannes Hoischen
Allgemeiner Teil: Walter Behrendt
Dortmund, Stahlwerkstraße 119
Expedition: Pressestelle,
Dortmund, Stahlwerkstraße 119
Gen. v. Wi.-Min. NRW. 7100/III 775 v. 18. 2. 1949.
Druck: Westfalendruck, Dortmund
Auflage: 20 000
Nachdruck gern erlaubt, doch bitten wir,
vor dem Abdruck die Redaktion zu verständigen.
Die Veröffentlichungen stellen nicht in jedem
Falle die offizielle Meinung von Vorstand, Be-
triebsvertretung und Redaktion dar. Gezeichnete
Artikel äußern im allgemeinen nur die persönliche
Auffassung des Verfassers. Die pressegesetzliche
Verantwortung für alle Veröffentlichungen wird
voll übernommen.

Im 53. Lebensjahr wurde Diplom-Kaufmann Wolfgang Gubitz, kaufmännisches Vorstandsmitglied unserer Hoesch-Westfalenhütte AG, aus unserer Mitte gerissen. Uns allen geht sein unerwarteter Tod nahe. Für das Werk und seine Mitarbeiter bedeutet das zu frühe Hinscheiden einen großen Verlust.

Wolfgang Gubitz war ein charaktvoller Mann mit klarem Verstand, großem Können und reicher Erfahrung. Er wurde am 13. Februar 1905 in Heidenheim in Württemberg geboren. Im Jahre 1923 bestand er am Realgymnasium seiner Heimatstadt die Reifeprüfung. Nach Abschluß seiner kaufmännischen Lehrzeit war er einige Jahre im Verkauf tätig, um dann an den Universitäten Frankfurt/Main und Köln zu studieren. Nach der Prüfung als Diplom-Kaufmann an der Universität Köln war Wolfgang Gubitz als Prüfungsleiter und Betriebswirt bei Revisionsgesellschaften und Banken sowie von 1942 ab als Prokurist und Leiter der Abteilung Rechnungswesen, Revision und Finanzen bei der Königs- und Bismarckhütte AG in Bismarckhütte tätig. Nach Kriegsende übernahm er eine leitende Stelle bei der Stahltruhänder-Vereinigung in Düsseldorf. Von hier aus wurde er als kaufmännischer Leiter zum Werk Hörde der damaligen Dortmund-Hörder Hüttenverein AG, der jetzigen Dortmund-Hörder Hüttenunion AG, kommissarisch abgeordnet und war hier über ein Jahr tätig. Mit Wirkung vom 1. Oktober 1947 trat er in den Vorstand unserer Hütte ein.

Hier fand Direktor Wolfgang Gubitz seine Lebensaufgabe. An dem Wiederaufbau des zerstörten Hüttenwerkes und an dem weiteren Ausbau war er entscheidend beteiligt. Sein unermüdlicher Einsatz, sein fruchtbares Wirken, sein Können und seine Erfahrung haben entscheidend zur Entwicklung des Werkes beigetragen. Sein soziales Verständnis für die Belange seiner Mitmenschen machten ihn zu einem liebenswerten Vorgesetzten. Das Werk und seine Mitarbeiter werden das überragende Können und die reichen Erfahrungen dieses gradlinigen Mannes sehr vermissen.

Über seine Aufgaben bei der Hoesch-Westfalenhütte AG hinaus stellte Direktor Gubitz seinen Rat und sein Können in den Dienst des Hoesch-Konzerns. Er gehörte als Beirats- und Aufsichtsratsmitglied einer Reihe von Unternehmen und Beteiligungen der Hoesch Werke AG an. Er war weiter Mitglied des Vorstandes der Eisen- und Stahlindustrie. Hier und in vielen ihrer Gremien galt sein sachlicher und wohlbegründeter Rat viel.

Wir haben einen guten Mann verloren. Wir werden oft an ihn denken.

Wolfgang Gubitz †



Ende der Feinblechwalzung in Barop

Am 21. November 1957 wurde im Werk Barop der Hoesch-Westfalenhütte das letzte Feinblech gewalzt. Damit ist in der Geschichte dieses Werkes ein Abschnitt zu Ende gegangen. Es lohnt sich, die wichtigsten Ereignisse noch einmal kurz zusammenzufassen.

Das Werk wurde von Wilhelm und Gottlieb Hamacher gegründet. 1858/59, also vor fast 100 Jahren, wurde das dem neuen Bahnhof gegenüberliegende Grundstück von dem Bauern Lenhoff gekauft und ein Puddel-, Walz- und Hammerwerk, das im Jahre 1862 den Betrieb aufnahm, errichtet. Die Wirtschaftskrise Ende der 70er Jahre, der sogenannten Gründerjahre, zwang zur Stilllegung.

Die Baroper Walzwerks-Aktiengesellschaft wurde am 10. März, 1884 mit einem Aktienkapital von 350 000 Mark gegründet. Als Gründungsaktionäre beteiligten sich dabei:

1. Direktor Herman Kehl in Hombruch-Barop	mit 55 000,— M
2. Kaufmann Robert Schmidt, Düsseldorf,	mit 55 000,— M
3. Fabrikbesitzer Ernst Söding, Hagen,	mit 40 000,— M
4. Fabrikbesitzer Rudolf Kugel, Werdohl,	mit 35 000,— M
5. Fabrikbesitzer Hermann Bechem, Hagen,	mit 35 000,— M
6. Kaufmann Julius Brand, Dortmund,	mit 35 000,— M
7. Kaufmann Heinrich Schulze- Vellinghausen, Dortmund,	mit 35 000,— M
8. Fabrikbesitzer Friedrich Falkenroth, Haspe,	mit 30 000,— M
9. Fabrikbesitzer C. G. Halbach, Hagen,	mit 30 000,— M
	<u>350 000,— M</u>

Kehl wurde Direktor und Brand der 1. Vorsitzende des Aufsichtsrates.

Es wurden in erster Linie Feinbleche gewalzt. 1890 wurde das Kapital auf 1 000 000 Mark erhöht. Als reines Walzwerk, das das Halbzeug bei fremden Hüttenwerken kaufen mußte, hatte der Betrieb schwer zu kämpfen und brachte große Verluste. Das Aktienkapital mußte im Jahre 1904 auf 195 000 Mark zusammengelegt werden. Es wurde auf 1 200 000 Mark wieder erhöht und mit diesem Geld der Bau eines Martinwerkes begonnen, das im Jahre 1906 in Betrieb kam. Ende 1913 betrug das Aktienkapital 3 000 000 Mark, 1920 bis 1921 wurde es auf 16 200 000 Mark erhöht. 1926 wurde das Kapital auf 2 172 000 RM zusammengelegt und dann wieder erhöht. 1933 wurde es von 4 000 000 RM wiederum auf 400 000 RM zusammengelegt und um 600 000 RM auf 1 000 000 RM erhöht. Diese Kapitalerhöhung übernahm Hoesch. Am 31. Dezember 1937 erlosch die Baroper Walzwerks AG. als selbständige Gesellschaft. Das Vermögen wurde

auf die Hoesch-Köln-Neuessen AG., die 96 % des Aktienkapitals besaß, übertragen. Ab 1. Januar 1938 wurde der Betrieb als eine Werksabteilung der Hoesch-Köln-Neuessen AG. unter dem Namen „Werk Barop“ weitergeführt.

Bei Hoesch war es beständiger

Die rückblickend für die Eigentümer des Werkes unerfreuliche und verlustreiche Entwicklung, unter der zweifellos auch die Belegschaft zu leiden gehabt hat, steht in krassem Gegensatz zu der ruhigen und beständigen Aufwärtsentwicklung des Eisen- und Stahlwerkes Hoesch.

Dieses wurde am 1. September 1871 gegründet und nahm im Jahre 1873 mit einem Bessemer-Werk, das später auf das Thomas-Verfahren umgestellt wurde, den Betrieb auf. Damit war die Keimzelle für ein großes gemischtes Hüttenwerk geschaffen worden, das ein günstiges Ausdehnungsgelände hatte.

Dagegen war das Baroper Walzwerk zwischen der Eisenbahn, der Zeche Luise Tiefbau und dem Ort Hombruch eingeklemmt und konnte sich deshalb nicht zu einem selbständigen Hüttenwerk entwickeln. Von 1910 bis 1913 und von 1915 bis in die Inflationsjahre hinein hat das Baroper Walzwerk mit gutem Gewinn gearbeitet. Seit 1924 sind Dividenden nicht mehr gezahlt worden. Die Besitzverhältnisse haben häufig gewechselt. In der Inflationszeit gehörte es zeitweilig zum Stinnes-Bereich und geriet dann in den Besitz von Wolf Netter und Jacobi. Der Betrieb des Martinwerkes erwies sich auf die Dauer als unwirtschaftlich und wurde im Jahre 1928 eingestellt. Ein kurz vorher gebauter Elektroofen kam nie in Betrieb.

Die Stilllegung des Stahlwerkes wurde dadurch möglich, daß die Gesellschaft Wolf Netter und Jacobi mit Hoesch einen Vertrag über die Lieferung von Vorblöcken zu günstigen Preisen abgeschlossen hatte. Der Betrieb war trotzdem nicht wirtschaftlich. Als 1929 Hoesch den maßgebenden Einfluß erworben hatte, wurde die Walzenstraße I modernisiert. Die alte Straße auf der Nordseite des Schwungrades wurde abgebrochen. Auf dieser waren zeitweilig während des Betriebes des eigenen Martinwerkes Knüppel gewalzt worden. Im wesentlichen ist aber Werk Barop immer nur ein Feinblechwalzwerk gewesen. Auf der Südseite des Schwungrades wurde ein sogenanntes Provisorium gebaut, auf dem während des Neubaues der Straße I gewalzt wurde. Diese Straße, die zum Auswalzen von Vorblöcken zu Platinen und zum Vorstürzen der Platinen diente, kam im Jahre 1930 in Betrieb. Ein Bezug von Platinen von der Hütte war bis auf kleine Mengen nicht möglich, da die für die dünnen Feinbleche benötigten leichten Platinen in den Kaliberwalzwerken der Hütte nicht gewalzt werden konnten.

Die Baroper Walzenstraßen

hatten im Laufe der Jahre vielfache Veränderungen durchgemacht. Von 1930 bis 1955 hat sich an den Walzenstraßen aber nicht mehr viel geändert.

Die Feinblechstraße II, die im Jahre 1906 einen elektrischen Antrieb bekommen hatte, wurde während dieser Jahre mit kleinen Änderungen als Kühlstraße betrieben.

Die Feinblechstraße III war im Jahre 1908 gebaut und hatte vier Warmwalzgerüste und zwei Dressiergerüste.

Von 1930 bis 1939 wurden die Nebenanlagen, vor allen Dingen die Glüherei, verbessert. An den Walzenstraßen geschah nichts Grundlegendes, trotzdem in diesen Jahren die mechanisierten Tafelblechwalzwerke auf anderen Werken in Betrieb kamen. Den zweiten Weltkrieg hat das Werk ohne großen Schäden überstanden. Bis in den April 1945 hinein wurde gewalzt, nur im Mai ruhte der Betrieb ganz, und Ende Juni 1945 wurde die Walzung als erste hüttenmännische Produktion im Hoesch-Bereich wiederaufgenommen.

Hütte war vordringlich

In den meisten Feinblechtafelwalzwerken der Bundesrepublik sind nach dem Kriege, insbesondere, nachdem nach der Währungsreform der Maschinenbau wieder leistungsfähig wurde, noch erhebliche Verbesserungen durchgeführt und vielfach ganz neue mechanisierte Feinblechstraßen gebaut worden. Dies war bei Hoesch bzw. der Westfalenhütte leider nicht möglich. Das zur Verfügung stehende Geld mußte zum Wiederaufbau des durch die Luftangriffe schwer beschädigten Hüttenwerkes eingesetzt werden.

Je mehr Zeit verging, desto mehr trat die Frage in den Vordergrund, ob unter Berücksichtigung des Fortschritts der Feinblech-Bandwalzung überhaupt ein Ausbau der Tafelblechwalzung wirtschaftlich noch gerechtfertigt sei.

Eine Anzahl Tafelblechwalzwerke wird aus den verschiedensten Gründen noch lange in Betrieb bleiben. Für gewisse Sonderfertigungen wird das Tafelblechwalzwerk unentbehrlich sein. Die Entwicklungsrichtung geht aber auf der Feinblechseite zur Breitband-Warmwalzung und zur Kaltwalzung. Die Hütte hatte mit dem Bau des Kaltwalzwerkes im Jahre 1929 und dem Bau des Breitbandwalzwerkes, das nach Beseitigung der Kriegsschäden 1948 den Betrieb aufnahm, den ersten Schritt in dieser Entwicklungsrichtung getan. Es war selbstverständlich, daß der Ausbau dieser Fertigung großen Neubauten in Barop vorgezogen werden mußte.

Hoesch steht mit dieser Entwicklung im Bundesgebiet nicht allein. Während vor wenigen Jahren unser Steckelwalzwerk das einzige Breitbandwalzwerk der Bundesrepublik war, ist inzwischen die vollkontinuierliche Breitbandstraße der August-Thyssen-Hütte in Betrieb gekommen, außerdem eine neue Steckel-Breitbandstraße bei Capito & Klein in Benrath. Die halbkontinuierliche Breitbandstraße von Kloeckner, Bremen, hat kürzlich den Betrieb aufgenommen, und unsere halbkontinuierliche Breitbandstraße ist ebenfalls bald fertig. Damit steht Warmbreitband in ausreichender Menge zur Verfügung, und es können nicht nur die Kaltwalzwerke der obengenannten Hüt-

ten, sondern auch die der Hüttenwerke Siegerland und die von Rasselstein, Andernach, voll versorgt werden, so daß das aus Platinen warmgewalzte Feinblech immer stärker zurückgedrängt wird. Diese Entwicklung hat im Hoesch-Bereich mit der Stilllegung der Feinblechtafelwalzung in Barop bereits ihren Abschluß gefunden. Die gesamte Blecherzeugung wurde auf das Breitbandwalzwerk und das Kaltwalzwerk konzentriert, während sie früher sehr weit aufgeteilt war.

Ein entscheidender Schritt

Das Programm ging von Feinblechen der verschiedensten Güten bis zum leichten Grobblech. Schwerste Grobbleche hat Hoesch nie gewalzt. Auf der Hütte waren im Blechwalzwerk I/II zwei Walzenstraßen in Betrieb, außerdem das Spezialblechwalzwerk und das Werk Barop im Dortmunder Bereich. Im übrigen Hoesch-Bereich waren bei Harkort-Eicken in Wetter drei Blechstraßen in Betrieb, und auch das Werk Eicken in Hagen hatte früher eine Blechstraße. Dazu kam noch die Feinblechwalzung nach dem alten Siegerländer Verfahren bei Ruegenberg in Olpe.

Ein entscheidender Schritt für die Entwicklung in Barop war die Stilllegung des Blechwalzwerkes I/II auf der Hütte, wo die Walzung wegen des Baues der Halbzeugstraße am 1. April 1954 aufhörte. Dieser Betrieb versorgte das Spezialblechwalzwerk am Dortmund-Ems-Kanal mit vorgewalzten Blechen. Das Spezialblechwalzwerk, ein Tafel-Kaltwalzwerk, war zu dieser Zeit in seinem Walzverfahren technisch schon überholt, konnte aber noch nicht stillgelegt werden, da unser Kaltwalzwerk in der Stockheide noch im Anlaufstadium war und infolgedessen das Spezialblechwalzwerk für die Versorgung der Kundschaft unentbehrlich war. Deshalb mußte Barop die Belieferung des Spezialblechwalzwerkes übernehmen, wozu die Straße II unter Benutzung von Walzgerüsten aus dem Blechwalzwerk der Hütte umgebaut wurde.

Die Monatserzeugung in Barop hatte im letzten Vorkriegsjahr etwa 3800 t betragen. Sie stieg mit unveränderten Einrichtungen bis auf 4655 t im Januar 1954. Nach dem Umbau der Straße II kam Barop auf eine Walzleistung von 6319 t im Juli 1955, mußte aber dann wegen Rohstahlmangels eingeschränkt werden.

Der Wendepunkt

Mit der Inbetriebnahme der neuen Halbzeugstraße auf der Westfalenhütte trat für Barop ein weiterer Wendepunkt ein. Die Walzung der kleinen Vorblöcke von 220 kg wurde für die Blockstraße der Hütte unbequem. Die Walzung der von Barop benötigten dünnen Platinen war auf der neuen Halbzeugstraße möglich. Es wurde deshalb beschlossen, die unwirtschaftliche Platinenwalzung in Barop stillzulegen und die Straße I umzubauen. Die Straße I bekam zwei moderne Feinblech-Warmwalzgerüste von Banning, Hamm, mit Wipptischen, modernen Durchlauföfen und den zugehörigen Transporteinrichtungen. An der Straße II wurde ein modernes Duo-Vorwalzgerüst aufgestellt. Die neuen Gerüste kamen Ende 1955 in Betrieb. Sie haben gut gearbeitet und die in sie gesetzten technischen Erfahrungen erfüllt.

Es war daran gedacht, die Straßen noch eine ganze Reihe Jahre in Betrieb zu halten. Infolgedessen wurde

auch noch eine neue Beize als Ersatz für die alte, durch die Einwirkung der Säure gänzlich verrottete Anlage gebaut.

Die Entwicklung ging aber Wege, die vor der Modernisierung noch nicht zu übersehen war. Nachdem das Kaltwalzwerk voll in Betrieb war, mußte das Spezialblechwalzwerk stillgelegt werden, wodurch für Barop die Aufgabe der Versorgung dieses Betriebes fortfiel. In Hohenlimburg war eine neue Mittelbandstraße gebaut worden, die unerwartet große Mengen Halbzeug verschlang. Der Ausbau der Stahlwerke auf der Hütte kam trotz Inbetriebnahme des Stahlwerkes III in diesem Tempo nicht mit. Für alle Kaliberwalzwerke der Hütte stand nicht mehr genügend Stahl zur Verfügung.

Das Werk bleibt erhalten

Da sich herausstellte, daß die Platinenwalzung auf der neuen Halbzeugstraße das Walzprogramm sehr störte, wurde zunächst beschlossen, die Straße III in Barop stillzulegen. Diese konnte mit geringem Aufwand technisch nicht modernisiert werden. Deshalb mußte hier auch die körperlich sehr anstrengende Warmwalzung von Hand beibehalten werden. Sie wurde im Mai 1957 stillgelegt. Die neuen Gerüste an Straße I und II arbeiteten gut, und es wäre sehr schön gewesen, wenn sie in Betrieb hätten bleiben können, bis das neue Breitbandwalzwerk in einer zweiten Ausbaustufe die Baroper Erzeugung im wesentlichen hätte übernehmen können. Es ließ sich aber ausrechnen, daß nach Inbetriebnahme der neuen Feineisenstraße IX, nach dem weiteren Ansteigen der Erzeugung in Hohenlimburg und vor allem nach der bevorstehenden Inbetriebnahme der neuen Breitbandstraße kein Stahl mehr zur Verfügung stehen würde. Zur Entlastung der Halbzeugstraße war schon mit dem Werk Hörde der Dortmund-Hörder Hüttenunion ein Abkommen über den Tausch von Platinen von Hörde gegen Knüppel von der Hütte geschlossen worden, das aber für Barop auch manche Schwierigkeiten mit sich brachte, da Hörde sich nicht so wie die Hütte auf die Baroper Qualitätswünsche einstellen konnte. Ausschlaggebend für den Beschluß, die neuen Gerüste in Barop schon nach einer Betriebszeit von weniger als zwei Jahren wieder stillzusetzen, war, daß für eine neue Rohrfertigung im Hoesch-Bereich geeignete Hallen gesucht wurden und nur in Barop zur Verfügung standen. Hierdurch bleibt das Werk für den Hoesch-Bereich erhalten.

Auf dem Höhepunkt der Erzeugung Mitte 1955 hatte Barop eine Belegschaft von über 600 Mann. Sie wurde mit der schrittweisen Betriebseinschränkung nach und nach verkleinert. Alle Leute konnten in den verschiedenen Betriebsabteilungen der Hütte untergebracht werden. Das neue Rohrwerk, das ja eine ganz andere Art der Fabrikation hat, kann nur eine verhältnismäßig kleine Gruppe übernehmen. Auch dieser ist es freigestellt, nach einer Übergangszeit zum Hüttenwerk zu gehen. Zweifellos fiel den meisten der Baroper Belegschaft der Abschied vom alten Arbeitsplatz, an dem sie schwere, aber gutbezahlte Arbeit geleistet hatten, nicht leicht. Mancher, der auf der Hütte mit ungewohnter Arbeit nicht mehr voll eingesetzt werden könnte, wird noch lange der Stilllegung der Feinblechwalzung in Barop nachtrauern. Die Mehrzahl wird aber nach einer Übergangszeit merken, daß sie eine ebenso gute, wenn nicht bessere Beschäftigung gefunden hat.

Kettler

Abgesang

für das

Baroper Walzwerk

Nun geht's zur letzten Schicht im alten
Werk,

die weite Halle ist fast menschenleer;
der Brammen wilde Meute jagt nicht
mehr,
nicht mehr erdröhnt die Luft von dem
Gewerk
der Männer und der Bleche Hin und Her.

Zwei Generationen werkten hier
und walzten Bleche aus der Blöcke Stahl,
Erdröhnt' der Gasmaschinen Zündungs-
knall,
und Tag und Nacht erglühete Flammen-
zier,
erklang des Arbeitsliedes Widerhall.

Zum letzten Male fällt die Marke ein.
Zum letzten Male sticht die Uhr die Zeit.
Dann ist der Arbeitslärm Vergangenheit.
Die alten Walzenstraßen stehn allein,
und leere Ofenlöcher gähnen weit.

Die Männer gehn noch oft daran vorbei.
Wann immer sie die weiten Hallen sehn,
dann fühlen sie es im Vorübergehn:
Es blieb ein kleines Stückchen Herz dabei.
Drum wird's noch oft vor ihren Augen
stehn.

Drum wird noch oft in ihren Träumen
sein:
das Stahlgepolter und der Walzen Schrei.
Noch oft — im Geiste — eilen sie herbei
und gehen wieder in das Werk hinein.
Wer dort geschafft, der kennt kein Wort:
Vorbei.

Franz Kurowski

„Die Schulden fressen uns auf!“

Das mag in manchem Haushalt gesprochen werden. Fraglos wäre die Feststellung interessant, wie hoch die Gesamtverschuldung unserer Belegschaft im Vergleich zur Gesamtbruttolohn- und -gehaltssumme ist. Das ist leider nicht ermittelbar. Für uns erkennbar ist im allgemeinen nur der Eingang der Pfändungs- und Überweisungsbeschlüsse. Und hier liegen nach dem Stande vom 31. Januar gegen 2,4 v. H. der Arbeiterbelegschaft Pfändungen vor in einer Gesamtschuldsumme von 236 114 DM, das sind 740 DM je Schuldner. Die Zahl der Schuldner ist gegenüber unseren im Jahre 1953 durchgeführten Feststellungen unverändert geblieben — wir hatten damals die Ermittlungen durchgeführt auf Grund alarmierender Meldungen aus Bergbaubetrieben; die Schuldsumme ist gegenüber damals um 190 DM je Schuldner gestiegen.

Weshalb wird gepfändet?

An Pfändungen liegen jetzt vor:

182 über Unterhaltsverpflichtungen	= 22,0 v. H.
54 über Steuerschulden	= 6,5 v. H.
32 über Käufe von Fernseh- und Rundfunkgeräten	= 3,8 v. H.
25 über Lebensmittelschulden	= 3,0 v. H.
18 über Möbelkäufe	= 2,1 v. H.
517 über sonstige Käufe	= 62,6 v. H.

Bei diesen „sonstigen Käufen“ handelt es sich beispielsweise um Textilien, Fahrräder, Haushaltswaren, Uhren.

Bei 72 Belegschaftsmitgliedern liegen mehrere — bis zu 17! — Pfändungen vor, wobei einzelne Schuldner bis zu 3000 DM an ihre Gläubiger zu zahlen haben.

Die Steuerschulden bewegen sich im allgemeinen bis zu 4000 DM, in einem Falle betragen sie 29 300 DM. Diese Schulden dürften aus früheren selbständigen Tätigkeiten als Handwerker, Vertreter usw. herühren.

Wer wird gepfändet?

Der überwiegende Teil der Schuldner sind Belegschaftsmitglieder, die erst wenige Jahre bei uns tätig sind. Nur 30 v. H. der Gesamtschuldsumme wurden von Verheirateten — aber 70 v. H. der Schulden von Unverheirateten gemacht. Das ist kein Ruhmesblatt für die Junggesellen!

Liegt aber erst die Pfändung vor, dann versucht der Schuldner — und auch hier wieder gerade der Unverheiratete —, sich durch die Flucht „in die Krankheit“ dem Zugriff des Gerichtsvollziehers zu entziehen und beutet zu Lasten der Gesamtbelegschaft unsere Betriebskrankenkasse aus.

Ist Pfändung „Privatsache“?

Natürlich schon. Aber das Werk und wir alle können nicht uninteressiert daran sein. Abgesehen von der

Mehrarbeit der Lohnbuchhalter durch oft langwierige Korrespondenzen mit den Prozeßbevollmächtigten und Gläubigern, abgesehen auch von den Kosten der zahlreichen internen Verbuchungen der Beträge und ihrer Überweisungen an die Gläubiger, treten persönliche Differenzen mit den Schuldnern auf, die sich der Bedeutung der Pfändungs- und Überweisungsbeschlüsse meistens gar nicht bewußt sind. Was aber das Werk finanziell und was das Betriebsklima erheblich belastet, das kann man nicht einfach auf die Dauer hinnehmen.

Deshalb sind einige Werke dazu übergegangen, jeden Neueingestellten hinsichtlich seiner wirtschaftlichen Verhältnisse zu überprüfen. Jede Einstellung wird rückgängig gemacht, falls der für die Einstellung maßgebliche Fragebogen eine persönliche Verschuldung verschweigt, obwohl diese sehr bald durch die eingehenden Pfändungen belegt wird. Ferner wird jedes Belegschaftsmitglied nach Eingang eines ihn betreffenden Pfändungsbeschlusses zu einer Rücksprache gebeten, wo in Gegenwart eines Betriebsratsmitgliedes auf die entstehenden Mehrbelastungen für das Werk und die Krankenkasse hingewiesen wird, die durch die Bearbeitung der Unterlagen entstehen. Es wird bei dieser Gelegenheit mit Entlassung gedroht, wenn es sich um obligatorische Schuldenmacher handelt.

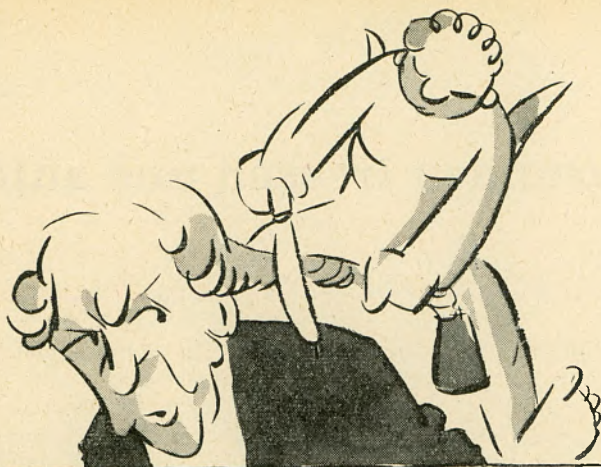
Schulden sind also Privatsache, wenn sie niemand anders belasten.

Bei sachlicher Beurteilung

des Anteils der Gesamtverschuldung kann man — allgemein! — nicht von den so oft zitierten „planlosen Käufen“ sprechen. Ubrigens stellen in unserem Werk die Möbelschulden einen relativ geringen Anteil dar, was zweifellos auf die werksseitige Gewährung von Möbeldarlehen zurückgeführt werden dürfte. Diese Möbeldarlehen, die in erschwierlichen Monatsraten an uns zurückgezahlt werden, veranlassen verständlicherweise unser Belegschaftsmitglied, den günstigeren Barkauf vorzuziehen.

Ist die Verschuldung unserer Belegschaft gegenüber benachbarten Hüttenwerken höher, so ist sie niedriger als im Bergbau. Interessant ist folgender Vergleich mit einer benachbarten Zeche:

	Zeche	Hütte
Arbeiterbelegschaft	6 200	13 300
Pfändungen	842 = 13,5 v. H.	828 = 6,2 v. H.
Schuldner	342 = 5,5 v. H.	319 = 2,4 v. H.
Schuldsumme gesamt	254 500 DM	236 114 DM
Schuldsumme je Kopf der Belegschaft	41 DM	17 DM



WEG MIT DEM ALTEN ZOPF!

Als Lord Northcliff die Londoner Zeitung „Times“ erwarb, entdeckte er, daß jeden Samstagmittag ein Mann mit einer Ledertasche ein kleines Zimmer betrat, um es am Montagmorgen, die Tasche in der Hand, wieder zu verlassen. Der neue Besitzer des Verlages fragte verschiedene leitende Männer, welche Aufgabe dieser Mann erfülle. Niemand konnte ihm Auskunft geben. Schließlich erfuhr Lord Northcliff von dem geheimnisvollen Besucher selbst, weshalb dieser sein Wochenende in dem kleinen Zimmer zubringe. Es war eine merkwürdige Geschichte.

So was gibt's bei uns nicht!

Vor fünfzig Jahren hatte es sich zugetragen, daß die „Times“ einen Korrespondenten sofort nach Ägypten entsenden wollte. Unglücklicherweise war es ein Sonntag, an dem der Korrespondent seine Reise antreten sollte, und es befand sich nicht genug Geld im Hause. Die Banken waren geschlossen, eine wichtige Gelegenheit wurde verpaßt. Um nicht wieder in eine so peinliche Verlegenheit zu geraten, wurde mit der Bank von England vereinbart, jeden Samstag einen



Boten mit 2000 Pfund zur Redaktion der „Times“ zu senden, der so lange in dem kleinen Zimmer in Bereitschaft blieb, bis die Banken wieder geöffnet waren, also bis Montag früh. Doch während der ganzen fünfzig Jahre wurden die Dienste des Boten nie in Anspruch genommen. Der Zweck seines Kommens geriet allmählich in Vergessenheit. Der Bote und seine Tasche aber wurden zu einer feststehenden Einrichtung, zur Gewohnheit.

Vielleicht wird jetzt der eine oder andere sagen: Tatsächlich, eine merkwürdige Geschichte; gut, daß es so was in unserem Betrieb nicht gibt! Hand aufs Herz: Gibt es „so was“ bei Ihnen wirklich nicht? In wieviel Hosentaschen ist nicht ein Schlüsselbund, an dem noch ein paar Schlüssel für längst nicht mehr benutzte Schlösser klimpern? Genauso ist es mit manchen „lieben alten“ Gewohnheiten. Wir schleppen sie mit durch den Arbeitsalltag, „weil es schon immer so gewesen ist“, und bringen es nicht fertig, ihnen Lebewohl zu sagen. Warum eigentlich?

Nun, der ärgste Gegner einer vernünftigen Arbeitsweise, die solche Gewohnheiten über Bord werfen will, ist die Feststellung: Ja, das mag für den Nachbarn Schulze zutreffen — in meinem Fall läßt sich das aber nicht anwenden. Wir bilden uns ein, es ließe sich nun einmal nichts ändern, ja, wir fürchten, daß eine erleichternde Arbeitsänderung nichts anderes sei als eine böswillige Attacke auf unser Arbeitsgebiet überhaupt.

Ein bißchen Courage

Es gehört eben — zugegeben — ein bißchen Courage dazu, mit dem eisernen Besen der Vernunft manche eingebürgerte Gewohnheit beiseitezukehren und die Scheuklappen der Betriebsblindheit abzulegen. Ein bißchen Courage — und etwas Mitdenken. Sonst geht es uns so wie dem Mann, der sich vierzig Jahre lang über seine abgeissenen Zigarren ärgerte, bis er dahinter kam, daß ihm ein Zigarrenabschneider diesen Ärger längst abgenommen hätte.

Mitdenken — das ist das Stichwort, Vorschläge ausknobeln, wie sich dies und jenes besser machen läßt. Schön und gut — aber warum trägt der Walzer Müller das blaue Kuvert mit seinem Vorschlag seit ein paar Tagen in der Tasche herum? Er macht um unsere Briefkästen einen weiten Bogen. Glaubt er, daß sein Vorschlag nichts wert ist?

Kaum — dafür hat er sich zuviel Arbeit damit gemacht. Woran liegt es dann? Daran, daß die Kollegen ihm Strebertum vorwerfen und die Absicht, sich in ein besonders gutes Licht zu rücken? Das kann es sein. Es kann aber auch sein, daß unser Walzer Müller auf das Gerede mancher Leute gehört hat, die sagen, aus jedem Vorschlag mache der Betrieb ein Geschäft — das mit den Prämien sei nämlich nur halb so wild! Auch so etwas kann dem Walzer Müller die Suppe versalzen haben.

Schlechte Gewohnheiten — gute Gewohnheiten

Wir sehen, wer den schlechten Arbeitsgewohnheiten ein Schnippchen schlagen will, ist nicht immer gleich am Ziel. Was ist dazu zu sagen? Das Vorschlagswesen im jeweiligen Betrieb, meist schon seit langem ein-

geführt und immer wieder verbessert, gibt vielen die Antwort darauf. Aber sehen wir uns die Sache grundsätzlich an: zuerst einmal die Sorge des Walzers Müller, in den Ruf eines Strebers zu kommen. Wahrscheinlich werden sich die Kollegen etwas bockbeinig anstellen — das ist bei den meisten Neuerungen so —, zu guter Letzt aber, wenn auch uneingestanden, werden sie für die Erleichterung, die Müllers Vorschlag bringt, dankbar sein. Wie schnell ist dann aus der Änderung einer alten, schlechten Gewohnheit eine gute Gewohnheit geworden!

Was den Einwand von Müller angeht, der Betrieb mache aus seinem Vorschlag ein Geschäft, so gibt es dazu grundsätzlich etwas zu sagen: Der Vorstand



und der Ausschuß für das Vorschlagswesen, der paritätisch aus Technikern und Betriebsratsmitgliedern besteht, kann gar kein Interesse daran haben, Müllers Prämie zu drücken, er wird vielmehr Müllers Vorschlag mit einer angemessenen Prämie honorieren, so gerecht, wie es irgend möglich ist. Außerdem nützt Müllers Vorschlag nicht nur den Leuten im Betrieb, er nützt früher oder später allen, wenn sich das auch nicht gleich in Zahlen ausdrücken läßt. Denn Müller hat, als er einen wunden Punkt ausmerzte, etwas für die Gesundheit des Betriebes getan. Ein gesunder Betrieb aber kann seine Löhne erhöhen, Sozialleistungen geben, wettbewerbsfähig bleiben, ohne daß der Käufer tiefer ins Portemonnaie zu greifen braucht. Kurzum: Müller handelt zu seinem Vorteil, zum Vorteil der Kollegen, des Betriebs — ja, zum Vorteil der ganzen Wirtschaft. Denn aus Millionen Steinen des Mitarbeitens und Mitdenkens hat sich das zerstörte Haus unserer Wirtschaft wiederaufbauen lassen.

VIELSEITIGER STAHL

Hackarbeit ohne Mühe

In der Landwirtschaft und im Gartenbau — auch gerade in unseren Schrebergärten und Siedlungen — sind häufige Bodenlockerung und Lüftung wesentliche Mittel zur Ertragssteigerung und Unkrautbekämpfung. Alle Kulturen werden daher vom Auflaufen oder Auspflanzen bis zum Bestandsschluß gehackt.

Immer noch sind die alten, viel Körperkraft erfordernden Schlaghacken in Gebrauch, bei denen man meist in gebückter Stellung arbeitet. Die Flächenleistungen sind gering. Außerdem tritt die hackende Person stets wieder einen Teil der bearbeiteten Fläche fest, weil sie bei der Arbeit vorwärtsgeht.

