19

HÜTTENWERK OBERHAUSEN AKTIENGESELLSCHAFT



Echo der Arbeit

HOAG

Echo der Arbeit 19/1953

HEUTE Er steht seinen Mann — — auch ohne Augenlicht — Thermit-Zwischengußverfahren bewährte sich — Dampfkraftwerk wächst in die Höhe — Ideen machen sich bezahlt — Eine Möglichkeit, die Steuer zu senken — Das deutsche „Wirtschaftswunder" - eisenwirtschaftlich betrachtet — Finanzamt freut sich auf unser Weihnachtsgeld — HOAG-Chronik

Herausgeber: Hüttenwerk Oberhausen AG, Oberhausen (Rhld.), Essener Str. 66. Verantwortlich: Direktor Karl Strohmenger.

Redaktion: Karl-Heinz Sauerland.

Fotos: Angenendt (2), USAD (2), Red (13). Zeichnungen: Cerny (6), Eberle (1).

Anschrift der Redaktion: Oberhausen (Rhld.), Essener Straße 64. Bei Zuschriften können auch die in allen Teilen des Werkes aufgestellten Redaktionsbriefkästen benutzt werden.

Telefon 2 41 31, Nebenstelle 281. Werksruf: 3447 (Redaktion), 3847 (Büro, Vertrieb, Photo-Archiv).

Druck: VVA-Druck, Vereinigte Verlagsanstalten, Oberhausen. — Klischees: Vignold, Essen. — Das ECHO DER ARBEIT erscheint vierzehntäglich und wird allen Werksangehörigen und Pensionären der Hüttenwerk Oberhausen AG einschließlich des Drahtwerkes Gelsenkirchen und des Südhafens Walsum unentgeltlich zugestellt.
Beiträge, die mit dem Namen des Verfassers gezeichnet sind, stellen die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion dar.

Auflage: 17 350

Jahrgang 4 5. Dezember 1953



Lebensnotwendig!

Vor etwa dreiviertel Jahren wurde mit den Arbeiten zum neuen Dampfkraftwerk begonnen. In der Zwischenzeit ist der Bau so weit gediehen, daß sich jeder ein Bild davon machen kann, wie das Kraftwerk einmal aussehen wird. (Vgl. Mittelseiten.) Veranlassung zu der Errichtung des Kraftwerkes ist die Tatsache, daß die bislang verlorenen Gichtgasspitzen aus dem Hochofenbetrieb in den Dampfkesseln in Zukunft nutzbringend verfeuert werden. Das Kraftwerk war eine für unser Werk lebensnotwendige Investition, der immer größer werdende Energiebedarf kann durch andere Stellen nicht mehr gedeckt werden.

Die Vorsatzstraße

Es handelt sich nicht um ein Walzgerüst — sondern um den Weg zur Hölle, der mit guten Vorsätzen gepflastert ist, das alte Sprichwort, das — wie so manche Volksweisheit — auf tiefer psychologischer Einsicht beruht. Es verdient zumal in unserer Zeit Beachtung, in der Ratlosigkeit auch das Planen ergriffen hat.

Es gibt viele Menschen, die sich beständig Ziele setzen und dabei offensichtlich ihre Kräfte überschätzen. Sie nehmen sich vor, zweimal in der Woche schwimmen zu gehen, keine Sahne zu essen, keine Zigaretten mehr zu rauchen, den alten Krach mit Onkel Ernst aus der Welt zu schaffen, den Speicher aufzuräumen usw. Dann aber kommt auf eine mysteriöse Weise immer etwas dazwischen, und die Vorhaben werden vergessen.

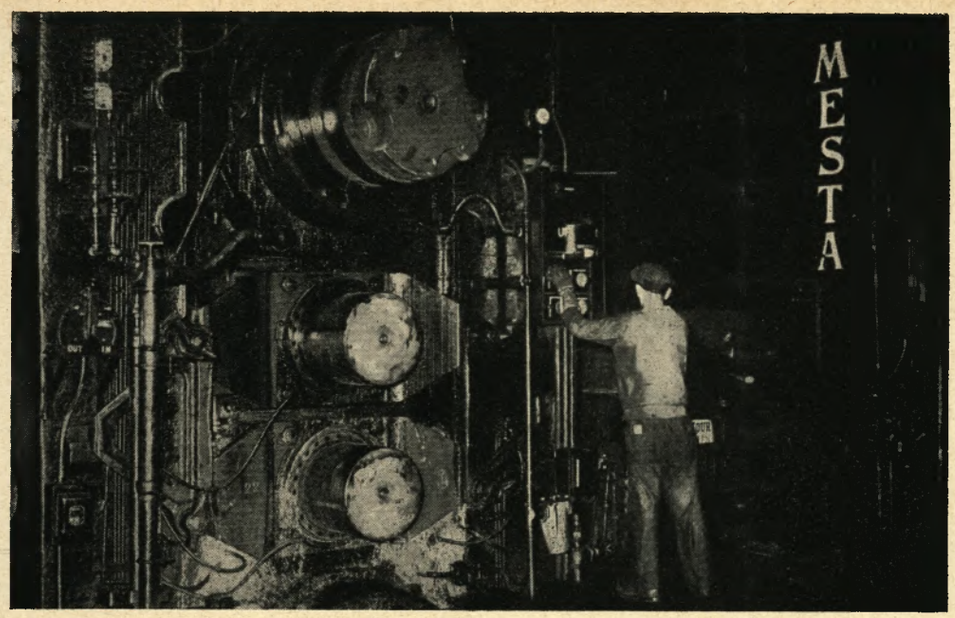
Die üble Seite dabei ist, daß die dauernd gegebenen und nicht befolgten Selbstbefehle ein ideales Training zur Willensschwäche darstellen. Man sollte sich ernstlich zwingen, sich weder zu große, noch — was häufiger vorkommt — zu viele Aufgaben zu stellen, die gegebenen aber um jeden Preis zu erfüllen. Es ist weit besser, sich gar nichts vorzunehmen, als sich systematisch an das Versagen des Wollens zu gewöhnen.

Besonders falsch ist es auch, eine Schwäche, eine Angewohnheit, von der man offenbar zeitweilig nicht lassen kann, innerlich zu verurteilen und zu verneinen, um dann in einem ständigen Zwiespalt in schlechtem Gewissen zu schweben. Auch dies ist ein Erleben des Gefühls der Ohnmacht, das nicht unbedenklich erscheint. Die Suggestion des Gefährlichen steigert zudem oft erheblich — wie z. B. beim Rauchen — die eigentliche körperliche Schädigung.

Ebensowenig, wie man sich Aufgaben stellen sollte, von denen man im Grunde weiß, daß man sie nicht erledigen wird, sollte man sich seelisch belasten wegen Handlungen, die man im Augenblick zu unterlassen nicht die Kraft und im Grunde auch nicht den Willen besitzt.

S.

thyssenkrupp Corporate Archives



Lediglich ein einziger Mann arbeitet an dieser Walze. Rationalisierung — nicht zuletzt durch Mechanisierung — ist der große Vorteil der amerikanischen Schwerindustrie.

Das „Hüttenwerk von morgen"

Das neue Fairless-Stahlwerk ist das modernste der Welt

Dem „Amerika-Dienst" haben wir den folgenden Artikel entnommen, in dem über ein vor der Fertigstellung stehendes modernes amerikanisches Hüttenwerk berichtet wird. Vielleicht interessiert sich auch der eine oder andere deutsche Kollege dafür, wie es in den Stahlwerken jenseits des „Großen Teiches" aussieht.

Mitten im Herzen des zukünftigen amerikanischen „Ruhrgebiets", entlang des Delaware-Flusses im östlichen Pennsylvania, geht das neueste und modernste Stahlwerk der Welt seiner Vollendung entgegen. Die nach dem bekannten amerikanischen Industriellen Benjamin F. Fairless benannte Anlage, die von den Konstrukteuren allgemein als das „Stahlwerk von morgen" bezeichnet wird, ist die erste Industrieanlage in den USA, die sämtliche Produktionsvorgänge der Stahlfabrikation, von der Verhüttung der Erze bis zur Herstellung der fertigen und halbfertigen Stähle und der Gewinnung und Verarbeitung der anfallenden Nebenprodukte in sich vereinigt. Bei voller Ausnutzung der vorhandenen Kapazität wird dieses Werk in der Lage sein, mit einer Belegschaft von 5 000 Arbeitern und Angestellten jährlich rund 1,6 Millionen Tonnen Rohstahl zu erzeugen.

Die an dem 330 Meter langen Hafenkai durch einen 22-Tonnen-Laufkran und zwei große Erzförderer entladenen Erze werden mit Transportbändern zu den Verhüttungsanlagen befördert und dort in 2 Hoch- und 9 Siemens-Martin-Öfen verhüttet. Die Weiterverarbeitung der verschiedenen Stahlprodukte erfolgt in mehreren Walz- und Blechstraßen sowie in Anlagen für Spezialstähle und Legierungen.

Zu den hauptsächlichsten Erzeugnissen werden u. a. hochwertige Gußstähle und Gußstahllegierungen, heiß- und kaltgewalzte Stahlplatten sowie Stab-, Band- und Luppeneisen gehören. Aus den in den Koksbatterien anfallenden Beiprodukten sollen in erster Linie Leichtöle, Ammoniumsulfat, Teer, Rohöl, aber auch andere Produkte der Kohlenchemie erzeugt werden.

