Echo der Arbeit

HÜTTENWERK OBERHAUSEN AKTIENGESELLSCHAFT



Corporate Archives

14

Verlagspostamt Oberhausen Rheinland



„Das war aber auch höchste Zeit", sagten die Bauern, als endlich vor ein paar Tagen der Sommer anbrach, der bislang in diesem Jahr nur die kalte Schulter gezeigt hatte. Aber schon ist der Himmel wieder von dunklen Regenwolken überzogen. Nur drei, vier Tage Sonnenschein oder warmes Wetter — so stöhnen die Landwirte — würden genügen, um endlich die Ernte, die seit langem bereits in Puppen, aber naß vom Regen, auf den Stoppelfeldern steht, einzubringen. Es will einfach in diesem Jahr nicht klappen mit dem Sommer. Auch in den Betrieben und Büros stöhnt man: Mancher gutgemeinte Urlaubsplan wurde von Petrus durchkreuzt oder fiel sprichwörtlich ins Wasser. Bleibt zu hoffen, daß der Sommer bald endlich Ernst macht und wir der auf der letzten Seite ausgesprochenen Forderung nachkommen können: „Pack die Badehose ein!" In diesem Sinne wollen wir gegenüber sonstiger Gepflogenheit die Witzseite wirklich einmal ernst nehmen.

JAHRGANG 5 15. AUG. 1954 14

AUS DEM INHALT:

100 Jahre Gewerbe-Aufsicht
+
Was geht das mich an?
+
Versicherungsschutz bei Urlaubsreisen
+
HOAG-Stahl auf den Weltmeeren
+
§ 37 ... denn sie wissen nicht, was sie tun
+
Zwischen Walzenstraßen und Schriften des Horaz
+
Vorsicht explosiv
+
Cerny: Pack die Badehose ein

ECHO DER ARBEIT Herausgeber: Hüttenwerk Oberhausen Aktiengesellschaft. Verantwortlich: Direktor Karl Strohmenger. Redaktion: Karl-Heinz Sauerland, Oberhausen (Rheinland), Essener Str. 64. ECHO DER ARBEIT ist eine zweimal monatlich erscheinende Werkszeitschrift für die Mitarbeiter der Hüttenwerk Oberhausen AG. Auflage: 17 000. Druck: VVA-DRUCK, Vereinigte Verlagsanstalten GmbH., Oberhausen (Rheinland). Klischees: Vignold, Essen.

Beeilt Euch ...

Höchste Zeit ist es, meine Lieben, schaut Euch um unter den Töchtern der Stadt und unter den Söhnen des Landes, die einzugehen bereit sind das innige Bündnis der Ehe!

Ja, meine Lieben, und merket auf, Ihr Junggesellen, Hochzeit sei nicht mehr, wenn Ihr gefunden, die Euch, wie man sagt, vom Schicksal bestimmt wurde. Macht Hochzeit, wenn es höchste Zeit ist, wenn er naht, der Termin, der entscheidende: der 31. Tag des August, den gesetzt hat der alles regelnde Fiskus. Beeilt Euch!

Hochzeit hat in solchen Tagen auch der Diener des Staates, der dunkelgekleidete, der aktenkundig macht Euer Bündnis. 101 Ehen von Werksangehörigen hat er besiegelt im Juli und im August des Jahres 1953 in Oberhausen. In Gelsenkirchen waren es 19. Ein Blick auf unsere „HOAG-Chronik" bestätigt es. Wo ansonsten in den anderen Monaten des Jahres höchstens 15 oder 16 Paare in Oberhausen und, wenn es hoch kommt, 5 in Gelsenkirchen Einlaß heischen in das seufzerreiche Gefilde der vom Allumfasser Staat gebilligten Liebe.

Merket auf und nutzet die Frist, die Euch gesetzt ist, denn so heißt es in der Sprache, der amtlichen:

„Da nach den Bestimmungen zur Durchführung des Lohnsteuerjahresausgleiches die nach dem 1. Januar geänderte Steuerklasse, falls die Voraussetzungen für die Eintragung dieser günstigeren Steuerklasse bis spätestens 31. 8. 1954 vorgelegen haben, bei der Regelung der Jahreslohnsteuer für das ganze Jahr in Anrechnung kommt, können für das Jahr 1954 bis zu DM 100,— an Lohnempfänger und Lohnempfängerinnen zurückerstattet werden, wenn die Ehe im August geschlossen wurde. Diese Regelung gilt für beide Ehepartner, sofern jeder Teil berufstätig ist."

So steht es geschrieben.

Warum solltet nicht auch Ihr, die Ihr jetzt noch allein seid, unbeweibt und unbemannt, der seligen Zweisamkeit entbehrend, und Ihr, die Ihr nicht den Weg fandet zum Herzen einer wartenden Jungfrau aus Furcht, das eherne Joch der Ehe auf Euch zu nehmen, teilhaben an der Großmut der strengen Behörde?

Nutzet die Frist! Suchet unter den Töchtern der Stadt! Es lohnt sich. — — Auch dann, wenn Ihr die Falsche erwischet???

thyssenkrupp Corporate Archives

Schnappschüsse



Achtung! - Aufnahme!

Unsere Werkswochenschau, die, als wir in Heft 1 darüber berichteten, gerade die ersten zaghaften Gehversuche hinter sich gebracht hatte, scheint sich zu entwickeln. So jedenfalls urteilen viele Kollegen, die den neuesten Filmstreifen auf der letzten Belegschaftsversammlung sahen. Die Auflockerung der Belegschaftsversammlungen durch filmische Aktualitäten wird allgemein sehr begrüßt. In der nächsten Folge wird u. a. ein Bericht aus den Erholungsheimen Selbeke und Bad Marienbrunnen zu sehen sein.

Auf der Fachschau „Schweißen und Schneiden", die kürzlich in Essen stattfand, zeigte die Gutehoffnungshütte Sterkrade auf ihrem Ausstellungsstand den Schachtring für einen Hochofen. Mit diesem Schachtring, der für unseren im Augenblick im Umbau befindlichen Ofen 9 gedacht ist, hat es eine besondere Bewandtnis. Während nämlich früher derartige Schachtringe nur in Nietkonstruktion hergestellt wurden, befähigte die fortschreitende Entwicklung der modernen Schweißtechnik die GHH, einen solchen Tragring erstmalig in vollkommen geschweißter Konstruktion herzustellen. Mit Recht stellt dieser Ring eine interessante technische Neuerung dar. In 1800 Arbeitsstunden ist die Schweißung, die mit kalkbasischen Elektroden erfolgte, durchgeführt worden. Die Funktion dieses Tragrings besteht darin, daß er den Schacht des Hochofens zu tragen und damit die gesamte Belastung durch den Schachtmantel aufzunehmen hat, die etwa 2 000 t beträgt. Dieser Ring wird mit dem Hochofenpanzer vernietet und stützt sich mit Tragfingern im Hochofengerüst ab. Ausgestellt wurden in Essen lediglich zwei Viertelteile dieses gewaltigen Ringes, der einen Durchmesser von 11,20 Metern hat. Das Gewicht des kompletten Ringes beträgt 43 000 Kilogramm. Die Blechdicke macht achtzig Millimeter aus.

Für den Hochofen 9 bestimmt



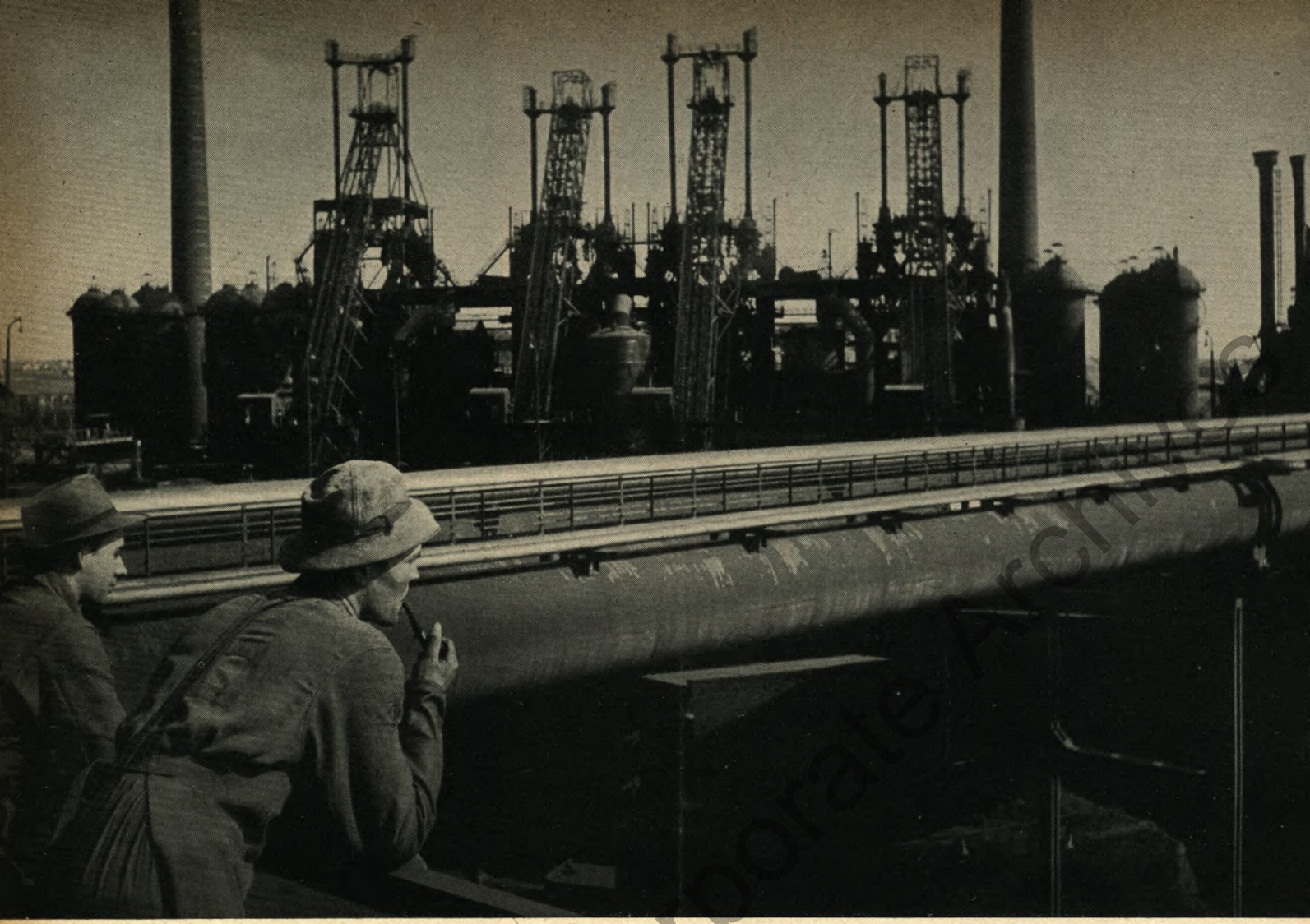


Das längste Förderseil, das jemals für den deutschen Kohlenbergbau hergestellt wurde, ist in diesen Wochen vom Werk Gelsenkirchen an die Bergbau-Aktiengesellschaft Neue Hoffnung geliefert worden. Das Seil, das eine Länge von 1500 Metern und einen Durchmesser von 69 Millimetern aufweist, ist bestimmt für die südwestliche Förderung von Schacht 1 der Zeche Jacobi in Osterfeld. Nun ist es nicht so, daß die Teufe des Schachtes etwa 1500 Meter beträgt, sondern die ungewöhnliche Länge des Seiles ergibt sich daraus, daß die Förderung, die bisher überwiegend für den Materialtransport und die Seilfahrt zu den fünf Tiefbausohlen diente, jetzt auch für die Kohlenförderung von der vierten zur dritten Sohle und den Bergetransport zur zweiten Sohle verwandt werden soll. Um die erheblichen auf der vierten Sohle anfallenden Kohlenmengen zur dritten (Haupt-)Fördersohle und außerdem noch die benötigten Berge zur zweiten Sohle bringen zu können, mußte das neue Seil so eingebunden werden, daß sich bei der Kohlenförderung ein Korb an der vierten und der andere an der dritten Sohle befindet. Dadurch können beide Körbe gleichzeitig für die Förderung eingesetzt werden in der Art, daß jeder Korb abwechselnd Kohle zur dritten und auf dem Rückweg leere Wagen zur vierten Sohle bringt. Der Schacht ist insgesamt 814 Meter tief. Von der GHH Sterkrade, die eine Schachtförderanlage nach Japan liefert, wurden beim Werk Gelsenkirchen ferner die hierfür erforderlichen Bergwerksseile in Fertigung gegeben.

