ECHO DER ARBEIT

Jahrgang 2 November 1951 Nummer 21



thyssenkrupp Corporate Archives

HÜTTENWERK OBERHAUSEN AKTIENGESELLSCHAFT



„Man sollte den Schutzmann umfahren . . .“

Das Rätselraten um die Kurven und Linien, die von Malerhänden mit großen Pinseln auf den Hof des Kraftwagenbetriebes gezogen worden sind, fand rasche Aufklärung: Unsere Boten sollten in der Praxis (denn alle Theorie ist grau) mit den Regeln der Vorfahrt und den anderen Finessen der Straßenverkehrsordnung vertraut gemacht werden. Aus diesem Grunde war eine „richtige“ Straßenkreuzung mit Verkehrsschutzmann und „Häuserfluchten“ aufgebaut worden. Mit Krankenwagen und Vespa, die den motorisierten Teil des Straßenverkehrs vertraten, und einem halben Dutzend Fahrrädern wurde nun geübt, daß der Schutzmann auf der Kreuzungsmitte zwar umfahren, aber nicht umgefahren werden soll, daß der die Richtung beibehaltende Gegenverkehr Vorfahrt hat, daß man sich vor dem Abbiegen einzuordnen hat — kurz: alle verkehrstheoretischen Begriffe fanden ihre praktische Erläuterung. Rolf, in seiner Eigenschaft als rasender Zeitungsbote (und nebenher Spezialist in Verkehrsakrobatik) kratzte sich hinter den Ohrwascheln, als ihm klar wurde, wie er durch „draufgängerisches“ Fahren seine Mitmenschen unnötig gefährdet.

Als Schutzmann fungierte natürlich ein Kollege aus den eigenen Reihen. Er wurde so respektiert, wie es ein Schutzmann verlangen kann. Krb-Chef Eyrich und Sicherheitsingenieur Powischill sorgten für die nötigen Belehrungen überall dort, wo Fehler begangen wurden. Diese „Verkehrsschule am lebendigen Beispiel“ fand großen Anklang — wie Rolf, sonst Ermahnungen wie alle Fünfzehnjährigen nur bedingt zugängig, sogar von sich aus sagte. Mit mehreren Unterrichtsstunden dieser Art soll erreicht werden, daß der Verkehrsteilnehmer unfallsicher fährt.

In diesem Zusammenhang wird eine Zeitungsmeldung interessieren, wonach die Zentralstelle für Schadensverhütung vorgeschlagen hat, daß jeder, der einen Verkehrsunfall herbeiführt, mit einer Steuer belegt wird, deren Höhe und Dauer durch einen richterlichen Entscheid festgelegt werden soll. Selbst bei geringen Unfällen soll die Steuer mindestens ein halbes Jahr, bei Unfällen mit Todesopfern bis fünf Jahre und bei Unfällen, die auf Alkoholgenuß zurückzuführen sind, bis zehn Jahre lang gezahlt werden. Den Erlös will man dem sozialen Wohnungsbau zuführen.

Stählerner Vogelfreund

Zu unserem Titelbild

Ein schönes Tier, das unser Bild zeigt, nicht wahr? Es ist der zweijährige Hengst „Vogelfreund“ aus dem Gestüt Ravensberg. Noch zittern seine schweißbedeckten Flanken, noch blähen sich erregt die Nüstern, noch spiegeln sich dramatische Geschehnisse in seinem Auge, denn Vogelfreund lief ein großes Rennen. Er gewann — und deshalb zeigen wir das rassige Pferd im Bild — in Raffelberg den 1200-Meter-Lauf „Stahl und Eisen“. Vogelfreund ist also sozusagen „aus der Branche“ — wenngleich er von Hochöfen und Thomas-Birnen, SM-Öfen und Walzenstraßen sicherlich keine Ahnung haben wird. Aber der eine oder andere Pferdefreund unter uns wird sich gewiß freuen, die Bekanntschaft mit Vogelfreund gemacht zu haben — auch wenn er (wie der Verfasser dieser Zeilen) vom Rennsport so wenig Ahnung haben sollte wie Vogelfreund von Stahl und Eisen. Immerhin — der zweijährige Hengst behauptete sich gegen eine harte Konkurrenz, wünschen wir ihm also, daß er auch im nächsten Herbst wiederum erfolgreich um die Stahl-und-Eisen-Trophäe, die phantasievolle Männer des Rennsports ausgeschrieben haben, läuft. Und jene Kollegen, die sonst gewohnt sind, nüchternere Titelbilder zu sehen, mögen uns unseren kleinen Seitensprung vom Werksgelände auf den Rennplatz verzeihen . . .

Kurznachrichten für den Hüttenmann

Drei kaufmännische Angestellte bzw. Anlernlinge wurden auf Grund guter Ergebnisse, die sie anläßlich eines Leistungsschreibens des Westd. Stenographenvereins, Bez. Rhein-Ruhr, in Oberhausen erzielten, mit einem Anerkennungsschreiben und einer Geldprämie belohnt:

Ingrid Joling, Anl., 140-Silben-Diktat übertragen mit „sehr gut“,

Isolde Stein, k. Angest., 200-Silben-Diktat übertragen mit „sehr gut“,

Sigrid Diedenhofen, wieder Bezirksjugendmeisterin mit 316 Anschlägen pro Minute.

Der Krankenstand lag im September auf 4,6 Prozent gegen 3,73 Prozent im gleichen Monat des Vorjahres.

In diesem Jahr wurden 1 200 Belegschaftsmitglieder in Erholungsheime und Kurorte und 200 Jungen in ein Zeltlager verschickt. Die Vorarbeiten für die nächstjährige Verschikkung, in die auch Gelsenkirchen einbezogen wird, sind eingeleitet.

Gegenwärtig befinden sich 186 Wohnungen im Bau. Hiervon sollen noch in diesem Jahre 100 Wohnungen bezugsfertig und vergeben werden. Das Bauvorhaben Goethe-/Arndtstraße wird zur Zeit in Angriff genommen.

Bei der am Sonntag, den 21. Oktober, stattgefundenen Versammlung der Belegschaft der Martinwerke wurden ein Paar Damenhandschuhe gefunden. Abzuholen in der Redaktion Echo der Arbeit.

Eine weitere Kürzung der amerikanischen Zivilgüter-Produktion (einschließlich der Kraftfahrzeug-Erzeugung) um mindestens 10 Prozent kündigte der Leiter des US-Verteidigungs-Produktionsamtes, Manley Fleischmann, für das erste Quartal 1952 an. (Aus: Die Neue Zeitung vom 27. 9. 1951.)

thyssenkrupp Corporate Archives

Lager, Fahrten, Diskussionen



Die Holland-Expedition stellte fest: Im Land der Grachten und Tulpenfelder drehen sie sich noch immer, die alten Windmühlenflügel.

Über die Jugendarbeit des letzten Halbjahres berichtet Betriebsrat Hans Hülskemper:

Mit einem tränenden Auge sah mancher Kollege die schöne Sommerzeit Abschied nehmen, wenn auch in diesem Jahr der Wettergott uns nicht immer gut gesonnen war. Von unserem Sommerlager an der Aggertalsperre ist an dieser Stelle schon sehr viel geschrieben worden, abschließend noch einige Zahlen. Es sind in diesem Jahr 179 junge Kollegen im Lager gewesen. Die Fahrtkosten betrugen 1 781,50 DM. An Taschengeld wurden 895,— DM ausgezahlt. 7314,— DM wanderten in die ewig hungrigen Mägen unserer jungen Kollegen. Das sind nur einige Zahlen und machen lange nicht die Summe aus, die uns vom Werk zur Verfügung gestellt wurde. Das Lager wurde ohne einen Unfall durchgeführt. Ich glaube, mit der Durchführung und mit dem Ablauf können Werksleitung und Jugendbelegschaft hoch befriedigt sein und es ist nicht von ungefähr, wenn heute schon wieder an uns die Frage gestellt wird: Wo geht es im nächsten Jahr hin?

Doch nun wollen wir vom Fahrtenprogramm, welches unsere gewerkschaftliche Betriebsjugendgruppe durchgeführt hat, erzählen. Es war in diesem Jahr sehr reichhaltig. Fahrten nach Süddeutschland und ins Ausland lösten einander ab. Im Juni fuhr ein Kollege nach England, Liverpool und London waren das Ziel. Viel war zu sehen und zu vergleichen, ganz besonders war er von den modernen Klubhäusern beeindruckt, die der englischen Jugend zur Verfügung stehen.

