

echo der arbeit

1
3 W 2503 D
JANUAR 1961
NUR FÜR BETRIEBSANGEHÖRIGE

thyssenkrupp Corporate Archives

Die freie Meinung

Warum nutzen wir sie nicht?

„Denen werde ich einen hinpfeffern!" – Wohl dem, der seinem Herzen Luft machen kann, wenn ihm ein Zeitungsartikel nicht gefällt. Und wohl dem, der sich hinsetzen und der Redaktion seine Meinung schreiben kann!

Wie glücklich wären die Bürger totalitärer Staaten, wenn sie es wagen könnten, sich so rückhaltlos zu äußern und so offen zu kritisieren, wie das hierzulande üblich ist. Im demokratischen Staat haben wir alle diese Möglichkeit, sie gehört zu unseren Freiheiten und erscheint uns so selbstverständlich, daß wir sie kaum noch gebührend zu schätzen wissen.

Die Demokratie steht auf dem Papier, wenn sie nicht auf dem Papier steht. – Dieser scheinbar paradoxe Satz kennzeichnet die Wirklichkeit: Je mehr das Wort Demokratie öffentlich plakatiert wird, desto weniger ist meist in der Praxis von demokratischer Lebensform spürbar. So ist das wohl vornehmste demokratische Grundrecht das der Meinungsfreiheit. Dieses freiheitschaffende und freiheitbewahrende Postulat unserer Verfassungswirklichkeit aber bedeutet mehr als das bloße Verschontsein von polizeistaatlicher Zensur; dieses demokratische Grundrecht muß gewissermaßen als soziales Recht verstanden werden, durch das der Bürger berufen ist, öffentlich zu meinen und dadurch sich an der Selbstregierung zu beteiligen.

Leider wird bei uns von diesem Recht jedoch allzu wenig Gebrauch gemacht. Schließlich gehört es zu den Gepflogenheiten der so häufig geschmähten demokratischen Presse, daß sie abweichenden Ansichten ihrer Leser weitgehend Raum gibt. Pressefreiheit erschöpft sich keineswegs darin, daß eine Handvoll Redakteure ihre mehr oder weniger maßgeblichen Meinungen verkünden, sondern sie bedeutet auch, daß wirklich ein Spiegelbild der „öffentlichen Meinung" geboten wird.

So fordern wir denn unsere Leser immer wieder auf, sich durch Leserbriefe daran zu beteiligen, unsere Werkzeitung lebendig zu erhalten. Dabei wissen wir: Leserbriefe bestehen überwiegend aus Kritik. Warum? Weil es der menschlichen Natur entspricht, daß der Widerspruch, die Differenz, der Kontrast viel eher zur Aktion veranlaßt als die Zustimmung, die Zufriedenheit. Insofern werden auch Leserbriefe in einer Zeitung in aller Regel eine Klagemauer für die Unzufriedenen sein, eine Sammlung von Kritik – die aber nun einmal zur Demokratie gehört wie die Luft zum Atmen.

Zur Pressefreiheit gehört auch, daß Zeitungen der verschiedensten politischen Richtungen nebeneinander existieren. Pressefreiheit bedeutet, daß wir nicht zu passiven Konsumenten – zu bloßen Objekten also – einer konformistischen Fließbandproduktion von Meinungsmachern werden. Wir können uns also unsere Meinung selbst bilden, wir können sie in aller Öffentlichkeit äußern und Vergleiche zwischen den einzelnen Standpunkten ziehen, so auch „denen einen hinpfeffern".



UNSER TITELBILD:
Der Eisenbahn, die seit jeher mit der Eisen- und Stahlindustrie eng verbunden ist, ist ein großer Teil dieser Ausgabe gewidmet. Im Dezember vergangenen Jahres feierte die deutsche Eisenbahn ihren 125. Geburtstag.

echo der arbeit Werkzeitschrift der Hüttenwerk Oberhausen Aktiengesellschaft, Oberhausen (Rhld.). Verantwortlich: Direktor Karl Strohmenger. Redaktion: Karl-Heinz Sauerland. Anschrift der Redaktion: Oberhausen (Rhld.), Essener Straße 66 (Hauptverwaltung), Telefon 24861, Werksruf 4267 u. 2347. Die Zustellung erfolgt kostenlos. Textbeiträge, die mit dem Namen des Verfassers gekennzeichnet sind, stellen die Meinung des Autors und nicht unbedingt die der Redaktion dar. Druck: VVA-Druck, Vereinigte Verlagsanstalten Oberhausen (Rhld.) und Düsseldorf. Klischees: Vignold, Essen.

Stahlindustrie und Sonntagsruhe

Das Tauziehen um die Sonntagsarbeit in der Stahlindustrie geht weiter. Bekanntlich hat das Bundeskabinett Ende vergangenen Jahres die „Verordnung über Ausnahmen vom Verbot der Beschäftigung von Arbeitnehmern an Sonn- und Feiertagen" verabschiedet und dem Bundesrat zugeleitet, dessen Entscheidung in Kürze zu erwarten ist. Der Verordnungsentwurf der Bundesregierung sieht vor, die kontinuierliche Arbeitsweise in den SM- und Rotorstahlwerken nur noch für eine Übergangsfrist von drei Jahren zuzulassen. Überdies soll in den Thomaswerken und an den Walzenstraßen erster Hitze die Produktion an Sonn- und Feiertagen von 6 bis 22 Uhr unterbrochen werden, während Reparaturschichten nur von 14 bis 22 Uhr erlaubt sein sollen.

Dieser Plan ist ein Hohn, denn er wird die Sonntagsarbeit nicht vermindern, sondern eher vergrößern, denn die Reparaturschichten sind notgedrungen viel stärker bemannt als die Produktionsschichten. Ganz davon abgesehen aber fallen nach dem Entwurf der Bundesregierung die Reparaturschichten in eine Zeit, in der die arbeitenden Männer von ihren Familien am meisten vermißt werden, nämlich auf den Sonntagnachmittag und -abend.

Darüber hinaus werden — wie unsere Ausrechnung auf der gegenüberliegenden Seite zeigt — die Arbeiter durch Lohneinbußen empfindlich betroffen.

Nicht zuletzt wird durch Inkrafttreten der Verordnung die Wettbewerbsfähigkeit der westdeutschen eisenschaffenden Industrie stark geschmälert, was schließlich auch die Belegschaften zu spüren bekämen. Nach Berechnungen der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie wird sich der damit verbundene Produktionsausfall auf Jahr für Jahr 2,7 Mill. Tonnen Stahl belaufen. Diese Menge, die dem deutschen Markt fehlen wird — so argumentieren Bonner Stellen — müsse dann eben aus anderen Ländern eingeführt werden. Was eine solche Darlegung für ein traditionell stahlerzeugendes Land wie Deutschland nach sich ziehen wird, ist nicht schwer zu erraten.

Schließlich sind wir in Oberhausen an der Frage der Sonntagsarbeitszeit besonders interessiert, weil wir in unseren SM-Werken bereits Anfang 1953 von der damals noch 53stündigen Wochenarbeitszeit auf 42 Stunden zurückgegangen sind. Hierdurch wurden erstmalig in der Geschichte der Eisen- und Stahlindustrie überhaupt völlig arbeitsfreie Sonntage für Stahlarbeiter ermöglicht. Dies geschah in einer Zeit, in der weder Staat noch Kirchen Bedenken geltend machten. Erst nachdem vor einigen Jahren Kritik seitens der katholischen Kirche laut wurde, wurde das Thema Sonntagsarbeit zum ausgesprochenen Politikum.

Die deutsche Eisen- und Stahlindustrie hat sich seit langem mit Nachdruck und Erfolg für eine Ausdehnung der Sonntagsruhe ihrer Belegschaften eingesetzt, ohne Zutun der Behörden oder der Kirchen. Das Ergebnis, das sie auf diesem Gebiet erreicht hat, wird von keiner Stahlindustrie der Welt übertroffen. Gerade in den letzten Jahren wurden besonders große Fortschritte erzielt. Trotz steigender Erzeugung wurde die Zahl der an Sonntagen tätigen Arbeiter in drei Jahren um 30% vermindert. Die Zahl der Sonntagsarbeiter, um die der Streit geht, beträgt nur noch rd. 17000 (von insgesamt etwa 350000 Hüttenarbeitern).

Die deutsche Eisen- und Stahlindustrie ist bereit, die Sonntagsarbeit noch weiter einzuschränken. Sie hat angeboten, die Zahl der freien Sonntage der Stahlarbeiter von jetzt 13 nach einer ausreichenden Übergangsfrist auf 26 im Jahr zu erhöhen. Dabei soll zugleich die Zahl der Arbeiter, die am Sonntag in Hüttenwerken tätig sind, vermindert werden.

Die deutsche Eisen- und Stahlindustrie lehnt es jedoch mit Entschiedenheit ab, die Produktion der Siemens-Martin- und Elektrostahlwerke an Sonntagen zu unterbrechen, wie es der Entwurf des Bundesarbeitsministeriums neben der Vermehrung der freien Sonntage und unabhängig davon vorschreiben will, ohne daß dadurch gegenüber den eigenen Plänen der Eisenindustrie eine Vermehrung der freien Sonntage oder eine Verminderung der Sonntagsbelegschaften erreicht würde. Eine solche Unterbrechung der Produktion wäre eine Einschränkung, der keine andere Stahlindustrie der Welt unterworfen ist.

In einer Denkschrift haben kürzlich Wirtschaftsvereinigung und Arbeitgeberverband Eisen- und Stahlindustrie noch einmal zu dem Verordnungsentwurf Stellung genommen. Nachstehend geben wir diese Schrift fast ungekürzt wieder.

Auch die Industriegewerkschaft Metall hat inzwischen ernsthafte Bedenken geäußert gegenüber dem Entwurf der Bundesregierung. Die Gewerkschaft will demnächst mit einem eigenen Plan zur Lösung des Problems an die Öffentlichkeit treten. Vor allem setzt sie sich dafür ein, die Frage der Sonntagsruhe in der Stahlindustrie nicht auf dem Verordnungswege, sondern durch Vereinbarungen zwischen den Tarifpartnern zu regeln.

Über die Notwendigkeit, die Würde des Sonntags im christlichen Sinne zu schützen und seinen Charakter als Tag der Arbeitsruhe und der seelischen Erhebung zu wahren, gibt es keine Meinungsverschiedenheit. Auch die Stahlindustrie hat sich immer dazu bekannt.

In diesem Sinne hat die Stahlindustrie im Streit um die kontinuierliche Betriebsweise der Stahlwerke vorgeschlagen, für die Arbeiter dieser Betriebe die freien Sonntage von jetzt 13 auf zukünftig 26 im Jahr zu bringen, also zu verdoppeln. Sie erreicht damit die Zahl, die von den Kirchen gefordert war und die auch der Verordnungsentwurf des Bundesarbeitsministeriums vorsieht, allerdings auf anderem Wege.

Der Verordnungsentwurf des Bundesarbeitsministeriums schreibt nämlich neben der Sonntagsruhe für die Arbeiter, über die kein Streit besteht, auch eine Produktionsunterbrechung für Siemens-Martin- und Elektrostahlwerke vor, eine Maßnahme, für die es in der Welt kein Beispiel gibt. Nur gegen diesen zusätzlichen, für uns untragbaren Eingriff in den technischen Produktionsablauf setzen wir uns zur Wehr.

Der Streit geht um die kontinuierliche Betriebsweise der Siemens-Martin- und Elektrostahlwerke, die seit 1951 durch Ausnahmegenehmigungen der Länder zugelassen ist. Die Stahlindustrie kämpft für die Erhaltung dieses Zustandes.

Nach der letzten amtlichen Erhebung haben 85% der rund 350000 westdeutschen Hüttenarbeiter sonntags frei. Von weiteren 10% wird Sonntagsarbeit geleistet, deren Notwendigkeit von allen Beteiligten, auch von den Kirchen, anerkannt wird (z. B. in Hochöfen, Kokereien, Kraftanlagen, die auch für das öffentliche Netz arbeiten). Die restlichen 5%, das sind rund 17000 Stahlarbeiter, werden in den kontinuierlichen Stahlwerken zur Sonntagsarbeit herangezogen. Von ihnen treten am einzelnen Sonntag nur drei Viertel, d. h. rd. 13000 zur Arbeit an. In den kontinuierlichen Stahlwerken arbeiten somit kaum 1% der mindestens 1,5 Millionen an Sonntagen in der Bundesrepublik beruflich tätigen Arbeitnehmer.

Siemens-Martin-Öfen und Elektroöfen müssen kontinuierlich betrieben werden, weil es technisch unsinnig ist, solche Öfen, die mit Temperaturen von 1600 bis 2000 Grad in einen weißglühenden Zustand gebracht werden, für jeden Sonn- und Feiertag außer Betrieb zu nehmen. Ebenso wie die Hochöfen und Kokereien gehören sie zu den Feuerbetrieben, die man nicht sonntags außer Betrieb setzen darf.

In diesem Urteil ist sich die Stahlindustrie der ganzen Welt mit ihren Belegschaften einig. Es ist auch nicht zu rechtfertigen, solche weißglühenden Öfen ohne Füllung mit Schrott und Roheisen unter Feuer zu halten, weil dann die hohe Temperatur die Ausmauerung in ähnlicher Weise schädigt, wie die Flamme einen leeren Kochtopf. Es widerspricht der Vernunft, das aus dem Hochofen kommende flüssige Roheisen, das wegen der Betriebsruhe im Stahlwerk nicht verarbeitet werden darf, erkalten zu lassen und später mit großem Aufwand erneut einzuschmelzen. Durch diese Besonderheiten unterscheidet sich der Feuerbetrieb des Stahlwerkes von fast allen anderen Industriezweigen. In einer Automobilfabrik z. B. kann man das Fließband anhalten und nach jeder Betriebspause wieder anfahren, ohne daß die Unterbrechung die in der Montage befindlichen Automobile oder das Fließband schädigt. Beim Siemens-Martin-Stahlprozeß dagegen leidet der kostspielige Ofen bei jeder Betriebsunterbrechung. Ferner werden Arbeit und Energie verschwendet. Darüber hinaus geht viel Zeit verloren, weil ein erheblicher Zeitaufwand notwendig ist, um zunächst einmal den Ausgangszustand vor der Betriebsunterbrechung wiederherzustellen. Daß dabei die Stahlqualität leidet, liegt auf der Hand.

Geschichte der Sonntagsarbeit

Seit es Stahlwerke gibt, also seit mehr als 100 Jahren, ist dort stets auch an Sonntagen gearbeitet worden. Die erste große Verbesserung brachte das Jahr 1918 mit der Einführung des Achtstundentages und des Dreischichtensystems: Die Sonntagsschichten wurden zwar wesentlich kürzer, aber es gab noch keine völlig freien Sonntage.

Der zweite große Schritt war der Übergang zum Vierschichtensystem (42-Stunden-Woche) im Jahre 1957. Die Arbeiter erhielten dabei, soweit sie in kontinuierlichen Stahl- und Walzwerken arbeiten, 13 lange Wochenenden von je mindestens 3 Tagen im Jahr, dazu Freizeit an Ostern, Pfingsten, Weihnachten und am 1. Mai. Dazu kommen die Sonntage, die in den Jahresurlaub fallen. An den übrigen Sonntagen arbeitet der Stahlarbeiter jeweils 8 Stunden entweder auf Früh-, Mittag- oder Nachtschicht.

Diese Regelungen gehen auf Vereinbarungen mit der Industriegewerkschaft Metall zurück.

Nach einer amtlichen Erhebung des Statistischen Bundesamtes ist die Sonntagsarbeit in der gesamten Stahlindustrie von 1956 bis 1959 um 30% zurückgegangen.