Von den Ausmaßen der auf einer Grundfläche von 4 Quadratkilometern errichteten Anlagen kann man sich erst eine richtige Vorstellung machen, wenn man erfährt, daß u. a. für die Transporte innerhalb der Anlage 125 km Eisenbahnschienen gelegt und 25 Kilometer feste Straße gebaut wurden. Der Transportweg zwischen den Koksbatterien und den Hochöfen beträgt nur wenige Meter. Die Halle, in der die Siemens-Martin-Öfen untergebracht sind, ist etwa 400 Meter lang. Der tägliche Energieverbrauch ist so groß, daß eine Stadt von 450 000 Einwohnern damit versorgt werden könnte.

Dieses für einen Laien vielleicht nichtssagende Foto spricht Bände. Die im Vordergrund sichtbare Koksbatterie liegt nur wenige Schritte von den am rechten Bildrand sichtbaren Hochöfen entfernt. Wie anders ist das doch bei uns.



Auch eine kleine Wunde kann zum Tode führen

Beim Feilen stieß sich der Schlosser Wilhelm S. einige Splitter in den rechten Daumen. Soweit es ging, entfernte S. diese Splitter und legte aus Isolierband (!) einen Verband um den ganzen Finger. Der Betriebsleiter bemerkte nach acht Tagen diesen „Verband", ließ ihn sofort abnehmen und ordnete die Überweisung des Schlossers in das Krankenhaus an. Aber es war zu spät. Trotz bester ärztlicher Behandlung mußte der Verletzte seinen Leichtsinn mit dem Leben bezahlen. Seine Frau und zwei unmündige Kinder verloren ihren Ernährer.

Also: Vorsicht auch bei unscheinbaren Verletzungen! Wird ein Arzt nicht gleich als notwendig erachtet, dann wenigstens „Erste Hilfe" sachgemäß in Anspruch nehmen. Isolierband ist kein Verbandmaterial. Nicht warten, bis es zu spät ist!

Erwähnt sei allerdings, daß der aufgezeichnete Fall sich nicht in unserem Werk zugetragen hat.

ECHO DER ARBEIT

ThyssenKrupp Corporate Archives

Er steht seinen Mann -- auch ohne Augenlicht

Dipl.-Volkswirt L. Schneeweiß ist blind -- Er arbeitet in der Lehrlings-Ausbildung, in der Sozialabteilung und als Übersetzer



Auf dem Katheder: Sicher gleiten die Finger über das in Blindenschrift abgefaßte Manuskript der Unterrichtsstunde

Filmabend im Werksgasthaus. Die Herstellung und Anwendung von HOAG-Drahtseilen — filmisch vortrefflich dargestellt — fesselt die Besucher. Eine sympathische Stimme gibt zu Beginn einführende Erklärungen. Kein Wort zu viel, keines zu wenig. Es ist die Stimme eines Blinden: des Dipl.-Volkswirtes Ludwig Schneeweiß von der Sozialabteilung.

Blind? Der 28jährige empfängt den Besucher mit der Sicherheit eines Sehenden. Nimmt ihm den Mantel ab, hängt ihn in die Garderobe. Auf dem Schreibtisch stehen zwei Telefone. „Der Staatsapparat", weiß der Blinde, als eines klingelt, und sicher greift er nach dem richtigen Hörer.

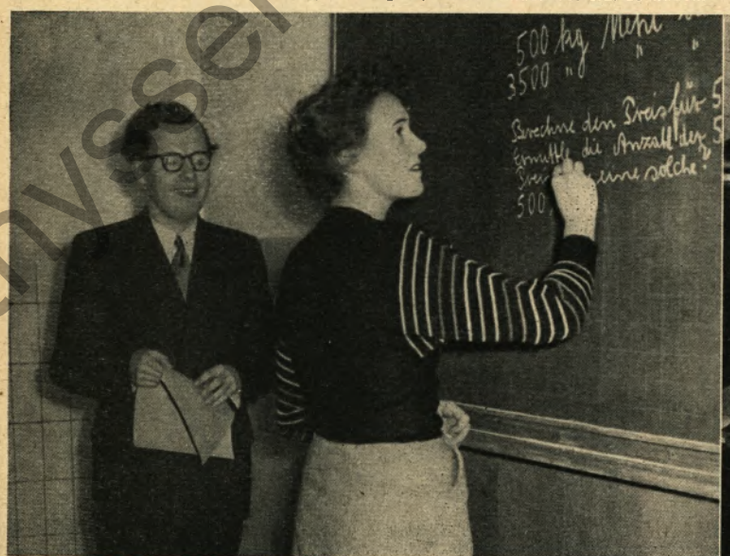
Ja, Ludwig Schneeweiß ist blind. Die Spezial-Stenomaschine, die Bogenmaschine, der Duden in Blindenschrift auf seinem Arbeitstisch — sie bestätigen es. Der junge Mann streicht mit feinnervigen Fingern beinahe zärtlich über die Tasten seiner Blindenschreibmaschine. Sie ist seine treueste Begleiterin seit 1944; seit jenem Tage, als es dunkel um ihn wurde. Schon zwei Jahre vorher war er erblindet: die Folge eines eisigen Schneesturms, der ihm beim Skifahren überraschte und ihm nadelscharfe Eiskristalle ins Gesicht trieb. Ärztlicher Kunst gelang es, ihm das Augenlicht wiederzugeben. Aber man bedeutete ihm damals schon, daß ihm damit nur eine kurze Frist gegeben wäre. Sie währte zwei Jahre. Der im Ostsudetenland Gebürtige befand sich in Marburg, als er vollends erblindete.

Gut, daß er die kleine Universitätsstadt mit ihren verwinkelten Gassen so gut kannte. Er brauchte nie einen Führer, um sich zurechtzufinden. Und er resignierte nicht über sein schweres Schicksal. In einer Oberschule für Blinde schaffte er das Abitur. Um sich das Geld für seinen Lebensunterhalt zu beschaffen, tippte er Forschungsarbeiten, die ihm Universitätsprofessoren in die Maschine diktierten. Schneeweiß ließ sich auch nicht unterkriegen, als 1945 alle Verbindungen zu seinen Angehörigen im Sudetenland abrissen. Unter großen Entbehrungen — jahrelang erhielt er nicht einmal eine Rente — nahm er an der Universität Marburg das volkswirtschaftliche Studium auf. Und er schaffte es. 1951 machte er sein Diplom-Examen.

Heute betätigt sich Ludwig Schneeweiß aktiv bei der Ausbildung des kaufmännischen Nachwuchses. Er gibt Unterricht in kaufm. Rechnen, Deutsch, Schriftkunde. Hält Vorträge über Arbeitsschutz, den Stand der deutschen Liberalisierung und beweist profunde Kenntnisse über das Recht des Alltags. Anläßlich der Ruhrfestspiele sprach er vor französischen Studenten. Für die einzelnen technischen Abteilungen übersetzt er Abhandlungen aus dem Französischen und Englischen.

Ein Blinder? „Das Schönste für uns ist, Sehende zu finden, die das Vertrauen und den Mut haben, uns trotz einiger Unbeholfenheit als brauchbare Arbeitskräfte zu behandeln." — Schneeweiß will kein Mitleid: „Ich bin nur einer unter vielen Menschen, die sich schon mehr als zehn Jahre allein durchs Leben schlagen." Die bewundernde Anerkennung dafür, daß er sich durch sein schweres Geschick durchgebissen hat, wehrt er bescheiden ab: „Andere Vollblinde haben das noch viel erfolgreicher gemacht." Was ihm am meisten Freude bereitet: daß ihm das Werk Aufgaben gibt, die für ihn Vertrauensbeweise sind, wie er sie braucht, um an seine Arbeit glauben zu können. „Ich bin heute schon der festen Überzeugung, daß ich auf diese Weise zu einem fest umgrenzten und für beide Teile — Hüttenwerk und für mich — zufriedenstellenden Ergebnis kommen werde. So würde ich nicht nur einen vollwertigen Beruf, sondern auch eine neue Heimat finden . . ." Wer Ludwig Schneeweiß kennt, der weiß zu behaupten: „Er ist wohl blind, aber er ‚sieht' mehr als mancher von uns Sehenden." **v.w.**

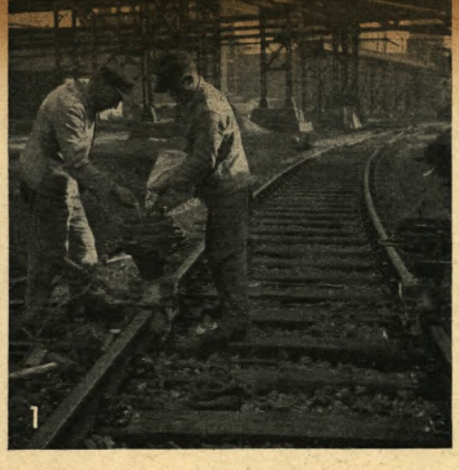
Kaufmännisches Rechnen in der Werkschule. Wer L. Schneeweiß in Studienratspose neben der Tafel stehen sieht, der hält kaum für möglich, einen Blinden vor sich zu haben.



