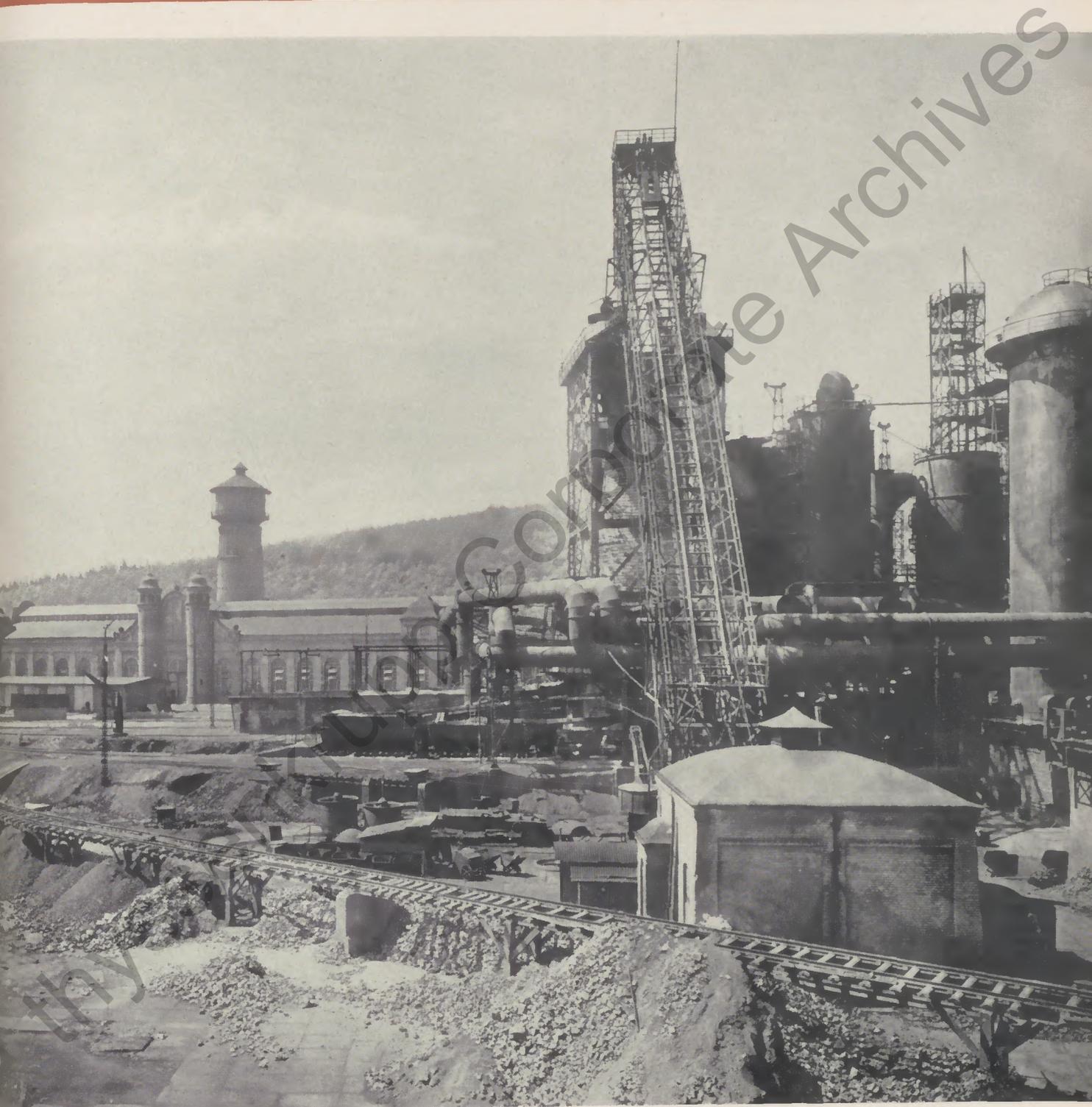


UNSER WERK

ÜTTENWERKE SIEGERLAND AG · FRIEDRICHSHÜTTE AG · BLEFA - BLECHWAREN- UND FASSFABRIK GMBH



8

1957

*Hochofenwerk Cöln-Müsen auf dem Gelände
der heutigen Blefa.
1928 wurde das Werk abgerissen.
Siehe hierzu Näheres in dieser Ausgabe.*



Mehr Verständnis...!

Hand aufs Herz: Wissen Sie, wie es bei Ihrem Mitarbeiter Otto Schulze daheim aussieht, in welchen Verhältnissen er lebt, ob er eine glückliche Ehe führt und ein guter Vater ist oder ob er Sorgen hat . . . ? Es gibt Vorgesetzte in verantwortlichsten Positionen, die sehr genau wissen, mit wem sie tagtäglich zu tun haben, die mitunter die Sorgen und Nöte ihrer Mitarbeiter besser kennen, als es jene überhaupt ahnen. Psychologisch betrachtet dürfte das ein sehr erfolgversprechender Weg der Menschenführung sein – vor allem ein empfehlenswerter Weg!

Wie oft haben wir nicht schon verständnislos den Kopf geschüttelt, wenn unser oben zitierter Arbeitskamerad und Mitarbeiter Otto Schulze während seiner Arbeitszeit Dinge tat, die er eigentlich und normalerweise nicht hätte tun dürfen und auch bestimmt nicht getan hätte, wenn . . .

Ja, und über dieses „wenn“ machen wir uns keine Gedanken mehr. So weit reicht unsere Zeit gar nicht, einmal nachzuforschen, warum Otto Schulze z. B. wider alle Gepflogenheiten eine äußerst wichtige Anfrage zu beantworten vergaß oder im Betrieb, gegen die primitivsten Arbeitsschutzbestimmungen verstoßend, ernsthaft verletzt wurde.

Unser Freund Schulze hatte eben einen „schwarzen Tag“, und man geht – zwar verärgert und zornig – zur Tagesordnung über. „Eine Zigarre hat er auf jeden Fall verdient“, stellen seine Mitarbeiter sachlich fest. Sie konnten zwar nicht in Erfahrung bringen, was es beim Chef gegeben hatte, aber mit einer gewissen Befriedigung nahmen sie im weiteren Verlauf des Tages zur Kenntnis, daß Schulze in wortkarger Zurückgezogenheit „büßte“.

In Wirklichkeit beschäftigte sich der arme Kerl mit schweren häuslichen Sorgen, in Gedanken überprüfte er seine fast auswegslos erscheinende Notlage, in die er ganz urplötzlich geraten war. Er war nicht „bei der Sache“, obwohl er wußte, daß das gefährlich ist. Doch, wer hatte schon Verständnis für seinen Kummer? Und so biß er die Zähne zusammen, so gut es ging. Er versuchte, seine Pflichten am Arbeitsplatz zu erfüllen, bis er auf einmal versagte. Und niemand wußte, warum.

In der Unfallstatistik werden Tausende solcher Fälle in die nüchternen Worte einbezogen: „ . . . im übrigen sind rund 70 Prozent aller Betriebs- und Verkehrsunfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen!“

Drum noch einmal Hand aufs Herz: Könnten wir alle gemeinsam nicht versuchen, diesem menschlichen Versagen, wo es auch sei, durch Vertrauen und Verständnis entgegenzutreten? Oft wirken Worte Wunder, sie sind ein Zeichen der Verbundenheit und zeigen unserem Mitarbeiter, daß wir seine Sorgen zu den unseren machen wollen. Wir helfen ihm, der Allgemeinheit und damit uns selbst mehr, als wenn wir nur an das eigene Fortkommen und die eigene materielle Geborgenheit denken!

E. W.

UNSER WERK

Gemeinsame Zeitschrift der Hüttenwerke Siegerland AG, Siegen, der Friedrichshütte AG, Herdorf, und der Blefa Blechwaren- und Fassfabrik GmbH, Kreuztal, für ihre Mitarbeiter

Aus dem Inhalt:

Mehr Verständnis	169
Die Lage der Hüttenwerke Siegerland AG	170
Aus unseren Werken	172
Ruhrfestspiele 1957	176
Wohnhäuser aus Stahltragwerk	177
Versicherungsschutz bei Reisen ins Ausland	178
Mopeds sind versicherungspflichtig	179
Fachtheorie für Lehrlinge	180
Der Mensch im Verkehr	181
Vom Eisen	184
Die Wetterauer Zollunion	186
Die erste Straßenbaumaschine	187
Urlaubsfotos	188
Kurzgeschichten	189
Rätsel	190
Familiendchronik	191

Fotos:

Seite 172: Werk Niederschelden; Seite 173: Besser, Siegen, und Siemens-Werkfoto; Seite 174: Werk Wissen, Werk Wehbach; Seiten 177/178: Werk Eichen, Friedrich, Werk Eichen; Seite 187: Werk Eichen.

Zeichnungen:

Innenumschlag vorn: Müller, Siegen

Herausgeber: Direktor Carl Kerkmann, Siegen, und Direktor Paul Seeger, Herdorf · Schriftleitung: Ekkehard Wanach, Siegen, Hindenburgstraße 5/7, Fernruf 2061 · Klischees: F. K. Kettner und E. Besser, Siegen · Druck: Bernh. Bonn KG, Siegen. Nachdruck, auch auszugsweise, sowie jede anderweitige Veröffentlichung nur mit Genehmigung der Herausgeber · Auflage 11 600 Exemplare.



DIE LAGE

der Hüttenwerke Siegerland Aktiengesellschaft

Bericht des Vorstandes für das II. Quartal 1957

Die allgemeine Marktlage in den Erzeugnissen der eisenschaffenden Industrie hat sich gegenüber dem I. Quartal 1957 nur unwesentlich geändert. Man kann von einem ausgeglichenen Markt sprechen, wobei das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage bei den wesentlichen Sorten als günstig bezeichnet werden kann. Ein Rückgang der Nachfrage aus dem Sektor Bau darf allerdings nicht unerwähnt bleiben.

Hiervon wird das Feinblech nicht berührt. Die Verkaufsmöglichkeiten sind nach wie vor als zufriedenstellend zu bezeichnen, ja, in verschiedenen Sorten ist die Anfrage beachtlich gestiegen. Dadurch, daß mehrere Kapazitäten im Handelsfeinblech seit einigen Monaten ausgefallen sind, ergab sich in diesem Sektor ein Engpaß, der noch nicht als überwunden betrachtet werden kann.

Im gesamten gesehen war der Inlandsmarkt praktisch auf der gleichen Höhe wie im I. Quartal, wogegen die Exportlieferungen sich total von 33 852 t auf 38 816 t erhöhten. Wie wir in unserem Jahresbericht gelegentlich unserer Hauptversammlung am 26. April 1957 zum Ausdruck brachten, bedeuten die erhöhten Exportlieferungen einen Ausgleich zwischen dem Inlandsbedarf und der erhöhten Produktion infolge der herangewachsenen Kapazitäten. Wir sahen uns im II. Quartal veran-

laßt, den Exportanteil am Gesamt-Auftragseingang bewußt herabzusetzen, um dem Inlandsmarkt die Menge zur Verfügung stellen zu können, die dieser bei uns abrufen. So möchten wir heute schon sagen, daß die Exportzahlen ab September geringer sein werden, was aber nicht darauf zurückzuführen ist, daß der Überseemarkt schwächer geworden ist, sondern auf eine Entscheidung unsererseits aus den oben erwähnten Gründen.

Zum **Exportmarkt** als solchem ist allerdings zu sagen, daß der Höhepunkt überschritten zu sein scheint und die erzielbaren Preise gleichfalls zu geringer Abschwächung neigen. Es soll aber keinesfalls zum Ausdruck gebracht werden, daß der Weltmarkt bzw. das Geschäft in dritte Länder sich einer spürbaren Abschwächung zuneigt, sondern es muß dabei beachtet werden, daß sich die Abschwächung in den Sommermonaten z. T. durch die saisonalen Betriebsunterbrechungen erklärt.

Im großen und ganzen gesehen sind wir der Auffassung, daß sich das Feinblechgeschäft in den nächsten Monaten auf gleicher Höhe halten wird, wobei die Nachfrage in den einzelnen Sorten unserer Feinblecherzeugung Schwankungen unterworfen sein kann. Rein saisonal gesehen, steht das **Weißblechgeschäft** in Hochkonjunktur.

Die Ernte hat bisher ein günstiges Ergebnis gebracht. Entsprechend ist der Bedarf gestiegen und kann z. Zt. nicht voll befriedigt werden. Wie lange diese starke Nachfrage anhält, hängt ganz davon ab, wie der Ernteertrag sich weiter gestaltet und wie die Witterungsverhältnisse in den nächsten Monaten sein werden. Im ganzen gesehen scheint aber die Aussicht für die nächsten Monate günstig zu sein.

Der Export ist nach wie vor aus preislichen Gründen für uns nur in geringem Ausmaß möglich.

Das Geschäft im **verzinkten und verbleiten Material** hat sich leider nicht in dem Maße erholt, wie dieses wünschenswert gewesen wäre. Dieses hängt zweifelsohne mit der Entwicklung auf dem Baumarkt zusammen. Die Einbrüche vom Westen in den süddeutschen und norddeutschen Raum sind weiterhin spürbar. Die Objekte sind entsprechend umkämpft.

Im Exportgeschäft sind beim verzinkten und verbleiten Material durchaus Möglichkeiten vorhanden, jedoch zu Preisen, die für uns unrentabel sind. Die Verluste sind untragbar hoch. Wir müssen uns daher im Export auf die Geschäfte beschränken, die uns infolge ihrer Spezifikationen gewisse Möglichkeiten lassen und deren Erlöse für uns gerade noch tragbar sind. Im besonderen ist von unserem Geschäft folgendes zu sagen:

Unser **Gesamt-Auftragsbestand** lag am 1. 4. 1957 bei rd. 220 900 t und erhöhte sich per 1. 7. 1957 auf 238 200 t. Bei dieser Erhöhung ist zu berücksichtigen, daß infolge der nicht ausreichenden Versorgung mit Vormaterial unsere Erzeugung etwas zurückging.

Unsere **Gesamt-Feinblecherzeugung** lag im Berichtszeitraum mit rd. 136 600 t um rd. 3 000 t unter der Produktion des Vorquartals, wobei jedoch die höhere Anzahl der Feiertage zu berücksichtigen ist.

Die Erzeugung im Bundesgebiet ging insgesamt ebenfalls leicht zurück, und zwar von rd. 182 000 t im Monatsdurchschnitt des I. Quartals auf rd. 178 000 t im Berichtszeitraum.

Der geringeren Erzeugung entsprechend erfuhr auch der **Feinblechversand** unserer Gesellschaft einen leichten Rückgang, allerdings sortenweise unterschiedlich, und zwar aus den oben genannten Gründen.

Der Anteil der **Exportlieferungen** an unseren Gesamtlieferungen wies eine Steigerung von 23,4 v. H. auf 27,2 v. H. im Berichtsquartal auf; er wird aber aus den vorher genannten Gründen in den kommenden Monaten wieder etwas zurückfallen.

Den **Importen** aus dem westlichen Raum – leicht steigend – gilt auch weiterhin unsere Aufmerksamkeit.

Unsere **Konstruktionswerkstatt Langenei** war weiterhin gut beschäftigt und ist für mehrere Monate mit Aufträgen ausgelastet.

Die **Roheisen-Erzeugung** unseres Werkes Niederschelden konnte im Monatsdurchschnitt um rd. 600 t auf rd. 12 000 t gesteigert werden. Die **Rohstahl-Erzeugung** ging infolge verschiedener Ofenreparaturen auf monatsdurchschnittlich rd. 17 400 t zurück. Die **Platinenstraße** konnten wir demzufolge nur mit rd. 13 900 t pro Monat = 60,4 v. H. ausnutzen.