Förderseil von 1500 Meter Länge



ThyssenKrupp Corporate Archives



100 JAHRE GEWERBE-AUFSICHT

VON BUNDESPRÄSIDENT PROF. DR. THEODOR HEUSS

Die deutsche Gewerbeaufsicht blickt in diesem Jahr auf ihr hundertjähriges Bestehen zurück. Kein Geringerer als der Bundespräsident hat dies zum Anlaß genommen, um in einem geschichtlichen Überblick auf den Sinn und die Bedeutung der Gewerbeaufsicht hinzuweisen.

Als im Sommer 1854, in der Durchführung eines Gesetzes aus dem vorangegangenen Jahre, in einigen der westlichen Regierungsbezirke Preußens „Fabrikinspektoren" in die jungen, schnell wachsenden industriellen Betriebe geschickt wurden, um nach dem Rechten zu sehen, wurden sie keineswegs überall willkommen geheißen. Die neue Behörde roch eigentlich ein bißchen nach Polizei. Was ging denn das den Staat an, wie es in einer Kesselschmiede, in einer Gießerei, in einem Spinnerei-Unternehmen aussah — er mochte froh sein, daß Geschäfte in Schwung kamen und der Steuerertrag stieg.

Der Staat aber, das heißt seine Provinzialregierungen, seine Landräte, seine Militär-Aushebungs-Kommissionen, hatten gemerkt, daß in bestimmten Bezirken der durchschnittliche Gesundheitszustand sank; das wurde zum Ausgang, zur Motivierung seines Rechtes, ja seiner Pflicht, menschenschützend einzugreifen.

Die deutsche gewerbliche Sozialgesetzgebung hat durch Bismarck einen ganz anderen Rhythmus erhalten, als etwa die englische. Die Zwangsversicherung für diejenigen, die nicht mehr in der gewerblichen Arbeit stehen, durch Krankheit ausfallen, durch Alter und Invalidität ausscheiden, hatte das Versorgungsprinzip vordergründig gemacht, das nicht eigentlich auf den Stand des Arbeitsprozesses blickte — aber dazwischen nun, in der Unfallversicherung begegneten sich die beiden Prinzipien —; die zwangsmäßige Mitgliedschaft bei der „Berufsgenossenschaft" mußte die Unternehmer dazu erziehen, den vorbeugenden Unfallschutz im Betrieb als eine auf die lange Sicht kostensparende Anlage zu begreifen.

Die Arbeiterschutz-Gesetzgebung von 1891, für die der preußische Handelsminister von Berlepsch die entscheidende Figur wurde, hat dann die 1854 embryonal sich meldenden Gesichtspunkte zugleich ausgeweitet und vertieft — man weiß, daß Bismarck hier etwa dachte wie ein sogenannter Manchestermann: warum sollten Frauen und Kinder beim Mitverdienen nicht nach dem Wunsch des Familienvaters mitarbeiten können! Begrenzung der Arbeitszeit, Sonntagsruhe u.s.f. — das sind alles Auswirkungen der Gesinnungen und der Einsichten, die 1854 aus einer tastenden Legislative in eine schüchterne Exekutive eingegangen waren. —

Wer einmal „Fabrikinspektor" geheißen hatte, verwandelte sich in einen „Gewerbeaufsichtsbeamten" — das Wort war zwar nicht schöner, aber sozusagen ziviler. Und nun ist aus der Entwicklung der industriellen Großtechnik eine ungeheure Ausdehnung der Fragen entstanden — ich kann und will nicht den Versuch machen, sie aufzuzählen. Aber ein paar Hinweise besagen alles: der Gesundheitsschutz in der Großchemie, die es einfach vorher nicht gegeben hatte: Gase! Die Disziplinierung des „angelernten" Arbeiters bei der mechanisierten Produktionstechnik u.s.f. Es ist in der Gewerbehygiene eine ganz neue Wissenschaft entstanden, die aus der Praxis immer wechselnde Aufgaben gestellt erhält. Der Techniker hat etwa der Spezialkalkulation einer Maschine noch die Überlegung hinzuzufügen, wie sie den, der sie bedient, einem Minimum an Gefährdung aussetzt.

Der Gewerbeaufsichtsbeamte, der nun aus seiner Erfahrung allerhand Vergleichsmaßstäbe besitzt, ist in bestimmten Dingen einfach an gesetzliche Vorschriften gebunden: das und das ist einfach zu kontrollieren. Aber wichtiger und für ihn befriedigender ist dies, wenn er als Ratgeber wirken kann. Daß er das kann, liegt nicht in den Paragraphen, sondern in der Überzeugungskraft seiner Persönlichkeit und der bereiten Einsicht seines Partners, der ihm mit der Herstellung dieser oder jener Vorrichtung folgen mag.

Aber es gibt in diesen Dingen eine Statistik, die den Staat als Kontrolleur von Maschinen u.s.f. entlastet, jedoch eine recht nachdenksame Belehrung erteilt. Die Betriebsunfälle werden natürlich wegen der „Schuld-" und der Kostenfrage sorgfältig festgestellt. Die Statistik zeigt, daß die aus sachlichen Mängeln in der Anlage, aus falschen Schutzausrüstungen sich ergebenden Verursachungen zu der individuellen Schuld des Arbeitenden, falsches Verhalten, Nachlässigkeit, Mangel an Rücksicht gegenüber dem anderen, Unordnung u.s.f. sich so verhalten: Fünf Unfälle kommen auf subjektives Verschulden, zwei auf objektive Mängel. Das heißt praktisch so viel: Die Erziehung steckt, um sicher zu wirken, nicht in einem Katalog von Amtsvorschriften und Ratschlägen, von Verboten und Verwarnungen, sondern in der Achtsamkeit, in der Selbstdisziplinierung, die auch immer den anderen, den Nachbarn, im Bewußtsein hat. Die wechselseitige Rücksicht im gemeinsamen Arbeitsprozeß, in den gefährdeten Berufen eine Selbstverständlichkeit, ist — scheint mir — praktisch schier wichtiger als „Inspektion".

Aber diese Meinung soll uns nicht zurückhalten, dieser Hundertjahr-Erinnerung staatlicher Mitverantwortung ein dankbares Gedächtnis zu widmen.

Was geht das mich an?

Mitbestimmen heißt auch mitverantworten — — mitdenken!

Es scheint, daß von vielen Werksangehörigen das betriebliche Vorschlagswesen in seiner Bedeutung im heutigen Betriebsgeschehen noch nicht richtig erkannt wurde. Auf seiten der Belegschaft zeigt sich in manchen Fällen immer noch ein gewisses Mißtrauen gegen die Würdigung des eigenen Mitdenkens. Andererseits aber wird vermutet, daß viele gute und brauchbare Vorschläge zurückgehalten werden, weil befürchtet wird, daß manche Vorgesetzte, sobald Verbesserungsvorschläge aus dem Kreis ihrer engeren Mitarbeiter eingereicht werden, sauer reagieren. . . Das stimmt alles, doch nur zum Teil. Es gibt auch andere Gründe, von denen im folgenden einer genannt werden soll.

Zunächst sei einmal festgestellt, daß die meisten Menschen des Betriebes gar nicht so teilnahmslos und interesselos sind, wie oft behauptet wird. Sicher, ein Teil läßt die Dinge treiben, kümmert sich um nichts, nimmt an nichts Anteil. — Im großen und ganzen merkt man aber immer wieder, daß sich die Belegschaft Gedanken über die Zweckmäßigkeit oder Unzweckmäßigkeit des Betriebsablaufes macht, daß einzelne hier kopfschüttelnd beobachten, wie „das Geld auf die Straße geworfen wird" und andere dort erkennen, wie eine „falsche Weichenstellung" auf die Dauer unermeßlichen Schaden anrichtet. Man sieht: Gedanken machen sich viele, und Fehlentdeckungen kommt man — meist instinktiv — sehr rasch auf die Spur.

Unangenehm reagierende Kollegen

Es wird auch im kleinen, vertrauten Kreise über all diese Dinge gesprochen. Aber nur wenige sind bereit, bei Leerläufen und Fehlentwicklungen ihre Meinung an der richtigen Stelle zu äußern. Auf das Vorschlagswesen bezogen: Nur ein kleiner Prozentsatz rafft sich auf, seine Ansicht in Form eines Verbesserungsvorschlages nach „oben" weiterzugeben. „Was geht es mich an", sagen die einen; „was soll ich mir die Finger an heißen Eisen verbrennen", die anderen, wobei die letzteren nicht nur an ihre Vorgesetzten, sondern vielfach auch an die Kollegen ihrer betrieblichen Umgebung denken. Und gerade das ist eine der Hauptursachen, warum es mit dem betrieblichen Vorschlagswesen trotz aller „Propaganda" in der Werkszeitschrift und den vielen Hinweisen, wie wichtig es sei, den Betrieb konkurrenzfähig zu halten, nicht in dem gewünschten Maße klappen will.

Damit erhebt sich zwangsläufig die Frage: Warum ist das Vorschlagswesen — wenn es zugestandenermaßen wichtig für den Betrieb ist — für viele ein heißes Eisen? — Die „unangenehm" reagierenden Vorgesetzten wurden vor einiger Zeit schon einmal genannt, die „unangenehm" reagierenden Kollegen aber vergessen. Nun, man lasse sich einmal erzählen, was manche — nicht alle — Mitarbeiter, die einen Verbesserungsvorschlag eingereicht haben, mitunter von Kollegen anhören und einstecken müssen. Es ist nicht immer erfreulich, was sie zu hören bekommen: „Besserwisser, Gernegroß, Wichtigtuer, Streber, Prämienjäger" sind einige der „Titel", die den Einsendern häufig von ihren Kollegen verliehen werden.

Verstoß gegen die Solidarität

Für viele ist es geradezu ein Verstoß gegen die Solidarität der Werksgemeinschaft, wenn ein Kollege einen Vorschlag einreicht; für andere ist ein Vorschlag sogar eine ausgemachte „Dummheit", weil die Verbesserungsvorschläge angeblich die Arbeitsplätze gefährden, wobei bemerkt werden muß, daß vielfach der Neid (man gönnt dem Kollegen die Prämie nicht) im Hintergrund solcher Kritiken steht. Man sieht bereits an diesen wenigen Beispielen, daß es nicht nur die Scheu vor den „unangenehm" reagierenden Vorgesetzten, sondern genau so die vor den „unangenehm" reagierenden Kollegen ist, die manchen Mitarbeiter veranlassen, seinen guten Vorschlag lieber zu Hause in der Tischschublade „versauern" zu lassen, statt ihn in einen der Redaktionsbriefkästen zu stecken.