Bei den Ziehhacken jedoch ist die körperliche Anstrengung viel geringer. Man bearbeitet in aufrechter Haltung rückwärtsgehend meist mehrere Reihen, indem man die Hacke „langzügig“ durch die obere Bodenkrume zieht. Mit den Ziehhacken sind die Flächenleistungen mehrfach größer als mit der veralteten Schlaghacke. Ziehhacken sind mit folgenden Arbeitswerkzeugen ausgestattet: Kultivatoren, Grubber, Rahmenhacken, Bügelhacken, Jätehacken, Bodenfräsen, Rollhacken, Krümler, Häufel, Rillenzieher und Sämaschinen. Kultivatoren und Grubber sind mit 1 bis 5 festen oder auswechselbaren Zinken erhältlich für

Arbeitsbreiten von 5 bis 35 cm. Für jede Hack- und Pflegeaufgabe ist somit für alle üblichen Reihenabstände ein passendes Gerät erhältlich. Der überlegende Gartenfreund nutzt diese Vielseitigkeit der Ziehhacken zur rationelleren Arbeit um so lieber aus, als ihre Lebensdauer bei recht geringen Anschaffungskosten sehr groß ist.

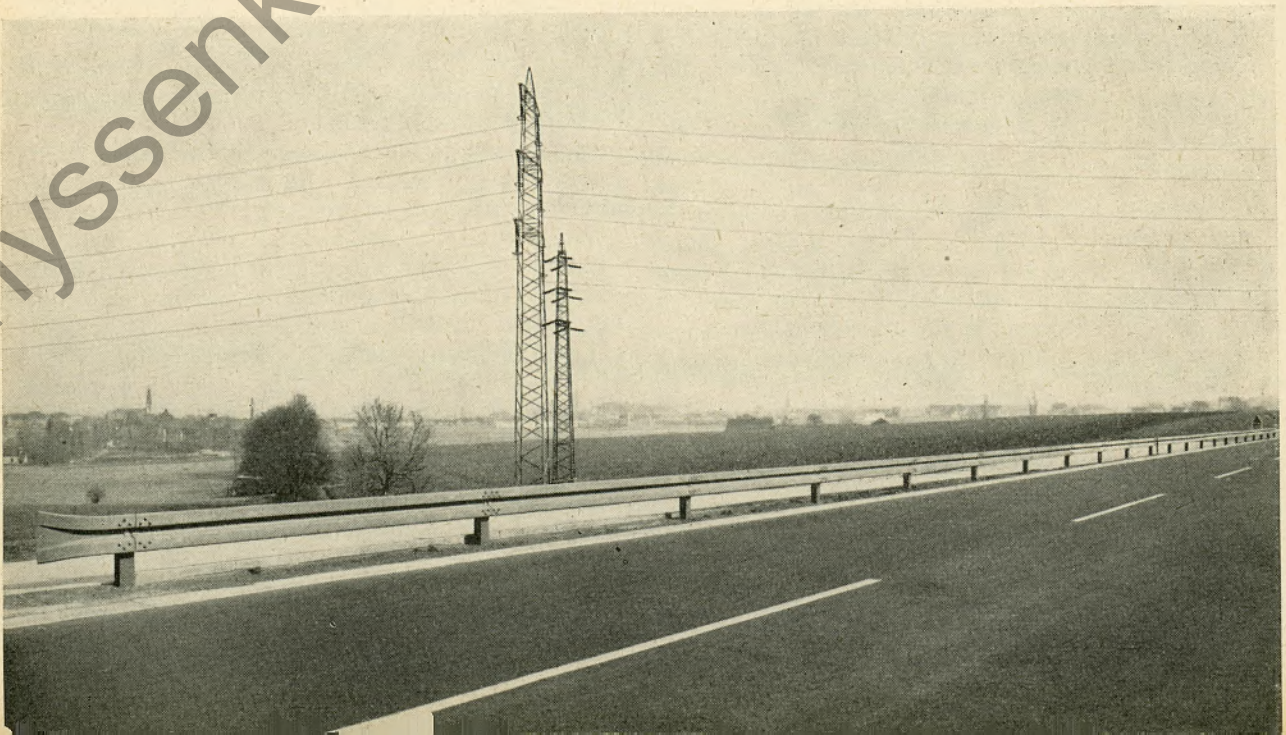
Ziehhacke zum Unkrautjäten und Bodenlockern



Leitplanken gegen den Straßentod

Auf belebten freien Autostrecken sowie in Kurven ereignen sich täglich Unfälle durch zu schnelles Fahren. Sie können neuerdings durch seitliche Leitplanken an den Straßenrändern stark vermindert werden, wie umfangreiche Erfahrungen in Amerika und auch in einigen europäischen Ländern gezeigt haben. Diese Leitplanken sind profilierte Stahlblechbänder. Sie sind an eingeramnten Stahlpfosten montiert und bilden ein elastisches Band entlang der Fahrbahn. Es befindet sich etwa 30 cm über dem Boden in der Höhe der Stoßstange von Personenfahrzeugen. Bei einem eventuellen Anstoßen werden Beschädigungen der Fahrzeuge sowie Verletzungen der Insassen

auf ein Minimum beschränkt. Besonders sicherungsbedürftig sind zwar Kurven und Rampen, jedoch hat sich die Aufstellung längs der geraden, stark belebten Autostraßen sowohl an der Außenseite als auch an dem Mittelstreifen in Amerika allgemein bewährt. Durch den hellen Farbanstrich sind sie gut sichtbar und dadurch wirkliche Leitplanken für den Verkehr. Es ist anzunehmen, daß diese Barrieren gegen den Straßentod nunmehr auch im Bundesgebiet in zunehmendem Maße eingeführt werden und somit zur Erhöhung der Fahrsicherheit beitragen. Es hat sich nämlich in der Praxis gezeigt, daß die Fahrzeuglenker an Straßen, die durch derartige Leitplanken gesichert sind, näher an den Außenseiten fahren, so daß die Straße praktisch geräumiger wird und weniger Zusammenstöße vorkommen.

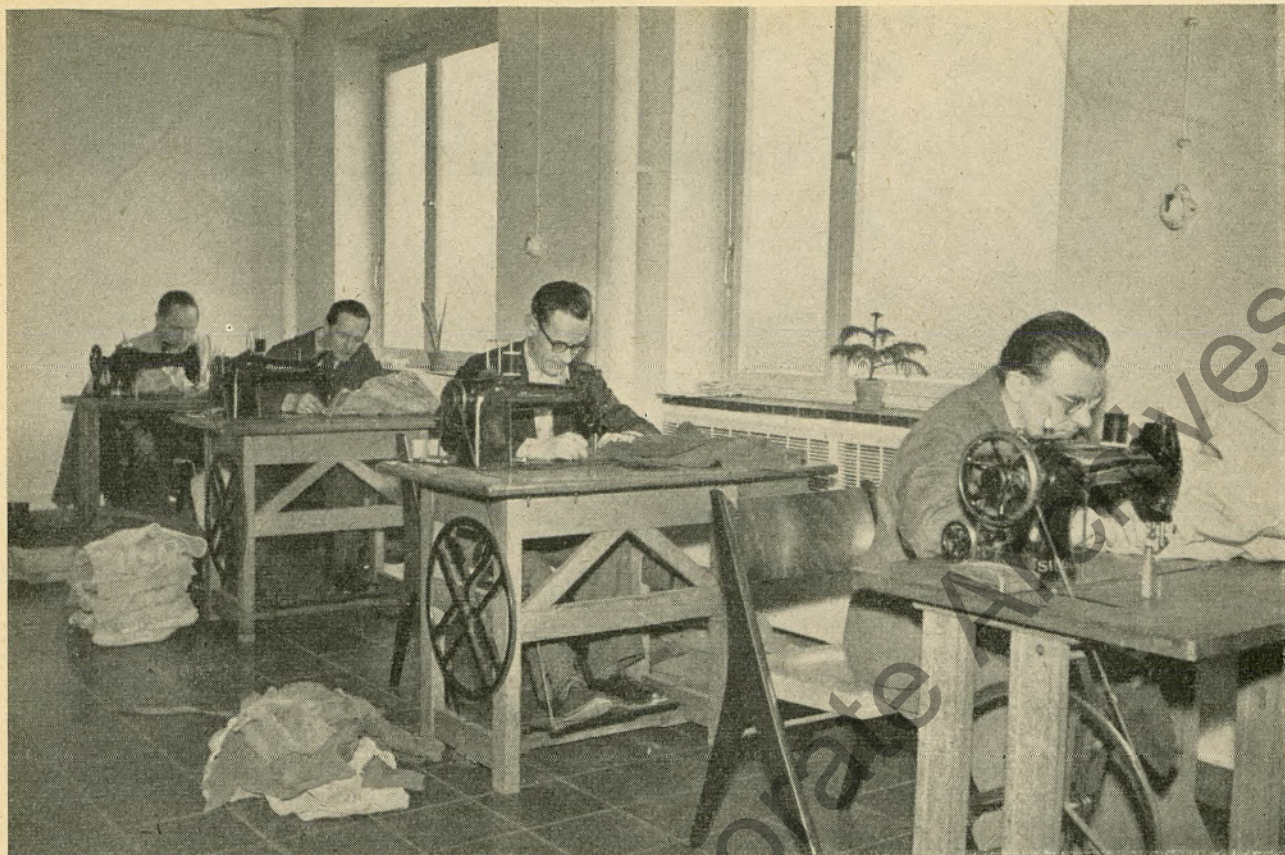


Unsere neuen Sozialwerkstätten

Die Hoesch-Westfalenhütte AG beschäftigt z. Z. etwa 765 Mitarbeiter, die — durch Kriegs- und Unfallverletzungen bedingt — zu der Gruppe der Schwer- und Zivilbeschädigten zählen. Von diesen Beschädigten füllt ein großer Prozentsatz nachweisbar den übernommenen Arbeitsplatz voll und ganz aus. Etwa 185 der Beschädigten sind auf Grund ihrer Vorbildung und Berufsausbildung in den verschiedenen kaufmännischen und angrenzenden Berufen tätig, während 580 dieser Mitarbeiter vorwiegend körperliche Arbeiten zu verrichten haben. Hiervon sind wiederum 25 als Boten, 35 als Kauenwärter und 30 als Wächter tätig. 490 beschädigte Belegschaftsmitglieder, von denen bisher nur 85 in den Sozialwerkstätten tätig waren, werden somit vorwiegend mit einer manuellen Tätigkeit beschäftigt. Unter denen, die in den Hilfs- und Produktionsbetrieben des Hüttenwerkes an den verschiedenen Arbeitsplätzen beschäftigt werden, sind einige in recht wesentlichen Verantwortungsbereichen tätig. Bei Ausführung einer Tätigkeit durch einen Beschädigten bei entsprechender schulischer und beruflicher Vorbildung ergeben sich für den Einsatz kaum Schwierigkeiten. Schwieriger aber ist die Frage der Beschäftigung in den Fällen, wenn keine beruf-

liche Vorbildung vorhanden ist, an die sich eine Beschäftigung des Schwerbeschädigten knüpfen läßt. Mit der zum Teil vertretenen Ansicht, daß der Beschädigte — wie bisher vielfach gehandhabt und eingangs dargestellt — als Bote, Kauenwärter und Wächter beschäftigt werden kann, wird das Problem der Beschäftigung und Betreuung nicht gelöst. Die Tätigkeit eines Kauenwärters z. B. setzt voraus, daß — bei der heutigen Größe der Waschkauen — der mit der Sauberhaltung der Wasch- und Umkleideräume Beauftragte zumindest im Vollbesitz seiner körperlichen Gliedmaßen ist, d. h., daß beinamputierte Beschädigte möglichst von diesen und ähnlichen Tätigkeiten ferngehalten werden sollten. Es ist einem Beinbeschädigten nicht zumutbar, daß er während einer neunstündigen täglichen Arbeitszeit ohne Sitzgelegenheit tätig ist; eine Waschkau läßt sich nun einmal eben nicht von einem Stuhl aus sauberhalten. Hinzu kommt, daß nicht immer alle Mitmenschen — vom Kollegen bis zum Vorgesetzten — dem Beschädigten das notwendige Verständnis entgegenbringen, daß somit aus Unkenntnis vielfach Spannungen hervorgerufen werden, von denen der Beschädigte zuerst und zutiefst betroffen wird.





Wie können wir helfen?

Es erhebt sich nun die Frage, wie und womit diesen vom Schicksal hart betroffenen Menschen bisher geholfen worden ist und welche Maßnahmen für die Zukunft getroffen werden können.

Bereits im Jahre 1925 hat die Hoesch-Westfalenhütte AG für einen Teil der Schwerbeschädigten, soweit sie nicht mehr an den verschiedenen Arbeitsplätzen der Betriebe tätig sein konnten, Werkstatträume eingerichtet, um eine zusätzliche Beschäftigungsmöglichkeit zu schaffen. Diese Arbeitsräume wurden allgemein bekannt unter der Bezeichnung „Invaliden-Werkstatt“. Vorhanden waren eine Sacknäherei, eine Flickstube für Arbeitsanzüge, eine Schuhreparaturwerkstatt, eine Bürstenmacherei und eine Buchbindelei. Diese Räume wurden später noch erweitert um eine Schlosserei und Korbflechtere.

Bei diesen Arbeitsgebieten war es nicht immer möglich, die Körperbehinderten mit einer dem erlernten Beruf entsprechenden Tätigkeit zu beschäftigen. Es wird in der Vergangenheit manchem Handwerker besonders hart angekommen sein, wenn er nach einem Unfall oder aus einer sonstigen Ursache nicht mehr in seinem erlernten oder einem angrenzenden Beruf tätig sein konnte, sondern in einem fremden Beruf, der nicht immer seinen Neigungen entsprach, beschäftigt wurde. Es ist verständlich, daß diese, zum Teil aufgezwungenen Tätigkeiten bei den Betroffenen wenig Gegenliebe fanden und nur der Not gehorchend ausgeübt wurden. Das Ergebnis war, arbeitsmäßig gesehen, entsprechend negativ und in einigen Fällen sogar der Hintergrund für unliebsame Gegebenheiten,

die bis in die häuslichen Verhältnisse sich auswirkten. Auf der anderen Seite muß jedoch auch das Positive betont werden, das in der teilweisen Umschulung von schwerbeschädigten Mitarbeitern zum Ausdruck kam, deren Beschäftigung eine Tätigkeit in dem erlernten Beruf nicht mehr zuließ. Hier sind besonders die Umschulungsmaßnahmen für die Blinden zu erwähnen, deren Beschäftigung und Einordnung in den Arbeitsprozeß eines der schwierigsten Probleme darstellt. Im Laufe der Jahre entwickelte sich die Invalidenwerkstatt zu einem Fertigungsbetrieb für einen Teil der Magazinmaterialien, die nicht unbedingt bei Fremdfirmen in Auftrag gegeben werden brauchten. Fernerhin wurden für die Betriebe durch die einzelnen Unterabteilungen der Invalidenwerkstatt wichtige Hilfsmittel und Ersatzteile hergestellt, deren ordnungsmäßige und pünktliche Anlieferung für den Produktionsablauf von nicht zu unterschätzender Bedeutung war.

„Mädchen für alles“

Mit der Zeit hatte sich immer mehr ergeben, daß die Invalidenwerkstatt, die nach 1948 die Bezeichnung Sozialwerkstätten erhielt, auf dem Hüttenwerk zu dem Begriff „Mädchen für alles“ wurde. So werden z. B. in einigen Fällen Ersatzkräfte für Kauenwärter gestellt, andere Beschädigte werden bei der Bewachung von Gebäuden und Anlagen eingeschaltet, und wieder andere werden zu den Milchtransporten herangezogen. Selbst das Personal, das für die Versorgung der Belegschaft mit Hausbrandkohle benötigt



wird, wird aus den Reihen der Belegschaftsmitglieder der Sozialwerkstätten gestellt.

Die schwierige Lage, in der sich nach dem Kriege das Hüttenwerk befand, machte es erforderlich, daß zunächst einmal vordringlich die Produktions-, Instandhaltungs- und Reparaturbetriebe soweit wie möglich auf den jetzigen Stand der Technik gebracht werden mußten. Bei diesen Maßnahmen traten vorerst die Nebenbetriebe, deren Umbau für den Hüttenbetrieb nicht von lebenswichtiger Bedeutung war, in den Hintergrund, jedoch waren sich die Verantwortlichen der Werksleitung und des Betriebsrates der Verpflichtung bewußt, für die Schwerbeschädigten, die in den Sozialwerkstätten beschäftigt waren, neue, den heutigen Anforderungen entsprechende Arbeits- und Nebenräume zu schaffen.

Zu Beginn des Jahres 1956 erhielt der Betriebschef der Lehrwerkstatt und jetzige Betriebschef der Sozialwerkstätten, Ingenieur Heinrich Freund, von dem Vorstand der Hoesch-Westfalahütte AG den Auftrag, gemeinsam mit der Neubaubteilung die Planungsarbeiten für eine neue Sozialwerkstatt in Angriff zu nehmen. Im Zuge dieser Planungsarbeiten wurde auch gleichzeitig die Neugestaltung der Wäscherei mit berücksichtigt.

Sie gaben und geben ihr Bestes

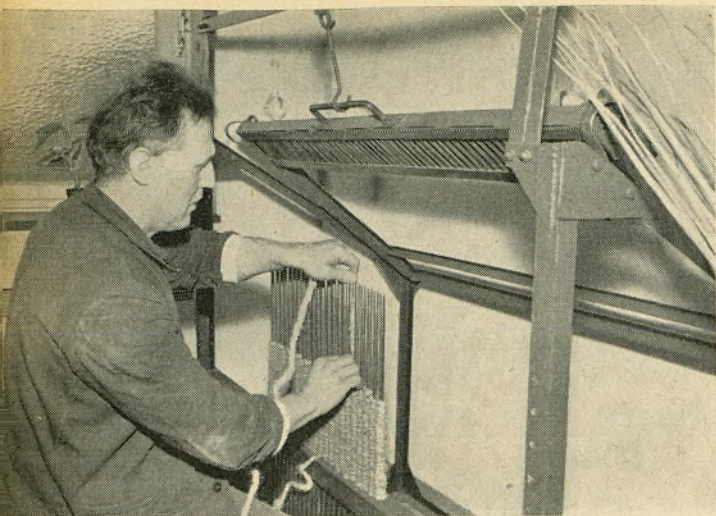
Die Grundsteinlegung zu dem jetzigen Gebäude der Sozialwerkstätten erfolgte am 22. Mai 1957 durch Arbeitsdirektor Berndsen. Nach siebenmonatiger Bauzeit war es möglich, am 23. Dezember 1957 in einer schlichten Feierstunde das Gebäude in Gegenwart

von Vertretern öffentlicher Dienststellen und Mitgliedern des Vorstandes, des Betriebsrates, des Schwerbeschädigtenausschusses sowie der Belegschaft der Sozialwerkstätten seiner Bestimmung zu übergeben. Die Anwesenden konnten sich davon überzeugen, daß die mit dem Neubau Beauftragten unter Ausschöpfung der vorhandenen Mittel ihr Bestes gegeben haben, um an dieser Stelle — wie geplant — die Beschäftigungsmöglichkeit von insgesamt 120 Schwerbeschädigten zu schaffen.

In dem neuen Gebäude sind nicht nur helle, zweckentsprechende Werkstatträume geschaffen worden, sondern auch die Wasch- und Umkleieräume sowie die sanitären Anlagen sind den notwendigen Bequemlichkeiten für Schwerbeschädigte angepaßt. Da es aus Platzgründen nicht möglich war, sämtliche Werkstatt- und Nebenräume zu ebener Erde zu legen, mußte für die Unterbringung dieser Räume ein Mehrgeschoßbau errichtet werden. Ein Personen- und Lastenfahrstuhl sorgt auch hier für die erforderliche Erleichterung, die den Schwerbeschädigten zugebilligt werden muß.

In dem neuen Gebäude sind bisher untergebracht:

- Schlosserei,
- Stanzerei,
- Korbflechtere,
- Schuhmacherei,
- Handschuhmacherei,
- Sacknäherei,
- Bürsten- und Pinselmacherei,
- Schneiderei,
- ein Magazin und ein Verkaufsraum.



Es ist beabsichtigt, weitere, für die Schwerbeschädigten geeignete Tätigkeiten, wie z. B. die Reparatur von Preßluftwerkzeugen u. a. m., zu übernehmen. Weiterhin sind die Sattlerei und Riemenmacherei den Sozialwerkstätten angegliedert worden.

Umschulungen sind notwendig

Es wird sich auch weiterhin die Notwendigkeit ergeben, Schwerbeschädigte für eine neue Tätigkeit umzuschulen. Da die meisten Beschädigten unseres Hüttenwerkes aus den Reparatur- und Produktions-

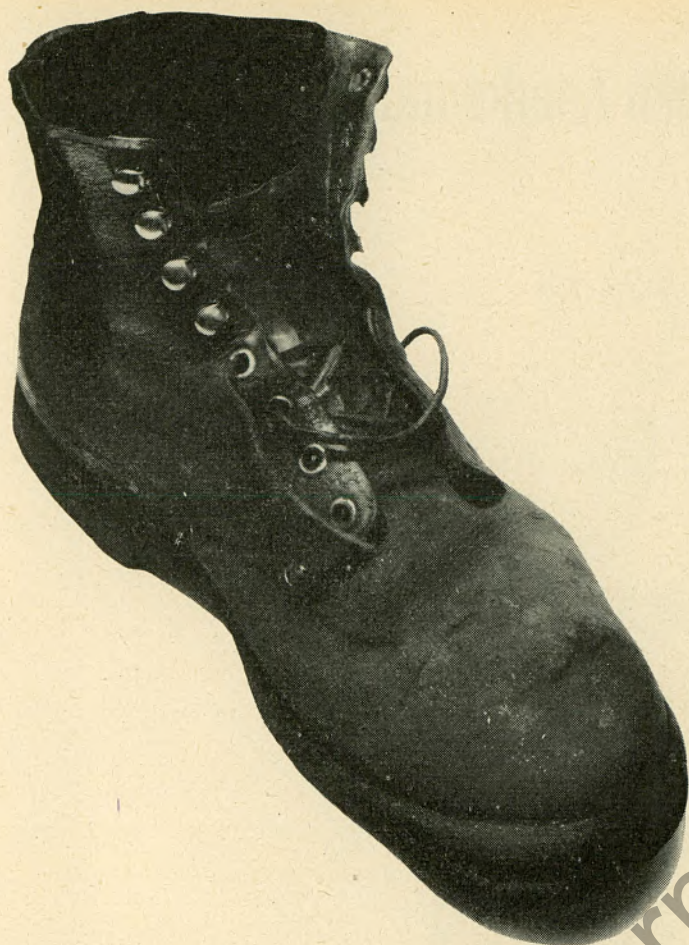
betrieben anfallen und somit vorwiegend mit Eisen und Metallen in Berührung gekommen sind, besteht die Absicht, auch eine entsprechende Umschulung in der Richtung vorzunehmen, daß die Beschädigten möglichst berufsnah ausgebildet werden. Diese Schulungsmaßnahmen sollen mit Hilfe der Lehrwerkstatt durchgeführt werden. Aus diesem Grunde sind in der Schlosserei mehr Arbeitsplätze als bisher vorhanden. Ein entsprechendes Fertigungsprogramm wird im Laufe der nächsten Zeit aufgebaut. Ebenfalls soll das Fertigungsprogramm der einzelnen Werkstätten erweitert werden.

Es besteht die Absicht, in den Sozialwerkstätten nicht nur Schwerbeschädigte und Körperbehinderte zu beschäftigen, sondern darüber hinaus ist daran gedacht, auch den Belegschaftsmitgliedern, die nach einer längeren, schweren Krankheit auf dem Wege der Genesung sind, vorübergehend bis zur vollen Einsatzfähigkeit eine Beschäftigung in den Sozialwerkstätten zu bieten.

Darüber, wer in den Sozialwerkstätten beschäftigt werden soll, entscheidet ein Ausschuß, dem je ein Vertreter der Schwerbeschädigten, des Betriebsrates, der Arbeitseinsatzstelle und der Betriebschef des Betriebes angehören.

Für die betriebliche Betreuung der Schwerbeschädigten sorgt neben dem Betriebschef ein erfahrener Obermeister mit zwei ihm unterstellten Meistern sowie ein Vertreter des Betriebsrates und der Vorsitzende der Schwerbeschädigtenobleute. Weiterhin erfolgt — wie bei jedem anderen Belegschaftsmitglied — erforderlichenfalls eine Betreuung durch die der Sozialabteilung angeschlossene Werksfürsorge.





Nur ein Schuh

Wir zeigen nur einen Schuh, einen einfachen, derben Schuh, an dem weiter nichts auffällt, außer daß vorne die Sohle abgerissen und das Oberleder ein wenig eingedrückt ist. Und doch kann dieser Schuh eine interessante und bedeutungsvolle Geschichte erzählen: Im Walzwerk III unserer Hütte standen große Reparaturen an. Dabei geschah es, daß einem Schlosser ein Einbaustück von — sage und schreibe — acht Zentnern Gewicht auf den Fuß fiel. Nach menschlichem Ermessen mußten die Zehen des Bedauernswerten platt wie eine Flunder sein.

Aber der Schlosser trug Sicherheitsschuhe! Und wie die stählerne Kappe des Schuhs den schweren Brocken verdaute, das zeigt das Foto deutlich. Man muß schon genau hinschauen, wenn man die Beschädigungen überhaupt erkennen will.

Bedarf es noch eines Kommentars?

Jedenfalls blieben dem Kollegen die gesunden Knochen erhalten und ihm und seiner Familie viele Sorgen erspart.

Übrigens: Wir hatten auf unserer Hütte

im Jahre 1956 59 Unfälle mit Zehenverletzungen

und im Jahre 1957 69 Unfälle mit Zehenverletzungen

Das bedeutete also für 128 Kollegen Krankenlager und finanziellen Verlust. Haben diese 128 Kollegen Sicherheitsschuhe getragen?

Vielleicht haben sie gelernt:

„Sicherheitsschuhe sind immer ihr Geld wert!“

Praktische Vorschläge finden Anerkennung



Da gibt es immer noch Mitarbeiter — und es sind oft nicht die schlechtesten —, die als alte Praktiker oder aufgeweckte „Tüftler“ sehr wohl wissen, wie die eine oder andere Arbeit anders und erfolgreicher getan werden kann. Aber sie halten mit ihren Vorschlägen zurück. Vielleicht, weil sie ein gehässiges Wort ihrer dümmen und neidischen Kollegen fürchten. Vielleicht, weil sie glauben, ein Einreichen ihrer Vorschläge würde als „Anschmieren“ betrachtet. Vielleicht wollen sie den Eindruck vermeiden, sich „lieb Kind“ machen zu wollen.

Nichts wäre verkehrter als solche Gedanken! Jeder Verbesserungsvorschlag, der eingereicht und durchgeführt wird, erleichtert die Arbeit aller Beteiligten, steigert die Produktion, erhöht die Produktivität und trägt dadurch zur Sicherung der Arbeitsplätze und zur Erhöhung des Lebensstandards aller bei.

Jeder sollte im neuen Jahr ein verdienter Mitarbeiter werden — durch Einreichung von Verbesserungsvorschlägen.

UNSERE EHRENTAFEL

Verdienstvolle Mitarbeiter

Heinrich Tigges, Schlosserei Herbst: Durch die geänderte Verzahnung an den Spannbacken der Torstahlmaschinen ist eine große Haltbarkeit erzielt worden. Die Backen bestehen zum Teil aus sehr hochwertigem Stahl, so daß der Verbrauch an dieser Stelle sich verteuern auf die Herstellung von Torstahl auswirkte.

Walter Leichtfuß, Feineisenstraße: Eine einfache Änderung des Ausstoßers am Stoßofen Walzwerk IX bewirkte, daß dieser jetzt durch den ausstoßenden Knüppel angehoben wird. Während des Ausstoßens kann der Herd nicht mehr in dem Maße beschädigt werden, wie es früher der Fall war.

Horst Albers, Halbzeugstraße: Der zusätzliche Abschieber hinter der Säge der Halbzeugstraße (zwischen den Staffeln) wird gebaut. Hierdurch wird das Walzen zügiger und störungsfreier.

Paul Brünninghaus und Walter Ruhmhofer, Schwellenschweißerei: Durch die Anbringung der Preßluftzylinder an den Kasseler Torstahl-Maschinen werden die bisher dort gebrauchten Forkardt-Futter überflüssig, die als Ersatz an anderer Stelle gebraucht werden können. Die Störanfälligkeit der Preßluftzylinder ist minimal gegenüber dem bisherigen Futter. Die Verschleißteile sind wesentlich billiger, so daß hierdurch eine Kostenersparnis erzielt wird.

Franz Gotzheim, Dreherei I: Das Bearbeiten der 1 m breiten Gummwalzen, in die Rillen eingedreht werden müssen, war mit den bisherigen Mitteln nicht möglich. Durch das vorgeschlagene Einschnitten mittels Sägeblatt erreicht man tadellos gleiche und saubere Rillen. Auch ist das Herstellen der Walzen wesentlich schneller möglich.

Heinz Rütger, Hochofen: Der Gedanke, das Stichloch vor dem Abstich glattschleifen oder zu -schaben, ist nach Ansicht des Betriebes durchaus brauchbar. Der Betrieb hofft, ein leichteres Abstechen zu erzielen.

Günter Deifuß, Schlosserei Zurichterei IV: Die konstruierte und gebaute Spindelpresse hat sich für das Richten von Walzbalken gut bewährt. Sie wird für diese Arbeit künftig verwendet werden.

Jubilare Februar 1958

40

ERNEST, FRANZ
Kaliberwalzwerke

KWASEK, STEFAN
Neubauabteilung

25

BALCZUWEIT, WILHELM
Lehrwerkstatt

HUMPERT, JOSEF
Maschinenabteilung

HOPPE, BRUNO
Kaltwalzwerk

SCHMITT, ANTON
Hochofen

BOCZEK, ERNST
Eisenbahnwerkstatt

FÄRBER, KARL
Hochofen

MÖLLER, FRIEDRICH
Mechanische Werkstätten

SCHNECK, OTTO
Werksaufsicht

WUSTERMAN, DIETRICH
Drahtverfeinerung

SCHRADER, JOSEF
Stahlwerk III

Verdienstvolle Mitarbeiter

Robert Wehner, Halbzeugstraße: Der zusätzliche Vorstoß an der Schere II der Halbzeugstraße, wie er für die 12-m-Knüppel der Halbzeugstraße notwendig ist, wird ausgeführt. Bisher konnten bestenfalls Knüppel von 9 m geschnitten werden.

Willi Wegner, Zurichterei I: Die Entwässerung des Schienenlagers auf dem Trägerlager wurde, wenn auch in etwas veränderter Form, ausgeführt und hat sich bewährt.

Theodor Jakubowski, Maschinenabteilung Stahlwerke: Durch die Änderung der linken Seitenwand an der Chargiermaschine II im Martinwerk I wird das Wechseln des Kippmotors wesentlich erleichtert. Die Störungen im Betrieb werden verringert.

Albert Kartberg, Maschinenabteilung Hochofen: Die geänderte Aufhängung der Sonden mittels Scheibenlagers am Sondenseil bringt eine Verringerung der Beschädigungen der Seile. Der Betrieb hat diesen Vorschlag sofort ausgeführt.

Heinz Sonntag, Maschinenabteilung Walzwerk III: Die Schutzkappe zur Abdichtung der Stütze vom Unterdruck zur Oberwalze an der Blockstraße im Walzwerk III hat sich bewährt. Es können jetzt keine Fremdkörper mehr eindringen, so daß Störungen an dieser Stelle vermieden werden.

Hermann Thomann und Herbert Rogowski, Maschinenabteilung Hochofen: Durch die neue Vorrichtung wird der An- und Abbau der Zwischenkühler an den Kompressoren 10 und 11 der Gaszentrale erleichtert und ist nicht mehr so gefährlich.

Willi Neuhaus und Heinz Kraft, Elektrotechnische Abteilung: Die Vorrichtung zum Auswechseln von Lampen an hohen Lichtmasten wird eingeführt. Die Arbeitsweise des Lampenwechsels wird hierdurch erleichtert und die Unfallgefahr verringert.

Franz Josef Fächterschnieder, Elektrotechnische Abteilung: Die Änderung am Haspel für Magnetkabel hat eine Entlastung bei den Störungen an den Kabelwinden für die Lastmagnete im Martinwerk III gebracht. Es ist anzunehmen, daß die Magneteinrichtung jetzt weniger störanfällig wird.

Kleine Tips für das Büro

„Wieviel ist meine Arbeit eigentlich wert?“ — diese Frage wird man sich gerade im Büro immer wieder stellen. Denn mehr als im eigentlichen Produktionsprozeß neigen hier die Tarifverträge zur Schematisierung, und auch die verantwortlichen Vorgesetzten können die Einzelleistung nicht immer so gut übersehen, daß Unterschiede finanziell richtig bewertet werden.

Bei einer gewissen Ehrlichkeit gegen sich selbst kann es jeder einzelne am besten für sich allein tun. Man schreibe sich einmal eine Woche lang alle Arbeiten auf, zähle die Stundenzahl für die einzelnen Tätigkeiten, wie Korrespondenz, Fakturieren, Buchen, Ablage, Diktat usw., zusammen und ermittle den Monatsdurchschnitt. Dann vergleiche man das Arbeitsergebnis mit der aufgewandten Zeit.

Überflüssige Arbeiten

die ganz eingestellt oder verringert werden können, fallen in das Gebiet des innerbetrieblichen Vorschlagswesens. Weiterer Leerlauf kann durch mangelnde eigene Fertigkeiten entstehen, die man natürlich nicht nach „oben“ mitteilt, sondern aus eigenem Antrieb abstellt. Daß eine Stenotypistin maschineschreiben kann, versteht sich von selbst. Wie schnell und sicher sie schreibt, wie souverän sie ihre Maschine beherrscht, bleibt ihr überlassen, doch wird sich eine verbesserte Fertigkeit durch Fortbildungskurse immer bezahlt machen. Rechtschreibung und Zeichensetzung sollen für jeden im Büro Tätigen zum Rüstzeug gehören: Dennoch gerät bei der Schwierigkeit der deutschen Sprache auch der Geschulteste hin und wieder in Zweifel. Dann geht es schneller, einmal im Duden nachzuschlagen, als einen Brief wegen eines solchen Fehlers noch einmal schreiben zu müssen. Anders, wenn man bei kritischer Untersuchung feststellt, daß die Interpunktionsregeln nicht mehr ganz „sitzen“: Ein solcher Mangel behebt sich durch die mehrmalige Lektüre der wenigen Regeln nach Feierabend. Man tut sich und dem Betrieb damit einen großen Gefallen.

Ziel jeder Bürotätigkeit

ist die Fähigkeit, eines Tages selbständig arbeiten, Briefe nach Stichworten ohne zeitraubendes Diktat und Vorgänge aus eigener Sachkenntnis ohne Rückfragen erledigen zu können. Dazu bedarf es des „Mitdenkens“, und wenn man sich erst einmal daran gewöhnt hat, bereitet die Arbeit weit mehr Freude und Befriedigung als vorher. In diesem Stadium auch beginnt das Einkommen gleichsam von selbst zu wachsen — mit der wachsenden individuellen Leistung nämlich.

