echo der arbeit



Thyssenkrupp Corporate Archives

5

3 W 2503 D
APRIL 1961
NUR FÜR BETRIEBSANGEHÖRIGE

Haben Sie ausgeschlafen?

Statistiker haben herausgefunden, daß 17 Prozent aller Menschen in Westdeutschland weniger als sechs Stunden täglich schlafen. 25 Prozent gaben bei einer Umfrage zu, daß der Schlaf, den sie sich gönnen könnten, nicht ausreiche. Das bedeutet, daß jeder vierte unausgeschlafen ist und deshalb zu den gereizten, schlechtgelaunten und unkonzentrierten Zeitgenossen gehört.

Das bedeutet aber auch, daß wir unseren Tagesablauf, vor allem aber das Programm unserer Abendstunden, einmal einer Überprüfung unterziehen sollten. Wer erst gegen Mitternacht schlafen geht, kann bei Antritt der Frühschicht nicht ausgeschlafen sein. Andererseits benötigt derjenige, der von Nachtschicht heimkommt, ebenso mindestens acht Stunden Schlaf, um wieder neue Kräfte sammeln zu können. Schließlich braucht wohl kaum besonders betont zu werden, daß gerade die Nachtarbeit den menschlichen Organismus besonders strapaziert. Vielleicht liegt — was den Schlaf angeht — die Mittagschicht noch am günstigsten; man kommt etwa gegen 23 Uhr heim, sitzt noch ein wenig herum, um dann ins Bett zu gehen.

Allgemein aber bleibt festzustellen, daß viele von uns zu wenig Schlaf bekommen. Der Mensch ist nun mal kein „perpetuum mobile", vielmehr braucht er Ruhe und Entspannung, um seine Energien wieder neu aufladen zu können.

Soviel Abwechslung auch das Fernsehen in unser Leben gebracht hat, es kann jedoch zur Plage ausarten, wenn uns dadurch laufend unsere Nachtruhe geraubt wird. Wer darauf abonniert ist, ständig den Sendeschluß zu erleben, wird morgens unausgeschlafen aus dem Bett steigen. Und wer nicht richtig ausgeschlafen hat, ist unkonzentriert bei der Arbeit und darum der Unfallgefahr besonders ausgesetzt.

Schon vor dem Aufstehen beginnt es. Der Wecker schrillt, und man schreckt hoch. Was, schon wieder soweit? Und man dreht sich noch einmal um. Nur fünf Minuten. Und hängt noch fünfe dran. Und dann, dann beginnt die wilde Jagd. Raus aus dem Bett. Rin in die Hosen. Den Kopf unter Wasser. Zwischen Schlipsbinden und Jackeanziehen einen Schluck Kaffee. Das Butterbrot in die Hand, den Mantel, wo ist die Tür? Neh, noch die Mappe. Endspurt zur Straßenbahn. Die losen Schuhriemen flattern. Oder man braust PS-stark mit „80" in Richtung Werk. Wie leicht aber kann so etwas ins Auge gehen?

Ausgeschlafen, in Ruhe aufgestanden und gefrühstückt und auf den Weg zur Arbeit gemacht — — so läßt sich der Tag viel gefahrloser beginnen. Wir sollten uns zur Ruhe und Konzentration zwingen. Dazu gehört vor allem, daß wir ausgeschlafen sind.



UNSER TITELBILD:

Kokillenguß im Stahlwerk: Fast wie Kinderspiel mutet die gefahrvolle Arbeit des Gießers an, aber welchen Gewalten läßt er hier mit einem Hebeldruck freien Lauf! Armdick schießt der gelb-weiße flüssige Stahl aus der runden Bodenöffnung der mächtigen Gießpfanne. Kochend und sprühend füllt der tonnenschwere Stahlbrei die feuerfeste Ausmauerung der Kokille.

echo der arbeit Werkzeitschrift der Hüttenwerk Oberhausen Aktiengesellschaft, Oberhausen (Rhld.). Verantwortlich: Direktor Karl Strohmenger. Redaktion: Karl-Heinz Sauerland. Anschrift der Redaktion: Oberhausen (Rhld.), Essener Straße 66 (Hauptverwaltung) Telefon 24681, Werksruf 4267 u. 2347. Die Zustellung erfolgt kostenlos. Textbeiträge, die mit dem Namen des Verfassers gekennzeichnet sind, stellen die Meinung des Autors und nicht unbedingt die der Redaktion dar. Druck: VVA-Druck, Vereinigte Verlagsanstalten Oberhausen (Rhld.) und Düsseldorf. Klischees: Vignold, Essen.

Riesensummen werden für die Entstaubung ausgegeben

Oberhausener Sinteranlage arbeitet bald staubfrei

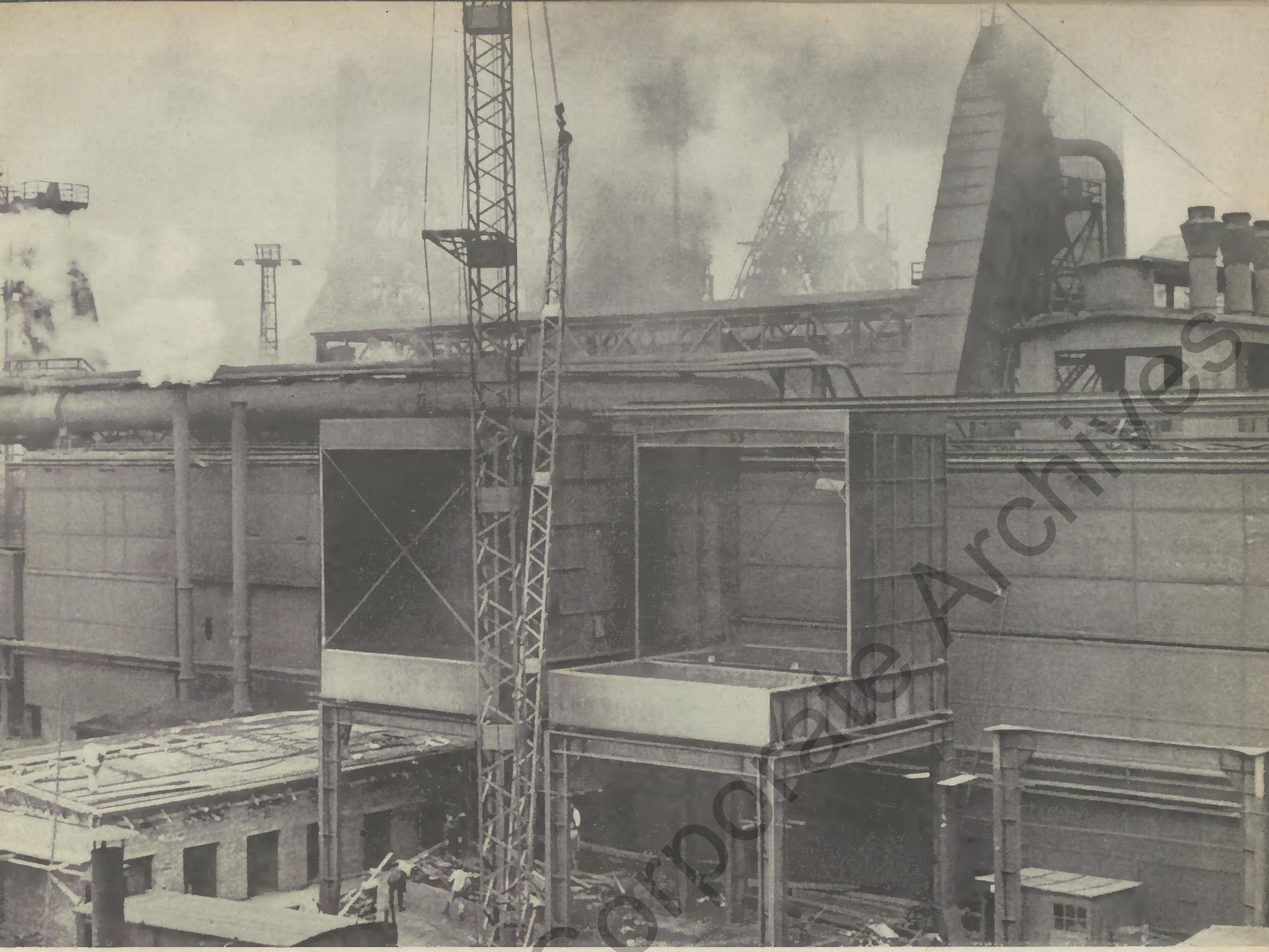
Unter den Staubquellen des Oberhausener Hüttenbereiches steht die Sinteranlage an der Essener Straße an erster Stelle. Obwohl in den letzten Jahren erhebliche Geldmittel zur Lösung dieses Problems aufgewandt wurden, konnte bislang ein zufriedenstellendes Resultat nicht erreicht werden. Nunmehr ist mit dem Einbau von bereits in Walsum erprobten Entstaubungsaggregaten begonnen worden, wodurch — genau wie an der Walsumer Bandsinteranlage — demnächst auch an der Oberhausener Pfannensinteranlage bessere Luftverhältnisse herrschen werden. Die Kosten für die Entstaubung dieser Anlage werden etwa 4 Mill. DM betragen.