Im August traten zwei Gruppen die Fahrt nach Süddeutschland an, zwei Kollegen nach Garmisch-Partenkirchen und zehn Kollegen zum Chiemsee. Viele von ihnen sahen zum erstenmal die Alpen. Wandern, Spiel, Sport und Diskussionen, gemeinsam mit Kollegen aus allen Teilen Deutschlands, füllten den Tag aus. Diese Art von Fahrten kann nicht hoch genug gewertet werden, geben sie unseren jungen Kollegen doch die Möglichkeit, einen Urlaub zu verbringen, der ihnen sonst mit ihrem mageren Geldbeutel nicht möglich wäre. Ganz begeistert kehrten sie zurück und zeigten stolz Fotos ihrer Erstbesteigungen. Lange wurde in unserer Gruppe die Möglichkeit einer Hollandfahrt diskutiert. Und mit einem Male war sie da! Gemeinsam mit anderen Kolleginnen und Kollegen des DGB fuhr unsere Volkstanzgruppe am 5. Oktober nach Holland. Arnheim — Lunteren — Amsterdam — den Haag — Scheveningen und Rotterdam waren die Stationen ihrer viertägigen Fahrt. Der Kontakt mit ihren holländischen Freunden war überaus herzlich, ganz besonders aber wurden die Radfahrer bestaunt, die mit unglaublicher Geschicklichkeit durch den nicht geringen Straßenverkehr flitzten. Der Abschied war schwer, aber bald fuhren wir in einem Omnibus über die deutsche Grenze. Unsere Gruppe kehrte stolz als erlebnisreiche Auslandsfahrer in die Betriebe zurück.

Nun noch ein Wort über unsere kommende Winter- und Gruppenarbeit im Jugendheim (Werkschule). Was wollen wir in unserer gewerkschaftlichen Betriebsjugendgruppe? Dem jungen Menschen eine Gemeinschaft bieten, in denen er seine Freizeit verbringt. Heim-Tischtennis und Schachabende bieten dazu viele Möglichkeiten. Wer Interesse von unseren jungen Kolleginnen und Kollegen am Volkstanz hat, hat jeden Mittwochabend auch dazu Gelegenheit. Der gewerkschaftlichen Schulung ist ebenfalls ein Abend in der Woche gewidmet (Freitag). Die Gestaltung der Heim- und Schulungsabende wird nach Möglichkeit in und mit der Gruppe geschehen. Nur so können wir Gewerkschaftler werden, die mitgestalten wollen und nicht als Mitläufer in der großen Masse verschwinden.



Kein Begräbnisinstitut (wie man aus den Gesichtern schließen könnte), sondern zehn junge Chiemseefahrer, die die Alpen in ihrer einzigartigen Pracht erleben durften.

Ich spreche hiermit auch unsere älteren Kolleginnen und Kollegen als Gewerkschaftler an, denen unser Nachwuchs am Herzen liegen müßte.

Wo könnten wir uns besser zum echten Kollegen formen als in einer Gemeinschaft, in der Solidarität, Toleranz und Liebe zur Sache als oberstes Gesetz stehen?

Seit langen Zeiten Londons Wahrzeichen Nr. 1: Die Tower-Brücke, die über die Themse führt



thyssenkrupp Corporate Archives

NACHTS auf den Schienen

20.50 Uhr: In der Marktstraße bummeln die Oberhausener. Erleuchtete Schaufenster, Neonreklame, Autos zwängen sich durch die Passanten. Ich schlängele mich mit der Vespa durch — allgemeine Richtung: Hütte.

21.00 Uhr: In der Hauptverwaltung brennt noch Licht. Die Putzfrauen wischen und scheuern. Keine Zeit — ich will zum Lokschuppen. Zaghaft malen sich seine Konturen in den Abendhimmel. Der Pförtner erwartet mich schon. Ich stelle die Vespa zwischen eine Miele und eine DKW. Dahinter die endlose Reihe der Fahrräder.

Zwei Eisenbahner kommen mir entgegen. „N'Ahmd".

21.05 Uhr: Ich klettere die Stufen zur Lokleitung hoch. Ist ein ausrangierter Personenwaggon. Nicht gerade komfortabel. Johann Rott sitzt am Tisch neben dem Schlüsselbrett. Durch das Guckloch kriecht ein Kopf, eine Hand tastet nach den Schlüsseln. „Na, Heinrich, ist es wieder so weit?" — Lokführer Heinrich Kober blickt auf. „Kleine Fische", sagt er. Und verschwindet wieder durch das Guckloch. Lehrführer Rambo, allen Lok-Aspiranten väterlich vertraut, erklärt mir den Dienst. „Das Einlaufen und die Ausfahrten der Loks werden von hier aus gesteuert."

Vor der Tür stehen zwei, drei Loks unter Dampf. Ein paar Bogenlampen gießen ihr kaltes Licht über das Gelände: Schienen, Weichen, Signale, Schlackengruben, der Lokschuppen.

21.35 Uhr: Lok 2 ist aus Walsum gekommen. Lokführer Isselhorst und sein Heizer Steffen sind auf das Führerhaus geklettert, für sie beginnt der Dienst.

Aber erst muß die Lok gepflegt werden: Isselhorst legt eine Leiter an den Leib des Kolosses und füllt Bremssand nach. Auf dem Nebengleis steht zischend Lok 59 über der Entschlakkungsgrube, in die der rote Brand fällt.

21.54 Uhr: Die Zugleitung hat den Fahrbefehl erteilt. Ich klettere in den Führerstand. „Na, hoffentlich frieren Sie nicht", sagt Isselhorst grinsend. Dann packt die klobige Hand den Regler. „Bahn frei", sagt sein Heizer. „Bahn frei", erwidert der Lokführer. Wir fahren langsam an mit jenen Zischlauten, die noch jeder Junge im Spiel nachgeahmt hat.

21.55 Uhr: Emscher-Bahnhof. Die Zugleitung hängt uns acht Kübelwagen mit Schlacke, fünfzehn Talbot- und zehn Bauwagen an. „Wohin geht es?" „Hafen Walsum!"

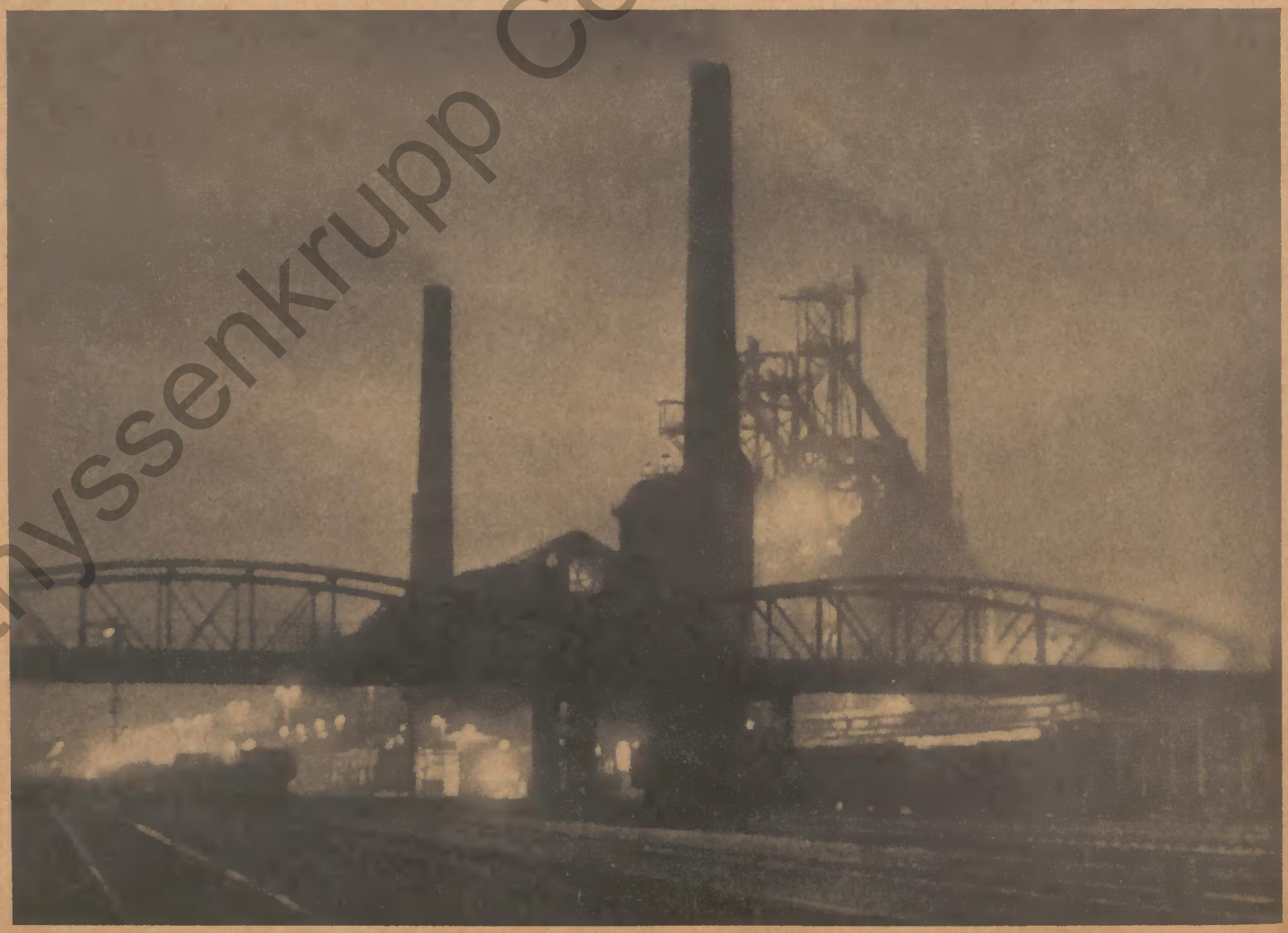


21.05 Uhr: Hein holt den Lokschlüssel

22.05 Uhr: Vom Stellwerk kam das Handsignal: Fahrt frei!

Links das Walzwerk, das vom Lokstand aus gesehen einen seltsam zerrissenen, fast unorganischen Anblick bietet. Aber — das täuscht, am besten beweist das vielleicht der schwere Güterzug, der uns unter der Brücke kreuzt und mit Blechen aus dem Walzwerk zur Waage fährt.

