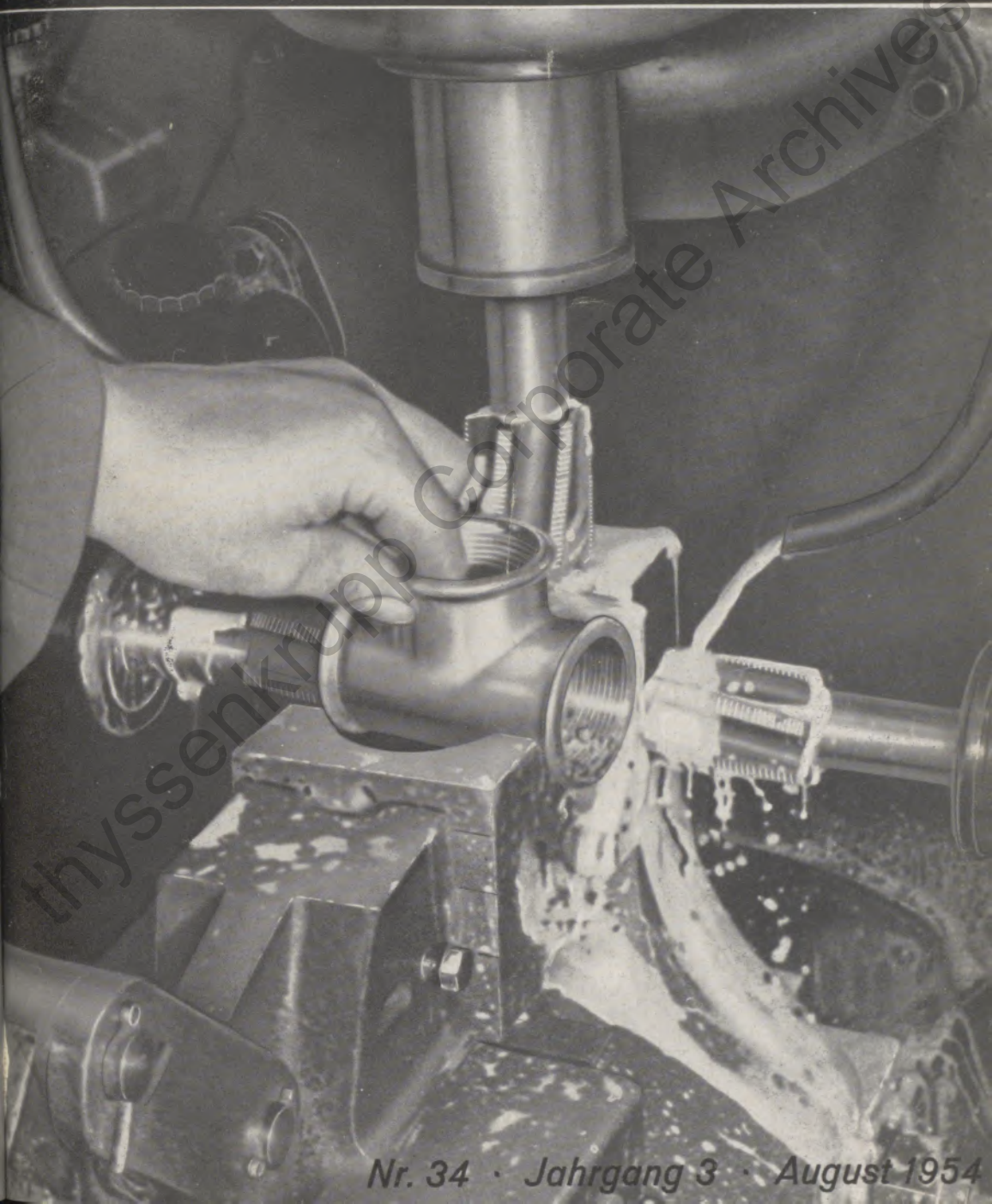


Der Schmelztiiegel

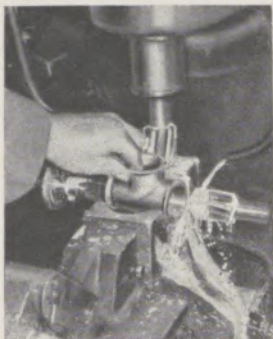
A stylized illustration in the top left corner shows a ladle pouring molten metal into a mold. The metal is depicted with a bright, glowing effect, and the ladle has a handle with a circular knob.

WERKSZEITUNG DER BERGISCHEN STAHL-INDUSTRIE REMSCHEID



Nr. 34 · Jahrgang 3 · August 1954

Zu unserem Titelbild



Das Titelbild zeigt einen Fitting mit drei geschnittenen Gewinden. Drei Gewinde von den täglich 150000 — 200000 geschnittenen Innen- und Außengewinden! Zylindrisch und kegelig, nach DIN- und amerikanischen Ge-

winde-Normen, in 23 Größen, von $\frac{1}{8}$ — 6", alle Gewinde maßhaltig, rechtwinklig, mit glattem Profil und gefastem Gewindeanfang; dazu die Bearbeitung mehrerer 1000 Verschraubungen mit Bund- und Kegeldichtung, und alles in wirtschaftlicher Fertigung mit einzuhaltenden Terminen. Das ist in Kürze der Begriff der Gewindeschneiderei.

Für die Herstellung der Gewinde steht ein umfangreicher Maschinenpark zur Verfügung. Maschinen modernster Konstruktion, mehrspindelig, verstellbar, mit öl-hydraulischer Drehzahlregelung und Preßluftspannung, daneben Einspindler, einfacher, aber bewährter Bauart.

Das Schneiden der Innengewinde erfolgt ausnahmslos mit Gewindebohrern. Diese Art der Gewindefertigung hat sich seit Jahrzehnten bestens bewährt. Das Außengewinde wird mit selbstöffnenden Strehlerbackenköpfen höchster Herstellungsgenauigkeit geschnitten. Die Strehlerbacken mit Form und Steigung der zu schneidenden Gewinde sind in genau geführte Halter nach Meßuhren satzweise eingesetzt und werden zum Schneiden der Gewinde tangential an die Werkstücke herangeführt. Nach Beendigung des Schneidvorganges heben sich die Strehlerbacken mit Halter selbsttätig vom Werkstück ab. Auch dieses Verfahren, Außengewinde auf nicht vorbearbeitete rohe Fittings zu schneiden, wird von keinem anderen Verfahren in Güte und Zeit erreicht.

Ein Meßtisch mit Meßuhren, Meßrohren, Gewindelehren und Meßwinkeln steht dem Kontrolldienst zur Verfügung, die Güte der Fertigung zu überwachen. Ein ebenfalls wichtiger, guter Helfer der Gewindeschneiderei ist der gute eingerichtete Werkzeug- und Vorrichtungsbau mit angeschlossener Härtereier. Hier wird die Vielzahl an Vorrichtungen und Werkzeugen für die Fittingsbearbeitung hergestellt.

H. R. Papenberg

Das müssen Sie lesen:

Die Reorganisation

unseres Werkes hat begonnen . Seite 4

Jubilare, seid willkommen! . . . Seite 7

Wenn es nach mir ginge . . . Seite 8

Aus der Geschichte der BSI . . . Seite 10

und noch einmal:

Streiflichter aus Frankreich . . . Seite 23

Von unten gesehen Seite 28

Was noch interessiert Seite 41
(Bilderpreisrätsel)

Was tun sie? Seite 42/43

Offen gesagt Seite 49

und das meint Struppi Seite 49

*

Herausgeber:

Bergische Stahl-Industrie KG Remscheid

Redaktion:

Herbert Goretzki

Druck:

Bergische Druckerei Ludwig Koch, Remscheid

Klischees:

Grafisches Atelier Loose/Durach, Remscheid

Fotos:

Heinz Lindenbergh, Werksfotograf

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion



Am Mittwoch, dem 11. August 1954, entschlief sanft nach längerem Leiden

Herr Direktor Fritz Wachter

In über 50 Jahren seiner Tätigkeit hat der Verstorbene mit nie erlahmender Tatkraft sein ganzes Können und Wissen in den Dienst des Werkes gestellt und lange Jahre als persönlich haftender Gesellschafter verantwortlich die technische Gesamtleitung in Händen gehabt.

Das große Verantwortungsbewußtsein, der ausgesprochene Sinn für Gerechtigkeit, das Verständnis für die Sorgen und Nöte seiner Mitarbeiter und seine Hilfsbereitschaft sicherten ihm allseits hohe Wertschätzung und Liebe.

Seine Verdienste um den zielklaren Ausbau des Werkes werden unvergessen bleiben. Das Andenken an diesen liebenswerten, schlichten Mann werden wir stets in Ehren halten.

Die Reorganisation unseres Werkes hat begonnen

Seit einigen Monaten befindet sich in unserem Werk Herr Bassfeld, ein Betriebswirtschaftler, dessen Beruf es ist, Industriebetriebe auf ihre Arbeitsabläufe hin zu durchleuchten und hinsichtlich einer besseren Abwicklung aller für die Produktion notwendigen Faktoren zu prüfen, um im Endziel einen größeren Nutzeffekt bei der Auftragserledigung zu erzielen.

Es konnte nicht ausbleiben, daß unser Werk durch Überlastung während des Krieges, durch die Kriegsfolgen, durch die Demontage des Werkes Loborn, dessen Produktion zum Teil das Werk Stachelhausen übernommen hat, durch die Erzeugung von mehr als 60 Stahlgußqualitäten, durch die dauernde Anspannung in der Termineinhaltung, in einen Zustand der organisatorischen Überalterung geraten ist, der vor allem der Auftrags erledigung große Hindernisse in den Weg legt. Diese hemmenden Faktoren zu beseitigen, hat Herr Bassfeld als Aufgabe übernommen.

Es ist klar, daß dies einer eingehenden Vorbereitung bedarf, um die Reorganisation ohne Erschütterungen für den Produktionsablauf durchführen zu können. Es ist auch verständlich, daß ein großer Teil der Belegschaftsmitglieder voll Erwartung der Dinge ist, die kommen sollen, nachdem bereits durch verschiedene Besprechungen und persönliche Rücksprachen offenbar geworden ist, daß in einigen Abteilungen ändernde Maßnahmen vorgesehen sind. Darüber hinaus interessiert es natürlich alle Werksangehörigen, was geschehen wird.

Um nun der Belegschaft einen Einblick in diese Aufgabe und in die Vorarbeiten zu vermitteln und sie mit den Grundzügen der Reorganisation bekannt zu machen hat die Redaktion Herrn Bassfeld einige Fragen gestellt.

1. Frage: Herr Bassfeld, welchen Eindruck haben Sie von unserem Werk hinsichtlich seiner Organisation?

Antwort: Bei der Untersuchung habe ich den Eindruck gewonnen, daß es bei der BSI im großen und ganzen gesehen eine ausgeglichene Organisation nicht gibt. Man kann vielmehr von einer unsystematischen Organisation sprechen. Die Abstimmung

zwischen den Organisationsformen der einzelnen Abteilungen ist ebenfalls nicht gewährleistet. Das schließt nicht aus, daß der Arbeitsablauf in einzelnen Abteilungen befriedigt; in anderen wiederum ist er ungenügend. Dieser Zustand erschwert die Arbeit. Anders gesagt: Es läßt sich bei richtiger Gestaltung des Systems und des Arbeitsablaufes ohne höheren Aufwand insgesamt ein besseres Ergebnis erzielen.

2. Frage: Welches aber nun, Herr Bassfeld sind die Gründe, die es notwendig machen, den jetzigen Zustand zu ändern?

Antwort: Die Herren der Geschäftsleitung haben diese Mängel, die in der Summe gesehen ungünstige Auswirkungen zeitigten, erkannt. Hierzu gehörten z. B. laufende Terminreklamationen und Verzögerungen in der Bereitstellung der Auftragsunterlagen für den Betrieb. Ein weiterer Mangel war die nicht hinreichend klare Abgrenzung der Verantwortlichkeiten. Es war zu befürchten, daß die BSI auf die Dauer durch die Konkurrenz überrundet wird. Die Geschäftsleitung mußte deshalb rechtzeitig Maßnahmen ergreifen, um diesen Gefahren zu begegnen.

3. Frage: Wie kann man Ihre Aufgabe treffend und allgemeinverständlich charakterisieren?

Antwort: Es handelt sich selbstverständlich darum, die aufgezeigten Mängel, soweit sie organisatorischer Natur sind, zu beseitigen. Die Neuordnung muß so angelegt sein, daß sie den Erfolg sicherstellt. Das ist in einem Betrieb mit so vielseitig gelagerten Aufgaben wie in der BSI von einer Fülle von Einzelüberlegungen und einzelnen Maßnahmen abhängig. Ich muß aber darauf hinweisen, daß sich meine Arbeit nur auf organisatorische und verwaltungstechnische Probleme bezieht, also nicht auf Fragen, die direkt die Produktion betreffen.

4. Frage: Wie stellen Sie sich die Durchführung dieser Aufgabe vor?

Antwort: Es wurde eine Untersuchung der Arbeitsgebiete aller Abteilungen und Stellen durchgeführt. Auf Grund des dabei gewonnenen Gesamteindrucks entstand ein Aufgabenplan, der systematisch zur Erledigung gelangt. Dabei müssen Störungen

gen im betrieblichen Ablauf soweit wie möglich vermieden werden. Die Reihenfolge der Durchführung dieser Aufgaben erfolgt grundsätzlich nach der Bedeutung derselben. Einzelne Aufgaben erhalten deshalb den Vorzug, weil sie sich relativ schnell verwirklichen lassen und trotzdem einen hohen Effekt bringen. Bei der Erledigung der Aufgaben sind folgende Etappen zu unterscheiden: Planen, Gestalten, Durchführen und Überwachen.

5. Frage: Herr Bassfeld, ich kann mir nicht denken, daß man eine solche, doch immerhin große Aufgabe, vom grünen Tisch aus durchführen kann. Bedienen Sie sich dabei auch der Mitarbeit der Werksangehörigen?

Antwort: Die Lösung der Aufgaben erfolgt in Zusammenarbeit mit den verantwortlichen Betriebsangehörigen der einzelnen Abteilungen. Trotzdem ich viele Betriebe in ihren individuell gelagerten Verhältnissen kennengelernt habe, kann und will ich nicht auf die Erfahrungen, welche sich die einzelnen Sachbearbeiter in vielen Jahren der Zugehörigkeit zum Unternehmen erworben haben, verzichten. Je größer die Bereitwilligkeit dieser Werksangehörigen zur Mitarbeit ist, um so schneller und sicherer wird das Ziel erreicht.

6. Frage: Gehen Sie bei dieser Organisationsaufgabe nach einem bestimmten Schema vor, das auf Erfahrungen beruht, oder haben Sie Ihre Arbeit speziell auf unser Werk abgestellt?

Antwort: Jeder Betrieb hat seine Besonderheit, die sowohl in der Wesensart der arbeitenden Menschen als auch in der Art der Fabrikation und in der Tradition des Werkes überhaupt begründet ist. Es ist aus diesem Grunde nicht möglich, eine Schema-Organisation zur Anwendung zu bringen. Die Organisationsform muß vielmehr ganz auf das betreffende Unternehmen abgestellt sein, wenn sie zum Erfolg führen soll. Selbstverständlich werden die in einem längeren Berufsleben dieser Art erworbenen Erfahrungen gleichfalls zur Anwendung gebracht.

7. Frage: Welche Voraussetzungen, Herr Bassfeld, bringen Sie selbst für die Bewältigung dieser Aufgabe mit?

Antwort: Ich habe meine Arbeit in der Industrie mit einer technischen und kaufmännischen Lehre begonnen und war, nachdem ich mittlere Stellen bekleidet hatte, viele Jahre mit leitenden Aufgaben betraut. Seit etwa 20 Jahren arbeite ich auf organisatorischem Gebiet, und zwar in den verschiedensten Branchen, vornehm-

lich aber in der eisenverarbeitenden Industrie.

Ich habe also, bevor ich zu leitenden Aufgaben kam, die Kleinarbeit in allen ihren Erscheinungsformen kennengelernt und habe mir dadurch die Voraussetzungen für die Bearbeitung und die Lösung organisatorischer Aufgaben geschaffen.

8. Frage: Ich sehe, Herr Bassfeld, daß für Ihren Auftrag in unserm Werk ein eigenes Büro eingerichtet worden ist mit den Herren Hövelmann und Küpper als Mitarbeiter. Wie nennt sich dieses Büro, und welche Aufgaben haben die beiden Herren?

Antwort: Das Büro nennt sich Planungsstelle und hat in dieser Zusammensetzung einen vorübergehenden Charakter. Die beiden Herren haben die Aufgabe, nach meiner Anweisung vorbereitende Arbeiten auszuführen, damit ich schneller ans Ziel gelange.

9. Frage: Nun wird vor allem interessieren, auf welche Abteilungen sich im einzelnen Ihre Arbeit erstreckt?

Antwort: Meine Aufgabe erstreckt sich im wesentlichen auf die Werksabteilung Stachelhausen einschließlich Halle Süd und Modellschreinerei. In der Verwaltung werden die Abteilungen Einkauf, Verkauf, Beständeverwaltung und Lohnbüro sowie die Betriebs- und Geschäftsbuchhaltung betroffen. Soweit die Reorganisation des Lohnabrechnungswesens in Frage kommt, erstrecken sich die Maßnahmen auch auf die Gemeinschaftsbetriebe; zu einem Teil wird auch die Werksabteilung Papenberg berührt.

10. Frage: Sie halten es also für eine unaufschiebbare Notwendigkeit, daß unser Werk in der angegebenen Richtung reorganisiert wird? Oder wäre diese Maßnahme nicht unbedingt nötig? Man könnte z. B. annehmen, daß auf Grund der Mitarbeit der einzelnen Belegschaftsmitglieder, die Betonung liegt auf *mit*, sich eine den modernen Anforderungen der Auftragserledigung entsprechende Methode von selbst, aus den einzelnen Abteilungen heraus, entwickeln könnte. Halten Sie das für möglich?

Antwort: Das erste möchte ich mit ja beantworten. Ich betrachte die Maßnahmen sogar als lebenswichtig für den Betrieb. Auf Ihre Frage, ob ich es für möglich halte, daß die Reorganisation durch Angehörige des Werkes allein durchgeführt werden kann, möchte ich sagen, daß dies theo-

retisch gesehen zwar möglich wäre. In der Praxis sieht es aber doch so aus, daß die verantwortlichen Mitarbeiter mit Dispositions- und Routinearbeiten so zugedeckt sind, daß die normale Arbeitszeit für die Erledigung ihrer Aufgaben kaum ausreicht. Auf der anderen Seite dürfte es klar sein, daß ein Mensch, der sich nur mit Aufgaben dieser Art beschäftigt und auf Grund seiner Tätigkeit eine Vielzahl von Gestaltungsmöglichkeiten kennengelernt hat, leichter in der Lage ist, die beste Form zu finden, als einer, der sich nur gelegentlich und nebenher mit diesen Dingen befaßt. Hinzu kommt, daß ein Organisator, um zu richtigen Lösungen zu kommen, stets das Gesamtproblem der ihm gestellten Aufgaben vor Augen haben wird, auch haben muß, eine Voraussetzung, die nicht jeder Mitarbeiter auf Grund seines mehr oder weniger begrenzten Aufgabengebietes besitzen kann. Es kann auch ein an sich ungewöhnliches Verfahren zu einem Zustand der Gewohnheit werden, wenn man nicht die Gelegenheit hat zu sehen, wie andere es machen. Solche ungewöhnlichen Arbeitsabläufe habe ich bei der BSI an mehreren Stellen gefunden.

11. Frage: Werden die Vorteile der Reorganisation schon sehr bald nach Einführung der neuen Maßnahmen sichtbar werden?

Antwort: Das hoffe ich sehr. Ich bin mir jedoch klar darüber, daß es Anfangsschwierigkeiten geben wird. Die Neuordnung wird sich dann aber schnell einspielen und in verhältnismäßig kurzer Zeit Erfolge bringen.

12. Frage: Ich kann mir vorstellen, Herr Bassfeld, daß einige Arbeitsplätze von Ihren Maßnahmen sehr stark betroffen werden. Trifft das zu?

Antwort: Es ist unvermeidbar, daß bei einer so grundsätzlichen und umfassenden Änderung die Aufgabengebiete der davon betroffenen Sachbearbeiter andere Formen annehmen. Es treten z. B. sehr starke Verlagerungen ein, weil es mir darauf ankommt, daß die Arbeiten an der Stelle ausgeführt werden, wo sie ihrer Natur nach hingehören. Wenn das nicht der Fall ist, kann bei der Erledigung der Aufgaben schwerlich der gewünschte Erfolg erzielt werden.

13. Frage: Ich kann mir ferner denken, daß es bei der Durchführung der notwendigen Maßnahmen doch das Beste wäre, wenn die einzelnen Belegschaftsmitglieder sich

streng an die neuen Richtlinien halten würden. Was meinen Sie dazu?

Antwort: Die Frage scheint mir etwas unvermittelt gestellt zu sein. Es werden von der Geschäftsleitung Arbeitsrichtlinien herausgegeben, die den Zweck haben, die Arbeit zu erleichtern und jeder Abteilung den Ablauf und den Sinn ihrer Aufgaben klarzulegen. Ich kann mir deshalb kaum vorstellen, daß man sich nicht an diese Richtlinien halten würde. Außerdem werden diese Arbeitsrichtlinien durch Vorträge näher erläutert, um bei allen betroffenen Belegschaftsmitgliedern das volle Verständnis für die Notwendigkeit und die restlose Klarheit hinsichtlich der Durchführung der Aufgaben zu erzielen.

