# ECHO DER ARBEIT

Jahrgang 2 Oktober 1951 Nummer 19



thyssenkrupp Corporate Archives

HÜTTENWERK OBERHAUSEN AKTIENGESELLSCHAFT

# Der Sommer ging zur Neige



VERTRETER DER OBERHAUSENER PRESSE waren zum Abschluß des Zeltlagers an der Aggertalsperre gekommen. Johannes Stappert, der Leiter der letzten Lager-Belegschaft, erklärte ihnen das Leben und Treiben der Jungen. Unser Bild zeigt von links nach rechts Redakteur Paul Huppers vom General-Anzeiger (im Hintergrund), Johannes Stappert und die Reporter Ptach (Neue Ruhr-Zeitung) und G. van Waasen (Ruhrwacht). Der Vertreter der Westdeutschen Allgemeinen, Gerhard Goch, war währenddessen auf Entdeckungsreisen gegangen. Sämtliche Zeitungen brachten Berichte über das Lager.



EIN GROSSES LAGERFEUER wurde nach dem Einbruch der Dunkelheit vor den Zelten abgebrannt. Nach einem der beliebten Box-Kämpfe scharten sich die Jungen um die lodernde Glut und sangen alte Fahrtenlieder. Wenn der Stimmbruch die Schönheit des Gesanges auch ein wenig beeinträchtigte, so wurde das doch durch den Eifer der Sänger wettgemacht. Selbst Einheimische waren zu dieser abendlichen Lagerfeier zu den Zelten gekommen, während sich der Widerschein der Flammen bis weit in die Wasser der Talsperre spiegelte. Inzwischen sind alle Lagerteilnehmer wieder an der Arbeit.

## Gut Naß!

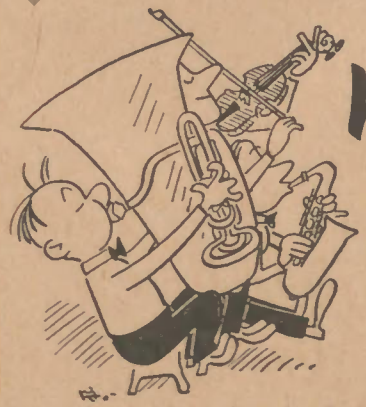
*(Zu unserem Titelbild)*

*Na, lieber Freund, bist du im Bilde?*
*Brammen werden hier benetzt!*
*Zwar scheint die Sonne nur noch milde,*
*und doch wird Kühlung hoch geschätzt.*

*Ach könnte man mit solchen Brausen*
*Gemüter kühlen, die entbrannt!*
*Denn wenn Fontänen zischend sausen,*
*wird jeder Heißsporn schnell verbannt . . .*

**Dolf Siebert (Düsseldorf) fing diesen Schnappschuß frisch aus dem Martinwerk II gekommener Brammen ein. Vorarbeiter Paul Munschek, seit 30 Jahren Spezialist im Kühlen, und sein Kollege Jakob Petri, der den „Wurzeln" und „Bärten" zu Leibe geht, hegten allerdings Zweifel daran, daß das Motiv ergiebig sei. „Es ist ja doch nichts zu sehen", meinten sie. Aber — das Auge des Fotografen sieht eben doch allerhand, nicht wahr?**

## Wünsch dir was am Abend!



Das erste große

## Wunschkonzert

des Werksorchesters findet am **Mittwoch, dem 14. November,** im großen Saale des Werksgasthauses statt. Wünsche bitten wir an die Redaktion ECHO DER ARBEIT zu adressieren und in die Redaktionsbriefkästen einzuwerfen. Wünsch dir was am Abend - ob Opern-Arie oder Boogie-Woogie-Melodie: Das Werksorchester will es spielen! Der Eintritt ist frei.

## Großer Tanzabend

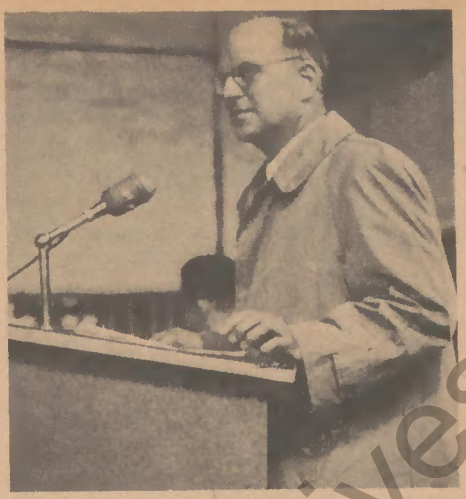
Am Samstag, dem 20. Oktober 1951, spielt das Werksorchester im großen Saale des Werksgasthauses zum Tanze auf.

Alle Belegschaftsmitglieder der Hüttenwerk Oberhausen AG und deren Angehörige sind herzlich willkommen.

thyssenkrupp Corporate Archives

## Auch die Gelsenkirchener Kollegen

**wurden nunmehr in die Kollektiv-Unfall-Versicherung aufgenommen, teilte Arbeitsdirektor Strohmenger auf der ersten Belegschaftsversammlung in Gelsenkirchen mit. Die Kollektiv-Unfall-Versicherung, deren Prämien ausschließlich vom Werk getragen werden, zahlt den Hinterbliebenen eines tödlich verunglückten Belegschaftsmitgliedes in jedem Falle 1000 Mark bar aus. Im Falle der Voll-Invalidität beträgt die Versicherungssumme 5000 Mark, bei Teil-Invalidität verringert sich die Versicherungssumme jeweils auf den Prozentsatz der Invalidität. Die Versicherung, die sämtliche Werksangehörigen der Hüttenwerk Oberhausen AG umschließt, erstreckt sich auf alle Unfälle, also auch auf solche, die sich außerhalb des Werkes, zum Beispiel auf dem Wege oder im Haushalt, abgespielt haben. Die Versicherung für die Angehörigen des Drahtwerks Gelsenkirchen ist bereits in Kraft getreten.**



### Im Mehrfachzug:

# Erste Belegschaftsversammlung im neuen Werk



Am Freitag, dem 21. September, mittags um 1 Uhr versammelten sich in der großen Halle des Mehrfachzuges rund 800 Angehörige des Drahtwerkes Gelsenkirchen zu ihrer ersten Belegschaftsversammlung innerhalb des Hüttenwerks Oberhausen. Aus Brettern hatte man ein Podium aufgeschlagen, von dem aus die Redner über das Mikrophon zu den Versammelten, die sich dicht an dicht drängten, sprachen.

Nach den Begrüßungsansprachen erstattete Betriebsratsvorsitzender Bredlau den Vierteljahresbericht, wobei er besonders auf die Schwierigkeiten, bedingt durch die gespannte Rohstofflage, einging und die Hoffnung aussprach, daß durch das künftige Wirken im neuen Werk sich günstigere Möglichkeiten bieten möchten.

Der Arbeitsdirektor betonte in der anschließenden Diskussion, daß in sozialer Hinsicht im Drahtwerk Gelsenkirchen keine Änderung ohne den freien Willen der Betriebsvertretung vorgenommen würde. Es solle durch die Angliederung des Werkes keinem etwas genommen werden. Eingehend auf die Lohnentwicklung betonte er, daß nur eine gesunde Lohngestaltung erfolgversprechend sei. Unter anderem führte der Arbeitsdirektor hierzu aus: „Der verantwortungsbewußte Mitarbeiter ist an einem systematischen Aufbau des Werkes interessiert, denn dieser allein ermöglicht es uns, der Weltkonkurrenz, die für uns in Deutschland sehr bald existenzentscheidend sein wird, erfolgreich die Stirn zu bieten. Wir können nur durch stärkere Investierungen und weitere Leistungssteigerung den Arbeitsplatz für die Dauer sichern!“

Im Verlaufe der Versammlung entspann sich eine sehr lebhafte Diskussion über eine Reihe betrieblicher Fragen. Mehrfach wurde die Forderung erhoben, Preissünder an den Pranger zu stellen. Betriebsratsvorsitzender Bredlau erhielt für seinen Vorschlag, eine Kameradschaftskasse einzurichten, weitgehende Zustimmung. Abschließend betonte Arbeitsdirektor Strohmenger, daß durch die Übernahme des Werkes keine Rechte der Gelsenkirchener Belegschaftsmitglieder geschmälert und etwaige Änderungen nur in vollem Einvernehmen mit der Betriebsvertretung durchgeführt würden. Der Arbeitsdirektor forderte nochmals zu vertrauensvoller Mitarbeit am gemeinsamen Aufbauwerk auf.



Blick in die Halle des Mehrfachzuges, dem Versammlungsort der Gelsenkirchener Kollegen, während der Diskussion über betriebliche Fragen.

thyssenkrupp Corporate Archives

# Gefahren des Kranbetriebes

In der eisenerzeugenden Industrie ist der Kran ein wichtiges und nicht mehr zu entbehrendes Transportmittel. Sein Betrieb bringt jedoch nicht nur für die Bedienenden, sondern auch für die in der Nähe Beschäftigten mancherlei Gefahren mit sich. Obwohl sich in den Unfallverhütungsvorschriften zahlreiche Forderungen hinsichtlich der Anlage und Bedienung von Krananlagen befinden, ereignen sich noch immer Unfälle, die meist schwerer Natur sind. Auch im Hüttenwerk Oberhausen ereigneten sich in einem Unglücksjahr allein fünf Kranunfälle mit tödlichem Ausgang.