Der **Roheisen-Versand** bewegte sich nach wie vor im Rahmen der für den Fremdkauf freistehenden Mengen. Es ist aber zu beachten, daß ab Juli der Fremdkauf um ca. 2 000 t bis 2 500 t im Monat zurückgeht, da un-

ser Eigenbedarf durch Inbetriebnahme unseres SM-Ofens V in Niederschelden entsprechend gestiegen ist.

Unsere **Schrottversorgung** ist zwar sichergestellt, auch für den SM-Ofen V, jedoch ist für uns das Preisproblem noch stärker als das Mengenproblem.

Wir führten bereits in unserem letzten Bericht aus, daß sich die Beschaffung der Zukaufsmengen von Monat zu Monat bei steigenden Preisen erschwert und praktisch Schrottmengen im Inland zu normalem Preis kaum zu haben sind. Es müssen also allein bei diesem Rohstoff erheblich erhöhte Kosten verkraftet werden, wodurch die Wirtschaftlichkeit der Rohstahlerzeugung entsprechend beeinflußt wird.

Die **Versorgung** mit Vormaterial war nicht immer ausreichend. Es fehlt vor allen Dingen an Band, aber auch hier und da an Platinen. Nachdem nun der neue SM-Ofen V in Niederschelden zu Beginn des Monats Juli in Betrieb genommen wurde, hat sich unsere Eigen-Rohstahlbasis um rd. 7 500 t erweitert. Dies bedeutet, daß wir in der Lage sind, unsere Vormaterialversorgung aus Eigenrohstahl aufzubessern. Wir haben Vereinbarungen getroffen, diese Vormaterialverbesserung dem Warmbreitband zuzuführen. Damit wird ein Engpaß vermindert, der uns in den letzten Monaten besonders Sorgen gemacht hat.

In der Belieferung mit NE-Metallen, Magazin- und Elektrostoffen traten keine Störungen auf, die Preise für NE-Metalle normalisierten sich nach Abklingen der Suez-Krise.

Infolge der bei den Kosten für Erze, Schrott, Vormaterial, Brennstoffe und Energie sowie bei den Personalkosten eingetretenen Steigerungen hatten wir in der ersten Hälfte des laufenden Geschäftsjahres erhebliche Mehrkosten gegenüber den bereits im Vorjahr stark erhöhten Kosten zu tragen.

Seit der letzten Preiserhöhung am 20. 10. 1956, die uns damals schon keinen vollen Ausgleich gegenüber den eingetretenen Kosten gab, sind weitere Kostenerhöhungen auf uns zugekom-

men, die das Ergebnis stark beeinflussen.

Im übrigen geben wir der Hoffnung Ausdruck, daß bezüglich der Kosten und Preise bald wieder normalere Relationen eintreten werden, die den Unternehmen wieder eine angemessene Wirtschaftlichkeit ihrer produktiven Leistung ermöglichen.

Der Stand unserer Gesamt-Belegschaft zeigte folgende Entwicklung:

	Arb.	Angest.	Insges.
31. 3. 1957	6 242	886	7 128
30. 6. 1957	6 484	884	7 368

Die Zahl der Angestellten ging um 2 zurück, während die der Arbeiter um 242 zunahm, im wesentlichen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des neuen SM-Ofens V in Niederschelden.

An Ausfallstunden durch Krankheit fielen an: (in %)

	März 1957	April 1957	Mai 1957
Wissen	9,5	7,9	6,5
N'schelden	7,4	7,8	5,9
Eichen	7,9	7,1	5,5
Attendorf	5,1	4,6	4,9
Langenei	3,8	2,8	3,6
Hüsten	5,4	5,1	3,9
Hüttenwerke Siegerland AG			
Gesamt	7,5	6,8	5,4
Bundesgebiet	5,5	4,1	—

Bei allen unseren Werken gingen die Ausfallstunden durch Krankheit im Berichtszeitraum zurück.

Die in der Hauptversammlung unserer Gesellschaft am 26. April 1957 beschlossene Umwandlung der bisherigen **Namensaktien in Inhaberaktien** ist inzwischen in das Handelsregister beim Amtsgericht in Siegen eingetragen worden.

Die beteiligten Börsen sowie die Umschreibestellen wurden benachrichtigt, daß unsere Aktien nunmehr als Inhaberaktien lieferbar sind.

Außerdem wurde im Bundesanzeiger und in den Börsenpflichtblättern eine Bekanntmachung über die Umwandlung veröffentlicht. Damit ist diese Transaktion abgeschlossen.



Der 2. Bauabschnitt der Hubenfeld-Siedlung in Niederschelden



Siedler und Gäste während des Richtfestes zum 2. Bauabschnitt

HÜTTENWERKE SIEGERLAND · WERK NIEDERSCHELDEN

Richtfest des 2. Bauabschnittes der Hubenfeld-Siedlung in Niederschelden

Nachdem das Richten des 1. Bauabschnittes der Selbsthilfe-Siedlung auf dem Hubenfeld in Niederschelden am 24. August 1956 vor sich gegangen war, konnten am Dienstag, dem 16. Juli 1957, die restlichen neun Häuser (zwei Doppel- und fünf Einfamilienhäuser) gerichtet werden. Hierzu hatten sich die Vertreter der Hüttenwerke Siegerland AG, der Westf. Wohnstätten AG, der Behörden sowie die Siedler nebst Frauen eingefunden.

Über die Erstellung der Siedlung ist folgendes zu berichten: Bedingt durch das günstige Wetter war die Möglichkeit gegeben, die Ausschachtungsarbeiten recht schnell voranzutreiben. Bereits am 12. Oktober 1956 konnten die Fundamente für das erste Haus betoniert werden. Zwischen Weihnachten und Neujahr 1956/57 wurde der letzte Sockel fertiggestellt. Mit dem Einsetzen gelinderen Wetters wurde am 19. Februar 1957 mit dem Aufbau

AUS UNSEREN WERKEN

des ersten Hauses begonnen. Die Arbeiten gingen zügig voran, so daß am 14. Juli 1957 das letzte Siedlerhaus zum Richten fertig war.

Siedlerobmann Karl-Heinz Reichmann dankte dem Vorstand der Hüttenwerke Siegerland AG und der Werksleitung Niederschelden für das Zustandekommen des zweiten Bauabschnittes sowie für die Hilfeleistung seitens des Werkes. Bei dieser Gelegenheit sprach er auch den Siedlern seinen besonderen Dank aus für den Einsatz und die Arbeitsfreudigkeit, die sie während des Aufbaues der Siedlung gezeigt haben.

Den Ausklang bildete eine Richtfeier im Hotel „Zum Storch“ in Niederschelden.



Siemens-Martin-Ofen V

SM-Ofen V, Niederschelden: Die erste Schmelze lief

Wir alle haben in UNSER WERK verfolgen können, wie ein Martinofen erbaut wird. Wie viele Hände ineinandergreifen mußten, um das Werk zu schaffen.

Mit der eigentlichen Montage des SM-Ofens V wurde am 28. Januar 1957 begonnen und die Arbeit termingerecht beendet.

Zirka 14 Tage lang wurden Schornstein, Züge, Ofen usw. angeheizt, und am 8. Juli 1957 war es dann soweit, daß die erste Schmelze lief.

Zwei Gießpfannen mit dem Fassungsvermögen von je 80 Tonnen standen am Abstich bereit, als dieser um 10.15 Uhr geöffnet wurde.

Die Schmelze lief, sie lief wie alle andern Schmelzen.

Die Gießkräne fuhren die gewichtigen Pfannen über die gestellten Kokillen, und der Stahl formte sich.

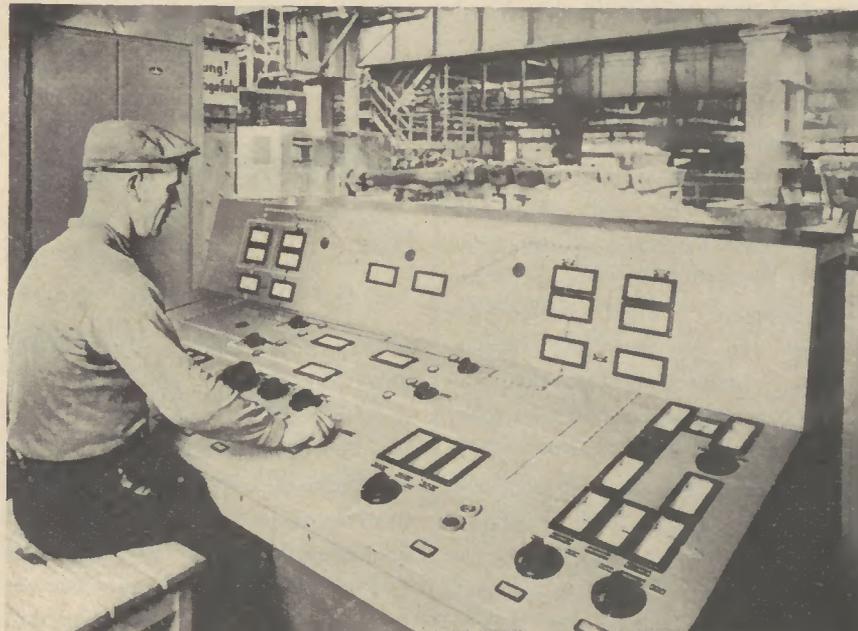
Hoch oben auf der Bühne aber verstopften die Abstichleute schon wieder das Abstichloch, während vor dem Ofen die Flickmaschine vorgefahren war und Herd und Mauerwerk, wo notwendig, mit Dolomit bewarf.

Der Siemens-Martin-Ofen V hat seine

Reise angetreten. Nur ein ganz kleiner Kreis aus Werksleitung und Betriebsvertretung hatte sich zu diesem Ereignis eingefunden. Sie waren Zeugen dieses ersten Abstiches, der eine erneute wesentliche Erweiterung der Stahlkapazität des Werkes Nieder-

schelden einleitete. Mit allen Siemens-Martin-Ofen kann das Stahlwerk nunmehr monatlich bis zu 27 000 t Rohstahl erzeugen. Der neue Ofen V erbrachte eine Steigerung der bisherigen Rohstahlerzeugung um etwa 35 Prozent.

Die Schalt- und Regelanlage





WERK WISSEN

50jähriges Arbeitsjubiläum im Werk Wissen

Am 10. Juli 1957 konnte der in der Instandsetzungswerkstatt beschäftigte Reparaturschlosser Martin Bender auf eine 50jährige Tätigkeit im Werk Wissen zurückblicken und damit nach einem arbeitsreichen Leben dieses Jubiläum feiern.

Der Jubilar wurde am 30. 1. 1892 geboren und entstammt einer alteingesessenen Wissener Familie. Nach beendeter Schulzeit trat er im Jahre 1907 als Schlosserlehrling in die Dienste der früheren Alfredhütte, wo er im Jahre 1910 seine Lehre beendete. Anschließend setzte Martin Bender seine Tätigkeit als Betriebsschlosser im Hochofenwerk bis zum Jahre 1912 fort. Von da ab genügte er seiner Militär-Dienstplicht und nahm als Soldat der deutschen Kriegsmarine am 1. Weltkrieg teil. Erst im Jahre 1919 konnte er in die Heimat und damit an den ihm vertrauten Arbeitsplatz zurückkehren. Nach der Stilllegung des Hochofenwerkes im Jahre 1931 wurde der Jubilar vom Weißblechwerk als Scherenmann übernommen, konnte jedoch nach Wiederauflaufen des Hochofenbetriebes im Jahre 1936 die Arbeit als Betriebsschlosser wieder aufnehmen. Auch im

2. Weltkrieg mußte er nochmals seine Arbeitsstätte verlassen, als er am 24. 7. 1943 nach Peenemünde dienstverpflichtet wurde. Seit seiner Rückkehr im Jahre 1945 ist er in der Reparaturwerkstatt beschäftigt.

Ganz besonders sei noch vermerkt, daß der Jubilar Mitgründer und 1. Vorsitzender des Werkschores ist und am 11. 5. 1957 zum Ehrenvorsitzenden ernannt wurde. Am Jubiläumstage hatten sich die Werksleitung, Betriebsvertretung und Mitarbeiter mit dem Jubilar zu einer Feierstunde im Sitzungszimmer eingefunden. Auch der Vorsitz des Aufsichtsrates unserer Gesellschaft, Generaldirektor Dr. Grosse, und Direktor Kerkmann vom Vorstand nahmen hieran teil, die alle dem Jubilar ihre herzlichsten Glückwünsche aussprachen. Werksleiter Direktor Kleff konnte besonders darauf hinweisen, daß Martin Bender seine Aufgaben stets mit größter Gewissenhaftigkeit und Zuverlässigkeit erfüllt hat. Der Werkschor verschönte die Feier durch einige gesangliche Darbietungen. Nicht zuletzt möchte sich auch Unser Werk gerne der großen Zahl der Gratulanten anschließen und dem Jubilar, der nunmehr in den wohlverdienten Ruhestand tritt, für sein weiteres Leben noch viele Jahre bei bester Gesundheit und einen glücklichen Lebensabend wünschen. „Glück auf!“

Verkehrssicherheitswoche 1957

Im Juni ds. Js. wurde im Werk Wissen unter Mithilfe des hiesigen Polizeimeisters Rüdiger eine Überprüfung der Fahrräder unserer Belegschaftsmitglieder durchgeführt. Das Ergebnis war wie folgt: Untersucht wurden 55 Fahrräder, davon waren 38 nicht in Ordnung, weitere drei Fahrräder waren absolut nicht verkehrssicher.



FRIEDRICHSHÜTTE AG
WERK WEHBACH

50 Jahre bei der Friedrichshütte

Nachdem in diesem Jahre bereits drei Werksangehörige ihr 50jähriges Dienstjubiläum bei der Friedrichshütte Aktiengesellschaft feierten, konnte als vierter in diesem Kreis der Maschinenwärter Heinrich Schönborn ebenfalls auf eine 50jährige Tätigkeit im Werk Wehbach zurückblicken. Fünf Jahrzehnte stand sein Leben unter dem Zeichen steter Pflichterfüllung und unermüdlichen Einsatzes für das Werk.

Der Jubilar wurde am 20. April 1892 in dem kleinen Ort Altenthal bei Junkerthal geboren und begann seine Tätigkeit bei der Friedrichshütte Aktiengesellschaft am 18. Mai 1907. Zunächst war er ein Jahr lang Torzieher am Schweißofen im Grobblechwalzwerk und danach bis zum Jahre 1910 Anzeichner. Anschließend wurde er zum Feinblechwalzwerk versetzt, wo er bis zu seinem Jubiläumstag an verschiedenen Arbeitsstellen gewissenhaft die ihm aufgetragenen Arbeiten erfüllte.

„Von der Pike auf“, nämlich als Schrotttjunge an der Schere, diente er viele Jahre und wurde schon nach einigen Jahren erster Mann an der Feinblechschere. Seine Tätigkeit wurde

durch den Kriegsdienst im ersten Weltkrieg unterbrochen, jedoch gleich nach Beendigung des Krieges kehrte er an den ihm altvertrauten Arbeitsplatz an der Schere im Feinblechwalzwerk zurück. Seit dem Jahre 1948 erfüllte er zur vollsten Zufriedenheit die verantwortungsvolle Aufgabe eines Maschinenwärters an der Dampf-Feinblechstraße. An dieser Arbeitsstelle konnte er auch den Ehrentag seines 50. Arbeitsjubiläums begehen. Ein denkwürdiger Tag für den Jubilar war auch der 1. Mai 1957, als ihm durch den Landrat des Kreises Altenkirchen im Auftrage des Herrn Bundespräsidenten das Bundesverdienstkreuz am Bande überreicht wurde. Es war eine Ehrung, die den bescheidenen Jubilar mit berechtigtem Stolz erfüllen durfte.