Der Erfolg eines Unternehmens hängt letztlich von der Einstellung der Werksangehörigen zu ihrer Arbeit ab. Mit dem Können muß also der Wille verbunden sein, die beste Leistung zu vollbringen. Es ist ja eine Frage der menschlichen Beziehungen und der harmonischen Zusammenarbeit überhaupt, wenn die Existenz und das Wachstum eines Betriebes gewährleistet sein sollen. Eine gute Organisation vermag zwar die Voraussetzungen zu einem reibungslosen Arbeitsablauf zu schaffen, aber es hängt doch entscheidend von der Einstellung des Menschen zu seiner Aufgabe und von dem Willen zu einer echten Zusammenarbeit ab, ob der mögliche Erfolg auch erzielt wird. Darüber nachzudenken, wie man es gut oder noch besser machen kann, scheint mir das beste Mittel zu sein, um im Konkurrenzkampf bestehen zu können. Dabei müssen alle Überlegungen die Leistungsgemeinschaft zum Ziel haben.

14. Frage: Wann soll die Umstellung auf die Reorganisation anlaufen?

Antwort: Die Umstellung auf die neue Organisationsform findet stufenweise statt. Zwei Neuerungen konnten bereits eingeführt werden, die sich rückschauend betrachtet günstig ausgewirkt haben. Es handelt sich einmal um die Einrichtung der Technischen Angebotsabteilung, die die pünktliche Abgabe von Angeboten sicherstellt, zum anderen wurde durch geeignete Maßnahmen die Zeitspanne für die Bereitstellung der Auftragsunterlagen für den Betrieb erheblich verkürzt.

Das Lohnabrechnungsverfahren und die Arbeitsvorbereitung in der neuen Form werden voraussichtlich am 1. Oktober 1954 in Kraft treten.

Die Einführung des neuen Auftragskarten-

satzes, von dem ich mir einen wesentlich leichteren Arbeitsablauf für alle damit in Berührung kommenden Abteilungen verspreche, erfolgt gleichzeitig.

Die weiteren Umstellungen folgen, wenn die Vorarbeiten dazu soweit fortgeschritten sind.

15. Frage: Haben Sie, Herr Bassfeld, um zum Schluß zu kommen, hinsichtlich Ihrer Arbeit in unserem Werk besondere Wünsche?

Antwort: Mein Wunsch ist es, daß ich in meinen Bestrebungen, die auf das Wohl des Unternehmens abgestellt sind, von

möglichst vielen Werksangehörigen unterstützt werde. Daß eine Arbeit um so sicherer zum Erfolg führt, wenn sie in der Atmosphäre des Vertrauens geleistet werden kann, bedarf keiner Frage. Ich hoffe, daß es mir gelingt, im Verlauf meiner Tätigkeit diese Vertrauensbasis zu erweitern.

Ich danke Ihnen, Herr Bassfeld, für die uneingeschränkte Auskunft, die Sie mir auf meine Fragen gegeben haben und hoffe, damit unseren Werksangehörigen das Grundsätzliche über die Reorganisation gesagt zu haben.

Herbert Goretzki

Wenn es nach mir ginge . . . (Kennwort: Stachelhausen 10)

Nachstehend gebe ich Antwort auf die im Preisausschreiben „Wenn es nach mir ginge . . .“ gestellten Fragen:

Frage 1: Hier verstehe ich unter organisatorischen Maßnahmen neben der Lenkung der Produktion auch die Einsparung von Produktionskosten durch Verminderung von Ausschuß und Schrott sowie den zweckmäßigen Einsatz aller produktiven Kräfte von Mensch und Maschine.

In wohl jeder Belegschaftsversammlung wird im Geschäftsbericht davon gesprochen, daß unsere Erzeugnisse zu hohe Herstellungskosten erfordern, darum im einzelnen teurer sind als gleiche Erzeugnisse der Konkurrenz. Man ist bemüht, die Produktionsstätten technisch zu verbessern, zu modernisieren. Zu diesem Zweck sind einige leitende Herren des Betriebes in Amerika gewesen, um sich in Betrieben mit gleichartiger Produktion nach technischen Einrichtungen umzusehen, durch die unsere Produktion verbessert und verbilligt werden kann.

1. Hier mein Gedanke und meine Antwort zur organisatorischen Frage:

Wenn es nach mir ginge, würde ich zu solchen Informationsreisen, bei denen es darum geht, neue Verbesserungen und Erkenntnisse für unser Werk zu sammeln, neben den vorgesehenen leitenden Herren auch einen aufgeschlossenen, aufnahmebereiten, umsichtigen Arbeiter aus dem Betrieb mitschicken. Die Praxis zeigt doch oftmals, daß ein sonst fähiger und begabter Techniker da und dort am grünen Tisch hängenbleibt.

Ein Arbeiter aus dem Betrieb, der verantwortungsbewußt ist, an verschiedenen Arbeitsplätzen eingesetzt war, die Arbeits- und Bearbeitungsweise unserer Produkte

kennt, wird bei der Besichtigung anderer Betriebe, vor allem in Amerika, auch in den kleinsten Dingen Vorteile und Vereinfachungen finden, die uns kaufmännisch gesehen den gleichen Nutzen (Verbilligung unserer Erzeugnisse) bringen können wie manche große Maschine. Dinge also, die ein mit Bleistift, Rechenschieber und Formeln Arbeitender nicht so erkennen kann, weil er selbst ja noch nie lange Zeit als Transportarbeiter, Putzer, Former, Schweißer, Härter, Dreher, Schleifer gearbeitet hat.

Herr Dr. Friedrichs hat einmal über die in Amerika gewonnenen Eindrücke der dortigen Arbeitsweise gesprochen. Dieser Vortrag hat jedoch im Betrieb keinen Anklang gefunden, da dieser Bericht zu sehr „von oben“ gegeben wurde. Ich bin überzeugt, daß man durch solche Informationsreisen auch in der Arbeitsmethode vieles lernen kann. Zum Beispiel: zweckmäßigen und richtigen Einsatz aller Arbeitskräfte. Auch das, glaube ich, wird ein Arbeiter mit den obengenannten Eigenschaften sehr gut erkennen und für das betriebliche Wohl auswerten können. Er soll darum auch etwas rednerische Befähigung haben, um dann bei seiner Rückkehr diese Beobachtungen und Erkenntnisse von seinem Standpunkt als Arbeiter in einer Versammlung der Belegschaft darzulegen. Diese ziemlich lange Ausführung meines Gedankens ist vielleicht schon etwas über die Frage 1 hinausgegangen. Sie betrifft nicht mehr eine Abteilung oder dessen Leiter, als vielmehr die Direktion. Um auf die gestellte Frage zu antworten: „so würde ich es jedenfalls tun!“

2. würde ich bei gelegentlich auftretendem ruhigem Produktionsverlauf die vorhan-

denen und vielleicht auch im Moment überzähligen, nicht voll ausgenutzten Arbeitskräfte wechselweise auf den verschiedensten Arbeitsplätzen anlernen und einsetzen, um später jeden Mann überall da hinstellen zu können, wo eben Druck ist, wo durch Unfall oder Krankheit eine Maschine oder andere Arbeitsplätze für längere Zeit unbesetzt sind oder sein würden. Den Vorteil dieser Maßnahme brauche ich nicht besonders zu erklären. Wenn aber, wie geschehen, eingewendet wird, daß die Anlernkosten zu hoch sind, dann kann ich den Gegenbeweis antreten.

3. Bei vorübergehender Beschäftigung an einem anderen Arbeitsplatz oder in einer anderen Abteilung (bis vier oder sechs Wochen) trete ich dafür ein, daß keine Verminderung des Lohnes vorgenommen wird. Die bisherige Begründung „durch Prämien-system bedingt“ kann ich nicht anerkennen, weil durch Verringerung des Lohnes bei vorübergehendem anderweitigem Arbeits-einsatz auch die Arbeitsfreudigkeit erheblich gemindert wird. Beweise gibt es genug!

4. Als eine der ersten Maßnahmen würde ich den aufgebauchten Apparat der Unzahl von Kolonnenführern und aller derer, die ihre Schicht mit „Guten Morgen — Feierabend“ beginnen, auf das unbedingt notwendige Maß reduzieren.

Frage 3: Meine Antwort dazu gehört vielleicht besser zur 1. Frage (Organisation). Da sie aber ebenso gut auf die Zusammenarbeit Bezug nimmt, gebe ich sie hier:

1. Ich würde jeden Arbeitsplatz nach persönlicher Fähigkeit, Veranlagung und Eignung des Arbeiters besetzen. Denn nur, wenn ein Mann nach seiner Veranlagung richtig eingesetzt ist, wird er die wahre innere Bereitschaft zum Arbeiten — zu seiner Arbeit — haben, und in dieser Umgebung von selbst eine gute Zusammenarbeit pflegen.

Des weiteren würde ich jede neu eingestellte Arbeitskraft (ausgenommen Fach- und Spezialarbeiter) mit der niedrigeren Arbeit, Transport und so weiter, beginnen lassen, also an Arbeitsplätze stellen, an denen ein öfterer Wechsel die Produktion nicht behindert. Hat der Neuling wirkliche Arbeitslust, dann wird er bald seine Eignung zeigen und richtig eingesetzt werden können. Es ist erwiesenermaßen falsch, eine oft junge und ledige Arbeitskraft sofort an eine Akkordarbeit zu stellen, während ein älterer Familienvater schon sehr viel länger in einer viel niedrigeren Lohn-

stufe arbeiten muß. Auch hier würde sich eine gute Zusammenarbeit sehr bald von selbst ergeben. Ich würde hier jene Erkenntnisse verwerten, deren sich andere Länder schon sehr lange mit Erfolg bedienen und „jedem eine Chance geben“.

2. Ebenso vermögen die Vorgesetzten, Meister und Vorarbeiter die Zusammenarbeit zu fördern — aber auch zu stören. Auch Vorgesetzte sind nur Menschen, Menschen mit eigener Wesensart. Zur Führung, Beaufsichtigung und Lenkung einer Arbeitsgruppe, gleich welcher personellen Stärke, ist neben der fachlichen in ebenso großem Maße eine persönliche Befähigung notwendig. Die letztere aber fehlt manchem Vorgesetzten gänzlich!

Durch einen guten Psychologen würde ich alle Vorgesetzten und die es werden sollen, in je zwei Unterrichtsstunden im Monat in der Führung und Lenkung von Menschen, in der Seelenlehre überhaupt, unterweisen lassen. Den Einsatz von Vorgesetzten würde ich dann neben der fachlichen Voraussetzung, die in jedem Falle gegeben sein muß, auch von dieser psychologischen Eignung abhängig machen. Dies ist ein Gedanke, der mir durch viele Beobachtungen besonders dringlich erscheint, in der Neuen Welt schon sehr lange erkannt und zum Wohle einer guten Zusammenarbeit und zum Nutzen des einzelnen und des Betriebes angewendet wird.

Wenn wir uns die Erkenntnisse und Vorteile, die andere Länder auf technischem Gebiet haben, nach hier holen und zunutze machen, dann sollten wir mit den gewonnenen und angewendeten Erkenntnissen auf menschlich-psychologischem Gebiet ebenso verfahren.

Henry Ford, der Erfinder der Fließbandarbeit, hat als erster beide Dinge zusammengeführt und sinnvoll einzusetzen und auszuwerten gewußt. Seine Erkenntnisse haben zum Erfolg geführt. Sie haben noch heute Gültigkeit und sind in vielem verbessert worden. Warum wollen wir auf halbem Wege stehen bleiben?

Um zum Schluß zu kommen: Ich würde beide Bücher von Henry Ford für die Werksbücherei anschaffen. Diese sollten zuerst alle Vorgesetzten lesen und dann allen Werksangehörigen zur Verfügung stehen. Zu zwei der gestellten Fragen habe ich in ziemlich langen Ausführungen meine Antworten gegeben in dem Glauben, mit der einen oder anderen unserem allgemeinen Wohl und dem jedes einzelnen zu dienen.



Jubilare, seid willkommen!

Der Zeitpunkt des diesjährigen Jubilartreffens ist da!

Der 25. September ist der Tag, an dem sich alle pensionierten und aktiven Jubilare wieder ein Stelldichein geben werden.

Diesmal geht es nicht nach Widdert, wo bereits zwei Mal die Jubilarteier stattgefunden hat, sondern zur Abwechslung, damit die Alten auch mal etwas anderes sehen, ist Weck im Ittertäl, Solingen-Wald, das Ziel.

Noch eine große Überraschung steht bevor:

Jupp Hussels kommt,

der mit seinem berühmten Witz und Humor für frohe Stunden der Unterhaltung und guten Laune sorgen wird.

Die Fahrt ins Ittertäl erfolgt in zwei großen Gruppen:

die pensionierten Jubilare fahren um 14 Uhr, die aktiven um 15,15 Uhr.

Der weitere Verlauf:

16,30 Uhr Kaffee

Anschließend unterhaltendes Programm mit Jupp Hussels, der Hauskapelle Weck-Ittertäl, dem Werkschor und der Sopranistin Hanni Paur, Stahlguß-Verkauf.

Nach Abschluß des unterhaltenden Teiles wird ein Abendimbiß eingenommen, und dann können die Alten bei einem Schnäpschen und Schöppchen noch von den guten alten Zeiten plaudern.

Ab 21 Uhr steht laufend ein Omnibus bereit, sodaß jeder den Zeitpunkt seiner Reise nach Hause selbst wählen kann.

Jeder Jubilar erhält eine besondere Einladung mit Rückantwortschein, um dessen umgehende Rücksendung gebeten wird, ob er teilnimmt oder nicht.



Aus der Geschichte der BSI

Wie sehr die Folgen einer fünf Jahre dauernden wirtschaftlichen Krise und einer durchgreifenden politischen Umgestaltung sich in Form von Entladungen angesamelter gewaltiger Spannungen äußern, haben wir gegen Ende des Jahres 1923 in ganz Deutschland beobachten können und mußten es selbst in der BSI schmerzlich am eigenen Leibe verspüren. Die ganze Not der Gegenwart und die Sorge um die Zukunft, die in Demonstrationen und Streiks ihren Ausdruck fanden, bedurften keines Grundes, sondern allenfalls eines geringfügigen Anlasses, um durch maßlose Erregung zu Zusammenstößen zu führen, die uns den Tag des 24. November 1923, an dem 4 Tote und 8 Verwundete auf dem Gelände der BSI zu beklagen waren, als einen der schwärzesten Tage in der Geschichte der BSI stets in der Erinnerung erhalten wird.

Im Gegensatz zu dem unverkennbaren Umbruch, der sich in wirtschaftlicher Hinsicht unmittelbar nach der Währungs-

reform vom 21. Juni 1948 vollzog, erfuhren die Krisenerscheinungen in der der Marktstabilisierung anschließenden Zeit zunächst eine weitere Steigerung. Die bange Frage danach, ob die Versorgung der Produktionsstätten in allen Sparten der Wirtschaft mit Rohstoffen und sonstigen Materialien gesichert bleiben und fernerhin, ob die Absatzmöglichkeiten für die erzeugten Produkte angesichts der vollständigen Verarmung der inländischen Käufer sowie der mangelnden Aufnahmefähigkeit der Exportmärkte durch die ungünstige Umrechnung der Rentenmark in fremde Währungen die Aufrechterhaltung der Produktion ermöglichen würde, beschäftigte jeden einzelnen auf das heftigste. Die Nervosität, die im Zusammenhang damit um sich griff und vielfach zu unbesonnenen, nur aus der Unsicherheit der Gesamtlage zu erklärenden Handlungen führte, vermehrte den Umfang der auf den Schultern aller lastenden Schwierigkeiten um ein beträchtliches. Die fehlende klare Vor-

Martinofen mit Beschickungsbühne Im ehemaligen Werk Loborn





Blick auf die beiden Martinöfen mit Gießereihallen im ehemaligen Werk Loborn

stellung der weiteren Entwicklung ließ die Einheitlichkeit im Erkennen der Wege, die zum Ziele der Wiederaufrichtung der deutschen Wirtschaft führen sollten, vermissen, so daß immer von neuem auftretende Gegensätze die Durchführung notwendig erscheinender Maßnahmen unmöglich machte. So war auch der Stillstand des Werkes vom 11. Januar bis 25. Februar 1924 unvermeidlich geworden und erst nach Ablauf dieser für alle Werksangehörigen unsagbar schweren und ihre Nervenkraft belastenden Zeit fanden sich Ansätze für den Aufbau einer nun einigermaßen stabilen Fabrikation. — In Osterbusch wurden die in E I vergossenen und teilweise unter der 2500-t-Presse vorgearbeiteten Blöcke vornehmlich für den Bedarf der Automobilindustrie gewalzt oder im Hammerwerk bzw. in der Schmiede zu Kurbelwellen, Zahnrädern und Ritzeln, Nockenwellen, Vorderachsstummeln und dergleichen mehr verarbeitet, um nach Fertigbearbeitung in der Abteilung Maschinenfabrik einbaufertig zur Ablieferung zu gelangen.

In der Abteilung Loborn sorgten die beiden 10- bis 12-t-SM-Öfen für den flüssigen

Stahl zum Vergießen der großen Formen der Lokomotivradsterne von bis zu 1750 mm Durchmesser, vollständiger Garnituren für die verschiedenen Typen der Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn, ebenso wie einer Reihe ausländischer Eisenbahnen. Dieses seit 1921 laufende und immerhin eine relativ stabile Grundlage für die Fabrikation in Loborn bildende Geschäft erfuhr allerdings seit 1925 eine wesentliche Einschränkung. Die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn mußte erklären, daß der künftige Bedarf mit dem Neubau von 100 Lokomotiven im Jahr seine volle Befriedigung finden würde. Die beachtlich große Anzahl deutscher Lokomotivfabriken und ihre Leistungsfähigkeit der letzten Jahre im Ausstoß fertiger Lokomotiven führte dort zu einschneidenden Maßnahmen, die zum Beispiel Rheinmetall zur Aufgabe dieses Fabrikationszweiges zwang. Auch die BSI mußte den Verkauf anderweitig ausrichten, um die Beschäftigung von rund 3000 Mann der Belegschaft sicherzustellen. Wenn auch in der Zeit von der Marktstabilisierung bis Ende 1925 ein Rückgang der Belegschaftszahl von etwa

10 Prozent pro Jahr nicht zu vermeiden war, so gelang es doch, insbesondere für Loborn, eine Fabrikationsbasis zu finden, die auf Jahre hinaus in Ergänzung zu dem bis dahin bestandenen Programm der Formerei eine gewisse Grundlast schaffte und den Ausbau mechanischer Werkstätten ermöglichte, ja, notwendig machte. Die BSI hat nämlich rechtzeitig erkannt, daß die erhöhten Anforderungen an die Reichsbahn hinsichtlich gefahrener Geschwindigkeiten an das rollende Material besondere Ansprüche stellten und für bestimmte Waggongattungen den Austausch der bis dahin ausschließlich gebräuchlichen Isothermos-Lager durch solche mit Rollen- bzw. Kugellagern ausgestattete ein- und zweiteilige Lager erforderte. Der schwedische Kugellagerkonzern SKF entwickelte in Deutschland unter dem Firmennamen SKF-Norma ein solches Lager, für das die bearbeiteten Gehäuse von der BSI in vielen Tausenden geliefert wurden. Uns allen sind insbesondere die bei den in den zwanziger Jahren nach erfolgter Elektrifizierung der Berliner Stadtbahn verwandten Lager mit dem auf dem Achsbuchsdeckel eingegossenen Zeichen SKF-Norma BSI vertraut. Die Übernahme dieses Fabrikationszweiges bedeutet insofern einen gewissen Meilenstein in der Entwicklung der Produktion, als damit auch die Abteilung Loborn bewußt in erhöhtem Umfange von der Fertigung rohen Stahlgusses in eine solche einbaufertiger Teile überging.

Selbstverständlich erforderte diese Umstellung die Anschaffung einer Reihe von Spezialmaschinen, so einer besonders von der Firma Fritz Hürxthal in Zusammenarbeit mit der BSI entwickelten Doppelspindel-Longfräsmaschine, dann aber auch von einer Anzahl besonders geeigneter Schäderer-Drehbänke und Naxos-Innenschleifmaschinen.

Hinzu kam ab Anfang 1925 die Deckung des an sich mengenmäßig kaum nennenswerten Bedarfes des damaligen 100 000-Mann-Heeres. Neue Konstruktionen leichter Geschütze stellten an den Stahlgießer in bezug auf die Dünnwandigkeit und komplizierte Formgebung keine geringen Anforderungen, aber auch die Schmelzerei mußte anfänglich aus den SM-Öfen ein Material herausbringen, das in seiner Reinheit und Rißunempfindlichkeit eigentlich nur im Lichtbogenofen mit der erforderlichen Sicherheit erschmolzen werden

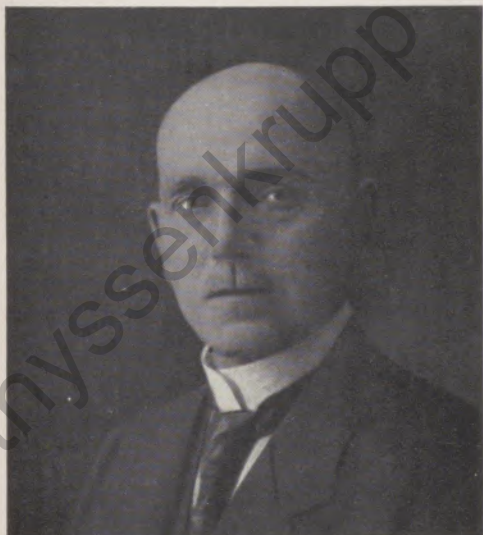
konnte. So entschloß sich die BSI, einen 8-t-Lichtbogenofen von Siemens aufzustellen, aus dem dann auch am 24. Oktober 1925 die erste Charge fiel. Abgesehen von dem anfänglich infolge konjunktureller Schwankungen öfters unterbrochenen Betrieb tat dieser Ofen bis zum Einmarsch der Amerikaner am 15. April 1945 treu seinen Dienst.

