



August 1963 - Nur für Betriebsangehörige



WERK und WIR
HOESCH AKTIENGESELLSCHAFT

8

1963

L7147E



Titelseite: Überall, wo große und interessante Bauvorhaben verwirklicht werden, ist die Schmiedag mit ihren Stahlrohrgerüsten dabei – wie hier im Hamburger Freihafen, wo eine Gerüstbaukolonne der Schmiedag – v.l.n.r.: Jochen Templin, Helmut Minnerop (oben) und Werner Anders – das Stahlrohrgerüst für ein neues Kraftwerk Stockwerk um Stockwerk höherzieht



Rückseite: Das Herz der neuen Hauptfördersohle auf unserer Altenessener Schachtanlage Emil-Emscher ist der Relaisraum wenige Schritte vom Schacht. Hier verknüpfen sich 360 Kilometer lange elektrische Adern zu 13 000 „Nervenzentren“, die Grubenelektriker Horst Schmeißer überwacht

Urlaub und Freizeit – aber richtig

Viele Arbeitnehmer wüßten die neugewonnene Freizeit nicht sinnvoll auszufüllen, hieß es hier und dort vor einigen Jahren, als es darum ging, die Fünftagewoche einzuführen, die mittlerweile in vielen Wirtschaftsbereichen und in Betrieben aller Größenordnungen selbstverständlich geworden ist.

Wenn wir uns heute fragen, ob diese warnenden Stimmen recht behalten haben, brauchen wir uns nur an unsere Steckenpferd-Wettbewerbe zu erinnern, deren jeder eindringlich bestätigte, welche Vielzahl menschlicher Entfaltungsmöglichkeiten sich vor dem arbeitenden Menschen unserer Tage aufgetan haben und mit welcher Freude und Liebe er sich ihrer zu bemächtigen weiß.

Dennoch sollten wir uns nicht der Einsicht verschließen, daß noch nicht jeder unter uns in den weiter gewordenen Anzug der Freizeit hineingewachsen ist und daß die Mahnungen mancher Ärzte durchaus berechtigt sind, die einige Begleiterscheinungen des verlängerten Wochenendes, aber auch des längeren Urlaubs besorgt beobachten. So hat schon vor fünf Jahren Professor Wilhelm Raab von der Universität Burlington, USA, darauf hingewiesen, daß in den ärztlichen Sprechzimmern immer mehr „Faulenzerherzen“ und „Fernsehbeine“ als Folgen mangelnder Bewegung festzustellen seien. Deutsche Herzforscher bestätigen diese bedenklichen Zeichen mit dem Nachweis, daß das Herz des Menschen unserer Tage zu verkümmern und somit seine Leistungsfähigkeit zu verlieren drohe. Als Ursache führen sie vor allem jene drei Mächte an, die unser Leben heute so weitgehend bestimmen: die Automatisierung, die immer weniger körperliche Arbeit verlangt; die zunehmende Motorisierung und die wachsende Anziehungskraft des Fernsehschirms; sie alle begünstigen die körperliche Untätigkeit in gleicher Weise.

Deshalb sollte gerade der Urlaub, in dem jedermann diesen unguten Auswirkungen am besten begegnen kann, besonders wohl überlegt sein. Immer noch gibt es zu viele unter uns, die während der Ferien maßlos werden, sei es, daß sie der Kilometerfresserei verfallen oder auch nur zu lange in der Sonne liegen, daß sie sich zu anstrengende Märsche zumuten oder im Übermaß den Tafelfreuden ihres Urlaubsortes zusprechen.

Für sie und alle andern, die aus Urlaub und Freizeit das Beste machen wollen, hat WERK UND WIR die Meinung verschiedener Ärzte erfragt, so daß wir unsere Leser in diesem Heft zum zweitenmal unter dem Thema „Urlaub und Freizeit – aber richtig“ mit Gedanken und Ratschlägen vertraut machen können, die durchaus beachtet zu werden verdienen.

Dabei sind wir uns eingedenk, daß alle Anregungen, wie Urlaub und Freizeit sinnvoll zu nutzen sind, immer nur dem einen Ziel dienen können, das Altbundespräsident Theodor Heuss vor nunmehr zehn Jahren in die Worte kleidete: „Keine Kraft durch Freude! Ich will Ihnen etwas anderes sagen, das vielleicht sentimental klingt: Mensch-Sein in Muße – Dinge treiben, die einem Freude machen: Basteln, Sammeln, Sport oder Spiel, Lesen und Wandern; für die Frau, für die Kinder Zeit haben. Denn es geht darum, der mechanisierten Teilarbeit mit ihren einseitig gewordenen Beanspruchungen den Ausgleich entgegenzustellen und so den freien Atem des weiteren Lebensraumes um des Menschen, um der Familie willen zu gewinnen.“

Inhalt

- 291 Auch im Gerüstebau: die Schmiedag gehört dazu
- 296 Neue Hauptfördersohle auf Emil-Emscher
- 300 Passiert – notiert – fotografiert
- 301 50 Jahre bei uns
- 302 Mit der „Stadt Duisburg“ auf Jungfernfahrt
- 304 WERK UND WIR in der Schule
- 306 Bild des Monats
- 307 Urlaub und Freizeit – aber richtig
- 309 Wir lasen für Sie
- 310 Lalenmaler in Recklinghausen
- 312 Kunstschatze unserer Heimat:
„Fahrendes Volk“ von Carl Spitzweg ▣
- 314 Tropenpracht auf Falterflügeln ▣
- 318 Der Segelflug als Steckenpferd ▣
- 322 Jubilare
- 323 Fotowettbewerb

In der letzten Zeit ist es leider sehr häufig vorgekommen, daß unsere Leser WERK UND WIR nicht erhalten konnten, weil sich die Anschriften inzwischen verändert haben. Damit unsere Werkzeitschrift auch diejenigen unserer Leser, die nicht zu unseren Mitarbeitern gehören, pünktlich erreicht, bitten wir darum, Anschriftenänderungen an folgende Anschrift bekanntzugeben:
**Hoesch AG Redaktion WERK UND WIR
46 Dortmund Eberhardstraße 12**

Unsere Werke und Gesellschaften

	Hoesch AG Bergbau Essen-Altenessen		Hoesch Werk Federstahl Kassel
	Hoesch AG Westfalenhütte Dortmund		Hoesch AG Tektal-Vertrieb Dortmund
	Hoesch AG Walzwerke Hohenlimburg		Hoesch Eisenhandel mbH Dortmund
	Hoesch AG Rohrwerke Hiltrup, Hagen, Dortmund		Claasen, Muth & Co. GmbH Bremen
	Schmiedag Aktiengesellschaft Hagen i. Westf.		Hoesch Reederei und Kohlenhandel GmbH Essen
	Maschinenfabrik Deutschland AG Dortmund		Schiffswerft Gustavsburg GmbH
	Trierer Walzwerk Aktiengesellschaft Wuppertal-Langerfeld, Trier		Hoesch Düngerhandel GmbH Dortmund
	Becke-Prinz GmbH Dortmund		Hoesch Export GmbH Dortmund
	Dörken Aktiengesellschaft Gevelsberg		Hoesch Export GmbH Oficina de Madrid
	Schwinn Aktiengesellschaft Homburg/Saar		Hoesch Argentina S.A. Industrial y Comercial Buenos Aires
	Schwinn S.à r.l. Hénin-Liétard (Pas-de-Calais)		Hoesch Limited London
	Rheinischer Vulkan, Chamotte- und Dinaswerke mbH Oberdollendorf a. Rhein		Hoesch Italiana S.p.A. Mailand
	Dortmunder Drahtseilwerke GmbH Dortmund		American Hoesch Inc. New York
	Hoesch Hammerwerk Ruegenberg GmbH Olpe i. W.		Hoesch France S.à r.l. Paris
	Dortmunder Plastik GmbH Dortmund		Industriewerte AG Dortmund
	Hoesch Bergbautechnik GmbH Dortmund		Gesamtbelegschaft 48000



Eine Zeitschrift für die Mitarbeiter der Hoesch Aktiengesellschaft. Herausgeber: Hoesch Aktiengesellschaft, Dortmund.

Verantwortlich für WERK UND WIR Hoesch Aktiengesellschaft: Dr. jur. Harald Koch. Redaktionsleitung: Hanns Meseke. Redaktion: Erhard Jahn und Rolf Grötting. Graphische Gestaltung: Harry Esser, Dortmund. Anschrift der Redaktion: Dortmund, Eberhardstraße 12. Telefon 8041. Fernschreiber 0822 294/0822 123. Druck: DuMont Presse, Köln.

Verantwortlich für WERK UND WIR Hoesch Aktiengesellschaft Ausgabe BERGBAU, Seiten 85 bis 99: Willi Laser. Redaktionsleitung: Hanns Meseke. Redaktion: Erhard Jahn und Rolf Grötting. Graphische Gestaltung: Harry Esser, Dortmund. Anschrift der Redaktion: Dortmund, Eberhardstraße 12. Telefon 8041. Fernschreiber 0822 294/0822 123. Druck: DuMont Presse, Köln.

Verantwortlich für WERK UND WIR Hoesch Aktiengesellschaft Ausgabe WESTFALEN-

HÜTTE, Seiten 257 bis 292: Walter Hölkeskamp. Redaktionsleitung: Johannes Holschen. Anschrift der Redaktion: Dortmund, Eberhardstraße 12. Telefon 8041. Fernschreiber 0822 123/0822 294. Druck: Westfalendruck, Dortmund.

Nachdruck von Beiträgen dieses Heftes honorarfrei gegen Quellenangabe und zwei Belegexemplare gestattet, ausgenommen die im Inhaltsverzeichnis mit □ gezeichneten Berichte und die Beiträge auf dem Werkdruckblatt. WERK UND WIR erscheint monatlich und wird kostenlos an alle Belegschaftsmitglieder abgegeben.

Bildnachweis: Titel- und Rückseite: Manfred Kampmann, Dortmund. Farblinnenseiten: Manfred Kampmann, Erich Kreuzner, Dortmund, und Wenzel Fischer, Garmisch-Partenkirchen. Schwarz-Weiß-Aufnahmen: Fotoabteilung Hoesch AG, Fotostelle der Westfalenhütte, dpa, laenderpress, Südd. Verlag, Barschdorf, Recklinghausen; Jarchow, Dortmund; Richter, Dortmund; Vogel, Dorsten, und Werk- und Privat-aufnahmen. Mit der Schwarz-Weiß-Aufnahme auf Seite 96 gewann Kurt Weiner, Frankfurt am Main, den 4. Preis im Fotowettbewerb des 11. Deutschen Evangelischen Kirchentages Dortmund 1963. Zeichnungen: Hans Geisen, Heinz Kallsch, beide Dortmund.

AUCH IM GERÜSTEBAU

DIE SCHMIEDAG GEHÖRT DAZU!

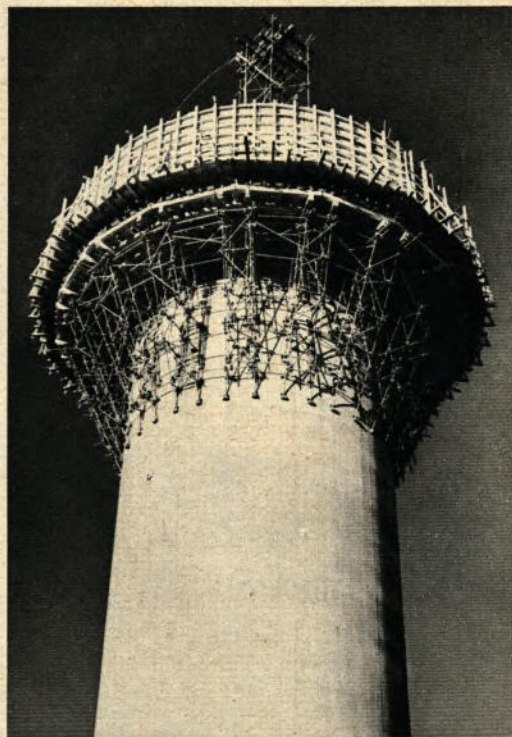
Wie ein lockeres Gewebe von zarter und regelmäßiger Struktur umkleidet das Stahlrohrgerüst den Rohbau. Es wirkt so leicht und schwerelos, weil es – ohne Rücksicht auf seine Höhe – aus dünnen Rohren zusammengefügt ist, deren unübertreffliches statisches Vorbild die Gräser und Halme der Natur sind. Und ähnlich wie in der Natur Knoten den Halm unterteilen und festigen, verbinden im Stahlrohrgerüst knotenähnliche Kupplungen die einzelnen Rohre miteinander.

Verkauft oder vermietet

Überall in der Bundesrepublik helfen Schmiedag-Stahlrohrgerüste beim Bau neuer Gebäude. Als freier Vertreter oder Leiter eigener Niederlassungen sind in Hamburg, Bremen, Hanno-

◀ Zur selben Zeit wie das Kraftwerk auf unserem Titelbild wurden in Hamburg – nicht weit vom Rathaus – ein Bürohaus und ein Garagenhochhaus (rechts im Hintergrund) mit Hilfe von Schmiedag-Stahlrohrgerüsten errichtet

▼ Wie vielseitig die Schmiedag-Gerüste eingesetzt sind, veranschaulichen die folgenden Beispiele. Das erste zeigt einen Wasserturm in Germersheim, bei dem in 40 Meter Höhe ein Lehrgerüst angesetzt ist, das den überkragenden Stahlbetonboden des auf dem Turm angebrachten Wasserbehälters aufnimmt



ver, Hagen, Köln, Siegen, Paderborn, Frankfurt, Wiesbaden, Stuttgart, Nürnberg und München Schmiedag-Fachleute zu Hause, die jederzeit gute Verbindung zur Bauindustrie, zu den Architekten, zu Ingenieurbüros, zu Stadtverwaltungen und zu Straßenbauämtern halten. Sie vermieten oder verkaufen – je nach Wunsch des Kunden – die 1957 entwickelten und seitdem an ungezählten Großbaustellen bewährten Stahlrohrgerüste der Schmiedag.

Der Statiker hat das erste Wort

Da kein Bau dem andern gleicht, hat bei jedem neuen Auftrag der Mann am Zeichentisch das erste Wort. Statiker der Schmiedag berechnen an Hand der Bauzeichnungen, wie das Gerüst aussehen muß, damit es allen zu erwartenden Belastungen standhält. So braucht in der Regel ein „Unterhaltungsgerüst“ für Ausbesserungsarbeiten an der Fassade oder zum Anbringen einer Leuchtschrift nicht mehr als 60 Kilo je Quadratmeter zu tragen, während ein „Putzgerüst“, auf dem die schweren Verputzkübel stehen, schon 200 Kilo je Quadratmeter aus-

halten muß und ein durchschnittliches „Maurergerüst“ mit 300 Kilo je Quadratmeter belastet wird.

Die höhere Tragkraft des Gerüsts wird durch Verstrebungen unterschiedlicher Art, vor allem aber durch entsprechend enger aneinander gerückte Rohre bewirkt. Während die senkrecht stehenden Rohre – Stiele oder Ständer genannt – beim Unterhaltungsgerüst beispielsweise bis drei Meter voneinander entfernt sind, beträgt der Abstand beim Maurergerüst bis zwei Meter und weniger, während sich der Abstand der „Querriegel“ je nach Bedarf von 1,50 Meter bis auf ein Meter verringern kann.

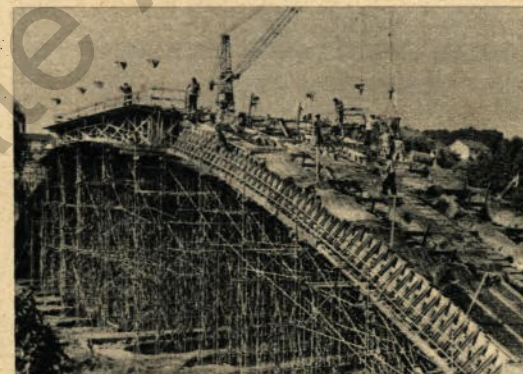
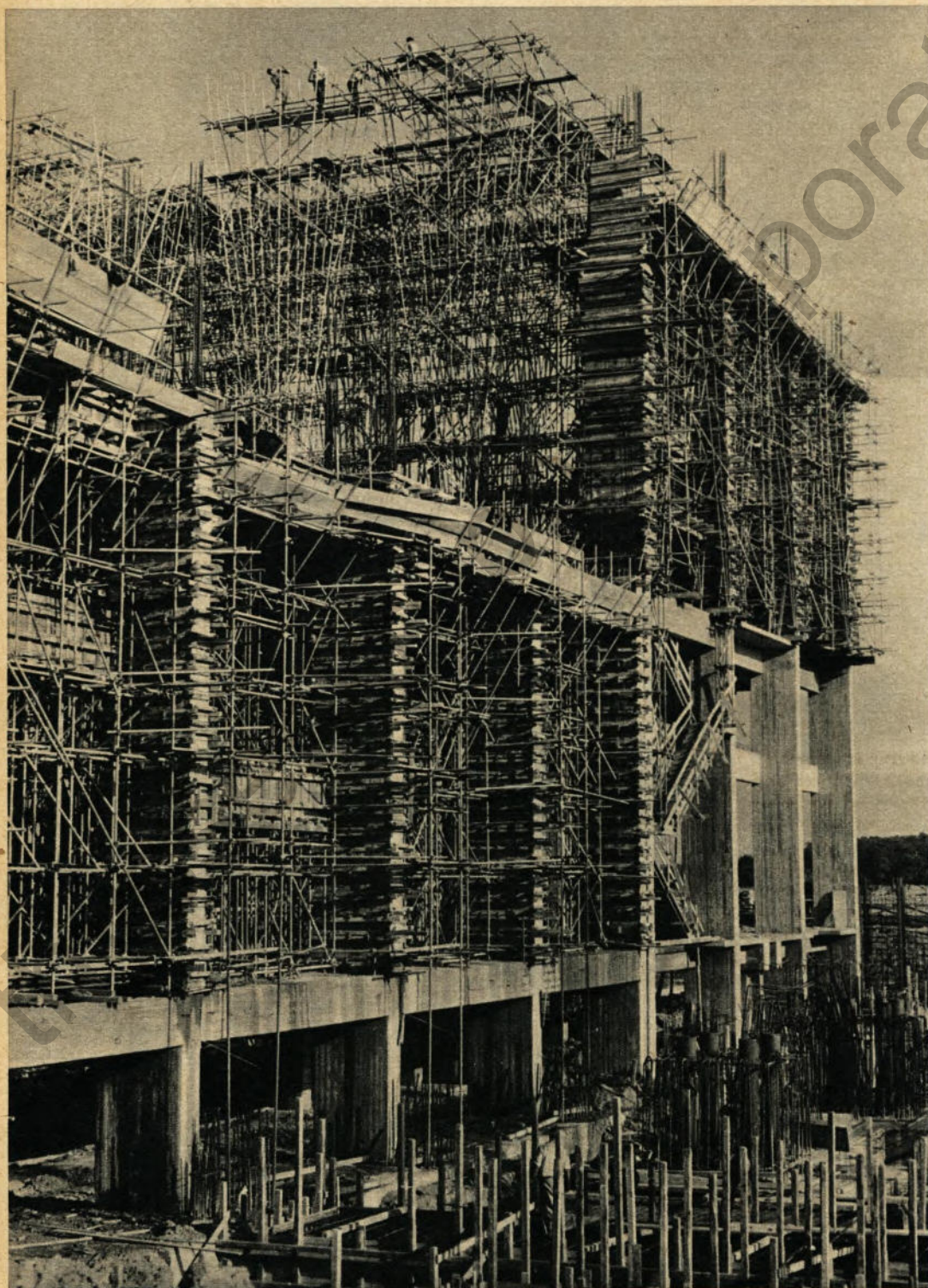
Vom Unterhaltungs- über das Turm- bis zum Lehrgerüst

Die oben aufgezählten Unterhaltungs-, Putzer- und Maurergerüste gehören zur Gruppe der Fassadengerüste. Neben ihnen gibt es Schutz-, Fang-, Schweb-, Kletter-, Dach-, Hallen-, Tribünen- und Turmgerüste, deren Verwendungszweck schon durch ihren Namen angedeutet ist. Besonders bedeutsam ist die wach-

sende Zahl der Lehrgerüste, mit denen die Kontur des künftigen Bauwerks vorgeformt wird und die zumeist die ebenfalls von der Schmiedag hergestellten Hico-Schalungsträger unterstützen.

Schmiedag-Gerüste sind aus Hoesch-Stahl

So unterschiedlich die Gerüste der Schmiedag auch sind – immer setzen sie sich aus den gleichen genormten Bestandteilen zusammen, die alle aus Hoesch-Stahl bestehen. Die zwischen eineinhalb und sechseinhalb Meter langen elektrisch widerstandsgeschweißten Rohre mit einem Außendurchmesser von 48,3 Millimetern fertigt unser Hagener Rohrwerk. Eigens entwickelte Kupplungen, die mit einem einfachen Handgriff fest und sicher zu schließen sind, verbinden die Rohre. Die Kupplungen und Rohre sowie die Gerüstschuhe, Rohrverbinder, Rollen zum Verfahren der Gerüste und Spindeln zum Ausgleich der Rohrlängen liegen in Lagern in Hamburg, Bremen, Hannover, Hagen, Köln, Siegen, Paderborn, Wiesbaden, Mannheim, Stuttgart, Nürnberg und München auf Abruf



▲ Auch diese Hagener Brücke über den Ischelandteich wurde mit Hilfe eines Lehrgerüsts der Schmiedag erbaut

◀ Zu den größten mit unseren Stahlrohrgerüsten errichteten Bauten zählt das Kraftwerk Westfalen bei Unna. Im oberen Bildteil sind 17 Meter hohe Stahlrohrfächer erkennbar, die die weitgespannten Stahlbetondachbinder aufnehmen werden

► Schmiedag-Stahlrohrgerüste im Hamburger Freihafen: In schwindelnder Höhe ziehen die Monteure das Stahlrohrgerüst für ein neues Kraftwerk höher

bereit, damit die Wege zu den Baustellen kurz gehalten werden können.

Er überwacht den Auf- und Abbau

Zugleich mit ihren Berechnungen stellen die Statiker der Schmiedag Listen auf, aus denen hervorgeht, wie viele Rohre welcher Längen, wie viele und welche Kupplungen, wie viele Ge-



rüstschuhe, Rohrverbinder und so weiter an der Baustelle gebraucht werden. Diese Liste und die Ausführungszeichnungen für das Gerüst gehen an den betreffenden Schmiedag-Vertreter, der nun an Ort und Stelle seine Dispositionen treffen kann. Er organisiert den Antransport des Materials, sorgt dafür, daß eine ausreichend starke Gerüstkolonne zur rechten Zeit zur Stelle ist und überwacht den gesamten Auf- und Abbau des Gerüsts.

Zugleich mit ihm hat auch der Bauunternehmer eine Kopie der Ausführungsunterlagen erhalten, die er von Prüfsachverständigen genehmigen läßt, so daß es für die Bauaufsichtsbehörde nichts zu bemängeln gibt, wenn ihre Beauftragten am Bauplatz nachmessen, ob alle Gerüstmaße den Vorschriften entsprechen.

