

SCHIELE UND KRAN

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

3. Jahrgang Nr. 2 Februar 1957

Über Betriebsunfälle

Eine ernste Mahnung an unsere Mitarbeiter, an ihre Frauen und Mütter

Große Sorge bereitet uns die immer noch hohe Zahl der Unfälle in unseren Betrieben. In dem abgelaufenen Betriebsjahr Oktober 1955 bis September 1956 waren es 332 Unfälle, demnach kalendertäglich nahezu 1 Unfall, wobei die Wegeunfälle nicht mitgezählt sind. Jeder 10. Mitarbeiter ist in dieser Zeit von einem Unfall betroffen worden und mußte im Durchschnitt 3 Wochen lang krank feiern. Jeder Unfall bringt dem davon Betroffenen Schmerzen und Leid, den Familienangehörigen sorgenvolle Tage, und wenn es sich um einen schweren Unfall handelt, lange anhaltende Arbeitsunfähigkeit oder Invalidität, von dem Ausfall an Arbeitseinkommen gar nicht zu reden.

Wir standen im September des vorigen Jahres trauernd an der Bahre von zwei lieben Mitarbeitern, die in Ausübung ihres Dienstes tödlich verletzt wurden:

Der junge Rangierer Wiese wurde im Bahnhof Grünstraße von einem ablaufenden Güterwagen erfaßt, und der Schlosser Neyers geriet in der Eisenbahnwerkstatt zwischen die Puffer von 2 Reparaturwagen.

Wir werden ihrer allezeit gedenken.

Das Hinscheiden der beiden Kameraden soll uns zu größter Vorsicht bei der Arbeit mahnen und besonders diejenigen, die

das Arbeitsgeschehen verantwortlich zu überwachen haben, zu noch größerer Achtsamkeit anspornen. Helft alle mit, daß diese beiden Kameraden die letzten Unfalltoten in unserem Betriebsleben bleiben.

Diese Mahnung soll ihren Widerhall auch in den Herzen der Frauen und Mütter unserer Mitarbeiter finden, denn sie haben einen bedeutsamen Einfluß auf die seelische Haltung ihrer Lieben. Sie sollen den Mann und Sohn immer und immer wieder ermahnen, daß er sich nicht leichtfertig in Gefahr begibt, sondern mit wachen Sinnen seine Arbeit verrichten soll. Jede Frau wünscht doch, daß ihr Mann heil und gesund von der Schicht in sein Heim zurückkehrt.

Auch wir werden nicht ruhen, durch Belehrung, verständnisvolle Zusammenarbeit und durch eine planmäßige Erforschung der Unfallursachen, wie überhaupt mit allen geeigneten Mitteln die Unfälle in unseren Betrieben einzudämmen. In Zukunft wird jeder Unfall genauer als bisher auf seine Ursache untersucht werden.

Eine Schilderung der 332 vorgekommenen Unfälle im einzelnen würde den gegebenen Rahmen überschreiten, wir wollen aber doch einen Überblick über die Unfälle in den einzelnen Betrieben (Tabelle 1) geben, sowie über die Anteile, die das Lebensalter an der Belegschaft und an den Unfällen haben (Tabelle 2 und Abb. 1 und 2). Die Lebensaltersklasse 21 bis 30 Jahre steht mit 1004 Mann = 29,8% und mit 145 Unfällen = 43,7% an der Spitze. Es fehlt den jungen Leuten oft noch an Umsicht und innerer Ruhe bei der Arbeit und an der nötigen Erfahrung. Hier tritt an die erfahreneren Mitarbeiter eine menschliche Pflicht heran, die jüngeren Kollegen über die richtige Arbeitsweise zu belehren. Überhaupt sollte sich keiner unserer Mitarbeiter scheuen, vorhandene Gefahrenquellen der

Tabelle 1

Abteilung	Belegschaft im Monatsmittel des Betriebsjahres 1955/56	Anzahl der Unfälle im Betriebsjahr 1955/56	Unfälle je 1000 Mann Belegschaft
Fahrbetrieb			
Rangierdienst	1063	134	10,5
Lokdienst	563	34	5,0
Bauamt			
Gleisoberbau	289	30	8,7
Hoch- und Tiefbau	34	2	4,9
Signalmeisterei	55	1	1,5
Eisenbahnwerkstätten			
Werkstatt I	506	67	11,0
Werkstatt II	129	21	13,6
Hafen			
Verladung	199	17	7,1
Werkstätten	94	11	9,8
Sonstige.	438	15	2,9
Summe bzw. Mittel.	3370	332	8,2