Alle passen natürlich gut auf, wenn Ludwig Schneeweiß irgendeine Aufgabe erklärt. Er versteht es wirklich, anschaulich zu erläutern und spröden Stoff schmackhaft zu machen.



thyssenkrupp Corporate Archives







Thermit-Zwischengußverfahren

bewährte sich

Schienenschweißungen bei der Werksbahn - Lückenhaft verschweißte Gleise

Seit etwa drei Jahren wird beim Eisenbahnbau der Abteilung Verkehr in bezug auf das Schienenschweißen das sogenannte Thermit-Zwischengußverfahren angewandt. Hierdurch wurden außer arbeitstechnischer Vereinfachung auch enorme wirtschaftliche Vorteile erzielt. Wir haben einmal einen solchen Thermit-Zwischengußarbeitsgang fotografisch darzustellen versucht und den Leiter des Eisenbahnbaues der Abteilung Verkehr, Bauingenieur W e i h e, um einige Erläuterungen hierzu gebeten.



Das seit Jahrhunderten bekannte Verfahren, zwei Stahlstücke bei beginnender Sprühhitze mit Hammerschlägen zusammenzuschmieden, ist wohl die erste Form der Schweißung. Die moderne Technik hat hieraus im Laufe der Zeit viele Verfahren entwickelt, von denen wohl die bekanntesten die Widerstandsschweißung, Gasschmelzschweißung, Thermit-Gußschweißung, Elliraschweißung und Lichtbogenschweißung sind.

Im Gleisbau fand die Schweißung zur Herstellung und Unterhaltung des Gleises sehr spät Eingang. Erst durch Entwicklung schwerer Oberbauformen, bei denen man heute ein fast rahmensteifes Gleis erzielt, wurde die Einführung der Schweißung im Gleisbau möglich. Jetzt konnte die schwächste Stelle im Gleis — der Stoß — durch Schweißung beseitigt werden. Die einfachste und billigste Form wäre zwar die Lieferung von Langschienen durch die Walzwerke. Hier setzen aber die Produktions- und Transportmöglichkeiten sehr schnell Grenzen. Die Abwalzung von über 30 m langen Schienen ist den meisten Walzwerken nicht möglich; größere Längen müssen daher auf der Baustelle durch Schweißung geschaffen werden. Auf praktische Erfahrungen gestützt, kam man im Laufe der Zeit über die 60-m- und 120-m-Schiene zum lückenlos verschweißten Gleis. Die größte bisher durch Schweißung erzielte Schienenlänge beträgt 7 km. Sie liegt in einem Streckengleis des Direktionsbezirkes München der Deutschen Bundesbahn.

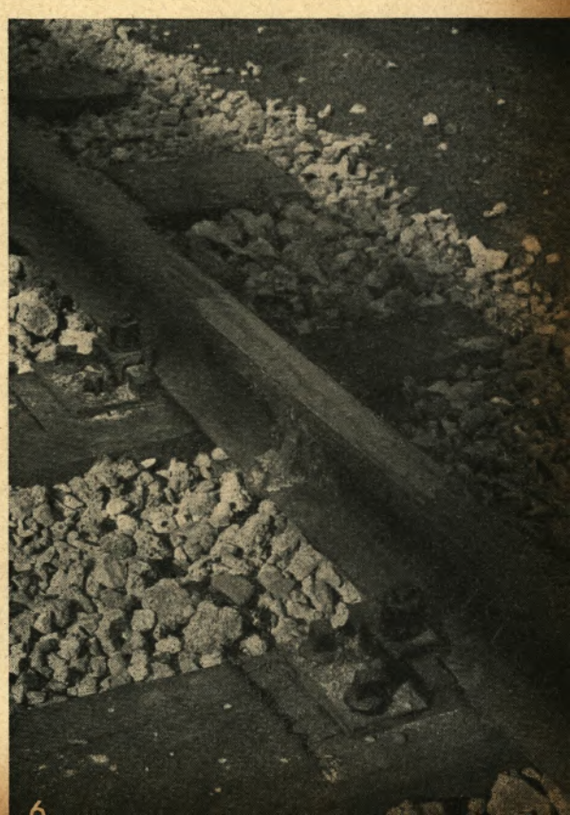
Bereits um 1930 wurde in unserer Werksbahn die Gasschmelzschweißung für Reparaturzwecke angewandt. In der Hauptsache beschränkte man sich aber auf die Auftragsschweißung. Die Stöße wurden fast nur an empfindlichsten Stellen, an denen der Stoß die Ursache einer zu schnellen Zerstörung des Gleises war, verschweißt. Die ersten Versuche mit der „Thermit"-Schienenschweißung gehen auf das Jahr 1902 zurück. Bei der Deutschen Reichsbahn wurde dieses Verfahren 1928 eingeführt. Die hierfür benötigten Geräte waren aber noch so unhandlich und schwer, daß ein allgemeiner Einsatz auf den Strecken hieran scheiterte. Erst die Entwicklung des „Thermit"-Zwischengußverfahrens gab den Gleisbauern die Möglichkeit, mit Hilfe leichter Geräte diese Schweißart universell einzusetzen. Sie besteht darin, daß mit Hilfe einer Form das Schweißgut in die Schienenlücke fließt, so daß beide Schienenenden im ganzen Querschnitt verschmolzen werden.

Ein Mangel war aber die verschiedenartige Zusammensetzung dieser beiden Stähle. Erst in neuerer Zeit gelang es, Schweißmaterial mit den gleichen Eigenschaften des Schienenstahls herzustellen, so daß dieses Verfahren heute ohne Bedenken im Großeinsatz angewandt werden kann. Aus diesem Grunde wurde auch 1950 bei unserer Werksbahn die Gasschmelzschweißung verlassen und das „Thermit"-Zwischengußverfahren als Stoßschweißung eingeführt. Bis heute sind bereits fast 8 000 Stöße auf diese Art verschweißt. Obwohl fast unser gesamtes Gleisnetz im Bodensenkungsgebiet liegt, haben wir verschiedene Anlagen lückenlos verschweißt und damit größte Erfolge erzielt. Rechnerisch genau lassen sich diese Erfolge zwar nicht bestimmen, da man die längere Lebensdauer des rollenden Materials nicht erfassen kann. Allein beim Gleis selbst kann man mit einer 25%igen längeren Lebensdauer rechnen. Bei den hohen Anschaffungskosten bedeutet dies eine wesentliche Kapitaleinsparung. Hinzu kommen natürlich auch die geringeren Unterhaltungskosten der Gleisanlage, da die Stöße den größten Arbeitsaufwand erforderten. Bei vorsichtiger Schätzung dürfte für die Unterhaltung höchstens noch etwa ein Viertel der bisherigen Kosten aufzuwenden sein.



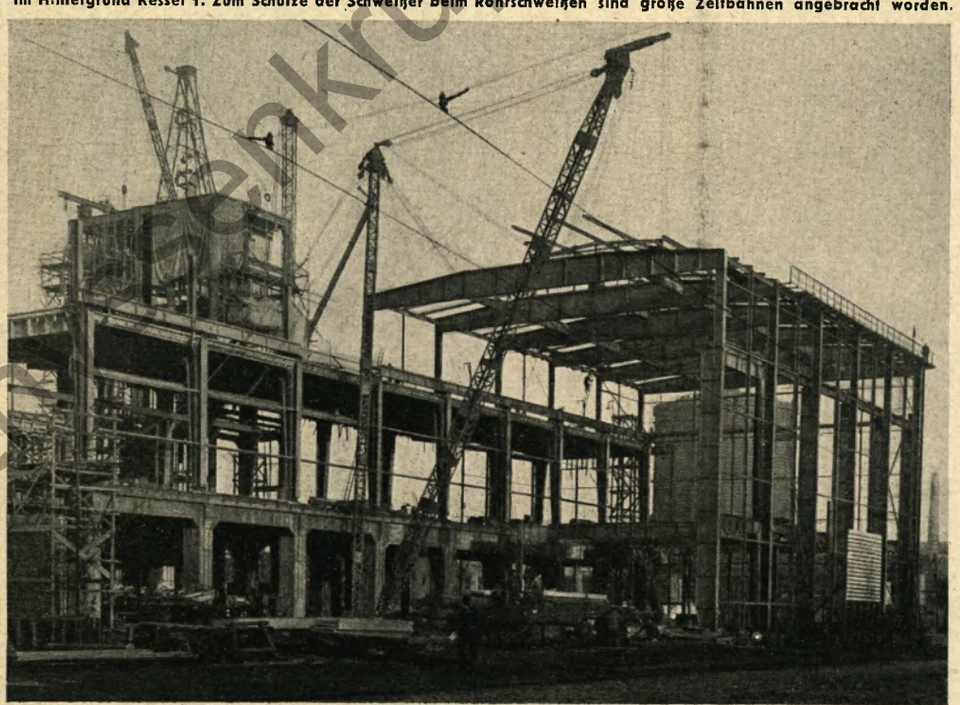
Nicht vergessen werden darf in dieser Betrachtung, daß diese Erfolge nur erzielt werden, wenn die Schweißungen vollkommen einwandfrei ausgeführt werden. Dies hängt aber in hohem Grade von der Zuverlässigkeit, der Tüchtigkeit und dem Überlegungsvermögen des Oberbauschweißers ab. Der beste Maßstab für den guten Schweißer ist das Verhältnis der nach der Schweißung gebrochenen Stöße zur Gesamtleistung. Zum Lobe unserer Schweißer beträgt dieser Prozentsatz nur 0,038 Prozent.

