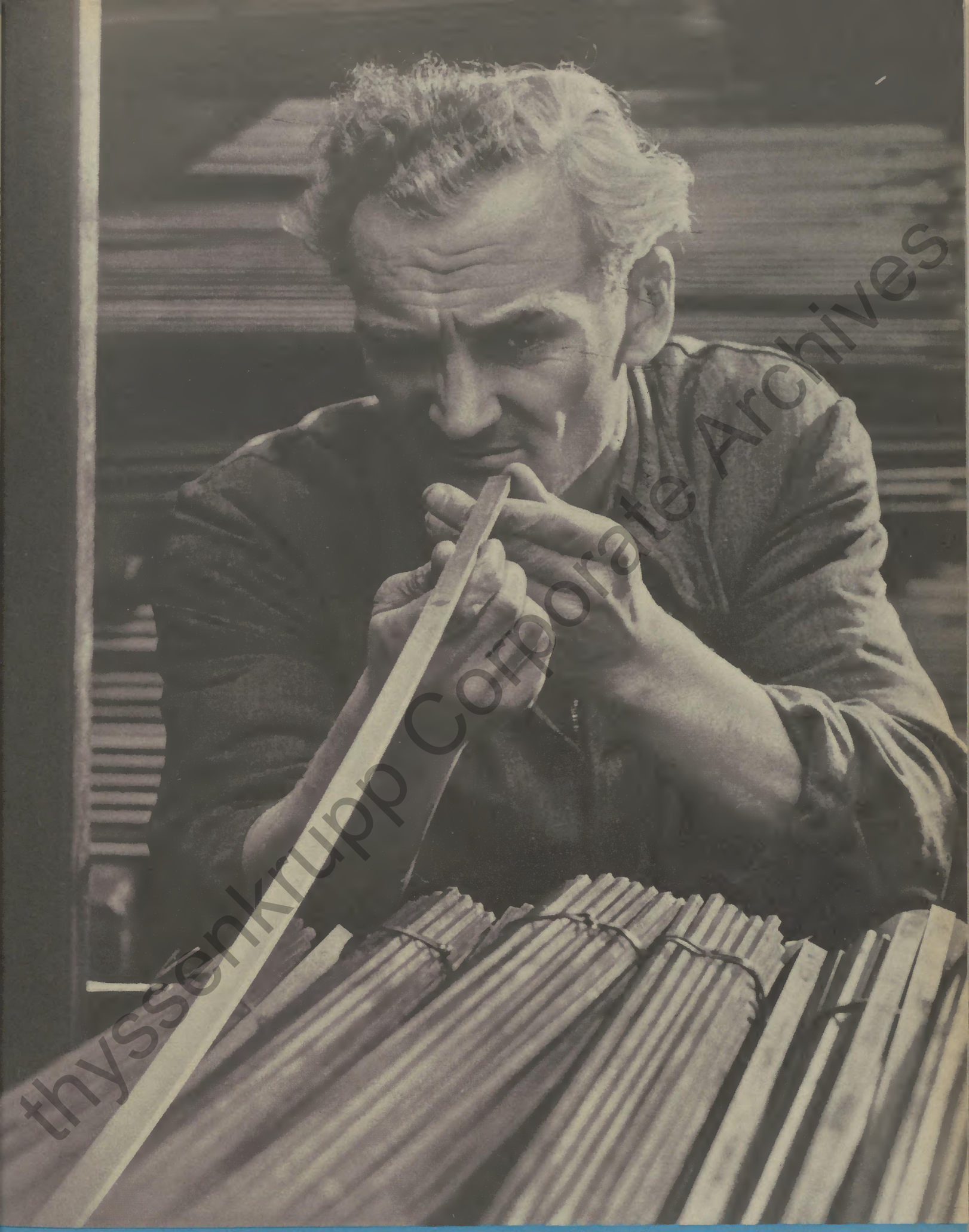


echo der arbeit

6
3 W 2503 D
APRIL 1960
NUR FÜR BETRIEBSANGEHÖRIGE

thyssenkrupp Corporate Archives

6 echo der arbeit
29. APRIL 1960

Herausgeber: Hüttenwerk Oberhausen AG
Verantwortlich: Direktor Karl Strohmenger
Redaktion: Karl-Heinz Sauerland
Oberhausen (Rhld.), Essener Straße 66
Telefon: 24681 — Nebenstellen 2347 und 4267

ECHO DER ARBEIT ist eine zweimal monatlich erscheinende Werkzeitschrift der Hüttenwerk Oberhausen Aktiengesellschaft. Die Zustellung erfolgt kostenlos.

Herstellung: Vereinigte Verlagsanstalten Oberhausen (Rhld.) + Düsseldorf
Klischees: Vignold, Essen

Beiträge, die mit dem Namen des Verfassers gezeichnet sind, stellen die Meinung des Autors und nicht unbedingt die der Redaktion dar.

AUS DEM INHALT:

Knappenviertel von oben

SM-Ofen im Bau

Hochstraßen-Projekt Gelsenkirchen

Beispiele aus Amerika

Die Lage im letzten Quartal

„Mit Auszeichnung" bestanden

Ein neuer Weltrekord

ZU UNSEREM TITELBILD: Mit einem Auge — wie anno dazumal bei Preußens der Kompanie-Spieß bei „Richt euch!" die Richtung prüfte — so kontrolliert Meister Theo Heid von der Stangenrichterei des Werkes Gelsenkirchen hier die Oberflächenbeschaffenheit von Stäben. Hoffentlich stimmt's!



Die gefährlichen Briefe

Eine Geschichte mit sehr ernsthaftem Hintergrund

Familie Kügelein wagt sich kaum noch auf die Straße. Man sieht Arthur Kügelein, den Herrn des Hauses, nic mehr abends am Stammtisch. Frau Martha erledigt in aller Eile ihre Einkäufe und huscht dann verstört schn wieder ins Haus. Auch die Kinder, Peter und Irene, sitzen meistens in der Stube. Familie Kügelein ist beunruhig ja, man hat Angst! Die Nachbarn grüßen nicht mehr, sie wenden sich ab, und es ist nicht herauszubekomme was sie gegen die Familie haben. Beim Kaufmann verstummen die Gespräche, wenn Frau Kügelein den Lad betritt. Die spielenden Kinder auf der Straße gehen schweigend eine Ecke weiter, wenn Peter und Irene si zeigen. Irene weint, aber Peter fühlt sich beleidigt. Er fragt, bekommt aber kaum eine Antwort. „Du wirst sch wissen warum", sagt man ihm manchmal, aber mehr erfährt er nicht.

Was war hier nun wirklich vorgefallen? Genaugenommen begann diese unheimliche Situation mit eine Lottogewinn. Kügeleins hatten gewonnen. Es waren so an die 3000,— Mark. Wohlweislich hatten Kügele niemandem etwas davon erzählt — jedenfalls nicht den Nachbarn. Aus 3000,— DM werden schn 30000,— DM oder gar 300000,— DM, wenn erst der Klatsch richtig beginnt. Und wer durch einen solch Glückszustand zu Geld kommt, von dem erwartet man, daß er seine Mitmenschen an diesem Glück teilhab läßt. Ein Fest der Stammtischrunde, ein Fest für die Nachbarn im Haus, hier ein kleines Darlehen, dort Geschenk, wie schnell wäre da der Gewinn zerronnen. Kügeleins schwiegen also. Man kleidete sich neu endlich konnte der heiß ersehnte Fernsehapparat ins Haus kommen, und der Rest reichte sogar noch für kräftige Anzahlung eines Kleinwagens. Und das fiel auf! Kügeleins schwiegen, aber dafür wurde es run herum um so lebendiger. Schließlich kursierten sogar Briefe. Unbekannte Absender sprachen die Vermutu aus, daß Peter wohl zu einer jugendlichen Gangsterbande zählen müsse, vielleicht habe auch der Vater dem Werk etwas „mitgehen" lassen. Alle Welt wußte von den Briefen, nur Kügeleins nicht. Sie hätten so gewiß ihr kleines Geheimnis vom Lottogewinn gelüftet. Dann wurden die Briefe sogar noch massiver. Wo stand und erst recht unerklärlicher Wohlstand ruft Neider auf den Plan. Und wenn man ohnehin mit d Familie Kügelein nicht auf besonders gutem Fuß steht, dann nutzt man diese Chance und schreibt trübe Ve dächtigungen.

