Echo der Arbeit

HÜTTENWERK OBERHAUSEN AKTIENGESELLSCHAFT



Krupp Corporate Archives

4

Verlagspostamt Oberhausen (Rheinland)



Das kam in der Geschichte des Hafens Walsum auch noch nicht oft vor, daß der Hafenbetrieb einige Wochen lang ruhte, weil sich „Vater Rhein" gleichsam in ein polares Eismeer verwandelt hatte. Nachdem man sich gegen die „sibirischen Kältewellen" mit allen Mitteln hartnäckig, allerdings vergeblich gewehrt hatte, kam der denkwürdige 11. Februar, an dem der letzte mit Erz beladene Schleppkahn entladen wurde, da der Betrieb im Südhafen um null Uhr stillgelegt werden mußte. Erst am 5. März konnte der Hafenbetrieb wieder aufgenommen werden.

JAHRGANG 7 10. MÄRZ 1956 4

AUS DEM INHALT:

Prämientabelle

*

Die HOAG mit den Augen der Verkehrspolizei gesehen

*

Winterlicher Nachklang

*

Direktor Siering erläutert die Bilanz

*

Von Jahr zu Jahr mehr Verbesserungsvorschläge

*

Neues Mannschaftsgebäude auf EO I

*

HOAG-Chronik

*

Neues vom Vorschlagswesen

ECHO DER ARBEIT Herausgeber: Hüttenwerk Oberhausen Aktiengesellschaft. Verantwortlich: Direktor Karl Strohmenger. Red.: Karl-Heinz Sauerland, Oberhausen (Rhld.), Werksgasthaus. ECHO DER ARBEIT ist eine zweimal monatl. erscheinende Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Hüttenwerk Oberhausen AG. Auflage: 17000 Expl. VVA-Druck, Oberhausen. Klischees: Vignold, Essen.

Man kann auch zuviel arbeiten!

Als wir 1945 vor den Trümmern unserer Existenz standen, als Millionen nur noch das besaßen, was sie auf dem Leibe oder in einem Brotbeutel trugen, begannen wir zu arbeiten. „Hilf Dir selbst, dann hilft Dir Gott!" wurde zur Alternative derer, die überleben wollten. Und wer wollte das nicht? — Als nach der Währungsreform dann arbeiten auch wieder sinnvoll wurde, als man mit dem, was übrigblieb, nicht mehr zum Schwarzen Markt lief, um zusätzlich ein Brot oder ein halbes Pfund Margarine zu ergattern, sondern mit dem verdienten Geld wieder anschaffen und planen konnte, da brach ein Arbeitsfanatismus aus, wie es ihn in unserer Geschichte noch nicht gegeben hatte. So wurde das „Deutsche Wunder".

*

Inzwischen schreiben wir das Jahr 1956, und die größte aller Kraftanstrengungen ist noch immer nicht abgeklungen. Es gibt Leute, die offensichtlich den Maßstab dafür verloren haben, was man seinem Körper auf die Dauer ungestraft zumuten kann und darf. Sie reißen sich noch immer nach jeder Überstunde und Sonntagsschicht, und ihre Familien kennen sie nur noch als abgespannte, mürrische und erschöpfte Männer, die gerade noch Zeit finden zu essen und — wenn es hoch kommt — einmal in der Woche ins Kino zu gehen. Ein großes Wettrennen ist unter ihnen ausgebrochen, wer sich „mehr erlauben kann". Fünfjährige Kinder müssen unbedingt einen Ballonroller haben, eine Musiktruhe oder ein Fernsehgerät muß statt des Radios her, und das Schlafzimmer darf keinesfalls unter 1475,— DM kosten.

Als kürzlich ein großes Werk bei Köln die Fünftagewoche einführte, nahmen ein Teil der Männer samstags zusätzlich andere Arbeit an. Der Sinn dieser Errungenschaft wurde damit zum Widersinn.

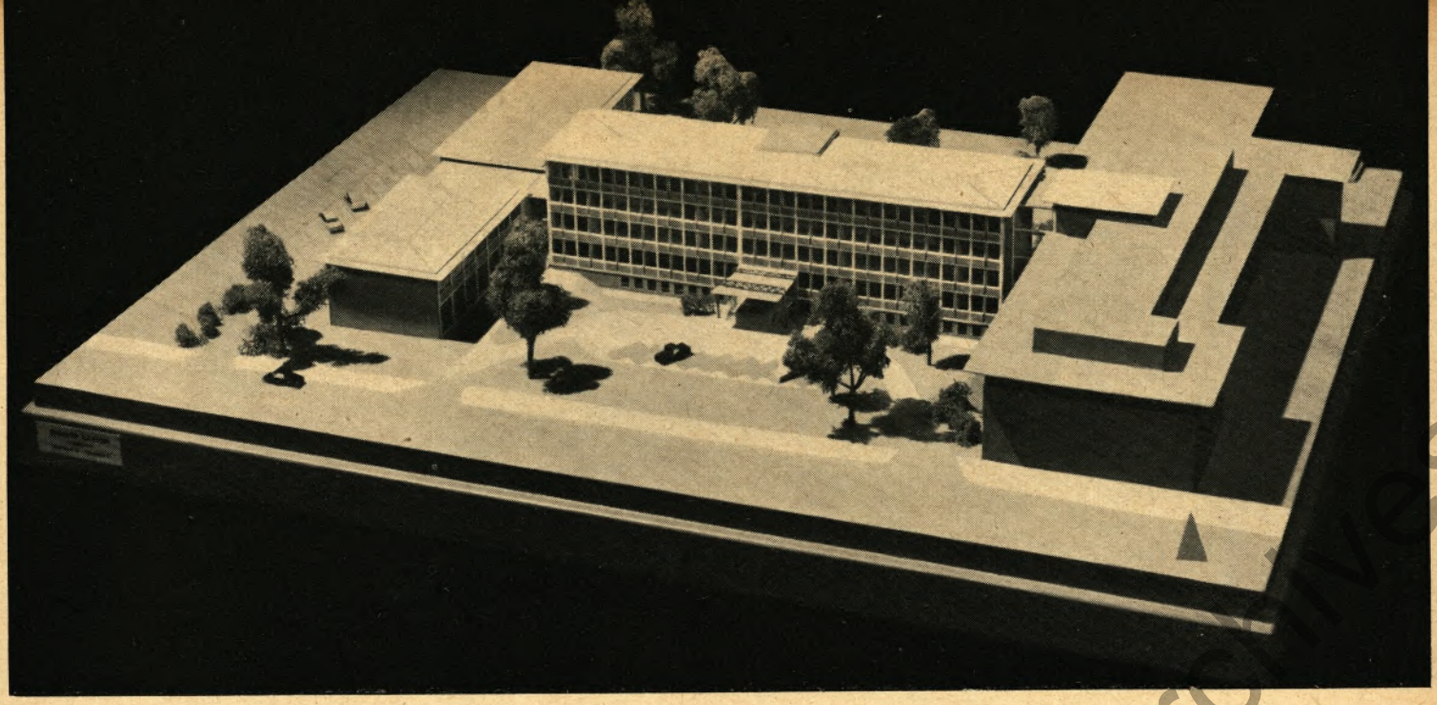
Wenn bei uns systematisch auf einen Abbau der Überstunden hingearbeitet wird, sind davon durchaus nicht alle angetan. Unser Grundsatz: „Sonntagsarbeit so wenig wie nur irgend möglich — wenn aber unvermeidbar, dann wird abgefeiert!" sehen sie geradezu als Angriff auf erworbene Rechte an. Daß es den Verantwortlichen dabei ganz und gar nicht um das Geld, sondern lediglich um die Gesundheit ihrer Männer geht, glauben sie einfach nicht. Und daß die Ärzte unwiderlegbares Material bereithalten und nachweisen, daß die „Managerkrankheit" immer breitere Schichten erfaßt, ebenfalls nicht. Erst wenn das eigene Herz sich meldet, wenn der Arzt mit einem bedrohlichen Kardiogramm die Quittung für jahrlange Überbeanspruchung, Unrast und Hetze überreicht, sind sie zu überzeugen. Ein deutscher Landesbischof sprach kürzlich von einer „krankhaften Arbeitswut", die bei uns die Menschen befallen habe.

Es ist schon so: man kann auch zuviel arbeiten!

*

Die Psychologen meinen übrigens, daß dieser Drang nach immer mehr Arbeit, Überstunden und Betriebsamkeit im Grunde nur eine Flucht vor der eigenen Leere darstellt. Viele von uns können mit ihrer Freizeit nichts mehr anfangen; sie haben verlernt, ein Steckenpferd zu haben, mit ihren Kindern zu spielen und in einem Freundeskreis das zu pflegen, was man gemeinhin unter „Privatleben" versteht. Und diese Leere ist auch nicht mit Kino, Radio und anderen Unterhaltungskonserven zu überdecken. Sie kann nur langsam und durch gründliche Umstellung von innen her wieder zuwachsen.

thyssenkrupp Corporate Archives



Erweiterte Hauptverwaltung ändert Straßenbild

Der alte Bau unserer Hauptverwaltung in der Essener Straße reichte schon längst nicht mehr aus. Nicht nur, daß die darin untergebrachten Dienststellen mehr als beengt arbeiten mußten, sondern es lagen auch weitere Abteilungen, wie Werksbücherei, Ärztliche Dienststelle, Betriebskrankenkasse, Werkschutz, Arbeitsschutz, Wohnungsverwaltung, Lochkartenabteilung und Pressestelle verstreut und räumlich weit voneinander entfernt. Nun soll endlich dieser auf die Dauer unhaltbare Zustand abgeändert und die genannten Stellen sollen organisch in einem neuen Erweiterungsbau im Anschluß an das jetzige Verwaltungsgebäude zusammengelegt werden.

Geplant ist ein viergeschossiges Hauptgebäude, das mit der alten Hauptverwaltung in Verbindung steht, sowie ein zweigeschossiger Quertrakt. Da der parallel zur Essener Straße stehende Hauptbau etwas zurückgesetzt wird, ergibt sich nach der Fertigstellung und nach dem Abbruch der Häuser, die noch aus der Gründerzeit stammen, zukünftig ein ausgedehnter Vorplatz mit Grünanlage.

Der neue Hauptbau soll in erster Linie Verwaltungsstellen aufnehmen. Der Seitenflügel ist für die Unterbringung der Betriebskrankenkasse, der Werksbücherei sowie der Ärztlichen Dienststelle mit Behandlungsräumen und Bädern gedacht. Vor allem letztere war unzureichend untergebracht, und ihre Räume entsprechen nicht modernen Erfordernissen. Außerdem sollen in diesem Gebäude auch die Lohnrechnung (bisher im Keller der alten Hauptverwaltung) und die Lochkartenstelle Aufnahme finden.

