St. Antony-Hütte

19

Verlagspostamt Oberhausen/Rheinland
Nur für Betriebsangehörige · Oktober 1958



Echo der Arbeit

thyssenkrupp Corporate Archives



Am 18. Oktober dieses Jahres kehrt zum 200. Male der Tag wieder, an dem die St.-Antony-Hütte die Produktion von Gußeisen aufnahm. Das ist Grund genug für uns, die Mittelseiten der vorliegenden Ausgabe der Geschichte des kleinen Hüttenwerkes zu widmen, aus dem nicht allein die spätere Gutehoffnungshütte, sondern die gesamte Schwerindustrie an der Ruhr hervorgegangen ist. Die Anfänge der Eisen- und Stahlgewinnung in unserem Raum stießen auf große Schwierigkeiten. Unternehmungsfreudige Männer waren notwendig, damit die ersten Hochöfen an der Ruhr nicht ausgingen und aus der Urzelle, nämlich der St.-Antony-Hütte, eines der größten Industriezentren der Erde wurde.

JAHRGANG 9 15. OKT. 1958 **19**

Bargeldlose Lohnzahlung

+

Eisen- und Stahlindustrie in der Sowjetunion

+

Wiege der Ruhrindustrie 200 Jahre alt

+

Mit Vollgas in den Tod

+

Der Leser hat das Wort

+

HOAG-Chronik

+

Schule für Arbeitsschutz

ECHO DER ARBEIT **Herausgeber: Hüttenwerk Oberhausen Aktiengesellschaft. Verantwortlich: Direktor Karl Strohmenger. Redaktion: Karl-Heinz Sauerland und Rainer Bockhorst, Oberhausen (Rhld.), Essener Str. 66 (Hauptverwaltung). ECHO DER ARBEIT ist eine zweimal monatlich erscheinende Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Hüttenwerk Oberhausen Aktiengesellschaft. Die Zustellung erfolgt kostenlos. Herstellung: Vereinigte Verlagsanstalten, Oberhausen (Rhld.). Klischees: Vignold, Essen. — Beiträge, die mit dem Namen des Verfassers gezeichnet sind, stellen die Meinung des Autors und nicht unbedingt die der Redaktion dar.**

Bei uns gibt es keine „gleitende Arbeitswoche"

Die Arbeitszeit ist wieder im Gespräch. Am 31. Oktober läuft die Ausnahmegenehmigung für die Sonntagsarbeit in den Siemens-Martin-Werken und an den Walzenstraßen erster Hitze ab, die im Frühjahr 1957 von dem damaligen NRW-Arbeitsminister Hemsath an 18 Werke der Eisen schaffenden Industrie erteilt wurde. Nun weiß man, daß in puncto Sonntagsarbeit eine bundeseinheitliche Regelung sich in Vorbereitung befindet. Es dürfte aber immerhin noch einige Zeit vergehen, bis diese durch das Bundesarbeitsministerium vorbereitete Verordnung endgültig fertiggestellt und in Kraft getreten sein wird. Bis dahin — so kündigte der nordrhein-westfälische Arbeits- und Sozialminister Ernst auf einer Pressekonferenz an — werde die Landesregierung die bestehende Ausnahmeregelung verlängern. Es werde jedoch geprüft, ob statt der bisher dreizehn noch mehr Sonntage freigemacht werden könnten.

Minister Ernst war es übrigens, der als damaliger Arbeitsminister des Kabinettes Arnold bereits 1951 die Sondergenehmigung für die Einführung der kontinuierlichen Arbeitsweise in unseren SM-Werken aussprach. Bestimmt ist Minister Ernst ein Mann, der — wie er selbst sagte — „zu genau weiß, daß man an den Hochöfen und in den Kokereien sowie aus betriebsbedingten Gründen auch in den Siemens-Martin-Werken um eine Sonntagsarbeit nicht herumkommt". Schließlich legte er besonderen Wert darauf, zu betonen, daß bei der ersten Sondergenehmigung, die er seinerzeit für die Oberhausener Martinwerke gegeben habe, nicht Gesichtspunkte einer Produktivitätssteigerung besimmend gewesen seien, sondern in erster Linie soziale Überlegungen, nämlich die Verkürzung der Arbeitszeit der Martinwerker. Unsere Martinwerker liefern den Beweis dafür, daß sie früher — vor der Ausnahmeregelung — als sie noch 53⅓ Stunden wöchentlich arbeiteten, überhaupt keinen echten Sonntag kannten. Zwar galt jeder dritte Sonntag als frei; aber dieser Sonntag war „angeschnitten" und war im übrigen, da er auf sieben Nachtschichten folgte und nur von Sonntag 6 Uhr bis Montag 6 Uhr dauerte, nichts anderes als ein „Schlafsonntag" im Rhythmus der Schichten. Unsere Martinwerker, die unter dieser Arbeitszeit litten, wissen die Worte des Ministers zu bestätigen, daß nämlich mit Einführung der 42-Stunden-Woche in unseren SM-Werken in erster Linie einer sozialen Forderung Rechnung getragen wurde.

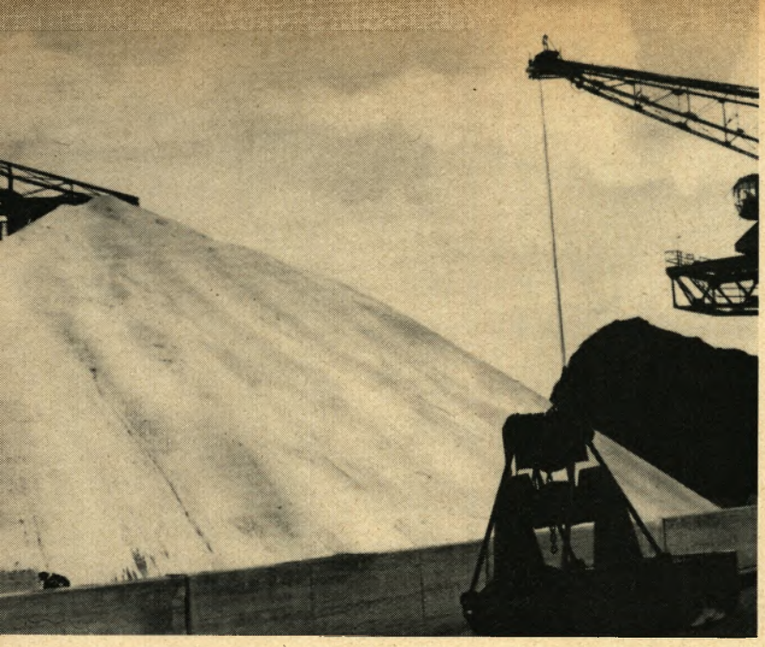
Doch ist es bedenklich, wenn in diesem Zusammenhang immer wieder von einer „gleitenden Arbeitswoche" gesprochen wird. Der Ausdruck „Gleitende Arbeitswoche" ist so sehr zum Schlagwort geworden, ohne daß man sich im klaren darüber zu sein scheint, daß hier, wenn man die Arbeitszeit in den Martinwerken oder an den Blockstraßen meint, eine völlige Mißdeutung des Begriffes vorliegt. Dies einmal mit aller Deutlichkeit zu sagen, ist unser ernstes Anliegen. Es sind keineswegs dialektische Bocksprünge, wenn man behauptet, daß die Arbeitsweise in den Martinwerken und an den Walzenstraßen erster Hitze als „vollkontinuierlich" bezeichnet werden muß, dies aber mit „gleitender Arbeitswoche" nichts zu tun hat. Von einer sogenannten gleitenden Arbeitswoche kann nur die Rede sein bei einem Arbeitsrhythmus, der sich ohne Rücksicht auf die Sonntage in regelmäßiger Folge von Arbeitsschichten und Freizeiten über einen längeren Zeitraum erstreckt, also über die Siebentagewoche gewissermaßen „hinweggleitet". Korrekt aber ist auch diese Ausdrucksweise schon deshalb nicht, weil nicht die Woche, sondern höchstens die Arbeit gleitet. Doch wollen wir hier nicht in Wortklauberei verfallen. Vielmehr geht es uns darum, einmal klarzumachen, daß die typischen Merkmale der gleitenden Arbeitswoche aber nicht vorliegen, wenn, wie in der nordrhein-westfälischen Hüttenindustrie, nach einem Plan gearbeitet wird, der durch unregelmäßige Schichtenverteilung dadurch auf die Sonntage Rücksicht nimmt, daß er jedem Arbeiter dreizehn arbeitsfreie Sonntage läßt. Um diese Anzahl von arbeitsfreien Sonntagen zu erreichen, wird in den betreffenden Betrieben bekanntlich in einem Turnus gearbeitet, bei dem die jeweiligen Frühschichten an sieben Tagen hintereinander arbeiten, die Mittag- und Nachtschichten jedoch nur drei und vier Tage, sich also eine unregelmäßige Folge von Arbeitsschichten und Freizeiten ergibt.

Demnach sollte man endlich aufhören, die Arbeitsweise in den erwähnten Betrieben der westdeutschen Hüttenindustrie als „gleitende Arbeitswoche" zu bezeichnen. Sicherlich wird man zugeben müssen, daß eine solche Ausdrucksweise sich selbst im Sprachgebrauch vieler Zeitungen so sehr eingebürgert hat, daß man sich des Fauxpas, den man damit begeht, überhaupt nicht mehr bewußt wird. Schließlich sind wir Kummer gewöhnt und auch gewiß nicht überempfindlich, doch sollte man nicht vergessen, daß in der öffentlichen Meinung der Begriff „Gleitende Arbeitswoche" reichlich strapaziert worden ist und allzu leicht falsche, wenn nicht sogar diffamierende Vorstellungen aufkommen läßt. Und deshalb bleibt zu wünschen, daß im Hinblick auf die gegenwärtige Arbeitsweise in der Hüttenindustrie dieser Ausdruck völlig verschwindet; denn in diesem Fall ist er nicht nur nicht angebracht, sondern ganz und gar falsch.

Sid.

thyssenkrupp Corporate Archives

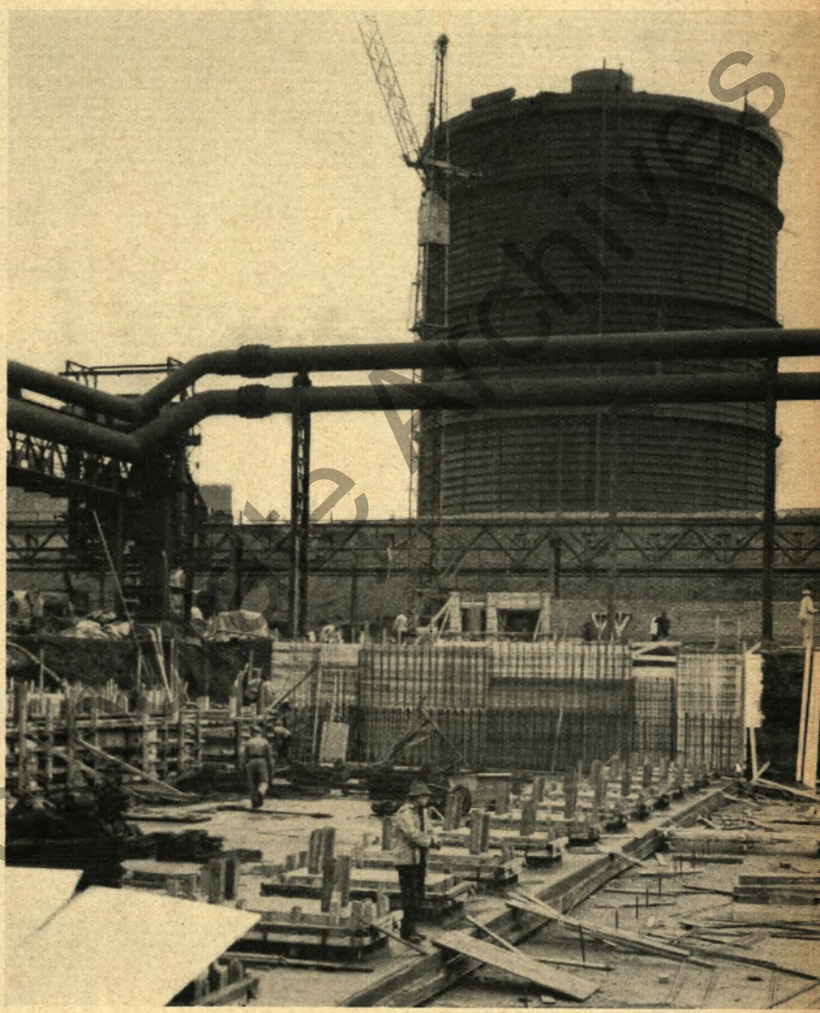
Schnappschüsse



▲ Ein Schüttelfrost möchte einem beim Anblick dieses „Schneeberges" überlaufen, der in unserem Hafen Walsum liegt. Aber er sieht nur äußerlich so „kalt" aus. In Wirklichkeit handelt es sich um eine Erzhalde, die mit einer Kalkmischung bedeckt worden ist, damit der Wind das kostbare Material nicht abtragen kann.