Schon seit Jahrzehnten wohnt der Jubilar nach seiner Heirat in dem schö-

nen und idyllisch gelegenen Örtchen Wingendorf, wo er bis vor einigen Jahren neben seiner Tätigkeit im Betrieb noch eine kleine Landwirtschaft bestellte. Auch im örtlichen Leben setzte er sein Können und Wissen in den Dienst der Allgemeinheit und war in den Jahren 1927 bis 1933 und wieder von 1946 bis 1953 ein sehr geschätztes Mitglied des Gemeinderates. Von einem Arbeitsunfall, der den Jubilar im vergangenen Jahr betroffen hat, hat er sich jetzt wieder ganz gut erholt, und wir dürfen dem Arbeitsveteranen noch viele angenehme Jahre eines geruhsamen Lebensabends wünschen. Den zahlreichen Gratulanten, die dem Jubilar am 18. Mai 1957 die herzlichsten Glückwünsche sagten, möchte sich auch UNSER WERK anschließen, mit den besten Wünschen und einem herzlichen „Glück auf“.

BLEFA BLECHWAREN- UND FASSFABRIK GMBH
WERK ATTENDORN

Meister August Bruse feierte sein 40jähriges Dienstjubiläum

Im Juni dieses Jahres konnte Meister August Bruse auf eine 40jährige Tätigkeit bei der Blefa Blechwaren- und Fassfabrik zurückblicken. Er begann seine Laufbahn 1917 in der Wellblechpresserei des Werkes Attendorn, wurde 1929 Vorarbeiter in der Fassfabrik und 1937 Werkmeister. Der Jubilar ist heute im Werk Attendorn als Refa-Fachmann für die Arbeitsplatzbewertung verantwortlich.

Zahlreiche Gratulanten gedachten seiner am Jubiläumstage mit herzlichen Worten. Obering. Kniep ließ als Werksleiter des Werkes Attendorn dem Jubilar für seine bisherige Tätigkeit Dank und Anerkennung zuteil werden, während Direktor Najork die Grüße und Glückwünsche der Geschäftsführung überbrachte. Für die Belegschaft gratulierte Betriebsratsvorsitzender Brandt und für die Betriebsvertretung, der August Bruse

als Angestelltenvertreter angehört, Betriebsratsvorsitzender Höfer aus Kreuztal. Aufsichtsrat und Wirtschaftsausschuß, deren Mitglied der Jubilar ebenfalls ist, hatten schriftlich ihre herzlichen Glückwünsche übermittelt.

Nicht nur im Werk Attendorn, sondern auch in zahlreichen öffentlichen Funktionen hat der Jubilar während der letzten Jahre seine Fähigkeiten unter Beweis gestellt.

Seit vielen Jahren ist er Mitglied der Stadtvertretung Attendorn, wo er auch längere Zeit als Bürgermeister tätig war. Der Jubilar gehört weiterhin dem Kreistag an und ist seit vier Jahren Mitglied des Deutschen Bundestages.

Wir möchten August Bruse an dieser Stelle noch viele Jahre erfolgreichen Schaffens bei bester Gesundheit wünschen.

DIE *aktuelle* UNFALLSPALTE

Vorsicht an Bahnübergängen!

Nicht eindringlich genug kann immer wieder vor dem leichtsinnigen und unvorsichtigen Überqueren ungesicherter Bahnübergänge gewarnt werden. Bedauerlicherweise sind unsere Bahnübergänge sehr uneinheitlich ausgeführt. Neben den beschränkten und den durch Blinkanlagen gesicherten Bahnübergängen treffen wir noch immer auf eine sehr große Anzahl unbeschränkter und gänzlich ungesicherter Übergänge, deren einziger Schutz für die Straßenverkehrsteilnehmer meist nur eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/Std. ist. Daß diese in den wenigsten Fällen eingehalten wird, läßt schon ein kurzes Verweilen an einem solchen Bahnübergang erkennen.

Die Praxis beweist es auch leider nur zu deutlich, daß die weitaus meisten Verkehrsteilnehmer beschränkte Bahnübergänge mit einer erschütternden Sorglosigkeit passieren.

Aus zahlreichen Veröffentlichungen ist zu entnehmen, daß gerade infolge dieser Sorglosigkeit sich auf beschränkten Bahnübergängen sehr viele, meist ungewöhnlich schwere Unfälle ereignen. Die geöffnete Schranke ist keineswegs ein Freibrief dafür, daß sich auf den Schienen auch tatsächlich kein Zug dem Übergang nähert.

In allernächster Umgebung – im Bereich eines unserer Werke – hätte sich kürzlich fast ein solcher Unfall ereignet. Nur dem Umstand, daß sich der betreffende Kraftfahrer sehr langsam den geöffneten Schranken näherte, ist es zu verdanken, daß der Wagen nicht von einem herankommenden Zug erfaßt wurde. Die Schranken schlossen sich erst, als die Lokomotive mit den ersten Wagen den Übergang bereits passiert hatte. Darum die Warnung an alle Verkehrsteilnehmer: Besondere Vorsicht an allen – auch den beschränkten – Bahnübergängen!

Ruhrfestspiele kamen nicht ins Siegerland

Zwei erfolgreiche Gastvorstellungen im Hüttenhaus Herdorf

Während im Herdorer Hüttenhaus der Friedrichshütte AG zwei ausgezeichnete Aufführungen von Schillers Lustspiel „Der Parasit“ mit Viktor de Kowa in der Hauptrolle über die Bühne gingen, mußten die Siegerländer mit großem Bedauern – aber keineswegs gleichgroßem Verständnis – zur Kenntnis nehmen, daß ihnen in diesem Jahr ein ähnlicher künstlerischer Genuß durch die Ruhrfestspiele versagt bleiben sollte. Es war ihnen über zahlreiche Werke unserer Gesellschaft, über die Stahlwerke Südwestfalen AG, die Erzbergbau Siegerland AG und die Gewerkschaften zwar schon recht schmachhaft gemacht worden, selbst die Eintrittskarten warteten bereits auf ihre Käufer, jedoch leider vergebens.

Über die beiden großartigen Aufführungen in Herdorf haben die Tageszeitungen ausführlich berichtet. Sie waren eine durchaus würdige Fortsetzung der letztjährigen Gastspiele, die vor zwei Jahren mit „Nathan der Weise“ begannen und im vergangenen Jahr mit „Iphigenie“ einen weiteren Höhepunkt bildeten. Dem künstlerischen Bemühen, durch derartig hochqualifizierte Aufführungen vor allem den arbeitenden Menschen anzusprechen, war in jeder Beziehung ein Erfolg beschieden. Das zur Ergänzung dessen, was in unseren Tageszeitungen bereits zu lesen war.

*
Falsch oder gar nicht war darin jedoch zu lesen, aus welchem Grund dem Siegerland eine diesjährige Aufführung versagt geblieben ist. „Es sei an den unzureichenden Bühnenverhältnissen im Siegerländer Raum gescheitert, denn die Bismarckhalle wäre von vornherein für ein Gastspiel abgelehnt worden“, konnte man halb-

amtlich vernehmen. Es wäre zu bescheiden, das unberichtigt zu lassen. Denn tatsächlich hatten sich nämlich die Ruhrfestspiele bereits zu einem Gastspiel entschlossen, zwar nicht auf der Bühne der Bismarckhalle – das ist begreiflich –, jedoch nach technischer und künstlerischer Überprüfung im Belegschaftshaus des Werkes Eichen. Und alle beteiligten Stellen hatten diesen Entschluß gebilligt.

Die Absage hatte einen ganz anderen Grund. Wir zitieren ihn aus einem Schreiben der Ruhrfestspiel-Leitung an unsere Gesellschaft, worin es unter anderem heißt:

„... bekamen wir von der Studioabteilung der Ufa den traurigen Bescheid, daß eine Vertragsverlängerung bei einigen Mitgliedern, die im

„Diener zweier Herren“ beschäftigt sind, nicht zustande gekommen ist. Es tut uns furchtbar leid, daß damit weitere Gastspiele über den 20. Juli hinaus unmöglich geworden sind. Wir bedauern das um so mehr, als wir uns für die zahlreichen intensiven Bemühungen Ihrerseits mit einem Gastspiel in Siegen bedanken wollten.“

*
Das Gastspiel im Siegerland fiel also ins Wasser, weil die Schauspieler des jungen Ufa-Ensembles über den 20. Juli 1957 hinaus keine Verträge mehr mit den Ruhrfestspielen machen konnten. Das Siegerländer Gastspiel dieses Ensembles mit Goldonis „Der Diener zweier Herren“ sollte erst am 23. Juli 1957, später am 21. Juli 1957 stattfinden. Offensichtlich haben also wohl die Dispositionen der Ruhrfestspiele als Veranstalter mit denen der Darsteller nicht ganz harmoniert, und das kulturfreudige Siegerland mit einer Anzahl erwartungs- und zuschüßfreudiger Großunternehmen ist um ein künstlerisches Erlebnis gekommen. Das ist in jeder Beziehung zu bedauern. E.W.

ZU UNSEREM TITELBILD

Hochofenwerk Cöln-Müsen

Unser Titelbild zeigt das inzwischen abgebrochene Hochofenwerk Kreuztal des Cöln-Müsener Bergwerk-Actien-Vereins, an dessen Stelle heute das Werk der BLEFA steht.

Der Cöln-Müsener Bergwerks-Actien-Verein wurde im Jahre 1856 gemeinsam von Siegerländer und Kölner Industriellen gegründet. Schon vorher kamen – noch mit der Post- oder eigenen Kutsche – nach Krombach maßgebende Industrielle aus dem Ruhrgebiet, um Siegerländer Erze, insbesondere die des Stahlbergs, einzuhandeln. Unter ihnen befanden sich z. B. der alte Krupp, Diergardt, Malinckrodt und viele andere. Mit dem Kapital der an der Gründung beteiligten Herren Gustav von Mevissen, Victor Wendelstadt und Gustav Mal-

linckrodt aus Köln kam zum ersten Mal nicht-siegerländisches Geld in größerem Maße in ein hiesiges Industrieunternehmen. Die Siegerländer Partner waren Jakob Hambloch, Generaldirektor zu Lohe, und Wilhelm Klein, Fabrikbesitzer zu Dahlbruch. Jakob Hambloch war es, der 1869 an Stelle des alten Hammerwerkes in Eichen zwei Puddelöfen und einen Dampfhammer errichtete und so als der Gründer unseres heutigen Werkes Eichen angesprochen werden kann. Der Cöln-Müsener-Bergwerks-Actienverein ging 1916 in den Besitz der Aktiengesellschaft Charlottenhütte über.

1926 wurde das Hochofenwerk stillgelegt und im Jahre 1928 abgebrochen.



Vorgefertigte Wohnhäuser aus Stahltragwerk

Verlegen der Stahlpfannen

Während die industrielle Fertigungstechnik in vielen Produktionszweigen einen sehr hohen Stand erreicht hat und eine höchst rationelle Arbeit gestattet, ist dies im Bauwesen nicht in gleichem Maße der Fall. Bei zahlreichen Arbeitsverrichtungen ist noch wie vor Handarbeit üblich. Da Arbeitskräfte knapp und teuer sind, verdienen Bestrebungen Beachtung, gewisse Bautypen **fabrikmäßig vorzufertigen**, so daß man sie auf der Baustelle lediglich zusammensetzen braucht. Im **Ausland** hat man mit vorgefertigten Wohnhäusern aus Stahltragwerk seit langem gute Erfahrungen gemacht.

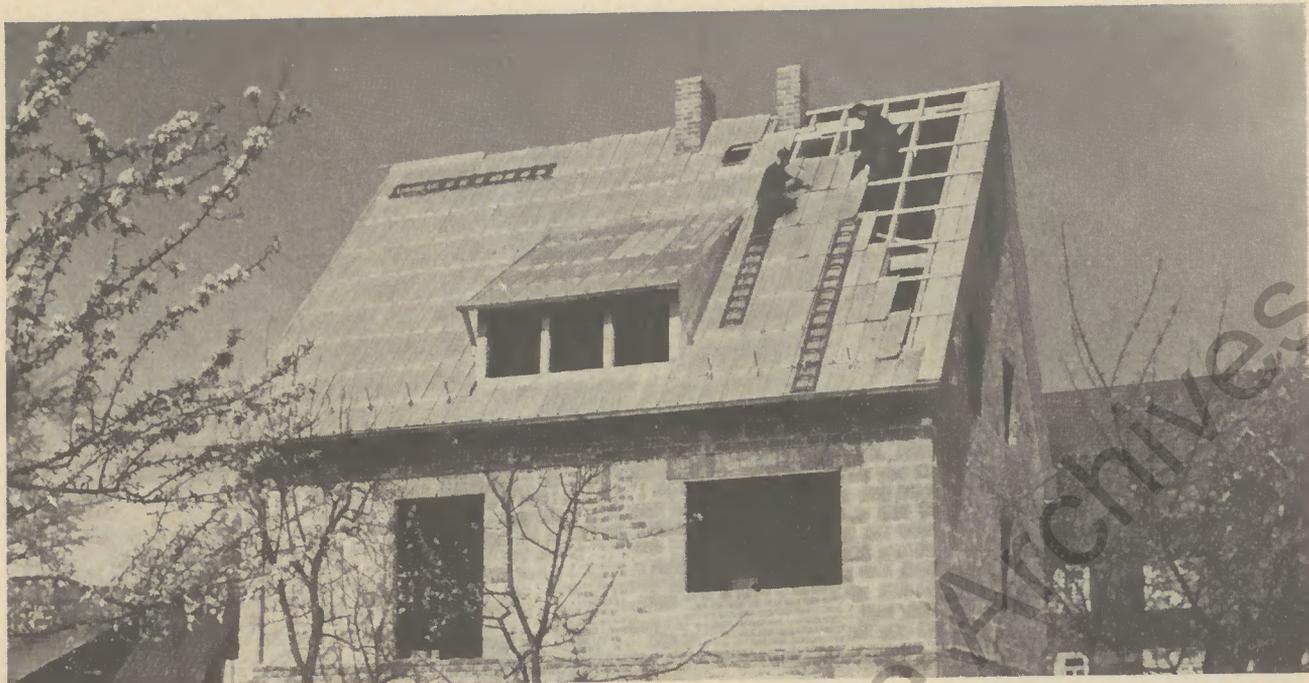
Der Hauptvorteil der Wohnhäuser mit Stahltragwerk besteht darin, daß die Fertigung der tragenden Elemente, der Zwischenwände und Außenwände in **rationell arbeitende Werkstätten verlegt** werden kann. Zum Aufstellen der vorgefertigten Teile auf der Baustelle genügen wenige Fachkräfte, die durch einige ungelernete Personen unterstützt werden. Das Aufstellen wird durch Kälte und Nässe nicht beeinträchtigt, ist also von der Jahreszeit unabhängig. In England hat man ein Stahlskelett entwickelt, das aus zwei

Geschossen für je eine Familie in jedem Flügel besteht. Das Skelett ist aus warmgewalzten Stahlprofilen zusammengesetzt, und die Dachbinder sind aus Stahlrohr geschweißt. Auch die vorgefertigten Fenster, Türen und

Treppen bestehen aus Stahl. Derartige Häuser werden dort seit mehr als 15 Jahren errichtet, und ihre Stückzahl beträgt rund 40 000. Nach dem zweiten Weltkrieg sind auch im Bundesgebiet mehrere Typen

Stahlpfannengedekte Wohnhäuser in der Bockelbachsiedlung





Stahlfannengedecktes Wohnhaus während der Verlegungsarbeiten

von vorgefertigten Häusern aus Stahl entwickelt worden. Nach einigen Jahren der Erprobung haben sie keine Mängel gezeigt. Es handelt sich um das „Dortmunder Haus“, das „Weibenthurmer Haus“ und das „Siegener

Haus“. Allen gemeinsam ist ein vorgefertigtes Tragwerk aus Stahlleichtprofilen, zwischen denen großflächige Bauplatten aus Kunststoffen oder Bimsbetonplatten eingesetzt werden. Zur Bedachung verwendet man über-

wiegend **verzinkte Stahlfannen** oder verzinkte Falzbleche, die in der bekannten Stehfalzmanier verlegt werden. Der isolierende Farbanstrich wird in freundlichen Farben der Umgebung angepaßt.