Der Nebenflügel mit seinen zahlreichen Dienststellen, die starken Publikumsverkehr haben, erhält einen besonderen Zugang von der Essener Straße her. Durch die Zusammenfassung dieser Stellen werden den Belegschaftsmitgliedern zukünftig viele Laufereien erspart bleiben, die bisher unvermeidlich waren. So kann der einzelne z. B. nach dem Besuch der Ärztlichen Dienststelle sofort im gleichen Gebäude die Lohnstelle der Krankenkasse und gegebenenfalls auf dem gleichen Wege auch die Werksbücherei aufsuchen.

Das viergeschossige Hauptgebäude wird eine Grundfläche von 65 × 14 m, der zweigeschossige Seitenflügel eine solche von 60 × 14 m haben. Die nutzbare Fläche beider Bauwerke beträgt etwa 4000 m².

Die alten Häuser an der Nordseite der Essener Straße zwischen Tor 8 und der jetzigen Hauptverwaltung werden schon in wenigen Monaten diesem neuen Bauvorhaben gewichen sein. Die hinter dem neuen Hauptgebäude liegende Freifläche wird ebenfalls zu Grünanlagen und Parkplätzen umgebaut.

Die Stadt Oberhausen wird durch diese Neugestaltung um ein weiteres modernes, repräsentatives Bild bereichert.

Unfallverhütungs-Preisausschreiben

Ein großer Teil der weit über 1½ Millionen Unfälle, die den gewerblichen Berufsgenossenschaften jährlich gemeldet werden, ereignet sich beim Transport von Hand, beim Auf- und Abladen, beim Heben und Tragen von Lasten aller Art. Viele dieser Unfälle könnten durch einfache technische Hilfsmittel vermieden werden, welche die Lastenbewegung leichter und damit ungefährlicher machen. In manchen Betrieben werden derartige Hilfsmittel mit so gutem Erfolg verwendet, daß sie auch anderen bekanntgegeben werden sollten. Wir fordern daher auf, uns

Technische Hilfen beim Transport von Hand

bekanntzugeben, die geeignet erscheinen, Unfälle beim Transport zu vermeiden.

Teilnahmebedingungen:

1. Teilnahmeberechtigt ist jede in der Bundesrepublik Deutschland einschließlich West-Berlin wohnende Person mit Ausnahme der Preisrichter.
2. Zur Auszeichnung besonders unfallverhütender Vorschläge werden folgende Preise ausgesetzt:

1 Preis	von DM 2000,—	DM 2000,—
2 Preise	von DM 1000,—	DM 2000,—
4 Preise	von DM 500,—	DM 2000,—
5 Preise	von DM 200,—	DM 1000,—
10 Preise	von DM 100,—	DM 1000,—
22 Preise	im Gesamtwert von	DM 8000,—

3. Über den Wert der eingehenden Vorschläge entscheidet unter dem Vorsitz des Leiters der Zentralstelle für Unfallverhütung, Ministerialrat a. D. Dr.-Ing. Kremer, ein Preisrichterkollegium, dessen Entscheidungen unanfechtbar sind.
4. Die Einsendungen müssen bis zum 31. März 1956 abgeschickt sein. Im Zweifelsfall entscheidet der Poststempel. Sie sind an die

Zentralstelle für Unfallverhütung
Bonn, Reuterstraße 157/159

zu adressieren. Oberhalb der Anschrift ist der Vermerk „Preisausschreiben Transport" anzubringen. Jede der Einlagen ist mit einem vom Einsender zu wählenden Kennwort zu bezeichnen; Name und Anschrift des Einsenders dürfen aus den Einlagen nicht ersichtlich werden. Den Einlagen ist ein verschlossener Briefumschlag beizufügen, der den Namen und die Anschrift des Einsenders enthält; auf dem Umschlag darf nur das Kennwort angebracht sein.

5. Anfragen bleiben unbeantwortet.
6. Wettbewerbsfähig sind nur Vorschläge, die noch nicht allgemein bekannt sind. Die Feststellung, ob ein Vorschlag „allgemein bekannt" ist, treffen die Preisrichter unanfechtbar.
7. Wettbewerbsfähig sind nur Vorschläge, die von ihrem geistigen Urheber oder dem jetzigen Eigentümer der Urheberrechte eingereicht werden. In Zweifelsfällen sind die Preisrichter berechtigt, Vorschläge vom Wettbewerb auszuschließen. Die Verantwortung für eine etwaige Verletzung von Urheberrechten trägt der Einsender.
8. Die Einsendungen bleiben Eigentum der Einsender. Die Zentralstelle für Unfallverhütung hat das Recht, aber nicht die Pflicht, prämiierte Einsendungen nach Belieben bekanntzugeben und zu empfehlen.
9. Die Einsender prämiierter Vorschläge werden von der Zentralstelle für Unfallverhütung im August 1956 benachrichtigt unter gleichzeitiger Übermittlung des zuerkannten Geldpreises. Nicht prämiierte Vorschläge werden nur dann zurückgesandt, wenn ausreichendes Porto beigefügt war. Die Rücksendungen erfolgen August bis September 1956.
10. Das Ergebnis des Preisausschreibens wird im August oder September 1956 in den Zeitschriften DIE BERUFSGENOSSENSCHAFT und UNFALLWEHR, beide herausgegeben vom Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften, Zentralstelle für Unfallverhütung, veröffentlicht.
11. Die Teilnehmer unterwerfen sich den vorstehenden Bedingungen unter Ausschluß des Rechtsweges.

Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften
Zentralstelle für Unfallverhütung, Bonn, Reuterstraße 157/159

thyssenkrupp Corporate Archives

Wie sieht es bis jetzt mit den Prämien aus?

(Stand am 29. 2. 1956)

Unsere Tabelle zeigt den Stand des Prämiensystems für unfallfreies Arbeiten nach den ersten zwei Monaten. Die durchgekreuzten Prämienbeträge wurden durch Unfälle bereits hinfällig; einige Meistereien sind, wie die Tafel zeigt, schon ganz aus dem Rennen.

Gruppen Nr.	Betrieb	Meister	Prämienbetrag
		Hochofenbetrieb	
1	H	Brodthuhn	~~40~~ ~~30~~ ~~26~~ 20
2	H	Eidt	30 20
3	H	Jäger	30 20
4	H	Kiefer / Sammet	~~46~~ 55 50 45 40 35 30 25 20
5	H	Heinemann	~~46~~ ~~36~~ 30 25 20
6	H	Bergs / Komnik / Caspar	~~40~~ ~~30~~ ~~26~~ 20
7	H	Raders	30 20
8	H	Scholz	~~46~~ 75 70 65 60 55 50 45 40
			35 30 25 20
9	H	Jung / Henning / Klein	65 55 50 45 40 35 30 25 20
10	HSch	Koppers	30 20
11	MEH	Nickels / Lobücher	40 30 25 20
12	MEH	Gronemann	20
13	ME-Schwach	Althaus	20
14	MHK	Heiermann	20
15	MHK	Hofmann	35 25 20
16	MHK	Lang II	30 20
17	MHR/MHW	Pauly	~~106~~ ~~96~~ 90 85 80 75 70 65 60
			55 50 45 40 35 30 25 20
18	MHR	Nageldinger	~~50~~ 40 35 30 25 20
19	MHR	Lang I	~~40~~ ~~30~~ 25 20
20	MHR	Hans	20
21	MDK	Seeger	45 35 30 25 20
22	Bau H	Kleinblotekamp	35 25 20
23	Bau H	Schwarze	30 20
		Stahl- und Walzwerkbetriebe	
24	STh	Gneiser	~~46~~ 55 50 45 40 35 30 25 20
25	STh	Fuchs	70 60 55 50 45 40 35 30 25
			20
26	STh	Liesenfeld / Backes	~~80~~ 70 65 60 55 50 45 40 35
		Ader / Latsch / Bethke	30 25 20
		Essing / Koopmann	
27	STh	Daniel	40 30 25 20
28	STh	Kortz	~~50~~ ~~40~~ 35 30 25 20
29	SSch	Bauditz	~~46~~ 35 30 25 20
30	SMI	Hessel	~~30~~ 20
31	SMI	Brülls	~~46~~ ~~36~~ 30 25 20
32	SMI	Teschke	50 40 35 30 25 20
33	SMI	Retzmann	~~40~~ 30 25 20
34	SM I/SM II	Rothe / Meyer / Sachs	20
35	SM II	Scholl	40 30 25 20
36	SM II	Pubanz	70 60 55 50 45 40 35 30 25
			20
37	SM II	Stasyk	~~46~~ 55 50 45 40 35 30 25 20
38	SM II	Müller I	60 50 45 40 35 30 25 20
39	SM II	Müther	90 80 75 70 65 60 55 50 45
			40 35 30 25 20
40	SM II	Rump	~~50~~ 40 35 30 25 20
41	WBlock	Lorenz	35 25 20
42	WBlock	Wächter	~~36~~ 25 20
43	WBlock	Wiedemann / Pirkes	60 50 45 40 35 30 25 20
		Saalmann	
44	Konti 850 Str.	Bluhmki	50 40 35 30 25 20
45	Konti 850 Str.	Künstler	50 40 35 30 25 20
46	Konti 850 Str.	Köttelwisch	~~50~~ 40 35 30 25 20
47	WStab	Ehrhardt / Goergen	~~46~~ 35 30 25 20
48	WStab	Neske	30 20
49	WStab	Kösters	~~36~~ 25 20
50	WDraht	Knierim / Voßkühler	70 60 55 50 45 40 35 30 25
			20
51	,,	Kolodziej	75 65 60 55 50 45 40 35 30
			25 20
52	,,	Jansen	~~46~~ ~~36~~ 50 45 40 35 30 25 20
53	WProf	Passreiter / Fengels	40 30 25 20
54	,,	Stein	40 30 25 20
56	WRad	Ingensandt	~~70~~ 60 55 50 45 40 35 30 25
			20
57	WZu	Hillenbrand / Schacht	~~76~~ ~~66~~ 60 55 50 45 40 35 30
			25 20
58	WZu	Schoenen / Aust	~~80~~ 70 65 60 55 50 45 40 35
			30 25 20
59	WZu	Siempelkamp	45 35 30 25 20
60	WZu	Pohl / Radzuweit / Heck	~~130~~ 100 95 90 85 80 75 70 65
			60 55 50 45 40 35 30 26 24
			22 20
61	MS	Dey	50 40 35 30 25 20
62	MS	Daus	~~80~~ 60 35 30 25 20
63	MS	Müller II	~~56~~ 45 40 35 30 25 20
64	MS	Momm	65 55 50 45 40 35 30 25 20
65	MS	Günther	45 35 30 25 20
66	MS	Dresenkamp	~~46~~ 35 30 25 20
67	MS	Dauben	65 55 50 45 40 35 30 25 20
68	MS	Hüttermann	55 45 40 35 30 25 20
69	MS	Krebber	65 55 50 45 40 35 30 25 20
70	MSW	Gettler / Beumer	~~120~~ ~~110~~ 105 100 95 90 85 80 75
			70 65 60 55 50 45 40 35 30
			25 20 16 14 12 10
71	MSW	Jansen	55 45 40 35 30 25 20
72	MSW	Büthe	~~30~~ 20
73	MES	Tooten	55 45 40 35 30 25 20
74	MES	Pauly	45 35 30 25 20
75	MES	Nowak	45 35 30 25 20
76	MES	Matthäus	50 40 35 30 25 20
77	Bau S	Weiße	75 65 60 55 50 45 40 35 30
			25 20
78	Bau S	Klaassen	40 30 25 20
79	Bau S	Engelhard	35 25 20
80	Bau S	Uding	55 45 40 35 30 25 20
81	WDreh	Becker	60 50 45 40 35 30 25 20
82	Walzenfahrer	Hanzlik	20
		Versuchsanstalt	
83	VA	SK, RK, Ab, Meta, Ph	~~30~~ 20
84	VA	Mk, Wp, Werkst., VA allgem., Ch, Labor	~~30~~ 20