Vor dem Gebäude der Versuchsanstalt werden zur Zeit die letzten Straßenarbeiten durchgeführt. Unser Bild zeigt die neue Straßenführung und die bereits geplanten Grünflächen. Ganz rechts ist ein Abstellplatz für Kraftwagen vorgesehen. Zum Bau der neuen Straßen werden Steine von unserem Schlackenberg verwandt. ▼





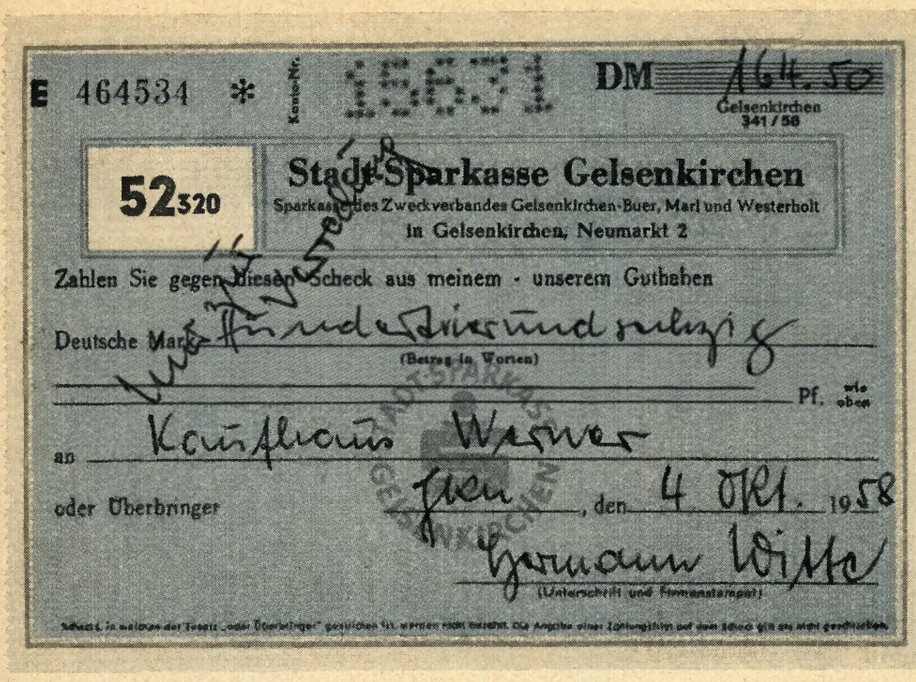
▲ Hinter dem alten Winkelplatz entsteht gegenwärtig das Warmbett der 750er Straße, dessen Fundamentierung unser Schnappschuß zeigt. In den über 750 Kubikmetern Beton des Unterbaus werden rund 300 Tonnen Torstahl eingeschlossen. Neben dem Warmbett wird gleichzeitig das neue Schalthaus gebaut.

Unser Wohnungsbauprojekt „Frintroper Höhe" ist in doppelter Hinsicht für das Werk von ganz besonderem Interesse. Einmal werden wieder fast 100 Werksangehörige in geräumige, gesunde und schöne Wohnungen einziehen können, zum anderen wird in den Häusern der Frintroper Siedlung versuchsweise der traditionelle Baustoff Holz durch den Baustoff Stahl ersetzt. Wir berichteten bereits in der Nummer 14 der Werkzeitschrift über diese Versuche, die von seiten der Montanunion angestellt werden. Die Dachstühle unserer Siedlungshäuser (siehe Bild) sind ebenso aus Stahl wie die Fenster, Türzargen (siehe Bild) und Balkonbrüstungen. Von der Montanbehörde wird auch vorgeschrieben, daß Stahlbetondecken, Stahltreppenhausgeländer, Nirostaspülen und stählerne Heizungsradiatoren Verwendung finden. Türzargen und Fenster aus Stahl haben sich im Wohnungsbau bereits bewährt und weitgehendst Eingang gefunden. Die Versuche in Frintrop werden zeigen, ob sich das Bauelement Stahl im Wohnungsbau weiter durchsetzen kann. Im übrigen gehen die Bauarbeiten planmäßig voran. Es ist damit zu rechnen, daß zum 1. November bereits das erste Haus der neuen Wohnsiedlung bezugsfertig ist.





thyssenkrupp Corporate Archives



E 464534 * Kassen-Nr. 1851 DM 164.50

Gelsenkirchen 341/58

52320

Stadt-Sparkasse Gelsenkirchen

Sparkasse des Zweckverbandes Gelsenkirchen-Buer, Marl und Westerholt

in Gelsenkirchen, Neumarkt 2

Zahlen Sie gegen diesen Scheck aus meinem - unserem Guthaben

Deutsche Mark Einhundertvierundsechzig

(Betrag in Worten)

Pf. wie oben

an Kaufmann Wagner

oder Überbringer

Gelsenkirchen, den 4 Okt. 1958

Hermann Wolter

(Unterschrift und Firmenstempel)

Scheck, in welchem der Text „oder Überbringer" gestrichen ist, werden nicht bezahlt. Die Angabe einer Zahlungsfrist auf dem Scheck gilt als nicht geschrieben.

Ab 15. November in unserem Werk Gelsenkirchen:

BARGELDLOSE LOHNZAHLUNG

Nachdem im September auch im Werk Gelsenkirchen die Umstellung auf Monatslöhnung erfolgt ist, wurde nun bereits ein weiterer Schritt getan. Durch Vereinbarung mit dem Betriebsrat wurde nämlich festgelegt, den Monatslohn künftig bargeldlos zu überweisen. Allgemein darf man sagen, daß die bargeldlose Lohnzahlung, um die die Gelsenkirchener Belegschaft nun den Oberhausener Kollegen voraus ist, zwar im Anfang noch etwas sehr Ungewohntes sein mag, bestimmt aber manche Vorteile hat. Es bleibt daher zu hoffen, daß die Neuregelung Anklang findet.

Einzelheiten über die Einführung der bargeldlosen Lohnzahlung in Gelsenkirchen gehen aus einer Bekanntmachung hervor, die an den „Schwarzen Brettern" im Werk Gelsenkirchen aushängt. Danach wurde der Lohn letztmalig im Monat Oktober in bar gezahlt. Die erste Überweisung auf Konto erfolgt zum 15. November 1958. Kontostelle ist, genau wie bei der bargeldlosen Gehaltszahlung der Angestellten, die Stadt-Sparkasse Gelsenkirchen mit ihren 30 Zweigstellen. Regelmäßig am 15. eines jeden Monats steht den Belegschaftsmitgliedern der Monatsverdienst bei der Sparkasse zur Verfügung. Die Lohnabrechnungsstreifen werden jeweils vorher durch die Meister ausgehändigt.

Für die Überweisung ist die Einrichtung eines Scheckkontos bei der gewünschten Zweigstelle der Sparkasse erforderlich. Selbstverständlich, da es sich um ein Scheckkonto handelt, auch für solche Belegschaftsmitglieder, die bereits über ein Sparkonto verfügen. Die Vorarbeiten für die Einrichtung des Scheckkontos wurden vom Werk übernommen. Jedes Belegschaftsmitglied hatte lediglich in der Meisterstube auf der Antragskarte für die Kontoeröffnung zweimal seine Unterschrift zu leisten und anzugeben, an welche der dreißig Zweigstellen der Stadt-Sparkasse im Raume Gelsenkirchen der Lohn überwiesen werden soll. Auswärtige Belegschaftsmitglieder hatten Gelegenheit, ebenfalls in der Meisterstube die Eröffnung eines Kontos bei der Sparkasse ihres Wohnsitzes zu beantragen. Jedem Belegschaftsmitglied wird in diesen Tagen das Scheckheft im Werk ausgehändigt. Kosten für die Kontenführung bei der Sparkasse sowie für die Scheckhefte entstehen dem einzelnen nicht. Es ist zu erwarten, daß die Annahme von Schecks sich bei der Geschäftswelt rasch einbürgert.

Obwohl wir in den nächsten Ausgaben noch ausführlich auf die Besonderheiten und die rechtliche Seite des Scheckverkehrs eingehen werden, sei der Wichtigkeit wegen hier schon kurz darauf hingewiesen, daß

- bei Abhebung oder Überweisung ein Scheck von dem Kontoinhaber persönlich unterzeichnet sein muß,
- Unterschriftsvollmachten für Ehefrauen oder andere Personen bei der Sparkasse auf einfache Weise beantragt werden können,
- im Rahmen des Monatseinkommens Abhebungen in beliebiger Höhe vorgenommen werden können, jedoch
- unbedingt darauf zu achten ist, daß bei Ausstellung eines Schecks die erforderliche Deckung vorhanden sein muß,
- die Ausstellung ungedeckter Schecks strafbar ist,
- ein Scheck anstelle von Bargeld in Zahlung gegeben werden kann.

Bestimmt hat die bargeldlose Lohnzahlung ihre Vorteile. So sind Verlust und Diebstahl des Geldes für den Kontoinhaber keine Gefahr mehr. Ferner sind Fehler beim Abzählen des Geldes oder Schäden durch Falschgeld von vornherein ausgeschlossen. U. a. machen wir darauf aufmerksam, daß bei regelmäßig wiederkehrenden Zahlungsverpflichtungen (Miete, Schulgeld, Ratenzahlungen, Versicherungen) der Sparkasse Daueraufträge erteilt werden können, die kostenlos erledigt werden und für den Auftraggeber eine wesentliche Erleichterung darstellen.

Für Guthaben auf Scheckkonto werden keine Zinsen gewährt. Sicherlich aber regt der Besitz eines Kontos zum Sparen an, selbst wenn es nur kleine Beträge sind. Deshalb ist es empfehlenswert, etwaige Überschüsse am Monatsende auf ein verzinsliches Sparkonto umbuchen zu lassen. Urlaubsreisen oder Ausgaben für sonstige Anschaffungen können wegen der gewährten Zinsen so vorteilhaft über ein Sparkonto angesammelt und später bestritten werden. Die Guthaben auf Sparkonten werden zur Zeit mit 3 bis 4¼ Prozent verzinst. Nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen ist es ratsam, größere Abhebungen nur bei Bedarf vorzunehmen.

