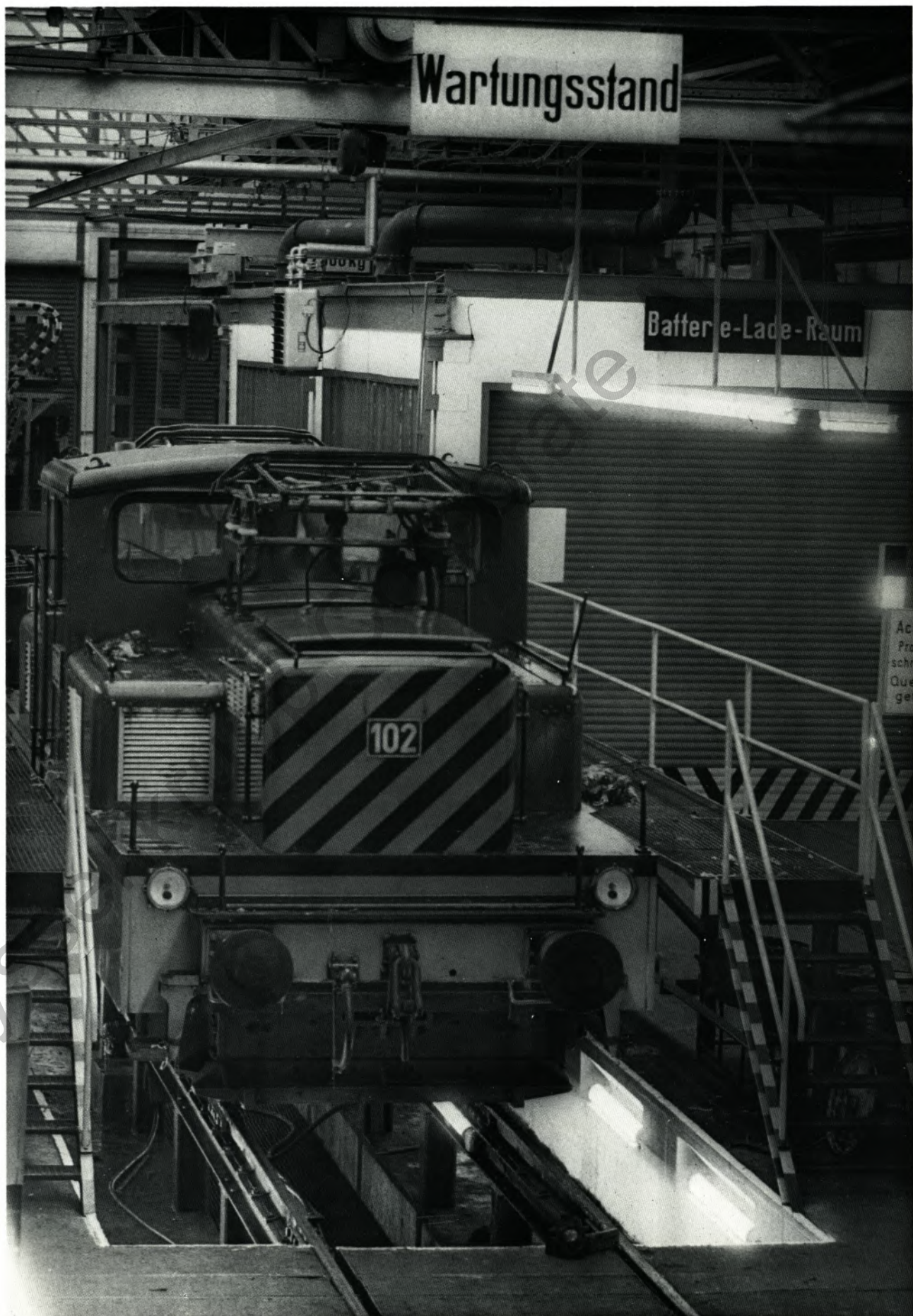




Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter!

Wir stehen nun bald am Ende eines arbeits- und ereignisreichen Jahres. Die weltweite Stahlnachfrage brachte unseren Gesellschaftern einen hohen Beschäftigungsgrad und führte naturgemäß auch bei uns zu steigenden Anforderungen und Leistungen. Der Gemeinschaftsbetrieb hat mit allen Mitarbeitern erneut seine Beweglichkeit unter Beweis gestellt, wofür jedem einzelnen zu danken ist. Nur wenn wir so wie bisher letztlich alle an einem Strick ziehen, werden wir auch die Zukunft meistern. Die wirtschaftliche Entwicklung nimmt in den verschiedenen Branchen und Nationen inzwischen einen recht unterschiedlichen Verlauf. Es vermag daher niemand zu sagen, was uns das neue Jahr bringt. Um so mehr gilt es, für das was auf uns zukommt gerüstet zu sein. Mit unserem Dank an alle Belegschaftsmitglieder für ihren Einsatz in den zurückliegenden zwölf Monaten verbinden wir herzliche Grüße und die besten Wünsche zu den kommenden Festtagen und zum bevorstehenden Jahreswechsel, die auch ihren Angehörigen, unseren Pensionären und den Freunden unseres Unternehmens gelten.