Mitten in dieser angespannten Situation platzte eine Bombe — eigentlich war es nur ein Bömbchen. Fr Lehmann aus dem gleichen Hause — sie wohnt im Parterre, hatte im Garten Teppiche geklopft, und Haustür war offen geblieben. Auf der Garderobe im Flur hatte ihr Portemonnaie gelegen. Es hatte — als nämlich vom Teppichklopfen zurückkam, war es weg! Frau Lehmann schrie gleich laut auf, obwohl es s allenfalls um 10 bis 12 Mark gehandelt hatte, und alle Hausbewohner liefen herbei. Alle ... nein, Kügele fehlten! Sie schlossen sich ab, weil man sie mied, nicht aber, weil sie etwa ein schlechtes Gewissen hatt Doch man legte ihr Fehlen anders aus, außerdem waren ja da diese geheimnisvollen Briefe gewesen. M hatte zwar nichts gesehen, aber wer konnte wohl schon der Dieb gewesen sein? Natürlich ein Mitglied die diebischen Familie. Es kam die Polizei. Der Polizist fragte alle Hausbewohner und klingelte auch bei Kü leins. Geklärt wurde der Fall nicht ... und das war das größte Unglück! Kügeleins sahen keinen ande Ausweg mehr, als die Wohnung zu wechseln. Sie zogen in einen anderen Stadtteil. Einige Zeit später, be Hausputz, fand Frau Lehmann hinter dem Garderobenschränkchen ihr Portemonnaie. Bei seinem Anbl wurde ihr siedend heiß. Sie steckte das Geld in aller Hast in die neue Geldbörse und warf die andere fort. fühlte sich schuldig — zumindest mitschuldig an der Vertreibung der Familie Kügelein. Darum verwischte jetzt alle Spuren. Und trotzdem muß man diese Frau in Schutz nehmen und zumindest mildernde Umstä für ihr Verhalten finden. Auch sie hatte jene anonymen Briefe erhalten, auch sie war in den Sog dieses Has hineingezogen worden. Aber eines Tages fand man auch den wirklich Schuldigen. Er hatte sich an sein „Erfolg" so berauscht, ja er war sogar so überzeugt von der Richtigkeit seines Tuns, daß er das Schreib anonymer Briefe wieder aufnahm. Jetzt aber saß der „Feind" woanders. Da war einer im Betrieb, auch ein „Typ Kügelein", den wollte er jetzt als nächsten „abschießen". Die Werksleitung erhielt anonyme Brie Sie begannen mit vagen Anspielungen, steigerten sich zu offenen Beschuldigungen und endeten in wid wärtigen Verdächtigungen.

Die Werksleitung hatte für solche Briefe eine besondere Ablage — nämlich den Papierkorb! Man reagie anders als die Nachbarn der unglücklichen Familie Kügelein. Man dachte nicht im entferntesten daran, de diesen Briefen Verdächtigten auch nur zu beobachten, wohl aber forschte man nach dem Absender. Es gibt ein verhältnismäßig einfaches Mittel — die Graphologie. Man vermutete richtig, daß der Absender in Nähe des Beschuldigten zu suchen sei. So brauchte man also nur eine bestimmte Anzahl von Schriftproben vergleichen. Aber diese Mühe wäre noch nicht einmal nötig gewesen, denn eines Tages verriet sich Schreiber dieser anonymen Briefe selbst. Wie, das sei hier nicht erörtert, denn leider gibt es auch noch and Leute dieser Sorte, und es ist ja wohl nicht nötig, sie auf diese Weise zu warnen.

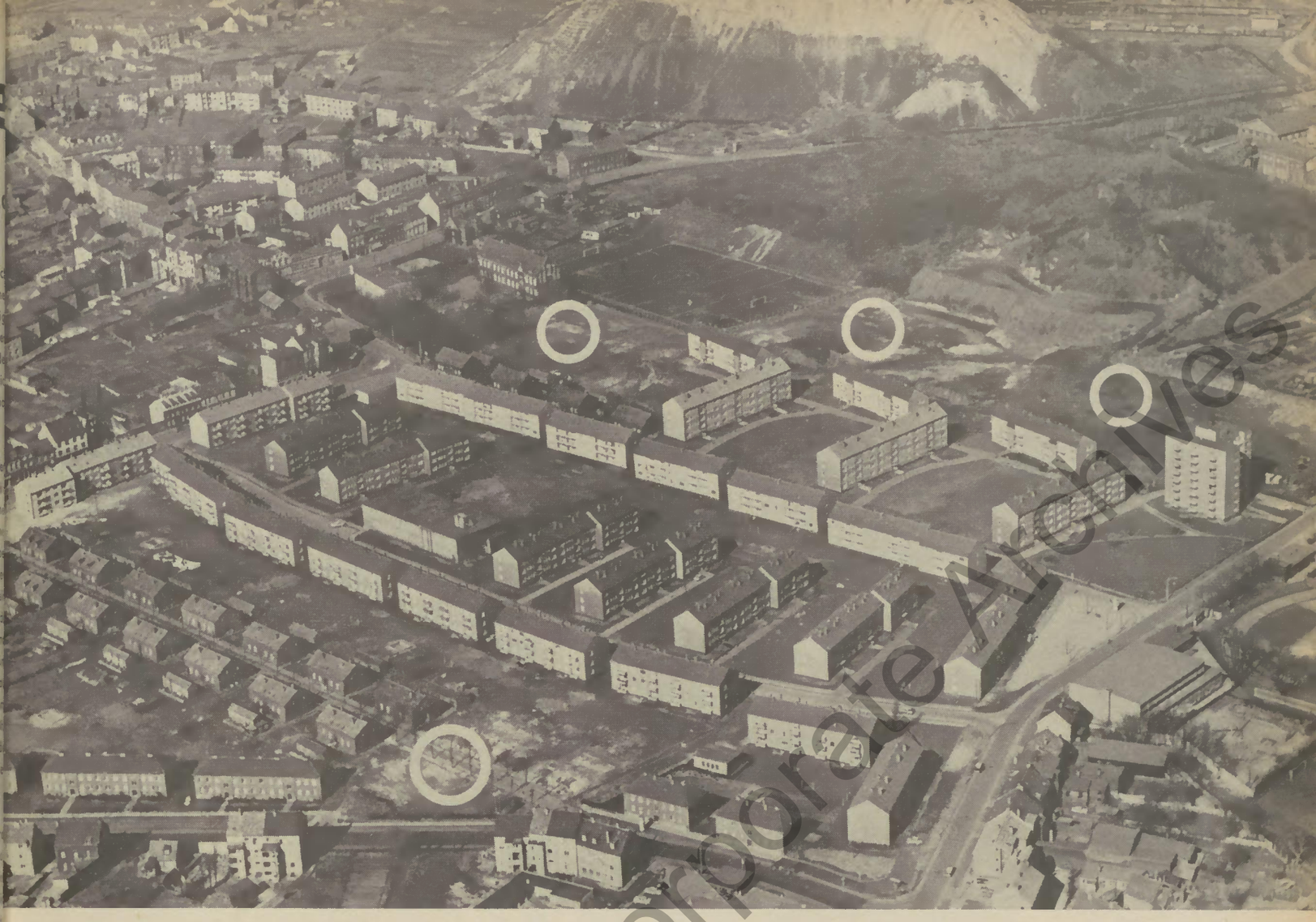
Der Täter wurde ernsthaft ins Gebet genommen, nur um ein Haar kam er an der fristlosen Entlassung vorb In Zukunft wird scharf durchgegriffen werden, wenn jemand ertappt wird, der es angeblich so gut mit Allgemeinheit meint, aber zu feige ist, sich offen zu seinen Behauptungen zu bekennen.

Wer also glaubt, eine Beschuldigung gegen einen anderen vorbringen zu müssen, der sollte sich offen seine Aussage stellen. Selbstverständlich besteht immer die Möglichkeit, daß man sich irrt. Man wird niemandem ankreiden, wenn sich seine Vermutungen nicht bestätigen. Auch vor Gericht werden Angeklagte freigesprochen und somit wieder rehabilitiert. Aber es geht hier ordentlich zu. Man kennt Beklagten und den Kläger! Und dieses Prinzip soll auch bei uns gelten.

Wer aber den Hang zum Spitzel hat, der sollte dort hingehen, wo man für Leute dieses Schlages eine bess Verwendungsmöglichkeit hat. In einem freiheitlichen Land wie dem unseren, ist für Spitzel und Denunzian kein Platz — auch nicht im Betrieb.

Chronik

thyssenkrupp Corporate Archives



Knappenviertel von oben

In Ausgabe 1 dieses Jahres veröffentlichten wir anhand eines Modelles eine Gesamtansicht des in der Umgestaltung befindlichen Oberhausener Knappenviertels. Eine Luftaufnahme gibt uns nun die Möglichkeit, die Modellansicht anschaulich zu ergänzen. Die Baustellen der drei zwölfgeschossigen Hochhäuser auf dem Haldengelände der ehemaligen Zeche Oberhausen sowie für das achtgeschossige Hochhaus an der Ecke Marienburgstraße und Falkensteinstraße haben wir besonders kenntlich gemacht. Allerdings ist die Aufnahme bereits Mitte März gemacht worden, also bei Erscheinen dieser Ausgabe gut sechs Wochen alt, so daß wir damit nicht mehr ganz aktuell sind. In der Zwischenzeit sind nämlich die Baugruben ausgehoben worden, beziehungsweise sogar die Fundamente erstellt worden. Die beiden Bilder rechts — oben vom Baubeginn an den „Drei Knappen", darunter von der Baustelle Marienburgstraße — lassen den Fortgang der Bauarbeiten gewissermaßen erahnen.

