Echo der Arbeit

HÜTTENWERK OBERHAUSEN AKTIENGESELLSCHAFT



Krupp Corporate Archives

16

Verlagspostamt Oberhausen (Rheinland)



Warum ist es am Rhein so schön? — Unsere Hochöfner werden die Antwort auf diese mehr oder weniger rhetorische Frage schon wissen, denn wie einige andere Betriebsabteilungen machten sie auch in diesem Jahre ihren traditionellen Sommerausflug. Den Erfordernissen der Wechselschichten entsprechend fuhr man jeweils mittwochs mit je vier Autobussen zunächst zum „Krummen Weg", wo das erste Halt gemacht wurde, dann über die Autobahn weiter in Richtung Königswinter. Daß man an der Quelle eines guten Tropfens weilte, spürte die Nase schon bei der Ankunft. Man saß bei „Drachenblut" und diversen Sorten, wagte eine Bootspartie auf dem Rhein oder ging spazieren, auf der Kurpromenade oder durchs Nachtigallental. Einige erkletterten auch den Drachenfels, mit Zahnradbahn, Kutsche, Pferd, Esel oder gar per pedes apostolorum, den meistbestiegensten Berg der Welt, zu dem sich jährlich mehr als vier Millionen Menschen hingezogen fühlen. Von hier aus (Titelbild!) genoß man den herrlichen Ausblick auf die Landschaftszenerie der sieben Berge und das Rheintal bis hin zur Eifel.

JAHRGANG 6 14. SEPT. 1955 16

AUS DEM INHALT:

In Sorge!
+
Briefe an die Werkzeitschrift
+
Die Willenskraft
+
125 Jahre Walzwerk Oberhausen
+
Aus unserer Bücherkiste
+
HOAG-Chronik
+
Da lacht der Hüttenwerker!

ECHO DER ARBEIT **Herausgeber: Hüttenwerk Oberhausen Aktiengesellschaft. Verantwortlich: Direktor Karl Strohmenger. Red.: Karl-Heinz Sauerland, Oberhausen (Rhld.), Werksgasthaus. ECHO DER ARBEIT ist eine zweimal monatl. erscheinende Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Hüttenwerk Oberhausen AG. Auflage: 17000 Expl. VVA-Druck, Oberhausen. Klischees: Vignold, Essen.**

Feierliche Verpflichtungen

Bevor der Entrüstungssturm losbricht: menschliche Anteilnahme ist eine hohe Tugend, aber sie hat dort ihre Grenzen, wo statt des Herzens nur noch das Gefühl der Verpflichtungen sich meldet, wo die persönliche Aufmerksamkeit gegenüber einem Mitarbeiter in Geld ausgedrückt wird.

Irgendwann kam es einmal auf, Arbeitsjubiläen nicht nur offiziell zu begehen, sondern ihnen auch eine private Note zu geben. Irgendwann wurden auch zum ersten Male Geburtstage im Kreise der Abteilung oder sogar darüber hinaus gefeiert. Es begann mit einem Händedruck, es ging weiter zu Blumen und es entwickelte sich dann bis zu Geschenken von einigen hundert D-Mark.

Nicht mit der Sammelbüchse und mit Abzeichen, aber immerhin mit Sammellisten und gewinnendem Lächeln erscheinen heute hier und dort, dann und wann, freundliche Mitarbeiterinnen, die uns wieder einmal einige Mark oder mehr für irgendein Geschenk abknöpfen wollen. Man schließt sich natürlich nicht aus, man ist Freund und Kollege und ... zahlt. Einmal kommt das Geld ja auch wieder zurück, dann, wenn man selber Geburtstag feiert, wenn man selber sein Jubiläum begeht usw.

Jawohl und so weiter. Für Geschenke wird heute schon zu Verlobungen und Hochzeiten, zu Kindtaufen und Einsegnungen, zu Pensionierungen und Geburtstagen gesammelt. Aus schlichten Blumensträußen wurden großformatige Angebinde, aus einem freundlichen Händedruck ein Superradio.

Allzu oft drückt sich menschliche Anteilnahme heute nur noch in Mark und Pfennigen aus.

Allerdings: noch nicht überall. Anderswo nimmt man diese Feiern noch persönlicher. Oft sehr persönlich. Soll es doch gewisse Kollegen geben, die den Stamm aller Festlichkeitsbesucher bilden. Man sagt sogar, es bräche ihnen das Herz, könnten sie einmal nicht dabei sein.

Wie dem auch sei. Heute soll uns nur einmal der allzu große finanzielle Aufwand mancher Geschenke interessieren. Ist es richtig, daß Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen Geschenke finanzieren helfen, die sie sich selber niemals leisten könnten? Für manche von uns, für einen Vater mit großer Familie, eine Mutter, die mit ihren Kindern allein in der Welt steht, bedeuten „die paar Mark", die sie beispielsweise zur Finanzierung eines Geburtstagsgeschenkes für einen Kollegen beisteuern, oft schon viel Geld. In einigen Betrieben, vor allem aber in den Büros, hat das „Geschenk-Unwesen" geradezu beängstigende Formen angenommen.

Weiß man heute denn nicht mehr den Wert einer herzlichen Geste zu schätzen? Ist eine Freundschaft, die mit einem Hundert-Mark-Geschenk besiegelt wird, mehr wert als eine Freundschaft für drei Mark fünfzig?

Was meinen Sie dazu?

Dieses Thema ist wohl wichtig genug, um hier einmal näher erörtert zu werden. Sie haben das Wort! S.

thyssenkrupp Corporate Archives

Schnappschüsse



▲ „Schafft Radwege!“ forderte Werner Högner in der Ausgabe 13. Mit Leichtmetallköpfen wurde ein solcher Weg jetzt auch vor dem Tor 8 markiert.

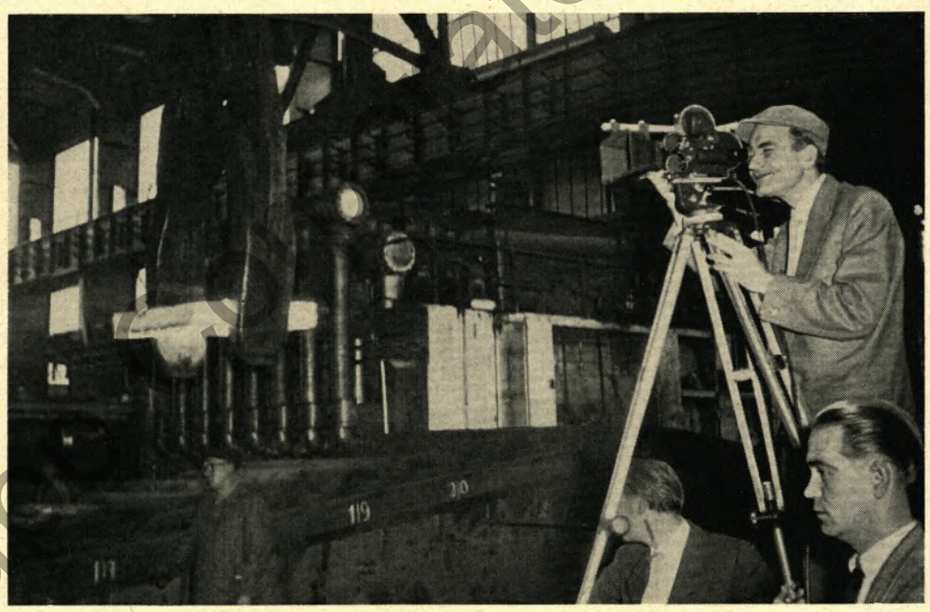


▲ So eine Rheinfahrt hat's in sich. Manche Leute behaupten sogar, daß solch eine Fahrt zwischen Königswinter und Linz vielfach gefahrvoller sei als eine richtige Seereise. Tatsächlich soll es auch diesmal einige regelrecht „Seekranke“ gegeben haben. Gott Bacchus und Vater Rhein forderten ihren Tribut. Jedenfalls: Schön war es trotzdem. Davon wissen die Hochöfner und ihre Frauen auf unserem Bild ein Liedchen zu singen. (Vgl. Titelbild!)



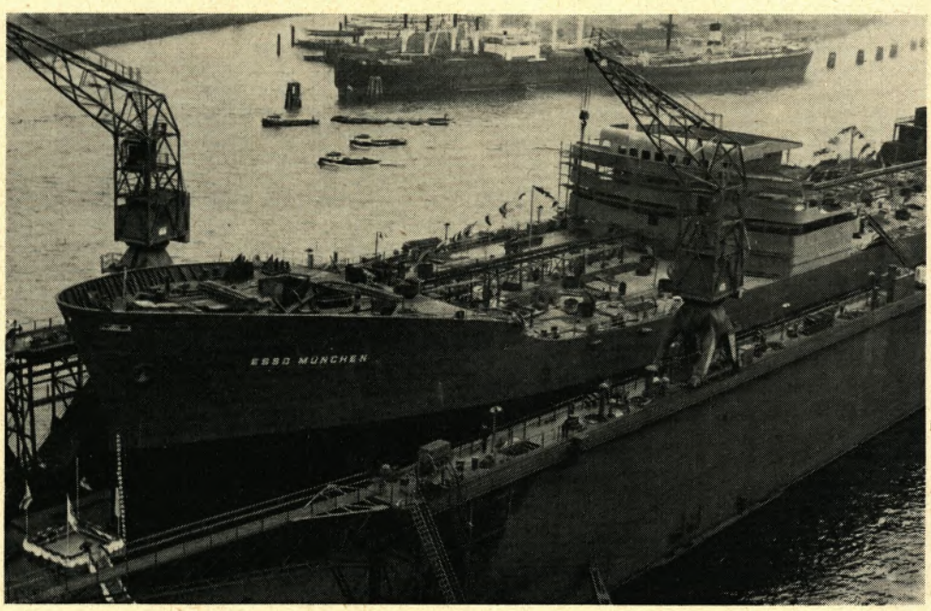
▲ Wieder verschwindet im Zuge der Betriebserweiterung ein „Schönheitsfehler“: In der Hultschiner Straße geht der Abbruch der alten Häuser weiter.

Bei der Deutschen Werft in Hamburg wurde in diesen Tagen der 17200 BRT große Tanker „Esso München“ fertiggestellt. Der Stapellauf des 192,2 m langen Schiffes erfolgte in zwei Teilen, zuerst lief am 16. Mai dieses Jahres das Hinterschiff und am 14. Juli das Vorschiff vom Stapel. Film und Funk berichteten über das Ereignis. Die Fernsehleute des NWDR machten in diesem Zusammenhang auch Aufnahmen in unserem Blechwalzwerk, um mit der Herstellung von Schiffsblechen die Verbundenheit zwischen Ruhrrevier und Waterkant zu dokumentieren. Die Grobbleche zum Bau der „Esso München“ wurden sämtlich von der Hüttenwerk Oberhausen A. G. geliefert.



▼ „Bekommt mir gut!“ meinte der Waschkauenwärter Ferdinand Ambroß (Eisenhütte), als er sich an der letzten Blutspendeaktion beteiligte.





thyssenkrupp Corporate Archives

In Sorge!

Das plötzliche Ansteigen der Unfallzahlen schafft eine ernste Situation

Wenn die Unfallkurve von insgesamt 55 Betriebsunfällen im Monat Juli plötzlich emporschnellt auf 87 Unfälle im August und nun auch bis zum 9. September neuerlich bereits 23 Unfälle zu verzeichnen sind, dann ist das ein Zeichen, das Anlaß gibt zu ernster Besorgnis. Es bedeutet: Höchste Alarmstufe! Die Männer des Arbeitsschutzes, von diesen Zahlen alarmiert, sind mehr denn je bemüht, die Unfallursachen zu ergründen.