Die Geschäftsführung

Christophers

Sieverling

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Ein Jahr geht zur Neige, welches von einer Hochkonjunktur in der Stahlindustrie gekennzeichnet war. Als Verkehrsbetrieb dieser Branche, wurden an den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen hohe Anforderungen gestellt. Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen gebührt der Dank, daß Sie die an Sie gestellten Aufgaben bewältigt haben. Der Betriebsrat stellt bedauernd fest, daß noch zu viele Belegschaftsmitglieder bei ihrer Leistungserbringung durch einen Unfall körperlichen Schaden erlitten. Im neuen Jahr die Unfallgefahren energischer zu bekämpfen sollte das Ziel aller sein.

Der Betriebsrat des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen dankt allen Belegschaftsmitgliedern für das ihm entgegengebrachte Vertrauen und wünscht Ihnen, den Pensionären und den Angehörigen ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches neues Jahr.

Betriebsrat

Diercks

Fuhrmann

Zum bevorstehenden Jahreswechsel	2
kurz berichtet – schnell gelesen	3
Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen	4
Wohnungswirtschaft wurde im Thyssen-Bereich neu geordnet	6
EH-Mitteilungen	7
Der neue Sicherheitsanzug zwingt „Blau raus“	8
Bau des Zementmahlwerks Schwelgern schreitet rüstig voran	10
Auszeichnung für 10jährige Tätigkeit als Sicherheitsbeauftragter	11
Bitte an die Werksrentner:	
Lohnsteuerkarte abgeben!	11
Wir sind „im Bilde“	12
Ein Kapitel Werksbahngeschichte:	
85 Jahre waren Dampfloks unsere Zugpferde	14
Eisenbahn-Verein unternahm Herbstaussflug	17
Kostbarkeiten der Natur am Rande des Ruhrgebietes	18
Unsere Jubilare	19
Familiennachrichten	19
Kokerei August Thyssen nahm neue Ofenbatterie in Betrieb	20
Die Ölversorgung ein Jahr nach der Krise	21
Arbeite sicher!	23



Impressum

Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn.
Redaktion: Kurt-Hermann Still

Alle Einsendungen sind zu richten an die Abteilung V, Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn, Franz-Lenze-Str. 15.

Druck: Michael Schiffer KG, Rheinberg

Aufnahmen:

EH: Christ, Glosemeier, Hohl-siepe, Jauch, Kiel, Wiesner
ATH: Ilgenstein, Lang, Metzger
Sonstige: DB-Pressfoto

Titelbild: Gerade bei der starken Beanspruchung unserer Lokomotiven durch das gestiegene Transportaufkommen muß der Wartung der Maschinen die gewohnte intensive Aufmerksamkeit zukommen.

Rückseite: Besonders bei Dunkelheit ein imposantes Bild: Schlackenpfannen kippen ihre flüssige Last aus

Thyssen-Gruppe

Von der **Edelstahlwerk Witten AG**, an der die Thyssen-Gruppe durch Rhestahl bereits eine mehrheitliche Beteiligung besitzt, erwirbt die ATH nach einer Vereinbarung mit dem Bankhaus Merck, Finck & Co. weitere 34,7 Prozent des Grundkapitals. Durch diese Vereinbarung, die den erfolgreichen Abschluß intensiver Verhandlungen bildet, kann die Kooperation im Edelstahlbereich der erweiterten Gruppe erleichtert und die Grundlage zu einer langfristigen Sicherung des für das Wittener Werk erforderlichen Vormaterials geschaffen werden.

Im Bereich der **Rhestahl-Hüttenwerke AG**, Henrichshütte in Hattingen hat es mit Wirkung vom 1. Oktober 1974 eine Neuordnung gegeben. Nach Anpachtung der Hattinger Betriebsanlagen durch die ATH betreibt die neue Betriebsführungsgesellschaft **THYSSEN Henrichshütte GmbH**, Hattingen, im Namen und für Rechnung der ATH das bisherige Produktionsprogramm der Rhestahl Hüttenwerke AG.

Mit der **polnischen Centrozap** hat die ATH einen Vertrag abgeschlossen. Danach wird sie für eine von der Demag im Stahlwerk Huta Florian, Kattowitz, zu errichtende komplette Bandbeschichtungsanlage ihr technisches Wissen beisteuern.

Die Centrozap vereinbarte im Auftrag der Huta Florian mit der August Thyssen-Hütte in Duisburg, daß die ATH bei Planung und Ausrüstung der neuen Anlage beratend mitwirkt und anschließend bei der Inbetriebnahme bis zur planmäßigen Produktion von beschichtetem Kaltband-

stahl nach ATH-Standard Hilfestellung leistet. Hierzu gehört auch die Ausbildung von Betriebsangehörigen der Huta Florian in entsprechenden Anlagen der ATH in Duisburg und Entsendung von Fachleuten der ATH nach Polen.

Dem DRK-Zentrum für körperbehinderte Kinder in Duisburg-Beeckerwerth konnte die ATH Ende September einen Scheck in Höhe von DM 30 000 überreichen. Diese Summe war das finanzielle Endergebnis eines Fußballspiels, zu dem sich Vorstand und Betriebsrat der ATH unter der Leitung von Altnationalspieler Helmut Rahn am 13. September zusammengefunden hatten, um dem Heim eine zusätzliche Hilfeleistung zu geben. Über 5 000 Eintrittskarten konnten für das Spiel verkauft werden. Zusammen mit Spenden einiger befreundeter Firmen und mit weiteren Beträgen aus verschiedenen anderen Quellen ergab sich nach großzügiger Aufrundung ein Betrag von DM 15 000. Die ATH hat diesen Betrag von sich aus noch einmal verdoppelt.