Wie bereits berichtet, entstehen in den drei je zwölfgeschossigen Hochhäusern insgesamt 180 Wohnungen und in dem acht Stockwerke hohen Gebäude an der Ecke Marienburgstraße und Falkensteinstraße 40 Wohnungen. Die Luftaufnahme läßt auch den Rest der noch verbliebenen alten eingeschossigen Häuser erkennen, die durchweg auf ein Alter von mehr als 90 Jahren zurückblicken. Bekanntlich mußte der größte Teil dieser alten Häuser im Zuge der städtebaulichen Umgestaltung des Knappenviertels abgebrochen werden. Nicht nur, daß die Bauten altersschwach geworden waren, die eingeschossige Bauweise stand auch in krassem Gegensatz zu der in Oberhausen herrschenden Bauland-Knappheit. Zwingt doch der Mangel an Grundstücken die Planer förmlich dazu, mehrgeschossig zu projektieren, gegebenenfalls zum Hochhausbau überzugehen.

Zwischen den Wohnblocks werden Grünflächen mit Spielplätzen und Ballspielfeldern entstehen. Denn auch an die Kleinen muß gedacht werden. Im Hinblick auf die Gefahren auf unseren Straßen fordern die Städteplaner „Inseln", auf denen die Kinder sich austoben können.

Schließlich werden die Hochhauswohnungen mit jeglichem Komfort ausgestattet, dazu gehören Aufzüge, Müllschluckanlagen, automatische Wascheinrichtungen, Warmwasserversorgung, Einbauküchen, Notstromanlage, Türsprechanlage sowie Gemeinschaftsantennen für Rundfunk und Fernsehempfang.

Es wird angestrebt, daß die Hochhäuser spätestens Anfang 1961 bezugsfertig sein sollen. Bevor der Bau neuer Hochhäuser für unsere Belegschaft geplant wurde, ist in bereits erstellten Häusern dieser Bauart in Buschhausen und im Knappenviertel eine Umfrage gehalten worden, um zu erforschen, ob die Bewohner sich auch heimisch fühlen. Das Ergebnis war verblüffend: Nur rund zwei Prozent der Befragten sprachen sich gegen das Wohnen in Hochhäusern aus. Die anderen aber lobten vor allen Dingen die vielen Annehmlichkeiten, die ein Hochhaus den Bewohnern bietet.

Das Oberhausener Knappenviertel, so zeigt unser Bild, kann heute als Beispiel gelten für ein nach neuzeitlichen Gesichtspunkten aufgeschlossenes Wohngebiet.



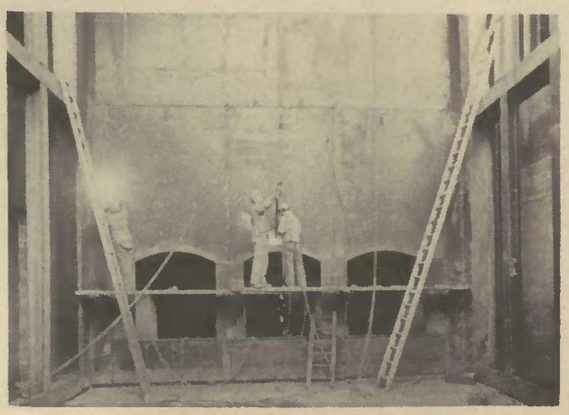


ThyssenKrupp Corporate Archives

SM-Ofen im Bau



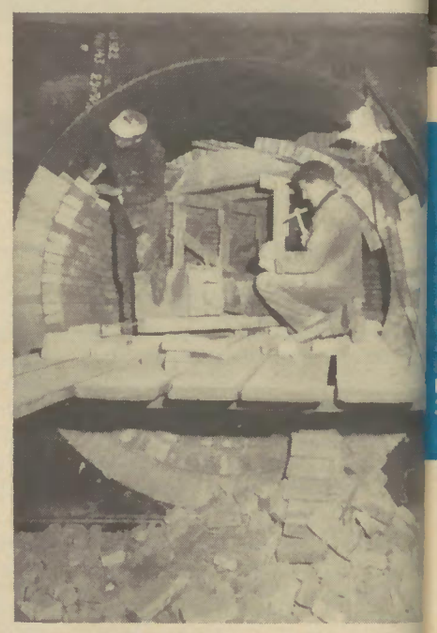
Das Fassungsvermögen des neuen 200-t-SM-Ofens erfordert in der Gießhalle einen 350-t-Gießkran. Der besseren Übersicht wegen ist der Führerkorb bis knapp über die Gießgrube heruntergezogen und gewährleistet dadurch dem Maschinisten eine gute Übersicht.



Im Unterofen, zwischen Gitter- und Schlackenkammer, wird an der Armierung, die der Gitterkammer als Korsett dient, geschweißt. Die drei später zugemauerten Öffnungen ermöglichen während des Betriebes eine Beobachtung des Gitterwerkes und dienen bei der Neuzustellung des Ofens ferner als Arbeitsöffnung.



In der Gitterkammer, die ihren Namen nach dem gitterartigen Mauerwerk erhalten hat, wird die Auskleidung aus feuerfesten Steinen gemauert.



Unter der Erde wurden insgesamt etwa 40 Meter Abzugkanal ausgemauert. Das Bild zeigt die Ausmauerung des Anschlußstückes zwischen Gitterkammer und Abzugkanal. Durch diesen Kanal gelangen die Abgase in den neuen Strahlsaugzug-Kamin, worüber wir in Ausgabe 18/1959 berichteten.

Ein Blick in das Innere des Oberofens zeigt die wannenförmige Ausbildung des Ofenherdes. Die Stahlkonstruktionen halten das feuerfeste Mauerwerk zusammen. In der Mitte befindet sich das Abstichloch.



thyssenkrupp Corporate Archives



Die Gießgrubenseite des neuen 200-t-SM-Ofens. Unser Bild läßt — im Verhältnis zu den beiden Männern — deutlich die enormen Abmessungen der Ofenanlage wahrnehmen. In der Mitte des Bildes ist die Abstichrinne zu erkennen, durch die später der flüssige Stahl in die Gießpfannen laufen wird.

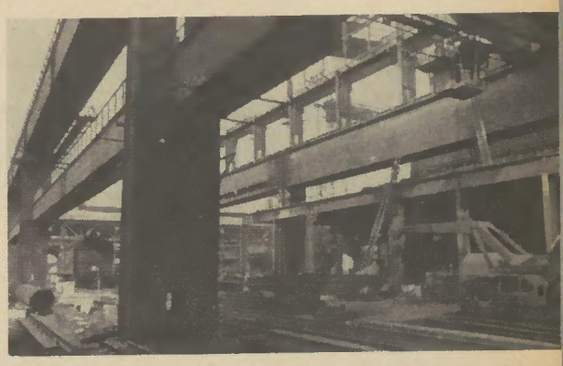


Hier werden an der Einsetzseite der Ofenbühne Panzerbleche von zwei Arbeitern verschraubt.



Die wohl bedeutendste Investition im Bereich der Stahlwerke ist die Erweiterung des Siemens-Martin-Werkes II durch zwei 200-t-SM-Öfen. Der erste dieser beiden Öfen soll im Sommer dieses Jahres in Betrieb genommen werden. Dadurch wird sich die Rohstahlkapazität des Werkes um 180000 t jährlich erhöhen. Unsere Bilder vermitteln einen Eindruck von dem Ausmaß der Arbeiten. Gleichzeitig mit dem Bau des eigentlichen Ofens mußten die Nebenanlagen errichtet werden, z. B. Kühlturm und Pumpenhaus für die Kühlwasserversorgung (worüber in der vorigen Ausgabe berichtet wurde) und Krananlagen. Ebenso mußte an die Einrichtung eines entsprechenden Schrottplatzes gedacht werden. Das Fassungsvermögen des neuen SM-Ofens machte in der Gießhalle einen 350-t-Kran erforderlich; das ist der größte Kran im Bereich des Werkes.

Der künftige Schrottplatz mit dem neuen Schrottkran. Dort, wo später der Schrott für den neuen Ofen liegen wird, lagern heute noch Teile der Eisenkonstruktion des Ofens.



Die Größe des Ofens und der dazugehörenden Krananlagen erfordern eine stabile Konstruktion. Das Bild vermittelt einen Eindruck von den Ausmaßen der Kastenträger auf dem Schrottplatz.