Das besondere Problem hinsichtlich der Entstaubung der Oberhausener Anlage ist das Auffangen des beim Sinterprozeß sich bildenden Staubes an der Entstehungsstelle. Bekanntlich liegt die Aufgabe einer Sinteranlage darin, feinförmiges Erz mit Brennstoffen zu größeren Stücken zusammenzubacken, da ein direkter Einsatz von Feinerzen zu Störungen im Hochofen führen würde. Dabei ist kaum zu vermeiden, daß in dem Sinter immer noch ein gewisser Prozentsatz an Staub zurückbleibt, der auf den Transportmitteln und an den Abwurfstellen zu erheblicher Staubentwicklung führt, insbesondere dadurch begünstigt, daß der Sinter sehr heiß ist, wodurch die umgebende Luft einen Auftrieb erhält und so den Staub hochwirbelt.

Alle Übergabe- und Abwurfstellen werden deshalb mit dichtschließenden Hauben abgedeckt, in denen mittels eines Rohrleitungssystems und eines Ventilators ein ständiger Unterdruck herrscht, wodurch verhindert wird, daß der Staub nach außen dringt. Durch die Rohrleitungen gelangen die staubhaltigen Abgase in einen Elektrofilter, wo sie mittels eines elektrostatischen Feldes an ebene Blechplatten angelagert und in bestimmten Zeitabständen abgerüttelt werden. Der Staub fällt dann in einen Bunker, von wo er wiederum in den Sinterprozeß eingeschleust wird. Es wird erwartet, daß der Einbau der Entstaubungsaggregate die



thyssenkrupp Corporate Archives



Oberhausener Sinteranlage weitgehend staubfrei macht. Voraussichtlich im Sommer dieses Jahres wird die neue Entstaubungsanlage in Betrieb genommen werden können.

DIE STAUBQUELLEN DER HÜTTE

Über das Projekt Sinteranlage hinaus muß gesagt werden, daß die Werksleitung der Reinhaltung der Luft größte Bedeutung beimißt. Endziel ist, sämtliche Anlagen möglichst staubfrei arbeiten zu lassen. Wenn es auch bisher nicht gelungen ist, in allen Produktionsbereichen Staubauswürfe zu beseitigen, so ist dies sicherlich nicht auf den guten Willen der Unternehmensleitung oder auf wirtschaftliche Gründe zurückzuführen, sondern vor allem technisch bedingt.

Gelegentlich eines kommunalpolitischen Forumgesprächs der Oberhausener Volkshochschule gliederte kürzlich Vorstandsmitglied Dr. Graef die Staubquellen des Hüttenwerkes ihrer augenblicklichen Bedeutung entsprechend in folgende Reihenfolge: Nach der Sinteranlage an der Essener Straße folgt mit dem größten Staubanfall die Drehofenanlage, danach das Kraftwerk, das Thomaswerk, das Rotorstahlwerk und das Zementwerk.

Bei der ebenfalls der Sintererzeugung dienenden Drehofenanlage soll das Staubproblem entweder dadurch gelöst werden, daß die Anlage stillgelegt wird oder aber — falls sich herausstellen sollte, daß die in den Sinteranlagen hergestellte Sintermenge nicht ausreichen wird — soll auch die Drehofenanlage in Kürze mit einer elektrischen Entstaubung ausgestattet werden. Alle bisherigen Bemühungen, den Drehofen zu entstauben, hatten nicht den gewünschten Erfolg.

Außerdem kann erwartet werden, daß in etwa drei bis vier Jahren auch die Verschmutzung der Luft durch das Dampfkraftwerk beseitigt sein wird. Bekanntlich versorgt das Kraftwerk an der Essener Straße das Hüttenwerk mit Dampf, Strom und Hochofenwind. Der Dampf wird in drei Hochdruckkesseln erzeugt, die sowohl mit Gichtgas und Feinkohle allein als auch in einem beliebigen Mischungsverhältnis beider Brennstoffe beheizt werden können. Dabei richtet sich die Menge der eingesetzten Kohle nach der Menge des zur Verfügung stehenden Gichtgases. Zu erklären ist der relativ starke Staubanfall unter anderem dadurch, daß infolge der gestiegenen Gichtgasabnahme der übrigen Verbraucher im Laufe der letzten Jahre der Kohlesatz über das vorgesehene Maß hinaus erhöht werden mußte. Es ist vorgesehen, entweder hinter die augenblicklichen Entstaubungsanlagen zusätzlich Elektrofilter zu schalten oder aber einen zusätzlichen Kessel mit bester Entstaubung zu bauen, der nur mit Kohle beheizt wird. Für die restlichen der Dampferzeugung dienenden Kessel würde dann genügend Gichtgas zur Verfügung stehen, um dadurch den Kohlesatz und damit den Ascheanfall so gering wie möglich halten zu können, wozu die vorhandenen Entstaubungsanlagen ausreichen.

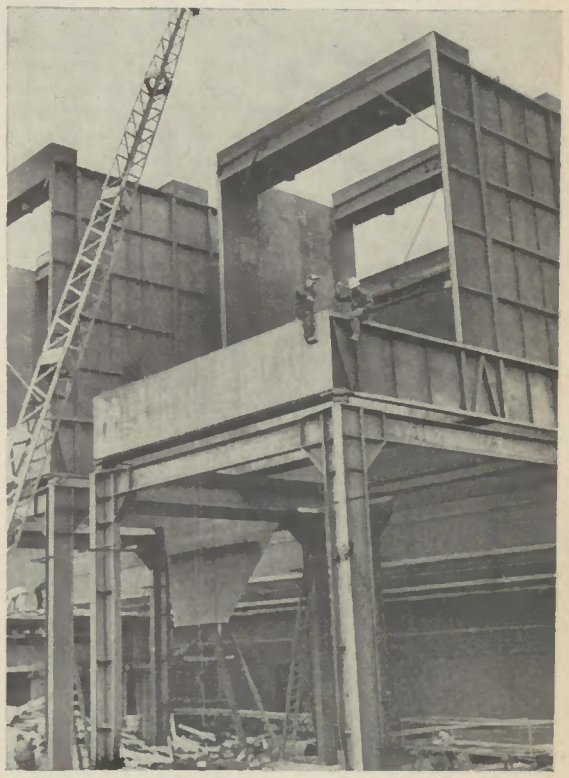
Was den Stahlwerksbereich anlangt, so scheiden die Siemens-Martin-Werke als Staubquellen aus, da bei ihnen nennenswerte Staubmengen nur auftreten, wenn in den Öfen selbst mit Sauerstoff gefrischt wird. In Oberhausen ist diese Variation des Verfahrens noch nicht eingeführt. Demgegenüber sind die Stahlwerksbereiche, in denen Roheisen mit Sauerstoff oder mit Sauerstoff angereicherter Luft gefrischt wird, hinsichtlich des Staubanfalls von weitaus größerer Bedeutung. Es sind dies in Oberhausen das Thomaswerk, das Rotorstahlwerk und die Vorfrischanlage. In allen drei Bereichen entsteht der bekannte braune Rauch, weithin sichtbares Zeichen der Hüttenindustrie. Dieser braune Rauch besteht zum größten Teil aus verdampftem Eisen, das an der Luft zu sehr feinkörnigen Eisenoxydteilchen erstarrt ist. Die Teilchengröße der in diesem Rauch enthaltenen Staubpartikelchen ist bei den drei Verfahren unterschiedlich. Sie liegt beim Thomasprozeß zwischen 10 und 100 Mikromillimeter (1 Mikromillimeter = 1 Millionstel mm), bei der Vorfrischanlage zwischen 40 und 170 und beim Rotorprozeß zwischen 70 und 600 Mikromillimeter.

◀ Die Hoch- und Niederspannungsgeräte für die Elektrofilter werden in einem besonderen Schalthaus installiert. Zu jedem der fünf Filter gehören zwei solcher Aggregate. Die Teilansicht läßt insgesamt sechs Transformatoren-Boxen erkennen.

THOMASSTAUB MACHT SORGEN

Während die Entstaubung der Vorfrischanlage vollständig gelungen ist, d. h. durch die eingebauten Tuchfilter mit vorgeschaltetem Zyklon über 99 Prozent der Staubmenge abgefangen werden, liegen die Verhältnisse beim Thomasprozeß weitaus schwieriger. Bekanntlich wird im Thomaskonverter von unten her Luft oder mit Sauerstoff angereicherte Luft durch flüssiges Roheisen geblasen. Durch die Oxydation der verschiedenen Eisenbegleiter entsteht überschüssige Wärme, die das Metallbad auf über 1600 Grad Celsius aufheizt. Die Abgase erreichen an der Konvertermündung Temperaturen, die um 2000 Grad liegen. Entsprechend den notwendigen Windmengen sind die Abgasmengen ungeheuer hoch. So werden z. B. bei einer Schmelze von 25 t rund 8500 Kubikmeter Wind in etwa 15 Minuten durch das flüssige Metall geblasen. An der Konvertermündung wird ein Mehrfaches an zusätzlicher Luft mitgerissen, so daß während der etwa eine Viertelstunde dauernden Blasezeit einer Schmelze vor der Kaminmündung ca. 70000 Kubikmeter Abgase entstehen, die noch eine Temperatur von rd. 1000 Grad haben. Diese Abgase tragen eine größere Menge Staub mit sich, wobei zwischen zwei Arten von Konverterstaub unterschieden werden muß. →

▲ Einbau von drei Filtergehäusen an der Oberhausener Sinteranlage; insgesamt fünf Filter wird die Anlage erhalten. Die Filtergehäuse nehmen später die Hochspannungselektroden auf, an denen sich der Staub niederschlägt.



▲ Hier die Montage eines Filtergehäuses in Großaufnahme. Die fünf Filter werden eine Gesamtleistung von etwa 640 000 Kubikmeter Abluft erreichen. Die gereinigte Abluft wird von Ventilatoren über drei Stahlkamine ins Freie geblasen.

Thyssen Krupp Corporate Archives



OBEN ODER UNTEN – AUF UND AB?