Stahl-Industrie

Die Stahlproduktion in der Welt wird 1974 voraussichtlich erstmals die 700-Mill.-t-Grenze überschreiten und damit um etwa 2% höher als 1973 liegen.

Die Rohstahlerzeugung der deutschen Hüttenwerke wird 1974 erstmals die 50-Mill.-t-Grenze überschreiten. Man rechnet mit einem Ergebnis von 52 Mill. t, rund 13% mehr als 1973. Das ist einerseits eine Folge der guten internationalen Stahlkonjunktur, andererseits aber konnten die deutschen Stahlwerke diese Konjunktur

nur nutzen, weil ihnen für die Stahlherstellung jede gewünschte Menge Koks-kohle – vor allem von der Ruhr – zur Verfügung stand.

Die Zahl der Hochofenwerke im NRW-Industriegebiet ist seit dem Jahre 1960 von 17 auf 12 zurückgegangen. Die Rohstahlproduktion, 1960 noch auf 14 selbständige Betriebe verteilt, konzentriert sich jetzt auf Thyssen, Hoesch, Mannesmann und Krupp.

Ruhrkohle AG

Die Haldenbestände an inländischer Steinkohle werden bis zum Jahresende größtenteils geräumt sein. Nachdem der Absatz 1972 mit 95,5 Mill. t ein Tief erreicht hatte, stieg er 1973 auf 99,4 Mill. t und dürfte 1974 109,5 Mill. t erreichen.

Die Steinkohlenförderung in der Europäischen Gemeinschaft schrumpft weiter. Nachdem die Förderung 1973 gegenüber dem Vorjahr um fast 2 Mill. t auf nur noch rund 270 Mill. t zurückgefallen war, verringerte sich die Produktion im ersten Halbjahr 1974 weiter um 19%. Die Leistung je Mann und Schicht ist in allen kohlefördernden Ländern Europas weiter gestiegen. Mit nunmehr 4 320 kg halten die deutschen Bergarbeiter nach einer Statistik der Europäischen Gemeinschaften den „Europarekord“. Vor genau 10 Jahren machte die Schichtleistung an Ruhr und Saar erstmals 2 717 kg aus. In Frankreich erhöhte sich die Förderleistung in diesem Jahrzehnt von 2 046 kg auf 2 994 kg, während Belgien eine Verbesserung von 1 763 kg auf 2 620 kg meldet. In den Niederlanden stieg die Leistung von 2 028 kg auf 3 941 kg. Für

Großbritannien sind Vergleichszahlen nach Angaben des Verbindungsbüros erst ab 1969 zu erhalten. Die Schichtleistung erhöhte sich von 3 469 kg auf 3 737 kg im Frühjahr 1971.

Deutsche Bundesbahn

Für den geplanten Verkehrsverbund Rhein-Ruhr liegt jetzt eine auf 1975 bezogene Rohkalkulation von Kosten und Fahrgeldeinnahmen vor. Danach wird der angestrebte Verbund ungedeckte Kosten in nahezu Milliardenhöhe verursachen. Dabei sind allerdings die schon heute ungedeckten Kosten der einzelnen, später im Verbund zusammengefaßten Verkehrsunternehmen enthalten; zusammen liegen die Einzeldefizite jedoch niedriger als später das Gesamtdefizit, weil die Fahrgäste mit einem Einheitsfahrtschein freizügig zwischen den beteiligten Verkehrsmitteln umsteigen können, ohne neu bezahlen zu müssen, und weil die bisher zum Teil höheren „Haustarife“ der Einzelunternehmen durch den Einheitstarif abgelöst werden. Nach den Untersuchungen für 1975 rechnet das Arbeitsbüro zur Vorbereitung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr mit Gesamtkosten von 1 657 Millionen Mark, denen je nach Höhe des noch nicht festgelegten Verbundtarifes Fahrgeldeinnahmen von 654 bis 781 Millionen Mark gegenüberstehen. Das bedeutet, daß bestenfalls 876 Millionen, im ungünstigsten Fall 1 003 Millionen Mark ungedeckt bleiben. Der Verbund wird nach dieser Berechnung mit einem Kostendeckungsgrad zwischen 47,1 und 39,5 Prozent arbeiten müssen.

Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

Bericht zur Betriebs- und Geschäftslage EH im Geschäftsjahr 1973/74

Der Verlauf der konjunkturellen Entwicklung in den westlichen Industrieländern verlief im Geschäftsjahr 1973/74 recht unterschiedlich. Während es in vielen Branchen zu einem Stillstand oder sogar zu einem erheblichen Rückgang der Produktionszahlen kam, zeigte sich bei der Stahlindustrie eine deutliche Steigerung der Erzeugung. Insbesondere die lebhaftere Auslandsnachfrage führte zu einer guten Auslastung der Produktionsanlagen im Hüttenbereich unserer Gesellschafter. Auf der Bergbauseite bewirkte die Stilllegung der Zeche Jakobi einen spürbaren Rückgang der Kohleförderung. Wegen der verstärk-

ten Anlieferung von Fremdkohle über die Bundesbahnanschlüsse für die Kokereien Osterfeld und Jakobi trat jedoch keine Verminderung der Verkehrsleistung für diesen Bereich ein.