Dabei ist es doch eine wirtschaftliche Binsenweisheit, die überall gilt, daß Kostenersparnisse, zu denen auch die Verbesserungsvorschläge beitragen, die Sicherheit der Arbeitsplätze erhöhen. Wenn man so wirtschaftet, daß Überschüsse bleiben, können noch leistungsfähigere Maschinen und Transportmittel angeschafft und die Anlagen erweitert werden. Daß dadurch auch die sozialen Einrichtungen gefestigt werden, sei in diesem Zusammenhang nur am Rande erwähnt. Zu alldem braucht man Geld. Von nichts kommt bekanntlich nichts! Dieses Geld muß erarbeitet, verdient werden. Je schärfer der Konkurrenzkampf wird — und er wird schärfer werden —, desto mehr kommt es darauf an, den Pfennig zu ehren und Materialverschwendungen Einhalt zu gebieten. So gesehen erhebt sich die Frage: Was ist dabei, wenn ein Mitarbeiter durch seinen Verbesserungsvorschlag Verlustquellen bekämpfen hilft? Nicht er schadet der Werksgemeinschaft, sondern der, der aus den oben erwähnten „Rücksichtnahmen" Verbesserungsmöglichkeiten verschweigt, weil er vielleicht glaubt, mit dem Verbesserungsvorschlag gegen die Solidarität der Betriebsgemeinschaft zu verstoßen. Alle Mitarbeiter, die in der letzten Zeit im Ausland waren, sagten uns nach ihrer Rückkehr, daß es großer Anstrengungen bedarf, um den technischen Vorsprung, vor allem den Amerikas, einzuholen, wenn wir auf die Dauer konkurrenzfähig bleiben wollen. Nur der konkurrenzfähige Betrieb sichert aber Arbeitsplätze!

Vorschlagswesen und Mitbestimmung

Wir sind Angehörige eines Mitbestimmungswerkes. Wenn man aber mitbestimmen will, dann muß man auch bereit sein, mitzudenken und mitzuverantworten. Das betriebliche Vorschlagswesen ist ein Teil dieser Mitverantwortung. Hier liegen die betriebssozialen Zusammenhänge zwischen Vorschlagswesen und Mitbestimmung.

Zum zweitenmal: Volltreffer!

Nein; nicht im Toto: vielmehr beim betrieblichen Vorschlagswesen. Im vorigen Jahr konnten wir berichten, daß Hermann Kohrs (Versuchsanstalt) für einen Verbesserungsvorschlag die bisherige Höchstprämie von DM 1000,— erhalten hatte. Nun wurde derselbe Hermann Kohrs für einen weiteren Vorschlag abermals mit DM 400,— bedacht. Hierbei handelt es sich um eine weitere Verbesserung an den für Temperaturmessungen im Thomaswerk verwendeten Eintauchpyrometern, die schon im Vorjahr Gegenstand des Vorschlages waren. Ansonsten aber steht der neue Vorschlag in keinerlei Zusammenhang mit dem vor einem Jahr prämiierten. — Man sieht also: Es lohnt sich, Verbesserungsvorschläge zu machen. Hermann Kohrs, der am Bermensfeld Besitzer eines Eigenheimes ist, wird bestimmt Verwendung für das Geld haben. „Ob ich mich weiterhin am Vorschlagswesen beteilige? . . . Natürlich, denn wer mit offenen Augen seinen Arbeitsplatz und die Umgebung im Betrieb betrachtet, der wird noch manchen Anhaltspunkt zu einem Verbesserungsvorschlag finden . . . Ich hoffe, schon bald weitere Vorschläge einreichen zu können." — — Außerdem wurden in den letzten Wochen die Vorschläge folgender Mitarbeiter mit Prämien ausgezeichnet: Theodor Lang (Reparaturwerkstätten) und Heinrich Zuck (Arbeitsschutz). Buchprämien erhielten die beiden Thomaswerker Kurt Meurisch und Rudolf Rarreck.

BKK Versicherungsschutz bei Urlaubsreisen

Wir stehen mitten drin in der Urlaubszeit. Das Reiseziel liegt fest. Für Unterkunft ist gesorgt. Neben der Besorgung der Fahrkarte wird an die Umbestellung der Zeitung gedacht. Kurzum, alles wird berücksichtigt, nur eine Frage stellt man sich selten: „Was geschieht, wenn ich fern der Heimat erkranke?"

Bei Reisen innerhalb der Bundesrepublik entstehen hier kaum Schwierigkeiten, denn jeder Kassenarzt kann aufgesucht werden. Es ist jedoch wichtig, daß man sich gleich vor der ersten Behandlung als Mitglied der Betriebskrankenkasse zu erkennen gibt. Dies geschieht durch Vorlage des Lohnstreifens der Firma, aus dem der Abzug des Krankenkassenbeitrags ersichtlich ist. Ganz Vorsichtige können sich vor der Abreise eine Mitgliedsbescheinigung bei ihrer Betriebskrankenkasse ausstellen lassen. Der Behandlungsschein für den Kassenarzt muß vom Urlaubsort aus sofort mittels Postkarte bei der Geschäftsstelle in Oberhausen angefordert werden. Es ist nicht erlaubt, sich etwa vorsorglich Behandlungsscheine mitzunehmen.

Sollte die Erkrankung schwerer sein und sich ein Krankenhausaufenthalt als notwendig erweisen, so muß der Versicherte das nächstliegende Krankenhaus aufsuchen. Es ist nicht möglich, sich etwa mit einer Taxe oder mit einem Krankenwagen auf Kosten der Krankenkasse nach Oberhausen befördern zu lassen. Dies kann der Versicherte nur dann, wenn er genügend Geld hat, um derartige teure Transportkosten, die oft mehrere hundert Mark betragen, selbst zu zahlen.

Bei Auslandsreisen können ganz erhebliche Arzt- und Arzneikosten entstehen, die die Kasse leider nicht tragen kann, da eine Leistungspflicht der Krankenkassen nach den gesetzlichen Bestimmungen nicht gegeben ist. Bisher besteht lediglich ein Sozialversicherungsabkommen mit Österreich. Erkrankt ein deutscher Versicherter in Österreich, so erhält er Leistungen von der für seinen Aufenthaltsort zuständigen österreichischen Gebietskrankenkasse. Die Leistungen werden nach österreichischem Recht gewährt. Der Erkrankte wird wie ein österreichischer Versicherter behandelt. Auch hier ist es erforderlich, sich sofort von dem zuständigen österreichischen Versicherungsträger einen Behandlungs- bzw. Krankenschein zu besorgen, da sonst der Arzt den Versicherten als Privatpatienten behandelt. Die obigen Ausführungen gelten sinngemäß auch für die Familienangehörigen, soweit sie Anspruch auf Familienhilfe haben.

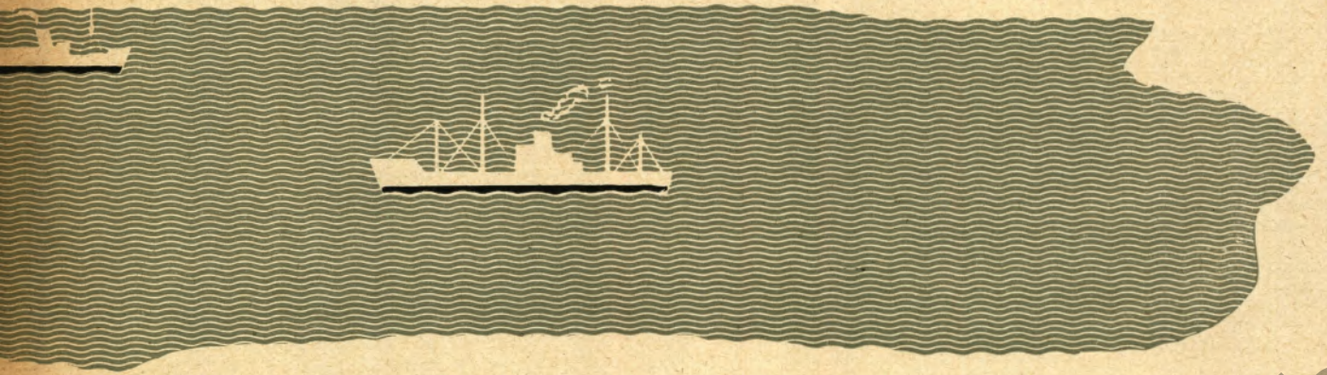
Ein weiteres Abkommen besteht zur Zeit noch mit Holland. Hier fehlen allerdings im Moment noch die Ausführungsbestimmungen, so daß es in der Praxis noch nicht angewandt werden kann.

In allen anderen Ländern ist ein Versicherungsschutz für Urlaubsreisende noch nicht gegeben. Es bleibt jedoch zu wünschen, daß im Rahmen der europäischen Verständigung im Laufe der Zeit weitere Sozialversicherungsabkommen mit anderen Ländern geschlossen werden.

Vowinkel

Werksbücherei Thomas Archiv

HOAG-Stahl auf den Weltmeeren



Es liegt in der Natur der Sache, daß der Stahl- und Walzwerker immer ein wenig im Hintergrund steht. Er liefert nun einmal nur das Vorprodukt; ihn lädt man nicht zum Brücken-Richtfest und auch nicht zum Stapellauf. Das ist durchaus kein böser Wille, man hält es eben so. Er sieht überhaupt nur selten, was etwa aus „seinem" Stahl, „seiner" Bramme, „seinem" Blech wurde. Wenn ein Werft-Arbeiter sonntags mit seinen Kindern in Blankenese spazieren geht, kann er sagen: Da, min Jung, der Motor-Tanker, der da stromab vorbeifährt, den hat dein Vater mitgebaut. Das halbe Achterschiff hat er zusammengeschweißt, und auch an den Aufbauten hat er bannig viel gearbeitet."

Sollte der Walzwerker mit seinem Jungen mal zufällig nach Hamburg kommen, sagt er im gleichen Fall höchstens dies: „Schau hin, Junge: der Pott, der da die Elbe hinabschwimmt, ist wahrscheinlich aus HOAG-Stahl gebaut. Vielleicht hat dein Vater gerade diese Grobbleche gewalzt, die jetzt die Außenhaut des Schiffes bilden. . ." Bei ihm ist eben immer ein „Vielleicht" dabei. Das ist sein gewisses Los. Er wird meist ein viel unpersönlicheres Verhältnis zum Produkt seiner Arbeit haben. Der Schlosser an der großen Brücke, der Monteur auf der Baustelle eines Funkturms oder Nieter und Schweißer auf der Werft, sie alle sehen ihr Werk zur endgültigen Form wachsen. Der Mann in unseren Stahl- und Walzwerken dagegen sieht nur das Vorprodukt. Und man hat nun einmal zu einem glühenden Rohblock oder einem Grobblech, das gerade auf dem Rollgang zur Schere läuft, ein anderes Verhältnis als etwa zu einer Brücke oder einer Maschine, an der man selbst mitgebaut. Dennoch führe ohne den Stahlwerker kein stählernes Schiff über die sieben Weltmeere, spannte sich kein Brückenbogen, schnaufte keine Lok über stählerne Schienen, stünde kein Hochhaus, flöge kein Flugzeug und liefe keine Maschine. All diese Dinge sind zu einem guten Teil auch sein Werk. Auch er hat ein Recht, stolz darauf zu sein.

Mit Windstärke 5—6 drücken Böen von der Nordsee her den Strom herauf, als wir an der „Teufelsbrück" aussteigen und auf das Fährboot warten, das uns hier von der Elbchaussee nach der Insel Finkenwerder übersetzen soll. Drüben liegt die „Deutsche Werft", einer der Großabnehmer für HOAG-Bleche. Anfang dieses Jahres ging ihr Name durch die gesamte Weltpresse. Die Meldungen besagten — im Ausland zum Teil in sensationeller Aufmachung — daß die „Deutsche Werft" 1953 mit einer von ihr abgelieferten Tonnage von 16 Schiffen und 153 424 Brutto-Register-Tonnen, entsprechend einer Tragfähigkeit von 219 068 t, wieder an der Spitze aller im Handelsschiffbau tätigen Werften der Welt steht! Eine deutsche Werft führt also trotz Demontage und anderer schwerster Anlauf-Hemmnisse wieder im Weltschiffbau; wie 1938.