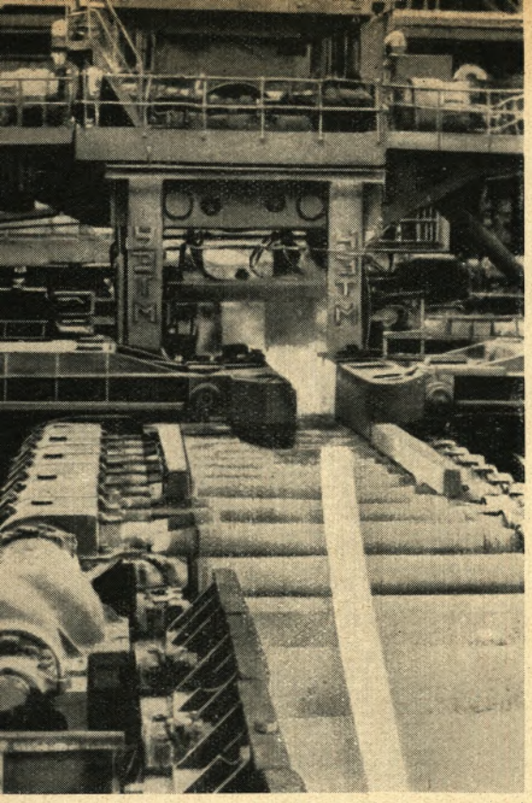
Abschließend sei noch bemerkt, daß die Sparkasse die Kontoinhaber in allen Geldangelegenheiten unverbindlich und kostenlos berät. Überhaupt sollte man der Stadt-Sparkasse Gelsenkirchen Dank sagen für die Bereitwilligkeit, mit der man unsere Bestrebungen unterstützt.

Besonders in Amerika ist die bargeldlose Entlohnung — die Lohnzahlung durch Schecks oder durch Überweisung auf ein Bankkonto — eine weit verbreitete Methode. Von Barauszahlungen ist man fast vollkommen abgegangen. In Deutschland sind auf diesem Gebiet die Behörden der Industrie weit voraus. So erhalten z. B. Beamte, Angestellte und Arbeiter vieler Stadtverwaltungen und Stadtwerke ihre Bezüge schon seit langem auf Konten überwiesen.

Drei Monate unfallfrei

Das Walzwerk Gelsenkirchen war bekannt als der Betrieb mit der höchsten Unfallziffer. Nachdem in diesem Jahr die Prämiengruppe des Meisters Berger mit der niedrigsten Unfallziffer hervorragte, wurde in der Zwischenzeit darüber berichtet, daß im Monat Juli das gesamte Walzwerk ohne Unfälle blieb. Heute können wir die freudige Feststellung machen, daß im letzten Quartal die Prämiengruppe Sander/Unkel drei Monate lang unfallfrei gearbeitet hat. Die Bemühungen um die Arbeitssicherheit vom Betriebsleiter bis zum letzten Mann haben hier mit diesen günstigen Zahlen ihren Niederschlag gefunden. Herzlichen Glückwunsch diesmal der Gruppe Sander/Unkel! Möge es ein Ansporn für die Gruppen in den Drahtzügen sein. Wagner, Gelsenkirchen

thyssenkrupp Corporate Archives



▲ Das Hüttenkombinat Magnitogorsk, Südural, das in den 30er Jahren entstanden ist, zählt mit 48000 Beschäftigten und einer Jahresproduktion von 6,2 Mill. Tonnen zu den größten Hüttenwerken der Welt. Unser Bild zeigt eine Blockbrammenstraße des Werkes.

Eisen- und Stahlindustrie in der Sowjetunion

Die Sowjetunion ist nach den USA heute der zweitgrößte Stahlproduzent der Welt. Das Ziel, das Ministerpräsident Chruschtschow in aller Offenheit proklamierte, ist, Amerika einzuholen, wenn möglich zu überholen. Eine Nation, die vor knapp vierzig Jahren ein auf dem Weltmarkt kaum ernstzunehmender Konkurrent war, hat auf dem Produktionsfeld die restlichen europäischen Staaten längst übertroffen und schickt sich an, die Kluft des Abstandes zu den USA zu schließen. Diese enorme Leistung der Russen, von deren technischen Erfolgen nicht nur die Sputniks künden, muß man anerkennen. Allerdings sind wir mit den Russen und den dortigen besonderen Verhältnissen der Industrie viel zu wenig vertraut, so daß allzu leicht ein falsches Bild entsteht. Nach jahrzehntelanger Isolation sind nach dem Tode Stalins die Russen jedoch etwas aus dem Stadium der Abgeschiedenheit herausgetreten, wodurch es einer Gruppe von führenden Männern der westdeutschen Eisen- und Stahlindustrie möglich wurde, im Rahmen einer Besichtigungsreise auch einen Teil der sowjetischen Eisen und Stahl schaffenden Industrie kennenzulernen und an Ort und Stelle Einblick zu nehmen in die Produktionsmethoden und sozialen Gegebenheiten. Den Bericht hierüber haben wir mit freundlicher Genehmigung der Werkzeitschrift der August-Thyssen-Hütte AG. entnommen, deren technisches Vorstandsmitglied, Dr. Michel, an der Exkursion in die Sowjetunion teilnahm.

Der Reiseweg führte die deutschen Industriellen von Moskau nach Osten in den Ural und nach Süden in den Kaukasus. In Swerdlowsk konnten sie das vor 30 Jahren gegründete größte sowjetische Werk für Schwermaschinenbau, in Magnitogorsk das Hüttenkombinat, zum Schluß in Georgien, dem landschaftlich schönsten Gebiet der Sowjetunion, das 1940 erbaute transkaukasische Hüttenwerk in Rustawi bei Tiflis besichtigen.

Dabei lernten sie Hochofenbetriebe und Walzwerke kennen und hatten eingehende Aussprachen mit Werksleitern und leitenden Ingenieuren. Sie konnten feststellen, daß die Eisen- und Stahlindustrie der Sowjetunion in den letzten 30 Jahren große Fortschritte gemacht und den Anschluß an die technische Entwicklung in den westlichen Ländern gefunden hat. Mitunter steht in der Produktion allerdings offensichtlich die Tonnenleistung gegenüber der Qualität im Vordergrund. Auf die Bedeutung der Produktion und Leistung wird an den Toren der Werke und in den Betrieben mit vielen Schaubildern und Spruchbändern hingewiesen. So fanden die deutschen Besucher zum Beispiel in einer Walzenstraße Plakate mit den Sätzen: „Zehn Minuten Stillstand dieses Gerüstes kosten den Staat 450 Rubel" oder „Du mußt wissen: Eine Tonne dieses Metalls kostet 995 Rubel".

Prämien und Sonderleistungen

Die Erfüllung der Planziffern, die von der staatlichen Lenkungsstelle in Moskau festgesetzt sind, wird durch Geldprämien und durch die Herausstellung der von einzelnen Arbeitern erzielten Sonderleistungen mit allen Mitteln gefördert.

Die Delegationsmitglieder stellten fest, daß in den sowjetischen Fabriken weitgehend im Akkord gearbeitet wird. Im Hüttenwerk Magnitogorsk zum Beispiel handelt es sich bei 95 Prozent der Löhne um Akkordlöhne. Dabei sind die Löhne zwischen den einzelnen Arbeitsplätzen und Betrieben sehr stark differenziert. Die Monatseinkommen schwanken zwischen 600 und 3000 Rubel, an die allerdings nur einige Spitzenarbeiter herankommen. Auffallend hoch ist der Anteil der Frauen, der insgesamt zwischen 25 und 30 Prozent liegt, selbst in den Produktionsbetrieben.

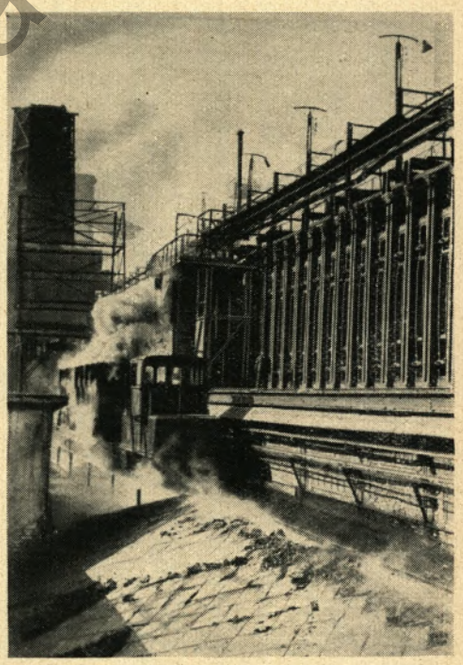
Bei einem Vergleich mit deutschen Lohneinkommen muß man natürlich berücksichtigen, daß die Kaufkraft eines Rubels bekanntlich viel niedriger ist als die der D-Mark. Um einige Beispiele zu nennen: Für einen Anzug von der Stange muß ein russischer Arbeiter 1200 bis 2200 Rubel aufwenden, für ein Paar Schuhe 300 bis 600 Rubel, für ein Hemd 80 Rubel. Und selbst ein Pfund Butter kostet in der Sowjetunion, einem der landwirtschaftlich reichsten Länder der Erde, 14 Rubel.

Breitbandstraße aus Dinslaken

Das Hüttenkombinat Magnitogorsk im südlichen Ural gehört mit 48000 Arbeitern und mit einer Jahresproduktion von 6,2 Millionen Tonnen Rohstahl zu den größten Hüttenwerken der Welt. Ein Ausbau auf rund 12 Millionen Tonnen Rohstahlkapazität ist geplant. Das Werk besitzt zur Zeit acht große Hochöfen — die Hälfte mit einem Gestelldurchmesser von acht Metern —, drei SM-Stahlwerke mit zusammen 28 Öfen, mit einem Fassungsvermögen zwischen 200 und 400 Tonnen, drei Blockstraßen und mehrere Walzwerke. Die deutsche Gruppe hatte dort ein von mancherlei Erinnerungen überschattetes Wiedersehen mit der alten Dinslakener Breitbandstraße, die nach dem Krieg demontiert und von den Alliierten den Sowjets zugesprochen wurde. Sie ist erst vor einigen Jahren in Betrieb genommen worden und bisher die einzige produzierende Warmbandstraße der Sowjetunion mit einer Monatsproduktion von stark 100000 Tonnen.

Überall Gastfreundschaft

Während des zweiwöchigen Aufenthaltes in der Sowjetunion besuchten die deutschen Industriellen, die auf ihrer Reise überall große Gastfreundschaft und Entgegenkommen fanden, ferner unter anderem eine Autofabrik in Moskau, die Stadt Sotschi am Schwarzen Meer sowie die in der sowjetischen Hauptstadt durchgeführte ständige Industrie-Ausstellung. In Moskau kamen sie bei einem Abschiedsempfang erneut auch mit dem Vorsitzenden des Technisch-Wissenschaftlichen Komitees, Minister Maksarjev, zusammen.



▲ Die steigende Stahlerzeugung in Rußland brachte mit sich, daß die Koksherstellung bereits die jährliche 50-Millionen-t-Grenze überschritten hat. Unser Bild zeigt eine Koksofenbatterie in Kemerowo in Westsibirien, wo noch gewaltige Kohlenfelder liegen.



▶ Ein alltägliches Straßenbild in Moskau, der Metropole des Landes, wo die Verkehrsdichte — wie in allen Großstädten der Welt — unaufhaltsam zunimmt. Hier besichtigten die westdeutschen Besucher neben anderen Industriewerken auch eine Autofabrik.

thyssenKrupp Corporate Archives







Wiege der

Am 18. Oktober 1958 feiert die Ruhrindustri zwei Jahrhunderten der Freiherr Franz Ferdina seine seit vielen Jahren geplante Hütte, der er nehmen konnte. Dieses Ereignis war die Gebu an der Ruhr überhaupt. Aber diese Geburt v lungen. Der folgende Bericht, der sich auf die G Anspruch auf Vollständigkeit erhebt, soll

Die Wiege der Ruhrindustrie wurde nicht in einem reichgesegneten Land zusammengezimmert, sondern entstand in einer öden, sumpfigen Gegend in der Gemarkung Osterfeld, wo der Wald fast unberührt war und sich weite Heideflächen ausdehnten. Von Anbeginn war es eine ziemlich wackelige Wiege; denn die Verhüttung mit Koks wurde in Deutschland erst in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts mit Erfolg angewandt und das Erz, das unter Heidekraut und Grasplaggen dicht unter der Erdoberfläche zwischen den Dörfern Holten, Sterkrade, Osterfeld, Lippern und der Stadt Dorsten gefunden wurde, war zum Ausschmelzen schlecht geeignet. Der eigentliche Bauherr ist der münsterische Domherr Freiherr Franz Ferdinand von der Wenge zu Dieck gewesen, der am 18. Oktober 1758 am Elpenbach die St.-Antony-Hütte in Betrieb nahm.