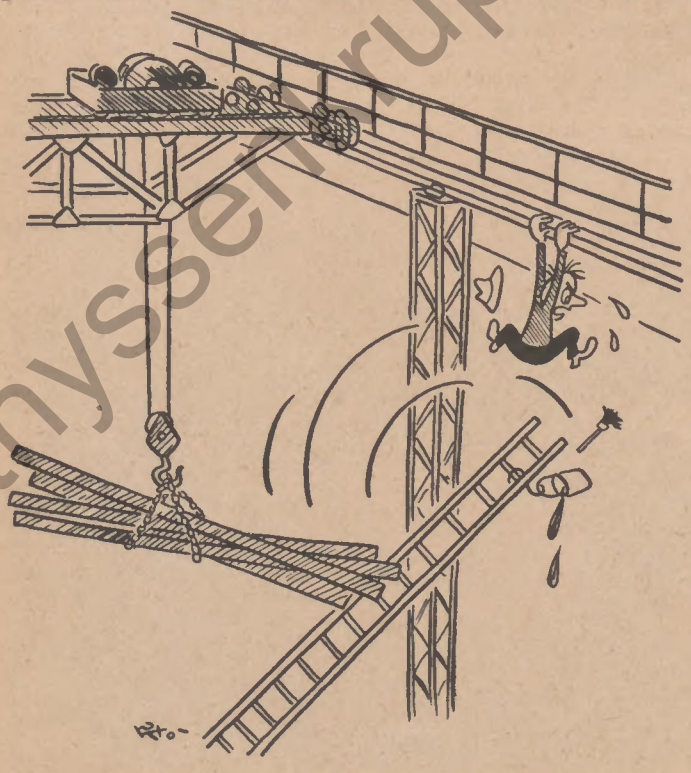
Mit dem Betrieb von Kranen dürfen nur Belegschaftsmitglieder über 18 Jahre betraut werden, die die im Führerstand aushängenden Vorschriften über Kranbetrieb nicht nur genau kennen, sondern auch beachten müssen. Beim Transport ist ein Hand-in-Hand-Arbeiten mit den Anbindern und Anschlägern unerläßlich. Sehr gefährlich ist ein Verweilen von Personen unter schwebenden Lasten, worauf auch der Kranführer besonders achten muß.

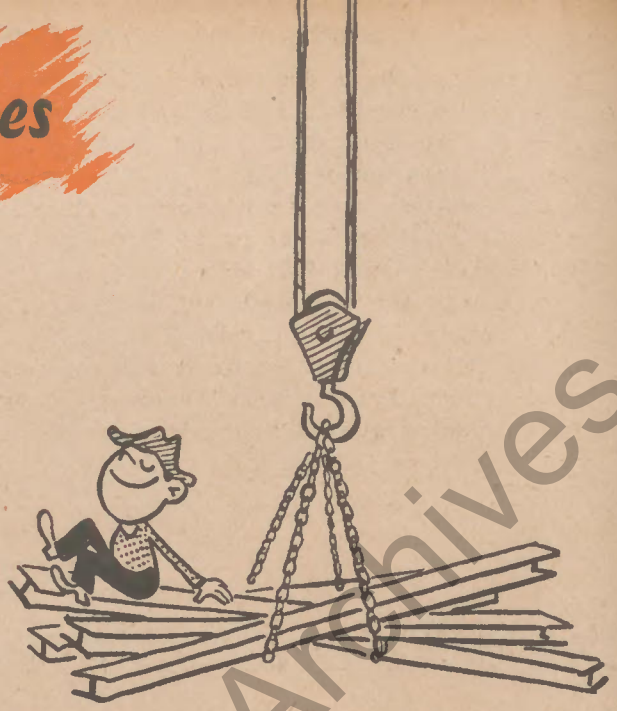
Oft ereignen sich auch Unfälle durch Quetschung zwischen pendelnder Last und festen Gebäudeteilen. Ein Hochofenarbeiter verlor auf diese Weise sein Leben, als er — entgegen den Betriebsvorschriften — bei herannahendem Magnet stehenblieb und zwischen diesen und ein Geländer gedrückt wurde; der gleiche Vorfall hat sich verschiedentlich in den Stahlwerken in der Gießgrube mit schwebender Kokille ereignet.

Besondere Vorsicht ist beim Transport sperriger Stücke geboten. Ein großer Eisenträger stieß beim Emporziehen an einen anderen, der umfiel und zwei Schweißer erschlug. In einem anderen Falle schlug beim Abheben einer Kokille vom Wagen eine zweite um. Die untenstehenden Belegschaftsmitglieder waren zwar zurückgetreten, das Unglück wollte es jedoch, daß das herabfallende Gußstück ein Ende einer Leiter traf, deren anderes Ende einen Anschläger tödlich verletzte.

Ganz besonders sei auf das verbotene Verschieben von Eisenbahnwagen mittels Kran hingewiesen, das leider immer wieder vorgenommen wird und viele Unfälle verursachte.

Wesentlich ist die richtige Anordnung der Führerstände. Der Kranführer muß die Last in jeder Stellung beobachten können, da sonst den auf Flur tätigen Personen viele Gefahren drohen. In den Hitzebetrieben ist bei der Anlage der Kräne noch darauf zu achten, daß der Führerstand nicht zu sehr der strahlenden Hitze ausgesetzt ist. Die Aufstiegsmöglichkeit muß so sein, daß der Kranführer seinen Arbeitsplatz ohne Gefahr erreichen kann. Strengstens muß vor einem Abgehen vom vorgeschriebenen Weg gewarnt werden. Falls die Aufstiege aus





senkrechten Leitern bestehen, müssen diese bei größeren Höhen einen Rückenschutz haben. Auf jeden Fall muß der Aufsteigende beide Hände frei haben, um die Möglichkeit einer Absturzgefahr zu mindern.

Sehr zahlreich sind auch die Unfälle bei Reparaturen oder Ausführung von Arbeiten an oder in der Nähe von Krananlagen. Aus betrieblichen Gründen ist es nicht immer angängig, den Kran in solchen Fällen außer Betrieb zu setzen. Die Anstreicher von Eisenkonstruktionen wagen sich immer wieder in den Gefahrenbereich der Krane, ohne vorher den Kranführer in Kenntnis zu setzen. Man kann letzteren nicht verantwortlich machen, wenn sich dann ein schwerer oder gar tödlicher Unfall ereignet. Der Kranführer hat ja sein Augenmerk auf die zu transportierende Last zu richten.

## Kollektiv-Unfallversicherung

**Mit Ablauf dieses Monats verjähren sämtliche Ansprüche aus Unfällen, die sich im Monat**

**August 1950**

**ereignet haben.**

Das Betreten der Kranbahn selbst ist, wenn keine besonderen Laufstege vorhanden sind, stets gefährlich. Eine regelmäßige Überwachung und gewissenhafte Pflege aller Kranbestandteile ist dringend erforderlich. Etwaige festgestellte Mängel müssen sofort der Betriebsleitung zur Abstellung gemeldet werden. Das gleiche gilt hinsichtlich der Ketten, Seile und Kranhaken, die nach bestimmten Zeitabschnitten kontrolliert werden müssen.

Seit 1934 muß jeder Kran mit einem Endausschalter versehen sein, durch den verhindert wird, daß die Last zu hoch gezogen werden kann und dann infolge Reißens des Tragmittels abstürzt. Zum normalen Schalten darf dieser Endschalter nicht benutzt werden. Wichtig ist die vorgeschriebene Kontrolle dieses Endschalters am Beginn jeder Schicht. Wenn der Endschalter im Bedarfsfalle versagt, kann es leicht zu einem tödlichen Unfall kommen.

Ergänzend sei erwähnt, daß auch Spielereien schlimme Folgen haben können. Es gibt immer wieder Fälle, wo sich Arbeitskollegen auf der Last stehend mit dem Kran befördern lassen. Ereignen sich hierbei Unfälle, so kann der Kranführer wegen fahrlässiger Körperverletzung oder gar Tötung bestraft werden.

Wenn jetzt im Werk eine Kranführerschule eingerichtet wird, so sollte kein Kranführer und kein Anschläger die Gelegenheit versäumen, sich weiterzubilden. Die Annahme, daß Arbeitskollegen mit langjähriger Praxis nichts Neues geboten werden kann, ist irrig.

Die meisten der vorkommenden Kranunfälle könnten bei ordnungsmäßigem Betrieb und bei Beachtung der erlassenen Vorschriften vermieden werden. Wenn mit dem Erbauer auch Betriebsleiter, Kranführer und Anschläger gewissenhaft ihre Pflicht tun, tragen sie das ihrige zum Schutze von Gesundheit und Leben der Arbeitskollegen bei.

Dipl.-Ing. Zweiling, Regierungsgewerberat.

thyssenkrupp Corporate Archives

# Sänger ließen ihre Stimmen erschallen

Sängermüssen so sein: Vernarrt in Wein, Weib und Gesang nämlich. Die Vortragsfolge, die Bernhard Müllers Mannen vom Sängerbund Hüttenwerk anläßlich ihrer Konzertreise ausgearbeitet hatten, bewies die Richtigkeit der Behauptung. „Blaue Trauben", „Weinland" und andere Lieder kündeten von der Schwäche zu edlen Reben, „Juchhei, dich will ich haben", das „Loblied an die deutsche Frau" zeigten die Liebe zu Punkt zwei, der Gesang selbst, der verstand sich von selbst.



HEINRICH PODWORNI
Freunde, das Leben ist lebenswert
Der 48jährige Tenor, seit 29 Jahren Hüttenwerker und jetzt als Transportarbeiter im Baubetrieb NO tätig, holte sich mit den Léhar-Liedern „O Mädchen, mein Mädchen" und „Freunde, das Leben ist lebenswert" reichen Beifall.