Die oft vertretene These, wonach bei steigender Produktion auch die Unfallzahlen steigen, haben wir in einer der letzten Ausgaben durch die Tatsache widerlegt, daß im Juli dieses Jahres bei einer Rekordleistung von 136000 Tonnen Rohstahl nur 55 Betriebsunfälle zu verzeichnen waren, was die bisher niedrigste Unfallquote dieses Jahres ist. Der Durchschnitt des vergangenen Jahres, wo unser Werk bekanntlich die niedrigsten Unfallzahlen aller Werke der westdeutschen Eisen schaffenden Industrie aufzuweisen hatte, lag bei 65 Unfällen je Monat.

Worin aber ist der Grund für das plötzliche Ansteigen der Unfallzahlen im Monat August zu suchen? Ein kleines Trostpflästerchen dafür ist, daß nach den bisherigen Erkenntnissen der Unfallverhütung sich während der Ferienzeit, wozu insbesondere der August zu rechnen ist, ganz allgemein ein gewisses Ansteigen der Unfallzahlen bemerkbar macht. Das ist nicht nur bei uns so, sondern diese Erfahrung wurde auch in anderen Werken gemacht. Das hat nicht zuletzt seinen Grund darin, daß im August die Urlaubsspitze ihren Höhepunkt erreicht, wodurch sich in manchen Betrieben eine Überbeanspruchung einzelner Kollegen ergibt. Also auch ein Grund, um im nächsten Jahr die Urlaubsregelung etwas sinnvoller zu gestalten.

Hinzukommt, daß nach Ansicht der Psychologen im August die Einwirkung der Witterung mit ihren klimamäßigen Einflüssen auf den menschlichen Organismus am größten ist, was letztlich nicht ohne Folgen auf die Gemütsverfassung des Einzelnen bleibt und viele Menschen gleichgültiger als sonst gegen Unfallgefahren macht. Die Richtigkeit dieser Auffassung scheint die Untersuchung der Abteilung Arbeitsschutz zu bestätigen, denn bei fast allen Unfällen im Monat August handelt es sich um sogenannte Bagatellunfälle, die in erster Linie auf menschliches Versagen zurückzuführen sind. So konnte man bei Durchsicht der Unfallmeldungen im letzten Monat immer wieder lesen: Ausgerutscht, gestolpert, Hammerstiel abgerutscht, Schnittverletzung durch fallende Wasserflasche usw. usw. Also alles Unfälle, bei denen nichts anderes als menschliche Fehlleistung die Ursachen waren, wo ein Sekundenbruchteil Unaufmerksamkeit oder Gleichgültigkeit zu Unfällen führte. Dagegen waren durch technische Mängel hervorgerufene Unfälle kaum zu verzeichnen.

Das alarmierende Ansteigen der Betriebsunfälle während des letzten Monats lehrt, daß erhöhte Achtsamkeit am Platze ist. Ohne weiteres hätten die meisten Unfälle vermieden werden können, wenn überall die nötige Umsicht und Sorgfalt gewaltet hätte.

Da, wo es um die eigene Sicherheit geht, sollte man wohl annehmen, daß ein jeder vernünftig genug ist, an seinem Arbeitsplatz ganz bei der Sache zu sein. Eine Sekunde Unaufmerksamkeit hat manchem dauerndes Siechtum gebracht oder gar das Leben gekostet. S.

Briefe an die Werkzeitschrift

Auf Zuschriften von Belegschaftsmitgliedern hin ist die Spalte „Der Leser hat das Wort" entstanden. Es wird hier jedem die Möglichkeit der freien Diskussion, des Für und Wider zu Ereignissen und Maßnahmen im Werk geboten. Jeder Werksangehörige kann hier seine Meinung äußern. Die hier mit dem Namen des Verfassers abgedruckten Briefe stellen in jedem Falle nur die Meinung des Einsenders dar. Anonyme Zuschriften werden nicht veröffentlicht.

Elektrokarren

In letzter Zeit kam es bedauerlicherweise mehrfach vor, daß Elektrokarrenfahrer wegen Schwarzfahrerei zur Verantwortung gezogen werden mußten. Ich will nun in diesem Leserbrief die Stimme des Betriebes zum Ausdruck bringen und bitte, hier eine Regelung zu treffen, die einmal die Verwaltung zufriedenstellen kann, zum anderen aber auch der Belegschaft gerecht wird.

Nach meiner Auffassung dürfte es nicht schwer sein, die Angelegenheit so zu regeln, daß der Kollege, der einen halben Kubikmeter Sand oder einige Bleche oder Rohre beim Werk ordnungsgemäß erstanden hat, sie auch mit einem werkseigenen Fahrzeug nach Hause fahren kann.

In vielen Fällen ist der private Transport kaum eine Belastung für den Betrieb, weil die Fahrt mit der Dienstfahrt verbunden werden kann.

Wäre es nicht möglich, die Betriebsleiter oder Meister, denen die in Frage kommenden Fahrzeuge unterstellt sind, zu bevollmächtigen, für solche Privattransporte Erlaubnisscheine auszustellen. Für die Belegschaftsmitglieder ist es oft sehr schwer, private Transportmittel zu beschaffen. Für eine großzügigere Behandlung dieser Angelegenheit als bisher wären die vielen daran interessierten Belegschaftsmitglieder dankbar.

Carl Kusenberg
elektr. Betrieb E. O.

Anmerkung der Redaktion: Nach den inzwischen veröffentlichten Richtlinien für den Einsatz von Elektrofahrzeugen sind Privatfahrten grundsätzlich verboten. In Ausnahmefällen kann jedoch der zuständige Betriebsleiter Belegschaftsmitgliedern Fahrten zu privaten Zwecken genehmigen, für die ja auch für jede angefangene Fahrtstunde ein Unkostenbeitrag von 7,— DM zu entrichten ist. Im übrigen erfolgt die Abfuhr von den Kleinwerkstätten, die von den Belegschaftsmitgliedern am meisten in Anspruch genommen werden, nach wie vor zu den alten Bedingungen.

Sterbekasse

Zur Sterbeversicherung möchte ich folgendes sagen: Die geplante Einführung der gestaffelten Beiträge hat keine Aussicht, die Zustimmung der Belegschaft zu erhalten. Dagegen stehen wir dem Einheitsbeitrag von einer D-Mark schon positiver gegenüber. Aber hier taucht ein anderes Problem auf. Die Kollegen haben es als selbstverständlich aufgefaßt, daß diese Versicherung für sie eine zusätzliche Sicherung darstellt. Nun heißt es auf einmal, daß mit dem Bestehen der Sterbeversicherung das bisher durch die Betriebskrankenkasse gezahlte Sterbegeld fortfällt. Die Belegschaft hat ein lebhaftes Interesse daran, zu erfahren, ob diese Version zutrifft. Das Interesse an einer Sterbekasse dürfte dann erheblich sinken, denn diese Leistungen kennt jede Krankenkasse. Ich bitte daher im Auftrage meiner Kollegen um eine baldige Beantwortung der hier aufgeworfenen Fragen.

Wilhelm Steffen
Maschinenbetrieb NO

Anmerkung der Redaktion: Die Zahlung eines Sterbegeldes durch die Betriebskrankenkasse ist durch die Reichsversicherungsordnung gesetzlich gesichert. Diese schreibt eine Regelleistung vor, die das 20fache des Grundlohnes (monatlicher Bruttoverdienst dividiert durch dreißig) ausmacht. Darüber hinaus können freiwillige Mehrleistungen je nach finanzieller Lage der einzelnen Krankenkassen bis zur Verdoppelung der Mindestleistung erfolgen.

Unsere Betriebskrankenkasse gewährt das gesetzlich höchstmögliche Sterbegeld, also das 40fache des täglichen Grundlohnes. Eine Herabsetzung dieses Sterbegeldes bedürfte der Zustimmung der Vertreterversammlung der Krankenkasse. Da diese bei einer guten Kassenlage niemals ihre Zustimmung geben würde, ist die Befürchtung unbegründet, daß die BKK ihre Leistungen beim Sterbefall durch Einführung einer Betriebssterbekasse oder die Fortzahlung des Lohnes für drei Monate seitens des Werkes herabsetzen werde.

Fristlos entlassen!

Wegen 17 kg Kupferschrott, die er im Betrieb gestohlen hatte, wurde ein 34 Jahre alter Kalkulader aus dem Thomaswerk fristlos entlassen. Es mutet beinahe unfaßbar an, wie dieser Mann, der nach seinen eigenen Angaben immerhin über ein monatliches Nettoeinkommen von 500 Mark verfügt, für einige Meter Kupferdraht seine gesicherte Existenz und das Glück seiner Familie aufs Spiel setzen konnte. Man bedenke: der Mann war verheiratet und Vater von fünf Kindern. Ganz abgesehen davon, daß durch die fristlose Entlassung alle womöglichen Pensionsansprüche — er gehörte seit siebzehn Jahren zur Belegschaft — verlorengingen.

Wie er bei seiner Vernehmung durch den Werkschutz erklärte, hatte er den Kupferschrott bei einem Rohproduktenhändler verkaufen wollen, um mit dem Erlös eine Zechschuld in Höhe von 35 Mark bei einem Oberhausener Gastwirt zu bezahlen. Er war gefaßt worden, als er beim Verlassen des Werkes von einem Pförtner nach dem Inhalt seiner Aktentasche gefragt wurde. Aber nicht nur Belegschaftsmitglieder sind der Schichtwechselkontrolle an den Pförtnerhäusern ausgesetzt, auch die im Werk beschäftigten Unternehmerarbeiter. So konnten in den letzten Tagen ebenfalls zwei Unternehmerarbeiter, als sie versuchten, gestohlene Metalle aus dem Werk herauszubringen, gefaßt und zur Anzeige gebracht werden.

Die Fälle zeigen mehr als deutlich, daß Metalldiebstähle tatsächlich nicht lohnen. Wer möchte auch wegen einiger Kilo Kupfer oder Blei sich und seine Familie ins Unglück stürzen? — —

JUPP ZIEMES
ZEMENTWERK:

Die Willenskraft

Wie es der Name besagt — und wie auch an dieser Stelle mehrmals bebildert geschildert — werden in unserer Steinfabrik Steine hergestellt. Die Steine sind hart und scharfkantig und wiegen mindestens acht Pfund je Stück. Abgefahren werden diese Steine durch Fahrzeuge, die sich in langer Reihe unter den Kran schlängeln, der sie belädt. Manche Fahrer lassen sich ihren Wagen so hoch vollpacken, daß einzelne Steine wieder herunterrutschen.



So war es auch gestern. Ein Mann, Beifahrer des Fahrzeuges, stand neben dem Wagen und sah den Stein kommen, der ihm auf den Fuß fallen mußte. Trotzdem wich er nicht. Man schrie ihm von allen Seiten zu, aber der Mann blieb stur und steif stehen.

Nun war es geschehen. Der Stein war ihm mitten auf den Fuß gefallen. Ohne eine Miene zu verziehen ging er etwas steifbeinig davon. Der Fahrer eines anderen Wagens kletterte aus seinem Führerhaus und fragte: „Menschenskind, tut das denn nicht weh?"