Vorbei — wir sind schon jenseits der Emscher. Da drüben liegt die Zeche Osterfeld und jetzt unter uns die Bottroper Straße. Der Heizer blickt zum Wasserstand, dann pumpt er Wasser in den Kessel.



thyssenkrupp Corporate Archives

ECHO DER ARBEIT

Jahrgang 2 | 20. Oktober 1951 | Sonderdruck

Schreiben an das Bundeskanzleramt

Am 19. Oktober 1951 wurde dem Bundeskanzleramt und dem Bundeswirtschaftsministerium ein Schreiben überreicht, das zu den Neuordnungsplänen Stellung nimmt. Angesichts der außerordentlichen Bedeutung, die den darin gemachten Ausführungen zuzumessen ist, wird dieses Schreiben nachstehend im Wortlaut veröffentlicht.

Oberhausen, den 19. Oktober 1951

An das
Bundeskanzleramt

(22c) Bonn

Betrifft: **Neuordnung Oberhausen**

Der Aufsichtsrat, der Vorstand und die Betriebsvertretung der Hüttenwerk Oberhausen Aktiengesellschaft sehen sich infolge der in den letzten Monaten bekannt gewordenen Bestrebungen, das Werk von der Weiterverarbeitung und der Kohle abzuschneiden, veranlaßt, auf die damit verbundene Gefährdung des Unternehmens hinzuweisen.

Aus der historischen Entwicklung mit den wechselvollen wirtschaftlichen und technischen Schicksalen der drei Wirtschaftszweige — der Hütte, des Bergbaues und der Weiterverarbeitung — entstand im Oberhausener Raum eine enge technische und wirtschaftliche Verflechtung zwischen dem Eisen und der Kohle auf der einen und dem Eisen und der Weiterverarbeitung auf der anderen Seite. Sie führte über die örtliche Zusammengehörigkeit hinaus zu einer sich von Entwicklungsstufe zu Entwicklungsstufe steigernden, immer stärker werdenden Verbundwirtschaft, die den ganzen Komplex heute als eine technische und wirtschaftliche Einheit erscheinen läßt. In ihr steht die Hütte als ein wesentlicher und tragender Teil.

Verschiedene Gutachten, die sich mit der Entflechtung dieses Komplexes beschäftigen, bestätigen übereinstimmend, daß eine Aufteilung in voneinander unabhängige Unternehmen nur sehr schwer durchzuführen ist und zu einer wirtschaftlichen Beeinträchtigung der einzelnen Teile und des ganzen führen muß.

thyssenkrupp Corporate Archives

Oberhausen wurde stets als das klassische Beispiel einer organisch gewachsenen und gesunden Verbundwirtschaft angesehen. So wurde schon im ersten Stadium der Entflechtung Oberhausen wie Hamborn und Dortmund (Kaiserstuhl) als ein typischer Fall echter Verbundwirtschaft an der Ruhr bezeichnet.

Der Verbund im Oberhausener Raum ist vielgestaltig. Er umfaßt die gesamte Energieversorgung (Strom, Gas, Wasser), den gesamten Verkehr, und zwar sowohl den internen Verkehr der einzelnen Betriebsabteilungen untereinander wie auch die gemeinsamen Verknüpfungspunkte des Verkehrs mit der Bundesbahn und der Schiffahrt (gemeinsamer Hafen und gemeinsame Übergaben bei der Bundesbahn). Er umfaßt ferner den wechselseitigen Austausch der Erzeugnisse sowie die gemeinsamen Arbeiten in der Forschung und der Weiterentwicklung. Unter diesen Umständen hat die Verbundwirtschaft im Raume Oberhausen einen besonders hohen Grad von Intensität erreicht.

Die Entwicklung der Verbundwirtschaft ist noch nicht abgeschlossen. Es sei hier nur auf ein Beispiel hingewiesen, und zwar auf die vorgesehene engere Verknüpfung des Stromverbundes durch die neue Kraftwerksanlage des Bergbaues, der sich dabei des gemeinsamen Ringnetzes bedient. Außerdem ist der Aufbau einer gemeinsamen Dampfwirtschaft geplant, durch die die Verwertung minderwertiger Kohle gesteigert und das jetzt zu Heizzwecken verwendete hochwertige Gas für wichtigere Zwecke frei gemacht werden soll.

Alle diese, in Jahrzehnten entstandenen und in steter Weiterentwicklung befindlichen Verbindungen lassen sich nicht zerschneiden, ohne daß schwere Nachteile für die auseinandergerissenen Teile eintreten. In der Fachwelt besteht Übereinstimmung, daß die dadurch bedingte enge Zusammenarbeit nicht hinreichend durch Verträge gesichert werden kann. Auch hier kann als Beispiel nur angedeutet werden, daß es trotz monatelangen größten Bemühens der Beteiligten bisher nicht gelungen ist, eine durch die Eigentumstrennung bei den Verkehrsanlagen notwendig gewordene vertragliche Regelung zu finden.

Gleiche, vielleicht noch größere Schwierigkeiten als beim Verkehr, sind auf den übrigen Gebieten zu erwarten. Das Ergebnis wird stets unbefriedigend sein. Neben den Schwierigkeiten, die sich aus der natürlichen Unteilbarkeit der Anlagen und ihrer eigentumsmäßigen Zuordnung zu verschiedenen, voneinander unabhängigen Gebilden ergeben müssen, ist auf die wirtschaftlichen und versorgungsmäßigen Erschwernisse bei einer Trennung hinzuweisen.

Bisher bestand im Raume Oberhausen eine wirtschaftliche Einheit, zusammengesetzt aus der Hütte, dem Bergbau mit seinen verschiedenen Zechen und der Weiterverarbeitung im Werk Sterkrade. Die wirtschaftliche Abhängigkeit zwischen der Hütte und der Weiterverarbeitung in Sterkrade als den gegenseitigen Abnehmern ihrer Erzeugnisse bedarf keiner näheren Erläuterung. Die enge Zusammenarbeit und der damit verbundene Erfahrungsaustausch ist in vielen Fällen die Grundlage für die Erfolge des Gesamtunternehmens in der Entwicklung neuer Anlagen und Verfahren gewesen.

Auf Grund der allgemeinen Konzernpolitik der Gutehoffnungshütte hat im Laufe der Zeit die Hütte immer mehr die Bedeutung eines Zulieferers für den Maschinenbau erhalten. Die wirtschaftlichen Erträgnisse wurden überwiegend in Sterkrade erzielt und dort verwandt. Die Bedürfnisse der Hütte mußten demgegenüber zurücktreten. Die starke Veralterung der Hüttenanlagen zeugt davon; sie muß sich auf die Kosten- und Ertragslage sehr nachteilig auswirken. Nur die Zusammenfassung beider Werke würde ihre organische Weiterentwicklung sicherstellen. Die Trennung des Hüttenwerkes von der Maschinenfabrik in Sterkrade würde sich in Krisenzeiten für die Hütte gefährlich auswirken.

Die Zusammengehörigkeit beider Werke führte in früheren Zeiten wirtschaftlicher Schwierigkeiten infolge der bekannten Phasenverschiebung in der Ertrags- und Beschäftigungslage zwischen der Eisen schaffenden und weiterverarbeitenden Industrie zu einem gewissen Krisenausgleich. Diese Möglichkeiten würden durch die Trennung der Hütte von Sterkrade fortfallen.

Der Aufsichtsrat, der Vorstand und die Betriebsvertretung fühlen sich daher bewogen, auf diese Folgen einer Trennung von Hütte und Sterkrade nachhaltig hinzuweisen.

Der gleiche Gesichtspunkt eines Krisenausgleiches gilt auch für das Verhältnis der Hütte zum Bergbau, da auch hier die verschiedenen Phasen der Ertragsentwicklung über längere Zeiträume einen Ausgleich ermöglichen.

Besonders schwerwiegend ist die Tatsache, daß das Hüttenwerk Oberhausen das einzige größere Hüttenwerk sein würde, das über keine eigene Koks- oder Kohlengrundlage verfügt, wenn eine vollständige Trennung zwischen Hütte und Bergbau durchgeführt würde. Das Hüttenwerk Oberhausen würde damit gegenüber sämtlichen gemischten Hüttenwerken in seiner Wettbewerbsfähigkeit benachteiligt sein. Das ist um so unverständlicher, da selbst Hüttenwerken mit weiter räumlicher Entfernung von der Ruhr, bei denen jede Möglichkeit einer technischen Verbundwirtschaft fehlt, die Zuordnung einer Kohlengrundlage zugebilligt wurde (Maximilianshütte in Sulzbach/Oberpfalz, Ilsede-Peine, Georgsmarienhütte/Osnabrück).