Unsere Gerüstbaukolonnen kommen zu jedem Kunden

Weit mehr als 100 Mitarbeiter gehören zu den vielgereisten Gerüstbaukolonnen der Schmiedag. Eine von ihnen konnten wir bei ihrer Arbeit am derzeit größten mit einem Schmiedag-Gerüst umgebenen Bauprojekt beobachten: In schwindelnder Höhe zogen sie das Stahlrohrgerüst für ein neues Kraftwerk im Hamburger Freihafen Stockwerk um Stockwerk höher.

Drei Männer reichten aus, um mit dem wachsenden „Schwerbau 2“ Schritt zu halten. An Hand der Ausführungszeichnung, die der Kolonnenführer stets bei der Hand hatte, fügten sie mit schlafwandlerischer Sicherheit Rohr nach Rohr aneinander. Ihr wichtigstes Werkzeug war der kräftige Schraubenschlüssel, mit dem sie durch einen einzigen Ruck die Exzenter der Kupplungen anzogen. Längst an das eindrucksvolle Bild des Hamburger Hafens mit seinen ein- und auslaufenden Schiffen gewöhnt, ließen sie sich von keiner Schiffs sirene ablenken. Genau und gewissenhaft verrichteten sie ihre Arbeit, von deren Sorgfalt ja die Sicherheit aller abhängt, die auf den Gerüsten zu tun haben.

Genauso flott und reibungslos ging es nur einige hundert Meter entfernt zu, wo zwei weitere Schmiedag-Kolonnen bei der Arbeit waren. Hier – nicht weit vom Hamburger Rathaus – werden augenblicklich ein Garagen- und ein Bürohochhaus mit Hilfe von Schmiedag-Stahlrohrgerüsten errichtet. Außerdem folgt in diesen Tagen der Bau eines an der Ost-West-Straße gelegenen Hochhauses, das mit 14 Stockwerken und 65 Meter Höhe zu den höchsten Gebäuden Hamburgs zählen wird.

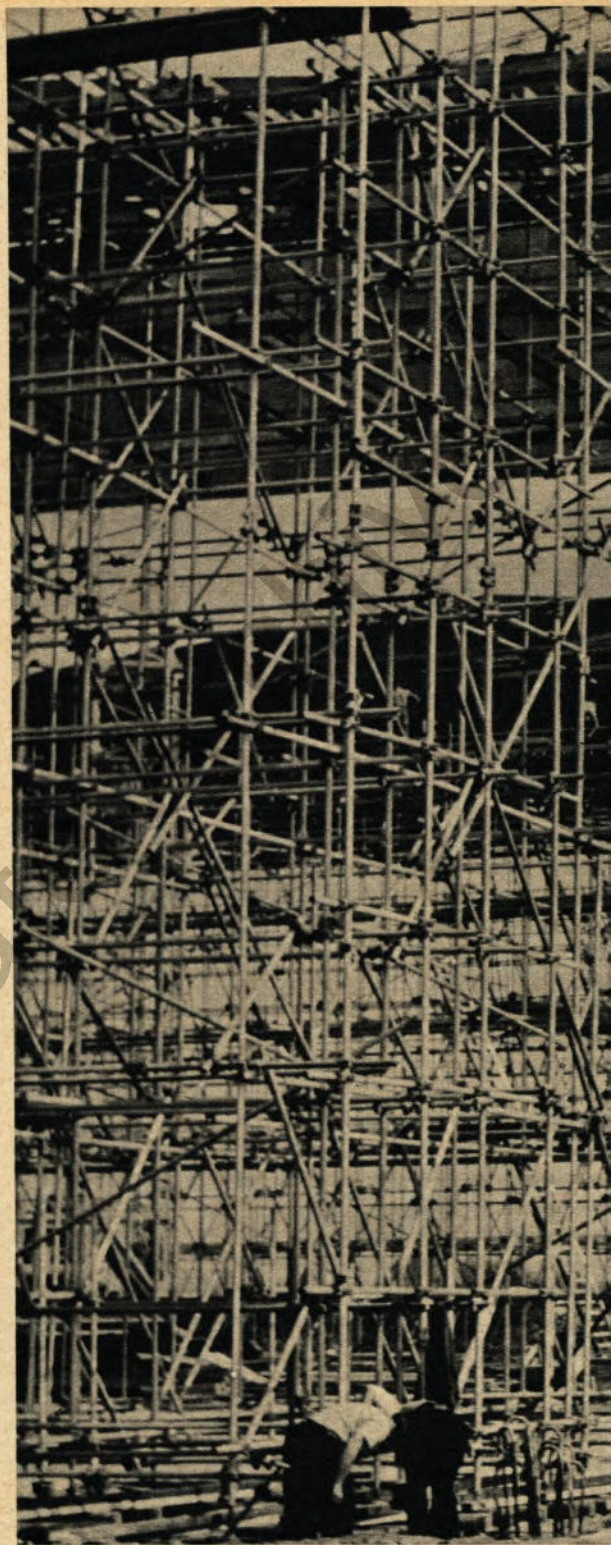
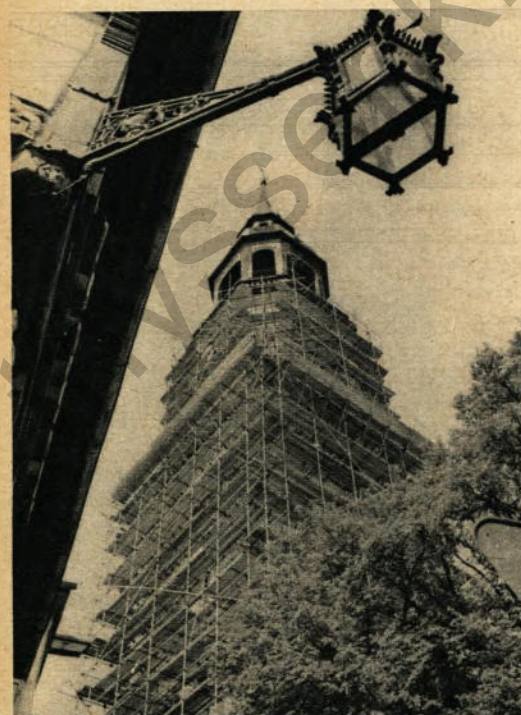
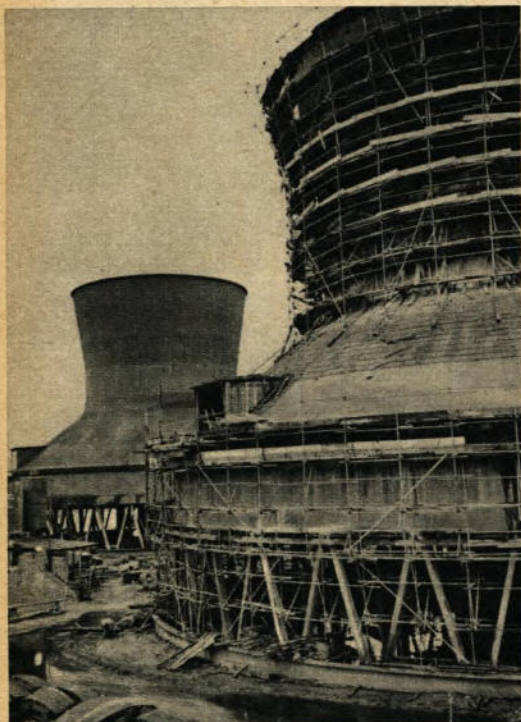
Bilder sollen sprechen

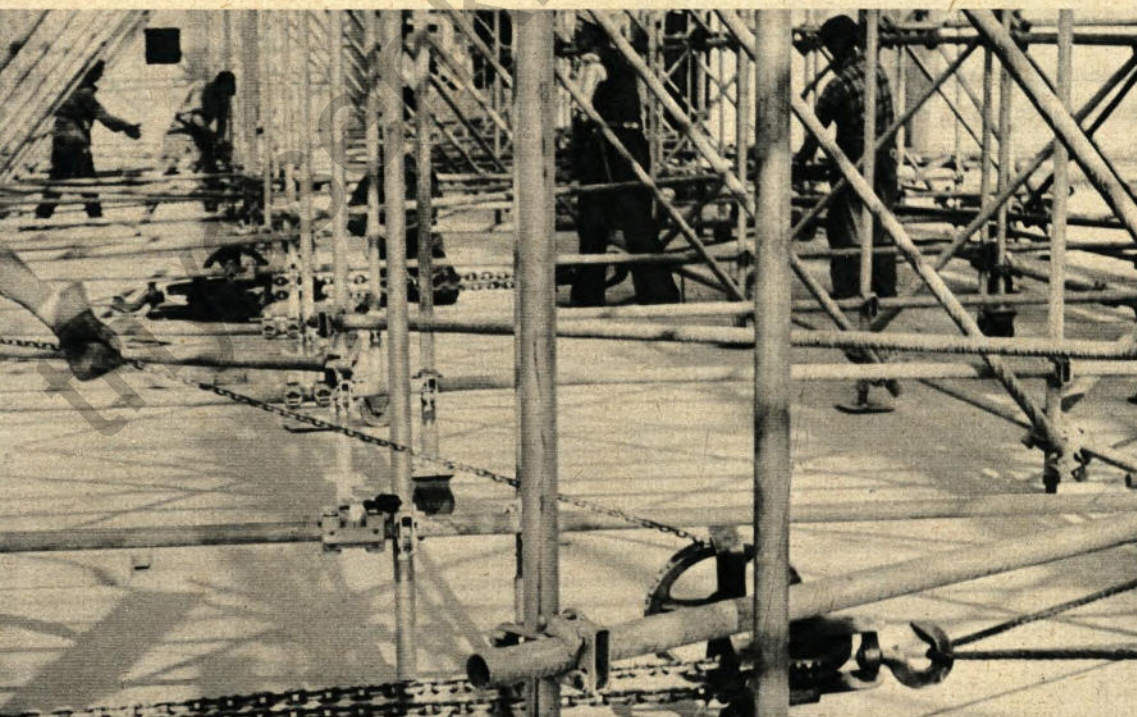
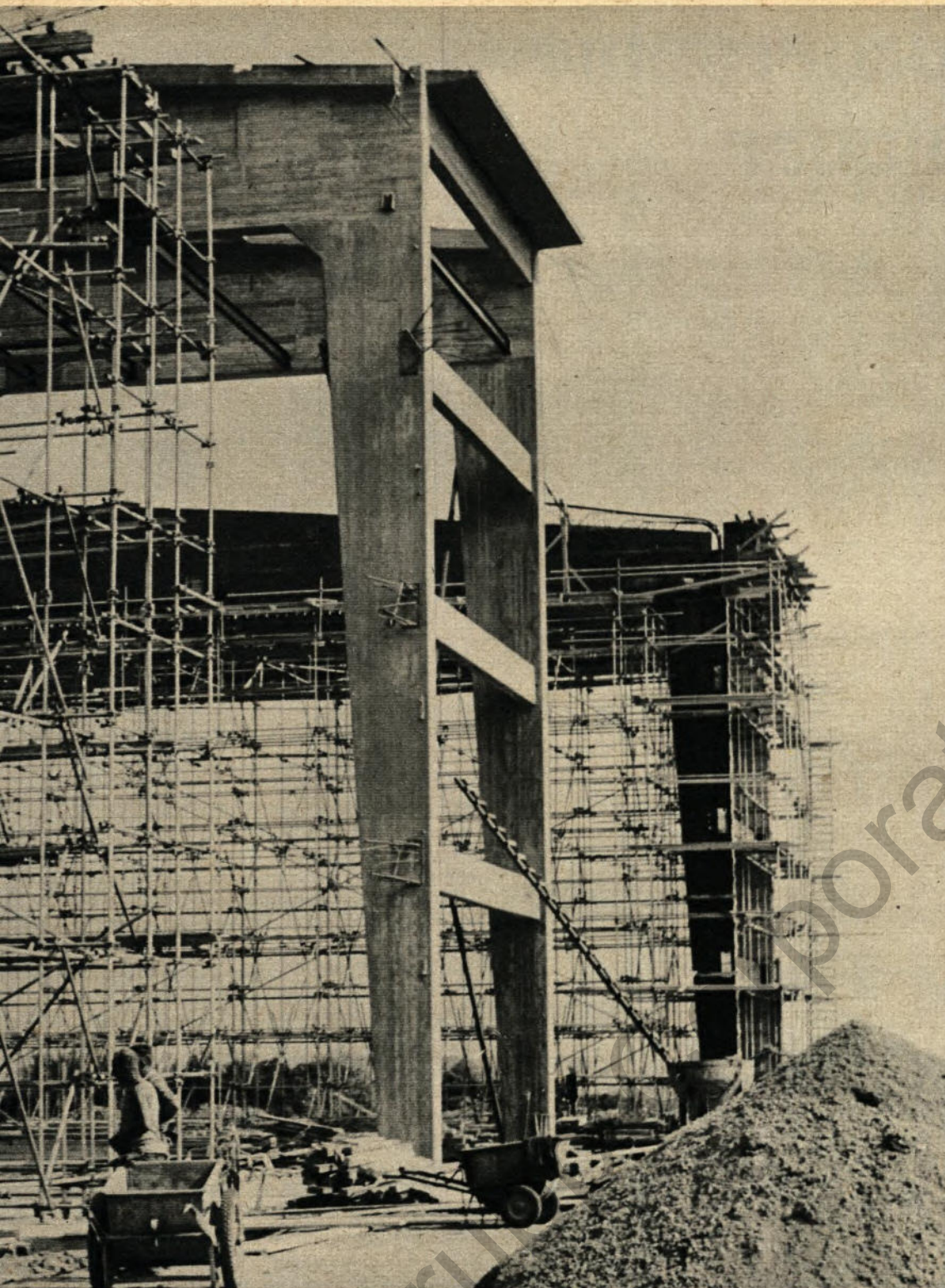
Doch nicht nur in Hamburg, überall in der Bundesrepublik ist die Schmiedag mit ihren Stahlrohrgerüsten dabei, wenn es darum geht, große und interessante Bauvorhaben zu verwirklichen. Wie abwechslungsreich und vielfältig das Gerüstprogramm der Schmiedag ist, veranschaulichen unsere Bilder vom Bau Ischelandbrücke, von Kühl- und Wassertürmen, vom Kraftwerk „Westfalen“, von einer Flugzeugspritzhalle und von einigen anderen Bauten. Diese Bilder sprechen für sich selbst und bezeugen wohl besser als alle Worte die Güte unserer Schmiedag-Stahlrohrgerüste.

► 43 Meter überspannen diese Rahmenbinder einer Flugzeugspritzhalle bei Bremen. Nach der Fertigstellung jedes Binderpaares wurde das Lehrgerüst der Schmiedag abgesenkt und mittels einfacher Flaschenzüge jeweils um 16 Meter verfahren

◄ Das geringe Eigengewicht und der schnelle Aufbau des Stahlrohrgerüsts erweisen sich bei hohen Bauwerken – wie dieser Kircheneinrüstung – besonders vorteilhaft

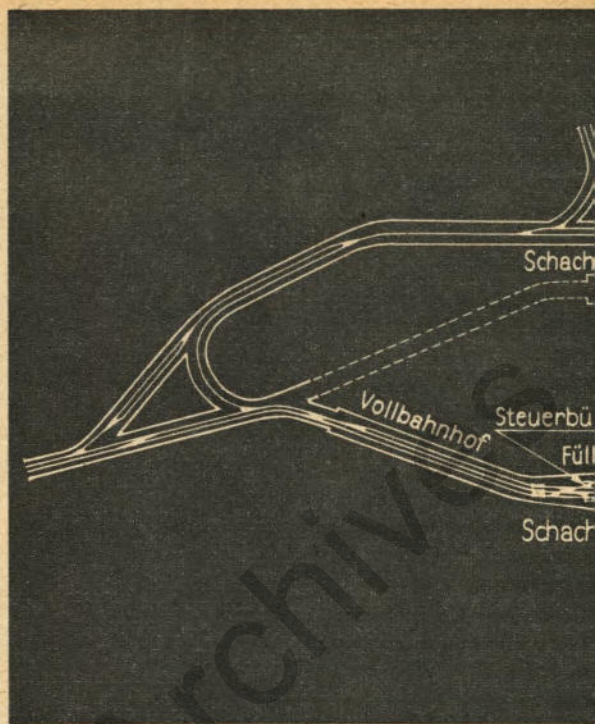
▼ Außen- und Innengerüste der Schmiedag wurden bei zwei Ventilatorkühltürmen in Stockum verwendet





Eigens entwickelte Kupplungen, die mit einem einzigen Handgriff zu schließen sind, verbinden die Rohre. Bild 1 zeigt, wie das Rohr in die Kupplung eingelegt – Bild 2, wie der Überwurf umgelegt und – Bild 3, wie die Schlaufe eingelegt und der Exzenter mit Hilfe des Schraubenschlüssels durch einen einzigen kurzen Ruck angezogen wird

Neue Hauptfördersohle auf Emil-Emscher



In der Geschichte unserer Schachthanlage Emil-Emscher hat ein neues Kapitel begonnen. Seine Überschrift lautet: „8. Sohle – neue Hauptfördersohle“, und das heißt: 875 Meter unter der Hängebank ist die 8. Sohle mit einem nach jüngsten Erkenntnissen ausgerüsteten Schachtfüllort zur Hauptfördersohle eingerichtet worden, das jedem Bergmann das Herz höher schlagen läßt. Seine weitgehende Automatik erlaubt, auf viele der früher notwendigen Arbeitskräfte zu verzichten, spart daneben Energie, Gleismaterial und anderes Gerät und erhöht zudem die Unfallsicherheit.

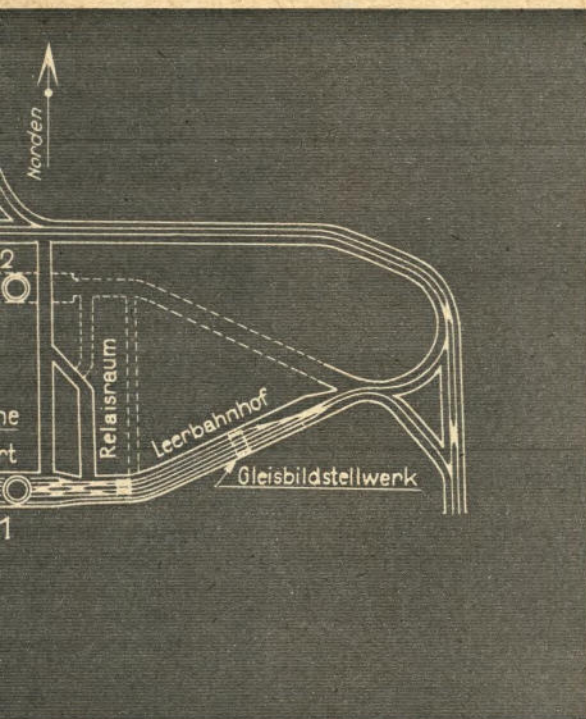
Die neue Hauptfördersohle wurde notwendig, weil immer mehr Kohle in immer größeren Teufen abgebaut wird. So hat die 8. Sohle nun auf Emil-Emscher den Förderbetrieb für das nächste Menschenalter übernommen, nachdem die Kohle 28 Jahre von der 7. Sohle – auf der der Förderbetrieb nach und nach ausläuft – nach über Tage gefördert wurde.

Die lange Lebensdauer eines solchen Schachtfüllorts macht begreiflich, daß es an Standfestigkeit andere, kurzlebige Grubenbaue bei weitem übertreffen muß, zumal es durch seine Aufgabe – die waagerechte Streckenförderung in die senkrechte Schachtförderung umzusetzen – sehr stark beansprucht wird.

Ein Menschenalter lang täglich 4000 Volle

In Zahlen ausgedrückt, besteht die Aufgabe unseres neuen Hauptfüllortes auf Emil-Emscher darin, täglich etwa 4000 kohlenbeladene Wagen zu Tage zu fördern, die – aneinandergereiht – einen sechs Kilometer langen Zug ergäben. Über das Hauptfüllort werden aber nicht nur die aus allen Richtungen des weitverzweigten Grubengebäudes heranrollenden Kohlenzüge nach über Tage gehoben, sondern auch die von über Tage herunterkommenden Leer- oder Materialwagen zu Zügen zusammengestellt und den einzelnen Betriebspunkten zugeleitet. Damit dieser starke Zugverkehr reibungslos bewältigt werden kann, gehört zum Füllort der sogenannte Füllortbahnhof, der sich zu beiden Seiten an das Füllort anschließt: Auf der einen

◀ Vollautomatisch ordnen sich die einzelnen Wagen vor dem Schacht ein, und vollautomatisch werden sie auf den Förderkorb gedrückt. Hauptanschläger Willi Brettschneider überwacht in seiner Steuerkanzel alle diese Vorgänge und beobachtet außerdem die einlaufenden Züge auf einer Tafel über dem Steuerpult



▲ Aus allen Richtungen des Grubengebäudes rollen die kohlenbeladenen Förderwagen in den „Vollbahnhof“. Am Schacht 1 werden sie automatisch auf die Förderkörbe geschoben, während die von über Tage zurückkehrenden Leer- oder Materialwagen im „Leerbahnhof“ zu Zügen zusammengestellt werden

► Ein Blick in den Vollbahnhof zeigt einen eingelaufenen Kohlenzug, läßt im Hintergrund gerade noch die Steuerkanzel über den Schienen erkennen und veranschaulicht den Ausbau mit Betonformsteinen

Seite speichert er als „Vollbahnhof“ die ankommenden beladenen Kohlenzüge, auf der anderen werden im „Leerbahnhof“ die Leer- und Materialzüge zusammengestellt.