Werksbahn

Die durchschnittliche monatliche Beförderungsleistung betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr 9 657 000 Tonnen und ist damit gegenüber dem Vorjahr um 4,5% gestiegen. In mehreren Monaten des Berichtsjahres führten die gestiegenen Anforderungen seitens der Produktionsbe-

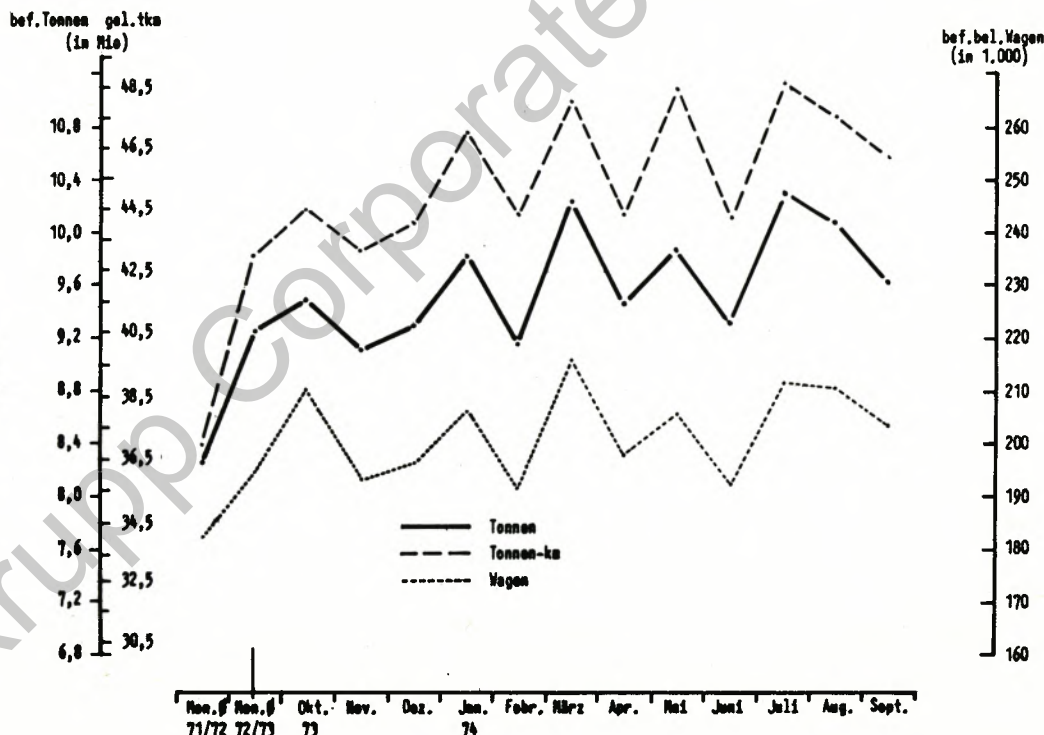
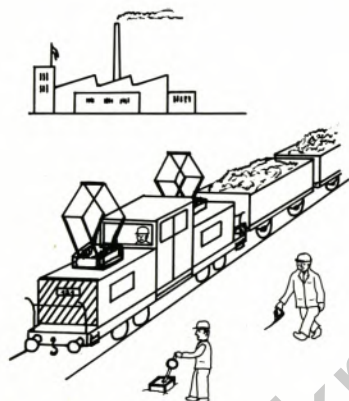
triebe bei der Werksbahn zu absoluten Höchstleistungen. Die höchste Leistung wurde im August 1974 mit 10 246 000 beförderten Tonnen erzielt. Beim Betriebsmittel- und Arbeitseinsatz ist im Verhältnis zur erbrachten Leistung auch im abgelaufenen Geschäftsjahr eine Verbesserung zu verzeichnen.

Einzelheiten sind der nachstehenden Übersicht I „Die Beförderungsleistung der Werksbahn“ zu entnehmen.