Versicherungsschutz bei Reisen ins Ausland

Zahlreiche Belegschaftsmitglieder treten in diesen Wochen ihre Urlaubsreise an und fahren teilweise auch ins Ausland, allein oder mit Reisegesellschaften, mit der Eisenbahn oder im eigenen Fahrzeug. Vor Antritt einer solchen Ferienreise ins Ausland empfiehlt es sich, die laufenden Versicherungen zu überprüfen. Die Versicherten können sich so davor schützen, im Ausland unliebsame Überraschungen zu erleben. Wir geben nachstehend einige der wichtigsten Hinweise bekannt, die uns vom Wirtschaftsverband der Versicherungsvermittlung freundlicherweise zur Verfügung gestellt wurden.

1. Lebensversicherung. Die Lebensversicherung ist im In- und Ausland gültig, gleichgültig, wo sich der Versicherte befindet. Auch wenn er die Reise im Flugzeug, d. h. in einer behördlich zugelassenen Verkehrsmaschine, antritt, bleibt seine Lebens-

versicherung uneingeschränkt gültig. Lebensversicherungsscheine sind daher nicht nur Inlands-, sondern Welt-

2. Krankenversicherung. Der Verband der privaten Krankenversicherung hat Richtlinien für den Krankenversicherungsschutz im Ausland durch deutsche private Krankenversicherungsunternehmen aufgestellt; sie sind durch das Bundesaufsichtsamt für das Versicherungs- und Bausparwesen in seinen Veröffentlichungen amtlich bekanntgegeben worden.

Die soziale Krankenversicherung unterscheidet Erholungs- und Vergnügungsreisen, also Ferienreisen, von Auslandsaufhalten, die aus beruflichen Gründen nötig sind und längere Zeit beanspruchen (z. B. Reisen zur Montage deutscher Maschinen im Ausland); diese letztgenannten Reisen können hier unerörtet bleiben.—Fe-

rienreisende können auch in den Ländern, mit denen die Bundesrepublik zweiseitige Sozialversicherungs-Abkommen geschlossen hat, nicht ohne weiteres damit rechnen, daß sie im Ausland die üblichen Leistungen des ausländischen Versicherungsträgers (ärztliche Behandlung, Medizin, Krankenhausaufenthalt) in Anspruch nehmen können. In jedem Fall ist es ratsam, sich vor Antritt der Reise zu vergewissern, inwieweit die Leistungspflicht der Sozialversicherung durch eine Auslandsreise berührt wird. (Rückfrage im Lohnbüro bzw. bei der Versicherungsabteilung der Hauptverwaltung.)

3. Hausratsversicherung. Die Verbundene Hausratsversicherung wird gemeinhin nur für den Hausrat in ständig bewohnten Wohnungen gewährt. Entweder muß bei längerer Abwesenheit eine erwachsene Vertrauensperson in der Wohnung we-

nigstens nächtigen, oder dem Versicherer muß eine Abwesenheit von mehr als 60 Tagen angezeigt werden. Das dadurch erhöhte Risiko wird in der Regel durch einen Gefahrenzuschlag zur Prämie in Deckung genommen. Bis zu einem Betrag von 10 Prozent der Versicherungssumme – höchstens 5 000,- DM – sind auch solche Gegenstände versichert, die sich vorübergehend – also auch während der Reise – außerhalb der Wohnung befinden; diese Außenversicherung gilt für Reisen innerhalb Europas, es sei denn, daß sich die Sachen auf deutschen Schiffen oder deutschen Luftfahrzeugen befinden.

4. Auto-Haftpflichtversicherung. Die Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge bleibt auch im westeuropäischen Ausland wirksam. Voraussetzung ist, daß die Deckungssummen mindestens 250 000 DM für Personen = 25 000 DM für Sach- und 10 000 DM für Vermögensschäden betragen und daß der Versicherte sich vor Antritt seiner Reise die international anerkannte „Grüne Versicherungskarte“ kostenlos von seinem Versicherer hat ausstellen lassen. Die „Grüne Karte“ ist bereits in allen westeuropäischen Ländern gültig. Diese Länder erkennen den Haftpflichtversicherungsschutz der deutschen Unternehmen an. Sie gewähren den Schutz nach den gesetzlichen Bestimmungen des Besuchslandes. Die „Grüne Karte“ ist eine außerordentliche Erleichterung für den Kraftfahrer, der bis zur Einführung der Karte eine zusätzliche Haftpflichtversicherung bei einem Versicherungsunternehmen des Besuchslandes abschließen mußte.

5. Auto-Kaskoversicherung. Für Versicherungsfälle, die aus der Auto-kaskoversicherung entstehen, hat der deutsche Versicherer grundsätzlich, ohne Rücksicht darauf, wo der Schaden eintritt, seine Leistungspflicht zu erfüllen.

Für Deutsche, die mit dem Kraftwagen nach Frankreich, Italien, den Niederlanden, Portugal, Jugoslawien oder Spanien einreisen, ist es wichtig zu wissen, daß in diesen Ländern für einheimische Kraftfahrzeuge kein Haftpflichtversicherungszwang besteht. Die einreisenden Kraftfahrer laufen daher Gefahr, daß ihnen Schäden an ihren Fahrzeugen, die durch einheimische Kraftfahrzeuge verursacht werden, wegen Fehlens einer Haftpflichtversicherung und Zahlungsunfähigkeit der betreffende Kraftfahrzeughalter oder -lenker nicht ersetzt werden. Um

für solche Fälle die Deckung der im Ausland oft beträchtlichen Reparaturkosten sicherzustellen, ist daher vor der Einreise in die genannten Länder der Abschluß einer – evtl. zeitweiligen – Vollkaskoversicherung ohne Selbstbehalt ratsam.

6. Haftpflichtversicherung. Die Allgemeine Haftpflichtversicherung, also z. B. der wichtige Haftpflichtversicherungsschutz als Privatperson, erstreckt sich grundsätzlich nur auf das Inland. Durch Sondervereinbarung mit dem Versicherer kann der Geltungsbereich jedoch gegen Entrichtung verschieden hoher Zuschlagsprämien auch auf Europa (ohne Ostsatellitenstaaten) oder auf außereuropäische Länder ausgedehnt werden.

7. Unfallversicherung. Die Allgemeine Unfallversicherung ist in ganz Europa einschließlich der Mittelmeer-Randgebiete gültig. Für Reisen außerhalb des Geltungsbereiches steht die Welt- und Seereise-Unfallversicherung zur Verfügung. Die Reise-Unfallversicherung bietet einen ähnlichen Schutz wie die allgemeine Unfallversicherung, kann allerdings auch für eine nur beschränkte Zeitdauer genommen werden. Berufsunfälle während der Reise sind durch sie nicht gedeckt. Die Fluggast-Unfallversicherung erhielt Anfang 1957 einen neuen Tarif. Die Prämien wurden ermäßigt, der

Geltungsbereich generell auf die ganze Welt ausgedehnt, so daß es keinen Unterschied macht, ob es sich um Flüge über dem europäischen Festland, um überseeische Flüge oder um Flüge über alle Kontinente und Meere der Welt handelt.

8. Reisegepäckversicherung. Die Reisegepäckversicherung kann entweder nur für Deutschland (einschl. Ostzone) oder für Europa oder für die ganze Welt (ohne China und die UdSSR) genommen werden. Besondere Bedeutung hat die „Camping-Klausel“, durch die bei 50%igem Prämienzuschlag auch das Risiko für das gesamte Gepäck und das Camping-Zubehör auf bewachten Campingplätzen mitgedeckt wird. Die im Rahmen einer Kraftfahrtversicherung abgeschlossene Auto-Reisegepäckversicherung gilt in Europa.

9. Reisewetterversicherung. Die Reisewetterversicherung kann nicht nur für fast alle Urlaubsorte in Deutschland, sondern auch für zahlreiche europäische Reiseländer genommen werden. Zu beachten ist die Einführung einer Karenzzeit von zwei Tagen zwischen Versicherungsabschluß und Versicherungsbeginn, die es empfehlenswert erscheinen läßt, die Versicherung noch vor Reisebeginn im Heimatort abzuschließen.

Mopeds sind versicherungspflichtig

Es ist augenfällig, wie stark sich die Zahl der Mopeds auf den Parkplätzen unserer Werke von Monat zu Monat vermehrt. Das „Fahrrad mit Hilfsmotor“, kurz „Moped“ genannt, verdrängt das Fahrrad althergebrachter Weise immer mehr. Ohne Zweifel bildet aber auch die zunehmende Zahl der Mopeds eine größere Gefahrenquelle im Straßenverkehr. Das Bundesverkehrsministerium hat daher angeordnet, daß Mopeds künftig nur dann benutzt werden dürfen, wenn sie ein Versicherungskennzeichen führen und somit haftpflichtversichert sind.

Im Bundesgesetzblatt ist inzwischen eine Verordnung veröffentlicht wor-

den, aus der hervorgeht, daß jedes Moped vom 1. 6. 1957 an einen Versicherungsschutz haben muß.

Für diese Fahrzeuge, die ab 1. 6. 1957 zum ersten Male versichert wurden, wird das Kennzeichen gleichzeitig mit dem Versicherungsschein ausgehändigt.

Es ist in diesem Zusammenhang zu erwähnen, daß alle Mopedversicherungen grundsätzlich mit dem 28. bzw. 29. Februar eines jeden Jahres zu Ende gehen. Der versicherte Mopedbesitzer muß deshalb von sich aus für die rechtzeitige Erneuerung sorgen, da eine selbsttätige Verlängerung nicht stattfindet.

Fachtheorie für Lehrlinge

von Ing. Otto Sauerwald, Ausbildungsleiter
der Gemeinschafts-Lehrwerkstatt Neheim-Hüsten GmbH

Es ist zunächst wohl der spezielle Zweck des zusätzlichen Werk-schulunterrichtes, daß hier diejenigen theoretischen Kenntnisse behandelt werden, welche in erster Linie für die Anforderungen in der praktischen Betriebsarbeit notwendig sind.

Dagegen ist es zweifellos die Aufgabe der Berufsschule, vornehmlich die allgemein-theoretischen Grundlagen für den jeweiligen Beruf zu vermitteln. Sie gibt darum neben den Fächern der Geschäfts- und Bürgerkunde auch ausschließlich die grundlegende Behandlung der Fachkunde sowie des Fachrechnens und -zeichnens.

Im Werkunterricht aber sollte man, um keine Doppelarbeit zu leisten, nach kurzen Wiederholungsübungen, welche zur Festigung des in der Berufsschule erlernten Grundstoffes dienen, im besonderen die praktische Nutzenanwendung durch betriebsnahe Aufgabenstellung betreiben. Dieses ermöglicht man am trefflichsten, wenn man dabei von praktischen Arbeitsstücken ausgehend unterrichtet, indem man die wesentlichsten Werkzeug-, Geräte-, Vorrichtungs- und Maschinenteile sowohl arbeitskundlich als auch zeichnerisch und rechnerisch nach den betrieblichen Fertigungserfordernissen in umfassender Weise durcharbeitet.

Die betriebspraktische Arbeitskunde umschließt dabei folgende Aufgabengebiete:

1. Die Behandlung der beruflich benötigten Werkstoffe, ihre Gewinnung, Aufbereitung, Eigenschaften und technischen Bearbeitungsmöglichkeiten sowie ihre Normen.
2. Die Ausführung, Handhabung und Pflege aller im Beruf vorkommenden Hand-, Meß- und Maschinenwerkzeuge einschließlich der zugehörigen Arbeitsvorrichtungen und Maschinen.
3. Die fachgerechte Unterweisung in allen erforderlichen Arbeitstechniken der vertretenen Be-

rufssparten, und zwar nach den von den Industrie- und Handelskammern herausgegebenen Berufsbildern.

4. Die Belehrungen über das Verhalten an den unfallgefährlichen Arbeitsplätzen nach den hierfür bestehenden Unfall-Verhütungsvorschriften.

Für die Durchbildung im werkstattgerechten Zeichnen ist das erste Gebot die ständige Ausweitung des technischen Vorstellungsvermögens, damit der Lehrling als späterer Facharbeiter in der Lage ist, industriell zu fertigende Arbeiten durch volle Beherrschung des Zeichnungslesens ohne zeitraubende Rückfragen selbständig auszuführen. Diese für die praktische Fertigung von Werkstücken und Durchführung von Montagearbeiten so notwendige Fähigkeit ermöglicht man am besten durch laufende Darstellungs- oder Ergänzungsübungen in den verschiedensten Ansichten, Schnittlegungen und Durchdringungen von Guß- und Stahlteilen sowie durch Abwicklungsübungen von Blechteilen aller Art. Die zugehörige Anleitung für die fachlich einwandfreie Bemessung und Bearbeitung mit den Erläuterungen über die Bedeutung und Ausführung der technischen Kurzzeichen und Sinnbilder auf Zeichnungen darf dabei ebenfalls nicht außer acht gelassen werden.

Eine der schwierigsten Aufgaben stellt bekanntlich die erfolgreiche Vermittlung des Werkstattrechnens dar. Hierfür fehlen jedoch den meisten Lehrlingen die notwendigen Voraussetzungen, weil sie selbst die bürgerlichen Grundrechnungsarten nur mangelhaft beherrschen. Es muß darum anfänglich mit diesbezüglichen Wiederholungsübungen begonnen werden. Dabei ist für eine klare Erfassung der verschiedenen Maßeinheiten, Merksätze und Formeln zur richtigen Durchführung der Rechnungsgänge vordringlich Sorge zu tragen. Erst dann kann

Zusätzlicher Werkschulunterricht des Lehrbetriebes

die Weiterbildung in den technischen Rechenarten erfolgen, welche neben der Flächen-, Körper- und Gewichtsermittlung auch die speziellen Aufgaben für die berufliche Arbeitspraxis der verschiedenen Berufe umfassen.

Beispielsweise fallen für die speziellen Betriebsarbeiten der Dreherlehrlinge noch etwa nachstehende Rechenaufgaben an:

- a) Für die Ermittlung der Reitstockverschiebung und Gradeinstellung des Supports, zum Drehen von Kegel.
- b) Für die Bestimmung der Wechselläder, zum Schneiden der verschiedensten Gewindesteigungen.
- c) Für die Berechnungen von Riemen- und Räderübersetzungen, Schnittgeschwindigkeiten oder Arbeitszeiten, für das Drehen, Bohren und Reiben.