Die Kinder auf dem Spielplatz zerbrechen sich über diese Frage nicht den Kopf. Für sie ist die schwingende Bewegung Spiel und reines Vergnügen. In der Welt der Erwachsenen bekommt sie einen ganz anderen Sinn. Hier entscheidet „oben oder unten" über das Lebensschicksal des einzelnen Menschen. Nicht das Auf und Ab, sondern die Sicherung des Lebens ist unser Ziel. Keiner möchte heute Millionär und morgen am Bettelstab sein. Deshalb müssen wir vorsorgen. Wer materielle Sicherheit sucht, muß sparen! Warum gerät diese Erfahrung am Arbeitsplatz — der Grundlage unserer Sicherheit — so leicht in Vergessenheit? Verluste, die in großen Betrieben in die Millionen gehen können, entstehen nicht aus bösem Willen, sondern meistens aus Gedankenlosigkeit. Dabei sind Sparen und Kostendenken gar nicht so schwierig, wenn wir mit Materialien, Werkzeugen und Maschinen genauso haushälterisch umgehen wie mit dem eigenen Wirtschaftsgeld. Vergessen wir nicht: Alles was zum reibungslosen Ablauf der Produktion beiträgt, kostet Geld. Der Betrieb muß es bezahlen. Unnötige Kosten aber belasten unsere Erzeugung und verschlechtern unsere Stellung im wirtschaftlichen Wettbewerb. Jedes Unternehmen lebt davon, daß es dem Kunden gute Waren zu einem vernünftigen Preis anbieten kann. Sparen im Betrieb ist deshalb nichts anderes als ein Appell an den gesunden Menschenverstand — ein Beitrag zur Sicherung des eigenen Arbeitsplatzes. Kleine Ursachen, große Wirkung. Je mehr Mitarbeiter in Betrieben und Büros diesen Appell aufgreifen, desto größer wird die Lawine eingesparter Kosten — eine erfreuliche Bilanz der verantwortungsbewußten Zusammenarbeit aller, die guten Willens sind.

Da ist zunächst der grobe Staub, der vorwiegend aus eisenreicher Schlacke und Kalk besteht. Die Korngröße dieses Staubes liegt in der Hauptsache zwischen 0,1 und 0,2 mm Durchmesser. Mengenmäßig macht dieser Grobstaub den Hauptteil des Konverterstaubes aus, und zwar werden bei einer einzigen 25-t-Schmelze rd. 250 kg Grobstaub ausgetragen. Bei normaler Erzeugung sind dies pro Tag 30 bis 35 t. Eine beachtliche Verminderung der Grobstaubmenge, und zwar um 15 t täglich, konnte dadurch erreicht werden, daß der Kalk neuerdings in der Kalkförderanlage abgesiebt wird und die Feinteile des Kalks nicht mehr in den Konverter gelangen. Wichtig ist, daß bereits in einer Entfernung von 40 m von dem jeweiligen Konverter etwa 99 Prozent dieses Grobstaubes niedergeschlagen sind. In 400 m beträgt die niedergeschlagene Menge dieses Staubes in der Hauptwindrichtung nur noch 50 g auf den Quadratmeter im Monat. Es leuchtet ein, daß der grobe Konverterstaub daher für die Gesamtbevölkerung kaum als besondere Belästigung angesehen werden kann.

ROTOR WIRD ENTSTAUBT

Anders ist dies mit dem braunen Konverterrauch, der in den letzten Minuten der jeweiligen Blasezeit auftritt. Dieser optisch besonders auffällige braun-rote Eisenoxydrauch enthält feine Teilchen mit einem Durchmesser von 10 bis 100 Mikromillimeter, eine Korngröße, die etwa den Staubpartikelchen des Zigarettenrauchs entspricht. Wegen seines geringen Gewichtes bleibt dieser Feinstaub lange in der Schwebe, wird ständig verdünnt und meist erst in großer Entfernung und dann nur zusammen mit atmosphärischen Niederschlägen aus dem Luftraum entfernt. Die HOAG erzeugt monatlich etwa 90000 t Thomasstahl und damit rd. 10,5 Prozent der im Ruhrgebiet hergestellten Thomasstahlmenge. Durch eigene Versuche wurde ermittelt, daß bei uns der Gesamtanfall an Staub im braunen Konverterrauch im Mittel des Jahres 1960 etwa 95 t betragen hat. Im ganzen Ruhrgebiet werden demnach monatlich etwa 900 t Feinstaub bei der Thomasstahlherstellung entwickelt. Dieser Staub verteilt sich praktisch über das ganze Ruhrgebiet, in 25 km Breite etwa von Rheinhausen bis Dortmund. Mengenmäßig bedeutet dieser braune Eisenoxydrauch zwar nur einen verhältnismäßig kleinen Anteil an der Gesamtstaubmenge, denn mengenmäßig beträgt die niedergeschlagene Menge des braunen Konverterrauches auf dieser Fläche von 2000 Quadratkilometern im Schnitt nur etwa 0,5 Gramm pro Quadratmeter und Monat. Eine andere Frage ist es, ob nicht die dadurch bewirkte Abschirmung der ultravioletten Sonnenstrahlen einen Einfluß auf die Lebensbedingungen von Mensch, Tier und Pflanze haben kann.

Es ist äußerst schwierig, für das Thomasverfahren eine wirksame und auch einigermaßen wirtschaftliche Entstaubungseinrichtung zu bauen. In einer durch die Windfrischgemeinschaft angeregten und finanziell unterstützten Entwicklungsarbeit werden seit einiger Zeit verschiedene Möglichkeiten untersucht. Allgemein aber muß festgestellt werden, daß bis heute eine technisch einwandfrei befriedigende Lösung noch nicht existiert, zumal zwar Erfolge erzielt worden sind, die aber wegen des notwendigen großen Platzbedarfs und aus wirtschaftlichen Gründen nicht in Frage kommen können. In seinem Vortrag vor der Oberhausener Volkshochschule versicherte Dr. Graef, daß die Werksleitung in Zusammenarbeit mit anderen an diesem Problem interessierten Werken bemüht sei, eine Lösung zu finden und sie zu realisieren, sobald dies möglich sein werde.

Was die Entstaubung des Rotorstahlwerkes betrifft, so erklärte Dr. Graef, daß darin grundsätzlich kein technisches Problem mehr zu sehen sei, sondern lediglich eine Frage des Zeitbedarfs für den Einbau von Kühlaggregaten und Ventilatoren. Bei dem Oberhausener Rotorstahlwerk handelt es sich um eine Versuchsanlage. Bekanntlich wurde dieses neuartige Stahlerzeugungsverfahren in Oberhausen entwickelt. Aus verfahrenstechnischen Gründen war es jedoch immer wieder notwendig, die Arbeitsbedingungen zu ändern, um zu den günstigsten technischen und wirtschaftlichen Ergebnissen zu gelangen. Vor allem wurde die Frischgeschwindigkeit und damit die pro Zeiteinheit zugeführte Sauerstoffmenge in den letzten Jahren stark erhöht. Die bei Beginn der Versuche ausreichende Entstaubungskapazität reicht daher für die heutigen Verhältnisse nicht mehr aus. Durch den Bau größerer Absaugeleitungen, durch Kühlung der Abgase und eine Vergrößerung der Entstaubungsaggregate und Absaugeventilatoren soll jedoch auch hier der Stein des Anstoßes bald beseitigt werden. Bei einem der beiden Rotorgefäße sind die obengenannten Maßnahmen zum Teil schon mit Erfolg durchgeführt.

ZEMENTWERK VORBILDLICH

Wie schon gelegentlich in der Werkzeitung berichtet, arbeitet das Zementwerk, das bis vor wenigen Jahren eine der größten Staubquellen des Werkes war, heute weitgehend staubfrei. Zum Brennen des für die Zementherstellung notwendigen Klinkers waren bis zum Jahre 1954 zwei Drehöfen eingesetzt, bei denen ein Großteil des anfallenden Staubes mit den Abgasen durch die vorhandenen Kamine in die Außenluft abgeleitet wurden. Die alten Drehöfen wurden abgerissen und durch einen modernen Lepolofen ersetzt, bei dem der Staubverlust von vorher 5 Prozent auf 1,8 Prozent der Erzeugung zurückging. Um auch diesen Staub zurückzuhalten, wurde eine moderne Elektrofilteranlage aufgestellt, durch die die Reststaubmenge in den Abgasen auf 80 Milligramm pro Kubikmeter gesenkt werden konnte, d. h. auf rd. 0,04 Prozent der Erzeugung oder auf etwa ein Hundertstel der Menge vor dem Bau des Lepolofens. Auch in den anderen Teilbereichen des Zementwerkes wurden inzwischen moderne Entstaubungsanlagen eingerichtet, so daß heute von einer Belästigung der umliegenden Gegend bei der Zementherstellung nicht mehr gesprochen werden kann, obwohl sich die Zementherstellung des Werkes von 1950 bis 1959 von 190000 Tonnen auf 315000 Tonnen gesteigert hat. Lediglich an der Schlackensandtrommel entsprechen die Verhältnisse noch nicht ganz den Vorstellungen; doch ist vorgesehen, auch hier in Kürze eine Elektrofilteranlage einzubauen.