Dort drüben bei der DW wollen wir einmal sehen, was aus unserem Stahl und unseren Grobblechen wird.

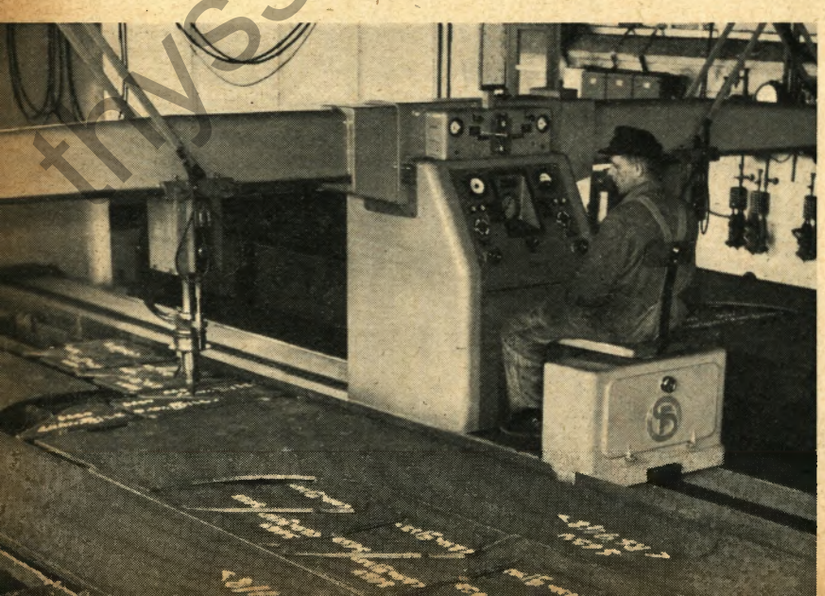
An Hallen und Hellingen vorbei wird man zu einem großen Lagerplatz geführt, auf dem unzählige Blechstapel liegen — Wind und Wetter preisgegeben —. Dem Walzwerker ist bei solchem Anblick ganz und gar nicht wohl. Wenn er etwa an seine sorgsame Walzarbeit und daran denkt, welche Mühe man sich macht, um eine gute Oberfläche zu erhalten, tut ihm das Lagern im Freien irgendwie weh. Das sind hier zwar Grobbleche, aber immerhin . . .



Doch der Schiffbauer lächelt nur und erklärt, daß die Bleche ganz bewußt hier draußen lagern. Sie dürfen ruhig ein wenig rosten. Die blaue Walzhaut muß erst einmal herunter, heißt es. Würde man die Bleche gleich nach der Lieferung verarbeiten und mit Mennige und Ölfarbe streichen, sähe so ein Schiff bald übel aus. Dann platzte die Walzhaut nämlich im Seegang ab und mit ihr Stück für Stück auch Mennige und Farbe. So wird erst einmal die Zunderschicht von den Grobblechen gelöst, entweder durch Oxydation oder neuerdings im Sandstrahlgebläse. Erst dann wird Mennige und Ölfarbe als Rostschutz aufgebracht. Die Gefahr des „Unterrostens", wie der Fachmann sagt, ist gebannt.

Eines Tages holt man hier einen Stapel Grobbleche ab und schneidet sie mittels Schweißflamme in die gewünschten Formen und Abmessungen. Doch geschieht dies nur selten in der Weise, daß man nach einer Schablone anreißt und dann von Hand mit dem Brenner schneidet. Dieses umständliche Verfahren wird nur noch in Ausnahmefällen angewandt. Die Mehrzahl der Bleche wird vielmehr auf einer Art Rollgang unter die Schneidmaschine geschoben, festgelegt und automatisch in

Zur Erläuterung unserer Bilder. Rechts: Blick auf eine Helling-Anlage der Deutschen Werft. Im Vordergrund der Vormontageplatz, wo die für den Bau benötigten Einzelteile, wie Schiffsbleche, Schmiedestücke usw., bereits montagefertig gerichtet werden. Der ganze Platz zwischen Wasser, Helling und Hallen wird von den Trageseilen der Krankatzen überspannt. Links: So werden in der Werkstatt die Einzelteile automatisch von der Schneidmaschine mittels Schneidbrenner aus dem Blech herausgeschnitten. Der Mann auf dem Kontrollstand beobachtet lediglich die Apparatur; die Maschine ertastet nach einer 1:100 verkleinerten Vorlage die zu schneidenden Formen. Mechanisierter geht's kaum noch.



thyssenkrupp Corporate Archives

die gewünschten Formen zugeschnitten. Die Schneidmaschine ist ein Gerät mit Schweißbrennern an langen Auslegearmen, die fototechnisch gesteuert werden. Das Steuergerät der Apparatur tastet von einer Glasplatte, die eine Zeichnung des herauszuschneidenden Teils im Maßstab 1:100 trägt, millimeterweise die gewünschte Form ab und steuert den Spezial-Brenner. Der Schweißer beobachtet an der Apparatur die Skalen und Kontrollgeräte und reguliert hin und wieder ein wenig. Im übrigen wird maschinell geschnitten.

Die zugeschnittenen Teile kommen zur Weiterverarbeitung in eine der riesigen Hallen, wo sie geputzt, geschrägt, gebohrt und gegebenenfalls warm bearbeitet werden. Denn meist müssen die Bleche ja auch gebogen werden; Schiffskörper sind nie eckig. Mit den aus den Spantenöfen — eine Art Glühöfen — kommenden Spanten (die Schiffsrippen) werden die vorbearbeiteten Platten in Vormontage zu einzelnen Bauelementen oder Sektionen zusammengefügt und erst dann als mehr oder weniger großes Bauteil zur Helling transportiert. Die Zeiten, da man auf dem Helgen (Bauplatz des Schiffes) vom Kiel her noch Spant für Spant montierte, sind längst vorbei. Die ältere Methode erforderte eine viel längere Bau- und Liegezeit, die bei Schiffen heutiger Größenordnung einfach nicht mehr rentabel ist. Die reine Bauzeit eines Schiffes auf dem Helgen (also bis zum Stapellauf), die bei einem 10 000-Tonner früher oft ein rundes Jahr ausmachte, beträgt jetzt ungefähr sechs Wochen! Dieser schier phantastisch anmutende Zeitgewinn ist allerdings nur durch Vormontage der einzelnen Teilstücke zu erreichen. So sieht man denn in den riesigen Hallen vor der Helling immer wieder Montage-Gruppen einzelne Bauelemente der späteren Schiffskörper zusammenfügen. Schon hier wird die Außenhaut an die tragenden Verbände geschweißt oder genietet, Doppelbodenteile entstehen, Hintersteven-Konstruktionen werden aneinandergepaßt, ja ganze Teile des Vor- oder Hinterschiffes sind schon deutlich in der Vormontage zu erkennen. Bauelemente bis zu 40 t Gewicht und Einzelkörper bis zehn und zwanzig Meter Länge entstehen also bereits fix und fertig in der Halle, ehe sie der Kran zur Endmontage am Schiffskörper auf dem Helgen abholt.

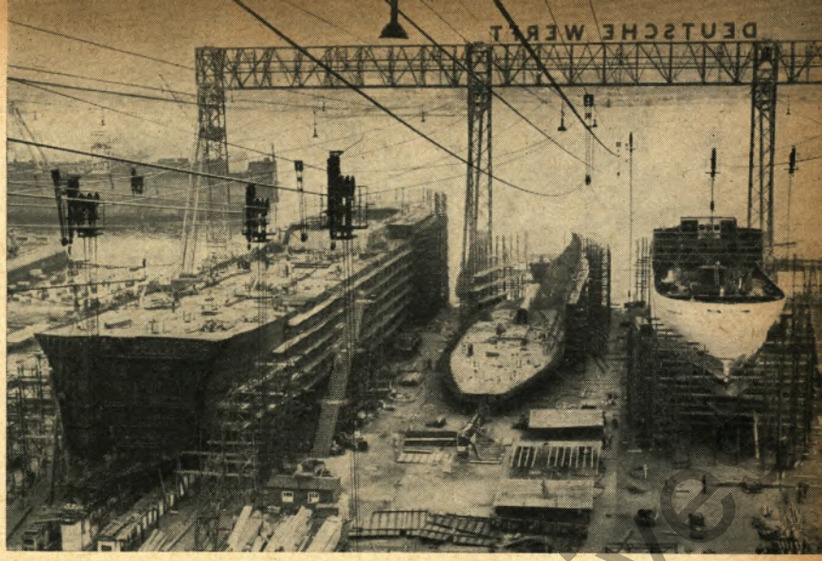
Draußen auf der Helling finden zwischen drei Riesen-Doppelportalen sechs Schiffe mittlerer Größe gleichzeitig Platz zur Endmontage. Der ganze Raum zwischen Wasser, Helling und Hallen wird innerhalb der Doppelportale von Trageseilen für Krankatzen überspannt. Auf den ersten Blick wirkt das Ganze fast wie ein Elektrizitätswerk. An diesem Gewirr parallel gespannter Seile hängen 24 Krankatzen mit einer Tragfähigkeit von je vier Tonnen, die von 12 Kranführerkabinen aus bedient werden können.

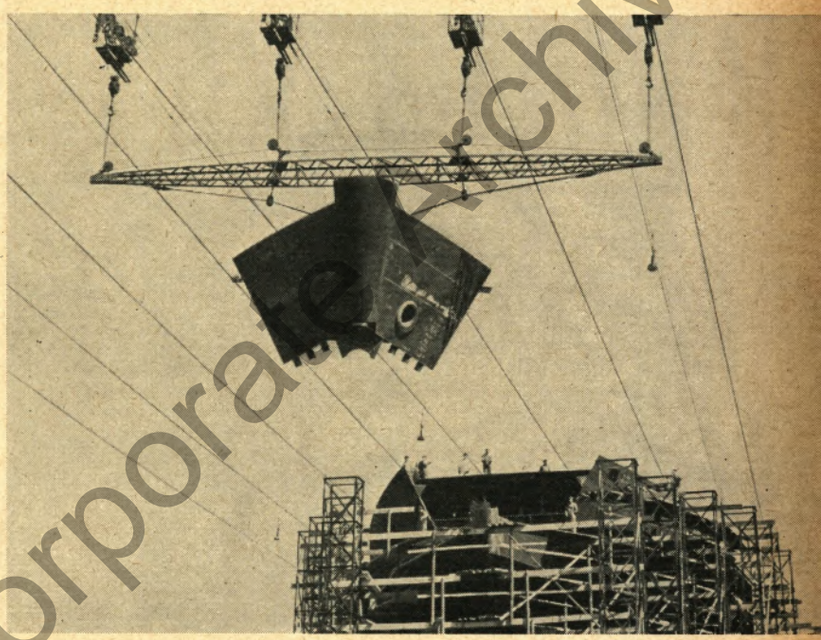
Wie es so auf einer Helling aussieht, davon vermitteln am besten die Bilder einen Eindruck. Auch hier wird im „Großeinsatz" gearbeitet. Ein Filigran unzähliger Stahlgerüste mit vielen Montagebühnen — etwa wie beim Bau eines Hochhauses — umgibt die emporwachsenden Schiffskörper. Ganze „Batterien" von Schweißumformern stehen beieinander, von denen die Leitungen zu den einzelnen E-Schweißern führen. Überall wird gehämmert, montiert, genietet und geschweißt. Mitte Juli lagen hier u. a. ein 32 000-Tonnen-Tanker auf den Helgen; ein zweiter Großtanker steht kurz vor der Fertigstellung. Allein das Gewicht der Bleche eines solchen Riesen beträgt runde 7 000 Tonnen.