Weit ungünstiger jedoch waren die Verhältnisse in der Abteilung Stachelhausen. Die Ausnutzung der dort laufenden kleinen, heißgehenden SM-Öfen von 6 bis 7 t Fassungsvermögen war nicht mehr gegeben, wohingegen auch die vollständige Auslastung der größeren SM-Öfen in Loborn Schwierigkeiten bereitete. Es wurde deshalb der Entschluß gefaßt, die Schmelzerei in Stachelhausen stillzusetzen und den rohen Guß von Loborn an Stachelhausen liefern zu lassen, während Stachelhausen das Abbrennen der Trichter, das Putzen und Glühen, sowie die Bearbeitung der für sie bestimmten Lastwagen- und Förderwagen-Räder und Büchsen, Bremsstrommeln und anderer Teile in eigenen Werkstätten durchführte. Damals schon verfügte Stachelhausen über 18 Karusselldrehbänke, die speziell für die Bearbeitung der Lastwagenräder eingesetzt waren. Damit war selbst nach zusätzlicher Inbetriebnahme des Lichtbogenofens eine ausreichende Beschäftigung der Schmelzerei in Loborn einigermaßen gesichert und die Formerei mußte in den Jahren 1926/27 sogar eine Verlängerung der Hallen um 24 bzw. 38 m erfahren. Auch die Putzerei erhielt einen Neubau, der allerdings keine endgültige befriedigende Lösung darstellte und erst während des zweiten Weltkrieges eine modernen, hygienischen und technischen Anforderungen gemäße Ausgestaltung erfuhr. Neue Laufkräne und neue leistungsfähige Formmaschinen vervollständigten die erweiterte Einrichtung der Abteilung Loborn. Dementsprechend hatte Loborn auch ein sehr vielfältiges Fabrikationsprogramm: neben großen Ständern für Pressen und Scheren der Maschinenfabrik Weingarten, dünnwandigem Guß für das an sich recht beschränkte Neubauprogramm der deutschen Marine, der anerkennende Beachtung amerikanischer Fachleute fand, neben Straßenbahn-radsätzen für in- und ausländische Straßenbahngesellschaften, Willison-Mittelpuffer-Kupplungen, die gewissermaßen als Vorläufer unserer

Compact-Kupplung anzusprechen waren, wurde auch warmfester Stahlguß für Dampfturbinengehäuse, Dampfsammelkästen u. a. m. hergestellt und schließlich auch die uns aus der heutigen Fabrikation von Stachelhausen wohlbekannten Pelton- und Francis-Räder für Wasserturbinen, die seinerzeit in Stückgewichten von bis zu 10 t teilweise sogar aus dem SM-Ofen vergossen wurden.

In der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre begann in großem Umfang die Ausrüstung der Straßenbahnen mit Zangenseibenbremsen ursprünglich nach dem System des Herrn Oberingenieur Kindler der Berliner Straßenbahn. Auch die Untergrundbahn erkannte sofort die großen Vorteile dieser Konstruktion, da der durch die Klotzbremse entwickelte Eisenstaub mangels ausreichenden Abzuges häufige Kurzschlüsse bei den Motoren verursachte und zu unliebsamen Störungen des Betriebes führte. Die Elektrifizierung der Berliner Stadtbahn sowie der Hamburger Hochbahn sicherte der BSI weiterhin umfangreiche Aufträge in Bahnmotorengewerken sowohl von Seiten der deutschen Elektrizitätsfirmen als auch von ausländischen, vornehmlich holländischen und französischen Abnehmern.

In Papenberg war nach der Stabilisierung



Obermeister **Rudolf Link** 1892 bis 1930
Als vorzüglicher Fachmann mit dem erforderlichen Gefühl für den Stahl hat er sich um die von ihm betreute Schmelzerei Stachelhausen besonders verdient gemacht.



Obermeister **Robert Peitzmann** 1885 bis 1925
Seine reichen Erfahrungen hat er schon bei dem Aufbau der Abteilung Loborn für das Werk ausgewertet und bis zu seiner Pensionierung die Schmelzerei Loborn mit Erfolg betreut.

der Mark eine merklich erhöhte Nachfrage nach Fittings festzustellen sowohl aus dem Inlande als auch aus dem Auslande. Die steuerliche Begünstigung des Wohnungsneubaues regte die Bautätigkeit erheblich an. Daneben stieg die Abteilung Papenberg auch in die Fabrikation von Autotemperguß ein und gewann das bedeutende italienische Fiat-Automobilwerk als ständigen Abnehmer.

Das Problem des schnellen Anwachsens der Kipphalde ließ die Geschäftsleitung der BSI aus der Not eine Tugend machen. Nach sorgfältigen Untersuchungen des in Loborn anfallenden Alt-Formsandes entschloß man sich, unter Verwendung dieses, Kalksteine herzustellen und erzielte damit überraschende Erfolge. Neben fast ausschließlicher Vermauerung der Steine im eigenen Betriebe für die Errichtung von Fabrikbauten wurden diese auch für Siedlungshäuser und Wohnblocks verwandt und eine erstaunliche Wetterbeständigkeit dieser Steine festgestellt. Bis zum Luftangriff im Jahre 1943 blieb die Steinfabrik mit nur vorübergehenden Unterbrechungen im Betrieb und trug entscheidend zur Verlangsamung des Tempos im Fortschritt der Kippe in südlicher Richtung des Werkgeländes bei.

Otto Hilger

Trommel- und Scheibenbremsen der BSI

10 Minuten Bremstechnik für Nichtbremsler

Stellen wir uns einmal ein Fahrzeug vor, das aus einer Geschwindigkeit von 80 km/std mit annähernd gleichförmiger Verzögerung nach längstens 100 m zum Stillstand gebracht werden soll. Bei einem angenommenen Fahrzeuggewicht von 1100 kg, was etwa dem Gewicht eines besetzten Volkswagens entspricht, muß hierbei eine lebendige Energie von etwa 27 600 m/kg bis zum Stillstand abgebremst werden. Wie sich durch eine einfache Rechnung ermitteln läßt, werden hierzu etwa 9 sec Zeit benötigt. Die hierbei von den Bremsen aufzubringende Leistung beträgt etwa 41 PS.

Dies ist fürwahr ein recht beachtlicher Betrag, der uns an einem weiteren Beispiel noch deutlicher gemacht werden soll. Würde der Volkswagen von einer Brücke auf eine Straße abstürzen, die 25 m unterhalb der Brückenfahrbahn verläuft, so würden beim Aufschlagen auch 27 600 m/kg lebendige Energie frei. Jeder von uns kann sich leicht vorstellen, wie das Fahrzeug nach einem solchen Sturz beschaffen wäre. Es wird aber auch jedem Leser aus diesem Beispiel ohne weiteres klar werden, welches „Gewicht“ in der Arbeit von 27 600 m/kg steckt. Vor allem aber erhellt daraus auch die Beanspruchung und die Bedeutung der Bremsen.

In den Anfängen des Fahrzeugbaues brauchte den Bremsen keine allzu große Bedeutung beigemessen zu werden; erreichten doch Fahrzeuggewichte und Geschwindigkeiten für heutige Begriffe nur geringe Werte, so daß man sich mit einem einfachen, meist hölzernen Bremschuh oder Bremsklotz begnügte, der über ein Gestänge mittels Hand- oder Fußkraft auf den Radumfang gedrückt wurde und so allmählich das Fahrzeug abbremste. Auch im Hinblick auf die damaligen Verkehrsbedürfnisse war dies ein durchaus zulässiges und befriedigendes Verfahren. Inzwischen aber sind die Fahrzeuggewichte und die Fahrzeuggeschwindigkeiten um ein Mehrfaches angestiegen und dürften noch lange nicht ihre Höchstwerte erreicht haben. Höhere Fahrgeschwindigkeiten setzen aber höhere Bremsleistungen voraus, und so ist heute im Fahrzeugbau, ganz

gleich, ob es sich um Straßen- oder um Schienenfahrzeuge handelt, die Entwicklung und der Bau von leistungsfähigen Bremsen das Problem Nr. 1, mit dem sich auch unsere Konstrukteure befassen.

Während die Mehrzahl der heutigen Eisenbahnwagen immer noch mit der Klotzbremse abgebremst werden, hat sich im Kraftfahrzeugbau schon bald die Trommelbremse durchgesetzt. Auch die Bergische Stahl-Industrie fertigt und liefert schon seit fast 50 Jahren Bremsstromeln für Lastwagen und Omnibusse, was besonders unseren älteren Mitarbeitern noch gut in Erinnerung sein wird.

Der Klotzbremse haften aber gewisse Mängel an, die besonders bei schnellfahrenden Schienenfahrzeugen deutlich zutage treten. In erster Linie ist es der mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit geringer werdende Reibwertverlauf zwischen Bremsklotz und Radbandage, wodurch eine ungleichmäßige Bremskraft erzielt wird, die sich wiederum nachteilig auf die Länge des Bremsweges auswirkt. Des weiteren ist die starke Abnutzung des Bremsklotzes und der Radbandagen zu nennen, denn die beim Bremsen abzubremsende lebendige Energie wird hauptsächlich in Zerspanungsarbeit der in Reibpaarung stehenden Teile und nur zu einem geringen Teil in Wärmeenergie umgesetzt. Die Eisenbahngesellschaften müssen deshalb hohe Kosten aufwenden, um die Bremsklötze, welche aus Grauguß bestehen, von Zeit zu Zeit zu ersetzen. Außerdem fällt noch der so überaus lästige metallische Bremsstaub an, der sich besonders bei elektrisch betriebenen Bahnen durch Verminderung der Isolationswerte und Verschmutzung der Bahnanlagen nachteilig auswirkt. Darüber hinaus ist das Verschleiben der Bremsklötze eine recht unwirtschaftliche Angelegenheit. So wurden allein im Betriebe der Deutschen Bundesbahn im vergangenen Jahr 21 600 t Bremsklotzmaterial zu Eisenstaub zerspannt, der völlig verloren ist. Jeder Reisende kennt außerdem das unangenehme Quietschen der Bremsen, sobald ein Zug in einen Bahnhof einläuft.

Die vom reisenden Publikum gewünschte

Verkürzung der Reisezeiten hat dazu geführt, besonders schnell fahrende Züge mit Diesel- oder elektrischem Antrieb zu entwickeln, deren Bremsleistung mit den Klotzbremsen nicht mehr aufgebracht werden konnte. Bestand doch die betriebliche Notwendigkeit, diese Züge aus einer größten Fahrgeschwindigkeit von etwa 150 km/std auf einem Bremsweg von 750 m zum Halten zu bringen. Dieser Weg ist durch den Abstand vom Vorsignal zum Hauptsignal gegeben und darf aus Sicherheitsgründen keinesfalls überschritten werden.

Man hat zunächst versucht, die höhere Bremsleistung durch den Einbau von Trommelbremsen zu erreichen und setzte zu diesem Zweck eine Bremstrommel auf die Fahrzeugachse. Die mit besonderen Bremsbelägen, auf welche weiter unten noch eingegangen wird, versehenen Bremsbacken wirkten hierbei von außen auf die Brems-

gleich damals schon Schwierigkeiten mit der Ableitung der Bremswärme bestanden. Auch heute noch sind eine Reihe von Fahrzeugen der jetzigen Deutschen Bundesbahn mit diesen Trommelbremsen in Betrieb. Es stellte sich jedoch bald heraus, daß man aus den schon erwähnten Wärmeableitungsgründen nicht zu einer allgemeinen Einführung der Trommelbremsen übergehen konnte, weil beispielsweise beim Befahren von längeren Steilrampen die freiwerdenden Wärmemengen so groß wurden, daß die aus Kunststoff bestehenden Bremsbeläge ihren Dienst versagten. Durch die auftretenden hohen Temperaturen wurden in den Bremstrommeln starke Wärmedehnungen erzeugt, die ein Unrundwerden und in einigen Fällen sogar Reißen der Trommeln bewirkten. Dieser Zustand war auf die Dauer außerordentlich betriebsgefährlich (Bild 2).

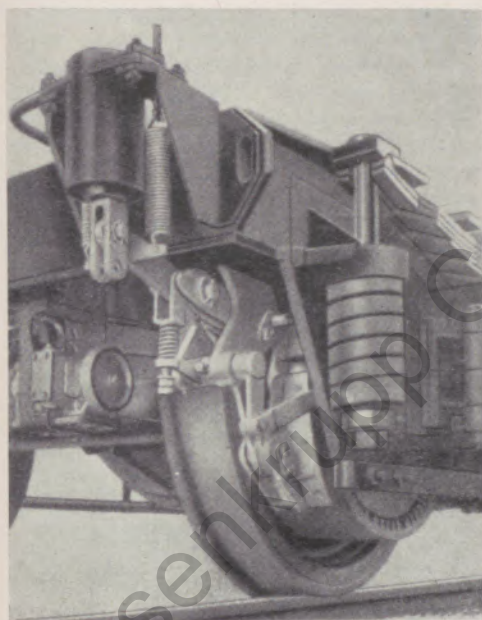


Bild 1

trommeln, wie aus Bild 1 zu ersehen ist. Die ersten schnell fahrenden Dieseltriebwagenzüge der damaligen Deutschen Reichsbahn waren mit diesen Trommelbremsen versehen, welche ebenfalls ein Erzeugnis der Bergischen Stahl-Industrie waren. Auf den Strecken Berlin—Hamburg, Berlin—Breslau und Berlin—Köln, von denen die ersten beiden damals mit Höchstgeschwindigkeiten von 160 km/std befahren wurden, haben sich diese Trommelbremsen im allgemeinen bewährt, ob-

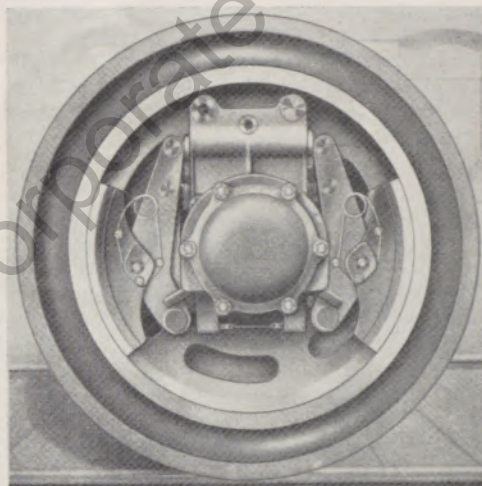


Bild 2: Innen beaufschlagte Trommelbremse für Schienenfahrzeuge

Eine ähnliche Erscheinung beobachtete man bei den Trommelbremsen für schwere Lastwagen, falls diese bei längeren Talfahrten über einen längeren Zeitabschnitt wirksam sein mußten. Die Wärmeabfuhr der Lastwagentrommelbremsen ist zudem noch durch die innere Beaufschlagung der Trommeln erschwert. Außerdem kann der Fahrwind nur unvollkommen mit den Belägen und der innenliegenden Bremsfläche in Berührung kommen. Eine weitere Erschwerung der Abkühlungsverhältnisse ist durch die in unmittelbarer Nähe der Bremstrommeln liegenden Scheibenräder gegeben, so daß Trommeln und Beläge hohe Temperaturen annehmen können. Die

Grenztemperaturen sollten aber, gute wärmebeständige Beläge und warmfeste Trommelwerkstoffe vorausgesetzt, etwa 450 Grad nicht übersteigen. Mancher Leser wird sich noch der in letzter Zeit leider mehrfach eingetretenen schweren Lastkraftwagenunfälle erinnern, deren Ursachen mit auf das Versagen der Trommelbremsen zurückgeführt werden können. An dieser Stelle soll auch noch die sogenannte Servo-Wirkung der Trommelbremsen erwähnt werden, die praktisch eine oft unerwünschte Selbstverstärkung der Bremswirkung ergibt. Es lag daher nahe, für die Lösung des Bremsproblems völlig neue Wege zu beschreiten und nach einer Lösung zu suchen, die vor allem den schädlichen Wärmeeinfluß fernhält.

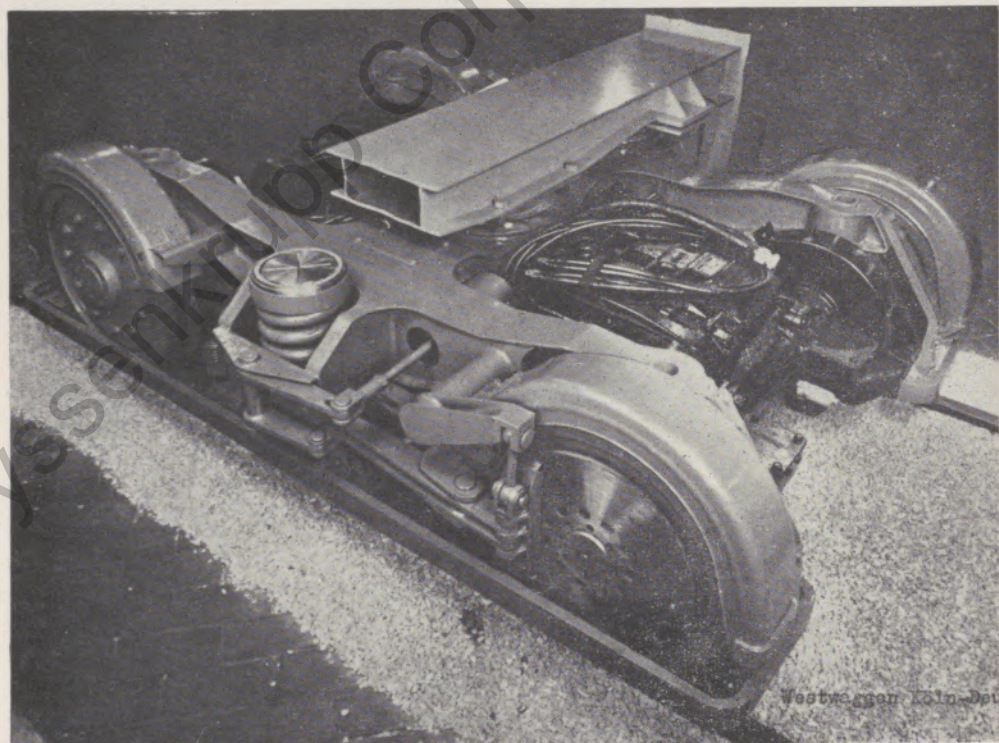
In der von dem Berliner Ingenieur K i n d l e r im Jahre 1924 erfundenen Scheibenbremse hatte man das geeignete Bremsaggregat gefunden. Ursprünglich war die Scheibenbremse nur für Straßenbahnwagen gedacht und ausgeführt, aber schon bald erkannte man ihre Eignung auch für schnellfahrende Vollbahntriebzüge und Lastkraftwagen (Bild 3). Waren, wie eingangs erwähnt, die ersten Schnelltrieb-

Bild 3

wagen der damaligen Deutschen Reichsbahn mit B S I - T r o m m e l b r e m s e n ausgerüstet, so ging man etwa in den Jahren 1937 dazu über, die Trommelbremsen erstmalig durch Scheibenbremsen zu ersetzen. Welches sind nun die besonderen Vorteile der Scheibenbremse und wodurch unterscheidet sie sich so vorteilhaft von der Trommel- und von der Klotzbremse?

Bevor wir zu dieser Frage Stellung nehmen, müssen wir noch einen anderen Gesichtspunkt, der beim Bremsen eine erhebliche Rolle spielt, kurz anführen. Man kann die Bremskraft nicht beliebig steigern, um den Bremsweg zu verkürzen. Würde man das in Gefahrenfällen tun — manche Fahrzeugführer greifen in den ersten Schrecksekunden zu diesem Mittel — so würden die Räder blockiert werden und in diesem Zustand auf den Schienen oder auf der Straßendecke gleiten, was gerade das Gegenteil, nämlich einen längeren Bremsweg, bewirken würde.

Auf der Schiene ist die Haftung des Rades bei trockener und völlig nasser Schiene am besten und annähernd gleich. Beginnender Regen, Rost und Laub schaffen den im Betrieb von Eisenbahnen und Straßen-



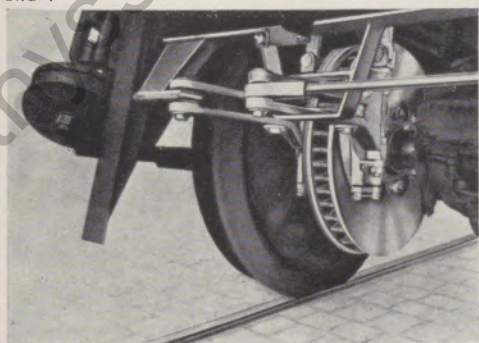
bahnen so gefährdeten schlüpfrigen Schienenzustand und verringern die Haftung des Rades beträchtlich. Durch Betätigung des Sandstreuers vom Fahrerstand aus kann man die Haftreibung erheblich steigern und auf diese Weise das Schleudern der Triebachsen beim Anfahren und das Blockieren beim Bremsen vermeiden.