Von Wichtigkeit bei der Behandlung des Entstaubungsproblems ist auch die Beseitigung der Staubquellen an den Hochöfen. Wesentlichste Staubquelle am Hochofen ist der Gichtverschluß. Bei älteren Öfen mit einfachem Gichtverschluß tritt bei jeder Begichtung ungereinigtes Gichtgas an der Gichtglocke aus, wobei der mitgeführte Staub je nach Witterung in der näheren oder weiteren Umgebung des Ofens niedergeschlagen wird. Moderne Hochöfen haben einen doppelten Gichtverschluß, der ein Austreten des Gichtgases und damit des mitgeführten Staubes verhindert. Dieser doppelte Gichtverschluß ist inzwischen bei zwei unserer Hochöfen eingebaut und soll, wie Direktor Dr. Graef gelegentlich der Volkshochschul-Diskussion erwähnte, nach und nach bei allen Hochöfen eingebaut werden. Die Kosten allein für den doppelten Gichtverschluß betrugen bei dem zuletzt umgebauten Hochofen 9 etwa 800000 DM. Außerdem sei darauf hingewiesen, daß der mit dem Gichtgas aus dem Hochofen austretende Gichtstaub — bei einer Roheisenproduktion von etwa 5000 t handelt es sich hierbei immerhin um mehrere hundert Tonnen täglich — in der Gasreinigung so vollständig abgeschieden wird, daß das gereinigte Gas, bevor es an den verschiedenen Stellen verbrannt wird, einen höheren Reinheitsgrad besitzt als die normale Atemluft.

Von Bedeutung für die Reinhaltung der Luft ist auch der Entschluß der Werksleitung, die alten Dampflokomotiven der Abteilung Verkehr nach und nach durch Diesellokomotiven zu ersetzen. In diesem Zusammenhang haben die eigenen Messungen ergeben, daß eine Dampflok pro Stunde etwa 4 Kilogramm Staub mit den Abgasen ausstößt, während bei der Diesellok praktisch keine Emissionen festzustellen sind. Heute werden schon rd. 30 Prozent der gesamten an Werktagen verfahrenen Kilometer durch Diesellokomotiven bewältigt, während an Sonntagen sogar 50 Prozent der Fahrarbeit durch Diesellokomotiven geleistet wird.

Abschließend darf wohl festgestellt werden, daß von seiten des Werkes alles getan wird, um die Staubentwicklung einzudämmen bzw. die Luft reinzuhalten. Seit langem befaßt sich die Werksleitung ernsthaft mit diesem Problem, was nicht zuletzt durch den Einsatz erheblicher Geldmittel erhärtet wird.

Sterbekasse gab Bericht

Kürzlich fand die diesjährige Vertreterversammlung der Sterbekasse der Belegschaft statt. Einleitend unterstrich der Vorsitzende, Bernhard Böhmer, die positive Entwicklung der Kasse. Ferner teilte er mit, daß für den bisherigen Schriftführer, Hermann Overbeck, der durch Übernahme eines neuen Aufgabenbereiches ausschied, nunmehr der Satzung entsprechend Josef Bromkamp dieses Amt übernommen hat. Außerdem ist nach Auflage des Bundesaufsichtsamtes der seit Anfang dieses Jahres in Ruhestand weilende frühere Leiter der Geschäftsbuchhaltung, Hans Sander, zum Treuhänder bestellt worden. In kurzen Worten wurde die Mitgliederbewegung des letzten Jahres erörtert, wonach ein Zugang von 1452 Mitgliedern zu verzeichnen ist.

Der 2. Vorsitzende der Kasse, Clemens Haas, gab einen Überblick über die Finanzlage und stellte fest, daß im Jahre 1960 insgesamt 94800,— DM Sterbegelder zur Auszahlung gelangten. Gleichzeitig war im vergangenen Jahr ein Vermögenszuwachs von 280936,39 DM zu verzeichnen. Die gesamten Rückstellungen der Sterbekasse betrugen am 31. 12. 1960 rd. 1,19 Millionen DM.

Der bisherige Vorstand der Kasse wurde einstimmig wiedergewählt.

Wer will uns helfen?

Eine Bitte an die Pensionäre

Seit geraumer Zeit macht die Verteilung unserer Werkzeitschrift durch die Post Schwierigkeiten. Immer mehr Bezieher beschweren sich, weil sie die eine oder andere Ausgabe nicht oder verspätet erhalten haben. Insbesondere in unseren Wohngebieten, wo auf die einzelnen Postboten oft mehr als 1000 Exemplare entfallen, mehren sich die Beanstandungen.

Bereits des öfteren sind wir beim Postamt vorstellig geworden, um eine bessere und schnellere Zustellung zu erreichen. Eine Abhilfe kann seitens der Post jedoch nicht garantiert werden, da die Bundespost – ähnlich wie große Teile der gewerblichen Wirtschaft – sich seit einiger Zeit einem latenten Arbeitskräftemangel gegenübersieht.

Wir wollen daher versuchen, in unseren Wohngebieten das „echo der arbeit" demnächst durch Werkspensionäre austragen zu lassen. Andere Werke haben mit einer solchen Zustellung durch Pensionäre gute Erfahrungen gemacht; nicht zuletzt wird der Kontakt zwischen Redaktion und Beziehern hierdurch enger gestaltet.

In Gebieten ohne ausgesprochene Ballung von Werksangehörigen soll die bisherige Vertriebsart jedoch beibehalten werden. Pensionäre, die uns bei der Zustellung der Werkzeitschrift helfen wollen, bitten wir, sich in der Hauptverwaltung, Zimmer 103, Werksruf 4321, zu melden. Selbstverständlich soll das Austragen unseres „echo der arbeit" nicht ohne Entgelt geschehen.

Vorschau Archiv



DER TOD FÄHRT MIT

Dreimal in vierundzwanzig Stunden scheinen die Straßen vor den Toren unseres Werkes überzulaufen. Dicke Menschentrauben, Autokarawanen und zusammengeballte Zweirad-Pulks sorgen für eine regelrechte Überschwemmung. Der gleiche Vorgang läßt sich mit einem einzigen Wort kennzeichnen, und jeder weiß, welches Thema zur Debatte steht: Schichtwechsel.

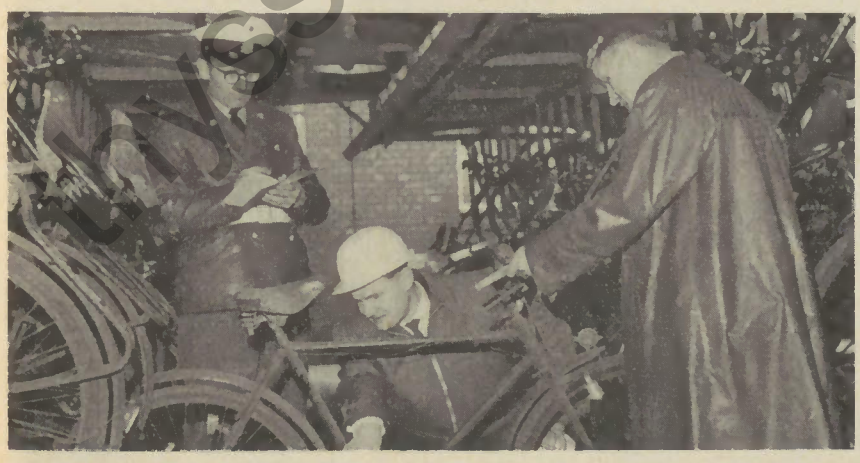
Täglich sind es rund 15 000 Menschen, also unsere gesamte Hüttenbelegschaft, die sich als Motorisierte oder Fußgänger in das ohnehin schon beängstigende Verkehrsgewühl stürzen.

Aber ist diese Zahl – wie manche glauben – eine Entschuldigung für die erschreckend hohe Quote der Wegeunfälle? Im Gegenteil, die ständig wachsende Verkehrsdichte verpflichtet jeden einzelnen, noch mehr Vorsicht, noch mehr Rücksicht zu üben.

Die Fahrzeuge auf den Straßen vermehren sich wie die Hasen im Wald; die Gefahrenquellen multiplizieren sich. Im Durchschnitt kommen pro Tag (einschließlich Gelsenkirchen) 1000 Belegschaftsmitglieder der Hüttenseite unseres Werkes im eigenen Wagen zum Werk. Bei der Hin- und Rückfahrt zur Arbeit gingen auf ihr Konto im letzten Jahr neun Unfälle. Von den 600 Motorradfahrern wurden 32 Unfälle verursacht. Das Heer der Mopeds – insgesamt etwa 1800 – war an 76, die 3700 Fahrräder an 47 Unfällen beteiligt. Selbst die Fußgänger bleiben nicht ungeschoren. Etwa 8000, das sind mehr als die Hälfte der Belegschaft, benutzen täglich öffentliche Verkehrsmittel oder sie gehören zu den letzten waschechten Fußgängern (3000). Alle zusammen brachten es immerhin auf 37 Unfälle.

Muß das sein? – Jeder kennt abschreckende Beispiele genug, die zeigen, daß falsches Verhalten im Straßenverkehr nur zu oft mit Opfern an Blut und Leben bezahlt werden muß. Man sollte es deshalb nicht für möglich halten, daß es heute immer noch Menschen gibt, die aus Unkenntnis oder bewußt Verkehrsregeln und -zeichen nicht beachten, leichtsinnig, verantwortungslos und rücksichtslos fahren und so sich und andere in Gefahr bringen. Und doch ist es so. Es kann daher nicht oft genug gesagt werden: Lernen Sie, sich sicher im Straßenverkehr zu verhalten! Zwingen Sie sich dazu, richtig zu handeln! Und bedenken Sie, daß es bei jedem einzelnen liegt, die Schrecken der Straße zu bannen.