Werkshäfen

Die gesamte Umschlagsleistung der Werks-

Schaubild I. Die Beförderungsleistung der Werksbahn



Leistungs-kennzahlen der Werksbahn

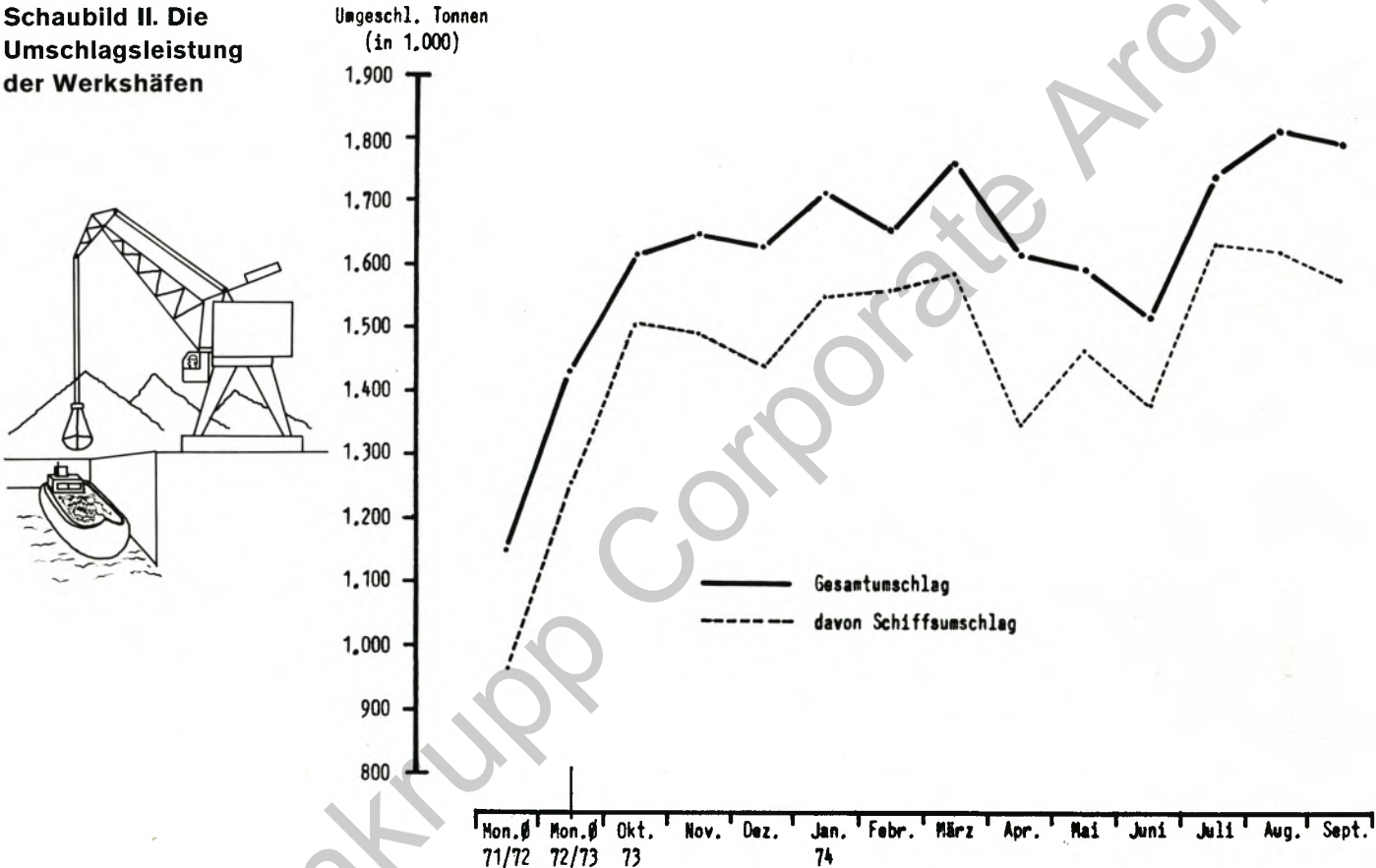
	Mon.-Ø 1972/73	Mon.-Ø I. Halbj. 1973/74	Mon.-Ø II. Halbj. 1973/74	Mon.-Ø 1973/74	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
1. beförderte Tonnen insgesamt (in 1000)	9 242	9 522	9 792	9 657	+ 4,5
davon ATH	7 467	7 557	7 675	7 616	+ 2,0
TN	771	894	1 032	963	+ 25,0
Bergbau	741	798	816	807	+ 8,9
Sonstige	263	273	269	271	+ 2,9
2. geleistete tkm insgesamt (in 1000)	42 923	45 167	46 538	45 852	+ 6,8
Betriebsmittel- u. Arbeitseinsatz					
a) Lok-Einsatz-Stunden	81 544	81 806	83 501	82 654	+ 1,4
b) verf. Arbeitsstd. EB-Personal	317 008	315 978	318 315	317 146	± 0,0

hfen Schwelgern und Walsum-Süd liegt mit 1675000 Tonnen im Monatsdurchschnitt des Berichtsjahres um 17,1% über der Leistung des Vorjahres. Auch in diesem Bereich wurde im Geschäftsjahr 1973/74 mehrmals die bisherige absolute Monatshchstleistung überschritten; sie

liegt jetzt bei 1808000 Tonnen und wurde im August 1974 erreicht. Der Schiffsseingang und -ausgang weist im Monatsmittel gegenüber dem Vorjahr, bedingt durch die gestiegene Produktion, sowohl bezüglich der Anzahl beladener Schiffe als auch der durchschnittlichen

Frachtmenge eine deutliche Steigerung auf. Hinsichtlich des relativen Betriebsmittel- und Personaleinsatzes ist auch für das Geschäftsjahr 1973/74 eine weitere Verbesserung festzustellen. Die Übersicht II zeigt die Umschlagsleistung der Werkschfen im einzelnen.