Hier einige Erläuterungen zu den Bildern: 1. Einfüllen der „Thermit"-Schweißportionen in den Tiegel. 2. Einlaufen des Thermit-Stahls in die Form. 3. Nach erfolgter Schweißung wird die Form gelöst. 4. Der überflüssige Thermit-Stahl auf der Laufoberfläche der Schiene wird abgeschrottet. 5. Recht glatt muß eine Schiene sein. — Daher Bearbeitung der Schienenlauffläche mit der Schleifmaschine. 6. So sieht ein fertig geschweißter Stoß aus.



Auf den letzten Bildern des Dampfkraftwerkes, die das „Echo der Arbeit" brachte, sah man gerade die ersten Bauwerke aus der Erde wachsen. Inzwischen haben bei besonders günstiger Wetterlage rund 200 Bauleute weitergebaut und montiert, so daß das Kraftwerk einen erheblichen Fortschritt gemacht hat. Zur Zeit ist gerade ein Bauzustand erreicht, der dem Außenstehenden einen guten Einblick gibt, weil die Hauptbaukörper stehen, weil ihre Ausmauerung als Abschluß indes noch fehlt. An der Essener Straße sehen wir die Maschinenhalle zur Hälfte montiert und erkennen darin in siebeneinhalb Meter Höhe die Bedienungsebene des Kraftwerkes, die sich durch alle Gebäude auf gleicher Höhe hinzieht. Die großen Öffnungen darin sollen später je einen Turbosatz aufnehmen.

Die letzte Aufnahme der Baustelle: Rechts die Osthälfte der Maschinenhalle. Links dahinter das Hilfsmaschinenhaus. Im Hintergrund Kessel 1. Zum Schutze der Schweißer beim Rohrschweißen sind große Zeltbahnen angebracht worden.



Hinter der Maschinenhalle liegt der Schwerbau, auf den die Halle sich stützt, der später die Rohrleitungen, Pumpen, Saugzüge, Entstauber und dazu die Schornsteine tragen soll. Inmitten des ganzen Kraftwerkes ragt der Kessel 1,30 Meter hoch, zur Zeit gekrönt durch einen kräftigen Montagekran. An der oberen vorderen Ecke, nach der Hultschiner Straße zu, erkennen wir die 40 t schwere Kesseltrommel, von der alle Dampf- und Wasserrohre des Feuerraums ausgehen.

Quer vor Kessel- und Bunkerhaus nach Westen ist in den letzten Monaten das Schalthaus als Klinkerbau entstanden und bereits unter Dach. Daran schließt sich nach Norden der Entladetief- und Aschenhochbunker an.

Man fragt uns immer wieder nach dem Zweck des Dampfkraftwerks. Jeder kennt die beiden Fackeln, in denen die beim Hochofengang anfallenden Überschußspitzen an Gichtgas vernichtet werden, ohne daß man sie bisher ausnutzen konnte. Diese Aufgabe soll das Dampfkraftwerk übernehmen, dort sollen diese bislang verlorenen Gasspitzen nutzbringend in den Dampfkesseln verfeuert werden, und deshalb werden die Kessel für Gichtgas als Haupt-Brennstoff gebaut und eine Kohlenfeuerung zum Ausgleich in den Stunden vorgesehen, in denen infolge von Ofenstörungen Gasmangel entsteht. Diese Fahrmöglichkeit gestattet es, größere Gichtgasmengen als bisher in den verschiedensten Produktionswerken absolut sicher zur Verfügung zu stellen.

Ein weiterer Grund für den Kraftwerksbau ist die Tatsache, daß die Kesselanlagen in den Stahl- und Walzwerken überaltert sind und in Kürze stillgelegt werden müssen. Ihr Einsatz durch modernere Großkessel mit hohem Druck und hoher Temperatur gibt die Möglich-

Dampfkraftwerk

wächst in die Höhe!

Ein Großbauplatz zwischen Essener, Osterfelder und Hultschiner Straße - Warum bauen wir ein Kraftwerk



Zum nebenstehenden Bild: Gesamtübersicht über die Kraftwerksbaustelle. Links ist das Schalthaus im Bau. In der Mitte das fertige Gerüst des Kessels 1, davor der fertige Betonbau des Hilfsmaschinenhauses, auf dem gerade die ersten Binder der Stahlkonstruktion montiert sind. Zwischen der großen Tafel und dem Hilfsmaschinenhaus wird zur Zeit bereits das Maschinenhaus gebaut. Rechts neben der Tafel zwei Zementsilos. So bot sich die Baustelle dem Beschauer etwa vor drei Wochen. Unteres Bild: Eine imposante Nachtaufnahme. Das Kesselgerüst ist nahezu fertiggestellt. Im Vordergrund der große Mast, der die Stahlkonstruktion der Maschinenhalle montiert. Auf der Kesseldecke sieht man den Kran, der die Stahlkonstruktion des Kesselhauses und des eigentlichen Kessels montiert.

keit, mit dem Dampf in sogenannten Vorschaltmaschinen Strom zu erzeugen, ehe er zur Winderzeugung oder zum Walzenstraßenantrieb benutzt wird.

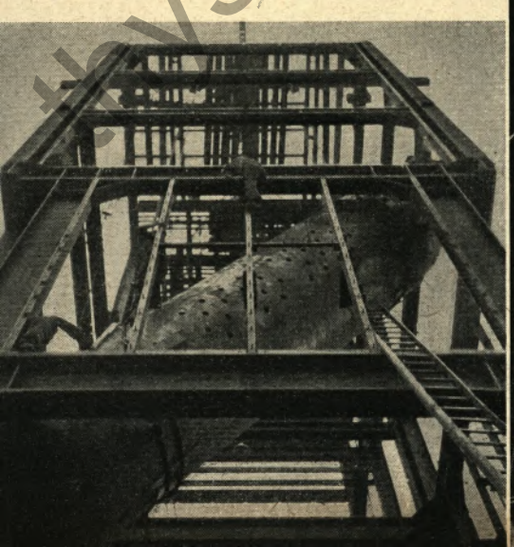
Drittens sollen im Dampfkraftwerk die schon vor dem Kriege beschafften, aber wegen der Kriegsereignisse nicht mehr erstellten zwei großen Hochofenturbogebläse mit Dampfturbinenantrieb Aufstellung finden, um den fühlbaren Mangel an Hochofenwind zu beheben.

So soll das Kraftwerk dazu beitragen, die gesamte Energieversorgung unseres Werkes zu sichern, die Energiekosten zu senken und das infolge des Hochofenganges in wechselnder Menge anfallende Gichtgas möglichst restlos unsern Betrieben und dem Bergbau zur Verfügung zu stellen.

Wenn alles weiter gut klappt, wird das Dampfkraftwerk im Frühjahr des kommenden Jahres in Betrieb gehen.

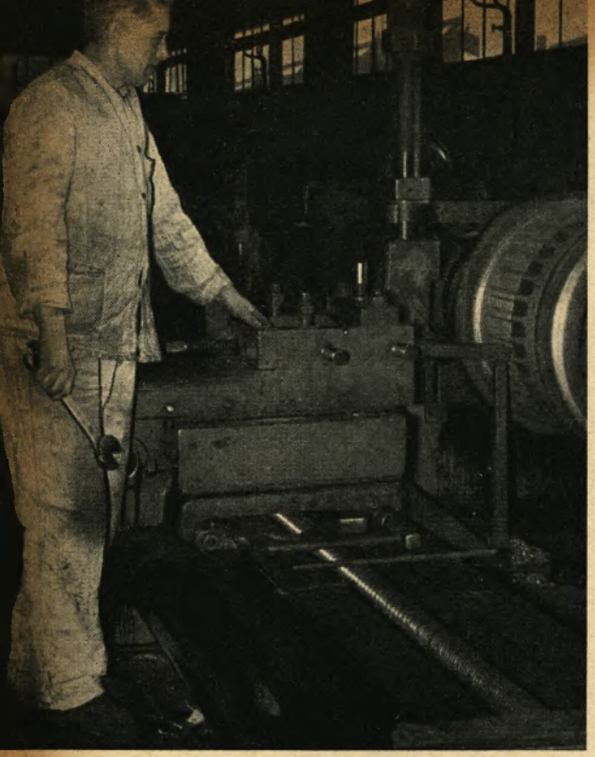
Rauschenfels

Ein Blick aus der Erdperspektive auf die Vorderseite des Kesselgerüstes. In der Höhe des Balkens, an dem die Leiter lehnt, wird später der Heizerstand sein. Im Moment der Aufnahme kann man beobachten, wie die Kesseltrommel, ein Brocken von 40 Tonnen, hochgezogen wird.