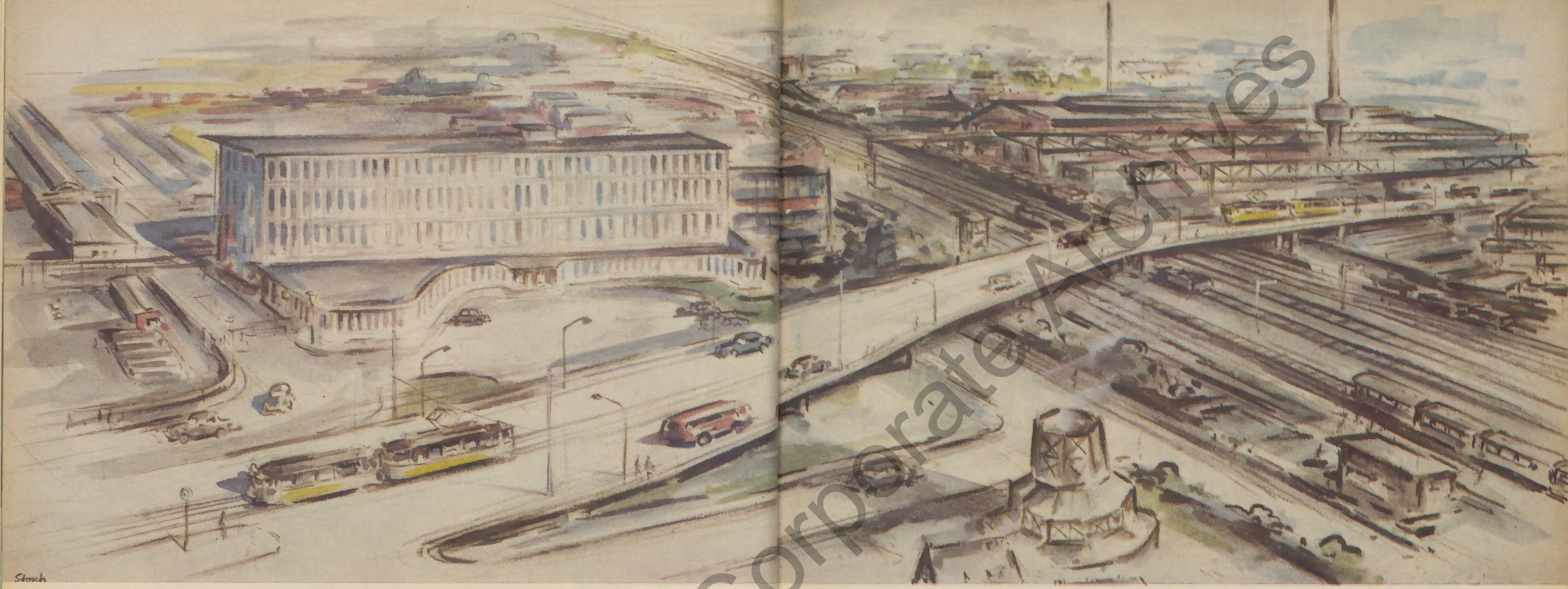


Ein Blick auf den im Bau befindlichen Oberofen von der Kranbahn des 150-t-Kranes aus, durch den die Beschickung erfolgt. Unser Bild zeigt das gewaltige Stahlskelett auf der Einsetzseite.



Auf der Ofenbühne werden Panzerbleche verlegt. Im Hintergrund der 200-t-SM-Ofen mit den fünf Öffnungen, durch die der Ofen beschickt wird, mit den wassergekühlten Einsetztüren.

ThyssenKrupp Corporate Archives



Hochstraßen-Projekt Gelsenkirchen

In Gelsenkirchen gewinnt gegenwärtig ein Plan Gestalt, durch den in Form einer innerstädtischen Hochstraße ein dringendes Verkehrsproblem gelöst werden soll. Wir sind an diesem Projekt in mehrfacher Hinsicht interessiert; einmal zählt unser Werk Gelsenkirchen zu den unmittelbar betroffenen Anliegern, zum andern bringen wir als Stahlhersteller den augenblicklich in der öffentlichen Diskussion befindlichen Hochstraßen aus Stahl oder Stahlbeton besondere Aufmerksamkeit entgegen.

Worum nun geht es in Gelsenkirchen? In Schalke soll die König-Wilhelm-Straße auf etwa einem Kilometer Länge als Hochstraße gebaut werden. Noch in diesem Jahr sollen die Vorarbeiten beginnen. Damit würde das leidige Schrankenproblem aus der Welt geschafft werden. Für eine so stark verkehrsbelebte Straße wie die König-Wilhelm-Straße, die zudem noch ein Hauptzubringer zur Autobahn ist, sind die beiden kurz hintereinanderliegenden Kreuzungspunkte mit der Emschertalbahn und der Werksbahn der Zeche Consolidation ein Verkehrsproblem ersten Ranges. Ganz davon zu schweigen, daß ohnehin die Schranke an der Emschertalbahn vom Volksmund „Glück-auf-Schranke" genannt wird. (Man hat Glück, wenn sie auf ist!)

Die Graphiken auf diesen Seiten lassen genaue Einzelheiten der Planung erkennen. Auf dem großen Bild hat unser Zeichner darzustellen versucht, wie die nördliche Auffahrt zu der Hochstraße — etwa in Höhe der Walzerstraße, gegenüber unserem Gelsenkirchener Verwaltungsgebäude — einmal aussehen wird. Die südliche Auffahrt liegt in Höhe der Grillostraße. Zwischen diesen beiden Punkten soll die Hochstraße gebaut werden. Höhe: 4,50 Meter. Breite: 25,50 Meter. In Abständen von je 25 Meter werden die Pfeiler angebracht, und zwar — wie die Querschnitt-Zeichnung zeigt — in der Mitte des Bauwerkes. Die wesentlichsten Bauelemente sind Stahl und Stahlbeton.

Die Schalker Hochstraße soll zwei doppelte Fahrbahnen mit beiderseitigen Fußgängerwegen erhalten. Zwischen den beiden Fahrbahnen werden die Geleise der Straßenbahn liegen. Kopfzerbrechen bereitete die Frage, was aus der unter der Hochstraße liegenden früheren König-Wilhelm-Straße werden soll. Wie uns vom Bauamt der Stadt Gelsenkirchen dazu mitgeteilt wurde, ist vorgesehen, den ehemaligen Straßenzug nördlich der Magdeburger Straße zur Werkstraße der angrenzenden Werke — der zum Mannesmann-Konzern gehörenden Zechengruppe Consolidation und unserem Werk Gelsenkirchen — zu erklären, so daß die bestehenden Werkseingänge erhalten bleiben. Der von Süden kommende Verkehr würde somit die Möglichkeit behalten, die Werke ohne Umfahrt über die Hochstraße zu erreichen. Der von Norden fließende Verkehr, so erklärt der Sprecher des Bauamtes, müsse die Hochstraße bis zur Grillostraße benutzen, dort abbiegen und die Werke über die Königsberger und Schalker Straße anfahren. Als Zufahrt für den von Westen und Osten kommenden Verkehr könne außerdem die Gewerkenstraße und Magdeburger Straße benutzt werden. Das Verwaltungsgebäude der HOAG sowie auch der Bahnhof Gelsenkirchen - Schalke seien bei dieser Lösung verkehrstechnisch einwandfrei und ohne den Verkehrsfluß blockierende Linksabbieger zu erreichen.

Soweit einige Einzelheiten zu dem Gelsenkirchener Hochstraßen-Projekt. Als erster Schritt zum Bau der neuen Straße werden im Augenblick die Ausschreibungen vorbereitet. Die Bauzeit soll etwa eineinhalb Jahre dauern. Während dieser Zeit muß der Verkehr umgeleitet werden, wozu die Pläne bereits ausgearbeitet sind.

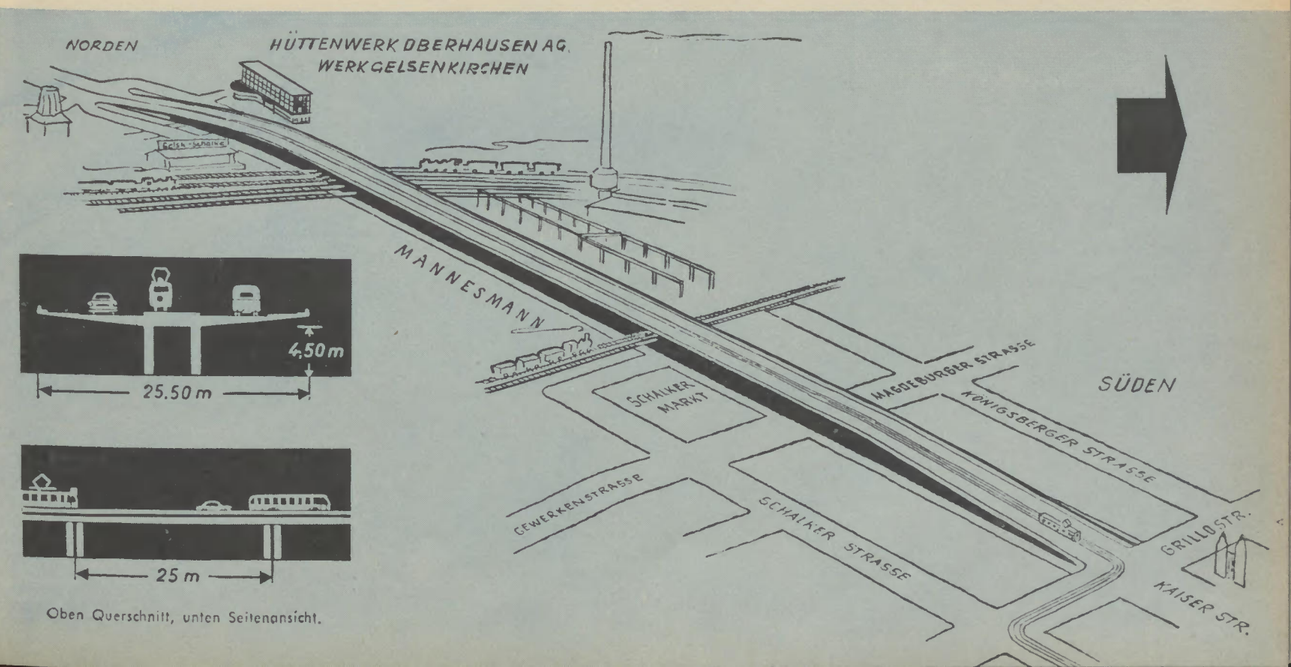
Auch in Oberhausen dürfte das Gelsenkirchener Projekt interessieren, da hier lange Zeit eine Hochstraßen-Planung im Zuge der Mülheimer Straße im Gespräch war.

