

Unser

WERKSBLD

Mitteilungsblatt der Dortmund-Hörder HÜTTENUNION Aktiengesellschaft 9. Jahrgang Nr. 4 September 1960 Nur für Werksangehörige L 6830 F





Unser

WERKSBLD

9. JAHRGANG Nr. 4 September 1960 L 6830 F

Dortmund-Hörder HÜTTENUNION Aktiengesellschaft

Schwerter Profileisenwalzwerk AG, Schwerte (Ruhr)

Eisenwerk ROTHE ERDE GMBH, Dortmund

Kettenwerke Schlieper GmbH
Letmathe-Untergrüne

Gebrüder Credé & Co., GmbH
Kassel-Niederzwehren

Celler & Co., GmbH, Dortmund



Herausgeber:

Dortmund-Hörder HÜTTENUNION Aktiengesellschaft
Dortmund, Rheinische Straße 173

Verantwortlich:

Hüttendirektor Wilhelm Schäfer

Zusammenstellung und Bearbeitung:

Sozialwirtschaft · Auflage: 29 500

Druck: Werksdruckerei der DHHU

Für Betriebsangehörige kostenlos

I N H A L T

- 2 Elektronische Waagen, ein neues Hilfsmittel im Betrieb
- 6 Koninklijke Nederlandsche Hoogovens
en Staalfabrieken N. V., IJmuiden
- 9 Sicherheit vor allem!
- 14 Jubilare fahren zum Rhein
- 16 Arbeitssicherheit
als Aufgabe wirtschaftlicher Betriebsführung
- 30 Rückblick auf die Ruhrfestspiele 1960
- 33 10 Jahre Montanunion
- 33 Aus der Bücherecke für den Fotofreund
- 36 Wandern im Herbst
- 41 Belegschaftsnachrichten
- 45 Krebs — eine Geißel der Menschheit

Titelbild:

Schaltanlage
in der Mitteleisenstraße



ELEKTRONISCHE WAAGEN

Ein neues Hilfsmittel im Betrieb

Mit einer Waage kann man, wie uns allen geläufig ist, schnell und bequem das Gewicht, also die Menge irgendeines Stoffes, bestimmen. In einem Hüttenwerk, in dem jeden Monat viele Tausende von Tonnen Koks, Erz, Roheisen und Stahl von einem Betrieb in den anderen transportiert und in vielfältiger Weise verarbeitet werden, spielt verständlicherweise das Wiegen auch innerhalb der Betriebe des Werkes eine wichtige Rolle. Einerseits ist es aus Kostengründen überhaupt einmal notwendig, zu wissen, welche Menge der verschiedenen Stoffe von einem Betrieb in den anderen fließt, andererseits muß aus Qualitätsgründen gewogen werden, da bei den metallurgischen Prozessen die miteinander reagierenden Reaktionspartner möglichst genau mengenmäßig aufeinander abgestimmt, also dosiert werden müssen. Schließlich werden z. B. Blöcke oder Brammen aber auch deshalb genau gewogen, damit sie möglichst wirtschaftlich in den Walzwerken weiterverarbeitet werden können.

Eine Reihe dieser Wiegeaufgaben kann man mit herkömmlichen mechanischen Waagen, die meist auf

dem Hebelprinzip beruhen, lösen. In einer Reihe von Fällen dagegen, z. B. bei Kranwaagen, läßt sich das mechanische Wiegeverfahren nicht anwenden, da die Erschütterungen und die mechanischen Beanspruchungen außerordentlich groß sind und vielfach auch der Raum für den Einbau einer mechanischen Waage nicht zur Verfügung steht. Als daher in den letzten Jahren die elektronische Waage, die nach ganz anderen Grundsätzen arbeitet, bekannt wurde, haben auch wir in unserem Betrieb dieses neue Verfahren vor allem dort eingesetzt, wo man mit herkömmlichen Methoden nicht mehr weiterkam.

Praktisch weglose Kraftmessung mit Meßdosen

Wie arbeitet nun eine solche elektronische Waage?

Das Gewicht wird bei einer elektronischen Waage mit Hilfe einer sogenannten Kraftmeßdose, Abb. 1, zunächst in einen elektrischen Wert umgewandelt, der dann seinerseits auf einem Anzeige- oder Schreibgerät mit einem elektronischen Verstärker angezeigt wird.

Betrachten wir zunächst einmal eine solche Kraftmeßdose.

Wenn man einen Stahlzylinder von 20 cm Länge und einem Durchmesser von 3 cm mit einem Gewicht von 10 t belastet, so verkürzt sich seine Länge durch die elastische Verformung um etwa 0,14 mm. Wird die Last wieder entfernt, so nimmt der Stab, genau wie eine Feder, seine alte Länge wieder an. So klein diese Längenänderung unter Last auch sein mag, sie ist trotzdem in jedem Fall ein genaues Maß für die Größe des aufgebrachten Gewichtes.

Wie kann man nun diese geringe Längenänderung messen und in einen elektrischen Wert umwandeln? Man benutzt dazu den sogenannten Dehnungsmeßstreifen. Um uns darüber ein Bild machen zu können, wollen wir zunächst einmal einen dünnen Draht betrachten, durch den wir aus einer Batterie einen elektrischen Strom schicken. Sobald wir den Draht spannen, wird er sich auch etwas dehnen; er wird in der Länge größer, in seinem Querschnitt aber kleiner. Insgesamt führt dies zu einer Erhöhung seines elektrischen Widerstandes. Der hindurchfließende Strom wird somit kleiner werden.

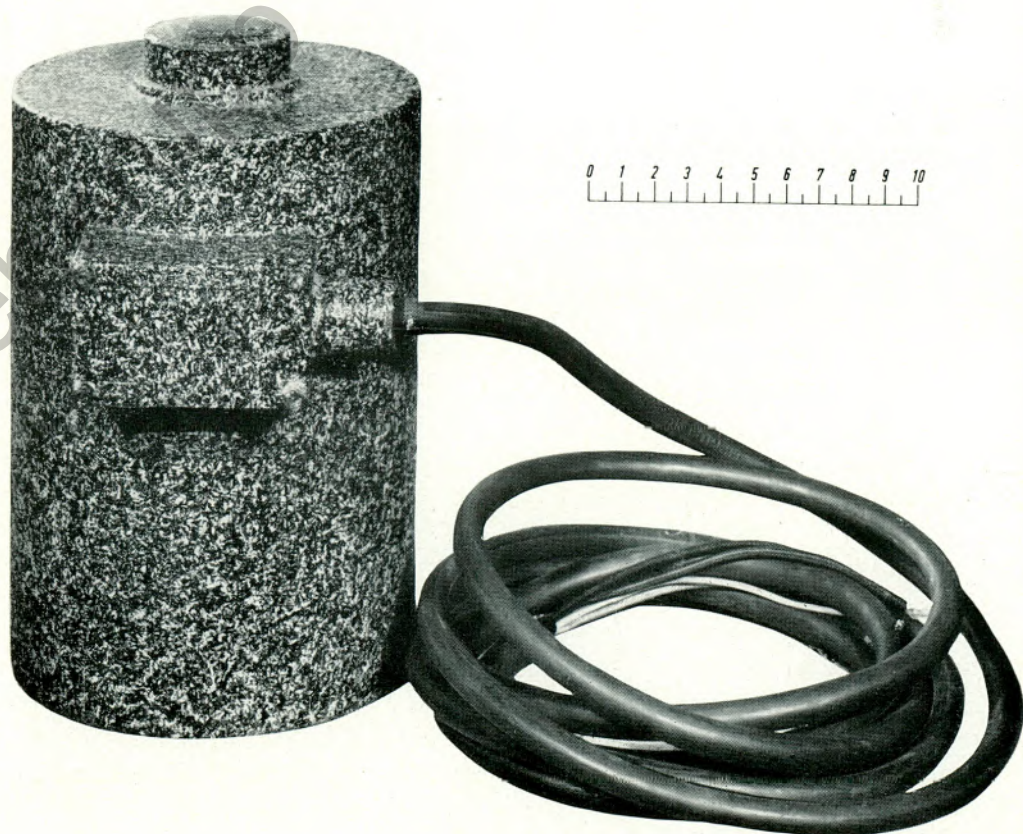


Abb. 1
Kraftmeßdose für 50 t

Beim Dehnungsmeßstreifen ist solch ein dünner Draht mit einem Durchmesser von nur 0,02 mm auf eine Papier- oder Kunststoffolie aufgeklebt, Abb. 2.

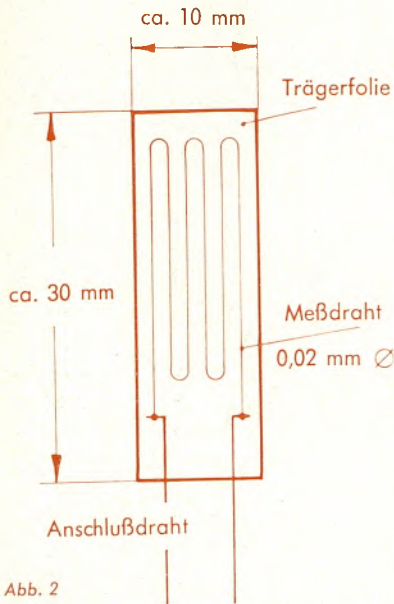


Abb. 2

Schematischer Aufbau eines Dehnungsmeßstreifens

Der Dehnungsmeßstreifen wird auf den Stahlzylinder aufgeklebt. Wird dieser belastet, so überträgt sich die Längenänderung — in diesem Falle eine Verkürzung — über die Trägerfolie des Dehnungsmeßstreifens auf den dünnen Draht und verringert den elektrischen Widerstand dadurch, daß sich seine Länge verkleinert und sein Querschnitt zunimmt. Über ein Anschlußkabel kann man diese Widerstandsänderung mit einem elektrischen Gerät messen. Wir haben also auf diese Weise das zu messende Gewicht in einen elektrischen Wert umgewandelt.

Kraftmeßdosen gibt es in verschiedenen Größen. Die größte Kraftmeßdose, die man noch für Wiegezwecke verwendet, besitzt einen Meßbereich von 100 t.

Wie baut man nun die Kraftmeßdosen in die verschiedenen Betriebsanlagen, z. B. Kräne, ein? Je nachdem, um welches Wiegeproblem es sich dabei handelt, müssen nicht nur eine, sondern auch mehrere

Kraftmeßdosen zusammengeschaltet werden. Wichtig ist, wenn wir eine möglichst große Genauigkeit erreichen wollen, daß die zu messenden Gewichte praktisch punktförmig in die Kraftmeßdose eingeleitet werden, und daß Querkräfte durch die Art der Konstruktion ferngehalten werden. Beide Voraussetzungen lassen sich erfüllen. Abb. 3 zeigt schematisch den Einbau einer Meßdose nach einem häufig angewandten Prinzip, wie wir es z. B. auch bei den 160-t-Gießkränen im Martinstahlwerk, Dortmund, verwendet haben. Der bewegliche Bügel, an dem der Lamellenhaken hängt, wird innerhalb der Traverse hochgezogen und eine Kraftmeßdose zwischen Bügel und Bolzen eingesetzt. Bei Belastung des Lamellenhakens, z. B. beim Anhängen einer vollen Pfanne, wird die Kraftmeßdose auf Druck beansprucht.

Natürlich gibt es noch eine ganze Reihe anderer Methoden, die Kraftmeßdosen in Betriebsanlagen einzubauen. Die elektronische Waage besitzt ja gerade den Vorteil, daß die Kraftmeßdose verhältnismäßig klein ist und daß sie auch bei alten Betriebsanlagen noch nachträglich einkonstruiert werden kann.

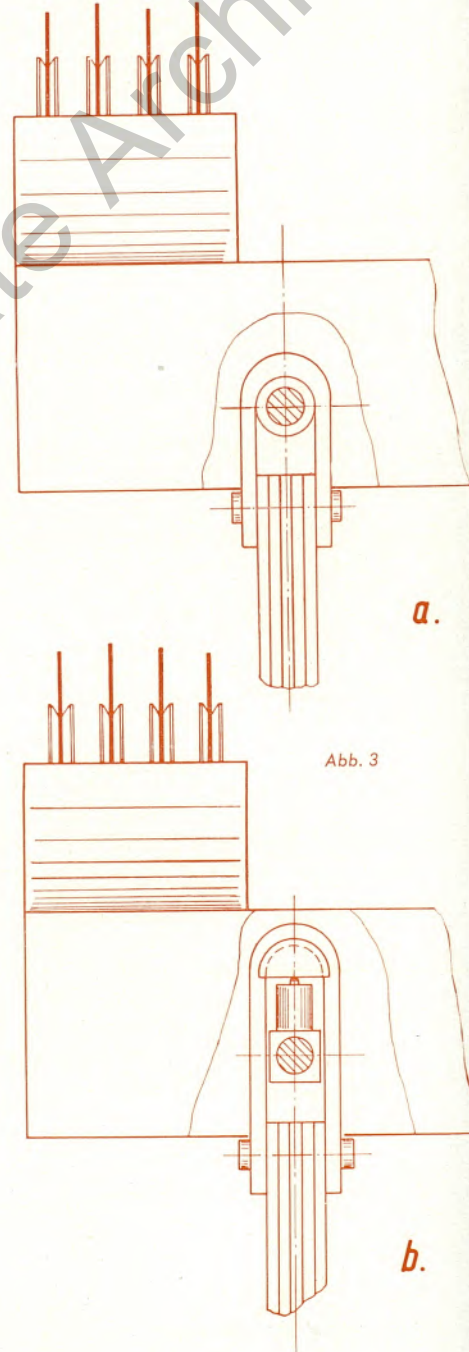
Die Anzeige der Gewichte erfolgt auf einem Anzeige- oder Schreibgerät. Ein derartiges Gerät arbeitet mit einem elektronischen Verstärker und besitzt einen robusten Abgleichmotor, so daß die Erschütterungen, wie sie z. B. auf Kränen vorkommen, die Wiegegenauigkeit nicht beeinflussen.

Erste elektronische Gießkranwaage Deutschlands

Da das Wiegen in Gießkränen eine besonders wichtige Aufgabe war, wurde dieses Problem schon frühzeitig aufgegriffen mit dem Erfolg, daß bereits im Sommer 1957 die erste elektronische Gießkranwaage, die in Deutschland in Betrieb war,

in unserem Martinwerk in Dortmund dem Betrieb übergeben werden konnte.

Während des Gießens wird bei einer Gießkranwaage eine Gewichtskurve des gesamten Gießverlaufs aufgezeichnet, aus der man jederzeit alle Einzelheiten des Gießvorgangs, wie Abhängezeiten, Gießgeschwindigkeit, Gießunterbrechungen usw., ablesen kann.



Hakenaufhängung in der Traverse, vor (a) und nach Einbau einer Kraftmeßdose (b)

Die Aufzeichnung der Gewichte auf einem Schreibgerät kann während des Gießens nur der Kranführer beobachten. Da jedoch der Gießer die Gewichte kennen muß, haben wir außen an den Kränen große Leuchtzifferngroßanzeigen, Abb. 4 und 5, angebracht, auf denen der augenblickliche Gewichtswert digital, d. h. in Ziffernform, weithin sichtbar angezeigt wird.

Viele betriebliche Vorteile

Durch die Ziffernanzeige ist auch dem Gießer die Stahlmenge in der Pfanne jederzeit bekannt. Er kann den Pfanneninhalt auf die verschiedenen Gespanne oder Obergußblöcke so günstig aufteilen, daß möglichst nur die aus qualitativen Gründen zu gießenden Reste übrigbleiben.

Bei der Gießkranwaage im Thomaswerk Hörde, die in Abb. 5 zu sehen ist, wird nicht nur die Stahlmenge in der Pfanne, sondern sogar auch das Gewicht der jeweiligen Bramme, die gerade gegossen wird, fortlaufend angezeigt. Dadurch können die vorgegebenen Sollgewichte viel besser eingehalten werden.

Diese betrieblichen Vorteile führen zu Einsparungen, die die Kosten elektronischer Gießkranwaagen in wenigen Monaten wieder einbringen. Heute gibt es daher schon eine ganze Reihe elektronischer Waagen, die in den verschiedensten Betrieben unseres Werkes eingesetzt sind.

Zusammenfassend kann man sagen, daß die elektronische Wiegetechnik in den letzten Jahren zu einem immer wichtigeren Hilfsmittel der Eisenhüttentechnik geworden ist und daß sich ihre Anwendungsmöglichkeiten auch in Zukunft noch weiter ausdehnen werden.

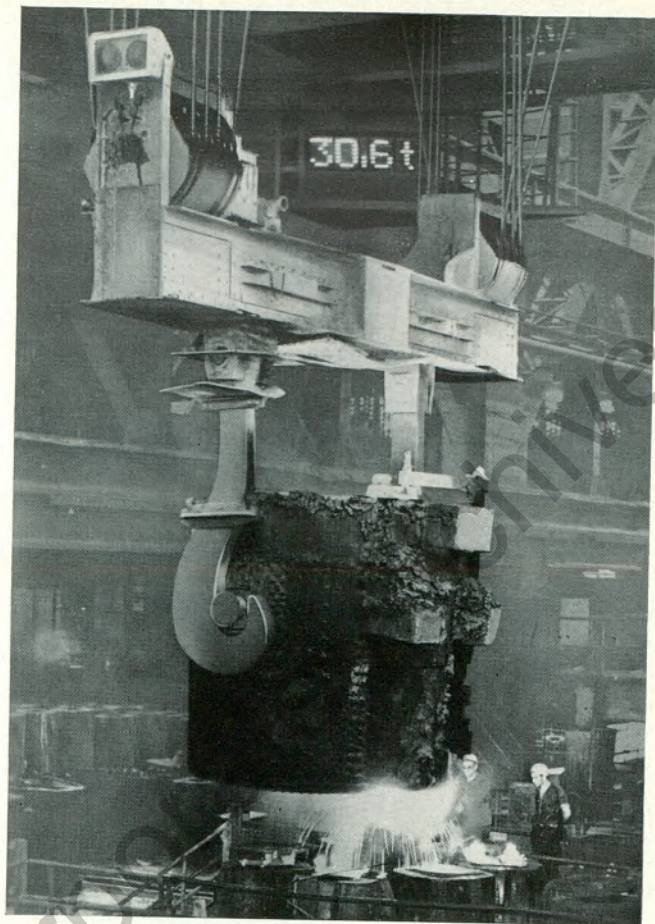


Abb. 4
160-t-Gießkran im
Martinwerk Dortmund
mit elektronischer
Waage und Leucht-
zifferngroßanzeige
der Gewichte



Abb. 5
Gießkatze im Thomas-
stahlwerk Hörde mit
wahlweiser Leucht-
ziffernanzeige des
Pfanneninhaltes oder
des Brammengewichtes

KONINKLIJKE
NEDERLANDSCHE HOOGOVENS
EN STAALFABRIEKEN N. V.
IJMUIDEN

Nachstehend veröffentlichen wir einen Artikel unseres Hauptaktionärs, der „Koninklijke Nederlandsche Hoogovens en Staalfabrieken N. V.“, um damit unseren Lesern einen Einblick in das Unternehmen, seinen Aufbau und seine Produktion zu geben.