Auch heuer war die Reise der Oberhausener Sänger wieder höchst erfolgreich, und eine hiesige Tageszeitung hatte recht mit ihrer Behauptung, daß „Oberhausens Sänger überall gern gesehen" seien.

Am Samstag, den 15. September, startete der Bus in den Mittagsstunden in Richtung Waldliesborn, dessen stille Schönheit nunmehr allgemein entdeckt zu sein scheint. Kaum angekommen in dem westfälischen Kurstädtchen, erscholl auch schon erster Sangesjubel. Da diese Fahrt aber auch zugleich der Entspannung dienen sollte, nahm man die Gelegenheit zu ausgedehnten Spaziergängen in Waldliesborns gepflegten Parkanlagen wahr.

Am Abend stieg dann das erste große Konzert vor einem vollen Haus, das keinen Grund hatte, mit Beifall zu sparen. Für die erlesenen Darbietungen, die der Oberhausener Chor unter seinem neuen Dirigenten, Musikdirektor Hans Disselkamp bot, gab es wahre Applaus-Kaskaden, und so verbreitete sich eine fröhliche Stimmung, die sich auch auf den anschließenden großen Festball übertrug. Am nächsten Tag fuhr der Bus die wackeren Sänger auf malerischen Wegen ins Oberbergische Land. Lieberhausen, ebenfalls „Stützpunkt" für Oberhausener Kurgäste, wurde angelaufen.

Hoch oben auf dem Berge, in einem einsam gelegenen Saale, wurde das zweite Konzert gegeben. Leider ermangelte es eines Klaviers, worunter die Darbietungen außerordentlich litten.



WILLI NIERHAUS
Jüngling im lockigen Haar
Eigentlich sieht der 23jährige Laborant bei der VA gar nicht wie ein Bassist aus. Seine Soli „Auch ich war ein Jüngling im lockigen Haar" von Lortzing und Nicolais „Als Büblein klein an der Mutterbrust" bewiesen besser als tausend Worte, daß er zu den besten Hoffnungen berechtigt.



HANS LEISE
knüpfte manche zarte Bande
Der Dritte im Bunde der Solisten ist der 43jährige Hans Leise, als Former im Martinwerk I beschäftigt und im übrigen Werks-Silberjubilar. Nach Millöckers „Ich knüpfte manche zarte Bande" und Raymonds „Schau einer schönen Frau" war prompt eine Zugabe aus Gräfin Mariza fällig.

Aus der Vortragsfolge, die in geschickter Dosierung Altes und Neues brachte, seien als besonders ansprechend die prachtvollen Wiedergaben von Quirin Risches „Schöne Nacht", Silchers „Juchhei, dich will ich haben" und Sigls „Unterm Kirschbaum" herausgegriffen. Die Solisten Heinrich Podworni, Willi Nierhaus und Hans Leise (letzterer in Lieberhausen allerdings ganz „leise") errangen sich verdienten Beifall.

Nach einem fröhlichen Kommers gemäß altem Sängerbrauch ging die Fahrt über Hagen ins heimatliche Standquartier zurück.

## Belegschafts-Versammlung

Die vierteljährliche Belegschafts-Versammlung findet wie stets im Werksgasthaus und zwar am

**Sonntag, den 14. Oktober 1951, 9.30 Uhr,**

statt. Nach Erstattung der Vierteljahresberichte wird wiederum zu betrieblichen Fragen Stellung genommen. Die Versammlung ist um 12.30 Uhr beendet. Eine rege Beteiligung der Belegschaftsangehörigen wird erwartet.

thyssenkrupp Corporate Archives

ANTON BEHRENDT:

# Im Werk sicherer als zu Hause!



Wer nach den langen Jahren der Abriegelung Deutschlands von der übrigen Welt das Glück hat, einen Blick in das Leben und Treiben anderer Völker zu tun, wird immer wieder feststellen, daß auch dort — wie der Volksmund sagt — nur mit Wasser gekocht wird. Doch wird er auch sehr viel Neues und Interessantes finden, was zum Nachdenken anregt und dessen Nutzbarmachung für das eigene Werk, wenn auch nicht unverändert kopiert, so doch in einer den eigenen Verhältnissen angepaßten Form, ernstlich erwogen werden sollte.

### 23 000 in einem Werk

Ich hatte im Frühjahr dieses Jahres Gelegenheit, eine Studienreise in die Vereinigten Staaten zu unternehmen und in der Umgebung von Baltimore, Pittsburgh, Youngstown, Cleveland, Chikago, Detroit und Buffalo zahlreiche moderne Hüttenwerke zu besichtigen: das Hüttenwerk Gary bei Chikago, mit einer Jahresrohstahlerzeugung von über 6½ Mill. tons, Sparrows Point bei Baltimore mit über 5 Mill. tons und das Werk Lackawanna bei Buffalo mit fast 4 Mill. tons. Den Größenunterschied im Vergleich zu unserem Werk zeigt auch die Zahl der Beschäftigten. In gleicher Reihenfolge beschäftigen die genannten Hüttenwerke rd. 22 000, 23 000 bzw. 16 500 Arbeiter.

Die Werke sind in ihrer räumlichen Ausdehnung so gewaltig, daß man für eine eingehende Besichtigung mehrere Tage benötigen würde. Da uns leider für jedes Werk nur ein Tag zur Verfügung stand, waren wir gezwungen, die Besichtigung jeweils auf einige besonders interessante Betriebe und Anlagen zu beschränken. In dem einen staunten wir über Hochöfen mit der beachtlichen Tagesleistung von nahezu 1600 tons Roheisen, in einem anderen sahen wir 550-tons-Martinöfen, bei Inland Steel in Chikago ein Martinwerk, in dem bei einer Hallenlänge von fast 700 Metern 24 Martinöfen in einer Reihe standen mit einem Fassungsvermögen zwischen 175 und 210 tons.

Wir kamen an Blockstraßen vorbei, die im Monat 160 000 tons Blöcke und Brammen verarbeiteten. Eine in Lorain stehende ganz moderne Walzwerksanlage mit Blockstraße und nachgeschalteter kontinuierlicher Knüppelstraße hätten wir sehr gern — wäre es nur möglich gewesen — gleich für Oberhausen eingepackt und mitgenommen. Besonders eindrucksvoll waren schließlich die zahlreichen Breitbandstraßen mit ihren unwahrscheinlich klingenden Produktionszahlen. So werden auf der größten Straße in Gary monatlich bis zu 200 000 tons Band gewalzt!

Ich will mit diesen kurzen Angaben nur den Versuch machen, einen kleinen Eindruck von der Leistungsfähigkeit der amerikanischen Hüttenwerke zu vermitteln. Man muß sie selbst gesehen haben, um wirklich überzeugt zu sein, daß das, was die Zeitungen und Fachzeitschriften hierüber berichten, der Wahrheit entspricht.

### Bitter ernst: Unfall-Schutz

Besonders in den Jahren nach dem Kriege hat allen, denen nicht nur die Steigerung der Produktion, sondern auch das Wohl und Werden der ihnen anvertrauten Mitarbeiter am Herzen liegt, der ständige Anstieg der schweren und leichten Unfälle ernste Sorgen gemacht. So lag es nahe, daß die Beantwortung der Frage, wie es mit der Unfallverhütung und Unfallhäufigkeit im größten Industrieland der Welt stehe, uns besonders interessierte. Wir waren überrascht von der Wichtigkeit, mit der man dieses Problem drüben behandelt. Auf Schritt und Tritt begegneten wir der ernsten Mahnung: „Safety first!" zu deutsch: „Zuerst kommt die Sicherheit!" Dies ist in USA kein leeres Schlagwort. Es wird bitter ernst genommen, und an seiner Verwirklichung arbeiten Werksleitung, Gewerkschaft und Belegschaft mit beneidenswertem Eifer, Einmütigkeit und — das ist das Wesentlichste — mit vollem Erfolg.

Ich nannte eingangs die Produktionshöhe und die Arbeiterzahl von drei großen Hüttenwerken Amerikas. Ein guter Maßstab für einen erfolgreichen Unfallschutz ist zweifelsohne die Zahl der tödlichen Unfälle. Werke mit 20 000 Arbeitern und mehr nannten uns für das verflossene Jahr einen, höchstens drei tödliche Unfälle. Wir waren aber auch in Werken, die seit über einem Jahr noch keinen einzigen tödlichen Unfall aufzuweisen hatten! So ist es auch nicht weiter verwunderlich, wenn in einer für die Werksbesucher der Indiana Harbor Works der Inland Steel Company herausgegebenen Veröffentlichung behauptet wird:

**„Es ist eine erwiesene Tatsache, daß die Arbeiter bei der Inland Steel Co. zweimal sicherer sind wie in ihrem eigenen Heim und achtmal so sicher wie auf der Straße."**

Die Organisation des Unfallschutzes deckt sich im Prinzip mit der unsrigen: ein hauptamtlicher Sicherheitsingenieur, dem je nach Größe des Werkes mehrere Helfer zur Seite stehen, ein Unfallausschuß der Betriebsvertretung und Unfallobleute der einzelnen Betriebe. Man kommt in bestimmten Zeitabständen zusammen und prüft gemeinsam mit den zuständigen Betriebsleitern, was noch zur weiteren Verhinderung von Unfällen geschehen könnte.