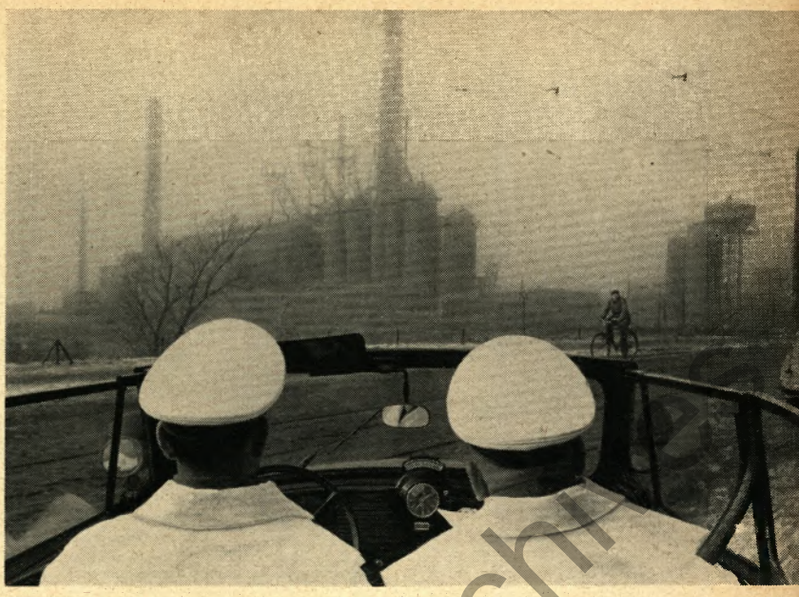
Gruppen Nr.	Betrieb	Meister	Prämienbetrag
		Blechwalzwerkbetriebe	
86	BIG	Happe	30 20
87	BIG	Kürten	30 20
88	BIG	Graetz / Klein	~~36~~ 25 20
89	BIM	Pöhler	30 20
90	BIM	v. Laar	30 20
91	BIM	Roitzheim / Lehrenfeld	60 50 45 40 35 30 25 20
92	BIF	Huck	40 30 25 20
93	BIF	Krukowski	35 25 20
94	BIF	v. d. Venn / Haselier	40 30 25 20
95	BIGZ	Stein I / Keulen	~~100~~ 90 85 80 75 70 65 60 55
			50 45 40 35 30 25 20
96	BIGZ	Optenhövel	~~56~~ 45 40 35 30 25 20
97	BIGZ	Kraus	60 50 45 40 35 30 25 20
98	BIMZ	Stein II / Große-Bröhmer	~~50~~ 40 35 30 25 20
99	BIMZ	Wirth	50 40 35 30 25 20
100	BIMZ	Freisenhausen	45 35 30 25 20
101	BIFZ	Klockenkämper / Radke	45 35 30 25 20
102	BIFZ	Bergau	30 20
103	BIFZ	Überbach	45 35 30 25 20
104	BIFZ	Paffendorf	45 35 30 25 20
105	BIPr	Funke / Stöckmann	50 40 35 30 25 20
106	MBIM	Salz	45 35 30 25 20
107	MBIM	Hövelmann	85 75 70 65 60 55 50 45 40
			35 30 25 20
108	MBIW	Wüller	75 65 60 55 50 45 40 35 30
			25 20
109	MEBI	Haferkamp	35 25 20
110	Bau BI	Breil	75 65 60 55 50 45 40 35 30
			25 20
111	Bau BI	Evers	20
112	MBI	Oertel	30 20
		Feineisenstraße	
113	Feineisenstraße	Derksen / Görlich	35 25 20
114	,,	Krämer	35 25 20
115	,,	Röbschläger	35 25 20
116	Feineisen-Zuricht.	Bähner	~~50~~ 40 35 30 25 20
117	Feineisen-Masch.-Betr.	Kawaters	40 30 25 20
118	Feineisen-Elektr.-Betr.	Stoll	20
		Zementwerk und sonstige	
119	ZST	Baß	~~95~~ 85 80 75 70 65 60 55 50
			45 40 35 30 25 20
120	Z	Münstermann / Bluhm	35 25 20
		Schmitt	
121	Z	Strauß / Rogacki / Weigt	20
122	Z	Fallböhmer / Weiland	40 30 25 20
123	WA	Collet / Schoen / Wirth	40 30 25 20
124	WW	Home / Stübe	30 20
125	SoBe	Niederhoff	35 25 20
126	PAW	Nowak / Rongen	100 90 85 80 75 70 65 60 55
			50 45 40 35 30 25 20
127	Krb	Schmitz	20
128	WV	WV	20
129	WVG	Schenz	20
130	AV		~~40~~ ~~30~~ ~~26~~ 20
131	WS		20
132	WUm	Kerzel	20
133	HLa		~~46~~ 35 30 25 20
		Abt. Verkehr	
134	VK	Drießen (Bahnbez. I)	60 50 45 40 35 30 25 20
135	VK	Feit ,, II	~~80~~ ~~60~~ ~~46~~ ~~40~~ 35 30 25 20
136	VK	Schröder ,, III	~~80~~ ~~60~~ ~~46~~ 40 35 30 25 20
137	VK	Ebertz (Lokschuppen)	50 40 35 30 25 20
138	VK	Rambo (Lokleitung)	~~86~~ ~~76~~ ~~70~~ ~~66~~ 60 55 50 45 40
			35 30 25 20
139	EW	Lamberty (Eisenbwkst.)	55 45 40 35 30 25 20
140	EW	Tewes ,,	60 50 45 40 35 30 25 20
141	EW	Schaffeld ,,	30 20
142	VK	Hicking	35 25 20
		(Techn. Wagendienst)	
143	VK	Knöbel / Breidt	~~76~~ 65 60 55 50 45 40 35 30
	Bahnm. I	Fuhrmann / Müller	25 20
144	VK	Ferdenhert	20
	Bahnm. II	Klampenhauer / Adams	
145	VK	Samboll / Rehs / Arnold	~~36~~ 25 20
	Bahnm. III	Vogelsang	
146	VKHW	Vonderschen / Westerheide / Huhn / Hückels	50 40 35 30 25 20
		Melchers / Menke	
147	Dolomitbr. Lüntenbeck		~~80~~ 40 35 30 25 20
		Verwaltungsstelle	
148	Tarif-Angestellte	BAb, Stat, SV, AB	20
149	,,	EM, ER, Vfr, GB, RO, FL, RP, RA	20
150	,,	ADS, KDS, V, VAb	20
151	,,	PAr, PA, AV, Krb, Lo, Fspr	20
152	,,	Pr, KK, LAb, HLa, WE, LA	20
153	,,	WV, SoL, SoBf, SoBe, Arzt, SoBü, AS, PAW	20
154	,,	WA, TB	20
155	,,	H-MDK, MHK, MEH, MHW, Bau H, HB	20
156	,,	SuW-SB, MES, MSW, Bau S, BWs, Z	20
157		BI-BIB, MBIM, MEBI, BauBI, MBIW, WW	20
158		VK-VkE, BW u. EW, VK-Abrechnung	20

thyssenkrupp Corporate Archives

Polizei-Oberkommissar H. L. Laue:

Die HOAG

. . . mit den Augen der Verkehrspolizei gesehen



Ein Werk wie die HOAG ist mit seinem Berufs-, Schicht- und Werksverkehr zweifellos ein bestimmender Verkehrsfaktor in der Großstadt Oberhausen, zumal sich die Verkehrsströme dieses so bedeutenden Industrieunternehmens, besonders in Werksnähe, auf ganz bestimmte Hauptverkehrsstraßen und -wege konzentrieren.

Es ist daher naheliegend, daß sich neben den örtlich und sachlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Stadt und des Landes auch die Polizei ständig für das Verkehrsgeschehen in seinem Ablauf vom und zum Werk interessieren und sich mit den vielseitigen Orts- und Zeitproblemen auseinandersetzen muß. Der Faktor HOAG spielt also bei den täglichen Lagebeurteilungen und statistischen Erhebungen der Verkehrspolizei eine wichtige Rolle, wobei sich die Auswertung des Tatsachenmaterials von der Vergangenheit über die Gegenwart bis zur Verkehrsplanung in naher und fernerer Zukunft erstreckt. Dabei hat sich die Polizei nicht auf das Beobachten des Verkehrsablaufs und das Registrieren von Zahlenwerten beschränken dürfen, sondern sie muß — eingedenk ihrer vornehmsten Aufgabe der Vorbeugung — unablässig bemüht sein, Verkehrsgefahren rechtzeitig zu erkennen und zugleich mit allen Mitteln zu verhindern.

So kommt es z. B. nicht nur darauf an, nachdem etwas passiert ist, den Wagen des Verkehrsunfallkommandos sofort zum Unfallort zu entsenden und dafür zu sorgen, daß die Verletzten in Obhut genommen und ins Krankenhaus gebracht werden, sondern vor allem sehen die Verkehrsfachleute ihre Aufgabe darin, Verkehrsunfällen durch geeignete Maßnahmen weitgehend vorzubeugen. Betrachten wir einmal die nebenstehende Zeichnung, die in den schraffierten Flächen das Werksgelände der HOAG als nördliche Begrenzung den Rhein-Herne-Kanal und außerdem die wichtigsten Hauptverkehrsstraßen um das Werk herum für den Berufs-, Schicht- und Werksverkehr erkennen läßt. Entsprechend der ständigen Zunahme des Verkehrs in den letzten Jahren sind auch die Hauptzubringerwege für die HOAG in Nord-Süd-Richtung und umgekehrt: die Mülheimer und Sterkrader Straße (Bundesstraße 223) und die Osterfelder Straße sowie in Ost-West- und West-Ost-Richtung die Duisburger Straße (Bundesstraße 231) und in ihrer Verlängerung die Essener Straße ständig größeren Belastungen ausgesetzt gewesen. So ergeben sich auf Grund von Verkehrszählungen in den Jahren 1952 und 1955 nach den Berechnungen des Straßenbauamtes Oberhausen Plus- bzw. Minuswerte für 1955 gegenüber 1952 für die einzelnen Straßen wie folgt:

Duisburger Straße:
Zunahme von plus 9,3%

Mülheimer Straße:
Zunahme von plus 96,6%

Sterkrader Straße:
Zunahme von plus 171,2%

Essener Straße:
Rückgang von minus 7,3% (dieser Rückgang ist darauf zurückzuführen, daß die Essener Straße im Jahre 1955 wegen Straßenbauarbeiten längere Zeit für den Durchgangsverkehr gesperrt war).