Außer dem laufenden Werk-schulunterricht in den vorgenannten Lehrfächern ist die wöchentliche Werkbuchführung über die Dauer der gesamten Lehrzeit ein Mittel, die erlernten fachtheoretischen Kenntnisse und betriebspraktischen Fertigkeiten nochmals schriftlich und in umfassender Weise durcharbeiten. Dabei ist zu beachten, daß in den Wochenberichten alle durchgeführten Tätigkeiten aus Betrieb und Schule wahrheitsgetreu eingetragen werden, wogegen auf den Arbeitsblättern des Berichtsheftes lediglich die zeichnerischen Darstellungen, Berechnungen und arbeitskundlichen Abhandlungen aus der praktischen Betriebsarbeit niederzulegen sind.

Die Aufbaufolge der gesamten theoretischen Ausbildung ist in systematischer Weise und nach Schwierigkeitsgraden zu ordnen. Sie ist deshalb nach einem festgelegten Ausbildungsplan, welcher neben den betrieblichen Erfordernissen auch den Prüfungsanforderungen der Industrie- und Handelskammern entspricht, vorzunehmen.

Was nun die geeignetste Lehrmethode angeht, so muß diese im

wesentlichen auf das geistige und technische Auffassungsvermögen des Jugendlichen abgestellt sein. Sie muß deshalb besonders anschaulich und begriffsklar angewendet werden. Der zu vermittelnde Lehrstoff ist darum möglichst mit praktischen Vorführungen zu verbinden, zu wiederholen und durch Klassenarbeiten zu vertiefen. Ferner müssen die zu einer erfolgversprechenden Ausbildung anzuwendenden Lehrmittel ausschließlich lehrstoffbegleitenden Charakter haben. Solche sind außer den standardisierten Fachbüchern für das Werkstattrechnen, -zeichnen und die Arbeitskunde praktische Anschauungsstücke, spezielle Lehrtafeln, Diaposi-

tive oder Filme über spezielle Arbeitsvorgänge sowie berufseinschlägige Werksbesichtigungen. Eine weitere Sammlung von falsch und richtig ausgeführten Arbeitsstücken wie auch der im Berufe benötigten Roh- und Werkstoffe, Spezialwerkzeuge oder gar Miniaturmodelle von Arbeitsvorrichtungen und Maschinen vermögen darüber hinaus den Unterrichtsstoff weitgehendst zu vertiefen.

Als Lehrkräfte für die Werkzeug-, Meß- und arbeitskundlichen Unterweisungen sind möglichst pädagogisch geeignete Ausbildungsmeister einzusetzen, welche auch gleichzeitig erfahrene Betriebspraktiker sind. Für die Vermittlung der Werkstoffkunde,

des Werkstattrechnens und -zeichnens treten am zweckmäßigsten die Ausbildungsleiter selbst in Tätigkeit.

Was nun endlich das Ergebnis der theoretischen Ausbildung in der Facharbeiterprüfung angeht, so wäre noch zu empfehlen, auch die theoretischen Kennnisanforderungen ebenso präzise festzulegen wie die verlangten praktischen Fähigkeiten, welche in den hierfür herausgegebenen Berufsbildern so eindeutig niedergelegt sind. Damit würde man der wahren Beurteilung des theoretischen Leistungsvermögens aller Lehrlinge – bezüglich einer genaueren Vorbereitungsmöglichkeit auf den klar umrissenen Prüfungsstoff – noch bedeutend näher kommen.

Der Mensch im Verkehr

Moralprobleme der Motorisierung

Vor den Sicherheitsingenieuren der Eisen- und Stahlindustrie hielt Landgerichtsrat Amelunxen einen bemerkenswerten Vortrag über das menschliche Verhalten im Straßenverkehr. Wir möchten diese Ausführungen unseren Belegschaftsmitgliedern zur Kenntnis bringen.

Ich möchte heute nicht so sehr juristische Ausführungen bringen, sondern mehr allgemein menschliche Fragen berühren. Erwarten Sie also bitte von mir keinen gehobenen polizeilichen Verkehrsunterricht mit Streiflichtern auf die neueste Rechtsprechung.

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

Jeder gute Polizist kann Bremsspuren messen, jeder sachkundige Arzt Blutproben entnehmen, und jeder intelligente Verwaltungsmann regelt seinen Großstadtverkehr nach besten Kräften durch Verkehrsschilder – wobei er, je intelligenter er ist, mit um

so weniger Schildern auskommen wird. Wenn aber trotz steigender Beachtung der Sicherheitsvorschriften im Automobilbau, trotz motorischer Perfektion, trotz einer Flut von Verkehrs-gesetzen und Verkehrserziehungswochen, trotz Zunahme der technischen Kenntnisse im Volk, schon bei zehnjährigen Knirpsen, die menschlichen Fehlleistungen im Verkehr nicht zurückgehen, sondern eher größer werden – dann muß man feststellen, daß die Verkehrsteilnahme eine soziale Frage im weitesten Sinne geworden ist. Weiter schauen, Straßen bauen – eine wichtige Forderung, die an zuständiger Stelle immer gehört werden sollte. Aber die Kernfrage unserer Verkehrsmisere liegt woanders – sie liegt beim Menschen, der nun einmal nicht berechenbar ist wie der Straßenbau nach Kilometern oder eine Bremse nach dem Verzögerungsgrad. Man hat sich in einer westdeutschen Stadt die Mühe gemacht und 70 Tage lang jeden festgestellten Verkehrsunfall auf einem Spezialberichts-bogen verzeichnet. Man hat ermittelt, daß

fast 70 Prozent der registrierten Fälle nicht auf technische Mängel an Fahrzeug und Fahrbahn, sondern auf charakterliche Mängel der Verkehrsteilnehmer zurückgehen. Nach meiner eigenen Praxis halte ich diese Zahl eher noch für zu niedrig als für zu hoch. Ein paar dieser Fälle, die ich mit eigenen Gerichtserfahrungen vermischt habe, will ich Ihnen mitteilen:

1. Fall:
Verkehrszeichen nicht beachtet. Fahrer unterhielt sich während der Fahrt angeregt und gestikulierend mit seiner Begleiterin.

2. Fall:
Höchstgeschwindigkeit überschritten. Fahrer wollte seiner Braut zeigen, was „in der Mühle drinsteckt“.

3. Fall:
Auf der Straßenmitte gefahren, ohne den nachfolgenden Verkehr zu beachten. Fahrer gab an, sein Rückspiegel sei beschlagen gewesen und er habe das Hupen infolge des spielenden Radios überhört.

4. Fall:
Kurve geschnitten. Der Fahrer behauptete, zu dieser Zeit sei an dieser Stelle noch nie ein anderes Fahrzeug entgegengekommen.
5. Fall:
Verbotswidrig überholt, der Fahrer, Handelsvertreter, war in Gedanken bei den Lieferfirmen.
6. Fall:
Fußgänger gefährdet. Fahrer gab an, er könnte nicht auf jeden Fußgänger Rücksicht nehmen, sonst müßte er den Wagen zu Hause lassen und selbst zu Fuß gehen.
7. Fall:
Vorfahrt nicht beachtet. Fahrer war der Ansicht, der andere hätte nicht so schnell fahren sollen.
8. Fall:
Trennlinie überfahren. Fahrer erklärte, die vor ihm fahrenden Lastzüge machten ihn wild.
9. Fall: Falsch überholt. Fahrer gab an, er sei gerade so schön in Fahrt gewesen und hätte pünktlich am Gericht sein müssen.
10. Fall:
Trotz Gegenverkehrs überholt. Fahrer meinte, der Entgegenkommende hätte ja bremsen oder auf den Sommerweg ausweichen können.
11. Fall:
Mercedes gegen Isetta. Mercedesfahrer erklärte, durch solche Straßenflöhe würde der Verkehr ja doch nur behindert.
12. Fall:
Radfahrer gegen Bordstein gedrückt. Kraftfahrer verteidigte sich: „Der muß Zickzack gefahren sein, er war Bauarbeiter, und die sind bei der Rückkehr von der Arbeit ja meistens betrunken.“
13. Fall:
Fußgänger angefahren, durch die Luft geschleudert und liegengelassen. Auf den Hinweis, das sei Unfallflucht, fragte die Pkw-Fahrerin erstaunt: „War denn das schon ein Unfall?“
Im Straßenverkehr zeigt sich mit erschreckender Deutlichkeit die Tatsache, daß wir in einer Gesellschaft leben, der die sozial-ethischen Maßstäbe des zwischenmenschlichen Verhaltens weitgehend abhanden gekommen sind. Das wäre auf diesem Sektor nicht so gefährlich, wenn man nicht – wieder auf Grund des technischen Fortschrittes – die Bedienung des Kraftfahrzeuges für ein Kinderspiel hielte, das Herrn und Frau Jedermann offensteht. So aber bevölkern Herr und Frau Jedermann unsere Straßen!
Es sind nicht mehr, wie vor 30 Jahren, Leute in Nordpolverkleidung auf hochrädigen Benzinkutschen; sie fuh-

ren damals mit weit unvollkommeneren Fahrzeugen und auf weit schlechteren Straßen als heute, aber sie hatten den Ehrenkodex einer Zunft in dem Sinne, daß nur die Besten ans Steuer gehören sollten. Und wir könnten nur wünschen, daß auch heute der Führerschein nicht nur Befähigungsnachweis über ohnehin immer dürftigere Anforderungen wäre, sondern auch eine Verpflichtungsurkunde des menschlichen Verantwortungsgefühls. So aber stehen wir vor der Tatsache, daß der Mensch, der jahrtausendlang auf das Tempo des Pferdes eingestellt war, innerhalb weniger Jahrzehnte auf technische und technisierte Bewegungsabläufe umschalten mußte. Er mußte den Motor in sein Lebensgefühl und seinen Lebensstil aufnehmen und sich assimilieren, nicht anders als an ein verändertes Klima. Diese Assimilierung mag geistig und körperlich einigermaßen gelungen sein, nicht aber in Hinsicht auf die Vitalpsyche des Menschen. Wir haben den Motor seelisch noch keineswegs „verkräftet“!
Man hat einmal gesagt, wenn man einen Menschen genau kennenlernen wolle, dann müsse man ihn gegen einen beliebigen Partner Schach spielen lassen. Man kann eine ähnliche Kenntnis auch aus seinem Verhalten als Verkehrsteilnehmer gewinnen. Ich will hier, obwohl die Sache ernst genug ist, den lustigen Alexander Spoerl zitieren: „Wenn der Mensch Auto fährt, dann bricht bei ihm der wahre Charakter aus, und der Charakter ist eine Sache, die nicht immer mit Wucht und Tempo auf die Menschheit losgelassen werden kann.“
Unser Verkehrsverhalten ist nämlich nicht besser und nicht schlechter als unser täglicher Umgang mit Menschen in ganz oder halbwegs weißer Weste. Man läßt sich auch da nichts offenkundig zuschulden kommen, was einen vor den Kadi bringen könnte, und wenn man jemand eine Beleidigung antun will, dann packt man die Bosheit in Höflichkeiten ein – es gibt da immerhin Spielregeln, an die man sich halten muß. So ist auch im heutigen Massenverkehr das Ziel der Motorisierten und Nichtmotorisierten meist nicht das vorbildliche Verhalten um seiner selbst willen, sondern die Durchsetzung des heiligen Egoismus, ohne dabei mit der Polizei in Konflikt zu kommen. Unter dieser scheinbar harmlosen Oberfläche bleibt dann als einzige Spielregel übrig: Was nicht ausdrücklich verboten ist, das ist erlaubt. Die bessere Devise: Seid nett zueinander – ist ebenso wie

im Erwerbsleben nur mühsam zu praktizieren und bringt wenig ein.

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

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

Ich will hier also nicht von offenkundigen Verkehrsverbrechern reden, von bewußten Alkoholsündern, von Rüpel und Rowdies. Solche Leute muß man weiterhin mit den gängigen Methoden bekämpfen; nur wird man diese Methoden zeitlich vorverlegen und schon bei der Fahrprüfung anwenden müssen. Aber viel interessanter – weil ungeklärter – erscheint mir das Gros jener äußerlich ehrbaren und integren Menschen, aus denen die Verkehrsteilnehmer und auch die Verkehrssünder sich ja ganz überwiegend zusammensetzen. Ich fragte einmal einen Staatsanwalt, der bei mir Anklagen besonders gern dann vertrat, wenn es um Verkehrssachen ging, nach dem Grund seiner Vorliebe. Er sagte mir offen: „In Verkehrssachen hat ein Staatsanwalt fast die einzige dienstliche Gelegenheit, mit anständigen Menschen zusammenzutreffen!“

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

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

Man kann sich nicht wundern, daß sich unter jenen robusten Typen auch manche Berufsfahrer im eigentlichen Sinne befinden, auch manche Chef-fahrer in Livree und Mütze, die ein Spaßvogel mal als „Unteroffiziere des Wirtschaftswunders“ bezeichnet hat. Wenn solche Leute bei mir angeklagt waren, weil sie mit Vollgas und Dop-

pelfanfare rechts überholt hatten oder zu dicht aufgefahren waren, dann verdienten sie oft menschliches Mitleid. Denn in höherem Maße als diese Leute war oft jemand schuldig, der nicht auf der Anklagebank saß – ihr Vorgesetzter, der ihnen unsinnige Termine gestellt und sie dadurch in Zeitnot gebracht hatte.

Sie könnten mir nun entgegenhalten, daß die absolut höchste Unfallziffer in den Urlaubsmonaten von Juli bis September zu verzeichnen ist und daß sich 30 Prozent aller Unfälle am Samstag und Sonntag ereignen. Ich meine, das spricht nicht gegen die enge Verbindung zwischen Berufsmoral und Verkehrsgesinnung. Gewiß sind an arbeitsfreien Tagen viele sogenannte Sonntagsfahrer unterwegs, die auf Grund ihrer Unerfahrenheit und technischen Kenntnismängel eine besondere Gefahrenquelle bilden. Aber die Massierung der Unfälle in diesen Wochentagen und Monaten deutet wieder auf ein soziales Problem unserer Zeit hin: die Perversion unserer Freizeit, die Tatsache, daß wir keine echten Ferien, keine schöpferische Pause mehr kennen. Friedrich Sieburg hat einmal mit Recht geschrieben: „Wenn der Deutsche arbeitet, ist er im Betrieb, und wenn er nicht arbeiten muß, dann macht er Betrieb.“ Im Urlaub wird die berufliche Jagd und Hetze ja nicht mehr ausgeschaltet, sondern nur verwandelt fortgesetzt. Wer es sich leisten kann oder zu können glaubt, verbringt die Ferien nicht mehr an einem Ort, sondern bleibt in ständiger Bewegung zwischen Bergsee, Aussichtsturm, Großglockner und Sizilien – zwischen selbstgesetzten Zielen also, die er mit gleichem tierischem Ernst und gleicher Verbissenheit anstrebt, wie er sich im Beruf betätigt. Auch wenn der homo teutonicus Zeit haben könnte, so nimmt er sich keine Zeit, weil er noch soundso viele Kilometer „machen“ muß. Und damit ist auch der sogenannte Urlaubsverkehr nur ein getarnter Berufs- und Betriebsverkehr mit den gleichen Problemen wie dieser. Es wird dann eben zur Ehrensache und Prestigefrage, daß man auf einer Paßstraße nicht von einem Motorkonkurrenten abgehängt wird, sondern daß man ihm – genau wie im beruflichen Wettbewerb – ohne Rücksicht auf Verluste zeigt, was in der eigenen Maschine drinsteckt. Damit bricht auch hier wieder „der Charakter aus“. Der eigentliche Sonntagsfahrer ist von dieser Feststellung nicht ausgenom-

men. Er will ja gerade seinen – oft zahlreichen – Mitinsassen zeigen, daß er gut fahren kann, obwohl er Sonntagsfahrer ist. Damit tritt er sofort in eine lebensgefährliche Konkurrenz ein.