### Es droht Entlassung

Der Hauptgrund für den durchschlagenden Erfolg bei der Unfallverhütung scheint mir das ständige Mahnen und Erinnern zu sein. Jeder wird so lange angesprochen, bis ihm das unfallsichere Verhalten bei der Arbeit oder auf den Wegen im Werk in Fleisch und Blut übergeht. Man scheut aber auch nicht davor zurück, mit Entlassung den zu bestrafen, der sich oder andere durch Gleichgültigkeit oder Leichtsinn in Gefahr bringt.

### Schutzhelm am Arbeitsplatz

Fast in allen Werken trugen die Angehörigen der Reparaturbetriebe — und oft auch die der Produktionsbetriebe — bei der Arbeit Schutzhelme aus Preßstoff oder Leichtmetall. Wir mußten diesen Kopfschutz selbst aufsetzen, als man uns einen Hochofen zeigte, der gerade in einer Rekordzeit von nur 47 Tagen einschließlich Abbruch eine völlig neue Zustellung erhielt. Die Einführung dieses zweckmäßigen Kopfschutzes würde sicherlich auch bei unseren Betriebshandwerkern die große Zahl der Unfälle durch herabfallende Schrauben und Werkzeuge oder durch Anstoßen an scharfen Kanten vermindern.

Schutzbrillen werden jedem Besucher ausgehändigt, der einen Hochofen besichtigen will. Daß jeder Mann am Hochofen einen Augenschutz trägt, ist eine Selbstverständlichkeit; genau so wie das Tragen zweckmäßiger Schutzbekleidung gegen Feuer und Hitze und das Anseilen bei gefährlicher Arbeit.

In den Betrieben herrschte mit wenigen Ausnahmen peinliche Sauberkeit und Ordnung. Auf die Freihaltung der Verkehrswege wird sorgsam geachtet. Niemand darf auf seinem Wege durch das Werk gefährdet sein; daher sichere Übergänge über Rollgänge oder Unterführungen, die oft von beträchtlicher Länge, jeden sicher zu seinem Arbeitsplatz führen.

### Auch Farbexperimente

Auffallend ist, wieviel Wert auf einen tadellosen Anstrich aller Konstruktionsteile und Maschinen gelegt wird. Immer wieder stießen wir auf Leute, die mit Farbtopf und Pinsel bewaffnet damit beschäftigt waren, Fehlerstellen zu beseitigen. Die Hervorhebung der Schutzgeländer und Treppen durch einen hellen Anstrich erschien uns sehr zweckmäßig, da er auch bei ungünstiger Beleuchtung den sicheren Weg leicht erkennen läßt. Hell markiert waren vielfach auch die unteren Teile der Kranbahn- und Gebäudestützen, um den Kranführern und Fahrern von Fahrzeugen die Arbeit durch bessere Sicht zu erleichtern und das oft gefahrvolle Anstoßen zu erschweren.

In einem Pittsburgher Werk hatte man — wie vereinzelt auch in Deutschland angeregt — einen in den Farben sehr abwechslungsreichen Anstrich gewählt: so waren die Motoren grün, Getriebekästen rot, elektrische Schaltanlagen weiß, Eisenkonstruktionsteile neben schwarz auch in grau, blau und gelb gehalten. Gewiß ein farbenprächtiger Anblick, aber doch verwirrend und in der Gesamtwirkung die klare Linienführung der Anlagen störend. Auch hier sollte die Farbe ein Mittel zur Unfallverhütung sein; doch scheint mir dies weit augenfälliger und daher besser durch nur wenige Farben erreicht zu werden, wie es das Bild der 68"-Breitbandstraße in Sparrows Point zeigt. (Auch in unserem Werk wurden — und zwar in der Schlosserei der Kleinwerkstätten — Farbexperimente unternommen. Anm. der Red.)

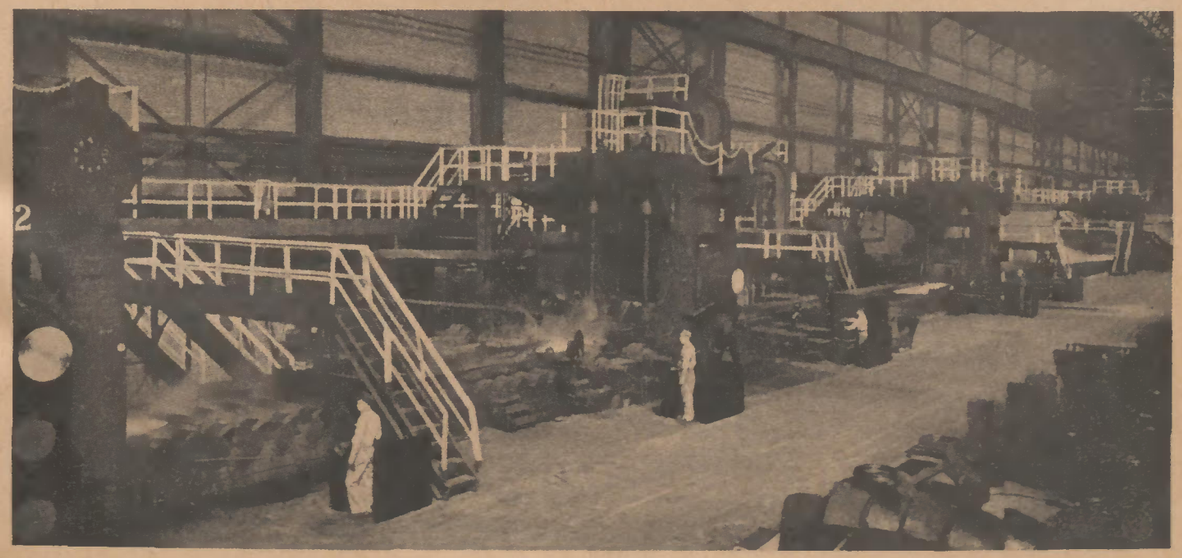
### Wettkämpfe um die Unfallziffer

Ich sagte schon, daß dem Amerikaner bei der Unfallverhütung jedes Mittel recht ist, wenn es nur zu dem gewünschten Ziele führt. Neben den ständig wiederkehrenden Mahnsprüchen an den Wänden und auf Plakaten hatten sehr viele Betriebe an bevorzugter Stelle eine Tafel angebracht, die Aufschluß über den Unfallstand der betreffenden Anlage gab. Man registriert hier alle Unfälle, sobald sie den Arbeitsausfall eines Belegschaftsmitgliedes zur Folge haben und vergleicht diese Ausfallstunden mit der Gesamtzahl der verfahrenen Lohnstunden. Wir sahen Zahlen, die uns mit Neid erfüllten und die man bei uns zunächst für unerreichbar erklären würde.

Zwischen den einzelnen Betriebsabteilungen wird ein regelrechter Wettkampf um die geringste Unfallziffer ausgetragen. Es gibt Wanderpreise, Kameradschaftsabende und sogar Geldprämien als Belohnung für den Sieger. Die großen Stahlkonzerne wiederum



Sie arbeiten mit Helmen — und schützen ihren Kopf vor herabfallenden Teilen



Breite, saubere Wege und gesicherte, sehr auffällige Übergänge kennzeichnen das Blechwalzwerk der amerikanischen Sparrows Point Plant Gesellschaft

Unsolicited Corporate Archives

rufen die einzelnen Werke zum Wettbewerb untereinander auf und stiften Ehrenplaketten für den Sieger, die am Haupteingang des Werkes ihren Ehrenplatz finden. Die Jones and Laughlin Steel Corporation stellen einen Teil der durch den Rückgang der Unfälle eingesparten Ausgaben für wohltätige Zwecke zur Verfügung.

**Rote und grüne Lampe**

Oft empfing uns schon beim Eintritt in die Werke eine große Tafel, die über den Stand der Unfälle berichtete. Untereinander aufgeführt waren die Hauptbetriebsabteilungen, wie Hochöfen, Stahlwerk, Walzwerk, Maschinenbetrieb, Werkstätten, Verkehrsabteilung usw.; daneben waren die Zahlen der mit Arbeitsausfall verbundenen Unfälle im laufenden Monat sowie im laufenden und vergangenen Jahr vermerkt. In einem Falle wurden die besten Betriebe sogar durch eine grüne Lampe, die schlechtesten durch eine rote Lampe hervorgehoben.

Die Ohio Steel Works, Youngstown, ein Konzernwerk der United States Steel Company mit 10 000 Arbeitern, legt in der Kantine neben jeden Teller den Unfallbericht des Vortages, der auch die unwesentlichen Verletzungen umfaßt, die keinen Arbeitsausfall zur Folge haben. Wie sähe dieser Bericht wohl bei uns aus?

Wir haben uns oft gefragt, was nun in den amerikanischen Hüttenwerken im Kampf gegen den Unfall in erster Linie zu dem fast hundertprozentigen Erfolg geführt hat, denn die Schutzeinrichtungen sind drüben kaum umfangreicher als bei uns auch. Wir kamen zu dem Schluß, daß es in der Hauptsache eine Erziehungsfrage sein müsse und die innere Bereitschaft eines jeden, mitzuhelfen und sich einzuordnen.