Die „Koninklijke Nederlandsche Hoogovens en Staalfabrieken N.V.“ (K.N.H.S.), die an unserer Gesellschaft mit 42,7% des Aktienkapitals beteiligt ist, wurde 1918 gegründet und ist der größte Rohstahlerzeuger der Niederlande.

Die niederländische Stahlindustrie ist im Vergleich zu den Hüttenwerken in den Nachbarländern verhältnismäßig jung. Während die Stahlindustrie in Deutschland und anderen westeuropäischen Ländern sich schon im Laufe des 19. Jahrhunderts in der Nähe der Kohle- oder Erzlagerstätten stark entwickelte, war dieses in den Niederlanden, u. a. infolge des Mangels an einheimischen Rohstoffen, nicht

der Fall. Eisenerz wird in den Niederlanden überhaupt nicht gefunden, und die niederländische Kohlenförderung war gegen Ende des vorigen Jahrhunderts noch unbedeutend.

Die niederländische Eisen und Stahl verarbeitende Industrie blieb also vorläufig auf die Einfuhr ihrer Rohstoffe (Roheisen, Walzwerkserzeugnisse) angewiesen, eine Abhängigkeit, die immer deutlicher als ein Hemmnis empfunden wurde, je mehr sich diese Industrie Anfang des 20. Jahrhunderts weiter entwickelte.

Im Laufe der Jahre entschlossen sich verschiedene westeuropäische Länder — u. a. Deutschland — in zunehmendem Maße zu der Einfuhr hochwertiger ausländischer Erze, die zu einem großen Teil über den Transithafen Rotterdam eingeführt wurden. Diese Entwicklung sollte von großer Bedeutung für die Gründung eines Hüttenwerkes in den Niederlanden werden; denn es war offensichtlich, daß diese Erze — wegen der Umschlag- u. Transportkosteneinsparung — an der niederländischen Küste billiger bezogen werden konnten als zum Beispiel im Ruhrgebiet. Es zeigte sich weiter, daß an der niederländischen Küste auch Kohle aus Deutschland und Großbritannien verhältnismäßig billig eingeführt werden konnte, während zugleich die Erzeugung der niederländischen Bergwerke immer mehr zunahm. Man kam weiterhin zu der Überlegung, daß ein an der Küste und an Binnenwasserstraßen gelegenes Hüttenwerk seine Endprodukte unter günstigen Voraussetzungen würde ausführen können.

Durch diese Tatsachen verlor die Behauptung, daß ein Hüttenwerk vorzugsweise in der Nähe von Erz- oder Kohlenlagerstätten errichtet werden müßte, ihre Beweiskraft. Man erkannte, daß ein Standort an der Meeresküste ebenso große, wenn nicht noch größere Vorteile

bieten könnte. Im Jahre 1918 wurde dann auch die Errichtung eines Hüttenwerkes an der niederländischen Küste bei IJmuiden beschlossen. Daß dieser Beschluß richtig war, bewies das schnelle Wachstum des Werkes, besonders nach dem zweiten Weltkrieg. Gegenwärtig beschäftigt die Gesellschaft 13000 Personen.

Der IJmuider-Konzern umfaßt vier einzelne, aber voneinander abhängige Unternehmungen unter zentraler Leitung und mit einer stark integrierten Organisation:

- a) die Muttergesellschaft, die „Koninklijke Nederlandsche Hoogovens en Staalfabrieken N. V.“, die Koks-, Kokereierzeugnisse, Roheisen, gußeiserne Röhren, Rohstahl, Brammen und Grobbleche herstellt;
- b) die „Breedband N. V.“, (Beteiligung der K. N. H. S. 8 %), die warmgewalzte Breitbandringe, kalt- und warmgewalzte Fein- u. Mittelbleche, kalt- und warmgewalzten Bandstahl und Weißblech produziert;

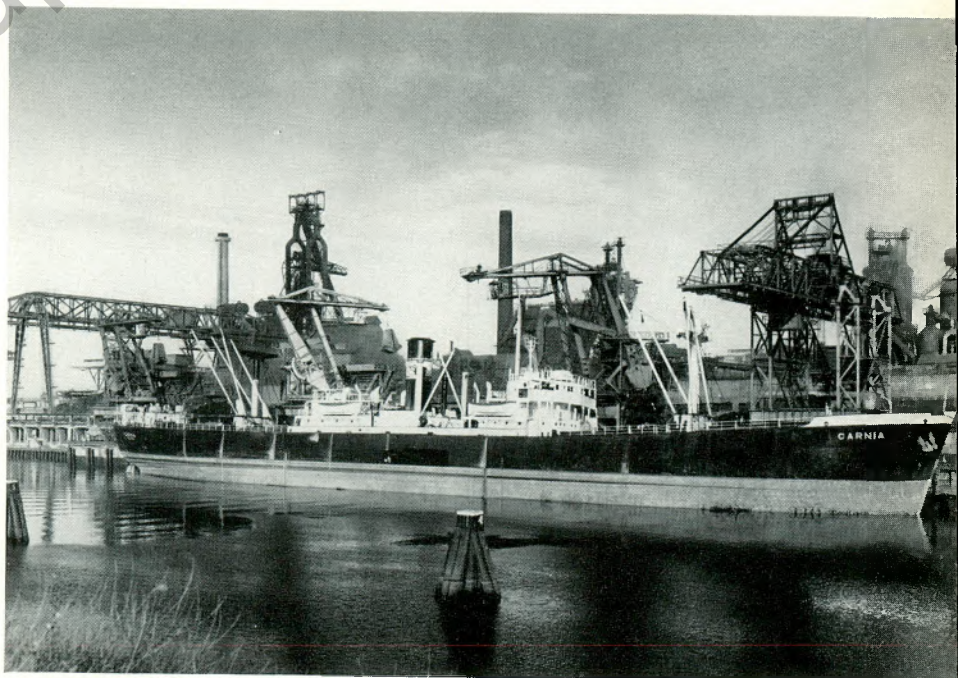
c) die „Maatschappij tot Exploitatie van Kooksovangassen“ (MEKOG) N. V., (Beteiligung der K. N. H. S. 33,3 %). Erzeuger von Stickstoffdüngemitteln;

d) die „Cementfabriek IJmuiden“ (Cemij) N. V. (Beteiligung der K. N. H. S. 50 %), Produzent von Hüttenzement.

Am Kapital der „Koninklijke Nederlandsche Hoogovens en Staalfabrieken N. V.“ sind der niederländische Staat mit 26 % und die Stadt Amsterdam mit 10 % beteiligt. Der Rest von 64 % ist in privatem Besitz.

Zu den Betrieben in IJmuiden gehören folgende Anlagen: eine Kokerei mit 7 Batterien, eine Kohlenwertstoffanlage, eine Sinteranlage (zweite im Bau), vier Hochöfen, eine Röhrengießerei, ein Siemens-Martin-Stahlwerk mit sechs 200 t Ofen, ein Sauerstoffstahlwerk mit zwei 60 t Konvertern, eine Brammenstraße, ein Grobblechwalzwerk, ein Warmbandwalzwerk, ein Kaltbandwalzwerk, Feuerverzinnungsanlagen, eine elektrolytische Verzinnungsanlage, ein Stickstoffwerk

Seehafen mit drei Hochöfen



und ein Zementwerk. Die K.N.H.S. besitzt weiter einen Seehafen mit einer direkten offenen Verbindung zur Nordsee.

Inzwischen wurde beschlossen, einen fünften Hochofen zu bauen, das Sauerstoffstahlwerk erheblich zu

erweitern (drei 100 t Konverter statt zwei 60 t Konverter), ein zweites Kaltbandwalzwerk und eine zweite elektrolytische Verzinnungsanlage zu errichten und die Kapazität der Feuerverzinnungsanlagen zu vergrößern. Hierdurch wird es in einigen Jahren möglich sein,

1,7 Mio t Roheisen, 1,9 Mio t Rohstahl und etwa 1,5 Mio t Walzwerkezeugnisse herzustellen. Um eine Rohstahlerzeugung von 1,9 Mio t zu erreichen, muß in den Betriebsabteilungen „Hochöfen“ und „Stahlwerke“ eine Reihe von Maßnahmen getroffen werden, damit eine bedeutende freie Kapazitätsspanne erzielt wird. In Zukunft wird es möglich sein, die Rohstahlkapazität mit verhältnismäßig geringen Investitionen auf 2,7 Mio t zu bringen. Auf längere Sicht ist sogar die Erzeugung von wenigstens 5 Mio t Rohstahl geplant.

Im Jahr 1959 sind folgende Mengen erzeugt worden:

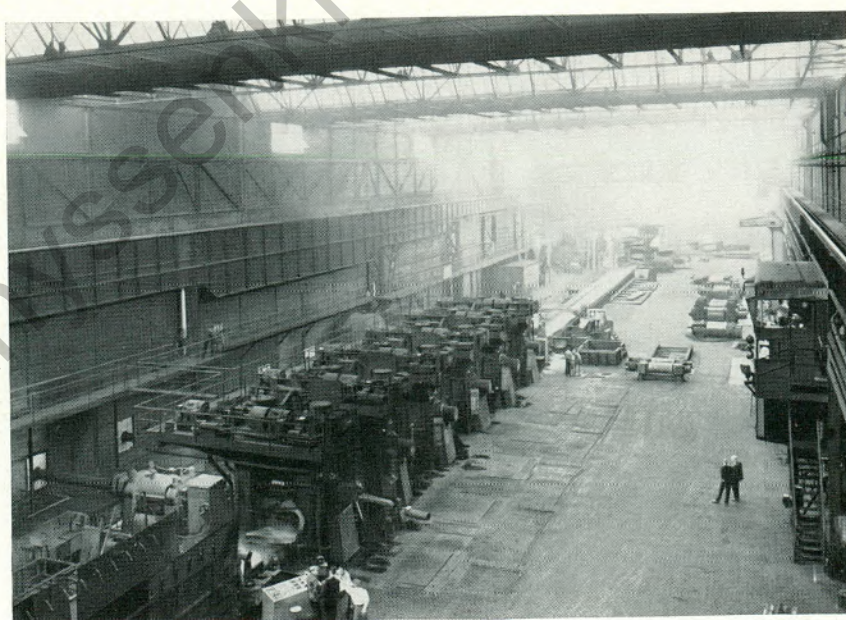
Roheisen	1 142 464 t
Rohstahl	1 376 777 t
Gußeiserne Röhren	27 894 t
Grobbleche	345 199 t
Warmgewalzte Ringe	815 009 t
Halbzeug für eigene Verarbeitung	695 944 t
Halbzeug für Verkauf	119 065 t
Warmgewalzte Bleche	63 550 t
Kaltgewalzte Ringe für Verkauf	85 968 t
Kaltgewalzte Bleche	357 567 t
Feuerverzinnertes Weißblech	75 044 t
Elektrolytisch verzinnertes Weißblech	60 507 t
Stickstoff in Düngemitteln	98 643 t
Hüttenzement	607 322 t

Abgesehen von den schon genannten Gesellschaften in IJmuiden, ist die K.N.H.S. auch noch am Aktienkapital verschiedener anderer niederländischer und ausländischer Gesellschaften beteiligt.



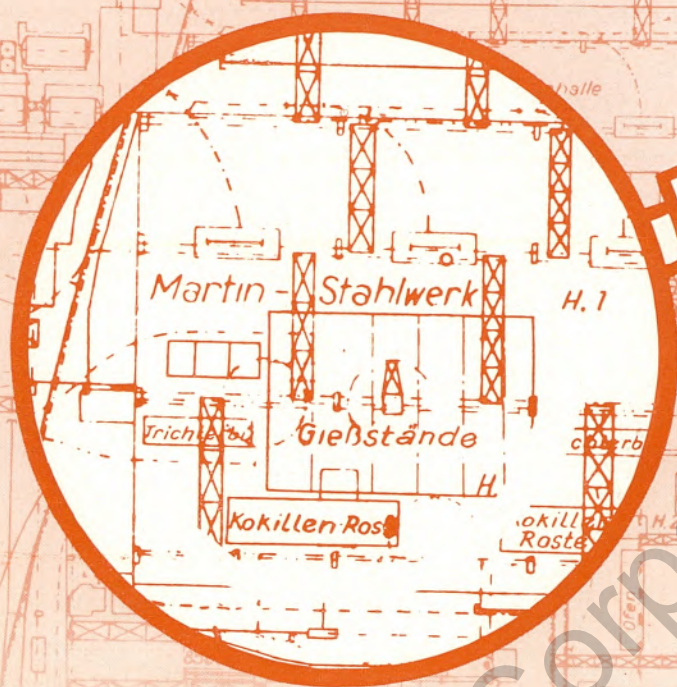
Die elektrolytische Verzinnerei von Breitband N. V.

Warmbandwalzwerk



SICHERHEIT VOR ALLEM!

... UNTER DIE LUPE GENOMMEN



Bereits ein kurzer Blick auf unsere Unfallstatistiken zeigt, daß es Schwerpunkte des Unfallgeschehens in unseren Werken gibt. Diese größere Unfallhäufigkeit veranlaßt den Arbeitsschutz, seine Bemühungen um die Unfallverhütung auf bestimmte Betriebe besonders zu konzentrieren. Was war zu tun?

Unfälle sind zurückzuführen auf sicherheitswidrige Zustände und sicherheitswidriges Verhalten. Es gilt also, die sicherheitswidrigen Zustände in diesen Betrieben zu finden und zu beseitigen. Es gilt darüber hinaus, sicherheitswidriges Verhalten festzustellen, Belegschaftsmitglieder aufzuklären und zu belehren.

Da mehrere Augen mehr sehen als zwei, wurde beschlossen, daß für jeden Betrieb, der besonders zu un-

tersuchen ist, eine Kommission gebildet wird. Sie setzt sich zusammen aus einem Beauftragten der Betriebsleitung, den zuständigen Meistern, einem Unfallvertrauensmann, einem Vertreter des Betriebsrates und Vertretern der Arbeitsschutzstelle. Jede Kommission macht alle 14 Tage einen mehrstündigen Betriebsrundgang. Bei jedem Rundgang wird ein bestimmter Teil des Betriebes überprüft, so daß nach einer gewissen Zeit der ganze Betrieb unter die Lupe genommen worden ist. Für die festgestellten Mängel und Beanstandungen wird sofort gemeinsam eine Abhilfe überlegt und veranlaßt.

Es mußten natürlich zunächst Erfahrungen mit einer derartigen Zusammenarbeit gesammelt werden. Darum wurde am Anfang des Jahres nur mit 2 Kommissionen be-

gonnen, und zwar mit je einer für das Thomaswerk Dortmund und das Thomaswerk Hörde. Deren Arbeit hat jedoch gezeigt, daß eine derartige systematische Überprüfung der Betriebe wesentlich zur Beseitigung sicherheitswidriger Zustände und sicherheitswidrigen Verhaltens beiträgt. Deshalb wurde Mitte Mai je eine entsprechend zusammengesetzte Kommission für die Martinwerke gebildet.

Unser Bildbericht zeigt einige Schnappschüsse aus der Kommissionsarbeit. Der Fotograf begleitete die Dortmunder Martinwerk-Kommission. Wir bitten um Verständnis dafür, daß wir nur Aufnahmen von einer Kommission bringen können. Je eine Bildserie von jeder der zur Zeit bestehenden 5 Kommissionen hätte den zur Verfügung stehenden Raum gesprengt.

1.



Die Kommission plant ihren gemeinsamen Rundgang. Das erste Sicherheitsproblem wird besprochen: Beim Abziehen gefüllter Schlackentöpfe im Schlacken Keller unter den Martinöfen durch die Werkseisenbahn besteht die Gefahr, daß die Rangierer beim An- und Abkuppeln der gefüllten Schlackentöpfe durch nachlaufende Schlacke verletzt werden.



Der Obermeister des Maschinenbetriebes erläutert die Arbeitsvorgänge.

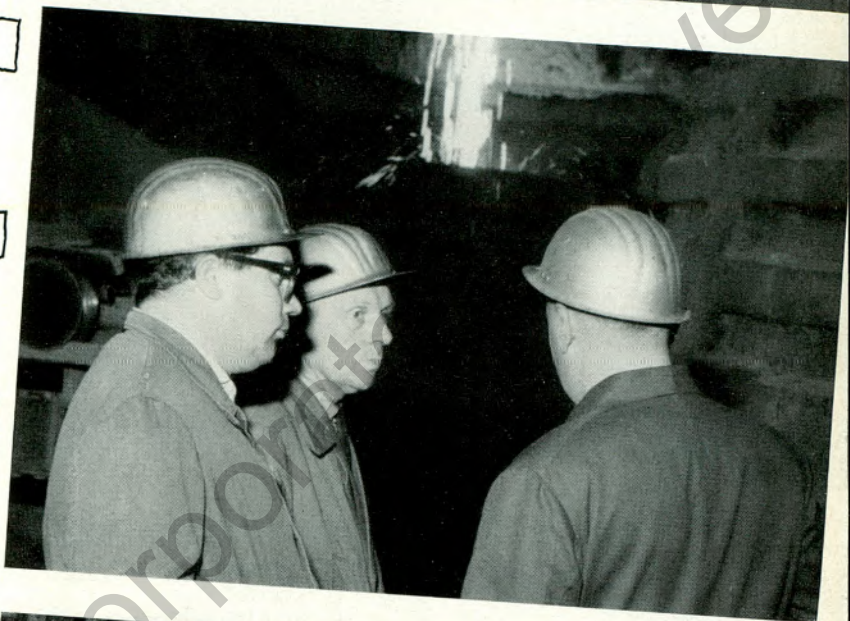


Der Sicherheitsingenieur stellt dazu Fragen.

Die Kommission ist an die Gefahrenstelle gegangen, um sich hier ein Urteil zu bilden.



Flüssige Schlacke läuft aus dem Ofen in den Schlackentopf. Die Kommission beobachtet den Fluß von einem sicheren Standort aus.

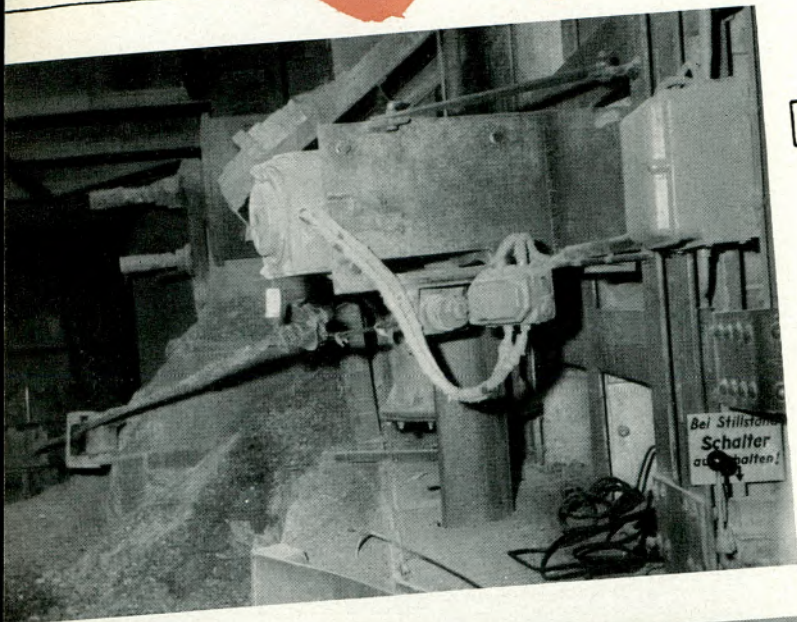


Der Betriebschef des Martinwerkes macht auf Grund seiner Erfahrungen verschiedene Vorschläge für Änderungen.