In den USA hat man mit Stahl-Hochstraßen beste E fahrungen gemacht. In Westdeutschland müssen w damit rechnen, daß schon in wenigen Jahren doppelt viel Autos wie heute über unsere Straßen fahren. E Prognose des Rheinisch-Westfälischen Instituts für W schaftsforschung in Essen schätzt, daß es bis 1965 in Bundesrepublik etwa 6,1 Millionen Pkw's geben w

Wenn diese vielen Fahrzeuge nicht Stoßstange an St stange über unser veraltetes Straßensystem dahinkr chen sollen, wird uns nichts anderes übrig bleiben, nach amerikanischem Muster Teile des Verkehrs in „erste Etage" zu verlegen.

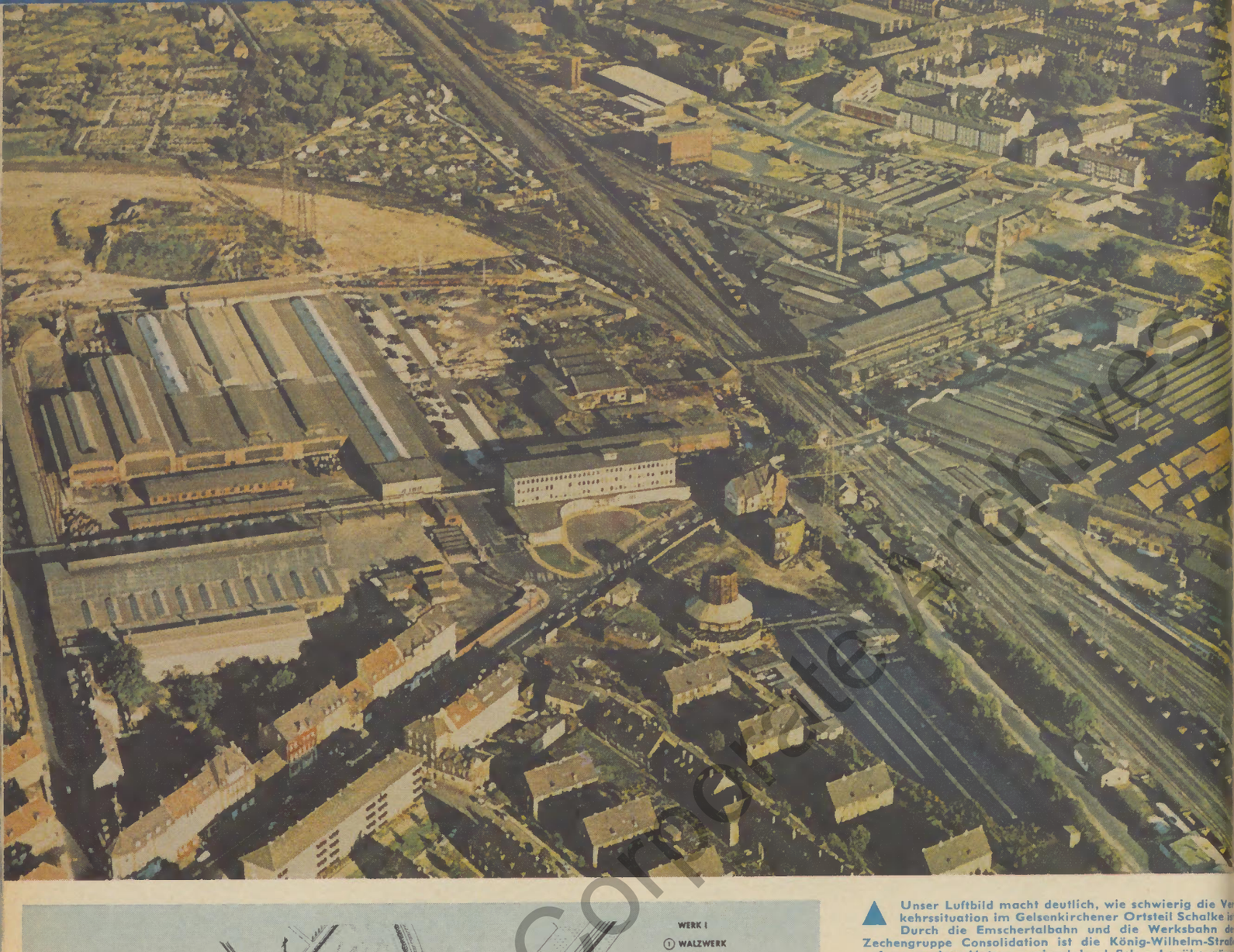
In einigen Städten ist der Anfang bereits gemacht. Düsseldorf ist vor kurzem die erste Stadtautobahn d Verkehr übergeben worden. Sie führt von der westlich Stadtgrenze über die neue Rheinbrücke hinweg z Autobahn ins Ruhrgebiet. Kilometerlang durchzi diese Straße, zum Teil als Hochstraße, vollkomm kreuzungsfrei das Stadtgebiet. Mit ähnlichen kreuzun freien Straßen wird diese Straße sich einmal zu ein System zusammenschließen und den von außen u aus den Vororten kommenden Verkehr hindernis an den Stadtkern heranführen. In Hannover soll de nächst mit dem Bau einer Hochstraße begonnen werd die über den City-Verkehr hinwegführen wird. In L wigshafen wurde vor Jahresfrist eine Hochstraße Betrieb genommen, über die der von der Rheinbrü kommende Verkehrsstrom kreuzungsfrei über Innenstadt geleitet wird.

Insbesondere im Ruhrgebiet mit seiner dichten Verkeh ballung wird man ohne innerstädtische Hochstraß nicht auskommen. Als unsere Städte noch in Trümm lagen, haben wir versäumt, leistungsfähige Verkeh straßen von vornherein in die Städteplanung ein kalkulieren. Jetzt bleibt nur noch die Wahl, in die and



Oben Querschnitt, unten Seitenansicht.

ThyssenKrupp Corporate Archives





Oben: Die Lageskizze zeigt noch einmal, wie durch die Bahnstrecken die König-Wilhelm-Straße blockiert, zugleich aber auch unser Werk Gelsenkirchen in drei Teile zerschnitten wird. Unten: Ein alter Briefkopf aus dem Jahre 1901, sozusagen mit Museumswert, veranschaulicht dieselbe Situation vor fast sechs Jahrzehnten.



Unser Luftbild macht deutlich, wie schwierig die Ver kehrssituation im Gelsenkirchener Ortsteil Schalke is Durch die Emschertalbahn und die Werksbahn de Zechengruppe Consolidation ist die König-Wilhelm-Straß auf nur wenigen Metern zweimal durch Schrankenübergäng unterbrochen. Wer den starken Zugverkehr auf diesen Stre ken kennt und außerdem die Verkehrsdichte der König Wilhelm-Straße berücksichtigt, der weiß, vor welch großer Problem hier die Stadtplaner stehen. Nun soll die geplant Hochstraße Abhilfe schaffen. Arbeitsbeginn im nächsten Jah

Ebene auszuweichen, nämlich Hochstraßen zu bauen. Wenn es bis heute in Deutschland nur wenige Hochstra ßen gibt, so sind diese aber dennoch ein Beweis dafü mit welchen Möglichkeiten man der Verkehrsschwierig keiten der kommenden Jahre Herr werden kann. D Stadtväter der damals noch selbständigen Städte Barme und Elberfeld haben das beispielsweise schon vor nahe zu 60 Jahren erkannt, als man daranging, die heutzutag noch einzigartige Schwebebahn zu bauen. Weil in de engen Tal, durch das die Wupper sich schlängelte, au reichende Baufläche nicht zur Verfügung stand, verleg man den Verkehr kurzerhand in die „obere Etage". Der Entschluß des Elberfelder und Barmer Magistrat damals zwar oft belächelt, verriet eine Weitsichtigkeit die heute noch manchem Städtebauer zur Ehre gereiche würde. Nicht nur, daß durch erhebliche finanzielle Au wendungen ein Verkehrsproblem gelöst wurde, sonder die Millionenbeträge, die man damals investierte, habe sich mehrfach bezahlt gemacht.