Tabelle 2

Lebensalter	Zahl der				Zahl der Unfälle bezogen auf 1000 Mann Belegschaft in den Lebensaltersklassen
	Belegschaft im Monatsmittel des Betriebsjahres 1955/56	in %	Unfälle	in %	
10—20	222	6,6	37	11,1	14,0
21—30	1004	29,8	145	43,7	12,1
31—40	519	15,4	45	13,6	7,1
41—50	546	16,2	49	14,8	7,5
51—60	846	25,1	43	12,9	4,3
über 61	233	6,9	13	3,9	4,7
Summe bzw. Mittel	3370	100,0	332	100,0	8,2

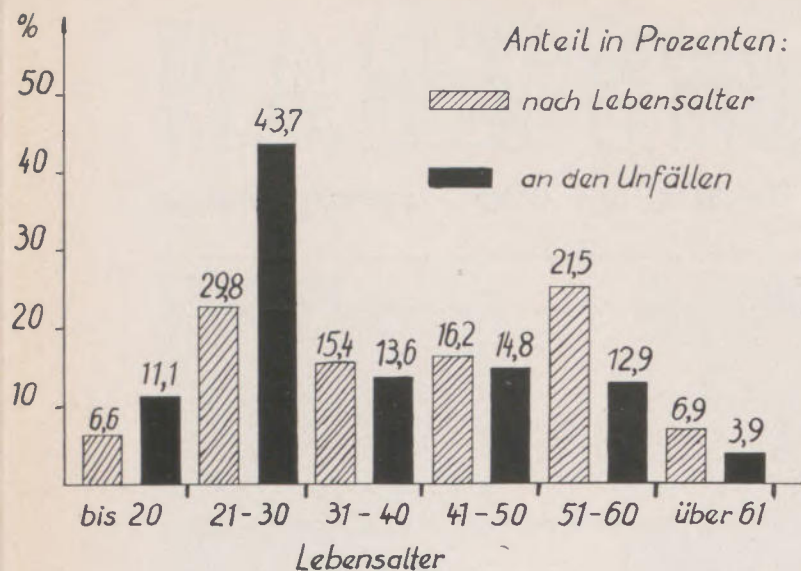


Abb. 1: Belegschaft anteilmäßig aufgeteilt nach Lebensalter und Unfällen

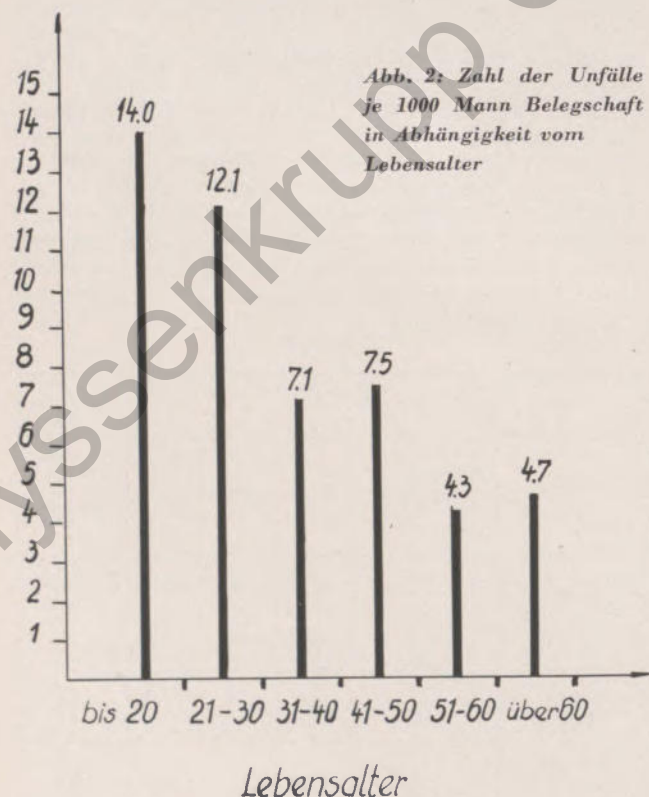
zuständigen Stelle zu melden; dies würde dankbar begrüßt werden.

Der Rangierbetrieb weist bei einer Belegschaft von durchschnittlich 1063 Mann im Monat 134 Unfälle im Jahr 1955/56 auf.

Die bemerkenswertesten Unfallarten im Rangierdienst und ihre Ursachen sind in dem nachfolgenden Bericht eines erfahrenen Rangiermeisters eingehend beleuchtet. Jeder Kollege im Rangierdienst täte gut daran, wenn er sich diese zutreffenden Ausführungen zu Herzen nähme.