Als Ergebnis der gemeinsamen Besichtigung und Beratung wird beschlossen: Ein Schlackentopfwagen soll umgebaut werden zu einem sogenannten Schutzwagen mit fernbedientem Kupplungshaken. Dieser Schutzwagen wird zwischen die Lokomotive und den Schlackentopfwagen gesetzt. Abhängen und Anhängen des Schlackentopf wagens an den Schutzwagen erfolgt dann mit Hilfe der Fernbedienung von der Lokkupplung aus. Der Rangierer bleibt dabei außerhalb des Gefahrenbereiches, da zwischen der Lok und dem Schlackentopf wagen der Schutzwagen ist. Nach Fertigstellung des Schutzwagens wird die Kommission seinen Einsatz begutachten.





Als nächstes befaßt sich die Kommission mit einer bereits durchgeführten Abwendung eines gefährlichen Zustandes. Der Transport flüssiger Schlacke gefährdete die Arbeiter einer Baustelle. Durch Weiterführung eines Gleises wurde es möglich, daß die Schlacke nicht mehr an der Baustelle vorbei, sondern in entgegengesetzter Richtung durch die Gießhalle transportiert wird. Zudem können die Schlackentöpfe vom hinteren Schlackenabzug nach vorn durch eine elektrische Seilwinde – also ohne Lok – abgezogen werden, so daß keine Rangierer benötigt werden.



Der Betriebschef erläutert den Ablauf des Schlackenwagens und den Transport durch die Gießhalle.



Der Obermeister erklärt die Arbeitsweise der Steuerung der elektrischen Seilwinde.

Der Sicherheitsingenieur bedient die Seilwinde.



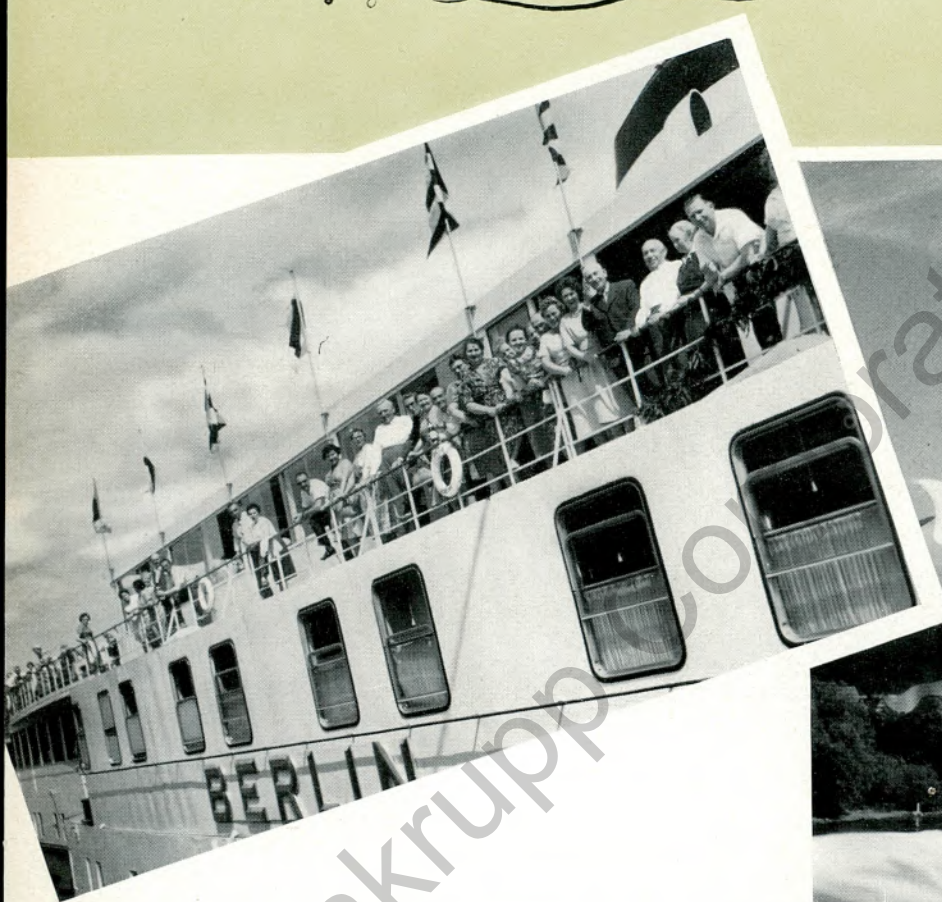
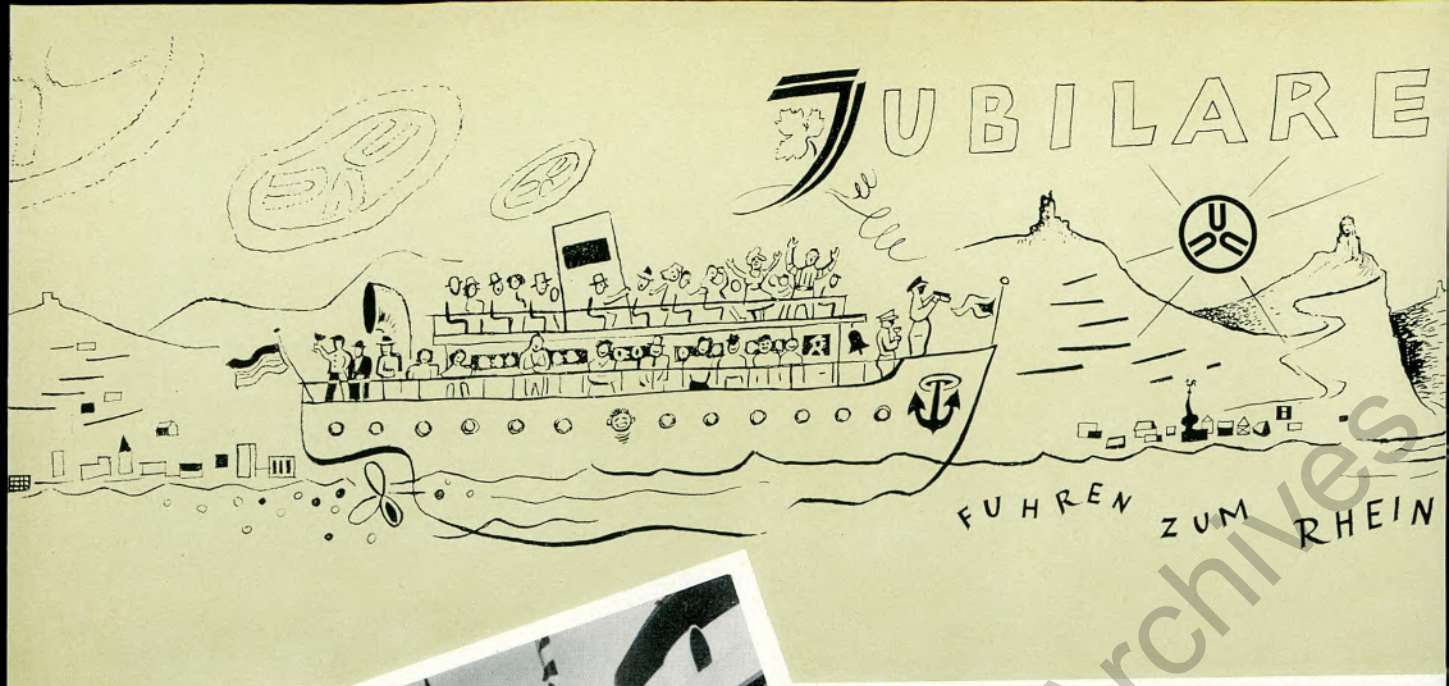
Der Obermeister läßt die Seilwinde zur Probe laufen. Die Kommission überzeugt sich davon, daß die aus Sicherheitsgründen durchgeführte Änderung des Betriebsablaufes gut funktioniert.



Bei dem Rundgang durch den Schlacken Keller sah die Kommission, daß 2 Belegschaftsmitglieder die von ihnen benutzte Leiter einfach auf Bohlen gestellt hatten. Unter ihnen in der Grube arbeiteten weitere Belegschaftsmitglieder. Durch die Arbeit auf dieser Leiter, die ohne festen Stand war, gefährdeten sich nicht nur die Benutzer der Leiter selbst, sondern auch die unter ihnen Arbeitenden waren gefährdet. Der Sicherheitsmeister der Arbeitsschutzstelle macht die beiden auf ihr sicherheitswidriges Verhalten aufmerksam. Es wurde ein festes Gerüst erstellt, so daß die Arbeit ohne Gefahr für beide Arbeitsgruppen ausgeführt werden konnte.

Bei dem gleichen Rundgang mußte ein Angehöriger einer Fremdfirma auf den schlechten Zustand der von ihm benutzten Leiter hingewiesen werden. Allgemein wurde bisher die Erfahrung gemacht, daß Belegschaftsmitglieder, die bei den Rundgängen von Kommissionsmitgliedern auf sicherheitswidriges Verhalten oder sicherheitswidrige Zustände angesprochen wurden, für diese Hinweise dankbar waren.

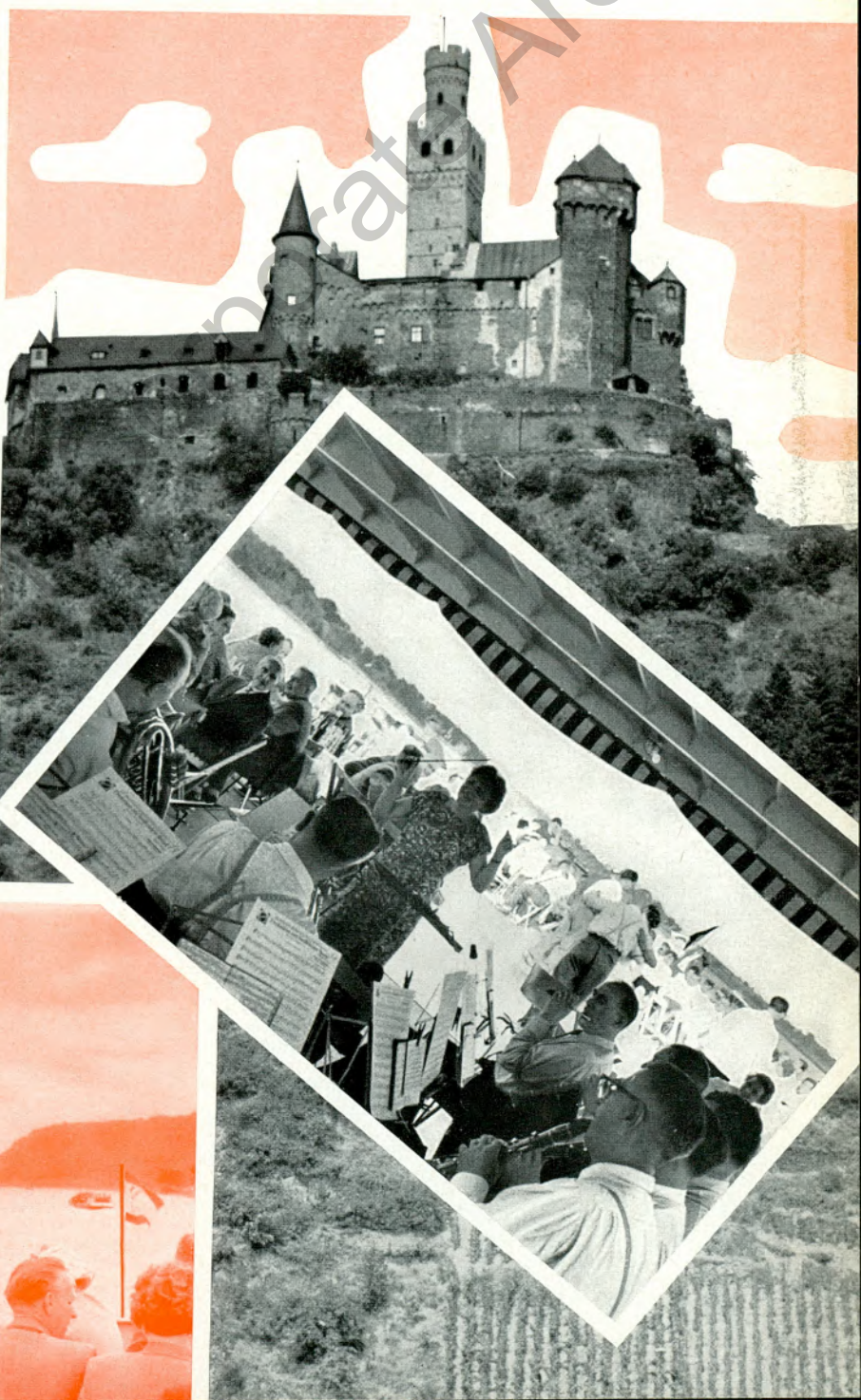




Die Zahl der Jubilare war in diesem Jahr so groß, daß die traditionelle Rheinfahrt an zwei Tagen durchgeführt werden mußte. Das schmucke MS „Berlin“ brachte am 29. Juli 312 Jubilare des Werkes Dortmund und am folgenden Tag 322 Jubilare des Werkes Hörde mit ihren begleitenden Ehefrauen und Gästen in froher Fahrt von Königswinter rheinaufwärts über Koblenz hinaus bis nach Kamp Bornhofen und wieder zum Ausgangspunkt zurück, wo der Sonderzug auf die Heimfahrt

wartete. Bei dem schönen Wetter war die Stimmung ausgezeichnet. Dazu sorgten die Werkskapelle, Unterhaltungsmusiker und Stimmungssänger aus Köln unermüdlich für Humor und gute Laune, so daß der Ehrentag der Jubilare in jeder Weise angenehm und kurzweilig verlief. Hüttendirektor Barz und Betriebsratsvorsitzender Steinhauer überbrachten an Bord des Schiffes den Jubilaren des Werkes Dortmund und Hüttendirektor Dr. Elshoff und Betriebsratsmitglied Hammer-

schmidt denen des Werkes Hörde die Grüße des Vorstandes und der Betriebsvertretungen. Die Redner dankten den Jubilaren für ihre vorbildliche Treue und Pflichterfüllung, die sie besonders in den schweren Nachkriegsjahren bewiesen hätten. Ihr Dank galt auch den Ehefrauen, die in aufopferungsvoller Weise dafür sorgten, daß ihre Männer nach des Tages Last und Mühe Ruhe und Frieden in ihrer Familie fänden. Alle Beteiligten werden an diese schöne Fahrt noch oft zurückdenken.



Mit freundlicher Genehmigung des Verfassers, des Generaldirektors der Ford-Werke AG, Herrn **J. S. Andrews**, bringen wir in dieser und der folgenden Nummer den größten Teil eines Vortrages, den Herr Andrews im März d. Js. gehalten hat. Die Abbildungen entsprechen den Diapositiven, die bei diesem Vortrag gezeigt wurden. Herr Andrews sprach aus seinen Erfahrungen in den USA und in Deutschland.

ARBEITSSICHERHEIT

ALS AUFGABE

WIRTSCHAFTLICHER

BETRIEBSFÜHRUNG

J. S. ANDREWS:

BEGRÜNDUNG DES VORTRAGES

Aus dem Kreis der Sicherheits-Ingenieure und Werksärzte wurde der Wunsch an mich herangetragen, in einem Vortrag die Probleme der Unfallverhütung aus der Sicht eines in einer Unternehmensleitung Tätigen zu besprechen. Wie Sie wissen, gehören die Sicherheits-Ingenieure und Werksärzte zu denjenigen, deren Aufgabe es ist, für die Verhütung bzw. Linderung von Unfällen zu sorgen. Sie sehen sich dabei Schwierigkeiten gegenüber, und sie versprechen sich aus einer vergleichenden Betrachtung zwischen den Verhältnissen in Europa und insbesondere in der Bundesrepublik und den Vereinigten Staaten Anregungen nicht nur für ihre Arbeit.

Wenn ich dabei Tatsachen aufzeige, tue ich das, um die Ernsthaftigkeit des Unfallgeschehens darzustellen. Wenn ich darauf verzichte, über die Erfolge in der Unfallverhütung auf den einzelnen Gebieten in der Bundesrepublik zu sprechen, so soll das nicht heißen, daß solche nicht vorhanden sind. Ich möchte aber keinen Rechenschaftsbericht über Erfolge geben, sondern ich will versuchen, Ihnen aus meinen Erfahrungen in den Vereinigten Staaten Anregungen zu geben, die vielleicht die vorhandenen Erfolge vergrößern helfen.

Ich will nicht kritisieren, ich möchte Ihnen gerne helfen.



Safety =



SICHERUNG gegen Unfälle
in allen Lebensbereichen



SAFETY — SICHERUNG GEGEN UNFÄLLE

Bevor ich nun zum eigentlichen Vortrag komme, muß noch eine Vereinbarung getroffen werden. In Amerika gibt es das Wort „Safety“, das auch hier bekannt ist, und das kurz alle Bemühungen um die Sicherung der Menschen vor Schäden und die Erhaltung ihrer körperlichen Unversehrtheit in einem Begriff zusammenfaßt. Einen gleichwertigen Begriff kennt man in Deutschland nicht. Da eine kurze Übersetzung offenbar nicht möglich ist, schlage ich Ihnen vor, dafür den Begriff „Sicherung gegen Unfälle“ zu verwenden. Jedesmal, wenn im Laufe des Vortrages das Wort „Sicherung“ vorkommt, ist darunter das umfassende Wort „Safety“ zu verstehen.

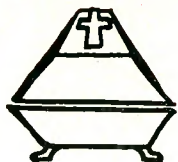
Im Mittelpunkt steht der Mensch



IM MITTELPUNKT STEHT DER MENSCH

Ich bin der Anregung zu diesem Vortrag gerne nachgekommen, weil ich weiß, wieviel Schmerzen, Leid und Sorgen durch Unfälle bei den Menschen hervorgerufen werden. Das so weit wie möglich zu vermeiden, ist eine große Verpflichtung für alle. Bei allen unseren Bemühungen, die technische Entwicklung voranzutreiben, muß der **Mensch im Mittelpunkt** unserer Betrachtungen stehen. Das dürfen wir alle niemals vergessen. Gerade in der heutigen Zeit mit ihren hohen Anforderungen an jeden Einzelnen ist man nur zu leicht geneigt, das Leid anderer zu übersehen. Aber man muß sich daran erinnern. Ein Blick oder ein Besuch in einem Krankenhaus wird das immer wieder tun.