Kirchliche Bedenken gegen die Sonntagsarbeit in Stahlwerken sind erstmals vor etwa 6 Jahren erhoben worden. Aus den vorhergehenden mehr als 60 Jahren, die seit dem Erlaß der Bundesratsbekanntmachung von 1895 verstrichen waren, ist keine kritische Stimme bekannt geworden.

Als die Kritik der Kirchen einsetzte, hat die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen im Jahre 1955 ein 6-Männer-Kollegium berufen, darunter den evangelischen Oberkirchenrat Ranke, Berlin, und den katholischen Universitätsprofessor Dr. theol. Höffner, Münster. Ob diese Herren offizielle Vertreter ihrer Kirchen waren, ist nachträglich streitig geworden. Unbestreitbar ist jedoch, daß die Landesregierung sie als Vertreter der Kirchen betrachtete, daß die Kirchen von dieser Berufung wußten und damals keinen Einspruch eingelegt haben. Zu den Mitgliedern des Kollegiums gehörte außerdem Professor Dr. med. Graf, Max-Planck-Institut, Dortmund, damals zugleich Vorsitzender der Katholikenausschüsse der Erzdiözese Paderborn, der ebenfalls von allen Beteiligten als Wortführer der katholischen Meinung betrachtet wurde.

Diese Kommission hat sich damals einstimmig für die kontinuierliche Betriebsweise der Stahlwerke ausgesprochen. Es ist unverständlich, weshalb ein System, das noch vor wenigen Jahren von einem solchen Gremium gebilligt wurde, jetzt unter religiösen Gesichtspunkten untragbar sein soll.

Der Verordnungsentwurf

Die letzte kirchliche Aktion ging von der Forderung aus, die Zahl der freien Sonntage von 13 auf 26 zu erhöhen. Diese Forderung wurde gleichzeitig vom neugegründeten Christlichen Metallarbeiterverband erhoben.

Der Verordnungsentwurf des Bundesarbeitsministeriums will diese 26 freien Sonntage durch eine Regelung erreichen, die in der Endstufe die Produktion der Siemens-Martin- und Elektrostahlwerke an jedem Sonn- und Feiertag für 16 Stunden unterbricht. Das wäre das Ende der kontinuierlichen Betriebsweise.

In den Thomas-Stahlwerken soll ab sofort die Produktion von 6 bis 22 Uhr unterbrochen werden, während Reparaturarbeiten nur von 14 bis 22 Uhr erlaubt sein sollen. Diese Einschränkungen würden später auch für Siemens-Martin- und Elektrostahlwerke gelten.

Durch die Bedingungen, die der Verordnungsentwurf setzt, wird das von allen Seiten als großzügig empfundene Arbeitszeitabkommen der Stahlindustrie zunichte gemacht.

Das Arbeitszeitabkommen sieht vor:

- ab 1. 1. 1962 Einführung der 42-Stundenwoche,
- ab 1. 7. 1965 Einführung der 40-Stunden-Woche mit Ausnahme der kontinuierlichen Betriebe, für die nach wie vor die 42-Stunden-Woche bis auf weiteres gelten soll.

Die Bedingungen des Verordnungsentwurfs erzwingen aber:

- für Thomas-Stahlwerke und Walzenstraßen erster Hitze die vorzeitige Einführung der 40-Stunden-Woche ab 1. 1. 1962
- für SM- und Elektrostahlwerke die Einführung der 40-Stunden-Woche ab 1. 1. 1964.

Diese Regelung will man der Industrie durch eine dreijährige Frist, in der der augenblickliche Zustand für SM- und Elektrostahlwerke erhalten bleiben soll, und durch eine anschließende zweijährige Frist mit verkürzter Produktionszeit schmackhaft machen.

Die Übergangsfristen ändern jedoch nichts daran, daß diese in der Verordnung vorgesehene Endlösung, das Verbot der kontinuierlichen Betriebsweise, für uns untragbar bleibt. Was heute falsch ist, bleibt auch nach drei Jahren falsch.

Andere Lösungen

Als Alternativlösung ist seit einiger Zeit der sogenannte Neuloh-Plan im Gespräch. Dabei handelt es sich um folgendes: Dr. Neuloh von der Dortmunder Sozialforschungsstelle der Universität Münster hat im Jahre 1958 von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen den Auftrag erhalten, einen Forschungsbericht über Erfahrungen mit der kontinuierlichen Betriebsweise zu erstatten. Dieser Bericht liegt den Ministerien vor, ist allerdings noch nicht veröffentlicht.

Aufgrund der bei dieser zweijährigen Forschungsarbeit gewonnenen Erfahrungen hat Dr. Neuloh einen Plan entwickelt, der den Arbeitern die von den Kirchen geforderten 26 freien Sonntage verschafft, ohne die kontinuierliche Betriebsweise aufzuheben. Er hat die einzelnen Arbeiten, die an Sonntagen zu leisten sind, analysiert und dabei festgestellt, daß ein Teil davon auf die Werktage verschoben werden kann, wenn die Hüttenwerke gewisse neue Anlagen und Vorrichtungen beschaffen. Wenn dies geschieht, können die Sonntagsbelegschaften vermindert werden.

In der letzten Stufe werden 26 freie Sonntage erreicht. Damit sind die Forderungen der Kirchen, soweit sie die Zahl der freien Sonntage betreffen, erfüllt.

Die Verringerung der Sonntagsbelegschaften bedeutet nicht, daß diese Belegschaften nun in Zukunft an Sonntagen das gleiche leisten sollen wie sonst die voll besetzten Schichten. Die Verringerung wird vielmehr durch umfangreiche Vorarbeiten an den letzten Werktagen der Woche ermöglicht.

Dieser Neuloh-Plan begegnet aus mehreren Gründen erheblichen Bedenken. Auch er führt nämlich zu einer Unterschreitung der tariflichen Arbeitszeit. Der Neuloh-Plan bürdet der Industrie ferner erhebliche Kosten für die Beschaffung von neuen Anlagen und Vorrichtungen auf.

Wir wollen uns zu den Einzelheiten des Neuloh-Plans nicht abschließend äußern, möchten aber hervorheben, daß der Neuloh-Plan einen Weg gezeigt hat, um zu der von der Bundesregierung und den Kirchen erstrebten Zahl von 26 freien Sonntagen zu kommen, ohne die Produktion zu unterbrechen.

Sonntagsarbeit und Belegschaft

Auch wir suchen einen solchen Weg. Wir sind jedoch der Meinung, daß es unzweckmäßig ist, die Methode, mit der die Vermehrung der freien Sonntage erreicht werden soll, im einzelnen in einer Verordnung festzulegen. Eine neue Verordnung oder Ausnahmegenehmigung sollte vielmehr nur das Ziel festlegen, die 26 freien Sonntage stufenweise und möglichst parallel zum Arbeitsabkommen zu erreichen. Die Methode aber, mit der dieses Ziel erreicht wird, muß den einzelnen Werken individuell überlassen werden.

Lohneinbußen bleiben nicht aus

Falls die Verordnung der Bundesregierung über die Sonntagsarbeit in der Stahlindustrie in Kraft tritt, werden die davon betroffenen Belegschaften empfindliche Lohneinbußen erleiden.

So wird ein 1. Schmelzer im SM-Werk ab 1. 1. 1964 rund DM 125,– (= 13,7%) weniger verdienen. Die Einbußen an den anderen Arbeitsplätzen im SM-Werk liegen in ähnlichem Verhältnis.

Ein 1. Walzer hat sofort nach Inkrafttreten der Verordnung mit DM 61,– (= 7,6%) weniger Lohn zu rechnen. In gleichem Verhältnis werden die Lohnrückgänge an den anderen von der Verordnung betroffenen Walzwerks-Arbeitsplätze liegen.

Im Thomaswerk werden die Lohnausfälle ebenfalls sofort nach Inkrafttreten der Verordnung spürbar werden. Die Höhe der Einbußen dürften im gleichen Rahmen liegen.

Berechnungen haben gezeigt, daß die Zahl der an Sonntagen in den Stahlwerken beschäftigten Arbeiter durch solche individuellen Methoden stärker vermindert werden kann, als das beim Verordnungsentwurf des Bundesarbeitsministeriums der Fall sein würde.

Jedermann ist an einem Höchstmaß von Freizeit, insbesondere an Sonntagen, interessiert. Deshalb ist es besonders bemerkenswert, daß die Belegschaften den Entwurf des Bundesarbeitsministers mit deutlicher Reserve aufgenommen haben.

Dabei handelt es sich nicht allein um die Furcht vor Lohnausfall oder vor der Wiedereinführung des Springersystems, das eingearbeitete Mannschaften auseinanderreißt, das Betriebsklima verschlechtert und die Unfallgefahren erhöht. Bildungsstand und Werksverbundenheit des Stahlarbeiters mit seinem Unternehmen sind so gewachsen, daß er ein sicheres

Thyssenkrupp Corporate Archives

Gefühl für die wirtschaftlichen Zusammenhänge besitzt und die Bedrohung erkennt, die sich aus der Beseitigung der kontinuierlichen Betriebsweise ergeben muß. Er weiß, daß die Schwächung seines Unternehmens im Wettbewerb auch seinen Arbeitsplatz gefährdet.

Der Arbeiter weiß ferner, daß ihm die kontinuierliche Betriebsweise Vorteile erhält, die der Verordnungsentwurf beseitigen würde:

- die kontinuierliche Betriebsweise verhindert mit Sicherheit Überstunden, die sich bei einer unterbrochenen Betriebsweise immer wieder auf die Wochenenden konzentrieren,
- der Arbeiter kennt seinen Schichtplan für lange Zeit und kann deshalb über seine Freizeiten disponieren,
- die Verteilung der Reparaturen auf die gesamte Betriebszeit vermindert die Unfallgefahr.

Der Verordnungsentwurf des Bundesarbeitsministeriums will in der Endstufe Reparaturen in der Sonntagsschicht von 6 bis 14 Uhr überhaupt verbieten. Für Thomas-Stahlwerke soll dieses Reparaturverbot schon sofort in Kraft treten. Die unaufschiebbaren Reparaturen müssen dann auf den Sonntagnachmittag verlegt werden, an dem sie auch in Zukunft zulässig bleiben sollen.

Die Verlegung der Reparaturen vom Sonntagvormittag auf den Sonntagnachmittag begegnet einem besonders starken Widerstand in unseren Belegschaften. Der Sonntagnachmittag ist die Zeit, in der die Familien üblicherweise zusammen sind, während eine Abwesenheit des Vaters am Sonntagvormittag das Familienleben weit weniger stört. Es ist verständlich, daß sich die Kirchen darum bemühen, gerade den Sonntagvormittag freizuhalten. Hier sollte aber das Interesse der Kirchen, die Zahl der Kirchgänger und das Interesse der Familien gegeneinander abgewogen werden, zumal auch an Sonntagnachmittagen Gottesdienste stattfinden.

Auch technische Überlegungen sprechen gegen das Reparaturverbot an Sonntagvormittagen. Wichtige Reparaturarbeiten an Thomas-Konvertern lassen sich am besten ausführen, solange der Konverter noch warm ist. Ist er erkaltet, so werden diese Arbeiten wesentlich anstrengender. Auch die Unfallgefahr wächst mit zunehmender Dunkelheit. Sie ist also an Nachmittagen, namentlich im Winter, größer als am Vormittag.

Produktionsausfall

Tritt die Verordnung in Kraft, so ist der Produktionsausfall größer, als es rechnerisch der Dauer der Betriebsruhe entspricht. Wenn ein Kaltbetrieb, z. B. eine Maschinenfabrik, stillgelegt wird, so entspricht der Ausfall ziemlich genau der ausfallenden Betriebszeit, weil sich Stillsetzen und Wiederanlaufen fast schlagartig vollziehen. Bei einem Stahlwerk ist das anders. Wer jemals ein Siemens-Martin-Stahlwerk in Betrieb gesehen hat, braucht nicht mehr davon überzeugt zu werden, daß dieser Prozeß nicht an einem beliebigen Zeitpunkt unterbrochen werden kann. Der Schmelzvorgang, der einschließlich der Nebenarbeiten bis zu 12 Stunden dauert, muß zu Ende geführt werden. Mit anderen Worten: Öfen, bei denen der Schmelzprozeß nicht mindestens 12 Stunden vor Betriebsende begonnen hat, können nicht neu beschickt werden. .

Nun werden in allen Stahlwerken mehrere Öfen von den gleichen Vorrichtungen (z. B. Chargierkränen) mit den gleichen Mannschaften bedient. Beginn und Ende der Schmelzen der einzelnen Öfen müssen daher zeitlich gegeneinander verschoben werden. Es ist unmöglich, alle Öfen so zu betreiben, daß bei allen das Ende der Schmelze mit dem Betriebschluß zusammenfällt. Ebensowenig ist es möglich, alle Öfen zum gleichen Zeitpunkt wieder in Betrieb zu setzen.

Die vorgeschriebene Produktionsunterbrechung wird sich in der Praxis zwangsläufig um mindestens weitere 8 Stunden ausdehnen. Sie führt also zu einem Produktionsausfall, der 24 bis 32 Produktionsstunden entspricht.

Der Produktionsausfall wird sich in der Endstufe nach Berechnungen, die Experten des Bundeswirtschaftsministeriums und des Bundesarbeitsministeriums als richtig anerkannt haben, Jahr für Jahr auf mindestens 2,7 Millionen Tonnen Rohstahl belaufen, das sind rd. 8% der derzeitigen westdeutschen Rohstahlerzeugung.

Marktversorgung und Kosten

Diese 2,7 Millionen Tonnen Stahl werden dem deutschen Markt fehlen. Man hat dazu gesagt, dann müßten diese Mengen notfalls eingeführt werden, und eine solche Vermehrung der Einfuhr sei sogar bei der gegenwärtigen Konjunkturlage durchaus wünschenswert.

Hinzu kommt folgendes: Wenn wir jetzt den Markt für die Fertigerzeugung, die einer Rohstahlmenge von 2,7 Millionen Tonnen entspricht, den ausländischen Lieferern überlassen, so bilden sich dauernde Lieferbeziehungen, die auch dann wirksam bleiben, wenn sich die Konjunktur einmal ändert und wir auf die Bildung von Ausfuhrüberschüssen zur Ernährung unserer Bevölkerung dringend angewiesen sind.

Das Verbot der Sonntagsproduktion erhöht die Kosten. Dabei ist das Entscheidende nicht die Tatsache, daß die Anlagen an sechs Tagen weniger erzeugen als an sieben: Wenn die Sonntagsruhe nur zu einer Verringerung der Ausnutzungsrate führte, so wäre das ein Zustand, der in den übrigen Betrieben der Stahlindustrie, insbesondere in den Fertigbetrieben, als selbstverständlich betrachtet wird. Es kommen jedoch die oben bereits behandelten weiteren Momente hinzu: die Vergeudung von Energie, die Notwendigkeit, Gichtgas nutzlos abzufackeln, die Schäden an den Ofengewölben, die sich aus den Temperaturschwankungen beim Stillegen und Wiederanfahren ergeben. Nach Berechnungen, die mehrere Hüttenwerke unabhängig voneinander angestellt haben, beläuft sich der wirtschaftliche Schaden der Gesamtheit der deutschen Eisen- und Stahlindustrie auf einen Jahresbetrag, der in der Größenordnung von einer halben Milliarde DM liegt. Wir wollen die Zahl hier nicht spezifizieren, jedoch der These entgegentreten, diese Kostenveränderungen seien für den Stahlpreis ohne Bedeutung.

Jeder Preis richtet sich zunächst nach der Marktlage, und es ist durchaus möglich, daß eine Kostenerhöhung zeitweise nicht als Preiserhöhung weitergegeben werden kann, weil der Markt sie nicht trägt. Früher oder später werden aber alle Kostenbestandteile auch einmal Preisbestandteile. Darüber sind sich selbst die Theoretiker einer extrem liberalen Richtung einig.