Bis zu dem Tage, an dem er den steinernen „hohen Ofen" anblasen lassen konnte, waren viele Jahre zielstrebiger Planung vergangen, hatte er manchen Strauß für sein Werk ausgefochten. Die erste Schwierigkeit, die ihm begegnete, war die Hochblüte der Kleinstaaterei. Bei dem damaligen Dorfe Osterfeld stießen die Grenzen des preußischen Herzogtums Kleve, des Hochstiftes Essen und des Erzbistums Köln zusammen. Die Herren dieser Länder wachten eifersüchtig aufeinander und wahrten ihren Vorteil gegenüber dem Nachbarn. Von der Wenge hatte es nicht leicht, jedem gerecht zu werden, eckte deshalb mal bei dem einen, mal bei dem anderen an. Es ist darum bewundernswert, daß er die Energie aufbrachte, sein Vorhaben bis zu Ende durchzuführen.

Schon 1741 und noch einmal 1743 ließ er sich von seinem Landesherrn, dem Erzbischof von Köln, Clemens August, die Erlaubnis zum Suchen und Graben von Eisenstein, wie das Raseneerz genannt wurde, schriftlich bestätigen. Der aufgeschlossene Bischof „concedirte" später auch „mildest die erbau- und Treibung eines Hütten- und Hammerwerks" und die Nutzbarmachung des „dazu nötigen Wasserlaufs". Nachdem von der Wenge den Plan, an der Emscher zu bauen, fallen gelassen hatte, weil der Fluß im Winter und Frühjahr oft Hochwasser führte, legte er sich gleichzeitig mit den preußischen Behörden und der Abtei Sterkrade an.

Die Kriegs- und Domänenkammer zu Kleve erlaubte dem Freiherrn nicht, das Eisenerz bei

Zu unseren Bildern auf der linken Seite von oben nach unten: Die beiden oberen Darstellungen stammen aus den Jahren 1835 und 1850. Sie zeigen die St.-Antony-Hütte von der Nordseite des Teiches aus und vom Westen etwa aus der Richtung des Tackenberges. Die beiden unteren Bilder entstanden im Jahre 1889. Das breite Foto unten veranschaulicht die einsame Lage der ersten Hütte im Ruhrgebiet, während das Bild darüber eine Herbststimmung der Hütte mit ihren beiden Teichen zeigt.



thyssenkrupp Corporate Archive

Ruhrindustrie 200 Jahre alt

00jähriges Bestehen. Es ist der Tag, an dem vor n der Wenge zu Dieck, Domherr zu Münster, amen St.-Antony-Hütte gab, ‚endlich in Arbeit' de der späteren GHH und der Schwerindustrie sich nicht ohne Schwierigkeiten und Verwick- hte der Antony-Hütte beschränkt und keinen und vom Tatenmut der Gründer erzählen.

Holten abzubauen, weil von der Wenge nicht auf preußischem Gebiet bauen wollte. Das Kloster Sterkrade widersetzte sich seinen Plänen, oberhalb der Bocksmühle am Elpenbach seine Schmelzhütte zu betreiben, „da die Hütte den bachabwärts gelegenen Mühlen das Wasser abgräbt und die Züchtung von Forellen außerdem vernichten würde". Nun, mit diesen Behauptungen, die sie durch nichts beweisen konnte, hatte die Äbtissin des Klosters Sterkrade bei Clemens August in Köln kein Glück. Er hob ein Urteil, das zu Dorsten gegen von der Wenge gefällt wurde, auf und gab ihm freie Hand. Doch die Bauarbeiten wurden noch einmal gewaltsam unterbrochen. Preußen hatte sich auf die Seite der Abtei gestellt, weil es den alten Groll nicht vergessen konnte. Nur mit viel Geschick konnte der Domherr einen Vergleich herbeiführen, so daß er endlich im Jahre 1757 den Grundstein zur St.-Antony-Hütte legen konnte. Am 18. Oktober des folgenden Jahres rann am Elpenbach oberhalb von Sterkrade das erste flüssige Eisen aus einem Hochofen an der Ruhr.

Die Schwierigkeiten waren damit aber nicht aus dem Wege geräumt. Zwar ließ sich der Absatz — meistenteils nach Holland — sehr vielversprechend gestalten, aber die Bauern vertrugen sich nicht mit den ersten „Hüttenknechten" und benahmen sich „widerspenstig und frech", wie es in einer alten Chronik heißt. Ihren Unwillen über die Fremden ließen sie von der Wenge spüren, indem sie die Anfuhr von Erz, Holz und Holzkohle verzögerten. Der Hochofen konnte daher nicht ganzjährig unter Feuer stehen und mußte ausgeblasen werden, wenn der Holzkohle- oder Erzvorrat ausging. Die Erzfelder lieferten ansonsten für den Betrieb des kleinen Hüttenwerkes ausreichend Eisenstein. Mehr Sorgen bereitete die Beschaffung von Holzkohle.

Doch ließ von der Wenge sich durch die anfänglichen „Kinderkrankheiten" seines Unternehmens nicht zur Resignation verleiten. Er besaß im Gegenteil den Mut zur Investition. Schon nach fünf Jahren plante er ein Hammerwerk, das 1767 damit begann, Stabeisen zu schmieden.

Aber zeitlebens sollte der aufgeschlossene, fortschrittlich denkende geistliche Herr keine ungeteilte Freude an seinem Werk haben. Die Anstellung von Hüttenmeistern, die den Betrieb in Abwesenheit von der Wenges überwachen sollten, brachte Unheil, da der erste

(Fortsetzung auf Seite 225 unten)







Zu unseren Bildern auf der rechten Seite von oben nach unten: Die beiden Teiche sind von dem Erbauer der Hütte, dem Freiherrn von der Wenge zu Dieck, angelegt worden. Der vordere diente in der Hauptsache dem Antrieb eines Wasserrades, während der kleinere im Hintergrund liegende Teich nur in wasserarmen Zeiten dazu herangezogen wurde. Das klare Wasser des Elpenbaches eignete sich früher hervorragend zur Fischzucht, deshalb wurde sie nicht nur von der St.-Antony-Hütte im kleinen Hüttenteich, sondern vor ihr auch schon von den Mühlen, die entlang des Gewässers lagen, erfolgreich betrieben. Im Vordergrund ist der Abfluß des Wassers zu sehen, das unter der Straße hindurchschoß und auf ein Wasserrad geleitet wurde. Mit der erzeugten Energie wurden die Blasebälge des Hochofens betätigt. Rechts im Bild steht das erste Wohnhaus der St.-Antony-Hütte. Nach ihrer Stillegung wurden die Gebäude der kleinen Hütte in Wohnungen umgestaltet. Unsere beiden unteren Bilder zeigen die Häuser in ihrem jetzigen Zustand. In dem großen Haus auf dem mittleren Bild wohnte der langjährige Direktor der GHH, Kalthoff, an den sich viele noch erinnern werden. Unten ein Blick auf ehemalige Lagerschuppen für Holzkohlen. Zum 200. Geburtstag hat die ganze „Köllsche Hütt'" einen neuen Anstrich erhalten, so daß sich das Geburtshaus der Ruhrindustrie jetzt in einem festlichen Gewande zeigt.

Betriebs- und Straßenunfälle sind zu einer Geißel der Menschheit geworden. In der Bundesrepublik starben am Arbeitsplatz oder auf dem Wege dorthin in einem einzigen Jahr 5 500 Menschen. Nach den Erfahrungen der Versicherungen, der Gewerbeaufsichtsbehörden und ähnlicher Institutionen entstehen 70 bis 80 Prozent aller Unfälle durch menschliche Unzulänglichkeit. Es hat dann meistens an den nötigen Vorsichtsmaßnahmen gefehlt, es fehlte am Maßhalten und an der erforderlichen Umsicht. Man handelte drauflos. Man fuhr drauflos. Viele Betriebsunfälle entstehen durch Nachlässigkeit, durch Unordnung am Arbeitsplatz und Nichtbeachtung von Verhaltensvorschriften. Genauso verhält es sich im Straßenverkehr. Auch hier ist die Nichtbeachtung der Verkehrsvorschrift an der Tagesordnung. Das Vorfahrtrecht wird nicht beachtet, es wird rücksichtslos und wild überholt, der Zebrastreifen wird unbeachtet gelassen, ja, man fährt sogar ungerührt bei rotem Licht weiter. Ebenso macht es der Fußgänger, der noch schnell bei roter Stoppampel hinüber will. Der Mensch scheint laxer geworden zu sein. Er ist anscheinend der Gefahr gegenüber abgestumpft und leichtsinnig. Jene emotionale Unempfindlichkeit gegenüber dem Geschehen, die Laxheit gegenüber der Gefahr scheint ein Haupttriebwerk zu sein für das Ansteigen der Unfallkurve während der letzten Jahre. Mit welch eindringlicher und drastischer Mahnung man in Amerika dieser so gefahrvollen Gleichgültigkeit zu begegnen sucht, zeigt der Artikel von J. C. Furnas, den wir mit freundlicher Genehmigung aus „Reader's Digest" hier abdrucken.

Mit Vollgas in den Tod

Mag die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle noch so alarmierend sein, sie schreit dem Autofahrer nicht gellend genug in die Ohren, was ihn bei einem Zusammenstoß erwartet. Es ist eben nur eine Zahl, eine farblose statistische Größe. Sie verschweigt ihm das Wesentliche. Sie gibt ihm kein realistisches Hörbild mit Todesröcheln und Blut und Qual und Verstümmelung.

Wer im Vorbeifahren auch nur einen flüchtigen Blick auf die Stelle eines schweren Verkehrsunglücks wirft, wer gerade gehört hat, daß der nette junge Mensch, mit dem er noch vorgestern zu Mittag gegessen hat, nach einem Zusammenstoß mit gebrochenem Rückgrat ins Krankenhaus gebracht worden ist, müßte schon vom Teufel geritten sein, wenn er sein Tempo nicht wenigstens für eine Weile verlangsamte. Doch ist die Wirkung solcher Erlebnisse nur allzu flüchtig. Jedesmal, wenn wir auf den Gashebel treten, sollten wir die Empfindung haben, daß sich der Tod neben uns setzt und nur darauf wartet, daß sein Augenblick kommt. Stets und immer müßte uns der Gedanke verfolgen, daß die Katastrophe, von der wir einen Blick erhascht haben, kein Einzelfall ist, daß sie sich täglich, stündlich wiederholt, in allen Städten, auf allen Straßen. Wem dies in aller furchtbaren Deutlichkeit vor Augen steht, wird über die dürre Zeitungsnotiz, daß über Sonntag wieder 29 Menschen bei Verkehrsunfällen ihr Leben verloren haben, nicht mit einem gedankenlosen „Nein, wie schrecklich" hinweggehen und sie im nächsten Augenblick bei den Totoergebnissen schon wieder vergessen.

Amerikanische Richter schicken manchmal einen Verkehrssünder zur Strafe ins Leichenschauhaus. Sie hoffen, das Erlebnis werde ihm eine Lehre sein. Doch wirkt der entstellte Mensch, der dort so still auf der Steinplatte ruht, kaum anders als eine Wachsfigur. Von der grauenvollen Dynamik der Katastrophe selber gibt er kaum einen Begriff.