Die Verwaltungskosten fast aller Betriebe haben sich bis zu 1000 Prozent erhöht. Das liegt natürlich nicht zuletzt an dem Übergang zum Direktexport, der den Formulkrieg der Kaufleute von einst, die Geschäftsreisen und die Verbindungen nach draußen mit in den Betrieb verlagerte. Es beruht aber auch nicht zuletzt auf dem ständig wachsenden Schriftverkehr, der die Archive anschwellen läßt. Manche Betriebe sind schon dazu übergegangen, DIN A 5 als Normalformat zu ver-

WIR KOMMENTIEREN UND GLOSSIEREN

Sozialprodukt stieg auf 207 Milliarden DM

Das Bruttosozialprodukt, in jeweiligen Preisen, hat im Jahre 1957 nach einer vorläufigen Berechnung des Statistischen Bundesamtes einen Wert von 207 Milliarden DM erreicht. Es ist um 7,5 Prozent größer als im Jahre 1956. Die Zuwachsrate des Bruttosozialproduktes betrug 1955 gegenüber dem Vorjahr 14,1 Prozent, 1956 waren es 9,6 Prozent. Der private Verbrauch ist ebenfalls um 7,5 Prozent auf 122,0 Milliarden DM gestiegen. Gegenüber den Jahren 1955 und 1956 hat sich das Tempo der Zunahme des privaten Verbrauches merklich verlangsamt. Der Staatsverbrauch hat sich um 8,2 Prozent erhöht. Die Anlageinvestitionen sind nur 3,6 Prozent gestiegen, also erheblich geringer als das Bruttosozialprodukt. Anlageinvestitionen und Vorratsveränderung beliefen sich 1957 zusammen auf 48,9 Milliarden DM. Der Außenbeitrag hat sich dagegen nochmals erheblich erhöht, und zwar um 1,7 Milliarden DM auf 8,4 Milliarden DM.

Nach Ausschaltung der Preisveränderungen betrug das Bruttosozialprodukt (in Preisen von 1954) im Jahre 1957 etwa 190,5 Milliarden DM. Das entspricht gegenüber 1956 einer Zuwachsrate von 4,6 Prozent. Damit hat sich auch die Entwicklung des realen Bruttosozialproduktes verlangsamt. Die realen Zuwachsraten (jeweils gegenüber dem Vorjahr) betrugen 1955 11,8 und 1956 5,8 Prozent. Das reale Bruttosozialprodukt je Erwerbstätigen, das häufig als Maßstab für die gesamtwirtschaftliche Produktivität verwendet wird, nahm gegenüber 1956 um etwa 2,4 Prozent zu. Damit wäre die Zuwachsrate etwas höher als im Jahre 1956 (2,1 vom Hundert). Sie erreichte aber nicht die Höhe der früheren Jahre, in denen die Arbeitszeit noch nicht verkürzt worden war.

Das Volkseinkommen des Jahres 1957 (in jeweiligen Preisen) betrug 158,0 Milliarden DM. Das Bruttoeinkommen aus unselbständiger Arbeit belief sich auf 98,9 Milliarden DM. Seine Zunahme gegenüber 1956 war mit 8,2 Prozent etwas größer als die des Volkseinkommens. Der Anteil des Bruttoeinkommens aus unselbständiger Arbeit am Volkseinkommen ist damit — bei weiterer Erhöhung der Zahl der Arbeitnehmer — von 62,2 auf 62,6 gestiegen.

Die Deutsche Mark ist härter denn je

Aus den jetzt erscheinenden ausländischen Beurteilungen der wirtschaftlichen Entwicklung im Jahre 1957 geht es immer wieder hervor, daß sich die Deutsche Mark neben US-Dollar und Schweizer Franken als eine der drei härtesten Währungen der Welt voll und ganz behauptet hat. Tatsächlich betrugen die Bestände der Deutschen Bundesbank am Jahresende mehr als 10 Milliarden DM an Gold, ferner rund 7 Milliarden DM an US-Dollar und weitere rund 5 Milliarden DM an sonstigen Devisen, zusammen mehr als 23 Milliarden DM. Demgegenüber betrug der Bargeldumlauf in der Bundesrepublik und in West-Berlin Mitte Dezember 1957 knapp 17 Milliarden DM, die somit mehr als 135prozentig durch Gold und Devisen gedeckt waren!

Interessant erscheint ausländischen Beobachtern ferner die Tatsache, daß die Freigabe des Handels mit Goldbarren und Goldmünzen in der Bundesrepublik bei weitem keine so große Nachfrage ausgelöst hat, wie man zunächst erwartet hatte. Obwohl doch Gold eine sichere und — was die jüngsten Kursgewinne angeht — auch lohnende Anlage darstellt, hat das deutsche Publikum von der neuen und seit 1914 nicht mehr gegebenen Möglichkeit, Goldstücke und Barren am Bankschalter frei zu kaufen, bisher noch wenig Gebrauch gemacht. Angstkäufe, wie sie in anderen Ländern bei jeder außenpolitischen Krise an der Tagesordnung sind, haben in Deutschland 1957 überhaupt nicht stattgefunden und hielten sich auch anläßlich der Suezkrise von Ende 1956 in recht bescheidenem Rahmen — eine Tatsache, die Schweizer Beobachter als bezeichnend für das Vertrauen zur D-Mark werten.

Auch die günstige Sparentwicklung im Jahre 1957 bestätigt die Feststellungen, daß die Deutsche Mark heute härter denn je ist. Allein bei den deutschen Privatbanken waren bei Jahresende nahezu 14 Milliarden DM als Spargelder auf Banksparbücher eingezahlt oder als Terminanlagen fest angelegt. Dazu kommen noch die Milliardenbeträge, die von den Sparern zu Wertpapierkäufen bei privaten Banken verwendet wurden.

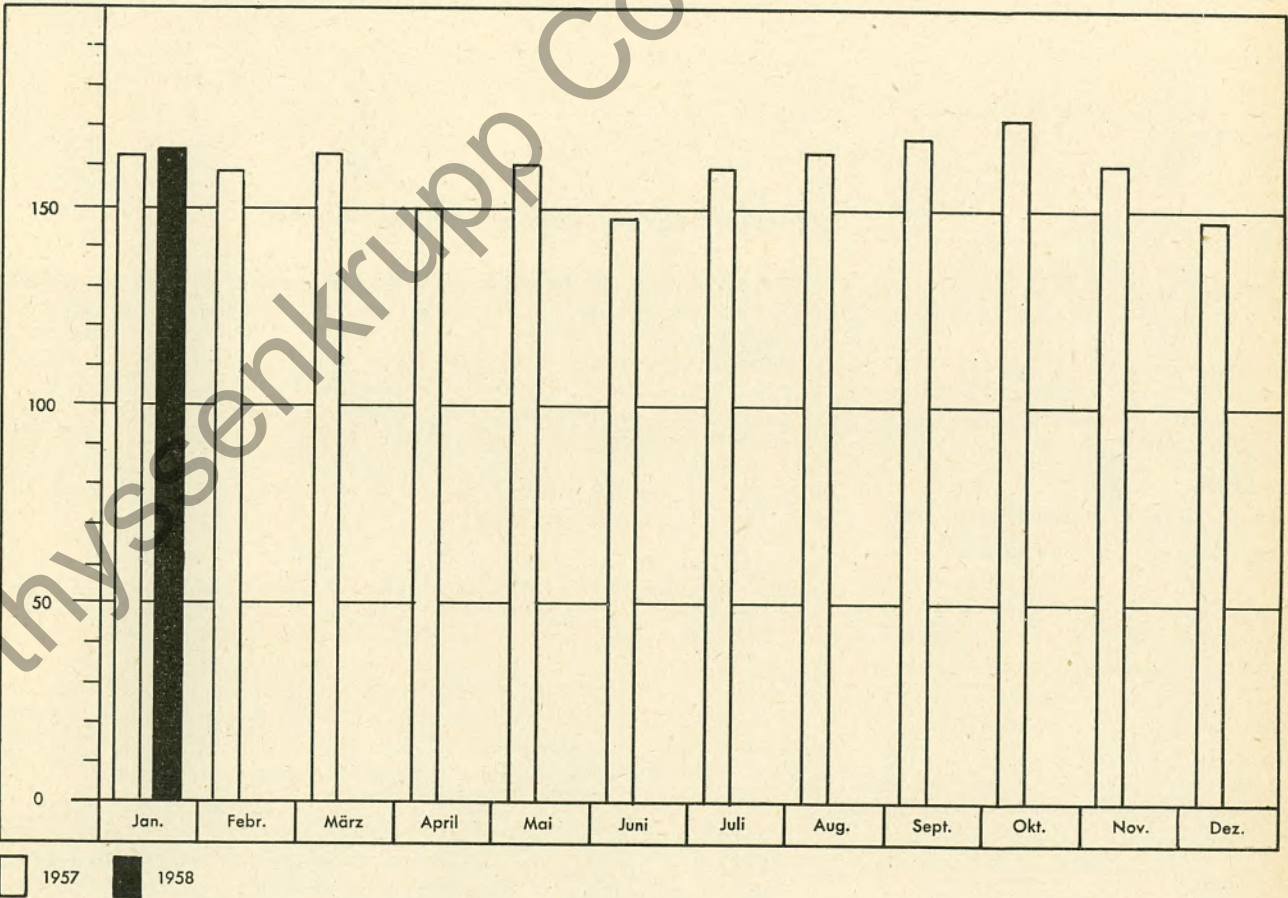
Der Gemeinsame Markt wird nur funktionieren können

wenn man vom „staatlichen Thron“, von dem alle Planungen und inter-europäischen Abmachungen natürlicherweise ihren Ausgang nahmen, nunmehr in die Praxis der verschiedenen Branchen hinabsteigt. Dort wird die künftige Wirtschaftspolitik gemacht, dort treten auch die Reibungen und Umschichtungen auf, die zu meistern sind. Einige Gebiete rechnen mit erheblichen Umstellungen. Es werden immer die sein, die in einem Land ein erhebliches Übergewicht und einen Vorrang zugleich vor anderen Ländern haben. Man wird aber nicht nur die europäische Produktion von einer gemeinsamen Basis aus planen und umstellen müssen, auch die entsprechenden Absatzwege des künftigen Binnen- und Exportmarktes gilt es neu zu orientieren und zu sichern. Schließlich wird es nicht unerheblich sein, die Umstellung der Käufergewohnheiten auf den europäischen Markt genau zu studieren. Es geht also darum, nunmehr auch auf dem Gemeinsamen Markt die Rationalisierung umzuschalten.

wenden und dadurch zur Kürze des Ausdrucks und zum Weglassen aller Höflichkeitswendungen zu zwingen. Der Schritt weiter ist jener, daß jede Stenotypistin diese DIN-A-5-Briefe nach Stichworten selbst beantwortet. Auch das läßt sich nach Feierabend in Kursen, Scheinfirmen oder gar zu Hause üben. Dabei ist der einfache Sprechstil immer der beste. Verkrampfte, geschraubte Wendungen, die man mündlich nie aussprechen würde, wirken ungelenkt und erreichen das Gegenteil des Beabsichtigten.

Man schätzt heute die Kosten je Geschäftsbrief auf durchschnittlich 2,50 DM. Bei obiger Methode ließen sie sich erheblich senken, von dem eingesparten Archivraum für alle auf diese Weise miteinander korrespondierenden Firmen ganz zu schweigen. Eingesparte Kosten aber geben wieder Luft für Gehaltserhöhungen. Man könnte auch sagen: Nur sie geben Luft. Wer schon so weit gekommen ist, selbstständig mitarbeiten zu können, der wird sich morgens nach bewährtem Rezept einen Tagesplan anfertigen; oder noch besser am Tag davor zum Feierabend. Dann weiß man am anderen Morgen gleich, wie und wo es weitergehen soll.

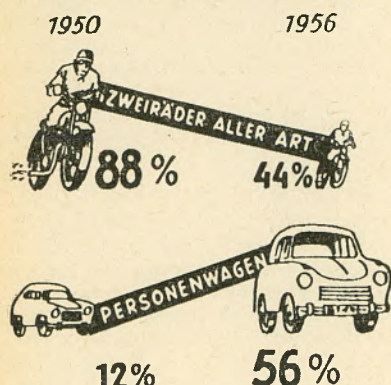
UNSERE ROHSTAHLERZEUGUNG IN 1000 TONNEN



Monatsdurchschnitt 1956 = 146 306 t Nachkriegshöchsterzeugung Okt. 1957 = 175 330 t Vorkriegshöchsterzeugung März 1939 = 123 536 t

ZUM AUTO

Anteile bei Privatschaffungen
von Fahrzeugen (vom Kaufwert)



In den letzten Jahren wurde der Anteil der neu zugelassenen Personenkraftwagen immer größer, während sich der der Zweiräder verringerte. Wenn 1950 beispielsweise 12,3 % des Anschaffungswertes (55 Millionen DM) für den Kauf von privaten Personenkraftwagen ausgegeben wurden, 50,9 % (228 Millionen DM) dagegen für die Anschaffung von motorisierten Zweirädern und 36,8 % (165 Millionen DM) für Fahrräder, so stieg der Anteil für Personenkraftwagen für privaten Gebrauch bis 1956 auf 56,0 % (668 Millionen DM). Der Anteil für motorisierte Zweiräder verringerte sich aber auf 38,8 % (462 Millionen DM) und der für Fahrräder auf 5,2 % (62 Millionen DM). Das heißt, daß von 1950 bis 1956 der Wert der gekauften Personenkraftwagen um 115 % zunahm, der der Zweiräder um 103 %, während der von Fahrrädern um 62 % abnahm.

Achtung! Krank- und Arbeitsunfähigkeits- meldungen am Sonnabend

Die Betriebskrankenkasse teilt mit: Um unseren Mitgliedern die Möglichkeit zu geben, Krankmeldungen und Arbeitsunfähigkeitsmeldungen am Sonnabendvormittag, wenn die Betriebskrankenkasse geschlossen ist, abzugeben, wird der Pförtner am Eingang zur Betriebskrankenkasse diese Meldungen annehmen und an die Betriebskrankenkasse abführen.

Bei Arbeitsunfähigkeitsmeldungen stellt er eine im Betrieb abzugebende Bescheinigung aus.

TECHNIK und PRODUKTION

Normalisierung der westdeutschen Stahlproduktion

Die Zunahme der Rohstahlproduktion der Bundesrepublik entsprach im abgelaufenen Jahr zwar nicht ganz den Erwartungen, ist aber mit knapp 6 % als überdurchschnittlich zu bezeichnen. Die Gießereien verzeichnen allerdings einen Produktionsrückgang.

Wie sehr sich das Tempo in den letzten Jahren verlangsamt hat, zeigen die Prozentzahlen. Der Zunahme der Rohstahlproduktion um knapp 6 % im abgelaufenen Jahr stehen eine von 9 % im Jahre 1956 und sogar 22 % im Jahre 1955 gegenüber. Dies ist aber nicht so sehr als eine rückläufige Entwicklung, sondern mehr als Normalisierung zu werten. Die Produktionszunahme der vorhergegangenen Jahre, insbesondere des Jahres 1955, war akzeptionell.

Die Zuwachsrate weist für die einzelnen Zweige nicht mehr so starke Unterschiede auf wie in den vorhergegangenen Jahren, bleibt allerdings bei Roheisen mit gut 4 % etwas zurück. Die für Walzstahl kommt mit gut 5 % nahe an die von Rohstahl heran, erheblich ist noch die Steigerung bei Eisenerz mit mehr als 8 %. Im vorhergegangenen Jahr waren die Unterschiede erheblicher, es fiel vor allem die starke Zuwachsrate bei Walzstahl mit 12 % auf, was der damaligen Vorrangstellung der Walzwerke bei den Investitionen entsprach.

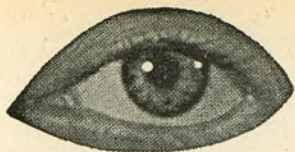
Die Investitionen im Walzstahlsektor waren infolge dieser Vorrangstellung sogar denen für Roheisen und Rohstahl etwas vorausgeeilt, so daß im abgelaufenen Jahr neue Hochöfen und Stahlwerke stärker das Gesicht der Investitionen bestimmten. Das wird vielleicht auch noch im kommenden Jahr der Fall sein. Immer wichtiger wurden außerdem die Investitionen der sogenannten Nebenbetriebe wie der Umschlags- und Transporteinrichtungen zur Bewältigung der steigenden Einfuhren an Rohstoffen. Die Gesamtinvestitionen dürften sich im Laufe des Jahres 1957 ähnlich wie in der britischen und französischen Stahlindustrie um eine Milliarde DM bewegt haben. Für das Jahr 1958 ist mit einem ähnlichen Betrag zu rechnen.

Stahlverbraucher erhoffen verstärkten Handel

59 repräsentative Stahlverbraucher und Stahlhändler aus den sechs Montanstaaten sprachen sich in der dritten Zusammenkunft seit der Errichtung der Montanunion mit der Hohen Behörde für eine weitgehende Intensivierung des Austauschs am Gemeinsamen Markt aus. Sie betonten, daß der erweiterte Montanmarkt die Versorgung in der seit drei Jahren anhaltenden Hochkonjunktur erheblich erleichtert habe. Die Stahlverbraucher erhoffen von der Schaffung eines Gemeinsamen Marktes ebenfalls eine Verstärkung des Handels und des Austausches über die Grenzen für diejenigen Stahlerzeugnisse, die bisher nicht der Montanunion angehören.

Die Stahlverbraucher und Stahlhändler zeigten sich über die künftige Konjunktur- und Absatzentwicklung optimistisch, wenn sie auch hervorhoben, daß die Nachfrage nicht mehr so stürmisch wie vor einem Jahr sei. Der Auftragseingang aus Drittländern habe nachgelassen. Schwere Erzeugnisse, insbesondere Schiffsbleche, seien nach wie vor besonders gefragt. Die Stahlverbraucher rechnen damit, daß diese Erzeugnisse auch langfristig gesucht werden, da der Reparaturbedarf bei dem erweiterten Stand der Welthandelsflotte sehr groß bleiben werde. Bei leichten Flacherzeugnissen wird dagegen auf längere Sicht eher mit einem geringeren Bedarf gerechnet.

Von deutscher Seite wurde darauf hingewiesen, daß der Markt in der Bundesrepublik gegenwärtig im großen und ganzen ein Gleichgewicht zwischen Nachfrage und Versorgungsmöglichkeiten erreicht habe, während in den letzten beiden Jahren ein großer Nachfrageüberhang bestand, der durch massive Importe gedeckt werden mußte.



BLICK IN DIE PRESSE

Gar nicht süß . . .

Wenn es auch dem Verbraucher nicht recht eingehen mag, weshalb ausgerechnet nach einer Rekordernte die gesetzlich gebundenen Zuckerrübenpreise erhöht werden müssen — und wenn er auch nicht zu begreifen vermag, weshalb ausgerechnet der Teil der Landwirtschaft ein Bonner Zuckerrüben erhält, dem es laut Grünem Bericht ohnedies gut geht, ist es jedenfalls soweit: Der Zuckerrübenpreis ist in Erfüllung eines Versprechens des alten Bundestages aufgebessert worden. Da der Bund aber nicht daran denkt, zum Ausgleich dafür die Zuckersteuer zu senken, muß die Hausfrau ab 1. Februar 4 Pfennige je Kilo Zucker mehr zahlen. So lautet jedenfalls die offizielle Rechnung.

In der Praxis scheint sie nun, vor allem von der Süßwarenindustrie, anders aufgestellt zu werden. Verschiedenen Ankündigungen ist nämlich zu entnehmen, daß fortan die Preise für Markenschokolade, Bonbons, Marmeladen und Gelees nicht mehr zu halten wären. 4 Pfennige je Kilogramm Zucker, das sind nach Adam Riese 0,4 Pfennig für 100 Gramm oder 0,2 Pfennig für 50 Gramm. Frage: Wieviel Zucker steckt eigentlich in einer 100-g-Tafel Milkschokolade, in einem viertel Pfund Bonbons oder einem Glas Marmelade?

Mit Kopfschütteln

Am Donnerstag fand man sich — sonst nicht eben nervös — unversehens von leichtem Kopfschütteln befallen, als man erfuhr, daß die Angehörigen des Bundeskanzler- und Präsidentschafts schon seit dem 1. August 1957 still und heimlich eine Ministerialzulage beziehen, die um 50 v. H. höher ist als die der anderen Ministerialzulagen-Normalverbraucher. Und das ohne parlamentarische Bewilligung! Der Steuerzahler faßt sich an den Kopf und fragt: Wofür? Für neue Stehkrüge? Kommt am Ende „höchsten Orts“ schon der eigene Frack in Mode? Für Regenschirme, schwarze Hüte, Klubhemden und die Repräsentation einer Würde, die offenbar einer finanziellen Unterstützung bedarf? Oder leistet vielleicht ein Beamter, der dem Regierungschef zugeordnet ist, um die Hälfte mehr als sein Kollege im Wirtschafts-, Außen-, Finanz- und Justizministerium? Es muß ja nicht zugehen wie weiland im sparsamen Preußen, wo die Beamten, ihrem König gleich, Ärmelschoner trugen. Aber so herrlich sind die Zeiten, so voll sind die Kas-

sen nicht, daß sich unsere Exekutivinstanzen ihre Bezüge gleich in die eigene Tasche genehmigen und das Einverständnis des Bundestages selbstherrlich voraussetzen können. Erstens gehört sich das nicht, zweitens müßte man die Verwaltungsscheißen des Präsi-

denten und des Kanzlers sehr bestimmt darauf hinweisen, daß es nicht ihr Geld ist, das sie verwalten, und drittens erhärtet diese Geschichte einen Verdacht, der schon seit langer Zeit besteht: Wir zahlen wohl zuviel Steuern. (Kölnische Rundschau)

Die Nazis sind unter uns

Da schrieb Franz Blattner zum „30. Januar“ einen sehr lesenswerten Artikel in der Wochenzeitschrift „Die Allgemeine Sonntagszeitung“:

Ob die drei SS-Männer vom KZ Sachsenhausen, denen das Bonner Landgericht im Mai den Prozeß machen will, so etwas wie Schuld oder gar Reue empfinden, entzieht sich noch unserer Kenntnis; die Anklage wirft ihnen Mord, Totschlag und vorsätzliche Körperverletzung mit Todesfolge vor. Hinter diesen kühlen juristischen Begriffen steht das Sterben von 12 000 russischen Kriegsgefangenen, angeblich politischen Kommunisten.

In dem Bericht einer deutschen Wochenzeitschrift über Äußerungen eines Gymnasiallehrers in dem stillen badischen Städtchen Offenburg heißt es, dieser gute Mann habe sich öffentlich gerührt, an der Tötung von einigen Hundert Menschen teilgenommen zu haben, und er habe seine Behauptungen später dadurch „abzuschwächen“ versucht, es seien ja keine Juden, sondern Russen gewesen! Er jedenfalls scheint von Schuldgefühl und Reue weit entfernt zu sein.

Gleiches gilt von den vier SS- und zwei Wehrmachtsoffizieren, die gegenwärtig in Arnberg vor Gericht stehen. Vor den Gerichten, die 1933 bis 1945 in Deutschland „Recht“ sprachen, galten allerdings oft sonderbare Regeln für die Verteidigung, wie uns der Dokumentarfilm über den 20.-Juli-Prozeß deutlich vor Augen führt (eine Frage am Rande: Wie oft wurde dieser Film bisher vor Oberklassen deutscher Schulen aufgeführt? Wie oft in Kursen der Gewerkschaftsjugend? Wie oft bei kirchlichen Veranstaltungen für Jugend, für Männer und Frauen? Vielleicht schreiben die Bundeszentrale für Heimatdienst und die anderen angesprochenen Stellen der ASZ einmal diese Zahlen).

*

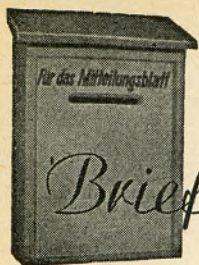
Dünn ist die Kruste des Rechts und der Freiheit, auf der wir stehen, leben und uns häuslich einrichten, einrichten müssen. Der Kollege neben mir am Schreibtisch, der Mann gegenüber im Autobus, der Verhandlungspartner und der Ober, der mich im Café bedient (aber auch der höhere Beamte, dem ich ein Gesuch einreiche, ja der Staatsanwalt oder Richter, vor dem ich mein Recht finden soll) — sie alle sind vielleicht bereit, auf Befehl irgendeines Schultersterns oder Mützenbandes Menschen reihenweise umzulegen, von denen sie so gut wie sicher wissen müssen, daß sie schuldlos sind!

Die Nazis unter uns, vor denen wir Angst haben müssen, sind nicht die Möchte-gern-Politiker eines der

zahlreichen rechtsradikalen Splittergruppchen. Sie betreiben eine fast ebenso harmlose Vereinsmeierei wie das Kaninchenzüchten, denn man weiß ja, woran man mit ihnen ist, und die Wahlen in allen deutschen Ländern seit 1946 beweisen, was das Volk von ihnen hält. Sie sind vielleicht giftig, aber ungefährlich. Die Nazis unter uns, vor denen wir Angst haben müssen, sind auch nicht alle „Ehemaligen“ durch die Bank, die den Bonbon im Knopfloch oder das SS-Koppel („Meine Ehre heißt Treue“) trugen; warum haben sie eigentlich die Treue zu ihrem Führer 1945 nicht mit dem Tode besiegelt, wie sie sooft geschworen hatten? Da muß doch etwas nicht stimmen. Die Nazis unter uns, vor denen wir Angst haben müssen, sind jene Mitmenschen, die froh sind, wenn sie nicht selber zu denken brauchen, wenn irgendwer für sie denkt, und die dann aus dieser Dankbarkeit heraus auch morden, wenn ihr Ersatzdenker es verlangt.

Vielleicht sind sie in den Jahren der Hitlerherrschaft nie in diese Verlegenheit gekommen. Vielleicht waren sie damals noch zu jung. Sie können heute, in unseren friedlichen Tagen, mit makelloser Weste dastehen. Das ändert nichts daran, daß sie die Nazis unter uns sind, vor denen wir zittern müssen.

Natürlich ist diese im Ernstfall blutrünstige Wurstigkeit kein Eigen gewächs deutschen Bodens. Es gibt die gleichen traurigen „Funktionierer um jeden Preis“ sicher auch in Frankreich, in Amerika und natürlich auch in Rußland. Sie sind überall dort mit einem Schlage da, wo ein verbrecherisches Regime die Macht an sich reißt. Dann kann man sie erkennen. Aber sind sie deshalb dort, wo keine Verbrechen befohlen werden, ungefährlich? Wir glauben es nicht. Denn auch wo kein Vorgesetzter auftaucht und die „kräftige Dezimierung von potentiellen Plünderern“ anordnet, bleibt im kleinen durch Mißverständnisse, durch allzu menschliches Versagen oder einfach durch Ausbleiben der positiven Richtlinie Raum genug für den böswilligen, an das böse Werk grenzen den Leerlauf, der die Leistung jener Geister ist, die nur spüren, wenn Druck dahintersteht, dann aber auch „ohne Rücksicht auf Verluste“. Sollte dann, was Gott verhüten möge, doch wieder eine Diktatur das Zepter über uns schwingen, werden wir mit Schrecken erleben, wie überall um uns her die Kruste von Recht und Freiheit zerbricht und die alten und die neuen „Nazis“ (sie heißen dann sicher ganz anders) sich aus dem friedlichen Bürger in den Würger zurückverwandeln.



Unser Briefkasten

Achtung vor der Persönlichkeit des anderen

Wohl keinem Problem in der menschlichen Gesellschaft ist größerer Wert beizumessen als dem der Achtung vor der Persönlichkeit des anderen.

Und wenn ich dieses Thema einmal an dieser Stelle anschneide, so tue ich es in dem Gedanken und mit dem Wunsche, daß diese Zeilen dazu beitragen mögen, die Kollegen — ganz gleich, welcher Anschauung sie huldigen — menschlich einander näherzubringen. Schon immer ist es so gewesen, daß wir uns in politischer und weltanschaulicher Hinsicht unterscheiden haben. Das wird wohl auch immer so bleiben. Aber diese Unterschiedlichkeit sollte doch nicht ausschließen, daß wir uns als Mensch zum Menschen beugen sollten.

Man könnte nur in dem Falle die Meinung und Persönlichkeit des anderen nicht mehr achten, wenn er trotz Erkenntnis des Falschen aus reiner Opposition an den Dingen festhielte. Solange er also aus fester und ehrlicher Überzeugung seine Meinung vertritt, solange habe ich ihn zu achten.

Man ist oft erschrocken, wenn man Kollegen in der Unterhaltung belauscht und beobachtet. Ist die Meinung des einen oder anderen konträr, dann fallen Worte wie: Arbeiterverräter, Lump, Verbrecher und was weiß ich.

So geht es nicht.

Hier liegt meiner Meinung nach der Hauptgrund für die Uneinigkeit der Menschen. Sie wollen nicht anerkennen, daß auch die Ansicht des anderen, der sich kraft seiner Persönlichkeit eine eigene Meinung gebildet hat, Anrecht auf Beachtung hat.

Ob Arbeitgeber, groß oder klein, ob Arbeitnehmer, Arbeiter oder Angestellter, sie alle sind Mitglieder der menschlichen Gesellschaft. Jeder ist einmalig und nicht zu ersetzen. Alle Menschen in der Welt sind notwendig zur Erhaltung und Sicherung der Gemeinschaft, also des Staates.

Und dem Gemeinwohl kann nur von Nutzen sein, was gut ist. Gut ist aber nicht, wenn die Achtung vor der Meinung des anderen und seine Persönlichkeit, auch seine individuelle Entwicklung mit Füßen getreten werden? Wir sind nun einmal auf der Welt zum gegenseitigen Wohlgefallen und nicht zur Mißachtung.

Lernen wir wieder Menschen zu sein, die sich gegenseitig achten und stützen und ein offenes und ehrliches Wort lieben.

Lernen wir wieder denken, und machen wir nicht mit jedem Wort und Schlagwort Propaganda, ohne vorher

alles Für und Wider abgewogen und festgestellt zu haben: Ist es zum Wohle und Nutzen der Gesamtheit oder nicht. Erst wenn wir das wieder können, wenn wir wieder gelernt haben, als erstes den Menschen zu

sehen, und zwar den Menschen in all seiner Schwachheit und seinen Fehlern, vor allem aber, daß er um seiner selbst willen geachtet und anerkannt sein will, ist unser aller Wohl gesichert.

Wilhelm Thiemann

Wohnungstausch

Biete: 3 Zimmer, 30 qm, abgeschlossen, parterre, Privatwohnung, in Kappenberg, Miete 30,— DM.

Suche: 3—4 Zimmer, Werksnähe, Miete bis 80,— DM (205)

Biete: 2 Zimmer, 32 qm, mit Bad, I. Etage, Werkswohnung, Miete 51,50 DM.

Suche: 2½—3 Zimmer, möglichst Hombruch, Miete bis 65,— DM. (206)

Biete: 3 Zimmer, 35 qm, mit Bad, Neubau, II. Etage, Werkswohnung, Miete 55,— DM.

Suche: 2½ Zimmer mit Bad, Privatwohnung, Miete bis 60,— DM. (207)

Biete: 2 Zimmer, 18 qm, mit Bad und Balkon, Neubau, III. Etage, Miete 36,— DM.

Suche: 1½—2 Zimmer, möglichst mit Bad, parterre oder I. Etage, Miete bis 40,— DM. (208)

Biete: 2 Zimmer, 30 qm, abgeschlossen, mit Speisekammer, III. Etage, Privatwohnung, Miete 30,— DM.

Suche: 2 Zimmer mit Kochnische, nicht parterre, Miete bis 50,— DM. (209)

Biete: 2 Zimmer, 30 qm, parterre, Altbau, Werkswohnung, Miete 20,— DM.

Suche: 2 Zimmer, Miete bis 50,— DM. (210)

Biete: 2 Zimmer, 40 qm, abgeschlossen, parterre, Altbau, Werkswohnung, Miete 32,— DM.

Suche: 2½—3 Zimmer, Miete bis 80,— DM. (211)

Biete: 2 Zimmer, 34 qm, mit Bad, II. Etage, Privatwohnung, Miete 47,— DM.

Suche: 2½—3 Zimmer, möglichst mit Bad, Miete bis 60,— DM. (212)

Biete: 2 Zimmer, 32 qm, mit Keller und Stall, parterre, Altbau, Privatwohnung, Miete 27,— DM.

Suche: 3 Zimmer, auch Altbau, Miete bis 60,— DM. (213)

Biete: 2 Zimmer, 32 qm, abgeschlossen, I. Etage, Altbau, Privatwohnung, Miete 31,— DM.

Suche: 3 Zimmer, Miete bis 70,— DM. (214)

Biete: 2 Zimmer mit Kochnische, 33 qm, und Diele, Bad und Balkon, I. Etage, Privatwohnung, Miete 42,— DM.

Suche: 3 Zimmer mit Diele und Bad, Miete bis 80,— DM. (215)

Biete: 2 Zimmer, 35 qm, II. Etage, Altbau, Privatwohnung, Miete 35,— DM.

Suche: 3 Zimmer, Miete bis 70,— DM. (216)

Biete: 2 Zimmer, 38 qm, II. Etage, Altbau, Miete 34,— DM.

Suche: 2—3 Zimmer, Miete bis 70,— DM. (217)

Biete: 3 Zimmer, 48 qm, mit Bad, parterre, Neubau, Privatwohnung, Miete 70,— DM.

Suche: 3 Zimmer, Miete bis 60,— DM. (218)

Biete: 3 Zimmer, 30 qm, parterre, Privatwohnung, Stadtrand, Miete 30,— DM.

Suche: 3—4 Zimmer, Miete bis 60,— DM. (219)

Biete: 3½ Zimmer mit Bad, Balkon, 2 Kellern, parterre, Miete 63,— DM.

Suche: 3½—4 Zimmer mit einger. Bad, Werksnähe, Miete bis 70,— DM. (220)

Biete: 2½ Zimmer mit Kochnische, große Räume, parterre, Werksnähe, Miete 38,— DM.

Suche: 3—4 Zimmer, I. Etage, möglichst Werksnähe, Miete bis 60,— DM. (221)

Biete: 2 Zimmer, 34 qm, III. Etage, Altbau, Miete 28,— DM.

Suche: 3 Zimmer. (222)

Biete: 3 Mansarden, 38 qm, Miete 35,— DM, in Hombruch.

Suche: 3—4 Zimmer, mögl. Hombruch-Barop, Miete bis 50,— DM. (223)

Biete: 2½ Zimmer, 45 qm, mit Bad, Neubau, Werksnähe, Miete 44,— DM.

Suche: 3 Zimmer, möglichst südlicher Vorort Dortmunds, Miete bis 60,— DM. (224)

Biete: 3 Zimmer, 48 qm, mit Bad, II. Etage, Miete 60,— DM.

Suche: Gleichwertige Wohnung, möglichst im Osten Dortmunds. (225)

Das interessiert die Frau

Vermännlicht die berufstätige Frau?

Die angebliche „Vermännlichung“ der im Berufsleben stehenden Frau wird heute gern als Zeichen der Zeit angeführt. Der Frauenüberschuß, so argumentieren überkluge Soziologen, habe das Gleichgewicht der Geschlechter gestört und die Eva aus ihrer eigentlichen Rolle als Lebensgefährtin und Mutter in bald alle Berufssparten des Mannes hineingedrängt. Berufliche Tätigkeit aber sei gleichbedeutend mit Vermännlichung. Um sich dem Manne gegenüber behaupten zu können, müsse sich die Frau notgedrungen typisch männliche Eigenschaften aneignen. Soweit die Gleichung und Argumentation: berufstätige Frau gleich vermännlichte Frau!

Zugegeben, berufstätige Frauen werden nicht umhin können, ihre ansich auf Güte und Ausgleich orientierte Natur entsprechend zu verewaltigen. Auch sie wird der Existenzkampf mit der Zeit härter, unnachgiebiger und resoluter machen. Aber ist die Frau deshalb schon vermännlicht oder unweiblich? Was versteht man überhaupt unter „weiblich“ bzw. „vermännlicht“? Biologisch steht der Begriff des Weiblichen fest — nicht jedoch im Geistig-Seelischen. Unter „weiblich“ verstehen die Männer seit Jahrhunderten: Herzensgüte, Mütterlichkeit und Häuslichkeit, entsprechend reizvoll verpackt. Trotz aller soziologischen Verschiebungen hat sich diese männliche Auffassung vom Ewigweiblichen bis auf den heutigen Tag nicht geändert. Dabei war Eva in ihrer Erscheinungsform immer wieder Wandlungen unterworfen. Jedes Jahrhundert, jeder Kulturkreis sah und sieht sie anders — immer ist sie aber Frau geblieben! Bedenkt man, daß es noch heute Länder gibt, in denen nicht das Männer-, sondern das Frauenrecht herrscht, und daß die Stellung der Frau in jedem Kulturkreis eine andere ist, dann erweist sich die Fragwürdigkeit unserer landläufigen Vorstellung vom Ewigweiblichen.