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

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

Fortsetzung folgt

VOM EISEN

ALFRED LÜCK

Der Weg
des Siegerländer Eisens
durch zweieinhalb
Jahrtausende

Quellen- und Literaturverzeichnis

- A: Staatsarchiv Wiesbaden
B: Stadtarchiv Frankfurt am Main
- 1) Die vor- und frühgeschichtliche Besiedlung des rechtsrheinischen Schiefergebirges. (Protokoll-Manuskript der Arbeitsgemeinschaft westdeutscher Landes- und Volksforschung über Arbeitstagung in Siegen v. 13.-15. 10. 1952.)
 - 2) Achenbach, Heinr. v. Aus des Siegerlandes Vergangenheit, Bd. I, Siegen 1895
 - 3) Andernacht, Diedr. u. Stamm, Otto Die Bürgerbücher der Reichsstadt Frankfurt 1311-1400, Frankfurt (Main) 1955
 - 4) Beck, Hans Siedlungen und Verhüttungsplätze der Spät-La-Tène-Zeit bei Trupbach (Kreis Siegen), in „Siegerland“, Band 20, Siegen 1938
 - 5) Beck, Hans Zur vor- und frühgeschichtlichen Besiedlung Südwestfalens, in „Westfalen“, 29. Bd., Heft 1, Münster 1951
 - 6) Behaghel, Heinz Die Eisenzeit im Raume des rechtsrheinischen Schiefergebirges, Wiesbaden 1949
 - 7) Behlen, H. Das Siegerland in Vor- und Frühgeschichte (unveröffentlichtes Manuskript, hier zitiert nach Krasa)
 - 8) Behmer, Elis Das zweischneidige Schwert der germanischen Völkerwanderungszeit, Stockholm 1939
 - 9) Böttger, Hermann Auf den Hütten, Siegen 1949
 - 10) Böttger, Hermann Siedlungsgeschichte des Siegerlandes, Siegen 1951
 - 11) Böttger, Hermann Der mittelalterliche Waldschmied des Siegerlandes und sein Name, in „Siegerland“, Bd. 32, Siegen 1955
 - 12) Brocke, Georg Walzenguß im Siegerland, in „Im Kranz bewaldeter Höhen“, Siegen und Dortmund 1956
 - 13) Diener-Schönberg, A. Knebel an Jagdblankwaffen, Zeitschrift für historische Waffenkunde, III. Bd., Dresden 1902-1905
 - 14) Engels, W. Die Verwendung des Siegerländer Stahls in der alten Remscheider Industrie, in „Siegerland“, Bd. 11, Siegen 1929
 - 15) Erichsen, Fine Die Geschichte Thidreks von Bern (Sammlung Thule), Jena 1942
 - 16) Evrard, René Les artistes et les usines a fer, Lüttich 1955
 - 17) Faber, Alfred 1000 Jahre Werdegang von Herd und Ofen, München 1950
 - 18) Fachgemeinschaft gußeiserne Rohre Gußeiserne Druckrohre, Köln 1954
 - 19) Feldhaus, Franz Maria Siegener Münzwalzwerke um 1550, in „Siegerland“, Bd. 30, Siegen 1953
 - 20) Feldhaus, Franz Maria Die Geschichte der Walzeisenherstellung, in „Unser Werk“, Heft 3, Siegen 1956
 - 21) Fickeler, Paul Achenbach Buschhütten, Festschrift, Buschhütten (Kreis Siegen) 1952
 - 22) Fickeler, Paul Waldrich Siegen, Festschrift, Siegen 1955
 - 23) Firsching, Wilhelm 1000 Jahre Amberger Bergbau und Eisenindustrie, Kallmünz 1930
 - 24) Freudenthaler, Josef Eisen auf immerdar, 3. Aufl., Leoben 1954
 - 25) Gilles, Josef Wilhelm Der Stammbaum des Hochofens, in „Archiv für Eisenhüttenwesen“, Düsseldorf 1952
 - 26) Gilles, Josef Wilhelm Vom Erz zum Blech, in „Unser Werk“, H. 3, Siegen 1953
 - 27) Gering, Hugo Edda, Götter- und Heldenlieder, Berlin 1943
 - 28) Hendrichs, Franz Der Weg aus der Tretmühle, Düsseldorf 1955
 - 29) Hundt, G. Die geschichtliche Entwicklung der Feinblechdarstellung, in Puppe: Handbuch des Walzwerkswesens, 3. Band, Düsseldorf 1939
 - 30) Irlé, Lothar Die Siegener Bürgeraufnahmen, in „Siegerland“, Band 15, Siegen 1933
 - 31) Johannsen, Otto Die geschichtliche Entwicklung der Walzwerkstechnik, in Puppe/Stauber: Handbuch des Walzwerkswesens, 1. Band, Düsseldorf 1929
 - 32) Johannsen, Otto Die Geschichte des Eisens, 3. Auflage, Düsseldorf 1953
 - 33) Jung, Arden Ernst Jung-Stilling als Winkelschulmeister auf Hof Huxholl, in „Siegerland - eine Schriftenreihe“, IV., Kreuztal 1948
 - 34) Kippenberger, Albr. Vom Kunsteisenguß des Siegerlandes und dessen Meistern, in „Siegen und das Siegerland 1224-1924“, Siegen 1924
 - 35) Kippenberger, Albr. Die Kunst der Ofenplatten, Düsseldorf 1928
 - 36) Kippenberger, Albr. Der künstlerische Eisenguß, Marburg 1952
 - 37) Klein, Wolfgang Entwicklungsgrundzüge und wirtschaftliche Bedingungen der Siegerländer Eisenhütten (ungedruckte Dissertation), Köln 1948
 - 38) Klingelschmidt, Franz Theodor Waffenerzeugung im mittelalterlichen Mainz, in Zeitschrift für hist. Waffenkunde, VI. Bd., Dresden 1912-1914
 - 39) Krasa, Otto Vom Windofen zum Hochofen, in „Siegerland - eine Schriftenreihe“, III., Kreuztal 1948
 - 40) Krasa, Otto Älteste Zeugen der Siegerländer Eisenindustrie, in „Im Kranz bewaldeter Höhen“, Siegen und Dortmund 1956
 - 41) Kruse, Hans Gußeiserne Grabmale aus dem Siegerland, in „Stahl und Eisen“, 16. Jahrgang, Düsseldorf 1916
 - 42) Kruse, Hans Das Siegerländer Industriegebiet, Siegen 1925
 - 43) Kruse, Hans Der gußeiserne Fußbodenbelag der Nikolaikirche in Siegen, in „Westfalen“, 18. Jahrgang, Münster 1933
 - 44) Kurzel-Runtscheiner, Erich von Stuckofen und Floßofen zur Eisengewinnung u. deren älteste Abbildungen, in „Siegerland“, Bd. 20, Siegen 1938
 - 45) Lück, Alfred Fürst Johann Moritz von Nassau-Siegen und der Eisenguß, in „Unser Werk“, Heft 7, Siegen 1954
 - 46) Lück, Alfred Aus unsrer Berge Eisen, in „Unser Werk“, Heft 8, Siegen 1954
 - 47) Lück, Alfred Eisen, Erz und Abenteuer, Siegen 1955

- 48) Lück, Alfred Ein Zeugnis alter Eisengießerkunst, in „Unser Werk“, Heft 5, Siegen 1956
- 49) Lück, Alfred u. Wunderlich, Herm. Die Fürstengruft zu Siegen, 2. Auflage, Siegen 1956
- 50) Lück, Alfred u. Klingspor, Reinh. Chronik der Familie Klingspor, Siegen und Offenbach a. M. 1956
- 51) Marke, Emmy Die Geschichte des Werkes Hüsten der Hüttenwerke Siegerland AG, Siegen, Hüsten 1949
- 51a) Matthes, Erich Die Einführung der Weißblechindustrie in Sachsen, in Archiv für Sippenforschung und alle verwandten Gebiete, Heft 6, Görlitz 1942
- 51b) Matthes, Erich Andrew Yarranton und die sächsische Weißblechindustrie, in „Stahl und Eisen“, Nr. 26, Düsseldorf 1951
- 52) Mercer, Henry C. The Bible in Iron, 2. Aufl., Doylestown/Pa., USA, 1941
- 53) Meyer-Aachen, Heinrich Wieland der Schmied und das Siegerland, in „Heimatland“, Beilage zur Siegener Zeitung, Nr. 10, Siegen 1930
- 54) Muthesius, Volkmar Du und der Stahl, Berlin 1941
- 55) Niedermayer, Hermann Die Eisenindustrie der Oberpfalz, Regensburg 1912
- 56) Philippi, Friedrich Siegener Urkundenbuch, Abt. I, Siegen 1887
- 57) Quiring, Heinrich Die Anfänge des Bergbaus im Siegerland, in „Siegerland“, Band 12, Siegen 1930
- 58) Quiring, Heinrich Über die älteste Verwendung und Darstellung von Eisen und Stahl, in Technik-Geschichte des VDI, Berlin 1933
- 59) Renkhoff, Otto Die Grundlagen der nassau-dillenburgischen Territorientwicklung, in Korrespondenzblatt des Gesamtvereins der deutsch. Geschichts- u. Altertumsvereine, Bd. 2, 1932
- 60) Ress, Franz Michael Geschichte und wirtschaftliche Bedeutung der oberpfälzischen Eisenindustrie von den Anfängen bis zur Zeit des Dreißigjährigen Krieges, Regensburg 1950
- 61) Ress, Franz Michael Der Eisenhandel der Oberpfalz in alter Zeit, Abhandlungen und Berichte des Deutschen Museums München, München und Düsseldorf 1951
- 62) Rothert, Hermann Westfälische Geschichte, Bd. I, Gütersloh 1949
- 63) Schilling, Heinar Germanische Geschichte, Leipzig 1934
- 64) Scholl, Gerhard Auf Forschungsfahrt durch das Siegerland, in „Siegerland“, Band 33, Siegen 1956
- 65) Schubert, Hans Geschichte der nassauischen Eisenindustrie, Marburg 1937
- 66) Sion, Johannes Die Walzwerks- u. Blechwarenindustrie im Kreise Olpe, Olpe 1938
- 67) Sondermann, Franz Geschichte der Eisenindustrie im Kreise Olpe, Münster 1907
- 68) Strasser, Karl Theodor Wikinger und Normannen, Hamburg 1928
- 69) Strasser, Karl Theodor Sachsen und Angelsachsen, Hamburg 1931
- 70) Tacitus, Cornelius Sämtliche Werke, Phaidon-Ausgabe, London (Allen & Unwin), o. J. (etwa 1938)
- 71) Wedding, H. Beiträge zur Geschichte des Eisenhüttenwesens im Harz, in Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde, Bd. 14, o. O. 1881
- 72) Wegeli, Rudolf Inschriften auf mittelalterlichen Schwertklingen, in Zeitschrift für hist. Waffenkunde, III. Bd., Dresden 1902 bis 1905
- 73) Zülch, Walter Karl Frankfurter Künstler 1223-1700, Frankfurt (Main) 1935
- 74) — Das Goethehaus in Frankfurt am Main, 3. Auflage, Frankfurt (Main) 1954

Anmerkungen

Die erste Zahl verweist auf die Nummer im Literaturverzeichnis, die zweite auf die Seite des zitierten Werkes

- | | | |
|------------------------------|----------------------|-----------------------------------|
| 1) 5/10 | 37) 60/42 f | 72) 56/35 |
| 2) 6 | 38) 65/11 | 73) 3/128 |
| 3) 10/19 | 39) 25/413, 415 | 74) B Bürgerbuch ab 1400, Nr. 117 |
| 4) 10/20 | 40) 47 | 75) 65/43 |
| 5) 10/23 | 41) 21/95 | 76) B Rachtungen 1007 u. 1224 |
| 6) 21/19 | 42) 65/213 | 77) 65/53 |
| 7) 39 | 43) 25/407 | 78) B „Handel“ o. B. 21“ |
| 8) 10/23 | 44) 25/407 | 79) 14/100 f |
| 9) 58/36 | 45) 65/139 | 80) 33/11 f |
| 10) 58/38 | 46) 30/81, 84 | 81) 32/152 |
| 11) 57/3 | 47) 30/70 | 82) 67/9 |
| 12) 28/5 | 48) B Nr. 56c/1311 | 83) 62/412 |
| 13) 7 | 49) 65/7-9, 260 f | 84) 65/150 |
| 14) 15/26-32 | 50) 25 u. 32 | 85) 67/50 f |
| 15) 1 | 51) 18/22 | 86) 66 |
| 16) 8/18 | 52) 32/209 | 87) 38/228 |
| 17) 8/40 | 53) 41/1152 f | 88) 65/284 f |
| 18) 15/162 | 54) 36/10 | 89) 65/334 |
| 19) 72/180 | 55) 71 | 90) A, Abt. 171, B 460 |
| 20) 70/103 | 56) 36/22 | 91) 9/218 |
| 21) 63/21, 72, 372, 404, 411 | 57) 74/6 | 92) 23 u. 55 |
| 22) 53/145 | 58) 73/450 f | 93) 32/182 |
| 23) 69/Tfl. v. 33 | 58a) 34/86 | 94) 51 a |
| 24) 27/163 | 59) 48/5 | 95) 51 b/1444 |
| 25) 15/121-143 | 60) 35/40 u. 49/24 f | 96) 31/254 |
| 26) 54/59, 60 | 61) 65/50 | 97) 19/76 f |
| 27) 22/18 | 62) 43/96 | 98) 31/258 |
| 28) 72/182 | 63) 45/15 u. 50/16 f | 99) 29/110 |
| 29) 68/60 | 64) 49/15 | 100) 31/263 |
| 30) 64/77 | 65) 29/114 | 101) 26/112 |
| 31) 10/36 f | 66) 11/98 | 102) 42/125 |
| 32) 59 | 67) 2/254 | 103) 51 |
| 33) 13/145 | 68) 21/44 | 104) 21/143 f |
| 34) 46/8 | 69) 24/133 | 105) 12/119 |
| 35) 39/32 | 70) 32/85 | |
| 36) 61/9 | 71) 65/19 | |

Wetterauer Zollunion und Siegerländer Eisen

von Dr. Lutz Hatzfeld, Marburg

Seit der Errichtung der Montanunion hat sich in Westeuropa der Wunsch nach einer Zollunion immer stärker durchgesetzt. Zollunion: das ist ein Symbol staatlichen Zusammenschlusses in der Weltgeschichte, seit Preußen im 19. Jahrhundert auf dem Umweg über einen Zollverein die Wiedergründung des Deutschen Reiches gelang. Und noch nach 1919 verboten die Sieger von Versailles eine deutsch-österreichische Zollunion, weil sie glaubten, in ihr den Anfang einer Inkorporation Oesterreichs in das Deutsche Reich sehen zu müssen. Dieser Verdacht bestand nicht zu Unrecht. Denn Zollunionen schaffen einheitliche soziale und gesellschaftliche Ordnungen, die noch immer die Grundlage einheitlicher Staatsgewalt waren. Aber es ist ein Irrtum, zu glauben, daß die Zollunion eine Erfindung des 19. Jahrhunderts war. Schon im späten Mittelalter und im Reformationsjahrhundert, dem Säkulum des Frühkapitalismus, hat der Wetterauer Zollverein für das Siegerland eine besondere Rolle gespielt.