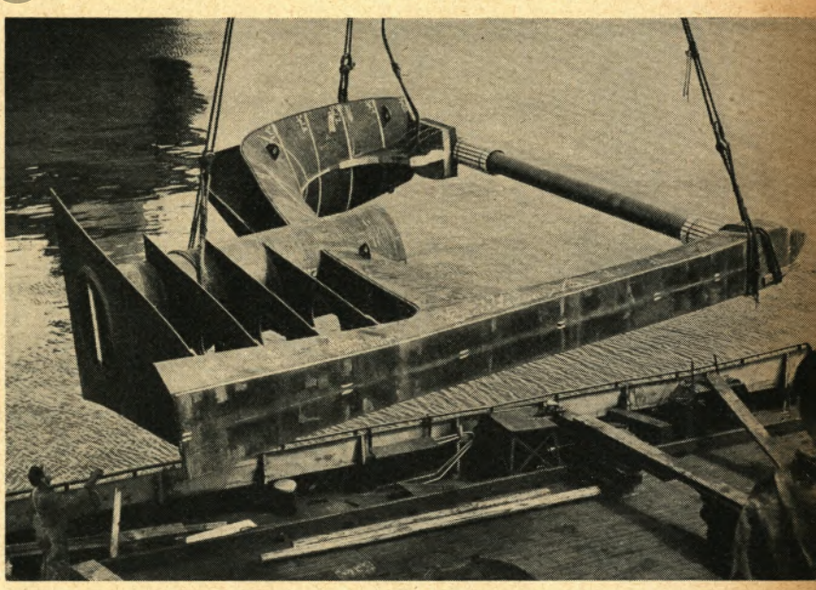
So ist die Schiffahrt, vor allem seit sie eiserne, stählerne Schiffe benutzt und seit sie sich nicht mehr der Menschenkraft und des Windes zum Antrieb bedient, mit der Welt des Stahls aufs engste verknüpft. Das Schiff aus Stahl galt der Welt einmal als Utopie. Das ist noch gar nicht so sehr lange her: erst vor hundert Jahren setzte sich das stählerne Schiff gegenüber dem Holzschiff langsam durch. Tatsächlich war der stählerne Schiffsleib insofern eine zweifelhafte Sache, als die Stähle des 19. Jahrhunderts nur geringe Widerstandsfähigkeit gegen die Korrosion hatten, gegen die Zerstörungen durch Rost und Salzwasser. Es kam immer wieder vor, daß Lecks entstanden, ohne daß dem Schiff etwas anderes passiert war als die Berührung mit dem Meerwasser — also mit seinem eigenen Lebenselement.

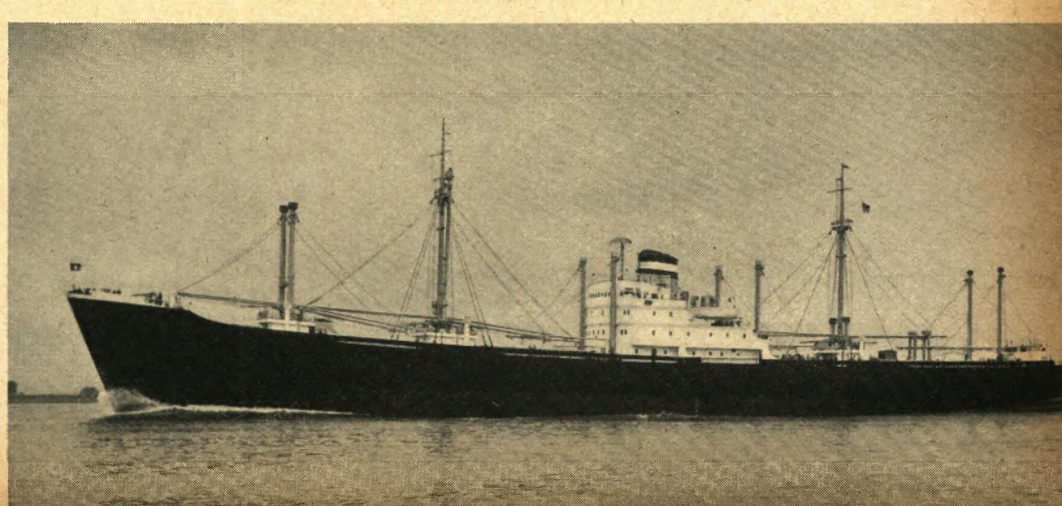
Eigentlich aber war es erst die Einführung schwerer Schiffsdampfmaschinen, die später, in den vierziger und fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, das hölzerne Schiff allmählich unmöglich werden ließ. Eine große Dampfmaschine mit ihren gewaltigen Bewegungsenergien, mit den fortgesetzten Erschütterungen durch Kolbengang und Schiffsschraube, konnte nicht mehr in ein Holzschiff eingebaut werden — nun mußte der Stahl als Helfer heran —. Er hatte ja inzwischen auch wieder Fortschritte gemacht; er war fester und zäher geworden, das Walzen starker Bleche hatte sich in raschem Tempo weiterentwickelt.

In einem großen Schiff steckt auf diese Weise eine ungeheure Menge Stahl. Die ganze Außenhaut, das ganze Skelett, dazu die Maschinerie, die riesenhafte Schiffswelle, die von der Mitte, von der Maschinenanlage, zum Heck führt und die Antriebskraft auf die Schraube überträgt, die Schraube selbst, das Ruder — Stahl überall! Was wäre der Schiffbau heute ohne Stahl? Das ist eine überflüssige Frage, denn es ist überhaupt nicht vorstellbar, was hier an die Stelle des Stahls treten sollte.









Die Fotos auf dieser Seite zeigen von oben nach unten: 1.: Stück für Stück wächst der gewaltige Schiffsleib. Links auf unserem Bilde entsteht ein Riesenfrachter, daneben zwei kleinere Hochsee-Einheiten in verschiedenen Bauzuständen. Sechs Schiffe mittlerer Größe finden hier gleichzeitig Platz zur Endmontage. 2.: Hier die Montage eines Vorschiff-Teils mit Ankerklüsen. Die Traverse darüber dient lediglich zum Vereinigen der Krankatzen, deren Einzeltragkraft sich entsprechend addiert. 3.: Ein vormontierter geschweißter Hintersteven von 45 t mit Ruderachse und Stevenrohr. Zum besseren Verständnis erscheint es angebracht, sich das ganze Montageteil „hochkant" vorzustellen. 4.: Nach dem Stapellauf: Die „Essen", ein Frachter, der 1953 für die Hapag gebaut wurde. Tragfähigkeit: 10 000 t; Geschwindigkeit: 17,5 Knoten, das sind über 30 km/Std.

Werft Archive Corporate

§ 37 . . . denn sie wissen nicht, was sie tun

Die Fußgänger nämlich, von denen hier die Rede sein soll. Der Unterschied zwischen Autofahrern und Fußgängern besteht nicht im Auto, sondern in der bedauerlichen Tatsache, daß auch der dümmste Autofahrer schon mal was von den Gesetzen gehört hat, die ihn betreffen; der Fußgänger aber, und sei er der klügste, in der Regel nicht Bescheid weiß. Doch die goldenen Zeiten, in denen immer der Autofahrer schuld war, wenn er mit einem Fußgänger zusammenstieß, gehen ihrem Ende entgegen. Es kommt heute vor, daß ein Fußgänger auf der Anklagebank sitzt, ja, daß er sogar verurteilt wird unter dem Paragraphen 37 der Straßenverkehrsordnung:

1. Fußgänger müssen die Gehwege benutzen.
2. Fahrbahnen und andere nicht für den Fußgängerverkehr bestimmte Straßenteile sind auf dem kürzesten Wege quer zur Fahrtrichtung mit der nötigen Vorsicht und ohne Aufenthalt zu überschreiten. Straßenkreuzungen mit bezeichneten Übergängen sind auf diesen, andere nur rechtwinklig zu den Fahrbahnen zu überschreiten. An Schranken-, Seil- und Kettenabsperrungen haben sich die Fußgänger innerhalb der Absperrungen zu halten.
3. Das Stehenbleiben an Straßenecken ist untersagt, wenn der Verkehr dadurch behindert oder gefährdet wird.
4. Die Vorschriften der Absätze 2 und 3 gelten nicht für Straßen, die für den Fahrzeugverkehr gesperrt sind.
5. Fußgänger haben die äußerste rechte Seite der Fahrbahn zu benutzen, wenn sie durch das Mitführen von Gegenständen den übrigen Fußgängerverkehr behindern oder gefährden können; sie haben dabei jedoch die nötige Rücksicht auf den Fahrverkehr zu nehmen.
6. Krankenfahrstühle und Kinderwagen, die ihrem Bestimmungszweck dienen, dürfen auf den Gehwegen geschoben werden.

Daß wir uns hier nicht mißverstehen: Es soll kein Öl ins Feuer gegossen werden, das ohnehin schon zwischen den Autofahrern und den Fußgängern brennt. Wir sitzen alle in einem Boot, und nichts wäre wünschenswerter, als daß endlich Friede herrsche auf den Straßen. Es sei eingestanden: Es gibt genug Rüpel und Dummköpfe unter den Kraftfahrern; der Führerschein und das eigene Auto machen niemanden zum Gentleman, wenn er ohne keiner ist. Doch muß man deutlich sagen: Ein Fußgänger wird in der Regel nur dann von der Polizei näher unter die Lupe genommen, wenn er in einen Unfall verwickelt wird. Ansonsten aber genießt er Narrenfreiheit, falls nicht gerade mal wieder eine Verkehrserziehungswoche auf dem polizeilichen Dienstkalender steht.

*

Wenn wir uns heute mit den Fußgängern und ihren gesetzlichen Pflichten beschäftigen wollen, so nicht, damit die Rauhbeins unter den Autofahrern im Falle eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger ihre deftigen Flüche auch noch juristisch untermauern können. Wir tun das nur, damit sie wissen, wann sie im Recht und wann im Unrecht sind.

Grundsätzlich gilt: Die Fahrbahn gehört dem Fahrverkehr. Jeder Fußgänger, der die Straße überquert, hat allen Fahrzeugen die Vorfahrt zu lassen. Als unlängst der Vorfahrt-Paragraph revidiert wurde, konnte man in einigen Zeitungen lesen, daß jetzt auch der Fußgänger, sofern er von rechts kommt, die „Vorfahrt" hat. Das ist Unsinn. Die Rechtsprechung verlangt heute — zumindest tendiert sie dahin — vom Fußgänger auf der Fahrbahn auch mehr Vorsicht. Die Gerichte kommen langsam davon ab, stets und ständig zu argumentieren: Du, Autofahrer, hast dein Fahrzeug eben nicht rechtzeitig zum Stehen bringen können, also bist du zu schnell gefahren, also bist du schuldig. Mit diesem Argument, das lange im Schwange war, kann man alles beweisen, auch die Schuld eines Fahrers, dem ein Kind plötzlich vom Gehweg in die Fahrbahn sprang. Heute gilt, daß die Geschwindigkeit der Sichtweite anzupassen ist, daß jemand also innerhalb der Strecke, die er übersehen kann, sein Auto zum Stehen kriegen kann.