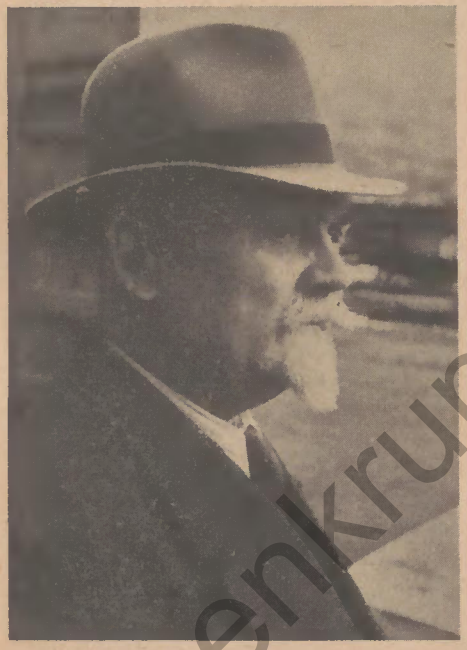
**Unfall heißt Ausfall**

Der amerikanische Arbeiter ist bei Unfällen und Krankheit schlechter gestellt als sein deutscher Kollege. Eine Krankenversicherung gibt es zwar in jedem Werk, doch betragen die Bezüge bei Krankheit weniger als die Hälfte des normalen Lohnes, und von diesem Geld muß der Arzt selbst bezahlt werden. Bei Unfällen werden etwas höhere Beträge gezahlt, die aber auch noch erheblich unter dem Normallohn liegen. Dieser finanzielle Ausfall ist für den Betroffenen sogar ein sehr hartes Mittel, um ihn daran zu erinnern, daß es besser ist, Unfällen aus dem Wege zu gehen und weder sich selbst noch seine Kollegen in Gefahr zu bringen.

Ich habe versucht, einiges von dem wiederzugeben, was mir zu dem Thema „Unfallschutz in USA“ bemerkenswert erschien. Es wäre verkehrt, amerikanische Methoden unbesehen und unverändert zu übernehmen, denn wir haben andere Lebensbedingungen und Wirtschaftsverhältnisse und unsere eigene, vom Ausland nicht immer verstandene Lebensart.

Wenn wir auch als Folge der schweren hinter uns liegenden Jahre nur alte und oft technisch rückständige Werke besitzen, so brauchen wir uns mit unserem Können nicht vor dem Ausland zu verstecken. Deutsche Leistungen werden, wie wir immer wieder feststellen können, auch heute noch im Ausland hoch geachtet, und selbst die Amerikaner können auf technischem Gebiet lernen. Auf dem Gebiet der Unfallverhütung sollte uns jedoch der in USA erzielte Erfolg zu denken geben, und da ein Menschenleben und die Gesundheit eines jeden bei uns nicht weniger wert sind als drüben, müßte auch für unsere Arbeit der Spruch: „Safety first!“ – Zuerst Sicherheit! — oberstes Gebot sein.

# Das Werks-Profil: Wilhelm Boecker



In diesen Tagen nahm Wilhelm Boecker, Betriebsleiter der Eisenbahn-Werkstätte, Abschied vom Werk. Nach über 36 Dienstjahren wird er sich, wenn der Urlaub verbracht ist, als Pensionär ganz seinen Lieblingsbeschäftigungen, dem Schreinern und dem Garten, widmen können.

Mit dem Ausscheiden „Opa Boeckers“, wie der väterliche Chef von seinen Männern gern genannt wird, ist eine viergliedrige Kette unterbrochen, denn Opa Boecker schaut auf drei Vorfahren zurück, die dem Werk lebenslang verbunden waren.

Der Großonkel Kammann arbeitete schon bei der Vorläuferin unseres Werkes, der Antony-Hütte, und konnte dort als Erster das goldene Arbeitsjubiläum feiern. Großvater Dietrich Boecker genoß als Kupferschmiedemeister in Sterkrade einen guten Ruf, und dessen Sohn Heinrich Boecker war bei der Hütte als Chefkonstrukteur im Technischen Büro tätig. Auch er wurde Goldener Jubilar. Und nun vollendete auch der blauäugige Wilhelm Boecker, dessen freundliche Fältchen um die Augenpartien einen liebenswürdigen, rheinischen Charakter verraten, sein Lebenswerk bei der Hütte. „Schade“, sagt Opa Boecker, „daß ich nur eine Tochter habe, sonst wäre die fünfte Boecker-Generation beim Werk“. Nun, daß die Familien-Werkverbindung reißt, braucht vorerst nicht befürchtet zu werden, denn vielleicht findet einer der beiden Enkelsöhne den Weg zu unserem Werk.

Opa Boecker, den auch seine treue Gattin Elisabeth nur mit dem gepflegten Bärtchen kennt, stand überall dort, wo besondere Aufgaben zu bewältigen waren. Der 65jährige absolvierte nach dem Einjährigen auf Wunsch seines Vaters die Lehrzeit als Schlosser und war anschließend zwei Jahre als Schlosser und Monteur praktisch tätig. Anschließend besuchte er die Höhere Maschinenbau-Schule in Hagen. Diese gesunde Mischung von theoretischen und praktischen Kenntnissen, ergänzt von einer vorbildlichen menschlichen Haltung, befähigte Wilhelm Boecker zu außergewöhnlichen Leistungen. Nach sechsjähr. Tätigkeit als Betriebsleiter am Lokschuppen übernahm er am 1. Juli 1939 die Leitung der Eisenbahn-Werkstätte, in der er, besonders in kritischen Zeiten, sein Können mehr als einmal beweisen konnte und bewies. Wilhelm Boecker scheidet schweren Herzens aus seinem Betrieb und von seinen Männern. Das ist verständlich für jeden, der das herzliche und harmonische Verhältnis, das in der Eisenbahn-Werkstätte gepflegt wird, selbst kennt.

Glückauf, Opa Boecker!

## Kurznachrichten für den Hüttenmann

**Als Wärmeingenieur trat Herr Kurt Wolf in unser Werk ein.**

**Aus betriebstechnischen Notwendigkeiten werden die Eisenbahnwerkstätte und der Lokomotivschuppen unter einer Leitung zusammengefaßt; die Gesamtleitung wird dem bisherigen Leiter des Lok.-Schuppens, Herrn Martin Geppert, übertragen.**

**Die Mitgliederzahl des Deutschen Gewerkschaftsbundes ist im ersten Halbjahr 1951 um 407 836 auf 5 857 826 gestiegen.**

**Mit 266 Punkten in der Schutzhundprüfung schnitt Werkschutz-Oberwachtmeister Jakob Lengler, der den Schäferhund Harald führte, am besten von auswärtigen Teilnehmern bei einer Veranstaltung des Zweigvereins Duisburg im Verband Gebrauchshundvereine ab.**

**Am 1. September 1951 schied im Rahmen der Neuordnung das Reisebüro aus der Hüttenwerk Oberhausen AG aus und wurde von der Gutehoffnungshütte, Abteilung Sterkrade, übernommen. Auch eine Aufteilung der Büchereikräfte auf Gutehoffnungshütte, Abt. Sterkrade, sowie Bergbauverwaltung, wurde vorgenommen.**

**Die Investitionen der amerikanischen Privatwirtschaft zur Erweiterung ihrer Betriebsanlagen werden sich bis Ende 1951 auf rund 24,8 Milliarden Dollar (gegenüber 18,6 Mrd. im Vorjahre) belaufen. Damit wird der 1948 aufgestellte Investitionsrekord um 29 Prozent übertroffen.**

**Der Stahlengpaß werde sich noch schärfer als bisher produktionsdrosselnd auswirken, wenn sich nicht bald die Belieferung mit Kohle und Stahl bessere, stellt die Bank deutscher Länder in ihrem August-Wirtschaftsbericht fest. Da die deutsche Ausfuhr überwiegend von stahl- und kohleabhängigen Gütern getragen werde, müsse die deutsche Nachfrage nach solchen Erzeugnissen zurückgedrängt werden.**

thyssenkrupp Corporate Archive

# Heute Schrott - morgen Stahl

## Mehr Schrott - mehr Kohle - mehr Geld

Werden wir in diesem Winter frieren? Wollen wir uns auf die Wirkung papierner Alarmrufe, die lahmen Proteste verlassen oder auf eine neue Kompromißlösung mit der Behörde? Es wird gut sein, selber etwas zu tun!

Ob wir nämlich frieren, und ob wir in Kurzschichten arbeiten müssen, hängt nicht nur von der Kohle ab, die vorhanden ist und uns zugeteilt wird, sondern auch davon, ob Kohle planvoll und sinnreich an entscheidender Stelle gespart wird. Es gibt einen Punkt, an dem dies zu aller Nutzen mit Sicherheit möglich ist, bei unseren Hochöfen. Die Vorräte an Schrott bei den Hütten sind zusammengeschrumpft. Wird nicht genug und nicht schnell genug Schrott nachgeliefert, so muß sich der Koksverbrauch der Hochöfen steigern, denn statt Schrott muß mehr Erz verhüttet werden, und Erze sind nicht nur teurer, sie verlangen auch für jede Tonne weit mehr Kohle als Schrott.

Mit Schrott läßt sich also entscheidend Brennstoff einsparen.

Noch haben wir im Lande erhebliche Schrottreserven, viele davon sind nur umständlich und kostspielig zu bergen, unter Trümmern, in Gewässern, schwierigem Gelände, auf dem Meeresgrund, in den Pflasterungen der Straßen als Schienen usw. Daneben aber liegt an tausend Stellen Schrott herum: alte Geräte, Maschinen, Stangen, Pfähle, Bleche, Blechbüchsen, Draht, abgewrackte Wagen und Räder, Geschirr, zerbrochenes oder ausgedientes Acker- und Gartengerät, Schrauben, Nägel, Rohre, Leitern, Bauteile, die nicht mehr verwendet werden können, Abfälle, die nicht weggeräumt wurden, in Kellern und Schuppen, auf Böden und Speichern, auf freiem Feld, ja in jedem Haus in irgendwelchen Winkeln. Man schätzt nach einer probeweisen Durchprüfung einiger Stadtviertel und Dörfer, daß je Haushalt 2 kg Schrott zu sammeln wäre.