Mit der Regelung des Straßenverkehrs stehen wir heute vo ähnlichen Problemen wie unsere Großväter vor 70 bis 8 Jahren, als sie die neuen Eisenbahnlinien mit dem inne städtischen Straßenverkehr in Einklang bringen mußte Damals schon erkannten weitsichtige Männer, d Kreuzungen in der gleichen Ebene im Straßenverkehr e Hindernis bedeuten, weil immer nur die eine oder a dere Richtung den Kreuzungspunkt benutzen kann. Tatsache ist, daß sich der Verkehr in den dicht besiede ten Städten mit den herkömmlichen Mitteln nicht me bewältigen läßt, sondern neue Lösungen gefunden we den müssen. Eine dieser Möglichkeiten ist der Bau vo kreuzungsfreien Hochstraßen im innerstädtischen Stra ßennetz, die — wie in Amerika — über die bereits vo handenen ebenerdigen Straßen hinwegführen und d Stadtzentren tangential mit den Fernstraßen verbinde Hier liegen nicht zuletzt neue Verwendungsmöglich keiten für den Werkstoff Stahl. Stahlkonstruktionen bi ten den Vorteil weitgehender werkstattmäßiger Vo fertigung und zeit- und raumsparender Montage sow großer Spannweite. Schließlich werden durch die Ve wendung von Stahlstützen die unter den Hochstraß liegenden Flächen so wenig wie möglich beeinträchti

thyssenkrupp Corporate Archives

Beispiele aus Amerika





▲ In den Vereinigten Staaten hat man schon seit langem in die Städteplanungen Hochstraßen eingebaut, um — besonders in den Großstädten — den Autoverkehr möglichst reibungslos ablaufen zu lassen. Hier ein Abschnitt des Nimitz Freeway in Oakland (Kalifornien), eine stellenweise sogar doppelstöckige Hochstraße mit vier Fahrspuren in jeder Richtung. Hochstraßen in Stahl und Stahlbeton sind, wie schon gesagt, erstmalig und in größerem Umfang in Amerika gebaut worden. Die Amerikaner haben damit auf sich genommen, was man das „Risiko der Pionierarbeit" zu nennen pflegt.

◀ Zum Schnellstraßennetz von New York City gehört der Gowanus Expressway. Dies ist eine Hochstraße in genieteter Stahlkonstruktion mit Portalrahmen. Da diese Hochstraße den Bodenwellungen nicht folgt, sondern waagerecht verläuft, haben die Portalstützen unterschiedliche Höhen. Auf unserem Bildausschnitt sind sie verhältnismäßig niedrig. In den Mammutstädten New York und Chikago wurde in den dreißiger Jahren mit dem Bau innerstädtischer Schnellstraßen, sogenannter Expressways oder Freeways, vorwiegend als Hochstraßen — Elevated Highways genannt — begonnen.

▼ Heute sieht man in zahlreichen amerikanischen Großstädten Stadthochstraßen als ausschließliche Lösung an, um mit den Verkehrsschwierigkeiten infolge wachsenden Kraftfahrzeugverkehrs fertig zu werden. Unser Bild zeigt ein Verteilerbauwerk, d. h. die Verbindung zweier Stadthochstraßen. Es handelt sich um zwei sich überschneidende Streckenabschnitte zwischen dem Central Freeway und dem Bayshore Freeway in einem Außenstadtteil von San Franzisko (Kalifornien). Beide Straßen, von denen eine dreispurig und die andere sogar sechsspurig ist, sind in Stahlkonstruktion gebaut.



thyssenkrupp Corporate Archives

Die Lage im letzten Quartal

Betriebslage: Das erste Quartal des Jahres 1960 stand für die gesamte Eisenindustrie Westdeutschlands und auch für das Hüttenwerk Oberhausen unter dem Zeichen einer guten Beschäftigungslage. Durch volle Ausnutzung der in den letzten Jahren durchgeführten Kapazitätserweiterungen im Hochofenbetrieb und in den Stahlwerken war es möglich, in fast allen Bereichen unseres Erzeugungsprogrammes neue Produktionshöchststände zu erzielen.

So betrug die Roheisenerzeugung im Berichtszeitraum insgesamt 419 299 t (Monatsmittel 139 766 t). Die beträchtliche Steigerung gegenüber dem vorhergehenden Quartal (384 356 t Roheisen) ist vor allem auf den Ofen A zurückzuführen, der sich in diesem Quartal erstmalig voll auswirkte. Während des gesamten Zeitraumes war jeweils ein Hochofen planmäßig zur Reparatur abgesetzt, und zwar zu Anfang des Jahres Ofen 2 und ab Anfang Februar Ofen 9. Gegenüber dem 1. Quartal des Vorjahres, in dem die Produktionsanlagen infolge der nicht ausreichenden Auftragseingänge noch stark eingeschränkt arbeiten mußten, wurde eine Erzeugungssteigerung um mehr als 107 000 t oder 34 % erreicht.

Mit Ausnahme der planmäßig durchgeführten Neuzustellungen waren in den Stahlwerken während des Berichtszeitraumes alle vorhandenen Erzeugungsanlagen durchgehend in Betrieb. Die Rohstahlerzeugung lag bei 502 559 t (Monatsmittel 167 519 t) und damit erstmalig seit dem Bestehen des Werkes über einer auf das Jahr umgerechneten Erzeugung von 2 Mill. t. Im März konnte dabei auch die beste bisher erreichte Monatsproduktion von Oktober 1959 (171 432 t) mit 173 559 t um mehr als 2 000 t übertroffen werden. Gegenüber dem vorhergehenden Quartal betrug die Mehrerzeugung 17 700 t oder 3,7 % und gegenüber dem 1. Quartal des Jahres 1959 142 000 t oder 39,4 %.

An Walzstahlfertigprodukten und Halbzeug für Fremde einschließlich der Lieferungen an unser Werk Gelsenkirchen wurden in Oberhausen im 1. Quartal 1960 391 559 t (Monatsmittel 130 519 t) hergestellt. Auch hier gab es damit gegenüber der bisher besten Quartalserzeugung (4. Quartal 1959 mit 368 913 t) eine erhebliche Steigerung, und zwar um rd. 22 650 t bzw. um 6,2 %. Die beste Monatsleistung wurde im März mit 136 981 t erreicht. Außerordentlich groß ist auch bei der Walzstahlerzeugung der Unterschied zwischen den Produktionsmengen des Berichtszeitraumes und des gleichen Quartals des Vorjahres. Die Mehrproduktion betrug etwa 107 500 t oder 38 % der damals erzeugten Menge (283 974 t).

Der Versand lag mit 396 004 t um fast 4 500 t über der Erzeugung.

Der kontinuierliche Produktionsanstieg auf den Gebieten der Eisen- und Stahlherstellung unseres Werkes in der Zeit seit Anfang vorigen Jahres wird in folgender Tabelle veranschaulicht:

Die Zahlen wurden dabei auf 1 000 t abgerundet.

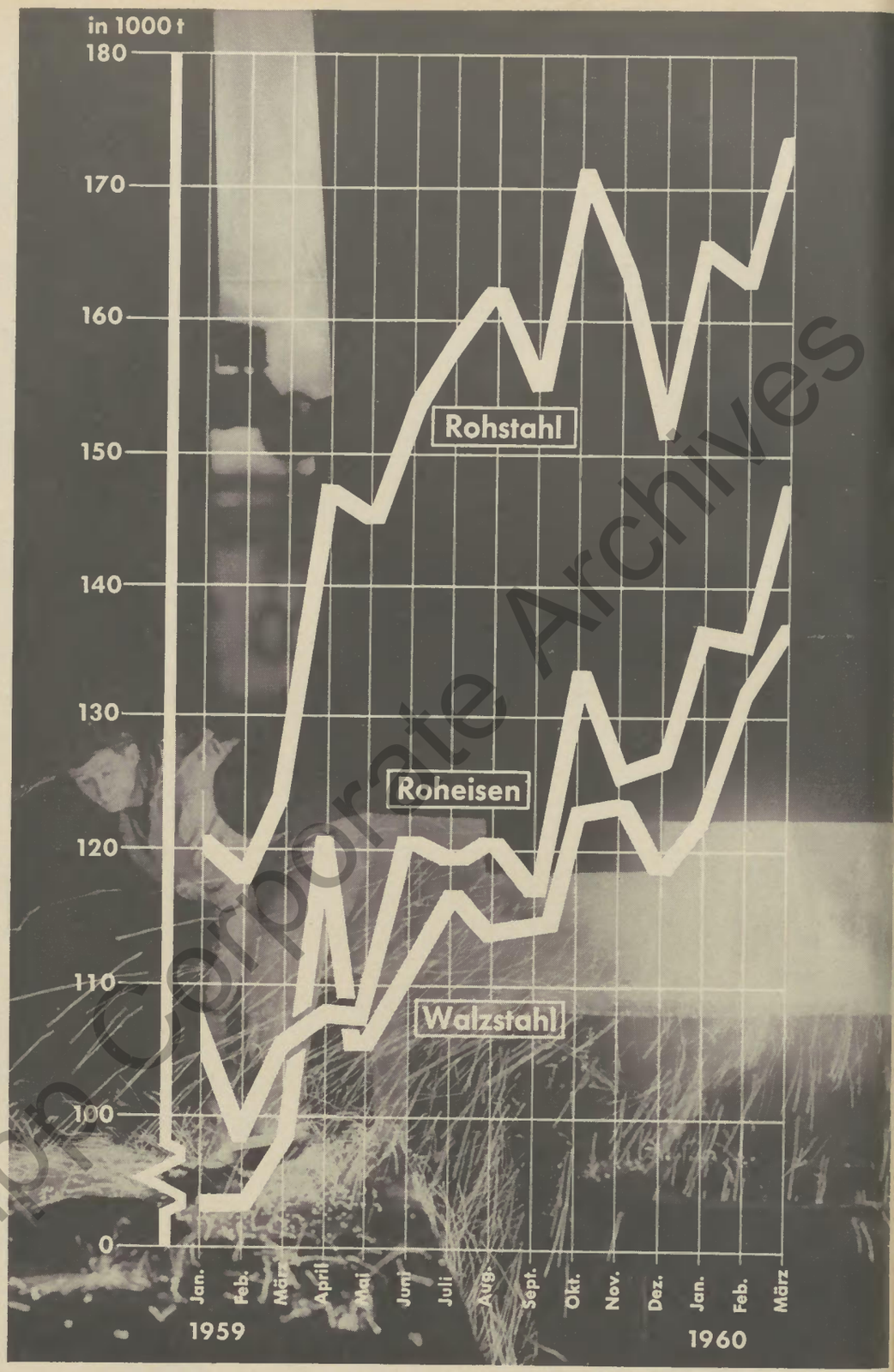
	Roheisen 1000 t	Rohstahl 1000 t	Walzstahl 1000 t
1. Quartal 1959	312	361	284
2. Quartal 1959	335	445	338
3. Quartal 1959	357	476	345
4. Quartal 1959	384	486	369
1. Quartal 1960	419	503	392