Bei Straßenkraftfahrzeugen ist die Haftreibung zwischen Rad und trockener Fahrbahn bedeutend größer als zwischen Rad und Schiene unter gleichen Umständen. Daraus folgt, daß Straßenkraftfahrzeuge bei trockenem Wetter bedeutend kürzere Bremswege erreichen als Schienenfahrzeuge. Bei schlüpfrigen Straßen und Schienen verkehrt sich das Bild in das Gegenteil, weil dem Kraftfahrzeug das Mittel der Sandung fehlt. Man fährt also bei Regenwetter sicherer im Schienenfahrzeug. Es soll hierbei nicht unerwähnt bleiben, daß Schienenfahrzeuge — in erster Linie Straßenbahnen und Schnelltriebwagen der Eisenbahnen — noch über eine zusätzliche Einrichtung verfügen, um unabhängig von der Reibung zwischen Rad und Schiene zu bremsen. Dieses ist die elektromagnetische Schienenbremse, welche in Gefahrenfällen durch die Betätigung eines Handgriffes vom Fahrzeugführer zur Wirkung gebracht wird. Im Zusammenwirken mit den haftreibungsabhängigen Bremsrichtungen ergibt die Schienenbremse eine starke Verkürzung der Bremswege.

Nach dieser kurzen Abschweifung können wir nunmehr an die Beantwortung der Frage nach den Vorteilen der Scheibenbremse gehen.

Zunächst ist die gute Wärmeaufnahme- und Abführungseigenschaft der Bremse zu nennen. Wir erkennen aus den Bildern 3 und 4, daß die Bremsbacken die Bremsscheibe zangenartig umfassen und während des eigentlichen Bremsvorganges

Bild 4



mit großer Kraft in axialer Richtung gegen die Bremsscheibe gepreßt werden. Die beim Bremsen erzeugte Wärmemenge wird zunächst von der Scheibe aufgenommen und von dieser an die umgebende Außenluft abgestrahlt, wobei noch durch die lüfterartig ausgebildete Bremsscheibe für eine gute Wärmeabfuhr gesorgt wird. Außerdem ist nur ein kleiner Teil der Bremsscheibe von den Bremsbacken verdeckt und somit kann der unbedeckte Teil der Bremsscheibe die Wärme gut nach außen abstrahlen. Während der Fahrt umspült der Fahrwind sowohl die Scheibe als auch den Belag, was eine vorzügliche Abkühlung der gesamten Bremse bewirkt.

Andererseits kann aber auch die nicht sachgemäße Einstellung der Bremse oder Unaufmerksamkeit bei der Bedienung derselben — z. B. längeres Fahren mit angezogener Bremse — zu Störungen führen. Der überwiegend auf den Stoffen Buna, Asbest, Stahlwolle und Kunstharzen aufgebaute Bremsbelag leitet die Wärme bedeutend schlechter als die aus Elektrostahlguß bestehende Bremsscheibe. Hierdurch kann der Belag Temperaturen annehmen, die sein Bremsverhalten, seine Festigkeit und seine Lebensdauer ungünstig beeinflussen. In Ausnahmefällen kann der Belag sogar entflammen, wobei jede Bremswirkung praktisch aufhört. Der Temperaturwechsel, d. h. der Anstieg auf eine Höchsttemperatur und das nachfolgende Absinken auf den Wert der Außentemperatur führt im ständigen Wechsel häufig zu Rißbildungen und Ausbröckelungen der Beläge, was wiederum den einwandfreien Ablauf des Bremsvorganges stört, wenn nicht sogar in Frage stellt. Die Bremsfrage ist also in erster Linie eine Belagfrage, und deshalb sind die Belagfabriken bemüht, einen Belag zu schaffen, der unter allen Umständen einen sicheren Bremsablauf gewährleistet.

Nach den bisher vorliegenden Betriebs- und Versuchsergebnissen ist die Scheibenbremse aber als unbedingt betriebssicher zu bezeichnen, sofern sie vom Bahnpersonal sorgfältig gewartet und gepflegt wird. Ein weiterer entscheidender Vorteil der Scheibenbremse ist der, daß sie unabhängig von den Witterungsverhältnissen annähernd gleiche Bremswege erzielt. Die Scheibenbremsen arbeiten nicht nur bei trockenem Wetter einwandfrei, sondern auch unter direkter Einwirkung von Feuchtigkeit, Schnee und Eis.

Infolge des von der Fahrgeschwindigkeit nahezu unabhängigen Reibwertverlaufes zwischen Bremsscheibe und Bremsbelag ist der Bremsablauf gleichmäßig. Günstig und für die Reisenden angenehm wirkt sich ferner die absolute Geräuschlosigkeit des Bremsvorganges aus. Da, wie bereits ausgeführt, der größte Teil der lebendigen Energie des Fahrzeuges durch die Scheibenbremse in Wärmeenergie umgewandelt wird und nur ein geringer Teil in Verschleißarbeit der Beläge, brauchen letztere nur selten ausgewechselt zu werden. Der Vorgang ist sehr einfach und auch durch ungeübte Kräfte in kurzer Zeit zu erledigen. Es bleibt nun noch die Gewichtsfrage zu erwähnen, die bei allen Fahrzeugen aus verständlichen Gründen eine erhebliche Rolle spielt. Auch hierin zeigt sich die Scheibenbremse anderen Bremsbauarten gegenüber überlegen. Der Fall komplizierter und kostspieliger Bremsdruckregleinrichtungen, wie sie an klotzgebremsten schnellfahrenden Vollbahnfahrzeugen nicht zu entbehren sind, darf als ein weiterer Pluspunkt für die Scheibenbremse gebucht werden.

Wie man sieht, sind es eine Reihe von sehr beachtlichen Vorteilen, welche der

Scheibenbremse zum Durchbruch verholfen haben. Es ist deshalb verständlich, daß man in jüngster Zeit versucht, dieses bei Schienenfahrzeugen so bewährte Bremsaggregat auch im Kraftfahrzeugbau zur Anwendung zu bringen. Wie an anderer Stelle schon ausgeführt, befassen sich auch unsere Konstrukteure mit der Entwicklung solcher Bremsen, wobei verständlicherweise noch erhebliche konstruktive Schwierigkeiten zu überwinden sind.

In den letzten Jahren vor dem letzten Kriege wurden bereits in Zusammenarbeit mit der Technischen Hochschule Hannover auf schwierigen Streckenabschnitten im Harz praktische Bremsversuche mit Lastkraftwagenscheibenbremsen der BSI durchgeführt, die aber infolge der Kriegereignisse nicht zu Ende geführt werden konnten. Die Konstruktions- und Entwicklungsarbeiten sind aber gegenwärtig wieder in vollem Gange und es wird Aufgabe unserer Konstruktionsabteilung sein, unter Beachtung der Stichworte Leichtbau, Wärmebeständigkeit, Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit ein Scheibenbremsaggregat zu entwickeln, das allen praktischen Erfordernissen des Kraftfahrbetriebes gerecht wird.



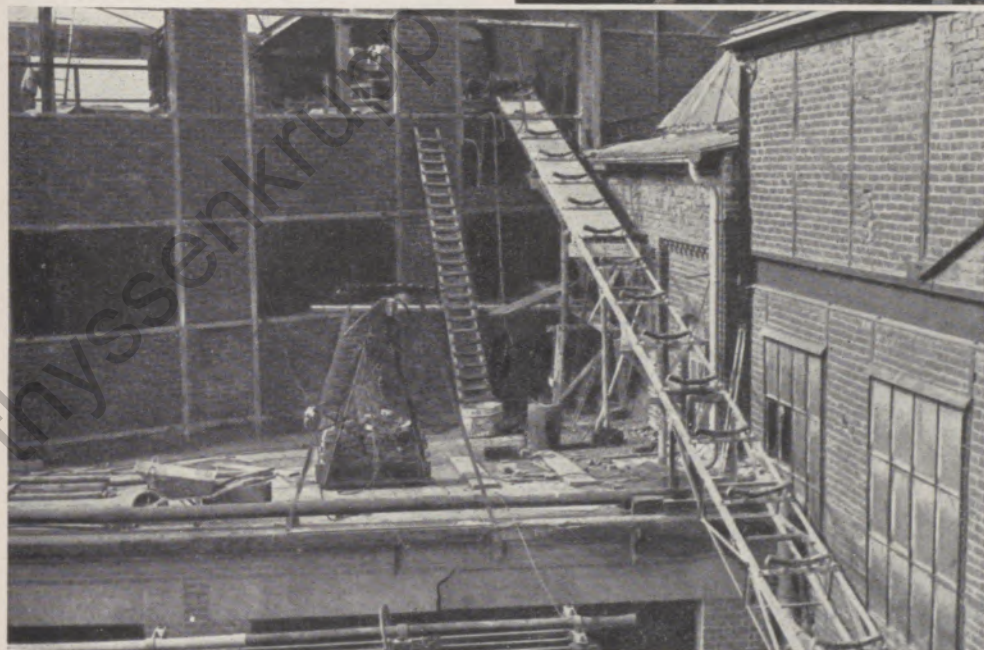
Zur Zeit wird der Westteil unserer Werkskippe, hinter der Halle Süd, abgetragen, um für neue Anschüttungen Platz zu gewinnen. Der Altsand wird anderswo abgekippt. Das Bild zeigt, wie der freigebagerte Sand zunächst über einen Separator läuft, in dem die Eisen- und Stahlteile ausgesondert werden, und dann über ein Förderband in den Transportwagen gelangt.

In Stachelhausen

geht der Aufbau der neuen Sandaufbereitung seinem Ende entgegen. Während der Betriebsferien erfolgt die Umstellung von der alten „Mühle“ auf die Neuanlage. Vor allem werden in dieser Zeit zwei der bisher noch in der Mühle stehenden Mischer in die Neuanlage eingebaut.

Bild rechts: Blick auf das Innere der Sandaufbereitung mit Maschineneinrichtung und Förderbändern.

Bild unten: Sicht gegen die Nordwand mit Förderband von der Sandaufbereitung zu den Bunkern.



Streiflichter aus Frankreich

Am Rande einer Geschäftsreise

Saargrenze. Vielleicht hätten uns die französischen Zollbeamten ohne besondere Formalitäten abgefertigt; aber der recht umfangreiche Ballen, in Wellpappe verpackt und mit dicker Kordel verschnürt, weckte ihr Interesse. Als dann Prospekte, Kataloge und Werbepräsente Solinger Provenienz zum Vorschein kamen, wurden die Augen der Uniformierten größer. Ein Vorgesetzter wurde zur Hilfestellung herbeigerufen, der beinahe Pyrodur- und Corrodur-Kataloge als Unterhaltungsliteratur bezeichnete und entsprechend verzollen wollte. Erst unsere nachdrücklichen Versicherungen, wir würden täglich die gleichen Kataloge zollfrei durch die Post nach Frankreich schicken, erreichten, daß er seine Kenntnisse im Zolltarif bezweifelte: Schlagbaum auf!

Die nächste und beste Straße Richtung Saarbrücken, die uns ein Ortskundiger und dazu, wie er stolz betonte, Lkw-Fahrer, beschrieb, fanden wir scheinbar nicht, denn wir konnten uns kaum vorstellen, daß der von uns eingeschlagene Feldweg (Rußland-Rollbahn-Reminiszenzen) irgendwo anders als vor einem Bauernhof enden könnte. Wir hatten unrecht — der Ortskundige Lkw-Fahrer hatte vielleicht eine andere Vorstellung von Straßen —; nach wiederholtem Richtungswechsel erreichten wir die Hauptstraße nach Saarbrücken und hatten durch diesen nächsten Weg nur wenig mehr als eine Stunde verloren.

In Saarbrücken, wo wir übernachteten, besichtigten wir am nächsten Morgen die Gießerei der Firma Dingler-Karcher, die Dr. Busch zu einem Gegenbesuch eingeladen hatte. Gegen Mittag fuhren wir bereits über die französische Grenze, Richtung Metz, nach Verdun.

Im Hotel „Bellevue“ (von schöner Aussicht keine Spur) bekamen wir einen Vorgeschmack von französischer Gastronomiekunst. Aber noch eindrucksvoller war die Wirkung eines „Hausmacher-Mirabelle“, der in überdimensionalem Schwenkglas serviert wurde. Dr. Busch, als Fahrer, legte sich freiwillig Alkohol- (wenn auch kein Koffein-) Verbot auf und konnte nur an unserm verklärten Gesichtsausdruck und

dem köstlichen Duft, der unsern Schwenkgläsern entstieg, errahen, was er versäumte.

Die Erinnerung an Fort Vaux, das wir en passant unter fachkundiger Führung eines rede- und sprachgewandten ehemaligen Festungskämpfers besichtigten, an die „Straße der Ehre“ und die Prozession monumentaler Meilensteine, die mit ihren Trikoloren, Lothringerkreuzen und Stahlhelmen an den Siegeszug der französischen Armeen im letzten Weltkrieg mahn-



Fort Vaux

ten, wird vielleicht verblasen, — Duft und Geschmack jenes „Mirabelle“ aber werden in die persönliche Sage eingehen ...

Der Wagen hatte viele Fenster und ein Schiebedach — und ich saß auf dem Rücksitz und hatte nur einen Popelinmantel. Mein Interesse an weiteren Naturschönheiten oder historischen Schlachtfeldern war daher nur gering: ich wünschte mir einen Remscheider Dauerregen herbei, der vielleicht zum Schließen des Schiebedaches bewogen hätte. Der Himmel, scheinbar einsichtig, verfinsterte sich. Aber mit Entsetzen hörte ich, wie eine Antwort auf mein stummes Gebet, den fachmännischen Anspruch: „Bei 70 geht der Regen drüber wegl“ und versank in wohligh-lethargische Träume eines Erfrierenden — knisternde Kaminfeuer, Bratäpfel, Weihnachtsstimmung, Filzpantoffel —

In Meaux fielen die langersehnten ersten Tropfen, der Wagen mußte wegen Geschwindigkeitsbegrenzung unter 70 bleiben, und ich fing langsam an zu tauen.

Der Malstrom des Pariser Vorortverkehrs hatte uns gepackt. Herr Müller meinte beruhigend, daß der Samstag den verkehrsärmsten Abend hätte, weil halb Paris zum Wochenende aufs Land gefahren wäre. Für meine Begriffe schaffte die verbleibende Hälfte Aufregung genug. Erst als wir nach einigen Umwegen unser Hotel erreicht hatten, ließ sich meine nervöse Unrast mit dem Staub der Reise abspülen.

Der nächste Tag, Sonntag, gehörte noch uns und wurde ausgenutzt durch einen



Place Vendôme — Dr. Busch und Dipl.-Ing. H. Müller

Morgenspaziergang am Place Vendôme vorbei durch die Tuileries zum Louvre. Zu schnell verging dort der Vormittag und zu kurz waren die wenigen Stunden, um all die Meisterwerke zeitloser Bildhauer- und Malereikunst mehr als im Vorbeigehen aufnehmen zu können. Nach dem Mittagessen schnell noch einen Besuch im Palais des Invalides mit dem Grabmal des Kaisers



In den Tuileries

Napoleon und französischer Heerführer, dem Dom mit den erbeuteten Fahnen und Standarten, die zerfetzt und zerschissen von der Decke des Mittelganges hängen, und dann schneller noch durch das Musée de l'Armée an den beiden, den Ausgang flankierenden deutschen „Panthern“ vorbei.

Wir kamen gerade noch rechtzeitig ins Hotel zurück, um die zweite Halbzeit des Fußball-Endspiels Deutschland—Ungarn am Fernsehgerät mitzerleben. Das war Doppelmokka! Verständnissinnig lächelten die Franzosen, wenn unser Temperament in kritischen Situationen durchging. Ich war heiser, aber es war herrlich. Die Komplimente, die man uns in den nächsten Stunden und im Laufe der folgenden Tage machte, waren so persönlich gehalten, daß ich überzeugt war, ich hätte persönlich zur Fußball-Weltmeisterschaft beigetragen.

Madame und Monsieur Bouteiller leisteten uns abends im Restaurant des Eiffelturms Gesellschaft und wußten uns mit ihrem lebenswürdigen Charme eine bleibende Erinnerung an Paris zu schaffen.

Ein blondes Münchener Bier im Café de la Paix rundete das Erlebnis des Tages ab: lange noch saßen wir im Freien und ließen unsere Gedanken im Strom der Pariser Nachtschwärmer treiben ...

Präzise rollte das von Monsieur Bouteiller, Sachbearbeiter für Stahlguß unserer Interessenvertretung in Frankreich, ausgearbeitete Besuchsprogramm der nächsten Tage ab; da war nicht eine Lücke, die ich für einen dringend notwendigen Haarschnitt hätte ausnutzen können, geschweige denn für einen Bummel durch sagenhafte Buch-Antiquariate. Selbst das von der Firma Stokvis arrangierte Mittag- und Abendessen rechnete ich in das Arbeitsprogramm ein: Das war kein einfaches Hungerstillen mehr. Da hieß es, Überlegungen anstellen und vorsichtig disponieren, damit die Vorgerichte, die „amuse-gueule“, nicht zu viel Platz einnahmen, denn ich hätte das Sakrileg nicht begehen wollen, die Hauptmahlzeit, den „plat de résistance“, zu verschmähen. Schließlich mußte noch Raum bleiben für die diversen Käsesorten, das Obst und den Kaffee. Ich kam mir am Ende der Prozedur jedesmal wie ein Schwerarbeiter vor.

Dr. Busch ging der Wert des Wagens und seiner Nerven der Ehre vor, „Anton“ heil durch und aus Paris zu bringen. Er kapitulierte vor der Übermacht des Pariser Verkehrs und übergab das Steuer Herrn Müller.

Irgendwo las ich ein amerikanisches Urteil über Autofahrer verschiedener Nationen, darunter auch über den Franzosen:

„Er verliert sich selbst, sobald er hinter dem Steuer Platz genommen hat. Er liebt den wilden Verkehr seiner Hauptstadt. Es

kann ihm gar nicht laut, schnell und verrückt genug zugehen. Er schert sich den Teufel um Polizisten und geht auch meistens straffrei aus. Er glaubt grundsätzlich, daß die Straße für ihn allein da sei. Er ist am Steuer ein schrankenloser Individualist.“

Danach muß Herr Müller Erzfranzose sein! Sogar Herr Bouteiller, selbst Autofahrer, zollte Herrn Müllers Virtuosität uneingeschränkten Beifall. Während unserer zahlreichen Besuchsfahrten mitten durch den brodelnden Werktagsverkehr hätte Herr Müller jedem Pariser Taxichauffeur Konkurrenz bieten können. Monsieur Bouteiller behauptete sogar, neben Herrn Müller ein größeres Gefühl der Sicherheit zu haben als neben andern deutschen Herrenfahrern, die nie über, allerdings auch nie unter 40 fahren würden, auch an Kreuzungen und Stopstraßen nicht.

Monsieur Jeanne, der Stokvis-Vertreter im Raume Rouen, sekundierte uns bei unsern dortigen Besuchen. Der Plan war hier eigentlich noch gedrängter, weil die einzelnen zu besuchenden Firmen teilweise bis zu 60 km voneinander entfernt liegen. Und doch ergab sich eine Lücke im Pro-



Rouen

gramm, die wir zu einem Mittagessen in dem 1345 erbauten Hotel de la Couronne ausnützten. Hier hatte der Negus nach einem Mittagssmahl seiner Zufriedenheit dadurch Ausdruck verliehen, daß er dem Koch ein Goldstück schenkte. Wir waren bestimmt nicht weniger zufrieden, der Koch sah uns aber an, daß wir nicht aus äthiopischem Kaisergeblüt stammten ...

Der Freitag gehörte Lille und Umgebung. Unsere Besuchsfahrten, an Zechen, pyramidenförmigen Halden und rußgeschwärzten Wohnblocks vorbei, wurden durch die zahlreichen Zuschauer, die zum Empfang der Tour de France eingetroffen waren, behindert. Am Nachmittag — wir hatten unser Pensum erfüllt — war in Lille die

Hölle los: in dichtgedrängten Reihen stand alt und jung auf den Bürgersteigen zum Empfang der Rennfahrer. Lautsprecher priesen brüllend so ziemlich alles an, was



Tour de France-Gewimmel

man in Frankreich verkaufen kann. Dazwischen Hupkonzert von Autos, irres Klingeln von Straßenbahnen, die sich in Nebenstraßen verkeilt hatten, Schlagermusik in Sportpalast-Lautstärke: alles strahlte. Wir saßen indes bei einer Flasche Coca-Cola in einem menschenleeren Café und klaubten unsere Erinnerungen an die letzten Besuche zusammen.

Erst als der Verkehr wieder normal floß, wagten wir aufzubrechen, via Brüssel, mit der Absicht, in Nonstop-Fahrt nachts noch Remscheid zu erreichen. Aber da kam uns de Grote Plaats in Brüssel dazwischen und zog uns mit seinem Stadthaus und seinen Zunftgebäuden, mit seiner himmelanstrebenden, schlanken Gotik, mit der wir uns unwillkürlich verbundener fühlten als mit der Pracht und dem Glanz des Sonnenkönigs, in Bann. Wir vergaßen Zeit und Raum und konnten nur ehrfurchtsvoll staunen und dem zierlich-melodischen Glockenspiel des Rathauses lauschen ...

Bei der Abfahrt am nächsten Morgen erinnerte sich Herr Müller des deutschen Sieges in Le Mans und fuhr im Geiste mit. Saubere, glatte Straßen, in buntem Wirbel verschlafene Weiler und Dörfer, schmucke Städtchen und hochmütige Städte.

Wohl kreischten mal die Reifen in scharfen Kurven, wohl trat Dr. Busch auf dem Rücksitz — auch im Geiste — die Bremse durch, Herr Müller sah nur Siegerehrung und Lorbeerkranz.

Grenzübergänge, diesmal ohne Werbematerial, einen Blick auf die erhabene Größe des Aachener Doms, Großstadtverkehr, und dann lag das friedlich-graue Band der Autobahn vor uns: Der Werktag hatte uns wieder.