### Alle drei Minuten!

**In der Bundesrepublik ereignete sich 1950 alle drei Minuten ein Verkehrsunfall, in jeder fünften Minute wurde ein Verkehrsteilnehmer verletzt und beinahe stündlich gab es einen Todesfall. Von 1949 auf 1950 stieg die Zahl der Unfälle um 53 v. H. Zwei Drittel davon verursachten Kraftwagen und Motorrad, ein Zehntel ging auf das Konto des Fußgängers.**

In England, Amerika und Rußland ist dies geschehen und geschieht es noch. Millionen Tonnen sind auf diese Weise zusammengekommen. Bei uns besinnt man sich jetzt endlich auch darauf. Die Sammlung braucht natürlich vieltausend Hände, die zupacken, wenn Schwung in die Sache hineinkommen soll. Die Jugend wird findig genug sein, altes Gerümpel zu finden — nur muß darauf geachtet werden, daß dieses Schrottsammeln kein wildes und gefährliches Abenteuer wird, sondern unbedingt unter sachverständiger Führung von Erwachsenen geschieht, über die Jugendorganisationen zum Beispiel, die schon recht brauchbare Vorschläge gemacht haben und den Erlös ihrer Sammlungen für ihre Bünde und Fahrten und Heime verwenden wollen. Nur so hat die Sache einen Sinn, und nur so schließt sie die Gefahren aus: das Auswühlen von gefährlichen Explosionskörpern und das Abmontieren wertvoller Metallteile. Der organisierte, nicht der wilde, schwarze Schrotthandel wird die Abholung der gesammelten Mengen in den nächsten Monaten bis zu den entlegensten Plätzen organisieren und gerechte Preise zahlen. In den Schrottbergen steckt eine Menge Geld als totes Kapital. Bei einem Preis von 92,— DM je Tonne Stahlschrott (Basis Essen) kann sich jeder ausrechnen, wieviel in einer kapitalschwachen Zeit an barem Kapital zu gewinnen ist, wenn nur die vergessenen Winkel nach Schrott durchsucht werden. Wir sind nach der Währungsreform nicht in eine Überflußwirtschaft hineingesteuert — wir müssen das Sparen und Herauswirtschaften wieder lernen.

Wir können mehr Kohle haben, wenn wir mehr Schrott bergen, und wir werden mehr Stahl haben, wenn wir den Schrott schnell an die Hochöfen bringen.

# BKK zahlt jetzt Teuerungszulage

Das Teuerungszulagegesetz — im Volksmund als Dreimarksgesetz bekannt — verpflichtet die Krankenkassen, im Auftrage und für Rechnung des Bundes Zuschüsse zum Kranken- und Hausgeld der Krankenversicherung in Form einer Teuerungszulage zu gewähren.

Diese Zulage wird vom Beginn der 3. Woche des Bezugs der vorgenannten Leistungen gezahlt, also in der Regel vom 18. Tag der Arbeitsunfähigkeit an. Diese Teuerungszulage ist zur Abgeltung von Preiserhöhungen bei den Grundnahrungsmitteln gedacht.

Die Zulage beträgt DM 0,10 täglich für Empfänger von Krankengeld und zwar für den Versicherten selbst und für jeden Angehörigen, der bisher ganz oder überwiegend von dem Versicherten unterhalten worden ist und der mit ihm in häuslicher Gemeinschaft lebt. Bei stationärer Krankenhausbehandlung wird das Hausgeld der Krankenversicherung für jeden Angehörigen erhöht, sofern der Versicherte den Angehörigen ganz oder überwiegend unterhalten hat. Die häusliche Gemeinschaft wird hierbei nicht gefordert.

Die Zulage wird nur gewährt an die Versicherten, die nicht die Teuerungszulage auf Grund des Teuerungszulagegesetzes bereits von der Invalidenversicherung, Angestelltenversicherung, Unfallversicherung oder Bundesversorgung erhalten.

Das Gesetz ist mit Wirkung vom 1. 7. 1951 in Kraft getreten.

Obwohl die Verwaltungsvorschriften für die Durchführung dieses Gesetzes noch nicht erschienen sind, hat unsere Betriebskrankenkasse bereits mit der Zahlung dieser Zulage begonnen.

Versicherte, die am 1. 7. 51 oder nach dem 1. 7. 51 arbeitsunfähig krank waren und länger als 17 Tage gefeiert haben, haben somit noch Anspruch auf die Zahlung dieser Zulage.

Entsprechende Anträge sind umgehend bei unserer Betriebskrankenkasse zu stellen. Der Kassenschalter ist für Barauszahlungen täglich von 9—12 Uhr geöffnet.

Vowinkel

**Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß die Abfertigung an den übrigen Schaltern ab 15. Oktober 1951 von 12—18 Uhr und von 13—15 Uhr erfolgt. Am Sonnabendnachmittag bleibt die Krankenkasse geschlossen.**

# Leichtsinn endet tragisch

Ein Jungwalzer benutzte einen vorüberfahrenden leeren Zug, um schneller zum Umkleideraum zu gelangen. Diese Eile hat sich nicht bezahlt gemacht, und den Umkleideraum hat er bisher auch nicht erreicht. Zweimal gelang dem Jungwalzer das Aufspringen auf das Trittbrett des fahrenden Waggons, das dritte Mal hatte der Unfallteufel die Hand im Spiele. Die Seitenwand eines Schrottbehälters faßte die linke Schulter, riß den Walzer vom Trittbrett und schleuderte ihn vor ein Waggonrad, das ihm ein Bein abfuhr. — Ein junges, 17-jähriges Menschenleben wurde zum Krüppel-Dasein verurteilt. Stand der Einsatz in irgendeinem Verhältnis zu der angestrebten Zeitersparnis? Möge dieser tragische Unfall all denen zur Warnung dienen, die gern auf fahrende Züge aufspringen und bisher „Glück" gehabt haben!

**ECHO DER ARBEIT**

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

Redaktion: Manfred Ph. Obst, Sozialhaus.

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

Fotos: Redaktion (8), Siebert (1), Archiv (4).

thyssenkrupp Corporate Archives

# Unsere Kinderseite



# HUNDE

## die dem Menschen helfen

Der Hund gilt als der beste Freund des Menschen. Aber nicht nur sein Freund und Spielgefährte ist er, sondern auch geschickt und gelehrig und ihm in vieler Hinsicht nützlich. Für bestimmte Arbeiten könnte sich der Mensch keinen besseren Helfer wünschen.

Bekanntlich gibt es zahlreiche Hunderassen, die sich nach ihrem Aussehen und nach ihrer Eignung voneinander unterscheiden. Einige dieser Rassen werden wegen ihrer körperlichen und charakterlichen Eigenschaften von altersher für bestimmte Aufgaben verwendet.

**Der Hund der Eskimos**

Im fernen, kalten Norden — in Grönland, in Alaska und in Labrador — werden Rassen gezüchtet, die vorzügliche Schlittenhunde abgeben. Der kräftigste und geschickteste unter ihnen ist wohl der langbeinige und dickfellige Labrador-Husky. Beinahe 150 Pfund zieht so ein Husky. Der Eskimo spannt gleich eine ganze Meute vor seinen Schlitten und kann so tagelang über die endlosen Schneefelder seiner kalten Heimat reisen.



Balto, einer dieser Huskys, ist berühmt geworden. Im Central Park von New York steht sein Denkmal. Er hat einmal vielen Menschen das Leben gerettet. Vor Jahren, als das Flugzeug noch nicht so im Gebrauch war wie heutzutage, brach in der Stadt Nome in Alaska eine Epidemie aus. Das zur Rettung der Kranken notwendige Serum war jedoch nicht zur Stelle und mußte von weither geholt werden. Mehr als tausend Kilometer waren es hin und zurück, und man war auf den Hundeschlitten angewiesen. Fünf lange Tage warteten die Leute in Nome und mit ihnen ganz Amerika, während die braven Huskys, gelenkt von besonders erfahrenen Männern, durch die eisige Wüste Alaskas rasten. Man hatte Ersatzhunde mitgenommen, um die Gespanne von Zeit zu Zeit auswechseln zu können. So schaffte man die riesige Strecke in der Hälfte der sonst üblichen Zeit, mehr als 200 Kilometer in vierundzwanzig Stunden. Am letzten Tage aber kamen die Schlitten in einen furchtbaren Blizzard, einen jener Schneestürme, die Menschen und Hunde für Stunden blind machen. Daß man den Weg nicht verlor und daß die Hilfe für Nome nicht zu spät kam, verdankte man allein dem sicheren Instinkt des tüchtigen Leithundes Balto.

Die Indianer in Labrador züchten einen Schlittenhund, den sie Malemut nennen und der zur Hälfte Wolfsblut in sich hat.

**Der Schäferhund**

Schafe sind lieb, aber sie sind zu dumm, um den Willen des Menschen zu begreifen. Daher braucht der Schäfer Hunde, durch die er sich den Schafen verständlich machen kann. Der Schäferhund ist eine der klügsten Rassen. Besonders der kurzhaarige Schäferhund wird überall dort verwendet, wo besondere Intelligenz notwendig ist, so besonders im Dienst der Polizei. Weniger bekannt ist der langhaarige Schäferhund. Er aber ist es, der heute noch vornehmlich seinem alten Berufe nachgeht.