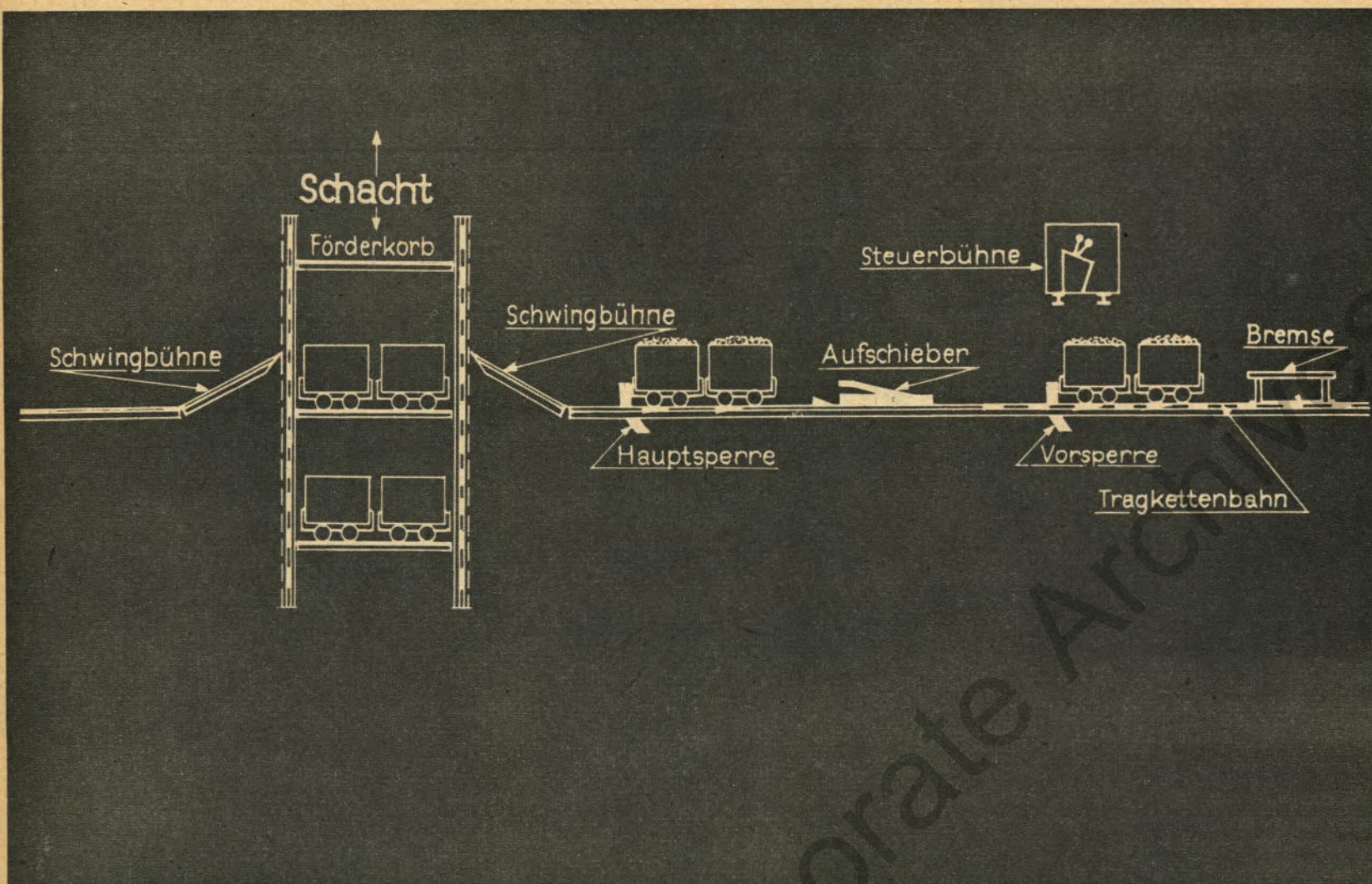
Bahnhof unter hohem Druck

Da das Füllort mit seinen Bahnhöfen viel höher und breiter als die üblichen Gesteinsstrecken unter Tage ist (am Schacht beträgt der Querschnitt 44 Quadratmeter und in den Bahnhöfen 23 bis 31 Quadratmeter gegenüber zehn Quadratmetern bei einer gewöhnlichen Strecke), waren nicht weniger als 23000 Kubikmeter Gestein auszubrechen. Eine Menge, für deren Transport mehr als 35 Güterzüge der Bundesbahn mit je 50 Wagen notwendig gewesen wären! Als Ausbaumaterial wurden – weil der Ausbau des Füllorts und der Bahnhöfe besonders stark sein muß, zumal eine Gebirgsstörung den „Vollbahnhof“ durchzieht – 65 Zentimeter lange Betonformsteine mit gut fingerdicken Holzwischlagen gewählt. Um zu verhüten, daß das arbeitende Gebirge den Bahnhofsboden etwa von unten aufwölbt, setzte man den Ausbau auch unter der Sohle kreisförmig fort. Im Bereich des „Leerbahnhofs“ hingegen genügten Stahlbögen als Ausbaumaterial, da er im standfesten Sandsteingebirge liegt.

Der Füllortbetrieb ist automatisiert

War die Arbeit beim Bau eines neuen Hauptfüllorts früher mit dem Ausbau und mit dem Verlegen des Gestänges – der Schienen – beendet, so begann sie auf Emil-Emscher in diesem Augenblick erst richtig. Im Zuge der Mechanisierung und Rationalisierung wurde nämlich der Füllortbetrieb weitgehend automatisiert: Automatisch stellen sich die Weichen im Füllortbereich, automatisch ordnen sich die vollen Wagen in die vier Gleise vor dem Schacht, und automatisch wird der Förderkorb beschickt.





▲ Diese Zeichnung verdeutlicht, wie eine Vorsperre die Förderwagen zunächst abbremst, die Tragkettenbahn danach jeweils zwei Wagen vor die Hauptsperre laufen läßt, wo sich zunächst die Schwingbühne senken muß, bevor der Aufschieber die Wagen auf den Förderkorb stößt und dabei zugleich die leeren Wagen im Korb zur anderen Seite hinausdrückt

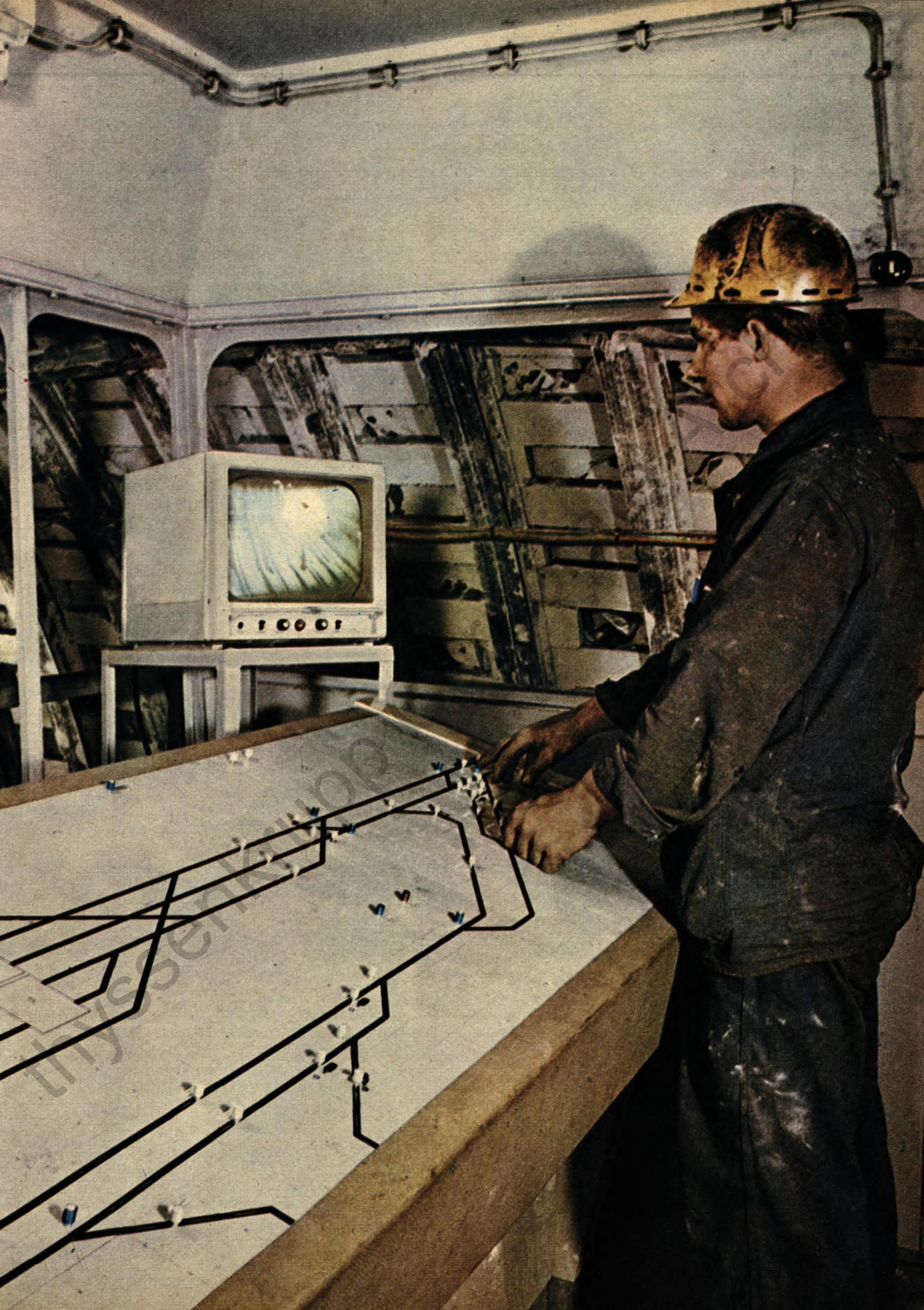
◀ Im Bereich des Leerbahnhofs werden die Leer- oder Materialwagen von einem Stellwerk über den Schienen wieder zu Zügen vereint. Danach verlassen sie den Füllortbereich und kehren ins Grubengebäude zurück

▶ Das ist die Stellwerkskanzel, von der Elektriker Horst Gellesch alle Gleisanlagen im Füllortbereich fernsteuert. An einem Fernsehschirm erkennt er, ob die aus dem Förderkorb gedrückten Wagen leer oder mit Baumaterial gefüllt sind

Zuerst begegnet der in den Vollbahnhof einfahrende Zug einem roten Haltsignal, an dem der Lokführer sein Kommen meldet. Automatisch öffnet sich für ihn eine Fahrstraße, deren Verlauf ein Schemabild in einer Vollsicht-
Glaskanzel am Füllort durch aufleuchtende weiße Lichter sichtbar macht. Ungehindert rollt darauf der Zug zu dem ihm zugewiesenen Platz im zunächst dreigleisigen Vollbahnhof. Hier sichert die Lokomotive aus und fährt - unbelästigt durch den wiederum automatisch unterbrochenen Ablauf der einzelnen Wagen, der erst wieder aufgenommen wird, wenn die Lok die Verteilerweichen verlassen hat - am Schacht vorbei zum Leerbahnhof, wo sie sich vor einen Leer- oder Materialzug spannt.

Menschlicher Eingriff überflüssig

Der stehengebliebene Zug wird indessen entkuppelt, und seine Wagen ordnen sich mit Einzelwagen aus den beiden anderen Gleisen in die vier kurzen Beschickungsgleise ein, die vor der Schachtröhre enden. Dabei stellt die



eingebaute Automatik die Weichen so, daß auf jedem der vier Gleise stets sechs Wagen bereitstehen. Eine Vorsperre hält die letzten vier Wagen auf dem jeweiligen Beschickungsgleis fest, während eine Tragkettenbahn – ein endloses Band – ständig unter den Wagen weiterläuft und sie in dem Augenblick vorwärtschiebt, in dem sich die Vorsperre löst. Die beiden ersten Wagen hingegen, die die Vorsperre schon hinter sich haben, warten vor der Hauptsperre auf den Förderkorb. Wenn er hält, öffnen sich die Schachttore, die Schwingbühne senkt sich – sie überbrückt den offenen Raum zwischen Gleis und Förderkorb –, und ein Stößel schiebt die beiden Wagen auf den Förderkorb. Dabei drücken die vollen Wagen die im Korb stehenden leeren Wagen zur anderen Seite hinaus. Auch bei diesem Beschickungsvorgang macht ein kompliziertes System von Kontroll-, Betätigungs- und Stillsetzschaltern jeden menschlichen Eingriff überflüssig.

Der Mann in der Glaskanzel

Ist dann der Korb mit Förderwagen besetzt, prüft die Automatik, ob die Wagen richtig auf dem Korb stehen und die Schwingbühnen wieder hochgestellt sind und teilt danach dem Fördermaschinenführer mit, daß der Korb gezogen werden kann. Umgekehrt sorgt die automatische Steuerung auch dafür, daß der Korb erst dann beschickt wird, wenn er richtig vorsteht, wenn die Fördermaschinenbremse aufgelegt ist und die Schachttore offen sind. Verläuft auch nur ein einziger Arbeitsgang nicht zentimetergenau, wird die ganze Anlage stillgesetzt.

In diesem Fall greift der Mann in der schon erwähnten Glaskanzel ein, die über den Beschickungsgleisen unmittelbar vor dem Schacht aufgehängt ist. Er kontrolliert also nicht nur den Einlauf der Züge in den Vollbahnhof und das Einordnen der einzelnen Wagen vor dem Schacht, sondern auch den Beschickungsvorgang, den er je nach Bedarf von „Vollautomatik“ auf „Teilautomatik“ oder auf „Handsteuerung“ schalten kann.

Fernsehen im Stellwerk

Eine zweite Glaskanzel hängt über der Ausfahrt des Leerbahnhofs. Auf einem großen Steuerpult sind hier die gesamten ferngesteuerten Gleisanlagen schematisch dargestellt, so daß der Stellwerkswärter an verschiedenfarbigen Lichtsymbolen die dem Füllort zustrebenden Züge und den Standort der im Füllortbereich umlaufenden Lokomotiven, Förderwagen und Züge jederzeit verfolgen und bestimmte Fahrstraßen bilden kann. Außerdem beobachtet er auf einem Fernsehschirm, ob die aus dem Förderkorb gedrückten Wagen leer oder mit Baumaterial gefüllt sind, so daß er – je nach Inhalt – jeden Wagen in das für ihn bestimmte Gleis leiten kann. Auch die kleinste Störung – angekündigt durch Licht- und Geräuschsignale – schließt aus, daß eine Fahrstraße freigegeben wird.

Der Relaisraum wenige Schritte vom Schacht, in dem die Schaltkontakte unaufhörlich klicken, ist das Herz der Anlage. Hier verknüpfen sich die 360 Kilometer langen elektrischen Adern zu 13000 Nervenzentren. Hier wird auch der Fortschritt gegenüber früher am deutlichsten: Brauchte man seinerzeit, wenn etwas schiefging, vor allem Kraft und einen schweren Hammer, so heute Köpfchen und Fingerspitzengefühl, mit denen sich die auf unseren Schachtanlagen ausgebildeten Grubenelektriker jeder Störung gewachsen zeigen.

PASSIERT NOTIERT FOTOGRAFIERT



◀ In der Beize des Kaltprofilwerkes der Hoesch AG Walzwerke Hohenlimburg riß am 28. Februar 1963 ein Anschlagseil. Heribert Kanowski (rechts) versuchte deshalb, mit einem Haken die Rundstahlringe aus dem Beizbottich einzeln herauszuheben. Dabei kippte die Bank um, auf der er stand, und unser Mitarbeiter stürzte kopfüber in den mit einer Schwefelsäurelösung gefüllten Bottich. Der in der Nähe arbeitende Beizer Heinz Fischer sprang geistesgegenwärtig hinzu, zog seinen Arbeitskollegen aus der Beize und entkleidete ihn sofort. Durch dieses beherzte Eingreifen kam Heribert Kanowski mit leichten Verbrennungen davon. Die Berufsgenossenschaft und der Betrieb dankten Heinz Fischer und überreichten ihm eine Geldprämie, die (auf unserem Bild) Sicherheitsmeister Walter Wellmann übergibt.

◀ Am 5. Juli 1963 kamen Mitglieder der CDU-CSU-Bundestagsfraktion, angeregt durch den Geschäftsführer der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie, Dr. Hans Dichgans, MdB, nach Dortmund und besuchten die Hoesch-Westfalenhütte. Vor dem Rundgang durch das Werk und beim gemeinsamen Essen begrüßten Dr. Willy Ochel, Gerhard Elkmann und Dr. Harald Koch die Gäste und beantworteten die zahlreichen sachverständigen Fragen, die vor allem auch aus dem Gebiet der Sozialpolitik entnommen waren, weil Peter Horn (rechts), der Leiter der Gruppe, zugleich stellvertretender Vorsitzender des Bundestagsausschusses für Sozialpolitik ist. Nach dem Mittagessen besichtigten die Bundestagsmitglieder den Hoesch-Bungalow und die Wilhelm-Hansmann-Siedlung in Dortmund-Wambel. Auf unserem Bild v.l.n.r.: Heinrich Wehking, Franz Varelmann, Hans Rauhaus, Dr. Karl Gossel, vorn am Steuerpult im Kaltwalzwerk unser Maschinist Heinrich Böttcher, dahinter stehend Dr. Karl Kanka, Dr. Albrecht Harr vom Direktorium der Westfalenhütte.

◀ Sozial- und Industriepfarrer sowie Sozialsekretäre und -sekretärinnen besuchten am 16. Mai 1963 die Hoesch-Westfalenhütte. Sie kamen aus Haus Villigst bei Schwerte, wo sie am Tage zuvor einen Vortrag über „Wesen und Wirkung der Großindustrie im Ruhrgebiet“ gehört hatten, den Professor Dr. Brepohl von der Sozialforschungsstelle Dortmund gehalten hatte. Unsere Gäste, die sich vor allem für soziale Einrichtungen interessierten, konnten sich so selbst an Ort und Stelle über die Probleme der arbeitenden Menschen unterrichten.



50 JAHRE BEI UNS

Arthur Gerhold beging am 14. Juli sein 50jähriges Arbeitsjubiläum bei der Becke-Prinz GmbH in Hemer. Als er mit 14 Jahren zu arbeiten begann, lernte er als Werkzeugmacher. Nach vier Jahren Lehre fing der erste Weltkrieg an. Arthur Gerhold wurde Soldat. 1919 kehrte er nach Hause zurück und nahm seine Arbeit in unserem Werk wieder auf. Seitdem ist er ohne Unterbrechung bis heute in der Schlosserei tätig gewesen. 1937 ging sein größter Wunsch, ein eigenes Haus bauen zu können, in Erfüllung. Sein Garten, in dem jetzt bereits zwei Enkelkinder spielen, ist seitdem sein Steckenpferd geblieben.

Heinrich Braun feierte am 3. August 1963 sein fünfzigjähriges Arbeitsjubiläum. Er fing als Laufbursche im damaligen Eisen- und Stahlwerk Hoesch an und kam mit sechzehn Jahren als Probenträger ins Thomaswerk. Schon zwei Jahre später führte er einen Wasserdruckkran und wechselte bald auf einen elektrischen Kran über. 31 Jahre ist Heinrich Braun Kranführer gewesen. 1948 wurde er zum Obermaschinisten ernannt. Heute verbringt der Fünfundsechzigjährige, der bereits pensioniert ist, manche Stunde bei der Gartenarbeit. Er geht viel spazieren und einmal in der Woche in seinen Kegelklub.



Ernst Koch ist am 4. August 1963 fünfzig Jahre bei Hoesch. Als kaufmännischer Lehrling fing er im Büro des Profilwalzwerkes an. Während der Lehrjahre besuchte er außerdem die Städtischen kaufmännischen Lehranstalten. 1925 wurde er Leiter einer Rechnungsgruppe, 1951 Bürovorsteher. Ernst Koch ist durch sein ganzes Arbeitsleben nicht nur Hoesch und der Westfalenhütte, sondern sogar seinem ersten Lehr- und Arbeitsplatz, dem Büro der Profilwalzwerke, treu geblieben. In seiner Freizeit pflegt unser Jubilar den Chorgesang.

Mit der „Stadt Duisburg“ auf Jungfernfahrt



**Hoesch-Schiffswerft Gustavsburg
baute größtes Fahrgastschiff
für die Duisburger Hafenrundfahrten**

Die zum Hoesch-Kreis gehörende Schiffswerft Gustavsburg GmbH in Mainz-Gustavsburg übergab der Duisburg-Ruhrorter Häfen AG am 19. Juni als deren größtes Schiff der hier stationierten Rundfahrtflottille das Fahrgastschiff „Stadt Duisburg“, das unmittelbar nach der Taufe auf Jungfernfahrt rheinabwärts ging.

Festlich über die Toppen geflaggt und mit Girlanden geschmückt, lag das weiße Fahrgastschiff „Stadt Duisburg“, soeben von der Schiffswerft Gustavsburg GmbH von Mainz übergeführt, erstmals am Anleger vor der Schifferbörse im Duisburg-Ruhrorter Hafen. Viele Duisburger und Fahrgäste verfolgten die letzten Arbeiten an Bord für den Taufakt und die Jungfernfahrt dieses Schiffes, das für die Rundfahrten durch den größten Binnenhafen Europas gebaut wurde. Dabei ist es keine Frage,

daß die Fahrgäste dieser Hafenrundfahrten in Duisburg immer auf ihre Kosten kommen, denn hier pulsiert reges Leben und Treiben. Im Jahre 1962 wurden in den 20 Becken dieses weiten Hafenbezirks über 16 Millionen Tonnen an Gütern umgeschlagen. Dazu gehören vor allem Kohle, Erz, Eisen, Öl, Schrott, Kies und Sand, Holz, Getreide, mineralische Rohstoffe und Düngemittel. An diesem Rekord waren 45072 Schiffe beteiligt.

So ist es auch verständlich, wenn sich die Besucher immer wieder von diesem buntbewegten Bild der ein- und ausfahrenden Schiffe angezogen fühlen und beeindruckt sind vom scharfen Arbeitstempo dieses riesigen Umschlagplatzes im Herzen des rheinisch-westfälischen Industriegebietes.

Lohnender Besuch

Die Hafenmelodie zwingt jeden in ihren Bann. Vielstimmig ist das Konzert der Sirenen ein- und ausfahrender Schiffe, der Schleppzüge und der flinken Barkassen. Der Arbeitsrhythmus jedes Tages steht unter dem Zwang, die Programme für das Entladen und Beladen ein-

▲ Am Anleger vor der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort wurde das von der Hoesch-Schiffswerft Gustavsburg GmbH gebaute Fahrgastschiff mit Girlanden geschmückt, ehe der Taufakt und die anschließende Jungfernfahrt begannen

zuhalten, damit die Schiffe wieder pünktlich stromauf- oder stromabwärts auf die Reise gehen können.

Für 300 Fahrgäste gebaut

Die Duisburger Häfen AG verstärkte ihre Hafenrundfahrtflottille deshalb, weil von 1955 bis 1962 sich die Zahl der jährlichen Fahrgäste im Hafenrundfahrtverkehr von 60000 auf 123000 verdoppelte. Die Schiffswerft Gustavsburg GmbH erhielt den Auftrag, das bisher größte Schiff für Duisburger Hafenrundfahrten für 300 Fahrgäste zu bauen. Die Frau des Duisburger Oberbürgermeisters Seeling, vom Geschäftsführer der Schiffswerft Wolfgang Backhaus gebeten, das Fahrgastschiff zu taufen, sagte, als die Sektflasche am Bug zerschellte als Taufpatin: „Ich taufe dich auf den Namen ‚Stadt Duisburg‘ und wünsche dir und deinen

Gästen allzeit glückliche Fahrt." Als Dank erhielt die Taufpatin von der Schiffswerft einen Strauß Rosen in den Farben Rot und Weiß, den Duisburger Stadtfarben.