Dagegen einzuwenden, diese Kostenerhöhungen würden auf längere Sicht durch andere Kostensenkungen, insbesondere durch Erfolge der Rationalisierung, ausgeglichen, verrät einen Denkfehler. Auf längere Sicht verändern sich fast alle Kostenfaktoren, die Rohstoffe, die Löhne, die Kapitalkosten, und alle diese Veränderungen schlagen sich auch auf längere Sicht irgendwie im Preis nieder. Wenn nun die Rationalisierungserfolge dazu benötigt werden, die Mehrkosten der Betriebsunterbrechung an Sonntagen aufzufangen, so können sie nicht zur Deckung anderer Mehrkosten (z. B. Lohnerhöhungen) verwendet werden, wie das bei der Eisenindustrie in den letzten Jahren geschehen ist. Wer behauptet, Kostenerhöhungen seien für die Preisentwicklung bedeutungslos, schaltet sich damit aus der ernsthaften Diskussion aus.

Hinzu kommt folgendes: Bei den übrigen Änderungen der Kostenelemente handelt es sich um Vorgänge, die – mindestens tendenziell – auch für die konkurrierenden Stahlindustrien anderer Länder ähnlich verlaufen. So steigen und sinken überall die Erzpreise, die Schrottpreise und die Frachtraten je nach der Weltmarktlage in einem übereinstimmenden Rhythmus. Auch Kostensenkungen durch Rationalisierung und allgemeinen technischen Fortschritt verlaufen in allen Ländern annähernd parallel. Wird nun der deutschen Stahlindustrie als einziger in der ganzen Welt eine besondere zusätzliche Last aufgebürdet, so stellt dies eine Dauerbelastung für die deutsche Volkswirtschaft dar, und zwar sowohl nach der Wettbewerbsseite mit Auswirkung auf die Arbeitsplätze als auch nach der Kostenseite mit Auswirkung auf Preisniveau und Währungsstabilität. Wenn ein Verbot der Sonntagsproduktion einen beträchtlichen Teil der vorhandenen Kapazitäten ausschaltet, so muß die ausgefallene Kapazität zusätzlich gebaut werden. Da die Hüttenwerke voll beschäftigt sind, müssen sie schon um ihrer Kunden willen für Ersatz sorgen.

Sonntagsarbeit in anderen Ländern

Es bedarf keiner weiteren Erläuterung, daß sich der unvermeidliche Investitionsstoß konjunkturpolitisch heute sehr ungünstig auswirken muß. Da große Investitionen in der Stahlindustrie mehrere Jahre beanspruchen, müssen die neuen Anlagen, die den Ausfall an Kapazität nach dem Ende der Übergangszeit wettmachen sollen, sofort beschlossen werden. Die Hüttenwerke müßten also diese zusätzlichen Bestellungen trotz der konjunkturpolitischen Folgen sofort hinausgehen lassen.

Die gesetzlichen Vorschriften über die Sonntagsruhe sind in den verschiedenen Ländern sehr unterschiedlich. In England ist z. B. im gewerblichen Bereich die Sonntagsarbeit nur für Frauen und Kinder verboten. Trotzdem wird der Sonntag gerade in England besonders ruhig begangen.

Daß es dagegen in den romanischen Ländern, die ihrer historischen Struktur nach katholisch sind, eine Sonntagsruhe in unserem Sinne nicht gibt, weiß jeder Reisende aus eigener Anschauung.

In einem Punkte herrscht aber bei größter Mannigfaltigkeit im übrigen völlige Übereinstimmung: In den Stahlwerken ist die Sonntagsarbeit überall erlaubt, von USA bis Rußland, von England bis Italien, und sie wird auch in allen diesen Ländern mit der gleichen Selbstverständlichkeit betrachtet, mit der wir hierzulande die Sonntagsarbeit der Eisenbahner akzeptieren.

Unserem Hinweis auf die Regelung in allen anderen Ländern ist man von kirchlicher Seite mit der Forderung entgegengetreten, die Bundesrepublik müsse hier vorangehen, die anderen Länder würden dann schon folgen. Nun ist der Vorsprung, den die Bundesrepublik in der Sonntagsruhe vor allen anderen Ländern hat, schon heute so groß, daß kein Grund ersichtlich ist, ihn weiter zu vergrößern.

Wenn man sich die politische und wirtschaftliche Lage der Bundesrepublik vor Augen hält, so könnte es einen Beigeschmack von Anmaßung haben, wenn wir nun den übrigen Ländern gegenüber mit dem Anspruch auftreten, sie sollten unser Vorgehen in der Frage der Sonntagsruhe als beispielhaft ansehen und ihm folgen. Wir sollten uns eher glücklich schätzen, nach dem totalen Zusammenbruch den Anschluß an den industriellen und sozialen Fortschritt der anderen gefunden zu haben und sollten es als einen Erfolg betrachten, wenn wir ihn nicht wieder verlieren.

Eindeutige Schlechterstellung

Bevor das Gesetz über den Beitritt zur Montanunion verabschiedet wurde, beschloß der Bundestag am 8. Januar 1952 nahezu einstimmig, die Bundesregierung möge dafür sorgen,

> „daß die deutsche Industrie in diese Union unter den bestmöglichen Wettbewerbsbedingungen hineingehe".

Was dann in der Praxis geschah, war jedoch eine Kette von Wettbewerbsverbesserungen für unsere ausländischen Konkurrenten. Die deutschen Kohlen- und Kokspreise wurden für diese Industrien ermäßigt. Die Bundesbahn senkte dafür ihre Frachten. Deutscher Schrott floß nach Italien. Der Bau des Moselkanals begann.

Forderungen der deutschen Industrie nach Beseitigung offensichtlicher Verzerrungen, z. B. bei der Umsatzsteuer im grenzüberschreitenden Verkehr, wurden zwar von den zuständigen Bundesministerien als grundsätzlich berechtigt anerkannt, blieben jedoch mit wechselnden Begründungen, zuletzt aus konjunkturpolitischen Rücksichten, unerfüllt.

In dieser Kette der Schlechterstellungen ist die geplante Regelung der Sonntagsarbeit ein neuer Schritt von großer Tragweite. Mit ihr würde man auf einem Gebiet, auf dem erfreulicherweise innerhalb der Montanunion ein einheitlicher Zustand herrscht, eine neue Disharmonie mit einseitiger Benachteiligung der deutschen Stahlindustrie schaffen. Die Behauptung, man müsse die Sonntagsarbeit in der Eisen- und Stahlindustrie weiter beschränken, um einen Dammbruch in anderen Industriezweigen zu verhüten, wird auch durch häufige Wiederholungen nicht richtig.

Daß diese Dammbruchgefahr nur ein Schreckgespenst ist, zeigen deutlich zwei Beobachtungen:

In Deutschland haben wir seit längerer Zeit Hochkonjunktur. Viele Betriebe können den Wünschen ihrer Kunden nicht mehr rechtzeitig nachkommen. Da sich die Erzeugung mit Hilfe der Sonntagsarbeit steigern ließe, müßte das Streben der Unternehmen nach Sonntagsarbeit jetzt besonders stark sein. Wo sind jedoch die Anträge auf Ausdehnung der Sonntagsarbeit, und wieviel Arbeiter werden davon betroffen? Diese Anträge existieren nicht. Der Dammbruch ist ein reines Propagandaargument.

Daß ein Dammbruch nicht zu befürchten ist, wird auch durch die Beobachtungen in England und Amerika bewiesen. Dort herrscht gesetzlich weit größere Freiheit als bei uns; trotzdem hat sich schon vor Jahrzehnten im freien Spiel der Kräfte der Sozialpartner ein stabiler Gleichgewichtszustand herausgebildet: Hochöfen, Stahlwerke und Walzwerke erster Hitze laufen, abgesehen von den hohen Feiertagen, das ganze Jahr durch. Die übrigen Betriebe liegen an Sonntagen still, und niemand denkt daran, dies zu ändern.

Der Zeitdruck

In der Diskussion über die Sonntagsarbeit sind wir immer wieder Redensarten begegnet wie „Die Wirtschaft muß das eben bezahlen" oder „Was bedeutet schon eine Milliarde zusätzlicher Investitionen gegenüber dem Gesamtprogramm, das die Stahlindustrie in den nächsten Jahren durchführen will".

Diese Haltung zeigt eine Wirtschaftswunder-Gläubigkeit, die wir erschreckend finden. Geblendet von der Vollbeschäftigung, hält man leichtfertig die Übernahme von Dauerlasten für tragbar, die bei rückläufiger Konjunktur nicht nur die Unternehmen, sondern auch die Arbeitsplätze der Belegschaften gefährden.

Ein einziger Punkt bleibt übrig, das ist der sogenannte Zeitdruck: die Regierung müsse handeln, weil die Ausnahmegenehmigungen in Nordrhein-Westfalen am 31. Januar 1961 ausliefen. Nun laufen allerdings die Ausnahmegenehmigungen in Nordrhein-Westfalen am 31. Januar 1961 ab, in anderen Bundesländern später. Aber haben diese Fristen den Charakter eines unentrinnbaren Schicksals? Davon kann doch keine Rede sein. Die Landesregierungen haben sich die Fristen selbst gesetzt. Daß man eine solche Frist auch verlängern kann, zeigt z. B. die Tatsache, daß das Land Niedersachsen die Frist soeben bis zum 30. Juni 1961 verlängert hat.

thyssenkrupp Corporate Archives

IG Metall ersucht Bundesrat um Ablehnung des Verordnungs-Entwurfs

Der Vorstand der Industriegewerkschaft Metall hat kürzlich in einem gleichlautenden Telegramm die Länderregierungen gebeten, dem Entwurf der Bundesregierung betreffend die „Verordnung über Ausnahmen vom Verbot der Beschäftigung von Arbeitnehmern an Sonn- und Feiertagen in der Eisen- und Stahlindustrie" im Bundesrat die Zustimmung zu verweigern. Das Telegramm hat folgenden Wortlaut:

Sehr geehrte Herren!

Namens und im Auftrage des Vorstandes der IG Metall bitten wir die Landesregierung, dem vorliegenden Entwurf der Bundesregierung im Bundesrat die Zustimmung zu versagen.

Begründung:

Die Sonntagsruhe in der Eisen- und Stahlindustrie kann nach zwei Gesichtspunkten geregelt werden:

- *Die Sonntagsruhe für die Betriebsanlagen.*
- *Die Sonntagsruhe für die Beschäftigten.*

In der Eisen- und Stahlindustrie schließt das eine das andere nicht unbedingt ein.

Wenn z. B. ein Stahlwerk oder eine Walzenstraße nicht produziert, jedoch während dieser produktionsfreien Zeit Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten zugelassen werden, haben zwar die Betriebsanlagen Sonntagsruhe, aber nicht die Beschäftigten.

Vielmehr werden im Zuge der technischen Entwicklung zu diesen Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten mehr Arbeitnehmer benötigt als zu den Produktionsarbeiten.

Eine Rechtsverordnung allein kann also die Sonntagsruhe der in den Stahl- und Walzwerken Beschäftigten nicht verbessern. Eine Rechtsverordnung kann nur die Sonntagsproduktion einschränken, aber nicht auch im gleichen Umfang die Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten. Diese regeln sich nach dem § 105c der Gewerbeordnung und können somit nur durch ein Gesetz verändert werden.

Der vorliegende Entwurf der Bundesregierung „über Ausnahmen vom Verbot der Sonntagsarbeit der Beschäftigten der Eisen- und Stahlindustrie" trägt also nicht den richtigen Titel.

Wir dürfen darauf verweisen, daß der Entwurf nicht zur Reduzierung der Sonntagsarbeit der Beschäftigten, sondern lediglich zur begrenzten Sonntagsruhe der Aggregate führt.

Die beabsichtigte Rechtsverordnung ist nämlich nicht in der Lage, die Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten im gleichen Umfang wie die Produktionsarbeiten einzuschränken. Sie kann den § 105c der Gewerbeordnung nicht außer Kraft setzen.

Im Gegenteil wird die Verordnung dazu führen, die Reparaturarbeiten, die augenblicklich weitgehendst an Werktagen durchgeführt werden, wieder auf den Sonntag zu verlagern. Somit ist unter Umständen mit einer Ausweitung der Sonntagsarbeit der Beschäftigten zu rechnen. Des weiteren führt die beabsichtigte Verordnung dazu, daß die sozialen Verhältnisse der Arbeitnehmer wesentlich verschlechtert werden. Bei den derzeitigen tariflichen Arbeitszeitverhältnissen wird das von allen Seiten als positiv anerkannte Vier-Schicht-System mit seinem überschaubaren Schichtenrhythmus nicht mehr anwendbar. Im Interesse der Arbeitssicherheit nicht mehr zu verantwortende Springersysteme sind die zwangsläufige Folge. Nicht gerechtfertigte Lohnverluste sind weitere Konsequenzen dieses Entwurfs.

Die Sonntagsarbeit kann nur im Zusammenhang mit den übrigen Arbeitsbedingungen geregelt werden. Wenn eine Lösung dieses Problems vornehmlich dem Menschen dienen soll, muß es im Zusammenhang mit

- *der täglichen Arbeitszeit*
- *der wöchentlichen Arbeitszeit*
- *den möglichen Schichtenplänen*
- *der erforderlichen Arbeitssicherheit*
- *der Entlohnung*

behandelt werden.

Nur die Tarifvertragsparteien sind in der Lage, diese Fragen als Ganzes zu lösen. Die Bundesregierung kann nicht in die Tarifautonomie der Tarifvertragsparteien eingreifen und wie sie ausdrücklich erklärt, will sie dieses auch nicht. Indirekt aber greift der Regierungsentwurf in die bestehenden Tarifverträge ein.

Denn unvertretbare Zustände werden eintreten, wenn der Entwurf in Kraft tritt und die derzeitig gültigen Tarifverträge über die Arbeitszeit- und Lohnbedingungen nicht geändert werden.

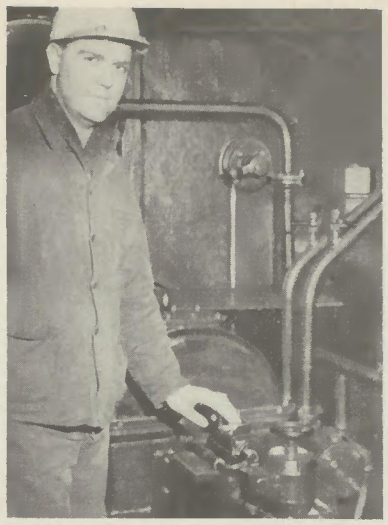
Wir dürfen nochmals mit Nachdruck feststellen, daß die IG Metall durch ihre Tarifpolitik bereits in den Jahren 1956/57 die Beschäftigten der Stahl- und Walzwerke in dem zu der Zeit möglichen Maß von der Sonntagsarbeit befreit hat. Die IG Metall hat immer betont, daß sie das Erreichte nicht als eine endgültige Lösung betrachtet. Sie wird im Rahmen ihrer Tarifpolitik bestrebt sein, für die Arbeitnehmer der Stahl- und Walzwerke und ihre Familien noch mehr arbeitsfreie Sonntage zu erreichen; jedoch müssen in diesem Zusammenhang die allgemeinen Arbeitsbedingungen verbessert und nicht verschlechtert werden.

Die IG Metall wird an den Arbeitgeberverband Eisen- und Stahlindustrie e. V. herantreten, zu entsprechenden Verhandlungen bereit zu sein. Im Rahmen einer solchen Verhandlung sieht die IG Metall die Möglichkeit für die betroffenen Arbeitnehmer noch mehr arbeitsfreie Sonntage zu erreichen.

Mit vorzüglicher Hochachtung!