Die Umschichtung im soziologischen Gefüge

der Völker wirkte und wirkt sich weiterhin zwangsläufig natürlich auch auf die Frau aus. Was Männer gemeinhin unter „weiblich“ verstehen, wurzelt tief in der Vergangenheit. Auf allen Sektoren aber ist die Entwicklung unaufhaltsam weitergeschritten. Im Zuge der Technisierung, die den Mann vollkommen in ihren Bann zog, eroberten sich die Frauen über das Studium die geistigen Berufe und waren plötzlich keine schutzbedürftigen, zarten Geschöpfe mehr, sondern vollwertige Partnerinnen des Mannes. Der zeitweilige Frauenüberschuß, besonders nach den beiden Weltkriegen, hatte lediglich die Funktion eines Katalysators. Auch in Ländern mit verhältnismäßig geringem Frauenüberschuß steigt die Zahl der berufstätigen Frauen ständig weiter an. Und damit kommt man der Sache auch schon näher: Nicht der Frauenüberschuß, sondern das gesteigerte Lebens- und Daseinsgefühl der Frau von heute sind mithin die wirklichen Ursachen für das Eindringen Evas in fast alle männlichen Berufe.

Die Frau ist sich ihres Wertes als Partnerin bewußt

geworden und will nicht länger im Zustand der Abhängigkeit verharren. Eine nicht unwesentliche Rolle spielen dabei die erhöhten Lebensansprüche, die vom Mann allein heute vielfach nicht mehr befriedigt werden können. Doch muß diese Entwicklung, an deren Ende einige Philosophen die „Ära der Frau“ erkennen wollen, nun tatsächlich zur Vermännlichung der Frau führen? Lassen wir uns doch nichts einreden; je mehr die Frau im öffentlichen Leben oder Beruf mitzureden hat, desto geringer wird diese angebliche Gefahr der Vermännlichung. Herzensgüte, Menschlichkeit und Mütterlichkeit als Inbegriffe des Ewigweiblichen werden sich beim ständig wachsenden Produktionsanteil der Frau befruchtend durchsetzen. Gerade diese weiblichen Vorzüge hat unsere männerbeherrschte Welt doch so dringend nötig. Die moderne Frau strebt also keineswegs ihre Vermännlichung, sondern vielmehr eine „Verweiblichung“ der grobschlächtigen menschlichen Beziehungen an. Ihre große, ja vielleicht sogar größte Aufgabe liegt mithin ganz einfach darin, das Leben aus seinen männlichen Verkrampfungen zu lösen und zu natürlichen, humanen Impulsen zurückzuführen.



Kläuschen
der Hüttenknirps

Hat mal Vati keine Zeit,
sagt er (daß ich mich nicht kränke):
„Warte nur, bald ist's soweit,
lohnend wird sich, was ich denke.“
„An dem Platz, wo ich jetzt bin,
hat verletzt sich mancher Mann,
und ich sinne her und hin,
wie man das verhindern kann!“
Wenn ich groß bin, will auch ich
mal fürs Werk Erfinder sein.
„Unfallsicher, wirtschaftlich...“
Vati sagt, das bringt was ein!
Mancher denkt: „Heut geht's noch mal.
Kümmert mich, ob's morgen kracht?“
Vati ist das nicht egal:
Alles wird gleich heil gemacht!



„Hobbydreß“

Was ein Hobby ist, weiß beinahe jeder. Ein Hobby ist ein Steckenpferd und — nach Ansicht der Mediziner — ein wirksameres Mittel gegen Nervosität und Überarbeitung als Spritzen und Tabletten. Ein Hobby lenkt von der Tagesarbeit ab und richtet die Gedanken einmal auf etwas anderes als auf den schnöden Mammon, denn mit einem Steckenpferd kann man kein Geld verdienen. Man steckt höchstens welches hinein.

Als das Hobby noch Steckenpferd hieß, war es eine absolut männliche Angelegenheit. Seit es sich amerikanisiert hat und Hobby genannt wird, gehört es auch den Frauen. Klug wie sie sind, haben sie schnell herausgefunden, daß ein Hobby doppelten Spaß macht, wenn man hübsch dabei aussieht. So gibt es also in der Mode den „Hobbydreß“ oder die Freizeitkleidung, die erstens chic, zweitens praktisch und drittens bequem sein muß.

Wer also an langen Herbst- und Wintertagen am liebsten auf dem Bauch liegt und schmökert, wird sich für dieses Hobby eine lange Hose wünschen, schmal, blaugrün- oder rotschwarzgestreift und aus einer Verbindung natürlicher und synthetischer Fasern, ein Gewebe, das kaum knittert. Dazu gehört eine lose Matrosenbluse aus Zellwollflanell oder Rippensamt. Wen es dazu drängt, mit Pinsel und Farbtopf die Wohnung zu erneuern, der tut das am besten auch in langer Hose und buntem Malerkittel aus kunstseidenem Popeline. Die begeisterten Köchinnen tragen einen weiten Rock aus schachbrettartig gemusterter Zellwolle, und die Fernseh-Fans kombinieren Rock oder Hose mit einer schicken, knappen Weste oder Bluse aus Brokat. Wer sich jedoch das Nähen zum Hobby erkoren hat, der stattet sich gleich mit einer ganzen Freizeitgarderobe aus.



Weiche Kleider — gut gegürtet

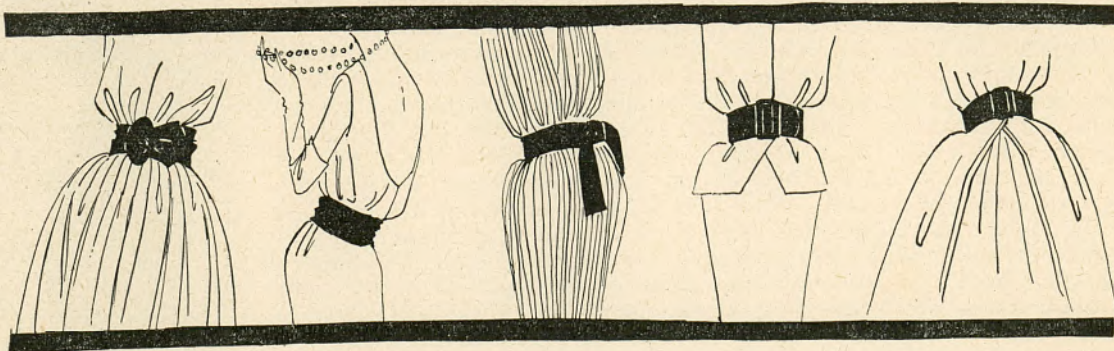
„Schon die alten Griechen . . .“ — Sie haben es natürlich erraten — trugen Gürtel. Plastiken und Vasenbilder, die Modedokumente jener Zeit, vermitteln uns ein Bild von den reichgefalteten, oft kunstvoll drapierten und gegürteten Gewändern für Mann und Frau. Der Gürtel hatte zudem noch die Funktion, Rang und Stand anzuzeigen — es war geradezu unschicklich, „ohne“ zu erscheinen. Nur Tänzerinnen, Flötenspielerinnen und Hetären stand es zu, ihren „Chiton“ ganz offiziell ungegürtet zu tragen.

Da loben wir uns allerdings unser Zeitalter, in dem der Gürtel keinerlei Nebenbedeutung hat! Wir betrachten ihn lediglich als unentbehrliches Moderequisit, das übrigens seit den Zeiten Homers bis heute nie ganz aus dem Bild verschwunden ist und das geradezu im Augenblick wieder einmal hoch im Kurs steht.

Das hängt vor allem mit der Entwicklung in der Stoffmode zusammen: neue, weiche, „fließende“ Gewebe wirken sich entscheidend auf die Gestaltung der

Modelle, auf die gesamte Modelinie aus. Dünne, mattglänzende Seidenkrepps, Satins und Seidenjerseys, zarte Chiffons feiern ein Come-back, und selbst die Wollstoffe sind von verblüffender Weichheit im Griff. Das modellierende — und darum vielfach gürtellose — Kleid, die abstehenden Röcke auf allzu steifen Petticoats gehören dem Gestern an. Heute umspielen die Stoffe wieder locker und zwanglos die Figur, der „blusige“ Kleidertyp setzt sich immer mehr durch und — mit ihm auch der Gürtel. Nicht anders als im klassischen Hellas bedarf nun die neue fließende Linie der Kleider des festumschließenden Gürtels, der die stoffreichere Silhouette und die zierliche Taille erst richtig zur Geltung bringt. Dem „Gürtelkleid“ also gehört die modische Zukunft, und natürlich ist an phantasievollen Gürtelvariationen kein Mangel. Ob aus dem Kleidmaterial, ob aus Leder, geschnallt, geknöpft oder gebunden — alle Spielarten und alle Breiten sind erlaubt, sofern Gürtel und Kleid miteinander harmonieren. Die schöne Helena 1958 kann sich frei entscheiden — die Auswahl jedenfalls ist größer als im alten Athen!

MK-v. Plato



Weiche Hüte, spitze Schuhe und Koffertaschen

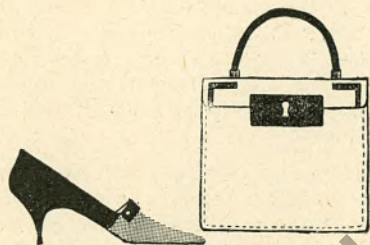
Die Modeschöpfer wissen es schon lange, kluge Verkäuferinnen predigen es ihren Kundinnen, und die Frauen beginnen es zu ahnen: Chic ist, wenn eines zum anderen paßt, wenn nicht nur das Kleid, sondern auch die Schuhe, der Hut, die Handtasche und der Schirm der herrschenden Mode entsprechen.

Die neuen Hüte nun stehen im Zeichen der Woge. Weichgeschwungene Krempe verdecken oft einen Teil des Gesichts, kleine, fest in den Kopf gezogene Aufschlaghüte wirken jung und chic, und schmiegsame Kappen aus Samt, Seide, Filz oder Jersey lassen die Stirn frei. Pelzbaretts harmonieren mit den Pelzkrawatten, die im Ausschnitt der Kostüme getragen werden.

Bei den Schuhen hat sich die graziöse Linie endgültig durchgesetzt. Die Pumps sind allerdings nicht allzu spitz, die Absätze haben eine Höhe von 50 bis 80 Millimetern und sind um so dünner, je eleganter der Schuh ist. Mit Verzierungen geht man sparsam um, dafür sind Kombinationen zweier verschiedener Lederarten — etwa Velours- und Lackleder — und zweifarbige Kombinationen, wie Beige und Schwarz, Grau und Taupe und andere, besonders beliebt. Die Farbskala reicht vom hellen Beige und Grau



Für den Herbst: ein Schottenrock: Unser Modell besteht aus kleinkariertem, mit Wolle gemischten Diolen in mehreren harmonisch abgestimmten Farbschattierungen



bis Schwarz. Das gilt auch für die Sportschuhe, deren Blatt oft laschenartig hochgeführt wird.

Die modernen Taschen haben Kofferform mit breitem oder schmalem Überschlag und festen runden Griffen. Aber auch überschmale Couverttaschen sind aktuell. Gürtel spielen bei der Herbst- und Wintermode eine ganz große Rolle, denn ihnen fällt die Aufgabe zu, die weichen, fließenden Seidenstoffe in der Taille zu „bündeln“. Es gibt Gürtel in allen Breiten, Formen und Farben, straffe und weichgezogene, glatte und verzierte. Auch der Schirm geht mit der Mode. Er bevorzugt die Skala der Beigetöne ebenso wie die anderen Accessoires, und neben einfarbigen Regendächern und solchen mit zarten Ombréstreifen gibt es phantasievolle Bordüren, Schachbrettmuster und Pepitadessins. Immer mehr setzt sich das „Schirm-Set“ durch: die Abstimmung des Schirms auf Farbe und Dessin des Schals, der Tasche oder des anderen modischen Beiwerks.

Faltenrock in Weiß. Weiß ist schick, auch im Winter





Es wird Lorchon schon gelingen, Oma die Brille abzunehmen, denn es hat erstaunlich viel Kraft

Hand aufs Herz: Was sagt Ihrer?

Hüttenwerker verstehen Wellensittich-Latein

Wer es straßauf, straßab in Schaufenstern und Werbeauslagen von Haushaltsgeschäften blinken und blitzen sieht von goldenen und silbernen Prachtgehäusen, wer im Vorübergehen aus der sich öffnenden Tür von Tierhandlungen Zirp- und Tschilplaute dringen hört oder drinnen vor dichtbesetzten Massenquartieren steht, in denen Generationen von Wellensittichen, blau, grün, gelb und weiß, ihrer Versetzung in solch drahtschimmerndes Einzelhaus entgegenzwitschern, der fragt sich unwillkürlich: „Wo die nur alle bleiben?“

Da man in einer 600 000-Einwohner-Stadt wie Dortmund nicht gut Haus bei Haus fragen kann, braucht man sich nur eine Werksiedlung vorzunehmen oder eine von den Straßen rund um den Borsigplatz. Da sieht man, wo sie geblieben sind. Man darf natürlich, wenn man als „Sprachforscher“ Einlaß in die Wohnungen von Hüttenwerkern oder pensionierten Hüttenwerkern begehrt, nicht sagen: „Entschuldigen Sie, haben Sie vielleicht einen Vogel...?“ (Bis man dazu gekommen wäre, zu erklären, daß man selber zu Hause zwei hat, fände man sich sicherlich dreikantig vor die Haustür gepfeffert.)

Würde man etwa fragen: „Entschuldigen Sie bitte, ist Ihnen vielleicht ein Vogel

entflogen?“, so stürzte der oder die die Tür Öffnende bestimmt gleich zurück an den Käfig, um nachzusehen, denn bei Wellensittichen kann man nie wissen...

Besser aber und zeitgemäßer ist die Frage nach dem Hobby. Als Hobby kann man so viele Vögel haben, wie man will. Sagst du: „Mein Dackel hat eben chinesisches gehustet“, so erwägt man deine Verpflanzung nach Aplerbeck. Verbringst du aber deine Abende damit, deinem Wellensittich Esperanto zu lehren, dann bist du ein Steckenpferdreiter von Format, hast alle Tassen im Schrank und begründete Aussicht, die Konkurrenz um viele Längen zu schlagen. Und die Konkurrenz ist groß. Je mehr Freizeit, desto mehr Wellensittiche.

Ein Wellensittich ist der ideale Freizeitgestalter. Vom frühen Morgen an macht er Wirtschaft, in seinem Käfig und um seinen Käfig herum. Er verstreut sein Futter, wirft, was er nicht mag, ins Wassernäpfchen, spuckt an die Scheiben. Er zwitschert, kreischt, tschilpt, schreit und zärtelt und betreibt seine Hobbys, als da sind: in den Spiegel gucken, Ringkampf mit einem Stehauffallum, Glöckchen läuten, Käfigtür aufmachen, Ausbrechen, auf dem Gardinenkasten sitzen und sich nicht wieder fangen lassen.

Eine Familie, die einen Wellensittich hat, ist beschäftigt und bleibt beschäftigt, denn er soll ja auch noch zahm werden, auf dem Tisch herumhüpfen, auf dem Finger reiten, auf der Schulter sitzen, ins Ohr kneifen, vor allen Dingen — reden. Reden, wie ihm der Schnabel gewachsen ist. Wobei sich die Frage erhebt: Ist ihm wirklich der Schnabel zum Reden gewachsen?

Meine beiden Wellensittiche picken damit, zwitschern, hacken und schnäbeln sich. Weil sie zu zweien sind und also Trost aneinander finden, werden sie nie auch nur ein Wort sagen. Und — Hand aufs Herz — mir genügt das. Im Rennen muß ich aufgeben, ehe es angefangen hat... Mehr Chancen hat „Bobby“. Er kommt auf die Hand, klettert am Ärmel hinauf, trippelt am Halsausschnitt entlang, von links nach rechts, von rechts nach links, zärtlich und kitschig. Von Zeit zu Zeit bleibt er stehen und ruft triumphierend: „Bobby ist lieb!“ Sein Herrchen hat ihm das so lange vorgesprochen, bis er es konnte, Papageien gegenüber, die „Lora“ sagen, schneidet Bobby „plus zwei“ ab. Als Forscher muß man vorsichtig sein. Wir buchsen also nicht: „Plus zwei Worte.“ Was Bobby von sich gab, hörte sich etwa so an: „...o...i...i...i...“

„Soll er vielleicht jeden Konsonanten einzeln aussprechen?!“ fauchte sein Herrchen. Bobbys Herrchen faucht auch, wenn es nach seiner Meinung Zeit ist, die Krällchen zu schneiden. Bobby findet, daß das Waten im Sand seines Käfigs, vor allem aber das Turnen auf Ärmeln und Pull-

overausschnitten, genug Fußpflege darstellt. Für Herrchens Geschmack zupft er dabei wohl zu viele Fäden aus. Darum müssen ihm von Zeit zu Zeit die Krallen gestutzt werden. Herrchen kriegt das aber nicht fertig, denn im Grunde ist Herrchen eine zarte Natur. Also muß — der Tierarzt dran. An den Umgang mit Kühen, Schweinen und Kälbern gewöhnt, ist der Onkel Doktor nicht begeistert, wenn er vor Beginn des gewohnten Skats Herrchens Vogel die Nägel schneiden soll. „Bobby ist lieb!“ kreischt der Sittich, entflatternd. „Finde ich gar nicht“, grunzt der Doktor, „hat mich wieder ordentlich gehackt, dein Mikro-Adler.“

Der Vogel nebenan heißt „Peter“. Sein Käfig enthält jedes Möbelstück, das ein moderner Sittich von der Kunststoffindustrie erwarten kann. Er braucht ihn aber nicht oft, denn er fliegt meist frei im Zimmer herum. Er spricht nicht, dafür hat er Charakter. Der Charakter äußert sich darin, daß er offene Luftscheiben und halboffene Fenster nicht beachtet. Er



Auch wenn es mühsam ist, muß man den Dingen auf den Grund gehen

braucht die Freiheit nicht. Auf Frauchens Schulter reitet er wie ein Maharadscha auf seinem weißen Elefanten. So ritt er eines Tages auch in den Hoesch-Park. Frauchen merkte es erst, als er sie am Ohr zupfte. Hand aufs Herz!

Als einer der vielversprechendsten Nachwuchssprecher muß der gelbe „Butje“ bezeichnet werden. Er ist erst ein paar Wochen alt und äußerst lernbegierig. Das ihm aufgebene Pensum: „Ei, der liebe Butje, komm, gib Küßchen!“, ist ihm tonlich schon vertraut. Spricht man es ihm mit heller Stimme vor, merkt er auf, redet man in dunklerem Tonfall, macht er die Augen zu. Er memoriert. Beim Nachsprechen fängt er am Schluß des

Satzes an: „Pfff, Pfff...“, das ist das Küßchen, das kann er schon.

„Pittchen“ sagte nicht nur: „Gib Küßchen“, er gab auch Küßchen, wenn man ihn drum bat. Außerdem schaukelte er gern auf der elektrischen Verlängerungsschnur, fuhr, wenn klassische Stücke gespielt wurden, auf dem Geigenbogen auf und ab und — trank sich gern einen. Wenn abends ein Cocktail gemixt wurde, die Familie gesellig um den Tisch saß, flog er herzu, nahm auf dem Glasrande Platz und „guckte tief ins Glas“. Wenige Tropfen genügten, um ihn torkelnd zu machen. Es sah possierlich genug aus, aber bald mußten behutsame Hände ihn zu Bett bringen. „In angetrunkenem Zustand“ hätte er seine Haustür nun und nimmermehr gefunden. Hand aufs Herz. Im Hause gegenüber war niemand zu Hause. Und das war gut so, denn der „Schorschel“, der dort wohnte, muß ein Aufschneider sein. Nachbars Kinder erzählen, er wäre eines Tages weggefliegen und irgendwo zugeflogen, und dann hätte er heimgefunden, weil er dort, wo er zugeflogen wäre, gleich gesagt hätte, wie er heißt, und wo er wohnt. Das war mir zu stark.

Dann aber, als ich diesen meinen Sprachforschungsbericht in der Redaktion der Werkzeugzeitung „Westfalenhütte“ abliefern wollte, da habe ich eingesehen, daß ich dem „Schorschel“ doch vielleicht Unrecht getan habe. Denn J. H. persönlich sagte: „Das glauben Sie nicht?! Dann will ich Ihnen mal erzählen, was mir in Berlin passiert ist. Da habe ich einen guten Bekannten aufgesucht, der früher hier in Dortmund lebte. Ich finde richtig den Vorort und die Straße, das Haus und die Wohnung, ich werde herzlich und mit Hallo begrüßt... Ich bin noch nicht ganz drin im Zimmer, da schwirrt mir etwas um den Kopf, ich fühle ein Federgewicht auf meiner Schulter, und jemand, den ich nicht sehe, flüstert mir eifrig ins Ohr: ‚Ich heiße ‚Muschi‘ Dünnebacke. Ich wohne Berlin-Reinickendorf, ...



Da hat doch einer einen falschen „Floh“ ins Spiel gemogelt!

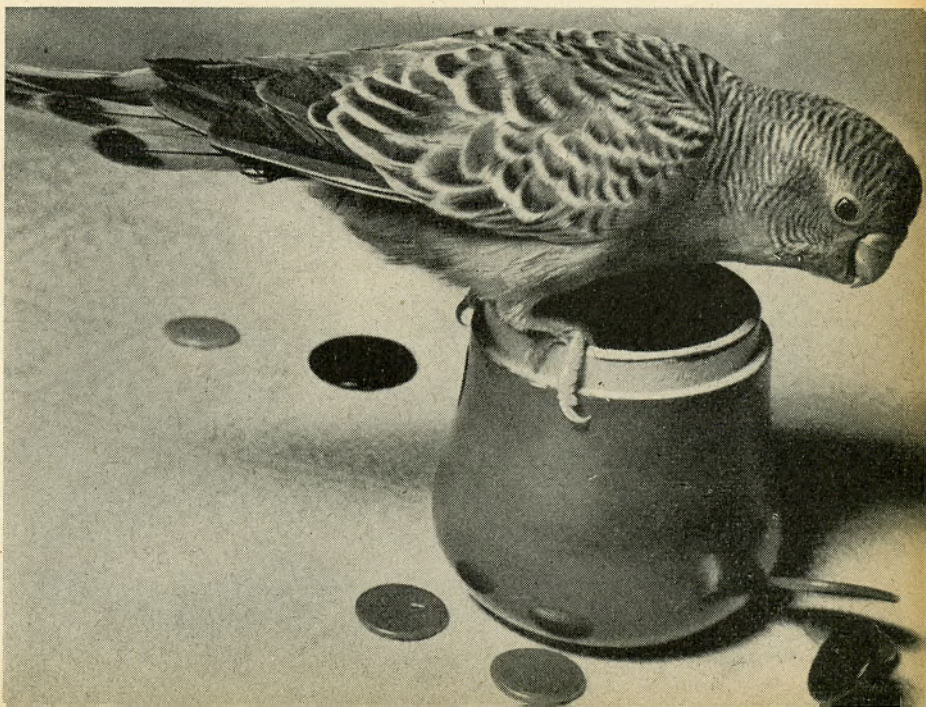
Straße, Nummer..., Fernsprecher, Nummer...!

Vermutlich ernährt „Muschi“ sich ausschließlich von „Sprechmix“, einer Spezialmischung, die die Intelligenz schärfen und die Stimmlage heruntersetzen soll. Und dennoch: Wenn ich abends nicht einschlafen kann und dann zufällig an „Muschi“ denke, dann fange ich unwillkürlich an, Konsonanten zu zählen: „ch h...ß. M. sch. D. nn. b. cke...“ Die soll der alle mitgesprochen haben?!“

I. W.

Die Bilder wurden mit Genehmigung der Franckschen Verlagshandlung, Stuttgart, entnommen aus Fritz Siedel „Elfi und Schmalzmann“

Lorchen spielt das Flohspiel mit umgekehrten Vorzeichen: sie wirft alle „Flöhe“ raus



Weißbrot oder Vollkornbrot?

Eiweiß, Fett und Stärke sind die Eckpfeiler unserer menschlichen Ernährung, einer gemischt pflanzlich-tierischen Kostform. Vitamine, Mineralsalze und Spurenelemente sind die unentbehrlichen, lebensnotwendigen, ergänzenden Bestandteile.

Bei allen Völkern Europas und Asiens sind es seit grauer Vorzeit die Körner der verschiedenen Getreidearten, die die Grundlage der Ernährung bilden. Im Fernen Osten der Reis, in Nordamerika früher der Mais und in Europa Roggen, Hafer, Gerste und Weizen.

Die Genügsamkeit der Chinesen „mit einer Hand voll Reis“ ist allgemein bekannt. Mit dieser knappen, aber gesunden Kost sind sie zu großen körperlichen Leistungen fähig.

Anders die Kost der römischen Legionäre. Mit einer Grundkost von 800 Gramm Getreide eroberten sie den europäischen Kontinent. Das Getreide wurde in kleinen Handmühlen vermahlen und als Getreidebrei oder Fladenbrot verzehrt.

Die Grenadiere Friedrichs des Großen erhielten täglich 1 kg Brot. Was war das für Brot? Es war Vollkornbrot, wie es unsere Großeltern auf dem Lande noch allgemein zu sich nehmen.

Und der Reis, mit dem die Chinesen so ausdauernd leistungsfähig waren, war ungeschälter und unpolierter Reis. Als man begann, den Reis wegen des besseren Aussehens zu schälen, ihn von den Randhüllen und dem Keim zu befreien, wurden Millionen Menschen im Fernen Osten krank an einer Vitaminmangelkrankheit, an Beri-Beri. Ein holländischer Arzt erkannte im Jahre 1896 die Zusammenhänge.

Erst in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts fing man in Europa an, das Mehl, des schöneren Aussehens wegen, sehr stark auszumahlen, es von Randschichten und dem Keimling zu befreien und schließlich noch zu bleichen. Weißmehl, Weißbrot und Brötchen lösten das Vollkornmehl und das Vollkornbrot ab. Auch früher gab es natürlich an Festtagen Weißbrot und Kuchen aus gesiebttem Mehl, aber am Alltag kamen nur Vollkornbrot, Vollkorngebäck und Schrotsuppen auf den Tisch.

Nun ist das Weißmehl wohl haltbarer als das Vollkornmehl, das binnen vier bis sechs Wochen verarbeitet werden muß, aber es ist doch anfälliger für Mehlmotten und Ungeziefer. Also mußte man wieder andere Chemikalien zusetzen, um den Befall zu verhindern. So ist es dann häufig eine ganze Reihe chemischer Zusätze einschließlich der Backmittel, die wir mit den hellen Brotsorten zu uns nehmen, zu denen man auch das sogenannte Mischbrot rechnen muß.

Aufmerksame Beobachter haben schon bald festgestellt, daß überall da, wo Vollkornbrot in eigener Fertigung durch das Weißbrot und das weiße Mehl abgelöst wurde

sich mannigfache Störungen einstellten. Vor allem der Verfall des Gebisses geht mit der weiteren Verbreitung des Weißmehls und -brotes einher. Darüber gibt es sehr sorgfältige Beobachtungen in aller Herren Ländern.

Der Gebißverfall, die Zahnfäule beginnt schon bei unseren Kindern. Sie wird verursacht durch den geringen Mineralgehalt des Weißmehls, das fehlende Training der Zähne, die nichts mehr Rechtes zum Beißen haben, und einige andere Gründe. Dabei greift ein kleines Kind, das erstmalig die Wahl zwischen Vollkornbrot und Weißbrot hat, instinktiv zum Vollkornbrot. Diesem sicheren Instinkt sollte man folgen und schon kleinen Kindern Vollkornbrot geben. Weitere Erscheinungen bei ausschließlicher oder überwiegendem Weißbrotgenuß sind Verstopfung, Vitaminmangelschäden, insbesondere durch zu geringen Gehalt an Vitamin-B-Komplex, usw.

Es liegen hierüber genügend wissenschaftliche Erkenntnisse in der ganzen Welt vor, die die Forderung nach Rückkehr zum Vollkornbrot rechtfertigen.

Es ist nicht zu verantworten, daß die wertvollsten, die lebendigen Teile des Korns, die in den Randschichten und im Keim liegen, als Viehfutter Verwendung finden. Randschichten und Keim sind die wichtigsten Teile des Kornes im täglichen Brot. Sie sind zur Gesunderhaltung nötig. Ihr Fehlen führt zu den Zivilisationserkrankungen, zum Gebißverfall, zur Verstopfung und manchen anderen Störungen.

Daß in der Ernährung natürlich auch noch andere Faktoren eine Rolle spielen, soll hier unberücksichtigt bleiben. Heute gibt es in allen guten Bäckereien und in den Reformhäusern vorzügliches Vollkornbrot, für jeden bekömmlich und verträglich. Möglichst trocken und abgelagert sollte es sein.

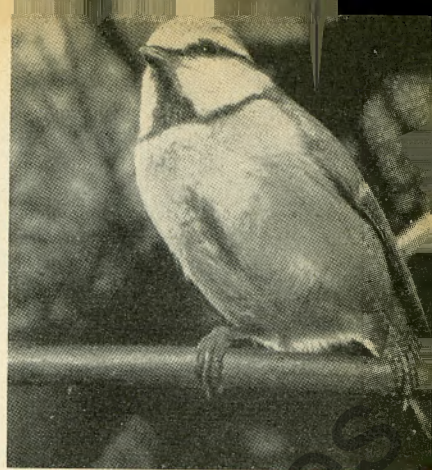
Die Hälfte bis zwei Drittel des wöchentlichen Brotbedarfs sollte man bei Erwachsenen und Kindern damit decken. Fortschrittliche Staaten, in denen die Gesundheitspolitik aktiv und zielbewußt betrieben wird, wie Finnland und Südafrika, haben sich in einem großzügig geführten Propagandafeldzug dafür eingesetzt, daß im vermehrten Maße wieder das volle Korn als ein in seiner Ganzheit höchst bedeutungsvoller Bestandteil der Ernährung die Rolle spielt, die ihm zukommt.

Wir müssen es wieder lernen, unsere Ernährung nicht nur nach ihrem Aussehen, sondern auch nach ihrem inneren Wert und Gehalt zu beurteilen. Wir müssen auf das Ganze sehen und die echten Qualitäten unserer Nahrungsmittel wiedererkennen.

Wir müssen uns der Verantwortung bewußt sein, die wir als Eltern für die richtige Ernährung unserer heranwachsenden Jugend tragen, denn für die Erhaltung und Stärkung der Gesundheit der Kinder und der persönlichen Gesundheit sorgen wir in eigener Verantwortung.

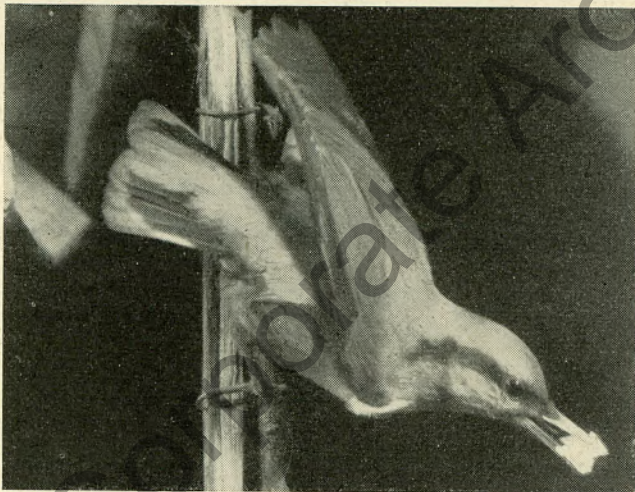


Wir gewinnen überhaupt den Eindruck, daß die anliegenden Vögel das Blitzen nicht sonderlich übelnehmen. Manche bemerken es kaum, gewöhnen sich rasch daran. Andere machen es wie unsere Haubenmeise, verschwinden kurz, um rasch wieder dazusein. Da sitzt eben auf einem der anderen Stäbchen die Blaumeise. So weich und rund sieht sie aus, und wir wissen, daß gerade da, wo sie nun ihren Platz hat, eine photographisch günstige Stelle ist. Denn da ist der Blitz nah und die Zusatzleuchte etwas ferner, und so wird der kleine Vogelkörper schön plastisch herauskommen. Da dürfen wir nicht warten, und schnell ist so die Aufnahme gemacht.

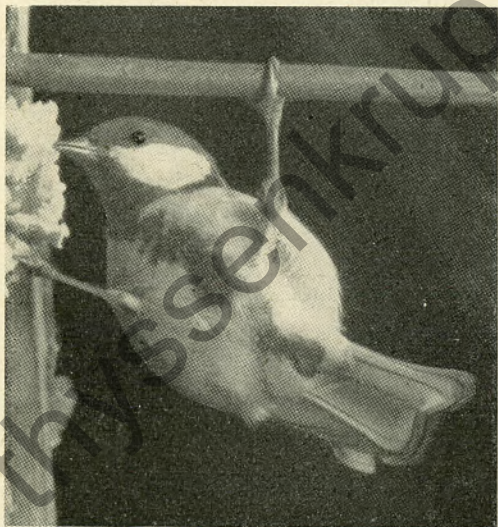


Wieder kommt ein neuer Besucher. Das heißt, wir kennen ihn gut; nur heute erscheint er zum erstenmal. Es ist der elegante Kleiber. Er geht das Stäbchen hinunter und reißt sich mit dem starken Schnabel ein Stückchen Margarine heraus. Noch ehe er abfliegt, erwischen wir ihn. Mit der Jagdfreude empfinden wir die leise Sorge, ob auch wohl der ganze, relativ große Vogel auf dem Bilde sein wird. Wie peinlich, wir hätten nachher nur einen „angeschnittenen“ Vogel auf dem Negativ!

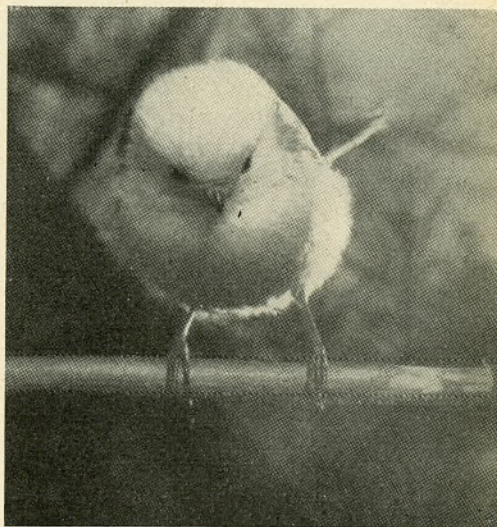
Zuerst kommt die Haubenmeise, der fröhliche, kleine Kerl! Wir sitzen drinnen im Zimmer am Tisch, mein Bruder und ich. Eine Hand umklammert das Gummibällchen des Fernauslösers, der nach draußen geht, zum Balkon, auf dem wir am frühen Morgen, noch vor Hellwerden, gleich vorm Vogelhaus die Kamera, den Blitz und eine Zusatzleuchte aufgebaut haben, jedes auf einem Stativ. Das Objektiv mit Vorsatzlinse für Nahaufnahmen ist genau auf einen Bereich eingestellt, von dem wir erwarten, daß die futtersuchenden Vögel ihn besuchen. Und da ist nun der erste. Die kleinen Füße umklammern den hellen Anflugstab. Gleich wird der Schnabel sich zum Fettschälchen wenden. Noch aber sehen wir das hübsche Profil, die lustige kleine Bürste auf dem Kopf, und schon drückt die Hand zu. Draußen blitzt es, und wir haben unsere erste Aufnahme. Der Vogel fliegt auf, kehrt aber gleich zurück.