*

Die Benutzung des Gehweges ist für die Fußgänger Pflicht. Die Fahrbahn dürfen sie nur in Ausnahmefällen beschreiten. Ein Kraftfahrer muß aber stets darauf gefaßt sein. Die überspannte Forderung von früher allerdings, nach der ein Kraftfahrer immer und überall damit rechnen müsse, daß ihm ein Fußgänger plötzlich in die Fahrbahn tritt, hat man weitgehend fallenlassen. Dem Fußgänger wird auferlegt, sich vor Beschreiten der Fahrbahn zu vergewissern, daß er dies ohne Gefahr tun kann. Doch die Rechtsprechung ist hier alles andere als einheitlich.

Trotz dieser Pflicht des Fußgängers zur vorherigen Vergewisserung verlangt man zum Beispiel vom Kraftfahrer, daß er nach der „Lebenserfahrung" immer damit rechnen müsse, daß zum Beispiel aus einer Gruppe von Leuten, die sich auf einem Gehweg unterhalten, plötzlich jemand den Fahrdamm betritt. So gibt es noch viele Widersprüche, und man kann nichts anderes tun, als stets auf alles gefaßt zu sein, und bumst es trotzdem mal, so kann man nur hoffen, einen Richter zu bekommen, der nicht leidenschaftlicher Fußgänger ist.

Es gibt keine gesetzliche Vorschrift, die besagt, wo Fußgänger zu gehen haben, wenn eine Straße keinen Gehweg hat. In diesem Fall dürfen sie die linke oder die rechte Straßenseite benutzen, das ist ihnen freigestellt, obwohl das Linksgehen, besonders bei Nacht, am zweckmäßigsten ist. Aber, wie gesagt, Vorschrift ist es nicht. Auch das Nebeneinandergehen von mehreren Fußgängern auf dem Fahrdamm ist nicht verboten, sofern für den unbehinderten Fahrverkehr genügend Platz verbleibt. In diesem Zusammenhang aber ist unlängst ein Urteil des Oberlandesgerichts Düsseldorf ergangen. Zwei Fußgänger, Mann und Frau, hatten nachts Arm in Arm die Mitte der Fahrbahn benutzt. Ein nachfolgendes Kraftfahrzeug riß den Mann zu Boden und verletzte ihn schwer. Seine Schadensersatzansprüche an den Fahrer wurden abgewiesen.

*

Das Gericht urteilte: „Ein grober Verstoß gegen die Verkehrsordnung ist schon allein damit gegeben, daß der Fußgänger mitten auf der Hauptverkehrsstraße gegangen ist. Er hatte dafür keinen zwingenden Grund. Selbst wenn der Gehweg rechts und links der Straße nicht gangbar gewesen sein sollte, so hätte der Kläger sich keineswegs den Verkehrsgefahren so stark aussetzen, sondern allenfalls am äußersten Rande des Fahrdamms gehen dürfen. Sein Verhalten muß daher als ganz besonders leichtsinnig bewertet werden. Der Kläger hätte sich selbst sagen müssen, daß bei der Dunkelheit und der nassen Straßenfläche die Sicht und die Fahrsicherheit der Kraftfahrer begrenzt waren und daß diese nicht ohne weiteres mit unbeleuchteten Hindernissen und Fußgängern auf der Fahrbahn zu rechnen brauchten." Auch das alte Reichsgericht hat schon geurteilt, daß ein beleuchtetes Fahrzeug für einen Fußgänger früher wahrnehmbar sei als umgekehrt und daraus eine erhöhte Sorgfaltspflicht der Fußgänger abgeleitet.

Ein schlechter Gehweg gibt einem Fußgänger auch kein Recht dazu, auf die Fahrbahn zu treten und dort seinen Weg fortzusetzen. Geht ein Fußgänger auf der äußersten, der Fahrbahn zugekehrten Seite des Gehwegs, so kann er sich dadurch bei einem eventuellen Unfall schuldig machen, es sei denn, die Fülle und die geringe Breite des Gehwegs machen dies notwendig; in diesem Fall hat der Kraftfahrer mehr Abstand zu halten.

*

Hat ein Fußgänger begonnen, die Fahrbahn zu überschreiten, so hat er dies ohne Aufenthalt zu tun. Schlimmstenfalls darf er stehenbleiben, wenn er befürchtet, vor einem des Weges kommenden Fahrzeug den Gehweg nicht mehr zu erreichen. Läuft er zurück oder schlägt er Haken, so kann diese Kopflosigkeit im Falle eines daraus resultierenden Unfalls seine Schuld begründen. Kraftfahrer sollen Fußgänger, die die Fahrbahn überqueren, grundsätzlich nur im Rücken passieren, um ihnen nicht den Weg abzuschneiden.

Ein Fußgänger macht sich der fahrlässigen Tötung schuldig, wenn sein verkehrswidriges Verhalten den Fahrer zwingt, plötzlich das Lenkrad herumzureißen, und wenn dadurch ein anderer getötet wird. Überhaupt macht sich jeder strafbar, der durch sein Verhalten einen Kraftfahrer zu plötzlichem Halten oder zum Ausweichen zwingt.



Zum Schutze der Fußgänger wurden in letzter Zeit an gefährlichen Straßenübergängen überall „Zebrastreifen" aufgemalt. Hier an der Gerichtstraße. Parole: „Erhaltet den Fußgänger!"

thyssenkrupp Corporate Archives

cand. Ing. Helmut Lenné:

Zwischen Walzenstraßen und Schriften des Horaz

Gedanken eines Werkstudenten zum Arbeitsschutz — Gegen Unfallteufel und Leichtsinn

Durch das große Verständnis, das die Werksleitung des Hüttenwerks Oberhausen den Werkstudenten und Praktikanten entgegenbringt, ist uns auch in diesem Jahre Gelegenheit gegeben worden, einen Teil unseres Studiengeldes selbst zu verdienen. Wir sind der Werksleitung dafür sehr dankbar. Ich glaube, wir Studenten können uns alle sehr gut vorstellen, daß zu dem Entschluß, uns, die wir von den Universitäten und Technischen Hochschulen kommen, eine Arbeitsmöglichkeit zu bieten, mehr als bloßes Verständnis gehört. Ist es doch immerhin ein Wagnis, einen jungen Mann, der bislang über den Schriften des Horaz oder des Xenóphanes gebrütet hat, an den Hochofen oder ins Stahlwerk zu stellen, und daran zu glauben, daß er sich zwischen Kränen, Gießwagen und Walzenstraßen mit der gleichen Sicherheit zurechtfindet, wie zwischen den Modi und Tempora seiner lateinischen oder griechischen Übersetzung.



„Auf die Frühstückspause brauchste wirklich nicht Deine Fürsorge um ihn auszudehnen!"

Das bedeutet auch, daß wir uns bemühen, ein Höchstmaß an Betriebssicherheit zu erreichen. Überall in den Betrieben lauern Unfallgefahren. Zu denken gibt die mir vom Arbeitsschutz vorgelegte Unfallvergleichsstatistik zwischen Werkstudenten und Hüttenwerkern. Die Unfallhäufigkeit der Werkstudenten liegt nämlich um ein Vielfaches höher als die der Stammbelegschaft.

Angesichts dieser Zahlen müssen wir Werkstudenten uns die Frage stellen: Wie können wir die hohe Zahl der Unfälle herunterdrücken? — Deshalb möchte ich versuchen, von meiner Warte aus einige Punkte zu berühren, die vielleicht mit zur Vermeidung der betrieblich verschiedenen Unfallgefahren beitragen können.

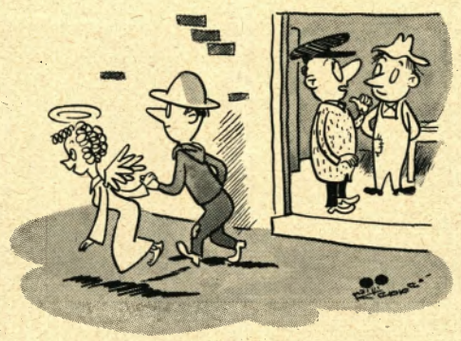
Wie wir bei unserer Einstellung gesehen haben, hat sich die Abteilung Arbeitsschutz unserer gleich angenommen, noch bevor wir unsere eigentliche Arbeitsstelle näher kennenlernten. Durch erfahrene Sicherheitsingenieure sind wir ermahnt worden und auch mit den auf die jeweiligen Betriebsverhältnisse abgestimmten Schutzeinrichtungen bekanntgemacht worden. Wie ich mich selbst überzeugen konnte, ist in dieser Hinsicht gerade im Hüttenwerk Oberhausen viel Neues erprobt und entwickelt worden: Staubmasken, Sicherheitsschuhe, moderner Strahlungsschutz, also sozusagen, bis auf den Schutzengel alles auf Lager.

In der Regel ergeben sich für uns zumeist betriebsfremde Werkstudenten Unfälle aus dem Zusammentreffen unübersichtlicher Betriebssituationen, bei denen weniger Erfahrene schnell zu unüberlegtem Handeln verleitet werden. Es ist also unbedingt erforderlich, örtlich genau Bescheid zu wissen und den Arbeitsprozeß so zu kennen, daß man im richtigen Moment den richtigen Handgriff tut. Auf jeden Fall ist es immer vorteilhaft, sich in den Betrieben an einen betriebskundigen Arbeitskollegen zu halten, der dem Neuling gerne entsprechende Verhaltungsmaßregeln gibt.

Wesentlich zur Vermeidung von Unfällen ist, daß man die gleichen Schutzeinrichtungen in Anspruch nimmt, wie die alten einsichtigen Arbeitskollegen es tun. Mit kurzer Lederhose und Sandalen kann man eben nicht am Hochofen oder Konverter arbeiten, um Meßstangen auszuwechseln, oder bei Arbeiten auf der Gichtbühne muß man eben ein Draeger-Gerät benutzen. Oft mag sich das Arbeiten mit einem Atemschutzgerät als etwas unbequem erweisen, aber eine Gasvergiftung soll auch keine angenehme Sache sein.

Hinzu kommt, daß man sich auch auf die zu erledigende Arbeit konzentriert. Fachsimpeleien mit Kollegen über statische oder dynamische Bilanz, über praktische Geburtshilfe oder das Corpus juris vertragen sich nicht mit auf Verantwortung eingestellter Arbeit im Betrieb. Man kann nicht eine Arbeit für das verantwortlich machen, was man durch sein eigenes Verhalten verschuldet hat. Für „Safety first" hat man in erster Linie selbst zu sorgen. Ein Student der Ingenieur-Wissenschaften, sei es z. B. des Maschinenbaues oder der Elektrotechnik, wird sich möglicherweise im Betrieb schneller zurechtfinden als ein Kommilitone der geisteswissenschaftlichen Fakultäten, nach kurzer Eingewöhnungszeit wird er sicherlich schon bald in der Lage sein, leichtere Reparaturarbeiten selbständig auszuführen. Man kann sagen, daß es ihm darauf ankommt, neben dem zu verdienenden Geld für das nächste Semester auch möglichst viel praktische Erfahrung auf dem Gebiete seines zukünftigen Berufes zu sammeln. Für einen solchen Werkstudenten ist die Unfallanfälligkeit geringer als für einen, dem die ganze Materie völlig fremd ist. Einem künftigen Maschinenbauingenieur wird es kaum passieren, daß er an laufenden Maschinen montiert, Werkstücke mit der Hand auf dem Bohrtisch festzuhalten versucht, beim Arbeiten mit Hebezeugen Eisen auf Eisen ansetzt oder mit Öl an eine Sauerstoff-Flasche kommt, und beim Autogenschneiden wird er prüfen, ob Wasser in der Vorlage der Azetylenanlage ist.