thyssenkrupp Corporate Archives



Konnte 500 Deutsche Mark kassieren: Wilhelm Jäger

Denke mit! - -

Ideen machen sich bezahlt

Wie die nachstehend aufgeführten Prämien aus den vergangenen Wochen zeigen, war die Beteiligung am betrieblichen Vorschlagswesen in letzter Zeit ziemlich rege, dennoch aber wäre es erfreulich, wenn in Zukunft noch mehr Kollegen Verbesserungsvorschläge einreichten. Es sind bestimmt noch viele Mitarbeiter aus den an ihrem Arbeitsplatz oder sonst im Betrieb gesammelten Erfahrungen heraus in der Lage, brauchbare Vorschläge zu machen. Angesichts des Wirtschaftskampfes, den die Werke der eisenschaffenden Industrie im Moment durchzustehen haben, sollte sich eigentlich jeder Gedanken darüber machen, wie sich unsere Arbeit vereinfachen läßt. Wie können wir rationalisieren? Ist es möglich, Unfallsicherheit und Ordnung zu erhöhen, Material und Kraft zu sparen? Wie läßt sich der Arbeitsfluß beschleunigen? Kurzum, wo sind Mängel, und wo läßt sich etwas besser machen? Auf diese Fragen wird bestimmt mancheiner — sei er nun Arbeiter oder Angestellter — eine Antwort wissen. Werfen Sie Ihren Vorschlag in den nächstbesten Redaktionsbriefkasten, damit Ihre Ideen verwirklicht werden können und uns allen zustatten kommen. Jeder nützliche Vorschlag, auch wenn er nur eine kleine Verbesserung bringt, hilft mit, unsere Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und trägt damit zur Sicherung des Arbeitsplatzes bei. Deshalb ergeht in Ihrem eigenen und unser aller Interesse der Ruf an Sie: „Denke mit!"

*

So war dann auch diesmal wieder ein Vorschlag dabei, der mit einer Prämie von DM 500,— bedacht werden konnte. Und zwar war es der Kollege Wilhelm Jäger, Walzendreherei, dessen Idee so hoch bewertet wurde. Um das Schärfen der Walzen nicht mehr mit einem Preßlufthammer beziehungsweise -meißel durchführen zu müssen, wurde von Wilhelm Jäger eine Vorrichtung entwickelt, bei der mit Hilfe eines sich senkrecht zu der sich drehenden Walze bewegenden Stahls die Schärfung der Walzen vorgenommen wird. Diese Vorrichtung hat sich bisher sehr gut bewährt. Durch eine ebenfalls brauchbare Anregung zeigte auch W. Koch (Werk Gelsenkirchen) seine Anteilnahme am Betriebsgeschehen. Er hatte eine Umformung des Kupfervitriolkastens an den Drahtzug-Kippmaschinen angeregt und konnte dafür eine 3stellige Summe einstecken.

Auch Rob. Möllmann (Wärmeabteilung) konnte sich freuen. Die von ihm durchgeführte Verbesserung des Kalorimeters brachte auch ihm selbst einen finanziellen Vorteil. Es zeigt sich eben immer wieder: Ideen machen sich bezahlt!

*

Fahren wir fort mit der Veröffentlichung weiterer Prämiengewinner: Hermann Claus (Siemens-Martin-Werk), Adolf Melching (Siemens-Martin-Werk), Gerhard Meiermann (Maschinenbetrieb Hochöfen), Hans Borownik (Elektrischer Betrieb Blechwalzwerk), Heinrich Zimmermann (Härterei), Georg Rehfeld (Eisenbahnwerkstätte), Emil Otto (Maschinen- und Werkstättenbetrieb Stahl- und Walzwerke), Heinrich Kellermann (Grobblech), Wilhelm Burgsmüller (Maschinen- und Werkstättenbetrieb Stahl- u. Walzwerke), Anton Bott (Werk Gelsenkirchen), K. H. Steeger (Maschinenbetrieb Hochöfen), Willi van Geldern (Maschinenbetrieb Hochöfen), Emil Kristan (Siemens-Martin-Werk), Heinrich Kellermann (Blechwalzwerk), Ernst Schröder (Maschinenbetrieb Hochöfen), Wilhelm Huhn (Walzendreherei), Johann Kraska (Walzwerk), Horst Krüger (Elektrischer Betrieb Blechwalzwerk), Wilhelm Rose (Techn. Büro). Mit Buchprämien wurden bedacht: Alfr. Mühleis (Blech- u. Profilwalzwerk), Paul Wojahn (Maschinenbetrieb Stahlwerk), Paul Korbik (Maschinenbetrieb Stahlwerk) und Fritz Schuchardt (Bahnbetrieb).

Eine Möglichkeit, die Steuern zu senken!

Steuerbegünstigtes Sparen sowie Sparen mit Versicherungsschutz

In diesen Tagen flatterten allen Lohn- und Gehaltsempfängern die Steuerkarten ins Haus. Da naht der Zeitpunkt, zu überlegen, wie man die hohen Lohnsteuern herunterschrauben kann. Da bleiben neben den Sonderausgaben nur wenig Möglichkeiten. Wichtig dabei aber ist, daß eine Verminderung der Lohnsteuer durch steuerbegünstigtes Sparen zu erzielen ist.

Wer steuerbegünstigt sparen will, kann entweder einen allgemeinen Sparvertrag oder einen Sparvertrag mit festgelegten Sparraten abschließen. Bei ersterem ist es dem Steuerpflichtigen anheim gestellt, wann und wieviel er einzahlt. Dabei hat er noch den Vorzug, daß das Geld nicht so lange festliegt wie bei dem Sparvertrag mit monatlichen Raten, da die Festlegung für diese Art Verträge nur drei Jahre beträgt und sich evtl. um ein halbes Jahr vermindert, da Beträge, welche bis zum 30. Juni abgeschlossen werden, auf den 1. Januar und solche bis zum 31. Dezember auf den 1. Juli rückwirkend festgelegt werden.

Der Sparvertrag, besonders mit festgelegten Sparraten, kann auch zugunsten eines Dritten, z. B. der Ehefrau oder Kinder (Aussteuer, Studienkosten) abgeschlossen werden.

Der Steuervorteil ist sehr beachtlich. Er ist allerdings abhängig vom Familienstand, der Einkommenshöhe und der Höhe der steuerbegünstigten Aufwendungen und beträgt im Höchstfalle bis zu 50 Prozent unter Hinzurechnung der Ermäßigung des Notopfers Berlin und der Kirchensteuer.

Eine weitere Sparart, um Steuern zu senken, ist das Sparen mit Versicherungsschutz. Für die Belegschaftsmitglieder, welche in den Betrieben mehr oder weniger Gefahren ausgesetzt sind, eine Angelegenheit, die Versorgung ihrer Angehörigen für den Todesfall sicherzustellen, ohne daß verlorene Versicherungsprämien gezahlt werden.

Beispiel: Ein Sparer verpflichtet sich, in monatlichen Raten von DM 20,— einen Sparbetrag von DM 1 000,— anzusparen. Stirbt er nach 5 Monaten, so hat er selbst DM 100,— eingezahlt. Die Versicherung zahlt seinen Angehörigen dann den Differenzbetrag von DM 900,— aus. Bei Tod durch Unfall erweitert sich der Versicherungsschutz in der Weise, daß zusätzlich nochmal die Versicherungssumme gezahlt wird, also in dem angeführten Beispiel DM 1 900,—.

Der Sparvertrag kann abgeschlossen werden über DM 500,—, DM 1 000,—, DM 1 500 und DM 2 000,—. Die monatlichen Einzahlungen betragen 1/50 der Vertragssumme, mithin bei

DM 500,—	Vertragssumme	DM 10,—
DM 1 000,—	„	DM 20,—
DM 1 500,—	„	DM 30,—
DM 2 000.—	„	DM 40,—

Diese Monatsbeträge sind also vier Jahre und zwei Monate einzuzahlen. Die Sparraten werden zu dem jeweiligen Zinssatz der Sparkasse für Spareinlagen mit jährlicher Kündigung, z. Z. 4¼% verzinst. Für die mit dem Sparvertrag verbundene besondere Lebensversicherung erhebt die Versicherungsanstalt Prämien, welche aber nur einen Teil der vergüteten Zinsen ausmachen, so daß bei Ablauf der Versicherungszeit im Durchschnitt immerhin noch ein Zinssatz von 3 % zu der Sparsumme gezahlt wird.

Ein Zahlungsrückstand für eine Sparrate von mehr als 30 Tagen gilt als Kündigung.

Nutzen Sie die Vorteile, welche Ihnen die Einrichtung des Sparens mit Versicherungsschutz bietet. Die Sparkasse steht Ihnen mit weiteren Auskünften und Ratschlägen jederzeit zur Verfügung.

Euler

thyssenkrupp Corporate Archives

Das deutsche „Wirtschaftswunder"- eisenwirtschaftlich betrachtet

Im Ausland wird viel von dem „deutschen Wirtschaftswunder" gesprochen, und es wird oft so getan, als ob diese Aufwärtsentwicklung ohne besonderes Zutun vor sich gegangen wäre. Dem ist aber nicht so, denn abgesehen von der Initialzündung durch den Marshall-Plan ist es allein dem unermüdlichen Fleiß aller schaffenden Menschen zu danken, wenn Westdeutschland einen wirtschaftlichen Stand erreicht hat, der in der ganzen Welt allenthalben großes Erstaunen erregt.

Nehmen wir beispielsweise die westdeutsche Eisen- und Stahlindustrie, und blicken wir auf die Produktionsentwicklung in den vergangenen sieben Jahren, dann sind das keine „Wunder", sondern nüchterne Tatsachen, basierend auf einer ganz natürlichen, aber kraftvoll erarbeiteten Entwicklung.