„Weh?" sagte jener, „nein! Mit etwas Willenskraft kannst Du jeden Schmerz übertölpeln."

„Wieso?" fragte dieser.

„Paß auf", meinte jener und hob zwei Steine auf. „So, jetzt schalte ich meine Willenskraft ein und dann spüre ich keinen Schmerz." Dann ließ er die zwei Steine auf seinen Fuß fallen und lächelte dazu.

„Das muß ich auch können", sagte dieser, „denn Willenskraft habe ich auch."

Er legte sein Gesicht in willenskräftige Falten, hob aber nur einen Stein auf und ließ ihn sich auf den Fuß fallen.

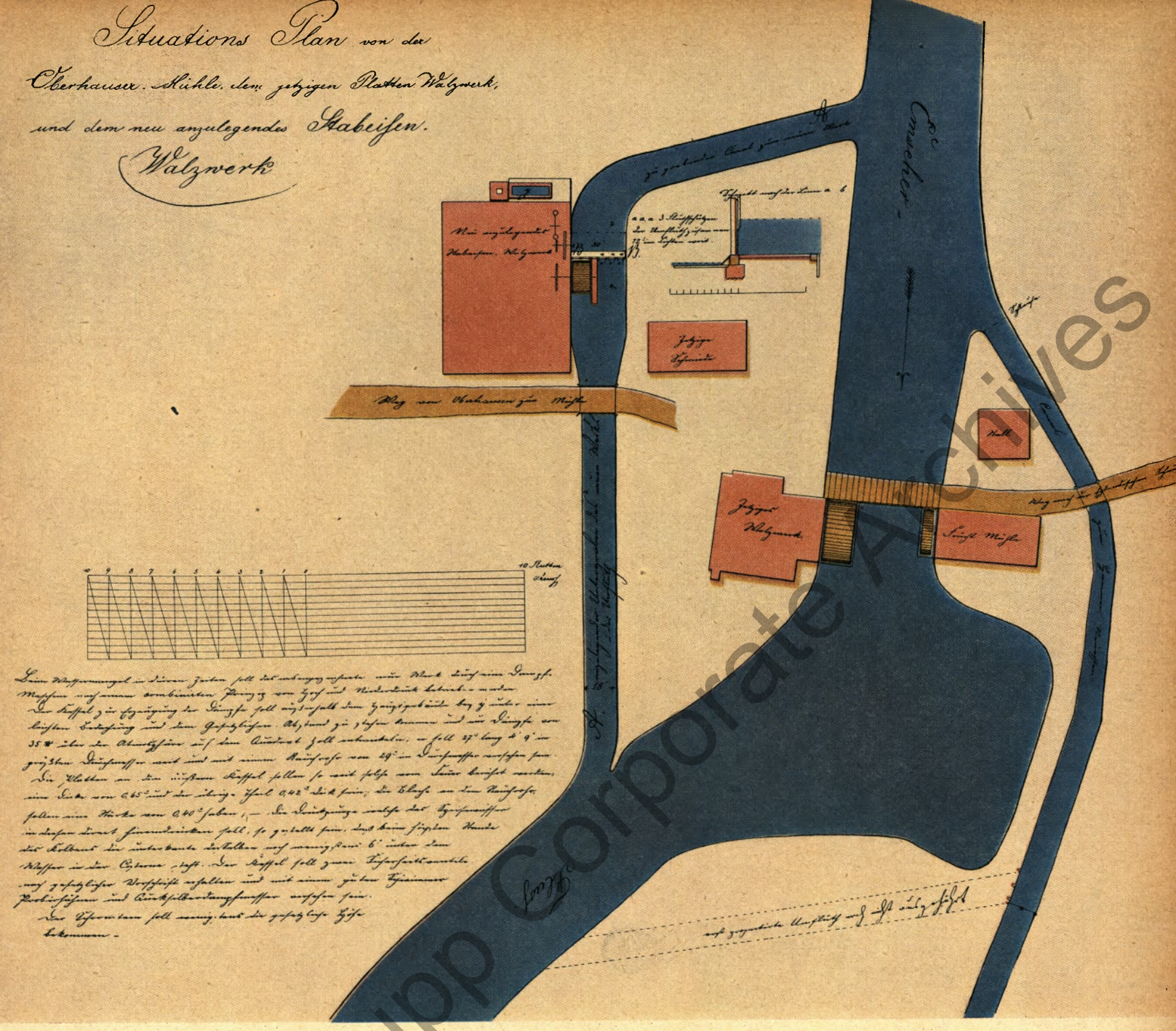
Bei dem waren aber die Folgen ganz anders. Er verzog nicht nur das Gesicht, sondern er verzog alles, woraus er bestand. Sogar die Willenskraft verzog sich.

Nun hatte ihn der Unfallteufel am Schlafittchen und tanzte mit ihm über den Platz. Die Musik zu diesem Tanz machte der Unfällige selbst, indem er heulende und Urtöne ausstieß.

Wie es zu den unterschiedlichen Folgen der gleichen Tat kam? So: Jener trug eine Fußprothese, und die war gefühllos. Dieser dagegen ließ den Stein auf den ihm angewachsenen Fuß fallen, und der war nicht gefühllos.

Bemerken möchte ich noch, daß es sich um werksfremde Fahrer handelte, die sich solchartig belustigten. Einem erfahrenen Hüttenwerker hätte das nicht passieren können, denn der ist mit allen Unfallverhütungsmitteln — wie Sicherheits-Schuhe usw. — versehen und hätte sich bei diesem Experiment ins Fäustchen gelacht.

thyssenkrupp Corporate Archives



125 JAHRE WALZWERK OBERHAUSEN

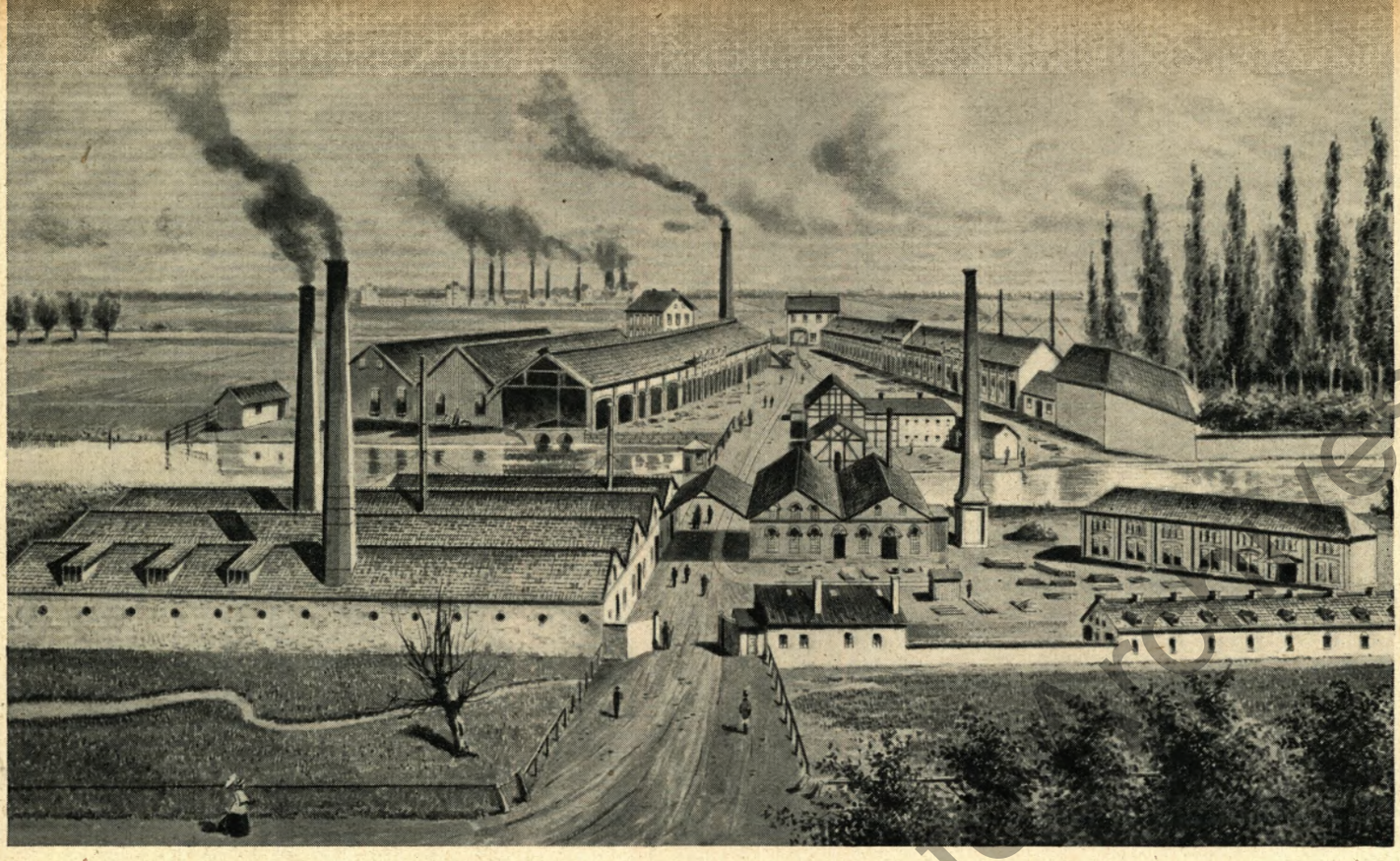
GRÜNDUNG BEGANN MIT EINEM ZEHNJÄHRIGEN AKTENKRIEG

Als im September 1830 die auf dem rechten Ufer der Emscher stehende Korn-, Öl- und Mahlmühle von den Pächtern Jacobi, Haniel und Huyssen zu einem Blechwalzwerk umgebaut worden war und das erste Feinblech die Walze verließ, ahnte wohl keiner der hierbei Beteiligten, welch eine denkwürdige Stunde damit geschlagen hatte. Denn aus dieser Mühle, die dem Grafen Westerholt - Giesenberg zu Oberhausen gehörte und erst im Jahre 1864 für 8000 Taler ganz in den Besitz der Hüttengewerkschaft Jacobi, Haniel und Huyssen überging, ist das Walzwerk Oberhausen, die „Alte Walz", hervorgegangen. Doch der Weg, den das Werk bei seiner Entwicklung zu gehen hatte, war oftmals schwer und hatte vor allem in den ersten Jahren mannigfache Hindernisse zu überwinden.