Liebe Gäste — gut geblitzt!

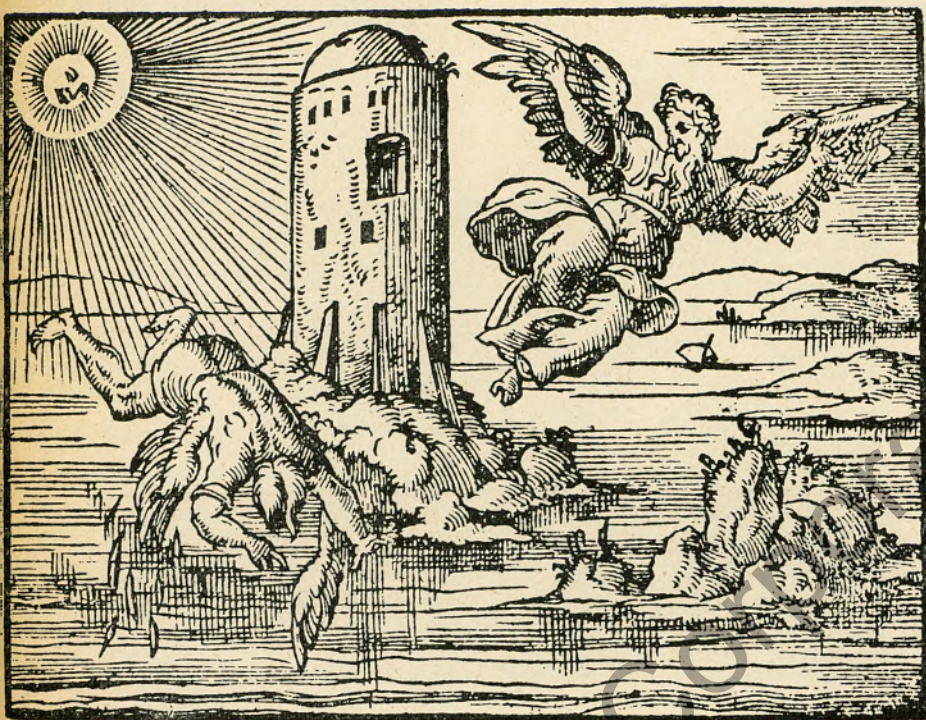


Wir hören ein sirrendes, helles Piepsen, das rasch näher kommt. „Die Schwanzmeisen!“ ruft mein vogelkundiger Bruder. Und schon sind sie da, mehrere dieser anmutigen und in unserem Bereich nicht oft erscheinenden Tiere. Und bei ihnen ist eines mit hellem Köpchen. Dann aber sitzt es richtig, wendet uns die helle, fast flaumige Vorderseite zu, die großen Augen, den spitzen Schnabel. Da haben wir dann unsere Aufnahme gemacht.



Nach jeder Aufnahme müssen wir hinaus, die Kamera neu zu spannen. Aber auch das macht die Tiere nicht scheu. Immer kommen sie zurück, rasch, als wenn nichts geschehen sei. Die Kamera (die wir übrigens mit einem grauen Lappen getarnt hatten) und auch die Blitzeinrichtung sind ihnen rasch vertraut geworden; sie sitzen darauf herum wie auf den Zweigen der Bäume. Eben hängt die Kohlmeise vor dem Fettschälchen. Sie hängt im echten Sinne des Wortes, und der helle Schnabel geht dabei zum Futter. Ein reizender Anblick. Wir spüren, das ist eine besondere Gelegenheit, und wieder blitzt es.

Luftdampfwagen und Drachenflugmaschinen



Virgil Solis: Dädalus und Ikarus, Graph. Sammlung, München

Der Weg zum „Sputnik“ und zur Mond- und Marsrakete ist ein langer Weg, denn: Der Traum vom Fliegen ist alt, und wir müssen weit in die griechische Sagenwelt zurückschauen, um die ersten abendländischen Vorstellungen und Bilder vom schwerelosen Hinaufsteigen des Menschen zu finden. Leichter zu sein als die Luft, sich aufzuschwingen und die Erde klein hinter sich zu lassen, mit den Vögeln die Schwingen zu breiten — dieser Wunsch ist so alt wie die Geschichte der menschlichen Kultur. Wir haben fast vergessen, daß der Mensch Jahrtausende lang voll Sehnsucht zum Himmel aufsah, der nur den Vögeln und Wolken und Winden vorbehalten schien.

Wir selbst sind hineingeboren in eine Zeit, in der die ersten Apparate von Menschenhand aufsteigen höher als jemals zuvor, weiter von der Erde entfernt als jeder Vogel, schon die Lufthülle verlassend und auf Bahnen kreisend, auf denen die Sterne ziehen. Noch einmal erleben wir die Sensation des Flugabenteuers, größer vielleicht noch und menschlichen Begriffen entrückter als die Versuche jener Luftfahrer, die noch mit den Vögeln wetteiferten.

Dädalus und Ikarus

Da sind Dädalus und dessen Sohn Ikarus, Urväter der menschlichen Flugleidenschaft, Anfang des Triumphes über die Anziehungskraft der Erde — Anfang aber auch der Tragik des Fliegens. Dädalus, kunstreicher Bildhauer, Architekt und Ingenieur, baute für König Minos auf Kreta das berühmte Labyrinth, das zu den Sieben Weltwundern gehört. Um diesen vorzüglichen Mann nicht zu verlieren, hielt Minos ihn wie einen Gefangenen. Lange dachte Dädalus nach, wie er die Freiheit erringen könne. Land und Meer waren ihm verschlossen — aber die Luft stand ihm offen! Und er baute für sich und seinen Sohn Ikarus aus Federn und Wachs Flügel in der Art der Vögel. Der übermütige Ikarus aber kam der Sonne zu nahe, das Wachs seiner Flügel schmolz, und vor den Augen des Vaters stürzte Ikarus ins Meer. Angeschwemmt am Ufer einer kleinen Insel findet Dädalus den toten Sohn. Diese Insel heißt noch heute Icaria. Eine Illustration in der Graphischen Sammlung, München, von Virgil Solis (Abb. 1), der von 1514 bis 1562 lebte und als Nürn-

berger Holzschneider und Kupferstecher in die Kunstgeschichte eingegangen ist, zeigt die Szene des Ikarussturzes. Über Meer und Inseln dahinschwebend, wendet sich der bärtige Vater zu seinem Sohn zurück, dessen Flugapparat, von den Sonnenstrahlen versengt, auseinanderfällt und die Last des Körpers nicht mehr zu tragen vermag. Im Hintergrund ein mächtiger Turm, den der mittelalterliche Stecher gleichsam als Sinnbild des Minoischen Kerkers auf der Insel Kreta vor uns hinstellt.

Diese Sage, eng verwoben mit der griechischen Vorstellung vom Wettstreit der Götter und Menschen, ist der Ausgangspunkt der Fluggeschichte überhaupt und bleibt für Jahrtausende Sinnbild menschlicher Sehnsucht, zu fliegen. Das Motiv ist immer wieder von der Kunst dargestellt worden und wird häufig als ein Symbol vom Fall des Menschen gedeutet, der in den göttlichen Bereich vorzustößen sucht.

Immer bleibt in der folgenden Zeit der Blick der Flieger auf das tragische Paar Dädalus und Ikarus geheftet, und die alten literarischen Überlieferungen wissen von Flugversuchen zu berichten, die ähnlich verliefen wie der des Ikarus. So das Unternehmen des Sarazenen in Konstantinopel zur Zeit des Kaisers Michael Comnenus. „Sein Flug war so unglücklich wie der des Ikarus, denn das Gewicht seiner Körpermasse hatte mehr Kraft, ihn auf die Erde herabzuziehen, als seine künstlichen Flügel, ihn schwebend in der Luft zu halten. Er zerbrach sich alle Knochen, und sein Unglück wurde nicht einmal bedauert.“ (Nach Schmitthenner.)

Flügelruderwerke

Diese Versuche des Menschen, es den Vögeln gleichzutun, ziehen sich durch die Jahrhunderte hin, und bedeutende Künstler und Forscher aller Zeiten haben ihr Augenmerk auf das Flugproblem gerichtet. So ist bekannt, daß sich vor allem Leonardo da Vinci leidenschaftlich mit dem Vogelflug beschäftigte und den Vögeln die Kunst des Fliegens abschauen wollte. In seinen überlieferten Notizbüchern finden sich zahlreiche Skizzen und Abhandlungen, in denen er der Sache auf den Grund zu kommen suchte. Neben rein theoretischen Untersuchungen entwarf er auch Konstruktionszeichnungen von Fluggeräten. Diese Apparate, ganz auf das Muster der Vögel und Insekten —

oder gar auf das der fliegenden Fische — abgestimmt, beherrschen für die ganze Folgezeit bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts die Vorstellungswelt der Flugexperimentatoren. Schon Zeitgenossen des Leonardo da Vinci konstruieren ganze Ruderwerke von Flügeln, um über der gaffenden Menge ihre Flugkunststücke zu vollbringen. Das Ende dieser Unternehmen war meist tragisch und schloß — wenn es gutging — mit Knochenbrüchen, häufig aber mit dem Tod des Fliegers. So wird über den Flug eines jungen Franzosen in London berichtet, der mit einem Apparat aufstieg, dessen Lederflügel denen der Fledermäuse glichen: „Sie waren mit eisernen Gewindgen versehen, welche an der Achsel angeschnallt waren, daß man sie wie das Achselbein auf- und niederbewegen und nach Gefallen ausgebreitet halten konnte.“ (Nach Schmitt-henner.)

Einen ähnlichen Flugapparat, der sich sowohl an das Muster der Vogelschwinge als auch mit seiner großen Spannfläche und deren Streben- und Spantenwerk an das Drachenprinzip anlehnt, konstruierte der Wiener Uhrmacher Jacob Degen (Abb. 2). In einer Broschüre, die er eigens über seine Versuche herausgibt, sagt er 1808: „Meine Versuche sollen zur Prüfung der verschiedenen Mittel, die sich die Menschen zum Fluge ausgedacht haben, dienen. Sie sollen Beobachtungen über den Widerstand der Luft, über die Kräfte der Menschen und Vögel und über die Anwendung derselben veranlassen; sie sollen zur Bewunderung der Geschicklichkeit jener Geschöpfe (der Vögel) hinreißen, deren Bekleidung, Gestalt und

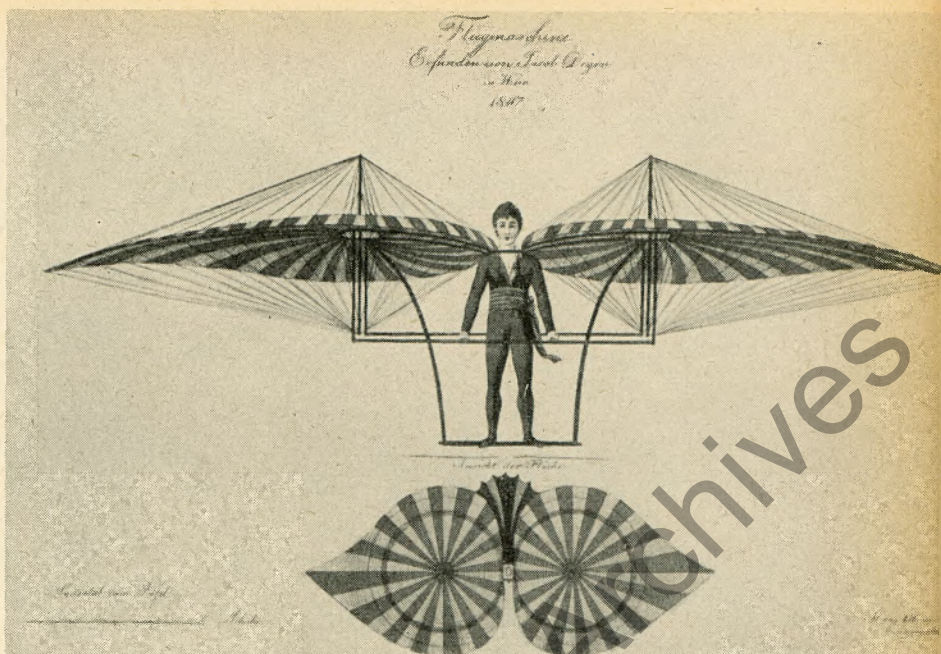
Stimme wir schon oft bewundert haben.“ Er nahm das Maß des Adlers, indem er die Spannflächen dem menschlichen Gewicht entsprechend auf etwa 12 qm vergrößerte. Jeder Flügel bestand aus 3500 einzelnen Klappen. Dabei wog der ganze Apparat nur 9 kg! — Leider endeten Degens Versuche in einem tragikomischen Fiasko, als er sich zur Steigerung des Auftriebs eines zusätzlichen Ballons bediente, der schon bei schwacher Luft-

bewegung den Flieger wie ein Blatt im Winde fortwehte. Wie ein Rückgriff auf Leonardos Erkenntnis, nicht die menschlichen Arm-, sondern die stärkeren Beinmuskeln für den Antrieb und die Bewegung der Schwingen einzusetzen, erscheint die Walkersche Flugmaschine. Ein handkolorierter Stich von 1810 (Abb. 3) zeigt den Apparat des Engländers noch ganz in der Art des Vogelprinzips.

Trotz der Mißerfolge solcher Apparate, wie sie Degen und Walker bauten, hören die Versuche in dieser Richtung nicht auf. Aber es gelang nur kleineren Modellflugzeugen, sich nach diesem Prinzip in der Luft zu halten. Der Flug oder gar der Aufstieg mit manntragenden Geräten blieb weitgehend ausgeschlossen. Vielleicht hätte man mit kleinen eingebauten Kraftmaschinen die notwendig starke Flügelbewegung erzielen können. Von solchen Versuchen aber hört man nichts. Vielmehr wurden neue Wege beschritten, die dann im Laufe des 19. Jahrhunderts die Entwicklung des Flugwesens mit einer Gewalt vorwärtstriebe, die wir noch heute bestaunen — und die uns erschreckt.

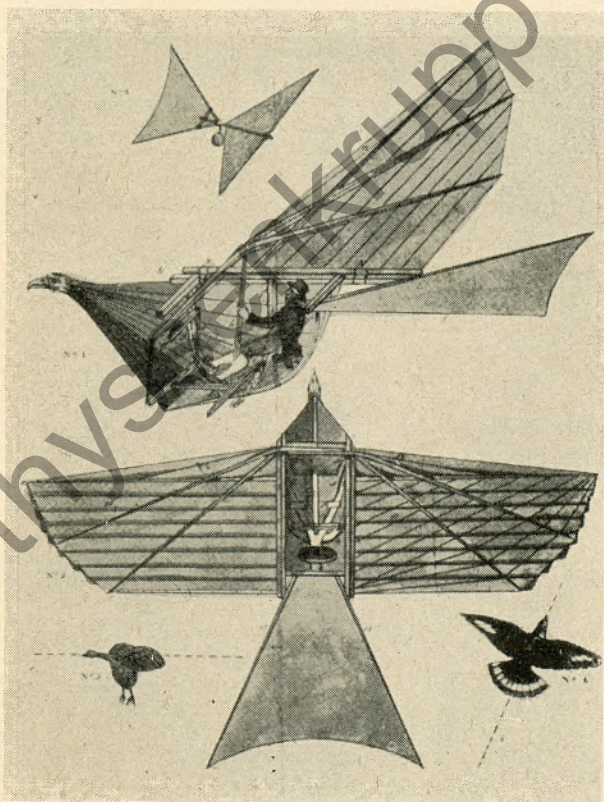
Luftdampfwagen

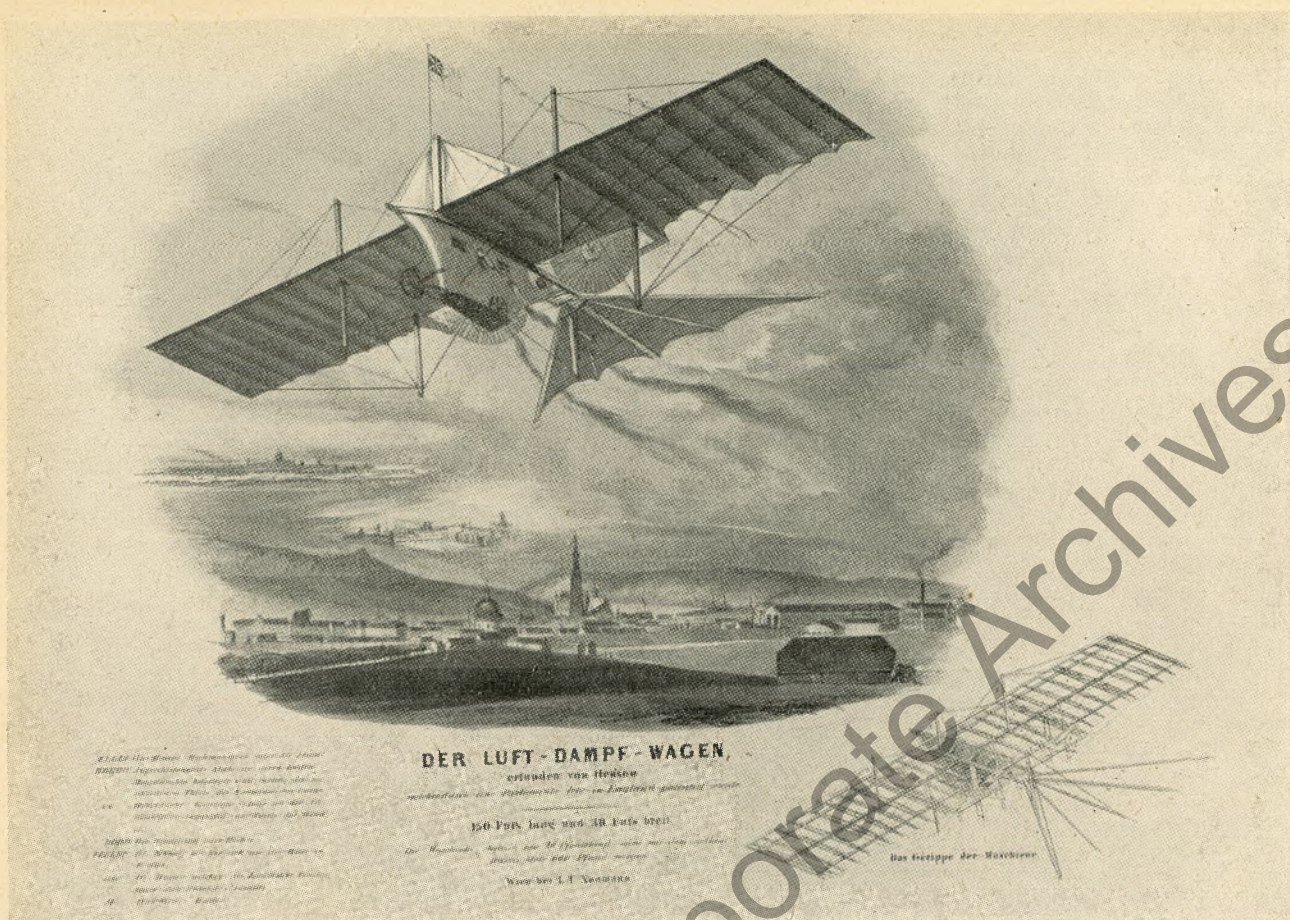
Einen solchen Fortschritt lieferte der sogenannte Luftdampfwagen des Engländers Henson (Abb. 4). Wohl das älteste Projekt dieser Art stammt aus dem Jahre 1842. Die Maschine sollte etwa 3000 kg wiegen, eine Spannfläche von 1370 qm haben und etwa 30 PS leisten. Wie ein Phantasiegebilde aus der Romanwelt Jules Vernes schwebt der nun überdimensionale Vogel über der Stadtansicht von Wien. Hier scheint zum ersten Male die Vision moderner Flugtechnik aufzudämmern mit der Verwirklichung des von Maschinenkraft getriebenen Apparates. Düstere Rauchfahnen hinter sich lassend,



Degens Flugmaschine, 1807

Walkers Flugmaschine — handkolorierter Stich von 1810





Luftdampfwagen von Henson, um 1890

zieht das Flugzeug seine von Menschenhand gelenkte und vom Wind relativ unabhängige Bahn.

Der Typus dieser Maschine wird in der Folgezeit konsequent weiterentwickelt. So baute der durch die Erfindung der Schnellfeuerkanone bekanntgewordene Hiram Maxim um 1890 eine ganze Reihe solcher Flugapparate, die meist von zwei mächtigen vierflügeligen Schrauben angetrieben wurden. Der Start erfolgte auf einer Schienenbahn in Baldwins-Park, dem Experimentierplatz des Erfinders. Nach Anheizen des Kessels wurde plötzlich die Vertäuung gelöst — und mit ziemlich großer Geschwindigkeit, die um 1860/70 bereits 18 m je Sekunde betrug, flog die Maschine über die Startgleise. Das größte Problem dieser Apparate war die Landung. Wie sie durchgeführt wurde, darüber schweigen sich die zeitgenössischen Quellen weitgehend aus. Maxim berichtete über seine Versuche in der französischen Zeitschrift „Revue de l'Aéronautique“ (Zeitschrift für Luftfahrt) und krönte sein Werk mit einem letzten Modell, das gewaltige Ausmaße hatte: Die Spannweite betrug 31,4 m! Die Mitte des Apparates nahm eine große Tragfläche ein, der seitlich fünf Paar weit hinausragende Flügelflächen zugeordnet waren. Der Motor hatte ein Gewicht von 817 kg und lieferte angeblich 363 PS.

Aeronautiker

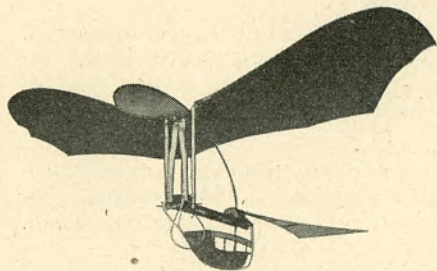
Von hierher ist der gewaltige Schritt zu erkennen, den die Fliegerei seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts getan hatte. Aber immer noch war man über das bloße Experimentieren, z. B. auf Schienen — also in einer Art von Katapultstart —, nicht weit hinausgekommen. Die ganze Luftfahrt steckte bis zum Ende des 19. Jahrhunderts in ihren Anfangsgründen. Allerdings hatte das heraufkommende technische Zeitalter sich auch dieses Bereiches konsequent angenommen und sich von der Fehlspekulation, der Natur die Methode abgucken zu können, völlig gelöst. Das öffentliche Interesse für diese Unternehmungen ist kaum geringer gewesen als unser Staunen über die Sputniks. Schon lange vor Maxims Versuchen, ja, schon aus den vergangenen Jahrhunderten sind zahlreiche Nachrichten überliefert oder Plakate bekannt, die zeitgenössische „Flugtage“ ankündigten. Mit unverhohlenem Spott wurden die oft so ergebnislosen Anstrengungen der „Aeronautiker“ verfolgt, und die satirischen Zeitschriften bringen köstliche Illustrationen über die Flugversuche zeitgenössischer Luftdampfwagen. Unsere Abbildung 5 zeigt ein solches Ungetüm, gesehen durch die Brille eines englischen Karikaturisten. Begeistert läuft, reitet und stolpert unten das Volk unter dem

Vogelfisch dahin, der feurigen Rauch aus den Nüstern stößt — ein seltsames Gemisch von Natur und Technik. Vorn der Kapitän mit dem Fernrohr, hinten der Steuermann, im aufgesperrten Rachen das Gepäck, und durch ein Fenster sieht der Betrachter in den „Maschinenraum“. Bei aller Ironie mischt sich der Stolz des Zeitalters in diese Darstellung. Befangen im Fortschrittsgedanken und der technischen Beherrschung nun auch der Luft, wird der gerade erfundene Dampfzug wie ein bekanntes Spielzeug klein und nur als vergleichende Zutat ins Bild gerückt. Der Mensch kann nun fliegen — nicht mehr lautlos und mit Muskelkraft wie der Vogel, sondern dank seiner technischen Fähigkeiten: Mit Dampf und Maschinen! Das „Wunder“ ist in den Bereich der industriellen Möglichkeiten geraten.

Drachenflieger

Aber noch einmal und noch für Jahrzehnte muß der Mensch zurückgreifen auf sein großes Vorbild „Vogel“. Alle die großen Namen, die heute genannt werden müssen, wenn es gilt, die Ahnen der Fliegerei zu erforschen, haben ihre Versuche mit riesigen Flügelkonstruktionen unternommen, die das eigentliche Element der Flugmaschinen ja bis gerade in unsere Tage geblieben sind. Ob es sich nun

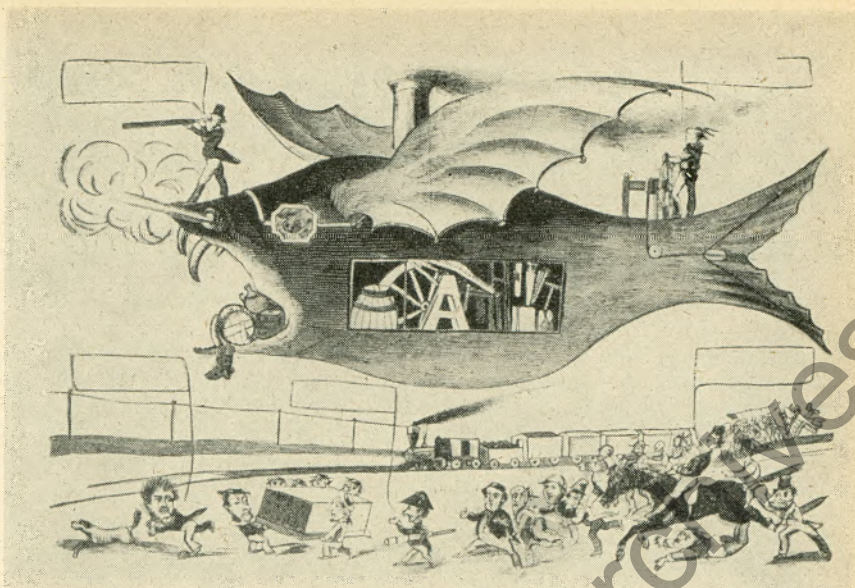
um den Gleitapparat Lilienthals, Wrights oder Wels' handelt, sie alle, die für die moderne Entwicklung von entscheidender Bedeutung sind, haben den Vögeln viel von ihren Kunststücken abgelauscht. Auch die Konstruktion des ersten Schwingenfliegers von Wilhelm Kress aus dem Jahre 1894 ist ganz im Sinne einer Vogel- oder besser Fledermausnachahmung zu verstehen (Abb. 6). Diese Kressschen Apparate, die auch unter der Bezeichnung „Drachenflieger“ in die Flugliteratur eingegangen sind, stehen an der Spitze der Fliegereientwicklung um die Jahrhundertwende. Neben den Flügel- und Schraubenfliegermodellen galt die besondere Neigung des in Paris lebenden Russen Kress der Drachenfliegerei, und er hat hier seine bedeutendsten Erfolge errungen. Unsere Abbildung zeigt ein Originalmodell von Kress, das mit einer Art Gummimotor angetrieben wird. Aus dieser nicht ausgeführten Konstruktion entstand 1899 bis 1901 ein Drachenflieger, der auf zwei Aluminiumgondeln montiert war, gleichsam das „Fahrgestell“ der Tragflächen aus leichtem Ballonstoff. Hinter den Flügeln befanden sich zwei Segelluft-



Originalmodell des ersten Schwingenfliegers von Wilh. Kress aus dem Jahre 1894

schrauben. Mit Motor und zwei Personen wog der Apparat etwa 650 kg. Der Start erfolgte auf dem Wasser bei einer Anfangsgeschwindigkeit von etwa 10 m/Secunde. Nach zahlreichen Versuchsfahrten kenterte der Apparat am 3. Oktober 1901 auf dem Becken des Tullnerbaches und versank. Ein Jahr später startete Kress mit einer neuen Maschine, die nun eine Gesamttragfläche von 100 qm hatte. Der eingebaute Daimler-Benz-Motor leistete 35 PS.

Die Meinungen über die Bedeutung solcher Versuche gingen in der damaligen Zeit stark auseinander. Während die eine Partei dem Kresschen Prinzip verschworen war, gab es andere Stimmen, die diese Experimente einzig als allgemeine Förderung der Flugtechnik ansahen. Gerade in dieser Zeit um die Jahrhundertwende laufen in fast allen Ländern Europas und auch in Amerika die verschiedenartigsten Versuche parallel, und nur aus diesem, die Welt umgreifenden Eifer ist zu erklären, daß unsere Väter noch staunend zu solchen fragwürdigen Maschinen aufblickten, während wir selbst und noch mehr die jüngste Generation keinen Blick mehr an ein mit Überschallgeschwindigkeit dahinjagendes Düsenflugzeug verschwenden. In keiner anderen technischen Sparte ist die Entwicklung



Fliegender Dampf-Fisch, engl. Holzschnitt um 1830

mit so atemberaubender Geschwindigkeit vonstatten gegangen wie im Flugwesen. Graham Bell, der Erfinder des Telefons, wunderte sich kurz vor 1900 über den Flugversuch Langleys, der ganze 1,5 Minuten in der Luft blieb! Das Bellsche Telefon hat sich im Prinzip seitdem nicht geändert, während unsere heutigen Düsenmaschinen und Raketen kaum noch etwas mit den Flugapparaten von 1900 gemein haben. 24 bis 30' m stieg Langley auf, Bell vermerkt es bewundernd in einem Brief an die Pariser Akademie. Heute heißt das Maß: Atmosphäre — Stratosphäre — und schließlich Mond!

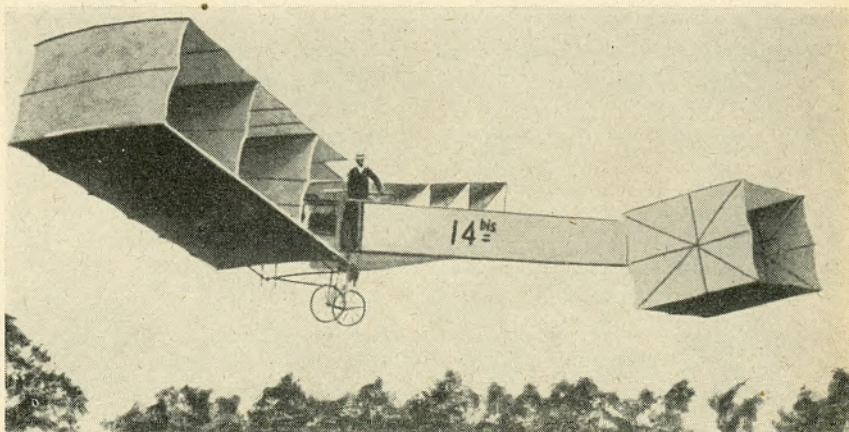
Schneller . . . , höher . . .

Von Kress und Langley ging es in Riesensprüngen diesem Ziel entgegen. Am 23. Oktober 1906 gelang dem Brasilianer Santos Dumont mit einem Kastendrachenflieger der erste freie Flug in Europa (Abb. 7). Selbst das Originalfoto dieses entscheidenden Ereignisses der Fluggeschichte wirkt auf uns wie eine Kuriosität und war doch „gestern“ noch letzte technische Sensation. Es folgten rasch

aufeinander die Konstruktionen von Voisin, Blériot und anderen, und dann heißt die Frage nicht mehr, wie fliege ich überhaupt, sondern wie fliegt man schneller, höher . . .

Von der Erde gelöst, erringt der Mensch den Raum über sich und kalkuliert bereits den Vorstoß auf fremde Planeten. 160 nach Christi Geburt fügt der Grieche Lucian den Abenteuern des Odysseus noch eine Reise nach dem Mond hinzu. 1865 erträumt Jules Verne in zwei Büchern die Möglichkeit einer Mondfahrt. Aber erst in unseren Tagen rückt der Traum von Jahrtausenden in den Bereich technischer Möglichkeiten. „Welche Begierde fühl' ich, mich in den unendlichen Luftraum zu stürzen, über den schrecklichen Abgründen zu schweben und mich auf einem unzugänglichen Felsen niederzulassen . . . Soll ich denn nur immer die Höhe erkriechen, an höchsten Felsen wie am niedrigsten Boden kleben, und wenn ich mühselig mein Ziel erreicht habe, mich ängstlich anklammern, vor der Rückkehr schauern und vor dem Falle zittern?“ (Goethe).

Kastendrachenflieger von Santos Dumont



Der Mensch im Verkehr – Moralprobleme der Motorisierung

Von Landgerichtsrat Dr. Amelunxen,
Düsseldorf

Gerade für einen Verkehrsrichter sind rechtliche Erkenntnisse über Vorfahrt, Geschwindigkeiten, Blutalkoholgehalt und Fahrerflucht zwar notwendiges Handwerkszeug. Aber wer mehr sein will als ein Techniker der Jurisprudenz, für den alles zählbar und meßbar ist, der wird mit dem Kölner Professor Wilhelm Lezeune das Grundproblem des Verkehrs als ein Kulturproblem auffassen müssen — ich möchte ergänzen: als ein psychologisches und moralisches Problem des menschlichen Zusammenlebens.

Jeder gute Polizist kann Bremsspuren messen, jeder sachkundige Arzt Blutproben entnehmen, und jeder intelligente Verwaltungsmann regelt seinen Großstadtverkehr nach besten Kräften durch Verkehrsschilder — wobei er, je intelligenter er ist, mit um so weniger Schildern auskommen wird. Wenn aber trotz steigender Beachtung der Sicherheitsvorschriften im Automobilbau, trotz motorischer Perfektion, trotz einer Flut von Verkehrsgesetzen und Verkehrserziehungswochen, trotz Zunahme der technischen Kenntnisse im Volk — und schon bei zehnjährigen Knirpsen — die menschlichen Fehlleistungen im Verkehr nicht zurückgehen, sondern eher größer werden — dann muß man feststellen, daß die Verkehrsteilnahme eine soziale Frage im weitesten Sinne geworden ist. Weiter schauen, Straßen bauen — eine wichtige Forderung, die an zutüchtiger Stelle immer gehört werden sollte. Aber die Kernfrage unserer Verkehrsmisere liegt woanders — sie liegt beim Menschen, der nun einmal nicht berechenbar ist wie der Straßenbau nach Kilometern oder eine Bremse nach dem Verzögerungsgrad.