Kein Graphiker würde es wagen, auf einem Warnplakat den Verkehrstod in seiner ganzen Gräßlichkeit darzustellen. Er könnte es auch gar nicht. Er brauchte dazu die Mittel des Tonfilms: Bildfolge und Geräuschkulisse. Er müßte malen können, wie sich ein Verletzter mit taumelnden, erschütternd sinnlosen Bewegungen aufzurichten versucht, wie er nervenzerrüttend stöhnt und ächzt, wenn sich bei ihm nach dem Schock die Schmerzen immer wütender melden. Er müßte malen können, wie das Gesicht eines Menschen erschlafft und erstarrt, wenn er wie trunken auf die verdrehte Z-Form seiner gebrochenen Gliedmaßen stiert, wie unheimlich unkörperlich ein totes kleines Kind aussieht, dem alle Knochen im Leib zusammengedrückt sind, wie der hysterisch schreiende Mund einer Frau ein Loch in den Blutstrom reißt, der ihr aus den Augenhöhlen quillt und über das Kinn läuft. Und er müßte malen, wie bei komplizierten Knochenbrüchen die nackten Knochenenden aus dem Fleisch herausstarren und wie auf den dunkelroten Körperstellen, wo mit der Kleidung auch die Haut heruntergerissen worden ist, das Gewebewasser trüb und klebrig hervortritt.

Nein, das sind keine ausgeklügelten Schreckbilder, das sind alltägliche Schauspiele in einer Welt, die von der Zwangsvorstellung gejagt ist, jeder Weg müsse im Rekordtempo zurückgelegt werden und man dürfe dabei ruhig ein paarmal das Leben riskieren.

Wahrhaftig, es gäbe für Geister heute eine nützliche Beschäftigung. Sie sollten an jeder Gefahrenstelle spuken, den Automobilisten mit Ächzen und Schreien empfangen und ihm im Blut schwimmende Leichen von Männern, Frauen und Kindern zeigen. Das wäre gewiß erzieherisch.

Ein mir bekannter Verkehrspolizist hielt einmal ein großes rotes Kabriolett an, das zu schnell fuhr. Der Papa am Steuer machte einen ruhigen, besonnenen Eindruck. Er wollte mit seiner Familie wohl recht schnell zu seinem Wochenendziel kommen und redete dem Polizisten gut zu. „Schön", sagte der Beamte, „ich will noch mal ein Auge zudrücken. Aber das eine sag' ich Ihnen: wenn Sie so weitermachen, machen Sie nicht mehr lange weiter!" Einige Zeit darauf wurde er von einem vorbeikommenden Autofahrer gefragt, ob er das rote Kabriolett aufgeschrieben habe. „Nein", sagte der Beamte. „Ich mochte den Leuten nicht ihre Ferienstimmung verderben." Der Autofahrer schüttelte den Kopf. „Schade", sagte er. „Ich hatte zufällig beobachtet, wie Sie den Wagen anhielten. Später habe ich ihn wiedergesehen, etwa 80 Kilometer von hier. Mir ist von dem Anblick jetzt noch übel — der ganze Wagen zusammengedrückt wie eine Ziehharmonika; man erkannte ihn nur noch an der Farbe. Alle tot, bis auf ein Kind, und das kommt wohl auch nicht mehr lebend ins Krankenhaus."

Dir ist vielleicht schon übel, wenn du dies nur liest. Wenn du aber nicht allzu schwerfällig und phantasielos bist, wird es für dich nur heilsam sein, dir das Bild dieser Katastrophe genau vorzustellen und einmal selber mitzuerleben, wohin es führt, wenn Benzin, Tempofieber und Leichtsinn zusammenkommen. Ich kann's nicht ändern, daß die Folgen so gräßlich anzusehen sind. Wenn du so gute Nerven hast, wie besessen umherzujagen, so brauchst du die Nerven auch nicht zu verlieren, wenn man dir die nötige Medizin zu schlucken gibt. Du wirst ja wohl nicht selber mit einer Ambulanz an eine Unfallstelle fahren und nicht im Krankenhaus dabeisein können, wenn der Arzt die übel zugerichteten Opfer behandelt.

Aber lesen kannst du.

Das Auto ist falsch wie eine Katze. Daß es zum tödlichen Geschoß werden kann, geht den Menschen leider nur schwer ein. Sie erzählen dir begeistert, daß sie ihre „hundert machen wie nichts". Hundert Kilometer — das sind fast dreißig Meter in der Sekunde! Eine solche Geschwindigkeit stellt gänzlich ungerechtfertigte Ansprüche an die menschliche Reaktionsfähigkeit und an die Bremsen. Dein hübsches, gefügiges Spielzeug kann sich dabei im Nu in einen tollwütigen Elefantenbullen verwandeln.

Wenn der Wagen mit einem anderen zusammenstößt, wenn er sich überschlägt, wenn er ins Schleudern gerät — immer kommt es zu einem plötzlichen Halt von ungeheurer Wucht oder zu einem gewaltsamen Richtungswechsel, und da du, der Insasse, dich mit unverminderter Geschwindigkeit in der ursprünglichen Richtung weiterbewegst, fliegen die inneren Wagenteile aus jeder Fläche und jedem Winkel auf dich zu, ein unentrinnbarer Geschoßhagel, der alles zermalmt und zerreißt, was ihm im Wege steht.

Das Beste, was dir passieren kann, ist noch, daß die Tür aufspringt und du hinausgeschleudert wirst. Aber das kommt nicht oft vor. Du hast dann nur mit dem Sturz auf den Boden zu rechnen. Zwar wäre dies immer noch so, als fielest du aus einem mit voller Kraft fahrenden Schnellzug, doch wärst du dann wenigstens vor den harten Metallknöpfen, den scharfen Metallkanten und dem splitternden Glas des Wageninneren sicher.

In dem Sekundenbruchteil der Katastrophe kann viel geschehen, sogar das Wunder, daß einer glücklich davonkommt. Es sind schon Menschen durch die Windschutzscheibe geschleudert worden, ohne mehr davonzutragen als oberflächliche Schürfungen. Wagen sind mit solcher Gewalt zusammengestoßen, daß nur noch ein unentwirrbarer Trümmerhaufen übrig war, und doch kamen die Fahrer unversehrt herausgekrochen und lagen sich zwei Minuten später in den Haaren, als wären sie nicht soeben mit knapper Not dem Tod entgangen. Und doch war der Tod dagewesen.

Als eine Bergungsmannschaft einmal die Tür eines Wagens aufbrach, der eine Böschung hinuntergestürzt war und sich überschlagen hatte, kletterte der Fahrer heraus. Er hatte nur eine Schramme im Gesicht. Ja, aber seine Mutter war noch im Wagen, einen Holzsplitter zehn Zentimeter tief im Gehirn. Tot. Das war nun die Folge davon, daß der Sohn die Kurve mit der Ölspur etwas zu schnell genommen hatte. Kein Tropfen Blut, keine verrenkten Glieder — eine stille, grauhaarige Dame, die Finger noch in die Handtasche verkrallt wie in dem Augenblick, als der Wagen von der Fahrbahn abgeirrt war.

An derselben Kurve fuhr einen Monat später ein leichter Tourenwagen gegen einen Baum. Auf dem Vordersitz fand man ein neun Monate altes Kind inmitten eines Scherbenhaufens — unverletzt. Es hatte sich mit dem Tod einen Witz gemacht. Leider hatten die Eltern die Pointe verdorben: sie saßen rechts und links, beide mit eingedrücktem Schädel.

Wenn du an deiner Gewohnheit festhalten willst, zu überholen, ohne einen größeren Teil der Strecke überblicken zu können, sorge wenigstens dafür, daß die Mitfahrenden ihre Ausweise bei sich haben. Es ist so schwer, jemanden zu identifizieren, dem das Gesicht zu Brei zermalmt oder ganz weggerissen ist.

Am gefährdetsten ist der Fahrer selber. Bleibt das Lenkrad ganz, so

the Reuning Corporate Archives

zerreißt es ihm Leber und Milz, so daß er innerlich verblutet. Bricht das Lenkrad ab, so ist der Fall noch schneller erledigt: die Steuersäule durchbohrt ihm den Leib.

Ein Verkehrspolizist berichtete von der Bilanz einer durch Überholen verschuldeten Serienkatastrophe: fünf Wagen ineinander verklemmt, sieben Tote, zwei Verletzte auf dem Transport, zwei weitere im Krankenhaus gestorben. Er wurde das Bild gar nicht mehr los: wie der Arzt auf einen der Verunglückten nur einen kurzen Blick warf — hier kam Hilfe zu spät; wie er sich einer Frau zuwandte — Rückgrat gebrochen; wie drei aus einem Wagen geborgene Leichen so mit Schmieröl bedeckt waren, daß sie nicht mehr wie Menschenleiber, sondern wie nasse, braune Riesenzigarren aussahen; wie ein Mann umherlief, wie ein Kind plappernd, ohne zu begreifen, ohne die Toten und Sterbenden zu sehen, ohne zu merken, daß ihm ein Stahlsplitter wie ein Dolch aus dem blutüberströmten Handgelenk ragte; wie ein hübsches junges Ding mit gespaltener Stirn trotz zerschmetterter Hüfte krampfhaft versuchte, aus dem Straßengraben zu kriechen.

Solche Katastrophen unterscheiden sich von anderen aber nur dem Grad, nicht der Art nach. Eine Leiche ist genauso tot wie sieben Leichen. Jeder einzelne der vielen Tausende, die alljährlich der Autoraserei zum Opfer fallen, muß seinen eigenen bitteren Tod sterben.

Manchmal wird ein Wagen, der eine Böschung hinabstürzt und sich überschlägt, so gegen einen Baum geschleudert, daß er sich ganz um den Stamm herumwindet. Vordere und hintere Stoßstange verkeilen sich derart ineinander, daß man sie nur mit Schneidbrennern lösen kann. In dem Wrack eines solchen Wagens fand man eine alte Dame, die hinten gesessen hatte, quer über dem Schoß ihrer Tochter im Führersitz liegen. Beide waren bis zur Unkenntlichkeit mit Blut durchtränkt, mit dem eigenen und dem der anderen. Beide waren so zermalmt und zerrissen, daß es hoffnungslos gewesen wäre, durch eine Autopsie festzustellen, ob der Tod durch Genickbruch oder Herzriß eingetreten war.

Bei Insassen sich überschlagender Wagen finden sich immer wieder bestimmte Arten von Verletzungen, zum Beispiel der Beckenbruch, mit dem man monatelang unter starken Schmerzen darniederliegt, ohne sich rühren zu können, vielleicht für immer verkrüppelt, oder Bruch der Wirbelsäule infolge gewaltsamer seitlicher Verrenkung. Wird man in einem sich wirbelnd überschlagenden Wagen gegen die Seitenwände geschleudert, so kommt es zu zerschmetterten Knien und zersplitterten Schulterblättern. Gebrochene Rippen bohren sich mit den zackigen Enden in Herz und Lunge und führen innere Verblutung herbei.

Immer noch sind einige wenige Wagen ohne splittersicheres Glas im Verkehr. Bei Zusammenstößen fliegen daher oft Glassplitter umher. Das sieht schon schlimm genug aus, aber die Folgen sind noch viel schlimmer. Wenn es nur wäre, daß du dich an solchen Splittern schneiden könntest — aber nein, es ist, als schösse man eine mit Scherben gefüllte Kanone auf dich ab. Die Splitter dringen dir in den Körper, und wenn sie dein Auge treffen, ist es unrettbar verloren. Gerätst du bei dem Aufprall mit Arm oder Bein in die Windschutzscheibe, so schneidet dir ein scharfkantiger Scherben das Fleisch bis auf den Knochen durch — wie das Schlächtermesser ein Kotelettstück, mit einem Zug durch Venen, Arterien und Muskeln.

Auch splittersicheres Glas bietet nicht immer Schutz. Man hat da schon von allerlei Sachen gehört, etwa daß ein Mensch kopfüber in die Scheibe geschleudert wurde, mit dem Kopf zwar ein sauberes rundes Loch in das Glas schlug, mit den Schultern jedoch steckenblieb, so daß ihm die messerscharfe Glaskante wie eine Guillotine den Kopf glatt vom Rumpfe trennte.