INDUSTRIEGEWERKSCHAFT METALL
f. d. Bundesrepublik Deutschland

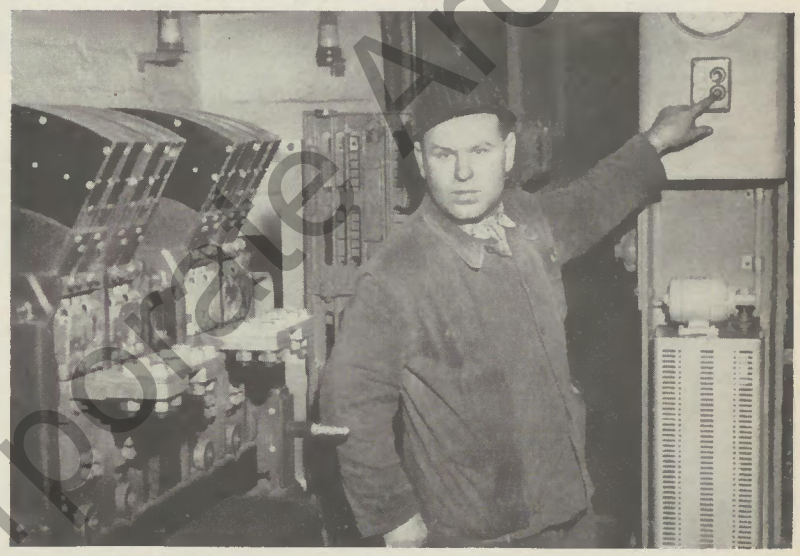
Vorstand
Otto Brenner *Willi Michels*



▲ Der Elektriker Herbert Reuschlein, Elektrischer Betrieb Eisenhütte, schlug vor, einen störungsanfälligen Magnetregler, durch den im Maschinenhaus III die Gaszuführung des Generators geregelt wurde, durch einen von der Schaltwarte aus gesteuerten Motor zu ersetzen.



▲ Die von den Flämmern getragenen Schutzjacken wurden insbesondere an der Stelle beansprucht, an der auf der linken Hüftseite der Flämmapparat geführt wird. Der Flämmer Willi Krevit machte den Vorschlag, diese Stelle mit einem aufgenähten Leder zu versehen und so zu verstärken.



▲ Wenn in der Vergangenheit durch eine Störung an der Ilgner-Anlage sowohl die 850er-, die 750er- als auch die Kontistraße wegen der langen Auslaufzeit des 40 t schweren Schwungrades stillgesetzt werden mußten, entstand jeweils erheblicher betrieblicher Leerlauf. Auf Vorschlag des Obermonteurs Hermann Krämer wurde nun die Abbremsung so vorgenommen, daß die Energie des Schwungrades über einen der beiden Generatoren, die sich auf der gleichen Welle befinden, in elektrische Energie umgewandelt wird. Hierdurch wird die Abbremszeit beträchtlich verkürzt, was eine große Verbesserung ist.

Ideen sind Bargeld

Aus der ansehnlichen Zahl wertvoller Verbesserungsvorschläge, die innerhalb der letzten Monate mit Prämien ausgezeichnet wurden, seien im folgenden fünf herausgegriffen, die besonders deutlich machen, wie überall in den Betrieben durch Beteiligung am Vorschlagswesen größere Produktivität und damit auch eine höhere Krisenfestigkeit unseres Unternehmens erreicht werden kann. Das Vorschlagwesen sollte allen Mitarbeitern klarmachen, daß ein Werk zur Erhaltung seiner Konkurrenzfähigkeit auf die Mitarbeit aller Beschäftigten angewiesen ist. Jede gute Idee muß in die Tat umgesetzt werden, d. h. als Verbesserungsvorschlag eingereicht werden. Denn gute Ideen sind der Antriebsmotor des menschlichen Fortschritts.



▲ An der Kalkförderung der Dolomitanlage befindet sich unter dem Staubsammelbunker eine Abfüllklappe mit Sieb. Da das engmaschige Sieb durch Kalkbrocken ständig verstopfte und dann von Hand gesäubert werden mußte, schlug der Betriebsschlosser Dietrich Worms vor, ein durch Motor bewegliches Sieb anzubringen.



▲ An den Steinpressen im Zementwerk wurde beim Preßvorgang ständig Sand unter die Preßkolbenkappe gesaugt, wodurch das Aggregat häufig heißlief. Auf Vorschlag des Schlossers Hermann Kaufer wurde die Kolbenkappe mit der Preßluftleitung verbunden und durch Preßluft das Einsickern von Sand verhindert.

Thyssenkrupp Corporate Archives

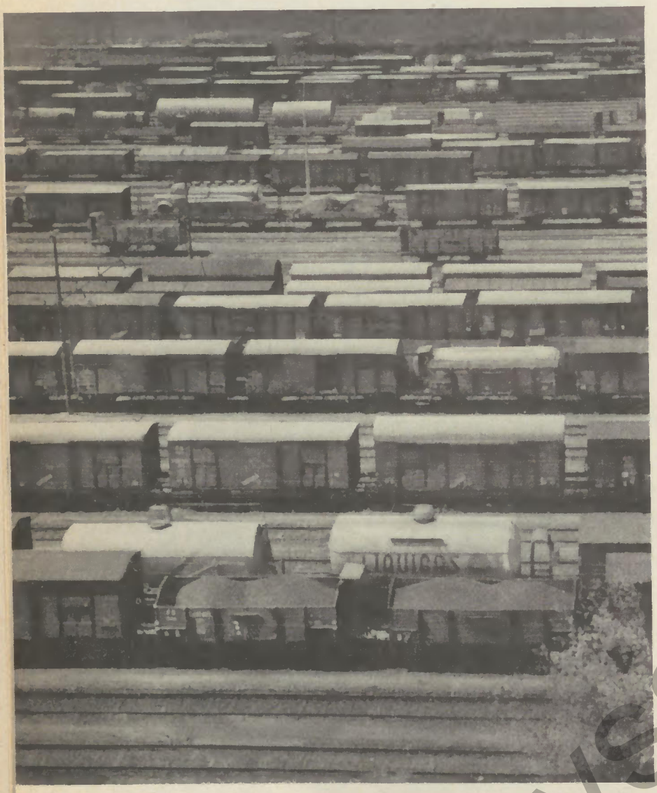


125 Jahre deutsche Eisenbahn

Ende vergangenen Jahres feierte die deutsche Eisenbahn ihr 125jähriges Bestehen. Ein Jubiläum, das uns Anlaß gibt, uns der Eisenbahn und ihrer Geschichte einmal besonders anzunehmen. Sind doch seit jeher die Eisenbahn und die Stahlindustrie ganz besonders verbunden. Nicht nur, daß es ohne Eisen und Stahl keine Eisenbahn gäbe, auch hat der Stahl die Entwicklung der Eisenbahn in großem Maße beeinflußt. Darüber hinaus ist die Bundesbahn nach wie vor einer der größten Abnehmer der Stahlindustrie. Im letzten Jahr gingen etwa fünf Prozent der gesamten westdeutschen Stahlerzeugung an die Bundesbahn. Neben anderen Stahlerzeugnissen liefert unser Werk monatlich allein rund tausend Tonnen Oberbaumaterial (Schienen) an die Deutsche Bundesbahn.

Am Anfang war das Rad. Doch niemand weiß, wer es erfunden hat. Man teilte von der rollenden Walze des Baumstammes Scheiben ab, die man miteinander verband. So entstand das erste Gefährt. Später zogen Zugtiere schwerfällig Karren mühevoll durch Sand, Lehm und Morast. Aber schon die Kulturvölker des Altertums wußten, daß Räder auf fester Spur leichter rollen. So werden uns heute noch an den Pyramiden in Ägypten ebenso wie in den Ruinen der Akropolis „Gleise" aus Stein gezeigt. Dem hölzernen Rad war die steinerne Spur gefolgt.

Jahrtausende vergingen. Der Mensch lernte Erz zu verhütten. An die Stelle des hölzernen Rades trat das eiserne. Die steinerne Spur wurde durch die hölzerne ersetzt. In Bergwerken rollten die eisernen Räder der Hunde auf hölzernen Schienen. Mühsam zwar — die Reibung war groß. Da beschlug man die Holzschienen mit eisernen Bändern. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts ging man dazu über, Eisen in Form konkaver Platten zu gießen und damit die Spurwege für die Transportwagen zu belegen. Aus der Holzbahn war die „Eisen-Bahn" geworden. Der große Sprung aber wurde getan, nachdem im Jahre 1820 der Engländer John Berkingshaw, Besitzer eines Eisenwerkes in Bedlington bei Newcastle, sich die Herstellung von stählernen Schienen durch Walzen patentieren ließ. Diese gewalzten Schienen, die in ihrem pilzförmigen Querschnitt die Grundlage des heute noch gebräuchlichen Oberbaumaterials sind, ermöglichten es, das Gewicht des rollenden Materials zu steigern, denn ihre Tragkraft war mehr als doppelt so groß wie die der gußeisernen Schienen, was für die tonnenschweren Lokomotiven von besonderer Wichtigkeit werden sollte.



Schienenwege sind Lebensadern der Wirtschaft. Ein gut funktionierender Güterverkehr ist die Voraussetzung hierfür. Schon längst gibt es eine europäische Güterwagengemeinschaft, zu der die mit EUROP gekennzeichneten Wagen gehören. Die Bundesbahn hat darin 75000 Wagen eingebracht.

Denn erst die Geburtsstunde der Lokomotive wurde zur Geburtsstunde der Eisenbahn im heutigen Sinne. Solange die Muskelkraft von Mensch und Pferd die Wagen über die Schienen hinwegzogen, konnte von einer Eisenbahn keine Rede sein. Jetzt müßte, so werden viele meinen, der Name George Stephenson fallen. Doch die historische Gerechtigkeit verlangt, sich auch jener Männer zu erinnern, die ihm den Weg bereiteten: Da war der Engländer Richard Trevithik, ein Ingenieur aus Cornwall, der sich die Erfindung des James Watt zunutze machte und 1803 als erster eine Dampflokomotive baute, mit der er fünf Wagen mit 70 Menschen und zehn Tonnen Eisen über eine kurze Strecke zog. Die Maschine lief gut, doch war sie für die gußeisernen Schienen zu schwer. So kam der geniale Erfinder aus dem Stadium des Experimentierens nicht heraus. 1833, nachdem er vorher versucht hatte, Südamerika für seine Erfindungen zu interessieren, starb er völlig verarmt. Und da war John Blenkinsop, Ingenieur der Middletongrube bei Manchester. Er wollte nicht so recht wahrhaben, daß ein eisernes Rad auf einer eisernen Schiene eine Antriebsleistung durch Druck und Reibung, durch Druck und Bewegung vollbringen kann. Er meinte, daß man höchstens mit einer Zahnradbahn vorwärtskommen könne und versah deshalb den von ihm konstruierten Dampfwagen mit einer Zahnstange, was aber wiederum scheiterte, weil man nämlich keinen Stahl hatte, der einer solchen Beanspruchung gewachsen war. Und schließlich war da William Hedley, Aufseher auf der Wylamgrube. Er war mit der Maschine von Trevithik und der Zahnradlokomotive von Blenkinsop vertraut, 1813 — im Jahr der Völkerschlacht bei Leipzig — baute er seine eigene Lokomotive, wobei er von den älteren Konstruktionen das Beste übernahm. Er widerlegte die Meinung vieler Techniker jener Tage, die darauf schworen, daß der Reibungswiderstand zwischen Rad und Schiene nie und nimmer ausreiche, um einem Triebfahrzeug mit Anhängerlast Fortbewegung zu ermöglichen. Hedleys Lokomotive war die erste, die sich bewährte, sie zeigte, daß eine Maschine mit glatten Rädern auf glatten Schienen beträchtliche Lasten auch auf Steigungen ziehen kann. Noch im gleichen Jahr baute Hedley eine größere Lokomotive, die man „Puffing Billy" taufte; sie war bis 1863 in Betrieb und ist heute ein vielbeachtetes Requisit im Britischen Museum in London.

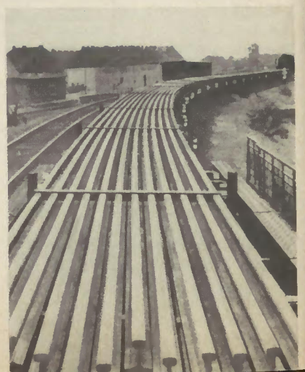
Nun trat der Mann auf den Plan, der mit Recht als der Schöpfer der Eisenbahn gilt: George Stephenson. 1781 geboren, war er das, was man in England einen Selfmademan nennt: der Vater Bergarbeiter, eine Familie von sechs Kindern. Die Bürger von Wylam, einem ärmlichen Bergarbeiterdörfchen in der Nähe von Newcastle, haben es gewiß sich nicht träumen lassen, daß aus dem Hütejungen ihrer Gemeinde, der mit 15 Jahren noch nicht schreiben konnte, keine zwei Jahrzehnte später einer der größten Erfinder der Weltgeschichte werden sollte. Ohne jede Schulbildung war er zunächst Hilfsheizer auf einer Grube; bald darauf hatte er es zum Maschinenwärter gebracht. Sein technisches Talent und sein Lerneifer erwachten. Er brachte es zu bescheidenem Wohlstand und heiratete. Aber schweres Leid traf ihn. Seine junge Frau starb kurz nach der Geburt des ersten Kindes, des kleinen Robert, der später als Ingenieur und Brückenbauer ebenfalls ein weltberühmter Mann wurde. Georges Vater erblindete bei einer Dampfmaschinenexplosion durch einen Dampfstrahl, und der Sohn mußte nun auch für seine Eltern sorgen. Als Maschinenmeister aber hatte er einen ausgezeichneten Ruf. Im Jahre 1813 rief man ihn zur Reparatur auf die Killingworth-Gruppe, wo die Wasserhaltungsmaschine zusammengebrochen war. Er setzte die Maschine wieder in Gang. Die Gesellschaft machte ihn zum leitenden Maschinenmeister. Es gelang ihm, die Besitzer der Grube für seinen Plan zu gewinnen, eine Lokomotive zu bauen. 1814 erblickte sein erstes Dampfrohlen das Licht der Welt; er gab ihm keinen Scherznamen wie vor ihm William Hedley seinem „Puffing Billy", sondern taufte sein Maschinchen, die Größe und den Ernst der Zeit spiegelnd: „Blücher". Bei einer Geschwindigkeit von 6 km in der Stunde vermochte „Blücher" auf einer Steigung von 1:450 ein Gewicht von 30 t zu ziehen.

1821 wurde Stephenson Leiter und Ingenieur beim Bau der Eisenbahn von Stockton nach Darlington, der ersten Eisenbahnstrecke der Welt, deren Hauptzweck es war, die Kohlen der Grafschaft Durham billig zum Hafen zu bringen. Außerdem gründete er gemeinsam mit führenden Unternehmern in Newcastle eine Lokomotivfabrik, ebenfalls die erste der Welt. 1825 wurde die Stockton-Darlington-Bahn mit der in Stephensons Fabrik erbauten „Lokomotiven" eröffnet. Vierzig Kilometer lang war diese erste öffentliche Eisenbahn, die anfänglich nur einen Personenwagen hatte und hauptsächlich dem Kohlentransport diente. Aber fast augenblicklich zeigten sich die wirtschaftlichen Auswirkungen des Eisenbahnbaus. Neue Eisenbahnstrecken wurden projektiert.