Eine Zählung der Verkehrsmittel im einzelnen ergab, daß sich Pkw, Lkw, Kräder und Mopeds im Jahre 1955 gegenüber 1952 auf der Mülheimer und Sterkrader Straße nahezu in doppelter Anzahl (!) bewegten, während der Verkehrsfluß dieser Fahrzeugarten im Zuge der Duisburger und Essener Straße auch im Jahre 1955 im Vergleich zu 1952 etwa der gleiche geblieben war.

Erfreulich ist die Feststellung, daß mit Ausnahme der Osterfelder Straße die anderen vorerwähnten stark benutzten Hauptverkehrswege von und zur HOAG in den Jahren 1953, 1954 und 1955 in der Verkehrsunfallstatistik der Verkehrspolizei keine Zunahme an Verkehrsunfällen erkennen lassen.

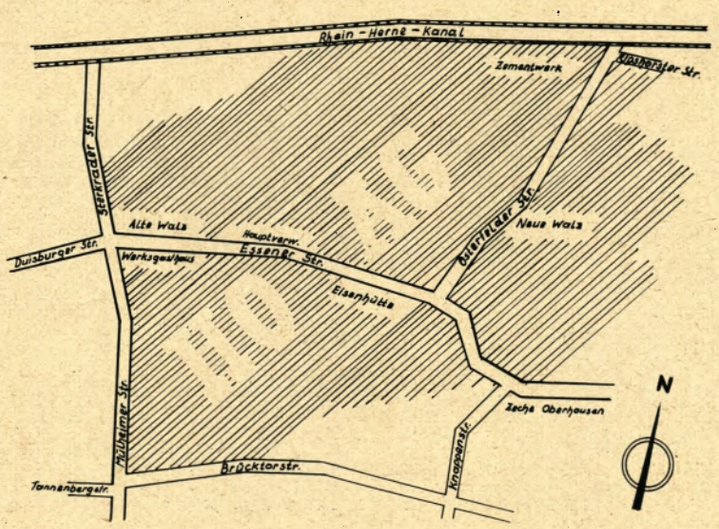
Betrachten wir die Unfallursachen in diesem Raum, so fallen die besonders hohen Zahlen in der Rubrik „Falsches Einbiegen" auf, und zwar gleichbleibend in der Essener und ansteigend in der Osterfelder Straße. Die Gesamtzahl der Wegeunfälle blieb mit 129 im Jahre 1955 erfreulicherweise jedoch unter der Höchstzahl der Wegeunfälle des Jahres 1953 (134). Auf die Monate bezogen ereigneten sich 1955 die meisten Wegeunfälle im Januar (20) und die wenigsten im April (6).

Die Übersicht der Wegeunfälle, die sich in den Jahren 1954 und 1955 in den Hauptverkehrsstraßen um die HOAG herum ereignet haben, läßt nur in der Mülheimer, Sterkrader und in der Osterfelder Straße eine geringe Zunahme erkennen. Im Vergleich zu der Zahl der Beschäftigten (12000) und der in den Betrieb eingebrachten Fahrzeuge (4900 Ende Dezember 1955) kann die Zahl der gemeldeten Wegeunfälle, z. B. in der Essener Straße im Jahre 1954 (14) und im Jahre 1955 (13) im Hinblick auf die allgemein steigende Tendenz der Verkehrsunfälle als sehr gering bezeichnet werden.

Interessieren dürfte in diesem Zusammenhang, daß die „Hüttenknechte" sich immer mehr motorisieren, und zwar werden nicht nur Mopeds und Motorräder benutzt, sondern auch schon Pkw in zunehmendem Maße, so daß das Parkproblem, besonders in der Osterfelder Straße, auf die Dauer nicht ganz einfach zu lösen sein wird. Das Fahrrad mit etwa 3800 Stück als Verkehrsmittel hält aber immer noch die Spitze; 740 Betriebsangehörige benutzen jedoch bereits ein Moped.

Welche Schlußfolgerungen ergeben sich nun aus diesen Zahlen? Kritisch gesehen kann gesagt werden, daß die Anzahl der Verkehrs- und Wegeunfälle noch geringer wäre, wenn die Straßen sich allgemein in einem besseren Zustand befinden und nach den neuzeitlichen Verkehrsbedürfnissen auch weiträumig genug angelegt würden. Vor allem genügt die Mülheimer und Sterkrader Straße nicht mehr diesen Erfordernissen. Für eine Bundesstraße mit ständig starkem Durchgangsverkehr in beiden Richtungen ist sie viel zu schmal. Sie könnte und müßte gut doppelt so breit sein, um einen leichtflüssigen Verkehr zu gewährleisten.

Die Duisburger Straße bedarf besonders im Teilstück vom Werksgasthaus bis zur Hansastraße — wegen der gewölbten Oberfläche und des sehr gefährlichen Kleinpflasters — recht bald einer Verbesserung. Mit Warnschildern „Schleudergefahr" und einigen Überholverbotsschildern ist die Dauergefahr hier nicht beseitigt und auch im vorbeugenden Sinne noch nicht genug getan worden. Die Essener Straße ist leider nur von Tor 4 bis zu den Hochöfen verbessert worden. Das anschließende Teilstück bis zur Klockesbrücke ist nach wie vor wegen des Gefälles, besonders bei Schneeglätte, eine Hauptgefahrenstelle geblieben. Hier wird von den Fahrzeuglenkern ständig äußerste Aufmerksamkeit und Vorsicht verlangt. Die Klockesbrücke ist zu schmal und sollte recht bald verbreitert werden. Ebenfalls sollte die Pflasterung der Osterfelder Straße recht bald durch eine Rauhasphaltdecke Stück um Stück ersetzt werden. Die mehrfachen Krümmungen und die ungünstig verlegten Straßenbahnschienen im Zuge der Osterfelder Straße, die für ihre Beanspruchung ebenfalls zu schmal ist, bilden zusätzliche Gefahrenmomente für die Verkehrsteilnehmer.



Derartige verkehrskritische Bemerkungen und Verbesserungsvorschläge lassen sich nicht immer scharf voneinander trennen und gehen, wie aus folgenden Hinweisen ersichtlich, häufig ineinander über. So hebt sich als Verkehrsgefahren- und Unfallschwerpunkt natürlich die Kreuzung am Werksgasthaus heraus. Die Verkehrsfachleute, insbesondere die des Stadtplanungsamts und des Straßenbauamts, haben sich schon oft und eingehend mit der Verkehrsverbesserung an dieser Stelle befaßt und auch eine ganze Reihe von Plänen und Vorschlägen ausgearbeitet (u. a. das sogenannte „Osterei"). Die Verwirklichung des Projektes — wie auch für das der Emschertalbahn, 1500 m weiter nördlich — läßt aber noch auf sich warten. Einmal fehlen Haushaltsmittel, zum anderen handelt es sich hier auch um kein rein städtisches Bauprojekt, sondern im Zuge der Bundesstraße ist in erster Linie das Landesstraßenbauamt zuständig. Vielleicht werden auch der Ruhrsiedlungsverband und sogar die HOAG selbst bei einer Realisierung der Pläne beteiligt sein. Um das Überschreiten der Fahrbahn zwischen Tor 3 und 4 — vor allem bei Schichtwechsel — möglichst gefahrlos zu erreichen, wird vorgeschlagen, zwei Siemens-Stehampeln anzubringen, die je nach Bedarf vom Pförtner von Grün (Dauerstellung) über Gelb auf Rot geschaltet werden können.

Mit dem oben Gesagten soll gezeigt werden, daß sich Oberhausens Verkehrspolizei nicht nur mit erhobenem Zeigefinger und Protokollblock betätigt, sondern auch versucht, den örtlich gegebenen Ursachen und Män-

(Fortsetzung Seite 45)

Winterliche

Als im vorigen Heft unter der Überschrift „Kälteeinbruch machte schwer zu schaffen“ in Wort und Bild von den verschiedensten Schwierigkeiten berichtet wurde, die insbesondere im Bereich der Hochofenbetriebe durch den über Nacht einsetzenden starken Frost entstanden, glaubten wir alle wohl, daß diese Kälteperiode schnell überstanden sein würde. Nach alter Erfahrung halten sich im Ruhrgebiet Kälte und Schnee nie lange.

Doch länger als vier Wochen dauerten Frost und Schneefälle an. Die älteren Belegschaftsmitglieder meinen, daß nur der schon legendär gewordene Winter 1928/29 noch mit diesem verglichen werden könnte. Inzwischen — zur Zeit, da diese Zeilen geschrieben werden — kann man nur hoffen, daß durch das einsetzende Tauwetter die Macht des Winters nun endlich gebrochen ist.

Trotz dieser langanhaltenden Kälte kam es aber nirgendwo im Werk zu ernsthaften Produktionsstörungen. Auch als am 11. Februar der gesamte Schiffsverkehr wegen des Eises auf Rhein und Kanälen eingestellt werden mußte, wurde sofort entsprechend umdisponiert. Da im Hafen Walsum keine Schiffe mehr zu entladen waren, somit auch kein ausländisches Erz mehr per Lastkahn herankam, galt es, schleunigst zusätzliches Eisenerz für die Hochöfen von den Lagern heranzuschaffen. Unter Benutzung mehrerer großer Raupenkrane, die auf das Lager Vondern geschafft wurden, konnten dort arbeitstäglich bis zu 50 Prozent der



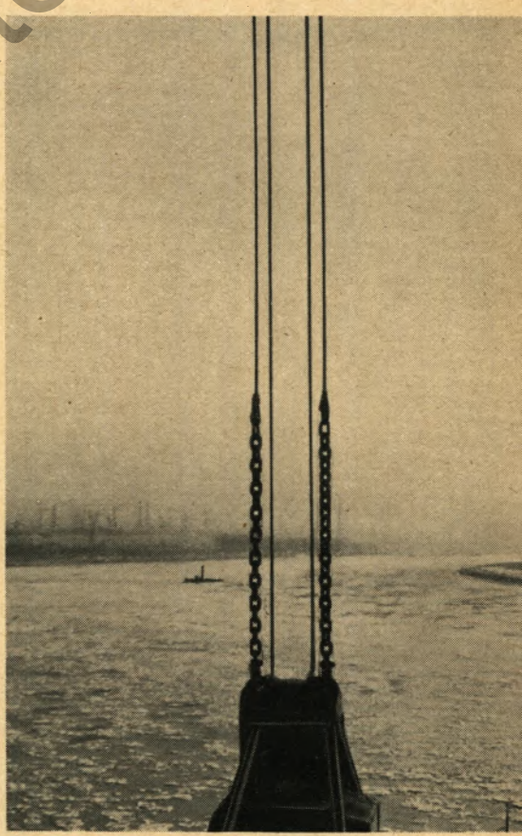
▲ In diesem strengen Winter viele Wochen lang ein alltägliches Bild: Neben dem Weichenschmierer ein Mann, der Salz gegen die Vereisung streut. Der Frost machte der Abteilung Verkehr schwer zu schaffen.