▲ Im Rahmen einer Verkehrskontrolle wurden in unseren Fahrradhallen kürzlich 2400 Zweiräder auf ihre Verkehrssicherheit hin überprüft. Bei den Fahrrädern war jedes dritte Fahrzeug nicht in Ordnung. Beanstandungen ergaben sich besonders hinsichtlich Handbremsen und Tretrückstrahlern. Von 200 Motorrädern wiesen 24 Mängel auf. — In diesem Zusammenhang macht die Verkehrspolizei darauf aufmerksam, daß ähnliche Kontrollen jetzt laufend wiederholt werden. Fahrzeuge, die nicht verkehrssicher sind, sollen unverzüglich aus dem Verkehr gezogen werden. Die Besitzer haben außerdem mit einer Anzeige und einer empfindlichen Bestrafung zu rechnen.



Thyssenkrupp Corporate Archives

Unser Firmenzeichen auf den Weltmeeren



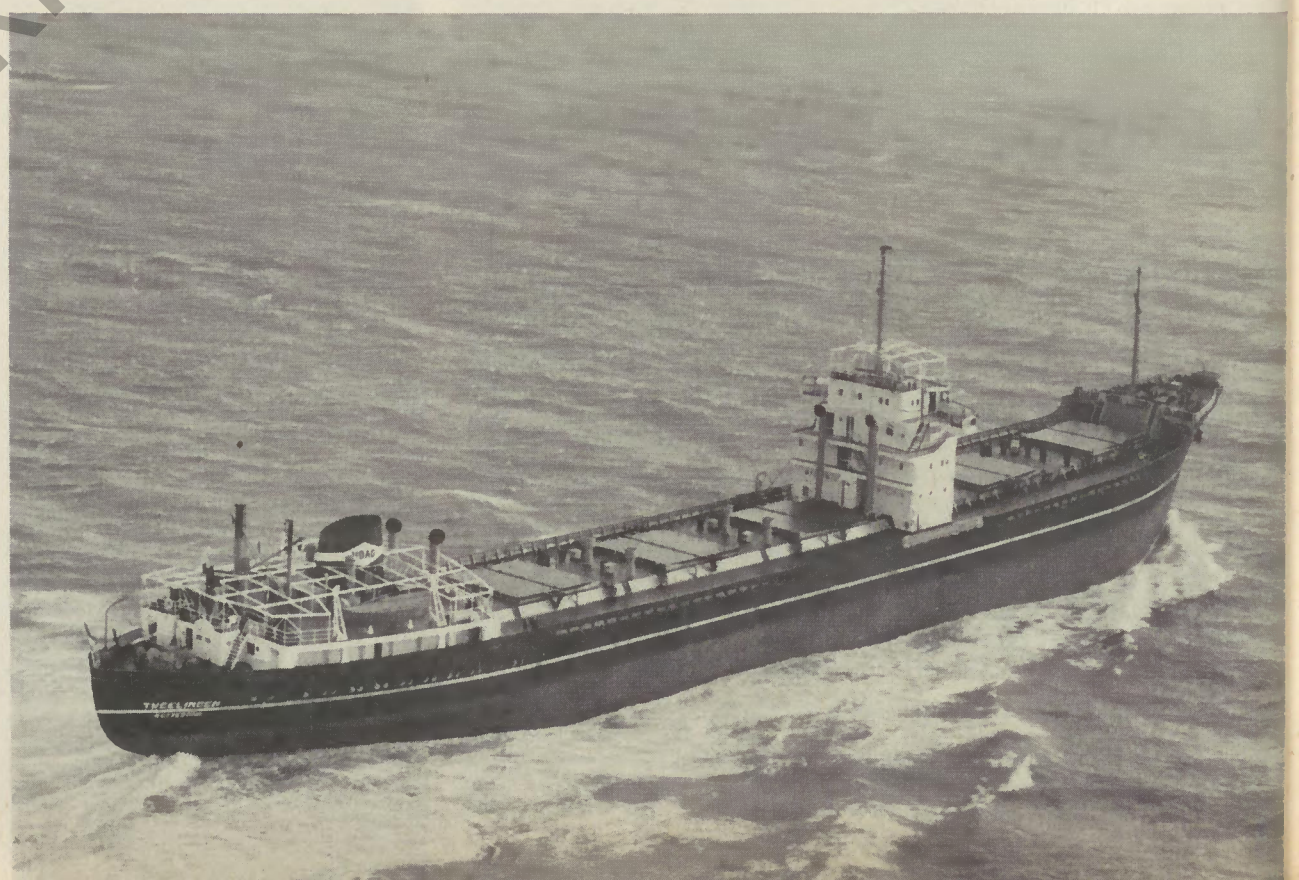
Erz ist der neben Kohle wichtigste Rohstoff der Hüttenindustrie. Erze mit hohem Eisengehalt aber sind nun einmal nicht überall anzutreffen, sie müssen auf dem Seeweg von weit hergeholt werden. Unser Schaubild läßt die Verlagerung zu den entfernteren Bezugsquellen deutlich erkennen.

Um dabei von den Schwankungen des Frachtenmarktes möglichst unabhängig zu werden, gingen mehrere Hüttenwerke vor einigen Jahren zum Bau eigener Erzschiffe über. Denn wie sehr die Werke dem Auf und Ab des Frachtenmarktes ausgeliefert sind, zeigte sich bereits während des Korea-Konfliktes, dann aber besonders nachhaltig durch die Suez-Krise, als die Frachtraten in einzelnen Relationen sich um das Drei- bis Fünffache verteuerten.

Um also auf lange Sicht hinaus zu gleichbleibenden Bedingungen Erz transportieren zu können, ließ — dem allgemeinen Trend folgend — die HOAG vor einigen Jahren zwei Seeschiffe bauen. Weil die Auftragsbücher der deutschen Werftindustrie seinerzeit voll waren, wurden — ebenso der günstigen Finanzierungsbedingungen wegen — beide Schiffe auf einer holländischen Werft gebaut. Eigentümerin der Schiffe ist die N.V. Ertslijn (deutsch: „Erzlinie“), eine Gesellschaft nach holländischem Recht, die sich jedoch voll im Besitz der HOAG befindet. Die beiden Schiffe wurden auf die Namen „Kreeft“ und „Tweelingen“ getauft, was „Krebs“ und „Zwillinge“ heißt, also auf Tierkreiszeichen hindeutet. Sie fahren unter der rot-weiß-blauen Flagge der Niederlande, während an den Schornsteinen das HOAG-Firmenzeichen leuchtet. Heimathafen ist Rotterdam.

Am 25. Januar 1958 ging MS „Kreeft“ von Rotterdam aus auf Jungfernfahrt nach Monrovia, um Erz aus Liberia zu holen. Für Jungfernfahrten wählt man gern eine südliche Route, um nicht auf rauhem Nordkurs Schiff und Maschine gleich einer allzu starken Belastungsprobe auszusetzen. Inzwischen macht die „Kreeft“ bald ihre 100., die „Tweelingen“, die am Silvestertag des Jahres 1958 zu ihrer ersten Fahrt ebenfalls nach Monrovia auslief, ihre 50. Reise. Beide Schiffe fahren fast regelmäßig nach Skandinavien, Spanien und Südamerika. Die „Kreeft“ ist 8028 BRT groß, die „Tweelingen“ 8433 BRT. Das Ladevermögen jedes der beiden Schiffe — „deadweight“ genannt — was Ladung plus Bunkeröl, Vorräte, Trinkwasser, Ausrüstung des Schiffes usw. bedeutet, beträgt ca. 13000 t. Je nach Ladehafen und Jahreszeit fassen die Schiffe auf jeder Reise 12000 bis 12800 t Erz.

Die „Kreeft“ ist 139 m lang und 18,50 m breit, bei einem vom Hauptdeck aus gemessenen Tiefgang von 12 m; von der Wasserlinie aus etwa 9 m, was allerdings differiert, weil im Sommer die Schiffe tiefer abgeladen werden können. Die „Tweelingen“ dagegen ist 145 m lang und 18,40 m breit, bei einem Tiefgang von ebenfalls 12, bzw. 9 m. Beide Schiffe sind ausgerüstet mit einem 7-Zylinder-MAN-Schweröl-motor, der 4900 BPS (Brake Horse Powers) entwickelt. Der Ölverbrauch beträgt rd. 20 ts pro Tag. Wenn man weiß, daß eine Fahrt nach Narvik und zurück etwa acht Reisetage beträgt, kann man sich ausrechnen, welche Mengen an Bunkeröl ein



MS „Tweelingen“ in unbeladenem Zustand. Wenn das Schiff voll beladen ist, liegt es weitaus tiefer im Wasser. Die „Tweelingen“ (8433 BRT) ist 145 m lang sowie 18,40 m breit und faßt — wie MS „Kreeft“ — je nach Ladehafen und Witterung 12 000 — 12 800 t Erz.

thyssenkrupp Corporate Archives

solches Schiff mitschleppen muß. Je nach Wetterlage beträgt die Geschwindigkeit der Schiffe 12 bis 14 Knoten (1 Knoten = 1853 m) pro Stunde.

Einschließlich Laden und Löschen dauert eine Reise nach Narvik etwa 10 bis 11 Tage, nach Vigo 9 Tage und nach Puerto Ordaz am Orinoco (Venezuela) etwa 30 Tage. 2324 Seemeilen sind es von Rotterdam bis nach Narvik, 1738 bis nach Vigo, 4600 bis nach Monrovia, 6500 nach Wabana (Neufundland) und 8800 nach Puerto Ordaz (Venezuela). Die beiden Schiffe, die als Spezialschiffe für den Erztransport gebaut und deshalb ohne Ladegeschirr konstruiert sind, wurden mit automatischer Steuerung, Radareinrichtungen und Echolot ausgestattet. Jedes der beiden Schiffe hat eine Besatzung von etwa 40 Mann. Außer dem Kapitän und vier Seeoffizieren sowie zwei Seeoffiziers-Aspiranten, sechs Ingenieuroffizieren, einem Ingenieuroffiziers-Anwärter und einem Funker gehören dazu ein Bootsmann, ein Zimmermann, acht Matrosen, sechs Maschinisten und Schmierer, zwei Schiffsjungen, zwei Köche und zwei Kochjungen, ferner ein Steward und zwei Messejungen.