1830, bei der Eröffnung der verkehrswirtschaftlich so wichtigen Strecke Manchester Liverpool, die große Industriestadt wurde mit dem großen Hafen verbunden, feierte man Stephenson als „Napoleon der Technik". In der Tat bedeutete die Eröffnung dieser Bahn den Anbruch einer neuen Zeit für den Verkehr und für die gesamte Wirtschaft, überhaupt für die Zivilisation. Doch seine Erfolge wurden Stephenson nicht leichtgemacht. Zuvor hatte es große Auseinandersetzungen darüber gegeben, ob man Lokomotiven verwenden oder nicht doch lieber bei den Pferdebahnen bleiben solle. Die Großgrundbesitzer und die Bauern meinten, daß große Gefahren mit der Eisenbahn verbunden seien. Die Lokomotive werde die Felder und die Häuser in Brand stecken und ihr Lärm die Menschen krankmachen und die Hasen und die Fasanen vertreiben — so jammerte man. Und man brachte es sogar so weit, daß man die Vermessungsbeamten verprügelte, die die neuen Strecken einmessen sollten, daß man ihre Instrumente zerschlug und ihre Aufzeichnungen vernichtete.

Streit aber gab es auch darüber, welche Firmen Aufträge für den Bau von Lokomotiven bekommen sollten. Von Anfang herrschte ein scharfer Konkurrenzkampf. Ergebnis davon war ein auf Initiative von Stephenson veranstaltetes Wettrennen zwischen zwei Lokomotiven, das am 6. Oktober 1829 bei Rainhill veranstaltet wurde. Eine 3,2 km lange Strecke mußte zwanzigmal durchfahren werden, wobei eine Geschwindigkeit von 16 km in der Stunde vorgeschrieben war. Mehr als 20 Stundenkilometer, so meinten viele Leute, würden weder die Passagiere noch die Zuschauer ertragen, ohne irrsinnig oder krank zu werden. Überlegener Sieger wurde Stephensons „Rocket" (Rakete). Stephenson und sein Sohn Robert feierten einen ungeheuren Triumph: die „Rakete" fuhr bei einer Leerfahrt die Rennstrecke mit einer Stundengeschwindigkeit von 56 Kilometern ab. Das Publikum raste vor Begeisterung, denn nie zuvor hatte die Welt etwas Derartiges erlebt.

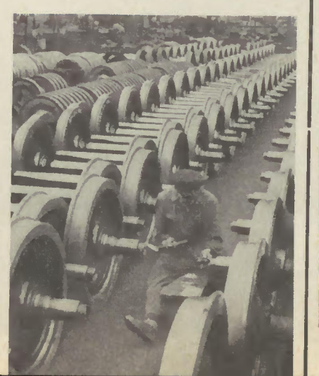
Über Deutschlands Straßen rumpelten zu jener Zeit noch Postkutschen. Die 180 km lange Fahrt von Köln nach Frankfurt beispielsweise dauerte 40 Stunden. In England waren zu jener Zeit schon mehr als 100 km Eisenbahnstrecke in Betrieb, in den USA sogar schon über 200 km. Dennoch rangen damals — es war 1830 — in Deutschland die verkannten Propheten noch mit den



Schienen fahren auf Schienen: Der jährliche Normalbedarf der Deutschen Bundesbahn an Stahlmaterial beträgt mehr als 900000 Tonnen.



Zu unserem Fabrikationsprogramm gehören auch Radreifen für die Eisenbahn. Sie werden hergestellt im Bandagen- und Scheibenwalzwerk.



Bei der Gutehoffnungshütte in Sterkrade werden die von der HOAG gelieferten Radreifen weiterverarbeitet und zu Radsätzen zusammengestellt.





Reisen anno dazumal

Oben: In Frack und Zylinder stand der englische Lokomotivführer William Willson auf der „Adler"-Lokomotive, die am 7. Dezember 1835 die erste deutsche Eisenbahnstrecke Nürnberg — Fürth eröffnete.

Mitte: Reiseplanung in der „guten alten Zeit". Unwillkürlich läßt das Bild Erinnerungen aufkommen an das Lied von der Schwäb'schen Eisenbahn".

Unten: Im Abteil vierter Klasse war das Reisen zu Großvaters Zeiten oft sehr gemütlich, wenn auch die Bequemlichkeit in den modernen Reisezügen eine ganz andere ist.



Thyssen Krupp Corporate Archives



Die „Köln-Mindener" bei Benrath um 1860. Diese 1848 gebaute Strecke leitete die verkehrswirtschaftliche Erschließung des Ruhrgebiets ein.

Kurzsichtigen, denen es genügte, daß eine Postkutschenreise von Berlin bis an den Niederrhein rund zwei Wochen dauerte. Es war insbesondere der große Nationalökonom und Staatswissenschaftler Prof. Friedrich List, der unaufhörlich mahnte und zum Werber wurde für den Bau einer deutschen Eisenbahn. 1833 legte er einen Plan vor, worin er ein „allgemeines deutsches Eisenbahnnetz" skizzierte. Dieser Plan, der ein von der Weichsel bis an den Rhein und von Basel bis an das Meer reichendes Streckennetz vorsah, wurde von namhaften Vertretern als „die größte Windbeutelei, die je verfaßt wurde", abgetan: Was sollte ein Dresdener in Leipzig, ein Berliner in Köln? — — Schon sieben Jahre bevor 1835 die erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth fuhr, aber hatte — angeregt durch den Trommler List — der Geheime Rat Goethe gegenüber seinem Sekretär Eckermann sinniert: „Mir ist nicht bange, daß Deutschland eins werde, unsere künftigen Eisenbahnen werden schon das Ihrige tun."

Die wenigsten Menschen aber wissen, daß schon zwölf Jahre vor der Eröffnung der Strecke Nürnberg–Fürth in Deutschland ein eisernes Pferd auf die Schienen gestellt wurde: im Saargebiet war es, wo die erste deutsche Lokomotive lief, allerdings mit so enttäuschendem Erfolg, daß man die Sache bald wieder aufgab. Es war die Grubenverwaltung von Geislautern, die in einem kühnen Entschluß die Königliche Eisengießerei in Berlin beauftragt hatte, einen „Dampfwagen für Schienenbetrieb" zu bauen. Dieses Monstrum wurde in vier Monaten auf dem Wasserweg über Spree, Havel und Elbe nach Hamburg und von dort über Rotterdam, Köln, Koblenz, Trier nach Geislautern gebracht. Aber das eiserne Pferd bockte und wollte seinen Dienst nicht tun. Es ist uns ein Dienst der Grubenverwaltung erhalten, in dem sie sich darüber beschwert, wie störrisch der Eisengaul sei, obwohl man alles tat, um ihn zu pflegen: Um den Kessel und die Zylinder zu dichten, verbrauchten die Maschinisten 1 Pfund Hanf, 2 Stück Käse, 2½ Pfund Öl, 6 Ellen Leinewand, 15 Pfund Kitt, 1 Kübel Rindsblut, 10 Pfund Mehl und 2 Maß Essig. Aber das half alles nichts — der Gaul bockte weiter, und man stellte ihn schließlich in die Ecke zum alten Eisen.

Der eigentliche Geburtstag der deutschen Eisenbahn aber ist der 7. Dezember 1835. An diesem Tag waren die Nürnberger mit Kind und Kegel hinausgezogen, um Zeuge eines historischen Ereignisses zu sein. Ehrfürchtig hatten sie William Wilson, den stolzen Lokomotivführer, bewundert, der in schwarzem Gehrock und Zylinder sein schnaubendes Dampfroß bestieg. Dieser Wilson, ein Engländer, dessen Gehalt höher war als das des Direktors der Bahn, ist gewissermaßen der Stammvater der deutschen Lokomotivführer. Er war zunächst Mechaniker bei Robert Stephenson & Co. in Newcastle, und als diese Firma den „Adler" — die Lokomotive für die Bahn von Nürnberg nach Fürth — lieferte, ging er mit nach Deutschland, ursprünglich nur für befristete Zeit. Schließlich aber blieb er, bis er 1862 in Nürnberg starb.

Ein Böllerschuß leitete diese erste Fahrt einer Eisenbahn in Deutschland ein. Das „Stuttgarter Morgenblatt" berichtete: „Der Wagenlenker ließ die Kraft des Dampfes nach und nach in Wirksamkeit treten. Aus dem Schlot fuhren nun die Dampfwolken in gewaltigen Stößen, die sich mit dem schnaubenden Ausatmen eines riesenhaften antediluvianischen Stieres vergleichen lassen. Die Wagen waren dicht aneinander gekettet und fingen an, sich langsam zu bewegen; bald aber wiederholten sich die Ausatmungen des Schlotes immer schneller, und die Wagen rollten dahin, daß sie in wenigen Augenblicken den Augen der Nachschauenden entschwunden waren.

Auch die Dampfwolke, welche lange noch den Weg, den jene genommen, bezeichnete, sank immer tiefer, bis sie auf dem Boden zu ruhen schien."

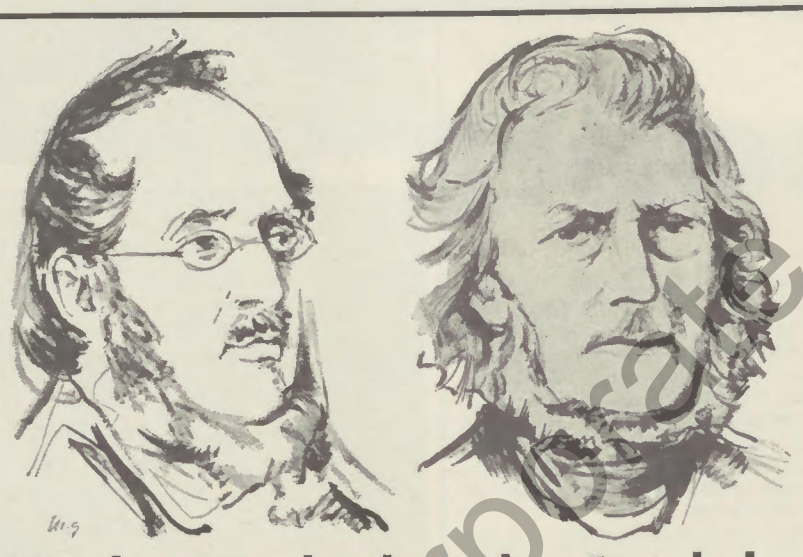
Zu verdanken ist diese erste deutsche Eisenbahn dem Zweiten Bürgermeister Nürnbergs, Johannes Scharrer, der eine polytechnische Schule in der Stadt leitete und als bayrischer Delegierter an den Zollvereinsverhandlungen teilnahm. Er ließ wochenlang den Straßenverkehr zwischen Nürnberg und der Nachbarstadt Fürth beobachten, ließ das Gelände prüfen und technische wie statistische Berechnungen durchführen. Als Wirtschaftlichkeit gesichert war, rief er auf zur Zeichnung des notwendigen Aktienkapitals der Nürnberg–Fürther Ludwigs-Eisenbahn von 180000 Gulden. Dividendenversprechen: 12 Prozent! In dem Aufruf Scharrers heißt es: „Die Erfindung der Eisenbahn mit Dampfkraft ist für den materiellen Verkehr der Staaten und für die Verbindung der Völker von einer ebenso unberechenbaren Wichtigkeit, als die Erfindung der Buchdruckerkunst für ihren geistigen Verkehr." Als Scharrer diese prophetischen Worte schrieb, bestand Deutschland aus mehr als 30 souveränen Staaten, die lediglich im Deutschen Bund lose zusammengeschlossen waren. Es gab weder eine einheitliche Währung noch einheitliche Gewichte, nicht einmal eine einheitliche Uhrzeit.

Heute können keine Zweifel daran bestehen, daß die Eisenbahn das Werk Bismarcks, den Zusammenschluß zum Deutschen Reich, beflügelte. Der Geschichtsschreiber Heinrich von Treitschke schrieb, daß erst die Eisenbahn, die einem in wenigen Stunden von Landesgrenze zu Landesgrenze eilen läßt, die „verlogene Niedertracht der deutschen Kleinstaaterei zum Bewußtsein" bringe.

Der erste Schienenstrang, der in die neue Zeit führen sollte, war 6 km lang. Fünf Jahre später, 1840, hatten Deutschlands Eisenbahnen bereits eine Länge von 470 km. Es war, als hätte der Nachhall des Kanonenschusses, mit dem man 1835 den „Adler" auf seine erste Reise geschickt hatte, ein wahres Eisenbahnfieber ausgelöst. Und dennoch begehrte vereinzelt noch die Kurzsichtigkeit auf. Der preußische Generalpostmeister bemerkte abfällig: „Das ist doch alles dummes Zeug! Ich lasse täglich diverse Sechssitz-Kutschen nach Potsdam gehen, und niemand sitzt drin. Und nun wollen die Leute gar eine Eisenbahn dahin bauen!" König Ernst August von Hannover empörte sich: „Ich dulde keine Eisenbahn in meinem Land! Ich will nicht, daß jeder Schuster und Schneider so schnell reisen kann wie ich!" Der spätere Kaiser Wilhelm I., damals noch Kronprinz von Preußen, aber sah weiter; als der erste Zug in Potsdam einlief, sprach er die weisen Worte: „Diesen Karren, der durch die Welt rollt, hält kein Menschenarm mehr auf."

Eines Mannes, der insbesondere sich verdient machte um den Eisenbahngedanken im rheinisch-westfälischen Raum, ist hier noch zu gedenken: des Industriellen Friedrich Harkort. Der knorrige, aber ideenreiche und temperamentvolle Westfale, entstammte einer alten Hammerwerks-Familie

(Fortsetzung nächste Seite)

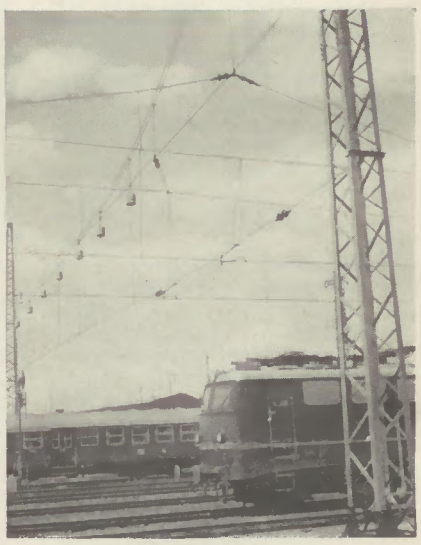


Wegbereiter der deutschen Eisenbahn

Einer der ersten Männer, die die weltweiten Möglichkeiten eines umfassenden Eisenbahnnetzes erkannten, als über Deutschlands Straßen noch die Postkutschen rumpelten, war der Württemberger Friedrich List (links). Der Professor der Staatspraxis und bekannte Nationalökonom lernte die Eisenbahn in Nordamerika kennen, wohin er 1824 wegen seiner demokratischen Anschauungen auswandern mußte. Acht Jahre später wieder zurückgekehrt, trat er sofort in Wort und Schrift für den Eisenbahnbau ein, worin er die Grundlage sah für die politische Einigung Deutschlands und dessen Aufstieg zur wirtschaftlichen Großmacht.

Friedrich Harkort, Abkomme westfälischer Hammerwerksbesitzer aus Harkorten, war eine eigenwillige und temperamentvolle Unternehmerpersönlichkeit. Nicht nur als Industrieller, auch als Abgeordneter des Preußichen Landtags und später des Reichstags trat er mit Eisenbahnprojekten hervor. Bereits 1833 erschien seine Schrift „Die Eisenbahn von Köln nach Minden", doch erst fünfzehn Jahre später wurde die für die Entwicklung des rheinisch-westfälischen Raums so wichtige Strecke gebaut.

Die im Bau befindliche Elektrifizierung des Hauptstreckennetzes der Bundesbahn erfordert große Mengen an Stahl und Stahldrähten.





Stellwerke sind die Schalt- und Kommandozentralen des modernen Eisenbahnverkehrs. Innenansicht des Zentralstellwerkes Frankf. a. M.