An Bord gaben sich darauf alle die ein Stell-dichein, die an der Ausrüstung und den technischen Ausstattungen dieses Neubaus mitgewirkt haben. Vor vielen Ehrengästen erinnerte Duisburgs Oberbürgermeister August Seeling zum Beginn der Jungfernfahrt daran, daß die Hafenrundfahrten in Duisburg im Jahre 1955

▼ Nach dem Taufakt überreichte Wolfgang Backhaus (Mitte) im Namen der Schiffswerft Gustavsburg der Taufpatin, der Frau des Duisburger Oberbürgermeisters Seeling, einen Rosenstrauß in den Duisburger Stadtfarben Rot und Weiß. Links davon der Prokurist und technische Leiter der Schiffswerft Gustavsburg GmbH, Werner Ulrich

zunächst nur zwei Schiffe durchführten, die zusammen 130 Sitzplätze hatten. Vom Typ der Amsterdamer Grachtenboote seien später drei kleinere Schiffe dazu in Dienst gestellt. Dem Vorstandsmitglied der Duisburg-Ruhrorter Häfen AG, Hafendirektor Dr.-Ing. Wilhelm Sticht, übergab der Oberbürgermeister das neue Schiff mit dem Hinweis, daß es bereits Ende Juni Mitglieder der Deutschen Unesco-Kommission und Gäste aus der Vereinigten Arabischen Republik an Bord haben würde, und mit dem Wunsch einer allzeit guten Fahrt.

Der Prokurist und technische Leiter der Schiffswerft Gustavsburg GmbH, Werner Ulrich, hatte das Kommando „Holt nieder Werftflagge, hißt Reedereiflagge“ gegeben, als die „Stadt Duisburg“ aus dem Hafenbecken die erste Fahrt rheinabwärts entlang der mächtigen Fronten vieler am Strom gelegener Werke antrat.



Der Kapitän erklärt

Auf der Kommandobrücke erhielt Kapitän Werner Heinrichs, der seit 1945 auf dem Rhein fährt, an diesem Abend, da er sein weiß schimmerndes, neues Schiff in den sinkenden Abend auf dem großen Strom talwärts steuerte, viel Besuch. Viele Fragen mußte er beantworten. „Die Werft hat gute Arbeit geleistet. Die ‚Stadt Duisburg‘ ist leicht zu regieren, und es läßt sich gut mit ihr manövrieren.“

Als wir von der Werft kamen und mit einem Lotsen rheinabwärts fuhren, fragte dieser nach dem Steuerschalter, den er nicht fand. Und das erklärt sich so: Unsere ‚Stadt Duisburg‘ hat zwei Daimler-Benz-Dieselmotoren von je 225 PS. Ihre Leistung wird durch je eine Gelenkwelle auf die beiden Schottelpropeller übertragen. Diese Propeller haben einen Durchmesser von 900 Millimetern und können durch elektrische Impulse hier vom Steuerhaus um 360 Grad gedreht werden. So kann man mit dem Schraubenstrahl direkt das Schiff steuern. Motorschiffe holen uns nicht mehr ein, wenn wir auf ‚volle Fahrt voraus‘ schalten. Unsere Höchstgeschwindigkeit liegt nämlich bei 21 Kilometer in der Stunde“, erklärte der Kapitän, der besonders stolz ist auf seinen Doppelfahrstand. Dieser läßt sich fast über die ganze Schiffsbreite verfahren. Auf diese Weise kann der Schiffsführer jeweils an der Steuerbord- oder Backbordseite den für ihn günstigsten Platz einnehmen und besonders bei Anlege-manövern seine Schaltungen rasch und in Nabsicht durchführen.

Zwei Salons und ein Sonnendeck

Das 35 Meter lange und 6,85 Meter breite Schiff hat auf dem Hauptdeck einen Vorraum mit Bar und einen großen Salon von 120 Quadratmetern Grundfläche. Auf dem Oberdeck stehen auf dem nicht überdachten 75 Quadratmeter großen Sonnendeck behagliche und buntfarbene Sessel. Hieran grenzt ein kleiner Salon mit einer Grundfläche von 30 Quadratmetern. Von allen Räumen, die architektonisch wirksam und behaglich gestaltet sind, hat man durch hohe und breite Fenster gute Sicht nach allen Seiten. Alle Fahrgast-, Wirtschafts- und Betriebsräume des Schiffes haben eine vollautomatische und ölbefeuerte Warmwasserheizung. Für den großen Salon übernimmt eine Frischluftanlage die künstliche Be- und Entlüftung. Um den Lärmpegel in den Salons möglichst niedrigzuhalten, hat man den Motorenraum nach neuesten technischen Erkenntnissen so schalldicht isoliert, daß man die Motoren-geräusche kaum wahrnimmt. Das Schiff gleitet ruhig dahin.

Nach der um Mitternacht beendeten Jungfernfahrt waren sich alle Teilnehmer dieser ersten Passagierfahrt auf dem Rhein darüber einig, daß der Duisburger Hafen mit diesem größten Boot seiner Rundfahrtflottille einen stattlichen Neubau erhalten hat, der gemeinsam mit seiner Besatzung seine künftigen Aufgaben gut meistern und vielen Fahrgästen den Duisburger Hafen und den Rhein von den besten Seiten zeigen wird. Auch wir wünschen der „Stadt Duisburg“ ein kräftiges Ahoi und glückliche Fahrt.

◀ Kapitän Werner Heinrichs am Doppelfahrstand im Steuerhaus. Neben ihm Matrose Friedhelm Hahn



Zu Besuch in der Dortmunder Landgrafenschule

So hatte uns der Schuldezernent der Stadt Dortmund, Stadtrat Herbert Frommberger, geschrieben:

„Im Unterricht zahlreicher Dortmunder Schulen spielt WERK UND WIR eine beachtens-

werte Rolle. Man findet diese Zeitschrift nicht nur beim Schulleiter oder im Lehrerzimmer; nein, fein säuberlich kleben sich die Schüler eindrucksvolle Farbfotos aus der Zeitschrift in ihre heimatkundlichen Sammelmappen, oder sie stellen aus Texten und Bildern von WERK UND WIR eine zeitnahe anschauliche Wandzeitung in ihren Klassen zusammen.

Unsere Lehrer schätzen WERK UND WIR als gutes Arbeitsmittel für einen lebensnahen Unterricht. Sie erhalten durch jedes Heft immer wieder Einblick in wesentliche Bereiche unseres Wirtschaftslebens. Dabei spüren sie deutlich, wie sehr ein Betrieb bemüht ist, seinen Mitarbeitern Gelegenheit zur Weiterbildung zu geben, Anregungen zur Freizeitgestaltung anzubieten und dem einzelnen zum Verständnis zeitnaher Probleme Hilfe zu gewähren.

Ich kenne keine Werkzeitschrift, der es bisher besser gelungen wäre als WERK UND WIR, junge heranwachsende Menschen ebenso erfolgreich anzusprechen wie ältere und erfahrene Mitarbeiter.“

Schon von vielen Belegschaftsmitgliedern hatten wir gehört, daß ihre Kinder manchmal unsere Werkzeitschrift mit in den Unterricht nehmen. Nach diesem Brief aber fragten wir bei Stadtrat Frommberger an, ob wir einmal in einer solchen Unterrichtsstunde selbst miterleben dürften, wie der Lehrer WERK UND WIR verwendet.

„Aber selbstverständlich“, klang es durchs Telefon, und schon war ein Gespräch mit dem Leiter der Dortmunder Landgrafenschule, Rektor Siegbert Klose, vermittelt. „Sie gehen am besten zu Herrn Petersmann, der behandelt in seiner Abschlußklasse gerade, wie sich die Industrie entwickelt und sich der technische Fortschritt auf Arbeit und Leben der Menschen an der Ruhr ausgewirkt hat.“

„Wir sehen uns also morgen früh in der Klasse! Die Mädchen und Jungen haben eben zur Vorbereitung ein Exemplar Ihrer Zeitung mit nach Hause genommen!“ So verabschiedeten wir uns wenig später von Lehrer Theodor Petersmann. Unser Wunsch war erfüllt.

In einer Abschlußklasse

24 Stunden später: Die 14jährigen Mädchen und Jungen nehmen ihren „Besuch“ gelassen hin. Ein paar sachkundige Blicke auf unsere Kamera, dann hat der Lehrer wieder ihre ganze Aufmerksamkeit.

„Wir waren bei der Dampfmaschine stehen-

geblieben und hatten gesehen, wie sie die Arbeitswelt beeinflusste, und wie die wachsende Industrie das Leben unserer Großeltern veränderte. Heute wollen wir uns fragen, ob das noch immer so weitergeht.“

Stichworte fassen den Stoff der letzten Stunden zusammen. An der Tafel entsteht eine Übersicht: Kinderarbeit, Pferdekraft, Maschine – kürzere Arbeitszeit, wachsendes soziales Ansehen.

„Ich wollte selbst die Arbeit des Bergmannes kennenlernen, also ging ich zum Pütt...“ Der Lehrer erzählt, wie er als Student eingefahren ist. Der „Schlepper Petersmann“ wächst in der Vorstellung der Kinder – (und steigt in ihrer Achtung). Zwischendurch fahren die Hände hoch: „Das machen aber heute die Loks!“ – Oder: „Mein Vater sagt, die haben jetzt Panzer bis zum Förderband“ und „mit der Hand kommen sie kaum noch an die Kohle.“

Lernen im Gespräch

Aus dem Erzählen und Zuhören ist unmerklich ein lebhaftes Frage- und Antwortspiel geworden. Für die Mädchen ist es selbstverständlich, daß sie auch bei technischen Einzelheiten „mitreden“. Ein Vorwitziger kann es nicht abwarten, WERK UND WIR aufzuschlagen, das vor ihm auf dem Tisch liegt. „Warum hat die Lok denn so kleine Fenster? Und warum ist sie überhaupt so klein, daß der Bergmann kaum hineinpaßt?“

Eine Unterrichtsstunde mit Werk und Wir

Jetzt schlagen alle die Seite 138 im Heft 4/1963 mit dem ganzseitigen Farbfoto auf. Und weiter kommt Frage auf Frage. Der Lehrer bleibt keine Antwort schuldig, wenn sie ihm nicht einer der Jungen vorwegnimmt, der schon „besser Bescheid weiß“.

Dann geht ein Buch von Hand zu Hand. Es ist unsere Jahresgabe „Aufbruch ins Revier“. Da sind es die Bilder aus der Geschichte des Bergbaus, die die Schüler mit denen von heute in WERK UND WIR vergleichen. Der Lehrer blättert weiter im Heft, läßt Parallelen suchen aus der Entwicklung der übrigen Industrie. Wieder hält die Wandtafel die gefundenen Begriffe fest: Technisierung, Mechanisierung, Automation.

Arbeit und Leben im Wandel

„Wir haben von der industriellen Revolution gesprochen; ist sie jetzt abgeschlossen?“ Und wieder werfen die Jungen und Mädchen einander die Bälle zu: „Maschinen und Geräte werden immer weiter verbessert.“ – „Es gibt Geräte, die andere Geräte steuern.“ – „Maschinen ersetzen Arbeiter.“ – „Werden die dadurch arbeitslos?“ – „Könnte noch einmal so etwas passieren wie bei den Webern?“ – „Weniger Arbeiter leisten mehr, andere werden für neue Aufgaben frei.“ – „Die Arbeiter müssen mehr lernen und können als früher, dadurch haben sie eine andere Stellung, und ihr Ansehen wächst.“ – „Und sie verdienen mehr!“ – „Sie haben mehr Freizeit und können Fortbildungskurse besuchen.“

„Bekamen die Arbeiter früher auch so eine Zeitung von ihrem Betrieb?“ – „Sie sollen heute mehr als früher über die eigenen Werke informiert werden und sehen, was und wie in anderen Betrieben gearbeitet wird!“

„Hier steht etwas von den Ruhrfestspielen...“ der Lehrer wird schnell unterbrochen: „Dafür kriegt man im Betrieb billigere Karten! Auch die Lehrlinge fahren schon dahin!“ – „Die Zeitung macht darauf aufmerksam, was man Vernünftiges in der Freizeit tun kann!“

Vor dem Schritt ins Leben klären sich die Berufsbilder

Lehrer Petersmann sieht auf die Uhr: Gleich muß es schellen. (Uns sind die 50 Minuten wie im Fluge vergangen.) Er faßt zusammen: „Die Arbeit ist heute anders als bei unseren Großeltern, und sie entwickelt sich fort...“ Der Zeigestock greift noch einmal an der Tafel die festgestellten Entwicklungsstufen ab, die Schüler prägen sich die Begriffe aus der modernen Arbeitswelt ein, die ihnen bis heute als leere Worthülsen ans Ohr geklungen waren und jetzt durch Schilderung und Bild begreiflich wurden. „Im nächsten Jahr tretet ihr selbst in den Beruf. Es wird ein mächtiger Schritt sein aus dem Klassenzimmer in die Lehre. Aber die Schule – wenn auch in anderen Mauern und mit anderen

Fächern – wird euch noch nicht so schnell verlassen. Wer weiterkommen will, muß weiterlernen. Und wer von euch möchte nicht einmal Gutes leisten und mit seiner Arbeit – an welchem Platz auch immer – selbst zufrieden sein!“

Es hat geläutet. Fast hätten wir es überhört. WERK UND WIR verschwindet in den Schul-

taschen. Zu Hause werden die Jungen und Mädchen noch einmal darin blättern, wenn sie bei der Niederschrift über das heutige Thema Gedankenstützen suchen. Und wenn ihnen jetzt dieses Heft in die Hand kommt, wird es vielleicht hier und da heißen: „Ich habe es gar nicht gemerkt, daß die uns damals auch fotografierten!...“



BILD DES MONATS

Der Sommer hat seine Feste – in
Kleingartenanlagen, Kindergär-
ten und Erholungsorten. Dieses
Bild des Monats nahm Irmgard
Steinfurth in Hohenlimburg auf



URLAUB UND FREIZEIT ABER RICHTIG

Ärzte geben gute Ratschläge

Zum Beginn der Hauptreisezeit behandelten wir in Heft 7 das Thema, wie man nach ärztlicher Ansicht seinen Urlaub und seine Freizeit richtig und sinnvoll verbringt. Nachstehend setzen wir unsere Umfrage bei Ärzten fort.

Zur gleichen Zeit, da WERK UND WIR in seinem Juli-Heft den ersten Beitrag zum Thema „Urlaub und Freizeit – aber richtig“ veröffentlicht hatte, fand in Eutin der Sommerkongreß der Fachärzte für innere Krankheiten statt. Der Präsident des Internistenkongresses, Professor Dr. Essen, hatte auch die Urlaubsforscher nach Eutin geholt und zum Abschluß der Arbeitstagung folgendes als Ergebnis dessen herausgestellt, was die deutschen Ärzte im gegenwärtigen Zeitpunkt zum Thema der wirklich erholsamen Freizeiten anregend beizusteuern haben.

„Je mehr Urlaub wir haben, desto schärfere Konturen bekommen seine negativen Seiten“, so stellte Professor Dr. Essen in Eutin einleitend nach den ärztlichen Erfahrungen der jüngsten Zeit fest. „Die meisten Fehler werden in den ersten drei Tagen gemacht. Da geraten die Leute, die Stubenhocker geworden sind und es sich nicht eingestehen wollen, außer Rand und Band. Jetzt wollen sie zeigen, wie jugendlich und elastisch sie noch sind. Was sie ein Jahr lang versäumt haben, wollen sie sofort nachholen. Im Gebirge machen sie Gewaltmärsche, an der See schämen sie sich wegen ihres blassen Aussehens und legen sich gleich zu Beginn des Urlaubs einen ganzen Tag lang in die sengende Sonne. Das Merkmal des Urlaubsmenschen unserer Zeit ist sein Hang zur Übertreibung.“

WERK UND WIR bemühte sich darum, das Thema, wie man richtig Urlaub macht, nach allen Richtungen hin zu beleuchten und führte mit einer Reihe von Ärzten Gespräche, die wir nun nachstehend wiedergeben.

Fehler bei Urlaubsreisen

WERK UND WIR: „Welche Fehler in gesundheitlicher Hinsicht sind bei Urlaubsreisen immer wieder festzustellen?“

Dr. Karl-Heinz Sommer, werksärztliche Dienststelle Westfalenhütte: „Urlaubsziele müssen



sorgfältig ausgewählt werden, damit es keine Enttäuschungen gibt. Zur richtigen Erholung gehört natürlich auch, daß es für den Urlauber bis zu acht Tagen dauert, ehe er Abstand gewonnen hat von der Hast des Arbeitslebens. Kurzurlaube nützen nichts, vierzehn Tage sind mindestens für eine richtige Erholung nötig. Untrainierte Urlauber, die aus dem Gebirge an die See oder aus dem Flachland ins Gebirge kommen, müssen beim starken Klimawechsel an den, den Ärzten bekannten, gefährlichen dritten Tag nach Urlaubsbeginn denken. Mit größter Regelmäßigkeit befinden sie sich an diesem Tag in einem Zustand, den Sportler als „schlechte Kondition“ bezeichnen. Müdigkeit, Schwindelgefühl oder Herzklopfen sind die kennzeichnenden Merkmale. Je vollkommener man sich auch innerlich von allem löst, um so schneller geht es mit der Erholung voran; denn richtiger Urlaub soll ja den Menschen verwandeln, läutern und stärken für die neuen Aufgaben am Arbeitsplatz. Man muß auch seine Lebensgewohnheiten ändern. Es ist nicht un-

▲ Ein Bild vom italienischen Badeleben an der Riviera. Dicht an dicht liegen hier die Urlauber am schmalen Sandstrand, zumeist geschützt vor der südlichen sengenden Sonne. Was das Bild nicht zeigt, ist der Lärm, der noch durch die Musik aus den verschiedensten Kofferradios gesteigert wird

bedingt nötig, schon vor dem Frühstück die erste Zigarette zu qualmen oder jeden Tag erst nach mitternächtlichen Zechtouren zu beenden. Man soll sich im Urlaub nicht ärgern und vor Urlaubsbeginn mit den Möglichkeiten seiner Geldbörse rechnen und gut überlegen; denn es stimmt doch wohl, wenn man sagt: „Lieber König in Hintertupfingen als Bettler in Cannes“. Nicht Urlaub machen um herumzureisen, sondern reisen, um Urlaub zu machen. So sollte die Devise für jeden klugen Urlauber lauten. Noch ein paar kurze Tips: Keine Non-Stop-Fahrten nach Italien, Österreich oder Spanien, denn das Autofahren heute mit der außerordentlichen Konzentration auf Autobahnen und im überfüllten Straßenverkehr belastet das

vegetative Nervensystem, Herz und Kreislauf, verkrampft die Muskulatur durch schlechte Haltung, daher soll man häufiger am Rande der Autobahn rasten, laufen und ausruhen. Richtiges und vorsichtig dosiertes Baden muß man immer wieder fördern, zumal bei vielen Menschen schon einige Stunden am sonnenüberglühten Strand genügen, um einen qualvollen Sonnenbrand hervorzurufen. Blonde Typen, Kreislauferkrankte und Ältere sind besonders gefährdet, wobei sogar schlummernde Krankheitsherde aktiviert werden können. Man muß vor allem auch für richtigen Hautschutz sorgen.

▼ Er macht es richtig. Im Sauerland ist er gewandert und hat es sich nun zu einer kleinen Mittagsruhe auf einer Wiese bequem gemacht

Dabei weisen wir Ärzte immer wieder darauf hin, daß über die Wirksamkeit eines Sonnenschutzmittels nicht die auf der Verpackung abgebildete tiefgebräunte Dame im Bikini entscheidet, sondern ausschließlich die chemische Zusammensetzung des jeweiligen Präparates. Man ist gut beraten, wenn man seinen Hausarzt vor dem Urlaub aufsucht und vor allem auch den Zahnarzt, denn Zahnschmerzen im Urlaub sind schlimmer als Regenwetter."

Dr. Wolfgang Neef, werksärztliche Dienststelle Hoesch AG Bergbau, Schachtanlage Emil: „Urlaub in Raten ergibt keine nachhaltigen Reserven. Den heute üblichen Rundreisen und Reisen mit übermäßigem Angebot an ungewohnten Reizen in klimatischer, optischer und akustischer Hinsicht fehlt der wichtigste Inhalt: die

Entspannung. Körperliche Strapazen auf der einen, stures Faulenzen auf der anderen Seite verbessern weder die körperliche noch die seelische Verfassung. Gewichtszunahme und Grad der Hautbräune sind kein Maßstab für den Erfolg des Erholungsaufenthaltes."

Richtige Urlaubsrezepte

WERK UND WIR: „Was hat man bei der Frage wie man seinen Urlaub richtig gestaltet, nach ärztlicher Ansicht besonders zu beachten?"

Dr. Karl-Heinz Sommer: „Man muß in erster Linie an seine Gesundheit denken. Das erfordert, manchmal ganz allein zu reisen. Auch der beste Familienvater und die treusorgendste Mutter müssen einmal ganz allein reisen. Es gibt gewisse Tabus für die, die unbesorgt reisen können, bei denen aber die Gefahr droht, daß sich eine chronische Krankheit verschlechtert. Das Tabu kann sich auf das Reisen als solches, aber auch auf Ort und Klima beziehen. Reiseverbot gilt bei fieberhaften, akuten oder chronischen Erkrankungen, die noch vom Arzt behandelt werden müssen, und natürlich nach eben überstandenen Krankheiten und Operationen.

Herz-, Kreislaufkranke und Bluthochdrückler gehören nicht ins Hochgebirge oder in ein heißes Klima. Für sie sind Mittelgebirge, waldreiche Gegenden, Tiefebene und die See gut geeignet. Asthmatiker, Heuschnupfler und Allergiker gehören nicht in blühende Wiesen oder Felder. Rheumatiker sollen feuchtes oder windiges Klima meiden. Auch Orte mit viel Niederschlägen, Hotels und Pensionen in Wassernähe eignen sich nicht. Je trockener und ausgeglichener das Klima ist, um so wohler fühlt sich der Rheumatiker.

Chronisch Verschnupfte und Katarrhkranken niesen und krächzen an der See besonders wenig. Günstig ist auch für sie trockenes Klima. Die große Zahl der Erschöpften, Nervösen, Überarbeiteten und der Managerkranken fühlt sich überall wohl. Nur Ruhe ist erforderlich. Viel Sonne ist nicht ratsam, manchmal sogar schädlich. Ebenso sind Gewitterecken und Modekurorte mit viel Betrieb zu meiden. Ideal für diesen Kreis von Urlaubern ist ein Kuhdorf ohne Telefon und Radio. Ihnen sind besonders Winterurlaube zu empfehlen."

Wichtig ist der Schlaf

Dr. Wolfgang Neef: „Eine wesentliche Aufgabe des Urlaubs ist, daß die während des Berufes entstandenen Spannungen beseitigt werden. Man sollte daher mindestens vierzehn Tage an einem ruhigen Urlaubsort verbringen und in den ersten Tagen seinem natürlichen Schlafbedürfnis nachkommen. Auch der Mittagsschlaf sollte im Urlaub zu seinem Recht kommen. Statt den Ehrgeiz zu haben, ausgiebig und nach fernen Zielen zu wandern, sollte man lieber in der näheren Umgebung beschaulich spazieren gehen. Wer besonders gut beraten ist, schränkt den Alkohol- und Tabakverbrauch auf ein Mindestmaß ein. Für jeden unbedenklich: Tauschen auf der morgenfrischen Wiese, Wassertrinken und Teilgüsse mit temperiertem Wasser."