Der Wetterauer Zollverein hat eine lange Geschichte. Er entstand innerhalb der von Kaiser Friedrich Barbarossa gegründeten Wetterauer Landvogtei, die die Reichsstädte Frankfurt, Friedberg, Gelnhausen und Wetzlar, die Reichsburg Gelnhausen, Friedberg, Dornheim, Calsmunt, Lindheim, Staden und Reiffenberg sowie die Reichsgraf- bzw. Herrschaften Hanau, Büdingen, Wiesbaden, Westerburg, Katzenelnbogen, Solms, Eppstein-Königstein, Diez und Nassau. Dieser Zollverein gewährte freien Verkehr und Geleitschutz für alle Kaufleute von und zu den Messen und Freimärkten und gestattete keine anderen Steuerbelastungen als die überall üblichen Geleit-, Weg-, Brücken- und Torgelder. Grenzzölle von Stadt zu Stadt, von Grafschaft zu Grafschaft gab es nicht. Grenzzölle konnten nur am Rande des

„Landfriedensbezirkes der Vogtei“ erhoben werden und wurden von Reichs wegen geregelt. Als 1419 kein neuer Landvogt mehr ernannt wurde und der Wetterauer Grafentag als Genossenschaft an die Stelle des Vogtes trat, blieb es bei der Steuerhoheit des Grafenbezirkes. Auch jetzt war weder eine Stadt noch eine Burg oder eine Grafschaft befugt, Grenzzölle zu erheben. Nassau-Dillenburg mit dem Siegerland gehörte allerdings, wie der von Kaiser Karl IV. 1354 verordnete Wetterauer Landfriedensbezirk ausweist, nur zur Hälfte zum Reichsland Wetterau, denn die Grenze verlief nördlich Haiger der Kalteiche entlang, und der andere Teil der Grafschaft, eben das Siegerland, gehörte zum „Westfälischen Landfrieden“. Bei diesem blieb es auch, als 1500/12 die Reichskreise geschaffen wurden. Jetzt kamen sogar auch die Dillenburger Ämter zum Westfäl.-Niederländischen Kreis. Dennoch blieb Graf Johann V. von Nassau-Dillenburg Mitglied des Wetterauer Grafenvereins und somit das Siegerland im Genuß der Zollunion, obwohl es niemals der Landvogtei zugehört hatte. Denn die Grafen von Nassau hatten darüber gewacht, daß die Straßen, die das Siegerland mit Haiger und Emmerichenhain verbanden, nicht durch Grenzzölle blockiert wurden. Siegerländer Eisen verkehrte also zollfrei bis Frankfurt am Main.

Das sollte anders werden, als die Landgrafen von Hessen 1505 beim Kaiser einen Weinzoll für das Fürstentum Hessen erlangten, den sie alsbald auch auf die Wetterauer Grafschaft Katzenelnbogen ausdehnten. Diese war seit 1479 mit Hessen in Personalunion verbunden, die Ausdehnung des Weinzolles daher nicht zulässig. Eine entsprechende Deklaration Maximilians I. wurde 1521 von Karl V. in Worms bestätigt. Dennoch setzte Hessen die einmal aufgenom-

mene Zollpolitik fort, die die gesamte Wetterau in ein Chaos von Zollplanken verwandeln und jeden Warenverkehr zum Erliegen bringen mußte. Die Grafen widersetzten sich dem nicht nur mit Waffengewalt, indem sie alle neuen Zollhäuser niederrissen und die Zöllner davonjagten, sondern sie bezogen die Zolleinigung, die bisher gewohnheitsrechtlich gehandhabt worden war, ihren Bundesbriefen ein. Sie wuchs sich jetzt zu einer echten Wirtschafts- und Zollunion aus und garantierte nicht nur freien und sicheren Warenverkehr, sondern gestattete auch jedem Reisenden, seinen Pfennig nach Belieben zu verzehren. Eine „Zolldeklaration“ genügte nun, um „Proviant, Frucht, Korn, Hafer, Fleisch, Wein, Butter, Käse und Eisen“ frei transportieren zu können. Gerade die Benennung des Eisens als einzigem nichtagrarisches Erzeugnis beweist, welche Bedeutung diese Einung für den nassauischen Eisenhandel hatte. Das Siegerland verdankte allein seiner Zugehörigkeit zur Grafschaft Nassau diesen Vorteil.

Die Konkurrenzfähigkeit der Siegerländer mußte noch weiter wachsen, als 1515 auch die Niederländischen Grafen der Wetterauer Einung beitraten. Auch das war mit der Zollfrage eng verknüpft. Die Wetterauer hatten nämlich das Recht, am Reichstag mit Sitz und Stimme teilzunehmen, während die Niederländer kein Stimmrecht besaßen. Die Niederländer konnten daher nur Einfluß auf die Reichsentscheidungen ausüben, wenn sie sich den Wetterauern anschlossen. Die Wetterau hingegen bedurfte der Hilfe, um sich gegenüber Hessen behaupten zu können. So kam es 1515 zu dem Wetterauer-Niederländischen Grafenbündnis, das 1519 starken Einfluß auf die Wahl Karls V. nahm und u. a. von den Thronbewerbern die Beseitigung der ungesetzlichen hessischen Zölle forderte. Die Wetterauer Zollunion wurde 1515 aber auch auf die niederländischen Grafschaften – Sayn, Wied, Manderscheid, Reifferscheidt, Aremberg, Neuenahr, Abtei Prüm, Mörs, Rheineck, Wittgenstein und Waldeck – ausgedehnt, und neben dem freien Landverkehr auch freier Wasserverkehr (wohl hauptsächlich auf dem Rhein) garantiert. Neben der Frankfurter Messe öffneten sich damit auch die niederländischen Märkte bis nach Antwerpen hin den sieglerländischen Kaufleuten zu ungewöhnlich günstigen Bedingungen. Denn als nassauische Untertanen konnten sie auch in Burgund Markterleichterungen in An-

spruch nehmen. Aber auch die Produktionsbedingungen mußten sich nun vorteilhafter gestalten, da Holzkohle aus dem Freien Grund und aus Wittgenstein zu niedrigeren Preisen eingeführt werden konnte. Selbst der Herzog von Braunschweig und Graf Wilhelm von Henneberg traten 1518 der Zolleinigung bei, und es ist wohl kein Zufall, daß die in der Siegerländer

Eisenindustrie hochgekommene Familie Westerburg bald danach am Stahlhof in London Fuß fassen konnte. Die Wirtschaftseinheit des Siegerlandes mit der Wetterau ist erst an den Folgeerscheinungen des Dreißigjährigen Krieges zerbrochen. Die Plankenwirtschaft, die Hessen des politischen Gewinnes halber schon um 1500 angestrebt hatte, setzte sich nun durch

und führte allenthalben zum Staatsbankrott. Das nun als „Fürstentum“ deklarierte Siegerland hat ihn zu Beginn des 18. Jahrhunderts kräftig zu spüren bekommen. Gerade hier bestätigt sich, daß die Brückenstellung zwischen Westfalen und der Wetterau für die Entfaltung der Siegerländer Industrie von großer Bedeutung gewesen ist und daß sie eng verbunden war mit dem Schicksal des alten Reiches.



Die erste Straßenbaumaschine im Siegerland

In grauer Vorzeit, als bei uns noch sämtliche Verwaltungen „Königlich preußisch“ waren, gab es auch den Kgl. preuß. Chausseewärter. Allerdings sagte man im oberen Siegerland nicht Chaussee, sondern „Schussewäch“. Vor dem ersten Weltkrieg war in Littfeld als Chausseewärter Friedr. Schneider, als Original bekannt, eingesetzt. Der Volksmund machte nun aus ihm

den „Schussefrieder“. Als Mitarbeiter wurde ihm der alte Grubenschmied Karl Brombach zugeteilt, da für einen Mann die Arbeit zuviel war. Beide hatten nun außer ihren sonstigen Aufgaben, wie Abkratzen des Schlammes vom „Schussewäch“ usw., noch die zeitraubende Arbeit, im Frühjahr auf den beiderseitigen Banketten der Straße die Rasenkante mit dem Wie-

senbeil säuberlich abzuhaben. Da sich die Tätigkeit der beiden bis zum Hellhagen, kurz vor Welschen Ennest, erstreckte, handelte es sich hierbei immerhin um eine Länge von fast 10 Kilometer.

Um diese Arbeit einfacher zu gestalten, erfanden die beiden die erste Straßenbaumaschine im Siegerland. Von einem Vorderpflug entfernten sie das rechte Rad und ersetzten dies durch ein Kreissägeblatt, welches nach Abschleifen der Zähne scharf zugeschliffen wurde. Das abgenommene Rad wurde oben auf dem Wägelchen befestigt, um es im Bedarfsfall gleich zur Hand zu haben. Ein schweres Eisenstück wurde noch als Belastung aufgelegt, und nun ging die Reise los. Der „Schussefrieder“ zog, und hinten schippte der Karl die Rasenstücke zur Seite. So entstand eine äußerst saubere Bankettkante, wofür die beiden das höchste Lob des Straßenmeisters ernteten. Nach Fertigstellung der „Maschine“ wurde dieselbe beim „Trinndecker“ (Gasthof zum Schlägel und Eisen) feierlich auf den Namen: Kgl. preuß. Landstraßenrasenkantenabschneidemaschine getauft. Und noch manches Jahr haben die beiden mit dem Gerät gearbeitet.

Bemerkenswert ist noch, daß der „Schussefrieder“ der Vater des in der Bauabteilung des Werkes Eichen beschäftigten Herm. Schneider und der alte Karl Brombach der Großvater des Arzthelfers Otto Wetter, ebenfalls im Werk Eichen, war.

Robert Schleifenbaum, Werk Eichen.



Freibad Krombach – Abteilung Nichtschwimmer
Foto: Walter Steinseifer, Werk Eichen

Säntis-Schwebebahn (Schweiz)
Foto: Günter Voss, Hauptverwaltung Siegen



Schnappschüsse

DAHEIM

UND AUS DER FERNE



Italienischer Fischer in Garda
Foto: Ingeborg Broschwitz,
Hauptverwaltung Siegen



Fischerinsel im Lago Maggiore
(Boxaufnahme)
Foto: Helmut Heimes,
Hauptverwaltung Siegen

Die gesparte Zeit

Neulich erhielten wir Besuch von meiner Großmutter. Mit ihren schnee-weißen Haaren und den unzähligen Runzeln im Gesicht erschien sie uns stets wie eine ehrwürdige Botin aus einer längst vergangenen Zeit. Einmal hatte sie uns erzählt, daß ihr jüngster Bruder als Kartograph nach Afrika gegangen sei, und ich weiß noch, welch romantisches Gefühl uns anwehte, als sie – wie selbstverständlich – erwähnte, daß er die Überfahrt auf einem Segelschiff gemacht habe und wie er mit allen anderen Passagieren bei einem schlimmen Biskaya-Sturm an den Mast gebunden worden sei.

Da Großmutter so lange nicht bei uns gewesen war, zeigten wir ihr stolz alle Neuerwerbungen des Haushaltes. Ihr Urenkel Fritzchen, unser Einziger, der bei ihrem letzten Besuch vor vier Jahren noch nicht vorhanden gewesen war, fand ihre volle Anerkennung; und es war wirklich erstaunlich, wieviel Züge und Eigenschaften von längst verstorbenen Ahnen und Verwandten sie an ihm entdeckte, die nun der kleine Kerl in neuer Zusammensetzung in die Zukunft tragen würde.

Auch unsere übrigen Errungenschaften bewunderte sie gebührend, besonders wenn wir ihr die einzelnen Preise dazu nannten. Aber nach zwei Tagen faßte sie sich ein Herz.

„Ich habe euch nun eine Zeitlang zugehört“, sagte sie. „Warum seid ihr eigentlich immer so rastlos und nervös? Ihr habt doch alles, um euch das Leben angenehm zu machen.“

„Das ist eben die moderne Zeit, Großmama“, sagte ich. „Wir fahren nicht mehr mit der Postkutsche.“

„Unsinn“, sagte sie. „Wir haben ganz anders rennen und uns ablagen müssen als ihr und waren viel ruhiger und zufriedener. Was glaubt ihr, wie ich mich als Hausfrau drehen mußte, an einem einfachen Küchenherd, der mit Holz geheizt wurde, mit einem Garten und einer Schar Hühner, die gepflegt und versorgt werden mußten – und das alles mit zwölf Kindern, die an meinem Rock hingen! Wofür habt ihr denn den

elektrischen Herd, der von selber kocht, die Maschinen zum Kartoffelschälen, zum Tellerspülen und für die große Wäsche. . .?“

„Aber Großmama, das ist doch ganz klar“, sagte meine Frau. „Mit all diesen Maschinen sparen wir doch eine Menge Zeit. . .“

„Und du“, wandte sich die Großmutter an mich, „du mit deiner Schreibmaschine, dem Telefon und dem Auto – du schreibst jetzt wahrscheinlich zehnmal soviel Bücher wie die Schriftsteller zu meiner Zeit mit dem Federhalter?“

„Das gerade nicht“, sagte ich, etwas verlegen. „Aber wenn ich genau so-

viel schreibe wie sie, so geht mir die Arbeit natürlich mit der Schreibmaschine flotter und leichter von der Hand.“

„Du sparst also auch Zeit?“

„Ja . . . natürlich. . .“

„Und mit den Kindern spart ihr natürlich auch Zeit“, sagte die Großmutter, „wenn ihr statt einem Dutzend euch nur ein einziges anschafft. . . Ich verstehe das nicht – ihr geht nicht öfter als wir seinerzeit ins Konzert und Theater, Bücher lest ihr noch weniger, Feste feiert ihr kaum einmal, und ich habe auch nicht gesehen, daß ihr stundenlang mit Fritzchen auf dem Teppich liegt, um mit ihm zu spielen. . . Nun sagt mir mal, was fangt ihr eigentlich mit eurer vielen ersparten Zeit an?“

„Nichts, Großmama“, sagte ich.

„Und warum. . .?“

Ich zuckte die Achseln. „Ganz einfach. Weil wir keine Zeit haben.“ „Das ist es eben, was ich nie begreifen werde“, sagte meine Großmutter.

Walter Floote

Kein Spielverderber

Jupp spielt leidenschaftlich Skat. Die ehernen Gesetze des Trumpfens, Stehens und Abwerfens sind besser in seinem Gehirn eingegraben als die Zehn Gebote. Und wer mal irrtümlich falsch bedient, hat es mit ihm verdorben, rückwirkend bis zur Steinzeit . . .

Eines Abends saßen sie bei einem Viererskat in seiner Küche. Um acht hatten sie angefangen, um elf kam Jupps Frau aus dem Schlafzimmer. „Wollt ihr nicht aufhören . . .? Jupp, du mußt doch schon morgen früh um sechs zur Arbeit . . .!“

„Leg' dich wieder hin, Klärchen“, sagte Jupp, während er die Karten ausgab. „Ich bin doch kein Spielverderber . . .! Ich habe bis jetzt fünf Mark gewonnen . . . Ich muß doch den anderen Revanche geben . . .! Jetzt aufhören, das wäre ja unfair . . .! Karl, du reizt den Egon . . .“

Um ein Uhr kam seine Frau wieder in die Küche. „Jetzt hört der Unsinn

aber auf . . .!“ sagte sie, zum Äußersten entschlossen. „Die Kinder können nicht schlafen . . .! Wie ihr die Karten auf den Tisch schmettert . . .!“ Jupp war gerade mit zwanzig Mark im Verlust. Er stand wütend auf, drängte seine Frau auf den Flur hinaus und schloß die Tür hinter ihr ab. Frau Klara ging mit einem Seufzer wieder zu Bett. Der Lärm in der Küche klang aber schon um fünfzig Prozent gedämpfter zu ihr herüber – ihr Auftreten hatte also doch etwas genutzt –, und so schlief sie bald mit ihren Kindern friedlich ein . . .