Krupp-Archiv

Frauen nahmen Stellung zum Arbeitsschutz

Um die Jahreswende erhielten die Frauen unserer Mitarbeiter ein Schreiben der Werksleitung, unterzeichnet von dem Technischen Direktor Dr. Graef und Arbeitsdirektor Strohmenger. Darin wurden die Frauen unserer Belegschaftsmitglieder gebeten um Mithilfe beim Kampf gegen Betriebs- und Wegeunfälle. An einer Stelle dieses Briefes heißt es: „Bei uns muß jeder Mitarbeiter körperlich und seelisch jederzeit in guter Verfassung sein. Dieses Ziel können wir aber nur mit Ihrer Hilfe erreichen. Belasten Sie deshalb Ihren Mann vor Arbeitsantritt nicht mit Problemen, über die man später in Ruhe besser sprechen könnte. Tun Sie überhaupt alles, damit er mit freiem Kopf, ohne Hast, ohne Ärger an seine Arbeit gehen kann. Sorgen Sie auch dafür, daß er rechtzeitig von zu Hause fortkommt, wenn er zur Arbeit geht. Seine Chancen, einen Wegeunfall zu vermeiden, sind dann entschieden besser."

Auf die Briefaktion hin antworteten verschiedene der angeschriebenen Frauen. Auszugsweise veröffentlichen wir nachstehend einige dieser Briefe. Es bleibt noch zu sagen, daß selbstverständlich die Werksleitung in persönlichen Schreiben an die Einsenderinnen Stellung nahm zu den aufgeworfenen Problemen.

Ich begrüße es sehr, daß Sie auch mal uns Ehefrauen ansprechen und uns von der betrieblichen Sicherheit der HOAG erzählen. Es stimmt, daß wir Frauen das Gemüt unserer Männer wesentlich beeinflussen, und jeder Mann dann mit einer entsprechend guten Verfassung an seinem Arbeitsplatz erscheint. Meistens aber sind es immer irgendwelche andere Ursachen, die bei Ihnen zu betrieblichen Unfällen führen. Mich hat es nämlich im letzten Vierteljahr gerade betroffen. Mein Mann war Rollgangfahrer bei Ihnen. Er ist immer sehr auf Pünktlichkeit bedacht, sehr ruhig und ausgeglichen und vor allem, was im Betrieb die Hauptsache ist, er war gut eingearbeitet. Weiterhin will ich kurz erwähnen, daß wir eineinhalb Jahre verheiratet sind und eine sehr gute Ehe führen und bis vor kurzem keinerlei außergewöhnliche Sorgen hatten. Mein Mann befand sich also in einer ausgezeichnet guten Verfassung. Wir hatten auch gerade kurz zuvor eine eigene Wohnung für Februar 1961 zugewiesen bekommen und wußten seit ein paar Wochen, daß wir ein Kind erwarten dürfen. Es war alles soweit klar bis zu jenem verhängnisvollen Morgen, an welchem mein Mann den schweren Unfall erlitt. An der betreffenden Straße wurde nicht gewalzt. Die sonst dort arbeitenden Leute wurden aufgeteilt auf andere Betriebe. Mein Mann wurde in die Verladung geschickt und mußte Bleche an den Kran hängen, von welchen er später erfaßt und eingequetscht wurde. Sicher wird sich inzwischen herausgestellt haben, wieso dieses passieren konnte; war es ein menschliches Versagen oder war der Kran für die großen Bleche nicht geeignet oder was sonst noch Ursache gewesen sein mag?

Mein Mann liegt nun schon drei Monate im Krankenhaus und kann bis heute noch nicht wieder aufstehen. Über seinen Verdienstausfall wagt man gar nicht zu sprechen! Denn daß ein verunglückter Arbeiter nun noch am meisten unter dem finanziellen Verlust leidet, ist ja die größte seelische Belastung. Die eine Frage: Wie wird es weiter gehen? taucht immer wieder auf.

Frau L.

Wir sind jetzt 31 Jahre verheiratet. Während dieser Zeit ist mein Mann noch nie zur Arbeit gegangen, ohne daß ich ihn mit dem Gruß verabschiedet habe „Auf Wiedersehen — sei vorsichtig, und komm' gesund wieder heim."

Wenn Sie in Ihrem Brief fragen „Wann geht bei Ihnen im Haushalt einmal etwas schief?" und daran die Feststellung knüpfen, „vermutlich dann, wenn man überarbeitet, übermüdet oder nervös ist", so kann ich Ihnen mit gutem Gewissen sagen, daß bei uns bisher noch alles geklappt hat. Wenn mein Mann mal mit schlechter Laune vom Betrieb nach Hause gekommen ist, dann habe ich ihn stets ermuntert und darauf hingewiesen, daß schließlich nur das Gute sich Bahn bricht. Und was die Probleme angeht, die tatsächlich in jeder Familie vorkommen, so haben wir uns angewöhnt, diese an den Tagen zu lösen, wenn mein Mann arbeitsfrei ist.

Frau B.

Wir Arbeiterfrauen fordern von Ihnen als Arbeitsdirektor, daß sie noch viel mehr für Schutz und Sicherheit in den Betrieben und für gesündere Arbeitsplätze sorgen. Fordern Sie, Herr Strohmenger, mehr Höflichkeit und Rücksicht innerhalb der Betriebe und fordern Sie nicht nur Tonnen, Tonnen, Tonnen und Einsparung der Arbeitskräfte. Lassen Sie überall Plakate aushängen „Nimm Dir Zeit und nicht das Leben!"

Frau D.

Selbstverständlich hängt alles vom häuslichen Frieden ab. Mein Mann ist seit 1946 bei der HOAG tätig. Wir sind seit 1948 verheiratet. Während dieser Zeit hat mein Mann noch keinen Tag krank gefeiert, weder noch einen Tag gefehlt (außer Jahresurlaub). Für diese Fälle müßte es auch Prämien geben.

Frau K.

Ich weiß, daß ich als Frau viel dazu beitragen kann, meinem Mann die nötige Ruhe und Ausgeglichenheit mit auf den Weg zur Arbeit zu geben. — Das habe ich bisher auch immer versucht, und ich will mir Mühe geben, auch in Zukunft daran zu denken. — Ich war nämlich selbst berufstätig und weiß, wie private Probleme von der Arbeit ablenken können. Ich glaube gern, daß die HOAG ihrerseits schon viel für die Arbeitssicherheit getan hat. Doch bleibt aber auch noch viel zu tun. So hat der Arbeitsplatz meines Mannes noch Mängel aufzuweisen. Der Kran, den er vor dem Siemens-Martin-Ofen bedienen muß, ist ein ganz alter Kasten ohne Klimaanlage usw. Unter der großen Hitze, ganz besonders im Sommer, hat mein Mann sehr zu leiden, und er kommt dann immer ganz erschöpft nach Hause. — — Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie sich der Dinge einmal annehmen würden.

Frau S.

Ihre nun begonnene Aktion heiße ich gut, da es um die Sicherheit unserer Männer geht. Nur dem Wunsche, daß alle Mitarbeiter jederzeit in guter körperlicher und seelischer Verfassung zur Arbeit kommen, kann nicht immer entsprochen werden. Mein Mann z. B. muß manchmal ohne entsprechende Nachtruhe seine Arbeitsstelle aufsuchen, da wir mit drei Personen (zwei Erwachsene und ein vier Monate alter Säugling) in einem 10 qm großen Zimmer wohnen, essen und schlafen müssen. Obwohl wir ein einigermaßen gutes Einkommen haben und gern bis 100,— DM Miete zahlen würden, haben wir noch keine Wohnung erhalten. Meist scheitert es an dem zu zahlenden Baukostenzuschuß, den wir nicht zahlen möchten, da unsere Ersparnisse für Möbel bestimmt sind. Es ist meine Auffassung, daß Sie nicht nur an das Wohl Ihrer Mitarbeiter im Betrieb denken sollten, sondern auch Anteil an ihren privaten Sorgen nehmen, da eine zufriedene und ausgeglichene Belegschaft nur zum Vorteil für Ihren Betrieb sein kann.

Frau B.

Selbstverständlich möchte jeder Betrieb Unfälle vermeiden. Aber ob Ihre These die allein richtige ist, möchte ich bezweifeln. Nicht nur die Ehefrauen allein tragen zu vielen Unfällen bei. Es gibt auch andere Gründe hierfür. Haben Sie schon einmal darüber nachgedacht, daß auch dem Betriebsklima Schuld gegeben werden kann? Wenn ein Betriebsleiter, Meister oder Vorarbeiter mit seinen Mitarbeitern Kameradschaft hält, können auch viele Unfälle vermieden werden. Deshalb möchte Ich Ihnen einen Vorschlag machen, der als Verbesserungsvorschlag gewertet werden kann. Senden Sie an alle Ihre Betriebsleiter Meister und Vorarbeiter auch so einen Brief und bitten Sie dieselben, den Arbeitern mit Rat und Tat zur Seite zu stehen, ihnen jederzeit zu helfen und die Unfallzahl wird noch fallen.

Frau P.

Sie haben recht, wenn Sie schreiben, ich hätte von meinem Mann von Ihrem Kampf gegen Unfälle gehört. Ich lese ständig die Werkzeitung von vorne bis hinten und habe großes Interesse an allem, was im Werk passiert. 1961 hat mein Mann 50jähriges Jubiläum. Mit Stolz denke ich daran, sollte er es erleben. Abgesehen von einer kleinen Verletzung am Fuß, hat er während dieser Zeit keinen Unfall gehabt. Im Verlauf seiner Arbeitsjahre hat er über vierzig Jahre am Feuer gestanden, während der letzten Jahre arbeitete er als Bote. Dies gilt als Treueposten mit Anerkennungslohn. Dieses erkenne ich dem Werk hoch an.

Die Eltern meines Mannes und auch ich haben stets dafür gesorgt, daß er ausgeruht und frühzeitig auf der Arbeit war. Arbeitswille und Arbeitspflicht sind eng einander verbunden. Hat der Mann ein geordnetes Heim, dann wird er auch im Beruf bei der Sache sein. Selbstverständlich passiert auch am Küchenofen zu Hause dann und wann mal ein Malheur. Aber das ist kein Vergleich mit einem Hochofen; wie viele Menschen sind dann in Gefahr. Darum ist äußerste Vorsicht geboten. Ein Mann soll daher ohne Belastung durch häuslichen Kummer seiner Arbeit nachgehen. Hat er als anständiger Mann oder Vater seine Schicht verfahren, hat er genug getan. Mit meinem Mann sind mehrere seiner Brüder und auch schon sein Vater lange Jahre bei der Hütte gewesen oder noch tätig.

Noch eins muß ich schreiben: Lieber etwas früher aufstehen und mit Ruhe den Arbeitsweg antreten. Es wäre sehr schön, wenn alle so denken würden.

Frau F.

Ein Brief, der heut' von Ihnen kam,
ich nahm ihn mir zu Herzen.
Bei Unfällen nach häuslichem Gram
gibt's vieles zu verschmerzen.

Ein Hüttenmann muß froh und frei
zu seiner Arbeit gehen.
Es kann bei diesem harten Job
schon grad genug geschehen!

Bei uns zu Haus' herrscht Fröhlichkeit,
wir freu'n uns unseres Lebens.
Doch wenn's im Werk dann oft nicht klappt,
ist Frauchens Tun vergebens.

Dort gibt's Intrigen, Dreck und Tratsch
„an Meisters Jacke ziehen",
und wem dies nicht gegeben ist,
den läßt man seitwärts liegen.

Da nützt gar keine Pünktlichkeit
und noch so guter Wille.
Er kommt sich vor wie nicht gescheit,
guckt dumm durch seine Brille!

Was andere vermurkst — vor ihm —
er rauft sich seine Haare,
als Ablöser der nächsten Schicht
bekommt er die Zigarre!

Da macht die Arbeit keinen Spaß.
Und kommt der Vater heim,
hat er auf's Hüttenwerk 'nen Gaß,
ich glaub, Sie seh'n das ein!?

Drum mein' ich, wär es angebracht,
auch dem Betrieb zu schreiben,
daß sowas immer, Tag und Nacht,
dort hat zu unterbleiben!

Eintracht muß herrschen wie zu Haus',
so wünscht ich's meinem Mann.
Dem Unfallteufel den Garaus
nur so man machen kann!

Ein klarer Kopf bleibt immer oben,
gibt's keinen Ärger auf der Schicht,
dann wird er Werk und Meister loben
mit arbeitsfreudigem Gesicht!

Frau B.

---

aus Harkorten an der Ruhr. Schon 1825 hatte er den Stoßseufzer getan: „Möge auch in unserem Vaterland bald die Zeit kommen, wo der Triumphwagen des Gewerbefleißes, mit rauchenden Kolossen bespannt, dem Gemeinschaftssinn die Wege ebnet..." Mit prophetischem Blick sah er Deutschlands industrielle Geltung voraus. Als Unternehmer wie auch als Abgeordneter des Preußischen Landtags setzte er sich immer wieder tatkräftig für den Eisenbahnbau ein. Der Bau der für die verkehrswirtschaftliche Erschließung des Ruhrgebiets so bedeutungsvollen Köln-Mindener Eisenbahn, durch die insbesondere auch die wirtschaftliche Entwicklung Oberhausens vorangetrieben wurde, ist nicht zuletzt sein Werk. Bereits 1833, zwei Jahre also vor der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke, erschien seine Schrift „Die Bahn von Köln nach Minden". Aber erst 15 Jahre später wurde diese wichtige Strecke, an der die Oberhausener Hochöfen liegen, gebaut. Im Laufe der Entwicklung griff ein Rad ins andere. Durch Eisen und Stahl wurde die Eisenbahn jedoch erst möglich. Ohne Stahl gäbe es keine Eisenbahn. Durch laufende Verbesserung der Stahlqualitäten, insbesondere durch neue Verfahren, die es ermöglichten, Stahl in Massen herzustellen, wurde die Eisenbahn zu dem, was sie heute ist. Es sind ja nicht nur die Schienen, die die Eisenbahn zur Voraussetzung hat, sondern auch alles andere, was die Bahn zum Betrieb braucht, ist aus Stahl: die ganze Lokomotive, die Wagen zum größten Teil, die Signale, die Stellwerke, die Drehscheiben — — Stahl überall. Dazu kommt die Kohle, von jeher mit dem Eisen aufs engste verbunden, die den Antriebsstoff für die Eisenbahn liefert. Sei es nun zur Feuerung der Kessel der Dampfloks oder zum Einsatz in den Kraftwerken, die den Strom liefern für die elektrifizierten Strecken. S.

Corporate Archives
thyssenkrupp





Neue Wohnungen für Gelsenkirchener Belegschaftsmitglieder

Im Zuge der Bebauung des Berger Feldes in Gelsenkirchen entstanden Ecke Surkampstraße und Darler Heide 52 Wohnungseinheiten für Belegschaftsangehörige unseres Drahtwerkes Gelsenkirchen. Die letzten dieser Wohnungen wurden Ende vergangenen Jahres bezogen. — — Gleichfalls für Gelsenkirchener Belegschaftsmitglieder wird am Rosenhügel, im Ortsteil Schalke, ein achtgeschossiges Wohnhochhaus mit insgesamt 40 Wohnungseinheiten gebaut. Kürzlich wurde der Richtkranz aufgezogen. Ähnlich wie die Oberhausener Hochhäuser wird das Gelsenkirchener Hochhaus mit allem neuzeitlichen Wohnkomfort ausgestattet, mit Müllschluckanlage, Aufzug, Haustelefon, Einbauküchen und natürlich Heizung.