... und noch einmal:

Streiflichter aus Frankreich

Dr. Wolfgang Busch

Mein Reisegefährte W. Ahnen war nicht ganz glücklich, als ich ihn bat, am Rande beobachtete Dinge von unserer gemeinschaftlich mit Herrn Diplom-Ingenieur H. Müller durchgeführten Frankreich-Reise im „Schmelztiegel“ zu berichten. Anscheinend hat er dann aber selbst Freude an der Aufgabenstellung bekommen, denn sein „nicht-geschäftlicher Reisebericht“ enthält eigentlich genau das, was ich mir darunter vorgestellt hatte — sogar einschließlich seiner Feststellung, daß ich vor dem unvorstellbaren Pariser Verkehr kapituliert und Herrn Müller als Fahrgenie das Steuer des Wagens übergeben habe. Einen Kundenbesuch nach dem anderen absolvieren, verhandeln, reden, diskutieren — in einer fremden Sprache — und obendrein den „Kapitän“ durch die stürmischen Wogen des unglaublich rasch und elegant sich abwickelnden Verkehrs der französischen Hauptstadt steuern — nee, das war zu viel verlangt!

Ich denke, es interessiert Sie, welche sonstigen, vor allem geschäftlichen Eindrücke wir hatten. Um es vorwegzunehmen: die Absatzmöglichkeiten sind auf ganz bestimmte Spezialgebiete beschränkt. In dem normalen Feld-, Wald- und Wiesenstahlguß zum Beispiel wird nichts zu holen sein, dazu ist die französische und belgische Konkurrenz viel zu stark. Nun — das wissen wir ja für den deutschen Markt schon seit langem. Das kann natürlich für den Auslandsabsatz nicht anders sein, der ja überdies durch zusätzliche Verteuerungen — zum Beispiel einen sehr hohen Einfuhrzoll — belastet ist.

Trotzdem: Wir werden mit Sicherheit für uns wertvolle Absatzchancen haben, wenn wir einigermaßen preislich „vernünftig“ anbieten können. R. S. Stokvis, eine sehr große und namhafte Handelsgesellschaft im Herzen von Paris, die unsere Fittingsinteressen schon seit 26 Jahren in Frankreich vertritt, hat vor einer Reihe von Jahren einem überaus tüchtigen Mitarbeiter die Aufgabe gestellt, die Verkaufsmöglichkeiten für BSI-Stahlguß in Frankreich zu prüfen und zu nutzen. Herr Bouteiller hat diese, weiß Gott nicht leichte Arbeit mit Schwung und nachgerade mit



Rouen

Mr. Jeanne, H. Müller, W. Ahnen, Mr. Bouteiller

Begeisterung angepackt, und er hat — das kann man wohl sagen — das nur denkbar Erreichbare daraus gemacht! Übrigens ganz allein, denn vernünftigerweise hatte die Geschäftsleitung von R. S. Stokvis nur ihn allein mit dieser Aufgabe betraut. Diese Jahre der Markterforschung und des Aufbaus haben sowieso viel Geld für Reisen, Werbung usw. gekostet. Da wäre ein größeres Aufgebot von Angestellten völlig fehl am Platze gewesen.

So hat sich bislang auch die büromäßige Erledigung aller Arbeiten der Pariser „Abteilung Stahlguß-Verkauf“ auf engstem Raum abgespielt. Da wir gleich zu drei Mann hoch erschienen, war das kleine, dank verglaster Wände sehr helle Zimmer voll. Was verschlägt's! Der Franzose sagt in solchen Fällen des Sich-bescheiden-müssens mit einem Augenzwinkern: „Eh bien, on va s'arranger“ — was soviel bedeutet wie: „Na ja, wir werden schon zurande kommen!“

Büroräume großer, namhafter, zumindest in ganz Frankreich bekannter Firmen erreicht man unter Umständen nur auf einer schwindelerregenden, steilen, geländerlosen Wendeltreppe. Im kleinen, oft oder sogar meist schlicht, aber sehr geschmackvoll eingerichteten Zimmer des Chefs um-

fängt einen nach wenigen Minuten ein Etwas, das man heute in Deutschland bei gleichem Anlaß nur mehr ganz, ganz selten empfindet: Ausgeglichenheit, Traditionsgefühl und völlig selbstverständliche Liebenswürdigkeit. Wir könnten uns da mit unserer deutschen Sachlichkeit und Nüchternheit getrost noch auf die Schulbank setzen.

Höflich, ganz einfach zueinander höflich, ist man offensichtlich in Frankreich immer und überall. Glauben Sie's mir bitte: sogar im Betrieb! „On s'arrange“ auch da — man macht sich eben die gemeinsam empfundene Unbequemlichkeit so leicht wie möglich. Man stört sich nicht unnötig, man beweist dem anderen durch Gesten wie durch schlichtes Handeln, daß man ja doch im gleichen Boot sitzt. Was für eine menschlich-famose Einstellung!

Sollte einer von Ihnen noch der Auffassung sein, man lebe und arbeite in Frankreich leichtfertiger, bequemer — er sollte dieses Vorurteil doch endgültig begraben. Natürlich: man versteht zu leben, d. h. man scheidet deutlich diejenigen Abschnitte des Tagesablaufs, in denen der Arbeit der Vorrang gebührt, und jene anderen, die man bewußt und planvoll unbelastet hält von beruflichen Gedanken oder gar Gesprächen. Wir konnten dank der Freundlichkeit des Betriebschefs ein großes Werk am Stadtrand von Paris besonders eingehend besichtigen. Man brauchte — schien mir — nicht unbedingt Techniker zu sein, um staunend zu erkennen, wie exakt, wie sauber, wie rasch und wie zuverlässig dort gearbeitet wurde. Bitte, glauben Sie mir: ohne jeden „Hintergedanken“, nur weil es so ungewöhnlich und deshalb erstaunlich war — wir erlebten dort rein zufällig das Ende der Schicht. Kein einziger Arbeiter hatte aufgehört an seiner Maschine zu arbeiten, bevor ein Hupensignal ertönte. „— und das in Frankreich?“ höre ich die Voreingenommenen fragen. Ich kann nur antworten: „Ja, das in Frankreich, und zwar als eine absolute Selbstverständlichkeit.“

Die Werke, die wir sahen, waren manches Mal nicht auf neuestem technischem Stand. Andere jedoch ließen einen vor Neid erblassen: da standen modernste Bearbeitungsmaschinen: in Belgien, der Schweiz, Deutschland, den USA gekauft. In einer Gießerei fanden wir eine Transportanlage, eine übrigens überraschend einfach-elegante Lösung der Sandaufberei-

tung, Unfall verhütende Vorkehrungen, die man auf Anhieb bei uns nachahmen möchte — so schön waren sie. All diese Dinge sind ohne Zwang geschaffen worden. Sie verdienen deshalb sicherlich besondere Beachtung und — Achtung.

Die französische Regierung hat gerade in diesen Tagen angekündigt, sie werde ihr Programm zur Modernisierung der Industrie fortsetzen, darüber hinaus den „volkswirtschaftlichen Randgebieten“, insbesondere dem Wohnungsbau, ihre größte Aufmerksamkeit zuwenden. Wer die bisherigen Erfolge der französischen Wirtschaft, sagen wir doch besser des französischen Volkes, beobachten konnte — wohl-gemerkt „nur am Rande vermerkt“ —, wird nicht daran zweifeln, daß jenes Programm zu einem großen Erfolg werden wird.

Ob wir daraus unsere guten, nicht von Konkurrenzfurcht diktierten, sondern lediglich so dringend notwendigen Folgerungen ziehen werden?

Wir müssen noch viel, sehr viel arbeiten, bevor wir gleichgezogen haben.

Am 9. Oktober eröffnen wir die 2. Ausstellung mit künstlerischen Arbeiten aus unserer Belegschaft. Alle Arbeiten müssen bis zum 30. September in der Redaktion abgegeben und mit Name, Anschrift und Betrieb versehen sein.

Fotoarbeiten müssen mindestens das Format 18 mal 24 haben. Wer nicht selbst kopiert und vergrößert, möge sich mit unserem Werksfotografen, Herrn Lindenberg, in Verbindung setzen, um mit ihm die Möglichkeit billiger Vergrößerungen zu besprechen.

Es wird noch besonders darauf hingewiesen, daß auch kunstvolle Frauenhandarbeiten ausgestellt werden können.

Unsere Jungen

Auch in diesem Jahr machten die Lehrlinge des dritten und vierten Lehrjahres mit ihren Ausbildern Herrn Kachelmaier, Herrn Henn und Herrn Schneider eine Besichtigungsfahrt, die in den Rahmen der Berufsausbildung fällt. Diesmal ging es zur „Duisburger Kupferhütte“, deren Produktion wohl einmalig ist.

Morgens um 8.30 Uhr fuhren wir vom Parkplatz der BSI in einem Autobus ab. Das Wetter war schön. Wie kann es auch anders sein, wenn die Lehrlinge zu einer Besichtigung fahren. Wir mußten allerdings eine Enttäuschung erleben: unser lieber „Struppi“ konnte nicht mitfahren. So fuhren wir ohne ihn.

In der Kupferhütte angekommen, wurden wir zunächst durch einen Vortrag theoretisch mit dem Werk und seiner Produktion bekannt gemacht. Dann sahen wir, wie — na, sagen wir es ruhig — aus „Dreck“ Geld gemacht wird.

Der einzigste Rohstoff, den die Kupferhütte benutzt, ist der Schwefelkies-Abbrand, also ein Abfallprodukt der Schwefelsäurefabriken. Aus diesem Schwefelkies-Abbrand gewinnt die Kupferhütte, wie ihr Name schon sagt: Kupfer. Aber dieses nur zu einem Bruchteil. Außerdem gewinnt sie: Zink, Blei, Kobalt, Cadmium, Mangan, ja sogar Silber und Gold. Auf die einzelnen Produktionsvorgänge einzugehen, würde zu weit führen.

Die Besichtigung hatte natürlich auch hungrig gemacht, so daß die Freude groß war, als wir im „Stahlhof“ an gedeckten Tischen unseren Hunger stillen und außerdem trinken konnten, ohne daß sich unsere Bierdeckel durch Bleistiftstriche veränderten.

Anschließend fuhren wir nach Düsseldorf-Lohausen, wo wir das Starten und Landen der Flugzeuge beobachten konnten. Einige Lehrlinge wunderten sich, daß sie für ein Eis, das bei uns höchstens 50 Pfennig kostet, 1,60 DM bezahlen mußten.

Mittlerweile war es halb fünf geworden, und wir traten unsere Heimfahrt an.

Es hat uns allen gut gefallen, und wir sind aufrichtig dankbar für diesen schönen, lehrreichen Tag.

Hans Otto, Lehrwerkstatt



Ein Bummel durch das Werksgelände



Vor dem Hochofen der Kupferhütte



Vor der Kupferhütte



Gesamtansicht der Bergischen Industrie von Ehringhausen gesehen

Von unten gesehen

Wir freuen uns, daß die leidige Kurzarbeit überwunden ist. Keiner von uns wünscht sie sich zurück. In manchen Abteilungen kann es heute sogar vorkommen, daß auf Grund von eiligen Aufträgen zusätzliche Schichten eingelegt werden müssen. Diese Zusatzschichten werden gewöhnlich auf Sonntag früh gelegt. Jeder von uns hat Verständnis dafür, wenn es notwendig ist. Ebenso, wie wir gewohnt sind, unsere Kunden mit Qualitätsware zu beliefern, sind wir auch daran interessiert, ihn termintreu zufriedenzustellen. Es wird also niemand aus purer Opposition eine notwendige Sonntagsschicht ablehnen.

Sicherlich hat jeder nach sechs Arbeitstagen nicht nur den Wunsch, sondern auch das Bedürfnis nach einem Ruhetag, den man nach seinem Belieben einteilen und verleben will. Diese Sonntagspläne werden meist Tage und Wochen vorher — das Geld spielt dabei ja auch eine Rolle — gemeinsam besprochen und festgelegt. Am Samstag, so kurz vor Feierabend aber, kommt dann der Meister, drückt einem einen Zettel in die Hand und sagt so ganz selbstverständlich: Meier 3, Sonntag früh, 6 Uhr, arbeiten!

Für manchen kommt es sehr überraschend, denn gerade für diesen Sonntag hat er sich mit seiner Familie etwas vorgenommen. Ist der Meister oder ein anderer Vorgesetzter ihm gut gesonnen, gönnt er ihm den freien Sonntag; aber er müßte bei allen das gleiche Verständnis haben, es wollen ja auch nicht alle frei haben, und Auswege gibt es immer, und es darf nicht so sein, wie es kürzlich vorgekommen ist:

In einer Abteilung war es notwendig, eine Sonntagsschicht einzulegen. Die Mitteilung wurde im Laufe der Samstagschicht gemacht. Ein Kollege, der auswärts wohnt, stellte auf der Heimfahrt fest, daß er sonntags vor 8 Uhr nicht im Werk sein könne, eine günstigere Verbindung gibt es nicht, er hat kein Fahrrad, sonst würde er die 15 km trampeln, aber um 14 Uhr wollte er zu seiner Frau fahren, die seit Wochen auswärts in einer Klinik liegt, und wenn er zur Schicht ginge, würde er erst um 14.15 Uhr wieder zu Hause sein (eine frühere Verbindung existiert nicht) und könnte seine Frau nicht besuchen. Er geht also nicht zur Schicht. Am Montag entschuldigt er sich, gibt seine Begründung und be-

kommt zur Antwort: „Ach, Sie haben doch immer etwas mit Ihrer Familie. Einer ist doch immer krank. Damit Sie es wissen, Sie bekommen nie mehr eine Überstunde!“

Das war nicht schön und der Kollege war ganz geknickt. Es handelt sich um einen, der vier Kinder hat und sicher nicht aus Verantwortungslosigkeit bummelt.

Das alles klingt sehr hart. Aber es muß ja gesagt werden. „Ordnung, Disziplin, Verantwortung“, wer wollte leugnen, daß es stimmt, was in dem Artikel der letzten Werkszeitung steht. Aber Ordnung, Disziplin und Verantwortung stehen auch in Zusammenhang mit der Arbeitslust, die den Menschen genommen wird, wenn man auf diese Art und Weise mit ihnen verfährt. Auch die Arbeitsunlust zerstört Ordnung, Disziplin und das Verantwortungsbewußtsein. Je menschlicher und verständnisvoller auch die Frage der Sonntagschichten in den einzelnen Fällen behandelt wird, um so mehr werden die Arbeitslust und damit auch Ordnung, Disziplin und Verantwortungsbewußtsein gestärkt.

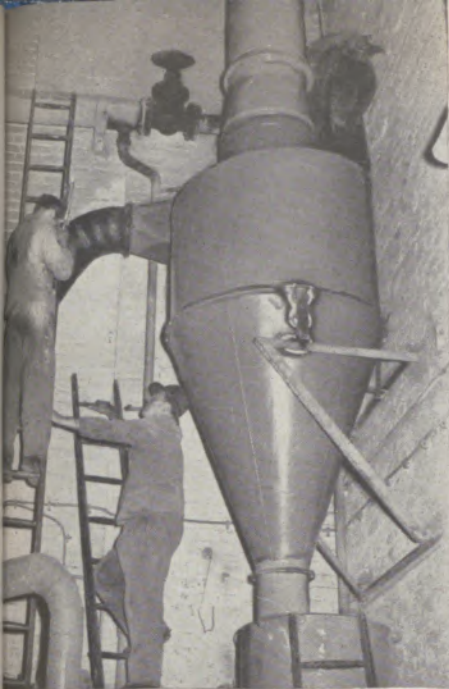
„Man muß auch anerkennen können.“ Diesen Artikel aus der Nummer 32 sollten wir alle noch mal und nicht nur einmal lesen. Man muß auch den anderen anerkennen, ihn wirklich kennen, in seiner Not verstehen und in seinem Eigenleben achten lernen. Es gehört etwas Bereitschaft und Mut dazu. Doch wenn wir alle uns darum bemühen, dann wird auch alles leichter und einfacher sein.

E. M. Stachelhausen

Folgende Arbeitskameraden haben sich bereit erklärt, allen Werksangehörigen, die der Werkszeitung etwas zur Veröffentlichung übergeben, es aber nicht selbst aufschreiben wollen, bei der Abfassung des Textes behilflich zu sein und dabei auch das Redaktionsgeheimnis zu wahren:

Heinrich Förster, Versand Stachelhaus.
Erich Festerling, Bökerbau Saal 3
Alfred Lange, Säge Stachelhausen
Walter Bergmann, Putzerei Stachelhs.
Hans Klever, Formerei Papenberg
Rudolf Mädel, Formerei Papenberg
Willi Hackenberg, Versand Papenb.
Theo Röllecke, Endkontrolle Papenb.

Während der Betriebsferien in Dapenberg

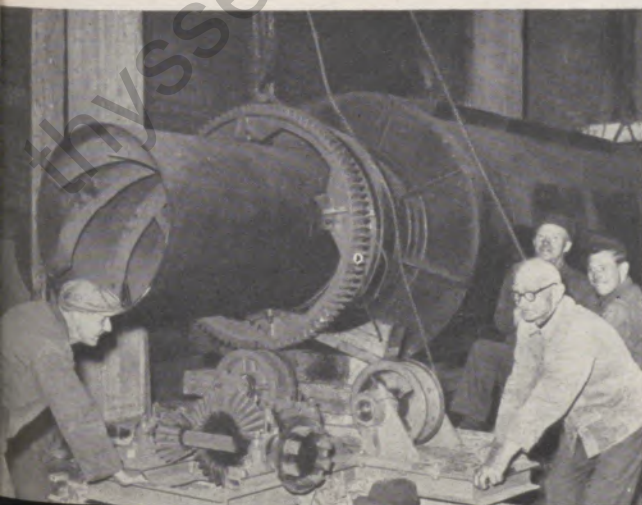


links oben: Aufstellung eines Staubabscheiders im
Abkloppraum

links unten: Montage der Kühltrommel im Kern-
sandlager

rechts oben: Überholung eines Fließbandes in der
Formerei

rechts unten: Reparaturarbeiten in der Sandauf-
bereitung



Tische decken, von der Kombüse (ein Deck tiefer) die warme Verpflegung, aus den Eisräumen (zwei Deck tiefer) die kalten



Bild 2. Heck des Motorschiffes „Korea“

Platten, Aufschnitt, Butter und die X-Sorten Bier, heraufholen, sowie natürlich sämtliches Geschirr, Gläser usw. abwaschen. Jede Hausfrau weiß, daß die Liebe durch den Magen geht und wie empfindlich die lieben Menschen in puncto Essen sind. Davon kann auch ich jetzt ein Lied singen.

Die Dänen essen ja bekanntlich gut und viel. So brachte ich zum Beispiel nur in die Offiziersmesse täglich zum Abendbrot 12 bis 16 Platten kalten Aufschnitt und 3 bis 4 Platten warm. Mit Geschirr und Gläsern wurde auch nicht geheizt, so daß ich mich beim Abwaschen durch ganz ansehnliche Geschirrberge hindurchkämpfen mußte. Obwohl mir mittags und abends einer der anderen Schiffsjungen eine halbe Stunde beim Abtrocknen half, kam ich oft gerade „über die Runde“, das heißt, wenn ich eben alles sauber hatte, ging das neue Aufdecken wieder los, denn es gab immerhin fünf Mahlzeiten am Tag. Wenn man nun noch die ermüdende Lauferei nach Bier und Sprudel (und in den Tropen war der Getränkeverbrauch enorm) hinzunimmt, sowie den oft schreckenerregend schmutzi-

gen Zustand des Geschirrs und auch der Messewände, da die Herren Techniker aus der Maschine sich oft die Hände nicht wuschen, und ferner die erschwerte Arbeit bei schwerer See, die viel Geschirr kostete, dann wird klar, daß dieser Job kein ausgesprochenes Vergnügen war. Jeden Tag von 6 bis 19 Uhr, und die Sonntage waren am schlimmsten, da dann noch etwas besser gegessen wurde. Die lieben Herren waren reichlich verwöhnt. Ich glaube, keine Hausfrau hätte mit mir tauschen mögen. Von der Beseitigung der Trümmer in den Messen nach nächtlichen, scharf-alkoholischen Festen will ich gar nicht reden. Aber schließlich: wer A sagt, muß auch B sagen, und wer sich zu solch einer Stellung heuern läßt, darf sich dann nicht beklagen. Im übrigen ging es ja nach Hause, und diese sechs Wochen mußten auch zu schaffen sein.

Mit den dänischen Seeleuten hatte ich bald einen guten Kontakt, besonders mit den zwei Köchen, mit denen ich ja dienstlich am meisten zu tun hatte. Die Verständigung war hauptsächlich in Englisch, dazu einige Brocken Deutsch, deren sich die Dänen aus der Schule erinnerten, etwas Schwedisch, das ich in Schweden aufgeschnappt hatte, und dann zunehmend auch etwas Dänisch. Also ein munteres Kauderwelsch.