Wer sich allerdings des Wiederanlaufs der eisenschaffenden Industrie nach Abschluß der Kriegshandlungen erinnert, wer sich den Produktionsstand vom Jahre 1945 vergegenwärtigt, der gleich Null war, muß sich sagen, daß hier eine Leistung vollbracht wurde, die sich wirklich sehen lassen kann.

Es mangelt an allem

Was nicht die Bombenangriffe zerstörten, war durch die Überbeanspruchung und mangelhafte Reparaturmöglichkeit während des Krieges stark heruntergewirtschaftet. Die Notwendigkeit des baldigen Ingangsetzens der Hüttenwerke ließ keine Zeit zu langen Überlegungen. Nach notdürftiger Beseitigung der gröbsten Schäden kamen die Hochofen-, Stahl- und Walzwerke wieder in Betrieb. Empfindliche Maschinen standen unter freiem Himmel, Regen und Schnee trieben durch die Produktionsstätten, Maurer, Schlosser und Elektriker wußten nicht, wo sie zuerst anpacken sollten.

Der Wiederanlauf wurde durch Kohlenknappheit, Mangel an geeigneten Arbeitskräften und Rückgang der Arbeitsleistung schwer gehemmt, kurzum: Die deutsche Stahlindustrie stand in der schwersten Krise, die sie je durchlebt hatte. Durch Beschluß des Alliierten Kontrollrates vom 10. 1. 1946 wurde der Umfang der deutschen Rohstahlerzeugung zudem auf höchstens 5,8 Mill. t Rohstahl im Jahr beschränkt. Aber selbst dieser enggezogene Rahmen konnte aus Mangel an Brennstoffen, Maschinen und Arbeitskräften nur zu einem Teil ausgefüllt werden.

Existenzfrage der Gesamtwirtschaft

Ernste Sorgen um die künftige Entwicklung der Eisengewinnung und -versorgung lasteten damals auf Industrie und Verbraucherschaft. Es handelte sich hier schlechthin um die Lebensfrage der deutschen Gesamtwirtschaft, denn nicht umsonst wird die eisenschaffende Industrie ebenso wie der Kohlenbergbau als „Schlüsselindustrie" bezeichnet. Die Massenerzeugung von Stahl ist eben einer der wichtigsten Voraussetzungen der allgemeinen Massenerzeugung von Gütern des täglichen Bedarfes, an Verbrauchsgütern wie auch an Investitionsgütern.

Jahrelang befand sich dann die deutsche Eisenindustrie im Zustand eines „Rekonvaleszenten", der sich — im wesentlichen aus eigener Kraft gestützt — allmählich wieder anschickte, seine Aufgabe allen Hemmungen zum Trotz durchzuführen.

Opfer der Demontage

Erzeugungsbeschränkung, Demontagen, Dekartellisierung, Investitionskontrolle, militärisches Sicherheitsamt waren die wesentlichen Hürden, die die deutsche Stahlindustrie bei ihrem Wiederaufbau nehmen mußte. Durch die Demontagen wurden gerade die modernsten Werke vernichtet. So fiel das gesamte Hüttenwerk in Essen-Borbeck der Demontage anheim, demontiert wurden die Norddeutsche Hütte in Bremen-Oslebshausen und das Düsseldorfer Werk von Rheinmetall-Borsig.

Weiter verlor Westdeutschland das einzige vollkontinuierliche Breitbandwalzwerk in Dinslaken, das große Radialwalzwerk bei den Deutschen Röhrenwerken in Mülheim, die moderne Grobblechstraße in Dortmund-Hörde und schließlich wurde das leistungsfähigste Hüttenwerk des Kontinents, die August-Thyssen-Hütte in Duisburg-Hamborn, durch die Demontage weitgehend vernichtet.

Ein entscheidender Wendepunkt

Auch bei den Reichswerken in Watenstedt (Salzgitter) wirkten sich die Demontagen in einer empfindlichen Störung der eisenschaffenden Industrie aus. Ganz abgesehen von den Totaldemontagen wurde in vielen Fällen der kontinuierliche Fluß der Produktion infolge der Herausnahme einzelner Betriebsteile durch Demontagen oder Restitutionen auf längere Zeit unterbrochen. Die Demontageschäden einschließlich der Entnahmen in der westdeutschen eisenschaffenden Industrie werden von fachlicher Seite mit rund 1,23 Milliarden DM angegeben.

Ende 1947 hatte die westdeutsche Stahlgewinnung — trotz aller Hemmnisse — einen Stand von rd. 3 Mill. t erreicht. Die ungenügenden Zuteilungen fester Brennstoffe, die dadurch bedingte mangelhafte Erzeugung von Energie und anderen Hilfsstoffen, die Einfuhrsperre hochwertiger Auslandserze und die gesteigerte Schrottausfuhr verhinderten neben vielen anderen Einflüssen damals ein weiteres Ansteigen der Erzeugung. Als im Februar 1948 die britisch-amerikanischen Militärbefehlshaber unter gleichzeitiger Herausgabe einer Anordnung zur Erhöhung der deutschen Stahlerzeugung mit Worten scharfer Kritik den angeblich mangelhaften Leistungswillen der Stahlindustrie rügten, stand die deutsche Industrie diesen Äußerungen ohne Schuldbewußtsein gegenüber.

Und doch bedeutete dieser Eingriff der Besatzungsmächte für Westdeutschland einen Wendepunkt. In dem Befehl zur Erhöhung der Stahlerzeugung war ein erstmalig sichtbarer Umschwung in der Haltung der Besatzungsmächte erkennbar. Die deutschen Hüttenwerke durften nicht nur, sondern sie mußten die Stahlerzeugung auf 6 Mill. t erhöhen.

Tüchtigkeit und Fleiß

Aber noch war der Kampf gegen alle Hemmnisse wirtschaftlicher und technischer Art nicht gewonnen. Welche Schwierigkeiten standen noch 1950 und 1951 der Stahlproduktion von der Kohlen- und Energieseite entgegen! Noch war die deutsche Initiative durch zahlreiche Verordnungen und Vorschriften der Besatzungsmächte eingeengt, noch wurden der Wiederherstellung eines vernünftigen technischen Niveaus der eisenschaffenden Industrie zu viele Hemmnisse in den Weg gelegt. So groß die Konzeption des Marshallplans auch war: Leider wurde die deutsche Stahlindustrie im Hinblick auf die Investitionen aus Marshallplan-Mitteln vernachlässigt. Beispielsweise waren bei einer Stahlproduktion von 11,1 Mill. Tonnen jährlich schon 250 bis 350 Mill. Dollar aus Investitionsmitteln notwendig. Zur Verfügung gestellt waren bis Herbst 1950 nur 38 Mill. Dollar. Demgegenüber hatten die anderen Marshallplanländer bis Ende 1949 bereits 167 Mill. Dollar zur Modernisierung ihrer Stahlanlagen aufwenden können.

Aber trotz Demontage und Entflechtung, trotz alliierter Beschränkungen und fehlender Kredite, hat die westdeutsche Stahlindustrie in den letzten Jahren allmählich die Kriegs- und Nachkriegsfolgen überwinden können. Von 5,6 Mill. t im Jahre 1948 stieg die Rohstahlerzeugung bis auf 15,8 Mill. t in 1952. Dieses gute Ergebnis ist zweifellos auf die Tüchtigkeit und den Fleiß der in der Stahlindustrie beschäftigten Menschen zurückzuführen. Zum anderen zeigt dieses trotz aller Hemmnisse erzielte Resultat, daß für die Stahlerzeugung im Ruhrgebiet die besten Standortbedingungen vorhanden sind, die auf dem Verbund mit der Kohle und auf der außerordentlich günstigen Verkehrslage des Reviers beruhen. Auf die durch die Leistung der letzten Jahre bewiesene Standortkraft der westdeutschen Montanindustrie hinzuweisen, erscheint im Zeichen des Schumanplans besonders notwendig.

Dennoch weit zurück

Aber alle Produktionserfolge können nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Stahlindustrie Westdeutschlands gerade den Vorkriegsstand wieder erreicht hat und gegenüber den Produktionssteigerungen in England, Frankreich, Italien, Belgien und Luxemburg relativ außerordentlich zurückgeblieben ist.

Dr. W. Flemmig

thyssenkrupp Corporate Archives

Finanzamt freut sich auf unser Weihnachtsgeld

Weihnachten steht vor der Tür. Das Weihnachtsgeld ist bereits ausgezahlt. Viele, die sich bereits Gedanken über die Verwendung der Gratifikation gemacht haben, haben diese Rechnung ohne den Wirt (sprich das Finanzamt) gemacht. Dieses Unterlassen hat in einigen Fällen zu Enttäuschungen geführt. Es war wie bei jeder Lohnzahlung: Das Finanzamt griff in die Lohntüte, ehe man selbst in der Lage gewesen ist, zuzufassen.