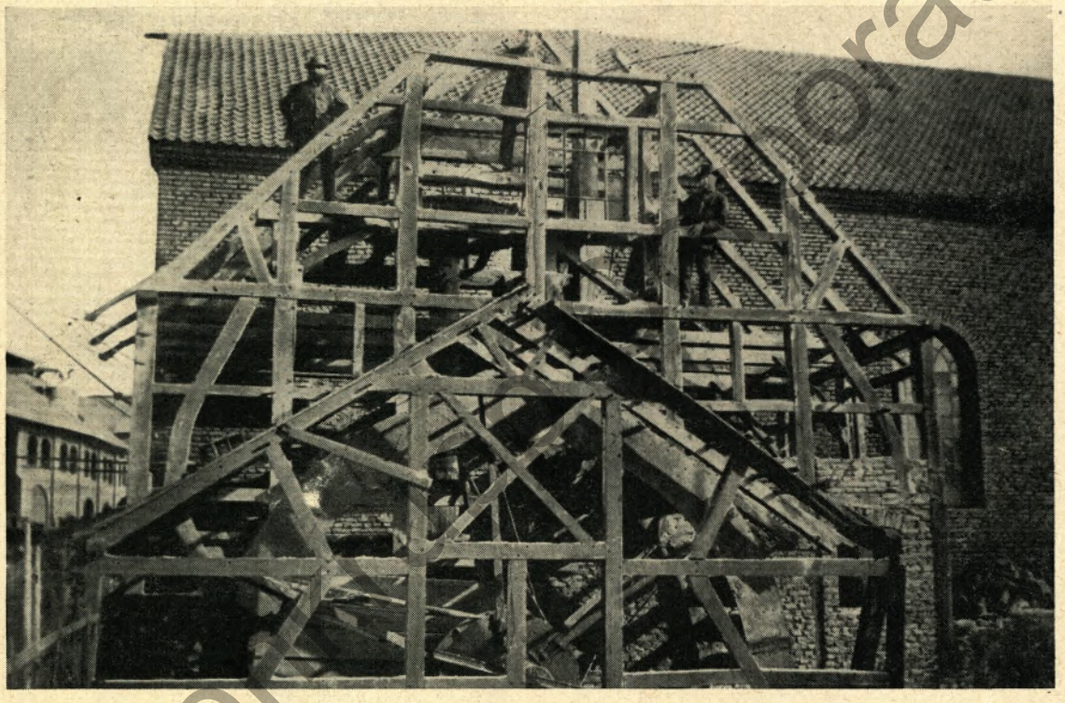
Schon im Jahre 1825 wurde die Mühle vielfach außer Betrieb gesetzt, da man für den ebenfalls an der Emscher gelegenen Hammer „Neu-Essen" eine stärkere Wasserkraft benötigte. Die Folge war, wie aus einem Schreiben des Landrates von Duisburg hervorgeht, daß sich die Bauernschaft über einen dadurch angeblich entstandenen „Mahl- und Brotmangel" beschwerte. Als im September 1830 das Walzwerk zu arbeiten begonnen hatte, gab man ihm die Schuld an den häufigen Überschwemmungen der Emscher, die zu jener Zeit noch sehr eigenwillig gewesen zu sein scheint. 1832 trat sie zum Beispiel dermaßen über die Ufer, daß die „Niederung von Oberhausen bis Vondern einem See glich".

Da aber auch solche Einwände und Klagen nichts halfen, verlangten die Bürgermeister von Bottrop und Holten sowie der Landrat von Mülheim die Vorlage einer polizeilichen Konzession. Schließlich schrieb am 27. März 1832 der Landrat von Mülheim an den Bürgermeister von Holten, daß „...wie die Erfahrung gegenwärtig gezeigt, der Nahrungszustand der Bewohner einer ausgedehnten Gegend mehr oder weniger gefährdet ist." Er ersuche daher, die Hüttengewerkschaft Jacobi, Haniel und Huyssen anzuweisen, entweder innerhalb kürzester Frist den vorherigen Zustand wieder herzustellen oder durch eine schleunigst anzulegende Umflut die Gefahren zu beseitigen. Jacobi, Haniel und Huyssen ließen sich jedoch dadurch nicht einschüchtern, sondern wiesen nach, daß die Schuld an den Überschwemmungen, die auch zu anderen Zeiten schon vorgekommen seien, in dem Mangel entsprechender Schutzvorrichtungen an den Emscherufern gesucht werden müßten, nicht aber in dem Walzwerk. Und als der Bürgermeister von Holten aufs neue die Genehmigung vorgelegt haben

thyssenkrupp Corporate Archives



Die „Alte Walz" 1855. Auf dem rechten Emscherufer (vorn) v. l. n. r.: das Puddelingwerk, das Blechwalzwerk, davor das „Portierhaus 2" mit „Comptoirs", rechts die Schmiede und Schlafstellen für Arbeiter, dahinter die Rohrschmiede. Auf dem linken Ufer links das Schienenwalzwerk, dahinter das Ledigenheim („Walz-Casino") und das „Portierhaus 1" (jetzt Tor 8) mit „Comptoirs", rechts die Werkstätten, davor (in Fachwerkbau) das Stabeisenmagazin. Im Hintergrunde die Eisenhütte I.



Noch im Jahre 1898 stand dieses alte Wasserrad, das viele Jahre die Walzen antrieb, bis es schließlich den Dampfmaschinen weichen mußte. Links auf dem Gerüst: Direktor Bräver.

wollte, da erklärten sie sich bereit, es selbst auf Prozesse ankommen zu lassen.

Das scheint geholfen zu haben, denn am 23. Mai 1834 waren in den Bürgermeisterämtern von Holten und Bottrop Bekanntmachungen ausgehängt, daß „den Inhabern der Gutehoffnungshütte zu Sterkrade, Herrn Jacobi, Haniel und Huyssen", nachträglich die erforderliche Genehmigung erteilt werden soll. Irgendwelche Einsprüche, die innerhalb von acht Tagen hätten eingereicht sein müssen, scheinen nicht vorgekommen zu sein, auch dann nicht, als am 29. Januar 1835 mit einer zweiten Bekanntmachung verlautbart wurde, daß die gleiche Eisenhüttengewerkschaft beabsichtige, auf dem rechten Emscherufer auch ein Stabeisen-Walzwerk zu errichten. Jedenfalls erhielt die Gewerkschaft am 9. Juni 1835 von der „Cönigl. Regierung Abtheilung des Innern" zu Düsseldorf die Erlaubnis:

„a) das früher angelegte Eisenplatten-Walzwerk unter den bisher für dasselbe bestandenen nach der Verhandlung vom 21. April v. J. festgestellten Verhältnissen beizubehalten und

b) auf dem rechten Emscherufer ein Stabeisen-Walzwerk zu erbauen, wobei eine Dampfmaschine zum Betrieb des letzteren Werkes, im Falle des Wassermangels, errichtet werden darf..."



Das Schienenwalzwerk der „Alten Walz" im Jahre 1870 mit dem alten Kran (rechts). Im Hintergrunde (Mitte) das Glockentürmchen, wo zu den Schichten und Pausen geläutet wurde.

thyssenkrupp Corporate Archives

Aus Zentnern wurden Tonnen

Damit hatte der zehnjährige Aktenkrieg ein Ende gefunden und die weitere Entfaltung der jungen Industrie konnte ihren Lauf nehmen. Jacobi, Haniel und Huyssen hatten den Kampf mit den Landräten und Bürgermeistern mit aller Zuversicht aufnehmen können, da ihr Unternehmen von den hohen Staatsbehörden wesentlich anders beurteilt wurde. Hatte es doch schon am 23. Oktober 1833 der preußische Kronprinz, am 6. August 1845 König Friedrich Wilhelm IV. besichtigt. 1855 war dann auch Prinz Wilhelm von Preußen, der spätere Kaiser Wilhelm I., im Walzwerk Oberhausen zu Gast.

Im Jahre 1848 konnte der Engländer T. C. Banfield in seinem Buche über die Wirtschaft an Rhein und Ruhr das Walzwerk Oberhausen bereits mit englischen Werken vergleichen. Er schildert es: „...sie sind von Mauern und mehreren Seitenarmen der Emscher umgeben. Alle Eingänge und Ausgänge werden genau untersucht und müssen an den Toren über die Waage gehen. In der Mitte der Anlage steht das Walzwerk, umgeben von 37 Puddel- und Wärmeöfen, jeder mit seinem Hammer und den dazugehörigen Walzen. Das Dach ist kürzlich umgebaut, da die Spannweite für die Schwingungen solcher starker Maschinen zu groß befunden wurde. Jetzt steht es auf gußeisernen Pfeilern und gleicht der Halle einer Weberei. Hier sind Dampfhämmer von Nasmyth und schottische Walzen, welche die Puddelhämmer ersetzen, zu sehen. Die Puddelhämmer sollen viel Abbrand ergeben und unnütze Kraft verbrauchen. Nach unserer Ansicht ließ die Arbeitsweise nichts zu wünschen übrig. Sie ist ruhig und ebenso stetig wie die in englischen Betrieben, obgleich hier Arbeiter aus verschiedenen Ländern zusammenkommen..."

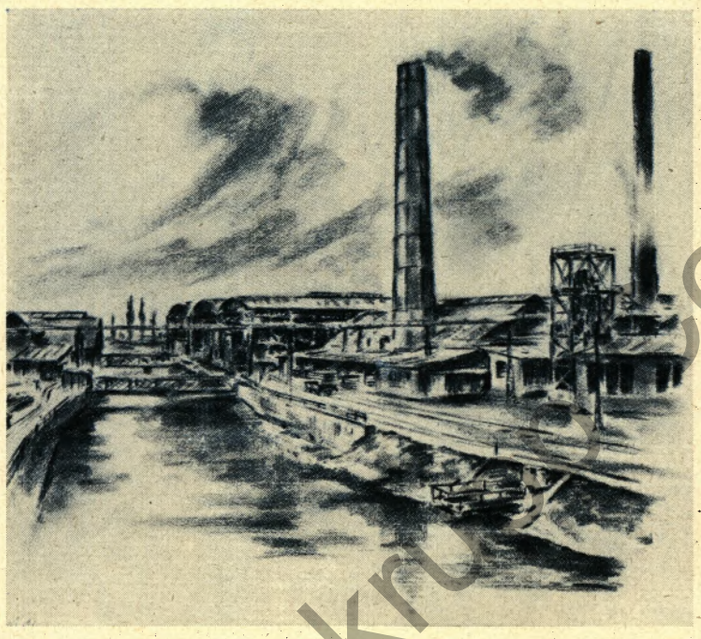
Die von T. C. Banfield erwähnten Puddelöfen wurden 1836 in Betrieb genommen, nachdem man bis dahin noch die im Hammer „Neu-Essen" hergestellten Brammen verarbeitet hatte. Im Jahre 1842 begann auch die Herstellung von Eisenbahnschienen. 1844 wurde ein neues Stabeisenwalzwerk auf dem rechten Emscherufer in Betrieb genommen. (Vergl. die Original-Planzeichnung aus dem Jahre 1840 auf Seite 185!) 1845/46 mußte das Puddelwerk umgebaut werden und es standen nun insgesamt 38 Öfen zur Verfügung. Ein weiterer Umbau erfolgte 1865. 1849 und 1853 folgten zwei Stabeisen-Straßen, außerdem war 1839 der Wasserantrieb der Feineisen-Straße, die aus zwei Gerüsten bestand, durch eine Dampfmaschine ersetzt worden. Auch eine Grobstraße für Träger mit Dampfmaschinenantrieb ist schon damals entstanden.



▲ So sah das alte Blechwalzwerk im Jahre 1899 aus, bevor es zu Trio- und Duo-Stabeisen-Walzwerken umgebaut wurde. Heute befinden sich an der auf dem Bilde gezeigten Stelle die Zurichtereien des Mittel- und Feinblech-Walzwerkes. Die rechts davon liegenden Gebäude stehen noch und enthalten wie damals zumeist Werkstätten.