Das Werk Gelsenkirchen war – wie schon in den vergangenen Quartalen – auch in den Monaten Januar bis März gut beschäftigt. Es konnten insgesamt 27 501 t Draht und Drahterzeugnisse zum Versand gebracht werden. Damit wurde die Versandmenge des vorhergehenden Quartals um rd. 2 500 t und die des 1. Quartals 1959 um rd. 8 000 t überschritten.

Die Erzeugung des Zementwerkes und der Schlackensteinfabrik lag, wie immer in den Wintermonaten, im Januar und Februar relativ niedrig. Ab Ende Februar macht sich dann jedoch der Beginn der allgemeinen Bautätigkeit vorteilhaft bemerkbar, so daß im März schon wieder normale Produktionszahlen erreicht werden konnten. In den kommenden Monaten ist mit einem weiteren Erzeugungsanstieg zu rechnen. Es wurden im ersten Quartal 1960 insgesamt 55 000 t Zement und 10,7 Mill. Schlackensteine hergestellt. Damit lagen die Zahlen sowohl unter denen des vorhergehenden Quartals (77 000 t Zement und 13 Mill. Steine) als auch unter denen des gleichen Zeitraumes im Vorjahr (61 400 t Zement und 15,5 Mill. Steine).

Die Thomasschlackenmühle arbeitete weiterhin zweischichtig durch und brachte die erzeugten Mengen an Thomasmehl auch zum Versand.

Absatzlage: Der Auftragseingang an Wahlzstahlfertigerzeugnissen hielt sich im Berichtszeitraum auf einem beachtlichen Stand. Das gesamte Auftragsaufkommen erreichte, da erheblich weniger Aufträge aus dritten Ländern gebucht wurden und auch die Inlandsbestellungen etwas geringer waren, jedoch nicht das hohe Niveau des Vorquartals; dagegen wurde das Auftragsvolumen des ersten Vierteljahres 1959 wesentlich überschritten.



Der Fortfall der Sondereinflüsse nach der endgültigen Beilegung des amerikanischen Stahlarbeiterstreiks hatte einen Rückgang der Bestellungen aus dritten Ländern zur Folge. Verbunden hiermit war ein Abbröckeln der Exportpreise vor allem bei Walzdraht, Betonstahl, Stabstahl und Grobblech. Die Bestellungen aus den übrigen Montanunionsländern nahmen leicht zu.

Die inländische Stahlnachfrage hat sich auf Grund des zunehmenden Verbrauchs und der guten Auftragslage der Verarbeiter kaum vermindert. Sie wird vor allem getragen vom Fahrzeugbau, Maschinenbau, von der Elektrotechnischen Industrie, der Bauindustrie, der Eisen-, Blech- und Metallwarenindustrie und den Ziehereien und Kaltwalzwerken. Die Nachfrage des Stahl- und Schiffsbaus hat sich belebt.

Am besten im Markt liegen Walzdraht, Stabstahl einschl. Betonstahl, Mittel- und Feinbleche. Die Marktlage für Grob- und Schiffsbleche hat sich gebessert.

Die gegenüber dem Vorquartal erhöhten Lieferungen lagen etwas über den Auftragseingängen. In Verbindung mit geringfügigen Streichungen ergab sich daher eine leichte Verminderung des walzbaren Auftragsbestandes. Er reicht für eine durchschnittliche Beschäftigung von rund drei Monaten.

Die günstige Auftragslage der Stahlverarbeiter läßt auch in den kommenden Monaten eine befriedigende inländische Nachfrage erwarten. Während sich die Bestellungen aus den übrigen Montanunionsländern in etwa auf der gleichen Höhe halten dürften, erscheint eine Belebung auf dem Exportmarkt für dritte Länder möglich. Alles in allem kann auch für die nächsten Monate ein ungefähres Gleichgewicht zwischen Auftragseingängen und Lieferungen erwartet werden.

Die im Werk Gelsenkirchen während des Berichtszeitraumes gebuchten Aufträge lagen nur geringfügig unter dem hohen Stand des Vorquartals. Dabei verlagerte sich der Schwerpunkt mehr zu den Inlandsbestellungen. Der Nachfrage konnten die Lieferungen nicht ganz folgen. Der derzeitige Auftragsbestand reicht im Durchschnitt ebenfalls für eine Beschäftigung von rund drei Monaten.

Versorgungslage: Die Versorgung mit Rohstoffen bereitete keine Schwierigkeiten. Die Erzbestände haben sich bei unter dem Verbrauch liegenden Zugängen verringert.

Bei Schrott war über die Deckung des Verbrauchs noch eine Bestandserhöhung möglich.
Der Zugang an Kohle und Koks entsprach dem Verbrauch.

Umsatz: Der Bruttofremdumsatz von Oberhausen und Gelsenkirchen lag im Berichtszeitraum um 45 % über dem entsprechenden – von der damaligen Absatzflaute besonders beeinträchtigten – Vorjahrsniveau und um rd. 8 % über dem Vorquartalsstand.

Bildarchiv ThyssenKrupp Corporate Archives

„Mit Auszeichnung" bestanden

Die diesjährigen Lehrabschlußprüfungen bewiesen wieder einmal den soliden Stand unserer Lehrlings-Ausbildung. In Oberhausen erhielten von insgesamt 25 gewerblichen Lehrlingen zwei, und zwar die Betriebsschlosser Wolfgang Frintrop und Rolf Darmier, das Prädikat „mit Auszeichnung", zwölf erreichten die Note „gut und besser", während elf „bestanden" zuerkannt wurde.

Bei den Lehrlingen für den Beruf des Industriekaufmanns finden sich auf den Lehrabschlußbriefen folgende Noten: Einer – Helmut Schleich – „mit Auszeichnung", einer „mit gutem Erfolg", zwei erhielten in der schriftlichen „gut" und in der mündlichen Prüfung „bestanden", während weitere zwei mündlich „bestanden" und schriftlich „gut" abschnitten. Drei Prüflinge „bestanden". – – Erfreulich ist das Ergebnis auch bei den beiden als Lochkartentabellierer ausgebildeten Lehrlingen. Einer bestand schriftlich „gut" und praktisch „sehr gut", während der zweite schriftlich „befriedigend" und praktisch ebenfalls „sehr gut" erhielt.

Von den insgesamt 15 weiblichen Lehrlingen, die als Bürogehilfinnen ausgebildet wurden, bestanden vier Lehrlinge die schriftliche Prüfung mit „gut" und die mündliche mit „sehr gut", zwei bestanden „mit gutem Erfolg", während ein Lehrling schriftlich „bestand" und mündlich „gut" abschnitt. Acht Prüflinge erhielten die Note „bestanden".

Von den Prüflingen des Werkes Gelsenkirchen erhielt bei den Industriekaufmanns-Lehrlingen Wilfried Pallasch das Prädikat „mit Auszeichnung", ein Lehrling bestand mit „gut", ein weiterer mit „befriedigend". Zwei Gelsenkirchener Bürogehilfinnen-Lehrlinge bestanden mit „befriedigend".

Unser Bild zeigt die drei Oberhausener Lehrlinge, die „mit Auszeichnung" bestanden. Von links nach rechts: Wolfgang Frintrop, Helmut Schleich und Rolf Darmier. Ein Foto von Wilfried Pallasch, Gelsenkirchen, bringen wir in der nächsten Ausgabe.