Unsere Fahrt ging von San Francisco erst nach Los Angeles, sodann Richtung Panamakanal. Es wurde nach kühlen Tagen merklich warm. Der Bierverbrauch stieg, auch der Bedarf an Eiswasser, die warmen Speisen wurden in den Schüsseln nur langsam kalt, und selbst der Käse auf den

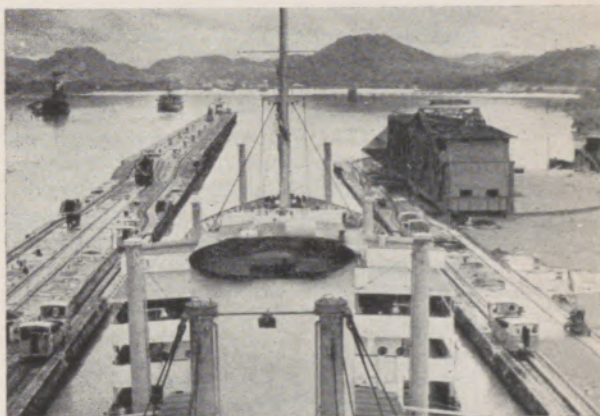


Bild 3. Panamakanal
Durchschleusen, rechts und links die Loks

kalten Platten schwitzte. Keine Frage, wie es uns ging, trotz kurzer Hosen und dreimaligen täglichen Duschens. Die höchste Temperatur mit 36 bis 38 Grad Celsius und drückend-feuchter Treibhausatmosphäre hatten wir am 4. Juli beim Passieren des Panamakanals (Bild 3).

Der Panamakanal liegt auf etwa 8 Grad Nord und trennt Nord- und Südamerika an der schmalsten, vor allem aber auch an der gebirgsmäßig niedrigsten Stelle. Die Berge sind hier „nur“ 100 m hoch. Der



Bild 4. Wir passieren einen Dampfer an der schmalsten Stelle

Kanal wurde nach dem mißlungenen Versuch von Ferdinand Lesseps, dem Erbauer des Suezkanals, von 1904 bis 1914 von den Amerikanern (USA) gebaut, ist rund 80 km lang, mindestens 90 m breit (Bild 4) und 13 m tief, wurde stellenweise durch Felsen gesprengt und weitet sich zum Teil seenartig auf. Die Passagegebühr richtet sich nach der Tonnage des Schiffes und betrug für unseren 12 000-t-Frachter etwa 10 000 Dollar (42 000 DM), was aber immer noch wesentlich billiger ist als die lange Fahrt um Kap Horn, vor allem aber einen bedeutenden Zeitgewinn bringt. Im Jahre 1949/50 wurden etwa 28 Millionen Tonnen Schiffsraum geschleust, also eine ganz schöne Geldquelle für die USA, denen die Panamakanal-Zone gehört, die aber jährlich an den Staat Panama über 400 000 Dollar zahlen.

Wir wurden in etwa acht Stunden von Balboa/Pacificseite bis Christobal/Atlanticseite geschleust. Die 3-Satz-Schleusen an jedem Ende des Kanals gleichen einen Wasserstandsunterschied von 60 m aus.

Die ganzen Einrichtungen, besonders die schweren elektrischen Zuglokomotiven, die zu je vier an jeder Seite die schweren Stahltrossen des Schiffes ziehen, sind hochmodern (Bild 3). Die beiden Kanalufer sind mit dichtem tropischem Urwald bewachsen. An den schmalen Stellen des Kanals kann man das Zwitschern der Vogelscharen, die auch an Deck kommen, hören. Im übrigen sind die kolossale



Bild 5. M.S. „Korea“ in St. Thomas, Westindien

feuchte Hitze und die vielen Moskitos mehr als lästig.

Nun — auch diese Etappe wurde geschafft, und es ging weiter in vier Tagen durch die Karibische See nach Westindien, und zwar nach St. Thomas/Virgin-Inseln, ehemals dänische Kolonie (Bild 5), 1917 von USA für ein „Butterbrot“ gekauft. Wir probierten alle den guten westindischen Rum (zum Teil natürlich wieder auf Kosten „meines“ Geschirrs!) und nahmen noch genügend volle Flaschen mit, das Stück zu 67 Cent (2,70 DM).

Es folgte der elftägige Atlantictrip nach Dublin/Irland. Das heiße tropische Wetter hielt sich bis auf etwa 35 Grad Nord. Vor England kühlt es ab, es folgen Nebel und sehr stürmische Tage, die mir bezüglich des Aufdeckens das Leben sauer machten.

Wir gehen drei Tage nach Dublin, fünf Tage nach Liverpool/England, wo wir einen Neger von Bord geben, der sich auf St. Thomas an Bord geschmuggelt hatte. Das war eine Überraschung und ein Spaß! Dann geht es durch den Kanal für eineinhalb Tage nach Le Havre, ferner zwei Tage Antwerpen und weiter am 2. August nach Rotterdam.

Da das Schiff von dort nach Hull/England und dann erst nach Hamburg gehen sollte, ich von Rotterdam aber einen kürzeren Weg nach Remscheid hatte und bei meiner Zeitknappheit acht Tage sparen konnte, bat ich den Kapitän, in Rotterdam abzumustern zu dürfen. Obwohl ich bis Hamburg verdingt war, ließ er mich schließlich laufen. Ich war darüber doch froh, denn die Seefahrt war zwar herrlich, meinen Job hatte ich aber restlos satt.

So stieg ich mit 108 Pfund Gepäck in den nächsten Zug nach Deutschland und pas-



Bild 6. Pantrygast Huljus im Hafen von Liverpool

sierte die Grenze in der Nacht zum 3. August.

Damit hatte mein etwa elf Monate langer Ausflug in die weite Welt sein Ende gefunden (Bild 6).

Als Leichtmatrose, deutscher Besucher, Stahlwerksarbeiter und wieder als Schiffsjunge, habe ich per Schiff, Bus, Flugzeug und Auto eine Entfernung zurückgelegt, die etwa dem doppelten Umfang der Erde entspricht.

Viele schöne Erlebnisse, aber auch Sorgen und harte Arbeit, Strapazen in mehrfach wechselndem Klima zwischen Tropen, dem kalten amerikanischen Winter und wieder Tropen, zahllose Begegnungen mit Menschen vieler Nationen, bunte Abenteuer aller Art, waren mir in dieser Zeit beschieden und machen mir diese Reise zu einem unvergeßlichen Erlebnis, für das ich sehr dankbar bin

Nun freue ich mich wieder auf die Arbeit in der BSI.

Hannes Huljus

Wußten Sie das schon?

In den Betriebsferien werden in der Sandaufbereitung Papenberg einige Neuanlagen aufgestellt und Umstellungen durchgeführt, die Verbesserungen in unserer Sandwirtschaft mit sich bringen sollen. An Stelle der alten bereits demontierten Mischschnecken gelangen zwei neue Sandmischer zur Aufstellung, ferner werden ein Polygonsieb und eine Sandschleuder eingebaut, die beide an eine ebenfalls neu angelegte Entstaubungsanlage angeschlossen werden. Hierdurch wird es möglich sein, den gebrauchten, heißen Altsand zu kühlen und zu entstauben. Das wiederum hat zur Folge, daß durch erhöhten Altsandzusatz der Verbrauch an Neusand gesenkt werden kann.

*

Weiterhin wird in den Betriebsferien eine Kühlanlage der Firma Friedrich Haas, Remscheid-Lennep, zur Kühlung des getrockneten Kernsandes in unserem Sandlager Papenberg aufgestellt. Der Zweck dieser Anlage ist, stets kühlen Kernsand zur Verfügung zu haben.

*

Aufnahmen für Paßbilder für die Werksausweise werden jeden Mittwoch zwischen 14 und 16 Uhr in unserem Fotolabor gemacht.

*

In der Schmelzerei Papenberg wird der Kupolofen 3 auf Wasserkühlung umgebaut. — Der Schrott- und Roheisenlagerplatz erhält die bereits seit längerer Zeit geplante Dacheindeckung.

*

Neben den erwähnten größeren Bauvorhaben werden außerdem während der Betriebsferien in Papenberg und Stachelhausen die üblichen Reparaturen und Instandsetzungsarbeiten an den Betriebsanlagen durchgeführt, insbesondere erfahren die zahlreichen Motore, die Laufkräne und Fließbänder usw eine gründliche Überholung.

*

Wir suchen zur Veröffentlichung in unserer Werkszeitung laufend Artikel in Form von Erzählungen, Erlebnisberichten, Beobachtungen und Betrachtungen, die von Arbeitskameraden geschrieben sind.

Aus unserer Mitte

Ehe ein Gußstück, nachdem es geputzt ist, in die Bearbeitung geht, das heißt, auf Spezialmaschinen wie Drehbänken, Horizontalbohr- und Fräswerken sowie Hobelmaschinen die für seinen Verwendungszweck notwendigen Maße erhält, kommt es in die Hände des Anreißers, der innerhalb der Bearbeitungswerkstätte eine wichtige Funktion ausübt. Er ist die erste Hilfe für den Bearbeiter an der Maschine. Beide arbeiten eng zusammen. Seine Tätigkeit ist der Ausgangspunkt für eine ordnungsmäßige und korrekte Bearbeitung eines Abgusses überhaupt. Vor allem bei schwierigen Gußstücken bedarf es einer besonderen Fähigkeit, das Stück so anzureißen, daß auch bei eventuellen kleinen Unstimmigkeiten eine dem Gebrauchszweck des Stückes einwandfreie Bearbeitung möglich ist.

Voraussetzung für die Tätigkeit eines Anreißers ist eine gewisse technische Vorbildung. Er muß technische Zeichnungen lesen können und die Winkelfunktionen beherrschen.

Einer dieser Arbeitskameraden, die die Tätigkeit eines Anreißers in unserem Werk ausüben, ist **Walter Baumgart** in der Halle Süd. Er ist seit 1938 bei uns und war bis zur Demontage im Werk Loborn beschäftigt.

Bevor er ein Gußstück in Behandlung nimmt, erhält er vom Meister die Zeichnung, nach der es angerissen werden muß, das heißt, nach der auf dem Stück die Maße für die Bearbeitung durch Linien angezeichnet werden (Bild 1).

Bild 1



Jener bespricht auch mit ihm, von welchen Bezugskanten ausgegangen wird.

Um die Anrisse gut sehen und erkennen zu können, wird das Stück zunächst an den zu bearbeitenden Flächen weiß angestrichen (Bild 2).



Bild 2

Dann wird es auf die Anreißplatte gelegt und zwar so, daß es auf drei Punkten ruht, damit es in der Waagerechten schnell ausgerichtet werden kann (Bild 3).



Bild 3

Anschließend legt er in groben Zügen die Hauptmaße in der Höhe für die Bearbeitung fest. Bei Unstimmigkeiten wird die waage-

rechte Ausrichtung vermittelt und die so gewonnene neue Horizontale als Bezugslinie zu Grunde gelegt (Bild 4).



Bild 4

Jetzt wird der Abguß rechtwinklig zur Horizontalen gestellt und dann in Verbindung mit der Bezugslinie die Mitte gesucht. Von hier aus werden nun die Durchmesser und eventuellen Höhenmaße angezeichnet (Bild 5).

Ist diese Arbeit getan, wird das Stück um 90° gekippt und nach der Mittellinie ausgerichtet, damit die Lage der Bohrungshöhen festgelegt werden kann (Bild 6). Die so erhaltenen Bearbeitungsflächen werden durch Körnerschlag

Bild 5



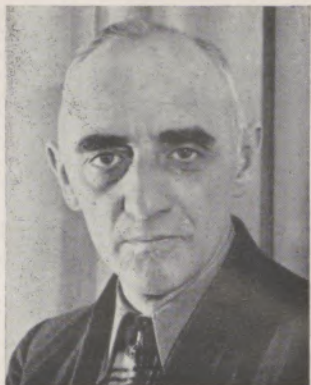
Bild 6

markiert, um dem Bearbeiter die Maße gut kenntlich zu machen.

Wie Walter Baumgart, so sind alle Anreißer in unserem Werk täglich dabei, mit sicherer Hand und gutem Auge die verschiedensten Abgüsse für die Bearbeitung anzuzeichnen. Das erfordert viel Umsicht und viel Geschick beim Anhängen der Stücke, daneben auch räumliches Vorstellungsvermögen und Interesse an der Arbeit sowie peinlichste Gewissenhaftigkeit, weil ein einziger falscher Anriß den ganzen teuren Abguß unbrauchbar machen kann.

Walter Baumgart versteht seine Tätigkeit mit der notwendigen Aufmerksamkeit und Genauigkeit. Er ist ein freundlicher und hilfsbereiter Arbeitskamerad; er lacht gern und weiß sich mit seiner stets guten Laune, die überhaupt gerade in der Halle Süd immer zu finden ist, auch in schwierigen Situationen zu helfen.

Nach des Tages Arbeit weilt er am liebsten zu Hause bei seiner Frau und seinen drei Kindern, und sein Hobby ist sein großer Garten neben seinem Häuschen. Dort züchtet er mit Vorliebe Rosen, denen er seine Freizeit schenkt, und seine größte Freude ist, wenn ihm wieder mal ein besonders schönes Exemplar gelungen ist.



Erich Sander

reitet sein



Es gibt Menschen, die erhaben lächeln über die Briefmarkensammler, Taubenzüchter, Bastler, Funkamateure und was es sonst noch an Steckenpferdreitern gibt. Sie wissen aber nicht, welche Freude, welche Entspannung und Erholung diese Liebhabereien mit sich bringen, welchen wohltuenden Einfluß sie als Ausgleich zur eintönigen Berufsarbeit ausüben, und welche Bedeutung sie vor allem haben, wenn erst der Ruhestand da ist. Steckenpferdreiter haben mehr vom Leben, sagt man, und das ist wahr. Ein Steckenpferd hat auch unser Arbeitskamerad Erich Sander, jetzt Werksaufsicht.

Wir haben gerade ihn heute herausgegriffen, weil seine Liebhaberei ihm über manchen Berg des Kammers und der Sorge hinweggeholfen hat.

Sein Steckenpferd ist seine Teckelzucht. Schon als Kind ist er bei seinem Opa zwischen indischen Doggen und deutschen Vorstehhunden aufgewachsen, und dann endlich ging sein und seiner Frau sehnlichster Wunsch in Erfüllung: einen Rassteckel zu besitzen und auf der Hündin „Anni von der Behmenburg“ eine Zucht aufzubauen.

Erich Sander ist ein Freund des Waldes und als solcher gehört der Teckel zu ihm, der für ihn das Ideal eines Hundes ist, treuer als ein Mensch, ein guter Kamerad und Beschützer, daneben mutig, wenn es gegen Fuchs und Dachs geht, und ein ausgezeichnete Jagdhund. Seine „Schwarzroten Kurzhaar“ sind berühmt. Einer ging bereits nach der Schweiz. Eine ganze Mappe voll Urkunden und Auszeichnungen zeugen von den Erfolgen seiner Liebhaberei. Auf dem Bild ist links seine Schönheitskönigin „Cora vom Sanderhof“ zu sehen, die drei Mal das Internationale, ein Mal das Holländische Championat, den Wanderpreis „das silberne Hundehalsband“ und den „Königin Juliane-Preis“ errungen hat. Alle seine

Teckel sind mit den besten Leistungszeichen prämiert, und als Krönung ist ihm der Titel „Jagdgebrauchsteckelzwinger vom Sanderhof“ verliehen worden.

Bei allen diesen Erfolgen aber ist für ihn ausschlaggebend, daß diese Liebhaberei sein Leben verschönt. Seine Teckel sind seine besten Freunde geworden. Mit Rührung erzählt er ein Erlebnis: Als er in den vergangenen Monaten seiner Krankheit mit seinen Teckeln spazierenging, wurde er plötzlich sehr schwach. Er mußte sich auf einen Baumstumpf setzen und wurde ohnmächtig. Als er zuhause erwachte, erzählte man ihm, daß seine Teckel aufgeregt und bellend hin und her gelaufen waren und die Menschen in der Umgebung alarmiert hatten, die ihn dann nach Hause brachten.

Dieses Steckenpferd ist nicht nur ein Ausgleich zu seiner Berufsarbeit, sondern es bringt ihm unzählige Freuden, Erholung und Abwechslung und auch Trost, wenn das Leben mal hart mit ihm umgeht, und er kann diese seine Freunde nicht mehr entbehren.



Jubilar- feiern



in der Karusselldreherei Stachelhausen

von links nach rechts: Karl Eigenbrod, Pensionär Fritz Witt, Rudolf Reuter, der Jubilar Heinrich Ziemann (40 Jahre Mitarbeit), Karl Wehmann, Walter Kunz



. . . in der Karusselldreherei Stachelhausen

Erich Krah, Robert Isermann, der Jubilar Walter Kunz (25 Jahre Mitarbeit), Karl Eigenbrod, Gustav Albert

. . . im Modellager Stachelhausen



Otto Müller, Franz Tempel, Otto Rudat, der Jubilar Adam Auel (25 Jahre Mitarbeit), Henry Nicol, Heinrich Roland



om rechten Tun

Vor vielen hundert Jahren lebte in Peking ein Bildschnitzer. Er wohnte in einer kleinen Hütte in der Nähe des Purpurberges in dürftigen Verhältnissen. Obwohl er ein geschickter Meister seines Fachs war, hatte er mit seiner Hände Arbeit nicht so viel verdienen können, um sich eine Frau zu kaufen, die ihm den ärmlichen Haushalt führen und Söhne schenken konnte.

Darüber war er sehr traurig, und er sann auf Mittel und Wege, wie er sich einen Namen machen könnte, denn der Ehrgeiz des Künstlers brannte in ihm und ließ ihm keine Ruhe. Eines Tages kam ein hoher Mandarin zu ihm und erteilte ihm einen Auftrag. Er sollte für den Himmelstempel einen Glockenstuhl schnitzen.

Der Bildschnitzer war über diesen ehrenvollen Auftrag sehr erfreut und machte sich sogleich an die Arbeit. Es sollte nach dem Willen des Meisters ein Werk werden, das alles bis dahin Gewesene in den Schatten stellte. Dieser Glockenstuhl sollte ihn reich und berühmt machen, und er wollte ein vornehmer Herr werden, der sich Knechte hielt, die für ihn arbeiteten.

Er schaffte Tag und Nacht und gönnte sich keine Ruhe.

Als nun der Glockenstuhl fertig war, sah er, daß er ein Werk geschaffen hatte, das alle anderen an Schönheit und Vollkommenheit übertraf. Der Mandarin lobte den Meister über alle Maßen und wollte nicht verfehlen, dem erhabenen Sohne des Himmels, dem Kaiser, von der besonderen Kunstfertigkeit des Bildschnitzers zu berichten.

Dieser aber wurde stolz und hochmütig und warf das Geld, das er für seine Arbeit erhalten hatte, in den Teehäusern unter die Leute.

Wenn aber die Glocke des Himmelstempels mit dumpfem Dröhnen zum Räucheropfer aufforderte, freute sich der Bildschnitzer und prahlte vor den Umstehenden: „Hört Ihr die ehrwürdige Glocke dröhnen? Sie hängt in einem Glockenstuhl, den ich, der große und berühmte Meister, gemacht habe.“

Als jedoch nach einiger Zeit eine Feuersbrunst den Tempel mitsamt dem Glockenstuhl vernichtete, erblickten viele ein Zeichen der Götter darin, die dem hoffärtigen und leichtsinnigen Meister zürnten.

Bald war das Geld aufgebraucht, und er kehrte wieder in seine kleine Hütte in der Nähe des Purpurberges zurück. Er war weder reich noch berühmt geworden und ärmer denn je. Da haderte er mit den Göttern und seine Unzufriedenheit verbitterte seine Tage.

So vergingen viele Jahre. Eines Tages hielt eine prächtige Sänfte vor seiner Tür, und der Mandarin kam wieder zu ihm herein. Der Meister sollte für den wiedererstandenen Himmelstempel einen neuen Glockenstuhl schnitzen. Er machte sich sogleich an die Arbeit, denn er hoffte, durch ein neues Meisterwerk zu Macht und Ansehen unter den Leuten zu gelangen und die Liebe der Frauen zu erringen. Es wurde ein wunderschöner Glockenstuhl.

Bald darauf jedoch zerstörte ein Erdbeben den Tempel und das Werk des Meisters. Er gelangte weder zu Macht und Ansehen unter den Leuten, noch konnte er die Liebe der Frauen erringen, wie er es so sehnlichst erhoffte.

Da wurde der Bildschnitzer demütig und bescheiden und begrub all seine eiteln Hoffnungen und Wünsche. Er lebte fortan still und zurückgezogen und wollte nichts mehr für sich als eine Schale Reis, um seinen Hunger zu stillen, und einen Trunk klaren Wassers, um seinen Durst zu löschen.

Wieder kam nach einigen Jahren der Mandarin zu ihm, und wieder sollte der Meister für den Tempel, der kurz vor der Einweihung stand, einen Glockenstuhl schnitzen. Er machte sich ans Werk und schuf einen neuen Glockenstuhl und hatte bei dieser Arbeit kein anderes Ziel, als einen zu schaffen, der seinen heiligen Zweck im Tempel erfüllte, und er dachte nicht mehr an Macht und Ansehen und an die Liebe der Frauen.

Als er fertig war, sah der Meister, daß es ein guter Glockenstuhl war. Er blieb bescheiden und freute sich nur über sein Werk.

Da wurde er reich und berühmt, gewann Ansehen und Macht unter den Leuten und errang die Liebe der Frauen.

Werner H. Gapert, Techn. Büro Stachelhausen

Mit den Sängern an der Agger

Beim herrlichsten Sonnenschein starteten am Samstag, dem 31. Juli, die Sänger des **MGV Bergische Stahl-Industrie** mit ihren Frauen zu einer Talsperrenfahrt durch das Oberbergische Land.

Zwei schucke und geräumige Omnibusse der Stadtwerke garantierten eine bequeme Reise. Es war gegenüber mancher, auch schönen Fahrt an den Rhein mal etwas ganz anderes. Wieviele kannten die meisten der Sperren in unserer näheren Heimat noch garnicht, und da diese von hohen, schattigen, faßt blauen Tannenwäldern umrahmt liegen, gab es immer wieder freudige Ausrufe des Erstaunens über soviel Schönheit.