▼ Weniger befahrene Gleise und Weichen verschwanden oft ganz unter den Schneemassen und mußten freigelegt und gängig gemacht werden.



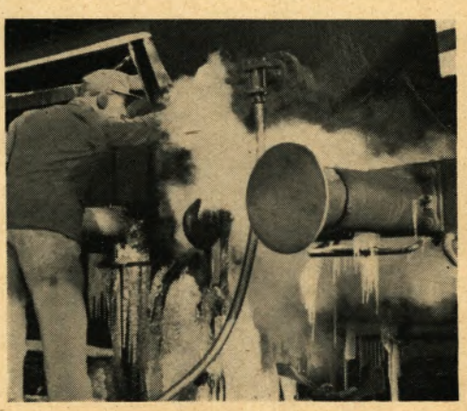
▼ Vermummt und in Filzstiefeln. Bremser standen Tag und Nacht auf den offenen Plattformen der Hafenzüge wie hier der Rangierer Friedhelm Ernst.







◀ Stark befahrene Weichen wurden sicherheitshalber mit einer einfachen Briketheizung versehen, damit sie vor dem Einfrieren bewahrt blieben.



Überall wo Teerkesselwagen zur Säuberung mit Dampf beheizt wurden, entstanden aus meterlangen Eiszapfen phantastisch glitzernde Eisgebilde. ▶

thyssenkrupp Corporate Archives

Nachklang

im Werk benötigten Erzmengen auf Waggons verladen werden. Da immerhin täglich der Inhalt von 100 bis 120 Talbotwagen in den großen Erztaschen der Möllerung verschwindet, ist es gar nicht so einfach, derartige Mengen ausschließlich von den Lagern heranzuführen.

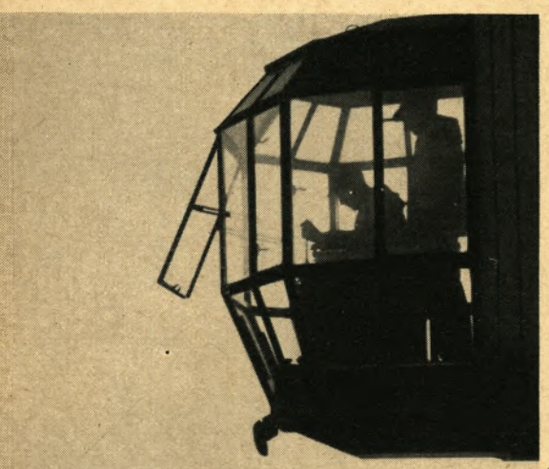
Neben anderen Belegschaftsmitgliedern waren zweifellos die Männer unserer Verkehrsbetriebe besonderen Belastungen bei der herrschenden Kälte ausgesetzt. Es ist keine Kleinigkeit, Nächte hindurch als Bremser ungeschützt im scharfen Nordost auf den offenen Bremsplattformen der Hafenzüge zu stehen oder Stunde um Stunde im Schneetreiben von einer Weiche zur anderen zu laufen, um sie frei und gängig zu halten. 900 Weichen müssen ständig unter Aufsicht gehalten werden. Fast 300 km Gleise mit 40 Stellwerken sind zu überwachen. Dazu kommen noch 13 Wegübergänge (also Kreuzungen Straße/Schiene) und rund 700 Ladestellen. Mit Schaufel, Schneebesen, Ölkanne und Salzeimer waren sie unterwegs — Tag und Nacht. An den wichtigsten Weichen legte man sogar — um ganz sicher zu gehen — glühende Briketts in kleinen Blechmulden unter die gefährdeten Stellen. Wer dann noch erfährt, daß infolge des rauhen Winterbetriebes bei der Abteilung Verkehr fast zwangsläufig die Krankenziffer beträchtlich anstieg, weiß, was von denen, die durchhielten, geleistet wurde.



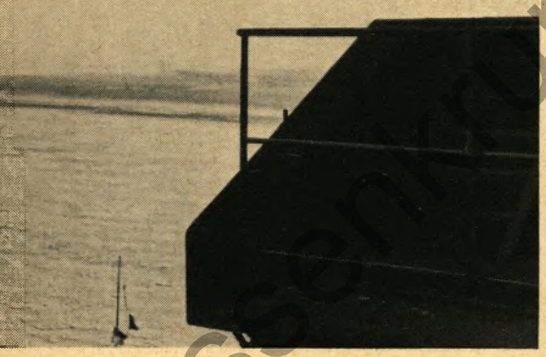
Auch den Stellwerkmännern unserer Verkehrsbetriebe wurde in diesem Winter nichts geschenkt. Sie trugen besonders schwere Verantwortung.



Blick auf den vereisten Rhein im Hafen Walsum aus der Perspektive der Kranführer. Ab 11. Februar mußte die Schiffahrt und damit auch der Entladebetrieb ganz eingestellt werden. Die Kranführer schweben wie in einer Luftschiffkanzel über dem Strom.

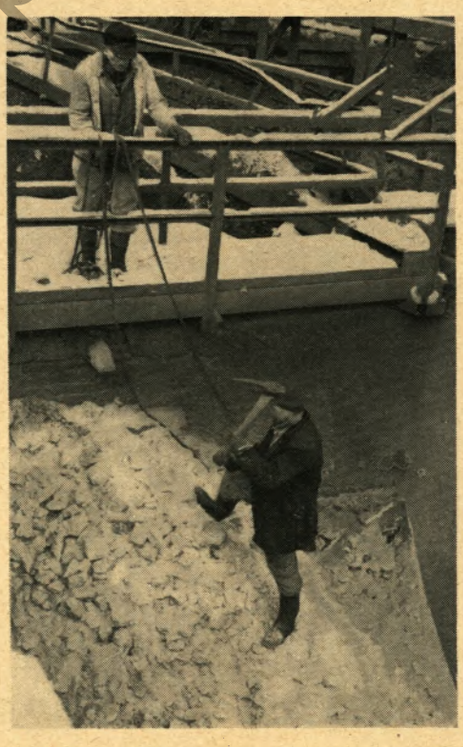


Als die Schiffahrt ausgefallen war, wurden im Erzlager Vondern Raupenkrane eingesetzt, die arbeitstäglich 50 bis 60 Talbotwagen mit Erz beluden.

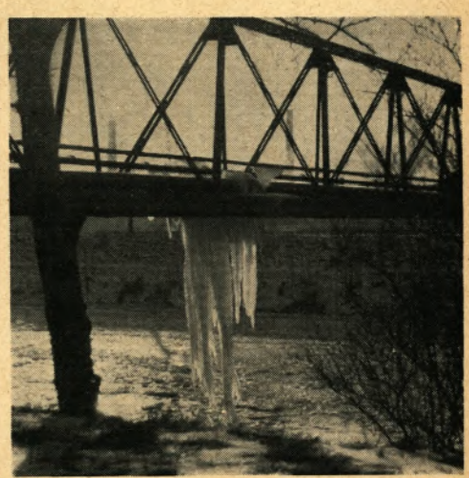


Blick von der Schnellfilteranlage unseres Wasserwerkes Aakerfähre in Duisburg-Meiderich. Trotz starker Eisbildung traten keine Störungen auf.





In den Erztaschen der Eisenhütten mußte das rasch zusammenfrierende Eisenerz bei dichtem Schneetreiben und klirrendem Frost immer wieder mit der Spitzhacke losgeschlagen werden. Wenn in den Erztaschen auch zu anderen Zeiten nur angeseilt gearbeitet werden darf, so war eine solche Sicherheitsmaßnahme jetzt erst recht erforderlich, da sich im Erz Hohlräume bildeten, so daß eine erhöhte Absturzgefahr bestand. Unser Bild zeigt Max Merrettig und Wilhelm Kleta bei der gefährlichen Arbeit in einer Erztasche.



Unten r.: An der undichten Stelle einer Wasserleitung, die über die Rohrbrücke im Zuge der Sterkrader Straße über den Rhein-Herne-Kanal führt, produzierte die Kälte in wenigen Tagen diese gewaltigen Eiszapfen, die bis auf das Eis des Kanals herabreichten. Glücklicherweise blieb die Leitung trotzdem voll in Betrieb, so daß die Zechen der Bergbau-Aktiengesellschaft „Neue Hoffnung", von der wir unseren Koks beziehen, ohne Unterbrechung mit Ruhrwasser versorgt wurden.

thyssenkrupp Corporate Archives

Direktor Siering erläutert die Bilanz

vor Betriebsratsmitgliedern und Vertrauensleuten im Werksgasthaus



Ausführliche Erläuterungen zur Bilanz gab der kaufmännische Direktor der HOAG, Dir. Siering, am Abend des 24. Februar im Werksgasthaus vor Betriebsratsmitgliedern und Vertrauensleuten. „Ich benutze gern die Gelegenheit, Ihnen ein Bild der Gesamtlage des Werkes zu geben", sagte Dir. Siering einleitend und dankte gleichzeitig namens des Vorstandes der Belegschaft für die im vergangenen Jahre geleistete Arbeit. Erläuterndes Zahlenmaterial, klare graphische Darstellungen sowie eine Gegenüberstellung der Jahresabschlüsse in den Geschäftsjahren 1953/54 : 1954/55 lag vervielfältigt auf allen Tischen griffbereit.

Im Rahmen dieser Darlegungen ging Dir. Siering auch auf die Pläne des Werkes für das Jahr 1956 ein. „Wir werden in absehbarer Zeit ein Werk stehen haben, das sich sehen lassen kann!" sagte er. Rund 100 Millionen D-Mark würden in den kommenden Monaten für neue Anlagen investiert; in der Hauptsache für die Quartogeröststraße des Blechwalzwerkes, für die Erneuerung der Blockstraße II und für die letzte Baustufe des Dampfkraftwerkes. Jetzt schon gelte es, für die Zukunft vorzusorgen, und die neuen Anlagen würden uns ein gutes Stück sowohl im Hinblick auf die Menge als auch auf die Qualität unserer Erzeugnisse voranbringen.

Trotz größter Investitionsanstrengungen innerhalb der letzten Jahre hielten sich unsere Verbindlichkeiten aber in vertretbaren Grenzen.

Auch Arbeitsdirektor Strohmenger ergriff zwischendurch das Wort und sprach zur Frage: „Warum nicht höhere Löhne bei so guter Ertragslage?"