In der Bundesrepublik verlaufen jährlich etwa



13 000 Unfälle im Straßenverkehr
7 000 Unfälle in Industrie, Gewerbe, Handel
und Landwirtschaft
8 000 Unfälle in den Haushalten
5 000 Unfälle in der Öffentlichkeit
(ohne Verkehrsunfälle)



das sind 33 000 Unfälle

tödlich



DÜREN

**und weitere 60 000 Menschen
sind davon betroffen**

UNFALLTOTE IN DER BUNDESREPUBLIK

Die Notwendigkeit, Maßnahmen zur Sicherung gegen Unfälle zu treffen, war schon aus den aufgezeigten ethischen Gründen zu ersehen. Lassen Sie uns nun aus den Unfallzahlen die ungeheure **Bedeutung** erkennen.

In der Bundesrepublik verlaufen jährlich etwa

13 000 Unfälle im Straßenverkehr

7 000 Unfälle in Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft

8 000 Unfälle in den Haushalten

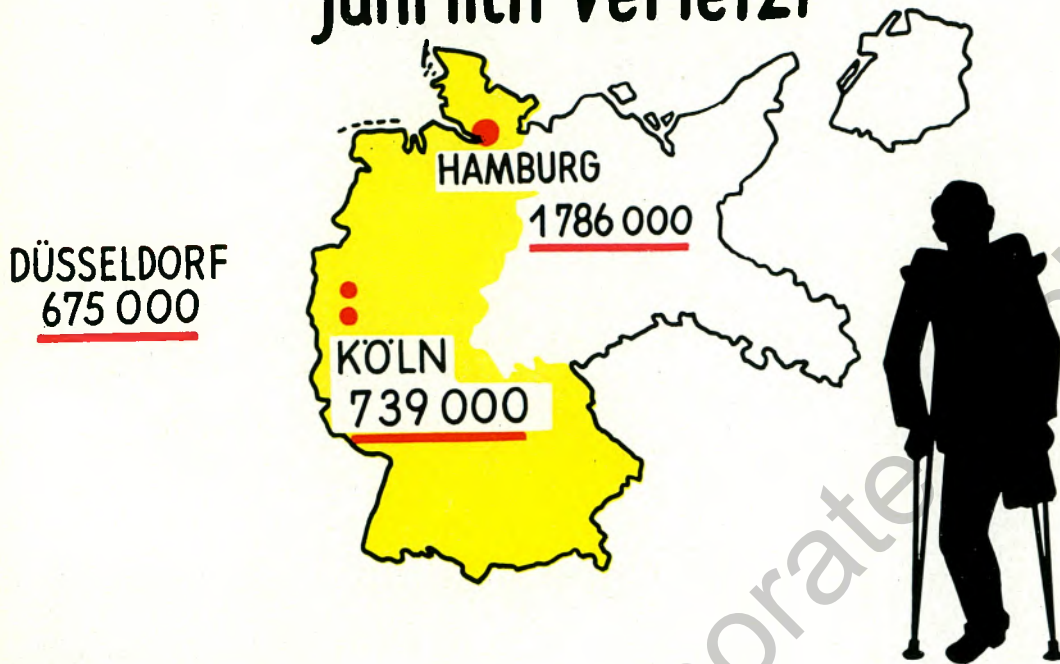
5 000 Unfälle in der Öffentlichkeit (ohne Verkehrsunfälle)

also 33 000 Unfälle tödlich.

Sie sehen, daß eine mittlere Kreisstadt wie Düren alljährlich durch tödlich verlaufende Unfälle entvölkert würde.

Weitere 60 000 Menschen (Familienmitglieder) werden davon betroffen.

350-400 Tausend Menschen im Straßenverkehr 2,5 Millionen Menschen bei der Arbeit jährlich verletzt



UNFALLVERLETZTE IN WIRTSCHAFT UND VERKEHR IN DER BUNDESREPUBLIK

Die Zahl der durch Unfälle Verletzten aus allen Lebensbereichen ist uns nicht bekannt. In der Wirtschaft und im Straßenverkehr sind es fast 3 Millionen jährlich. Das ist soviel, wie die Städte Hamburg, Düsseldorf und Köln zusammen zur Zeit Einwohner haben.

Anders bildhaft ausgedrückt heißt das, daß jeder 18. Bundesbürger einmal im Jahr eine Unfallverletzung bei der Arbeit oder im Straßenverkehr erleidet, die ihn mindestens zeitweilig arbeitsunfähig macht.

In den Vereinigten Staaten verlaufen jährlich etwa

37 000 im Straßenverkehr
11 000 in Industrie, Gewerbe, Handel
und Landwirtschaft
27 000 im Haushalt
16 500 in der Öffentlichkeit
(ohne Verkehrsunfälle)

das sind 91 500 UNFÄLLE

tödlich

9 200 000 Menschen werden jährlich in
allen Lebensbereichen verletzt

UNFALLTOTE UND UNFALLVERLETZTE IN DEN VEREINIGTEN STAATEN

In den Vereinigten Staaten werden Unfälle, die zu einer Verletzung führten, und tödliche Unfälle aus allen Lebensbereichen erfaßt. Die absoluten Zahlen sehen Sie in der Aufstellung.

Der Anteil der in der gewerblichen Wirtschaft und im Straßenverkehr Verletzten an den 9,2 Millionen Unfällen, die zu einer mindestens zeitweiligen Arbeitsunfähigkeit geführt haben, beträgt 3,15 Millionen. Setzt man diese Verletzten ebenfalls in Relation zur Bevölkerung in den Vereinigten Staaten, dann wird jeder 56. Amerikaner einmal im Jahr durch einen Unfall so verletzt, daß er mindestens zeitweilig arbeitsunfähig wird.

UNFALLSTATISTISCHE VERGLEICHE (VERKEHR)

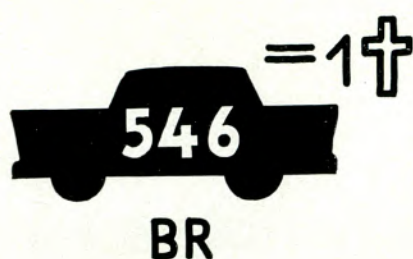
Tödliche Verkehrsunfälle

JÄHRLICH PASSIEREN

IN DER BUNDESREPUBLIK ca 13 000

IN DEN VEREINIGTEN STAATEN ca 37 000

TÖDLICHE VERKEHRSUNFÄLLE *das heißt*



TÖDLICHE VERKEHRSUNFÄLLE

Lassen Sie uns aber noch einen Vergleich aus einem anderen Lebensbereich darstellen und zwar aus dem Straßenverkehr.

Setzt man die bei Verkehrsunfällen Getöteten in Relation zu den zugelassenen Kraftfahrzeugen, so bekommt man für die

Bundesrepublik auf 546 Kraftfahrzeuge

und für die

Vereinigten Staaten auf 1860 Kraftfahrzeuge

jährlich einen tödlichen Unfall.

Nachdem ich versucht habe, den ernsten Umfang des Unfallgeschehens darzustellen, soll nunmehr die wirtschaftliche Seite betrachtet werden.

Unfallkosten in der Wirtschaft

BUNDESREPUBLIK

direkte Kosten

1,5 Milliarden DM

(Aufwendungen der Versicherungs-
träger für Heilbehandlung und Rente

indirekte Kosten (geschätzt)

4 Milliarden DM

(Betriebliche Verluste durch Arbeits-
zeitausfall, Sachschäden, Untersuchungen

5,5 Milliarden DM

USA

direkte und indirekte Kosten

4 Milliarden US \$

(nach National Safety Council)

UNFÄLLE KOSTEN GELD

Im Vortragstitel ist das Wort „wirtschaftlich“ enthalten. Sicherung gegen Unfälle ist eine wirtschaftliche Notwendigkeit, denn Unfälle kosten Geld.

Unfallkosten in der Wirtschaft der Bundesrepublik

direkte Kosten

1,5 Milliarden DM

(Aufwendungen der Versicherungsträger für Heilbehandlung und Renten)

indirekte Kosten (geschätzt)

4 Milliarden DM

(betriebliche Verluste durch Arbeitszeitausfall, Sachschäden, Untersuchungen usw.)

5,5 Milliarden DM

Unfallkosten in der Wirtschaft der USA

direkte und indirekte Kosten

4 Milliarden US-\$

(nach National Safety Council)

Diese Kosten, die neben den nicht in Zahlen auszudrückenden Schmerzen, Sorgen und Leid entstehen, sind enorm hoch. Setzt man die Kosten in das Verhältnis zum Bundeshaushalt beider Länder, dann ergibt das für Deutschland 13,7 % und für die Vereinigten Staaten 5 %.

Ein anderes Beispiel zeigt, daß die finanziellen Verluste den Jahresumsatz von so bekannten Firmen wie KRUPP und das VOLKSWAGENWERK, oder DAIMLER BENZ und MANNESMANN zusammen ausmachen.

Gesetzliche Regelungen

ENGLAND

1802/1809 KINDERSCHUTZGESETZ

DEUTSCHLAND

1839 PREUSSISCHES REGULATIV

1853/1869 GEWERBEORDNUNG

1884 UNFALLVERSICHERUNGSGESETZ

USA

SELBSTVERANTWORTUNG ALLER



GESETZLICHE REGELUNGEN

Bevor wir uns nun mit den Ursachen der Unfälle befassen, wollen wir einen Blick auf die gesetzlichen Grundlagen zur Sicherung gegen **Arbeitsunfälle** (Work-Accidents) tun.

Die ersten Schutzgesetze wurden in Europa geschaffen. In **England** wurde schon 1802 ein Gesetz erlassen, das die Kinderarbeit beschränkte (Kinderschutzgesetz). Damals wurden Kinder von 5 Jahren ab bis zu 12 Stunden für gewerbliche Arbeiten, insbesondere im Bergbau und in der Textilindustrie, beschäftigt.

In Deutschland wurde

1839 das **Preußische Regulativ** über die Beschäftigung Jugendlicher in Fabriken erlassen.

1853 wurde das Preußische Regulativ verbessert und

1869 mit der **Gewerbeordnung** eine reichsrechtliche Regelung getroffen.

1884 trat das Ihnen allen bekannte **Unfallversicherungsgesetz in Kraft**.

Gewerbeordnung und Unfallversicherungsgesetz bilden auch heute noch die Grundlage für die umfassenden Schutzvorschriften und -verordnungen in der Bundesrepublik.

In den Vereinigten Staaten gibt es keine umfassende bundesgesetzliche Regelung.

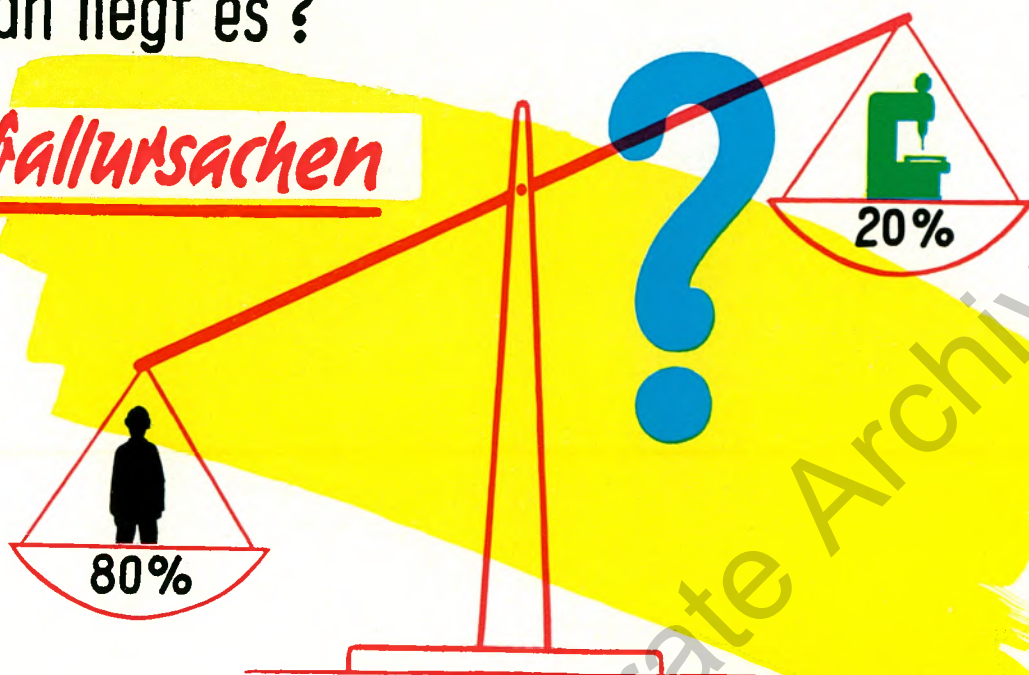
Die „**Fair Labor Standard Acts**“ enthalten nur Bestimmungen über Arbeitszeit, Kinderarbeit und Heimarbeit. Die Bundesstaaten haben nur wenige Dinge zur **Sicherung gegen Unfälle** gesetzlich geregelt. Ausgefeilte technische Vorschriften mit Gesetzeskraft sind weitgehend unbekannt.

Im Vordergrund steht der Grundsatz der **Selbstverantwortung aller** für die Sicherung des Lebens und der Gesundheit.

Die technische Sicherheit ist auf Grund der umfassenden Gesetzgebung in Europa und insbesondere in Deutschland sehr hoch. Einen Vergleich mit den Vereinigten Staaten braucht man in dieser Beziehung in Europa nicht zu scheuen.

An der Sicherheitstechnik liegt es nicht ! Woran liegt es ?

Unfallursachen



80% Sicherungswidrige Handlungen

AN DER SICHERHEITSTECHNIK LIEGT ES NICHT

In der Sicherheitstechnik sind, von Ausnahmen abgesehen, nicht die Hauptunfallursachen zu suchen.

Man unterscheidet in der Erforschung der Unfallursachen (Accident-Analysis) zwischen sicherungswidrigen Zuständen und sicherungswidrigen Handlungen. Sicherungswidrige Handlungen bilden in allen Ländern die Hauptursachen. Der Statistik unseres Werkes entnehmen wir, daß es 80 % sind. Mit einigen Prozenten Abweichung vielleicht dürfte das für die gesamte Bundesrepublik auch zutreffen.

Diese Erkenntnis vermittelt uns einen ganz wichtigen Ansatzpunkt für unsere Sicherungs-Bemühungen.

Lassen Sie uns im folgenden einmal die Gründe für die sicherungswidrigen Handlungen, besonders in der Industrie, untersuchen.

GRÜNDE FÜR *Sicherungswidrige* HANDLUNGEN

Sicherungswidriges Handeln

Nicht können

Nicht wollen

Mangelndes Sicherungs-
WISSEN u.-ERFAHRUNG

Mangelndes
SICHERUNGSBEWUSSTSEIN

Mangelnde Aufklärung
Belehrung+Werbung

Soziale Gesetzgebung
(Versorgung im Vordergrund)

Mentalität, Innere Einstellung



GRÜNDE FÜR SICHERUNGSWIDRIGE HANDLUNGEN BEIM ARBEITER

In der Bundesrepublik sind bei den Arbeitern mangelndes **Sicherungs-Wissen**, mangelnde **Sicherungs-Erfahrung** und mangelndes **Sicherungs-Bewußtsein** die häufigsten Ursachen für sicherungswidriges Handeln.

Das wiederum hat 3 wesentliche Gründe:

1) Mangelnde Aufklärung, Belehrung und Werbung

Fragen der Sicherung gegen Unfälle bleiben bei der Berufsausbildung und bei der Arbeitseinweisung häufig unbeachtet. Auch die Vertreter der Arbeiterschaft, die Gewerkschaften, machen ihren Einfluß auf ihre Mitglieder in bezug auf die Sicherung nicht in ausreichendem Maße geltend, wie das z. B. in Amerika der Fall ist.

2) Die soziale Gesetzgebung

Das Wissen um die weitgehende finanzielle Sicherung im Falle der Arbeitsunfähigkeit schafft leider keinen fruchtbaren Boden für die Eigenverantwortung zur Unversehrtheit des Körpers.

3) Die **innere Einstellung und Mentalität** der Bundesbürger ist von Natur aus nicht sicherungsbewußt. Im Gegenteil bringt gefährliches Handeln dem Betreffenden häufig Hochachtung ein (falsches Heldentum).

GRÜNDE FÜR *Sicherungswidrige* HANDLUNGEN



- *mangelhafte Kenntnis vom Unfallgeschehen*
- *mangelhafte Kenntnis der Sicherungsfor-*
dungen und -regeln
- *Leistungen auf dem Gebiete der Arbeits-*
sicherheit bleiben für die Beurteilung der
Führungsqualitäten unberücksichtigt

GRÜNDE FÜR SICHERUNGSWIDRIGE HANDLUNGEN BEI DEN MITTLEREN FÜHRUNGSKRÄFTEN

Auch die Führungskräfte in der Wirtschaft handeln oft sicherungswidrig. Meistens sind es aber nicht sie selbst, die als Folge dieser Handlungen einen Unfall erleiden, sondern ihre Mitarbeiter.

3 Gründe können als wesentlich herausgestellt werden:

1) Mangelhafte Kenntnis vom Unfallgeschehen

Fehlern nachzugehen und sie auszuschalten ist eine wesentliche Aufgabe der Führungskräfte. Für die Unfälle scheint das merkwürdigerweise nicht zu gelten. Die Erkenntnis, daß Unfälle nicht einfach passieren, sondern Ursachen haben, ist noch längst nicht Allgemeingut. Planmäßige Ermittlung der Unfallursachen durch Meister oder Betriebsleiter findet man nur in Ausnahmefällen.

2) Mangelhafte Kenntnis der Sicherungsforderungen und -regeln

Weder die Berufsschulen, Meisterlehrgänge, Ingenieurschulen und technische Hochschulen vermitteln — Ausnahmen abgesehen — das notwendige Wissen auf diesem Gebiet. Lehrbücher enthalten in der Regel nichts darüber.

3) Leistungen auf dem Gebiete der Arbeitssicherung bleiben für die Beurteilung der Führungsqualitäten unberücksichtigt

Aus diesem Grunde bleibt das Gebiet für die nachdrängenden jungen Führungskräfte uninteressant. In den Vereinigten Staaten werden dagegen auch hier hohe Anforderungen gestellt, wenn jemand aufsteigen will.