Schaubild II. Die Umschlagsleistung der Werkschfen



Leistungskennzahlen der Werkschfen

	Mon.-Ø 1972/73	Mon.-Ø I. Halbj. 1973/74	Mon.-Ø II. Halbj. 1973/74	Mon.-Ø 1973/74	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
1. umgeschlagene Tonnen insgesamt (in1000)	1430	1672	1677	1675	+ 17,1
davon ATH	1160	1383	1364	1374	+ 18,3
TN	179	191	220	205	+ 14,8
Bergbau	40	50	54	52	+ 32,6
Sonstige	51	48	39	44	- 13,8
2. Schiffsverkehr Anzahl beladener Schiffe im Eingang	642	696	732	714	+ 11,2
im Ausgang	584	595	607	601	+ 2,9
3. Betriebsmittel-u. Arbeitseinsatz a) Hebezeugstunden	7839	8899	8671	8785	+ 12,1
b) verf. Arbeitsstunden Hafen- personal und Unternehmer	38446	41461	39418	40440	+ 5,2

Belegschaftsstand

Die Anzahl der für EH beschäftigten Mitarbeiter hat sich zum Stand 30. 9. 1974 gegenüber dem gleichen Zeitpunkt des Vorjahres um insgesamt 39 Personen erhöht. EH beschäftigt zur Zeit 970 ausländische Arbeitskräfte, das sind 44 Personen mehr als im Vorjahr. Um die erhöhten Anforderungen der Produktionsbetriebe an EH erfüllen zu können, mußten erhebliche Mehrarbeitsstunden verfahren werden.

Die Übersicht „Belegschaft“ gibt die Entwicklung des Belegschaftsstandes jeweils zum 30. 9. wieder.

Investitionen

Die Lage auf dem Investitionssektor war im abgelaufenen Geschäftsjahr durch allseitige Stabilitätsbestrebungen gekennzeichnet. Die Ungewißheit hinsichtlich des Fortbestandes der für 1973 erhobenen Investitionssteuer sowie die anhaltende hohe Zinspolitik der Bundesbank führten bei den Gesellschaftern und beim Gemeinschaftsbetrieb zu Einschränkungen bei den Investitionen. Es wurden lediglich ein dringend erforderlicher Ersatz von unbrauchbar gewordenen Anlagen und Betriebsmitteln sowie Vorhaben zu Verbesserungen der Arbeitsbedingungen berücksichtigt.

Belegschaft

	Stand am 30. 9. 73	Stand am 30. 9. 74
EH Belegschaft		
insgesamt (ohne Oberhausen)	3 470	3 487
davon Arbeiter	2 904	2 925
davon Angestellte	524	522
davon Auszubildende	42	40
Anzahl der Gastarbeiter	842	867
im Bereich Oberhausen		
insgesamt	991	1 013
davon Arbeiter	826	849
davon Angestellte	165	164
Anzahl der Gastarbeiter	84	103

Kosten

Die von der Leistung her gesehen positive Entwicklung läßt sich nicht uneingeschränkt auf die Kostensituation übertragen. Erhebliche Mehrbelastungen, insbesondere auf dem Personalsektor und bei den Unternehmerleistungen sowie für den Energie- und Materialeinsatz, ließen auch im Geschäftsjahr 1973/74 den Kostendruck wei-

ter anhalten. Bei der Werksbahn konnten die leistungsbezogenen Kosten je Tonne trotz der Beschäftigungszunahme und weiterer Steigerung der Produktivität nicht auf der Höhe des Vorjahres gehalten werden. In den Werkshäfen sind zwar die **absoluten** Kosten ebenfalls erheblich gestiegen, jedoch hat die höhere Umschlagsleistung zu einer so starken Kostendegression geführt, daß die **Kosten je Tonne Umschlag** gegenüber dem Vorjahr vermindert werden konnten.
G. Haßhoff

Neue Gesellschaften und neue Ziele:

Wohnungswirtschaft wurde im Thyssen-Bereich neu geordnet

Das weite Feld des Wohnungsbaus und der Wohnungswirtschaft ist für den größten Teil der Thyssen-Gruppe neu geregelt worden. Nunmehr sind die Thyssen Wohnbau GmbH und die Rheinische Wohnstätten AG als gemeinnütziges Wohnungsunternehmen der Thyssen-Gruppe für den Neubau, die Modernisierung und die laufende Betreuung der werksverbundenen Wohnungen zuständig. Ein neuer und ein alter Name, aber beide Gesellschaften mit gleichgearteten und zum Teil neuen Zielen. Um die Bedeutung der Neuordnung erkennen zu können, ist es sinnvoll, einen Blick auf die Entwicklung der Wohnungsgesellschaften in den letzten vierzig Jahren zu werfen. Die Rheinische Wohnstätten AG wurde am 1. Januar 1934 gegründet, hervorgegangen aus dem Bereich Wohnungswirtschaft der damaligen Vereinigten Stahlwerke (VSt). Sie war im Verband mit zwei weiteren gemeinnützigen Wohnungsgesellschaften und dem freien Wohnungsunternehmen Westdeutsche Wohnhäuser AG die für den Thyssen-Bereich tätige Wohnungsgesellschaft. Die drei gemeinnützigen Wohnungsgesellschaften wurden nach regionalen Gesichtspunkten gegliedert. Danach waren zuständig: die Rheinische Wohnstätten AG vorwiegend für das westliche Revier, im wesentlichen also für Duisburg, Mül-