Betriebsdirektor Haug

Zum Betriebsdirektor ernannt wurde der technische Leiter des Werkes Gelsenkirchen, Dipl.-Ing. Hans Haug. Der gebürtige Stuttgarter — den Dialekt seiner schwäbischen Heimat hat er bis heute nicht verloren — ist Jahrgang 1911. Nach Besuch der Oberrealschule und Erlangung des Reifezeugnisses studierte er an der Technischen Hochschule Stuttgart, Fachrichtung Maschinenbau. Am 1. 4. 1936 trat er als Betriebsassistent in das damalige GHH-Werk Gelsenkirchen ein. Seine Ernennung zum Oberingenieur erfolgte am 1. 1. 1949. Im Mai 1956 wurde Dipl.-Ing. Haug stellvertretender technischer Leiter des am 1. September 1951 von der HOAG übernommenen Werkes. Als Nachfolger von Dr.-Ing. Bode erhielt er — unter gleichzeitiger Erteilung der Prokura — am 1. 5. 1958 die technische Leitung des Werkes Gelsenkirchen übertragen.





August Jürs †

Am 12. April 1960 verstarb unser langjähriges Aufsichtsratsmitglied August Jürs. Seit zwei Jahren lebte der Verstorbene im Ruhestand. Aber auch nach seiner Pensionierung blieb er dem Werk treu verbunden. Seine charaktervolle Persönlichkeit war gleichermaßen menschliches Vorbild.

August Jürs, der länger als ein halbes Jahrhundert der Belegschaft angehörte, wurde am 27. Februar 1893 in Osnabrück geboren. Als Vierzehnjähriger trat er im Frühjahr 1907 ins Werk ein.

Im Laufe der Jahre erwarb er so sehr das Vertrauen seiner Kollegen und Arbeitskameraden, daß er bei den ersten Betriebsratswahlen nach dem Zusammenbruch von 1945 am 22. Januar 1947 zum Mitglied des Betriebsrats gewählt wurde. Vom 20. Februar 1948 bis zur Neuwahl der Betriebsvertretung im Frühjahr 1949 war er Betriebsratsvorsitzender. Seit Januar 1947 Dreher-Vorarbeiter, wurde er 1951 erneut in den Betriebsrat gewählt. In den folgenden Jahren machte er sich als Sprecher des Unfallausschusses besonders verdient. Vom 29. Mai 1948 bis zu seiner Pensionierung war August Jürs als Vertreter der Arbeiterschaft des Werkes Mitglied des Aufsichtsrats.

Werksleitung und Belegschaft trauern um das Hinscheiden des verdienten Mannes, sie werden seiner stets in Ehren gedenken.

Ein neuer Weltrekord

Vor einigen Wochen wurde in der Stahlindustrie ein neuer Weltrekord aufgestellt. Leider aber nicht bei uns, sondern im amerikanischen Staate Ohio. Dort erreichten es die Lorain-Werke des United States Steel-Konzerns, 8 250 000 Stunden unfallfrei zu arbeiten. Damit wurde ein seit 1954 von den Johnstown-Werken der Bethlehem Steel Corporation in Pennsylvanien mit 8 242 000 unfallfrei gearbeiteten Stunden aufgestellter Rekord gebrochen. Sechs Jahre hindurch war das blaue Band der Bethlehem Steel Corporation geblieben, die dann auch in jedem Jahr aufs neue von Präsident Eisenhower für diese hervorragende Leistung ausgezeichnet worden war. Nun ist also auch dieser fast unschlagbar erscheinende Rekord gebrochen, und man nähert sich der „Traumgrenze" von 10 000 000 Arbeitsstunden ohne Unfall. Wir sind gespannt, wie lange die Lorain-Werke ihren Spitzenplatz in der Welt-Unfallverhütung halten werden. – Diese Spitzenleistung ruft uns wieder einmal in Erinnerung, daß die HOAG zwar in der Unfallverhütung der deutschen Stahlindustrie den ersten Platz einnimmt, jedoch noch weit hinter ausländischen Maßen zurückliegt. Wir in Oberhausen verfahren pro Monat etwa 2 Millionen Arbeitsstunden. D. h., daß wir volle vier Monate ohne jeden Unfall arbeiten müßten, um an diesen Rekord heranzukommen. Tatsache aber ist, daß bei uns in diesem Zeitraum immerhin rund 300 Unfälle registriert werden. Dabei ist es nur ein schwacher Trost, daß sich in derselben Zeitspanne im Durchschnitt der westdeutschen Eisen- und Stahlindustrie sogar 780 (!) Unfälle ereignen.



Wer kommt in Frage?

Alle Mitarbeiter, die die Technische Abendschule, einen handwerklichen Meisterkursus oder ähnliches besuchen bzw. eine derartige Fortbildung erfolgreich abgeschlossen haben und noch nicht durch die Abteilung Aus- und Fortbildung erfaßt worden sind, werden gebeten, sich in der Hauptverwaltung (Zimmer 152) zu melden. Die Abteilung Aus- und Fortbildung möchte sich erneut einen Überblick verschaffen über den Ausbildungsstand unserer Belegschaft, um Überlegungen anstellen zu können, auf welche Weise diese Mitarbeiter bei Eignung und Bedarf ihren Kenntnissen entsprechend eingesetzt werden können.

Einem Teil der vorliegenden Ausgabe ist ein Merkblatt der Stadtsparkassen Oberhausen und Gelsenkirchen beigefügt über Vermögensbildung nach dem Sparprämiengesetz.

„Leihwagen" - auch bei uns



Dieser Schnappschuß gelang uns im Hafen Walsum. Aber nur keine Angst – diese Leihwagen erfüllen keinen strafrechtlichen Tatbestand. Es handelt sich um Wagen der Verkehrsbetriebe Salzgitter GmbH, an denen Landgerichtsdirektor Quirini bestimmt gänzlich uninteressiert sein dürfte. Wenn diese Erztransportwagen auch groß und breit als „Leihwagen" deklariert sind, ein Leihwagenprozeß läßt sich schwerlich daraus konstruieren.

thyssenkrupp Corporate Archives



„Du hast vergessen, den Blumenkohl ins Wareneingangsbuch einzutragen!"

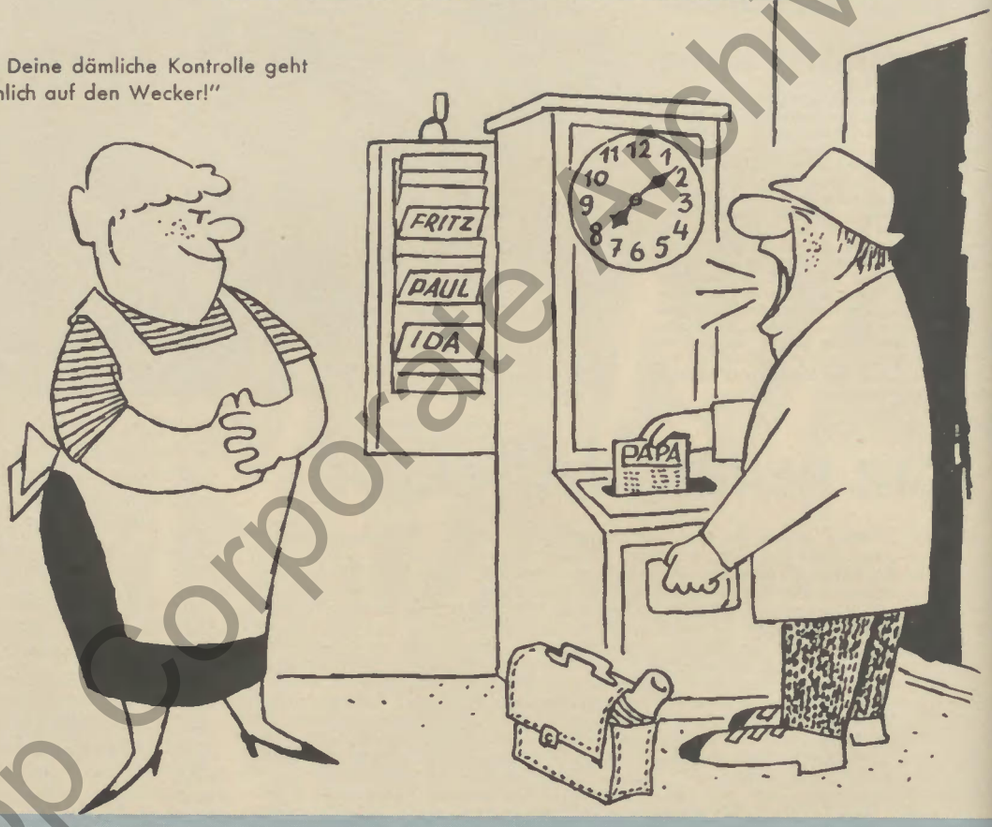
Der Gabelstabler erleichtert die häusliche Vorratshaltung.



Was sich im Hüttenwerk bewährt,

ist auch zu Hause nicht verkehrt!

„Hör mal, Deine dämliche Kontrolle geht mir allmählich auf den Wecker!"



Vorsicht ist die Mutter der Porzellanvase. (Schutzhelm tragen!)





„Nein, mein Sohn, ohne Materialanforderungsschein kann ich Dir keine neue geben."



„Das hab ich den Kumpels abgeguckt, jetzt kannst Du Dich nicht mehr heimlich auf die Socken machen."

thyssenkrupp Corporate Archives