Der Urlaubswissenschaftler spricht

Professor Halhuber, Innsbruck, einer der bekanntesten Urlaubswissenschaftler im deutschsprachigen Raum: „Aus dem Urlaub einen Kur-



Urlaub machen, das ist das Ideal. Kur-Urlaub ist für Gesunde bestimmt und verbindet die Vorzüge des Urlaubs in einer Kur, um gegen Krankheiten und Zivilisationsschäden vorzubeugen. Der an Bewegungsmangel leidende Großstädter soll sich dabei ohne körperlich zu strapazieren, möglichst viel bewegen. Wie beim wohldosierten Sporttraining soll sich der Kur-Urlauber in eine besondere körperliche Kondition bringen. Wenn der Urlauber bei dieser Gelegenheit sich mit einem Hobby befreundet, zum Beispiel Wandern, Schwimmen, Angeln, Segeln, Reiten oder Ballspielen und soviel Gefallen daran findet, daß er es auch nach Rückkehr in den Alltag fortsetzen möchte, dann hat der Kur-Urlaub seinen höchsten Zweck erreicht."

Die Ernährungssünden

WERK UND WIR: „Was ist von ärztlicher Seite aus zu den ausgesprochenen Ernährungssünden im Urlaub zu sagen?“

Dr. Karl-Heinz Sommer: „Leicht wie unsere Kleidung im Urlaub soll auch unsere Kost sein. Man kann sich mit Reis, magerem Fleisch, leichterem Fisch, Obst und Gemüse während der warmen Jahreszeiten ideal ernähren. Wir wollen doch unseren Winterspeck, der uns bei jeder Belastung hinderlich erwidert, auch am Urlaubsort zurücklassen. Leider richten sich Hotels und Pensionen nicht immer danach. Vor allem in südlichen Ländern bereitet es uns oft Schwierigkeiten, daß wir uns auf die andersgeartete Ernährung umstellen. Vorsicht ist besonders bei Olivenöl geboten wegen seiner Wirkungen auf Darm und Gallenblase; denn jetzt im Sommer stehen deutsche Urlauber immer wieder vor dem bösen Problem der häufigen Darminfektionen. Man frage daher seinen Arzt schon vor dem Urlaub nach einem entsprechenden Mittel.“

Dr. Wolfgang Neef: „Gewichtszunahmen sollen nur Urlauber anstreben, die ganz offensichtlich ein Untergewicht haben. Leute mit Übergewicht sollten eine Gewichtsabnahme zu erreichen suchen durch mäßiges Essen, wenig Trinken und gute körperliche Bewegung. Obst- und Pflanzensäfte gehören ebenso zum richtigen Urlaub wie eine vitaminreiche und fettarme Kost mit Frischbrot und Frischgemüse.“

Das Rezept der Ärzte

Nach diesen Gesprächen dankten wir den Ärzten dafür, daß sie uns so ausführlich die Fragen beantwortet haben. Wer ihren Ratschlägen folgt, darf sicher sein, daß sich sein Wunsch erfüllt, gut erholt wieder an den Arbeitsplatz zurückzukehren. Dr. Karl-Heinz Sommer meinte einschränkend dazu, leider gäbe es immer wieder viele Leute, die „Urlaub vom Urlaub machen“ müßten.

Dr. Wolfgang Neef baten wir um ein abschließendes Urlaubsrezept, das er unseren Lesern wie folgt beschrieb: „Fahre mit dem Vorsatz in Urlaub, die Zeit für die Auffrischung Deiner Gesundheit zu nutzen. Suche einen stillen Urlaubsort auf, wo Du Kontakt zur Natur findest. Nutze jeden Tag, um Dich im Freien aufzuhalten. Setze Deinen Körper in zweckmäßiger Bekleidung der bewegten Luft aus und mache von jeder Möglichkeit der Abhärtung Gebrauch. Suche Entspannung und nicht Abwechslung. Neue Lebensfreude und körperliches Wohlbefinden sind dann der Lohn Deiner Urlaubsreise.“

wir salzdetfurther

Lohnt sich das Lernen noch?

... Die Sowjetunion bildet jedes Jahr 60000 Ingenieure und Techniker aus. Ist es ein Zufall, daß die meisten Nobelpreise im letzten Jahr an Amerikaner und Russen gefallen sind? Bleibt Europa mit seinem Nachwuchs geistig zurück?

Jedes Jahr legen sich viele Eltern die Frage vor: Lohnt sich für unsere Kinder das Lernen noch? Und sehr viele junge Menschen stehen alljährlich vor derselben Entscheidung. Sie werden ihre Antwort wahrscheinlich in den seltensten Fällen nach höheren nationalen oder gar übernationalen Gesichtspunkten geben, sondern nach ihren ganz persönlichen Wünschen und Verhältnissen. Vielleicht sind es sogar rein materielle Überlegungen.

Die nüchternen Amerikaner haben auch dafür eine Antwort: Bildung verzinst sich gut. Herman P. Miller vom Statistischen Bundesamt der USA ermittelte im Jahre 1958 das durchschnittliche Lebens Einkommen eines Amerikaners mit abgeschlossener College-Ausbildung mit 435000 Dollar. Demgegenüber kam sein Landsmann, der nur die „High-School“ bis zum 18. Lebensjahr besucht hat, im Durchschnitt nur auf 285000 Dollar. Für viereinhalb Jahre Collegebesuch und die damit verbundenen Aufwendungen also 150000 Dollar Lebens Einkommen mehr – eine ungewöhnlich gute Verzinsung! Viele Eltern bringen das Opfer einer länger dauernden Ausbildung, den Verzicht auf das frühzeitige Mitverdienen ihrer Kinder unter dem Gesichtspunkt: Unsere Kinder sollen es einmal besser haben. Dabei ist meistens gar nicht das höhere Einkommen, sondern die höhere gesellschaftliche Stellung das erstrebte Ziel.

Welcher Antrieb auch immer zu dem Entschluß führt, vom nationalen wie vom privaten Einkommen immer höhere Raten in die Ausbildung der heranwachsenden Generation zu investieren – das Geld ist gut angelegt.

Sparguthaben können einer Entwertung anheimfallen, Aktien können einen Kurssturz erleben, Grundstücke können enteignet werden. Bildung ist dagegen unverlierbar.

Auch unter dem Gesichtspunkt unserer fortschreitenden Ent-

wicklung, etwa der Automatisierung, bleibt diese Feststellung gültig. Im Gegenteil, sie gilt um so mehr. Von der Maschine werden immer zuerst diejenigen Arbeiten übernommen, die das geringste fachliche Können erfordern. Mit der Vervollkommenheit der Maschinen werden an den Menschen immer höhere geistige Anforderungen gestellt, wenn er sie beherrschen will. Gegen ihre Konkurrenz behaupten kann er sich nur durch bessere Ausbildung, höheres Können und größere geistige Qualität. So gesehen ist Bildung also die beste Versicherung gegen einen Verlust des Arbeitsplatzes.

Wir Salzdetfurther – Nr. 2/1963

STUTTGARTER ZEITUNG

Der gute Ton im Betrieb

Das „Fräulein in der Zentrale“ ist eine der wichtigsten Persönlichkeiten jeder Firma, eine „Visitenkarte“ des Hauses. Das Interesse eines Kunden an der betreffenden Firma wird bestimmt nicht größer, wenn eine unfreundliche Telefonistin ihm patzige Antworten gibt oder ihn ewig an der Strippe hängen läßt, ohne ihn davon zu unterrichten, daß der gewünschte Herr gerade telefoniert oder nicht im Hause ist. Eine freundliche Stimme am Telefon aber hat schon mancher Firma ein gutes Geschäft eingebracht. Durch guten Ton am Telefon kann man Kundenkontakte pflegen und Freunde gewinnen.

Aus dieser Erkenntnis heraus hat die Landesgruppe Baden-Württemberg des Rationalisierungs-Kuratoriums der Deutschen Wirtschaft (RKW) in Stuttgart kürzlich ein Tagseminar „Der gute Ton am Telefon“ veranstaltet, an dem 36 Telefonistinnen und Telefonisten aus Stuttgarter Firmen teilgenommen haben. Da wegen des großen Interesses der Firmen nicht alle Anmeldungen zur Teilnahme an dem Seminar berücksichtigt werden konnten, mußte die Veranstaltung acht Tage später wiederholt werden. Auch in Eßlingen wurde ein solches Seminar abgehalten. Und da das immer noch nicht genügt hat, will das Rationalisierungs-Kuratorium der Deutschen Wirtschaft von September an den ganzen Winter über solche Tageskurse für Tele-

fonisten und Telefonistinnen veranstalten, wahrscheinlich im gesamten Land Baden-Württemberg. Für diese Seminare hat der vom Kuratorium mit der Leitung der Kurse beauftragte Referent für betriebswirtschaftliche Fragen, Max Glasmeyer, den Verkaufsberater Klaus Gerloff verpflichtet, der die meist weiblichen Seminaristen über den richtigen Umgang mit dem Gesprächspartner am Telefon aufklärt. Eine ganze Menge gibt es da zu lernen. Man erfährt, daß sich eine gute Telefonistin möglichst sofort, ohne den Anrufenden lange warten zu lassen, mit dem Namen der Firma, dem eigenen Namen und einem freundlichen Gruß meldet. Ähnlich verfährt sie auch, wenn sie einen anderen Gesprächspartner anruft. Vor allem soll sie sich bei ankommenden Gesprächen den Namen des Partners merken, eventuell rückfragen, und sich während des Gesprächs Notizen machen. Macht ihr jemand Komplimente, so soll die Dame in der Zentrale sich erfreut zeigen und bedanken, dann aber zur Sache kommen. Schimpft jedoch jemand am anderen Ende der Leitung; dann wird die gute Telefonistin ihn ruhig ohne Widerspruch ausschimpfen lassen und dann erst höflich nach der Ursache fragen, um Abhilfe schaffen zu können. Wichtig für eine perfekte Telefonistin sind aber auch eine gute Aussprache, richtiger Satzbau und ein reicher Wortschatz, die Beherrschung der Pausentechnik und Fragetechnik, angenehme Lautstärke und Modulation der Stimme, wie überhaupt eine plastische und bildhafte Sprache. Außerdem soll die Telefonistin stets lebenswürdig und hilfsbereit sein. Deshalb gehört zum Programm des Tages-Seminars außer einer Sprachschulung noch eine gewisse Persönlichkeitsbildung. Die Kursteilnehmer hören aber nicht nur Vorträge, sondern üben auch selbst an Übungstelefonen, sie demonstrieren, wie man es falsch und wie man es richtig macht. Und wenn in Zukunft in Stuttgart und Baden-Württemberg nur noch freundliche Stimmen am Telefon zu hören sind, so ist das zum Teil dem Rationalisierungs-Kuratorium zu verdanken, das diese Tageslehrgänge auch sicher im Interesse der Rationalisierung der deutschen Wirtschaft veranstaltet, denn wenn man am Telefon unfreundlich behandelt wird, ärgert man sich. Ärger aber hemmt die Schaffensfreude und ist deshalb für die Wirtschaft unrationell.

Stuttgarter Zeitung – 6. Juli 1963

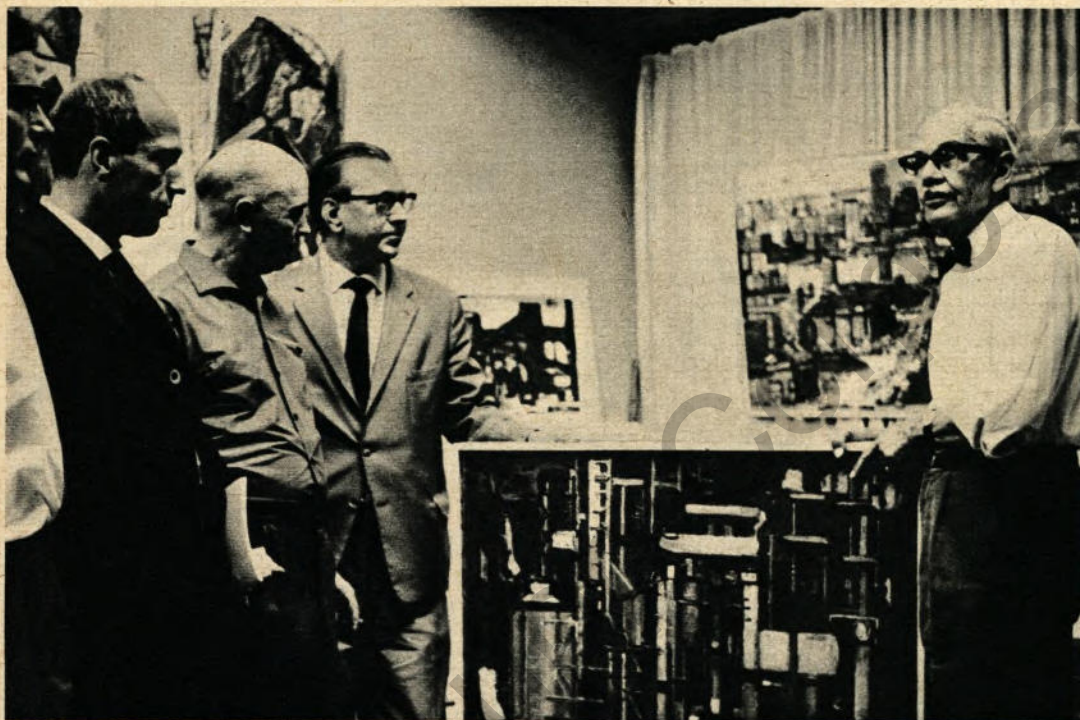
Eine unvergeßliche Woche

„Arbeitsgemeinschaft Laienkunst“
in Recklinghausen



„Eine unvergeßliche Woche“, so schrieb Theo Fuchs, kaufmännischer Angestellter im Hoesch-Hammerwerk Ruegenberg in Olpe, nachdem er auf Einladung der Ruhrfestspieleleitung fünf Tage

stellen, war ich einfach sprachlos. Nach dem diesjährigen Pfingstfest brach für mich in Recklinghausen eine wahrhaft unvergeßliche Woche an“, schreibt ein Mitarbeiter nach den Tagen der Arbeitsgemeinschaft. Fünf Tage waren 36 Laienmaler, die in verschiedenen Betrieben des Ruhrgebietes arbeiten und in der Freizeit vereinzelt ihrem Steckpferd nachgehen, nach Recklinghausen eingeladen worden, um sich untereinander kennenzulernen.



in Recklinghausen war. Er und 35 andere Laienmaler hatten ihre Bilder während der Sommermonate in der Ausstellung „Laienkunst im Ruhrgebiet“ ausgestellt, über die wir in WERK UND WIR Heft 6/1963 berichteten. Darüber hinaus hatten sie an einer Arbeitsgemeinschaft in Recklinghausen teilgenommen.

Fünf Belegschaftsmitglieder aus unseren Werken erhielten eine Einladung für diese Arbeitsgemeinschaft. Alle waren Preisträger in Hoesch-Steckenpferdturnieren: Hans Koehn, Johann Adamczyk, Franz Klekawka, Theo Fuchs und Erich Kunz. Sie berichteten uns über die Tage in Recklinghausen. Aus ihren Worten spricht die Freude, Kontakt mit Gleichgesinnten gefunden zu haben, und die Begeisterung über das, was ihnen geboten wurde.

„Im vergangenen Jahr muß mich ein seltsamer Teufel geritten haben, daß ich mich dazu überwand, drei Bilder zu diesem Hoesch-Steckenpferdturnier nach Dortmund zu schicken. Der zweite Preis traf mich völlig unerwartet. Als dann Anfang des Jahres auch noch die Einladung kam, meine Bilder für die Ausstellung „Laienkunst im Ruhrgebiet“ zur Verfügung zu

▲ Gespräche mit einem Künstler führten die Teilnehmer der Arbeitsgemeinschaft in dessen Düsseldorfer Maleratelier. Richard Gessner (rechts) malt fast ausschließlich Industriemotive des Ruhrgebietes. Hoesch hat im Jahreskalender 1960 „Drei Maler sehen Hoesch“ eine Reihe seiner Bilder gezeigt

Gleichzeitig boten ihnen die Ruhrfestspiele Theateraufführungen, Konzerte, Kunstausstellungen und Gespräche mit Künstlern.

Aus verschiedenen Orten des Ruhrgebietes stammten die Gäste, die in den ersten Minuten im Recklinghäuser Ratskeller etwas scheu herumstanden. Bald aber war das Eis gebrochen: Thomas Grochowiak, der Leiter der Kunsthallen, und seine Mitarbeiterin, Dr. Anneliese Schröder, begrüßten herzlich jeden einzelnen. „Die beiden kannten uns fast alle mit Namen“, sagte einer der Teilnehmer – „sie hatten uns zwar schon auf Fotografien gesehen, aber immerhin... Nicht lange, und wir waren untereinander bekannt. Schon in der ersten Stunde hatten wir das Gefühl, wir passen zueinander. Von da an waren wir für eine Woche eine unzertrennliche Gemeinschaft.“

Unsere Bilder zogen uns magnetisch an

Ein Plakat, auf dem „unser“ Hans Koehn abgebildet war, kündigte am Eingang des Rathauses die Ausstellung „Laienkunst im Ruhrgebiet“ an. Über eine breite Eichtreppe ging es ins obere Geschöß. „Der Gedanke, du bist ja auch mit einigen Arbeiten neben diesen vielen Meisterwerken vertreten, brachte für mich völlig neue Gefühle. Der graue Alltag verschwand vollkommen, auch als wir dann später auf unseren Besichtigungsfahrten nach Dortmund und Essen wieder viele rauchende Fabriken sahen“, schreibt ein Teilnehmer. Und in dem Bericht eines anderen heißt es: „Wir sprachen vor unseren Bildern zusammen mit Direktor Grochowiak über Farben, Mischverhältnisse und Grundierungen, über die Möglichkeiten graphischer Techniken und über die einzelne Auffassung des Malers. Wir waren in den fünf Tagen noch oft in diesen Räumen. Unsere Bilder zogen uns magnetisch an. Selbst am letzten Tag, als uns die einzigen freien Stunden blieben, die wir zur eigenen Verfügung hatten, fanden wir uns, ohne uns vorher abgesprochen zu haben – und das war kennzeichnend –, in unserer Ausstellung wieder.“ Nach dem Abschluß des Treffens der Laienmaler zog einer von ihnen diese Schlußbilanz: „Vielleicht habe ich insofern profitiert, daß ich gestern kurzerhand einen Ölschinken vom Haken holte und völlig umbaute – vielleicht ein ‚Bild‘ daraus mache.“

Mein erstes, aber nicht mein letztes Konzert

„Schon wieder diese schwere Musik im Radio. Ich kann sie nicht hören. Such etwas Leichtes!“ Ist es nicht manchmal schon zu Hause so gesagt worden? Auch einer unserer Teilnehmer an der Arbeitsgemeinschaft fürchtete den Tag, an dem ein Sinfoniekonzert auf dem Programm stand: „Den tiefsten Eindruck machte auf mich, wovor ich am meisten Angst hatte“, schreibt er später davon. „Der Besuch einer Orchesterprobe, die Einführung in ein Sinfoniekonzert und danach das Sinfoniekonzert selbst. Nie im Leben hätte ich geglaubt, daß mich diese Musik so beeindrucken, mir so gefallen würde. Mit dem festen Vorsatz, daß mein erstes Konzert nicht mein letztes sein soll, verließ ich am Abend den Saal.“ Unserem Mitarbeiter war es wohl nicht allein so gegangen, denn auch ein anderer meinte: „Die Orchesterprobe war für mich, so glaube ich heute, wohl das Hervorstechendste.“

Gebändigte Urgewalt

„Gebändigte Urgewalt in ein kleines Sandbett gezwungen“. Dieses Bild in Worten „malte“ einer der Teilnehmer nach einem für ihn eindrucksvollen Hochofenabstich. Denn am zweiten Tage der Arbeitsgemeinschaft fuhren die Gäste zur Hoesch-Westfalenhütte nach Dortmund. Einer herzlichen Begrüßung durch Dr. Harald Koch vom Vorstand der Hoesch AG folgte ein Rundgang durch die Werksanlagen. Nach dem gemeinsamen Mittagessen wurde darüber noch lebhaft gesprochen. Dann kam auch hier der Abschied. Ein Omnibus brachte die „Hüttenbesucher“ über die Bundesstraße nach Essen zur Ausstellung „Koptische Kunst“ in die Villa Hügel.

Ein Gang durch die Ausstellung! Die neuen Eindrücke nahmen die Teilnehmer gefangen. „Die Zeit war uns viel zu kurz bemessen“, sagten alle hinterher. „Man hätte einen ganzen Tag benötigt, um alles in Ruhe betrachten und erfassen zu können.“ „Trotzdem lang genug“, meinte ein anderer, „um viel aufzunehmen, was erst in einigen Jahren vielleicht in der Erinnerung seine Ordnung findet.“ Auf der Rückfahrt nach Recklinghausen ist es im Omnibus er-

staunlich still. Jeder hat den schönen und kostbaren Katalog auf dem Schoß. Jeder liest.

Besuch beim Steindrucker

Einen Vormittag verbrachten die Teilnehmer der Arbeitsgemeinschaft in Ennepe Voerde bei dem Grafiker Günter Drebusch, der von Beruf Lehrer ist. In seiner Freizeit beschäftigt er sich mit Steindrucken. „Er zeigte uns diese Kunst, und wir haben dann gemeinsam eine Steinplatte bemalt und beschrieben.“

An einem Nachmittag sah die Gruppe auch die Ausstellung der Grandma Moses in Düsseldorf. „Wie liebenswürdig muß diese Frau gewesen sein, uns so liebenswerte Bilder zu malen“, schrieb einer unserer Besucher über die Bilder der alten Dame. Auch sie war Laienmalerin. Grandma Moses lebte auf einer amerikanischen Farm und malte zu ihrem Vergnügen naive Bilder – Abbildungen der kleinen Freuden des Alltags.

Kokoschka, Nolde, Korinth

Ein Besuch in den Kunsthallen Recklinghausen, wo die Ausstellung „Gesammelt im Ruhr-

innen zu dem Bauplatz, auf dem das neue Festspielhaus entsteht.

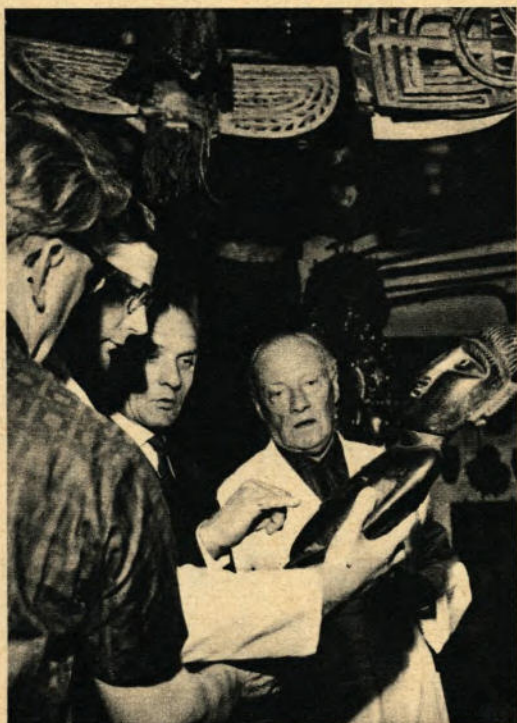
Wir werden uns noch oft wiedersehen

Die Teilnehmer der Arbeitsgemeinschaft sind heute längst wieder zu Hause und in ihren Betrieben. „Wie oft habe ich früher gedacht, Theater, Konzert, Kunstausstellung – das ist alles nichts für mich“, schrieb einer unserer Mitarbeiter.