Nicht bei allen Talsperren hatte man beim Bau der Zufahrtsstraßen mit Bus-Besuchen gerechnet. So war es besonders an der Lingese-Talsperre für unsere beiden Fahrer ein schwieriges Stück Arbeit, die riesigen Busse auf kleinstem Raum zu wenden. Aber einer soll mal gesagt haben: Nichts ist unmöglich; und so klappte es auch hier zum Schluß doch noch.

Durch das zum Schützenfest festlich geschmückte Meinerzhagen ging es nach kurzer Rast an der Aggertalsperre hinab nach Dümmlinghausen, wo die einfahrenden Omnibusse von einer 60 Mann starken Musikkapelle begrüßt wurden. Ein guter Einfall des Gastwirtes Karl Jäger, der dafür die gesamte Schützenkapelle aufspielen ließ.

In Dümmlinghausen war auch Kirmeß. Aber sie konnte niemanden vor das Haus locken; denn im geschmückten Saal des Schwarzenberger Hofes wurde ein Abendbrot aufgeföhren, so reichlich und geschmackvoll angerichtet, daß nach der Mahlzeit alle des Lobes voll waren. Eine fleißige Klavierspielerin hatte sich eingefunden, die die Darbietungen der Sangesbrüder **Heinrich Heuser** und **Josef Geisler** vortrefflich umrahmte.

Eine Flasche mit Erbsen machte die Runde und ihren Inhalt nach der Zahl anzugeben, war wirklich eine schwere Arbeit. Gewinner der gediegenen Preise wurden **Frau Junggeburdt** und Sangesbruder **Erich Holthaus**.

Bald spielte die Tanzkapelle Geister zum Tanz auf und unser Gast Heinz Lindenberg hatte beide Hände voll zu tun, um möglichst alle sich bietenden lustigen und drolligen Vorkommnisse im Bilde festzuhalten.

Allzürsch verging der schöne Abend, und es wurde bald 3 Uhr, als der Letzte den Bus zur Heimreise erkletterte.

Es war eine Fahrt fröhlicher Menschen, die auch nach getaner Arbeit noch soviel Muße haben, sich im Liede und im Freundeskreis zusammenzufinden, um nicht ganz dem Tempo der Zeit zum Opfer zu fallen.

Heinrich Förster, Versand Stachelhausen





Für unsere Frauen

Wir Frauen haben nun mal alle unsere Sorgen: die einen kleine, die anderen große. Aber Hand aufs Herz: machen wir uns nicht manchmal das Leben unnötigerweise schwer, viel schwerer, als es in Wirklichkeit ist?

Da ist Krankheit in der einen Familie, da Ärger mit den lieben Verwandten oder Bekannten, da reicht das Geld nicht für alle unsere Wünsche, dort warten wir vergeblich auf eine neue gute Wohnung. Wenn wir aber an alles, was wir zur Überwindung der Schwierigkeiten verschiedenster Art tun, mit Energie und einem gewissen Schwung herangehen, der von einem gesunden Optimismus getragen, zum Leben nun einmal notwendig ist, glauben Sie mir, es geht immer, es geht alles viel leichter, und wir werden manches zwingen, das uns unbezwingbar erschienen ist oder uns heute noch unbezwingbar erscheint.

Man darf nicht einfach sagen: ich muß jetzt einen Kühlschrank, ich muß jetzt einen neuen Teppich oder irgend etwas anderes haben, was meine Bekannten sich gekauft haben, meine Freundinnen sich leisten können. Man stürzt sich in Schulden und hat nie endenwollende Abzahlungen, die allwöchentlich oder allmonatlich neuen Ärger bringen.

Wenn die Kollegin oder die Nachbarin sich jedes Frühjahr einen neuen Mantel nebst Hut und sonstigem Zubehör leisten kann, dann muß ich das alles ja nicht unbedingt auch haben. Ich muß keinen großen Geburtstagskaffee geben, muß nicht die Verlobung der Tochter mit einem Essen für 30 Personen feiern, wenn ich nachher dafür hungern oder Schulden abbezahlen muß oder meiner Familie dann nur das allereinfachste Mittagbrot vorsetzen kann. Man sollte sich stets fragen, ob man das alles wirklich muß.

Man lebt viel leichter, wenn man nicht alles haben muß, sondern erst einmal sieht, daß alles Nützliche und Notwendige da ist. Kein vernünftiger Freund, wenn er ein guter Freund ist, wird uns deshalb anders ansehen oder uns gar gram sein. Ist er es trotzdem, dann sollte er niemals diesen Namen tragen. Was ich muß, wirklich muß, ist, daß ich vor allen Dingen erst einmal darauf sehe, daß die Meinen und

ich gesund sind und es auch bleiben. Dann erst kommt alles andere. Die Freude an kleinen und kleinsten Dingen des Alltags, die wir uns und vor allem unseren liebsten Menschen bereiten, gibt unserem Leben den rechten Sinn, der nicht nur von großen Dingen abhängt, sondern eben von den Freuden unseres Alltags, von den kleinen, besinnlichen.

Gewiß — zu allem ist eine gewisse Anstrengung notwendig. Doch genügendes Selbstvertrauen hilft über manche schwierige Lage hinweg, und meist sieht hinterher alles so einfach aus, daß man selbst nicht begreift, wie es möglich gewesen ist, sich um die Überwindung Sorge gemacht zu haben. Man kann nämlich fast alles, was man wirklich will. Nur dann, wenn man den festen Willen zur Durchführung einer Aufgabe nicht hat, mißglückt sie. Es heißt dabei natürlich oft, auch mit unangenehmen Dingen fertig zu werden. Aber es ist schon so, daß man sie am schnellsten hinter sich bringt, wenn „man den Stier bei den Hörnern packt“. Allzu langes Überlegen bringt einen nie weiter. Natürlich heißt das nicht, daß wir unüberlegt handeln sollen. Zu jeder Tat gehört eine gewisse Überlegung — aber keine allzu lange; denn sonst finden wir immer wieder ein Wenn und Aber, die uns straucheln und nicht zum Ziel kommen lassen.

Wie viele Menschen machen sich das Leben besonders dadurch schwer, daß sie immer wieder sagen: ja früher, da hatten wir...; ja früher, da konnten wir... Das sind völlig unnütze Gedanken, die wir beiseite tun sollten. Was wir früher einmal hatten, oder was wir einmal gewesen sind, das gehört der Vergangenheit an, die niemals, in keinem Leben, wiederkehrt. Es ist unnützer Ballast, seelische Belastung schlimmster Art, wenn man verlorenen Dingen, verlorenem Glück oder was wir dafür hielten, nachtrauern. Vor allem darf eine solche Trauer nicht Besitz von uns nehmen, darf uns nicht den Mut rauben, immer wieder von vorn anzufangen, immer wieder neue Energie aufzubringen, dem Geschick ein „Dennoch“ entgegenzusetzen. Trauer um etwas unwiederbringlich Verlorenes hilft uns nicht vorwärts, sondern hemmt uns, macht uns unfrei und gefesselt an etwas, das vergangen ist und niemals wiederkommt.

Immer wieder, wenn die Sorgen drücken und fast untragbar erscheinen — und wenn

ist das nicht schon so ergangen? — wollen wir uns vor Augen halten, daß Hunderttausende von Menschen nach dem letzten Krieg wieder von vorn beginnen mußten, daß Hunderttausende von Frauen, nicht nur bei uns, ihr und ihrer Kinder Leben meistern mußten, allein, nur auf sich selbst gestellt, weil der Krieg ihnen den Ernährer genommen hat. Sie mußten es mit der ganzen Verantwortung tun, die die Erziehung

der Kinder mit sich bringt, und müssen es zum großen Teil auch heute noch. Sollte das, was Hunderttausende fertigbringen, nicht auch jeder von uns gelingen? Wir wollen wenigstens versuchen, mit den täglichen Sorgen immer möglichst schnell fertigzuwerden. Schon ein Versuch wird uns zeigen, daß wir Erfolg haben, der uns für neue Schwierigkeiten auch wieder neuen Mut und neue Hoffnung geben wird. cg

Was noch interessiert

Am 7,5 t- Gießkran der Formerei Papenberg ist versuchsweise eine Führerkorbbelüftung angebracht worden, um den Kranfahrer vor den Sodadämpfen und dem Qualm beim Abgießen des flüssigen Eisens aus dem Ofen zu schützen. Durch einen Ventilator wird Luft angesaugt, durch Rohre geleitet, die dann die Sodadämpfe und den Qualm von der Nähe des Kranfahrers wegbläst. Sollte sich diese Einrichtung bewähren, wird in Erwägung gezogen, eventuell auch andere Kräne, die unter denselben Belästigungen leiden, damit auszurüsten.

Das Bild zeigt die Versuchs-Führerkorbbelüftung



Sammelmappen für den 2. und 3. Jahrgang unserer Werkszeitung sind im Personalamt zum Preise von 1 DM erhältlich.

Auflösung des Silbenrätsels aus Nr. 32

Schlittschuh - Entwässerungsanlage - Imi - Nutzeffekt
- Garnieren - Alibi - Natürlich - Zweiggeschäft - Ehrenrechte - Saaltochter - Lebenslauf - Erika - Bürokratismus - Einmaleins - Nase - Meinen - Ananaseis - Garbo - DEW - Everglaze - Rechnen - Trödelei - Obbeinig - Rathenow - Narretei - Einbrenne - Befund - Elementarschule - Nothelfer - Erdapfel - Iwo - Nachtruhe - Endkampf - Mohrenkopf - Werksfürsorge - Erdöl - Immerwährend - Strohwitwe - Einäschern - Nachwirkung - Viertelstunde - Endlos - Rettich - Bantam - Rowenta - INC - Naschwerk - Gattenmord - Erbsensuppe - Namensvetter - Erfordernis - RIP - Wanderbühne - In flagranti - Revers - Doppelbüchse - Dunstkreis - Idiologisch - Evangelium - Wärmeflasche - ABC Handwerk - Richtfest.

„Sein ganzes Leben mag der Tor neben einem Weisen verbringen - er wird die Wahrheit nicht erfassen - so wenig, wie der Löffel den Geschmack der Speise schmeckt.“

Unser Bilderpreisrätsel

Was tun sie?

Die auf den folgenden Seiten dargestellten Personen üben jede eine bestimmte Tätigkeit in unserem Werk aus. Handwerkszeug, Maschinen und sonstige Geräte sind weggenommen. Finden Sie heraus, was die einzelnen tun, und schreiben Sie es den Nummern nach auf, zum Beispiel, Nummer 9: spielt Klavier, Nummer 8: häkelt, Nummer 6: dirigiert usw. Wenn Sie gefunden haben, welche Tätigkeit die einzelnen ausüben, schreiben Sie es auf eine Karte oder einen Zettel und schicken Sie ihn bis zum 10. September an den „Schmelztiegel“. Für die sechs richtigen Einsendungen (maßgebend sind die Originalbilder, die wir in der nächsten Nummer veröffentlichen), sind sechs Preise zu je 5.- DM ausgesetzt. Bei mehr als sechs richtigen Einsendungen entscheidet das Los.



Was



7

Sie?

8



9



11



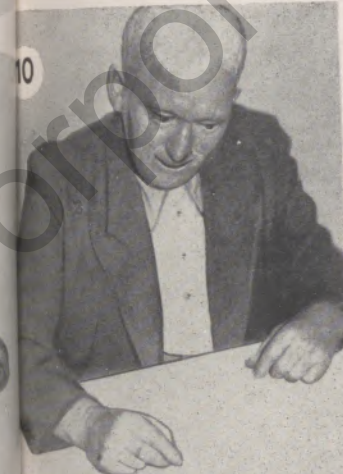
5



3



4



10



6



12



Et Jubiläum!

Wecker fufontwengtede Johr on mi'er,
jo, oft sugar alt seit dr Li'ehr
bi i'ener Firma hät geschafft,
met freschem Mout on on jonger Kraft,
därr wi'et äs Jubilar geehrt
on an dem Ehrendag beschert.

Derr Arbeitsplatz wüöd utstaffiert
met bongten Bloumen nett garniert,
en nett Geschenk wüört opgestault,
die Firma gött en ganz Gehault.

Am Owend gonnt de nögsten Fröng
tem Fieren en de Wohneng renn.
Hie gi'eht et dann wall lösteg tuo,
die Freudenwellen schlagen hou,
dr Fusel löppt – et wi'et geruckt
on nette Happen raffgeschluckt.

Su wor et och biem Schmetzen-Blou,
Derr haar em Stall en decke Sou,
nett rosoruot – mem Kregelsteert,
et woar dem Blou sin Steckenpeerd.

He pflegen et äs wie en Kengk,
he schötzen et vörr Reen on Wenk,
et haar et gout – woar kuogelronk,
on wog wall bauol 200 Ponk.

Derr Blou har sech nitt lompen loten,
sie kuonen suppen – bis se schooten
on nit mi'er op den Bi'enen stongen,
do seet dr Blou: „Et es gelungen,
sie hant nu all genuog gesooopen,
nu lott se gonn – dann gonn ech schloopen.“

Sing Fröng jedoch – dat woren Racker,
die schleiden en denn Stall sech wacker
on stri'eken do, jetz sichet platt,
det rosa Ferken plesterschwatt.

Des angern Dags – et wor alt spät,
hatt vör de Hippen he gemäht,
on koom mem Mänken en denn Stall,
on hi'el von Wiedem ald en Kall
met si'enem Steckenpeerd – dr Sou.
Doch do seit he: „Ja, benn ech blou?
Mien Jott – watt es dann hie passiert?
dat Ferken es jo schwatt lackiert!“

He ri'ep seng Frau – die viel bauol ömm,
on li'ep wie doll em Stall erömm,
„Datt sind ding Fröng – i'ehr wied gesooopen,
dann wüöd hie en den Stall gekroopen,
dat arme Di'er met Farw bestri'eken.
Jong – hätt ech jetz en suoren i'eken,
Ech wössen alt – watt ech dann dätt,
ech hi'el se all ut ährem Bett,
on stri'ek se uoch dann Mann vör Mann
met decken schwatten Farwen aan.“

„Jo“ – seit he – „Frau – et es mr kloar,
datt dat ki'en netten Affgang woar,
watt nötzet et nu – datt vi'er hie schengen,
ech well et en et Schleithuus brängen,
et suol jo su gegeeten wearen,
denn ieweg es ki'en Deng op Earen.“

Su hätt dr Blou no döser Neit
ant Jubiläum oft gedeit.

Heinrich Förster, Versand Stadelhausen

Das Schönste Foto des Monats

Aufnahme:
Karl Heinz Voß
Modellschlosserei Papenberg
„Spielkameraden“
Kamera: Agfa-Isolette



An dieser Stelle wird in jeder Nummer unserer Werkszeitung „das schönste Foto des Monats“ veröffentlicht und mit 10 DM prämiert. Von neun Einsendungen ist obenstehendes Bild als das beste anerkannt worden. Die Fotothemen für die nächsten Monate sind: für September: „Blüten“, für Oktober: „Das schönste Urlaubsbild“, für November: „Im Verkehr“, für Dezember: „Der Herbst“. Letzter Einsendetermin ist jeweils der 1. eines jeden Monats. Wir bitten, sich an die gestellten Themen zu halten.

Lieber Fotofreund!

Mit Deinem Bild lieferst Du einen ausgezeichneten Beitrag zu unserer Foto-Schule. Das Wichtigste beim Fotografieren ist nämlich: im richtigen Augenblick am „Drücker“ sein!

Unser Thema „Kinder beim Spielen“ ist im übrigen auf fruchtbaren Boden gefallen. Die Auswahl des Bildes war nicht leicht. Aber es muß gesagt werden: ein wenig Regie darf auch bei Kinderbildern nicht fehlen. Und bitte: keine Motive „stellen“! Das gab es auch. Ich muß nochmals betonen: das Wichtigste . . . siehe oben! Noch etwas: man braucht für gute Bilder keine teure Kamera. Das Bild beweist es ja. Trotz technischer Mängel (Unschärfen am Rand) ein gut gelungener Schnappschuß.

Zu unserem nächsten Thema wünscht Euch „Gut Licht“

Euer Fotofreund Alfons Korn, Stachelhausen



Für unsere Kinder

Vor ein paar Tagen — es war ein wunderschöner warmer Sommertag — wanderte ich durch den Wald. Die Strahlen der Sonne fielen noch schräg durch die Stämme der hohen Bäume, denn es war noch sehr früh.

Da sah ich zwischen zwei braunen rissigen Tannenbäumen ein wunderbares Netz gespannt. Es war ziemlich groß und wie aus feinsten grauen Seidenfäden gesponnen, ganz regelmäßig, und so schön, daß es bestimmt kein Weber auf seinem Webstuhl nachahmen kann. An einigen der Fäden hingen Tautropfen, und in ihnen spiegelten sich die Strahlen der Sonne, daß es glitzerte und funkelte, als wären glänzende Edelsteine in tausend Farben in das Netz eingewebt.

Als ich es mir genau ansah, gewahrte ich eine ziemlich große Spinne, die in einer Ecke des Netzes saß und mich neugierig beobachtete. Voll Freude über den schönen Morgen und das kleine Kunstwerk, das da vor mir ausgebreitet war, grüßte ich übermütig Frau Spinne und bot ihr einen fröhlichen „guten Morgen“. Da hörte ich ein feines Stimmchen, das ebenfalls „guten Morgen“ wünschte, und bald hatte sich zwischen uns ein Gespräch angeknüpft. Woher ich komme und wohin ich ginge, wollte Frau Spinne Webefein wissen. Ich sagte es ihr, und sie erzählte mir dafür ihre Geschichte, die ich euch, liebe Kinder, heute wiedererzählen will.

Frau Spinne Webefein war nicht immer im Walde geblieben. O nein. Sie war auch schon einmal in einer großen Stadt gewesen. Und das ging so zu: Sie hatte vor einigen Wochen begonnen, ein neues Netz zu spinnen, um sich darin einen kleinen Vorrat an Fliegen für den kommenden Herbst einzufangen. Als sie gerade dabei war, sich an einem langen Faden hinunterzulassen, ging eine Mutter mit ihren Kindern beerensammelnd durch den Wald. Frau Spinne hatte nicht aufgepaßt und fiel in den Korb, der schon fast voll von Beeren war. Niemand hatte das bemerkt, und die arme Frau Spinne versuchte mit allen Kräften, wieder aus dem Korb herauszukommen. Doch die blanken blauen Beeren waren so rund, und es waren so viele, daß sie den Rand des Korbes nicht

erreichen konnte, sondern immer tiefer in die Waldbeeren versank. Traurig gab sie es schließlich auf und wartete auf die Dinge, die geschehen würden.

Es dauerte eine ganze Weile, da war die Frau, die den Korb mit den Beeren trug, zu Hause angekommen und schüttete seinen Inhalt in eine Schüssel. „Pfui! Schau Mutter, die garstige Spinne!“ rief der kleine Junge, als er das krabbelnde Etwas zwischen den Waldbeeren sah. Schnell griff die Frau zu und warf die Spinne zum Fenster hinaus. Draußen hatten gerade kleine Mädchen gespielt und ihren Puppenwagen stehen gelassen, in den Frau Spinne zu ihrem Glück fiel, ohne sich wehzutun. Wie betäubt blieb sie liegen, denn es war inzwischen dunkel geworden und die Kinder nahmen den Wagen mit ins Haus. Beim Lampenschein im Zimmer sahen sie die Spinne auf dem Kissen neben der Puppe liegen und riefen erschreckt nach der Mutter. Diese jedoch sagte: „Wir wollen sie nicht totmachen, denn man sagt: Spinne am Abend, erquickend und labend. Laßt sie also am Leben. Sie fängt Mücken und Fliegen, die uns sonst so lästig sind. Ich werde sie in den Schuppen mitnehmen, wenn ich Holz hole. Mag sie sich dort ein Eckchen für ihr Netz aussuchen.“

So wurde die arme Spinne, die schon große Sehnsucht nach der frischen Luft des Waldes hatte, in den Stall gebracht und kroch nun ganz verängstigt von einer Ecke in die andere. Schließlich blieb sie müde bis zum nächsten Morgen sitzen und begann dann doch, in einer Ecke ein Netz zu weben, denn sie mußte ja doch dafür sorgen, daß sie etwas zu essen bekam. Aber wie scheußlich staubig und dumpfig war es in dem engen Schuppen, in dem Holz und Kohlen und allerlei Geräte aufbewahrt wurden. „Könnte ich doch wieder in meinen schönen großen Wald!“ dachte sie ganz traurig. „Aber sicher werde ich ihn nie mehr wiedersehen.“

Wie sie so herumkroch, sah sie an einem Haken in der Ecke neben dem Fensterchen, das aber verschlossen war, einen Korb hängen. „Sollten die Menschen darin vielleicht auch Waldbeeren sammeln?“ dachte sie. „Der sieht doch ganz so aus wie derjenige, in dem man mich hierher gebracht hat. Am besten, ich webe hier ganz in der Nähe mein Netz, und wenn es so weit ist, dann schlüpfe ich schnell in das Geflecht des Korbes, ohne daß mich jemand bemerkt.“

Und richtig: eines Tages kam ein junges Mädchen und nahm den Korb vom Nagel. Schnell kroch Frau Spinne Webefein hinein und rollte sich ganz fest zusammen, damit niemand sie merken konnte. Vielleicht hatte sie Glück und kam wieder zurück in ihren Wald. So geschah es auch. Sie fand wieder zwei große starke Tannen, eben die, an denen jetzt ihr Netz hing, das mir so gut gefiel. Niemals mehr

wollte sie den Wald verlassen, der ihre Heimat war.