Miet- und Lastenbeihilfen

Wir weisen nochmals darauf hin, daß die in der Ausgabe der Werkzeitschrift Nr. 12/60 ausführlich behandelten Miet- und Lastenbeihilfen ab 1. 1. 1961 durch eine Rechtsverordnung neugefaßt worden sind. Insbesondere die Einkommenshöhen sind revidiert worden. Dadurch könnte es möglich sein, daß früher gestellte Anträge jetzt berichtigt werden müssen. Auskünfte hierüber erteilt

in Oberhausen das Wohnungsbauförderungsamt, Abteilung Mietbeihilfen, Rathaus, Zimmer 652

in Gelsenkirchen das Bauverwaltungs- und Bauförderungsamt, Rathaus Buer, Zimmer 372.

Filmschauspieler als Werksbesucher

Eine Werksbesichtigung machte kürzlich der Filmschauspieler Dieter Borsche. Der Filmstar, der gegenwärtig von den Städt. Bühnen Oberhausen verpflichtet ist, zeigte sich von den Anlagen der Oberhausener Schwerindustrie sehr beeindruckt. Von rechts nach links: Werner Knauf, Geschäftsführer der Verkaufsanstalten Oberhausen; Dieter Borsche; Dipl.-Ing. Hans Rickmann, Assistent des Technischen Direktors; Borsche-Sohn Michael



Vor 15 Jahren: Der große Gasometer brannte fast völlig ab

Oberhausen hatte seine Sensation, als am 10. Januar 1946 der große Gasometer des Hüttenwerkes aus bis heute noch nicht restlos geklärter Ursache in Brand geriet und so schwer in Mitleidenschaft gezogen wurde, daß er völlig neu aufgebaut werden mußte. Der rund 350000 cbm fassende Behälter war in den Jahren 1928/29 — damals als der größte Gasometer des Kontinents — von der MAN gebaut worden. Während des Krieges erlitt er schwere Beschädigungen, die Ende 1944 zu seiner endgültigen Stillegung führten. Gleich nach Beendigung der Kampfhandlungen wurde mit dem Wiederaufbau begonnen. Am 15. Januar 1946 sollte er mit einer Teilmenge von 50000 cbm dem Betrieb wieder zur Verfügung stehen. Doch wenige Tage vorher ereignete sich der Großbrand. Erst am 1. Januar 1950 konnte dann der neue Behälter in Betrieb genommen und damit mit der Rationalisierung der Energiewirtschaft der Hütte begonnen werden.

DGB verhindert Unterwanderung

Anläßlich der Aufdeckung eines vom sowjetzonalen Gewerkschaftsbund in Westdeutschland aufgebauten Agentenrings warnt der DGB-Bundesvorstand erneut alle Gewerkschaftsmitglieder, kommunistischen Agenten Gehör zu schenken. Der Beschluß des Stuttgarter Bundeskongresses, durch den jeder Kontakt mit der SED und ihren Tarnorganisationen sowie dem ostzonalen FDGB abgelehnt wird, ist und bleibe für sämtliche Gewerkschaftsmitglieder bindend. Bisher, so stellt der DGB-Bundesvorstand fest, hätten der Deutsche Gewerkschaftsbund und die ihm angeschlossenen Industriegewerkschaften alle Unterwanderungsversuche von kommunistischer Seite zunichte gemacht. Als größte demokratische Organisation der Bundesrepublik sei der DGB damit zum stärksten Bollwerk gegen den Kommunismus überhaupt geworden. Er werde seine Aufklärungsarbeit und seinen Widerstand gegenüber allen Feinden der Demokratie entschlossen fortsetzen.

Brücken waren für Elektrifizierung der Bundesbahn nicht hoch genug und mußten angehoben werden





Durch die Elektrifizierung der Bundesbahn mußten mit Rücksicht auf die Oberleitungsdrähte verschiedene im Werksbereich gelegene Brücken gehoben werden. So ist bereits seit dem 15. April vorigen Jahres die Straßenbrücke im Zuge der Mülheimer Straße gesperrt. Die Brücke wird um 30 cm gehoben und zugleich auf 25,50 m verbreitert. Demnächst soll eine Fahrbahn für den Verkehr freigegeben werden. Um sogar 75 cm wurde die Henkelmann-Brücke und um 70 cm die Hausmann-Brücke gehoben. Die Klockesbrücke blieb im ursprünglichen Zustand; hier wurden die Gleise tiefer gelegt. An allen Brücken werden Schutzgitter angebracht, um ein Berühren der Oberleitungsdrähte durch Brückenpassanten zu verhindern.



ThyssenKrupp Corporate Archives

HOAG-Chronik

WERK OBERHAUSEN

Geburten:

19. 11.:
Otto Riemann, Sohn Dieter

25. 11.:
Manfred Schwarz, Sohn Ralf

27. 11.:
Rudolf Paßreiter, Tochter Andrea

2. 12.:
Ernst Sagorski, Tochter Petra

3. 12.:
August Krumrey, Tochter Elke

5. 12.:
Alfred Etzig, Tochter Cornelia; Theodor Jauer, Sohn Hans-Jürgen; Peter Meier, Tochter Beatrix Petra

6. 12.:
Kurt Lehnert, Sohn Peter Alfred; Alfons Rohling, Sohn Frank Josef

7. 12.:
Georg Janze, Sohn Klaus Rüdiger; Karl Köhnen, Sohn Thomas; Herbert Kusenberg, Sohn Jörg

8. 12.:
Gerd Fredersdorff, Sohn Jürgen; Alfred Holstein, Sohn Alfred; Harald Radkowski, Sohn Christian

9. 12.:
Kurt Lindackers, Sohn Dirk

10. 12.:
Werner Lewe, Tochter Hiltrud; Alfred Paßreiter, Sohn Claus Martin; Hans Stern, Tochter Beatrix

11. 12.:
Klaus Pöller, Tochter Jutta; Friedrich Wientgens, Sohn Klaus

12. 12.:
Wilhelm Hoven, Tochter Erika; Dieter Maes, Tochter Dagmar

13. 12.:
Konrad Lambert, Sohn Jürgen; Herbert Liebelt, Tochter Kornelia; Erich Schuster, Tochter Beate

14. 12.:
Ernst Herbst, Sohn Wolfgang; Wilhelm Koppers, Tochter Barbara

16. 12.:
Walter Jennen, Sohn Heinz-Georg; Harry Schultz, Tochter Birgit

18. 12.:
Edmund Schweda, Sohn Thomas

19. 12.:
Werner Stein, Sohn Andreas

20. 12.:
Karl-Heinz Elsing, Tochter Petra; Alfred Neugebauer, Sohn Stefan; Reinhold Uehner, Tochter Marion

21. 12.:
Günter Graf, Tochter Annette

22. 12.:
Eugen Wingert, Sohn Rüdiger

24. 12.:
Peter Dorweiler, Tochter Christel

27. 12.:
Heinz Bartz, Tochter Birgit; Manfred Berwanger, Sohn Ralf; Paul Doczik, Sohn Wolfgang; Werner Meyer, Tochter Martina

28. 12.:
Matthias Beier, Sohn Detlef; Lothar Bock, Tochter Cornelia; Alfred Drzymala, Sohn Ralf; Paul Lentzen, Tochter Andrea

29. 12.:
Wilhelm Drewsky, Tochter Claudia

30. 12.:
Helmut Preuß, Tochter Kerstin

4. 1.:
Theodor Eder, Sohn Wolfgang

Eheschließungen:

22. 11.:
Johanna Asshoff mit Karl-Heinz Grohmann

25. 11.:
Rüdiger Holzerland mit Marie-Luise Aschoff; Heinz Krüger mit Margarete Orzechowski; Johann Moritz mit Ingrid Günther

26. 11.:
Helmut Gardeniers mit Ellen Chrishaans

3. 12.:
Manfred Fischer mit Margrit Sturm; Helmut Justen mit Erika Adelheit Ferchert

8. 12.:
Karl Degeling mit Josephine Schaller

9. 12.:
Marijan Bolta mit Wilma Karoline Lücker; Hans Francki mit Ada Ursula Rödel; Dieter Konradt mit Hilde Schimmelpfennig; Friedhelm Krisang mit Christine Kovalski

14. 12.:
Manfred Boldt mit Maria Dönnhoff

15. 12.:
Horst Blum mit Gisela Beyer

17. 12.:
Erwin Dorroch mit Monika Maria Jachecki; Werner Ludwiczak mit Ursula Hesselmann

20. 12.:
Helmut Papert mit Heidemarie Großart; Kurt Rogge mit Christine Kazda

23. 12.:
Manfred Schönbeck mit Erika Schoffs; Bruno Schreiber mit Blondina Diehl; Günter Zander mit Ursula Baumgart

27. 12.:
Wolfgang Renkel mit Christel Dyszkant

WERK GELSENKIRCHEN

Geburten:

6. 12.:
Kurt Pohlenz, Tochter Evylin

10. 12.:
Helmut Neumann, Tochter Ute

12. 12.:
Helmut Laser, Sohn Helmut

22. 12.:
Clemens Münstermann, Sohn Martin

30. 12.:
Stephan Kreft, Sohn Gerhard

31. 12.:
Herbert Bock, Tochter Sabine; Walter Schramm, Tochter Birgit; Johann Timte, Tochter Ulrike

Eheschließungen:

3. 11.:
Emil Piotrowski mit Brunhilde Gotthardt

24. 11.:
Friedhelm Siemann mit Erika Cruppa

9. 12.:
Paul Ryck mit Ilse Deutscher

15. 12.:
Lothar Sefczik mit Christel Kübler

16. 12.:
Herbert Kopetsch mit Eva-Maria Müller

27. 12.:
Wolfgang Schleußer mit Annita Schmidt

Jubilare im Monat Januar

40jähriges Dienstjubiläum

Johann Angenendt, Blechwalzwerk

Walter Bartz, Block- und Profilwalzwerke

Otto Jettkant, Siemens-Martin-Stahlwerk

Johann Jung, Maschinenbetriebe

Wilhelm Knack, Maschinenbetrieb

Benedikt Lörscher, Baubetrieb Stahl- und Walzwerke

Michael Prentki, Maschinenbetrieb

Johann Rathenow, Baubetrieb Stahl- und Walzwerke

Erich Renz, Kaufmännischer Wiegedienst

Josef Schmidt, Versuchsanstalt

Konrad Schreiber, Maschinenbetrieb

Anton Weibels, Versuchsanstalt

Hans Wolfram, Block- und Profilwalzwerke

Bruno Zühlke, Thomas-Stahlwerk

25jähriges Dienstjubiläum

Heinrich Bruns, Versuchsanstalt

Paul Bühren, Baubetriebe

Peter Dorweiler, Blechwalzwerke

Josef Hartmann, Thomas-Stahlwerk

Peter Joling, Block- und Profilwalzwerke

Matthias Krisor, Maschinenbetrieb

Fritz Link, Werk Gelsenkirchen

Karl von Schwartzenberg, Thomas-Stahlwerk

Adolf Sinning, Abteilung Verkehr

Bruno Sledzik, Maschinenbetrieb

Sie gingen von uns

29. 11.:
Heinrich Niehaus, Pensionär

3. 12.:
Friedhelm Bender, Werkschutz

4. 12.:
Robert Lotze, Hochöfen; Albert Schnaubelt, Pensionär

5. 12.:
Heinrich Kaal, Pensionär; Josef Plenk, Baubetrieb Stahl- und Walzwerke

7. 12.:
Gustav Konietzka, Pensionär; Anton Steinmann, Pensionär

8. 12.:
Binosa Datta, Hauptverwaltung

13. 12.:
Walter Dreher, Hafen Walsum; Edmund Raca, Werk Gelsenkirchen

14. 12.:
Friedrich Ueberbach, Pensionär

16. 12.:
Josef Schmitz, Elektrischer Betrieb Hochöfen

18. 12.:
Walter Nießing, Betriebsabrechnung

20. 12.:
Nikolaus Weinem, Maschinenbetrieb

23. 12.:
Wilhelm Höfer, Kaufmännischer Wiegedienst; Gustav Stelter, Pensionär

24. 12.:
Bernhard Brans, Pensionär

25. 12.:
Konrad Kiefer, Pensionär

29. 12.:
Johann Ewecker, Pensionär; Eugen Schlaak, Maschinenbetrieb

thyssenkrupp Corporate Archives



Maskenball im Betrieb

Ich möchte einmal Karneval feiern im Betrieb. Ohne Kostüme, ohne Musik, ohne Alkohol — aber bestimmt nicht ohne Fröhlichkeit und Spaß. Hören Sie, wie ich mir das denke...

Hauptvergnügen im Fasching ist es doch, in eine andere Haut zu schlüpfen, sich zu verkleiden. Ohne jedes Kostüm geschieht das auf meinem Betriebs-Faschingsball sehr drastisch. Keine Veränderung der Kleidung, sondern eine Veränderung der Aufgaben. Das wird lustig.

... und lehrreich dazu!

Jeder Klugschwätzer wird dann bald erkennen, daß die Aufgaben anderer gar nicht so leicht sind, wie sie aussehen. Und das ist schon etwas wert.

Der sehr geehrte Herr Lehrling wird an der Stelle des Ausbilders stehen. Und mit Vergnügen wird der Ausbilder die Werkstatt kehren, während der Lehrling sich mit allerlei Schreibkram — so ganz nebenbei — wird herumschlagen müssen.

Aber auch der Meister bekommt seinen Teil ab, wenn er spornstreichs für die ganze Abteilung Limonade, Milch und Brötchen herbeischleppen muß. Ich sehe auch schon, wie einige Abteilungsleiter mühsam ein Diktat aufnehmen, während ihre Sekretärinnen rauchend den Raum durchmessen und mehr oder weniger zusammenhanglose Sätze zu bilden versuchen.

Das Gros der Angestellten steht an diesem Tage natürlich im Betrieb. Nach kurzer Zeit flucht es bereits lauter als jeder in Ehren ergraute Vorarbeiter. Die Angestellten stoßen sich an den Hebeln, schimpfen auf den Einkauf, den sie mit unsinnigen Reklamationen überschütten, verdursten fast vor Hitze, erfrieren fast vor Kälte, vergessen den Schichtwechsel und suchen in dunklen Ecken nach ihren abgerissenen Knöpfen. Großes Gedränge herrscht in den Verwaltungsabteilungen. Hier regieren heute vorzugsweise Produktionsarbeiter und Handwerker. Soeben trägt man einen heraus, den das Telefongebimmel bereits wahnsinnig gemacht zu haben scheint. Andere wühlen in Akten, suchen nach Formularen und schlagen sich mit den gelben, grünen, blauen, roten Durchschlägen herum. Es ist eine Freude, diesem Treiben zuzuschauen.

Die Putzfrauen sind an diesem Tage für die Werbung verantwortlich. Sie schmieden eifrig Verse, malen gewaltige Plakate und veranstalten bei ihrer aufreibenden Arbeit ein Durcheinander und — mit Verlaub — einen derartigen Dreck, daß sie im umgekehrten Falle der Werbeabteilung längst die Freundschaft gekündigt hätten.

Der Redakteur der Werkzeitschrift wurde völlig erschöpft im Bahnhofsrestaurant gesichtet. Er arbeitet heute als Verkäufer. Seine Hacken sind schief, und auch seinen Gesichtszügen fehlt das sonst unerschütterliche Ebenmaß. Einige Verkäufer bemühen sich dafür um die Werkzeitschrift. Sie haben bis zur Stunde 6000 Blatt feinsten Schreibmaschinenpapiers verschrieben, wurden in der Druckerei verprügelt, fielen bei einem Reportagebesuch um ein Haar vom Schornstein und machten sich allgemein noch unbeliebter, als es sonst je der arme Redakteur vermag, wenn er im Betrieb nach Neuigkeiten vorspricht.

Sogar der Aufsichtsrat hat sich eingefunden. Er verwaltet für einen Tag die Dinge, die er sonst nur zu genehmigen hat: die Sozialleistungen und -einrichtungen. Ein Aufsichtsratsmitglied betätigt sich als Werksarzt und verschreibt grundsätzlich — solange der Vorrat reicht — Hansaplast und Abführmittel. Andere Herren betreuen mit kaum größerem Erfolg die Werkbücherei, die Betriebskrankenkasse und das Werksgasthaus. Einer von ihnen, ein Finanzgenie, verrechnet sich an der Kantinenkasse in hoffnungsloser Weise.