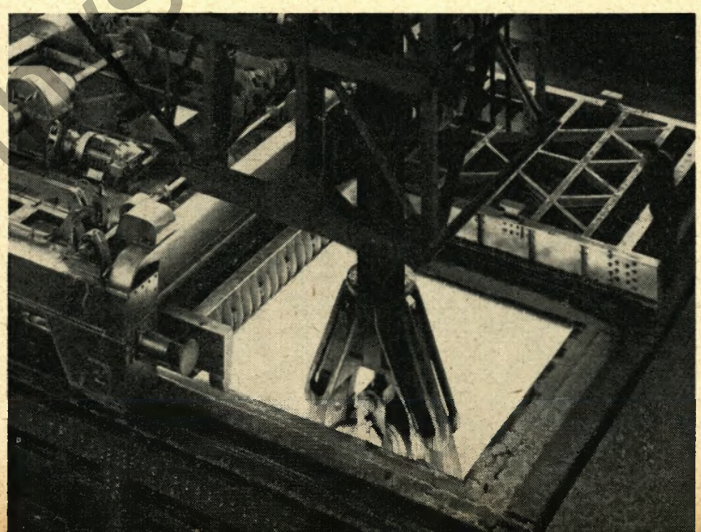
▼ Das Zurichten der Bleche an den mit Wasserkraft betriebenen Scheren setzte vor 100 Jahren bei den Arbeitern viel Muskelkraft voraus. Denn die paar Krane, die dabei halfen, hatten ein nahezu „vorsintflutliches" Aussehen. Im übrigen mußten die Bleche getragen werden, da es ja Rollgänge wie heute noch nicht gab.





▲ Das rechte Emscherufer im Jahre 1904. An der Stelle der großen Hallen befand sich 1855 das alte Blechwalzwerk (siehe Bild auf Seite 185). 1904/05 entstanden hier die Trio- und Duo-Stabeisen-Walzstraßen, die 1934 und 1926 dann von den heutigen Mittelblech- und Feinblech-Walzenstraßen abgelöst wurden.

▼ Als 1901 die Trio- und Duo-Grobblechstraßen in Betrieb genommen wurden, mußten zunächst noch rund 40 Jahre vergehen, bis dieser neue Tiefofen errichtet werden konnte. Denn abgesehen davon, daß vor 40 Jahren die Technik noch nicht so weit vorgeschritten war, gab es in der Zwischenzeit die beiden Weltkriege.

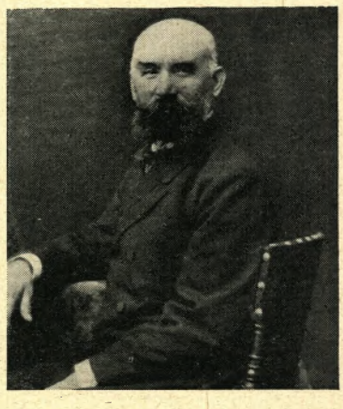


Sprunghaft stieg nun in den folgenden Jahren die Produktion an und erzielte, nach der damaligen Berechnung in Zentnern:

im Jahre	Stabeisen	Bleche
1837	18130	10805
	Schienen und Stabeisen	
1847	195276	22533
1855	248802	55147
1865	368357	62662
1872	633672	105814

Dieser rasche Anstieg veranlaßte zu einem weiteren Ausbau. Anfang der 80er Jahre wurde eine stärkere Dampfmaschine für das Grobblech-Walzwerk aufgestellt, gleichzeitig verstärkte man die Ständer und Grundplatten. Die Ballenlänge der Walzen wurde erhöht. 1884/85 erhielt das Werk auch eine Trägerstraße von 650 Millimeter mittleren Walzendurchmessers. Sie kam an die Stelle des aus dem Jahre 1842 stammenden Schienenwalzwerkes, in dem zuletzt Schwellen gewalzt worden waren.

1892/93 entstand gegen das frühere Portierhaus 2 zu (ungefähr beim heutigen Mittelblechwalzwerk) eine Universalstraße mit Walzenbreiten bis zu 500 Millimetern, 1895 an ihrer Stelle eine Grobblechstraße mit Walzenlängen bis zu 40 Metern. Gleiche Längen konnten nun auch durch den Austausch der alten Dampfmaschine gegen eine neue und durch die Anbringung einer Dampf-Dachwippe auf der Trägerstraße erreicht werden. 1896 wurde an der Stelle der alten Brammenstraße (im Trägerbau) eine Feineisenstraße gebaut, und zwar hauptsächlich für Rund- und Quadrateisen von 8 bis 25 Millimetern, Hufstabeisen, kleines Flacheisen, einige kleine Winkelprofile, Hespen- und Fenstereisen. Das Puddelwerk war um diese Zeit außer Betrieb gekommen, nachdem schon von 1885 an zunehmend Flußeisen verarbeitet wurde. 1903 brach man es schließlich ab und errichtete ein Jahr später ein neues Mittelblech-



Gefürchtet und beliebt: Direktor Adolf Bräuer, der bekannte Betriebsleiter der „Alten Walz". Während seiner Tätigkeit (1887-1914) ließ er erstmalig Wasch- und Umkleideräume für die Arbeiter errichten.

thyssenkrupp Corporate Archives

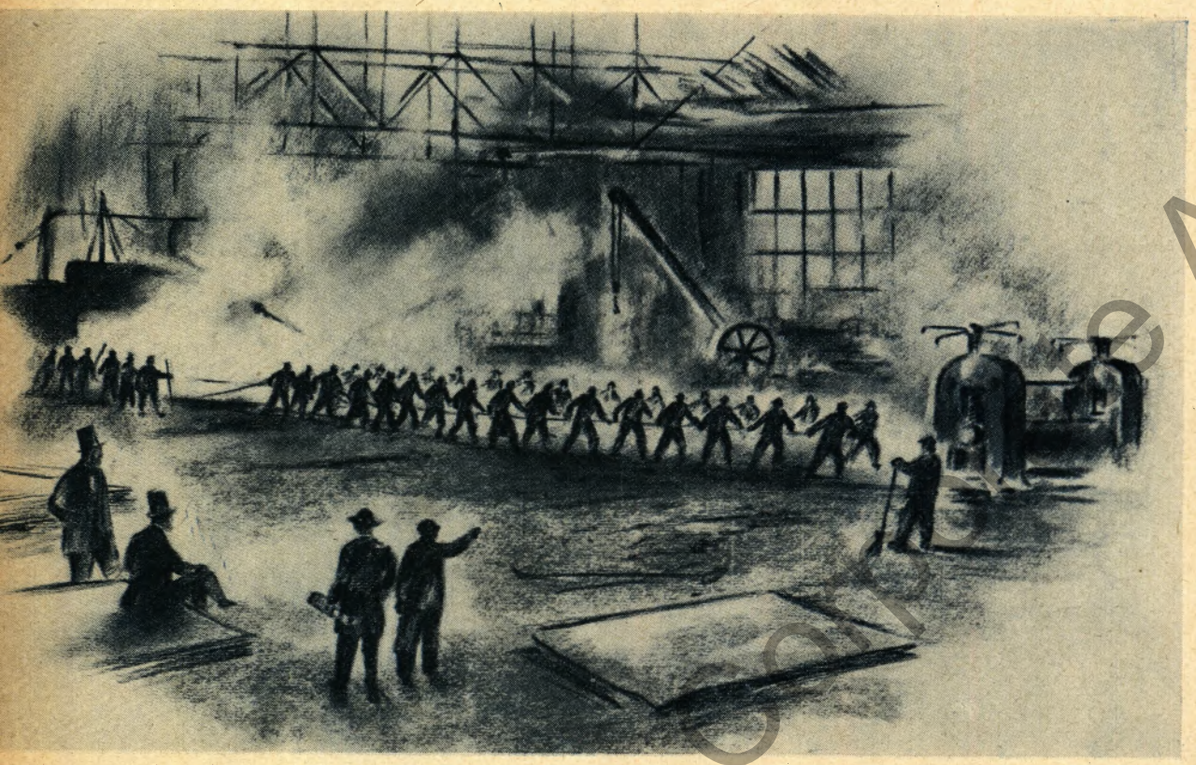
walzwerk mit einem elektrischen Antriebsmotor von 1800 PS. Die Trio- und Grobblechstraßen waren schon 1901 in Betrieb genommen worden.

Bei all den Um- und Neubauten um 1900 wurde nun gleichzeitig auch eine bestmögliche Mechanisierung und damit Erleichterung der Arbeit angestrebt, die Hallen wurden höher und luftiger, und schließlich schuf man nun erstmalig auch Umkleide- und Waschräume für die Arbeiter, eine vornehmlich von dem damaligen Betriebsleiter Bräuer geförderte Neuerung, die es hier vorher noch nicht gab. Bräuer leitete die „Alte Walz" von 1887 bis 1914 und wurde eine ihrer populärsten Persönlichkeiten.

Nachdem 1904/05 an der Stelle der heutigen Mittel- und Feinblechstraßen eine Trio- und eine Duo-Stabstraße entstanden waren, wurde 1906 die dazwischen liegende Mittelstraße für Profileisen abgebrochen. 1901 erhielt die „Alte Walz" auch ein Preßwerk. 1912 schüttete man als letzte größere Veränderung den alten, noch mitten durch das Werk führenden Emscherlauf zu, um weiteren Boden zu gewinnen, dann trat für Jahre hinaus eine Pause ein — 1914 begann der erste Weltkrieg.

Das jetzige Aussehen der „Alten Walz" ist zum größten Teil aus den umfangreichen Um- und Neubauten der 30er Jahre hervorgegangen. Damals wurden abgebrochen: 1931 die Trio-Stabstraße, 1934 die Doppel-Duo-Stabstraße, 1936 das alte Mittelblech, 1937 die Trägerstraße, die Grobstraße und die Universalstraße. Die Produktion ihrer Walzgüter hatte man nach Neu-Oberhausen verlegt und nun Platz gewonnen für den Bau einer neuen Feinblechstraße und der jetzigen Mittelblechstraße, die 1934 und 1936 entstanden. Von da an ruhten alle größeren Bauarbeiten, zumal im zweiten Weltkrieg durch die Bombenangriffe auch das Walzwerk Oberhausen ernstlich gefährdet war. Aufräumungsarbeiten herrschten nun, besonders in den ersten Nachkriegsjahren, vor. Aber schon im Jahre 1949 wurde mit einer Vollmechanisierung der aus dem Jahre 1935 stammenden und nur halbmechanisiert gewesenen Feinblechstraße begonnen. Ohne irgendwelche Arbeitsausfälle war diese beachtliche, ein unvorstellbares Ausmaß an schwersten körperlichen Arbeiten ersparende Neuerung 1952 vollendet.

Blick in die Vergangenheit



▲ Was hier der Zeichner so eindrucksvoll mit dem Stift festgehalten hat, vermittelt den Einblick in ein Blechwalzwerk vor 100 Jahren. Damals mußten die Brammen und Bleche an Seilen von einem Riesenaufgebot von Männern weggezogen werden.

▼ Nicht anders sah der Transport des fertigen Walzgutes mit Pfer degespannen auf den Straßen aus. Denn erst im Jahre 1847 erhielt die „Alte Walz" (als erstes Werk) einen Gleisanschluß an die Bahnlinie und erst im Jahre 1855 traf eine Werklokomotive ein.



Kaum ein Jahr später, im Januar 1953, konnte für die Duo-Grobblechstraße ein moderner Tiefofen in Betrieb genommen werden. Ihm folgten nun Verbesserungen Zug um Zug: ein neuer Herdglühofen für Bleche, ein moderner Ausstoßofen für die Duo-Straße, um nur einige zu nennen, und als eine der bedeutendsten: die Modernisierung der Grobblechzurichterei. Wo noch vor wenigen Jahren die Bleche zu und von den Scheren mühsam mit Traggabeln, später auf sogenannten „Schwanenhälsen" transportiert werden mußten, laufen sie nun auf einem modernen Rollgang von Schere zu Schere und schließlich durch eine ebenfalls neu aufgestellte moderne Richtmaschine. Magnete und ein riesiges Schiebelineal richten die Bleche an den Scheren schneidgerecht ein. Die Scheren selbst werden von Führerständen aus „ferngesteuert".