„Sage es auch den Kindern“, bat sie mich, „daß sie nicht mutwillig mein Netz zerstören, denn mit ihm fange ich manche lästige Fliege und Stechmücke, die euch sonst im Walde quälen würden.“

Nun habe ich euch die Geschichte der Frau Spinne Webefein erzählt und euch ihren Wunsch gesagt.

Vergeßt das Preisausschreiben nicht!

cg

Familiennachrichten

Es haben geheiratet

Eise Luckemeier, Putzerei Papenberg - Adolf Hampe, am 3. Juni 1954
Hans Gerd Kirsch, Labor - Marlis Schumacher, am 16. Juli 1954
Ursula Schwarzweller, Kernmacherei Papenberg - Herbert Simon, am 17. Juli 1954
Robert Böhme, Gewindeschneiderei Papenberg - Lieselotte Cornelius, Gewindeschneiderei Papenberg, am 23. Juli 1954
Werner Zimmer, Putzerei Papenberg - Gerda Gimmler, am 24. Juli 1954
Wilhelm Carstensen, Temperei Papenberg - Anna Plätzer, Endkontrolle Papenberg, am 31. Juli 1954
Heinrich Naumann, Formerei Papenberg - Irma Bremer, am 12. August 1954

Ins Leben traten ein

Gabriele, Tochter von Wilhelm Schwafels, Formerei Stachelhausen, am 18. Juli 1954
Elke, Tochter von Gustav Teske, Gewindeschneiderei Papenberg, am 24. Juli 1954
Karin, Tochter von Theo Röllecke, Putzerei Papenberg - Ruth Röllecke, Personalamt, am 28. Juli 1954
Frank, Sohn von Kurt Weyerstall, Baubetrieb, am 30. Juli 1954
Carola, Tochter von Artur Wendler, Putzerei Papenberg, am 30. Juli 1954
Gert, Sohn von Gerhard Krüger, Formerei Papenberg, am 4. August 1954

In den Ruhestand trat

Franz Federer, Lagerarbeiter in Stachelhausen, am 29. Juli 1954

Wir begrüßten als neue Mitarbeiter

Walter Krause, Gießereiarbeiter Formerei Papenberg, am 14. Juni 1954
Adolf Thijeler, Temperer, Temperei Papenberg, am 14. Juni 1954
Bruno Guski, Gießereiarbeiter, Formerei Papenberg, am 15. Juni 1954
Paul Rock, Gießereiarbeiter, Formerei Papenberg, am 15. Juni 1954
Kurt Groß, Gießereiarbeiter, Formerei Papenberg, am 15. Juni 1953
Rudi Kipper, Gießereiarbeiter, Formerei Papenberg, am 21. Juni 1954
Willi Heinrichs, Gußschleifer, Putzerei Papenberg, am 21. Juni 1954
Ruth Kotzerke, Sortiererin, Putzerei Papenberg, am 21. Juni 1954

Anna Plätzer, Prüferin, Endkontrolle Papenberg, am 22. Juni 1954
Erika Stückl, Gußprüferin, Fertiglager Papenberg, am 22. Juni 1954
Kurt Landau, Gießereiarbeiter, Formerei Papenberg, am 23. Juli 1954
Erwin Krüger, Tempereiarbeiter, Temperei Papenberg, am 23. Juli 1954
Hans Passon, Gußschleifer, Putzerei Papenberg, am 23. Juni 1954
Erich Steinbach, Gießereiarbeiter, Formerei Papenberg, am 24. Juni 1954
Felix Reimann, Gießereiarbeiter, Formerei Papenberg, am 24. Juni 1954
Kurt Tauber, Gußschleifer, Putzerei Papenberg, am 25. Juni 1954
Rolf Siemers, Gußschleifer, Putzerei Papenberg, am 24. Juni 1954
Horst Strehlow, Gußschleifer, Putzerei Papenberg (Wiedereintritt), am 28. Juni 1954
Horst Luche, Gußschleifer, Putzerei Papenberg, am 28. Juni 1954
Emmy Fach, Sortiererin, Putzerei Papenberg, am 28. Juni 1954
Herta Lams, Prüferin, Gewindeschneiderei Papenberg, am 28. Juni 1954
Rosemarie Baumüller, Prüferin, Gewindeschneiderei Papenberg, am 28. Juni 1954
Heinrich Römerscheidt, Lagerarbeiter, Lager Papenberg, am 28. Juni 1954
Erika Blesch, Prüferin, Gewindeschneiderei Papenberg, am 29. Juni 1954
Emma Becker, Prüferin, Gewindeschneiderei Papenberg, am 29. Juni 1954
Ernst Hellmann, Gußprüfer, Putzerei Papenberg (Wiedereintritt), am 30. Juni 1954
Georg Schröder, Gußschleifer, Putzerei Papenberg, am 30. Juni 1954
Ilse Wasicki, Bürohilfe, Stahlguß-Verkauf, am 1. Juli 1954
Otto von der Burg, Gußprüfer, Putzerei Papenberg, (Wiedereintritt), am 1. Juli 1954
Ewald Kühräuber, Hilfskranfahrer, Temperei Papenberg, am 1. Juli 1954
Berthold Weydert, Vorarbeiter, Modellklosserei Stachelhausen, (Wiedereintritt), am 1. Juli 1954
Alois Serve, Handformer, Formerei Stachelhausen, (Wiedereintritt), am 1. Juli 1954
Jean Wirtz, Refa-Mann Stachelhausen, am 1. Juli 1954
Kurt Weyerstall, Konstrukteur, Baubüro, am 1. Juli 1954
Ernst Schäfer, Gewichtsrechner, Offerbüro, am 1. Juli 1954
Erich Willmeroth, Gießereiarbeiter, Formerei Papenberg, (Wiedereintritt), am 5. Juli 1954
Artur Wendler, Gußschleifer, Putzerei Papenberg, am 5. Juli 1954
Heinrich Abelmann, Gußschleifer, Putzerei Papenberg, am 5. Juli 1954
Ruth Bode, Sortiererin, Putzerei Papenberg, am 5. Juli 1954
Erich Böhl, Gußprüfer, Putzerei Papenberg, (Wiedereintritt), am 5. Juli 1954
Ernst Jung, Gußprüfer, Putzerei Papenberg, (Wiedereintritt), am 5. Juli 1954

Paul Dorfmüller, Gußprüfer, Putzerei Papenberg, (Wiedereintritt), am 5. Juli 1954
Hans Robert Scharlbbbe, Gewindeschneider, Papenberg, am 7. Juli 1954
Heinz Leven, Gewindeschneider, Papenberg, (Wiedereintritt), am 12. Juli 1954
Wilhelm Rauth, Gewindeschneider, Papenberg, am 12. Juli 1954
Fritz Weber, Gewindeschneider, Papenberg, am 12. Juli 1954
Helmut Zickel, Transportarbeiter, Gewindeschneiderei Papenberg, am 12. Juli 1954
Helmut Schwarte, Gewindeschneiderei Papenberg, (Wiedereintritt), am 14. Juli 1954
Ernst Meister, Fittingspresser, Papenberg, am 14. Juli 1954
Werner Scheer, Versandarbeiter, Papenberg, am 14. Juli 1954
Liesel Pielhoff, Putzfrau, Werksaufsicht, am 15. Juli 1954
Rudolf Filler, Baubetrieb, am 16. Juli 1954
Ewald Fink, Gußprüfer, Putzerei Papenberg, (Wiedereintritt), am 19. Juli 1954
Oskar Gehring, Bote, Papenberg, am 19. Juli 1954
Günther Schmidt, Gießereiarbeiter, Formerei Papenberg, (Wiedereintritt), am 19. Juli 1954
Ludwig Grasberger, Gußprüfer, Putzerei Papenberg, (Wiedereintritt), am 20. Juli 1954
Oskar Benke, Sandstrahlgebläse Papenberg, am 20. Juli 1954
Ernst Schröder, Hilfsarbeiter, Bearbeitung Papenberg, am 20. Juli 1954
Georg Krause, Fittingspresser, Lager Papenberg, am 20. Juli 1954
Wilhelm Schneider, Ansnürer, Fertiglager Papenberg, am 20. Juli 1954
Paula Huster, Putzfrau, Werksaufsicht, am 21. Juli 1954
Irene Otto, Stemplerin, Endkontrolle Papenberg, am 21. Juli 1954
Reinh. Wilhelm, Transportarbeiter, Fittings-Endkontrolle, (Wiedereintritt), am 21. Juli 1954
Erika Puffe, Prüferin, Endkontrolle Papenberg, am 21. Juli 1954
Fr. Schumann, Gewindeschneider, Papenberg, am 21. Juli 1954
Josef Küster, Gewindeschneider, Papenberg, am 21. Juli 1954

Paul Bartsch, Gewindeschneider, Papenberg, am 21. Juli 1951
Bernhard Soyka, Schleifer, Putzerei Papenberg, am 21. Juli 1951
Heinrich Mager, Schleifer, Putzerei Papenberg, am 21. Juli 1954
Günther Schwarz, Schleifer, Putzerei Papenberg, am 21. Juli 1951
Hans Pötschick, Putzer, Chomgußputzerei Stachelhausen, am 21. Juli 1954
Richard Gaever, Gießereiarbeiter, Formerei Papenberg, am 20. Juli 1954
Hans-J. Rottsieper, Hilfsarbeiter, Prüfstation Papenberg, am 22. Juli 1954
August Kuklinski, Gußprüfer, Rohlager Papenberg, am 22. Juli 1954
Harry Meyer, Gießereiarbeiter, Formerei Papenberg, am 22. Juli 1954
Franz Marquardt, Gießereiarbeiter, Formerei Papenberg, am 22. Juli 1954
Gerhard Stadie, Gießereiarbeiter, Formerei Papenberg, am 22. Juli 1954
Walter Schmidt, Putzer, Chromgußputzerei Stachelhausen, am 22. Juli 1954
Wolfgang Dietrich, Putzer, Chromgußputzerei Stachelhausen, am 22. Juli 1954
Horst Rägemann, Schleifer, Putzerei Papenberg, (Wiedereintritt), am 23. Juli 1954
Helene Müller, Putzfrau, Werksaufsicht, am 23. Juli 1954
Anna Neubert, Prüferin, Verzinkerei-Kontrolle, (Wiedereintritt), am 25. Juli 1954
Fritz Weißborn, Fittings-Ansnürer, Lager Papenberg, (Wiedereintritt), am 26. Juli 1954
Werner Staudigel, Schleifer, Putzerei Papenberg, am 26. Juli 1954
Franz Richter, Putzer, Chromgußputzerei Papenberg, am 26. Juli 1954
Willi Willumat, Ansnürer, Lager Papenberg, am 23. Juli 1954
Eugen Berke, Gießereiarbeiter, Formerei Papenberg, am 27. Juli 1954
Gerhard Höller, Gußschleifer, Putzerei Papenberg, am 27. Juli 1954
Karl Fuchs, Gußprüfer, Hartguß Papenberg, am 28. Juli 1954

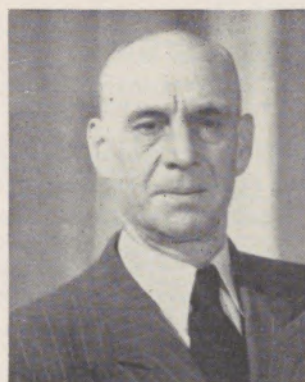
Unsere Jubilare im September

40 Jahre Mitarbeit



August Hummeltenberg
Spitzendreher in der
Spitzendreherei Stachelhausen
am 30. September 1954

25 Jahre Mitarbeit



Emil Krause
Maschinenformer
in der Tempergußformerei
am 25. September 1954

Offen gesagt

Es ist ein besonderes Gefühl, wenn ein Mensch für besondere Leistungen ein Lob zu hören bekommt. Es hebt die Arbeitsfreude gleich um ein bedeutendes Stück, wenn es im richtigen Augenblick gesagt wird, und nicht zuletzt können Leistungen um ein Erhebliches gesteigert werden. So war es auch bei einem Kollegen in der Schmelzerei Papenberg, dem in der letzten Nummer der Werkszeitung unter „Aus unserer Mitte“ öffentlich ein Lob zuteil wurde. Dieser Arbeitskamerad hatte bestimmt seine helle Freude daran gehabt, und seine Arbeitsfreudigkeit mag um ein Erhebliches gestiegen sein. Aber die Veröffentlichung hatte einen Haken.

In dem Artikel heißt es, daß er schon eine halbe Stunde vor Schichtbeginn damit be-

schäftigt ist, Sand vor den Vorherd zu streuen und am Sonntag mit seinem Kollegen die Kräne putzt und pflegt.

Ich habe nichts gegen die Arbeitszeit um halb sechs, nichts gegen den Sonntag, den er zum Pflegen der Kräne braucht. Nur frage ich mich: ist es denn nötig gewesen, diese Ausführungen in die Zeitung zu setzen, damit es unter den Kollegen heißt, er sei ein Radfahrer? Dieser Artikel könnte fast so ausgelegt werden, daß sich auch andere ledige Arbeitskameraden zu Sonntagsarbeiten melden sollen oder schon vor sechs Uhr mit ihrer Arbeit beginnen können. Für den betreffenden Kollegen war es eine Anerkennung, für die Masse der Werksangehörigen eine Art Herabsetzung. Jeder Werksangehörige muß seinen Mann stehen. Jeder hat seinen Posten, den er auszufüllen hat, und alle tun sie ihre Pflicht, ob einer nun Facharbeiter oder Transportarbeiter ist.

Dies nur zur Ermahnung für das nächste öffentliche Lob.

H. Z., Papenberg

... und das meint Struppi

Zunächst muß festgestellt werden, daß die Werkszeitung in keinem Vorgesetztenverhältnis zu uns steht, also weder Lob noch Tadel aussprechen kann, und daß der Sinn der Artikelserie „Aus unserer Mitte“ nicht der ist, den einen oder anderen Arbeitskameraden mit Lob zu überschütten und ihn als etwas Besonderes herauszuheben, sondern sie hat den Zweck, einen für viele, für eine ganze Gruppe, letzten Endes für alle, sprechen zu lassen, vor allem seine Tätigkeit den anderen Betrieben und Büros bekanntzumachen. Was über Lob und Tadel zu wissen und zu tun notwendig ist, ist in Nummer 32 der Werkszeitung unter „Man muß auch anerkennen können“ gesagt.

Die Artikelserie „Aus unserer Mitte“ läuft in unserer Werkszeitung bereits seit langer Zeit und zum erstenmal ist jetzt in Papenberg dem darin genannten Arbeitskameraden etwas angehängt worden, nämlich, er sei ein „Radfahrer“. Warum er ein Radfahrer sein soll, ist aus dem „offenen Wort“ nicht ersichtlich, und herauszulesen, daß die anderen herabgesetzt werden, ist doch wohl völlig abwegig, zumal ausdrücklich betont ist, daß er mithilft, daß alles gut läuft, daß er ein Rädchen innerhalb des Gesamtarbeitsablaufs ist und die an-

deren Arbeitskameraden in gleicher Weise an dem guten Funktionieren des Betriebes Anteil haben.

Es kann keine Rede davon sein, daß der Artikel eine Aufforderung zur Sonntagsarbeit oder zum Früherbeginn der Schicht enthält, ganz abgesehen davon, daß dies arbeitsrechtlich unzulässig wäre.

In dem Artikel stehen nur nackte Tatsachen, und es kann doch nicht geschrieben werden, er kommt um sechs Uhr, wenn er tatsächlich schon um halb sechs wirkt, und es ist doch kein Geheimnis, daß er sonntags die Kräne putzt, ganz abgesehen davon, daß einer es ja machen muß. Warum sollte das in der Werkszeitung verschwiegen werden? Gerade der vorletzte Satz des Einsenders, „Jeder Werksangehörige ...“, wird in der Artikelreihe „Aus unserer Mitte“ Wort für Wort befolgt (man lese zur Kontrolle die früheren Artikel!), was ja auch schon die Überschrift besagt, und es wird niemals ein einzelner besonders ausgezeichnet, sondern der Genannte ist jeweils nur einer „unter uns“, einer unter allen, denen die gleiche Anerkennung gilt, die ihm ausgesprochen wird. So haben wir es immer gehalten, und daran ist wohl nichts auszusetzen.

Es scheint, als ob dem Einsender der Sinn dieser Artikelreihe noch nicht aufgegangen oder er auf irgendwelche Bemerkun-

gen hereingefallen wäre. Ich halte es jedenfalls für wichtig und zweckmäßig, die gesamte Belegschaft mit den Tätigkeiten der einzelnen bekanntzumachen, wobei natürlich immer nur einer für eine ganze Gruppe stehen kann. Dabei genannt zu werden, stellt auch keine besondere Auszeichnung gegenüber den anderen dar. So hat es auch bis jetzt niemand aufgefaßt, sondern die übrigen Abteilungen sollen durch den einen seine und seiner Arbeitskameraden Arbeit kennenlernen.

Ich habe noch etwas Platz und noch etwas auf dem Herzen. Man möchte sich manchmal aus Kummer ins Bein beißen, wenn man erlebt, wie sehr wir einander das Leben doch schwer machen. Vor kurzem ist ernsthaft geäußert worden, daß es doch merkwürdig sei, daß so viele Angestellte nach Murrhardt, Österreich und Italien fahren. Das sei nur möglich, weil sie einen Werkszuschuß erhalten.

Liebe Freunde! Das ist natürlich Unsinn. Ganz abgesehen davon, daß die Ferienaufenthalte dort unten sehr preiswert sind, sonst hätten wir sie erst gar nicht empfohlen, haben sich, als wir diese Möglichkeiten des Urlaubs zu Beginn des Jahres bekanntgaben, weit mehr Arbeitskameraden aus den Betrieben gemeldet, ein Zeichen, daß es sich wirklich lohnt.

Natürlich, das dürfte einem jeden klar sein, muß, wenn man so etwas vor hat, gespart werden. Das haben eben die Angestellten auch getan. Einen Werkszuschuß erhalten sie nicht, sonst müßte ich ja davon etwas wissen. Ich habe nicht gespart und kann deswegen auch nicht nach Italien fahren. Das liegt doch klar auf der Hand. Wir wollen doch nicht alles auf den Kopf stellen. Es wäre ja auch nicht einzusehen, warum die Angestellten bevorzugt werden sollten. Diese Geschichte also — es wäre zu schön! — ist eine reine Erfindung, und man weiß nicht, ob der Betreffende, der diese Behauptung zuerst aufgestellt hat, Unfrieden stiften oder etwas heraus schlagen wollte. Das eine kann ihm nicht gelingen, weil niemand ein solches Gerede ernst nimmt, für das andere hätte er es etwas geschickter anfangen müssen.

Das soll um gotteswillen kein Angriff auf die Betriebsleute sein; aber genau wie im umgekehrten Falle trete ich auch hier für die gerechte Sache ein. Wie dem auch sei: Gönnen wir den Angestellten ihren doch ebenfalls wohlverdienten Urlaub. Machen wir einander das Leben doch nicht noch

schwerer, als es schon ist. Wir können doch ohne einander auch gar nicht existieren. Woher sie das Geld für eine Urlaubsreise nehmen, muß uns doch auch schließlich ganz egal sein. Gestohlen haben sie es uns ganz bestimmt nicht und geschenkt bekommen sie auch nichts. Sie sagen ja auch nichts, wenn andere Pelzmäntel, Kühlschränke, Staubsauger, Riesenmusiktruhen und dergleichen teure Gegenstände besitzen, von denen auch die meisten von ihnen nur träumen können. Ich freue mich darüber, wenn es einem gelingt, sich so aufzukrabbeln, und er hat bestimmt dafür ganz schön schuften müssen. Jedem also das seine.

Man muß sich allerdings — das ist beim Kühlschrank und Rundfunkgerät nicht anders — etwas „krumm legen“. Das geht uns fast allen so, und daran wird nirgends und niemand jemals etwas ändern. Es fragt sich nur, was besser ist: eine gute Erholung, etwas Schönes sehen und erleben, oder ein Kühlschrank. Darauf kommt es an. Das hat aber jeder für sich selbst zu entscheiden und geht den anderen gar nichts an.

Und zum Schluß, liebe Freunde, noch etwas: Unlängst fragte ich verschiedene Arbeitskameraden, ob sie diesen oder jenen Artikel in der Werkszeitung gelesen hätten. Als Antwort kam: Ich lese nur den ersten Artikel und „und das meint Struppi“. Liebe Freunde, es ging mir wie reiner Blütenhonig hinunter, und ich freue mich auch darüber, aber in unserer Werkszeitung sind doch auch so nette andere unterhaltsame und lehrreiche Artikel zu lesen. Wollen wir uns nicht alle auch für diese interessieren? Ich kenne einige ganz schlaue Köpfe aus unserem Werk, die lesen unsere Zeitung vom Anfang bis zum Ende, folglich wird doch auch jeder andere noch außerdem etwas finden, was des Wissens und Lesens für ihn wert ist. Wir wollen ja unseren „Schmelztiegel“ auch immer noch weiter ausbauen, und ich bin für jede Anregung dankbar, nachdem wir jetzt dazu übergehen können, auch Artikel von allgemeinem Interesse aufzunehmen.

Ich bitte also alle, mir vorzuschlagen, was wir noch alles bringen sollen.

In diesem Sinne grüßt Euch alle recht herzlich Ever

Struppi

Das Bild auf der letzten Seite zeigt eine Kupplungsschale aus Elektrostahlguß für ein Triebwagen-Fußbigkeitsgetriebe.



Warum
so
unvorsichtig?

Schütze Deine Augen
Du hast nur **2**

Tragt Schutzbrillen!

Wenn

es

soweit ist ...



Dann
nützt die Brille nichts mehr!