Nach dem derzeitigen Stand der Steuergesetzgebung gehören die Weihnachtszuwendungen genau so zum steuerpflichtigen Arbeitslohn wie die Urlaubsgelder, Kinderzulagen usw. Lediglich 100 DM des Weihnachtsgeldes sind steuerfrei. Wenn auch in den letzten Jahren schon mehrmals im Bundestag der Antrag gestellt worden ist, die Freigrenze zu erhöhen, so sind diese Anträge — wie auch der letzte in der vorigen Woche — abgelehnt worden. Wenn also jemand Weihnachtszuwendungen in Höhe von DM 240,— erhält, so werden hiervon DM 140,— der Lohnsteuer unterworfen.

Nehmen wir einmal an, ein Junggeselle verdiene DM 400,— vor allen Abzügen im Monat. Hiervon werden ihm folgende Steuern abgezogen:

Lohnsteuer	DM 38,05
ev. Kirchensteuer	DM 3,80
Notopfer Berlin	DM 3,80
insgesamt	DM 45,65

In dem Monat, in dem ihm die Weihnachtszuwendung (d. h. 4 Prozent des Jahreseinkommens) in Höhe von DM 192,— gezahlt wird, werden ihm die Steuern nach einem Lohn von DM 492,— abgehalten (nach Abzug des steuerfreien Betrages von DM 100,—). Diese betragen in diesem Falle

Lohnsteuer	DM 59,25
ev. Kirchensteuer	DM 5,92
Notopfer Berlin	DM 5,25
insgesamt	DM 70,42

Von diesen DM 92,—, die dem steuerpflichtigen Arbeitslohn dieses Junggesellen für die Weihnachtszuwendung zugerechnet werden, muß dieser zunächst DM 24,77 (DM 70,42 ./. DM 45,65) an das Finanzamt abgeben. Allerdings besteht die Möglichkeit, daß er zum Jahresende bei Vorliegen aller notwendigen Voraussetzungen noch einen kleinen Teil dieser Mehrsteuern im Jahresausgleich erstattet erhält.

Darum, bitte nicht auf das Lohnbüro schießen! Es ist an der Höhe der Abzüge vollkommen unschuldig. **St.**

Reklamationen

Weist Ihr Sicherheitsschuh auch Mängel auf?

In letzter Zeit mehren sich die Fälle, daß Kollegen irgendwelche Mängel an Sicherheitsschuhen festzustellen. Zur Regelung eventueller Reklamationen wurden von der Abteilung Einkauf folgende Richtlinien ausgearbeitet:

Es können berechtigte Reklamationen nur innerhalb eines halben Jahres nach Kaufdatum berücksichtigt werden, wobei der Kaufschein vorgelegt werden muß. Diese Frist entspricht auch der Absprache unter den Schuhfabrikanten anläßlich einer Fachsitzung. Die Entgegennahme von Beanstandungen erfolgt nur am Ausgabeschalter (Lager Sozialbetriebe). Um festzustellen, ob es sich um eine berechtigte Reklamation oder ob es sich um eine Reparatur handelt, stellen die Sozialbetriebe einen Schuhmacher zur Verfügung. Wird festgestellt, daß es sich um eine Reklamation handelt, so ist diese an die Prüfstelle, Hauptlagerhaus, weiterzuleiten. Berechtigte Reklamationen sind Material- und Verarbeitungsfehler. Wir haben dieses auch mit unserem Lieferanten vereinbart.

An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, daß ein Teil der bisherigen Reklamationen darin bestand, daß die Träger der Schuhe versuchten, Reparaturen auf unsachgemäße Weise selber durchzuführen und dabei mit langen Eisenstiften Boden- und Oberleder total zernagelten. Bei rechtzeitiger Inanspruchnahme eines Fachmannes könnte mancher Schaden vermieden werden.

Alle wollen bessere Verbindung

Wie wäre es mit Einrichtung einer Schnellbuslinie von Oberhausen nach Essen! — Das war unsere letzte Frage. Neun Zuschriften sind daraufhin eingegangen, die alle eine Verbesserung der bestehenden Verkehrsverhältnisse fordern. Gegenüber der Vielzahl der sonstigen Zuschriften, die sich auf dem Redaktionstisch türmt, waren wir etwas enttäuscht. Sollte das Interesse an einer Schnellbuslinie wirklich nicht größer sein!

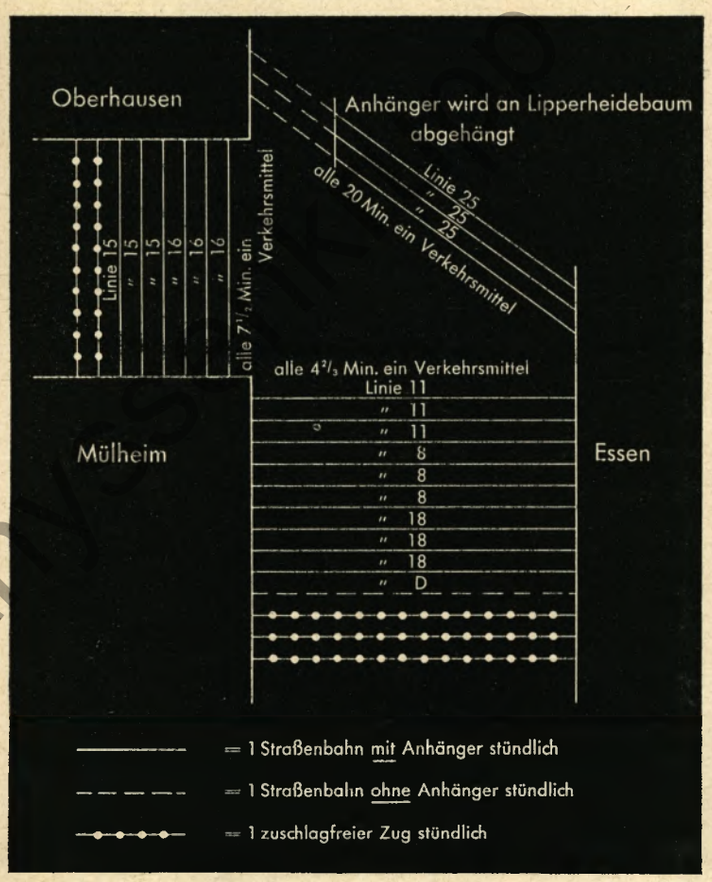
Walter Eberle, Revision und Organisation: Der Verkehr zwischen Essen und Oberhausen ist vernachlässigt. Eine Verbesserung sollte schrittweise in folgender Reihenfolge vorgenommen werden:

1. Durchlauf der Anhänger bis Oberhausen,
2. Einführung des 10-Minuten-Verkehrs in den Hauptverkehrszeiten,
3. Schnellverkehr zurückstellen, bis Punkt 1 und 2 erfüllt sind.

Ein Schnellverkehr eignet sich schlecht für den Berufsverkehr, da

a) die Fahrpreise höher liegen und
b) die Verkehrsspitzen nur durch Stoßeinsatz mehrerer Fahrzeuge, die die übrige Zeit stilliegen, abgefangen werden können.

Die von mir angefertigte Zeichnung sagt alles.



J. Wozniak, Werkschutz: Den in Essen wohnenden Belegschaftsmitgliedern kommt es darauf an, schnell, sicher und bequem ihre Arbeitsstätte bzw. ihre Wohnung zu erreichen. Die Einrichtung einer Schnellbuslinie Oberhausen—Essen neben der Straßenbahnlinie 25 wird sicherlich auf unüberwindbare Schwierigkeiten stoßen und kaum durchführbar sein. Eine wesentliche Besserung würde meines Erachtens schon durch Einsatz weiterer Straßenbahnwagen (evtl. Großraumwagen) während des Schichtwechsels erzielt.

Heinz Göbel, Technisches Büro: Seitdem die Linie 25 in Oberhausen einen anderen Fahrtweg nimmt und sich demzufolge der Fahrplan geändert hat, haben sich die Beförderungsverhältnisse noch mehr verschlechtert. Die Wagen sind ständig überbesetzt. Dazu kommt noch der 20-Minuten-Verkehr, während auf fast allen anderen Strecken ein 10-Minuten-Verkehr herrscht. Die Einrichtung einer Schnellbuslinie wäre aus diesem Grunde zu begrüßen.

Georg Hohner, Maschinenhaus 4, Eisenhütte: Ich würde mich freuen, wenn auf der Strecke Hüttenwerk Oberhausen—Essen eine Schnellbuslinie eingerichtet würde. Wenn meine Fahrt auch schon Frintroper Höhe endet, so sehe ich doch in der Schnellbuslinie ein schnelleres und verkehrssicheres Beförderungsmittel. Die Straßenbahn ist nach Schichtschluß immer derart überfüllt, daß die meisten Belegschaftsmitglieder erst mit der zweiten oder gar dritten Bahn fahren können.

FRAGE des Monats 10

R. Klein, Ärztliche Dienststelle: Als täglicher Fahrgast der Linie 25 kann ich wohl sagen, daß hier schon lange eine Änderung dringend notwendig ist. Es herrschen auf dieser Strecke Verhältnisse wie in den Kriegs- oder ersten Nachkriegsjahren. Die Einrichtung einer Schnellbuslinie würde hier endlich einmal wieder vertretbare Zustände schaffen.

Heinrich Daubach, Gasreinigung E. O. II: Um einen schnellen und reibungslosen Verkehr zwischen Oberhausen und Essen zu gewährleisten, schlage ich vor, den Schnellbusverkehr vom Schlackenberg bis zur Endstation der Linie 25 einzuführen. Wichtig dabei jedoch ist, daß sich der Fahrpreis nach Essen dadurch nicht erhöht.