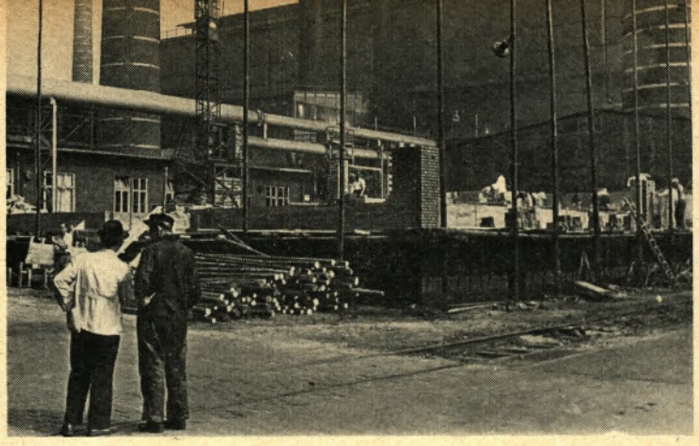
Magnetkräne besorgen das Abheben und Auflegen der Bleche, wenn es zwischendurch erforderlich ist. Beachtenswert ist diese Modernisierung, durch die nur noch sechs Scheren (vorher zwölf) erforderlich wurden, nicht zuletzt auch deshalb, weil sie außerdem zu einem starken Rückgang der Unfälle verhalf.

Schließlich verdient auch der Neubau mit den neuzeitlichen Umkleide- und Waschräumen erwähnt zu werden, dem jetzt ein Zweiter folgt.

Die um die Jahrhundertwende geschaffenen Bilder zeigen die Arbeit in den Eisen- und Stahlwerken stets mit einer großen Zahl von Arbeitern, die an Öfen und Walzen in glühender Hitze schaffen. Damals waren solche Arbeitskolonnen geradezu eine Voraussetzung für den Ablauf der Produktion. Nur auf ein Knöpfchen drükken oder einen Hebel ziehen kannte man noch nicht. Die menschliche Muskelkraft herrschte bei der Arbeit vor und fand nur dort durch die Technik Erleichterung, wo sie versagt hätte. Selbst jene Arbeitskollegen, die in der „Alten Walz" nun schon seit mehr als drei Jahren beschäftigt sind, werden sich noch gut erinnern können, mit wieviel Schweiß und Mühe zum Beispiel beim Ofen III die Brammen eingesetzt und gezogen und an der Schere IV noch die großen Trio-Bleche gesäumt wurden. Wieviel härter aber war die Arbeit vor 50, ja noch vor 20 Jahren!

Selbst der Transport des heran- und fortzuschaffenden Materials war anfangs noch recht primitiv, denn es dienten dazu mehrspännige Pferdefuhrwerke, und auch nach dem Anschluß eines Gleises an die Köln-Mindener Eisenbahnstrecke im Jahre 1847 wurden die Wagen noch mit Pferden gezogen, bis endlich 1855 die erste Werkslokomotive eintraf. Ebenso ist die Produktion mit den heutigen Arbeitsvorgängen in keiner Hinsicht vergleichbar. Das Schweißeisen stellte

thyssenkrupp Corporate Archives



Die Modernisierung des Walzwerkes Oberhausen schreitet noch immer weiter vorwärts. Nicht nur in technischer Hinsicht, sondern auch in der Betreuung der Belegschaft. Schon oft wurde, seit die Arbeitskollegen vom Mittelblech und Feinblech neue Umkleide- und Waschräume erhielten, von der Belegschaft des Grobblechwalzwerkes gefragt, wann auch sie solche bekämen. Nun ist es bald soweit. Schon Anfang 1956 wird der Bau, den unser Bild zeigt, fertiggestellt sein. In seinem Erdgeschoß wird er die Büros der Betriebsleitung enthalten, in seinen beiden Obergeschossen neuzeitliche Umkleide- und Waschräume für die Belegschaft.



Pferdegespanne, wie sie früher als Transportmittel eingesetzt waren, sind aus dem Walzwerk Oberhausen schon längst verschwunden. Sie wurden von Güterzügen und Fernlastwagen abgelöst. Zuweilen kommt es aber doch vor, daß eines auftaucht und zwar dann, wenn der „Reisigbauer" das für den Walzbetrieb benötigte Reisig bringt. Dabei kann es geschehen, daß sich Alt und Neu begegnet: das Pferdegespann mit einem der modernen Brammentransportwagen, den sogenannten „Känguruhs".

man zum Beispiel auf folgende Weise her: Wenn der Betriebsführer die Zusammensetzung der Chargen bestimmt hatte, mußte der „Fuchsjunge" Roheisenmasseln, Schrottabfälle, Drehspäne und dergleichen heranschaffen und von jeder Sorte die vorgeschriebene Menge abwiegen lassen. Der Einsatz pro Charge betrug durchschnittlich 300 Kilogramm und wurde bei lebhaftem Feuer in einer guten halben Stunde zum Schmelzen gebracht. Während dieser Zeit hatte der Fuchsjunge die abfließende Schlacke in kleinen eisernen Kastenwägelchen aufzufangen und nach dem Erkalten wegzufahren, während der Puddler mit einem Haken die auf dem flüssigen Eisen sich bildende Schlackendecke ständig auseinanderzog, um die Feuergase immer wieder mit dem Eisen in Berührung zu bringen. Mit steigender Temperatur wurde das „Bad", wie das flüssige Eisen genannt wurde, zum Kochen gebracht. Von da an setzte das allmähliche Erstarren des flüssigen, zu Klumpen zusammenschweißenden Eisens ein. Diese Klumpen wurden mit einer schweren langen Eisenstange aufgebrochen, umgesetzt und zu einem Haufen aufgeworfen. Der nächste Arbeitsgang war das „Luppenmachen". Der Puddler brach von dem zusammengefügten Eisenballen einzelne Stücke los und rollte diese mit einer Stange auf dem Herde solange hin und her, bis sie Kugelform angenommen hatten. Sobald eine Luppe fertiggerollt war, wurde sie von dem Fuchsjungen auf einer Transportkarre glühend zum Dampfhammer geschafft, der sie von allen Seiten solange bearbeitete, bis die letzte Schlacke herausgepreßt war und ein Block übrig blieb. Dieser Block wurde nun zur Walze geschleppt und hier zu einer Rohschiene ausgewalzt.

Bei der Herstellung von Stabeisen fertigte eine Anzahl vierzehn- bis sechzehnjähriger Jungen an den Paketbänken Schrottpakete an, deren äußere Umhüllung aus Rohschienen bestand, während das Innere mit Abfällen wie alten Schrauben und dergleichen ausgefüllt wurde. Das Paket wurde nun mit einer an der Bank angebrachten Schraubenpresse zusammengedrückt und mit Drähten verschnürt. Alsdann gelangten sie in den Schweißofen, um bis zur Schweißhitze erwärmt zu werden. Nach der folgenden Bearbeitung mit einem Dampfhammer, der die losen Teile im Paket zusammenschmiedete und gleichzeitig die im Ofen entstandene Schlakke heraushämmerte, wurde das nun Blockform angenommene Paket nochmals im Ofen auf Schweißhitze gebracht und anschließend von der Vorder- und Mittelstraße zu Stab- oder Profileisen in Längen von zehn bis fünfzehn Metern ausgewalzt.

Für Grobbleche wurden die hierfür benutzten Pakete nur aus Rohschienen im Kreuzverband so zusammengelegt, daß die Festigkeit für die Längs- und Querrichtung der Bleche nicht allzu sehr voneinander abwich. Für Kesselbleche durften beim Paketieren nur die besten Rohschienen verwendet werden, die vorher durch das Abschlagen der Endstücke auf ihre Qualität geprüft worden waren. Feinbleche wurden aus Platinen gewalzt, die man aus Rohschienen-Paketen an der Brammenstraße ausgewalzt hatte.

Interessant ist, daß man schon damals Versuchsbleche gewalzt hat, die „so dünn wie Schreibpapier" waren.

Für die Walzung von H-Trägern, besonders für die größeren Profile — es wurden Träger bis zu 400 Millimeter Höhe gewalzt —, paketierte man die Rohschienen in der Weise, daß schon das Paket die ungefähre Form des zu walzenden Profils hatte. Solche Pakete kamen dann nicht erst unter den Dampfhammer, sondern direkt vom Schweißofen unter die Walze.

* * *

Wenn wir heute in die 125jährige Geschichte des Walzwerkes Oberhausen zurückblicken, dessen einzigartige Entwicklung verfolgen und hierbei all die schweren Zeitabschnitte berücksichtigen, die es, oft schwer genug, zu überwinden hatte, so drängt sich unwillkürlich die Frage auf: „Wie war diese Entwicklung möglich?" Aber bei einem tieferen Eindringen in die Geschichte der „Alten Walz" und vor allem in die Seelen ihrer Belegschaft finden wir in all den 125 Jahren immer wieder Eigenschaften hervorragen, die mehr als alle Konjunkturen den erstaunlichen Aufstieg gefördert haben: Betriebstreue, Verantwortungsbewußtsein und Pflichtgefühl. Nur aus ihnen und einer vorausschauenden Planung ist es erklärlich, daß die „Alte Walz" auch in den schwersten Krisenzeiten zu bestehen vermochte; daß sie auch während der Besatzungszeit nach dem ersten Weltkrieg weiterarbeiten konnte, obwohl jeder Weg der Belegschaft zur Arbeit oder nach Hause nicht selten lebensgefährlich war, und daß der Betrieb selbst unter dem Bombenhagel des zweiten Weltkrieges nicht zum Stillstand kam.

Die gleichen Eigenschaften waren es aber auch, die der Betriebsleitung die Möglichkeit gaben, die Arbeitsplätze über alle Krisen hinweg, sei es auch mit vorübergehenden Unterbrechungen gewesen, zu sichern. Das sollte nie vergessen werden, wenn einmal etwas nicht genauso ist, wie man es gerne hätte, und man sollte dabei auch an die Alten denken, die unter wesentlich härteren Bedingungen schafften und sich in ihrem Verantwortungsbewußtsein und Pflichtgefühl trotzdem den bewährten Grundsatz bewahrten: „Vertrauen gegen Vertrauen!"