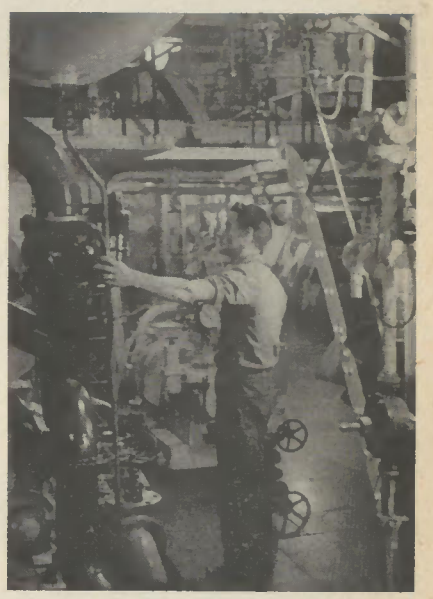
▲ Kapitän Schürmanns von der „Kreeft". Hier „schießt" er mit dem Sextanten die Sonne, um den genauen Standort des Schiffes auf der Seekarte zu bestimmen.



Ebenfalls vom Flugzeug aus fotografiert: MS „Kreeft", gleichfalls ohne Ladung. Die „Kreeft" hat eine Länge von 139 m, ist mit 18,50 m Breite dafür um zehn Zentimeter breiter als ihr Schwesternschiff „Tweelingen". Die Geschwindigkeit beider Schiffe: 12 bis 14 Knoten. ▲

AUSLANDSERZVERBRAUCH (OHNE ABBRÄNDE) NACH DER HERKUNFT DER ERZE IN v. H.





▲ Blick in den Maschinenraum der „Kreeft" mit seinen verzweigten Rohrleitungen. Die 7-Zylinder-MAN-Maschine ermöglicht eine Geschwindigkeit von 12 bis 14 Knoten.

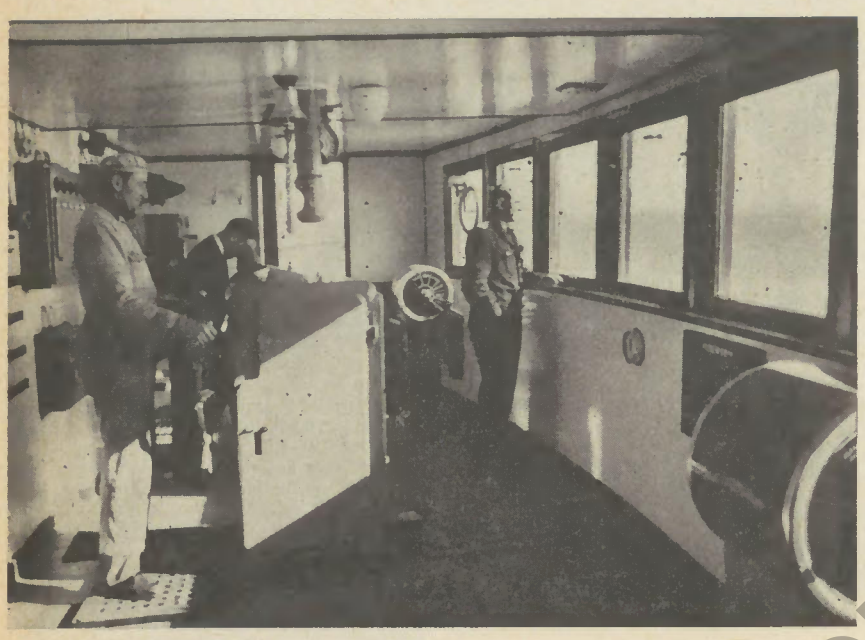
Im Jahre 1960 haben die „Kreeft" und die „Tweelingen" zusammen rund 730000 t Erz abgefahren. Das sind rund 30 Prozent der wasserseitigen Erzzufuhr unseres Werkes.

Um den Gesamtbedarf unserer Eisenhütte zu decken, bestehen außerdem noch langfristige Verträge mit anderen Reedereien. Dabei wird der Frachtraum für die verbleibenden Mengen teils von unserer Abteilung Einkauf/Rohstoffe durch Einzelcharterungen, längerfristige Frachtverträge und Zeitcharterverträge — worunter man die Charterung eines Schiffes für einen längeren Zeitraum versteht — gedeckt, teils von Lieferanten beigestellt bzw. befrachtet. Wegen der engen Verknüpfung von Erzeinkauf und Befrachtung des erforderlichen Transportraums ist für den Erzeinkäufer die genaue Kenntnis des jeweiligen Frachtenmarktes und der

thyssenkrupp Corporate Archives



MS „Kreeft" auf der Fahrt von Rotterdam nach Narvik. Vom Vorschiff, der Back, ein Blick auf die Brücke, die sich gegen den dunklen Abendhimmel abhebt. Wenn im Winter eisige Stürme die See aufwühlen, ist die Erzfahrt im Nordmeer alles andere als ein Zuckerlecken.



„Kopf" des Schiffes ist das Ruderhaus mit dem Ruder und den Maschinentelegraphen. Das Ruder muß nicht immer — wie hier — von Hand bedient werden, eine Automatik ermöglicht eine Fahrt ohne Rudergänger. Im Hintergrund links schaut der Kapitän auf den Radarschirm.

Die „Kreeft" hat unter den Entladebrücken der Kruwalanlage im Rotterdamer Waalhafen festgemacht. Wie das nebenstehende Bild zeigt, wurden die Brücken zu diesem Zweck hochgefahren. Kurz danach, so läßt das untere Bild erkennen, sind die Brücken bereits wieder wasserseits ausgefahren.

Die Luken des Schiffes sind geöffnet. Die Entladung bzw. der Umschlag in die backbord der „Kreeft" liegenden Rheinkähne kann beginnen. Die Kruwal-Anlage, an der unsere Schiffe in Rotterdam anlegen, ist eine nach den modernsten technischen Gesichtspunkten arbeitende Erzumschlaganlage. An dieser Anlage ist unser Werk zu gleichen Teilen mit der zum Krupp-Bereich gehörenden Hüttenwerk Rheinhausen AG, der Firma Fried. Krupp Reederei und Brennstoffhandel sowie der N.V. Malm Handel en Transport Matschapij (eine holländische Tochtergesellschaft der Franz Haniel & Cie. GmbH) beteiligt. Jede der vier Brücken schlägt je Stunde ca. 400 t Erz um. In etwa zwölf bis fünfzehn Stunden werden Schiffe wie die „Kreeft" und „Tweelingen" hier entladen.





Handelsbräuche sowie der speziellen Bedingungen in der Seebefrachtung unerläßlich.

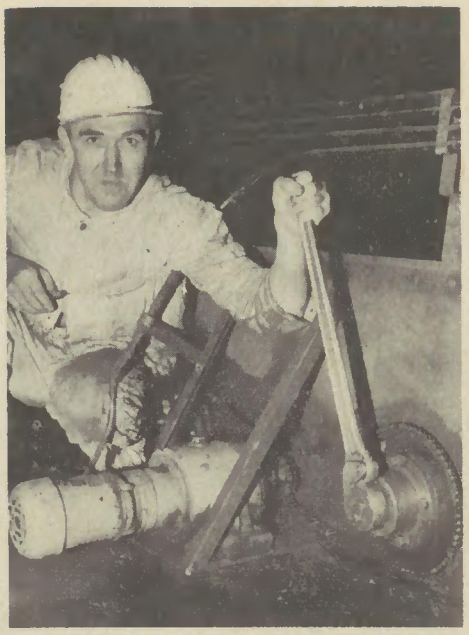
Durch die genauen Marktkenntnisse ist die Abteilung Einkauf/Rohstoffe in der Lage die „Kreeft" und die „Tweelingen" vornehmlich auf den Routen einzusetzen, bei denen das Verhältnis zwischen den Marktfrachten und den Selbstkosten für die beiden Schiffe für uns besonders günstig liegt. In der Praxis sieht das so aus, daß unsere beiden Schiffe vornehmlich auf Routen eingesetzt werden, für die ansonsten am internationalen Frachtenmarkt die zumeist höchsten Frachtraten gezahlt werden müßten. Da nämlich die Seefrachten einen wesentlichen Teil der Rohstoffkosten ausmachen, sind die Hüttenwerke daran interessiert, plötzliche und erhebliche Frachterhöhungen nach Möglichkeit zu vermeiden. So können durch den Einsatz eigener Schiffe — auch Werkstonnage genannt — zu gewissen Zeiten und auf bestimmten Routen Marktregulierungen erzielt werden.

Unsere Ideenkiste

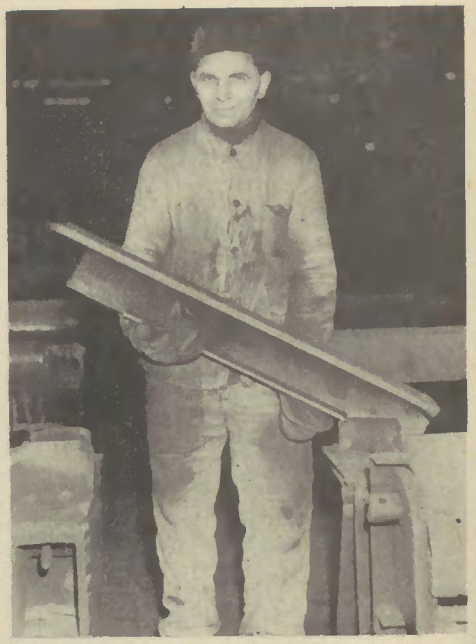
Gute Ideen sind bares Geld. Was man braucht, ist weiter nichts als einen wachen Blick und ein wenig Entdeckerfreude. Der Einsatz lohnt sich. Diese drei Kollegen können es wieder bestätigen.