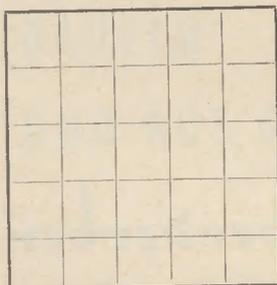
Um viertel nach drei wurde sie plötzlich von Jupp sanft aus dem Schlaf gerüttelt. „Ich hab' mich als vierter Mann mal kurz davongeschlichen“, flüsterte er. „Geh' in die Küche, Klärchen . . . mach einen Mordskrach und schmeiß die Bande raus . . .! Ich stehe jetzt mit achtzig Mark im Gewinn . . .!“

Walter Floote

Raten Sie mal . . .

Silbenrätsel

Aus folgenden Silben sind 28 Worte der nachstehenden Bedeutung zu suchen, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, einen Ausspruch ergeben, den man Winston Churchill zuschreibt. a - an - ba - bach - bal - be - brau - chi - de - di - di - di - di - e - ei - el - el - em - en - er - eu - frie - ge - gel - gel - i - in - in - is - la - la - li - lieb - lith - lu - me - mei - mer - mi - na - nat - natz - ne - neh - nie - no - nuch - nur - o - ra - ra - ra - re - res - ri - rin - ru - rut - se - ta - te - ter - ti - tier - tion - um - um - um - un - vo - vus - win - ze (ch = 1 Buchstabe). 1. Land in Asien, 2. ital. Rotwein, 3. Weinort am Rhein, 4. Erziehungsanstalt, 5. finn. Läufer, 6. Element, 7. Mittelsperson, Mittel, 8. Vogel, 9. Behälter, 10. Element, 11. Sundainsel, Negerstamm, 12. Haremswächter, 13. altdeutscher Männername (Gestalt aus Wilh. Tell), 14. weiblicher Vorname, 15. Teil von Palästina (alt. Testament), 16. Starrkrampf, 17. Mineral, 18. Ungeheuer, 19. Beleuchtungskörper, 20. Männername, 21. hum. Dichter, 22. ind. Ministerpräsident, 23. Saugwurm, 24. Bühnenstück von Ibsen, 25. Rennstrecke bei Berlin, 26. Stadt in Brit.-Indien, 27. Verpackung, Umhüllung, 28. Staatsumwälzung.
 Ottilie Hoffmann, Wissen



MAGISCHES QUADRAT

Aus den Buchstaben: a - a - a - a - a - a - a - b - f - i - i - m - m - n - n - o - o - r - r - r - t - t - t - t sind fünf fünfbuchstabile Wörter von nachstehender Bedeutung zu bilden. Bei richtiger Lösung müssen sie waagrecht und senkrecht gleichlauten. - 1. Land-

schaft zwischen Donau, Theiß und Südkarpaten, 2. Duft (Wohlgeschmack), 3. Rechtswahrer, 4. italienischer Geigenbauer, 5. Lohnzahlungsgrundlage.

Wissen Sie schon . . .

daß gesetzliche Maßnahmen zur Bekämpfung der Luftverschmutzung bereits seit langem erörtert werden.
 daß 1926 verschiedene große Eisengesellschaften sich unter dem maßgeblichen Einfluß von Albert Vögler zu den Vereinigten Stahlwerken in Düsseldorf zusammenschlossen.
 daß nach dem Krieg auf alliierter Druck hin dieser Konzern aufgelöst wurde, da er nach Ansicht der Siegermächte eine übermäßige Konzentration schwerindustrieller Betriebe sein sollte.
 daß auch andere Konzerne, wie Hoesch, Klöckner, Otto Wolff, Flick, Mannesmann und Krupp, ihre Komplexe ebenfalls entflechten mußten.
 daß die neuen Hüttengesellschaften, die man bei den Vereinigten Stahlwerken als Nachfolgegesellschaft bezeichnete, kaum krisenfest waren, weil ihnen der natür-Verbund fehlte.
 daß man unter vertikalem Verbund eine Verbindung

BESUCHSKARTENRÄTSEL

GRETE RENTER
REVAL

Welchen Beruf übt der Ehemann dieser Frau aus?

IMMER DREI BUCHSTABEN

Ansicht - Achsel - Halbstück - Mitbestimmung - Kämmen - Apfel - Kanister - Altdeutsch - Kirsche - Schönheit - Inster - Kriecherei - Regsamkeit - Licht - Wiesel - Obstsalat - Kehrbesen - Liegestatt - Senior - Mastdarm - Fersen - Frauenchöre - Künstler - Schlesien - Wega. Aus vorstehenden Wörtern sind jeweils drei zusammenhängende Buchstaben zu entnehmen, aus dem letzten nur zwei. In der entsprechenden Reihenfolge aneinandergereiht, ergibt sich ein Wort von Friedrich von Logau.

Auflösungen aus Heft 7/1957

Kreuzworträtsel:

Waagrecht: 1. Geld, 4. Ebbe, 7. Fakir, 8. Dogma, 10. Ger, 11. Degen, 13. das, 15. Rebe, 17. Inn, 18. Belt, 19. Erg, 21. Man, 23. Zar, 25. Aar, 27. Lob, 29. Regel, 30. Art, 31. Tal, 33. Dur, 34. Alt, 35. Robe, 37. Abel, 39. Bio, 40. Ate, 41. Iran, 43. Dung, 44. Tee, 45. Ida, 46. Arm, 48. Bar, 49. Selma, 51. Öl, 53. Tat, 54. est, 56. Gin, 58. Tor, 60. Stop, 62. Heu, 64. Defam, 66. Sam, 67. Rente, 69. Gau, 70. Ubel, 71. Ahnen, 72. Lena, 73. Herr. - Senkrecht: 1. Garbe, 2. Lid, 3. drei, 4. Eden, 5. Bon, 6. Emden, 7. Fee, 9. Aal, 10. Groll, 12. Gnu, 14. Stadt, 16. Erz, 18. Bar, 20. gar, 21. Mal, 22. Lot, 24. Rede, 25. Ära, 26. Ort, 28. Barbier, 30. Allegro, 32. Loire, 34. Ätna, 36. Boa, 38. Bau, 42. Niet, 43. Dame, 44. Ton, 47. Met, 48. blaß, 49. San, 50. Ast, 52. Lenau, 53. Tip, 55. Tod, 56. Gomet, 57. Sen, 59. Reger, 61. Tau, 62. Hela, 63. Utah, 65. Fan, 67. Ren, 68. Ehe.

Prüfen Sie einmal Ihr Wissen . . . !

Lösungen: 1 B, 2 A, 3 B, 4 A, 5 C, 6 B, 7 B, 8 A, 9 B, 10 A.

zwischen Zechen, Hochöfen, Stahlwerken, Walzwerken und Eisenverarbeitung versteht.
 daß man unter horizontalem Verbund eine Verbindung von Werken der gleichen Produktionsstufen, also Stahlwerken oder Unternehmen der Energiewirtschaft versteht.
 daß als Beispiel für die verfehlte Entflechtungspolitik die Hüttenwerke Phoenix und die inzwischen mit dieser fusionierten Rheinischen Röhrenwerke anzusehen sind. Phoenix hatte zuviel Halbzeug, das nicht zu Fertigstahl ausgewalzt werden konnte, die Rheinischen Röhrenwerke zu wenig Halbzeug, um ihre Röhren zu fabrizieren. Durch die Fusion ist dieser Ausgleich wieder hergestellt.
 daß die August-Thyssen-Hütte wieder Europas modernste Breitbandstraße besitzt, die hochwertige Bleche für den Automobilbau herstellt. Als Zwischenstufe sind die Kaltwalzwerke eingeschaltet. Das Eichener Werk bezieht seine Vorprodukte zum Teil von der August-Thyssen-Hütte mit Hilfe moderner Spezialwagen, auf denen die Coils verladen sind.

WIR GRATULIEREN ZUR GEBURT



HÜTTENWERKE SIEGERLAND AG

Hauptverwaltung Siegen

THOMAS Theo und Margret Bockheim, Eiserfeld
RENATE Günter und Brigitte Bovermann, Siegen
MARGARETE Paul und Cäcilia Wickel, Siegen

Werk Wissen

ULRICH Erwin und Cäcilia Marziniak, Schönstein
ALFONS Norbert und Luise Weber, Steineberg
GILBERT, JOHANNES Alfons und Helene Hemm, Ottershagen
HORST Ewald und Herta Jung, Niedererbach
HANS GEORG Günter und Margarete Porwich, Fensdorf
PETER, FERDINAND

Paul und Anneliese Wittkowski,
Hamm (Sieg)

RENATE Gustav und Käthe Wessler, Volkerzen
RAINER, HUBERT

Willi und Ottilie Schmidt, Wissen

GERHARD Heinz und Helma Galler, Breitscheid
HELG A, REGINA

Erich und Franziska Kötting, Wissen

ROSA Peter und Irene Schäfer, Kotzenroth

URSULA Josef und Ilse Baldus, Wissen

GABRIELE Leo und Maria Bläser, Gebhardshain

BRIGITTE Heinrich und Hilde Hörster, Dünebusch

KLAUS Helmut und Elfriede Zimmermann,
Imhausen

HANS, WILHELM

ARMIN Günter und Käthe Heinrichs, Breitscheid
Alfred und Else Schiffgen, Bruchertseifen

Werk Niederschelden

HARTMUT Dieter und Marie Arabin, Freusburg

HOLGER Erich und Martha Haes, Eiserfeld

BRIGITTE Paul und Waltraud Baldus, Brachbach

HANS-JOACHIM

Hans und Helene Dittmann, N'schelden

MICHAEL Günter und Katharina Hoffmann,
Wehbach

JULIANE Hermann und Hildegard Maag,
Niederschelderhütte

JÜRGEN Ernst und Margot Holzauer,
Niederschelden

VOLKER Josef und Helene Utsch, Scheuerfeld

ANNEGRETE Karl-Heinz und Elise Leicher,
Mudersbach

ANNELIESE Günter und Margarete Baldus,
Mudersbach

ECKHARDT Heinrich und Ilse Rosenthal,
Niederschelden

Werk Eichen

KLAUS Friedolin und Elli Schneider, Hillmicke
RITA Ernst und Anneliese Nothacker, Littfeld

ULRIKE Ewald und Elisabeth Junge, Wenden
HANS-JÜRGEN Herbert und Gerda Maskos, Kreuztal
RENATE Leo und Lieselotte Penkalla,
Fellinghausen

Werk Attendorn

MARIA URSULA

Gerhard und Gertrud Josefina König,
Attendorn

Werk Langenei

GÜNTER Fritz und Margret Becker, Langenei

LIANE Wilfried und Elvira Wilmes, Langenei

INGRID Werner und Anne Wilmes, Langenei

Werk Hüsten

ELISABETH Werner und Wilhelmine Lübke
DIETER Anton und Maria Dünnebacke

FRIEDRICHSHÜTTE AG

Werk Herdorf

JUTTA MARIA Helmut und Elisabeth Nassauer, Herdorf

MARIA GISELA Heinz und Therese Trapp, Herdorf

MICHAEL und ELVIRA (Zwillinge)

Günter und Maria Anna Dormann,
Struthütten

MONIKA Hans und Rita Kalkbrenner, Herdorf
BERND Theobald und Anna Elisabeth Trapp,
Herdorf

Werk Wehbach

NIKOLAUS Norbert und Regina Hüsch, Müschenbach

BURGHARDT Hilmar und Paula Köhler,
Niederfischbach

BURGHARDT Edmund und Luise Kötting, Wehbach

WILHELM RALPH

Werner und Johanna Schwenk, Wehbach

HILDEGARD Erhard und Betty Bäumer, Freudenberg

JOSEF Herbert und Marion Burbach,
Glücksbrunnen

MONIKA Heribert u. Anneliese Hüsch, Wehbach

BEATE MARIA Benno und Anita Weber, Steineroth

BLEFA BLECHWAREN- UND FASSFABRIK GMBH

Werk Kreuztal

RITA LUCIA Franz und Felicitas Dingerkuss,
Attendorn

Zur Hochzeit  wünschen wir Glück und Segen

HÜTTENWERKE SIEGERLAND AG

Werk Wissen

Helmut Gelhausen und Frau Annemargret geb. Schneider
Martin Kreuter und Frau Roselinde geb. Link
Helmut Langenbach und Frau Katharina geb. Heer
Werner Klein und Frau Veronika geb. Alzer
Alfons Schupp und Frau Marianne geb. Büdenbender
Alfred Karas und Frau Anne geb. Bläser
Kurt Heuser und Frau Helmi geb. Muscheidt

Werk Niederschelden

Werner Metz und Frau Anna geb. Fries
Anton Langenbach und Frau Hildegard geb. Fischer
Robert Knieps und Frau Gudrun geb. Kreuzt

Werk Eichen

Arthur Steuber und Frau Christa geb. Singer

Werk Langenei

Kurt Schauerte und Frau Irmgard geb. Wilmes
Hubert Bishopink und Frau Doris geb. Lach
Gerhard Ludwig und Frau Gisela geb. Hebbecke

Werk Hüsten

Kaspar Wingenbach und Frau Edith geb. Schulte

FRIEDRICHSHÜTTE AG

Werk Wehbach

Heinz Wäschenbach und Frau Helene geb. Kibbe
Georg Hof und Frau Alice geb. Klein
Ludwig Dietershagen und Frau Marianne geb. Schmidt

BLEFA BLECHWAREN- u. FASSFABRIK GMBH

Lothar Irle und Frau Helga geb. Katz



U N S E R E T O T E N

Am 31. Mai 1957 verstarb im Alter von 79 Jahren der Werksinvalide des Werkes Hüsten

Robert Bergmann

Der Verstorbene war 19 Jahre im Werk tätig.

Am 31. Mai 1957 verstarb im Alter von 67 Jahren der Werksinvalide des Werkes Hüsten

Josef Orzechowski

Der Verstorbene war 30 Jahre im Werk tätig.

Am 7. Juni 1957 verstarb im Alter von 75 Jahren der Werksinvalide des Werkes Herdorf

Johann Haubrich

Der Verstorbene war 30 Jahre im Werk tätig.

Am 11. Juni 1957 verstarb im Alter von 49 Jahren

Wilhelm Falkenthal

Der Verstorbene war acht Jahre im Werk Wissen tätig.

Am 23. Juni 1957 verstarb im Alter von 59 Jahren

Ernst Kreit

Der Verstorbene war 44 Jahre im Werk Wissen tätig.

Am 1. Juli 1957 verstarb im Alter von 79 Jahren der Werksinvalide des Werkes Wehbach

Karl Runkel I.

Der Verstorbene war 43 Jahre im Werk tätig.

Am 8. Juli 1957 verstarb im Alter von 20 Jahren

Hubert Selbach

Der Verstorbene war sechs Jahre im Werk Wissen tätig.

Wir werden unseren Toten ein ehrendes Andenken bewahren

Unsere Jubilare

40 JAHRE



AUGUST BRUSE (MdB)
geb. 26. 10. 1903
Sachbearbeiter für Arbeitsstudien
im Werk Attendorn
Mitglied im Aufsichtsrat der Blefa
Blechwaren- und Fassfabrik GmbH

25 JAHRE



STEFAN SCHNEIDER
geb. 21. 3. 1913
Magazinarbeiter im Werk Wissen



ENGELBERT HIERONYMUS
geb. 18. 2. 1904
Zimmermann im Werk Hüsten



ALEX RICHTER
geb. 18. 2. 1894
Badewärter im Werk Wehbach



Foto: Martin Jung, Hauptverwaltung Siegen