O. S.

„Das Alte stürzt, es ändert sich die Zeit . . .", so könnte man mit Schiller zu dem rund 50 Jahre alten Schornstein sagen, der jetzt im Blechwalzwerk abgebrochen wird. Sein einstiger Nachbar, der alte Ausstoßofen I, ist schon vor einigen Wochen verschwunden. Denn hier auf der Triostraße im Grobblech wird für ein neues großes Bauvorhaben viel Platz gebraucht. Geplant ist der Bau einer modernen Quarto-Grobblechstraße mit zwei Arbeitswalzen, die oben und unten durch je eine Druckstützwalze abgestützt werden. Diese neue Straße wird die Walzung von Blechen mit sehr niedrigen Toleranzen ermöglichen. Auch wird die Straße über ein Stauchgerüst verfügen, bei dem die Walzen nicht wie üblich waagerecht, sondern senkrecht stehen. Darum muß nun also auch der alte Schornstein weichen und die hölzernen Überdachungen um ihn herum werden bald folgen. Beim Abbruch werden das Mauerwerk und die massiven eisernen Ringe — mehr als 50 — durch das Innere des Schornsteins abgeworfen. Auf- und abgestiegen wird jedoch über die etwa 70 Steigeisen an der Außenseite. Aber er sei nur ein „kleiner Fisch", meinten die beiden Männer, die ihn abbrechen, denn er sei „nur" 45 Meter hoch. Und als sie wieder hinauf stiegen, riefen sie uns aus halber Höhe zu: „Wollen Sie mit? Gutes Mittel gegen Kreislaufstörungen!"









thyssenkrupp Corporate Archives

Aus unserer Bücherkiste

Unser literarisches Leben ist blühend. Angesichts der Fülle ist es deshalb nicht immer einfach, sich durch die Auslagen des Buchhandels oder selbst durch die Regale der Werksbücherei hindurchzufinden. Die Buchbesprechungen, die wir an dieser Stelle laufend in der Werkzeitschrift veröffentlichen, sollen daher dem einzelnen zum besseren Verständnis dienen.



Cilette Ofaire: Zwischen Meer und Menschen. Hallwag-Verlag, Stuttgart. 384 S.

Dieses mit dem schweizerischen Schillerpreis ausgezeichnete Buch ist die Geschichte einer Seefahrt, die die Jacht „Ismé" von einem Hafen an der französischen Atlantikküste zur spanischen Mittelmeerinsel Ibiza führt. An Bord: die Verfasserin als Kapitän des Schiffes und zwei Mann Besatzung. Das Erlebnis der Seefahrt durch den Golf von Biscaya, die zahlreichen mehr oder weniger langen Aufenthalte in spanischen oder portugiesischen Häfen werden mit einer Eindrücklichkeit geschildert, deren Wirkung sich der Leser nicht zu entziehen vermag.

Russel Grenfell: Das Ende einer Epoche. Verlag Fritz Schlichtenmayer, Tübingen. 284 S.

Der kürzlich verstorbene Engländer Grenfell wurde bekannt als Autor des stark beachteten Buches „Bedingungsloser Haß". In seinem letzten Werk setzt er sich auseinander mit der Politik Churchills während des zweiten Weltkrieges, dem er vorwirft, die Interessen des Empires gegenüber einer Bevorzugung der Interessen Rußlands vernachlässigt zu haben, was schließlich zur Machtminderung Englands führte. Eine Erkenntnis aus diesem Buche ist: Die zu siegen meinten, indem sie Deutschland zur Kapitulation zwangen, haben auch verloren.

Erich von Manstein: Verlorene Siege. Athenäum-Verlag, Bonn. 664 S.

Das Buch des ehemaligen Generalfeldmarschalls, der 1944 von Hitler „verabschiedet" wurde, bedeutet eine erfreuliche Bereicherung der Kriegsliteratur. Manstein versucht durch Schilderung zahlreicher Einzelheiten die bisher gewonnenen Bilder zu vervollständigen, wie er z. B. mit 77 Seiten den vermeidbaren Untergang der VI. Armee bei Stalingrad kritisiert, was für seine Person einer Rechtfertigung gleichkommt. Interessant vor allem seine Charakterisierung führender Persönlichkeiten, die er in seiner militärischen Stellung zur Genüge erlebte.



Phyllis Hastings: Du kamst in meine Stille. Propyläen-Verlag, Berlin. 232 S.

Bisher Verfasserin erfolgreicher Unterhaltungsromane, legt Phyllis Hastings erstmalig einen ernsten Roman vor, der ein Buch von Weltrang geworden ist: Ein flüchtiger Sträfling (lebenslänglich wegen Mordes) wird von einem Bauernmädchen beschützt, das zu den Dorfidioten gezählt wurde. Aus diesem harten Ansatz entsteht eine feinsinnig erzählte Liebesgeschichte, bei der es der Verfasserin gelungen ist, mit außerordentlichen Mitteln in die Gedankenwelt zweier Unglücklicher hineinzuleuchten. Der Roman spielt inmitten dörflichen Lebens an der englischen Kanalküste.

Friedrich Sieburg: Die Lust am Untergang. Rowohlt Verlag, Hamburg. 374 S.

„Selbstgespräche auf Bundesebene" — diesen Untertitel hat Sieburg seinem Buch gegeben, in dem er die Gegenwart spiegelt in Feuilletons. Das Buch ist eine Sammlung geistvoller Aufsätze. Sieburg erweist sich darin erneut als ein Meister des geselligen, leichten, anspielungsreichen Stils, aus seinen Feuilletons spricht nicht der Philosoph oder Theologe, sondern der „praktische Europäer", der teils besorgt, ernst und heiter zur Krise der Zeit Stellung nimmt. Eine Zeitkritik, die oft genug ins Schwarze trifft, die man nicht nur mit Vergnügen, sondern gleichermaßen mit Nachdenklichkeit liest.

André Malraux: So lebt der Mensch. Deutsche Verlagsanstalt, Stuttgart. 302 S.

Fast 25 Jahre nach Erscheinen dieses Buches, für das Malraux schon 1931 den Goncourt-Preis erhielt, liegt nun auch die deutsche Übersetzung vor. Schauplatz der Handlung ist das Schanghai des Frühjahrs 1927, dargestellt wird die Eroberung der Stadt durch die damals verbündeten Parteien der Kuomintang und der Kommunisten und wie anschließend Tschiang Kaischek die Roten auf brutalste Weise wieder ausschaltet. An politischer Hintergründigkeit wird vieles vorweggenommen von dem, was sich jetzt in China vollzieht. Die hohe künstlerische Bedeutung des Werkes steht außer jedem Zweifel.

André Maurois: Auf den Flügeln der Zeit. Paul List Verlag, München. 332 S.

Von der Kindheit in der Geborgenheit der väterlichen Fabrik im Elsaß bis zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges läßt Maurois sein Leben vor uns erstehen. Ein in zwei Teile zerfallendes Leben — — zuerst die Ruhe und Sicherheit bürgerlicher Existenz, dann der Sprung ins ungewisse Dasein des Schriftstellers. Erst unbekannt, dann angefochten, diskutiert und verteidigt, endlich weithin berühmt und schließlich als „Unsterblicher" in die Académie Française gewählt, so wächst Maurois in seine literarische Aufgabe hinein. Im Hintergrund der Autobiographie: die Großen unserer Tage.



Ludwig Bemelmans: Hotel Splendid. Verlag Kiepenheuer & Witsch, Köln. 288 S.

Nach seinem Erfolgsroman „Mit Kind und Krümel nach Europa" folgt jetzt „Hotel Splendid", ein Roman, dem der bekannte amerikanische Humorist den ersten großen Erfolg verdankte. Mit seiner amüsanten Feder führt der Verfasser einen Ausschnitt aus dem amerikanischen way of life vor, herzerfrischend schildert er den Weg eines hoffnungsvollen jungen Mannes von 16 Jahren, der seine Laufbahn als Kellner in einem New Yorker Luxushotel beginnt, nachdem er aus der Protektion seiner Familie mit dem Prädikat „reif für Amerika" entlassen wurde.

Adriaan Morriën: Ein unordentlicher Mensch. Biederstein Verlag, München. 217 S.

Man spürt direkt, wie hier erzählt wird aus reiner Freude am Erzählen überhaupt. Der junge holländische Autor vermag ungeheuer kritisch zu sein, aber er ist dabei von geistreich-pointierter Ironie und kennt neben einem behaglichen Humor auch jene tiefe Schwermut, die mitleidet am Schicksal der Kreatur. Ihm ist — und das bringen die elf Erzählungen seines Buches recht deutlich zum Ausdruck — alles einer Geschichte wert, sei es nun das Besondere und Eigenartige bei einem flüchtigen Reiseerlebnis, bei einem Katzenbegräbnis oder beim Tode einer alten Maus.

John Steinbeck: Von Mäusen und Menschen. Diana Verlag, Stuttgart. 189 S.

Steinbeck, Verfasser so bekannter Romane wie „Die Straße der Ölsardinen", „Jenseits von Eden", „Früchte des Zorns" u. a. m. legt uns hier die Geschichte zweier Landstreicher vor. Es ist das Schicksal zweier kalifornischer Landarbeiter, das sich vor dem Leser abspielt. Der eine, ein baumstarker Schwachsinniger, dessen kindliches Gemüt alles Weiche liebt und in seiner Riesenfaust zerdrückt, der andere, der Freund und Beschützer, der verzweifelt gegen das Verhängnis sich anstemmt und es doch nicht abzuwehren vermag. Wiederum ein Meisterwerk des großen amerikanischen Erzählers.

Ernst Heimeran: Lehrer, die wir hatten. Heimeran-Verlag, München. 128 S.

„Nun sind sie wohl alle in den ewigen Ruhestand versetzt. Es tut ihnen nicht mehr weh, wenn ich von ihnen erzähle. Ich will ihnen auch nicht wehe tun. Vielleicht freut es sie sogar, wahrzunehmen, wie tief sie sich dem Gedächtnis ihrer Schüler eingeprägt haben." Dieses Vorwort widmet der vor wenigen Wochen verstorbene Ernst Heimeran seinen alten Lehrern. Sind doch in Schülererinnerungen Lehrer meist komische Figuren. Aber daß sie keine Dutzendmenschen sind, sondern Persönlichkeiten, wenn auch skurrile, zeichnet Heimeran in seinem „Denkmal späterer Rührung" treffend auf.

thyssenkrupp Corporate Archives

HOAG-CHRONIK

WERK OBERHAUSEN

Geburten:

2. 7.
Rudolf Hoffmann, Tochter Angelika

15. 7.
Günther Funk, Sohn Harald

25. 7.
Rolf Lawrenz, Sohn Reinhard; Josef Schlachetka, Sohn Hans-Josef

2. 8.
Karl-Heinz Schwab, Sohn Harald

3. 8.
Walter Lager, Sohn Rudolf

4. 8.
Friedrich Michel, Sohn Klaus

5. 8.
Johann Bongers, Tochter Erika; Karl Kröll, Tochter Ulrike

7. 8.
Alwin Koch, Tochter Beate; Rudolf Pommerening, Tochter Gabriele; Walter Schmidt, Tochter Elke

8. 8.
Gottfried Breidenbach, Tochter Annelie; Wilhelm Riese, Sohn Ulrich

9. 8.
Karl Loeck, Sohn Matthias Christoph; Heinz Zube, Tochter Claudia

10. 8.
Heinz Brendecke, Sohn Wolfgang; Paul Kemkes, Tochter Beatrix; Heinz Kraft, Tochter Angelika; Klaus Pöller, Tochter Ulrike; Heinz Ristau, Sohn Heinz-Jürgen

11. 8.
Hans Baar, Tochter Ursula; Hans Messing, Tochter Wilma

12. 8.
Norbert Jansen, Sohn Norbert

14. 8.
Friedhelm Lemm, Tochter Cornelia; Edmund Neumann, Tochter Karin; Bernhard Rohsiepe, Sohn Ulrich

15. 8.
Heinfried Bullerdiek, Tochter Elke

16. 8.
Hans Brodam, Sohn Wolfgang; Max Lege, Sohn Max

17. 8.
Johannes Jazdzejewski, Sohn Wolfgang

19. 8.
Herbert Lenhart, Tochter Marlene; Günter Tornow, Sohn Wolfgang; Johann Weber, Tochter Gerburg