Da wir gerade beim Enthaupten sind: wenn du in voller Fahrt von der Straße abkommst und in einen Lattenzaun fährst, bist du der Sorge um jede Art Verletzung vielleicht rasch enthoben; es könnte sein, daß dir eine die Windschutzscheibe durchschlagende Latte mit ihrer zersplitterten Spitze den Kopf abreißt, nicht so sauber, wie oben beschrieben, aber ebenso radikal.

Gelegentlich findet man die Leiche eines Verunglückten ohne Schuhe, die Füße nur noch eine unförmige Masse. Die Schuhe stehen im Wagen, leer und unversehrt. So kurios spielen manchmal die bei den modernen Geschwindigkeiten auftretenden Kräfte.

Unfallkommandos und Ärzte sehen so etwas beinahe jeden Tag. Sie vergessen es bald wieder. Wenn du möchtest, daß ihnen dein Fall etwas länger in Erinnerung bleibt, mußt du ihm schon eine aparte Note geben, etwa wie jene Dame, die mit dem Kopf durch die Windschutzscheibe flog und, als der Wagen umschlug, so an der Scheibenkante entlangrutschte, daß sie sich den Hals von Ohr zu Ohr durchschnitt.

Was ich hier erzähle, sind keine erfundenen Geschichten. Es sind wahllos aus der Unfallstatistik eines Jahres herausgegriffene Fälle.

Wenn du nach der Katastrophe wieder zu dir kommst, könnte man dir genau sagen, warum du im ganzen Körper so entsetzliche Schmerzen hast — Schlüsselbein eingedrückt, Schulterblätter zersplittert, der rechte Arm an drei Stellen gebrochen, drei Rippen zerknickt, Verdacht auf schwere innere Verletzungen. Die nach Abklingen des Schocks immer wütender werdenden Schmerzen können dich aber nicht von der Erkenntnis ablenken, daß es mit dir zu Ende geht.

Dieser Gedanke verfolgt dich, wenn man dich auf die Tragbahre legt und dir dabei die gebrochenen Rippen in die Lunge dringen und die gebrochenen Schlüsselbeinknochen sich verschieben und dir mit ihren scharfen Spitzen beiderseits in deinen schreienden Hals stechen. Hörst du einen Augenblick auf zu schreien, so steht dir gleich wieder alles unerbittlich vor Augen: du liegst im Sterben! Und du fühlst einen tiefen Groll gegen dich selber.

Auch dies ist kein tendenziöses Phantasieprodukt. Es ist erwiesen, daß die Verletzten von solchen Gedankengängen gefoltert werden.

Jedesmal, wenn du in einer unübersichtlichen Kurve überholen willst, jedesmal, wenn du an eine Rutschstelle oder auf eine Ölspur gerätst, jedesmal, wenn du mehr Gas gibst, als deine Reaktionsfähigkeit rechtfertigt, jedesmal, wenn deine Fahrsicherheit durch ein oder zwei Gläschen vermindert ist, jedesmal, wenn du ohne den gebotenen Bremsweg-Abstand hinter einem anderen herjagst, setzt du Leben und Gesundheit für einen Zeitgewinn von wenigen Sekunden aufs Spiel.

Ja, sieh dich nur an, wie du daliegst, und der Mann im weißen Kittel schüttelt den Kopf und winkt den Männern mit der Tragbahre ab, es lohnt nicht mehr, sie sollen sich lieber um den anderen kümmern, der vielleicht noch zu retten ist. Sieh dir das gut an, und fahre lieber ein bißchen vorsichtiger.



Unsere beiden Bilder auf dieser Seite sollen zeigen, wie idyllisch es heutzutage auf der St.-Antony-Hütte ist, die von den Bewohnern noch immer „Köllsche Hütt'" genannt wird, weil sie auf ursprünglich kurkölnischem Grund gestanden hat. Und doch: Von hier hat die Schwerindustrie an der Ruhr ihren Ausgang genommen.

Meister dem Trunke ergeben war und mit der Holzkohle nicht sparsam umging, der zweite den Verkauf der Waren vergaß. Als die Hütte bis 1771 noch immer keinen Gewinn abgegeben hatte und selbst die Steuern an den Erzbischof in Köln schuldig geblieben war, entschloß sich von der Wenge, die St.-Antony-Hütte auf sechs Jahre an die Herren Schwarz und Hund zu verpachten, und zwar gegen eine Zahlung von 1500 holländischen Gulden. Aber auch das sollte ein Fehlschlag werden. Die Hütte stand auf unglücklichem Boden. Schwarz und Hund hatten nach Ablauf der Pachtzeit nur für ein halbes Jahr ihre Abgaben entrichtet und weigerten sich dann noch, den Betrieb aufzugeben. Erst als von der Wenge alles Inventar hatte abfahren lassen, zogen die Pächter vondannen.

Der nächste Pächter, Eberhard Pfandhöfer, hatte auch kein Glück auf der St.-Antony-Hütte. Von 1779 bis 1781 wirtschaftete er allein, mußte sich dann aber mit drei Geldgebern zu einer Pachtgesellschaft verbinden, die er zwei Jahre später verließ. 1788 starb der Gründer der St.-Antony-Hütte. Sein Lebenswerk fiel an seine Erben, die Freiherrn von Hövel.

Währenddessen war Pfandhöfer nicht untätig gewesen. Er machte mit den Widersachern der Antony-Hütte gemeinsame Sache. Die Abtei Sterkrade gab ihm das Geld und die preußischen Behörden die Konzession zum Bau der Hütte „Gute Hoffnung", an der auch die Witwe Friedrich Jodokus Krupp aus Essen ihren Anteil hatte. Da nun Kurköln und Preußen ihre Hütten hatten, durfte das Hochstift Essen nicht zurückstehen. 1791 veranlaßte die Fürstäbtissin von Essen den Bau einer Hütte auf ihrem Territorium, die den Namen „Neu-Essen" erhielt. Erbauer und Leiter der Hütte war der Hüttenin spektor Julius Gottlob Jacobi. Die kleinstaatlerische Eifersüchtelei hatte zur Folge, daß keine der drei Hütten richtig lebensfähig war. Von den Hütten „Gute Hoffnung" und „Neu-Essen" gingen daher schon bald Bestrebungen aus, sich mit der St.-Antony-Hütte zu verbinden. Zusammen mit seinen Schwägern Franz und Gerhard Haniel aus Ruhrort und deren Schwager Heinrich Huyssen aus Essen gelang es Gottlob Jacobi, nach und nach die Anteile aller drei Hütten aufzukaufen. Nach der Vereinigung der Hütten kam es 1808 zur Gründung der „Hüttengewerkschaft und Handlung Jacobi, Haniel und Huyssen".

Von diesem Zeitpunkt ab nahm die Antony-Hütte noch einmal einen bemerkenswerten Aufschwung. Die Wasserkraft wurde 1814 sogar durch die erste von der GHH gebaute Dampfmaschine ersetzt. Später gestaltete sich der Betrieb wieder unrentabel, da seine Verkehrslage sehr ungünstig war. Es war sogar für ein paar Jahre eine Papiermühle in ihren Mauern untergebracht. 1843 wurde der Holzkohlen-Hochofen ausgeblasen, so daß der Betrieb bis zur endgültigen Stillegung des ältesten Hüttenwerkes der Ruhrindustrie im Jahre 1877 auf eine Gießerei beschränkt wurde. Die Gebäude der St.-Antony-Hütte wurden später in Wohnungen umgebaut. Heute ist die „Köllsche Hütt'", wie sie von den Bewohnern genannt wird, ein idyllisches Fleckchen Erde, dem man nicht ansieht, daß hier die Wiege der Ruhrindustrie gestanden hat.



Thyssen Corporate Archives

Der Leser hat das Wort

Wir sind wiederholt von Mitarbeitern darauf hingewiesen worden, daß die Rubrik „Der Leser hat das Wort" solange bedenklich sein wird, wie die Einsender ihre Briefe mit dem vollen Namen unterzeichnen müssen. „Auf einer Ebene, auf der es Vorgesetzte und Untergebene, also Abhängige gibt, wird es zu keiner freien Meinungsäußerung kommen, weil gar zu oft der Schreiber für seine Eingabe an die Zeitschrift zur Rechenschaft gezogen wird", schreibt uns ein Kollege. Wir haben uns deshalb nach reiflicher Überlegung dazu entschlossen — wie früher schon einmal —, nur die mit den Anfangsbuchstaben der Namen gezeichneten Leserbriefe zu veröffentlichen. Bei den Einsendungen muß es sich selbstverständlich um sachliche Stellungnahmen handeln. Darüber hinaus soll die Rubrik „Der Leser hat das Wort" in der Werkzeitschrift kein Tummelplatz für versteckte Angriffe auf Kollegen werden, sondern das bleiben, wozu sie eingerichtet ist: Ein Ausspracheforum.

8-Uhr-Beginn

Über unsere Köpfe hinweg ist eine neue Arbeitszeitordnung in der Hauptverwaltung eingeführt worden, mit der ich ganz und gar nicht einverstanden bin. Bei so einschneidenden Änderungen, die bis ins Häusliche hineinspielen, sollte man vorher die Betroffenen nach ihrer Meinung fragen. Ich habe das Gefühl, es sind nur einige, die von der neuen Regelung profitieren, während der größte Teil der Angestellten sich dagegen sträubt. Die Abende waren zur Zeit der vorherigen Arbeitszeitordnung schon sehr kurz; jetzt sind sie um eine weitere halbe Stunde beschnitten worden. Ich hoffe, daß die Angestelltenvertretung auch noch ein Wörtchen dazu sagen wird. **K. L.**, Hauptverwaltung

Anm. d. Red.: Die Verlegung des Arbeitsbeginns auf 8.00 Uhr ist im Einvernehmen mit dem Personalausschuß des Betriebsrates erfolgt. Ursprünglich war geplant, bereits am 1. 4. 1958 um 8.00 Uhr zu beginnen, weil die Unpünktlichkeit um 7.30 Uhr sehr groß war. Mit dem Personalausschuß wurde jedoch vereinbart, die Verlegung erst zum 1. 10. 1958 durchzuführen. Dies ist den Vertrauensmännern in der Sitzung vom 24. 7. 1958 durch den Betriebsrat mitgeteilt worden. Damit ist formell die Neuordnung der Arbeitszeit ordnungsgemäß abgewickelt. In diesem Zusammenhang sei aber noch gesagt, daß viele Mitarbeiter mit der Arbeitszeitordnung vor dem 1. 10. 1958 auch nicht zufrieden waren.

Werksvereine vergessen!

Mir ist aufgefallen, daß in den vergangenen Monaten in der Werkzeitschrift keine Zeile mehr über unsere Werksvereine zu lesen war. Zufall oder Methode? Man mag zu dem Problem des Werksvereins stehen wie man will, niemand wird leugnen, daß beispielsweise unsere Sänger, Musiker und die Bühnengruppe sowie andere Interessengruppen zumindest das gesellige Leben innerhalb der HOAG-Belegschaft intensivieren und anspornen.

Hier sei insbesondere an unsere Bühnengruppe erinnert. Schon 1951, lange bevor das Wort von der „sinnvollen Freizeitgestaltung" in aller Munde war, fanden sich in der HOAG-Bühnengruppe Belegschaftsmitglieder zusammen, die sich selbst und ihrem Publikum Lebensfreude und Abwechslung geben wollten. Wenn man berücksichtigt, daß die meisten Akteure wechselschichtig arbeiten, dann gehört schon viel Idealismus dazu, überhaupt die Proben durchzustehen. Mehr als anderswo ist denn auch der Lohn der Beteiligten ausschließlich ideeller Natur: Applaus, Vorhänge, Zustimmung und Anerkennung. Sie sind Amateure, von der Souffleuse bis zum Hauptdarsteller, alle sind unentgeltlich bei der Sache. Obwohl seit 1951 viele Preise in die Höhe rutschten, beträgt der Unkostenbeitrag nach wie vor 0,50 DM für eine Eintrittskarte.