Es gelte jetzt, das Werk für Zeiten fallender Konjunktur krisenfest zu machen. Schon heute zeichne sich als nächste Aufgabe der Bau eines neuen Hochofens und die Modernisierung der vorhandenen Hochofenanlagen ab; ein Projekt, das mit rund 50 Millionen D-Mark zu veranschlagen ist und das wahrscheinlich zum größten Teil durch Selbstfinanzierung realisiert werden müßte. Der neue Ofen sei zur Sicherstellung des Werkes unbedingt erforderlich. Auch andere Schwierigkeiten klangen in diesem Zusammenhang an. „Wir werden im laufenden Jahr mit beträchtlichen Verteuerungen auf der Rohstoffseite rechnen müssen!" erklärte Dir. Siering. Der Preis für Erz sei um rund 16% gestiegen (höhere Frachten!), Schrott sei teurer geworden, und auch für Amerikakoks müßten 50 DM Mehrkosten je Tonne veranschlagt werden.

Auf die Frage nach zusätzlichem Geld für Wohnungsbau, die von einem der Zuhörer gestellt wurde, konnte diese Antwort gegeben werden: In Mülheim/Dümpten sind zur Zeit 630 Wohnungen im Bau, ebenfalls stehen die Mittel für weitere 200 Wohnungseinheiten im Knappenviertel bereits zur Verfügung, außerdem laufen Verhandlungen, um noch weiteres für Wohnbauzwecke geeignetes Gelände erwerben zu können. Die HOAG sei vielleicht schon Ende dieses Jahres als erstes Werk der eisenschaffenden Industrie im Bundesgebiet in der Lage zu erklären: „Wir haben keine echte Wohnungsnot mehr in unserer Belegschaft!"

Auch alle weiteren Fragen, die in der den Ausführungen folgenden Diskussion von Betriebsratsmitgliedern und Vertrauensleuten gestellt wurden, fanden erschöpfende Beantwortung.

Hüttenarbeiter immer mehr überwachender Spezialist

Ein interessanter Vortrags- und Ausspracheabend im Werksgasthaus

Wie schon in den Vorjahren, wurden im Rahmen der „Betriebsgespräche" auch in diesem Winter Meister und Assistenten wieder zu einem Ausspracheabend ins Werksgasthaus geladen. Den einleitenden Vortrag hielt diesmal Dipl.-Ing. Helmut Spitzer vom Verein Deutscher Eisenhüttenleute (VDEh), Düsseldorf. Sein Thema: „Die Hüttenarbeit im Wandel der technischen Entwicklung" fand in diesem Kreis alter, erfahrener Fachleute und Meister, die vielfach Jahrzehnte schon in der Praxis des Hüttenbetriebes stehen, eine ebenso sachkundige wie kritische Zuhörerschaft.



Helmut Pehmler begrüßte die Geladenen im Werksgasthaus. Von links nach rechts: E. Hardung, Dipl.-Ing. Spitzer (VDEh), Arbeitsdirektor Strohmenger, Dipl.-Ing. Meier-Ebert, G. Schubert und Meister Hövelmann.

Was da zu Anfang vom Referenten vorgetragen wurde, konnten sie nur aus eigener Erfahrung bestätigen: Schon immer galt das Werken in der Eisenhütte als schwere Arbeit. Zur Belastung der Muskeln kam hier noch die Hitze, zu dem Wechsel von Tag- und Nachtschichten eine relativ hohe Unfallgefahr, und nicht zuletzt erwuchs fast für jeden eine beträchtliche Verantwortung. Noch in den ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts war es keine Seltenheit, daß Hüttenarbeiter bereits mit 45 Jahren einfach „verschlissen" waren. Die enormen Anstrengungen beim Transportieren des glühenden Materials in den Walzwerken etwa oder das Zerschlagen und Stapeln der Masseln von Hand überforderten den einzelnen derart, daß Herz- und Kreislaufbeschwerden früher oder später auftreten mußten. So war es einmal. Seit Jahrzehnten schon hat sich jedoch vieles auf diesem Gebiet geändert. Aus dem körperlich schwer arbeitenden Hüttenwerker wurde und wird überall an Hochöfen und Stahlwerken immer mehr ein technisch geschulter Spezialist, der in erster Linie Überwachungsfunktionen auszuüben hat.

Man kann sich Muskelarbeit auch schon aus ganz realen Überlegungen heraus nicht mehr leisten, weil sie einfach zu teuer wird. Ein ganz einfaches Rechenexempel:

1000 Kalorien kosten etwa

als Kohle	0,9	Pfennig
als Heizöl	1,3	Pfennig
als Strom	6	Pfennig
als Benzin	9	Pfennig

und als menschliche Nahrungsmittel zur Erzeugung von Muskelkraft 60 Pfennig! Außerdem verschlingen körperliche Arbeiten, die durch maschinelle Verrichtungen ersetzt werden können, ein beträchtliches Mehr an Stundenlöhnen.

Auch gegen die Strahlungshitze an diesen Arbeitsplätzen wird immer mehr angegangen. Man ist längst von dem Standpunkt abgegangen, daß ein Hüttenwerker die Hitze einfach aushalten muß. „Wir stellen doch keinen Mann ein, damit er Hitze aushält, sondern weil er einen Arbeitseffekt erzielen soll!" sagte Dipl.-Ing. Spitzer. Ein Blick auf die Schutzkleidung unserer Männer (Tempex u. a.) zeigt die praktische Auswirkung dieser Überlegungen. Die Praxis erweist aber, daß den Belastungserkrankungen früherer Jahrhunderte und Jahrzehnte heute andere „moderne" Leiden gegenüberstehen. So ist etwa die nervliche Belastung unvergleichlich gewachsen, und die durch hohe Verantwortung bedingte dauernde Anspannung geht auch nicht spurlos an den einzelnen vorüber.

Die auch an modernen Anlagen noch auftretenden körperlichen Belastungen des Mannes gilt es heute in erster Linie durch organisatorische Maßnahmen zu beseitigen, erläuterte der Sprecher. Schon in der Planung sind die Gesichtspunkte Strahlungshitze, Unfallgefährdung, Hallenbelüftung, richtige Platzwahl für die Steuerstände usw. genauestens von Spezialisten zu durchdenken und so anzulegen, daß nicht für die gesamte Lebensdauer einer solchen Anlage (unter Umständen also für 30, 40 oder 50 Jahre!) Erschwerungen für die daran Arbeitenden auftreten, die vermieden hätten werden können.

Zum Ausgleich der hohen geistigen — also nervlichen — Beanspruchung hingegen muß der einzelne in erster Linie von sich aus etwas tun. Das, was er in seiner Freizeit, in seinen Mußestunden treibt, wie er sich entspannt, kurz: wie er sein Privatleben einrichtet, ist heute schon entscheidend für seine Gesundheit. Anzeichen von Kreislaufstörungen, Herzkranzgefäß-Erkrankungen und ähnliches als Folge von „Überarbeitung" treten auch bei verhältnismäßig jungen Leuten bereits in erschreckendem Ausmaß auf.

Von Jahr zu Jahr mehr Verbesserungsvorschläge

Unser Vorschlagswesen wurde 1951 aus der Taufe gehoben. Seitdem hat sich die Zahl der eingereichten Verbesserungsvorschläge von Jahr zu Jahr erhöht. 137 Vorschläge waren es beispielsweise im Jahr 1952, im Jahr darauf 171, wiederum ein Jahr später 210 und 1955 gar 269, was gegenüber 1952 annähernd eine Verdoppelung bedeutet. Aber nicht nur die Anzahl, auch die Qualität der Vorschläge wurde besser: Höhere Prämien wurden festgesetzt, was sich aus der Aufstellung (unten) errechnen läßt.

Außerdem wurden durch eine ganze Menge Buchprämien auch solche Vorschläge gewürdigt, die zwar gute Ideen enthielten, aber aus den verschiedensten betriebstechnischen Gründen nicht verwirklicht werden konnten. Der Bewertungsausschuß, der sich bekanntlich aus Ingenieuren der Eisenhüttenkunde, des Maschinenbaufachs, der Elektrotechnik und des Arbeitsschutzes sowie aus einigen Betriebsratsmitgliedern zusammensetzt, mußte sich immer intensiver um die Vorschläge kümmern: Während er 1953 noch mit 12 Sitzungen auskam, war es 1955 schon 25mal, daß die Prüfer zusammenkommen mußten.

Das waren einige nüchterne Zahlen aus den letzten drei Jahren, die ein wachsendes Interesse am Vorschlagswesen beweisen. Und dennoch, gemessen an der Zahl unserer Gesamtbelegschaft, sind die hier genannten Zahlen nicht überzeugend. Es könnten mehr, viel mehr sein, die sich Gedanken über ihre Arbeit machen. Das Vorschlagswesen braucht ständig frisches Blut, wenn es nicht zu einer Sache der Routine werden soll, wenn es nicht immer dieselben sein sollen, die mit Prämien nach Hause gehen. Es ist falsch, wenn man meint, die anderen, die noch abseits stehen, hätten keine Ideen.

Jeder hat sich schon irgendwann mal gesagt: „Wenn das hier anders wäre, zum Beispiel s o , dann wäre die Arbeit viel einfacher" — oder sich an den Kopf gefaßt: „Mein Gott, warum machen die das denn nicht s o?" — — Und jedesmal ist die Gelegenheit für einen Verbesserungsvorschlag ungenützt verstrichen. Warum also nicht hin zum Vorschlagswesen, warum nicht im nächsten Pförtnerhaus ein Vordruckformular vom Block gerissen und den Vorschlag zu Papier gebracht? Warum nicht den Vorschlag baldmöglichst in einen der an den Pförtnerhäusern oder in den Betrieben hängenden Redaktionsbriefkästen geworfen? — — Warum eigentlich wollen einzelne Kollegen noch länger darauf verzichten, ihre Ideen zu Geld zu machen?

Fast überall im Werk sind Verbesserungen möglich. Das ist kein Vorwurf gegen die Verantwortlichen. Das ist ganz einfach eine Feststellung, die sich nun eben daraus ergibt, daß nichts Menschliches vollkommen ist. In vielen Fällen gehörten intensive Überlegungen dazu, um aus einem erkannten Mißstand einen plausiblen Verbesserungsvorschlag zu formulieren. Aber das Wichtigste ist das andere: Augen auf und mitdenken! Man sollte auch wissen, daß die Qualität eines Verbesserungsvorschlages nicht von der Formulierungskunst des Einsenders abhängt. Wer eine Idee oder eine bestimmte Vorstellung hat, der mag sich auch ohne komplizierte Zeichnung oder schwierige Beschreibungen mit einem der Mitglieder des Bewertungsausschusses in Verbindung setzen. Er bekommt selbstverständlich Unterstützung durch einen zuständigen Fachmann. Also nur keine falsche Scham: Raus mit den Vorschlägen.

Karl-Heinz Sauerland

Kalenderjahr	Eingänge	in Proz.	Geldprämien	Buchprämien	Betrag
1952	137	(100%)	48	—	DM 4325
1953	171	(125%)	59	16	DM 5620
1954	210	(153%)	61	21	DM 5255
1955	269	(196%)	103	16	DM 11990

PRÄMIEN
für Verbesserungsvorschläge!