Für alle Studenten, die während der Ferien in den Betrieben beschäftigt sind aber gilt die Notwendigkeit, in erster Linie auf die Vermeidung der „gemeinen Unfallgefahren" zu achten. Die Sicherheitsingenieure des Werkes haben uns hierauf zur Genüge hingewiesen, weiterhin aber sollte man unbedingt die Ratschläge befolgen, wenn sie Meister und Vorarbeiter sowie die älteren Kollegen an den Arbeitsplätzen erteilen. Es liegt bei jedem einzelnen persönlich, seine Umsicht und Vorsicht in allen Situationen zu beweisen und so das Vertrauen der Betriebsleitung zu rechtfertigen. Der Werksleitung wollen wir zeigen,



„In den ersten Tagen gaben wir jedem Werkstudenten einen eigenen Schutzengel mit!"

daß wir unsererseits bemüht sind, nicht nur die uns gestellten Aufgaben zu erfüllen, sondern auch so zu verrichten, daß andere und wir selbst keinen Schaden nehmen.

Die Heimat bleibt unvergessen

„Vor fünf Jahren hatte ich noch allerhand Sorgenfalten", gesteht unumwunden der Apparatewärter Hugo Schroeter. „Aber inzwischen sind aus den Sorgenfalten wieder waschechte Bügelfalten geworden."

Kunststück: Hugo Schroeter ist in seiner ostpreußischen Heimat Allenstein viele Jahre lang selbständiger Schneider gewesen. Er hat sich einst wohl kaum träumen lassen, daß er mit 40 Lenzen mal Nadel und Schere aus der Hand legen werde. Aber als seine in Oberhausen ansässigen Geschwister ihn 1949 auf die Chance im Hüttenwerk aufmerksam machten, hat er nicht lange philosophische Überlegungen angestellt, sondern beherzt zugegriffen.



Diesen guten Griff hat er nicht eine Minute bereut. „Ist ja auch Jacke wie Hose", argumentiert der Schneider Hugo Schroeter, „wie man seine Familie ernährt. Hauptsache, die Arbeit schmeckt."

Wer heute Hugo Schroeter vom Schaltraum aus Winderhitzer bedienen sieht, findet, daß der einstige Schneider „schneidig" seines Amtes in der Eisenhütte waltet. Und auch darin sind sich alle Arbeitskollegen einig: Diesem Schneider kann keiner was am Zeuge flicken; denn Hugo Schroeter ist Kamerad unter Kameraden und erfüllt nach Kräften jeden Wunsch.

Ein bedeutsamer Wunsch freilich wird sich vorläufig nicht erfüllen lassen, ein Wunsch, den seine drei Kinder fast täglich an seine Ohren und sein Herz herantragen: „Papa, zeig' uns doch mal endlich Deine Heimat, von der Du uns immer so gern und so schwärmerisch erzählst!"

Ja, und dann wird Hugo Schroeter immer etwas verlegen und sehr nachdenklich — und eine neue schöne Erinnerung muß herhalten und den Kindern die Reise nach dem unvergeßlichen Allenstein ersetzen.

Industriekultur Archives



VORSICHT explosiv

Seitdem im Martinwerk das Öffnen der Ofenlöcher beim Abstich durch „Aufschießen" erfolgt, ist es für uns unbedingt wichtig, über Sprengstoffe und die damit in Zusammenhang stehenden Gesetze und Verordnungen Bescheid zu wissen. Aus diesem Grunde nahm Gustav Hoppe, ein Sicherheitsingenieur der Abteilung Arbeitsschutz — in diesen Tagen in Siegen an einem sprengtechnischen Lehrgang teil. Die Ausführungen, die er uns hierüber zur Verfügung stellt, werden bestimmt alle interessieren.

Wenn man das Wort Sprengstoff hört, denkt man im allgemeinen an Krieg und Zerstörung mit ihren unangenehmen Begleiterscheinungen oder vielleicht auch an Attentate auf politisch exponierte Persönlichkeiten. Aber auch für durchaus friedliche Zwecke wird Sprengstoff in erheblichem Maße verbraucht. Schon aus rein wirtschaftlichen Gründen kann in vielen Gewerbezweigen auf die Verwendung von Sprengstoff nicht mehr verzichtet werden.

Im Altertum schon haben die Chinesen sich recht brauchbarer Explosionsstoffe bedient. Als Erfinder des Schießpulvers aber wird meist der Freiburger Mönch Berthold Schwarz genannt. Der Sage nach hat er in einem Mörser Salpeter, Kohle und Schwefel gestampft und einen Stein darauf gelegt. Als er zufällig in der Nähe des Mörsers Feuer schlug, fiel ein Funke in den Mörser, entzündete das Gemisch und schleuderte den Stein mit großer Kraft in die Höhe.

Chemiker aller Länder hat es immer wieder gereizt, an der Entwicklung von brauchbaren Sprengstoffen zu arbeiten. Im Jahre 1847 gelang es dem Professor Ascanio Sobrero, das Nitro-Glyzerin zu erfinden. Aber bereits im gleichen Jahre zerstörte eine gewaltige Explosion sein Laboratorium in Paris. Diese Explosion gab Veranlassung, eine Warnung an alle Chemiker der Welt zu richten, sich mit dieser gefährlichen Flüssigkeit nicht mehr zu befassen. Aber der Forschungsdrang ließ sie trotzdem nicht ruhen. In Frankreich, England, Italien, der Schweiz, Deutschland und Schweden wurde weiter experimentiert. Einen entscheidenden Schritt ging es weiter, als im Jahre 1859 der schwedische Chemiker Alfred Nobel das Nitro-Glyzerin für industrielle Sprengarbeiten nutzbar machte. Aber auch seine Fabrikanlage in Helenenborg in Schweden flog fünf Jahre später bei einer Explosion in die Luft. Mit zäher Energie und unermüdlichem Arbeitseifer ging er daran, in der ganzen Welt — auch in Deutschland — Sprengstoffabriken zu bauen. Diese Werke brachten ihm ein riesiges Vermögen ein, so daß er im Jahre 1895 mit 32 Millionen Kronen den Fonds für den Nobelpreis stiften konnte, der seit 1901 jährlich an hervorragende Forscher verliehen wird.

Schwere Strafen werden angedroht

Die zumeist heute in der Industrie angewandten Sprengstoffe sind Ammon-Salpeter-Sprengstoffe. Sie sind, im Gegensatz zu Dynamit oder Pulversprengstoff, handhabungssicher, d. h. sie sind wenig emptindlich gegen Schlag, Stoß, Reibung und Funken. Ja, sie sind sogar im allgemeinen unempfindlich gegen Feuer. — Aber dennoch sind auch diese Sprengstoffe in der Hand des Laien oder Unbefugten gefährlich! Es muß dafür gesorgt werden, daß Unbefugte und nicht fachlich geschulte Personen nicht in Besitz von Sprengstoffen gelangen und erst recht, daß sie ihn nicht für irgendwelche Zwecke verwenden. Bereits im Jahre 1884 wurde daher das „Reichsgesetz gegen den gemeingefährlichen und verbrecherischen Gebrauch von Sprengstoffen" erlassen. Dieses Gesetz enthält Anordnungen über die Herstellung, den Verkauf, den Bezug, die Lagerung, Beförderung und Verwendung von Sprengstoff. Es enthält ferner die Strafen, die bei Vergehen gegen dieses Gesetz verhängt werden müssen. Diese Strafen sind sehr hart. Auch bei Fahrlässigkeit gibt es keine Geldstrafen, sondern ausschließlich Gefängnis. Die Mindeststrafe bei Sprengstoffvergehen ist drei Monate Gefängnis. Bei vorsätzlichen Vergehen kann auf lebenslänglich Zuchthaus erkannt werden.

Die Wirkung der einzelnen Sprengstoffe ist verschieden. Sie ist abhängig von der Art und Menge des Sprengstoffes, sowie von seiner Verteilung und Anbringung und besonders auch vom Sprengobjekt und von der Verdämmung der Ladung. Die zur Sprengung eines Objektes erforderliche Menge Sprengstoff läßt sich genau berechnen. Durch geschickte Anbringung der Ladung kann man den Erfolg vorausbestimmen, wie z. B. beim Sprengen von Schornsteinen, wo man genau festlegen kann, in welche Richtung und in welchen engen Begrenzungsraum der Schornstein fallen soll.

Die zertrümmernde Wirkung

Wie entsteht nun überhaupt beim Sprengstoff seine zertrümmernde Wirkung und wie wird er zur Detonation gebracht? Wie schon erwähnt, lassen sich im allgemeinen handhabungssichere Sprengstoffe nicht durch Schlag, Stoß, Reibung, Funken oder eine Flamme zur Detonation bringen. Es bedarf hierzu einer Sprengkapsel mit einem sehr empfindlichen Knallsatz. Durch einen Feuerstrahl, ausgelöst durch eine Pulverzündschnur oder elektrisch wird der Knallsatz der Sprengkapsel zur Detonation gebracht, wobei eine Hitze von 3500 bis 4000 Grad auftritt. Diese Detonation überträgt sich mit einer Geschwindigkeit von 4000 — 7000 m/sec auf den gesamten Sprengstoff und bringt diesen ebenfalls zur Detonation. Bei dieser Detonation wird der Sprengstoff gasförmig. Bei einem Temperaturanstieg bis zu 4000 Grad wandelt sich, je nach Sprengstoffart, 1 kg Sprengstoff in ca. 900 Liter Gas um. Durch die schlagartig freiwerdende enorme Gasmenge entsteht im Sprengobjekt ein spezifischer Druck bis zu 10 000 kg/cm², durch den das Sprengobjekt auseinandergerissen und zertrümmert wird. Je größer die Detonationsgeschwindigkeit eines Sprengstoffes ist, um so größer ist seine Brisanz, d. h. seine zertrümmernde Wirkung.

In Deckung begeben

Alle Personen, die beruflich mit Sprengstoff zu tun haben, tragen eine große Verantwortung vor sich selbst und dem Gesetz. Das Gesetz verlangt aus Sicherheitsgründen eine strikte Erfüllung aller Vorschriften. Wie genau diese Vorschriften zu erfüllen sind, mag ein Beispiel zeigen. Bei allen Sprengarbeiten muß, wenn keine Schutzbunker zur Verfügung stehen, die Entfernung von 300 Meter eingehalten werden, in der sich beim Sprengen niemand aufhalten darf. Kürzlich wurde bei einer Sprengung in einem Steinbruch ein Arbeiter, der sich 290 Meter von der Sprengstelle aufhielt, durch Sprengstücke verletzt. Der Sprengmeister wurde wegen Nichteinhaltung der Vorschriften mit Gefängnis bestraft. Wenn also irgendein Sprengsignal ertönt, sollte man schon aus eigenen Sicherheitsgründen sich weit genug vom Sprengobjekt entfernen. Neugierde hat schon mancher mit dem Tode bezahlen müssen.

Martinwerker können beruhigt sein

Alles nach menschlichem Ermessen Mögliche wird getan

In Heft 11/54 haben wir im Rahmen des Bildberichtes „Panzerfaust im Stahlwerk" bereits auf die in den Martinwerken eingeführte Neuerung, das „Aufschießen der Ofenöffnungen" hingewiesen. In den folgenden Zeilen gibt Regierungsgewerberat Dipl.-Ing. Zweiling einige Hinweise in bezug auf die Sicherheitsmaßnahmen. Außerdem entkräftet er die Gerüchte, wonach durch die Einlagerung der Sprengladungen eine Gefahr für die Belegschaft des Martinwerkes heraufbeschworen worden sein soll.