**Der Bernhardiner**

Seit etwa 300 Jahren halten sich die Mönche am St. Bernhardspaß in den Schweizer Alpen starke, große Hunde, die ihnen bei der Rettung verirrter Touristen behilflich sind. Früher gingen diese Hunde in Trupps zu Dreien oder Vieren aus, um den Spuren der Verirrten zu folgen. Am Halsband hatten sie ein Fläschchen flüssiger Nahrung. Heutzutage begleiten sie die Mönche, die vorher telefonisch verständigt werden, wenn Touristen in der Gegend sind. Der Bernhardiner hat eine sehr scharfe Witterung, so daß er auf größere Entfernung Menschen wahrnehmen kann, selbst wenn sie tief unterm Schnee begraben liegen. Man sagt sogar, daß diese Hunde in der Lage seien, Lawinen zu wittern.

Der verdienstvollste Bernhardinerhund war Barry. Er lebte vor etwa 150 Jahren und hat im Laufe seines zehnjährigen opfervollen Dienstes nicht weniger als vierzig Menschenleben gerettet. Einmal fand er einen zehnjährigen Jungen, der völlig vom Schnee begraben und beinahe erfroren war. Barry wärmte den Kleinen an seiner Brust und leckte ihm Gesicht und Hände, bis er wieder zu sich kam. Nun legte sich der Hund dicht neben ihn, nahm den Jungen auf seinen Rücken und trug ihn in das Hospiz. Barrys Bildnis ist im Naturgeschichtlichen Museum in Bern aufbewahrt.

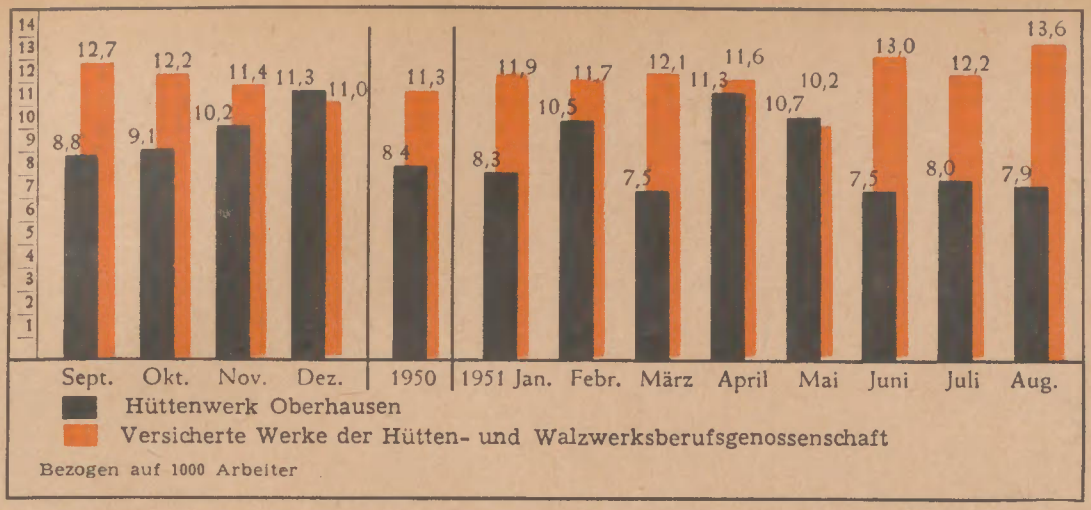
**Der Blindenhund**

Der interessanteste unter allen Hunden, die dem Menschen helfen, ist wohl der Blindenhund. Auch hierzu eignet sich der kurzhaarige sogenannte deutsche Schäferhund am besten. Diese Hunde wissen ihren Herrn sorgfältig durch alle Fährnisse des städtischen Verkehrs zu führen, sie leiten ihn um alle Hindernisse herum und halten ihn am Bordstein zurück, bis die Straße frei ist. Besonders schwierig ist für den Hund das Erkennen der Verkehrszeichen, da er nicht fähig ist, Farben zu unterscheiden. So hat man ihm beigebracht, Geschwindigkeiten, Abstände und Entfernungen zu schätzen. Es gibt keine Situation, da der Blindenhund seinem Herrn nicht Sicherheit gäbe und ihn von der Hilfe der Menschen unabhängig machte.

Hunde — gleichgültig welcher Rasse sie auch immer sein mögen — verdienen die Liebe und Achtung des Menschen, und nur bösartige Charaktere werden sie ihnen versagen oder gar Tiere quälen.



thyssenkrupp Corporate Archives






# Sprechende Unfallzahlen

Die letzten drei Monate lassen eine Gleichmäßigkeit der relativen Unfallzahlen erkennen. So liegt auch unser Werk, verglichen mit den bei der Hütten- und Walzwerksberufsgenossenschaft versicherten Betrieben, im Berichtsmonat günstig. Kein Unfall verlief tödlich oder ist als schwer zu bezeichnen. Berufskrankheiten sind nicht gemeldet worden.

Jede ausgefallene Arbeitskraft, meist durch Unfall oder Krankheit entstanden und oft mit Sachschäden verbunden, bedeutet einen direkten oder indirekten Verlust. Immer muß ein Ersatzmann gestellt werden, der nicht immer geeignet ist. Der feiernde Arbeiter muß unterstützt werden und seine Heilung verursacht Kosten. Treten dauernde Folgen auf, so zahlt alle diese Kosten letzten Endes der Betrieb in Form seiner Beiträge für die Berufsgenossenschaft. — Das Unfallrisiko eines Betriebes bestimmt die Beitragshöhe. Wenn eine merkliche Senkung der Unfallzahlen gelingt, wird die Berufsgenossenschaft nichts gegen eine Ermäßigung der Beiträge einwenden können. Diese durch erfolgreiche Arbeitsschutzmaßnahmen eingesparten Gelder könnten für andere soziale Belange zur Verfügung stehen.

Bekanntlich müssen täglich über 1 Million Mark Entschädigungsgelder für Betriebsunfälle verausgabt werden. Zu dieser gewaltigen Summe kommen noch mehr als 3 Millionen Mark dazu für indirekte Schäden, die als Unfallfolgen auftreten, wie Sachschäden, Produktionsausfälle, Anlernen des Ersatzmannes usw. Diese ungeheure Summe von täglich rund 4 Millionen Mark ist ein ausgesprochener Verlust, denn für diese Summe kann kein Aktivposten gebucht werden. Wenn Sparmaßnahmen im Haushalt eines Volkes erfolgen müssen, dann sollte auch hier der Hebel angesetzt werden, denn wir können uns derartige unnütze Ausgaben, ganz abgesehen von den anderen Folgen, nicht leisten.

Wenn wir den durch Unfälle entstandenen Verlust in unserem Werk ermitteln, so kommen wir gleichfalls auf Zahlen, die uns nachdenklich machen. Wir legen diesen Überlegungen nachstehende Rechnung zugrunde:

Im Jahre 1950 wurden der Berufsgenossenschaft 939 Unfälle mit drei und mehr Ausfalltagen zur Anzeige gebracht. Durch diese Unfälle sind 18 703 Arbeitstage oder 149 624 Arbeitsstunden verloren gegangen.

Die durchschnittliche Krankheitsdauer je Unfall betrug demnach 20 Tage, das bedeutet mit anderen Worten, daß ein Lohnausfall von DM 209 470,— entsteht, wenn wir den Durchschnittslohn von DM 1,40/Stunde ansetzen. Wenn diese Schäden teilweise die Betriebskrankenkasse trägt, so verbleiben immer noch DM 101 372,— Verlust, für deren Ersatz niemand aufkommt. Wenn wir die durch Unfälle entstandenen persönlichen Verluste des Vorjahres auf den Unfallverletzten errechnen, so ergibt sich ein Betrag von DM 223,—, bei Abzug der Krankenkassenbeiträge DM 107,— pro Mann.

Jeder von uns muß mit dazu beitragen, die Betriebssicherheit zu erhöhen und damit die Unfallzahlen zu senken. Daß noch sehr viel gemeinsame Arbeit nötig ist, beweisen die genannten Zahlen.

pll.

# Diese Zeichen mußt du kennen

Wir setzen heute die Abbildung der wichtigsten Verkehrszeichen, sowie ihre Erläuterung fort. Diese Verkehrszeichen gelten grundsätzlich für alle Verkehrsteilnehmer, und nicht etwa nur für die Kraftfahrer. Willst du also vermeiden, bei einem Unfall vom Richter schuldig gesprochen zu werden, dann beachte und beherzige die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung, das kann dich vor Schuld und Unfall bewahren!



**Warnkreuze!**

Unmittelbar vor dem Bahnübergang stehen Warnkreuze. Im einzelnen haben sie folgende Bedeutung:

**Halbkreuz**

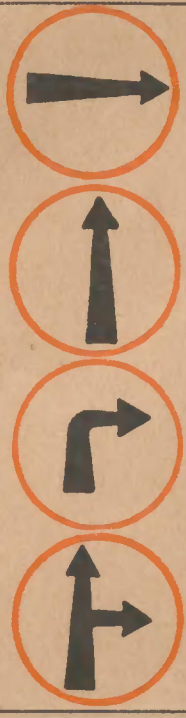
Ein- und mehrgleisiger Bahnübergang mit Schranken. Aber: Augen auf! Auch bei offener Schranke kann Gefahr drohen! Wenn Schranke geschlossen ist, muß **vor** dem Warnkreuz gehalten werden! Die Eisenbahn zahlt keinen Schadenersatz bei Beschädigung durch vorübergehenden Zug (Funkenflug, herabfallende Ladung usw.), wenn du nicht **vor** dem Warnkreuz gehalten hast!