„In Recklinghausen war ich von allem begeistert. Man muß wohl erst einen Menschen erleben, der es schon in sich hat. Auf jeden Fall haben sie uns mit ihrer Begeisterung angesteckt: Thomas Grochowiak, Dr. Anneliese Schröder, Herr Skobucha vom Ikonenmuseum, das wir übrigens auch besuchten – (und auch hier werde ich nicht zum letztenmal gewesen sein). Wir sahen in diesen fünf Tagen: und wir lernten – bei unserem Besuch in einer Farbenfabrik. Wir entdeckten neue Menschen, die zu uns paßten – in dem Maleratelier der Familie Gessner in Düsseldorf. Vor allem aber haben wir uns fest vorgenommen: Wir werden untereinander Kontakt halten und uns noch oft wiedersehen.“

Zu alledem sagte Thomas Grochowiak, der die „Arbeitsgemeinschaft Laienkunst“ leitete, nach deren Abschluß: „Es scheint gerade mit dieser Veranstaltung gelungen zu sein, die Idee der Ruhrfestspiele praktisch zu verwirklichen. Im Mittelpunkt stand für uns auf der einen Seite das Sichkennenlernen der Laienmaler untereinander. Die Möglichkeit, mit Gleichgesinnten über Malen, Modellieren, über das, was sie als Werkstätige des Ruhrgebietes in ihrer Freizeit schaffen, zu sprechen, hat die Laienmaler bestärkt und ermutigt, darin fortzufahren. Auf der anderen Seite ist es gelungen, sie weiterhin künstlerisch anzuregen. Ihr Mitgehen während der Tage in Recklinghausen und ihre Begeisterung, die auch aus ihren Briefen spricht, zeigt, daß wir auf dem richtigen Wege sind. Die „Arbeitsgemeinschaft Laienkunst“ wurde dadurch, wie sich auch Otto Burrmeister ausdrückte, zu einem Schwerpunkt der Ruhrfestspiele 1963.“

▼ Sicher und mit viel Verständnis leitete Frau Dr. Anneliese Schröder die Laienmaler in den fünf Tagen der Arbeitsgemeinschaft. Hier betrachtet die Gruppe bei einem Besuch der diesjährigen Ausstellung der Ruhrfestspiele „Gesammelt im Ruhrgebiet“ (Heft 5/1963) die Statue des Erzbischofs Engelbert von Köln, eine Bildhauerarbeit aus der Mitte des 13. Jahrhunderts



▲ In einer der größten Privatsammlungen des Ruhrgebietes, im Hause Klaus Clausmeyers (rechts) in Düsseldorf, erlebten die Teilnehmer afrikanische Kunst und Kunst der Südsee

► Vor einem Rundgang über das Gelände der Westfalenhütte begrüßt Dr. Harald Koch (rechts) die Laienmaler. Unser Bild zeigt auch Thomas Grochowiak (Zweiter von links), den Leiter der Recklinghäuser Kunsthalle, der die „Arbeitsgemeinschaft Laienkunst“ ins Leben gerufen hat

gebiet“ gezeigt wurde, schloß sich an. Gemälde, die aus allen heimischen Museen und von privaten Leihgebern stammten, wurden an diesem Vormittag betrachtet. „Meine Ecke in der Kunsthalle ist Kirchner, Kokoschka, Nolde, Korinth!“ schrieb einer der Teilnehmer.

Zur Eigeninszenierung der Ruhrfestspiele, Schillers „Kabale und Liebe“, waren auch die Frauen der Laienmaler mit eingeladen. An diesem Tag begrüßte Otto Burrmeister die Gäste. Er sprach zu ihnen über den Ursprung und über den Sinn der Ruhrfestspiele. Dann ging er mit





CARL SPITZWEG: FAHRENDES VOLK



▲ So sah Philipp Sporer im Jahre 1880 den Maler Carl Spitzweg (Kreidezeichnung)

In der nebenstehenden, farbigen Wiedergabe stellen wir heute im Rahmen unserer Kunstserie unseren Lesern ein Bild von Carl Spitzweg vor. Dieser Maler gehört zu den Künstlern des vergangenen Jahrhunderts, deren Bilder Märchenglanz und romantische Innigkeit ausstrahlen. Carl Spitzweg, der 1808 in München geboren wurde, war zunächst Apotheker, fand dann aber so viel Gefallen am Malen, daß er den Beruf wechselte. Humorvoll gesehene Typen und idyllische Szenen der biedermeierlichen Kleinwelt sind kennzeichnend für seine Malweise. Nach einem Aufenthalt in Paris 1851 wurde seine Art des Malens noch farbiger und stimmungsvoller. Auch humoristische Zeitschriften, wie die damals so beliebten „Fliegenden Blätter“, zählten Spitzweg zu ihren ständigen Mitarbeitern.

Aus dem Bestand des Von der Heydt-Museums der Stadt Wuppertal erläutert uns Dr. Hans Wille das nebenstehende Bild „Fahrendes Volk“ von Carl Spitzweg.

Das Museum der Stadt Wuppertal, das seit 1961 den Namen „Von der Heydt-Museum“ trägt, kann heute auf sechs Jahrzehnte einer sehr lebendigen Entwicklung zurückblicken. Mehr als bei anderen Museen unseres Landes sind die Geschicke dieses Museums von privater Initiative bestimmt worden. Seit seiner Gründung ist das Museum im ehemaligen Rathaus von Elberfeld, ein repräsentativer spätklassizistischer Bau, untergebracht. Durch Ankäufe benachbarter Gebäude konnte für die Gemäldesammlung nach und nach eine stattliche Raumfolge eingerichtet werden, die unlängst, nochmals erweitert und renoviert, zu einem großen Rundgang ausgebaut wurde.

Rege Mitarbeit der Kunstfreunde

Seit 1902, dem Gründungsjahr des Wuppertaler, damals Elberfelder Museums, wurde hier namentlich die neuzeitliche Malerei laufend gefördert. Zwei große Leitgedanken waren von Beginn an maßgebend und zeichnen sich bis heute im Gemäldebestand deutlich ab. Einmal wurde die jeweils zeitgenössische Kunst durch Ankäufe und Ausstellungen zur Diskussion gestellt. Zum zweiten wurden die wichtigsten Stilrichtungen der nachmittelalterlichen Kunst, insbesondere der Landschaftsmalerei, in erlesenen Beispielen dokumentiert. Damit wurde gleichsam ein ruhiger Gegenpol geschaffen zu den veränderlichen Faktoren der „Modernen“-Pflege. Für beide Programmpunkte durfte die Museumsleitung sich stets auf rege Mitarbeit und Stiftungen von seiten zahlreicher Wuppertaler Kunstfreunde und Sammler stützen. Unser Bild „Fahrendes Volk“ ist ein charakteristisches Beispiel für die Münchener Landschafts- und Genremalerei des mittleren 19. Jahrhunderts, die im Wuppertaler Museum in schönsten Zeugnissen vertreten ist.

Maler der Sonderlinge

Der Maler des Bildes, Carl Spitzweg, ist im Bewußtsein der Kunstfreunde bekannt als Darsteller all der Sonderlinge und versponnenen Käuze, die abseits vom geschäftigen Treiben der Gegenwart ihr eigenwilliges Steckenpferd reiten, als Gestalter von skurrilen, mit feinem psychologischem Humor durchwobenen Situationen. Die Thematik seiner Bilder brachte es mit sich, daß man ihn einseitig als Maler von Anekdoten und Histörchen abtat und nach anfänglicher Überschätzung damit in den gegenteiligen Fehler verfiel. Man übersah die hohe Qualität seines malerischen Könnens, die subtile Feinheit seiner Farbgebung. Heute sehen wir, daß die Nuancen der landschaftlichen und stimmungshaften Abstufungen, die den eigenartigen Zauber seiner meist kleinformatigen Bilder ausmachen, nur von wenigen seiner Zeitgenossen im gleichen Maße beherrscht wurden. Gerade unser Bild des Fahrenden Volkes zeigt deutlich, daß die Dunstigkeit der Luftperspektive mit dem schönen Grau, das stufenweise in den Hintergrund zurücktritt, eine unmittelbare Vorstufe darstellt zu der Freilichtmalerei, die man gewöhnlich erst mit dem Auftreten der

Impressionisten* einsetzen läßt. Aufwärts durch eine dunkle Schlucht geht es einem Ziel entgegen, das noch nicht sichtbar ist und das zu erreichen es auch möglicherweise noch mancher hilfreich schiebenden Unterstützung für die gequälten Rösser bedarf. Immerhin spiegelt eine freundliche – hell beleuchtete Felswand, an der ein Sturzbach herabbraust, eine verlockende Ferne vor, die von heiterem Himmel überstrahlt wird.

Schausteller unterwegs

Fahrendes Volk ist unterwegs, Schausteller, nicht eigentlich Künstler zu nennen, doch aber eine Sippschaft, die es sich zum Stolz anrechnet, der Kunst vermittelnd zu dienen. Eine große Truppe. Wie mögen sie alle Platz finden im Wagen, wenn schlechtes Wetter kommt. Sieben zählt man, die auf dem Wege sind und einige, wohl die Jüngsten und die Ältesten, sitzen hinter den Fenstern in der Karosse. Sack und Pack sind aufgeladen, Zelte, Vorhänge und Kulissen, Kisten mit Kostümen und Requisiten. Zuerst die große Trommel. Mit der wird Reveille geschlagen im nächsten Städtchen, wenn die Pfosten aufgeschlagen sind, damit die müden Bürger munter werden und erfahren: Die reisende Truppe ist wieder da.

Nicht der Glanz der Auftritte wird gezeigt, kein festlicher Höhepunkt, sondern die Mühsal des Unterwegsseins. Dessen Ruhelosigkeit, so scheint es, gehört unabdingbar zum Beruf, wird aber – die Fahrenden wissen es – erhellet von vielen freundlichen Gedanken der Zurückbleibenden, der Seßhaften, die, wie vorn das Mädchen am Brunnen, den Abziehenden nachwinken. Ihnen gilt, während die Gedanken schon zum neuen Zeltplatz eilen, der Abschiedsgruß des Fahrenden Volkes.

Dr. Hans Wille

* Impressionisten nannte man die Künstler, die zwischen 1860 und 1870 von Paris aus ihren Stil auf die gesamte europäische Malerei übertrugen. Der Name „Impressionismus“ geht auf Monets Landschaft „Impression“ in der ersten Pariser Ausstellung impressionistischer Künstler von 1874 zurück. Es geht den impressionistischen Malern um die Wiedergabe des augenblicklichen optischen Eindrucks. Sie deuten mehr an, geben keine strengen architektonischen Formen. Die Hauptkennzeichen sind zerfließende, schimmernde und duftige Farben. Ein eigenartiges Flimmern und Leuchten geht von den Bildern aus.

▼ Carl Spitzweg: Der arme Poet





Tropenpracht auf Falterflügeln

Ein Besuch im Dortmunder Museum für Naturkunde

„Als sich der Herr am siebenten Tag, von dem die Schrift erzählt, von der Arbeit ausruhte, bildete er zu seiner Freude und Erholung die Schmetterlinge. Er nahm dazu Morgenlicht, Mittagsfeuer, Abendglanz und Nachtschein. Die gelben Falter und alle ihre Abstufungen schuf er morgens, die blauen mittags, die roten abends und die dunklen mit ihren Monden und Sternenlinien nachts. Und wie er den Erdenraum mit Blumen übersäte, so setzte er in den Luftraum bunte Wesen: Blumen unten und Blumen oben. Und die Blumen der Luft ließen sich auf die Blumen der Erde nieder, so daß die einen mit ihrer Schönheit die anderen beschauten: die Blume blickte den Falter an und der Falter die Blume. Eine ewige Freundschaft wurde geschlossen.“

So schreibt der Dichter Friedrich Schnack in seinem Buch „Das Leben der Schmetterlinge“ (1928), als er der alten Legende nachging, Schmetterlinge seien Sonntagsgeschöpfe. Diese Zeilen ließen uns an ein Museum denken, in dem die Jahreszeiten stillzustehen scheinen. Mitten in Dortmund, zwischen Rathaus und Markt, wartet das Naturkundemuseum auf Besucher, die den Alltag im Revier mit der sonni- gen Pracht der Tropen für eine Weile vertauschen möchten.

Die Falter: Stolz des Museums

Im November des vergangenen Jahres (Heft 11/1962 WERK UND WIR) haben wir unsere Leser schon auf dieses Museum mit seinen vielartigen Schätzen aufmerksam gemacht. Das 50jährige Bestehen des Institutes war damals der Anlaß unseres Besuches gewesen. In einem Gespräch mit dem Leiter des Museums, Dr. Hermann Scholtz, sahen wir zurück auf die Geschichte der Sammlungen, in die der letzte Krieg schmerzliche Lücken riß, und schilderten den Weg, auf dem die Bestände nach pädagogischen Gesichtspunkten übersichtlich und allgemein verständlich neu geordnet wurden. Am Beispiel der Bilder aus der Eiszeit als einer Epoche in der Geschichte unseres Heimatbodens zeigten wir dann eine der eindrucksvollen Abteilungen des Museums.

Heute aber wollen wir bei unserem zweiten Besuch nicht so tief in der Vergangenheit graben, sondern uns an dem wohl Schönsten und Anziehendsten erfreuen, das dieses Museum bieten kann: an den Sammlungen einheimischer, mitteleuropäischer oder tropischer Schmetterlinge.

Weithin bekannte Sammlungen

Die umfangreichen Insektensammlungen, die zu den größten und schönsten Westdeutschlands gehören, haben seit je zu den wertvollsten Schätzen des Dortmunder Naturkundemuseums gezählt. Unersetzbare Käfersammlungen wurden ein Opfer des Krieges, andere wurden nur dadurch gerettet, daß sie rechtzeitig ausgelagert worden waren. 1950 konnte dann eine größere Dortmunder Sammlung erworben werden, so daß die mitteleuropäischen Falter wieder recht vollständig sind. Im gleichen Jahr wurde auch eine sehenswerte Sammlung tropischer Schmetterlinge angekauft. In monatelanger, mühevoller Kleinarbeit, so berichtete Dr. Scholtz, mußte die Sammlung gesichtet und systematisch geordnet werden.

Das Ergebnis dieser Arbeiten leuchtet uns aus den Ausstellungskästen und Vitrinen entgegen: In einer schier unfaßbaren Fülle von Farben und Formen liegen die gespannten Falter in allen Größen vor uns. Wenn wir uns auf den Gang ins Museum vorbereitet haben – wie man es immer tun sollte – nehmen wir jetzt die Lupe zur Hand und beugen uns über die Zeichenschrift der Natur auf den zarten Flügeln.

Ständig wechselnde Sonderschau

Die Schmetterlingssammlung, die in einer Sonderschau ausgestellt ist, trägt den Titel „Tropenfalter Afrikas“. Dazu müssen wir wissen, daß solche Sonderschauen wechseln und immer nur einen geringen Teil des gesamten Museumsbesitzes darstellen. Nicht nur aus räumlichen Gründen wäre es unmöglich, alle präparierten und in verglasten Kästen aufgespannten Falter ständig in Vitrinen auszustellen. Neben den gezeigten Sammlungen einzelner Gebiete müssen die meisten Gruppen in verschlossenen Schränken bleiben, da zahlreiche Falter an Farbe verlieren würden, wenn sie ständig dem Tageslicht ausgesetzt wären. Aus diesem Grunde können sich die Einzelausstellungen auch nicht über mehr als

SCHMETTERLING

von Nelly Sachs

Welch schönes Jenseits
ist in deinen Staub gemalt.
Durch den Flammenkern der Erde,
durch ihre steinerne Schale
wurdest du gereicht,
Abschiedswebe in der Vergänglichkeiten Maß.

Schmetterling
aller Wesen gute Nacht!
Die Gewichte von Leben und Tod
senken sich mit deinen Flügeln
auf die Rose nieder,
die mit dem heimwärts reifenden Licht welkt.

Welch schönes Jenseits
ist in deinen Staub gemalt.
Welch Königszeichen im Geheimnis der Luft.

Unser Gedicht ist der Ausgabe: Nelly Sachs – Ausgewählte Gedichte, in der „edition suhrkamp“ entnommen. Im Jahr 1961 erhielt Nelly Sachs den nach ihr benannten Kulturpreis der Stadt Dortmund.

vier Wochen erstrecken. Der ständige Wechsel aber gibt jedem häufigeren Besucher schließlich einen Überblick über den Gesamtbestand. Im vergangenen Jahr, dem Jubiläumsjahr, gab es auf diesem Gebiet folgende Sonderschauen: Mitteleuropäische Falter in zwei Gruppen, Tropenfalter aus Amerika, Kleine Wunderwelt der Tropen, Tropenfalter Südasiens einschließlich Pazifik, und dazu als Dauerausstellung „Biologie und Sammlung heimischer Schmetterlinge“.

Die Schmetterlinge Afrikas

Lassen wir über die jetzige Sonderschau „Tropenfalter Afrikas“ den Museumsleiter selbst zu Worte kommen. Dr. Hermann Scholtz schrieb in einer Einführung: „Die Sammlung ist die kleinste unserer bereits gezeigten Tropenfalter-sammlungen. In ihrer jetzigen Zusammenstellung umfaßt sie etwa 500 Stück, doch warten bereits zahlreiche Neuerwerbungen auf ihre Eingliederung.

Die Tagfalter zeichnen sich durch lebhaft und vielfach leuchtende Farben aus, wenn sie auch nicht mit den blauschillernden Morphos des



▲ Gern begleitet der Leiter des Museums, Dr. Hermann Scholtz, die Besucher bei einem Rundgang. Auf unserem Bilde hat er einen verglasten Ausstellungskasten aus einer Sonderschau genommen

▼ Zu den schönsten und größten Nachtfaltern gehört der „Kometenschweif“, der seinen Namen von den ungewöhnlichen Verlängerungen der Flügel hat. Er kommt nur auf Madagaskar vor. Die Männchen sind gelbgrün bis kräftig gelb, die etwas plumperen Weibchen grün gefärbt. Der Schmetterling gehört zur Familie der Seidenspinner

Amazonengebietes oder den riesigen Ornithopteren des Indischen Archipels wetteifern können. Dafür besitzt Afrika den buntesten Schmetterling. Er heißt *Urania* (*Chrysiridia*) *croesus* und bewohnt hauptsächlich Madagaskar. Allerdings gehört er nicht zu den Tagfaltern, wenn er auch frühmorgens um die hohen Magnolien- und Mangobäume fliegt, gerade, wenn die Sonne die Wipfel zu beleuchten beginnt.

Seine in den herrlichsten Metallfarben leuchtenden Flügelschuppen zeigen sogenannte Strukturfarben, das heißt, die Schillerfarben entstehen durch Lichtbrechung, hervorgerufen durch eine besondere Konstruktion der feinen Schüppchen. Es handelt sich dabei um Abbaustoffe, die während der Umbildung des Raupenkörpers zum Falter in der Puppe entstehen und je nach ihrer Konzentration schwarze, braune, rote, gelbe oder weiße Farbtöne hervorrufen.

Falter sehen mehr als wir

Neben diesen für uns sichtbaren Farben gibt es vielfach solche, für uns unsichtbare in Ultraviolett, die aber doch, wie wir aus Versuchen wissen, von den Faltern wahrgenommen werden. An solchen ultravioletten Farben und Zeichnungen können die männlichen Falter zum Beispiel ihre Weibchen aus einer Reihe – wenigstens für unser Auge – gleich gefärbter und gezeichneter, aber anderen Gattungen angehöriger Tiere herausfinden. Dafür gibt es unter den afrikanischen Schmetterlingen eine Reihe sehr schöner Beispiele. Es ist nicht schwierig und sogar reizvoll, nach weiteren Beispielen in der Schausammlung zu suchen. Man spricht dabei von sogenannten Mimikryringen und vom „Modell“, das irgendwie durch giftige Stoffe, unangenehmen Geschmack oder dergleichen

geschützt ist und dem ungiftigen und so weiter und daher ungeschützten „Nachahmer“. Die Nachahmer sind durchweg weibliche Falter.

Manche verlernten das Spinnen

Unter den Nachtfaltern ragt als Besonderheit der prächtige honiggelbe Kometenschweif (*Argema mittrei*) aus der Familie der Saturniden hervor. Seine Heimat ist Madagaskar.

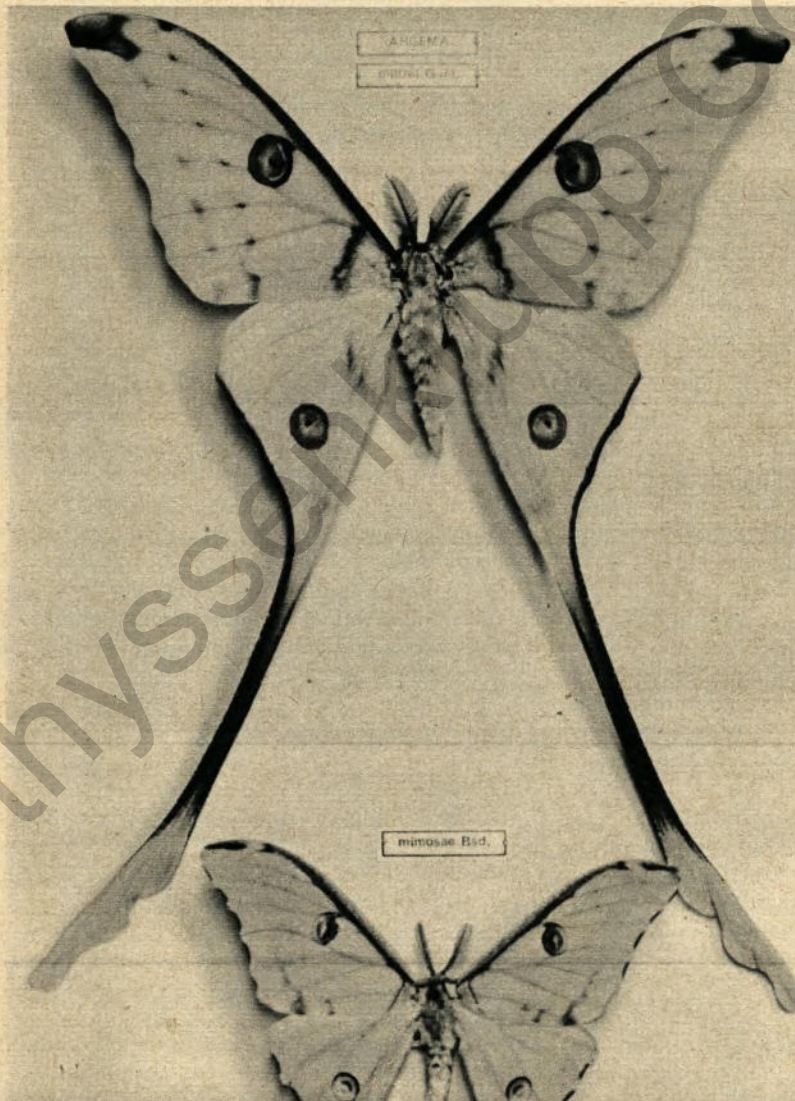
Die Saturniden gehören zu den sogenannten Spinnern. Ihre Raupen fertigen einen mehr oder weniger dichten Seidenkokon, in dem sie sich verpuppen. Aus den Kokons einiger dieser Spinner wird schon seit undenklichen Zeiten, besonders in Asien, Seide hergestellt. Von dort ist auch die Seide nach Europa gekommen.