In der Technik gibt es keinen Stillstand. Diese Erkenntnis wird jeder gewinnen, der jahrzehntelang in einem Betrieb arbeitet. Jede Werksleitung muß, um konkurrenzfähig zu bleiben, mit den Neuerungen mitgehen. Als erstes deutsches Hüttenwerk wurde jetzt in Oberhausen das Aufschießen von Martinofenlöchern durch Sprengladungen eingeführt. Bis vor 30 Jahren wurde diese Arbeit allgemein mit Stange und Vorschlaghammer ausgeführt, eine Arbeit, die von dem Ausführenden ungeheure Körperkräfte erforderte. Dann kam das jetzt noch übliche Sauerstoff-Abstechen. Demgegenüber begann man vor einigen Jahren in Amerika mit einem völlig neuen Verfahren. Danach wird das Abstichloch durch Einsatz einer Sprengladung, dem sogenannten „Jet Tapper", (wörtlich ins Deutsche übertragen „Strahl-Abzapfer" oder „Strahl-Abstecher") geöffnet. Dieses Verfahren gewährleistet einen einwandfreien, sauberen und raschen Abstich ohne schwere körperliche Arbeit. Ferner fließt der Strahl von Anfang an in gleichmäßigem, vollem Strom.

Im folgenden sollen nun kurz die Fragen beantwortet werden, ob bei der Sprengung Arbeitskollegen gefährdet werden und ob auch wirklich alles zum Schutze der Martinwerker geschehen ist.

Dieser „Jet Tapper" ist eine kleine Sprengladung, die ausschließlich für den genannten Zweck entwickelt ist. Sie besteht aus zwei Unzen, d. h. 56 Gramm eines verhältnismäßig unempfindlichen Sprengstoffes in einer Bakelitkapsel. Durch einen fest umgebenden Isolierkörper ist die Gewähr gegeben, daß die Sprengladung nicht sofort beim Einsetzen durch die Hitze des Abstichloches zerstört wird, sie hält ihr vielmehr mindestens 3 Minuten stand.

Um die Detonation herbeiführen zu können, bedarf es eines Spezialzünders, der mit zwei Anschlußleitungen geliefert wird. Der dritte Bestandteil des „Jet Tapper" ist ein langes Papprohr, das nur den Zweck hat, ein vorzeitiges Zerstören der Zuleitung zu verhindern. Die Einzelteile des „Jet Tapper" werden in einem Bunker aufbewahrt, der in allen Punkten der Sprengstofflagerverordnung entspricht, was bei einer Abnahme des Lagers durch Polizei und Gewerbeaufsicht festgestellt wurde. Drei Belegschaftsmitglieder, von denen einer Lagerverwalter ist, haben durch Ausstellung eines dementsprechenden Sprengstofferlaubnisscheines die Erlaubnis bekommen, die Zusammensetzung der drei Einzelteile des „Jet Tapper" vorzunehmen, und zwar geschieht dies im Tageslager am Ende der Martinwerksbühne. Wenn man bedenkt, daß vorgeschrieben ist, daß hier höchstens 24 fertigmontierte „Jet Tapper" aufbewahrt werden dürfen, kann man ermessen, daß keine Gefahr für darüber- und danebenliegende Räume besteht, da es sich um insgesamt 24 × 56 g = 1,3 kg Sprengstoff und 24 Sprengkapseln handelt. Aus diesem Lager dürfen nur weitere acht Belegschaftsmitglieder, die durch einen Sprengstofferlaubnisschein berechtigt sind, die Abstichladungen, über die genau Buch geführt werden muß, entnehmen.

Beim Sprengen selbst ist es natürlich erforderlich, daß alle vor und hinter dem Ofen Tätigen die bezeichnete Gefahrenzone bei Ertönen des Signals verlassen. Ein weiteres Verbleiben und Neugierde sind fehl am Platze. Auch das die Sprengladung auslösende Belegschaftsmitglied muß sich vorher in Sicherheit bringen.

thyssenkrupp Corporate Archives

HOAG-CHRONIK

Werk Oberhausen

Geburten:

Am 28. 5.: Gerhard Theiler, Sohn Friedhelm
am 20. 6.: Hans Beres, Sohn Norbert
am 29. 6.: Gerhard Schmidt, Sohn Rainer
am 30. 6.: Fritz Wermann, Sohn Horst; Wilhelm Bierschenk, Tochter Ingrid; August Lupp, Tochter Ulrike
am 3. 7.: Josef Henkel, Tochter Iris; Wilhelm Prinz, Tochter Annegret
am 5. 7.: Hubert Scherer, Tochter Cornelia; Lothar Welz, Sohn Winfried
am 6. 7.: Josef Falkenberg, Tochter Iris
am 7. 7.: Klaus Spychai, Sohn Klaus-Peter; Helmut Groen, Sohn Helmut
am 9. 7.: Josef Krebs, Tochter Renate; Hans Dinges, Sohn Werner; Theodor Luft, Sohn Jürgen; Franz Recnik, Sohn Ralf
am 10. 7.: Karl Pramann, Sohn Wilfried
am 11. 7.: Josef Klemm, Sohn Hans-Joachim; Artur Schneider, Sohn Frank; Paul Eiserlo, Sohn Wolfgang
am 12. 7.: Karl Schmidt, Sohn Karl-Heinz; Theodor Holzum, Tochter Christa
am 14. 7.: Albert Bartoldus, Sohn Klaus; Otto Herz, Tochter Marion; Josef Meyer, Tochter Ulrike; Fritz Landers, Sohn Armin
am 15. 7.: Bruno Sowinski, Tochter Barbara; Karl-Heinz Kusenberg, Tochter Angelika
am 16. 7.: Bernhard Pflips, Sohn Werner
am 18. 7.: Johann Stein, Tochter Rita
am 19. 7.: Erich Bärenwald, Sohn Horst
am 20. 7.: Hermann Bolten, Tochter Marion
am 21. 7.: Heinz Schmitz, Sohn Rolf
am 23. 7.: Wilhelm Gersch, Tochter Margret; Heinz Weinem, Sohn Axel; Friedrich Ballmann, Sohn Rainer
am 25. 7.: Günter Leggewie, Sohn Wolfgang; Johann Striemann, Sohn Norbert; Artur Wördehoff, Tochter Cornelia und Sohn Ottmar
am 27. 7.: Franz Grond, Sohn Werner; Hans Breil, Sohn Wilfried
am 28. 7.: Heinz Ostarek, Sohn Hans-Jürgen; Kurt Queda, Tochter Ingelore
am 30. 7.: Rudolf Rauschenberg, Tochter Irmgard
am 31. 7.: Günter Schürmann, Tochter Gabriele; Franz Grewe, Tochter Brigitte; Johannes Rampe, Sohn Manfred
am 1. 8.: Benno Remmen, Tochter Dagmar

Eheschließungen:

Am 4. 6.: Walter Hoffmann mit Brunhilde Hermann
am 19. 6.: Walter Karlsen mit Helga Elfriede Pook; Klaus Pöller mit Ursula Göbel
am 26. 6.: Hermann Voßkühler mit Waltraud in der Beeck
am 2. 7.: Paul Piosek mit Eugenie Möller
am 3. 7.: Horst-Karl Kempa mit Johanne Conrads; Heinz Hegenberg mit Christel Schober; Werner Stürznickel mit Elisabeth Mammitzsch; Theodor Zirwes mit Christine Kilian; Anton Schneider mit Lucie Pupke; Erich Grendka mit Lieselotte Spiegelhoff; Johann Hoffmann mit Anna Krampe
am 5. 7.: Heinz Macek mit Anneliese von der Gathen
am 8. 7.: Walter Scholz mit Marianne Verhufen
am 10. 7.: Heinz Oelmann mit Hedwig Pröpper; Josef Kozlik mit Maria-Anna Gerhards; Kurt Hartung mit Ingrid Klein
am 14. 7.: Jakob Schumacher mit Emma Brauckmann
am 16. 7.: Herbert Hensler mit Lieselotte Karlisch; Heinz Nauß mit Christel Langheit
am 17. 7.: Aloysius Moszka mit Renate Kubiak; Johannes Lukowiak mit Anna Gregull; Werner Jung mit Erna Peschel; Heinz Hilgers mit Wilhelmine Schneider
am 22. 7.: Karl Schröder mit Maria Baumann
am 24. 7.: Erich Gerber mit Cäcilie Schmidt; Günter Niesenhaus mit Elisabeth Kober; K.-Heinz Stange mit Gertrud Herweg; Bernhard Krüger mit Ilse Fahsbender
am 31. 7.: Josef Versin mit Johanna Lüngen

Werk Gelsenkirchen

Geburten:

Am 28. 6.: Ernst Steffen, Sohn Ernst
am 10. 7.: Reinhard Keer, Tochter Hildegard
am 11. 7.: Kurt Stobbe, Tochter Angelika
am 16. 7.: Hans Kruggel, Sohn Gerhard
am 22. 7.: Wilhelm Grewe, Tochter Magdalene
am 31. 7.: Harry Müller, Sohn Peter

Eheschließungen:

Am 1. 6.: Werner Klemin mit Johanna Fiedler
am 15. 6.: Josef Kopitzki mit Christel Neidenberger
am 2. 7.: Willi Jonick mit Erika Mohrenz
am 19. 7.: Kurt Kopitzki mit Anneliese Borowski
am 22. 7.: Franz Pichler mit Herta Zimmermann

Unsere Jubilare im Juli

Werk Oberhausen

50jähriges Dienstjubiläum:

Michael Fohr, Handlungsbevollmächtigter
Hermann Winken, Zugmelder

40jähriges Dienstjubiläum:

Wilhelm Drachenberg, Walzendreher
Josef Forster, Zugmelder
Leo Kerz, Bodenbrenner
Hermann Kessler, Maschinist
Bernhard Lansmann, Zugmelder
Theodor Schröder, Bahnhofsvorsteher
Theodor Uphoff, Schlosser

25jähriges Dienstjubiläum:

Johann Busch, Walzer
Alfred Gutsfeld, Elektriker
Heinrich Haubrich, Brenner
Josef Illigen, Vorarbeiter
Wilhelm Keienburg, 1. Verputzer
Heinrich Knickenberg, Lokomotivführer
Otto Kretschmer, Kranführer
Heinrich Krones, Ofenmaurer
Bernhard Lemm, Modellschreiner
Josef Pompe, Schlosser
Friedrich Westerheide, Verlademeister
Anton Wieseler, Schlackenlader
Siegfried Wilangonski; Schlackenlader
Johann Wintjes, Gruppenführer

Werk Gelsenkirchen

40jähriges Dienstjubiläum:

August Kieselbach, Maschinensteller
Wilhelm Renneberg, Drahtzieher

Ein herzliches Glückauf!

SIE GINGEN VON UNS

†

Am 27. 6.: Josef Kaczmarek, Pensionär
am 1. 7.: August Fabry, Pensionär
am 4. 7.: Heinrich Felske, Pensionär
am 8. 7.: Josef Laß, Waschraumwärt. Heinrich Müller, Pensionär (Betriebsdirektor Hochofenbetrieb)
am 11. 7.: Gerhard Kämpchen, Pens.
am 15. 7.: Peter Lobüscher, Pensionär
am 20. 7.: Matthias Marmann, Pens.
am 21. 7.: Jakob Stienen, angel. Maurer
am 24. 7.: Johann Tenbusch, Pensionär
am 31. 7.: Josef Pieper, Rangierer

EHRE IHREM ANDENKEN!

thyssenkrupp Corporate Archives



„Hat Papa den auch aufgeblasen?"



„... und oben auf den Kuchen noch Schokoladenguß."

Pack die Badehose ein

Gezeichnet von CURT CERNY



„Natürlich, Gertrud mit einem Anderen, ab morgen lern ich aber schwimmen!"



„Wie herrlich braun Sie sind."



„Aber leider nur stellenweise, ich arbeite viel in meinem Kleingarten."



Schon ganz schön für'n Anfang Fritz, wenn du so weitermachst kriegt Herbert Klein noch Konkurrenz!"

thyssenkrupp Corporate Archives