Eine Störungsquelle im Produktionsablauf beseitigte der Schlosser Hermann Korbell, EO II. Er schlug vor, die Seitenwände des Feinkokstrichters am Ofen A zu erhöhen und eine Seite klappbar zu machen, die bei Überfüllung umklappt und einen Schalter betätigt, wodurch der Verwieger auf die Überfüllung des Trichters aufmerksam gemacht wird. In der Vergangenheit war es vorgekommen, daß der Feinkokstrichter überlief und dadurch eine Störung verursacht wurde.





Die sich ständig wiederholenden Reparaturen an den Zellenbändern der Umlauffilter im Kraftwerk wurden immer schwieriger, weil die Bohrungen der Zahnradscheiben ausleierten und die Nocken des zum Drehen notwendigen Eisenhebels abrutschten und Verletzungen verursachten. Auf Vorschlag des Schlossers Paul Sanders wurden auf der Stirnseite der Zahnradscheiben Flanschen mit einem vierkantigen Schraubenkopf zum Aufstecken eines Ratschenschlüssels angebracht.



An der 550er-Zurichterei waren bei der Zurichtung von Profilstäben drei festmontierte Auflegeschienen stets ein Hindernis, weil die Profilstäbe gegen die Schienen stießen, sich in der Rollenhalterung verklemmten und somit den Arbeitsablauf erschwerten. Der Richtgehilfe Peter Walczak machte den Vorschlag, hier drei auswechselbare Schienenstücke einzubauen. Durch diese Änderung wurde die angestrebte Arbeitserleichterung erreicht und die Arbeitssicherheit erhöht.

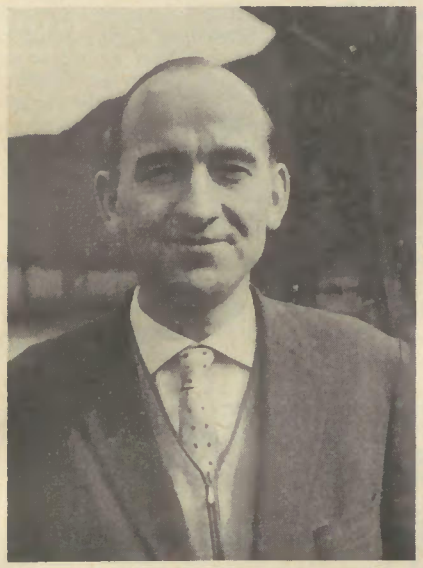
thyssenkrupp Corporate Archives

Hüttenwerker als Kommunalpolitiker

In Nordrhein-Westfalen fanden am 19. März Kommunalwahlen statt. Danach zogen dreizehn unserer Mitarbeiter in die jeweiligen Stadt- und Gemeindeparlamente ein. Obwohl sie den meisten unserer Leser bekannt sein dürften, wollen wir sie nachstehend noch einmal vorstellen. Sie stehen allesamt mit an verantwortlicher Stelle des kommunalpolitischen Geschehens, indem sie eine dem Allgemeinwohl dienende öffentliche Aufgabe erfüllen.



Johann Peters, 56, Elektriker, ist stellvertretender Bürgermeister in Walsum, zugleich ist er Mitglied des Kreistages des Kreises Dinslaken.



Josef Lukowiak, 36, ist technischer Angestellter im Maschinenbetrieb Hochöfen. Von seinen Freunden wird er liebevoll nur „Lucki" genannt.



Bernhard Böhmer, 38, ist als Vorarbeiter in den Sozialbetrieben beschäftigt. Auch im Oberhausener Gewerkschaftsleben spielt er eine Rolle.



Ewald Blasius, 33, Lagerarbeiter im Hauptlagerhaus, wohnhaft in unserer Siedlung Dümpten. Er wurde ins Mülheimer Stadtparlament gewählt.



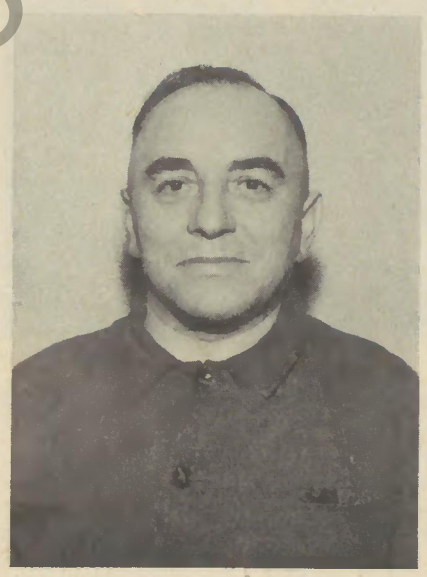
Franz Alme, 57, lange Jahre Schmied auf NO, wurde von seinem Wahlbezirk Uhlandplatz ins Oberhausener Stadtparlament beordert.



Rudi Holberg, 43, Sterkrade, Lagerarbeiter im Hauptlagerhaus, wurde im Wahlbezirk O.-Heide in den Rat der Stadt Oberhausen gewählt.



Alfred Rudolf, 47, Betriebsratsvorsitzender in Gelsenkirchen, kommt aus der Sattlerei des Werkes. Er sitzt im Stadtrat von Gelsenkirchen.



Gerhard Möller, 60, Magazinarbeiter im Hafen Walsum, ist Mitglied des Gemeinderates von Budberg (Kr. Moers). Hier ist er Schiedsmann.



Theodor Linnemann, 54, Kranführer im Hafen, gehört der Stadtvertretung von Orsoy an. Orsoy liegt auf der anderen Rheinseite von Walsum.

Willi Brinkmann, 38, Osterfeld, bekannt durch seine Tätigkeit in unserer Wohnungsgesellschaft. Seit einiger Zeit arbeitet er im Verkauf.

Wilhelm Schoenen, 67, früher Meister in der 450er- und 550er-Zurichterei, Neu-Oberhausen, hat auch als Pensionär der Politik nicht entsagt.

Josef Wawrzyniak, 29, wohnt in Osterfeld. Als Maschinenschlosser arbeitet er in der Mechanischen Werkstatt des Stahl- und Walzwerks NO.

Bernhard Schroer, 39, ist Schreiner in unserem Hafen Walsum. Er ist Mitglied des Stadtrates von Walsum. Walsum ist seit drei Jahren Stadt.









thyssenkrupp Corporate Archives



Das sind unsere beiden jungen Gelsenkirchener Mitarbeiter Franz-Josef Kausträter (links) und Hermann Trecker. Sie erhielten bei den diesjährigen Lehrabschlußprüfungen das Prädikat „mit Auszeichnung bestanden". Dazu unsere herzlichen Glückwünsche.

Fazit der diesjährigen Lehrabschluß-Prüfungen:

Mangelnde Lernbereitschaft ließ Leistungen absinken

Vorweg sei gesagt, daß die Ergebnisse der Lehrabschlußprüfungen sowohl bei den kaufmännischen als auch bei den gewerblichen Lehrlingen nicht ganz die Erwartungen erfüllt haben. Zwar bestanden in Gelsenkirchen zwei unserer gewerblichen Lehrlinge — Hermann Trecker und Franz-Josef Kausträter — „mit Auszeichnung", doch muß für den Oberhausener Bereich, was das Prädikat „mit Auszeichnung bestanden" betrifft, diesmal Fehlanzeige gemeldet werden.

Allgemein stellt die Abteilung Aus- und Fortbildung fest, daß die Berufsausbildung von Jugendlichen heute — bedingt durch verschiedene Faktoren — schwieriger geworden ist. So hat sich bei zunehmender Verkürzung der Arbeitszeit bei vielen Jugendlichen mehr und mehr die Bereitschaft verringert, während der vermehrten Freizeit aus eigenem Antrieb zu Hause oder in besonders empfohlenen Kursen an sich zu arbeiten. Es fehlt also einfach die Lust, etwas durch zusätzliche eigene Bemühungen für die Erreichung des Ausbildungszieles zu tun. Hierdurch wird der Entstehung von Wissens- und Bildungslücken Vorschub geleistet, die gegen Ende der Ausbildungszeit auch bei größter Anstrengung nur schwer geschlossen werden können. Eltern und Erzieher sollten die Berufsausbilder darin unterstützen, solche unrealistischen Vorstellungen zu korrigieren.

Diese Feststellung unserer Ausbildungsabteilung deckt sich mit einer kürzlich erfolgten Veröffentlichung des Deutschen Industrie- und Handelstages, worin ebenfalls auf die wenig befriedigenden Leistungen bei den Lehrabschlußprüfungen hingewiesen wird. Auch der Industrie- und Handelstag gibt als Grund hierfür das mangelnde Berufsstreben vieler Jugendlicher an.