GRÜNDE FÜR *Sicherungswidrige* HANDLUNGEN



- *Mangelnde Kenntnis von den Unfallfolgen*
(Schmerzen, Siechtum, Erwerbsminderung, sozialer Abstieg)
- *Die direkten Unfallkosten sind eine weitgehend konstante Größe*
(Beiträge zur Berufsgenossenschaft)
- *Die indirekten Unfallkosten sind nicht bekannt, ihre wirtschaftliche Bedeutung wird deshalb vernachlässigt*

GRÜNDE FÜR SICHERUNGSWIDRIGE HANDLUNGEN BEIM UNTERNEHMER

Genau wie die mittleren Führungskräfte sicherungswidrig handeln, tun es auch die Unternehmer und das „Top-Management“ und leisten dadurch Unfällen in ihren Unternehmen Vorschub. Hier sind es folgende Punkte:

1) Mangelnde Kenntnis von den Unfallfolgen

Durch den großen räumlichen Abstand sehen die Unternehmer nicht mehr die Schmerzen, das Siechtum, die Erwerbsminderung und den sozialen Abstieg nach Unfällen. Man erinnert sich selbst vielleicht nur dann, wenn man zufällig ein Krankenhaus besucht und einem dabei die Folgen der Unfälle vor Augen treten, oder wenn man sich einer turnusmäßigen Untersuchung beim Arzt unterziehen muß.

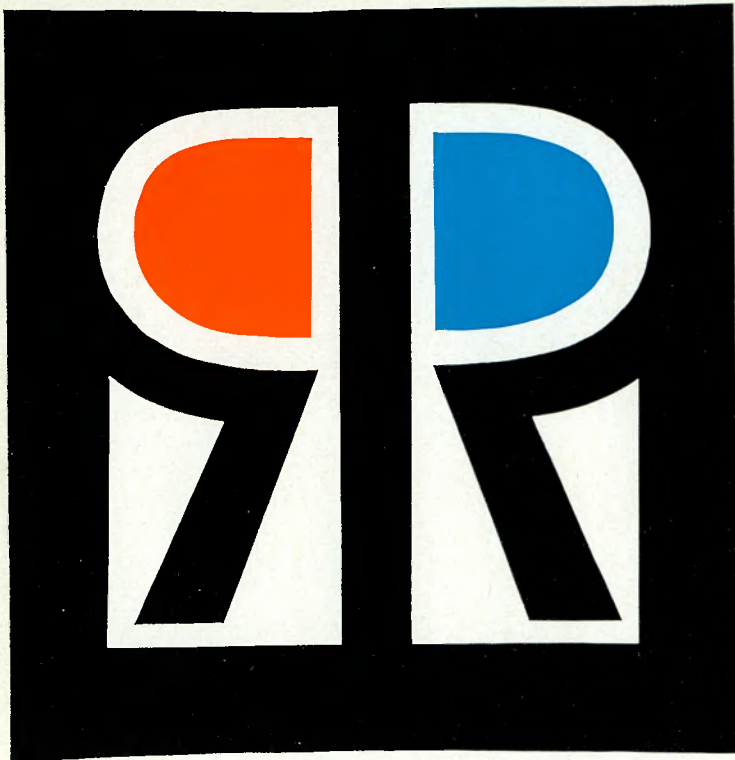
2) Die direkten Unfallkosten sind eine weitgehend konstante Größe

Die Aufwendungen der Berufsgenossenschaft für Heilbehandlungen und Renten tragen die Unternehmer. Durch das Prinzip der Genossenschaftshaftung trägt jeder seinen Anteil, unabhängig vom Unfallgeschehen in seinem Betrieb. Seit 75 Jahren werden diese Beiträge als unabänderliche soziale Ausgaben in den Betrieben abgebucht. Warum sollte man also etwas tun? (Von der gesetzlichen Möglichkeit, Zuschläge oder Nachlässe zu oder von den Beiträgen zu gewähren, wenn Unfallaufwendungen für einen Betrieb über oder unter dem Durchschnitt liegen, machen nur einige Berufsgenossenschaften Gebrauch.)

3) Die indirekten Kosten sind dem deutschen Unternehmer unbekannt

Es ist deshalb kein Wunder, daß man so tut, als ob sie gar nicht da wären. Wir werden auf diesen sehr wichtigen Punkt noch einmal näher eingehen müssen.





RÜCKBLICK AUF DIE

RUHRFESTSPIELE 1960

Die diesjährigen Ruhrfestspiele standen ganz im Zeichen Berlins. Durch die Darstellung des Berliner kulturellen Wirkens sollte, so äußerte sich der Leiter Otto Burmeister, deutlich gemacht werden, wie unersetzlich der Verlust dieser Energien für die Gesamtheit unseres deutschen geistigen Lebens wäre und wir helfen wollten, den Willen der Bürger unserer Bundesrepublik zu wecken und zu stärken, um die Einheit unserer Kultur zu behaupten.

Es war ein Festtag für das ganze Ruhrrevier, als am 2. Juni als Auftakt und zugleich Höhepunkt der Veranstaltungen Altbundespräsident Prof. Heuß, der als alter Freund der Ruhrfestspiele stürmisch umjubelt wurde, den ersten symbolischen Spatenstich zum Bau des langersehnten Festspielhauses im Recklinghauser Stadtpark tat. Prof. Heuß nannte die Ruhrfestspiele ein

Kind der Not und von Menschen erdacht, die an einen besseren Morgen glaubten. Sie seien ein Ruhmesblatt der Gewerkschaften, denn sie hätten den Zweig, den ihnen der große Hans Böckler gab, nicht verdorren, sondern kräftig weiter wachsen lassen. Dem zu bauenden Festspielhaus gab Prof. Heuß drei Worte mit auf den Weg:

Es möge sein

eine Heimat der Musen

eine Herberge menschlicher
Begegnungen

eine Burg freiheitlichen Seins.

Bundespräsident Lübke, der am gleichen Tag den ersten festlichen Theaterabend eröffnete, bezeichnete in seiner Ansprache die Ruhrfestspiele als ein gesellschaftliches Anliegen unserer Zeit, mit dem die Forderungen erfüllt würden, allen Bürgern das auf kulturellem Gebiet zu geben, wonach sie verlangten.

Sie seien ein Symbol gewerkschaftlichen Kulturwillens im Zeichen der Entschlossenheit, den Anspruch aller Schaffenden auf ein kultiviertes, menschenwürdiges, lichtreiches Dasein auch unter widrigen Zeitumständen entschieden zu behaupten.

Die Begegnung mit bedeutenden Schauspielerpersönlichkeiten machte allen Besuchern, zu denen auch zahlreiche Werksangehörige der Hüttenunion zählten, die Theateraufführungen zu einem eindrucksvollen Bühnenerlebnis. Mit „**Macbeth**“ als Eigeninszenierung von Heinrich Koch stand eine der packendsten Shakespeare-Tragödien auf dem Spielplan, fesselnd und erschütternd, weil in dieser Geschichte von Mord aus Ehrgeiz, Ungeduld, falschem Horoskopglauben gleichnishaft die Versuchungen und Bedrohungen, denen der Mensch zu allen Zeiten, nur in verschiedenen Gewandungen, ausgesetzt ist, überwältigende Bildniskraft gewann.

Mit der Tragikomödie „**Die Ratten**“ von Gerhart Hauptmann wurde ein dramatisches Werk gezeigt, das alles Zwiespältige und Widersprüchliche, das Selbsterhaltende und das Selbstzerstörende der menschlichen Natur beinhaltet.

Die Übertragung von Aeschylos' „**Die Perser**“ durch den jungen Dramatiker Matthias Braun hatte einen neuen Weg beschritten, die griechische Tragödie, die Klage über den Untergang der persischen Heeresmassen bei Salamis, veranlaßt durch frevelhaften menschlichen Übermut, aus der Anschauung unserer Epoche der Gegenwart lebendig zu machen.

In dem Schauspiel „**Der Belagerungszustand**“ von Albert Camus wurde die Gewissensfrage der Verantwortung, die Frage des Mutes und der Solidarität gestellt. Dem Bösen der Menschen und dem Bösen im Menschen steht das Ich

gegenüber, das allein die Gegenwart besiegen kann und im Sinne einer humanen Ethik besiegen muß.

Der Stoff von Anouilh's „**Majestäten**“ ist Anfang und Ende der 100 Tage Napoleons, also die Geschichte von seiner widerstandslosen Rückkehr von Elba bis zu seiner Einschiffung nach St. Helena.

Unsere Bilder auf Seite 32 zeigen Ausschnitte aus einem Teil der erwähnten Theateraufführungen.

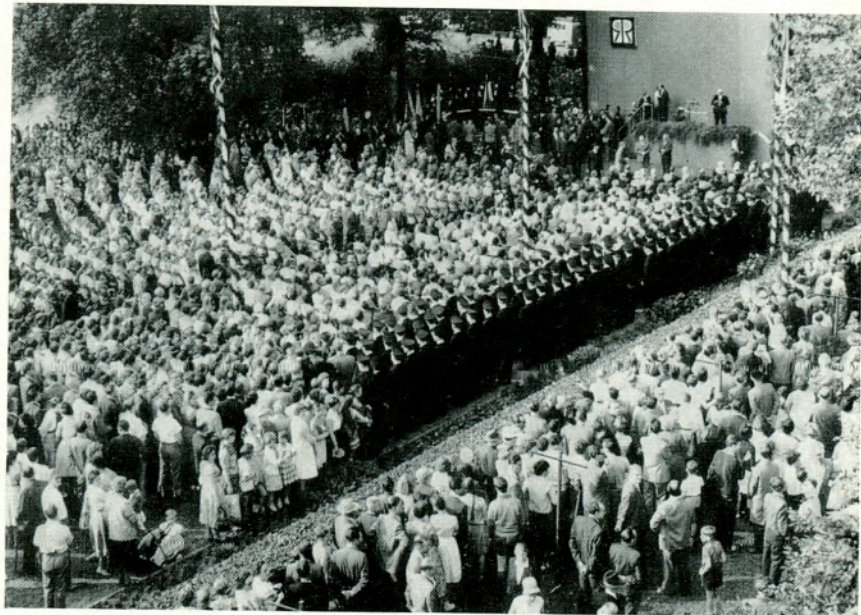
Ein besonderes Ereignis im Rahmen der Ruhrfestspiele bildete am Sonnabend, dem 11. Juni, die Ansprache des Berliner Regierenden Bürgermeisters Brandt auf dem von Hunderten von brennenden Grubenlampen umrahmten Marktplatz über „Die kulturelle Einheit Berlins“. In der Zeit der Spaltung Deutschlands, so sagte er, müsse wenigstens der geistige Zusammenhalt des Volkes gewahrt bleiben. Berlin habe dabei die Funktion einer geistigen Mitte und die Aufgabe, zwischen beiden Teilen Deutschlands geistige Brücke zu sein. Es dürfe nicht geschehen, daß die beiden Teile eines Tages sich nicht mehr verstehen könnten und

zwei Sprachen redeten. Die Menschen in Berlin spürten stärker als anderswo, daß es in der großen Auseinandersetzung dieser Zeit nicht nur um militärische Macht gehe, sondern auch um wirtschaftliche Entfaltung, soziale Ordnung und die übrigen Sphären, die das Leben erst lebenswert machen.

Die von der Nationalgalerie der ehemals Staatlichen Museen Berlin und der Hochschule für bildende Kunst Berlin in der Kunsthalle veranstaltete großartige Schau mit einer lebendigen Fülle von Bildern und Skulpturen gab sichtbaren Ausdruck, daß die künstlerischen Kräfte in besonderer Weise berufen sind, die Freiheit zu dokumentieren. Sie bewies außerdem, daß die Kunst keine Grenzen kennt.

Zu dem Thema „**Berlin — Ort der Freiheit für die Kunst**“ sprachen zwei Berliner Professoren, und zwar der Generaldirektor der ehemaligen Staatlichen Museen Berlin, Prof. Reitemeister, über das Werden der Moderne in Berlin, über die Gründung der Berliner Sezession und Novembergruppe bis zur inneren und äußeren Emigration der Künstler in der vergangenen

Erster Spatenstich



schweren Zeit Berlins. Aus dem Zeitraum seit 1945, als die Künstler ihre künstlerische Freiheit wiedererlangt hatten, berichtete der Direktor der Hochschule für bildende Kunst, Prof. Otto. Beide Vorträge zeigten, daß Berlin als Ort kämpferischer Auseinandersetzungen immer eine besondere Anziehungskraft auf das übrige Deutschland und die Welt ausgeübt hat.

An dem Programm „Jugend spielt für Jugend“, waren die Staatliche Hochschule für Musik in Berlin, die Studentenbühne des Theaterwissenschaftlichen Instituts der Freien Universität Berlin und die Volkshochschule der Stadt Essen beteiligt.

Im „Europäischen Gespräch“, das nun seit Jahren zum traditionellen Bestandteil der Ruhrfestspiele gehört, diskutierten drei Tage lang Wissenschaftler, Politiker und Publizisten aus Frankreich, Österreich, Holland, der Schweiz und der Bundesrepublik. Grundlage des Gesprächs war der Vortrag von Frau Prof. Hersch aus Genf über „Kultur zwischen Organisation und Politik“. Die Vortragende analysierte den Begriff Kultur in seiner Beziehung zum Menschen. Kultur sei nicht Wissen oder Gelehrsamkeit, doch gäbe es auch keine Kultur ohne Wissen. Aber Wissen werde erst zur Kultur, wenn es mit Freiheit verbunden sei. Frau Dr. Hersch betonte die Notwendigkeit der Erwachsenenbildung. Kultur in der modernen Gesellschaft müsse massenhaft verbreitet werden und dürfte sich nicht auf eine „Elite“ beschränken. Das wirtschaftliche und politische Leben unserer Gesellschaft hänge mehr und mehr von der Arbeit der Gelehrten ab. Daher werde der wichtigste Rohstoff der Zukunft die Gehirnrinde sein. „Wir haben für die Verteidigung der Freiheit und Kultur leider nicht viel Zeit. Kultur braucht aber Zeit. Wir befinden uns im Kampf mit der Uhr und sagen: Zeit ist

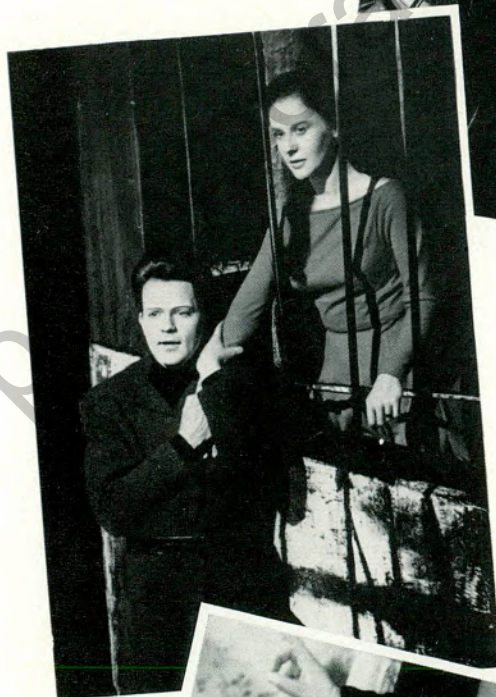
Geld. Diese unheilvolle Idee muß umgewandelt werden in: Geld ist Zeit. Sonst stehen wir am Ende der Kultur. Wir brauchen Zeit wie die Luft, wenn wir Kultur und Freiheit haben wollen“. Die Rednerin war eine Kündlerin für lebensbejahende

Menschen, denen sie ein Ziel aus der verwirrenden Gegenwart in eine lichtere Zukunft wies.

Die Ruhrfestspiele 1960 waren wieder ein großes Erlebnis mit einer Fülle von Anregungen und Erkenntnissen.

*Macbeth: Ernst Schröder
Lady Macbeth: Hilde Krahel*

*„Der Belagerungszustand“
Diego: Peter Fricke
Victoria: Doris Schade*



*„Die Ratten“
von Gerhard Hauptmann
Inszenierung und Bühnenbild:
Willi Schmidt
Frau John: Gisela von Colande
Bruno Mechelke: Martin Benrath*



10 JAHRE MONTAN UNION

„Europa läßt sich nicht mit einem Schlage herstellen und auch nicht durch eine einfache Zusammenfassung: Es wird durch konkrete Tatsachen entstehen, die zunächst eine Solidarität der Tat schaffen. Die Vereinigung der europäischen Nationen erfordert, daß der jahrhundertealte Gegensatz zwischen Frankreich und Deutschland ausgelöscht wird“. Mit dieser Erklärung begründete vor 10 Jahren am 9. Mai 1950 der damalige französische Außenminister Robert Schuman die Schaffung eines gemeinsamen Kohle- und Stahlmarktes der sechs europäischen Länder Belgien, Frankreich, Italien, Niederlande, Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland. Der Montanunion, wie die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl auch genannt wird, folgte bald die Bildung der Europäischen Atomgemeinschaft und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft.

Der gemeinsame Kohle- und Stahlmarkt der Montanunion hat einen den USA und der Sowjetunion vergleichbaren Wirtschaftsraum geschaffen. So konnte die Rohstahlproduktion in den Jahren 1952 bis 1960 von 42 auf 70 Millionen Tonnen gesteigert werden. An der Spitze der Montanunion steht die Hohe Behörde mit Sitz in Luxemburg. Ein Ministerrat koordiniert die Arbeit mit den sechs nationalen Regierungen. Das Europäische Parlament, das seit zwei Jahren auch für die Europäische Atomgemeinschaft und für die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft zuständig ist, kontrolliert die Tätigkeit der Hohen Behörde. Ein Gerichtshof wahrt die Rechte der beteiligten Staaten und Unternehmen. Damit unterliegt die Montanunion einer zweifachen Kontrolle, ohne die eine echte Demokratie nicht denkbar ist.

Der Vertrag über die Montanunion sichert die Arbeitnehmer vor eventuellen schlechten sozialen Auswirkungen wirtschaftlicher Umstellungen. Dieser Schutz wird als Recht auf Anpassung bezeichnet. Er wird insbesondere auf dem Gebiet des Kohlenbergbaues wirksam. Über 110000 Arbeitnehmer der Montanunion wurden bisher von Rationalisierungsmaßnahmen, Schließungen oder anderen Umstellungen in Mitleidenschaft gezogen. Die Hohe Behörde hat für die Wiedereingliederung dieser Arbeitnehmer einen Betrag von über 42 Millionen Dollar bereitgestellt. Der größte Teil der Summe — über 17 Millionen Dollar — ist der Bundesrepublik zugute gekommen. 25 Millionen Dollar stellte die Hohe Behörde für Forschungen auf dem Gebiet der Arbeitsmedizin und der Sicherheit am Arbeitsplatz zur Verfügung. Weitere 75 Millionen wurden für den Bau von 60 000 Wohnungen aufgewandt, von denen 38 000, davon rund 20 000 in der Bundesrepublik, bereits fertiggestellt sind.

AUS DER BÜCHERECKE FÜR DEN FOTOFREUND

Die diesjährige Urlaubszeit neigt sich ihrem Ende zu. Es mehren sich die Abende, an denen mancher Hobby-Fotograf mit Freude, Kritik oder auch Resignation seine Urlaubsbilder betrachtet. Vielleicht wäre das eine oder andere fotografische Problem besser zu lösen gewesen, wenn man sich vorher in Foto-Fachbüchern ein wenig orientiert hätte. Doch wie kommt man ohne große Ausgaben an diese Literatur? Welche Bücher gibt es zu allgemeinen oder zu speziellen fotografischen Themen? Ob sich da nicht einmal ein Weg in die Werkbücherei lohnt? Beide Büchereien, Hörde und Dortmund, halten in ihren Abteilungen „Fotografie“ viele interessante, lehrreiche und

praktische Bücher für jeden Werksangehörigen kostenlos zur Entleihung bereit.