In den vergangenen Jahren hat manche gelungene und ausverkaufte Vorstellung Eindruck erweckt. In der Saison 1958/59 soll als erstes „Die Nixe vom Rhein", eine rheinische Volksoperette, über die Bühne gehen. Zur Auswahl stehen ferner „Der Etappenhase" und „Der zerbrochene Krug" von Heinrich von Kleist. Manch einer ist freilich der Meinung, daß das Laienspiel Stückwerk bleiben muß. Diese Meinung sei unbenommen. Indessen haben renommierte Bühnenschriftsteller wie der Amerikaner Tennessee Williams und der Engländer Christopher Fry für Laienbühnen eine Reihe von Stücken geschrieben. Selbst Bert Brecht kümmerte sich in der Emigration angelegentlich um die dänischen Arbeiter-Theater.

Eine Laiengruppe schließlich, die sich an den Klassiker Kleist heranwagt, ist schon der Beachtung wert, und wenn im November der Vorhang zum ersten Spiel der Saison 1958/59 aufgeht, dürfte das Werksgasthaus wieder, wie so oft, bis auf den letzten Platz gefüllt sein. —

Nun aber etwas anderes —: Als feststand, daß die verkürzte Arbeitszeit Wirklichkeit wurde, war aus vielen Veröffentlichungen der besorgte Unterton herauszulesen: was werden sie tun, unsere Arbeiter? Wie werden sie die zusätzlich gewonnene Zeit verwerten? Werden sie gar nichts tun, suchen sie sich eine Nebenbeschäftigung oder stürzen sie sich in einen organisierten Freizeitrummel?

Der Eingeweihte weiß: Darin sind sich Arbeitgeber und Gewerkschaften einig: einen organisierten Freizeit-Tammtamm mit Tschinderassassa soll und darf es nicht mehr geben, kommt doch dies Getue den unseligen Parteitagen mit Millionenaufmärschen bedenklich nahe. Der Arbeiter wurde aufgerufen, seine Freizeit sinnvoll und individuell zu gestalten.

Individuell? Nun ja, eben allein, nach seinem Gutdünken, seinem Geschmack und seinen Mitteln. Das setzt Reife voraus. Dann muß aber die ketzerische Frage erlaubt werden: Wo hatte der Arbeiter je Gelegenheit, Reife zu erwerben? Das oft belächelte „Jedem Deutschen sein Verein" hat schon etwas für sich; denn keiner kann sich unaufhörlich bilden; ein echtes Bedürfnis nach Entspannung, Geselligkeit und Unterhaltung hat jeder. Und gerade dies wollen ja im Endeffekt auch die Werksvereine.

Es scheint sich eine bedenkliche Entwicklung anzubahnen, nämlich das Kind mit dem Bade ausschütten zu wollen. Will man alles, was sich in den vergangenen Jahren als gut und nützlich erwiesen hat, nun allmählich abbauen? Tatsächlich steht zu vermuten, daß doch noch die Einsicht obsiegt, die Werksvereine nicht als sozialen „Krimskrams" anzusehen — was sie in Wirklichkeit auch nicht sind —, sondern als eine sinnvolle Einrichtung, den Einzelnen aus seiner Vereinsamung herauszuführen.

Ich will mich nicht als Prophet versuchen, aber es besteht Grund genug zum Schwarzsehen für die Zukunft. Nicht jedem ist es gegeben, seine freie Zeit allein und unbeeinflußt, ohne Anleitung zu gestalten. Abbau des sozialen Krimskrams — auf jeden Fall! Aber wenn man keine seelenlosen Roboter haben will, die, nachdem sie das Werkstor verlassen haben, keinerlei Bindung mehr zu der Stelle haben, an der sie — immer noch — ein Drittel des Tages verbringen, wenn der Arbeiter am Werksgeschehen interessiert und aufgeschlossen werden soll, dann muß man ihm Gelegenheit geben, seine Kollegen auch in der Freizeit kennenzulernen.

Wo könnte das besser geschehen als in einem Werksverein? Damit ist nicht gesagt, daß er bevormundet wird. Er hat jedoch einen Ort, in dem er einmal in der Woche sich mit Gleichgesinnten trifft, einerlei ob gekegelt, gesungen, musiziert, geschauspielert oder irgendwas anderes unternommen wird.

Eine Frage zum Schluß: Soll auch die Werksbücherei mit der Zeit abgebaut werden?

W. S., Blechwalzwerk

Amm. d. Red.: Die grundsätzliche Linie der von der Werksleitung verfolgten sozialen Betriebspolitik ist in der Werkzeitschrift oftmals unter den verschiedenen Gesichtspunkten behandelt worden. Dabei muß man bedenken, in welchem Umfange auch äußere Umstände die einzelnen Maßnahmen jeweils beeinflussen können. — In jedem Falle verdient festgehalten zu werden, daß — wie auch schon in der Vergangenheit — jede Änderung bisheriger Einrichtungen und Tätigkeiten auf sozialem Gebiet mit dem Betriebsrat abgesprochen wird.

Verschmutzte Windschutzscheiben

Gegenwärtig wird, so scheint mir, die Parkplatzfrage wieder akut. Wer nicht rechtzeitig vor Arbeitsantritt sein Fahrzeug abgestellt hat, der kann nicht mehr damit rechnen, eine Parkfläche zu finden. Kurz: Unsere Werksparkplätze quellen über. Zu diesem Problem tritt ein zweites: Die Abstellmöglichkeit für Kraftwagen ist an und für sich unzureichend. Man kann nicht verlangen, daß für jeden Wagen eine Box errichtet wird. Auch eine Überdachung der Parkfläche läßt sich nicht so leicht verwirklichen, wiewohl der Autofahrer in diesem Punkt gegenüber dem Zweiradfahrer offensichtlich benachteiligt ist. Aber für die Möglichkeit, sich die Windschutzscheibe waschen zu können, sollte doch wenigstens gesorgt werden. Diese Forderung wird von folgender Begebenheit unterstrichen: Bei einer Verkehrskontrolle nach Feierabend wurde vor mir auf der Straße ein Kollege angehalten, dessen Wagen tagsüber hinter der Hauptverwaltung gestanden hatte. Die Polizei konnte an seinem Wagen keine technischen Mängel feststellen, „bestrafte" aber die beschmutzte Windschutzscheibe durch eine gebührenpflichtige Verwarnung in Höhe von DM 5,—. Es könnte nun leicht gefolgert werden, der betreffende Kollege hätte seinen Wagen nicht gewaschen. Das ist nicht der Fall, denn das Fahrzeug war am Abend zuvor in der Wäsche.

H. S., Blechwalzwerk

Anm. d. Red.: Die Parkplatzfrage wird immer ein Problem bleiben; denn mit der zunehmenden Motorisierung kann auch der Bau von werkseigenen Parkplätzen nicht Schritt halten. Jedoch wird dafür Sorge getragen, daß die Anlage weiterer Abstellflächen langfristig nachkommt. Eine Überdachung der Parkplätze ist — wie der Schreiber des Briefes selbst erkennt — nicht möglich. Für den Hinweis aber, daß Wasseranschlüsse fehlen, schönen Dank. Bekanntlich sind Zapfstellen auf einigen Werksparkplätzen bereits vorhanden. Obwohl die Gefahr besteht, daß sie im Winter einfrieren, wird sich der Wunsch des Briefschreibers wahrscheinlich verwirklichen lassen.

Wer gegen wen!

In Heft Nr. 16 veröffentlichten Sie auf der letzten Seite ein sehr schönes Sportbild. Dem Trikot nach zu urteilen dürfte es sich wohl um ein Spiel unserer Fußballnationalmannschaft handeln, jedoch sind uns die Spieler völlig unbekannt. Da man die Nationalspieler von Presse und Fernsehen her kennt, haben wir lange Zeit herumgerätselt, bei welchem Spiel das Bild entstanden sein könnte.

R. F., Zementwerk

Anm. d. Red.: Das betreffende Bild gibt einen Ausschnitt aus dem Jugendländerspiel Deutschland gegen Spanien wieder, das im Rahmen des FIFA-Jugendturniers im Jahre 1957 in Madrid ausgetragen wurde. Das Spiel endete 1:1. Auf dem Bild ist eine Szene vor dem deutschen Tor festgehalten.

Zement, Steine, Eisen

In der vergangenen Belegschaftsversammlung ist die Abschaffung des Kleinverkaufs von Zement, Steinen, Eisen und die der Ausführung kleinerer Reparaturen in hütteneigenen Werkstätten ausführlich besprochen worden. Ich möchte dazu sagen, daß die Belegschaftsangehörigen durch diese Maßnahmen arg getroffen werden. Solcherart Vorteile sollte man nun wirklich nicht unter „Sozialen Klimbim" einstufen, damit sie leichter abgeschafft werden können. Für mich und gewiß für die meisten meiner Kollegen ist eine Mark immer noch eine Mark wert. Darum darf man nicht rücksichtslos Rechte abschaffen, die uns allen ein paar Mark einbringen, ohne daß der Hütte irgendein Schaden dadurch entsteht. Von der Werksleitung dürfte man eigentlich ein wenig Rücksicht in dieser Hinsicht erwarten.

P. K., Hochöfen

Anm. d. Red.: Der Kleinverkauf in Zement, Steinen und Eisen ist nach unseren bisherigen Erfahrungen keineswegs „allen" Belegschaftsmitgliedern zugute gekommen, sondern nur einem verschwindend geringen Prozentsatz unmittelbarer Interessenten. Insofern ist die Annahme des Einsenders unzutreffend. — Die Ausführung kleinerer Reparaturen in hütteneigenen Werkstätten soll nicht abgeschafft, sondern auf die Sozialbetriebe konzentriert werden. Nach inzwischen abgeschlossenen Planungen haben ab 1. Januar 1959 alle Belegschaftsmitglieder die Möglichkeit, in den Werkstätten während der Nachmittage eigene Arbeiten (kleinere Reparaturen usw.) auszuführen. Einzelheiten hierüber werden noch bekanntgegeben.

thyssenkrupp Corporate Archives

HOAG-CHRONIK

WERK OBERHAUSEN

Geburten:

9. 8.:
Karl Kröll, Sohn Volker

19. 8.:
Paul Möllenbeck, Sohn Rainer

21. 8.:
Heinz Fischer, Tochter Martina; Kurt Matthias, Tochter Annette

23. 8.:
Kurt von Berswordt, Sohn Dietmar

25. 8.:
Heinz Stephan, Tochter Petra

31. 8.:
Willi Homburg, Sohn Klaus

2. 9.:
Lothar Strauch, Tochter Gabriele

3. 9.:
Alfons Skotschke, Sohn Jürgen

4. 9.:
Günter Bömers, Tochter Christa; Siegfried Jochems, Sohn Reiner

5. 9.:
Winfried Gutje, Sohn Uwe; Heinrich Neumann, Tochter Eva-Maria

6. 9.:
Hans Nacke, Sohn Karl-Heinz; Leo van der Have, Tochter Sabine

7. 9.:
Helmut Möllers, Tochter Beate; Kurt Stürznickel, Sohn Arno

8. 9.:
Wilhelm Mühlbrodt, Tochter Frauke

9. 9.:
Werner Schäfer, Sohn Hans-Werner

10. 9.:
Karl-Josef Berens, Sohn Wilhelm

11. 9.:
Wilhelm Petrosch, Tochter Anneliese

12. 9.:
Rudolf Hoffmann, Tochter Vera

13. 9.:
Dieter Hess, Sohn Volker; Fritz Payk, Tochter Eleonore; Theodor Steffen, Tochter Ingrid

16. 9.:
Horst Hornung, Sohn Dietmar; Johann Kraska, Tochter Barbara; Walter Scheppmann, Sohn Thomas; Manfred Schulz, Sohn Rüdiger