Dem Mißverständnis, das Hüttenwerk Oberhausen habe auf die Verbindung mit der Kohle verzichtet, hat der Vorstand des Unternehmens in seinem Schrei-

thyssenkrupp Corporate Archives

ben an den Herrn Bundeskanzler vom 27. März 1951 widersprochen. Er hat darin klargestellt, daß im Interesse einer ordnungsgemäßen Koksversorgung der Hütte und der mit dem Bergbau bestehenden Verbundwirtschaft auf die Zuteilung einer Zeche nicht verzichtet werden könne. Die Stahltreuhändervereinigung hat in ihrer Eingabe vom 17. August 1951 an das Bundeswirtschaftsministerium die gesamte Frage noch einmal zusammenhängend behandelt mit dem Ergebnis, daß die Zuordnung einer Zeche zur Hütte bei Anerkennung aller bergmännischen Belange möglich und für die Hütte notwendig sei. Die Stahltreuhändervereinigung hat gleichzeitig Vorschläge über die Form, in welcher eine solche Verbindung erfolgen könne, gemacht.

Ungeachtet aller vorgebrachten Bedenken wird immer wieder die völlige Trennung der Hütte vom Bergbau diskutiert. Die Schwierigkeit wird darin gesehen, daß bei einer Zuordnung des gesamten Bergbaues der Gutehoffnungshütte zum Hüttenwerk Oberhausen die von den Alliierten zugestandene 75-prozentige Koks/Kohle-Deckung überschritten werde, bei einer Zuweisung der Zeche Osterfeld zum Hüttenwerk Oberhausen aber die notwendige einheitliche bergmännische Betriebsführung des gesamten Bergbaues gefährdet würde. Es ist schlechterdings nicht einzusehen, daß im Raume Oberhausen nicht möglich sein soll, was in anderen, gleichgelagerten Fällen bergmännischer Einheit, wie z. B. im Raume Hamborn, als Möglichkeit angesehen und von der Bundesregierung und der Alliierten Hohen Kommission zugelassen wird. In allen diesen Fällen sind Lösungsmöglichkeiten gefunden worden, die auf der einen Seite die Verbundwirtschaft zwischen Hütte und Bergbau und auf der anderen Seite die einheitliche bergmännische Betriebsführung sichern.

Gleich in welcher Form eine Verbindung zwischen Bergbau und Hütte erfolgt, würde jede Form der eigentumsmäßigen Verbindung sichern, daß der Gedanke des Verbundes erhalten bliebe, wie er trotz der formalen Trennung nach 1947 dank alter persönlicher Beziehungen und der Hoffnung auf eine Wiedervereinigung bestehen blieb und seinen stärksten Ausdruck fand in dem Wiederaufbau der stark zerstörten Anlagen der Verbundwirtschaft.

Wir schlagen hiernach vor, eine Bergbau-Sondergesellschaft Osterfeld zu bilden, an der zu 50 Prozent das Hüttenwerk Oberhausen und zu 50 Prozent die Bergbau-Muttergesellschaft, die aus den restlichen Teilen des Bergbaues der Gutehoffnungshütte bestehen würde, beteiligt werden. Die einheitliche Betriebsführung des gesamten Bergbaukomplexes ist durch einen Betriebsführungsvertrag zwischen der Bergbau-Sondergesellschaft und der Bergbau-Muttergesellschaft zu sichern, wobei insbesondere die Personalunion zwischen dem Vorstand der Bergbau-Sondergesellschaft und der Bergbau-Muttergesellschaft in Erwägung zu ziehen ist. Dieser Vorschlag würde sichern:

1. daß durch die eigentumsmäßige Verbindung zwischen Hütte und Bergbau die organisatorischen Voraussetzungen für die Aufrechterhaltung und Fortentwicklung der Verbundwirtschaft geschaffen werden,
2. daß die Gefahr des Zerreißens einer bergmännischen Einheit mit Sicherheit vermieden wird,
3. daß in Krisenzeiten ein bestimmter Absatz von Koks garantiert wird und damit der Arbeitsplatz an Sicherheit gewinnt.

Aufsichtsrat, Vorstand und Betriebsvertretung haben einstimmig beschlossen, das Bundeskanzleramt und das Bundeswirtschaftsministerium als für die Entscheidung so schwerwiegender Fragen zuständigen Stellen mit Nachdruck auf die ernsten Sorgen und schweren wirtschaftlichen Gefahren hinzuweisen, die durch die Trennung von Hütte und Bergbau im Oberhausener Raum entstehen müssen.

Durch die zu Beginn des Jahres getroffene Entscheidung, die Maschinenfabrik Sterkrade aus der wirtschaftlichen Einheit, zu der sich die Montangesellschaft im Oberhausener Raum entwickelt hat, herauszunehmen, wird das technische und wirtschaftliche Potential dieses Raumes bereits erheblich eingeschränkt. Mit um so größerem Nachdruck muß daher die Forderung erhoben werden, daß durch die Trennung von Bergbau und Hütte nicht noch weiterer Schaden angerichtet wird.

Die unterzeichneten Organe der Hüttenwerk Oberhausen Aktiengesellschaft hegen daher die zuversichtliche Erwartung, daß die Bundesregierung im Rahmen ihrer Verantwortung auch für die Neuordnung im Oberhausener Raum einer Trennung von Hütte und Bergbau ihre Zustimmung nicht geben wird.

Ein gleiches Schreiben erhält das Bundeskanzleramt und das Bundeswirtschaftsministerium.

Der Aufsichtsrat
Der Vorsitzende

Dr. Deist

Der Vorstand

Graef Strohmenger

Der Betriebsrat

Voßkühler Hüskes

thyssenkrupp Corporate Archives

ECHO DER ARBEIT

Herausgeber: Hüttenwerk Oberhausen AG, Oberhausen (Rhld.), Essener Straße 66. — Verantwortlich: Dir. Karl Strohmenger. — Redaktion: Manfred Ph. Obst, Sozialhaus. — Druck: Vereinigte Verlagsanstalten Oberhausen (Rhld.). — Auflage: 15 000.

thyssenkrupp Corporate Archives

22.16 Uhr: Der Osterfelder Berg. „Schaffen wir nicht", meinen die beiden Männer neben mir. „Wir schleppen zuviel. Aber schreibe das nicht in der Zeitung — sonst sind wir blamiert!" Vom Stellwerk Osterfeld drückt nun eine zweite Lok, und prustend arbeitet sich der Zug voran. Wir sind aus dem Werksgelände heraus. Ein frischer Wind ist aufgekommen. Ich schlage mir den Kragen hoch. Isselhorst lacht. „Kennste das Lied von uns alten Lokführern? Da heißt es: ‚Im Rücken die eiskalte Nacht und vor uns die Glut der Maschine'. Stimmt, nicht wahr?" Ich nicke, während er sich eine Pfeife anzündet.

22.33 Uhr: Der verteufelte Osterfelder Berg! Aber nun haben wir ihn hinter uns, die Maschine hat es nicht mehr nötig, zu prusten und zu stampfen, zu rütteln und zu schnauben. Ist ein alter Veteran, die Lok 4, Baujahr 1905, eine Lok mit Schlepptender.

„Aber immerhin — es ist schon manches anders geworden. Jetzt haben wir schon lange elektrisches Licht im Führerstand. Früher gab es dafür nur Petroleumfunzeln!"

Der Heizer reißt den Deckel auf und schürt mit einem langen Haken die Glut. Dann feuert er sieben, acht Schaufeln Kohle in das Loch. Zum dritten Male nun schon. „Ja, der Heizer hat seine Arbeit!", sagt sein Kollege. Und immer wieder beobachten sie die Strecke: Ist vor uns alles frei? Wie stehen die Signale?

Eben kamen wir an Eisenheim vorbei. Hundert kleine Lichter brennen in den Häusern und winken einen müden Gruß zu uns herauf.

Dorstener Straße, Sterkrader Straße — Bahnhof Forsterbruch. Auf den Nebengleisen stehen Waggons in langer Reihe. Einer der drei Schaffner kommt am Führerhaus vorbei, während wir stehen. Ruft dem Heizer etwas zu.

Grünes Licht! Isselhorst läßt die Maschine anlaufen. Die Bogenlampen verschwinden, der Bahnhof bleibt hinter uns. Fast ist der Wechsel vom Hell ins Dunkel für die Augen zu hart und unvermittelt.

Links die offene Halle der Teerverwertung.

22.55 Uhr: Über die Hälfte der Strecke liegt hinter uns. Aber der Osterfelder Berg hat uns Zeit gekostet. Richard, der Heizer, dreht sich eine Zigarette. „Jetzt geht meine Frau ins Bett", sagt er dann. Heinrich lacht nur. Er ist passionierter Junggeselle. Sein Traum ist eine 250er BMW. Dieser Traum schwankt allerdings noch zwischen dem Sparstrumpf und dem erhofften Totogewinn hin und her . . .

Inzwischen sind wir auf Touren gekommen. Richard hat den Führerstand mit einem Besen sauber gefegt. Autobahn, dann Ruhrchemie. Es ist verflixt kalt geworden. Ich verstecke die Hände in der Hosentasche.

23.11 Uhr: Aldenrade. Die Maschine hat ihre Geschwindigkeit auf 5 Kilometer herabgedrückt, denn an der alten Emscherbrücke wird gebaut. Links wartet die Rangierlok schon auf uns: Wir sind in Walsum.