1. Beim Auf- und Abspringen von Fahrzeugen (36 Unfälle)

„Häufig wird beim Aufspringen die Geschwindigkeit des Fahrzeuges oder Zuges nicht beachtet. Ich kann aus dem Stand nicht aufspringen, sondern muß die Geschwindigkeit berücksichtigen und einige kurze Schritte mitlaufen. Das Beharrungsvermögen des Körpers wird dadurch vermindert, weil ich selbst schon etwas Geschwindigkeit habe. Springe ich aus dem Stand heraus, so werde ich mitgerissen; die Arme, insbesondere die Hände, halten mein Körpergewicht nicht aus. Ich muß dann loslassen und komme unweigerlich zu Fall. Es kommt vor, daß Rangierer in der linken Hand die Signalpfeife und bei Dunkelheit in der anderen die Rangierlampe haben. Das ist grundfalsch, denn ich kann dann nicht mit der ganzen Handfläche um den Griff fassen, sondern nur mit 2 oder 3 Fingern, und dann habe ich keine Kraft, um mich festzubal-
ten. Die Rangierlampe gehört an das Brustleder und die Signalpfeife in die Tasche oder an die Kette. Auf das Schuhwerk ist besonders zu achten. Keine Nägel unter den Schuhsohlen! An der Lok sind eiserne Trittbretter. Habe ich Nägel unter den Schuhen, rutsche ich beim Aufspringen aus. Bei Regen und Schnee sind die Holztrittbretter der Wagen naß und glitschig. Ich rutsche beim Aufspringen mit dem Fuß nach der Seite ab und kann unter ein Rad kommen, wenn ich mich nicht genügend festhalte. Beim Abspringen stelle ich mich auf das Trittbrett, linke Hand am linken Griff, oder rechte Hand am rechten Griff, je nach der Fahrtrichtung. Jetzt darf ich nicht einfach abspringen, sondern muß mir eine Stelle aussuchen, die frei ist. Öfter wird gerade vor einem Weichenklotz abgesprungen. Dann laufe ich Gefahr, über den Klotz zu stürzen und mir Beinverletzungen zuzuziehen, und wenn ich ganz falle, auch noch Hand- und Gesichtsverletzungen. Es wird auch auf Schienen und Weichen abgesprungen, was leicht zu Fußverstauchungen führt. Ich habe einmal beobachtet, wie ein Rangierer mit einem Fuß zwischen Schiene und Weichenzunge geriet und festklemmte. Es waren hochgeladene Erzkippwagen, und die Gefahr bestand, daß er von einem herabfallenden Erzstück am Kopf getroffen wurde.“



2. Beim An- und Abhängen von Wagen (25 Unfälle)

„Das An- und Abhängen von Wagen hat manchem Kollegen schon Schmerzen und Leid gebracht. Beim Zusammensetzen eines Zuges habe ich Rangierer beobachtet, die entgegengesetzt der Fahrtrichtung zwischen die Wagen treten oder kurz vor dem Zusammenkommen der Puffer noch gerade durchlaufen. Es ist schon mancher von den Puffern gefaßt worden. Andere wieder treten auf der einen Seite ins Gleis und kommen auf der anderen Seite wieder heraus. Der Lokführer beobachtet den Rangierer, wie dieser zwischen die Wagen tritt, und sieht ihn nicht wieder hervorkommen. Er muß anhalten und sich überzeugen, wo der Rangierer geblieben ist. Richtig ist es, in Fahrtrichtung ins Gleis zu gehen, sich dann tief unter die Puffer bücken und sich am Rangiergriff festhalten. Gut festhalten ist sehr wichtig. Ich könnte vom Trittbrett des nächstfolgenden Wagens einen Stoß bekommen und beim loslassen schnell überfahren werden. Bin ich im Gleis und will anhängen, so fasse ich den Kupplungsbügel mit beiden außenliegenden Händen am Gelenk (Abb. 3) und werfe ihn in den Zughaken. Diese Verrichtung muß zweckmäßigerweise in Fahrtrichtung geschehen. Ich darf nicht die entgegengesetzte Kupplung nehmen, denn dann bin ich gezwungen, rückwärts zu gehen. Durch irgendeinen Umstand kann ich stolpern oder fallen, und die Wagen rollen über mich hinweg, unter Umständen auch noch die Lok. Das ist unfallgefährlich. Keinesfalls darf beim Kuppeln vorn in den Bügel hineingefast werden, dies kann zu Fingerquetschungen führen (Abb. 4). Beim heraustreten aus dem Gleis wieder linke Hand oder rechte Hand am Griff, gut festhalten und immer in Fahrtrichtung. Beim Ausstoßen der Wagen einer Rangiereinheit oder beim Zusammensetzen eines Zuges ist es gefährlich, in einer doppelten Kreuzungsweiche stehende Wagen zu kuppeln oder zu entkuppeln. Ich könnte dann leicht zwischen einer Weichenzunge oder am Herzstück und Radlenker mit dem Fuß hängenbleiben. Am besten lasse ich die Einheit oder den Zug aus der Gefahrenstelle heraussetzen und gehe erst dann zwischen die Wagen.“