Es ist nun eine Eigentümlichkeit vieler afrikanischer Saturniden, daß ihre Raupen das Spinnen verlernt haben (*Nudaurelia*, *Urota*, *Bunaea*, *Gymnasia*). Sie graben sich tief in der Erde eine Höhle, ähnlich unseren heimischen Schwärmer- und Eulenraupen, und verpuppen sich darin.“

„Im zweckfreien Reich des Schönen“

Und wieder beugen wir uns mit der Lupe über eins der wundersamen Tiere bis dicht an das schützende Glas. Ein Berühren wäre verderblich, denn damit könnten wir gleich Tausende der farbtragenden Schuppen abstreifen, und das Farbwunder wäre zerstört. Wir lassen uns

▼ Eines der fünf trockenen Blätter ist ein Schmetterling! Man muß genau hinsehen, um den typischen Blattschmetterling von den Großen Sundainseln zu erkennen. Im Gegensatz zur Unterseite der Flügel, die eine ideale Schutzfarbe tragen, sind die Oberseiten, die sich in der Mimikrystellung gegenseitig decken und darum verborgen sind, farbig



belehren: Mindestens anderthalb Millionen solcher Schuppen trägt der Flügel eines tropischen Seglers. Während der Entstehung des Flügels in der Puppe werden die Schüppchen von lebenden Hautzellen der Flügelanlage gebildet; wenn diese Zellen absterben, bleibt die Farbe im Chitin der Schuppen konserviert und wird so auch nach dem Tode des Falters unverändert aufbewahrt. Ohne diese „Vorsorge“ der Natur gäbe es keine Schmetterlinge im Museum. Fragen wir nach Zweck und Sinn der Farben und Zeichnungen, dann bleiben uns auch die Wissenschaftler in den meisten Fällen die Antwort schuldig. Sie gehören wohl, wie Dr. Scholtz einmal schrieb, ins zweckfreie Reich des Schönen.

Viele Farben und Zeichnungen mögen den Insekten als Erkennungsmerkmale dienen, wenigstens bei den Tagfaltern, während die Nachtfalter meist Geruchtiere sind. Zur Erhaltung der Art dient offensichtlich die Fähigkeit tropischer Blattschmetterlinge, Blätter und Blüten im eigenen Kleid nachzuahmen. Nicht nur der Form und Farbe der Blätter gleichen sie sich an, ja sogar Löcher, Flecke und Fraßstellen sind naturgetreu nachgebildet. Aufzudecken aber, wie eine solche Nachahmung entsteht, ist der Wissenschaft bis heute nicht gelungen.

Schöpferkraft im Dichterwort

Hermann Hesse schrieb einmal: „„Zum Erstaunen bin ich da!“, sagt ein Vers von Goethe. Mit dem Erstaunen fängt es an und mit dem Erstaunen hört es auf, und ist dennoch kein vergeblicher Weg. Ob ich ein Moos, einen Kristall, eine Blume, einen goldenen Käfer bewundere – jedesmal, wenn ich ein Stück Natur erlebe, wenn ich von ihm angezogen und bezaubert bin, dann habe ich in diesem selben Augenblick die ganze habsüchtige blinde Welt der menschlichen Notdurft verlassen und vergessen, und statt zu denken oder zu befehlen, statt zu erwerben oder zu organisieren, tue ich für diesen Augenblick nichts anderes als ‚erstaunen‘.“

Die Schmetterlinge nun sind gleich den Blumen für viele Menschen ein sehr bevorzugtes Stückchen Schöpfung, ein besonders geschätztes und wirksames Objekt jenes Erstaunens, ein besonders lieblicher Anlaß zum Erlebnis, zum Ahnen des großen Wunders, zur Verehrung des Lebens. Denn der Schmetterling ist ja etwas Besonderes, er ist ja nicht ein Tier wie alle anderen, er ist eigentlich überhaupt nicht ein Tier, sondern bloß der letzte, höchste, festlichste und zugleich lebenswichtigste Zustand eines Tieres. Er ist die festliche, die hochzeitliche, zugleich schöpferische und sterbensbereite Form jenes Tieres, das vorher schlafende Puppe, und vor der Puppe gefräßige Raupe war.

Der Schmetterling lebt nicht um zu fressen und alt zu werden, er lebt einzig um zu lieben und zu zeugen. Dazu ist er mit einem prachtvollen Kleide angetan, mit Flügeln, die viele Male größer sind als der Leib, und die in Schnitt und Farben, in Schuppen und Flaum, in einer höchst mannigfaltigen und raffinierten Sprache das Geheimnis seines Daseins ausdrücken, nur um es intensiver zu leben, um das andere Geschlecht zauberischer und verführerischer zu locken, das Fest der Fortpflanzung strahlender zu begehen.

Diese Bedeutung des Schmetterlings und seiner Prächtigkeit ist zu allen Zeiten und von allen Völkern empfunden worden, er ist eine einfache und eindeutige Offenbarung. Und weiter wurde er, weil er ein festlich Liebender und ein strahlend Verwandelter ist, Sinnbild zugleich der Kurzlebigkeit wie der ewigen Fortdauer, den Menschen schon in früher Zeit zum Gleichnis und Wappentier der Seele.“



◀ In jedem Jahr werden im Museum lebende Tropenfalter gezogen wie dieser 24 Zentimeter große Seidenspinner, dessen Heimat Nordindien ist. So kann man die Entwicklung vom Ei über die Raupe und den Kokon bis zum fertigen Falter verfolgen. Seine Farben sind Weinrot, Gelb und Violett, die großen dreieckigen Flecke auf den Flügeln sind durchsichtige „Fenster“

► Diesen Schmetterling können wir auch bei uns fotografieren! Es ist der „braune Bär“. Den Namen bekam er, weil die Raupe dicht behaart ist





OE-0651

Der Segelflug als Steckenpferd

Ich kann mir nicht helfen: Wenn ich über Land fahre oder wandere und ein Segelflugzeug erscheint am Himmel, dann muß ich stehenbleiben und mit offenem Munde staunen, bis es wieder verschwunden ist. Es geht mir dabei wie vor dreißig Jahren, wenn ich als Junge den hell-schimmernden Riesenleib des Zeppelin über unsere Stadt ziehen sah: Die Begegnung mit dem Wunder überwältigt mich. Ich kann es einfach nicht fassen, daß der älteste Menschheits Traum, wie ein Vogel durch die Luft zu fliegen, Wirklichkeit geworden ist. Immerhin bin ich den Jahren und der Zahl meiner Kinder nach erwachsen; dennoch werde ich niemals aufhören, Segelflieger mit vor Glück stockendem Atem zu bestaunen – auch wenn dies in den Augen mancher Zeitgenossen närrisch wirkt im Zeitalter der Weltraumflüge.

Wenn die Menschen demnächst, was ja zu gewärtigen ist, auf dem Mond landen, auch dann werde ich wie bisher scharfäugig in die Höhe blicken, sobald ich ein Segelflugrevier passiere. Segelfliegen hat nun mal etwas Poetisches für mich – die Mondrakete dagegen eher etwas Verrücktes. Im übrigen altern für mich wunderbare Ereignisse nicht, mögen sie vom wissenschaftlichen Verstand her auch noch so simpel zu erklären sein; sie bleiben für mich goldene Zeichen am hohen Horizont der Menschheitsgeschichte, Zeichen, die niemals verbleichen. Für sie gilt keine vorübergehende „Aktualität“. Auch erster und zweiter Weltkrieg, auch Kunststoffrevolution und Atombombe – keineswegs wunderbare Ereignisse, aber doch Signaturen unserer Zeit –, sind doch keine „Sensationen“, die morgen von neuen Sensationen ausgelöscht werden können.

Mir fehlt das Talent, die kurzen Jahre meines Lebens, die unerhörterweise mit dem größten und folgenschwersten Umbruch in der Mensch-

heitsgeschichte zusammenfallen, als eiskalter Zyniker zu werten – oder gar als Snob zu entwerten. Ich lese auch noch Märchen, ohne mich vor Erwachsenen zu verstecken.

Ich weiß nun nicht, wie es Ihnen geht, verehrte WERK UND WIR-Leser, wenn Sie ausflugsweise die Segelflugbasen um Lippe und Ruhr besuchen. Etwa den Platz an den Borkenbergen, oder Oerlinghausen unterm Teutoburger Wald, oder gar den jüngsten Segelflughafen, Lünen: Vielleicht haben Sie ähnliche Empfindungen wie ich! Zugegeben, es sieht zunächst mühsam und gefährlich aus, wenn das in der Form so überaus elegante Segelflugzeug mittels Windenseil hochgeschleppt wird: Aber kaum hat der Pilot ausgeklinkt, kaum ist aus dem Apparat der freischwebende Vogel geworden, der in verwegenen Bögen unter den weißen Wolkentürmen kurvt, dann durchrauscht mich jedesmal ein wildes Glücksgefühl. Dann möchte ich AUCH fliegen und segeln! ... Sie auch?

Ältester Traum der Menschen

Um es gleich vorweg zu nehmen: Ich habe den ältesten Traum der Menschheit für mich selber



noch nie verwirklicht, so sehr ich das immer wollte. Ich bin also noch nie schwerelos durch die Lüfte gesegelt, habe noch nie den Fahrtwind singen hören in meinen Ohren. Dagegen bin ich schon frühzeitig mit Motorflugzeugen geflogen (ein im Vergleich zum Segelflug unendlich plumpes und technisches Lüftereisen, bei dem allein der lärmende Motor manches Hochgefühl vertreibt), und ich bin auch als Skispringer durch die Lüfte gesegelt, den Oberkörper weit vorgelegt, um unter mir das „tragende Luftkissen“ zu erzeugen. Aber was ist das gegen das berauschende Wunder des motorlosen Segelfluges!

Vor kurzer Zeit überkletterte ich mit zwei Kindern den langen Felsgrat der Kampenwand über dem oberbayerischen Chiemsee; kaum hatten wir den Gipfel erreicht, da hörten wir es gefährlich singen und rauschen – und schon raste ein Segelflugzeug vom nahen Segelfluggelände in Unterwössen über den Felsgrat hinweg, knapp, entsetzlich knapp, und fiel jäh kurvend leicht ab und schwang sich im bergnahen Aufwind wieder derart ungestüm in die Höhe, daß es abermals den Grat passieren konnte, um jenseits wieder kurvend abzufallen und so weiter, das Spiel dauerte eine volle Stunde, wir

konnten uns nicht sattsehen und auch nicht satt hören.

Was kräftige Aufwinde sind, was Thermik ist, was Lüftestrom und Luftlöcher, das wurde uns hier am Gipfel der Kampenwand für alle Sinne begreifbar demonstriert. Die unmittelbare Nähe unseres Standpunktes zu dem bewunderten Vorgang war erregend: Wir standen ja wie auf einer spitzen Felstribüne mitten im Luftmeer, gut tausend Meter über dem mit Segelbooten übersäten Chiemsee. Schoß das Segelflugzeug wieder laut pfeifend und rauschend über den Grat, dann blieb uns vor Lust das Herz stehen. Natürlich sah das Heranbrausen jedesmal gefährlich aus, wenn sich der Vogel aber nach dem Übersetzen des Felsgrates – gemütlich beinahe wie eine Möwe – auf die sozusagen sichtbaren Luftkissen fallenließ, um vom nächsten Thermikstrom wieder emporgehoben zu werden, so vermittelte das ein tief erregendes, aber auch beruhigendes Gefühl ...

Viel später, als wir weit unten im Tal dahinfliegen, sahen wir das Segelflugzeug wieder über der Kampenwand fliegen: Aber da raste und schoß es nicht dahin, wie wir es doch aus nächster Nähe erschauernd gesehen hatten, da

▲ Ausziehen – laufen – los! Wer fliegen will, muß vorher seinen Kameraden am Übungshang mit dem Gummiseil zum ersten Luftsprung verhelfen

segelte es anmutig still und gemächlich unter einem tiefblauen Sommerhimmel.

Opa im Aeroplan

Meine Kinder waren von dem Erlebnis hingerissen. Kein Wunder. Auf der Heimfahrt erzählte ich ihnen stolz von ihrem Großvater, der um die Zeit, als ich zur Welt kam (also vor dem ersten Weltkrieg), als Nicht-Ingenieur, doch himmelstürmender Schwärmer, drei „Aeroplane“ erbaut hatte, um sie dann alle drei bei seinen Flugversuchen auf den Neckarwiesen bei Heidelberg zuschanden zu fliegen: Den Dreiecker flog er in einen Apfelbaum, einen Eindecker in den Neckar, einen zweiten und letzten Eindecker gegen eine Scheune. Meine Kinder lächelten mich mitleidig an.

Ich erzählte ihnen weiter, wie mein an Geld bitterarm, an Kindern aber reich gewordener Vater, kaum daß seine drei Aeroplane zerstört waren, einen vierten mit geliehenem Geld baute, mit dem er in Puchheim bei München aber-



mals Flugversuche unternahm. Gleich anderen Flugschwärmern hüpfte er dort in drei und vier Meter Höhe hundert und zweihundert Meter weit, um dann, nach der harten Landung, wieder drei Wochen lang die gerissenen Verspannungsdrähte, die Löcher in den Tragflächen und eigene Körperschäden zu flicken. Um seine Pioniertaten zu finanzieren, bastelte er nebenher kleine Flugzeugmodelle, Flugsegler und Modelle mit Gummi- und Propellerantrieb, also freifliegende Modelle, die er reißend an den Mann brachte. Kaum war aber das letzte Kind auf der Welt, da machte er mit seinem vierten Aeroplan eine so gewaltige Bruchlandung, daß es Tränen und Aufruhr gegeben hätte, wäre nicht zugleich der erste Weltkrieg ausgebrochen. Jetzt lächelten meine Kinder nicht mehr, jetzt verstanden sie auch die eingeborene väterliche Passion für alles, was motorlos fliegt und schwebt und segelt.

Nach endlosem Gespött ...

Was heißt eigentlich „motorloses Fliegen“? Millionen „Fachmänner“ an allen Biertischen

Die erste Stunde im nie für möglich gehaltenen motorlosen Flug war erreicht, der Bann war gebrochen, die Biertisch-Fanatiker der ganzen Welt rissen die schläfrigen Augen auf. Was aber wichtiger war: Die verlachten Schwärmer auf der Rhön wurden zu kühndenkenenden Realisten an jenem Tag.

... eine stürmische Entwicklung

Es folgte eine stürmische Entwicklung des Segelflugsportes. Die aber hatte ihre Ursache nicht mehr in schwärmerischer Hingabe an eine große Idee allein, sondern vor allem in wissenschaftlich erarbeiteten Einsichten. Man muß wissen, daß die ersten Segelflieger nichts anderes als Gleitflieger waren, die in ihrem selbstgebastelten Apparat nur abwärts „gleiten“, also unter ständigem Höhenverlust fliegen konnten. Man ahnte damals noch nichts von Thermik und Hang-Aufwinden, wiewohl schon Lillenthal davon gewußt haben mußte: denn er war ein scharfer Beobachter des Vogelfluges. Wer aber eine Möwe im Meerwind oder einen Raubvogel im Hochgebirge genau beobachtet,

bis sie durch den modernen Auto-, Winden- und Motorflugzeug-Schlepp-Start zahllose Nachfolger auf den Flugplätzen der Ebene fanden.

Die Segelflugzeuge selbst waren keine Aeroplane, keine Apparate und mit Verspannungsdrähten überflochtene Gestelle mehr, sondern richtiggehende Vögel, technisch ausgedrückt: Hochdecker mit der geringsten Sinkgeschwindigkeit und dem geringsten Luftwiderstand. Die ideale „Stromlinie“, den Fischen und Vögeln abgeschaut, wurde bis zur letzten Perfektion entwickelt, und zwar in den mit viel opferbereiten Idealisten wirkenden Bau- und Segelfluggruppen Akaflieg Darmstadt, München und anderen.

Die Segelflugzeuge, anfangs komische Gestelle aus Holzlatten, Sperrholz, Leinwand und Draht, wurden schön und elegant, sie genügten den höchsten Ansprüchen der Ästheten – ebenda, als sie zur natürlichsten Form zurückkehrten, als sie wahrhaft vogelgleich aussahen ... und flogen.

Der unfreiwillige „Gewittermaxe“

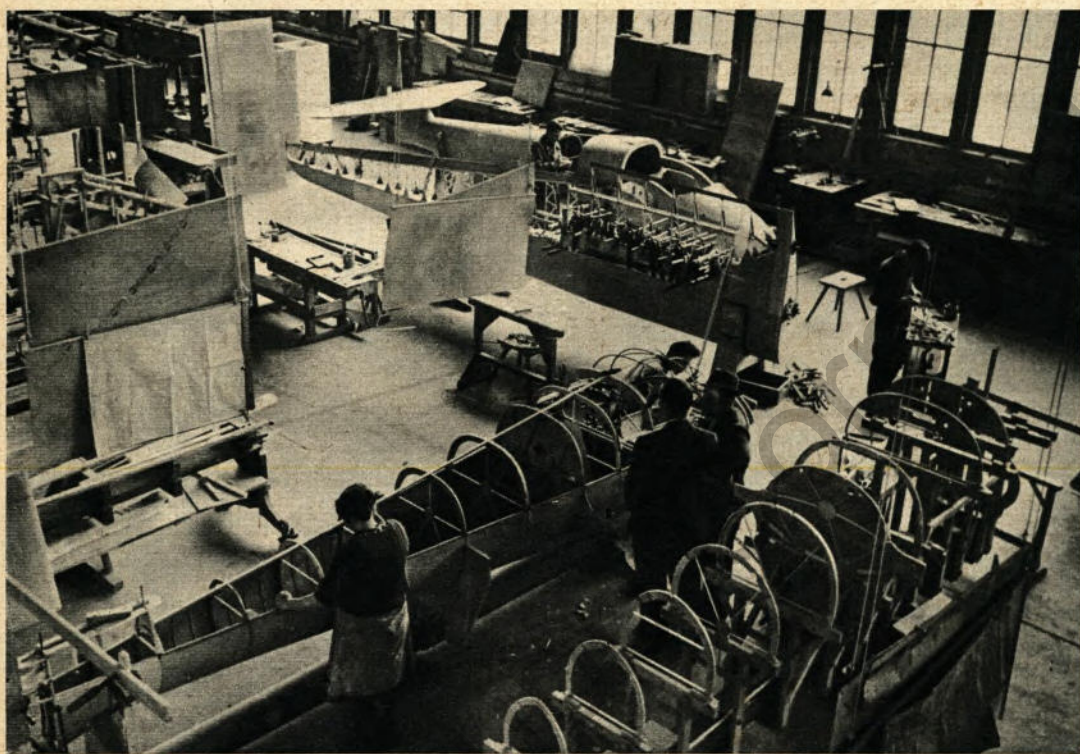
Ganz Deutschland horchte auf, als 1926 Johannes Nehring auf dem russischen Krim „im Aufwind am Gebirge“ es auf 24,4 Kilometer Strecke brachte und Ferdinand Schulz ebendort auf die für damalige Zeiten fantastisch anmutende Dauerflugleistung von 12 Stunden und 7 Minuten. Dann folgte als sensationelles Ereignis der unfreiwillige Gewitterflug von Max Kegel von der Wasserkuppe (Rhön) über 55 Kilometer nach Gombartshausen. Der unerschrockene Kasseler wurde bald nach dem Start auf der Wasserkuppe halb unfreiwillig in eine über das Gebirge hinwegbrausende Gewitterbö gezogen und verschwand für die Zuschauer in Nebel und Wolken. Stundenlang wurde die Umgebung abgesucht, dann kam der erlösende Telefonanruf aus Gombartshausen – und die überraschende Einsicht, daß man sich also von den Bergen und den an ihnen herrschenden Aufwinden frei machen konnte.

Max Kegel kehrte als „Gewittermaxe“ vielbejubelt zur Wasserkuppe zurück; er hatte dem Segelflug eine gar nicht zu überschätzende neue Chance entdeckt. Frontgewitter sind nämlich Kaltluft einbrüche, die sich oft mit erheblicher Geschwindigkeit von Westen nach Osten fortbewegen und die labil geschichteten (wärmeren!) Luftmassen vor sich zu schnellem Aufsteigen veranlassen. Diese rasch aufsteigenden Warmluftströme hatten den „Gewittermaxe“ sozusagen entführt! ...

Im Jahre 1929 hatte sich der Wolken- und Frontsegelflug bereits so gut entwickelt, daß Nehring den Rekord auf 72,3 Kilometer im Streckenflug und auf 1209 Meter Startüberhöhung (!) treiben konnte. Dasselbe Jahr brachte durch den Wiener Robert Kronfeld den ersten motorlosen 100-Kilometer-Flug, und zwar im reinen Hangaufwind an den Bergen unseres Teutoburger Waldes (102 Kilometer Strecke). 1930 flog Kronfeld dann von der Wasserkuppe 164 Kilometer bis Marktreidwitz und schraubte dabei den Höhenweltrekord auf 2550 Meter.

Ein Rekord nach dem anderen

Im Jahre 1931 tauchte mit dem blutjungen Frankfurter Günther Groenhoff ein Segelfluggenie auf, dem bald ein Rekord nach dem anderen zufallen sollte. Er führte als erster den Motorflugzeug-Schleppstart ein, machte sich also vom Gebirge unabhängig. So startete er im Jahre 1931 in München, ließ sich von Freund Riedel auf 450 Meter Höhe hochschleppen, klinkte aus und flog volle 272 Kilometer bis nach



▲ Nicht nur Flugstunden zählen für einen Segelflieger, sondern auch die langen Nachmittage und Abende in der Werkstatt. Hier bauen die „Zünftigen“ ihre Maschinen selbst und machen sie nach – ungewollten – Bruchlandungen wieder flugtüchtig

der Welt schworen vor dem ersten Weltkrieg, daß „nichts fliegen kann, was schwerer ist als Luft“. Otto Lillenthals berühmt gewordene Gleitflugversuche bei Berlin, wobei er am 9. August 1896 an den Rhinower Hügeln tödlich verunglückte, wurden belächelt, den motorlosen Flug des Amerikaners Orville Wright vom 24. Oktober 1911, wobei er neun Minuten und 45 Sekunden in der Luft blieb, tat man als Schwindel und Angeberei ab.