17. 9.:
Erich Stakosch, Tochter Bettina

19. 9.:
Walter Kürten, Tochter Susanne

20. 9.:
Lothar Buchmüller, Tochter Petra

21. 9.:
Heinrich Knühmann, Sohn Guido; Karl-Heinz Zuck, Sohn Volker

22. 9.:
Bruno Morzonek, Tochter Heike; Karl-Heinz von Brakel, Sohn Wolfgang

24. 9.:
Wilfried Prenzing, Sohn Detlef

25. 9.:
Josef Jacke, Sohn Gerhard

26. 9.:
Hans Funk, Tochter Silvia

27. 9.:
Gerhard Engelen, Sohn Ulrich

1. 10.:
Johannes Möllmann, Sohn Hans-Dieter

2. 10.:
Max Köppl, Tochter Elke

4. 10.:
Konrad Mühlenbeck, Tochter Angelika

Eheschließungen:

2. 8.:
Hans Wientges mit Brigitta Puszkarek

8. 8.:
Klaus Tenbergen mit Sibylle Waschinsky

9. 8.:
Wolfgang Diehl mit Lieselotte Mittelbach

12. 8.:
Franz Leyser mit Maria Schneider

14. 8.:
Christa Ververs mit Gustav Piechottka; Johannes Winkler mit Hildegard Kreft

15. 8.:
Horst Bosbach mit Lieselotte Strehlow; Walter Hensel mit Marga Heuer

16. 8.:
Gerhard Schwarz mit Anneliese Karschau

18. 8.:
Reinhard Arnzen mit Josefine Schmudde

19. 8.:
Otto Boll mit Helga Herud

21. 8.:
Sabine Reichert mit Karl vom Hofe

22. 8.:
Günter Joachim mit Maria König; Gerhard Peeters mit Maria Hoffmann

25. 8.:
Margot Lechtenberg mit Karl Heinz Kaes; Alfred Müllejans mit Maria Kaltenborn

27. 8.:
Peter Jonke mit Brigitte Lanius; Sigrid Ritter mit Klaus Spinn

28. 8.:
Richard Reidick mit Elisabeth Heun; Klaus Schickor mit Mechthild Pöhler

29. 8.:
Willi Lastring mit Elisabeth Klingenberger

30. 8.:
Heinz Gartmann mit Anna Rieter; Paul Gerth mit Wilma Wilzig; Engelbert Völz mit Ruth Bicker; Hubert Wenzel mit Erika Sieger

2. 9.:
Paul Kolodzie mit Anna Koske

3. 9.:
Peter Hauth mit Johanna Hauth

4. 9.:
Rudolf Nehrenheim mit Wilma Schröder

9. 9.:
Helmut Buhren mit Rosemarie Bodtke

12. 9.:
Wolfgang Backes mit Katharina te Pas; Fritz Sluiters mit Elisabeth Fallböhmer

16. 9.:
Ernst Mampe mit Waltraud Grosser

19. 9.:
Horst Rautenberg mit Irmgard Kurowski

27. 9.:
Manfred Bruckermann mit Renate Tiemann; Dieter Weber mit Agathe Bruckhoff

WERK GELSENKIRCHEN

Geburten:

31. 8.:
Friedhelm Bialas, Tochter Martina Heinz Brolewski, Sohn Jürgen

4. 9.:
Ernst Hosse, Sohn Manfred

5. 9.:
Heinz Kaufmann, Tochter Ursula

8. 9.:
Walfried Herzam, Tochter Gabriele

9. 9.:
Günter Hülsmann, Sohn Veit

15. 9.:
Hubert Greiffer, Sohn Hubert

Eheschließungen:

25. 8.:
Manfred Gumienny mit Hildegard Schafrinski

28. 8.:
Heinz-Dieter Itzek mit Erika Oebel

19. 9.:
Heinz Böhle mit Irmgard Makoschai

Neueinstellungen - Ernennungen

Neueinstellungen:

1. 7.:
Ing. Hans Klein, Konstrukteur, Maschinelle Hilfsbetriebe; Ing. Ernst-Karl Puzicha, Assistent, Abteilung Verkehr

1. 8.:
Wolfgang Puppe, Betriebsassistent, Maschinelle Hilfsbetriebe

1. 9.:
Dr. Manfred Weiß, Assistent, Finanzen und Rechnungswesen

8. 9.:
Dipl.-Kfm. Hans-Josef Haselier, Revisor, Revision und Organisation

1. 10.:
Rudolf Marks, Sicherheitsingenieur, Werk Gelsenkirchen

Ernennungen:

1. 7.:
Meister Werner Buttenbruch, Blechwalzwerke; Meister Johann Kroppendorf, Hochöfen

Unsere Jubilare im Oktober

50jähriges Dienstjubiläum:

Heinrich Schilly, Baubetriebe

40jähriges Dienstjubiläum:

Bernhard Arendt, Werk Gelsenkirchen

August Cronau, Werk Gelsenkirchen

Georg Elgsnat, Hochöfen

Johann Farrenberg, Werk Gelsenkirchen

August Haseler, Abteilung Verkehr

Johann Kraus, Maschinenbetrieb Hochöfen

Bernhard Niemerg, Walzwerke

Johann Schemann, Hochöfen

Johann Stammen, Abteilung Verkehr

Heinrich Sünderkamp, Abteilung Verkehr

Wilhelm Ziegenhein, Werk Gelsenkirchen

25jähriges Dienstjubiläum:

Helmut Elsing, Versuchsanstalt

Heinrich Hecker, Betriebsabrechnung

Fritz Klos, Maschinenbetrieb Stahl- und Walzwerke

Stefan Kubiak, Walzwerke

Heinrich Nass, Verkaufsabrechnung

Bernhard Wissdorf, Sozialbetriebe

† Sie gingen von uns

28. 8.:
David Pagalies, Pensionär

1. 9.:
Heinrich Dümpelmann, Maschinenbetrieb Blechwalzwerke

2. 9.:
Otto Objartel, Pensionär; Johann Wagner, Thomaswerk

5. 9.:
Jakob Lobüscher, Pensionär

10. 9.:
Hermann Greifenberg, Pensionär

13. 9.:
Ewald Buttenbruch, Abteilung Verkehr

14. 9.:
Karl Weber, Pensionär

16. 9.:
Wilhelm Giesen, Maschinenbetrieb Blechwalzwerke

19. 9.:
Heinrich Bückemeyer, Pensionär

23. 9.:
Karl Schöberl, Pensionär

25. 9.:
Otto Pranschke, Maschinenbetrieb Stahl- und Walzwerke

29. 9.:
Kurt Heisser, Maschinenbetrieb Hochöfen; Theodor Hogefeld, Abteilung Verkehr

30. 9.:
Stefan Lazarewitz, Stahlwerke

thyssenkrupp Corporate Archives

Echo der Arbeit



◀ Vier Kollegen unseres Werkes Oberhausen nahmen am vergangenen Kursus in Gelsenkirchen teil. Ihre Namen sind auf den Tafeln zu erkennen.

Schule für Arbeitsschutz

Seit über einem Jahr besteht in Gelsenkirchen eine „Schulungsstätte für Arbeitsschutz", in der Meister, Betriebsassistenten und Betriebsleiter aus den Betrieben der Eisen schaffenden Industrie mit den besten Erkenntnissen auf dem Gebiet des Unfallschutzes und mit den neuesten Arbeitsschutzmitteln vertraut gemacht werden. In dieser verhältnismäßig kurzen Zeit konnte die von der Hütten- und Walzwerksberufsgenossenschaft unterhaltene Schule erfreuliche Erfolge erzielen, die sich darin äußern, daß Woche für Woche 20 bis 25 Lehrgangsteilnehmer ihr neuerworbenes Wissen um die Sicherheit am Arbeitsplatz in die Betriebe hinaustragen, wo es den Kollegen unmittelbar zugute kommt. In der Zeit vom 9. September 1957 bis zum 3. Oktober 1958 haben aus unseren Betrieben in Oberhausen



▲ Hauptsicherheitsingenieur Hoppe wirkt in regelmäßigen Abständen als Lehrer an der Schule für Arbeitsschutz. Hier erläutert er einen Schutzhelm.

49 Mitarbeiter einen der Wochenkurse besucht. Als wir der Schulungsstätte für Arbeitsschutz kürzlich einen Besuch abstatteten, waren wieder vier Kollegen aus Oberhausen unter den Teilnehmern. Auch von unserem Werk Gelsenkirchen und vom Südhafen Walsum werden regelmäßig Mitarbeiter zu den Lehrgängen entsandt. In Berichten über ihre Eindrücke in Gelsenkirchen schilderten die Teilnehmer aus unseren Werken mit Genugtuung, daß der Mensch von allen Lehrern in den Mittelpunkt ihrer Ausführungen gestellt wird.

In der Unfallschutzarbeit ist nicht in erster Linie die Vervollkommnung der Betriebsanlagen in bezug auf die Sicherheit entscheidend, sondern die Mitwirkung jedes einzelnen Kollegen. Wenn die Teilnehmer eines Lehrgangs in Gelsenkirchen diese Erkenntnis gewonnen haben, ist das eigentliche Hauptziel erreicht, das sich der Leiter der Schulungsstätte, Dr. Karl, gesetzt hat. Seine Antwort auf die Frage „Warum Unfallverhütung?" lautet nämlich: „Aus Achtung vor dem Menschen!" Solche Auffassung sollte eigentlich die Grundhaltung allen Unfallschutzes sein.

Die Schulungsstätte für Arbeitsschutz ist die erste ihrer Art in Westdeutschland. Als Lehrer wirken neben den technischen Aufsichtsbeamten der Berufsgenossenschaft Sicherheitsingenieure aus Betrieben der Eisen- und Stahlindustrie mit, die alle Problema des heutigen Arbeitsschutzes kennen, aber auch die neuesten Erfahrungen der Unfallverhütungspraxis haben. Auch Hauptsicherheitsingenieur Hoppe, der Leiter unserer Abteilung Arbeitsschutz, Dr. Bohr, Mitarbeiter im Bereich des Arbeitsdirektors, und Sicherheitsingenieur Wagner, Gelsenkirchen, halten dort Vorträge.

Die Frage „Warum wird von der Hütten- und Walzwerksberufsgenossenschaft eine solche Schulungsstätte in modernen Räumen unterhalten?" ist müßig. Auch wer noch keinen Unfall am eigenen Leibe erfahren hat, kann sich die Antwort selbst geben. Meister Kohla aus der Eisenbahnwerkstätte, der Anfang des Jahres an einem Arbeitsschutzlehrgang teilgenommen hat, schreibt kompromißlos am Schluß seines Lehrgangsberichtes, daß auf dem Gebiete des Arbeitsschutzes nie genug getan werden kann. Das ist vielleicht die treffendste Antwort, wenn nach dem Warum gefragt wird. Die Berufsgenossenschaft, die gesetzlich verpflichtet ist, Unfallrenten und gesundheitserhaltende oder gesundheitswiederherstellende Kuren zu bezahlen, ist in hohem Maße an einem niedrigen Stand der Unfallzahlen interessiert. Sie weiß aber nur zu gut, daß es mit



▲ Der Unterricht in Gelsenkirchen wird so wirklichkeitsnah wie möglich gestaltet. Hier steckt ein Hüttenmann aus Dortmund unterm Schutzmantel.

noch so hohen Renten und Entschädigungen nicht getan ist, wenn eine Familie den Mann und Vater verloren hat. Vorbeugen ist auch hier in jedem Fall besser als heilen. Dazu gehört es, daß der Arbeitsschutz Bestandteil der Berufsarbeit und der Berufsausbildung wird.

So gesehen, erfüllt die Schulungsstätte für Arbeitsschutz in Gelsenkirchen — in der Mitte des Ruhrgebiets — eine wichtige Aufgabe.



In einer ständigen Ausstellung sind die wichtigsten Arbeitsschutzmittel ausgestellt. Unter den Betrachtern sind rechts hinten 2 Oberhausener. ▶

thyssenkrupp Corporate Archives