Abb. 3: Unfallsicheres Anfassen des Kupplungsbügels



Abb. 4: Falsches Anfassen des Kupplungsbügels

3. Fehlerhaftes Verhalten der Rangierer beim Mitfahren auf der Lok (3 Unfälle)

„Sehr oft habe ich beobachtet, daß Rangierer auf dem Tritt-
brett einer Lok während der Fahrt stehen und sich bei waage-
recht gestreckten Armen an beiden Handstangen festhalten,
so daß der Oberkörper über das normale Fahrzeugprofil hinaus-
ragt. Dadurch droht ihnen Gefahr. Nicht selten ist ein Kame-
rad gegen einen Signalmast oder im profilbeschränkten Raum
gegen einen Pfeiler oder sonstigen Gegenstand geschlagen.
Die Rangierer sollen, wenn sie keine Bremswagen zu besetzen
haben, in dem Führerstand der Lok mitfahren und sich an der
Fahrtwegbeobachtung beteiligen, ohne das Lokpersonal zu
behindern. Auch das Zuweithinauslehnen aus dem Führerstand
der Lok führt zu Unfällen. Die Lok schleudert aus dem Kamin

Ascheteile (Funken) heraus, die ins Auge geraten können.
Dann besteht auch die Gefahr, mit dem Kopf gegen Brücken-
pfeiler oder Kranbahnmaste zu schlagen.“

Soweit der Rangiermeister.

Die Menschen von heute denken und handeln in der Wahrung
ihrer Sicherheit nicht mehr so ruhig und gewissenhaft wie in
früherer Zeit. In dem Jagen und Hasten nach dem materiell
Zweckmäßigen und Ausmünzbaren verdunkelt sich manches
Licht, das glanzvoll über Sicherheit und Gesundheit leuchten
sollte. Sie sind die höchsten Güter in unserem kurzen Erden-
leben. *Arbeite zünftig, aber vernünftig*

Weitere Betrachtungen folgen.
W.

Unsere Betriebskrankenkasse:

Versicherungskarte muß in Ordnung sein

In der Rentenversicherung muß jeder, der eine versicherungsp-
flichtige Beschäftigung innerhalb Deutschlands ausübt —
versichert sein in der Invalidenversicherung ohne Rücksicht
auf die Höhe seines Einkommens, in der Angestelltenver-
sicherung nur bis zur Versicherungspflichtgrenze von 750 DM
monatlich. Die Arbeitgeber sind gesetzlich verpflichtet, für
ihre versicherungspflichtig Beschäftigten die Beitragsanteile
der Rentenversicherung (= 5,5 v. H. des steuerpflichtigen
Lohnes) vom Lohn einzuhalten und gemeinsam mit den Bei-
trägen zur Kranken- und Arbeitslosenversicherung — sowie
mit dem Arbeitgeberanteil in gleicher Höhe — an die zu-
ständige Krankenkasse abzuführen.

Als Nachweis über die geleisteten Beiträge gegenüber der
Versicherungsanstalt ist bei Beendigung der Beschäftigung,
spätestens aber am Ende eines Kalenderjahres der dem Be-
schäftigten gezahlte steuerpflichtige und somit sozialver-
sicherungspflichtige Arbeitslohn vom Arbeitgeber in die Ver-
sicherungskarte einzutragen. Ist eine Karte voll, so wird sie
durch die Krankenkasse gegen eine neue Karte, die fortlaufend
numerierte wird, umgetauscht.

Über jede umgetauschte Karte wird für den Versicherten eine
Aufrechnungsbcheinigung ausgestellt; bei Beendigung einer
Beschäftigung, die einen Wechsel der Krankenkasse nach sich
zieht, wird sie ihm ausgehändigt.