heim, Kreis Dinslaken, linker Niederrhein, die Rheinisch Westfälische Wohnstätten AG für das mittlere Ruhrgebiet, also den Bereich im Großraum Gelsenkirchen und Essen und die Westfälische Wohnstätten AG für den östlichen Bereich, vor allem für das Gebiet von Dortmund und das Siegerland. Die Westdeutsche Wohnhäuser AG war für alle Gesellschaften als freies Wohnungsunternehmen tätig. Die Rheinische Wohnstätten AG hat sich insbesondere in den Nachkriegsjahren bewährt, als es darum ging, für die Belegschaften im Kohle- und Stahlbereich den fehlenden, aber dringend benötigten Wohnraum zu erstellen. Große Teile des alten Wohnungsbestandes waren durch den Krieg und seine Folgen vernichtet worden. Die älteren unter unseren Belegschaftsmitgliedern werden sich an diesen Zustand noch – wenn auch ungern – zurückerinnern. Inzwischen hat sich vieles geändert. Mit der Einbringung des Bergbauvermögens in die Ruhrkohle AG ist das Interesse der früheren Bergbauunternehmen Hamborner Bergbau bzw. Gelsenkirchener Bergbau an einer Ausweitung des Wohnungsbestandes der Wohnungsgesellschaften stark zurückgegangen, da seit der Über-

nahme ihrer Belegschaften durch die Ruhrkohle der Bedarf an Werkswohnungen bei diesen Gesellschaften nicht mehr vorhanden ist. Anders sieht es jedoch in der Thyssen-Gruppe aus. Hier gilt es auch weiterhin, den nach wie vor vorhandenen Bedarf an Wohnungen für die Belegschaften in ausreichendem Umfang zur Verfügung zu stellen. Die Interessen der Partner in den Wohnungsgesellschaften gingen also nach Gründung der Ruhrkohle auseinander. So kam man schließlich nach eingehenden Überlegungen überein, Kohle und Stahl sollten ihre Wohnungsinteressen künftig, entsprechend den jeweiligen Bedürfnissen und Zielen, getrennt verwirklichen. Dies wurde dadurch erreicht, daß im Wege einer Realteilung die Interessenbereiche der Hüttenwerke und der Bergbau-Altgesellschaften in selbständigen, zum Teil neuen Gesellschaften geordnet wurden. Das hört sich einfach an, doch wieviel an Arbeit und schwierigen Verhandlungen dahintersteckt, kann nur der ermessen, der in den vergangenen Wochen und Monaten mit diesen Fragen befaßt war. Schließlich ging es um einen Bestand von etwa 50 000 Wohnungen, der sorgfältig aufgeteilt werden mußte.

Aber inzwischen ist auch das gelaufen, die neuen Unternehmen stehen fest. Für den Thyssen-Bereich werden künftig als freies Wohnungsunternehmen die Thyssen Wohnbau GmbH und als gemeinnützige Wohnungsgesellschaft die den veränderten Verhältnissen angepaßte alte Rheinische Wohnstätten AG tätig sein.

Von der Rheinische Wohnstätten AG wurde nicht nur der Name, sondern auch ein Teil der Mitarbeiter übernommen. Die neue Rheinische Wohnstätten AG hat ein Aktienkapital von 19 440 000 DM das voll von den Unternehmen der Thyssen-Gruppe gehalten wird. Der Bestand umfaßt rd. 26 000 Wohnungen. Aus der Realteilung der Westdeutsche Wohnhäuser AG erwuchs ebenfalls für diesen Bereich die neue Thyssen Wohnbau GmbH mit einem Stammkapital von 6 300 000 DM. Sie verfügt zur Zeit über einen Wohnungsbestand von rd. 2 900 Wohnungen. An beiden Gesellschaften ist mehrheitlich die August Thyssen-Hütte beteiligt.

Das Aktienkapital der Rheinische Wohnstätten AG ist wie folgt aufgeteilt:

August Thyssen-Hütte AG	85,16%
Rheinstahl AG	11,50%
Thyssen Niederrhein AG	1,67%
Deutsche Edelstahlwerke AG	1,67%

Bei der Thyssen Wohnbau GmbH ergeben sich folgende Beteiligungsverhältnisse:

August Thyssen-Hütte AG	50,00%
Rheinstahl AG	33,33%
Thyssen Niederrhein AG	10,00%
Rheinische Kalksteinwerke GmbH	6,67%

Mit Vollzug der Realteilung sind die dem Bergbau zugeordneten Wohnungseinheiten der Rheinische Wohnstätten AG ausgegliedert und in einer neuen selbständigen Gesellschaft zusammengefaßt worden, die außerhalb der Thyssen-Gruppe als Rhein-Lippe Wohnstätten GmbH firmiert. Bei der Zuteilung des Grundstücks- und Wohnungsbestandes wurden weitgehend die in der Vergangenheit geschaffenen Verbundenheits- und Belegungsrechte berücksichtigt. Die Rhein-Lippe Wohnstätten GmbH hat somit vor allem die geschlossenen Bergbausiedlungen in Beeckerwerth, Ostacker, Lohberg und Wehofen übernommen. Eine Ausnahme

bilden die sogenannte „Jupp-Kolonie“ und ein Teil des Dichterviertels, die bei der Rheinische Wohnstätten AG, also beim Hüttenbereich geblieben sind.

Über Einzelheiten werden die Gesellschaften ihre Mieter noch umfassend unterrichten.