Günther Laaser, Elektr. Werkstatt E. O. I: Wir Essener Kollegen sind sehr an einer Schnellbuslinie Oberhausen—Essen interessiert. Allerdings müßte diese bis zum Essener Hauptbahnhof führen. Die Abfahrtzeiten wären so einzurichten, daß die Kollegen pünktlich ihre Arbeitsstellen erreichen könnten und auch nach Feierabend ihre Anschlüsse bekämen.

Ernst Düsing, Gasreinigung E. O. I: Die Einrichtung der Schnellbuslinie Oberhausen—Essen würden wir sehr begrüßen. Die Überfüllung der Straßenbahn zwingt uns dazu, das Fahrrad zu benutzen oder zu Fuß zu gehen. Die Einrichtung der Schnellbuslinie wäre für uns eine große Erleichterung.

Heinrich Schupp, Eisenhütte I: Auch ich würde die Einrichtung einer Schnellbuslinie Oberhausen—Essen sehr begrüßen. Für jeden Kollegen, der schon mal in Essen zu tun hat und gleich nach Schichtschluß hinfahren möchte, ist es schwierig, die Straßenbahn zu benutzen. Durch Einrichtung der Schnellbuslinie würde der normale Verkehr doch wesentlich entlastet, und uns wäre es möglich, ohne Schwierigkeiten die Bahn zu benutzen.

FRAGE des Monats 11

Da wir auf dieser Seite schon das „Thema Sicherheits-Schuhe" behandelt haben, wollen wir gleich dabei bleiben. Die nächste Frage des Monats lautet: Wie sind Sie mit den Sicherheits-Schuhen zufrieden? — — Zuschriften hierzu, möglichst kurz gehalten, müssen bis zum 12. Dezember in Händen der Redaktion „ECHO DER ARBEIT" sein.

thyssenkrupp Corporate Archives

HOAG-CHRONIK

Werk Oberhausen

Geburten:

Am 22. 9.: Theo Schmidt, Tochter Doris
am 27. 9.: Ernst Herkendell, Sohn Wolfgang
am 1. 10.: Otto Flanz, Tochter Renate
am 2. 10.: Hans Wawrzyniak, Sohn Jürgen; Heinz Kiriasis, Tochter Angelika
am 4. 10.: Walter Richter, Tochter Marlene
am 10. 10.: Günter Borisch, Tochter Elvira
am 11. 10.: Werner Opperbeck, Sohn Norbert; Peter Schönen, Tochter Gabriele
am 12. 10.: Heinrich Dümpelmann, Sohn Franz; Johann Beck, Sohn Norbert; Helmut Süsselbeck, Sohn Ulrich
am 13. 10.: Kurt Haß, Tochter Brigitte; Siegfried Glodde, Tochter Roswitha; Hubert Daum, Sohn Burkhard
am 14. 10.: Kurt Matthias, Sohn Michael
am 15. 10.: Werner Blümling, Tochter Helga
am 16. 10.: Erich van Stegen, Tochter Dorothea; Günter Weber, Sohn Josef
am 17. 10.: Johannes Prinz, Sohn Reinhard; Georg Rand, Tochter Inge
am 19. 10.: Bruno Schmitz, Sohn Reiner; Franz-Josef Nolte, Tochter Monika; Erwin Helsper, Sohn Wilfried
am 20. 10.: Robert Liefers, Tochter Barbara
am 21. 10.: Joh. Klusmann, Sohn Hans-Dieter; Friedrich Weber, Tochter Ulrike
am 23. 10.: Max Pukat, Tochter Karin; Josef Inkmann, Tochter Monika; Kurt Taschner, Tochter Monika
am 24. 10.: Karl Bandürski, Tochter Doris; Dr. Siegfried Richter, Tochter Christa
am 26. 10.: Manfred Braun, Tochter Monika; Gustav Schröder, Sohn Friedrich
am 27. 10.: Heinrich Flanz, Sohn Rolf-Harald; Wilhelm Zimmer, Sohn Ulrich
am 28. 10.: Erich Miltkau, Tochter Monika
am 29. 10.: Heinrich Röhl, Tochter Angelika; Hans-Jürgen Ströde, Tochter Gabriele
am 30. 10.: Christoph Baumann, Tochter Christa; Heinrich Schüning, Tochter Brigitte
am 31. 10.: Max Hiltscher, Tochter Dorothea

Eheschließungen:

Am 25. 9.: Theodor Abels mit Ingeborg Eis
am 26. 9.: Paul Herrmann mit Johanna Schajor; Helmut Molsberger mit Helga Ronne; Helmut Groen mit Anneliese Seien
am 3. 10.: Franz Kolanowski mit Anna Maiewsky; H.-Günter i. d. Wiesche mit Ruth Grabowski; Hans-Heinz Lunkenheimer mit Hedwig Hartmann; Walter Liszus mit Sonja Kolwes
am 9. 10.: Fredi Wenzel mit Hilde Haverkamp
am 10. 10.: Walter Kreutzer mit Elisabeth Meister; Günter Kaufmann mit Christel Stoberg; Helmuth Müller mit Gabriele Kästle
am 16. 10.: Fritz Ganster mit Hildegard Maier
am 22. 10.: Helmut Dreher mit Gisela Gursche
am 24. 10.: Siegfried Sielaff mit Berta Roeberg; Heinz Schaak mit Ida Akteries
am 30. 10.: Wilhelm Lendzion mit Lydia Lange

Werk Gelsenkirchen

Geburten:

Am 27. 9.: Anni Zasada, Sohn Peter
am 7. 10.: Karl Dede, Tochter Sonja
am 15. 10.: Hubert Erzkamp, Sohn Heinrich
am 18. 10.: Heinrich Lukowski, Söhne Harry und Rainer
am 27. 10.: Siegfried Kroll, Tochter Cornelia

Eheschließungen:

Am 15. 10.: Karl Fuhrmann mit Martha Freiwald
am 16. 10.: Kurt Maune mit Mechthild Przygoda
am 24. 10.: Theodor Unglaube mit Mathilde Müller

Unsere Jubilare im Oktober

Werk Oberhausen

40jähriges Dienstjubiläum

Franz Balink, Obermaschinist
Josef Behmer, Fräser
August Bork, Bördelschmied
Johann Eberz, Werkmeister
Wilhelm Fengels, Schrauber
Wilhelm Höfmann, 1. Verputzer
Karl Kolberg, Platzarbeiter
Josef Mohr, Maschinist
Jakob Nick, Maurer
Franz Patrikowski, Schlosser
Johann Preuer, Kranführer
Georg Schirbs, Vorarbeiter
Friedrich Schneidewind, Waschraumwärter

25jähriges Dienstjubiläum:

Hermann Bassier, Schrauber
Erich Bauditz, Gruppenführer
Adolf Braun, Scherenarbeiter
Hans Etzig, Hobler
Wilhelm Hansen, Dreher
Willi Heusmann, Betriebsleiter
Hermann Janzen, 1. Apparatewärter
Walter Kempe, kaufm. Angestellter
Wilhelm Koppers, Meister
Josef Kriewel, Schreibhilfskraft
Fritz Krüger, Kranführer
Franz Lenzen, 1. Schmelzer
Josef Matuszak, Gießgrubenmann
Konrad Rech, Walzendreher
Josef Steyvers, Gasstocher
Wilhelm Stübe, Maschinist
Franz Wieschenberg, Maschinist
Peter Zerwes, 1. Presser

Werk Gelsenkirchen

40jähriges Dienstjubiläum

Georg Carlé, Abteilungsleiter
Aloys Klein, Handlungsbevollmächtigter

Ein herzliches Glückauf!

SIE GINGEN VON UNS

Am 4. 10.: Johann Robert, Pensionär
am 7. 10.: Simon Lotz, Pensionär
am 8. 10.: Joh. Burciewicz, 1. Rangierer
Julius Hoenika, Elektriker
am 12. 10.: Johannes Möller, Verlader
Klaus Schümmelfeder, Hüttenjungmann
am 16. 10.: Friedrich Krebs, Pensionär
am 23. 10.: Karl Fischer, Pensionär
am 24. 10.: Clemens Reckert, Reparaturarbeiter
am 29. 10.: Adolf Gewehr, Pensionär
am 30. 9.: Friedr. Röttgen, Kranführer

EHRE IHREM ANDENKEN!

thyssenkrupp Corporate Archives



„Pst, Mensch geh bloß nicht in Papas Zimmer, da kriegste Vorschlagwesen hinten vor."



„Ist doch ganz komisch, beim Spülen verschanzt Du Dich immer hinter das Vorschlagwesen."



Heiteres zum Vorschlagwesen
von
KURT CERNY



„Streng Dein Köpfchen mal ein bißchen an, ich brauche einen neuen Wintermantel."



„Reg Dich nicht auf Paula, das brauche ich zur Inspiration."



Die junge Dame: „Lassen Sie mich mit Ihren Vorschlägen in Ruhe. Sie sehen, ich mache selbst welche."



„Liebling, ich habe Deine Vorschlagprämie restlos umgesetzt."

thyssenkrupp Corporate Archives