20. 8.
Emil Ruege, Tochter Gitta

21. 8.
Wilhelm Hövels, Tochter Dagmar

22. 8.
Rudolf Zapp, Tochter Marieta

24. 8.
Albrecht Vesper, Sohn Klaus

25. 8.
Erich Kamke, Tochter Erika

26. 8.
Heinz Görlich, Tochter Ute; Albert Krause, Sohn Axel

27. 8.
Wolfgang Diehl, Sohn Günter; Hans Etzig, Tochter Marlies; Wolfgang Teuber, Sohn Hjalmar

30. 8.
Willi Lücke, Sohn Wolfgang

31. 8.
Egon Bühnen, Tochter Ursula; Walter Baars, Sohn Norbert

2. 9.
Karl Diel, Sohn Norbert

Eheschließungen:

5. 7.
Rudolf Steinke mit Hildegard Winkel

22. 7.
Roland Hahn mit Waltraud Kamp; Horst Seel mit Hildegard Hübel

29. 7.
Adolf Aigner mit Henny Garz; Erwin Mendrina mit Elfriede Ripkens

30. 7.
Herbert Bereit mit Helga Widlitzki; Rudi Olesch mit Rosa Kremer; Heribert Salz mit Regina Ascheberg

2. 8.
Willi Nierhaus mit Maria Verhoeven

3. 8.
Emil Hoffmann mit Hannelore Heinrich; Peter Radke mit Anni Heiden

4. 8.
Heinz Wloch mit Ruth Popowski

5. 8.
Georg Sieben mit Elisabeth Martini

6. 8.
Friedrich Brauer mit Rosa Menzenbach; Wilhelm Burghardt mit Ingeborg Konrad; Karl-Heinz Esser mit Klara Matuszak; Heinz Gerth mit Bernhardine Schneider; Friedhelm Hebisch mit Ingeburg Völlinger; Hans-Josef Hübel mit Gertrud Pape; Friedrich Kuhn mit Brunhilde Knorr; Helmut Scheffler mit Edeltraud Hildebrandt

8. 8.
Wilhelm Meurers mit Wilma Evers

9. 8.
Rolf Borowski mit Ursula Fuchs

11. 8.
Werner Bauer mit Anna Durchleuchter

12. 8.
Franz Brinkert mit Irmgard Müller; Erwin Jahn mit Mathilde Finken; Maria Konieczny mit Otto Szabelski Waldemar Stankewitz mit Angela Orazem

13. 8.
Gerhard Lock mit Mathilde Daams; Wilhelmine Kalveram mit Hans Grünewald; Helga Muszynski mit Johannes Schwaller

15. 8.
Werner Auberg mit Ursula Kuhles

16. 8.
Friedrich Göke mit Hildegard Stute! Elisabeth Görtz mit Hugo Pauli; Helmut Kleemann mit Hannelore Waschke; Manfred Boddenberg mit Maria Hilz

17. 8.
Alfred Lamla mit Ursula Dietzsch; Josef Schmidt mit Ursula Markowitz

18. 8.
Horst Katowsky mit Katharina Schramm; Alfred Rötz mit Maria Bergs

19. 8.
Paul Bauernfeind mit Erika Macke; Wilhelm Damen mit Sieglinde Günther; Manfred Drosten mit Ortrud Hinz; Alfons Nowak mit Veronika Sommer; Heinrich Röttgen mit Elfriede Benz; Johann Vogt mit Ursula Marquardt; Johannes Hoffmann mit Anna Tenelsen

20. 8.
Erwin Adams mit Irmgard Sdrezalek; Wilhelm Brands mit Renate Bäufer; Werner Buttenborg mit Anneliese Czernik; Ingrid Küppers mit Heinz Poschlod; Herbert Kussin mit Anna Grohnert; Werner Mohr mit Dagmar Flamme; Wolfgang Sporken mit Margarete Haase; Walter Stasiak mit Rita Wessendorf

22. 8.
Karl Matters mit Hildegard Ecken; Herbert Mösle mit Gertrud Dronzkowski; Josef Mast mit Elisabeth Greiff

23. 8.
Hans-Günter Brüx mit Gisela Grams; Hans Büssemeier mit Maria Dessel; Fritz Plenert mit Edith Zinn

24. 8.
Heinrich Grefraths mit Hilde Luymes; Erwin Kuhn mit Hiltrud Hübel

25. 8.
Johann Rehberg mit Lieselotte Molsbeck

26. 8.
Elsbeth Huppertz mit Rolf Pauksch

27. 8.
Egon Berg mit Brunhilde Rietz; Günter Engels mit Erika Chlielewski; Günter Espelmann mit Marianne Buschmann; Heinz Ingenfeld mit Ingeborg Raab; Josef Kluwig mit Elli Taffeck

29. 8.
Herbert Heinze mit Elisabeth Rink

30. 8.
Bernhard Jansen mit Ingrid Peelen; Josef Möllers mit Christel Hasenbrink

31. 8.
Ernst Horn mit Adelheid Neinhaus

WERK GELSENKIRCHEN

Geburten:

31. 7.
Hans Albracht, Sohn Hans-Werner

4. 8.
Anton Berger, Tochter Ulrike-Elisabeth; Karl-Heinz Stephan Sohn Rainer

9. 8.
Gerhard Penquitt, Sohn Rainer und Tochter Elvira

16. 8.
Leo Fahl, Tochter Carola

17. 8.
Josef Kopitzki, Sohn Arno

21. 8.
Werner Klein, Sohn Peter

25. 8.
Wilhelm Marz, Sohn Elma und Tochter Iris

29. 8.
Gerhard Kleditzsch, Sohn Udo

Eheschließungen:

4. 8.
Herbert Pathofer mit Irene Kukuk

11. 8.
Reinhold Schroetter mit Emma Braun

17. 8.
Eduard Reski mit Christel Daniel

19. 8.
Franz Danelzik mit Maria Arto

23. 8.
Rudolf Morick mit Marie-Luise Ograbek

24. 8.
Gerhard Szpogan mit Gertrud Schut

25. 8.
Alfred Richter mit Inge Schmidt

26. 8.
Erika Fromman mit Siegfried Olschewski

UNSERE JUBILARE IM SEPTEMBER

50jähriges Dienstjubiläum:

Otto Blickensdorf, Blechwalzwerke
Peter Kraft, Kraftbetrieb Hochöfen
Johann Schleip, Walzendreherei

40jähriges Dienstjubiläum:

Paul Funke, Blechwalzwerke
Anton Kirsch, Abt. Verkehr
Rudolf Kondring, Maschinen- und Werkstättenbetrieb Stahl- und Walzwerke
Wilhelm Mertens, Elektrischer Betrieb Stahl- und Walzwerke
Heinrich Morschheiser, Abt. Verkehr
Gerhard Neumann, Abt. Verkehr
Johann Rech, Abt. Verkehr
Aloys Schwarz, Sozialbetriebe
Wilhelm Strauch, Elektrischer Betrieb Stahl- und Walzwerke

25jähriges Dienstjubiläum:

Karl van Aken, Blechwalzwerke
Hermann Förster, Maschinen- und Werkstättenbetrieb Blechwalzwerke
Karl Freund, Wärmeabteilung
Wilhelm Glaser, Zurichtereien
Wilhelm Götz, Werkschutz
Bruno Marquardt, Schwachstrombetrieb
Wilhelm Möller, Martinwerke
Emil Nickel, Hochofenbetrieb
Paul Nöske, Wagenumlauf
Heinrich Runkel, Maschinen- und Werkstättenbetrieb Stahl- und Walzwerke
Friedrich Sell, Maschinen- und Werkstättenbetrieb Blechwalzwerke
Peter Thomas, Kraftbetrieb Hochöfen
Karl Turnbach, Blechwalzwerke

† SIE GINGEN VON UNS

8. 7.
Johann Lamby, Pensionär

6. 8.
Gerhard Mauter, Thomaswerk

15. 8.
August Munzlinger, Werkstätten Hochofenbetrieb
Theodor Tekaat, Pensionär

16. 8.
Heinrich Krüsken, Pensionär

20. 8.
Peter Ludwig, Pensionär,
Peter Niephaus, Abt. Verkehr

26. 8.
Eduard Krämer, Pensionär

28. 8.
Willi Tietsche, Baubetriebe

29. 8.
Richard Letat, Maschinenbetrieb

31. 8.
Heinrich Kallenberg, Pensionär

thyssenkrupp Corporate Archives

Echo der Arbeit



„Sie sind wohl neu hier?"



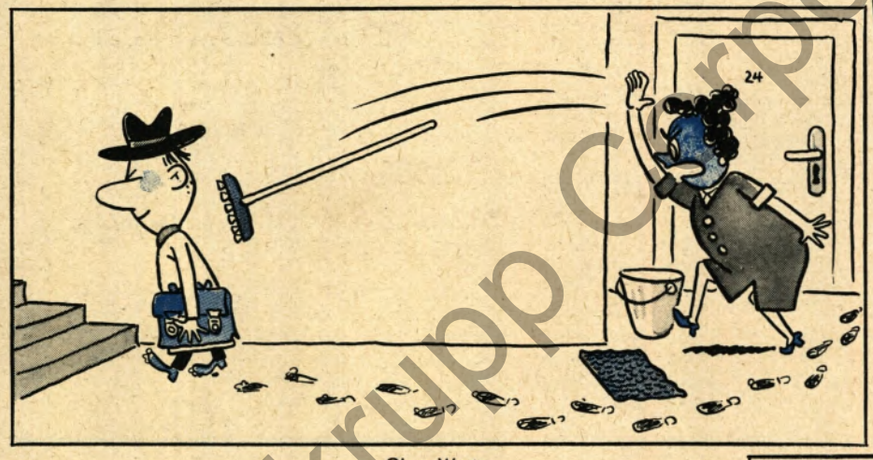
„Jawohl — hier ist die Einkaufs-Abteilung! Was habense denn Schönes anzubieten?"

Da lacht der Hüttenwerker!

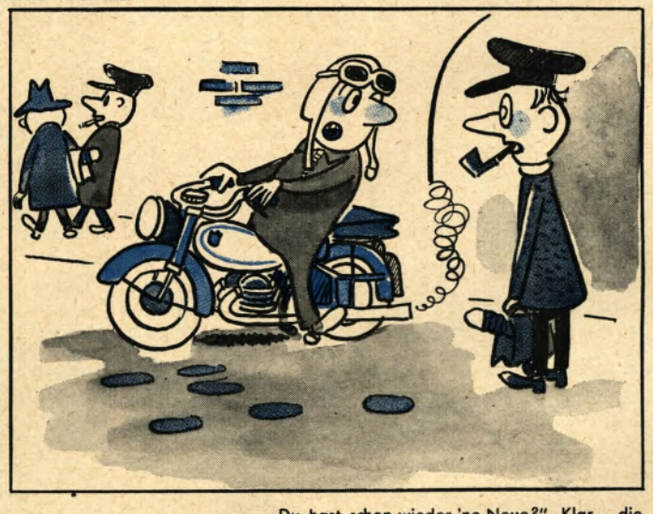
(Text u. Zeichnung: Willi Kleppe)



Ohne Worte



Ohne Worte



„Du hast schon wieder 'ne Neue?" „Klar — die andere Maschine ist abgeholt worden, weil ich die Raten nicht mehr bezahlen konnte!"



„Das ist das letzte Buch, das ich aus der Werksbücherei mitbringe — ich möchte mal wieder pünktlich essen!"

thyssenkrupp Corporate Archives