Auch zu dem sich mehr und mehr ausbreitenden Hobby „Schmalfilmerei“ gibt es schon eine Anzahl interessanter Bücher.

Die Urlaubsbilder des nächsten Jahres werden nach dem Studium dieser Literatur mit Sicherheit besser.

Einige der Fotobücher, die in den Werkbüchereien auszuleihen sind, seien hier kurz vorgestellt:



Croy, Otto

Bild-Lehrbuch der Fotografie.

Für Menschen mit wenig Zeit wurde hier in Buchform ein Schnellkurs der Fotografie herausgebracht. Mit vorzüglicher Anschaulichkeit arbeitet dieses „fotografierte Bild-Lehrbuch“. Ein anschließendes Lexikon gibt Antwort und Auskunft bei allen plötzlich auftauchenden Fragen.



Boje, Walter

Vom Foto zum Lichtbild.

Jahrelange Erfahrungen und sein großes Können als Fotograf hat der Verfasser in diesem Buch für jedermann, der gern fotografiert, niedergeschrieben und durch fast 100 Fotos mit ausführlichen Erklärungen nochmals deutlich gemacht. Ein Buch, das auch schon dem Anfänger unter den Amateuren etwas geben kann.

Croy, Otto

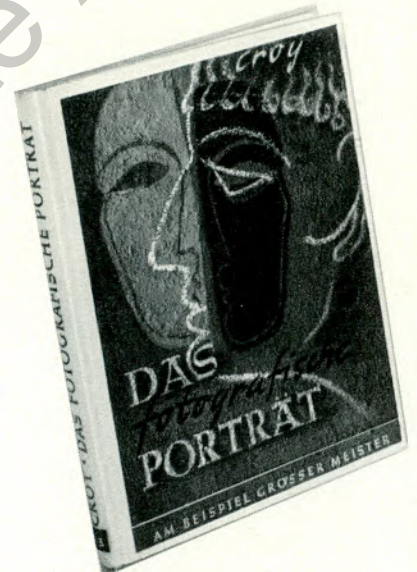
Alles über Nahaufnahmen.

Sämtliche Hilfsmittel, die zur Erzielung einwandfreier Nahaufnahmen notwendig sind, finden in diesem praktisch-anschaulichen Band ihre Beschreibung und Erläuterung.

Croy, Otto

Das fotografische Porträt am Beispiel großer Meister.

Die Porträtaufnahme, früher ausschließlich Domäne des Berufsfotografen, beschäftigt heute auch den Liebhaberfotografen. An praktischen Beispielen wird in diesem Buch Antwort gegeben auf die Frage: „Wer bist Du, wie stelle ich Dich dar?“ Neben der künstlerischen Gestaltung werden auch praktisch-technische Hinweise zur Porträt-Fotografie (auch farbig) gegeben.



Croy, Otto

Fototechnik mit allen Registern.

Ein weiterführendes Lehrbuch der Amateur-Fotografie mit vielen Bildvergleichen und Betrachtungen über die Fotografie und das Fotografieren. Ein Ausschnitt aus dem Inhaltsverzeichnis: Wo kann man Fotos sehen und wie sieht man sie? Fotos und Themen. Das Positiv. Ein Kapitel Fotografik. Ein wenig Physik und Chemie. Kleiner Führer durchs Labor.

Stapf, Helmut

Fotografische Praxis.

Dieses fotografische Lehrbuch wendet sich an alle die Menschen, die sich beruflich oder aus Liebhaberei mit der Fotografie beschäftigen. Es zeigt im ersten Teil die Aufnahmegerate und -hilfsmittel im Aufbau und in ihrer Funktion durch Wort und Bild, ohne daß spezielle Kenntnisse vorausgesetzt werden. Der zweite Teil des Buches beschäftigt sich mit dem Aufnahmematerial und mit den chemischen Gesetzen der Bildwiedergabe. Entwickeln, Vergrößern und Diasherstellung werden an Hand von zahlreichen Bildern und Tabellen erläutert. Mit den Problemen der Farbfotografie macht der letzte Abschnitt vertraut. Das Buch ist reichhaltig ausgestattet mit interessanten Illustrationsfotos.

Beutler, Willi

Meine Dunkelkammer-Praxis.

Das vorliegende Bändchen befaßt sich ausschließlich mit der fotografischen Dunkelkammerarbeit, z. B. der Herstellung einwandfreier Negative von Filmen aller Formate unter Berücksichtigung verschiedener Entwickler und der Positivherstellung. Die vielen Bilder und der Stil dieses Buches sind besonders anschaulich und modern.





Neumann, Hanns
Neuzeitlich vergrößern.

Es gibt viele Fotofreunde, die ihre fotografischen Arbeiten nicht dem Fotohändler überlassen, sondern selbst entwickeln, vergrößern etc. Hierbei sind einige Regeln zu beachten. Aus diesem Fotobuch „aus der Praxis für die Praxis“ können auch erfahrene Fotoamateure noch neue Anregungen schöpfen.

◀ **Mohr, Ulrich**
Blitzen macht Spaß!

Eine praktische Anleitung für die Benutzung von Blitzgeräten bei Tag und Nacht mit sehr vielen Bildbeispielen.

Benser, Walter
Wir fotografieren farbig.

Ohne den Amateur mit unnötigen technischen Details zu langweilen, wird in diesem Buch leichtfaßlich beschrieben und anhand vieler Farbfotos und deren Entstehung gezeigt, wie man zu gelungenen Farbaufnahmen kommt.

◀ **Kisselbach, Theo und Scheerer, Theo**
Fotokurs in Farbe.

Farbfotografie unter allen möglichen Bedingungen und mit sämtlichen Hilfsmitteln wird eingehend, aber nicht langatmig beschrieben und mit vielen Bildern illustriert.

Opfermann, Hans Karl
Die neue Schmalfilmschule.

Umfassendes Lehrbuch der Schmalfilmtechnik. Von der Wahl der passenden Kamera bis zur Vertonung des Schmalfilms ist alles Wesentliche zusammengefaßt und unterteilt für Anfänger, Fortgeschrittene und Meister.

◀ **Hotschewar, M. V.**
Das Schmalfilm-Lehrbuch.

In diesem Buch ist alles Wissenswerte über Schmalfilmkameras, Filmmaterial, Filmgestaltung, Tricks, Projektion und Vertonung in ansprechender Form zusammengetragen.

Freitag, Heinrich
Unterwegs mit der Filmkamera.

Was und wie man bei allen möglichen Gelegenheiten filmt und welche Fehler bei überlegter Regie vermieden werden können, sowie viele praktische Tips vermittelt dieses Buch.

Thomson, Charles Leslie
Farbig filmen.

Die Eigenschaften der verschiedenen Farbfilme, richtige Belichtung und Beleuchtung unter allen Aufnahmebedingungen und andere Probleme werden in diesem Bändchen erläutert.

Werksbücherei Hörde, Burgstraße

Geöffnet: Montag und Mittwoch 8.00 — 16.00 Uhr
Freitag 8.00 — 15.00 Uhr

Nebenstelle Hofhofenstraße 37

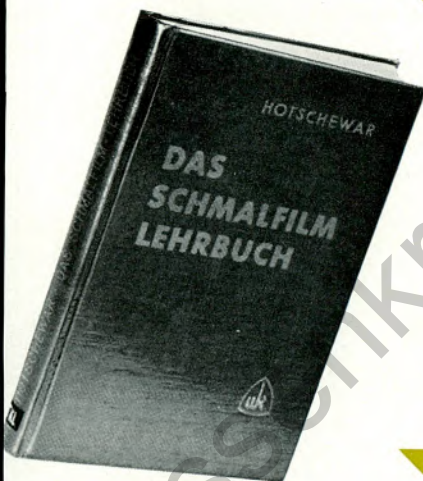
Geöffnet: Dienstag und Donnerstag 8.00 — 12.00 u. 12.30 — 16.30 Uhr

Werksbücherei Dortmund, Rheinische Straße 130

Geöffnet: täglich 11.00 — 18.00 Uhr (außer Mittwoch)
Sonntag 11.00 — 13.00 Uhr

Nebenstelle Arbeiterwohnheim, Gastkamp 4—16

Geöffnet: Donnerstag 15.00 — 18.00 Uhr.



*Und Jauchzen klingt und Jubelschrei,
Das Herz wird leicht, die Brust wird frei
Beim Wandern.
Im Freien kann der Mensch allein
Nur recht gesund und glücklich sein
Beim Wandern.*

Holdermund

Wandern im Herbst

Schon stehen wir wieder an der Wegscheide zwischen Sommer und Winter. Nur allzu schnell ging die schöne Frühlings- und Sommerzeit vorüber, die uns so manche sonnigen und frohen Tage und Stunden beschert hat. Ob wir den Urlaub, sofern wir ihn in dieser schönen Zeit verbringen konnten, richtig auskosten haben, registriert nicht die Kamera, nicht der Kilometerzähler und auch nicht die Vielzahl der Sehenswürdigkeiten, die wir bestaunt und bewundert haben. Erholung, Freude und Entspannung brachten uns die Ferien nur, wenn wir die sorglosen Tage der Ungebundenheit trefflich zu nutzen verstanden, d. h., wenn wir als Großstädter mit offenen Augen die Schönheit der Natur, die eine Schatzkammer voll köstlicher Arzneien ist, bewußt erlebten. Wer sie erwanderte auf Wegen, die noch das Geheimnis der Stille hüten, spürte ihren heilenden Atem. Da lösten sich Spannungen, wie sie der Alltag, Ärger und Hetze des Berufslebens anstauen. Auf der Höhe der Berge weitet sich der Blick. Vieles fällt von uns ab, wird klein und nebensächlich, was sonst überwichtig erscheint. Die Natur schenkt wirklich Abstand von allen Nichtigkeiten, und nichts ist für uns heilsamer als das.

Sollen wir jetzt, da der Sommer mit seinem leuchtenden Leben dahin ist, die Tage wieder kürzer werden und die Zeit des geheimnisvollen Dunkels immer dichter

seinen grauschwarzen Mantel um uns schlägt, auch Abschied nehmen von der Natur? Keineswegs, denn gerade der Herbst, der in überschwenglicher Fülle seine ganze bunte Pracht offenbart, gibt uns besonderen Anreiz, spazieren zu gehen und zu wandern. Wir Menschen von heute sind leider vielfach bewegungsfaul geworden. Statt des erholsamen, beruhigenden Abendspazierganges — sei es durch die Stadt, in den Park oder auch nur um den Wohnblock herum, — den unsere Eltern und Großeltern vor dem Schlafengehen so gern unternahmen, sitzen wir allzu häufig vor dem Lautsprecher oder Bildschirm.

Wandermöglichkeiten gibt es für uns in reichem Maße. Das Gute liegt ja sozusagen dicht vor unserer Tür: der stille Wald, Täler, Flüsse und Seen. Oder schätzen wir das Gute nicht, weil es so nahe ist? Wir sind in der glücklichen Lage, in Dortmunds näherer und weiterer Umgebung ideale Erholungsstätten zu finden, die aufzusuchen uns das Wochenende reichlich Gelegenheit bietet. Abseits aller Straßen liegt die große Stille. Auf diesen „Schritt vom Wege“ kommt es an, dann lebt man nicht vor, sondern inmitten der Natur.

Gerade zur rechten Zeit hat das städtische Vermessungsamt Dortmund einen wertvollen Beitrag zum Wandern beigesteuert. Es brachte eine übersichtliche Karte heraus,



auf der eine Reihe empfehlenswerter Spazier- und Wanderwege aufgezeichnet sind. Aus verständlichen Gründen wurde zunächst der südliche Stadtteil berücksichtigt, weil hier bereits ein umfangreiches Erholungsgebiet zur Verfügung steht. In allgemein verständlicher, knapper Form werden die Sehenswürdigkeiten des südlichen Stadtgebietes geschildert. Auf der Karte sind 26 Spazierwege zwischen 1 bis 18 km Wegstrecke vermerkt, so daß sich niemand zu überanstrengen braucht. Diese Wege sind so eingerichtet, daß die Wanderer — um nur ein Beispiel zu nennen — an der Autobushaltestelle „Gottesseggen“ aussteigen können, um durch das Olpketal über Niederrhofen, Benninghofen nach Lücklem-

berg zu wandern. Von hier aus besteht wieder die Möglichkeit zur Rückfahrt mit dem Autobus. Außerdem sind auf der Karte die Hauptwanderwege des SGV verzeichnet. Dank seiner vorbildlichen Tätigkeit macht uns der Sauerländische Gebirgsverein das Wandern besonders leicht. Sieben Jahrzehnte hat er sich bereits um alle jungen und älteren Wanderer bekümmert und für sie Wanderwege bezeichnet und instandgehalten. Neuerdings versucht er, auch den Autofahrer anzusprechen. Die Motorisierten, die dem Wandern entfremdet zu sein scheinen, möchte er zurückgewinnen für das nachhaltigste Erlebnis der Heimat. Nicht durch Resolutionen und Belehrungen, sondern durch praktische Hilfestellungen.

Auf der diesjährigen Jahreshauptversammlung des SGV in Bochum wurde bekanntgegeben, daß bereits 20 km eines Rundwanderweges für Kraftfahrer am Sörpensee und am Arnsberger Wald ausgebaut und gekennzeichnet sind. Die Kraftfahrer sollen an zehn Schwerpunkten des Sauerlandes vom Ausgangspunkt, an dem ihre Wagen und Motorräder parken, diese Rundwege begehen können. Die Dauer der Spaziergänge beträgt 1 bis 3 Stunden. Alle Wege werden einheitlich mit Buchstaben in weißer Farbe kenntlich gemacht. Insgesamt sind 110 Wanderwege für Kraftfahrer geplant.

Das Wandern, so wurde auf der Tagung von allen Rednern übereinstimmend betont, sei weder tot noch unmodern, sondern es wolle der Überfremdung in einer technisierten Welt Einhalt gebieten, weil es der Leibesertüchtigung diene und darüber hinaus seelische und geistige Reserven ansammeln helfe. Das Auto könne dem Wanderer als Hilfsmittel dienen.

Wanderschuhe und Autoreifen würden sich aber nur dann wirksam ergänzen, wenn der Kraftfahrer sein Fahrzeug nur zur schnelleren, billigen und bequemen Anfahrt benutze und dann von geeigneten Startplätzen aus die Wanderwege begehe. Als Einsichtigere müßten dabei die Wanderer den Kraftfahrer überzeugen, daß Wandern ihn weit mehr befriedige als eine Reise von Sehenswürdigkeiten zu Sehenswürdigkeiten. Sitzen und Nervenanstrengungen im Beruf dürften nicht auch noch auf die Freizeit ausgedehnt werden.

Wer häufig die Steinmauern der Großstadt verläßt und hinauswandert in Feld und Wald, der erkennt sehr bald, wie unendlich viel ihm die Natur gibt an Nervenkraft und inneren Werten und was sie dem Menschen sein kann in Zeiten körperlicher und seelischer Not; der weiß auch, daß ein naturverbundener Mensch nie ganz unglücklich sein kann.

Die Geschichte des Taschentuches

Taschentücher waren ursprünglich nichts als Gegenstand der Galanterie. In Italien, dem Land der Sonne und Spitzen, haben die leichten kleinen Tücher ihre Heimat. Sie wurden anfangs nur von den Damen benutzt, um sich mit ihnen nach dem Tanzen über das erhitzte Gesicht zu fahren, oder sich Luft zuzufächeln. Fazilettlein nannte man sie zärtlich nach dem italienischen *facioletto* = Gesicht. Die Französinnen benutzten ihre Fazilettlein bereits zu anderen Dingen, sie vertrieben gracios mit ihnen die lästigen Fliegen (*mouche*) von ihrem Gesicht, und bis heute heißen die Taschentücher in Frankreich *mouchoir*.

Über England hielt dann das Taschentuch gegen 1500 als *'snuzetuch'* auch bei uns seinen Einzug. Es wurde mit Spitzen verziert und parfümiert nur von der vornehmen Gesellschaft benutzt, aber bald setzte es sich groß, kräftig, rot, blau oder grün gefärbt in allen Bevölkerungsschichten durch.

Einst ließen es sich die Mädchen nicht nehmen, ein Taschentuch für ihre Liebsten selbst zu nähen und zu besticken. Stolz und sichtbar trugen die Burschen an Festtagen das zärtliche Geschenk in der aufgesetzten oberen linken Tasche ihrer Jacke, der Seite des Herzens. *'Kokettierfetzen'* nennt noch heute manchmal der eifersüchtige Nebenbuhler das aus der Tasche blickende Tuch des glücklichen Rivalen. *'Hei geht upp de Fri'*, sagte man in Hinterpommern von einem Bur-

schen, der sein Tuch wie eine Blume aus der Tasche leuchten ließ. Liebeszauber würde mit ihm geübt, denn das einem Mädchen heimlich fortgenommene Taschentuch sollte Bindungen schaffen.

Bei den deutschen und slavischen Völkern wurde das Taschentuch als Ehepfand benutzt. Wenn das Mädchen bei der Brautwerbung das Tuch annahm, gab es damit sein Jawort. In Westpreußen trug der Hochzeitsbitter stets ein großes rotseidenes Taschentuch im Knopfloch. In Westfalen bekamen der Pastor und der Küster nach der Trauung ein Taschentuch überreicht. Aber auch bei Begräbniszeremonien spielte das Taschentuch eine Rolle. Zum letzten Mal bedeckte das weiße Fazilettlein das Gesicht des Toten und in der Art, wie die Leidtragenden bei der Beerdigung ihre

weißen Taschentücher in der Hand gefaltet hielten, war der Grad ihrer Verwandtschaft mit dem Verstorbenen zu erkennen.

Viele alte Gebräuche, die sich einst mit dem Tuch an sich verbanden, sind im Laufe der Jahre auf das zierliche Taschentuch übergegangen. Noch überall auf den Bahnhöfen, an allen Trennungsstationen der Welt senden voneinander scheidende Menschen sich durch ein Winken mit Taschentüchern in erhobenen Händen die letzten Grüße zu. Wenn der Zug in die Ferne braust, der Schmerz der Trennung aufsteigt und keine Worte mehr möglich sind, dann flattern plötzlich Hunderte von Taschentüchern fröhlich in der Luft, und ihre Träger rufen sich durch sie noch einmal zu: Ich liebe dich, komme wieder, gute Reise!