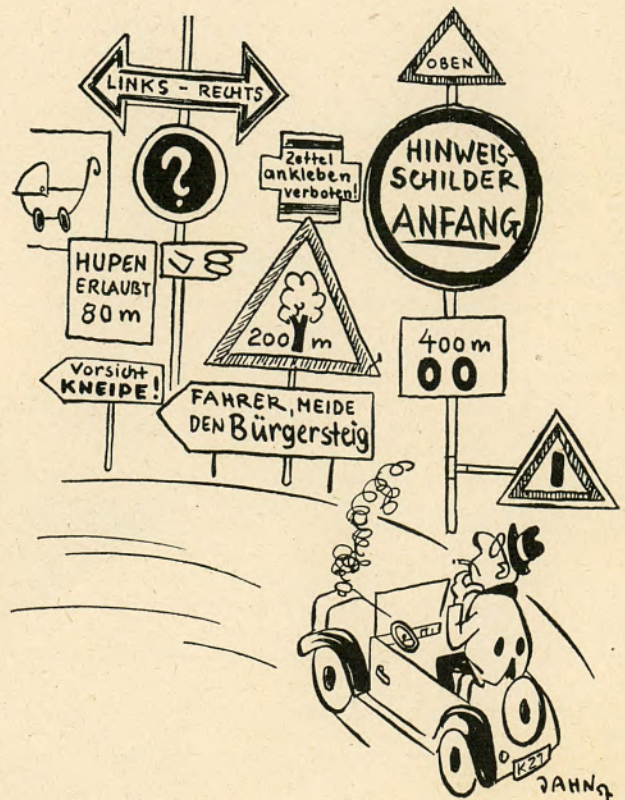
Man hat sich in einer westdeutschen Stadt die Mühe gemacht und 70 Tage lang jeden festgestellten Verkehrsunfall auf einem Spezialberichtsbogen verzeichnet. Man hat ermittelt, daß fast 70 Prozent der registrierten Fälle nicht auf technische Mängel an Fahrzeugen und Fahrbahn, sondern auf charakterliche Mängel der Verkehrsteilnehmer zurückgehen. Nach meiner eigenen Praxis halte ich diese Zahl eher noch für zu niedrig als für zu hoch. Ein paar dieser Fälle, die ich mit eigenen Gerichtserfahrungen vermischt habe, will ich Ihnen mitteilen:

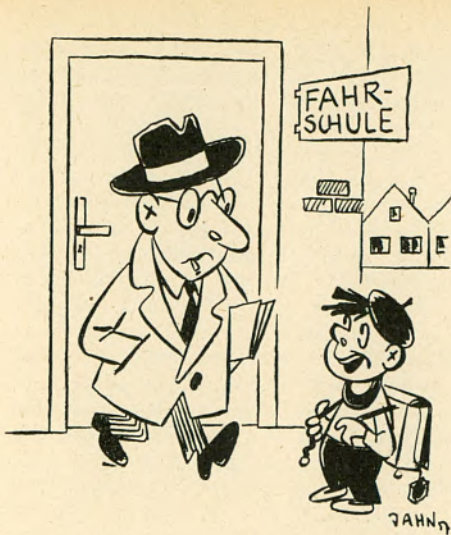
So geht es Tag für Tag

1. Fall: Verkehrszeichen nicht beachtet. Fahrer unterhielt sich während der Fahrt angeregt und gestikulierend mit seiner Begleiterin.
2. Fall: Höchstgeschwindigkeit überschritten. Fahrer wollte seiner Braut zeigen, was „in der Mühle drinsteckt“.
3. Fall: Auf Straßenmitte gefahren, ohne nachfolgenden Verkehr zu beachten. Fahrer gab an, sein Rückspiegel sei beschlagen gewesen, und er habe das Hupen infolge des spielenden Radios überhört.
4. Fall: Kurve geschnitten. Fahrer behauptete, zu dieser Zeit sei an dieser Stelle noch nie ein anderes Fahrzeug entgegengekommen.
5. Fall: Verbotswidrig überholt. Fahrer, Handelsvertreter, war in Gedanken bei den Lieferfirmen.
6. Fall: Fußgänger gefährdet. Fahrer gab an, er könnte nicht auf jeden Fußgänger Rücksicht nehmen,

sonst müßte er den Wagen zu Hause lassen und selbst zu Fuß gehen.

7. Fall: Vorfahrt nicht beachtet. Fahrer war der Ansicht, der andere hätte nicht so schnell fahren sollen.
8. Fall: Trennlinie überfahren. Fahrer erklärte, die vor ihm fahrenden Lastzüge machten ihn wild.
9. Fall: Falsch überholt. Fahrer gab an, er sei gerade so schön in Fahrt gewesen und hätte pünktlich am Gericht sein müssen.
10. Fall: Trotz Gegenverkehrs überholt. Fahrer meinte, der Entgegenkommende hätte ja bremsen oder auf den Sommerweg ausweichen können.
11. Fall: Mercedes gegen Isetta. Mercedesfahrer erklärte, durch solche Straßenflöhe würde der Verkehr ja doch nur behindert.
12. Fall: Radfahrer gegen den Bordstein gedrückt. Kraftfahrer verteidigte sich: „Der muß Zickzack gefahren sein, er war Bauarbeiter, und die sind bei der Rückkehr von der Arbeit ja meistens betrunken.“
13. Fall: Fußgänger angefahren, durch die Luft geschleudert und liegengelassen. Auf den Hinweis, das sei Unfallflucht, fragte die Pkw.-Fahrerin erstaunt: „War denn das schon ein Unfall?“





„Na, Papa, auch durchgefallen?“

Jedermann am Steuer

Im Straßenverkehr zeigt sich mit erschreckender Deutlichkeit die Tatsache, daß wir in einer Gesellschaft leben, der die sozial-ethischen Maßstäbe des zwischenmenschlichen Verhaltens weitgehend abhanden gekommen sind. Das wäre auf diesem Sektor nicht so gefährlich, wenn man nicht — wieder auf Grund des technischen Fortschrittes — die Bedienung des Kraftfahrzeuges für ein Kinderspiel hielte, das Herrn und Frau Jedermann offensteht. So aber bevölkern Herr und Frau Jedermann unsere Straßen!

Es sind nicht mehr, wie vor 30 Jahren, Leute in Nordpolverkleidung auf hochrädigen Benzinkutschen; sie fuhren damals mit weit unvollkommeneren Fahrzeugen und auf weit schlechteren Straßen als heute, aber sie hatten den Ehrenkodex einer Zunft in dem Sinne, daß nur die Besten ans Steuer gehören sollten. Und wir könnten nur wünschen, daß auch heute der Führerschein nicht nur Befähigungsnachweis über ohnehin immer dürftigere Anforderungen wäre, sondern auch eine Verpflichtungsurkunde des menschlichen Verantwortungsgefühls. So aber stehen wir vor der Tatsache, daß der Mensch, der jahrtausendlang auf das Tempo des Pferdes eingestellt war, innerhalb weniger Jahrzehnte auf technische und technisierte Bewegungsabläufe umschalten mußte. Er mußte den Motor in sein Lebensgefühl und seinen Lebensstil aufnehmen und sich assimilieren, nicht anders als an ein verändertes Klima. Diese Assimilierung mag geistig und körperlich einigermaßen gelungen sein, nicht aber in Hinsicht auf die Vitalpsychie des Menschen. Wir haben den Motor seelisch noch keineswegs „verkräftet“!

Man hat einmal gesagt, wenn man einen Menschen genau kennenlernen wolle, dann müsse man ihn gegen einen beliebigen Partner Schach spielen lassen. Man kann eine ähnliche Kenntnis auch aus seinem Verhalten als Verkehrsteilnehmer gewinnen. Ich will hier, obwohl die Sache erst genug ist, den lustigen Alexander Speerl zitieren: „Wenn der Mensch Auto fährt, dann bricht bei ihm der wahre Charakter aus, und der Charakter ist eine Sache, die nicht immer mit Wucht und Tempo auf die Menschheit losgelassen werden kann.“

Unser Verkehrsverhalten ist nämlich nicht besser und nicht schlechter als unser täglicher Umgang mit Menschen in ganz oder halbwegs weißer Weste. Man läßt sich auch da nichts offenkundig zuschulden kommen, was einen vor den Kadi bringen könnte, und wenn man jemand eine Beleidigung antun will, dann packt man die Bosheit in Höflichkeiten ein — es gibt da immerhin Spielregeln, an die man sich halten muß. So ist auch im heutigen Massenverkehr

das Ziel der Motorisierten und Nichtmotorisierten meist nicht das vorbildliche Verhalten um seiner selbst willen, sondern die Durchsetzung des heiligen Egoismus, ohne dabei mit der Polizei in Konflikt zu kommen. Unter dieser scheinbar harmlosen Oberfläche bleibt dann als einzige Spielregel übrig: Was nicht ausdrücklich verboten ist, das ist erlaubt. Die bessere Devise: Seid nett zueinander — ist ebenso wie im Erwerbsleben nur mühsam zu praktizieren und bringt wenig ein.

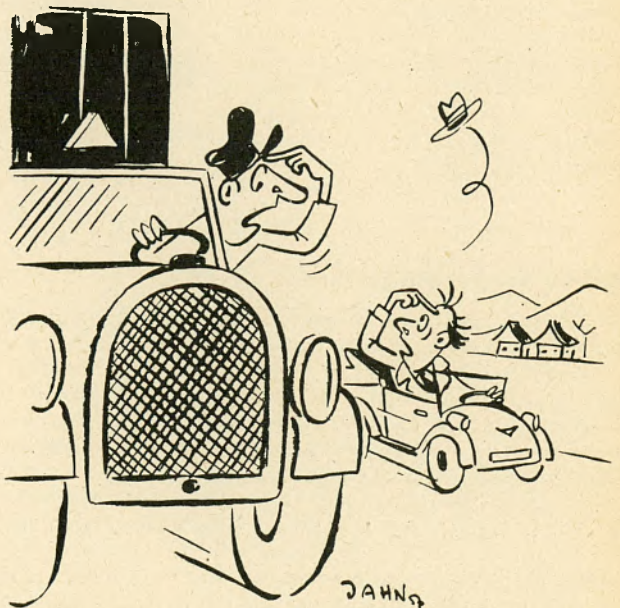
Mit „deutschem Verkehrsgruß“

Verständlich ist das schon. Ein Kraftfahrer mag den besten Willen haben, am Zebrastreifen zu halten und damit, wie es im Gesetz so schön heißt, dem Fußgänger „das Überschreiten der Fahrbahn in angemessener Weise zu ermöglichen“. Wenn er aber das wütende Hupen seines Hinterrades hört und wenn der Fußgänger die Fahrbahn gar nicht betritt, sondern hartnäckig am Bordstein stehenbleibt oder gar mit Verkehrsgruß an die Stirn tippt — dann wird die Menschenfreundlichkeit dieses Kraftfahrers derart strapaziert, daß er beim nächsten Mal an dieser Stelle Gas gibt und nicht mehr rücksichtsvoll ist. Und ein LKW-Fahrer, der rechts ran fährt, um einen Porsche vorbeizulassen, wird in Zukunft stur auf Straßenmitte fahren, wenn dieser Porsche — es kann auch ein Lloyd sein — sich nach dem Überholen scharf rechts vor seine Nase setzt und ihm die Fahrbahn schneidet.

In dieser Weise steht die Verkehrsmoral in der Gefahr einer gleitenden Rutschbahn nach unten, sie orientiert sich an dem jeweils schlechteren Beispiel. Sie wird — und damit zitiere ich einen fast theologischen Begriff — zur Grenzmoral, die sich ausrichtet nach der untersten Norm des gerade noch Erlaubten, und das ist hier nicht das moralisch, sondern das juristisch Erlaubte. Dabei bleibt die Menschenliebe naturgemäß auf der Strecke, weil sie nicht erzwungen werden kann.

Ich will hier also nicht von offenkundigen Verkehrsverbrechen reden, von bewußten Alkoholsündern, von Rüpel und Rowdys. Solche Leute muß man weiterhin mit den gängigen Methoden bekämpfen; nur wird man diese Methoden zeitlich vorverlegen und schon bei der Fahrprüfung anwenden müssen. Aber viel interessanter — weil ungeklärter — erscheint mir das Gros jener äußerlich ehrbaren und integren Menschen, aus denen die Verkehrsteilnehmer und auch die Verkehrssünder sich ja ganz über-

Mit „deutschem Verkehrsgruß“



wiegend zusammensetzen. Ich fragte einmal einen Staatsanwalt, der bei mir Anklagen besonders gern dann vertrat, wenn es um Verkehrssachen ging, nach dem Grund seiner Vorliebe. Er sagte mir offen: „In Verkehrssachen hat ein Staatsanwalt fast die einzige dienstliche Gelegenheit, mit anständigen Menschen zusammenzutreffen!“

Es ist nicht alles strafrechtliche Schuld,

was durch mangelnde Nächstenliebe im Verkehr gesündigt wird. Das ist auch gut so; ich glaube nicht, daß durch eine erhöhte Zahl von Verurteilungen die Verkehrsmoral gehoben werden kann. Der Mann, der die Vorfahrt hat und mit einem anderen zusammenstößt, kann in der Regel nicht verurteilt werden. Aber wie oft trägt er eine moralische Mitschuld am Unfall, weil er allzu unbekümmert auf seine Vorfahrt gepocht und sie als sein „Recht“ — was sie nicht ist — durchgesetzt hat! Hier bleibt wieder die Tatsachefeststellung: Die Verkehrsmoral entspricht dem allgemeinen sozialen Verhalten.

Geht man von diesem Kernsatz aus, so ergeben sich interessante Perspektiven. Unser sogenanntes Wirtschaftswunder ist ja teilweise dadurch ermöglicht worden, daß seine Träger — und das sind wir alle — mit Anspannung aller Kräfte sich durchgesetzt und durchgeboxt haben. Das hat ein ziemlich rauhes menschliches Klima geschaffen, aus dem man sich in ruhigeren Zeiten nicht leicht lösen kann. Die Ellenbogen, die da gewachsen sind, machen sich auch im Verkehr deutlich bemerkbar. Unser Verkehr ist weitgehend Berufsverkehr. Das Kraftfahrzeug ist ein existenznotwendiger Gebrauchsgegenstand geworden. Der autofahrende Mensch, der seine Betriebskosten von der Steuer absetzt — oder sich darüber ärgert, daß er sie nicht absetzen kann —, ist von vornherein geneigt, sein geschäftliches Tempo auf das Gaspedal zu übertragen. Es ist ihm meist nicht erlaubt, zu fahren um des bloßen Fahrens willen, sondern seine Teilnahme am Verkehr ist untrennbar mit seinem Beruf verbunden. Im Berufsleben aber herrscht Kampf, in dem der Stärkste siegt — und darum sieht der Verkehrsrichter so viele Angeklagte vor sich, die als erfolgreiche Berufsmenschen ihren Kampf auch auf der Straße ausfechten und bestehen wollten! Der Verkehr ist ein Dschungel wie das Erwerbsleben, und die Methoden, diesen Dschungel zu durchdringen, sind hier wie dort oft die gleichen.

Man kann sich nicht wundern, daß sich unter jenen robusten Typen auch manche Berufsfahrer im eigentlichen Sinne befinden, auch manche Cheffahrer in Livree und Mütze, die ein Spaßvogel mal als „Unteroffiziere des Wirtschaftswunders“ bezeichnet hat. Wenn solche Leute bei mir angeklagt waren, weil sie mit Vollgas und Doppelfanfare rechts überholt hatten oder zu dicht aufgefahren waren, dann verdienten sie oft menschliches Mitleid. Denn in höherem Maße als diese kleinen Leute war oft jemand schuldig, der nicht auf der Anklagebank saß — ihr Vorgesetzter, der ihnen unsinnige Termine gestellt und sie dadurch in Zeitnot gebracht hatte.

Sind es die Sonntagsfahrer?

Sie könnten mir nun entgegenhalten, daß die absolut höchste Unfallziffer in den Urlaubsmonaten von Juli bis September zu verzeichnen ist und daß sich 30 Prozent aller Unfälle am Samstag und Sonntag ereignen. Ich meine, das spricht nicht gegen die enge Verbindung zwischen Berufsmoral und Verkehrsgesinnung. Gewiß sind an arbeitsfreien Tagen viele sogenannte Sonntagsfahrer unterwegs, die auf Grund ihrer Unerfahrenheit und technischen Kenntnismängel eine besondere Gefahrenquelle bilden. Aber die Massierung der Unfälle in diesen Wochentagen und Monaten deutet wieder auf ein soziales Problem unserer Zeit hin: Die Perversion unserer Freizeit, die Tatsache, daß wir

keine echten Ferien, keine schöpferische Pause mehr kennen. Friedrich Sieburg hat einmal mit Recht geschrieben: „Wenn der Deutsche arbeitet, ist er im Betrieb, und wenn er nicht arbeiten muß, dann macht er Betrieb.“ Im Urlaub wird die berufliche Jagd und Hetze ja nicht mehr ausgeschaltet, sondern nur verwandelt fortgesetzt. Wer es sich leisten kann oder zu können glaubt, verbringt die Ferien nicht mehr an einem Ort, sondern bleibt in ständiger Bewegung zwischen Bergsee, Aussichtsturm, Großglockner und Sizilien — zwischen selbstgesetzten Zielen also, die er mit gleichem tierischem Ernst und gleicher Verbissenheit anstrebt, wie er sich im Beruf betätigt. Auch wenn der homo teutonicus Zeit haben könnte, so nimmt er sich keine Zeit, weil er noch so und so viele Kilometer „machen“ muß. Und damit ist auch der sogenannte Urlaubsverkehr nur ein getarnter Berufs- und Betriebsverkehr mit den gleichen Problemen wie dieser. Es wird dann eben zur Ehrensache und Prestigefrage, daß man auf einer Paßstraße nicht von einem Motorkonkurrenten abgehängt wird, sondern daß man ihm — genau wie im beruflichen Wettbewerb — ohne Rücksicht auf Verluste zeigt, was in der eigenen Maschine drinsteckt. Damit bricht auch hier wieder „der Charakter aus“.

Der eigentliche Sonntagsfahrer ist von dieser Feststellung nicht ausgenommen. Er will ja gerade seinen — oft zahlreichen — Mitinsassen zeigen, daß er gut fahren kann, obwohl er Sonntagsfahrer ist. Damit tritt er sofort in eine lebensgefährliche Konkurrenz ein.

Der Motor als Rangabzeichen

Die Wettbewerbshaltung im Straßenverkehr führt zu einer weiteren Erkenntnis. Das Kraftfahrzeug ist nicht nur ein Gebrauchsgegenstand des täglichen Lebens, sondern — mit dem Moped beginnend — vielfach auch als Rangabzeichen sozialer Geltung in einer Gesellschaft, die der echten Gliederung zur Zeit entbehrt. Es bleibt etwa der breiten Masse der Angestellten nichts anderes übrig, um ihre Tarifklasse zu dokumentieren, als der Besitz einer bestimmten Fahrzeugtype eines bestimmten Jahrgangs — und eine bestimmte Auslandsroute, die sie um des Prestiges willen damit ansteuern müssen. Die Frage, ob ein bestimmtes Fahrzeug den Fähigkeiten und dem Leistungsvermögen des jeweiligen Menschen auch entspricht, wird dabei nicht geprüft. Diese Frage erscheint unwesentlich, denn das Fahren gilt ja als kinderleicht — „und was der Schulze kann, das werde ich ja wohl auch können!“.

Auf vermeintlich höherer Ebene sieht es nicht anders aus. Man sieht es einem Mercedes 300 nicht an, ob sein Insasse ein Buntmetallhändler oder ein Universitätsprofessor ist. Für jeden von ihnen ist das Fahrzeug mangels anderer anerkannter Wertmaßstäbe ein solides gesellschaftliches Beweisstück. Das Auto kann aber weder den Händler noch den Professor von gewissen Komplexen befreien, unter denen sie häufig leiden, weil sie ihren Standort in einer veränderten Gesellschaft noch nicht kennen. Es mögen Unterwertigkeits- oder Überwertigkeitsgefühle sein — sie sind in jedem Fall eine verborgene, stets bereite Gefahr für das Verkehrsverhalten beider Männer. Wenn der Buntmetallhändler durch seinen Erfolg im Geschäftsleben zu der Meinung verführt wird, es könne ihm auch am Steuer nichts passieren, dann ist das übel für den anderen Verkehrsteilnehmer, dem er auf der linken Fahrbahn beim Überholen entgegenkommt. Und wenn der Professor ein geheimes Selbstmißtrauen ob seiner öffentlichen Achtung und Anerkennung durch unkontrollierte Bewegungen am Steuer abreagiert, dann wird der neben ihm strampelnde Radfahrer hart an den Bordstein gedrückt.

Das sind keine Spekulationen, sondern lebendige Fälle aus der Praxis. Wenn sie sich zum erstenmal ereignen, wird man geneigt sein, von einmaligem menschlichem Versagen zu sprechen. Wenn solchen Leuten dann aber wieder etwas passiert, dann bieten diese Tiefenschichten des Unterbewußtseins eine zureichende Erklärung. Ein Mensch,

der mit sich und seiner Umwelt nicht in Harmonie lebt, ist ein gefährdeter und gefährlicher Verkehrsteilnehmer! Daß diese Feststellung für

seelische Störungen oberhalb der Tiefenschicht

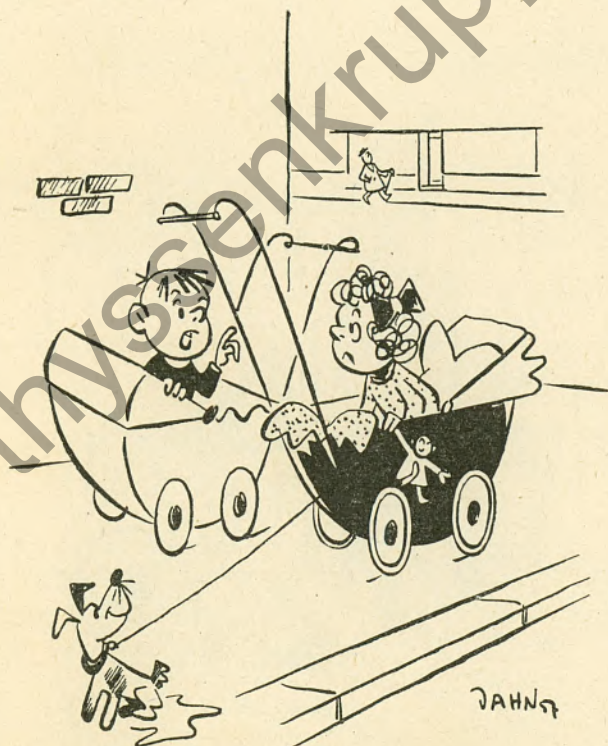
zutrifft, ist heute allgemein anerkannt. Man weiß, daß ein Buchhalter, dem der Chef eine Zigarre verpaßt hat, oder der mit seiner Frau am Kaffeetisch Ärger hatte, sehr leicht die Bremse mit dem Gaspedal verwechselt. Je nach Temperament wird er auch seinen Grimm an harmlosen Verkehrsnachbarn auslassen, oder er kann vor lauter Einschüchterung und Ängstlichkeit zu schnellen Reaktionen unfähig werden und eine überlange Schrecksekunde haben. Schließlich kann er merken, daß man ein Auto besser malträtieren kann als den bequemsten Untergebenen und die gefügigste Ehefrau.

Aber man wird darüber hinaus sagen müssen: Die seelische Disharmonie des Menschen entsteht heute vielfach aus einem gesellschaftlichen Mißbehagen, aus dem Streben nach Privileg, Rang und sozialem Prestige, das für die verschiedenen Berufsgruppen und Stände nicht mehr geordnet und selbstverständlich ist wie früher. Die Gefahr des asozialen Verhaltens im Verkehr droht jedem, der am gesellschaftlichen Geltungskampf beteiligt ist.

Dieser Kampf wird sogar zwischen den verschiedenen Wagenklassen ausgefochten. Ein angeklagter Opel-Fahrer sagte mir einmal in vollem Ernst: „Der andere hatte Schuld, der fuhr Mercedes, und diese Leute sind ja als rücksichtslos bekannt.“ Das Auto als solches, so meinen die Fußgänger, mache die Fahrer arrogant — und es mache, so erwidern jene, die Fußgänger erst verstockt. Da wir in Deutschland wie in keinem anderen Land einen Mischverkehr haben mit zahllosen Autotypen, Mobilien, LKW, Motorrädern und Fahrrädern, so ist die Gefahr dieser Gruppenkämpfe — unter dem Motto etwa: „Immer die Radfahrer!“ — hierorts größer als anderswo, größer z. B. als in Italien, wo es eben außer Fußgängern nur Fiats und allenfalls noch vierbeinige Esel gibt.

Wenn nun die Analytiker und Propheten der Soziologie recht hätten mit ihrer Behauptung, daß wir im Zeitalter

„Das wird auch 'ne Umstellung für uns sein, wenn wir bald ohne Wagen auskommen müssen!“



der Vermassung leben, dann hätten wir immerhin Anhaltspunkte für ein allgemeingültiges Verhalten im Straßenverkehr, auf das wir uns einstellen könnten. Denn da die Masse nur in gemeinschaftlicher Aktion — als handelnde Einheit — zu begreifen ist, so müßte das allgemeine Verkehrsverhalten auch einheitlich sein, so daß wir durch diese Nivellierung und Anpassung vom „Frieden auf der Straße“ nicht mehr allzu weit entfernt wären.

Mir scheint aber, daß man nur bei sehr äußerlicher Betrachtung vom Massenzeitalter reden kann, daß wir in Wahrheit vielmehr in einer Zeit stehen, die gekennzeichnet ist durch die radikale Privatisierung aller Lebensbereiche. Die große Mehrheit der Zeitgenossen fühlt sich nur noch für sich selbst und den eigenen engsten Lebenskreis verantwortlich, nicht aber für eine größere Gemeinschaft, die dem Staat als Nachtwächter überlassen bleibt. Der deutsche Arbeitsbürger, der das Wirtschaftswunder erfolgreich überstanden hat, kümmert sich um seinen Beruf und seine Familie; ein gesellschaftlicher Mythos bringt ihn nur selten auf die Barrikaden. Was in der Politik der Ohnemich-Standpunkt ist, das ist im Straßenverkehr die absolute Vereinzelung und Vereinsamung des Individuums, das in seinem Gehäuse aus Blech und Glas sitzt wie ein unheiliger Hieronymus. Diese Isolierung ist den meisten Menschen unbewußt, und sie finden sich um so leichter damit ab. Der Kraftfahrer sieht die Landschaft freskenartig aus einer bestimmten, nur ihm eigenen Perspektive.

Was dem Fußgänger eine Ecke ist, das ist für ihn eine Kurve. Wer auf vier Rädern fährt, sieht die Verkehrswirklichkeit anders als der Zweiradler. Wer sich viel auf der Autobahn bewegt, der benimmt sich im stümpernden Stadtverkehr anders als ein Fahrer, der ständig nur von Haustür zu Haustür rollt. Seine eigene Vorstellung hat auch die subjektive Richtigkeit für sich. Der Publizist Walter Dirks hat in diesem Sinn einmal geschrieben: „Wenn Leute und Fahrzeuge zusammenstoßen, dann stoßen in Wahrheit meist ihre Wahrheiten zusammen.“

Einmal an die Frau des anderen denken

Der Kraftfahrer versetzt sich nicht in die Lage und damit in die Perspektiven eines anderen Verkehrsnachbarn. Dazu fehlt ihm die Vorstellungskraft und vielfach die seelische Bereitschaft. Wiederum stoßen wir auf moralische Ausfälle und mangelndes Sozialverhalten. Der privatisierte Mensch begreift allenfalls den Appell: „Hör' auf deine Frau, fahr' vorsichtig!“ — ja, er denkt noch an seine Frau, aber nicht an die Frau des andern, dem er sich auf der Kreuzung nähert! Die einzelnen Verkehrsteilnehmer haben füreinander kein Verständnis, weil sie auf ihre eigene Sache konzentriert sind und auf den eigenen Blickwinkel beschränkt bleiben wollen. Durch Privatisierung und Subjektivierung zur Atomisierung — so sieht unsere Verkehrslage aus.

Es ist bemerkenswert, daß die besprochene Isolation im Wageninnern auch auf die Beifahrer des betreffenden Kraftfahrzeugs übergreift. Ich habe es als Verkehrsrichter fast nie erlebt, daß der Insasse eines Wagens als Zeuge irgend etwas zum Nachteil „seines“ Fahrers ausgesagt hätte. Das kommt praktisch nicht vor. Es kann jemand der größte Verkehrsrowdy sein und einwandfrei einen Unfall verschulden — wenn er einen Beifahrer mitnimmt, dann hat er einen Zeugen! Der Zeuge nimmt Partei und schlägt sich für ihn in die Schanze. Und wenn sich nicht aus dem objektiven Geschehensablauf klare rechtliche Schlußfolgerungen ergeben, dann bleibt dem Verkehrsrichter manchmal nur die Resignation des Bert Brecht: „... denn ein Haifisch ist kein Haifisch, wenn man nichts beweisen kann!“ Den krasssten Fall bewußt lügenhafter Zeugenaussagen, den ich erlebt habe, will ich Ihnen nicht vorenthalten. Ein junger Mann, nennen wir ihn Hans, macht abends ohne Wissen seines Vaters mit dessen Wagen eine Spritztour. Er nimmt seine Freundin mit, ferner einen Bekannten und dessen Freundin. Vorn neben ihm sitzt der Bekannte, hinten



Ein alter Trick

„Ich war gagaganz nünüchtern — aauf de den Schschrecken hahahahah
ich mir erst mamal einenen gegenehmigt!“

sitzen die beiden Mädchen. Seine Geschwindigkeit auf einer belebten Durchgangsstraße im Weichbild der Stadt beträgt über 70 km/st bei Abblendlicht. Mit diesem Tempo rast er auf eine alte Frau zu, die schon zu drei Vierteln die Straße überquert hat. Sie wird angefahren, durch die Luft geschleudert und stirbt an Ort und Stelle. In der Hauptverhandlung sagen die drei Mitinsassen des Wagens übereinstimmend aus, der Hans habe allerhöchstens eine Geschwindigkeit von 40 km/st gefahren. Die Freundin des Fahrers behauptet sogar, sie habe — wohlgerne vom Rücksitz aus! — den Tachometer ständig beobachtet. Erst nach eingehenden Vorhaltungen und unter dem Druck der Vereidigung bequemen sich die Zeugen zu einer wahrheitsgemäßen Aussage, die durch die Bremsspur bestätigt wird.

Was alles angestellt wird!

Damit nicht genug! Wenige Tage nach dem Unfall, als dem jungen Mann der Führerschein bereits weggenommen war und ihm eigentlich die Knie noch hätten schlottern müssen, setzt er sich erneut ans Steuer eines Wagens und nimmt die gleiche Gesellschaft mit. Diesmal wird eine Bierreise unternommen, und Hans ist gegen Mitternacht erheblich betrunken. Er will eine Straßenbiegung mit zu hohem Tempo anschneiden und wird aus der Kurve getragen. Der Wagen landet kopfüber im Sturzbüsch; sämtliche Insassen werden leicht verletzt. Als die Polizei kommt, erklären die beiden Mädchen abredegemäß, der andere männliche Bekannte — der weniger getrunken hat und einen Führerschein besitzt — habe den Wagen gesteuert, und der Alkoholdunst im Wageninnern, der ja nun nicht wegzuleugnen ist, sei dadurch entstanden, daß sie den beiden Männern nach dem Unfall aus einer mitgeführten Flasche Schnaps eingefloßt hätten, um sie wieder zu Bewußtsein zu bringen! Dieses Komplott bricht erst in der Hauptverhandlung zusammen, hat aber immerhin den Erfolg gehabt, daß dem Fahrer Hans eine Trunkenheit nicht nachzuweisen ist. Denn die Polizei hat nur von dem Bekannten als vermeintlichem Fahrer eine Blutprobe entnommen. Das ist natürlich ein Grenzfall. Selten reicht das Verhalten der Beifahrer als Zeugen an den kriminellen Tatbestand der Begünstigung oder gar des Meineides heran. Ich halte es aber für sehr bezeichnend, daß solche Aussagen meist unbewußt zugunsten des Fahrers gefärbt sind. Die objektiv

unwahre Aussage entspricht dann durchaus dem subjektiven Erinnerungsbild des Zeugen, weil er sich mit dem Besteigen des Kraftfahrzeugs völlig auf die Privatsphäre des Fahrers eingestellt und damit an seiner radikalen Isolierung teilgenommen hat.

Unsere Zeit ist nicht nur durch Privatisierung gekennzeichnet, sondern auch — was damit freilich zusammenhängt — durch ein Sicherheitsbedürfnis und ein Versicherungsdenken in größtem Ausmaß. Wir sehen das allenthalben. Im Erwerbsleben sucht man die Dauerstellung mit Pension, im Privatleben sucht man ein Heiratsinstitut auf, weil man das Wagnis der Freiheit hier und der persönlichen Begegnung dort scheut. Der Zeitgenosse fürchtet Ungewißheit und Risiko.

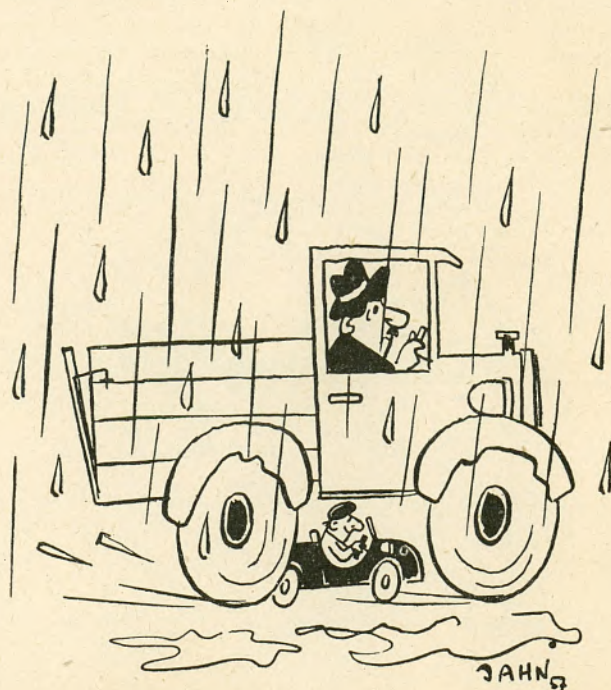
Der Mensch im Verkehr hat Angst vor den Zufällen und Unfällen, die ihm auf der Straße begegnen können. Nach einer Umfrage des Frankfurter Divo-Meinungsforschungsinstituts haben heute ebensoviele Menschen Angst vor Verkehrsunfällen wie vor Krankheiten. Diese Angst macht sie nur anfällig für eine Panik, die selbst in einfachen Verkehrssituationen tödlich sein kann. Zudem suchen die Menschen sich in erschütternd naiver Weise vor der Angst zu schützen und jede Gefahr von vornherein auszuschalten. Die beste Kasko- und Krankenversicherung schützt nun nicht vor dem Unfallereignis als solchem und vor gebrochenen Rippen. Aber man klammert sich an den Anspruch auf Schadensersatz, wenn man nur im Recht ist!

Mag es das Leben kosten,

man fährt für sein vermeintliches Recht in den Zusammenstoß hinein — obwohl man genau sieht, daß der andere die eigene Vorfahrt mißachten wird. Nicht sosehr durch Gesetze, Verkehrsschilder, Polizei und Fahrtschulen wird dieser tödliche, als „Rechtsstandpunkt“ getarnte Buchstabenkult gezüchtet, als vielmehr durch die allgemeine gesellschaftliche Auffassung, daß man haben muß, was einem „zusteht“, was man durch Steuer- und Prämienzahlung sauer verdient hat. Wer wird heute ein Recht freiwillig um der Klugheit willen und des Friedens willen aufgeben?

Es schadet auch wenig, wenn man sein Recht selbst nicht genau kennt — das nimmt einem die großmächtige Ver-

Der kleine Parasit



sicherung ab, die sogar den Rechtsanwalt und die Prozeßgebühren bezahlt! Ich muß immer lächeln, wenn ein Vordermann, sicherlich zur Warnung für den Nachfolger, an seinem Heck das große Blechschild einer Rechtsschutzversicherung zeigt. Aber ich bin zugleich sehr besorgt, weil ich fürchte, daß dieser Mann keine Verantwortung mehr für sein eigenes Verhalten am Steuer empfindet.