**Vollkreuz!**

Eingleisiger Bahnübergang **ohne** Schranken — erhöhte Gefahr!

**Doppelkreuz!**

Mehrgleisiger Bahnübergang ohne Schranken. Wenn Zug den Übergang passiert hat, erst weiterfahren, nachdem man sich überzeugt hat, daß kein Gegenzug kommt!



**Vorgeschriebene Fahrtrichtungen**

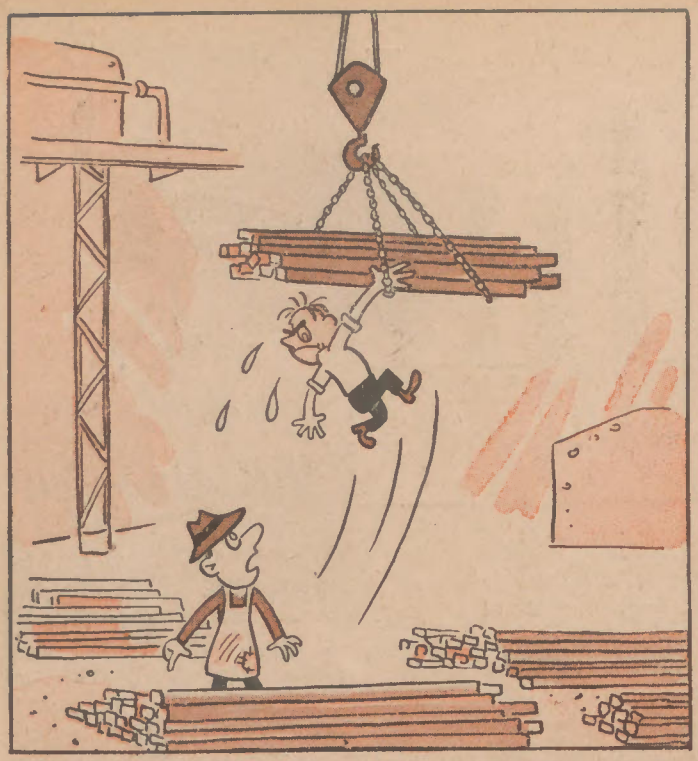
Bei diesem Zeichen **mußt** du rechts fahren, eine andere Fahrtrichtung ist verboten! Diese Zeichen stehen an Verkehrshindernissen, die rechts umfahren werden müssen.

Bei diesem Schild bedeutet der Pfeil: Du darfst **nur** geradeaus fahren, Abbiegen nach rechts oder links ist verboten!

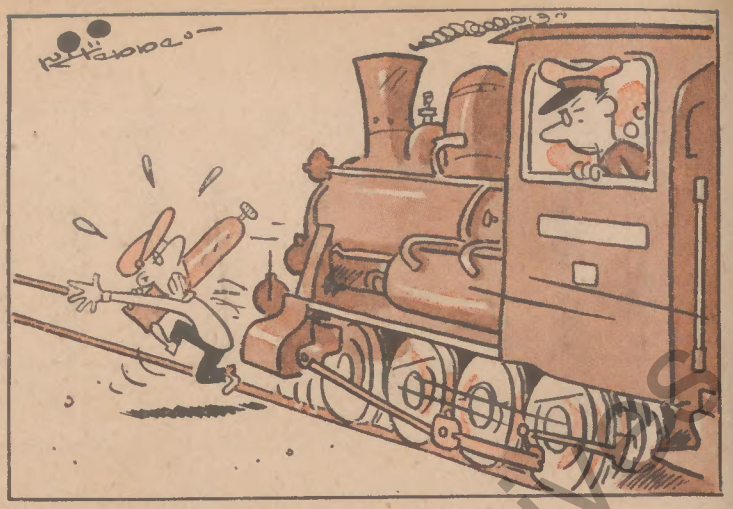
Dieses Schild bedeutet: Rechts abbiegen! Geradeaus fahren oder links abbiegen ist verboten!

Vorgeschriebene Fahrtrichtung: Rechts abbiegen oder geradeaus! Abbiegen nach links verboten!

thyssenkrupp Corporate Archives



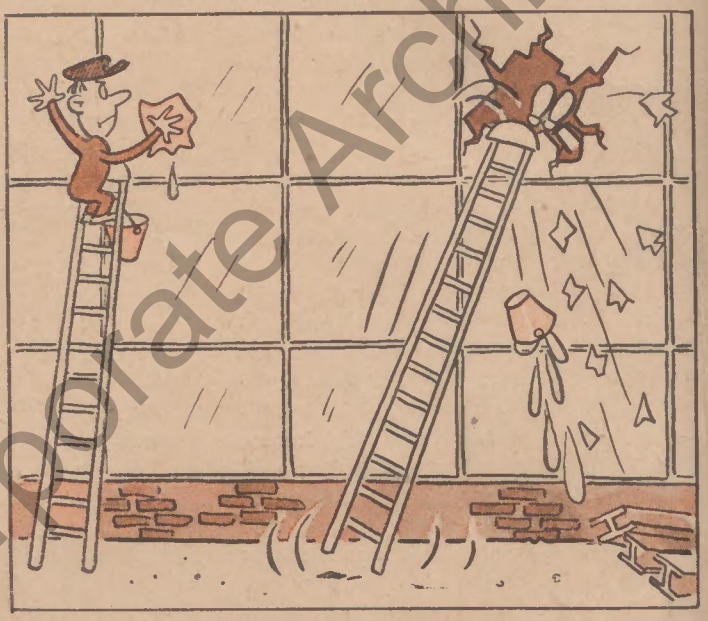
„Komm' aber gleich wieder mit zurück! Allein schaffe ich es hier nicht!"



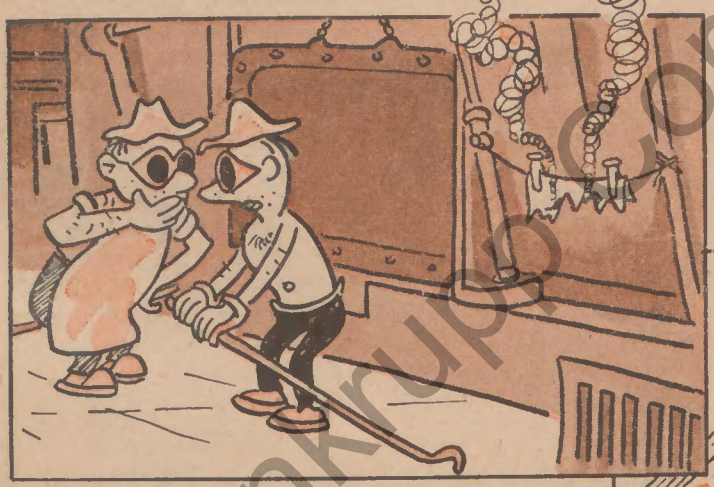
„Kannste nicht langsamer fahren, wie?"

*Willi Kleppe malte*

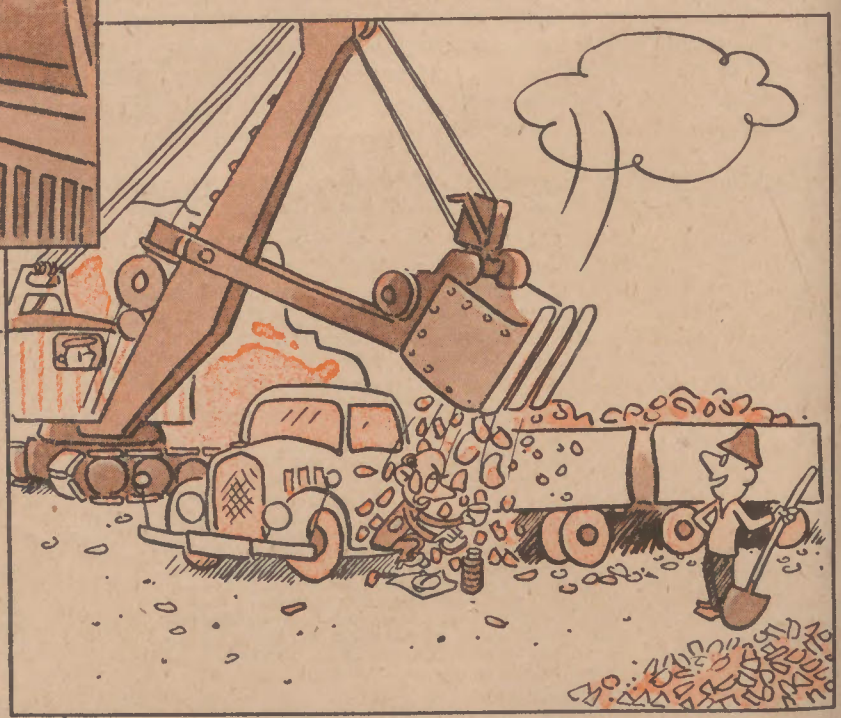
# Den Unfallteufel an die Wand



„Mein Gott, jetzt geht er schon nach innen, dabei sind wir hier draußen mit dem Fensterputzen noch nicht fertig!"



„Bei der Hitze in dem Ofen wird mein Hemd gleich trocken sein!"



**Auf dem Schlackenberg:** „Guten Appetit!"



„Manchmal meine ich, Du hättst Dich absichtlich im Betrieb verletzt, damit Du hier keine Kartoffeln mehr zu schälen brauchst!"

thyssenkrupp Corporate Archives