DAS BAHNHOF- PARADIES



Es soll nicht wenige Menschen geben, die immer wieder einmal auf den Bahnhof gehen, nur um sich umzusehen und dabei zu sein, sozusagen, um etwas Atmosphäre zu atmen, die eine Mischung von Traum und Realität ist — von Fernweh und Technik. Ein Poet sagte einmal über den Menschen allgemein: „Wo findet er das Paradies?“ — „An den Kreuzungen des Volkes, auf dem Platz des Gerichtshofes, am Bahnhof.“

Aus dem Paradies der Kinderwelt wird man bald vertrieben, aber ein Stückchen davon rettet sich doch der Mann. Drückte er sich früher die Nase an dem Schaufenster platt, hinter dem die elektrische Eisenbahn fuhr, schenkte er — in

einem Verzweiflungsakt, weil er keinen Jungen hatte — sogar der Tochter und damit sich selbst das Spielzeug, so kann er heute seinen Jugendträumen noch immer auf dem Bahnhof nachgehen. Und wirklich hat die Turbulenz des großen Bahnhofs, der präzise Rhythmus eines mit allen technischen Errungenschaften der Neuzeit ausgestatteten Unternehmens etwas Faszinierendes an sich. Wer schmeckt nicht den Geruch eines weltoffenen Hafens, wenn er hört: „Einfahrt auf Gleis 7 hat der Expresß aus Rotterdam“? Wer spürt nicht die Sonne des Südens auf der Haut, wenn es heißt: „Einsteigen auf Gleis 11 in den Schnellzug nach Rom“? Ankommen und abfahren, sich treffen und sich trennen — das Leben im

Kleinen pulsiert auf den Bahnsteigen. Man eilt zur Arbeit, reist in Geschäften, fährt einer Hoffnung oder einem ungewissen Schicksal entgegen.

125 Jahre alt ist in Deutschland die Eisenbahn. Welch ein Weg von der ersten Fahrt der „Adler“ (Dampfwagen nannte man damals noch die Lokomotive) auf der sechs Kilometer langen Strecke Nürnberg—Fürth bis zum Trans-Europa-Expresß (TEE), der die westeuropäischen Weltstädte mit über 100 Stundenkilometer Geschwindigkeit verbindet. Die deutsche Eisenbahn hat sich in diesen Jahrzehnten den Ruhm erworben, zu den sichersten und pünktlichsten Unternehmen dieser Art zu gehören. 1945 sah es

allerdings so aus, als ob dieser Titel nur noch historischen Charakter tragen würde: Das Streckennetz samt der Verwaltung war in Zonen zerrissen; zerstört oder stark beschädigt waren 4340 Kilometer Gleis, 16 800 Weichen, 1900 Stellwerke, 8600 Signale, 60 Tunnel, 3150 Brücken und 30 Millionen Kubikmeter Hochbauten. Ein Drittel des Lokomotivbestandes und rund die Hälfte des Wagenparks waren vernichtet.

Aber man ging ans Werk, denn der Aufbau des Trümmererbes der Hitlerzeit war nur möglich, wenn die Schlagadern des Verkehrs wieder pulsierten. Mit dem Bundesbahngesetz von 1951 wurden die Eisenbahnen der früheren Westzonen wieder formell vereinigt.

16 Milliarden Mark hat die DB seitdem investiert und damit wieder den Platz in der Spitzengruppe der Eisenbahnen erobert. Lassen wir ein paar Zahlen sprechen:

Das Streckennetz beträgt über 31 000 Kilometer. Das sind drei Viertel des Äquatorumfangs.

Über 11 Prozent davon sind bis jetzt elektrifiziert und der Ausbau dieses Netzes geht zügig weiter.

Der Lokomotivbestand wurde modernisiert. Zur Zeit gibt es: 7800 Dampfloks, 1620 Dieselloks und 1260 elektrische Loks.

Rund 480 000 Eisenbahner sorgen dafür, daß der Betrieb mustergültig klappt.

Fast eine halbe Million Beschäftigte! Damit ist die Bundesbahn wohl der größte Arbeitgeber der Welt. Und man tut den Millionen fleißiger Arbeitnehmer in anderen Berufen sicher nicht unrecht, wenn man feststellt: die Bundesbahner sind ein Vorbild für Tüchtigkeit und Pflichterfüllung. Rangierdienst leisten in eisiger Winterkälte und Sommerglut, vor der Feuerhölle der zugigen Lok den Streckenplan

mit der Präzision eines Uhrwerks abfahren; im überfüllten Reisezug mit allen erdenklichen Menschentypen fertig werden, mit brummi-gen, schwatzsüchtigen, höflichen, flegelhaften — das sind nur winzige Ausschnitte aus der Vielfalt der Bundesbahner-Leistungen, die man hinnimmt, ohne sie groß zu beachten.

Durchschnittlich 119 Millionen Menschen werden in einem Monat befördert. 23 000 Personenwagen stehen dafür bereit. Über 70 000 Güterwagen sind täglich unterwegs, damit Rohstoffe, Nahrungsmittel und Verbrauchsgüter an den Mann kommen.

Die Bundesbahn fährt in einem Jahr fast 600 Millionen Fahrkilometer = anderthalb mal die Entfernung der Erde vom Mond! Sie befördert in 12 Monaten anderthalb Milliarden Personen, oder anders ausgedrückt: jeder Bundesdeutsche, vom Wickelkind bis zum Greis, fährt jedes Jahr 25 mal mit der Bundesbahn. Natürlich fährt mancher überhaupt nicht, andere selten, mal geschäftlich, mal mit Klaus und Ulla zu Tante Malchen. Aber dafür brauchen Millionen „Berufsfahrer“ ihre Bahn oder den Bahnbus täglich zweimal.

Von Skandinavien nach dem Süden, von West- nach Osteuropa bildet die Bahn der Bundesrepublik das Bindeglied. Auf die Sekunde genau überquert sie die Grenzen, die heute — wie lange noch? — Europas Völker trennen. Ohne viel Worte ist so unsere Bundesbahn seit jeher eine fahrende und führende „Europäerin“.

Sicher, schnell, bequem — das ist die Devise unserer Bundesbahn. Und sie hat dafür gesorgt, daß es nicht nur ein Schlagwort bleibt: Modernste Signalanlagen und Gleisstellwerke entstanden, FT- und TEE-Züge verbinden in Windeseile ohne viel Aufenthalt Städte und Länder, ein neuer Wagenpark gewährt jeden erdenklichen Reisekomfort. Wollen Sie speisen? Hier ist der Wagenkellner! Wollen Sie Ihren Geschäftsbrief schreiben? Hier ist das Abteil mit der Zugsekretärin! Wollen Sie sich rasieren? Hier ist der elektrische Anschluß! Wollen Sie sich ausruhen? Hier ist der Liegewagen!

So präsentiert sich unsere Bundesbahn als ewig junges Unternehmen mit reicher Tradition. „Bitte einsteigen und Türen schließen! Der Zug fährt ab . . . wohin immer Sie wollen“!



Belegschaftsnachrichten

Für umsichtiges Verhalten und tatkräftiges Eingreifen zur Verhütung von Unfällen wurden belohnt:

Werk Dortmund Godz, Paul, MB Stahlwerk
Kauß, Johannes, Elektr. Betrieb
Lück, Heinrich, Gaskraftwerk

Werk Hörde Althoff, Heinz, Martinwerk II
Heinz, Wilhelm, HRW
Klink, Günter, MB Stahlwerke
Maschmann, Willi, MB Stahlwerke

Schad, Adolf, Gaskraftwerk
Seidel, Alfred, Eisenbahn

Stief, Werner, Martinwerk II
Weikart, Wilhelm, HRW
Wulms, Manfr., MB Stahlwerke

Belohnungen für Verbesserungsvorschläge:

Werk Dortmund Deymann, Wilhelm, Martinwerk
Grünberg, Walter, MB Hochofen
Hoffmann, Paul, Hochofen
Kotscha, Ernst, Hochofen
Mücher, Josef, VB Gaskraftwerk
Opsölder, Heinz, Thomaswerk

Portoff, Wilh., MB Grobwalzwerk
Pütschneider, Günter, Hochofen
Rachenpöhler, Hans, MB Ww. II
Sonnhalter, Karl, Martinwerk
Werkmeister, Julius, Hochofen

Werk Hörde

Albert, Hans, Baubetrieb
Füssmann, Adolf, HRW
Gildehaus, Fritz, MB Walzwerke
Göckelmann, Wilhelm, Baubetrieb
Knappen, Albert, Kokerei
Kuberka, Fritz, Blechwalzwerk

Meise, Bernh., MB Stahlwerke
Petering, Johann., MB Hochofen
Saam, Heinrich, Martinwerk
Schaub, Günter, Blechwalzwerk
Treder, Hans, Walzendreherei

Aus der im Ruhestand befindlichen Belegschaft feierten ihre Diamantene Hochzeit die Eheleute:

Werk Hörde Rüßmann, Wilhelm, D.-Hörde, Phönixstraße 4

am 23. 8. 1960

Goldene Hochzeit

Werk Dortmund Bobrau, Johann, Dortmund, Barmer Straße 27
Kraft, Georg, Wetter (Ruhr), Ardeyhof 7
Wegner, Wilhelm, Dortmund, Feldherrnstraße 65
Opsölder, Karl, D.-Hombuch, Marienbader Straße 8

am 23. 4. 1960
am 23. 4. 1960
am 12. 5. 1960
am 30. 6. 1960

Werk Hörde

Althoff, Karl, Dortmund-Hörde, Steinkühlerweg 26
Schulte, Otto, D.-Aplerbeck, Sölder Kirchweg 64
Kirscht, August, D.-Hörde, Am Remberg 36 1/2
Rosenau, Johann, D.-Hörde, Hermannstraße 168
Kleck, Josef, Dortmund-Hörde, Felizitas 27
Schreck, Gustav, Dortmund-Hörde, Bollwerkstraße 8
Sommer, Adolf, Dortmund-Hörde, Nevierstraße 22

am 30. 4. 1960
am 12. 5. 1960
am 13. 5. 1960
am 14. 5. 1960
am 28. 5. 1960
am 1. 7. 1960
am 9. 7. 1960

W I R G R A T U L I E R E N !

U N S E R E J U B I L Ä R E

(Juni, Juli, August und September 1960)

50

WERK DORTMUND Jansen, Kasimir, MB Blockwalzwerk · Schulz, Franz, Eisenbahn

WERK HORDE Batt, Richard, Personalabteilung · Hunecke, Josef, Preßbau · Meene, Fritz, Blechwalzwerk · Nolte, Karl, Wärmestelle · Tacken, August, MB Stahlwerke

40

WERK DORTMUND Bielemeier, Heinr., MB Blockwalzwerk · Birnbaum, Max, Werksaufsicht
Bölte, Wilhelm, MB Hochofen · Braun, Wilhelm, Gasreinigung · Bremer, Heinrich, Hochofen
Büttner, Bruno, Verlader Walzwerk I · Dietz, Josef, Ersatzteillager · Ernst, Klemens,
Walzwerk-Versand · Fischer, Aug., Walzwerk-Versand · Frermann, Heinr., Werksaufsicht
Gabriel, Jos., MB Walzwerk I · Glawe, Friedr., MB Martinwerk · Hanke, Willi, Eisenbahn
Herget, Ludwig, Versehrtenwerkstatt · Höltnann, Josef, MB Sinteranlage · Jonatz, Johann,
Hauptlager · Klein, August, Hauptlager · Klein, Emil, MB Walzwerk IV · Knutti, Franz,
Verlader Walzwerk I · Kötter, Heinrich, HIW · Lange, Alfred, Werksaufsicht · Lemke, Fritz,
MB Universalwalzwerk · Marberg, Josef, Walzendreherei · Mescher, Karl, Werksaufsicht
Mörchen, Heinr., Thomaswerk · Müller, Paul, MB Hochofen · Neumann, Jos., Ersatzteillager
Piecha, Paul, Zur. Ww. II/IV · Plicht, Paul, MB Thomaswerk · Reker, Erich, Verl. Ww. I
Schönwald, Max, Zur. Walzwerk II/IV · Schneider, Stefan, Martinwerk · Schumacher, Hugo,
MB Hochofen · Schweizer, Rich., MB Grobwalzwerk · Sommerfeld, Adolf, MB Feinwalzwerk
Stegemann, Hermann, MB Walzwerk I · Steinsiek, Heinrich, Zurichterei Walzwerk II/IV
Taranowski, Jos., Zur. Ww. II/IV · Werner, Otto, MB Hochofen · Wessling, Emil, Thomasw.
Westermann, Heinr., HDKW · Wittig, Adalbert, Thomasmühle · Zeyen, Heinr., MB Ww. II

WERK HORDE Bohnenkamp, Wilhelm, Blechwalzwerk · Bress, Karl, Zentrales Steinlager
Göge, Otto, Martinwerk · Grohe, Christoph, ETB · Knievel, Franz, Hauptlager · Koblitz, Franz,
Blechwalzwerk · Koop, Heinrich, Blockwalzwerk · Köster, Heinrich, Metallurgische Abt.
Lütte, Fritz, HRW · Märker, Wilhelm, Thomaswerk · Mohr, Josef, Versuchsanstalt
Nolte, Alfred, MB Walzwerke · Owczarzak, Bernhard, Baubetrieb · Schneider, Erich,
Versorgungsbetr. · Schneider, Ludwig, ETB · Schöpke, Bruno, Kokerei · Skrydlewski, Ludwig,
Martinwerk · Sommer, Wilh., Blechwalzwerk · Sträter, Fritz, Lademeisterei · Temme, Albert,
Blechwalzwerk · Tiefenbach, Hermann, Mech. Werkstatt · Wagner, Wilhelm, Blechwalzwerk
Wöstefeld, August, Hochofenbetrieb

GESELLSCHAFT Bonk, Paul, Verkaufsabrechnung · Valtin, Paul, Geschäftsbuchhaltung

WERK DORTMUND Abandowitz, Jos., Werksaufsicht · Arlt, Herb., HIW · Baumhöfer, Lud., Abt. M/MTB · Bäumker, Wilhelm, Hochofen · Behrendt, Franz, MB Thomaswerk · Beste, Emil, Verlader Walzwerk I · Bohne, Karl, Baubetrieb · Bold, Johann, Elektrischer Betrieb · Borgmann, Karl, Zeitwirtschaft · Braukhoff, Aug., HDKW · Brockmann, Wilh., Wasservers. · Buchmakowski, Paul, Martinw. · Ceschinski, Viktor, MB Martinw. · Dettmar, Wilh., HDKW · Dunskus, Otto, HIW · Fischer, Friedr., HIW · Fischer, Joh., MB Hochofen · Freund, Aug., MB Hochofen · Fritz, Wilh., Elektr. Betrieb · Fuß, Joh., HDKW · Giese, Wilh., Eisenbahn · Grikschat, Ernst, Baubetrieb · Grabowski, Joh., Baubetrieb · Hartmann, Heinr., Baubetrieb · Heierhoff, Hubert, Hauptlager · Hemp, Emil, HIW · Hoffmann, Friedrich, Baubetrieb · Holzberg, Erwin, Werkschutz · Janka, Karl, Baubetrieb · Kirchner, Gustav, Werkschutz · Kirsch, Gerh., Versehrtenwerkstatt · Kleefeld, Heinr., Hochofen · Kleinert, Alfr., Hochofen · Kligge, Franz, Martinwerk · Knoth, Heinrich, Preßwerk · Kohke, Aloys, Neubauabteilung · Kosner, Herbert, Hochofen Umschlag Hafen · Kraugmann, Ernst, HDKW · Krönke, Otto, Elektrischer Betrieb · Kuppe, Kuno, Hochofen-Sinteranlage · Mann, Hugo, Baubetrieb · Matuschek, Robert, Kostenabt. · Mrowinski, Konrad, HDKW · Naujokat Gustav, MB Ww. I · Neuberg, Viktor, Versuchsanstalt · Oberhaus, Heinrich, MB Hochofen · Ostwinkel, Wilhelm, Zur. Ww. I · Ott, Heinr., Eisenbahn · Pflug, Jos., Thomaswerk · Pietzak, Walter, Zur. Ww. I · Reinhardt, Heinrich, Hochofen Umschlag Hafen · Reker, Heinz, Belegschaftsabteilung · Rohde, Wolfgang, Zur. Walzwerk I · Rompe, Dr., Otto, Werksambulanz · Schepan, Felix, MB Sinteranlage · Schiemann, Alfr., HIW · Schmidt, Fritz, MB Martinwerk · Schnura, Fritz, Elektrischer Betrieb · Schröder, Heinrich, Eisenbahn · Selzer, Wilhelm, Werksaufsicht · Strohmann, Karl, MB Martinwerk · Thorn, Paul, HDKW · Uwiss, Hugo, Hochofen · Wahle, Josef, Werkschutz · Weinrich, Martin, HD KW · Wieja, Mathias, Rangierbetrieb · Wolff, Karl, Walzwerke · Ziebke, Fritz, Walzwerke · Zuralski, Valentin, Universalwalzwerk

WERK HORDE Althoff, Erich, ETB · Baumeister, Heinrich, HRW · Becker, Dr., Gotthold, Metallurgische Abteilung · Becker, Heinrich, MB Stahlwerke · Braun, Erich, Wärmestelle · Burgmann, Norbert, MB Stahlwerke · Danz, Walter, Blechwalzwerk · Drees, Heinrich, Blockwalzwerk · Falk, Alfr., Thomaswerk · Finn, Bernh., Preßbau · Gronowski, Theodor, Lohnabteilung · Grün, Paul, HRW · Hamacher, Heinr., Mech. Werkstätten · Heinath, Joh., Eisenbahn · Heitmann, Friedrich, Mechanische Werkstatt · Henkel, Heinrich, Hauptlager · Herkelmann, Heinr., Blechwalzwerk · Hilsmann, Heinr., HRW · Hinz, Hermann, Lademeisterei · Hoffmann, Heinr., MB Walzwerke · Holz, Max, Eisenbahn · Horstschäfer, Paul, Allgem. Betr. · Hüls, Heinrich, Blechwalzwerk · Joussen, Josef, Mechanische Werkstatt · Jungkonze, Adolf, Werksaufsicht · Langenbach, Herbert, MB Stahlwerke · Lees, Heinz, Mechanische Werkstatt · Mai, Heinrich, Preßbau · Mattukat, Erich, Thomaswerk · Matuszak, Franz, Thomaswerk · Müller, Wilh., Mech. Werkstatt · Nowak, Franz, Martinwerk · Nowak, Franz, Schlackenmühle · Nowak, Johann, Lehrwerkstatt · Orłowski, Erich, Baubetrieb · Plettenberg, Emil, MB Ww. · Ritter, Otto, MB Walzwerke · Rudczinski, Joh., Kokerei · Schaefer, Walter, Mech. Werkstatt · Schardinell, Max, Stahlgießerei · Scheuer, Otto, Mech. Werkst. · Schleisick, Ludwig, Schweißerei · Schlüter, Fritz, MB Hochofenwerk · Schmelters, Franz, Eisenbahn · Schmidt, Franz, Baubetr. · Simon, Fritz, Schlackenmühle · Simoneit, Paul, MB Hochofenwerk/EKW · Schröter, Heinr., Hochofenbetrieb · Schüren, Wilhelm, MB Walzwerke · Stier, Wilhelm, HRW · Tripp, Otto, Mechanische Werkstatt · Ufer, Fritz, Thomaswerk · Vollmer, Johann, MB Walzwerke · Weigand, Heinr., HRW · Wigger, Anton, Thomaswerk · Winkelmann, Hugo, Hammerwerk · Woidtke, Emil, Schlackenm. · Woytkowiak, Steph., Martinw. · Ziervogel, Alb., Versehrtenw.