Immerhin erfreulich waren die Leistungen bei den Prüfungen für den Beruf des Industriekaufmanns, wo von insgesamt sechs Prüflingen fünf mit „gut" bestanden. Demgegenüber ließen die Ergebnisse der Bürogehilfinnen zu wünschen übrig. Hier ist der Anteil derjenigen, denen ein Prädikat zuerkannt werden konnte, gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. In Oberhausen bestanden von 23 Bürogehilfinnen insgesamt neun mit „gut"; in Gelsenkirchen wurde bei drei Prüflingen einmal „mit gutem Erfolg bestanden" zuerkannt. Bei den gewerblichen Lehrlingen erreichten in Oberhausen 13 „mit gutem Erfolg bestanden", 26 bestanden, ohne daß sie ein Prädikat erhielten.

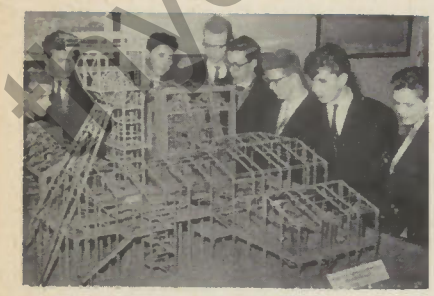
Den Vogel schossen diesmal die Gelsenkirchener ab. Von vier gewerblichen Lehrlingen, die sich der Prüfungskommission der Industrie- und Handelskammer stellten, bestanden zwei „mit Auszeichnung", die beiden anderen bestanden ohne Prädikat.



Neue Mitarbeiter wurden begrüßt

Zu Ostern hat unser Werk wieder Nachwuchs bekommen. Insgesamt 113 Jungen und Mädchen taten den Schritt in das Berufsleben unseres Oberhausener Hüttenbereiches. Von ihnen wollen 79 Facharbeiter, 15 Industriekaufleute, 18 Bürogehilfinnen und einer technischer Zeichner werden. Im Rahmen einer kleinen Feierstunde im Werksgasthaus wurden die neuen Lehrlinge, meist in Begleitung ihrer Eltern, als die jüngsten Belegschaftsmitglieder begrüßt.

Auf Lehrabschluß-Fahrt nach Bochum

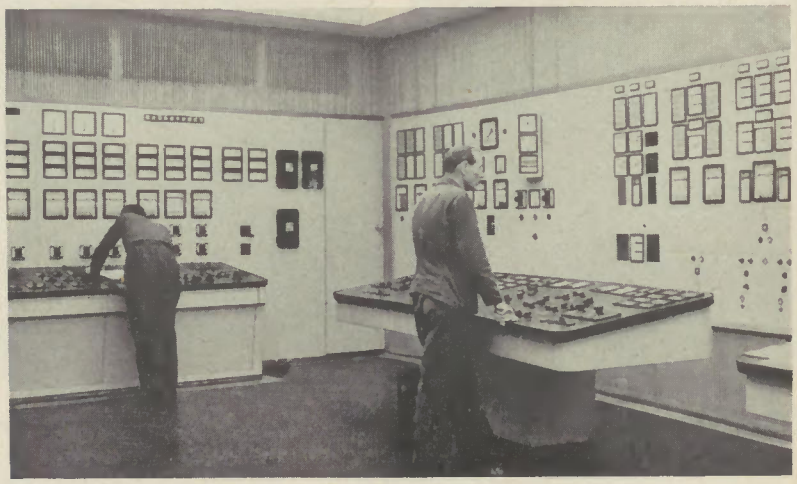


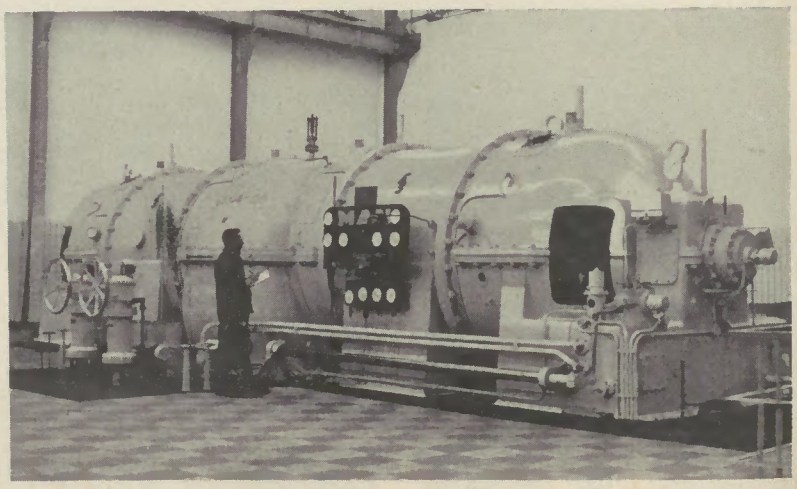


Grau in grau lag das Revier, als diejenigen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die in diesem Frühjahr ihre Lehrzeit beendeten, in zwei Omnibussen zur Lehrabschluß-Fahrt aufbrachen. Aber weder Wind noch Regen konnten an der frohen Stimmung der künftigen Kaufleute, Bürogehilfinnen und Facharbeiter etwas ändern. Gelegentlich des Mittagessens im Parkhaus Bochum gratulierte Dipl.-Ing. Kaempf als Leiter der Aus- und Fortbildungsabteilung den jungen Belegschaftsmitgliedern zu ihrer bestandenen Prüfung und gab ihnen noch ein paar gute Ratschläge mit auf den Weg.

Unser Bergbau stellt sich ein auf wachsenden Energiebedarf

Durch Ausweitung der Kraftwerkskapazität ist die Bergbau-Seite unseres Unternehmens bemüht, die führende Stellung in der Energieerzeugung noch weiter auszubauen. Der beste Beweis für die Richtigkeit dieser Überlegungen ergibt sich durch die Tatsache, daß unser Bergbau trotz der Absatzkrise für feste Brennstoffe im Gegensatz zu vielen anderen Gesellschaften bisher noch keine Ballastkohle hat auf Halde nehmen müssen. Schließlich liegt im Ausbau der Kraftwerksanlagen eine reelle Chance für den Bergbau, seine derzeitige schwierige Wettbewerbslage zu verbessern, da der Energiebedarf rapide ansteigt. So wurde nach dem Bau des Kraftwerkes Zeche Osterfeld (seit 1953 in Betrieb) und des Kraftwerkes Zeche Franz Haniel (1955 in Betrieb genommen) kürzlich der Ausbau des Kraftwerks Zeche Sterkrade abgeschlossen. Hier war 1958 mit dem Bau einer HD-Vorschaltanlage begonnen worden. Die Anlage umfaßt eine 30 000-kW-Vorschaltmaschine und zwei Hochdruckkessel mit je 150 t Dampfleistung je Stunde. Die gesamte installierte Zechenkraftwerks-Leistung unseres Bergbaus erhöht sich dadurch auf 169 000 kW. Wenn in etwa drei Monaten im Kraftwerk Zeche Osterfeld eine zusätzliche 21 000-kW-HD-Kondensationsturbine in Betrieb geht, wird sich die Kapazität unserer Zechenkraftwerke auf die Leistung von 190 000 kW erhöhen.





ThyssenKrupp Corporate Archives

Sicherheitswettbewerb 1961

100 Mark zu verdienen



Wie lange läuft das Prämiensystem?

Ein halbes Jahr: vom 1. April 1961 bis 30. September 1961.

Wer wird bewertet?

Jede Meistergruppe einzeln.

Was ist der Ausgangspunkt?

Die Hälfte der Unfälle jeder Meistergruppe aus dem Jahre 1960 (Halbjahresergebnis).

Was wird angekreidet?

Jeder Unfall im Betrieb, bei dem am folgenden Tag und darüber hinaus gefeiert wird. (Unfalltag wird nicht gerechnet.)

Wie sind die Chancen?

Besonders hoch, da bei unfallfreiem Arbeiten jeder Mann in einer Meisterei sich in 6 Monaten eine Prämie von DM 100 sichern kann.

Jede Verbesserung wird belohnt!

Auch wenn im Meisterbereich Unfälle auftreten, gibt es noch Prämien, wenn die Zahl der Unfälle zwischen dem 1. 4. und 30.9.1961 geringer bleibt als das Halbjahresergebnis von 1960.

BEISPIELE:

- **Meisterei: Schulze**

Zahl aller Unfälle 1960 (vom 1. Tag der nächsten vollständig gefeierten Schicht an gezählt):	10 Unfälle
Halbjahresergebnis 1960 =	5 Unfälle
Unfälle zwischen 1. April und 30. September 1961:	keine
Prämie pro Mann:	**DM 100,–**

- **Meisterei: Müller**

Zahl aller Unfälle 1960 (vom 1. Tag der nächsten vollständig gefeierten Schicht an gezählt):	20 Unfälle
Halbjahresergebnis 1960 =	10 Unfälle
Unfälle zwischen 1. April und 30. September 1961:	1 Unfall
Prämie pro Mann:	**DM 90,–**

- **Meisterei: Meier**

Zahl aller Unfälle 1960 (vom 1. Tag der nächsten vollständig gefeierten Schicht an gezählt):	40 Unfälle
Halbjahresergebnis 1960 =	20 Unfälle
Unfälle zwischen 1. April und 30. September 1961:	10 Unfälle
Prämie pro Mann:	**DM 50,–**

thyssenkrupp Corporate Archives



Angeregt durch unsere „Geschichte vom Stahl“ („echo der arbeit“ 19/20 des letzten Jahres)
hat unser Zeichner Kurt Cerny hier zu Papier gebracht, wie er sich ein Hüttenwerk in der Steinzeit vorstellt.
Sogar das Thomasverfahren scheint den Ur-Hüttenleuten demnach schon bekannt gewesen zu sein.
Fragt sich nur, woher die den Wind genommen haben.
Vielleicht hat ab und zu einer jener bärtigen Hüttenknechte in den Konverter hineingeblasen.

Corporate Archives