Für Mitarbeit am Vorschlagswesen wurden folgende Kollegen mit einer Prämie bedacht:

Josef Becker, Martinwerke; Heinz Berndt, Werk Gelsenkirchen; Alfred Choynowski, Werk Gelsenkirchen; Rolf Cöppicus, Zurichtereien; Otto Enders, Maschinen- und Werkstättenbetrieb Stahl- und Walzwerke; Theodor Heid, Werk Gelsenkirchen; Karl-Heinz Henschel, Werk Gelsenkirchen; Heinz-Otto Hinz, Maschinenbetrieb Feinstraße; Gregor Junga, Werk Gelsenkirchen; Helmut Klein, Werk Gelsenkirchen; Josef Klemmer, Eisenbahnwerkstätte; Heinz Nowak, Elektrischer Betrieb Stahl- und Walzwerke; Franz Schlick, Werk Gelsenkirchen; Franz Schulz, Werk Gelsenkirchen; Jakob Schneier, Reparaturwerkstätten Hochöfen; Josef Sökefeld, Reparaturwerkstätten Hochöfen; Ernst Steffen, Werk Gelsenkirchen; Paul Walter, Versuchsanstalt; Anton Wißmann, Maschinen- und Werkstättenbetrieb Stahl- und Walzwerke.

Rudolf Weissfuss hat Ideen

Rund 8 t Altkabel werden monatlich in unserer den Sozialbetrieben angeschlossenen Entkabelungswerkstatt zerlegt, um wertvolle Rohstoffe (Stahlbandagen sowie die darunterliegenden Bleimäntel und Kupferstränge) zurückzugewinnen. In der Praxis ist dies gar nicht so einfach, insbesondere bereitete es große Schwierigkeiten, die Umwicklung aus Stahlbandagen — die das Kabel von außen schützt — schnell und ohne großen Aufwand zu entfernen. Die vorhandene alte Entkabelungsmaschine löste diese Aufgabe nur recht unvollkommen; denn sie wickelte von den bis zu 3 Meter langen Kabelstücken immer nur einen der beiden Bandagenstreifen auf, indes der zweite als Stahlbandgeschlinge neben der Maschine liegen blieb. Diese scharfkantigen, sperrigen „Schillerlocken" (siehe Bild) waren zudem schwierig zu stapeln und zu verladen, denn sie verhakten sich leicht ineinander und waren dann nur mit Mühe wieder voneinander zu lösen. Ganze Berge solch scharfkantigen, schwer zu bewegenden Schrottes mußten dann außerdem waggonweise erst zum Preßwerk gefahren und dort zu Schrottballen gepreßt werden, ehe sie in die Martinwerke wandern konnten.



Kollege Rudolf Weissfuss, der an der Maschine beschäftigt war, fand sehr schnell heraus, daß an dieser Entkabelungsmethode noch eine Menge zu verbessern war. Er überlegte und durchdachte das Problem lange und gründlich und schlug dann vor, die Abwickelungswelle an der Maschine auf 50 mm zu verstärken und den Schlitz an der Welle — in dem bisher nur eine Bandage erfaßt wurde — so zu längen und zu verbreitern, daß nunmehr beide Stahlbandagen gleichzeitig von Kabel ab- und aufgewickelt würden. Sein Vorschlag wurde verwirklicht und nach gewissen Anfangsschwierigkeiten wickelt nunmehr die Entkabelungsmaschine seit vielen Monaten schon anstandslos gleichzeitig beide Stahlblechbandagen in einem Arbeitsgang ab. Die kleinen, kompakten Rollen aus abgewickelten Bandagen (ebenfalls auf dem Bild erkennbar) können jetzt — unter Umgehung des Preßwerkes — sofort zum Schrottplatz der SM-Werke angeliefert werden. Auch der Transport ist wesentlich einfacher und unfallsicherer geworden. Die sonst ineinanderhängenden Stahlblechspiralen waren nur sehr umständlich zu verladen und zu transportieren. Hingegen können heute die kompakten, kleinen Blechrollen wie Pakete angefaßt, auf den Lkw geworfen und ebenso leicht wieder abgeladen werden.

Ein bereits vor mehreren Monaten gemachter Verbesserungsvorschlag von Rudolf Weissfuss erspart bei dem darauf folgenden Aufschneiden der Bleimäntel einen Arbeitsgang. Auf seinen Vorschlag wurde zu dem bisher vorhandenen einen Messer an der Maschine ein zweites montiert, so daß heute in einem Arbeitsgang der unter den Stahlblechbandagen befindliche Bleimantel gleichzeitig von zwei Seiten aufgeschnitten werden kann.

Damit erübrigt sich ein nochmaliges, beschwerliches Einlegen der bis zu 3 Meter langen und 1½ Zentner schweren Kabelstücke. Kollege Weissfuss, der im Kriege den rechten Unterarm und das rechte Bein verlor, erhielt zwei Geldprämien für diese beiden erfolgreichen Verbesserungsvorschläge.

VERKEHRSPOLIZEI

(Fortsetzung von Seite 41)

geln erfolgreich nachzuspüren, um nach Möglichkeit für Abhilfe zu sorgen.

Nun zum Thema „Verkehrsdisziplin". Im Vertrauen gesagt: Die Verkehrspolizei ist im allgemeinen mit den Betriebsangehörigen der HOAG recht zufrieden. Ein besonderes Lob verdienen die Fahrdienste, deren gutes Verkehrsverhalten sogar anerkennend hervorgehoben werden kann. Zur Hebung der Verkehrsdisziplin im allgemeinen haben unverkennbar die ständigen Bemühungen der Werksleitung beigetragen, die die Werksangehörigen immer wieder auf die Verkehrsgefahren hingewiesen und zur Vorsicht und Rücksicht im Verkehr aufgerufen hat. Es sei hier nur auf die sehr gut gelungenen Hinweis- und Warnschilder anläßlich der Verkehrserziehungswoche 1955, auf die Verpflichtung zum Tragen von Schutzhelmen für Motorrad- und Rollerfahrer, auf die Kontrolle der Fahrzeuge in den Fahrradhallen, auf das Anlegen von Fußgängerüberwegen u. a. m. hingewiesen.

An die rund 3800 Radfahrer des Werkes wendet sich die Polizei aber jetzt mit folgender Bitte: Es wird nochmals daran erinnert, daß sämtliche Fahrräder nunmehr mit Rückleuchten und Pedalrückstrahlern ausgestattet sein müssen. Die erforderlichen Ersatzteile sind nunmehr in allen Fachgeschäften in ausreichender Menge erhältlich. Der „Burgfriede", der in dieser Hinsicht bis jetzt bestanden hat, ist vorbei. Es muß jetzt von jedem Radfahrer erwartet werden, daß er sein Fahrzeug in Ordnung hat.

Sinn dieser Zeilen ist, zu zeigen, daß sich auch die Polizei durch Weitergeben ihrer Beobachtungen und Erfahrungen immer wieder bemüht, Verkehrs- und Verkehrsunfallprobleme mit lösen zu helfen — auch wenn die Aufgabe nicht immer gerade eine dankbare ist. In diesem Sinne wünscht die Oberhausener Verkehrspolizei allen Werksangehörigen der HOAG immer guten Weg und gute Fahrt.

ThyssenKrupp Corporate Archives

Neues Mannschaftsgebäude auf EO I

Die Unterkünfte der Belegschaft Eisenhütte Oberhausen I (Eingang Tor 4) waren Jahrzehnte hindurch auf viele kleine und mittlere Mannschaftsräume verteilt. Ein großer Teil dieser Räume entsprach schon längst nicht mehr den Vorstellungen, die man heute von der Unterbringung von Belegschaftsmitgliedern hat. Sie waren oft dunkel, zu klein und die Wasch- und Duschgelegenheiten ließen vielfach zu wünschen übrig. Aus diesen Überlegungen heraus entstand der Plan, ein neues, zentrales Mannschaftsgebäude nach modernen Gesichtspunkten zu erstellen.

Die Bauarbeiten an diesem Objekt begannen am 1. April vergangenen Jahres; das erste und zweite Obergeschoß konnte bereits am 30. 1. 56, das Erdgeschoß am letzten Februartag dieses Jahres seiner Bestimmung übergeben werden.



▲ Das neue Mannschaftsgebäude für die Belegschaft der Eisenhütte I nach der Fertigstellung.



▲ Hier ziehen die ersten in ihre neue Unterkunft. Betriebsleiter der Baubetriebe, Schmidt, übergibt mit einem freundlichen Händedruck formlos das schmucke Bauwerk seiner Bestimmung.



▲ Eine Frühstücksecke im neuen Mannschaftsgebäude mit Heißwasserboilern zur Kaffeebereitung.

Das Gebäude hat eine Grundfläche von 51,5 × 19 m und umfaßt 15 500 cbm umbauten Raum. Der Massivbau ist mit Klinkern verblendet und trägt ein Flachdach. Das in der Mitte gelegene, geräumige Treppenhaus erhielt an Stelle von Fenstern ein großes Lichtband aus Glasbetonsteinen. Das Bauwerk besteht aus drei Geschossen und dem ausgebauten Kellergeschoß.

Im Keller befinden sich Magazinräume, Heizung, Toiletten sowie ein Schulungsraum von 5,5 × 12 m Grundfläche.

Das Erdgeschoß und die beiden übrigen Geschosse nehmen die Umkleide-, Wasch- und Brauseräume auf. Außerdem sind große, helle Frühstücksecken vorhanden. Im Erdgeschoß befindet sich noch die Lohnzahlstelle für die Belegschaften von EO I und EO II. Ferner sind hier Sanitäts- und Behandlungsräume untergebracht.

In den einzelnen Etagen sind Warmwasserboiler aufgehängt, aus denen jederzeit kochendes Wasser zum Kaffeeaufbrühen entnommen werden kann. Die geräumigen Stahlblechspinde haben eine Breite und Tiefe von je 50 cm und sind geteilt. Ein Fach dient zur Aufnahme der Arbeitskleidung, das andere ist für die Straßenkleidung gedacht. Die Spinde stehen auf einem Sockel und sind rundum von einer Sitzfläche umgeben, die das Umkleiden



▲ In den weißgekachelten Wasch- und Duschräumen: Keiner fand etwas daran auszusetzen.



▼ Die Lehrlinge ziehen ein. Im Hintergrund Meister Pauly vom Reparaturbetrieb Eisenhütte.



▼ Jeder, der duschen will, muß vorher die Füße von einer desinfizierenden Flüssigkeit berieseln lassen, die aus einer besonderen Fußbrause läuft. Diese Maßnahme dient der Bekämpfung des Fußpilzes.

erleichtert. Die 6 geräumigen Wasch- und Duschräume sind an den Kopfseiten der Geschosse untergebracht; die Bilder vermitteln einen Eindruck dieser lichtdurchfluteten, weißgekachelten Räumlichkeiten, welche allen modernen Anforderungen entsprechen. Auch hier steht ständig heißes Wasser zur Verfügung. Alle Wandflächen und Fußböden sind mit Platten verkleidet.