W I R G R A T U L I E R E N !

Infolge Erreichung der Altersgrenze schieden in den Monaten Juni, Juli, August und September 1960 aus:

Werk Dortmund

Pottgießer, Casper-Heinrich, Techn. Werksleitung (40)

Bartel, Friedr., Zur. Walzwerk II/IV (41) · Berlet, Heinr., Hochofen (34) · Berndsen, Gerhard, Hausmeisterei (45) · Bonse, Karl, HIW (20) · Gorzinski, Jos., Hochofen (46) · Hilker, Gertrud, Werksdruckerei (32) · Holtze, Herm., Martinw. (47) · Huthwelker, Heinr., Krankenkasse (21) · Kastner, Joh., Hochofen (41) · Korte, Gustav, Martinw. (45) · Kossek, Paul, Elektr. Betrieb (47) · Maring, Hubert, Thomasw. (38) · Mogga, Johann, Eisenbahn (41) · Nieder-Gethmann, Fritz, Preßwerk-Werkstatt (46) · Opalla, Gustav, Thomaswerk (36) · Ostermann, Wilhelm, Walzwerk-Versand (52) · Pohlmann, Bernhard, Hochofen (25) · Pollner, Paul, Walzwerk IV (40) · Rathgeber, Elli, Hausmeisterei (15) · Rüffke, Heinrich, Wärmestelle (44) · Sandtner, Friedrich, Hauptlg. (43) · Schaper, Hilda, Gaskraftw. (41) · Schimmelpfennig, Emma, Hausmeisterei (23) · Schmidt, Joh., HIW (27) · Schreiber, Fritz, Hausmeisterei (45) · Schulz, Ludw., Wasservers. (46) · Schwalgun, Emil, Martinw. (40) · Siefert, Fritz, Elektr. Betrieb (48) · Spindeldreier, Heinr., Krankenkasse (25) · Tonn, Otto, Hochofen (28) · Winkelmann, Walter, Elektr. Betrieb (36) · Wopker, Heinrich, Zur. Walzwerk I (46)

Werk Hörde Alberternst, Heinr., Hauptlager (47) · Arend, Heinr., MB Hochofenwerk (44) · Busche, Bernh., MB Stahlwerke (50) · Dombrowski, Anton, Mech. Werkstatt (35) · Eggert, Anton, Hochofenbetrieb (12) · Ertner, Adolf, Hochofenbetr. (31) · Figur, Joh., Thomasw. (45) · Flume, Emil, Prod.-Lenkg. u. Stoffw. (26) · Frohwerk, Bernhard, Walzendreherei (51) · Gensemeyer, Franz, Baubetr. (47) · Gleibs, Ernst, Kokerei (28) · Haak, Otto, Werksaufsicht (38) · Hahn, Aug., Kokerei (43) · Hahn, Philipp, Mech. Werkstatt (10) · Hansen, Franz, MB Stahlwerke (23) · Hensen, Rudolf, Lehrwerkstatt (49) · Jakobi, Wilhelm, Kokerei (45) · Jungermann, Otto, Schlackenm. (52) · Kargitta, Rud., Baubetr., (28) · Klemp, Karl, Preßbau (35) · Klempt, Wilh., Preßb. (29) · Kleppe, Karl, Baubetr. (47) · Kriegesmann, Bernh., HRW (25) · Lehmann, Wilh., Kokerei (45) · Mewes, Joh., MB Walzw. (46) · Müller, Emil, Baubetrieb (40) · Porsch, Albert, Kokerei (37) · Schlüter, Otto, MB Walzw. (30) · Schwarz, Georg, Kokerei (45) · Seefeld, Paul, Schlackmühle (22) · Siebers, Wilhelm, HRW (37) · Skatulla, Heinrich, Baubetrieb (10) · Skambraks, Julius, Hochofenbetrieb (18) · Stege, Wilh., MB Walzw. (12) · Wagner, Wilh., Mech. Werkstatt (52) · Walkenhorst, Adolf, Mech. Werkstatt (51)

Gesellschaft Schäfer, Heinrich, Verkauf II (48) · Uerlichs, Fritz, Statistik (42) · Ventur, Paul, Bilanzbuchhaltung (36) · Wächter, Friedrich, Walzstahl-Terminbüro (48)

Wegen vorzeitiger Invalidität schieden aus:

Werk Dortmund

Alsdorf, Wilhelm, Preßwerk (22) · Barthold, Erich, Elektr. Betrieb (44) · Czarnetzki, Bernhard, Hochofen (13) · Dettmar, Wilhelm, HDKW (26) · Eichmann, Heinrich, Zur. Walzw. II/IV (44) · Feiler, Franz, MB Universalwalzw. (39) · Fenger, Oskar, Thomasw. (36) · Hauskötter, Bernh., Versehrtenw. (21) · Hövel, Martin, Versehrtenw. (26) · Lenz, Wladislaus, MB Hochofen (8) · Loster, Jos., Hochofen (12) · Middel, Heinr., Walzwerke (22) · Petta, Joh., Versehrtenw. (38) · Preuss, Karl, Elektrischer Betrieb (42) · Rüssmann, Wilhelm, MB Universalwalzwerk (33) · Schmidtke, Alfred, Martinwerk (27) · Schmitz, Jakob, Zur. Walzw. I (40) · Schneider, Robert, Hochofen (24) · Söder, Karl, HIW (24) · Szymczak, Johann, MB Universalwalzwerk (18) · Thewes, Elisabeth, Sozialabteilung (12) · Urban, Walter, Lohnabteilung (45) · Walczak, Josef, Zur. Walzwerk II/IV (26) · Watermann, Wilhelm, Werksaufsicht (23)

Werk Hörde

Arens, Johann, Blechwalzwerk (40) · Bertelsmeier, Johann, Thomaswerk (47) · Boy, Karl, Hochofenbetr. (12) · Brinkmann, Gustav, Hammerwerk (43) · Brune, Wilh., Werksfeuerw. (36) · Büngener, Paul, MB Hochofenw. (47) · Dinter, Fritz, Versehrtenwerkst. (29) · Dolle, Franz, Allgemeiner Betrieb (31) · Dylong, Franz, Prod.-Lenkung u. Stoffw. (38) · Enskat, Wilhelm, Hochofenbetr. (9) · Falke, Karl, MB Walzw. (41) · Gottge, Franz, HRW (26) · Jakobi, Heinr., ETB (45) · Jülich, Otto, Kokerei (34) · Karl, Wilhelm, Allgem. Betrieb (22) · Kastilahn, Otto, Allgem. Verwaltung (32) · Korth, Artur, Blechwalzwerk (12) · Kraleman, August, HRW (44) · Kreyenfeld, August, Eisenbahn (38) · Kurzynski, Franz, Blechwalzwerk (21) · Laudien, Karl, Eisenbahn (39) · Leschner, Albert, Allgem. Betrieb (48) · Lipinski, August, Thomaswerk (39) · Lippe, Jakob, Eisenbahn (41) · Lutter, Paul, ETB (43) · Rafalski, Eduard, Hochofenbetrieb (45) · Rat, Franz, MB Stahlw. (35) · Spitz, Hubert, Metallurg. Abt. (39) · Stawski, Franz, HRW (46) · Wellmann, Heinrich, MB Hochofenw./EKW (26) · Wemper, Karl, HRW (23) · Wölk, Paul, Hochofenbetrieb (44)

Die eingeklammerten Ziffern zeigen die geleisteten Dienstjahre an

**Wir danken den ausgeschiedenen Belegschaftsmitgliedern für ihre langjährige treue
Mitarbeit und wünschen ihnen einen zufriedenen und geruhsamen Lebensabend**

KREBS — EINE GEISSEL DER MENSCHHEIT

In der Statistik über die Todesursachen steht der Krebs an zweiter Stelle. Nur Herz- und Gefäßkrankheiten führen noch häufiger zum Tode und nehmen unter den nach ihrer Häufigkeit geordneten Todesursachen den ersten Platz ein.

Was ist eigentlich Krebs — diese heimtückische Erkrankung, die so viele Menschen dahinrafft und auch jeden von uns jederzeit befallen kann und gegen die es anscheinend kein wirksames Mittel gibt? Wie entsteht Krebs, wie breitet er sich aus, ist Krebs erblich, kann man sich vor Krebs schützen, was macht er für Krankheitserscheinungen, kann man ihn frühzeitig erkennen und eventuell heilen?

Im allgemeinen ist Krebs eine Erkrankung des höheren Alters. In Ausnahmefällen kann er aber auch schon in jugendlichem Alter auftreten und dann in einer besonders bösartigen Form verlaufen. Etwa vom 35. Lebensjahr ab ist jeder Mann und jede Frau krebgefährdet.

Krebs ist eine Vermehrung von abartigen Körperzellen, die den Gesetzen normalen Wachstums nicht folgen. Diese ungeordnete und ungesteuerte Zellvermehrung führt zu einer Geschwulst, die — wenn sie nicht rechtzeitig beseitigt

wird, unaufhörlich weiterwuchert und in der Regel zum Tode führt.

Die Ursache des Krebses ist unbekannt. Sicher ist, daß viele Faktoren zusammenwirken und daß einer chronischen Reizeinwirkung eine große Bedeutung beizumessen ist. Dieser Reiz kann mechanischer, chemischer oder thermischer Art sein. So kann z. B. durch eine dauernde mechanische Gewebsreizung an der Stelle der Reizeinwirkung ein Krebs entstehen. Als chemischer Reiz kommen vor allem der Teer und seine Produkte infrage, durch deren langdauernde Einwirkung ein Krebs entstehen kann. Als Beispiel für einen thermischen Reiz möchte ich nur das hastige Hinunterschlingen sehr heißer Speisen und Getränke erwähnen, wodurch sich eine Krebsgeschwulst der Speiseröhre oder des Magens bilden kann. Immer sind es Reizeinwirkungen, die sich über längere Zeiträume erstrecken und nicht einmalige kurzdauernde Reize. Durch einen heißen Bissen oder einen Schluck heißen Kaffees entsteht kein Krebs und durch das Anfassen von Teer auch nicht. Nur durch Reize, die Jahre und Jahrzehnte einwirken, kann es zu einer Krebserkrankung kommen.

Ob der Krebs durch einen lebenden Erreger verursacht wird, weiß man nicht. Ein zwingender Beweis

konnte jedenfalls bisher nicht erbracht werden. Auch eine Erbllichkeit der Krebserkrankung ist nicht erwiesen. Trotzdem sollten Menschen, in deren Familien wiederholt Krebserkrankungen vorgekommen sind, besonders vorsichtig und wachsam sein und sich lieber öfter einmal untersuchen lassen.

Die Ausbreitung des Krebses im Körper kann auf drei Wegen erfolgen:

1. Die Krebszellen brechen in die Blutbahn ein und werden vom Blutstrom verschleppt. Sie siedeln sich dann in Geweben an, die oft weit vom Entstehungsort entfernt sind und bilden die sogenannten Tochtergeschwülste (Metastasen).
2. Ebenso können die Krebszellen in die Lymphbahn einbrechen und mit dem Lymphstrom weiterbefördert werden. Sie werden dann in Lymphknoten abgefangen und wuchern hier weiter.
3. Die Krebszellen dringen in das benachbarte gesunde Gewebe ein, wuchern zwischen normalen Zellen und zerstören sie. Im Gegensatz dazu werden gutartige Geschwülste nie die Gewebsgrenzen durchbrechen und in die Nachbargewebe eindringen.

Eine direkte Übertragung des Krebses von Mensch zu Mensch oder vom Tier auf den Menschen gibt es nicht. Man kann sich also nicht bei der Pflege eines Krebskranken anstecken.

Krebs kann sich nur in lebendem Gewebe entwickeln. Aus Hühneraugen oder Hornschwielen kann niemals Krebs entstehen, da es sich dabei um nicht lebende Zellprodukte handelt. Dagegen gibt es Hautveränderungen, die im allgemeinen harmlos sind, aber auch einmal krebsig entarten können. Muttermale von blau-schwarzer Farbe sollten — zumal wenn sie einer dauernden Reizeinwirkung ausgesetzt sind — besonders sorgfältig beobachtet werden. Verändern sie sich in Gestalt und Farbe, so sollte unbedingt ein Arzt aufgesucht werden. Sommersprossen und flache, farblose Muttermale sind harmlos. Weißliche Verdickungen auf Schleimhäuten — besonders der Zunge und des Mundes —, trockene, schuppige Hautflechten — vorwiegend im Gesicht, Geschwüre durch schlechtsitzende künstliche Gebisse, chronische Entzündungen des Magen-Darmkanals und der Geschlechtsorgane sind als Vorstufen, die zu einer krebsigen Umwandlung führen können, anzusehen und daher sorgfältig zu überwachen. Es kann nicht häufig genug darauf hingewiesen werden, daß bei jeder auffallenden Veränderung der Rat eines Arztes eingeholt werden sollte. Einen Kurpfuscher zu befragen, ist töricht und gefährlich und man bezahlt seinen Leichtsinn — wenn es sich wirklich um ein Krebsleiden handelt — mit dem Leben; denn durch alle auch noch so geheimnisvollen Salben, Pasten und Tropfen kann ein Krebs nicht geheilt werden. Es geht nur kostbare Zeit verloren. Die einzige Möglichkeit, die Häufigkeit der Todesursache „Krebs“ zu vermindern, liegt in der Frühdiagnose und der sofortigen und richtigen Behandlung.

Eine Krebserkrankung selbst zu erkennen, ist nicht möglich. Schmerzen, ungewöhnliche Blutungen aus Mund, Nase, Ohr, Lunge, Magen, Darm, Brustdrüse oder den weiblichen Geschlechtsorganen sind keine Beweise für eine Krebserkrankung. Blut im Stuhl oder im Urin braucht keineswegs von einer Krebsgeschwulst zu stammen, sondern kann ganz andere Ursachen haben, die aber nur durch eine eingehende ärztliche Untersuchung zu klären sind. Alle diese auffallenden Veränderungen sind keine Beweise für ein Krebsleiden, sondern Hinweise und sollten zwingender Anlaß sein, einen Arzt aufzusuchen und sich untersuchen zu lassen.

In der rechtzeitigen Untersuchung liegt die beste Krebsabwehr. Im krebbsgefährdeten Alter sollten in Abständen regelmäßige Vorsichtsuntersuchungen durchgeführt werden. Auf jeden Fall sollte man sich einer ärztlichen Untersuchung unterziehen, wenn eines der folgenden Warnzeichen, wie sie vom Deutschen Gesundheits-Museum in der Plakatreihe über Krebsaufklärung veröffentlicht wurde, auftreten sollte.

Warnzeichen zur frühzeitigen Krebserkennung sind:

1. Jede nicht heilende Wunde, jedes nicht heilende Geschwür.
2. Knoten oder Verdickungen in oder unter der Haut, besonders im Bereich der Brustdrüsen — sowie ungewöhnlich auffällige Lymphknotenschwellungen (Hals, Achsel, Leiste).
3. Jede Veränderung an einer Warze oder einem Muttermal.
4. Anhaltende Magen-, Darm- oder Schluckbeschwerden.
5. Dauerhusten oder Dauerheiserkeit.
6. Ungewöhnliche Absonderungen aus einer der Körperöffnungen.

Für Frauen — und besonders für Frauen im Klimakterium — ist jedes Abweichen im bisher gewohnten Erscheinungsbild der Drüsenfunktion ein wichtiges und ernst zu nehmendes Warnzeichen.

Diese Warnzeichen sind nur Hinweise auf Krebs, niemals aber Beweise für Krebs. Sie sollen keine Krebsfurcht erzeugen, sondern uns nur eindringlich mahnen, sofort zum Arzt zu gehen und durch eine Untersuchung eine Klärung herbeizuführen.

S T E R B E F Ä L L E

WERK DORTMUND

LOEPKE, GUSTAV	Hochofen	am 4. 6. 1960
KLEMME, HEINRICH	Werksfeuerwehr	am 5. 6. 1960
HAHN, RICHARD	Walzwerke	am 6. 6. 1960
POLLEIS, GEORG	Baubetrieb	am 15. 6. 1960
SCHÜTH, FRANZ	MB Stahlwerk	am 24. 6. 1960
GRUNEWALD, HEINRICH	MB Hochofen	am 29. 6. 1960
STEGEMANN, HERMANN	MB Grobwalzwerk	am 1. 8. 1960
POPPKE, FRIEDRICH	Hochofen	am 3. 8. 1960
ZINGLER, HEINZ	Walzwerk II neu	am 11. 8. 1960
MATTUTAT, FRITZ	Hochofen	am 17. 8. 1960
REINERS, JOSEF	Lagerverwaltung	am 17. 8. 1960
FROHLICH, JOSEF	Martinwerk	am 27. 8. 1960
STENGEL, ERICH, Dipl.-Ing.	Metallurgische Abt.	am 27. 8. 1960
ZIMMERMANN, HORST-WILLI	Martinwerk	am 28. 8. 1960
KRAH, AMAND	Baubetrieb	am 29. 8. 1960

WERK HORDE

JAGUSCH, ALFRED	Blechwalzwerk	am 18. 5. 1960
WEHNER, OTTO	Prod. Lenk. u. Stoffw.	am 1. 6. 1960
ROSEMANN, HEINRICH	Schweißerei	am 7. 6. 1960
DUDECK, FRITZ	Mech. Werkstatt	am 22. 6. 1960
BUCHNER, OTTO	Abnahme	am 30. 6. 1960
DRÄGER, FRIEDRICH	ETB	am 3. 7. 1960
VOLNER, GUSTAV	MB Stahlwerke	am 5. 7. 1960
HEEMEIER, DIETER	Baubetrieb	am 6. 7. 1960
BERGFELD, HEINRICH	Werksaufsicht	am 19. 7. 1960
KÖNIG, PAUL	Mech. Werkstatt	am 25. 7. 1960
SCHÄFER, HEINRICH	Walzwerksbüro	am 1. 8. 1960
GRUNWALD, ERNST	MB Hochofenwerk	am 8. 8. 1960
NICKEL, FRIEDRICH	Werksaufsicht	am 15. 8. 1960
LAU, FRITZ	Lademeisterei	am 19. 8. 1960
HEPPE, ALBERT	Allgem. Betrieb	am 24. 8. 1960
CARSTEN, STANISLAUS	Hochofenbetrieb	am 29. 8. 1960

Tödliche Betriebsunfälle

WERK DORTMUND

VANDIEKEN, EMIL	MB Stahlwerk	am 18. 7. 1960
STERNA, WERNER	Preßwerk Werkstatt	am 8. 8. 1960
BOHR, WILHELM	Elektr. Betrieb	am 14. 8. 1960

WERK HORDE

EGGELNPOHLER, FRIEDR.	Thomaswerk	am 16. 5. 1960
HARTMANN, KARL	Blockwalzwerk	am 30. 7. 1960

Wir werden den Verstorbenen stets ein dankbares Gedenken bewahren!