Die wichtigste Voraussetzung zum Rentenbezug ist, daß unsere
Unterlagen für die Rentenversicherung in Ordnung sind. Wer

von uns hat sie daraufhin schon mal überprüft? Diese Frage
wurde letzts an dieser Stelle aufgeworfen. Nun wird sich man-
cher gefragt haben, was denn da in Ordnung zu halten sei,
diese Angelegenheit regelt doch das Lohnbüro bzw. die Per-
sonalabteilung. Diese Gegenfrage ist ohne weiteres berechtigt.
Der Arbeitgeber ist, wie wir gesehen haben, verpflichtet, die
Versicherungs- bzw. Quittungskarte bis zum Umtausch durch
die Krankenkasse gemäß den gesetzlichen Bestimmungen zu
führen. Wer immer bei einem Arbeitgeber oder ständig bei
größeren Werken beschäftigt war, der braucht sich über diese
Angelegenheit auch keine Sorgen zu machen.

Wieviele von uns waren aber im Laufe ihres Arbeitslebens
bei vielen kleineren Firmen, und zwar kurzfristig, beschäftigt.
Hier empfiehlt es sich schon, einmal zu überprüfen, ob die
Bescheinigungen über die umgetauschten Karten auch lückenlos
(man achte auf die laufende Nr.) vorliegen. Ist dies nicht der
Fall, so können die fehlenden Bescheinigungen jetzt noch
durch eine Rückfrage bei der für den früheren Beschäftigungs-
ort zuständigen Versicherungsanstalt beschafft werden.

Man soll die Sache nicht hinausschieben. Ist nämlich der Ver-
sicherungsfall eingetreten, dann sind wir auch daran inter-
essiert, so schnell wie möglich in den Genuß der Rente zu
kommen. Liegen bei der Versicherungsanstalt die Unterlagen
aber nicht geschlossen vor, so kann sich der Beginn des Renten-
bezugs u. U. auf Monate hinaus verzögern.

Günter Weirich

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Rangiermeister Wilhelm Rüger,
Eisenbahn Nord,
eingetreten am 1. März 1917



Wagenschreiber Wilhelm
Schmidt, Verkehrsabteilung,
eingetreten am 3. März 1917



Kolonnenführer Heinrich
Langenhorst, EBW I,
eingetreten am 8. März 1917



Hobler Karl Schmitz, EBW I,
eingetreten am 12. März 1917



Signalwärter Hermann
Höffner, Hafen Schwelgern,
eingetreten am 26. März 1917



Streckenwärter Johann
Gottschling, Eisenbahn-
Oberbau Nord,
eingetreten am 31. März 1917

Auf eine 25jährige Zugehörigkeit zu unserem
Betrieb blicken zurück:

Allen unseren Jubilaren ein herzliches
Glückauf!

Lichtbilder: Wilfr. Brink



Rangierer Wilhelm Fenger,
Eisenbahn Süd,
eingetreten am 12. März 1932



Bezirksvorsteher Karl Artmann,
Eisenbahn Süd,
eingetreten am 31. März 1932

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Friedrich Kühn, Eisenbahn Nord, mit
Ingrid Wolberg, am 22. 12. 56.
Erwin Effertz, Eisenbahn Nord, mit
Luise Gerken, am 29. 12. 56.
Georg Borisch, Eisenbahn Nord, mit
Marianne Evers, am 10. 1. 57.
Edmund Warning, Maschinenbetrieb
Nord, mit Christine Laps, am 26. 1. 57

Nachwuchs kam an:

Heide, 24. Dezember 1956
Matthias Peters, EBW I
Hans-Jürgen, 28. Dezember 1956
Helmut Becker, Eisenbahn Nord

Heidi, 30. Dezember 1956
Werner Korthauer, Eisenbahn Nord

Klaus-Peter, 30. Dezember 1956
Gerhard Ahrens, Eisenbahn Nord

Heike, 10. Januar 1957
Hans Zumschilde, Rechnungswesen

Petra, 10. Januar 1957
Johann Wojciechowski, EBW I

Alwin, 13. Januar 1957
Helmut Grebe, Eisenbahn Nord

Marita, 14. Januar 1957
Heinz Buchholz, Eisenbahn Nord

Bärbel, 19. Januar 1957
Rudi Schütte, EBW I

Hans, 23. Januar 1957
Hans Gerdes, Hafen Schwelgern
Petra, 27. Januar 1957
Otto Krüger, Eisenbahn Nord

80 Jahre

Friedrich Dürr, Walsum, Friedrich-
Ebert-Straße 90, am 13. März 1957

Unsere Toten:

13. Januar 1957
Hans Kostur, Verkehrsabteilung
23. Januar 1957
Matthias Milz, EBW-I

Löhnungstage: Restlöhnung Februar 1957 am 11. und 12. März 1957; I. Abschlag März 1957 am 21. März 1957;
II. Abschlag März 1957 am 29. März 1957