23.16 Uhr: „Osthafen Gleis 4", ruft uns jemand zu. Der neue Zug für die Rückfahrt ist längst zusammengestellt: Elf Talbotwagen mit Erz, vier leere Plattform- und fünf leere Kübelwagen.



1.03 Uhr: Lichter, Rauch, Loks, Schienen, Weichen, Signale bestimmen die Atmosphäre vor den Lokschuppen

Ein Schaffner hängt uns vom Zug ab, der gleich darauf von der Rangierlok vorgezogen wird.

Langsam fahren wir nach, setzen in das Nebengleis. Scheppernd klirren die Kupplungen aneinander. „Fertig!" Der Zug ist übernommen.

Heinrich setzt das Läutewerk für die Überwege wieder in Tätigkeit.

Und dann fahren wir zurück zum Emscherbahnhof.

Die Rückfahrt geht schneller — unsere Last ist nicht so schwer.

Der Mond ist aufgekommen. Aber das Lokpersonal hat keine Zeit für poetische Betrachtungen.

00.15 Uhr: Emscher-Bahnhof. Ein Signalpfiff: Wir sind weit genug vorgefahren, der Zug wird abgehängt. „Noch zweimal nach Walsum und zurück — vorher ist kein Feierabend!" Kurzer Händedruck, dann klettere ich von der Maschine.

Habe ich viel gesehen? Ich weiß nicht. Es war anders, nüchterner, als ich es mir ausgemalt hatte. Und hinter die Geheimnisse eines Lokführers bin ich noch nicht gekommen. Jedenfalls ging es wie am Schnürchen.

00.30 Uhr: Lok 59, eine moderne 4-4-Tenderlok, 80 Tonnen schwer, hat sich die Talbots angehängt. Ich steige zum Führerstand hoch. Heinrich Knickeberg und sein Heizer Weigel wollen ihre Fracht zu den Erztaschen von EO 1 bringen.

Von der Hochbahn aus bietet sich ein faszinierender Blick zum Stahlwerk, aus dem ein unruhiger, fahlgelber Lichtschein zuckt, sekundenlang den Himmel in eine unwirkliche Helle tauchend. Von den Straßen und Walzen her dröhnt es. Aber schon schieben sich die Hochöfen ins Bild. Abstich am Ofen 9: der blutrote Widerschein verrät es. Und dann schlägt für einen Augenblick eine Riesenflamme aus dem Ofen empor, als der Schrägaufzug seine Fracht entlädt.

An den Erztaschen hängen wir die Talbotwagen ab und setzen zurück.

1.07 Uhr: Ich habe Lok 59 verlassen, um noch einen Blick in das Stellwerk Emscher Ost zu werfen. Eine häßliche, geflickte Treppe führt zum Fahrdienstleiter-Raum. Jakob Driesen hat heute nacht Dienst. Gerade spricht er durch das neue Widersprechgerät mit einem anderen Stellwerk. Seine Kollegen stehen im dunklen Nebenraum, den Blick auf das Gleisnetz draußen gerichtet. „Na, Gottseidank ziehen wir bald in das neue Stellwerk!"

Von hier aus wird der Gesamtzugverkehr geleitet. Verantwortungsvolles Amt und nicht minder anstrengend wie das eines Lokführers, Heizers oder Schaffners.

1.45 Uhr: Wie kalt sind die Nächte! „Wir haben wieder Frost heute", sagt Karl von der Drehscheibe. Ich gehe langsam in den alten Wagen der Lokleitung zurück. „Kaffee?" Ja, man kann ihn gebrauchen. Johann Rott nimmt den Topf von der Heizung. Muckefuck — aber heiß. Und das ist die Hauptsache.

Draußen pfeift eine Lok. Draußen ist die Nacht, tausendmal in eine fremde Gestalt gepreßt von Lampen und Signalen, Maschinen und Gebäuden. Und von Menschen, die nachts arbeiten, damit die Feuer nicht verlöschen.

21.35: Sand muß in die Lok nachgefüllt werden



thyssenkrupp Corporate Archives

Kollegen fragen meinen wünschen

Die an dieser Stelle abgedruckten Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider.

Einführung

Kürzlich nahm ich als neueingestellter Arbeiter an den Vorträgen in der Werkschule mit anschließender Werksbesichtigung teil.

Es ist mir ein großes Bedürfnis, an dieser Stelle auf die Wichtigkeit einer solchen Einführung neueingestellter Belegschaftsmitglieder hinzuweisen. Denn durch die Vorträge hat der Neueingestellte erst das Bewußtsein bekommen, im Werke nicht nur als numerierter Arbeiter zu gelten, sondern, daß das Werk mit seinen sozialen Einrichtungen dem Arbeiter als Mensch in jeder Weise mit Rat und Tat zur Seite steht. Das zu wissen, fördert nicht nur die Arbeitsfreude, sondern festigt auch das Vertrauen zur Werksleitung.

Bitte gestatten Sie mir, auf diesem Wege denen Dank zu sagen, die uns durch ihre Vorträge Einblick in das Werksleben und seine fortschrittliche Sozialarbeit verschafft haben.

Arno Henschel

Vielen Dank für die „Blumen"! Es freut uns, zu wissen, daß wir mit unseren Einführungstagen einen richtigen Weg beschritten haben.

Sie fahren falsch!

Zunächst möchte ich mich bedanken für die wieder so interessante Zeitung. Ich kann nur sagen, daß ich mich stets auf die nächste Nummer freue und sie dann förmlich verschlinge. (Schon wieder Blumen! Diesmal behält sie die Redaktion!) Doch wie das so ist — Anerkennungsbriefe sind selten und meistens wird wohl irgend etwas kritisiert. So bin auch ich „bestrebt", diese alte Tradition nicht zu unterbrechen und möchte einige Bemerkungen zu der letzten Seite der Nr. 18 („Sie fahren falsch") machen. Mir hat es das obere Bild angetan. Die vielen „Sünden", die hier (gemeint ist das Nichthalten am HALT-Schild) immer wieder begangen werden, möchte ich nicht beschönigen. Doch kann ich nur sagen, daß die zwei Radfahrer, wenn sie sich nicht gefährden wollen, einfach gegen die Straßenverkehrsordnung verstoßen müssen. Um nämlich sich überhaupt überzeugen zu können, ob die Straße frei ist, muß man mindestens fünf Meter am HALT-Schild vorbeifahren. Will man vorschriftsmäßig am Schild halten, so muß schon auf der gegenüberliegenden Seite ein Spiegel angebracht werden, der den Verkehrsteilnehmern, die von der Karl-Lueg-Straße kommen, die Möglichkeit gibt, die Mülheimer Straße in Richtung Altoberhausen zu kontrollieren. Zumindest müßte auf der Fahrbahn vermerkt werden, wie weit man vorfahren kann. Vielleicht könnten die maßgebenden Stellen einmal auf diesen wunden Punkt aufmerksam gemacht werden.

Elmar Döring

Richtig! Aber die Straßenverkehrsordnung besagt, daß man nicht am HALT-Schild, sondern an der Straßenflucht-Linie halten muß. Du darfst und sollst also noch etwas vorfahren, bis du — in diesem Falle — in Höhe



Vor einem Denkmal in Paris, links und rechts eingefaßt von zwei Französinnen, sieht man die Ober-Oberhausener Gruppe. Links Heinz Verhoeven, in der Mitte W. Voßkühler, darunter Fritz Durchholz (Lokschuppen) und rechts der Ex-Hüttenwerker und jetziger Standesbeamter Arthur Timm.

Hüttenwerker weilten in Frankreich

Zu dem Industriearbeiter-Treffen, das Anfang Oktober in Paris stattfand, entsandte die Arbeiter-Hochschule Burg Vondern elf ihrer Hörer und Hörerinnen, darunter drei Hüttenwerker: BR-Vorsitzender W. Voßkühler, Fritz Durchholz und Heinz Verhoeven. Über die Tage in Paris schreibt Heinz Verhoeven: „Der Nordexpreß brachte uns gegen Mittag nach Paris, wo wir von einem deutschen Studenten empfangen und in das Gewerkschaftshaus der CFTC geleitet wurden. Unseren ersten und vielleicht auch stärksten Eindruck von Paris gewannen wir durch den Auto- und Metro-Verkehr (Metro: U-Bahn). Wir sahen verschiedene Plätze, an denen der Autoverkehr von zwanzig Polizisten geregelt wird. Interessant ist, daß trotz der großen Verkehrsdichte sehr wenig Verkehrsunfälle vorkommen. Man sagte uns, in ganz Paris seien durchschnittlich pro Woche nicht mehr als ein, zwei leichte Verkehrsunfälle zu verzeichnen.

Die folgenden Tage waren mit einem reichhaltigen Programm ausgefüllt. Bei einem Besuch der Renault-Werke erfuhren wir, daß alle 48 Sekunden ein fertiges Auto vom Band rollt, bei einer Belegschaftszahl von rund 50 000. Leider wurden keine Werksbesichtigungen in der Schwerindustrie, so wie wir sie kennen, durchgeführt.

Bei Vorträgen über französische Gewerkschaften stellten wir die Unterschiedlichkeit zu den deutschen Verhältnissen rasch fest, allerdings nicht immer zum Vorteil des Gastlandes.