So blieb der Segelflug, auch trotz der bedeutenden Motorflugleistungen während des ersten Weltkrieges entwickelt, das Ziel endlosen Gespöttes – bis zum Nachmittag des 18. August 1922: Da startete der Hannoveraner Arthur Martens mit seinem „Vampyr“, einem strömungstechnisch bereits hochentwickelten Segelflugzeug, auf der Wasserkuppe in der Rhön, um eine Stunde und sechs Minuten in der Luft zu bleiben.

wird mühelos feststellen, daß diese Vögel auch ohne Flügelkraft in der Luft stehen, ja steigen: was anderes kann dies ermöglichen als aufsteigende Luft, zu kräftigen Strömen komprimiert!

Die Segelflieger-Kameradschaft auf der Rhön, dem klassischen deutschen Segelfluggelände, entdeckte nach und nach die verschiedenen Möglichkeiten, um vom Gleitflug zum Fliegen zu kommen: zuerst den Aufwind an vom Wind angeblasenen Berghängen, dann die Thermik in vertikalen Luftströmungen, die sich bei verschieden starker Erwärmung des Erdbodens bilden; es folgte die Entdeckung der thermischen Konvektionsströme vor Gewitterfronten und endlich der Wellen-Segelflug in den Aufwinden größerer Höhen auf der Leeseite langgestreckter Gebirgskzüge, wenn diese bei bestimmten Wetterlagen von der Luft quer überströmt werden.

Mit diesen Entdeckungen folgte ein Segelflugrekord dem anderen. Die Rhön, Rossitten an der Kurischen Nehrung, Grunau im Riesengebirge, Oerlinghausen am Teutoburger Wald und der schwäbische Hornberg wurden die klassischen „Kampfstätten“ der Segelflieger ...

Kaaden in der Tschechoslowakei, flog diese Riesenstrecke im sogenannten Frontsegelflug, also grundsätzlich nach den Erfahrungen Kegels: Drei Jahre blieb diese Rekordstrecke unerreicht!

Inzwischen flog Groenhoff als erster Mensch im Segelflugzeug über den Kanal nach England und wieder zurück und gewann sich damit einen hohen Geldpreis der Londoner „Daily Mail“. Während des Rhön-Wettbewerbs im Jahre 1931 kam es dann durch Wolf Hirth, Günther Groenhoff und Robert Kronfeld zu den ersten bedeutenden „thermischen“ Dauer- und Streckenflügen. Groenhoff gewann obendrein durch den ersten motorlosen Flug Rhön-Berlin (in einem neuartigen, schwanzlosen Flugzeug!) den Preis der „Berliner Zeitung“.

„Thermische“ Dauerflüge will heißen, daß zum Beispiel Hirth und Groenhoff in jenem Jahre 1931 Strecken von 193 und 108 Kilometern ohne Hangaufwinde und ohne den Anschluß an Gewitterfronten oder Wolken zurücklegten! Kronfeld segelte am letzten Tage des Wettbewerbs sogar bei wolkenlosem Himmel und fast völliger Windstille 156 Kilometer über Land. Damals wurde die „Thermik“ die große, alle weiteren Entwicklungen entscheidende Aufwindkraft des Segelfluges. Der Weg zum Leistungsflug war frei.

Mitten in den Rhön-Wettbewerb des Jahres 1933 kam plötzlich die Meldung von dem fantastischen Weltrekord des vollkommen unbekannten deutschen Segelfliegers Kurt Schmidt aus Königsberg. Er war am 3. August, kurz nach 7 Uhr morgens, in seinem „Grunau Baby“ am Korschenruher Hang gestartet und blieb, immerfort Achterschleifen fliegend, bis zum Abend des folgenden Tages in der Luft: 36 Stunden und 35 Minuten!

Ein Jahr später flog Heini Dittmar, Mitglied einer deutschen Expedition nach Südamerika, in der tropischen Zone einen anderen Rekord: Er kurbelte sich nacheinander durch drei übereinanderliegende Kumuluswolken bis auf 4350 Meter über Starthöhe!

Im offiziellen Rhön-Wettbewerb desselben Jahres 1934 flog ein abermals bis dahin völlig unbekannter Mann, Ludwig Hofmann, 310 Kilometer weit; am selben Tage flog Wolf Hirth 352 Kilometer von der Rhön bis Görlitz in Schlesien (einen neuen Weltrekord aufstellend) und einen Tag darauf Heini Dittmar 375 Kilometer von der Wasserkuppe nach Liban in der Tschechoslowakei (den Rekord Hirths prompt verbessernd).

Das Jahr 1935 wurde wieder ein Jahr der Rekorde und war wichtig vor allem deshalb, weil es die Segelflieger vom Gewitterflug unabhängig machte. Zielflüge wurden angestrebt und auch erfolgreich durchgeführt, vier Flieger schraubten den Streckenrekord auf über 500 Kilometer, neun Flüge führten über 400 Kilometer Strecke... die Entwicklung ging weiter. Was an Rekorde bis zum heutigen Tage erreicht wurde, darf bei Fliegern als bekannt vorausgesetzt werden. Die Deutschen Segelflug-Wettbewerbe der Jahre 1953, 1955 und 1957 in Oerlinghausen mit internationaler Beteiligung werden vielen Dortmunder Lesern noch in Erinnerung sein. Die offiziellen Weltrekorde stehen heute im Höhenflug (Kalifornien) auf über 13000 Meter, im Streckenflug (Texas) auf über 800 Kilometer, im Zielflug mit Rückkehr zum Startpunkt auf über 500 Kilometer und im Dauerflug auf fast 60 Stunden. Die Bilanz dieser großartigen Entwicklung: Segelflugzeuge, am Boden „schwerer als Luft“, haben sich im Fluge

als „leichter als Luft“ erwiesen – sie haben dem Menschen das Fliegen ermöglicht.

Leistung aus Kameradschaft

Heute fliegen in Deutschland viele Tausende von begeisterten Segelflugfreunden. Sie sind alle in Gruppen des Deutschen Aero-Klubs zusammengefaßt, denn Segelfliegen ist immer noch eine Sache der Gemeinschaftsleistung. Das beginnt schon beim Bau der Flugzeuge. Zwar gibt es längst fertige Segelflugzeuge zu kaufen, aber immer noch werden 50 v.H. aller Flugzeuge in den Werkstätten flugsporttreibender Gruppen hergestellt.

Wir Dortmunder wissen das aus den Klubs in unserer Gegend, die alle etwa 100 bis 150 Mitglieder je Klub haben, von denen wieder etwa ein Drittel aktive Flieger sind. Die beim Segelflugsport traditionelle Kameradschaft bewirkt auch bei unseren Klubs um Lippe und Ruhr, daß mit wenig Geld viel erreicht werden kann.

Mit eigener Hand haben manche Klubs ihre kleinen Flugplätze ausgebaut und Kommandotürme, Raststätten und Flughallen errichtet. Da und dort konnte man sich der großzügigen Unter-

stützung durch die einheimische Industrie versichern. Wo es zum Schlepp durch Motorflugzeuge nicht reicht, hält man sich an den billigeren Windschlepp. An unseren klassischen Segelflughäfen, etwa in Oerlinghausen bei Bielefeld und in den Borkenbergen werden fast das ganze Jahr über Lehrgänge abgehalten, an deren Ende auch alle vorgeschriebenen Prüfungen abgelegt werden können.

Abschließend möchte ich allen jungen WERK UND WIR-Lesern ans Herz legen, dem Rakettenflug zum Monde den Segelflug hoch über westfälischem Lande vorzuziehen, das vogelgleiche Schweben und Segeln und Gleiten im reinen Lüftestrom. Das Tun, die Aktivität, bringt auch bei diesem echten, den ganzen Menschen beanspruchenden Steckenpferd einen Lohn ein, der mit Worten schwer zu beschreiben ist. Ich habe in diesen Zeilen wenigstens versucht, das Gewicht dieses hohen Lohnes anzudeuten.

▼ Hier sitzt schon ein „Könner“ in der Kanzel, denn der Motorschlepp im Voralpengebiet verlangt viel Geschick und manche Erfahrung



► Dieser „alte Hase“ führt nicht nur gelassen den „Knüppel“, er weiß offensichtlich auch, wie man sich in der Luft wirkungsvoll fotografieren läßt

50 Hoesch AG Westfalenhütte

- 3. 8. 1963 Heinrich Braun, Obermaschinist
- 4. 8. 1963 Ernst Koch, Bürovorsteher

40 Hoesch AG Westfalenhütte

- 3. 8. 1963 Paul Schmiedhoff, Kauenwärter
- 4. 8. 1963 Bruno Siemeontkowski, Kauenwärter
- 6. 8. 1963 Thaddäus Kopacki, Kranführer
- 15. 8. 1963 Heinrich Hoppe, Verwiegler

Hoesch AG Bergbau

- 2. 8. 1963 Karl Neumann, Kreissägearbeiter
Schachtanlage Radbod
- 15. 8. 1963 Johann Höwing, Fördermaschinist
Schachtanlage Radbod
- 16. 8. 1963 Franz Pieper, Wettermann
Schachtanlage Fritz-Heinrich
- 19. 8. 1963 Roman Gorynski, Lokführer
Schachtanlage Fritz-Heinrich

Hoesch AG Rohrwerke

- 20. 8. 1963 Josef Blankunaufulland, Betr.-Techn.

Rheinischer Vulkan

- 23. 8. 1963 Ferdinand Schuchert, Prokurist

25 Hoesch AG Westfalenhütte

- 1. 8. 1963 Wilhelm Heimann, Bürovorsteher
- 1. 8. 1963 Franz Thiesbrummel,
Stellvertreter des Bürovorstehers
- 5. 8. 1963 Artur Kloth, Schmelzmeister
- 8. 8. 1963 Heinz Zuszek, Bauhilfsarbeiter
- 9. 8. 1963 Anton Hinz, Werkzeugschlosser

- 9. 8. 1963 Hermann Mäder, Hobler
- 10. 8. 1963 Werner Malpohl, Maschinist
- 13. 8. 1963 Rudolf Binzel, Hilfsarbeiter
- 13. 8. 1963 Heinrich Hermany, Schrottlader
- 15. 8. 1963 Alex Grentrup, Sachbearbeiter
- 15. 8. 1963 Paul Seifert, Schrottlader
- 18. 8. 1963 Franz Lichtenstein, Elektromonteur
- 19. 8. 1963 Karl Kogler, Bote
- 19. 8. 1963 Johannes Perz, Lokführer
- 19. 8. 1963 Emil Zimmermann, Wiegemeister
- 23. 8. 1963 Willy Stühlmeyer, Wiegemeister
- 27. 8. 1963 August Pullwitt, 1. Blockwalzer
- 30. 8. 1963 Heinrich Schelkmann, Pkw-Fahrer

Hoesch AG Bergbau

- 1. 8. 1963 Karl Eberwein, Maschinenobersteiger
Schachtanlage Kaiserstuhl
- 1. 8. 1963 Leo Franke, kaufm. Angestellter
Schachtanlage Fürst Leopold-Baldur
- 1. 8. 1963 Emil Harksel, Hauer
Schachtanlage Fritz-Heinrich
- 1. 8. 1963 Heinrich Kusmann, Dachdecker
Schachtanlage Radbod
- 1. 8. 1963 August Meyritz, Platzarbeiter
Schachtanlage Emil-Emscher
- 1. 8. 1963 Edmund Spielok, Hauer
Schachtanlage Radbod
- 2. 8. 1963 Peter Bilstein, Platzarbeiter
Schachtanlage Emil-Emscher
- 2. 8. 1963 Thaddäus Kauch, Maschinenputzer
Schachtanlage Kaiserstuhl
- 3. 8. 1963 Heinz Siebert, Wäschearbeiter
Schachtanlage Kaiserstuhl
- 4. 8. 1963 Paul Dander, Maurer
Schachtanlage Emil-Emscher

- 12. 8. 1963 Josef Homann, Kohlenfahrer
Schachtanlage Fürst Leopold-Baldur
- 16. 8. 1963 Robert Höft, Platzarbeiter
Schachtanlage Emil-Emscher
- 17. 8. 1963 Wilhelm Poppelreuter, Mag.-Vorarb.
Schachtanlage Kaiserstuhl
- 22. 8. 1963 Max Placzek, Tagesarbeiter
Schachtanlage Fritz-Heinrich
- 24. 8. 1963 Paul Erdmann, Laborant
Hauptlaboratorium Dortmund
- 26. 8. 1963 Franz Johann, Hauer
Schachtanlage Radbod
- 31. 8. 1963 Heinrich Viebahn, Leseband-Vorarb.
Schachtanlage Kaiserstuhl

Hoesch AG Walzwerke Hohenlimburg

- 5. 8. 1963 Ernst Dzierzan, Hilfsarbeiter
- 11. 8. 1963 Heinrich Hammerschmidt,
Kesselwärter
- 16. 8. 1963 Ernst Boecker, Einsetzer
- 19. 8. 1963 Hans Labuschewski, Laborgehilfe

Maschinenfabrik Deutschland AG

- 5. 8. 1963 Heinrich Quidas, Anstreicher
- 20. 8. 1963 Otto Tolk, Hilfsarbeiter

Trierer Walzwerk AG

- 27. 8. 1963 Peter Emanuel, Bürobote
Werk Trier

Schwinn AG

- 29. 8. 1963 Helmut Hettrich, Vorarbeiter

Rheinischer Vulkan Chamotte- und Dinaswerke mbH

- 17. 8. 1963 Karl Lorenz, Schlosser

Das Urlaubsparadies

Herr Schneider entschied sich für den „Philosophenweg“ – nicht weil ihm der Name so gut gefiel, aber er hatte in seiner Pension erfahren, daß man von der Höhe aus den schönsten Blick über das Dorf und die Umgebung habe. Es war ein herrlicher Vormittag, und Herr Schneider fühlte sich einfach großartig. Er hatte ausgezeichnet geschlafen und gut gefrühstückt, und sein Büro war so weit entfernt, daß er schon an seinem ersten Urlaubstag jede Beziehung zu seiner Alltagsarbeit verloren hatte.

Zwanzig Minuten später saß er auf einer Bank und meinte gutgelaunt zu dem Manne, der gleich ihm ins Tal hinuntersah: „Es ist tatsächlich eine herrliche Gegend hier! Der Wald ... die netten kleinen Häuser ... die gute Luft – einfach großartig ...“ Er brannte sich eine Zigarre an. „Die Stadt dagegen ...“, Herr Schneider machte eine wegwerfende Bewegung.

„Irrsinn! Totaler Irrsinn ...“

Er sah den alten Mann an, der vor sich hinnickte. „Wohnen Sie gut?“ fragte Herr Schneider.

„Ich bin sehr gut untergekommen“, meinte Herr Schneider. Ein wenig primitiv, sicher, aber das nimmt man gern in Kauf, nicht wahr ... Ich finde auch die Menschen so nett. Alle grüßen so freundlich – wirklich, es ist eine herrliche Gegend. Und diese Ruhe, wissen Sie, diese herrliche Ruhe! Ein richtiges kleines Paradies ...“

„Na ja, wie man's nimmt ...“, entgegnete der alte Mann. „Aber es freut mich, daß es Ihnen hier gefällt.“



„Man möchte gar nicht mehr fort“, sagte Herr Schneider. Aber ich werde die drei Wochen genießen, überlegte er. Und mich einmal so richtig erholen. Die Arbeit – ach was, gar nicht daran denken ...

„Die Menschen hier“, meinte er, „sind wahrhaft zu beneiden. Kein Verkehr, kein Lärm – nur Ruhe. Abends sitzen sie vor der Haustür und genießen die frische Luft. Sie haben kein Kino und kein Theater, aber das sind ja Dinge, auf die man verzichten kann. Auf die Gesundheit kommt es an. Und wer hier nicht gesund lebt ...?“

Er hielt dem alten Manne sein Zigarrenetui hin. „Rauchen Sie?“

Der alte Mann schüttelte den Kopf. „Schon lange nicht mehr“, knurrte er, „vertrage es nicht –“

„Ach so!“ sagte Herr Schneider. „Na, wenn Sie hier mal so richtig ausgespannt haben ...? Ihre Gattin auch hier?“

Der alte Mann nickte.

Herr Schneider sah über die roten Dächer und meinte: „Wie eigenartig es doch ist! Ich wohne in einem großen Mietshaus – na, Sie wissen sicher, wie das ist. Den ganzen Tag hat man Ärger. Der eine gönnt dem anderen nichts. Die mürrischen Gesichter, wenn man sich begegnet. Streitigkeiten hier – Streitigkeiten dort. Die Umgebung macht die Menschen verrückt. Ich bin sicher, wer hier lebt ... – diese Ruhe! Dieser Frieden! Da kann der Mensch doch gar nicht anders, als auch so zu leben. Habe ich recht?“

„Gestern hat die Frau Puschke ihren Koffer gepackt und ist losgefahren“, sagte der alte Mann. „Der Puschke säuft doch so. Nun steht er da.

Der findet doch keine Hilfe ...“

Herr Schneider starrte den alten Mann an.

„Wohnen Sie dort?“ fragte er.

„Wie kommen Sie denn darauf?“ fragte der alte Mann erstaunt.

„Na, ich dachte nur ...“

„Und Käbers Willi“, sagte der Mann, „sitzt wieder. Das war eine mächtige

Klopperei im Wirtshaus letzten Sonntag. Dabei sollte er den Doktor holen, weil seine Mutter so krank ist. Aber mit den jungen Leuten ist das eben so. Wenn die Tochter von dem Wirt bedient, ist immer der Teufel los . . . Dabei ist das eine – na . . .! Und den Bürgermeister wollen sie auch absetzen, weil er sich um nichts kümmert. Dauernd ist Krach im Gemeinderat. Gehen Sie bloß dem Kraske aus dem Weg! Der ist imstande und pumpt Sie auch noch an. Zu dem kommt doch jede Woche der Gerichtsvollzieher.“ „Du meine Güte!“ sagte Herr Schneider. „Woher wissen Sie denn das alles? Sind Sie schon lange hier im Urlaub?“ „Urlaub?“ fragte der alte Mann. „Nur raus hier aus der Gegend. Ich wohne schon vierzig Jahre hier. Das ist die Hölle hier, sage ich Ihnen, die reinste Hölle . . .“ Herr Schneider tippte die Asche von seiner Zigarre und sah stumm über die kleinen roten Häuserdächer, hinter denen sich der Bach schimmernd durch die grünen Wiesen wand . . . Und dann stieg er nachdenklich den „Philosophenweg“ weiter hinan.

Ernst Heyda

Erlebnis im Buchladen

Nun wohl, nicht jedermann kann ein Literaturkenner sein und über sämtliche Dichter Bescheid wissen. Es gibt ihrer so viele, und alle haben sie zahlreiche Werke geschrieben, jedes zudem mit einem anderen Titel. Wer soll die denn auseinanderhalten können?

So ist letzten Endes verzeihlich, was jüngst in der Bücherstube einer Großstadt geschah, in der ich Zeuge des Verkaufsgespräches war. Ein junger Mann versuchte beredt der Verkäuferin begreiflich zu machen, daß er ein Buch suche, das er im Schaufenster des Geschäftes gesehen habe. Er könne sich aber beim besten Willen nicht mehr daran erinnern, wie es hieße.

„Wissen Sie“, sagte er ein bißchen verlegen, „ich tanze so gerne moderne Tänze, und das Buch, das ich suche, war eben ein Buch, ein Lehrbuch über einen modernen Tanz. Und Sie haben es. Der Verfasser klang englisch. Ich habe es in Ihrem Schaufenster gesehen.“

Die Verkäuferin lächelte verständnisvoll; selbst die ausgefallensten Wünsche der Kunden waren ihr nicht fremd, und bisher hatte sie noch immer gefunden, was der Käufer gewünscht hatte.

So brachte sie der Einfachheit halber nach einer kleinen Weile einen Berg Bücher, kleinere und größere, und legte sie mit gewinnendem Lächeln vor den jungen Mann hin.

„Das ist so ziemlich alles, was wir über moderne Tänze haben“, sagte sie, „außer den Schallplatten natürlich, aber die finden Sie drüben in unserer Schallplattenabteilung. Sie wollten aber doch ein Buch haben, nicht wahr?“

„Gewiß“, nickte der Jüngling und begann den Bücherberg abzubauen. Buch für Buch nahm er in die Hand, schüttelte jedoch immer wieder den Kopf. Das Buch, das er suchte, schien nicht darunter zu sein.

„Es tut mir leid“, sagte das nette Fräulein bedauernd, „da müßten Sie sich vielleicht doch noch einmal nach dem genauen Titel umsehen und wieder vorbeikommen. Falls wir das Buch dann nicht auf Lager haben, bestellen wir es gerne für Sie.“

„Aber Sie müssen das Buch haben“, beharrte der Jüngling und blickte nachdenklich die Regalwände entlang auf die säuberlich ausgerichteten Buchrücken. Und plötzlich ging ein triumphierendes Lächeln über sein Gesicht. Er trat auf ein Regal zu und zog dort ein breitrückiges Buch aus der Reihe. Zufrieden hielt er es hoch.

„Da“, sagte er, „da ist es ja. Ich wußte doch, daß Sie es haben.“

Über das Gesicht der Verkäuferin huschte ein verlegenes Lächeln.

„Verzeihung“, sagte sie und schlug das Titelblatt auf, „dieses Buch, das Sie suchen, ist kein Lehrbuch eines modernen Tanzes. ‚Oliver Twist‘ ist ein Roman von Charles Dickens, geschrieben vor über 100 Jahren.“

Helmut Diterich (DB)

Menschenwege

In einem einsamen Gehege,
da kreuzten sich dereinst zwei Wege,
ein alter von schon vielen Jahren
und einer, jung und unerfahren.

„Ei“, rief der junge naseweis,
„was tust du hier noch, dummer Greis?
Ich bringe doch die Menschen viel,
viel schneller ans gewünschte Ziel!“

Der alte lächelte nur milde
und sprach: „Mein junger Freund, o bilde
dir nur was ein und hüpfе frisch
und rationell durch das Gebüsch!“

Ich weiß: der Mensch liebt nicht gerade,
er liebt die ausgetretenen Pfade!“
Worauf er krumm und langsam, doch
bei guter Laune weiterkroch . . .

aladin



**UNSER AUGUST-THEMA:
„FERIENFREUDEN AN DER SEE
UND IM GEBIRGE“**

- ❶ Friedrich Dietz Hoesch AG Westfalenhütte
❷ Wilhelm Bertram Schmiedag AG
❸ Günther Pesch Hoesch AG Bergbau
❹ Karl Schumann Hoesch AG Walzwerke Hohenlimburg
❺ Hans Reineke Hoesch AG Bergbau

Für den WERK UND WIR-Fotowettbewerb bitten wir unsere Leser, bis zum 3. September 1963 Aufnahmen zu dem Thema „In Dorf und Stadt“ und bis zum 3. Oktober 1963 zu dem Thema „Aus der Welt unserer Kinder“ einzusenden



❶



❷



❹



❸



❺