Die Gefahr ist gebannt, die Prämie bezahlt, die Gesellschaft wird regulieren —

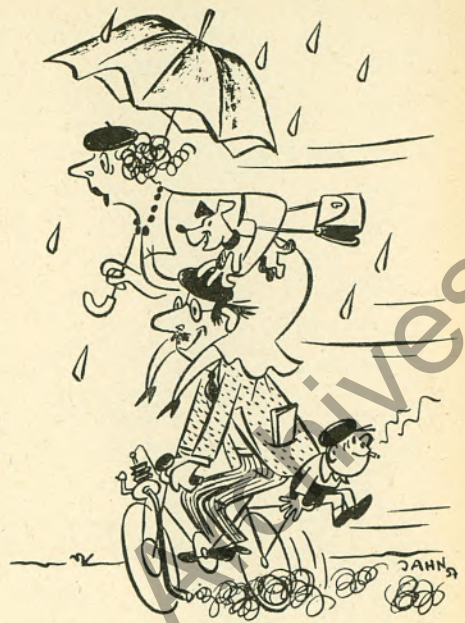
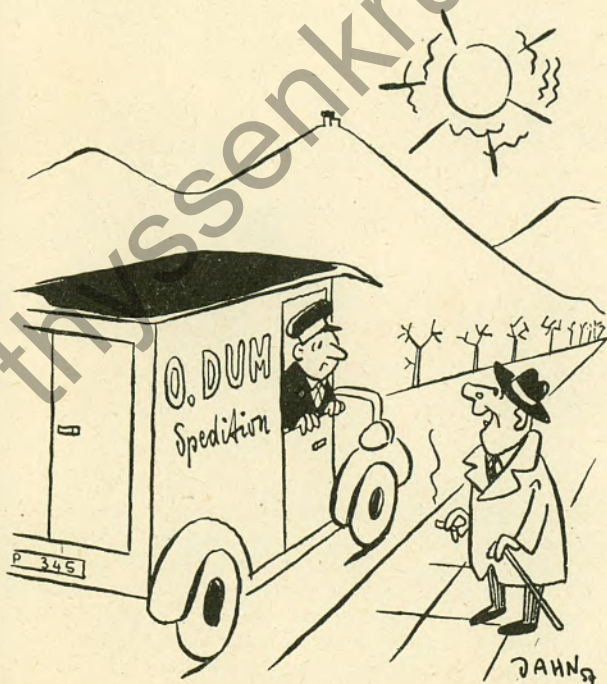
und der Tod hat Vorfahrt!

Wird man nun bei all diesen unerfreulichen Diagnosen nicht doch sagen können, daß die im Fahrstil zutage tretenden charakterlichen und psychologischen Mängel auf die Dauer durch Gewohnheit, Übung und Routine ausgeglichen und korrigiert werden können — daß die Verkehrssicherheit also in dem Maß steigt, in dem der Fahrer sein Fahrzeug beherrschen lernt und mit ihm zu einer Einheit verwächst?

Bis zu einem gewissen Grad mag das zutreffen. Aber ich habe schon eingangs davor gewarnt, die körperliche Reaktion und die technische Vervollkommenung zu überschätzen. Man hat bisher zu Unrecht geglaubt, daß die Verkehrstüchtigkeit des Menschen ausschließlich von seinen offenkundigen — und darum oberflächlichen — Fähigkeiten, von seinem Leistungskönnen abhängt, also von Reaktionsvermögen, Körperkraft, Gesundheit, Sinnestüchtigkeit, Intelligenz und so fort. Tatsache ist aber, daß von 100 Personen, die als Kraftfahrer einen Unfall verursachen, nur fünf mit groben körperlichen und geistigen Mängeln behaftet sind und nur zehn weniger als ein Jahr den Führerschein besitzen, während 85 Personen als verkehrsgewohnt und kerngesund gelten müssen. Mehr als die Hälfte dieser Personen haben sich als überdurchschnittlich reaktions-schnell erwiesen. Die auf der vorjährigen Deutschen Therapiewoche in Karlsruhe aufgestellte Behauptung, daß 4 Prozent aller Kraftfahrer insgesamt 40 Prozent aller Unfälle verursachen, erscheint mir statistisch noch zu ungesichert, um sie hier vertreten zu können.

Überall dort, wo das Versagen im Verkehr auf mangelnde Übung oder Leistung zurückgeht, wird man die Situation

„Nein, die Straße wird dort vorn nicht zu eng, das ist nur die Perspektive!“



„Schrecken der Landstraße“ — die Mopedfahrer

bei verfeinerten psychologischen und medizinischen Untersuchungsmethoden meistern können. Aber die sogenannte Routine des Menschen im Verkehr ist keineswegs der Weisheit und Unfallverhütung letzter Schluß. Denn der routinierte Fahrer ist keineswegs immer zugleich ein guter Fahrer!

Mit der „langen Leitung“

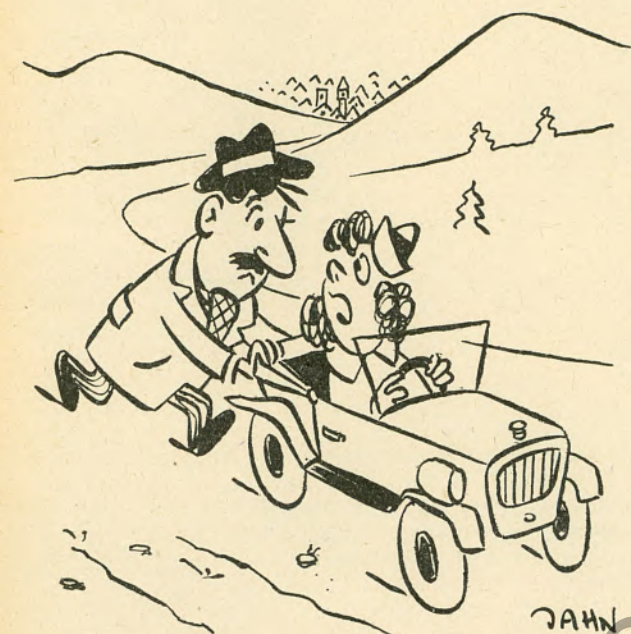
Wir haben bereits festgestellt, daß verkehrsgerechtes Verhalten in erster Linie Anpassungsvermögen und Anpassungswillen erfordert, also moralische und soziale Leistungen. Dadurch allein, daß ein Kraftfahrer ungeübt ist oder eine „lange Leitung“ hat, verursacht er selten einen Unfall. Wenn er dafür doppelt aufpaßt und den Sicherheitsabstand zum Vordermann seiner individuellen Schrecksekunde entsprechend weit hält, wird nicht viel passieren können. Er wird erst dann zur Gefahr für seine Umwelt, wenn er mit seiner „langen Leitung“ nicht rechnet und sie bewußt oder unbewußt ignoriert, wenn er also — aus den vielfältigen genannten Gründen — mehr leisten will, als er leisten kann.

Umgekehrt wird ein reaktionsschneller Fahrer auch bei hohen Geschwindigkeiten so lange nicht karambolieren, wie er seine vorhandenen Fähigkeiten in dauernder Anspannung hält und sich bewußt bleibt, daß Autofahren den ganzen Menschen erfordert. Er wird aber sehr bald in einen Unfall verwickelt sein, wenn er sich in allzu großem Vertrauen auf seine Fahrkunst gehenläßt und seine vielleicht ausgezeichneten Funktionen nicht voll einsetzt. Eine stete Selbstkontrolle ist hier unerlässlich. Verkehrsroutine hat zwar den Vorteil, daß die Bewegungsabläufe instinktmäßig ohne Zwischenschaltung des Verstandes sich vollziehen. Sie bedingt präzises, aber leider zugleich auch starr-automatisches Verhalten. Wenn der Mensch in dieser Art zum Roboter am Steuer wird, dann kann er im Normalfall — und das sind 90 Prozent aller Verkehrssituationen — zwar richtig reagieren oder besser funktionieren, er wird aber, sobald eine ungewöhnliche Situation eintritt, schlechter dastehen als ein Fahrer, der seinen Verstand und sein Gefühl unter steter Kontrolle hält. Der Routinier kann nicht mehr verkehrsgerecht reagieren, sobald die Automatik seiner mechanischen Verkehrshaltung aus irgendeinem Grunde gestört ist. Er wird

sich dann unsinniger und hilfloser verhalten als der blutigste Anfänger am Steuer. Es geht ihm wie einem General, der den Krieg verliert, weil er keine Reserven ausgebildet hat.

Die Frau am Steuer,

ein verächtlicher Begriff für uns Männer, wenn vor uns die Schlange nicht weiterrücken will — diese Frau ist



„Mecker nicht immer wegen der vielen Pannen, bedenke lieber, was wir dabei an Sprit sparen!“

häufig ein erfreulicherer Verkehrsteilnehmer, weil sie das tiefinnerliche Mißtrauen ihres Geschlechtes gegen jegliche Technik und Automatik hegt, weil sie fast nie ohne bewußte Mobilisierung ihrer Gefühlskräfte fährt. Dabei kracht es dann schon mal im Getriebe, aber ein schwerer Unfall tritt selten ein.

Darum wirken viele schwere Unfälle in ihrem äußeren Erscheinungsbild derartig dumm und sinnlos, daß man sich vergeblich nach der Ursache fragt, es sind Unfälle, die von Routiniers gebaut werden!

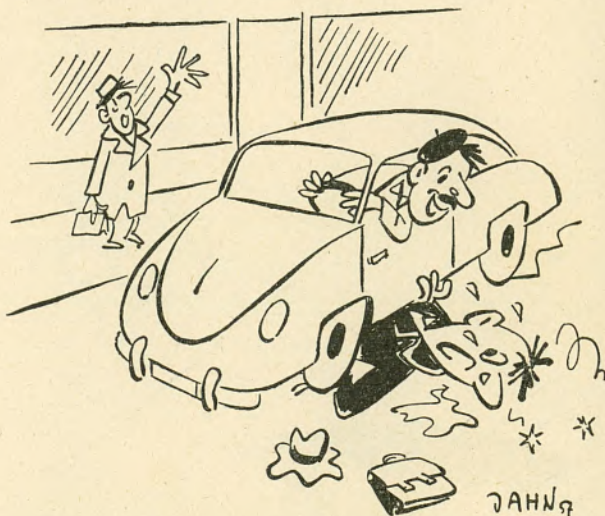
Hier ist auch ein Wort über den vielberufenen Alkohol am Platze. Im Land Nordrhein-Westfalen werden monatlich rund 1000 Kraftfahrer wegen Trunkenheit am Steuer verurteilt. Bei jedem fünften Verkehrsunfall, der bei Gericht verhandelt wird, liegt gleichzeitig Trunkenheit vor. Es ist nun sicher zweckmäßig und notwendig, daß die Rechtsprechung hier eine Grenze von 1,5 Promille aufgestellt hat, oberhalb derer die absolute Fahruntüchtigkeit stets anzunehmen ist. Man darf aber nicht vergessen, daß der Alkohol auch nicht meßbare Wirkungen hat. Und da meine ich, daß der verkehrsgewohnte Routinier, so seltsam es klingen mag, besonders gefährdet ist, weil er sich beim Fahren nicht mehr ständig beobachtet.

Entscheidend ist nicht sosehr die absolute Alkoholmenge im Blut und die entsprechende Verminderung der körperlich-geistigen Fahrleistung, als vielmehr die vom Alkohol auch in kleinen Dosen bewirkte seelische Enthemmung und Entfesselung. Der Routinier am Steuer, der sich auf den Automatismus seiner instinkthaften Reaktion verläßt, wird nicht bemerken, wie der Alkohol bei ihm gestaute Energien seiner seelischen Tiefenschicht loskettet und wie

damit seine wahre Persönlichkeit — denn im Wein ist Wahrheit! —

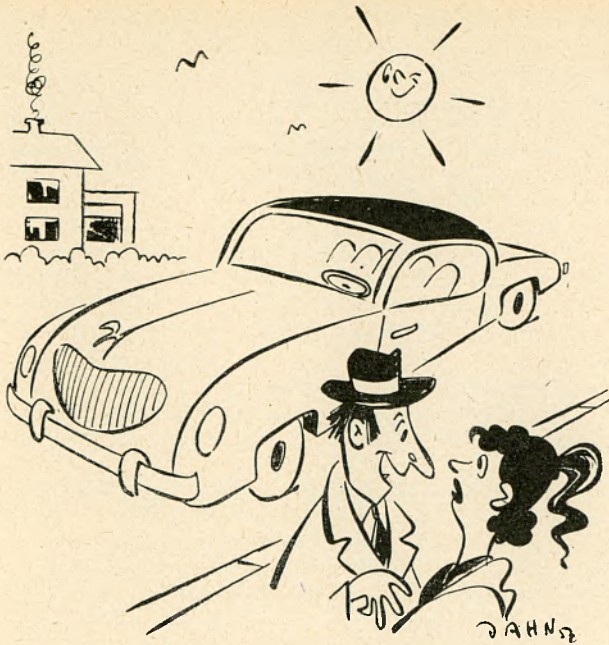
auf die Umwelt losgelassen wird

Der Routinier ist endlich, so scheint mir, eher zum Fatalismus gegenüber der Unfallwahrscheinlichkeit geneigt. Da er viel fährt und gewissermaßen nicht mehr mit vollem Bewußtsein fährt, erscheint ihm der Unfall als ein unausweichliches Schicksal, das ihn früher oder später ereilen wird. Er ist Defaitist und wird es aufgeben, jenen halben Blick oder halben Handgriff zu tun, der von ihm in einer Ausnahmesituation als ungewohnte Anstrengung verlangt werden müßte, um sich und den anderen zu retten. Der gute Fahrer hat mit dem routinierten Fahrer gemeinsam, daß er ein Könnner ist. Über die Unterschiede schreibt Dr. Gerhard Munsch in der Zeitschrift „Motorwelt“ diese treffenden Sätze: „Die Differenz zwischen dem routinierten und dem guten Fahrer besteht in einer feinen, aber sehr wesentlichen Nuance. Beide sind perfekte Fahrer... Unterschiedlich ist aber bei beiden die Verwendung der freiwerdenden psychophysischen Energie. Der Routinier ist im Grunde genommen vom Fahren gelangweilt, weil es ihn nicht anstrengt. Er fühlt sich von vornherein allen Anforderungen gewachsen und glaubt, nichts mehr dazulernen zu können. Darum hat er auch Zeit, sich beim Fahren noch mit vielen anderen Dingen zu befassen. Der gute Fahrer dagegen nutzt die freien Kräfte ausschließlich für die Eroberung der Verkehrswelt. Man erkennt ihn schnell an der Weite seines Fahrhorizontes und der Größe seines Erfahrungsschatzes. Der gute Fahrer begnügt sich nicht mit der Orientierung am Nächstliegenden. Sein Horizont ist nicht von der Windschutzscheibe begrenzt. Wenn er nicht unmittelbar vor sich ein Hindernis entdeckt, so wandert sein Blick zum Straßenrand und in den Rückspiegel. Der gute Fahrer faßt die Verkehrssituation



„Wie hätten Sie es gern, soll ich vor- oder rückwärts fahren?“

nicht nur statisch auf, er hat einen sicheren Blick für die Verkehrsentwicklung. Er ist Seher im eigentlichen Sinne des Wortes, er sieht voraus, was kommen muß. Das kann er, weil er ein hervorragender Kenner der Verkehrsteilnehmer ist. Er weiß um die typischen Verhaltensweisen des Fußgängers, des Greises, des Kindes. Er erkennt den unaufmerksamen Radler schon von hinten. Er kennt auch die Gewohnheiten der Tiere. Er hat Blick für gefährliche



„Liebling, wollen wir heiraten? Dann kannst du mithelfen, die Raten bezahlen!“

Kreuzungen... Der gute Fahrer ist ein ewig Lernender, ein Forscher und Entdecker in der Verkehrswelt.“ Darum, weil im Verkehr so vieles vom Menschen, seinem Charakter, seinem guten Willen, seiner Selbsterkenntnis und der Erkenntnis anderer abhängt, bin ich ein

Gegner einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung

Sie macht den routinierten Fahrer noch gelangweilter und damit gefährlicher; für den guten Fahrer ist sie nicht nötig. Es ist inzwischen mit hinreichender Objektivität ermittelt worden, daß nur 3 Prozent aller Unfälle bei Geschwindigkeiten über 80 km/st sich ereignen und daß Unfälle mit Todesfolge ihr Maximum bei Geschwindigkeiten von 40 bis 50 km/st haben.

Mensch im Verkehr — viele sind berufen, aber wenige auserwählt. Es wird auch praktisch nicht möglich sein, nur die Auserwählten am Verkehr teilnehmen zu lassen und die große Mehrheit der anderen auszuschließen. Der Verkehr ist keine moralische Anstalt, und es ist ihm erst recht nicht mit juristischen Begriffen beizukommen.

Es kann einiges getan werden durch Umgestaltung der Fahrprüfung in dem Sinne, daß nicht sosehr das Auswendiglernen gesetzlicher Bestimmungen und technischer Formeln — „wie arbeitet ein Doppelvergaser?“ — gefordert wird als vielmehr die Pflege des Fahrstils. Es sollte da mehr um die Pädagogik gehen als um das Pauken. Der Führerscheinbewerber wird auch selten in die Lage kommen, eine Zündkerze wechseln zu müssen, aber die Rücksichtnahme auf Hintermann, Nebenmann und Vordermann ist für alle drei und für ihn selbst lebensnotwendig. Natürlich erhebt sich hier die Frage: Wer erzieht die Erzieher? Den überlasteten Ingenieuren beim Technischen Überwachsungsverein steht vielleicht eine Viertelstunde zur Verfügung, um den einzelnen Prüfling kennenzulernen, und der gut durchschnittliche Fahrlehrer hat keine Psychologie studiert. Ob es schließlich möglich ist,

ein Volk von Kraftfahrern

sogar in regelmäßigen Abständen ärztlich untersuchen zu lassen, das halte ich für zweifelhaft. Mit all dem wären ja auch nur recht äußerliche Erfolge zu erzielen und nur grobe Mißstände zu beseitigen.

Der Mensch im Verkehr muß, um überleben zu können, ein soziales Wesen sein. Genialität ist für ihn, wenn der Schilderwald auf deutschen Straßen einmal abgeholzt sein wird, nicht mehr zu fordern. Aber er muß eine Persönlichkeit sein mit Talent, Charakter und moralischen Grundsätzen in einer geordneten Gesellschaft. Was hier berufen ist, das kann nur mit ständigem Appell an das persönliche Verantwortungsgefühl des einzelnen schrittweise verwirklicht werden.

Dieser Appell sollte nicht nur in Schocktherapie bestehen, indem man den ohnehin verängstigten Menschen Modelle von Autowracks und verstümmelten Puppen zeigt. Der Verkehr besteht nicht in erster Linie im Unterlassen von Fehlern, sondern in aktiv-positivem Handeln, nicht in technischer Verbesserung, sondern — um das Wort zu gebrauchen — in moralischer Aufrüstung. Man sollte die Menschen auch weniger mit dem Knüppel und dem Kadi bedrohen. In einigen westdeutschen Städten ist die Polizei erfreulicherweise dazu übergegangen, Kraftfahrer für vorbildliches Verhalten auszuzeichnen. Das wirkt besser als ein erhobener Zeigefinger. Vorbildliches Verhalten ist im Verkehr heute alles andere als selbstverständlich, und darum verdient es öffentliche Heraushebung, um als wahres Vorbild in die Breite wirken zu können. Man wird es hinnehmen müssen, daß diesen Polizeibeamten dafür auf der anderen Seite einige Verkehrssünder durch die Finger schlüpfen, sie beherzigen das Pestalozziwort: „Lobe ich den Knaben, so wird er noch besser!“

Zu Moses Zeiten

gab es noch keinen Benzinmotor. Aber wenn der Mensch des motorisierten und automatisierten Zeitalters einsieht, daß die Gebote vom Berg Sinai auch dort auf der Straße gelten, wo vielleicht kein Erzengel in Polizeiuniform mit dem Notizblock steht, dann ist Entscheidendes gewonnen. Wenn er seine Unzulänglichkeiten, Fehler und Schwächen erkennt — auch die untergründigen, von denen wir heute sprachen —, dann wird er sich selbst in den Griff bekommen und an die Hand nehmen können. Denn die Selbsterkenntnis ist gerade für den Menschen im Verkehr der erste Schritt zur Besserung.

Und das letzte Ideal, der ganzheitliche Mensch, der weder Roboter noch empfindsames Nervenbündel ist, der mit sich und seiner Umwelt in Einklang steht, der nicht nur mit dem Kopf, sondern auch mit dem Herzen fährt — das ist ein Ziel, das nur schwer zu erreichen ist, zu dem wir aber alle auf dem Wege sein sollten.

„Schlag-Löcher“



70 Mann und ein Hobby

Probe bei MGV Westfalen

Wenn wir Idealisten finden wollen — und es gibt nicht mehr viele heutzutage —, dann können wir sie auch in den Reihen der deutschen Sänger suchen. In unserem Werk leben 70 von ihnen. An 70 Werkplätzen erklingt zuweilen, halb gesummt und halb gesungen, unter der Arbeit her eine Weise, seltsam abstechend von Hot, Jazz und Schlagerfetzen, die sonst wohl bei eifrigen Rundfunkhörern aufzucken. Der da summt und singt, schöpft aus anderen Quellen.

Das Chorliederbuch des Deutschen Sängerbundes kennt er so gut wie ganz auswendig. Alle klassischen Männerchöre, ernst und heiter, tönen durch seine von rhythmischem Atmen geweitete Brust, altbekannte Vaterlandslieder, heimatliche Chorwerke, manche speziell für „seinen“ Verein geschrieben und gesungen manch liebes Mal.

Bei großen, überbezirklichen Sängertreffen, bei eigenen oder als Gast mitbestrittenen Konzerten, bei Weihnachts- und Nikolausfeier oder dem traditionellen Frühlingfest der Westfalenhütte.

Aber nicht aufs vielhundertfach bewährte Produzieren sollen diese Zeilen abgestellt sein, sondern aufs Probieren, das allwöchentlich einmal abgehalten wird, ob es auch stürmt oder schneit. Bei einem Gesangsverein schaffender Männer, der vor dem Hintergrund des dreischichtigen Arbeitsablaufs sein Programm erarbeitet, ist die Tréue beim Probenbesuch die Waage, auf der das Sängerherz immer wieder gewogen wird.

Sie wissen es alle, die Schlosser und Schmiede, die Hochöfner, die Buchhalter, die Werkschutz- und Feuerwehrleute, die Ofenmänner und Walzendreher: Auch der verträumteste Idealist muß sich manchmal selber einen Stoß ins Kreuz geben, wenn es heißt, von einer „krummen“ Morgenschicht, die fast Mittagschicht war, gleich in die Probe zu gehen, oder wenn gar unmittelbar nach Probenschluß die Nachtschicht anzutreten ist. Schon ein weiter Weg nach Hause oder von Hause kann versucherisch hemmend wirken, besonders dann, wenn der Weg bisher kurz war und vielleicht durch Beziehen einer lang ersehnten Werkwohnung draußen am Rande weiter geworden ist. Der Festsaal der Westfalenhütte liegt nicht für jeden günstig.

Chorleiter Josef Schäfers und der 1. Vorsitzende, Theodor Siepmann, bei der Besprechung eines neuen Programms





„Trallalla“ mit Zungen-R...

Aber welches Probenlokal wäre für jeden gleich bequem zu erreichen?

Und der Saal ist auf der anderen Seite auch wieder ein starker Anziehungspunkt. Um die Möglichkeit, darin zu proben, beneidet manch anderer Männergesangsverein unseren MGv mit Fug und Recht. Unser Festsaal ist auch dann noch schön, wenn zu Reinigungszwecken die Stühle kopfüber auf die Tische gekippt stehen. Was ein echter Kunstfreund ist, der bemerkt so kleine Schönheitsfehler nicht. Hauptsache, es ist warm. Und warm ist es. Von der allfreitöglich fälligen Heizung des Saales profitieren unser Werksorchester und unser Männergesangsverein zu gleichen Teilen und zu gleichen Zwecken, nur zu verschiedenen Zeiten, beide halten Probe ab. Die Sänger nennen ihr

Freitagsabendtreffen „Gesangstunde“

Wer gasthalber einmal dabei sein darf, erlebt auch, daß methodisch gearbeitet wird: Im Orchesterraum am Flügel versammeln sich um den seit 26 Jahren bewährten Chorleiter Josef Schäfers Mitglieder des Vorstandes zu einer kurzen Lagebesprechung. Theo Siepmann, 1. Vorsitzender des Vereins seit 1952, wartet mit allgemein interessierenden Bekanntgaben, mit Rückblick und Ausblick auf Geleistetes und noch zu Erarbeitendes auf, bis alle Sangesbrüder eingetroffen sind. Dem offiziellen Probenbeginn um 19 Uhr muß man schon eine kleine Viertelstunde zugeben. Der Fahrplan von Straßenbahn und Autobus will berücksichtigt werden, vor allem aber die Wechselschicht.

Von den etwa 70 aktiven Mitgliedern des Männergesangsvereins Westfalen können immer nur etwa die Hälfte bei den Proben anwesend sein. Chorleiter Schäfers muß also immer „doppelt einüben“ und vor jeder großen Eigenveranstaltung eine wesentlich längere Probenzeit veranschlagen als ein Gesangsverein, in dem immer alle Mann vertreten sind.

Aber das macht nichts. Das Üben, das Studieren und Probieren werden ja als Freude empfunden, als Entspannung, auf die sich die Seele des Sängers wochenlang freut. Wer ein paar Minuten vor Beginn der Probe die Sänger auf den ersten drei Stuhlreihen sitzen und in behaglicher Erwartung noch eine schmöken sieht, der fühlt, die haben sich hier zur Pflege eines gemeinsamen und allen tief im Herzen verwurzelten Hobbys zusammengefunden. Die Sehnsucht nach Klang und Harmonie würde ihnen die Brust sprengen, wenn sie ihr nicht Ausdruck

verleihen dürften, zuerst im althergebrachten, immer mal wieder gedächtnismäßig überholten „westfälischen Sängerguß“:

„Ein schlichter Sang, mit Kraft gepaart —
der Treue Klang, Westfalenart!“

Kaum einer, den es nicht schon in früher Jugend mächtig zum Lied gezogen hat. Bei vielen ist die Entwicklung so vor sich gegangen: Sie waren im Kinderchor, später im Kirchenchor, dann traten sie dem Männergesangsverein bei und blieben ihm treu. Sie warben Mitglieder auf ihre Art. Der eine entdeckte in der Lehrwerkstatt einen stimmbegabten Jungen, brachte ihn mit und zeigt heute mit berechtigtem Stolz auf seinen vor Begeisterung glühenden Sängersohn. Der andere erlebt mit kummervoller Anteilnahme, wie sein Kumpel im Betrieb seine schwerkranke Frau immer wieder auf lange Monate zur Kur und Erholung schicken muß. Weil er die traurigen Augen nicht mit ansehen kann, greift er ihn sich:

Jeder, der Geburtstag gehabt hat, wird mit einem musikalischen Glückwunsch bedacht. Hier drückt im Namen des Vereins Jakob Vogelsang Georg Heitkamp die Geburtstagshand



„Komm mit singen!“

Der einsame Strohvitwer kommt, lernt an Hand von Noten- tafeln die immer mal wieder rekapitulierte Theorie, gewöhnt sich ein und singt sich die Lasten von der Seele.

Nach einem schweren Angriff, der der „Kronenquelle“ in der Hirtenstraße Dach und Wand und dem in ihr tagenden „Be- amtenengesangverein Kaiserstuhl“ die Vereinsexistenz kostete, schlossen sich die unentwegtesten und begeistertsten Mitglieder dieses Vereins unserem Männergesangsverein an.

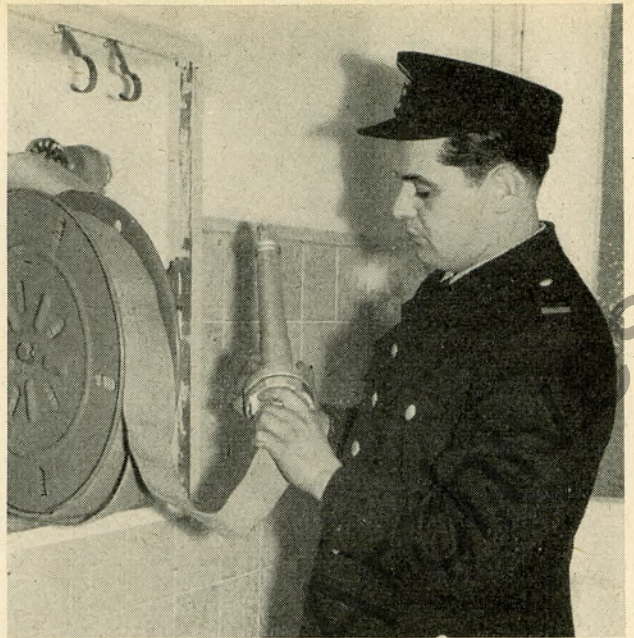
Bei aller ruhmvollen Vergangenheit, die ja schon 1896 begann, hat auch unser Männergesangsverein nach dem Kriege eine recht flauere Zeit durchstehen müssen. „So wie wir aus der Gefangenschaft kamen“, trafen sich die Sangesbrüder in ihrer Stammwirtschaft „Trott“. Es waren sage und schreibe zwölf Mann. Die Fenster waren halb 'raus, rings an den Tischen wurde Skat gekloppt — sie störten sich nicht dran, sie sangen. Etwas später trafen sie sich bei Westerfeld. Es waren schon ein paar mehr. Aber kalt war es... „Heinrich, du bist doch bei der Eisenbahn, kannst du nicht an ein Säckchen Kohle kommen?“ Heinrich konnte, und das „Naturklavier“, das jeder Sänger in seiner Kehle trägt, blieb einigermaßen frei von Kratzen, Räuspern, Husten und Bronchialkatarrh. Sturm- erprobte Sangesbrüder sind ja nicht abhängig von Stimmpfle- gemitteln, wie der Professionelle sie anwenden muß. Wenn man ihnen von rohgequirtem Ei als Kehlschmiere spricht, lachen sie nur. Kehlschmiere ist bei ihnen ein Schnaps und, wenn der nicht hilft, noch einer.

Zu ihren handfesten Regeln gehört es, möglichst jede Probe wahrzunehmen, „sonst wächst man 'raus“. Es dauert ja ohne- hin eine Weile, ehe man sich „eingesungen“, „aufeinander ein- gestimmt“ hat. Auch bei den lustigen Volksliedern, die die meisten von ihnen so gerne singen: „Jeder, der im Kopfe hell, bleibt seins Lebens Junggesell“, oder „Lustig zieht der Spiel- mann aus, in der Hand die Fidel...“

Einmal vom Blatt, dann nochmal durch, der 1. Tenor, der 2., dann der 1. Baß und der 2.... Vierstimmig gesungen, macht es schon bedeutend was aus, wenn, auch nun erst das eigent- liche Erarbeiten und Feilen beginnt. Chorleiter Schäfers weiß, wie er seine Männer nehmen muß: „Lustig, meine Herren, lustig! Nicht mit einem so traurigen Gesicht, als wenn das ganze Weihnachtsgeld schon ausgegeben ist... Beim ‚Tralala‘ Zungen-R, wenn ich bitten darf... Und wenn in der 2. Strophe das ‚Mädel‘ zu dem ‚Spielmann‘ kommt, dann wollen wir's nicht wie Opas begrüßen oder wie alte Böcke...“

Mit welcher ehrfürchtiger Inbrunst sie nun an die Weihnachts- lieder gehen! „Glocken klingen in die Lande...“, „Stille Nacht...“ Da decken auch diejenigen, die angeblich das lustige Volkslied am liebsten haben, ihr Herz ab. Lustig oder traurig, feierlich oder beschwingt — es ist ihnen jedes Lied lieb, das „etwas zu sagen hat“, Freude oder Schmerz. Wie wäre es sonst zu erklären, daß Schuberts „Abendrot“ zu den Lieblingsliedern des ganzen Vereins gehört! Oder Risses „Nacht an der Ruhr“, ein vierstimmiges Chorwerk, in dessen Disharmonien die werk-

Was ein rechter Idealist ist, der geht von der Probe aus zur Nacht- schicht. Von links nach rechts: Herbert Vogt, Joseph Karsberg, Otto Seilart, Anton Chwatacz, Berthold Krüger



„Unser Feuerwehrmann“ Horst Herholt, der für die Probe Urlaub von seiner 24-Stunden-Schicht bekommt

tätigen Sänger das Zischen, Pfeifen und Dröhnen der Hütten und Zechen akustisch gespiegelt finden.

Eine kurze Sangespause wird ausgefüllt mit der traditionellen Ehrung aller in der letzten Woche „fällig“ gewesenen Geburts- tagskinder.

Der Senior des Vereins

Jakob Vogelsang, Sänger seit seinem 8. Lebensjahr, Inhaber von fünf goldenen Sängernadeln und einer vom Deutschen Sängerbund mit Schleife für 60 Jahre Singen, wünscht jedem „im Namen des Vereins“ Glück und alles Gute und überreicht ein Päckchen Zigaretten, das sogleich gemeinsam verbraucht wird. Vorher aber wird „unser eigener Sängergruß“ zu Ehren der Geburtstagskinder angestimmt:

„Wo unter dem Hammer der Amboß erklingt,
der Bergmann die Kohle ans Tageslicht bringt,
das Erz in den Ofen zu Eisen erglüht,
erschalle, du herrliches deutsches Lied!“

Nun dauert es nicht mehr lange, da wird einer nach einem kurzen, mit dem Chorleiter getauschten Blick des Einverständ- nisses leise die Stufen zur Bühne hinaufgehen, seine Mütze und seinen Mantel nehmen und hinausgehen. Und nach ihm wieder einer, und wieder nach einer Viertelstunde der Nächste. Das sind die Sangesbrüder, die von der Probe aus in die Nachtschicht gehen. Auch „unser Feuerwehrmann“, der sich für die Probe einen kurzen Urlaub von seiner 24-Stunden-Schicht hat geben lassen und in voller Uniform angetreten ist, wird sich vorzeitig verabschieden.

Die andern lassen den Abend in einer behaglichen Bierstunde ausklingen. Sie reden vom nächsten Konzert, von ihrem nächsten Sonntagssingen im Krankenhaus, sie sprechen auch von der guten alten Zeit, von den Sangesbrüdern, die sich, von andern Werken kommend, als Gäste in unseren Verein haben aufnehmen lassen, von dem Pensionär, der, weil er Zeit hat, gleichzeitig Mitglied im „Dortmunder Männerchor“ sein kann, von den aktiven Borussen, die sie voll Stolz als ihre Vereinsmitglieder nennen können...

Und dann träumen sie in die Zukunft hinein. Zwei Sanges- brüder, etwa 50 und 60 Jahre, haben dem Verein schon ihre Söhne zugebracht, einer wartet mit sieben Enkelsohnen auf, die sich — durch viele wohlgelungene Veranstaltungen mit dem Vereinsgeschehen vertraut — dem Hobby der Väter und Groß- väter verschrieben haben. Um Nachwuchs braucht es dem „Männergesangsverein Westfalen E.V.“ nicht bange zu sein.

Das Rätsel

Lösungen aus dem Januarheft

Lösung des Silbenrätsels

1. Edison, 2. Sudermann, 3. Dreher, 4. Urne, 5. Neandertaler, 6. Kuchen, 7. Echolot, 8. Lohausen, 9. Tragbahre, 10. Sauna, 11. Cassius, 12. Huenengrab, 13. Ollenhauer, 14. Nuance, 15. Ursula, 16. Eisenbahn, 17. Beton, 18. Eruption, 19. Rundeisen, 20. Disney, 21. Engerling, 22. Ruebezahl, 23. Hohenzollern, 24. Einlauf.

„Es dunkelt schon über der Heide, nach Hause laßt uns gehn.“

Lösung des Besuchskartenrätsels

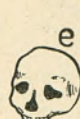
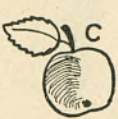
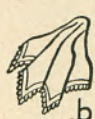
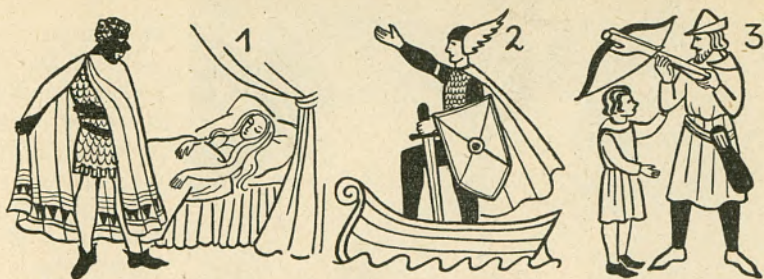
Geldbriefträger.