Es gibt eine Vielzahl von Gewerkschaften in Frankreich, von denen jedoch nur drei maßgebend sind, von denen zwei je 2 Millionen und die dritte eine Million Mitglieder haben. Die Regierung setzt die Mindestlöhne fest, da ein Betriebsratsgesetz in unserem Sinne nicht besteht. Bei Renault, dem Auto-Werk, gibt es acht Betriebsräte, davon vier Arbeiter, drei Ingenieure oder Meister und als Vorsitzender ein Vertreter der Direktion. Die sieben Mitglieder haben nur beratende Funktion, der Vorsitzende entscheidet allein. Es gibt ähnliche Ausschüsse wie bei uns, nur hat den Vorsitz jeweils ein Vertreter der Direktion inne.

Die allgemeine Arbeitszeit in Frankreich beträgt 40 Stunden. Kündigungsschutzgesetz, Mutterschutzgesetz und Jugendschutzgesetz kennt man auch in Frankreich, nur reichen sie bei weitem nicht an die deutschen Verhältnisse heran.

Man darf dabei allerdings nicht außer acht lassen, daß es in Frankreich nur 30 Prozent Arbeitnehmer in unserem Sinne gibt. Die übrigen 70 Prozent verteilen sich vor allem auf Bauern und Gewerbetreibende.

Bei der Firma Renault handelt es sich um einen nationalisierten Betrieb, Eigentümerin ist die Stadt. Der letzte Jahres-Umsatz betrug 50 Milliarden francs mit einem Gewinn von 84 Millionen francs. Ausgegeben wurden davon 30 Millionen an die Arbeiter, 30 Millionen an den Staat, der Rest wurde für Investitionen verwandt.

Interessant ist, daß es in Frankreich viele Arbeiterpriester gibt, von denen z. B. in Paris fünfundzwanzig in verschiedenen Betrieben als Hilfsarbeiter beschäftigt sind. Die Arbeiterpriester haben kein eigenes Pfarramt.

Paris ist eine bewunderungswürdige Stadt. Um ihre zahllosen Sehenswürdigkeiten, ihre Monumentalbauten und Schätze schildern zu wollen, reichte der Platz nicht aus. Wir waren jedenfalls stark beeindruckt.

Wir wollen hoffen, daß noch recht viele deutsche Arbeiter Gelegenheit haben, eine solche oder ähnliche Reise zu erleben."

thyssenkrupp Corporate Archives



Fritz Zukunft, heute mit der höchsten Prämie bedacht, an seinem Arbeitsplatz

Auf Deinen Vorschlag kommt es an!

Wieder können wir von einer Reihe von Kollegen berichten, deren Verbesserungsvorschläge „einschlugen".

Albert Konrath aus dem Baubetrieb StuW konnte sich durch seinen Vorschlag eine Anerkennungsprämie in Höhe von 25 DM erringen.

Aus der Zurichterei fischte sich Heinz Schwarzenberg einen 50-Mark-Schein für seine Vorschläge, mit denen er — wie alle die hier angeführten Kollegen auch — sein reges Interesse am betrieblichen Leben bekundete.

Der bei der Abteilung Verkehr in der Bahnmeisterei 3 (Schranken- u. Signalanlagen) tätige Werkmeister Julius Samboll hat den Antrieb der Schrankenbäume am Werksbahnübergang an der Mülheimer Straße so verbessert, daß die anfangs stets wiederkehrenden Störungen nun etwa seit einem halben Jahr behoben sind. Seiner Geschicklichkeit und seinem Fleiß ist es zu verdanken, daß die Anlagen jetzt vollständig betriebssicher arbeiten.

Der 49jährige Werkmeister wurde mit einer Prämie von 100 DM bedacht.

Und nun zu Fritz Zukunft vom Sägewerk Bl. Fritz Zukunft hat sich eine Vorrichtung ausgedacht und auch konstruiert, mit der der Abtransport der Holzabfälle aus dem Sägewerk sehr erleichtert und beschleunigt wird. Hierdurch werden jährlich viele Arbeitsstunden gespart.

Fritz Zukunft erhielt für diesen bedeutsamen Verbesserungsvorschlag eine Prämie in Höhe von 250 DM.



Eisenbahner stehen nicht nach — Jul. Samboll

Einstellung von kaufm. Lehrlingen

Zu Ostern 1952 stellen wir ein:

a) 25 Anlernlinge für den Beruf der Bürogehilfin (Ausbildungszeit nach Maßgabe der Schulbildung bis zu 2 Jahren),

b) 5 kaufmännische Lehrlinge (Ausbildungsdauer 3 Jahre)

Die Einstellung wird von einer Eignungsprüfung abhängig gemacht. Schriftliche Bewerbungen sind möglichst bald, spätestens jedoch bis zum 30. November 1951, bei unserer Personalabteilung für Angestellte (Verwaltungsgebäude, Oberhausen, Essener Straße 66) einzureichen. Beizufügen sind ein handgeschriebener Lebenslauf, Abschrift des letzten Schulzeugnisses und Zuweisungskarte des Arbeitsamtes Oberhausen. Wegen Platzmangels kann ein erläuternder Bericht über die Einstellung erst in der kommenden Ausgabe des „Echo der Arbeit" erscheinen.

der Mauer des Werkgasthauses auf der Mülheimer Straße bist. Unsere Aufnahme war also nicht ganz korrekt. Wir hatten sie jedoch in dieser Art der besseren Anschaulichkeit wegen gewählt. (Übrigens: Die abgebildeten „Sünder" hielten auch nicht an der Straßenflucht-Linie . . .)

Frauenbeschäftigung

Wie viele verheiratete Frauen werden eigentlich in unserem Werk beschäftigt? Und warum werden sie nicht — vorausgesetzt, der Ehemann steht auch in Lohn und Brot — entlassen? Mancher Arbeitslose, der mit seiner Familie Not leidet, könnte dadurch eingestellt werden. Die einen haben doppelt, die anderen nichts. Ich finde das ungerecht. Johannes St.

König Fußball

In letzter Zeit hört man von dem Bemühen verschiedener Betriebsabteilungen (Gießhalle, EO I und EO II sowie Möllerung), Fußballmannschaften auf die Beine zu stellen. Verschiedentlich wurden schon Spiele ausgetragen.

Ich bin überzeugt, daß dieses Bemühen in fast allen Abteilungen Sympathien erwecken und zur Nachahmung reizen wird, wenn die Sache einmal ordentlich angefaßt wird.

Es ist ja nur zu verständlich, daß gerade der Hüttenwerker, der außer werktags auch noch an manchem Sonntag seinen Dienst versehen muß, nach irgendeiner Entspannung sucht. Und die beste Entspannung für den arbeitenden Menschen ist erwiesenermaßen der Sport.

Dieses Thema zur Diskussion zu stellen und Vorschläge hierzu zu machen ist der Zweck meines Schreibens.

. . . die Sache folgendermaßen gedacht: Im ECHO DER ARBEIT eine Notiz, durch die alle Abteilungen . . . (Es folgen einige praktische Vorschläge, und der Brief schließt): Außerdem glaube ich, daß der Gewinn für das Werk, durch Vertiefung der Kameradschaft und des Verständnisses zwischen den Betrieben nicht ganz unbeträchtlich sein wird. Herbert Dreyer.

Wir wollen in der nächsten Ausgabe uns mit diesem Problem beschäftigen. Können bis dahin die Fußballbeine noch ruhig bleiben?

Kartoffeln

Wäre es nicht zweckmäßig, im kommenden Jahr, also 1952, bereits in der Zeit von März bis Oktober die im Herbst 1952 fälligen Bestellkartoffeln mit je 50 Pfg. je Ztr. einzuhalten? Wir kämen dann ohne besondere finanzielle Belastung in die Weihnachtszeit, wohingegen wir jetzt in den „sauren Erdapfel" beißen müssen. Es ist nur ein Vorschlag, aber da ihn einige meiner Kollegen für gut hielten, möchte ich ihn nicht unerwähnt lassen. Franz Gondolf, Martinwerk II

Wir haben deinen Vorschlag an die zuständige Stelle weitergeleitet, und wir werden dir an dieser Stelle im nächsten Heft Antwort geben können.

Leserbriefe werden grundsätzlich nur dann zur Kenntnis genommen und beantwortet, wenn sie nicht anonym gehalten sind. Auf Wunsch bleibt der Name des Verfassers unantastbares Redaktionsgeheimnis. Zuschriften sind zu richten an Redaktion ECHO DER ARBEIT, Oberhausen, Essener Straße, Sozialhaus. Es können die in Oberhausen und in Gelsenkirchen an allen Brennpunkten angebrachten Redaktionsbriefkästen benutzt werden.

thyssenkrupp Corporate Archives

Bewertung der Unfallhäufigkeit in den Betrieben

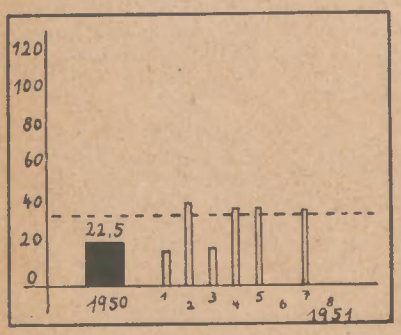
Betriebe, die sich verschlechtert haben

(Fortsetzung und Schluß aus Nr. 20)

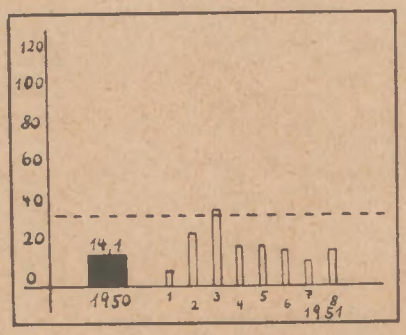
3. Betriebe, die unter dem Werksdurchschnitt liegen und sich im Vergleich zum Vorjahr verschlechtert haben:

Elektrischer Betrieb Stahl- und Walzwerke, Elektrischer Betrieb Blechwalzwerke, Versuchsanstalt, Eisenbahnwerkstatt, Elektrischer Betrieb Hochöfen, Blockstraße.