Der Betriebsrat sitzt im Vorstand. Man ist sehr großzügig und hat bereits in den Mittagsstunden sämtliche Konten überzogen. Um den drohenden Konkurs abzuwenden, werden bis zum Nachmittagskaffee alle Vergünstigungen wieder zurückgezogen. Da man sich aber über diese Maßnahme nicht ganz einig wird, geben einige Herren ihren Rücktritt bekannt, und der Rest schlüpft durch eine Hintertür aus dem Hause.

Die Werksärztliche Dienststelle hat den Empfang übernommen und empfängt jeden Besucher mit Hörrohr und Spritze.

Inzwischen hantiert die Personalabteilung in der Küche. Tausend Liter kochenden Wassers brodeln fröhlich auf den Herden. Die Küche ist in Qualm gehüllt. Aber wo sind die Würstchen geblieben? Warum hat der Personalchef noch nicht die Kartoffeln geschält? Braucht man für die Nudelsuppe ein Pfund, ein Kilo, einen Zentner oder gar eine Tonne Salz? Der Werkspsychologe rast zum Telefon und ruft seine Frau um Hilfe.

Wahrlich, es ist ein fröhliches Faschingstreiben!

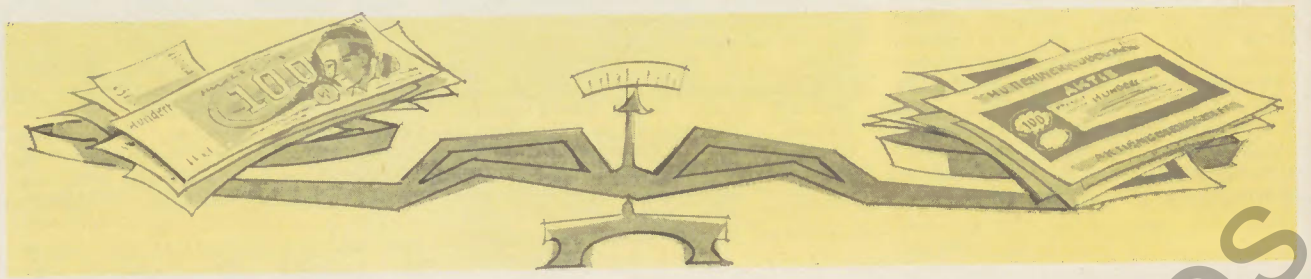
Am nächsten Morgen haben alle einen Kater und sind wieder für ein Jahr — vernünftig! *Michael Schiff*



ddr-wissenschaft.com
Bundesarchiv

reichend diskutiert worden. Wenn man diese Erörterungen untersuche, ergebe sich der diskussionswürdige Extrakt des zweifellos vorhandenen Einflusses der Arbeitszeitverkürzung auf das gesamte deutsche Sozialprodukt. Für jede Wirtschaftspolitik – und auch tarifvertragliche Vereinbarungen seien ein Teil der Wirtschaftspolitik – sei zu beachten, daß der mögliche volkswirtschaftliche Zuwachs entscheidend von der Zahl der geleisteten Arbeitsstunden abhänge. In dem Maße, wie die Arbeitszeit verkürzt werde, verzichte man eventuell auf einen Teil sonst möglichen wirtschaftlichen Wachstums. Man werde zwar einwenden, daß – wie unsere Hüttenzahlen zeigten – die Leistung je Arbeiter auf 14,7 Tonnen Rohstahl je Monat angestiegen sei. Andererseits müsse man sich bei der Beurteilung solcher „Produktivitätszahlen" die Wirkung des hohen Produktivitätseffektes der neuen Investitionen, des intensiveren Einsatzes der Belegschaft und nicht zuletzt der hohen derzeitigen Marktausnutzung infolge bester Absatzverhältnisse vor Augen halten. Allein eine Verminderung der letztgenannten hohen Kapazitätsausnutzung werde bei einer eventuellen künftigen Arbeitszeitverkürzung die sogenannte „Produktivität" der Stahlindustrie, ja der gesamten Wirtschaft, empfindlich beeinträchtigen.

Direktor Butschkau erinnerte daran, daß er in den früheren Hauptversammlungen der HOAG wiederholt auf die wirtschaftliche und moralische Bedeutung der Unfallverhütung hingewiesen habe, insbesondere auf den Nachdruck, den unser Werk dieser Aufgabe widme. Leider aber sei es uns im Berichtsjahr nicht gelungen, uns dem allgemein steigenden Trend der Unfälle zu entziehen, obwohl der Abstand der Hütte zum allgemeinen Status noch immer beträchtlich sei. Er schilderte, daß sich die allgemeinen Unfallzahlen seit Kriegsende bis auf einen Satz von 11,3 Unfällen je 1000 Beschäftigten im Jahre 1957 langsam, aber stetig verbessert hätten, nun aber sei eine um so stärkere Verschlechterung festzustellen, welche die Zahl im Jahre 1960 bis auf 14,3 Unfälle auf je 1000 Beschäftigte habe steigen lassen. Diesem Trend hätten sich auch die Wegeunfälle angeschlossen. Beunruhigend dabei sei die Feststellung, daß sich in den für einen Vergleich in Frage kommenden Ländern England und USA seit 15 Jahren ein ununterbrochener Trend nach unten zeige, der insbesondere in USA phantastisch anmutende Ergebnisse bringe. Die absolute Notwendigkeit, Unfälle zu verhüten, sei dort offenbar ganz anders in das allgemeine Bewußtsein des Volkes eingedrungen als bei uns.
Als demgegenüber recht erfreulich bezeichnete er die Situation im Krankenwesen. Hier habe die Betriebskrankenkasse der Hütte es seit einer Reihe von Jahren fertiggebracht, einen Beitragssatz von 6,8 Prozent aufrechtzuerhalten, was von der Disziplioniertheit der Oberhausener Hüttenwerker zeuge.



ZUR DIVIDENDE

Während man uns im letzten Jahr bei einem Dividendenvorschlag von 10 Prozent in manchen Kommentaren „höhere Dividende aus vermindertem Ertrag" vorgeworfen habe, werde diesmal die Frage gestellt, ob nicht die Aktionäre mit einem noch höheren Betrag als 12 Prozent an dem zweifellos guten Geschäftsergebnis hätten beteiligt werden können. Zu dieser Frage sprach der Aufsichtsratsvorsitzende einige „offene Worte". Zunächst, so sagte er, müsse man Dividende und Aktienkurs auseinanderhalten. Was die Dividende anlange, so sei die Erhöhung von 10 auf 12 Prozent (= 2,7 Prozent des Umsatzes) auf das inzwischen erhöhte Grundkapital des Unternehmens einstimmig von Vorstand und Aufsichtsrat beschlossen worden. Bei der Struktur unseres Unternehmens seien sorgfältige und vorsichtige Überlegungen durchaus angebracht, zumal die künftige Entwicklung – vor allem auf dem Gebiet des Bergbaus – ständig berücksichtigt werden müsse. Nicht zuletzt auch werde Wert gelegt auf eine gewisse Kontinuität der Dividendenpolitik.

Was den HOAG-Börsenkurs anlange, so habe ihm kürzlich ein Aktionär geschrieben, daß die Presse zwar – völlig zutreffend – berichtet habe, bei der HOAG stünde das Wirtschaftsbarometer auf Schön-Wetter, und daß dafür auch die gute Dividende, aber gar nicht unsere Börsenkurse sprächen.

An die Aktionäre gewandt, meinte Dr. Butschkau, daß dieser Hinweis auf die „offensichtlich unterbewertete Kursnotiz" sich in der Tat als zutreffend erweise. Hieran anknüpfend, unterbreitete er eine recht interessante Ausrechnung. Wenn man die deutschen Aktiengesellschaften einteile in vier Gruppen – Eisen schaffende Industrie, sonstige Grundstoffindustrien, Metall verarbeitende Industrien und sonstige verarbeitende Industrie –, so ergebe sich, daß die Durchschnittskurse während des Jahres 1960 bei der Eisen schaffenden Industrie von 362 auf 336 Prozent und bei der sonstigen Grundstoffindustrie von 336 auf 326 Prozent gesunken seien, wogegen bei der Metall verarbeitenden Industrie ein Anstieg von 583 auf 897 Prozent und bei der sonstigen verarbeitenden Industrie von 538 auf 738 Prozent festzustellen war. Dr. Butschkau gab an, daß dieser Untersuchung ein erfaßbares Nominal-Aktienkapital von 16,3 Mrd. DM zugrunde liege. Dabei seien die Dividenden bei allen Gruppen im letzten Geschäftsjahr ungefähr im gleichen Ausmaße gestiegen, und zwar bei der Eisen schaffenden Industrie von 9 auf 10 Prozent, bei der Metall verarbeitenden Industrie von 10,8 auf 11,8 Prozent, bei der sonstigen Grundstoffindustrie von 9 auf 9,8 Prozent und bei der sonstigen verarbeitenden Industrie von 12 auf 13,4 Prozent. Dies bedeute, daß die Rendite – d. h. das Verhältnis Kurswert zum Ertrag – bei der Eisen schaffenden Industrie erheblich gestiegen sei (von 2,5 auf 3 Prozent), bei der sonstigen Grundstoffindustrie von 2,6 auf 3 Prozent, wogegen die Rendite bei der Metall verarbeitenden Industrie von 1,8 auf 1,3 Prozent und bei der sonstigen verarbeitenden Industrie von 2,2 auf 1,8 Prozent sank. Bei der HOAG habe am Bilanzstichtag die Rendite bei 4,1 Prozent und Ende Januar bei 4,3 gelegen.

Zur Begründung dieser erstaunlichen Entwicklung, daß nämlich bei der Fertigungsindustrie die Rendite sinkt und bei der Grundstoffindustrie steigt, sei natürlich ein ganzer Komplex von Fragen anzuführen, die sowohl rationaler wie irrationaler Natur seien. Die Psychologie der heutigen Effektenkäufer spiele eine ebenso große Rolle wie gewisse Wandlungen in den Anlagegewohnheiten des Inlandes als auch ebensosehr des Auslandes. Man wisse, in welchem Maße insbesondere Anlagekäufe des Auslandes die Kurse der Fertigungsindustrie in die Höhe getrieben hätten; man wisse aber auch, wie leicht solche Kurse durch Auslandsverkäufe zu erschüttern seien, was wiederum mit dem allgemeinen politischen Spannungsbild der Welt auf das engste zusammenhänge. Insgesamt könne man sagen, daß hinsichtlich der Grundstoffwerte eine gewisse Abneigung zu spüren sei, was sich durch die Furcht vor eventuellen staatlichen Eingriffen erkläre.

Jedem Anleger aber könne man HOAG-Aktien empfehlen, weil sie billig seien, ein hervorragendes Werk repräsentierten und eine gute Rendite ergäben.

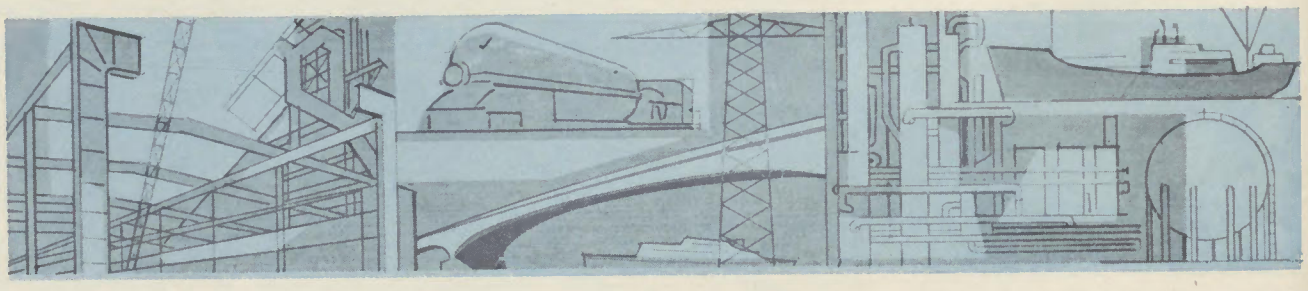


Direktor Herbert Heinz, Vorstandsmitglied unserer Gesellschaft, hat – wie Aufsichtsratsvorsitzender Dr. Butschkau in der Hauptversammlung bekanntgab – mit Rücksicht auf seine Gesundheit auf Entlassung aus seinem Amt gebeten. Bei dieser Gelegenheit sprach Dr. Butschkau Dank und Anerkennung für die verdienstvolle Arbeit von Direktor Heinz aus, der mit Beginn dieses Jahres aus dem Vorstand ausgeschieden ist. Seit 1952 war Direktor Heinz kaufmännisches Vorstandsmitglied der Bergbau-AG Neue Hoffnung, seit der Umwandlung gehörte er zum Vorstand der Gesamtgesellschaft.

Veränderung im Vorstand



Stellvertretendes Vorstandsmitglied unseres Unternehmens ist seit dem 1. Januar dieses Jahres Dr.-Ing. Wilhelm Kleingrothaus. 1902 in Gelsenkirchen geboren, ging er nach dem Chemiestudium an der TH Karlsruhe, dem Diplom-Examen und der Promotion zum Dr.-Ing. zunächst zum Bergbau der Vereinigten Stahlwerke, Gruppe Bochum. 1935 kam er – als Betriebsführer der Kokerei Zeche Jacobi – zum GHH-Bergbau. 1947 wurde er Direktor der Kokereibetriebe der Neuen Hoffnung. Von 1954 bis zur Umwandlung war Dr. Kleingrothaus bereits stellvertretendes Vorstandsmitglied der Bergbau-AG Neue Hoffnung.



ZUKUNFTSAUSSICHTEN

Die derzeitige Geschäftsentwicklung und die weiteren Zukunftsaussichten der deutschen Volkswirtschaft würden von der Tatsache bestimmt, daß wir sowohl auf dem Arbeitsmarkt als auch hinsichtlich der Kapazitäten vieler Wirtschaftszweige, insbesondere aber in der Montanindustrie – mit dem Kopf an die Decke anstießen. Es sei wohl kaum anzunehmen, daß das Tempo der Entwicklung so weitergehen werde. Was die HOAG angehe, so ließen bereits die Zahlen des ersten Quartals des laufenden Geschäftsjahres erkennen, daß die Zuwachsraten des Berichtsjahres sich nicht wiederholen würden. Auf lange Sicht müsse auch berücksichtigt werden, daß für die Ruhrhütten mit dem Strukturwandel auf dem Energiemarkt der Vorteil schwinde, der sich ursprünglich durch den Standort auf der Kohle ergab. Bei der Erzversorgung werde die Verlagerung zu den entfernteren Bezugsquellen anhalten. Der bisher einmalige Fall, daß in einer Hoch- und Überkonjunktur die Rohstoffpreise nicht nur für die Stahlindustrie stabil geblieben seien, dürfe nicht für die Zukunft unterstellt werden. Für die Kohlenseite insbesondere bleibe der Strukturwandel auf dem Energiesektor und das Problem der Kostensteigerungen entscheidend und risikoreich.

Das Tempo der technischen Evolution nehme noch immer zu, was dazu führe, daß auch Investitionen eher ersetzt werden müßten, als es ihrer eigentlichen Lebensdauer entspreche. Gerade deshalb müßten wir unser Unternehmen finanziell so festigen, daß es größere Konjunktureinbrüche überstehen und sich auch im schärfsten Wettbewerb behaupten könne, was ja letzten Endes zum Vorteil der Aktionäre wie auch der Belegschaft ausschlagen müsse.

thyssenkrupp Corporate Archives