Lösung des Kreuzworträtsels

Waagerecht: 1. Westfalen, 7. Oos, 8. Tenor, 10. Star, 12. entern, 14. Lauer, 16. Met, 17. bei, 19. eine, 20. hundert, 22. Ares, 24. Alk, 27. Sol, 29. Feier, 31. Thiers, 34. Rega, 35. Umzug, 36. nun, 37. Amsterdam.

Senkrecht: 1. Wotan, 2. Esau, 3. Fee, 4. Anna, 5. Lot, 6. Eremit, 7. Oslo, 9. Ente, 11. Rebus, 13. Ren, 15. Ren, 18. Ida, 19. Erker, 20. Helium, 21. elf, 22. Asta, 23. roh, 25. Begum, 26. Iran, 28. Arzt, 30. Jena, 32. Ems, 33. Sus.

Wem Bretter eine Welt bedeuten,



wird es schnell gelingen, das Rätsel zu lösen. Drei berühmte Opern und drei Schauspiele sind hier dargestellt. In jedem der Stücke spielt einer der

abgebildeten Gegenstände eine entscheidende Rolle. Wie heißen die Stücke, und welche Gegenstände gehören zu ihnen?

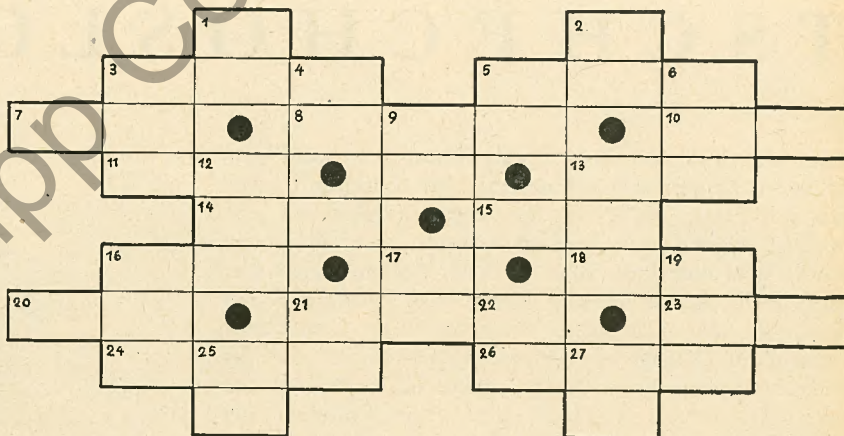
Zerlegerätsel

„WER ANDERN EINE GRUBE

GRAEBT, FAELLT SELBST HINEIN“

Aus den 42 Buchstaben des vorgenannten Sprichworts sind 7 Wörter nachstehender Bedeutung zu bilden:

1. bekannter Kardinal des Münsterlandes
2. Boden eines Gewässers
3. Betrieb der Textilindustrie
4. Hülsenfrucht
5. Jahreszeit
6. Fragewort der Zeit
7. verbotenes Bitten um milde Gaben



Silbenkreuzworträtsel

Waagerecht: 3. Haarsalbe, 5. alt-römisches Gewand, 7. chinesischer Lastträger, 8. vierter Sonntag nach Ostern, 10. Wurstschale, 11. Teil der Uhr, 13. Osteuropäer, 14. Laubbaum, 15. Sammlung nordischer Heldensagen, 16. ärztliches Instrument, 18. ital. Seebad an der nördlichen Adria, 20. sportliche Veranstaltung, 21. öffentliche Amtsstelle, 23. Haushaltsgerät, 24. Handwerker, 26. Schwimmvogel, Seerabe.

Senkrecht: 1. Satzzeichen, 2. Kurzform für Universität, 3. „Dein Freund und Helfer“, 4. Vorsteher einer Fakultät, 5. Kinderspielzeug, 6. kleine Kirche, 9. Amtstracht, 12. weibl. Vorname, 13. Gicht, 16. altertümlicher Zeitmesser, 17. Hörvermögen, 19. Badeort in Mecklenburg, 21. Trinkgefäß, 22. Ausschmückung, Verzierung (insbesondere beim Porzellan), 25. inneres Organ, 27. Zeitgeschmack in der Kleidung.



Die Karlsbrücke in Prag (XIV. Jahrhundert)

von Europa. Ein rundes Jahrtausend im deutschen Reichsverband. Das heutige Staatsvolk der Tschechen seit den auflebenden Nationalismen dem großen slawischen Bruder zugewandt. Und doch stolz darauf, daß die großen Demokratien nach Versailles, Amerika, England, Frankreich die Taufpaten ihrer ersten Republik waren. Ein Land, das, von Toleranz gesegnet, Tschechen und Slowaken, Deutschen und Ungarn, Polen und Ukrainern eine echte Heimat hätte bieten können. Wünschen wir diesem Lande, seinen Menschen Toleranz. Glanz und Ohnmacht der Kaiser, Glaubenskriege und Chauvinismen — hier war Jahrhunderte das Fieberthermometer des Kontinents. Er ist heute durch Militärblöcke und Ideologien zerrissen. Slata Praha, das „Goldene Prag“, sollte sich besinnen, daß es die goldene Mitte Europas ist.

Merkwürdig, wer nach Prag fährt, der kommt von der europäischen Geschichte nicht los. Sie begleitet ihn von den Kreuzen der gotischen Türme bis zu den roten Sternen auf den Autobussen. Wenn abends der Laternenanzünder mit einer langen Stange durch die Gassen des Hradschin und der Mala Strana, der Kleinseite, geht, vorbei an den einzigartigen Linien der Renaissance- und Barockfassaden, vorbei an den Palais der Czernin, Lobkowitz, Schwarzenberg und Liechtenstein, die heute meist als Ministerien dienen, flammen unten in der City um den Wenzelsplatz die Neonschriften auf. Prag ist eine moderne Stadt, die Jugend tanzt Rock and Roll, und manchmal wird sie deswegen verhaftet. In den größten Tanzcafés singt man deutsche Schlager, der Ober sagt „Grüß Gott!“, aber Konrad Adenauer ist die populärste Karikaturfigur. Die

TSCH ECHOSLOWAKEI

Das Stalin-Denkmal über der Moldau

Über der Burg auf dem Prager Hradschin, wohl dem schönsten Regierungshügel unseres alten Europas, bauscht sich eine Flagge im Winde. Sie zeigt den gekrönten böhmischen Löwen auf weißem Grunde, von blaurotem Bänderspiel umrahmt. Aber in dieser Stunde regiert hier nicht mehr der böhmische König und deutsche Kaiser Karl IV. oder einer seiner Nachfahren aus dem Hause Luxemburg. Keiner der Wenzel-Przemysliden, die der Krone Böhmens ihren Namen gaben, kein Pfälzer und kein Habsburger. Masaryk, der letzte Präsident der 1. Republik, ist vor just zehn Jahren aus einem Fenster dieser Burg gestürzt. Der gekrönte Löwe sagt an: Hier residiert der Arbeiterpräsident, der 1. Sekretär der kommunistischen Partei, Landes- und Parteivater Antonin Novotny. Wenn der blonde Dreiundfünfziger mit dem scharfgeschnittenen Gesicht ostwärts zum Moldauufer blickt, sieht er das größte Stalin-Denkmal außerhalb der Sowjetunion. Blickt er hinunter zur Stadt, trifft sein Auge die Heiligen von der Karlsbrücke, die das Gesicht dieses Landes seit Jahrhunderten prägen. Die Ehrenkompanie im Burghof präsentiert mit gezogenem Säbel und angelegten Maschinenpistolen. Ihre Kokarden zeigen den gekrönten Löwen auf einem roten Stern.

Goldener Löwe und roter Stern,
Säbel und Maschinenpistole. Die Heiligen und der kalkig-verblichene Diktator. Ein Land genau im Schnittpunkt



größte tschechische Stadt zu Beginn unseres Jahrhunderts war — Wien, in der rund 300 000 Böhmen und Mähren lebten.

Prag hat heute die Millionengrenze überschritten. Viele Industrievororte wurden einbezogen. Die Tschechoslowakei ist überhaupt das am stärksten industrialisierte Land des Ostblocks.

dafür aber an die Sowjetunion. Im Sinne der vierten polnischen Teilung hat sich ja die UdSSR weit über den Raum Lemberg hinaus westwärts geschoben und dabei die erstmals von den Tschechen übernommene ungarisch-slowakische Karpato-Ukraine einverleibt. Der westslawische Bruder ist also kleiner geworden, ob aus strategischen oder anderen Gründen, das wollen wir nicht untersuchen.



Goldener Löwe und roter Stern:
die Ehrenkompanie auf dem Hradschin



Alltag auf dem Prager Wenzelsplatz:
der volksdemokratische Schuhputzer

Der Lebensstandard ist vergleichsweise hoch

Wer 1200 Kronen im Monat verdient, so wird das Durchschnittseinkommen beziffert, der kann sich dafür einen Radiosuper, ein halbes Moped, zwei Anzüge, vier Paar Schuhe oder 6000 Zigaretten kaufen. Der Bergarbeiter gilt als der erste Mann im Staate, und wenn er Bestarbeiter ist und er mit modernsten Maschinen in einer guten Strecke angesetzt wird, dann verdient er 3000, 6000, ja 9000 Kronen im Monat. Dann bekommt er nicht nur einen Orden und bald einen „Spartak“ (bei uns als Skoda 440 eingeführt) — sondern seinen Kollegen wird auch bald die Norm erhöht. In der Tschechoslowakei, diesem volksdemokratischen Musterlände (was die wirtschaftliche Prosperität betrifft), klappt das Spiel noch am besten: sinkende Preise, sinkende Löhne (durch Normerhöhungen). Bei uns geht es bekannterweise umgekehrt.

Böhmen und Mähren grenzten im Jahre 1914 an Deutschland und Österreich. Die im Jahre 1918 aus der Taufe gehobene Ceskoslowenska Republika hatte Deutschland, Österreich, Ungarn, Rumänien und Polen zu Nachbarn. Heute grenzt die CSR zwar nicht mehr an Rumänien,

1918: 140 000 Quadratkilometer, 1958: 127 000 Quadratkilometer. Damals: 15 Millionen Einwohner, heute: 13 Millionen Einwohner. Dieser Bevölkerungsverlust hat weniger mit der Karpato-Ukraine und keineswegs mit der Geburtenrate zu tun. Der tschechoslowakische Nationalstaat hat von drei Millionen Deutschen $\frac{9}{10}$ zu personae non gratae erklärt (man verzeihe mir das versöhnliche Latein) und hat damit, obwohl auf Grund nicht erfreulicher NS-Eindrücke, sein „Klein-Europa“ verleugnet. Das hat nicht nur das ideelle, sondern auch das volkswirtschaftliche Gefüge der CSR mehr erschüttert, als man es heute in Prag wahrhaben mag. Vielleicht mag es daran gelegen haben, daß man in jenem unglückseligen Jahr 1945 Europa so oder so nur als Großgermanien sehen wollte und es deswegen geflissentlich dividierte.

Es muß mit Nachdruck gesagt werden: Im westdeutschen Wirtschaftswunder integrierte Reichenberger oder Karlsbader können heute souveräner in ihre leicht verwahrlosten Heimatorte fahren, als es die österreichischen Theresianisten tun, die sich voller Wehmut in Prag das Tyl-Theater betrachten, in dem Mozarts „Don Giovanni“ uraufgeführt wurde und in dem man heute des Sowjetrussen Leonid



Die „Kartoffeluhr“ von Deutsch-Brod. Ihre Zeiger zeigen an, ob die jeweilige Norm erfüllt ist

Leonows „Goldene Kutsche“ spielt (übrigens eines, wie die Prager Dramaturgen versichern, von den zwei überhaupt brauchbaren Stücken des Sowjet-Realismus. Ein betrunkenen Rotarmisten-General bringt darin eine russische Stadt durcheinander, in der der Fabrikdirektor sogar ein Verhältnis hat).

An den Grenzen

Den längsten Grenzverlauf, von Reichenberg bis zum Dreiländereck in den östlichen Beskiden, hat die CSR mit Polen gemeinsam: 1390 Kilometer (zu berücksichtigen ist dabei, daß die Strecke Reichenberg bis in den Raum Mährisch-Ostau an die polnisch verwalteten deutschen Ostgebiete stößt). Einen fast senkrecht verlaufenden Ostriegel bildet dann die nur 98 Kilometer lange Grenze mit der Sowjetunion, zum Süden hin grenzt über 678 Kilometer die Slowakei an Ungarn, um dann bei Preßburg von der 570 Kilometer langen Südgrenze mit Österreich abgelöst zu werden. Mit leichtem Nordwestdrall ziehen sich dann 356 gemeinsame Kilometer mit der Bundesrepublik hinauf (Böhmerwald), 549 Kilometer Erzgebirge bilden die Nordfront nach Mitteldeutschland hin.

Bei Eger und bei Waidhaus öffnen sich für den Bundesdeutschen heute die blauweißroten Grenzpfähle. Ein Touristenvisum ist innerhalb von 14 Tagen über ein Reisebüro zu erlangen. Die Reise ist nicht ganz billig, je nach Hotel muß man 20 oder 30 DM für einen Tag Vollpension bezahlen. Den doppelten Betrag kann man dann aber mit einer 200prozentigen Bonifikation eintauschen, dann ist

die DM nicht mehr eine Krone und 75 Heller, sondern fünf Kronen 25 wert. Dafür kann man 20 Zigaretten kaufen, tschechische, chinesische, nordkoreanische, bulgarische, zwei Tassen Kaffee trinken, einen Kinobesuch finanzieren oder in einem billigeren Restaurant recht gut zu Mittag essen. Für eine DM. Wer wird nicht die Gelegenheit benutzen, um Karlsbad, Marienbad, Reichenberg, Teplitz zu besuchen?

Fast auf jeder Straße wird man Deutsch sprechen hören;

es gibt noch 300 000 Deutsche in der CSR (diese Zahl wird fast wie ein Staatsgeheimnis behandelt, warum, ist nicht zu erfinden). Man nennt diese 300 000 „unsere lieben Mitbürger deutscher Nationalität“. Was nicht ausschließt, daß sich mancher subalterne tschechische Regionalbeamte Schikanen gegen diese seine lieben Mitbürger ausdenkt. In Prag denkt man toleranter. Die Gewerkschaft gibt eine deutschsprachige Wochenzeitung heraus, „Aufbau und Frieden“ heißt sie, ein deutsches Theaterensemble zieht mit Schiller und Brecht durch die Lande, die Sender Reichenberg und Aussig erweitern von Jahr zu Jahr ihr deutschsprachiges Programm, die Regierung bemüht sich redlich um drei Stunden Deutschunterricht in der Woche, dem aber Lehrermangel und der Wunsch vieler Eltern entgegenstehen, ihre Kinder möglichst im tschechoslowakischen Alltag zu integrieren. Diese Integration geht für die Erwachsenen am erfolgreichsten auf dem Wege einer Parteilfunktion vor sich. Kommunisten, Gewerkschaftler „deutscher Nationalität“ sitzen darum in vielen Parlamenten, bis hinauf zur Prager Nationalversammlung.

Merkwürdig, dem Kranz dieser Städte, der ja in weitem Bogen bis Znaim hinunter im Süden reicht, haftet heute etwas Provinzielles an. Es waren ja Orte von einem kommunalen Kolorit, das in seiner Regsamkeit und Vielfalt fast einzigartig in Deutschland und Österreich war. Alles wirkt irgendwie jetzt grau. Bei der erklärten Landflucht in der Tschechoslowakei haben die Orte meist die alte Einwohnerzahl wiedergewonnen; die dort beheimateten Industrien sind für den tschechischen Export von erheblicher Bedeutung. Denken wir an die Textilstadt Reichenberg, Aussig mit seiner chemischen Industrie, die Glasindustrie in Gablonz und Teplitz. Der Cedok ist sehr bemüht, Karlsbad seine alte internationale Bedeutung wiederzugewinnen.

Es mögen in erster Linie wirtschaftliche Gründe sein, die Prag bewegen,

gutnachbarliche Beziehungen zur Bundesrepublik

zu unterhalten. Das Außenhandelsvolumen zwischen der CSR und Westdeutschland wurde letzthin um 63 v. H. erhöht — die größte Steigerung, die anteilmäßig im tschechoslowakischen Außenhandel vorgenommen wurde. Die hochentwickelte tschechoslowakische Industrie hat den 2. Weltkrieg relativ unzerstört überstanden. Das hat ihr eine Startbasis gegeben, die ihren Bewohnern das höchste Lebensniveau aller Ostblockstaaten gewährt. So konnte einigermassen sinnvoll in den schon vorhandenen Industriezentren investiert werden: vor allem im Kohlenrevier von Mährisch-Ostau, in Brünn, Pilsen, Gottwaldov (Zlyn) und natürlich der Hauptstadt. Und es wird exportiert, exportiert, exportiert. Ganze Fabrikseinrichtungen in die Ostblockländer, nach Südamerika, in den Fernen Osten, meist Länder mit weichen Währungen. Die Exportfachleute sind nicht ganz glücklich darüber, deswegen drängen sie auch sehr auf den westeuropäischen Markt.



Krumlow

Levoca

Marienbad





Studená Dolina (Kaltes Tal) Hohe Tatra

Dabei beengt der Export nicht selten den Inlandsmarkt: Von 25 000 Personenwagen, die im Jahre 1956 hergestellt wurden, blieben nur 10 000 im Lande (so viel werden allein in Wien im Jahresdurchschnitt neu zugelassen). Bei den Motorrädern wurde zwar auch die Hälfte exportiert, aber es blieben den tschechoslowakischen Motorfreunden immerhin noch 60 000 (und die Jawa ist nicht schlecht, das weiß auch mancher Fahrer im Ruhrgebiet). Nun, der Motortourist hat nichts dagegen, daß in der CSR vor ihm ungewohnt freie Straßen liegen. Die hügelige böhmische Landschaft wird so zu einem Naturerlebnis. Burgen, die stolze Namen tragen, endlose Wälder, versteckte Seen, Orte, die so verträumt sind, daß man in ihnen manchmal noch nicht einmal Benzin bekommt. Aber

Gegen Abend nähern wir uns Brno (Brünn), der zweitgrößten Stadt der Tschechoslowakei und mährischen Metropole



dann hilft irgendein freundlicher Kraftfahrer aus, der wohlweislich immer einige Kanister im Hause hat. Man trifft überhaupt viel Freundlichkeit, nicht nur offizielle, eingeplante. Junge Soldaten winken dem westdeutschen Wagen nach und sind noch nicht einmal böse, wenn man versehentlich mit einer veralteten Landkarte ins Sperrgebiet gerät; alte Leute erzählen von ihrer Militärzeit in Wien. In dem Lokal, in dem der brave Soldat Schwejk verkehrte, hängt immer noch der alte Kaiser Franz Joseph an der Wand.

In Böhmen und Mähren

Wer Böhmen bereist, muß den trotzigen Karlstein besucht haben, Tabor mit seinen spätmittelalterlichen Bauten, jene Stadt, die durch die Jahrhunderte am ausgeprägtesten eine tschechische war, nachdem 1419 hier die Hussitenkriege ihren Ausgang genommen hatten. Man muß in Pilsen das Bier getrunken, das noch am ehesten auf der Welt es mit unserem Dortmunder aufnehmen kann, die alte Silberstadt Kuttenburg mit ihrem spätgotischen Dom durchwandert haben. Dann wollen wir uns über Iglau nach Mähren wenden.

Mährens Dörfer haben in ihrer Mitte immer einen großen Teich, in dem munter die Enten paddeln. Wie aus einem Spielkasten stehen bunt bemalt, in Blau, Gelb und Rosa, die Häuser an der Straße. Am lautesten lassen sich noch die Gänsegeschwader vernehmen, die schnatternd die Fahrbahn beherrschen, und der sollte den Titel „Verdienter Chauffeur des Volkes“ erhalten, der ohne eine Gänsefeder am Kotflügel die mährischen Lande durchkreuzt hat. Hoch klettert das böhmisch-mährische Grenzgebiet.

Aber das Land hat nicht nur Dörfer und Wälder. Brünn, die Hauptstadt (mit einer international anerkannten Messe), Ostrau und Gottwaldov sind die großen Industrie-

zentren. Die neuen, modernen Wohnblocks im mährischen Kohlenrevier tragen einen Wald von Fernsehantennen, seinen Bergarbeitern wird ein Zehntel der tschechischen Pkw-Produktion ausgeliefert. Die alte Bata-Residenz Zlyn (heute eben Gottwaldov) produziert nicht nur die einst weltbekannten Schuhe, sondern auch vorzügliche Autoreifen und — Zeichentrickfilme. In Südmähren ist man schließlich auf Erdöl gestoßen; die Sowjets haben ihre modernsten Turbo-Schrägborher zur Verfügung gestellt, und die Bohrtürme schieben sich bis auf Steinwurfweite an die österreichische Grenze heran. Nur die Thaya trennt die österreichischen von den tschechischen Ingenieuren. Die Österreicher haben Investitionsschwierigkeiten, kommen mit ihren Bohrungen nicht schnell genug voran. Inzwischen, so behaupten die Sachverständigen, pumpen die tschechischen Schrägborherungen die Ölfelder, die keine Grenzen kennen, leer.

Slowakei

Wenn man sich hart an der österreichischen Grenze hält, stößt man bald auf Preßburg, die Hauptstadt der Slowakei. Bratislava, als Pozsony immerhin über zweieinhalb Jahrhunderte, von 1526 bis 1784 die Hauptstadt und Krönungsstadt Ungarns. In der Slowakei ist alles ein wenig anders, nicht nur die Sprache. Nur in jenem Raum, in dem sich Waag und Neutra mit den Donauarmen treffen, ist Tiefebene. Dann beherrschen die Gebirge, von Westen nach Osten die Weißkarpaten, die Tatra, die Beskiden, das Land. Nach Süden hin bildet das slowakisch-ungarische Erzgebirge einen Riegel. 2663 Meter hoch ist die Gerlsdorfer Spitze, die heute den Namen Stalins trägt. Hier leben noch Wolf und Bär, Gemse und Luchs und Murmeltier, hier pflückt man Enzian und Edelweiß. Für den Fremdenverkehr hat hier das liebe Böhmen einen trutzigen Bruder bekommen, wild und majestätisch ist diese slowakische Berglandschaft. Hier finden wir auch das, was wir in der modernen CSR sonst vergeblich suchen:



Preßburg

eine reiche Volkskunst, lebhaft Trachten, die aber so gar keine Ähnlichkeit mit jenen unserer Gebirgler aufweisen. Hier liegt — neben dem Riesengebirge — das große Erholungsgebiet der CSR, mit modernen Hotels, Skipisten im Winter, herrlichen Wanderwegen durch einen Naturschutzpark im Sommer. In den schönsten Jagdrevieren liegen versteckt die Jagdschlösser der alten Monarchie — und dorthin lädt der kommunistische Staat auch heute wieder gern den europäischen Hochadel ein. Natürlich müssen die Herren zahlen. Die Abschußgebühren sind recht gepfeffert. Strenge Winter bedeuten für die Nordslowakei — die Wolfsplage. Bis in Höhen von 1800 Meter streunen die schnellen Rudel. 12 000 Jäger wurden im letzten Jahr gegen sie aufgeboten.

Zdiar in der Tatra: kleine verborgene Häuschen und die Belaer Tatra



Die Slowakei, die heute rund 50 000 Quadratkilometer der 130 000 Quadratkilometer großen CSR umfaßt (an der Bevölkerung beträgt ihr Anteil aber nur ein gutes Viertel), ist noch in der Zeit der ersten Republik das Stiefkind der Prager Regierung gewesen. Das soll heute anders werden. In Preßburg gibt es eine eigene slowakische Nationalversammlung, ein Parlament, das allerdings mehr kulturelle Rechte wahrnimmt. Die Forst- und Agrarstruktur der Slowakei wird durch forcierte industrielle Pläne aufgelockert. Schon heute übersteigt der Wert der slowakischen Industrieproduktion den der Landwirtschaft um das Doppelte.

Bevor wir die Slowakei verlassen, müssen wir uns unbedingt noch eine echte Zigeunerkapelle anhören. Ja, Zigeuner sind in der Slowakei gar nicht selten, es gibt überhaupt viel, was die Bergslawen mit den Magyaren der Tiefebene gemeinsam haben. Die Volksmusik beispielsweise — sie ist noch heute der ungarischen verwandter als der böhmischen.

Hätten wir doch beinahe
die böhmischen Musiker

ganz vergessen! Schon seit Jahrhunderten zogen die Spielleute aus dem böhmischen und mährischen Winkel in alle Teile Europas. Dann leuchten die großen Namen von Smetana und Dvorak auf — zweier Künstler, die selbst in ihrem sinfonischen Schaffen immer wieder ihre große



*Junge Bäuerin
aus dem slowakischen Dorf Ocová.
Die Trachten sind handgearbeitet;
jedes Dorf hat seine besondere
Tradition und Kunstfertigkeit*

Neustadt a. d. Mettau

*Die unerläßliche Ergänzung der Männertracht
— die Schäferaxt —
erzeugen sich die Zdiarer selbst*



Heimatliebe durchklingen lassen. Von den Zeitgenossen ist besonders Leo Janacek bei uns bekannt geworden — durch seine Opern „Das schlaue Füchslein“ und „Jenufa“, die zum festen Repertoire vieler deutscher Opernbühnen gehören. Mozart nehmen die Prager ebenso für sich in Anspruch wie die Österreicher und wir. Es ist eine ganz einzigartige Atmosphäre, wenn an warmen Sommerabenden überall in den romantischen Innenhöfen der Prager Altstadt seine Divertimenti erklingen.

Nun sind wir doch wieder in Prag gelandet. Hier, in der „goldenen Stadt“, wollen wir von der Tschechoslowakei Abschied nehmen. Bummeln wir noch einmal über den Wenzelsplatz mit den Glasfronten seiner modernen Hotels und Geschäftshäuser. Die Kinoplakate verraten: west-





Männer-Gebirgstrachten

deutsche Filme sind sehr beliebt. Während bei uns Jutta und Isa Günther schon heiratsfähige junge Damen spielen, toben sie hier noch als „das doppelte Lottchen“ über die Leinwand. Viele Uniformen fluten an uns vorüber. Die tschechoslowakische Armee gilt als die schlagkräftigste des Ostblocks (außerhalb der UdSSR). Auf Prachtexemplaren von Schimmeln patrouillieren die Soldaten an der Grenze. Aber an der Straße nach Dresden heraus stehen Düsenjäger modernster Bauart.

Ein goldenes Herz

Es gibt aber auch friedfertiger Dinge zu sehen: eine geduldige Schlange von Wartenden, die sich bei einer blinden Zeitungsverkäuferin für die Abendlektüre anstellt — obwohl dieselbe Zeitung ein paar Schritte weiter bequem an einem Kiosk zu haben wäre. Da schlägt der goldenen Stadt ihr goldenes Herz. Am unteren Ende des Wenzelsplatzes lockt ein ganz in Glas eingerahmtes Automatenrestaurant. Die Auswahl ist schier unbegrenzt — die Tschechen lieben es, gut zu essen —, und Besuchern aus Ostberlin läuft das Wasser im Munde zusammen. Wir schlängeln uns noch an einem der Kaufhäuser vorbei, die teilweise bis Mitternacht geöffnet haben, dann tauchen wir unter in den verwinkelten Gäßchen der Altstadt. Da hat der Professor Jiri Trnka seine Ateliers, und mit viel Geduld dreht er dort die liebenswürdigsten Puppenfilme — drei Jahre an einem Streifen, wenn es sein muß. Überhaupt das Puppenspiel! Das ist ein Nationalvergnügen, ein Nationaltheater.

Wie sehr die Tschechen an ihren Puppen hängen, beweisen sie mit einer Prager Bühne, auf der die Puppen — Menschengröße haben.

Ja, und dann wandern wir wieder über die Karlsbrücke mit ihren dreißig besinnlichen Figuren, tauchen in die Kleinseite ein, wo abends Kundige die allgemütlichsten Weinstuben finden. Der St.-Veits-Dom, ein herrliches gotisches Bauwerk, zieht uns den Hradschin hinauf, hinter uns brummen die schweren Tatraplan-Limousinen, die gewaltig Schwung nehmen müssen, sonst schaffen sie nicht die steilen Kurven zum Regierungsviertel hinauf. Diese Autos! Irgendwo öffnen sich schwere Tore, aus einem Renaissancehof rollt ein gewaltiger Straßenkreuzer hinaus. Der amerikanische Botschafter. Man hat das Gefühl, eigentlich müßte er sich hier einer vierspännigen Kutsche bedienen. Manchmal ist übrigens eine Täuschung möglich: Hinter den historischen Fassaden finden sich oft die modernsten Wohnungen. Nur das Alchimistengäßchen ist ganz ein Stück der alten Zeit geblieben. Für die Wanderung ins Mittelalter muß man sogar einen kleinen Obolus entrichten.

Frei und ungezwungen kann man dagegen die Burg auf dem Hradschin besichtigen. Die Burgpolizisten geben gern auf Deutsch Auskunft und legen grüßend die Hand an die Mütze. Mit Tschingbum zieht dann irgendwann die Ehrenkompanie auf, um irgendeinen ausländischen Diplomaten zu begrüßen. Heute bekommt der Gesandte von Israel einen „großen Bahnhof“ — dieweilen auf den Eisenbahngleisen die tschechischen Waffen für Syrien rollen. Die Tschechen sind gute Diplomaten. Und wenn wir auf der Burg stehen, wollen wir uns erinnern, daß es hier nicht nur einen „Prager Fenstersturz“, sondern einen „Prager Frieden“ gegeben hat. Die tausendjährige Stadt, so dünkt uns, kann gut noch einige Kapitel versöhnlicher europäischer Geschichte verkraften.

Prag: Theinkirche bei Nacht



Der Hüttenkieber

Wenn die Tage länger werden,
merkt man's gleich noch nicht so sehr.
Aufstehn fällt, ist's morgens dunkel,
für die Frühschicht doppelt schwer.
Lang schon ward die allerletzte
Tannennadel weggefeigt,
und die erste Hyazinthe
wird treu im Büro gepflegt.
Karneval ist auch vorüber...
Sogar die, die gar nicht toll,
können's Portemonnaie jetzt waschen:
Auch bei ihnen blieb's nicht voll.
Wo hat diese allgemeine
Pleite denn bloß ihren Grund?
Weil der Januar zu lang war,
kam so mancher auf den Hund.
Und kaum richten sich bedrängte,
gramgebeugte Väter auf,
hören sie Sirenenklänge:
„Schatz, denk an den Ausverkauf!“
Vater braucht doch selbst Moneten,
denn fürs Steckenpferd-Turnier
will er jetzt schon vorbereiten
seiner Freizeit Schmuck und Zier.
Bis zum Herbst ist's lang? Es hat der
Fotowettbewerb gezeigt:
Rasend schnell wird ein Termin, der
weit entfernt noch schien, erreicht.
Seht, die ersten „Bilderzetteln“
gingen in der Bücherei
nur sehr zögernd ab, als wär' noch
vieles, vieles einerlei.
Aber als sich's Jahr bewegte
sachte schon zum Frühling hin,
gab's so was wie Torschlusspanik
kurz vorm Abgabetermin.

Wer in Hetze hat gepfuscht,
erbt als Preis wahrscheinlich — nuscht!

Nie und nirgends sollst du hetzen,
weil speziell dann Unfall droht.
Tust du einen Schritt zu eilig,
rennst vielleicht du in den Tod.
Unsre Unfallschutz-Vorschriften,
wer studiert die ungestört?
Beim Schichtwechsel in der Kaue
werden leicht sie abgehört,
denn da klingen sie „verkleidet“
mit Musik; in leichtem Ton
wendet sich der Arbeitsschutz da
an uns mit Magnetophon.
Boggie-Woggie: Feine Sache!
Doch wie kommt der hier herein?
Emil, ganz bedeckt mit Seife,
stimmt laut in den Kehrreim ein.
Doch auf einmal läßt betreten
er das Singen ganz und gar,

denn die Stimme seiner Anna
hört er, meint er, laut und klar:
„Denk an mich, denk an die Kinder,
wenn du deine Arbeit tust.
Elend sind wir, arm, verlassen,
wenn du früh im Grabe ruhest!“
Gibt's hier Geister? Donnerwetter!
„Alle Vögel sind schon da“,
klingt's mit fröhlichem Geschmetter...
Anton weiß, wie das geschah:
Walzer, Schlager, frohe Lieder
nahm von Platten man auf Band,
um den ersten Text zu kleiden
in „ansprechendes“ Gewand.
Unsre Kindergartenkinder
singen Vati auch was vor.
„Schaffe unfallsicher!“ rufen
sie vielleicht in hellem Chor.
Wilhelm grinst: „Das ist 'ne Masche.
Das Programm, das wechselt? Gut.
Bin gespannt, was nächsten unser
Kauen-Büttenredner tut!“

Daß die Wahrheit nicht verdrießt,
wird sie manchmal uns versüßt.

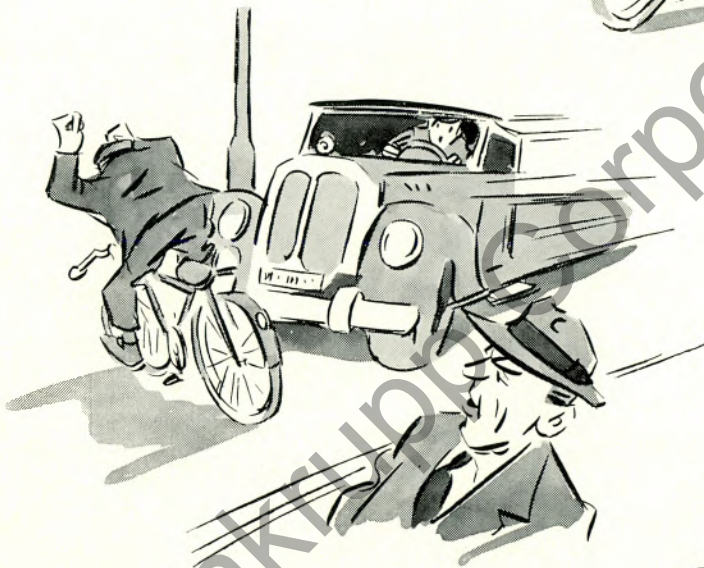
Doch das Leben singt ein Lied jetzt,
das uns allen mißlich klingt:
„Brot und Milch und Zucker teuer!“
heißt es kurz und ungeschminkt.
Von Tarifen ganz zu schweigen,
die die Bundesbahn „anzieht“.
Und da wundern wir uns noch, wenn einer
trüb in seine Tage sieht.
Sollte das vielleicht der Grund sein
dafür, daß so mancher Trost
bei der Flasche sucht und öfter
noch als früher sagt: „Na, Prost?“
Was dagegen zu vermerken,
wäre sinnlos und gemein;
nur läßt man ihn — solchen Muts voll —
nicht ins Werk zur Arbeit ein!
Unsre jungen Facharbeiter
feiern mit gerechtem Stolz
ihre gutbestandene Prüfung;
Kerle sind's aus echtem Holz.
Die Belegschaft zu verjüngen,
ist ein großes, hohes Ziel. —
Keine Sorge um den Nachwuchs!
Jungen gibt es doch so viel.
Der Betriebsarzt prüft auf Herz sie,
Nieren, Muskeln, Knochen, Mark...
Klappt's, dann heißt's: „Glückauf, mein Junge,
in drei Jahren bist du stark!“

Das wär's wieder mal für heut.
Nächstens mehr. Adschüß, ihr Leut'.



LAPPES

AUS'M MARTINWERK



WACHE STETS RECHT ZEITIG AUF
UND BEGINN DES TAGES LAUF.
MIT EILE UND MIT GROSSER HAST
WIRD DIR DER ARBEITSTAG ZUR LAST

BEI DEM HEUTIGEN VERKEHR
WIEGT DIE SACHE DOPPELT SCHWER
DRUM LASS DEN GUTEN RAT DIR GEBEN
NIMM DIR ZEIT UND NICHT DAS LEBEN



BITTE

PASS' AUF



hansel