Elektr. Betrieb St. u. W.



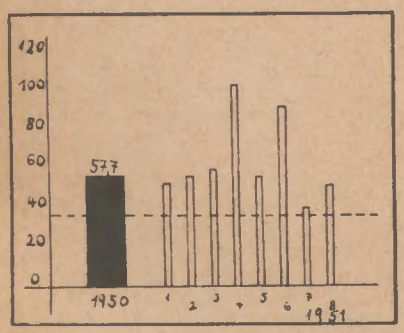
Masch.-Betrieb St. u. W.



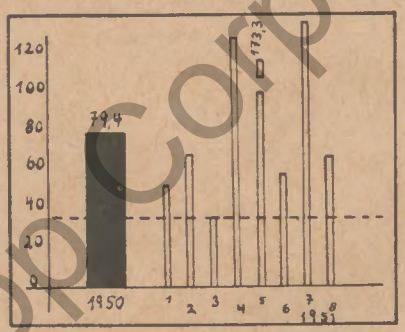
4. Betriebe, die über dem Werksdurchschnitt liegen und sich im Vergleich zum Vorjahr verschlechtert haben:

450/550er Straße, Drahtstraße, Werkstättenbetrieb Blechwalzwerke, Zurichterei Stahl- und Walzwerke, Preßwerk, Kraftbetrieb Hochöfen, Thomaswerk, Mittelblechwalzwerk, Zurichterei Blechwalzwerke, Martinwerke, Baubetrieb Blechwalzwerke, Grobblechwalzwerk, Thomasschlackenmühle, Wohnungsinstandsetzung.

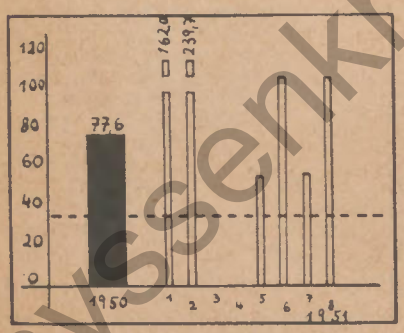
Martinwerke



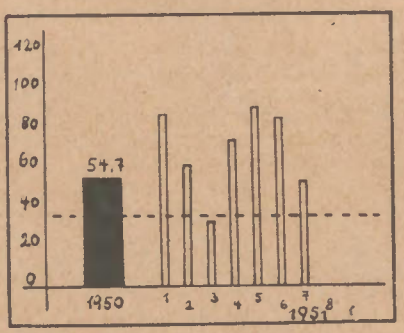
Zurichterei Blechw.



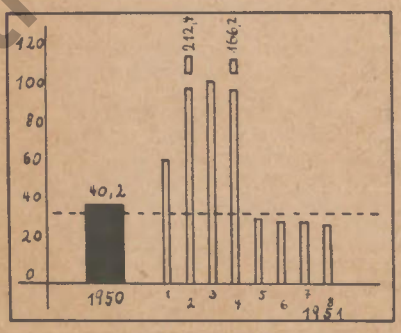
Mittelblechwalzwerk



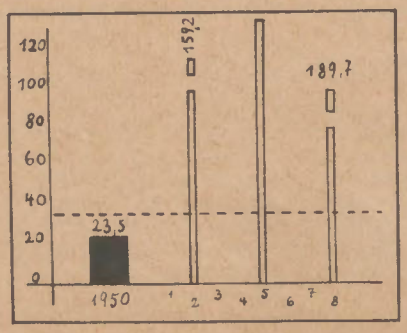
Thomaswerk



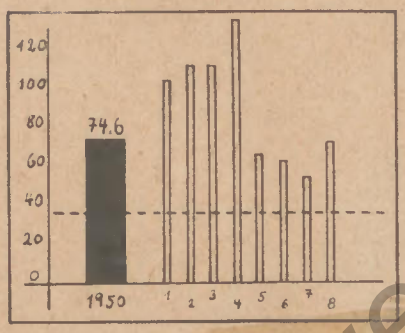
Drahtstraße



Thomasschlackenmühle



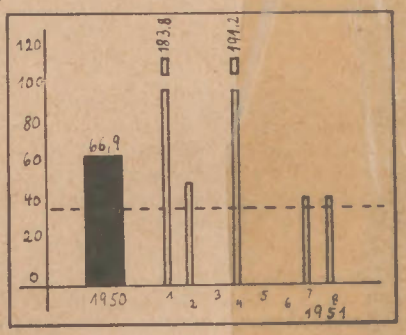
Zurichterei Stahl- u. Walzw.



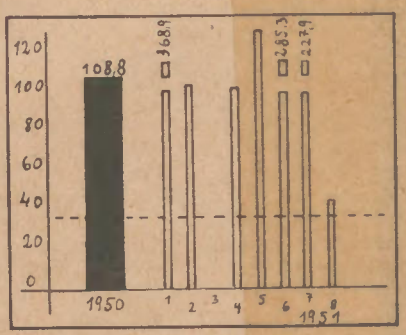
Werkstättenbetrieb Blw.



Grobblechwalzwerk



450/550er Straße



Die unter 3) und 4) genannten Betriebe müssen sich besonders bemühen, um nicht nur dem Vergleich mit dem Vorjahr standzuhalten, sondern auch den Werksdurchschnitt zu erreichen bzw. zu unterschreiten. **Powischill**

ECHO DER ARBEIT

Herausgeber: Hüttenwerk Oberhausen AG, Oberhausen (Rhld.), Essener Straße 66. Verantwortlich: Dir. Karl Strohmenger.

Redaktion: Manfred Ph. Obst, Sozialhaus.

Druck: Vereinigte Verlagsanstalten Oberhausen (Rhld.). Klischees: Vignold, Essen. Auflage: 15 000.

Fotos: Grosse (1), Redaktion, Selhof (1), Archiv.

thyssenkrupp Corporate Archives

KRANKENKASSE fürchtet KRANKE KASSE



Malerisch zwischen Hügelketten eingebettet liegt das schöne Städtchen Fredeburg in Westfalen

Unserer Betriebskrankenkasse war es möglich, in den verflossenen zwölf Monaten die Kranken in vermehrter Zahl in Landkrankenhäuser zu entsenden. Die Unterbringung erfolgte nach größeren Operationen und schweren Erkrankungen für die Dauer von drei Wochen.

Für diese Verschickungen standen Landkrankenhäuser in folgenden Orten zur Verfügung: Im Hochsauerland in Brilon, Olsberg, Winterberg und Fredeburg, im Münsterland in Burgsteinfurt, Wettringen, Telgte, ferner Tecklenburg im Teutoburger Wald, Oedt am Niederrhein, Anholt-Isselburg an der holländischen Grenze, Kirchhellen in Westfalen sowie das Heim der Landesversicherungsanstalt in Nasse a. d. Lahn und die Weserbergland-Klinik in Höxter a. d. Weser. Bei der Weserbergland-Klinik handelt es sich um eine besondere Heilstätte, die unter der Leitung namhafter medizinischer Kapazitäten, wie Professor Dr. Nonnenbruch und Professor Dr. Lampert, steht. Besonders bei Bechterewschen Wirbelerkrankungen und bei schweren rheumatischen Leiden konnten hier beachtliche Heilerfolge erzielt werden.

Die gesunde Verpflegung und das günstige Klima wirkten zusammen, um den geschwächten Organismus zu stärken.



Winterberg im Hochsauerland, 800 Meter über dem Meeresspiegel, ein selten idyllisches Bild

Im Rahmen der zur Verfügung stehenden Betten wurde auch ein Teil der Ehefrauen in die Landkrankenhäuser verschickt. Bei der Vielzahl der Anträge konnten bei Angehörigen nur die dringendsten Fälle berücksichtigt werden.

Die Verschickung erfolgt zum größten Teil mit modernen Reiseomnibussen. Wir haben die hohen Transportkosten nicht gescheut, da wir auf dem Standpunkt stehen, daß gerade die Luftveränderung zur schnelleren Gesundung beiträgt. Aus diesem Grunde haben wir auch die in der Nähe gelegenen Häuser in Oedt, Anholt, Kirchhellen, Isselburg mit Beginn des Jahres 1951 nicht mehr belegt.