Die Baukosten für das Gebäude einschließlich Einrichtung betrugen rund 1,1 Millionen DM. Es können 1110 Mann untergebracht werden.

Die alten frei gewordenen Räume werden abgebrochen bzw. für betriebliche Zwecke verwandt.

thyssenkrupp Corporate Archives

HOAG-CHRONIK

WERK OBERHAUSEN

Geburten:

4. 12.
Fritz Schep, Sohn Gregor

22. 12.
Wilhelm Wientgens, Sohn Wilhelm

28. 1.
Josef Ott, Sohn Hans-Gerd

29. 1.
Wilhelm Hake, Sohn Michael

2. 2.
Waldemar Bolla, Sohn Klaus; Leo Peta, Sohn Frank

3. 2.
Egon Hamm, Tochter Jutta; Karl Hauth, Tochter Ursula und Sohn Klaus

4. 2.
Josef Kriewel, Sohn Peter; Heinrich Nowakowski, Tochter Christa

6. 2.
Johann Zimmermann, Tochter Helga

7. 2.
Josef Schumacher, Tochter Kornelia; Werner Selle, Tochter Angelika

8. 2.
Clemens Küpper, Sohn Klemens; Otto Reichert, Tochter Ingrid; Erhard Rolle, Sohn Günter; Karl-Heinz Schneider, Tochter Christel und Sohn Jürgen; Karl Schlinke, Sohn Harald

9. 2.
Karl-Heinz Brück, Tochter Anne-Birgit

10. 2.
Alfred Hillemann, Tochter Gudrun

11. 2.
Karl-Heinz Büssemeyer, Sohn Rolf

13. 2.
Adolf Alshut, Sohn Klaus

15. 2.
Alfons Berger, Sohn Alfons

16. 2.
Wilhelm Schwinning, Tochter Ulrike

17. 2.
Hans Breil, Tochter Monika

19. 2.
Karl-Heinz Heymeier, Tochter Karin

20. 2.
Gerhard Fritsch, Sohn Norbert; Johannes Ingenhag, Tochter Angelika

21. 2.
Franz Glöckl, Tochter Maria; Hans Tepass, Sohn Klaus-Dieter

22. 2.
Helmut Müller, Tochter Ulrike

23. 2.
Erwin Kuhn, Sohn Hardy

26. 2.
Herbert Müting, Sohn Werner

28. 2.
Wilhelm Clasen, Sohn Detlev; Ludwig Inholte, Tochter Angelika

29. 2.
Peter Meyer, Tochter Gabriele; Adolf-Heinz Schnug, Tochter Marlies

1. 3.
Karl Lenzen, Sohn Hans-Dieter

Eheschließungen:

10. 1.
Horst Hagedorn mit Helga Kämper

14. 1.
Hans Smit mit Hilde Kleinbrahm

21. 1.
Horst Stange mit Anna Teichert

28. 1.
Rudolf Lippik mit Yvonne Weissdörfer; Friedrich Rosenbleck mit Helga Fröseler

28. 1.
Heinrich Tönnissen mit Lieselotte Hutzel

3. 2.
Friedhelm Horn mit Gitta Wickers

4. 2.
Günter Atrops mit Helga Oberländer; Wilhelm Hillebrandt mit Renate Klischke; Helmut Talkowsky mit Lieselotte Knorr; Wilfried Wierig mit Irene Markus; Fritz Wittenberg mit Maria Schlömer

7. 2.
Erwin Gabka mit Agnes Becker; Karl Senke mit Gisela Ernst

10. 2.
Johann Enger mit Johanna Kopecki

11. 2.
Wilhelm Burkhardt mit Hertha Sotny; Wolfgang Schmitz mit Maria Aarns; Günter Maliga mit Irmgard-Elisabeth Bechtloff

13. 2.
Johannes Knühmann mit Anna van Aken

17. 2.
Norbert Forster mit Katharina Meschede

18. 2.
Alfons Grasser mit Helma Menzel; Karl-Heinz van der Grinten mit Margot Rejek; Walter Strehlke mit Margarete Markmann

25. 2.
Fritz Wawrzyniak mit Hildegard Poth

3. 3.
Ernst Pohlmann mit Gertrud Pick; Bernhard Schwärz mit Elfriede Stöxen

WERK GELSENKIRCHEN

Geburten:

30. 1.
Willi Kocks, Sohn Michael

4. 2.
Karl Schuchhardt, Tochter Brigitte

6. 2.
Heinz Baumann, Tochter Petra

14. 2.
Rudolf Hölscher, Sohn Bernhard

16. 2.
Karl Jakowski, Tochter Martina

17. 2.
Günter Bednarowitz, Sohn Günther

23. 2.
Kurt Köder, Tochter Silvia

Eheschließungen:

2. 2.
Arnold Orzechowski mit Inge Schäfer

8. 2.
Hans-Günter Schöttner mit Gisela Schneider

UNSERE JUBILARE IM MÄRZ

50jähriges Dienstjubiläum:

Karl Igelbusch, Hochofenbetrieb

Josef Krekeler, Elektrischer Betrieb Stahl- und Walzwerke

40jähriges Dienstjubiläum:

Johannes Burger, Abt. Verkehr

Friedrich Borgstedt, Zurichtereien

Wilhelm Hachenberg, Elektrischer Betrieb Stahl- und Walzwerke

Hermann Hahnen, Abt. Verkehr

Wilhelm Hoffmann, Blechwalzwerke

Josef Kaak, Maschinen- und Werkstättenbetrieb Blechwalzwerke

Otto Kemper, Fernsprechzentrale

Heinrich Künstler, Werkstätten Hochöfen

Clemens Küpper, Maschinen- und Werkstättenbetrieb Stahl- und Walzwerke

Hermann Prast, Rechnungsprüfung

Julius Samboll, Abt. Verkehr

Theodor Schmidt, Hochofenbetrieb

Peter van Staa, Maschinenbetrieb Blechwalzwerke

Philipp Uschmann, Abt. Verkehr

Wilhelm Vofkühler, Wohnungsverwaltung

25jähriges Dienstjubiläum:

Peter Bartholmes, Blockstraßen

Ferdinand Fischer, Abt. Verkehr

Johann Hoffmann, Zementwerk

Johannes Klimmeck, Blechwalzwerke

Karl Leimbach, Maschinenbetrieb Blechwalzwerke

Franz Palm, Reparaturwerkstätten Stahl- und Walzwerke

Artur Schmidt, Thomaswerk

Friedrich Wegner, Werk Gelsenkirchen

† SIE GINGEN VON UNS

23. 1.
Heinrich Finkeldey, Pensionär

27. 1.
Eugen Wehler, Pensionär

29. 1.
Hermann Kortz, Pensionär

Johannes Vollmer, Pensionär

30. 1.
Anton Becker, Pensionär

August Kettenbach, Pensionär

1. 2.
Friedrich Hecht, Reparaturwerkstätten Hochöfen

3. 2.
Franz Engelhardt, Maschinenbetrieb Blechwalzwerke

2. 2.
Hermann Lütkenhorst, Pensionär

10. 2.
Hermann Heckeley, Pensionär

Wilhelm Siempelkamp, Pensionär

12. 2.
Wilhelm Scholle, Pensionär

17. 2.
Emil Bischof, Pensionär

20. 2.
August Weber, Pensionär

21. 2.
Wilhelm Teschke, Pensionär

22. 2.
Heinrich Kempchen, Pensionär
Karl Skielka, Pensionär

23. 2.
Konrad Matissik, Reparaturwerkstätten Stahl- und Walzwerke

25. 2.
Hermann Hemming, Pensionär

26. 2.
Robert Janssen, Pensionär

thyssenkrupp Corporate Archives

Echo der Arbeit

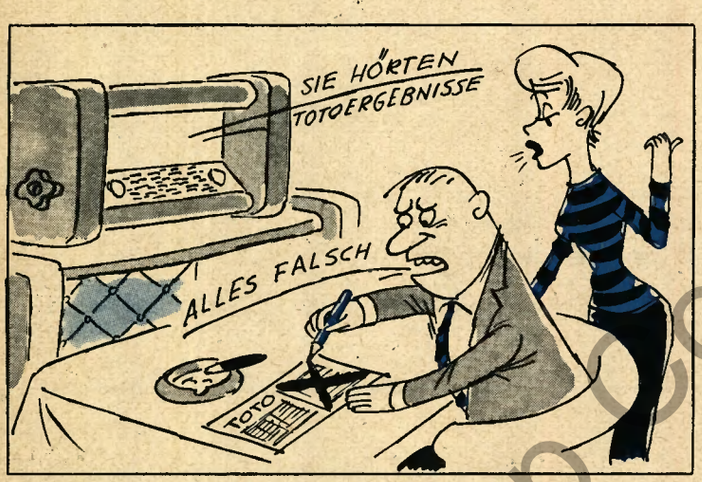
Neues vom



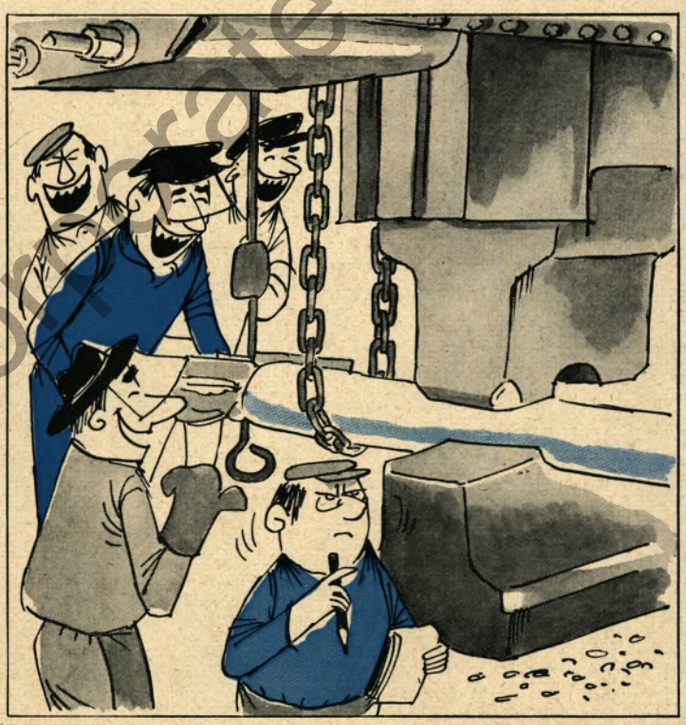
aufgezeichnet von KURT CERNY



„Jetzt hab ich über meinem Verbesserungsvorschlag doch glatt vergessen, am Hüttenwerk auszusteigen."



„Nachbar Müller hat schon wieder eine Prämie gewonnen — allerdings im Vorschlagswesen!"



„Er brütet nun schon seit Wochen, ob der Schmiedehammer nicht auch geräuschlos arbeiten kann."



„Ich werde dem Familienminister schreiben, daß er das Vorschlagswesen verbietet."



„Ein bißchen unbequem, aber so kommen mir die besten Ideen."

thyssenkrupp Corporate Archives