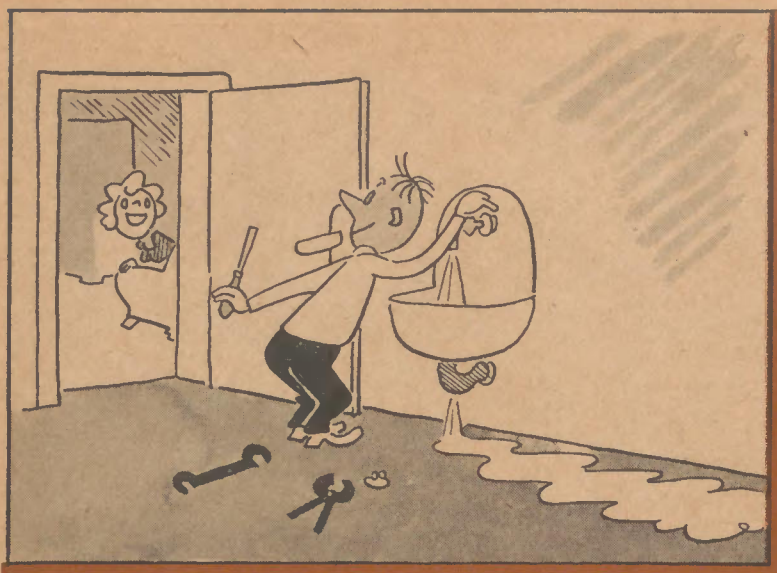
Insgesamt fanden in den letzten zwölf Monaten 529 Personen Erholung. Die Kosten dafür belaufen sich auf rund 70 000 DMark.

Derartige zusätzliche Leistungen lassen sich in der Zukunft nur verwirklichen, wenn die Kasse vor jeder mißbräuchlichen Inanspruchnahme bewahrt bleibt. Jedes unnötige Krankfeiern muß als unsoziales Verhalten gegenüber den Arbeitskameraden gewertet werden. Die Dauer der Arbeitsunfähigkeit muß auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt werden. Nur so wird es möglich sein, von einer Beitragserhöhung abzusehen. Leider hat der hohe Krankenstand im Jahre 1951 bis jetzt eine Mehrausgabe von über 200 000 DMark zur Folge. Stünde nicht eine gute Rücklage zur Verfügung, wären wir bereits heute gezwungen, die Beiträge zu erhöhen oder die Mehrleistungen abzubauen.

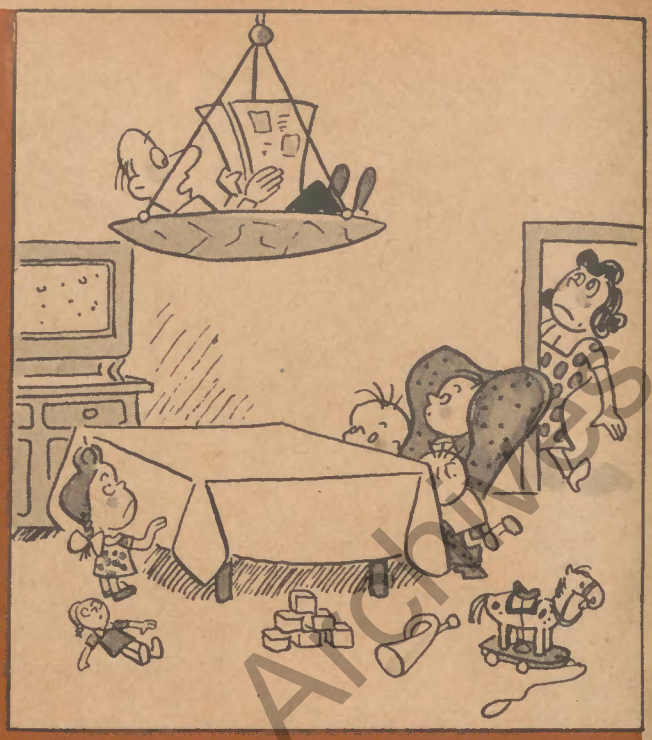
Darum ergeht die dringende Bitte an alle Hüttenwerker, keinesfalls Kassenmittel unberechtigt in Anspruch zu nehmen. Ohne Beitragserhöhung können wir auf die Dauer nur auskommen, wenn die Kassenmittel pfleglich behandelt werden. Wir werden nicht müde, das wieder und wieder zu betonen, weil es für die Finanzlage unserer Betriebskrankenkasse von lebenswichtiger Bedeutung ist. Unsere Betriebskrankenkasse muß leistungsfähig bleiben, damit sie alle die berechtigten Anforderungen, die an sie gestellt werden, jederzeit erfüllen kann. Denn es soll und muß dem wirklich Kranken mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln geholfen werden.

Vowinkel

thyssenkrupp Corporate Archives



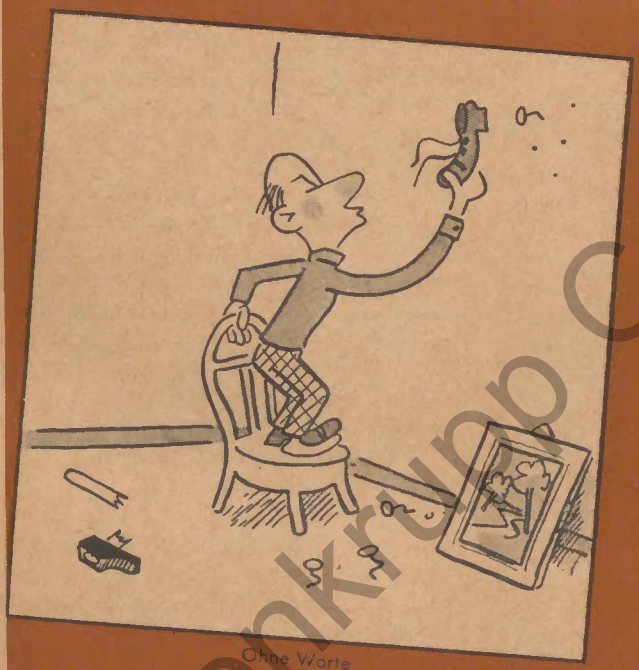
„Ursula, das Wasser läuft wieder prima ab!"



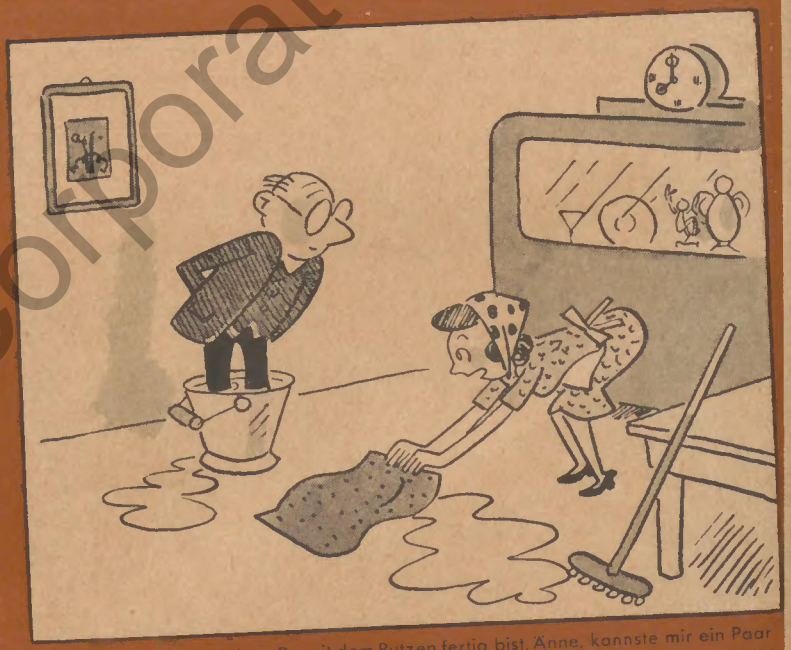
„Schließlich möchte ich in Ruhe meine Zeitung lesen!"

Willi Kleppe sah:

Hüttenwerker beim "Feierabend"



Ohne Worte

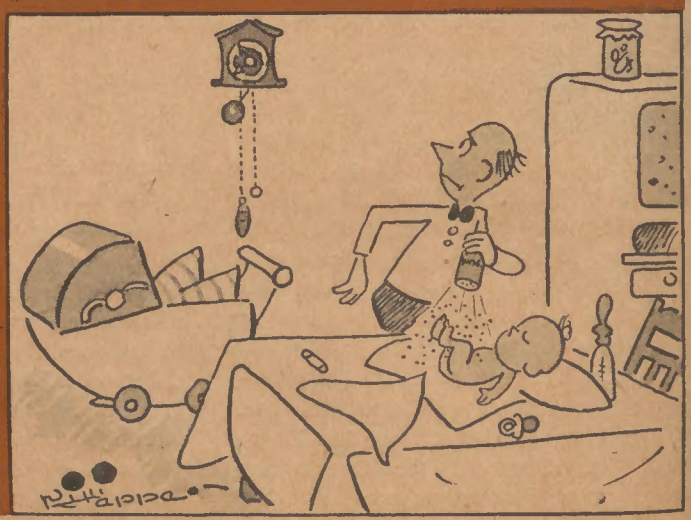


„Wenn Du mit dem Putzen fertig bist, Anne, kannste mir ein Paar saubere Socken geben! Ich glaube, meine sind etwas feucht!"



„Zwei rechts, zwei links! Wie oft soll ich Dir das noch sagen?"

„Wann ist denn endlich das Kino aus?"



thyssenkrupp Corporate Archives