Die Geschäftsführung der beiden Thyssen-Gesellschaften erfolgt in Personalunion. In die Geschäftsleitungen wurden berufen: Dr.-Ing. Rainer Flaßhoff, bisher im Vorstand der Rheinische Wohnstätten AG, Herbert Kolpatzek, ehemals Leiter der Abteilung Wohnungswesen der ATH, Paul Ortwein, bislang Leiter der Abteilung Finanzen I und Rechtsanwalt Heinz Rehberg, bisher Steuerabteilung der ATH. Mit dem Geschäftsjahr 1974/75 beginnt also auch ein neuer Abschnitt in der Geschichte der Wohnungsgesellschaften der ATH. Groß sind die Erwartungen, die von den Mietern in die neuen Gesellschaften und ihre Mitarbeiter gesetzt werden. Diese sind jedoch zuversichtlich und hoffen, daß es der Thyssen Wohnbau und der neuen „Rheinischen“ gelingt, die gesteckten Ziele zu erreichen.

Im Vordergrund aller Überlegungen steht die Erkenntnis, daß die Wohnungspolitik künftig nicht mehr wie in früheren Jahren nur auf zusätzlichen Wohnraum ausgerichtet ist, sondern daß es vielmehr darauf ankommt, moderne und freundliche Wohnungen anzubieten. Mit Rücksicht darauf soll bei den Neubauten in Zukunft der Ersatzbedarf im Vordergrund stehen. In verstärktem Maße aber werden die Thyssen-Wohnungsgesellschaften um die Modernisierung der vorhandenen Wohnungen bemüht sein. Das Schwergewicht der geplanten Modernisierungsmaßnahmen wird auf der Ausstattung möglichst aller Wohnungen mit Heizungsanlagen und modernen sanitären und hygienischen Einrichtungen liegen. Aber auch an eine darüber hinausgehende Modernisierung und Instandsetzung des Hausbestandes ist gedacht.

Nicht vergessen werden darf auch die Umgebung der Wohnungen, die durch möglichst zahlreiche Grünanlagen aufgelockert werden soll. Vor allem die in den Ballungszentren gelegenen Wohngebiete sollen

durch parkähnliche Anlagen wohnlicher gestaltet werden. Aber auch an die jungen und jüngsten Bewohner ist gedacht. Ihnen sollen in verstärktem Umfang Spiel- und Freizeitanlagen zur Verfügung gestellt werden.

Unsere Belegschaftsmitglieder, die in Werkwohnungen der neuen Gesellschaften wohnen, sollten diesen vertrauen. Sie dürfen jedoch auch keine Wunder erwarten. Viel Zeit und Mühe werden nötig sein, die Vielzahl der Wünsche zu erfüllen. Die Geschäftsleitung der Unternehmen ist gewillt, die Gesellschaften unkompliziert und mieternah zu führen und dabei das Gespräch mit ihren Kunden, den Mietern, zu suchen. Sie will künftig den Mieter als ihren Partner sehen. Es ist daher auch daran gedacht, durch Mieterbriefe einerseits zu informieren, zum anderen aber auch alle Mieter zu aktiver Mitarbeit aufzurufen.

Es soll und darf an dieser Stelle aber auch nicht verschwiegen werden, daß die aufgezeigten Ziele enorme Kosten verursachen werden und zeitaufwendig sind. Aber die Thyssen-Wohnungsgesellschaften werden bemüht sein, ihren Mietern moderne Wohnungen zu vertretbaren Mieten anzubieten.

Auf die beiden neuen Gesellschaften wartet viel Arbeit. Sie wird tatkräftig in Angriff genommen, die Planungen für die Zukunft laufen auf vollen Touren. Es werden Schwerpunkte gesetzt, wobei im Vordergrund die traditionellen Wohngebiete der Gesellschafterwerke stehen.

Durch diese Neuordnung auf dem Gebiete der Wohnungswirtschaft innerhalb der Thyssen-Gruppe ändert sich für das Wohnungswesen des Gemeinschaftsbetriebes grundsätzlich nichts. Die Vergabe der für EH bereitgestellten Wohnungen erfolgt weiterhin durch die Belegschaftsabteilung. Hierbei kommt das mit der Betriebsvertretung vereinbarte Punktsystem zur Anwendung.

In diesem Zusammenhang sei nochmals darauf hingewiesen, daß die Sprechzeit in Wohnungsangelegenheiten sowohl bei der Belegschaftsabteilung als auch beim Betriebsrat auf mittwochs von 7.30 Uhr bis 16.00 Uhr festgesetzt ist.

EH-MITTEILUNGEN

Die Schwerbehinderten des Gemeinschaftsbetriebes wählten am 4. Oktober ihren Vertrauensmann und dessen Stellvertreter. Vertrauensmann wurde Hans Kudritzki, sein Stellvertreter Rudolf Lehmann.

Der Vertrauensmann Hans Kudritzki ist unter der Telefonnummer 2/2145, sowie jeden ersten Freitag im Monat, in der Zeit von 12 bis 14 Uhr in den Betriebsrats-Räumen, zu erreichen.

Die Jugendvertretung des Gemeinschaftsbetriebes setzt sich seit September wie folgt zusammen:

Vorsitzender: Klaus-Dieter Böhm
stellv. Vorsitzender: Detlev Hildering
Schriftführer: Wolfgang Juber

Die Änderung wurde erforderlich, weil der Jugendvertreter Georg Howard aus unserem Betrieb ausgeschieden ist. Es soll hier nochmals auf die Sprechstunden der Jugendvertretung hingewiesen werden. Sie finden an jedem Montag in der Zeit von 12.00 bis

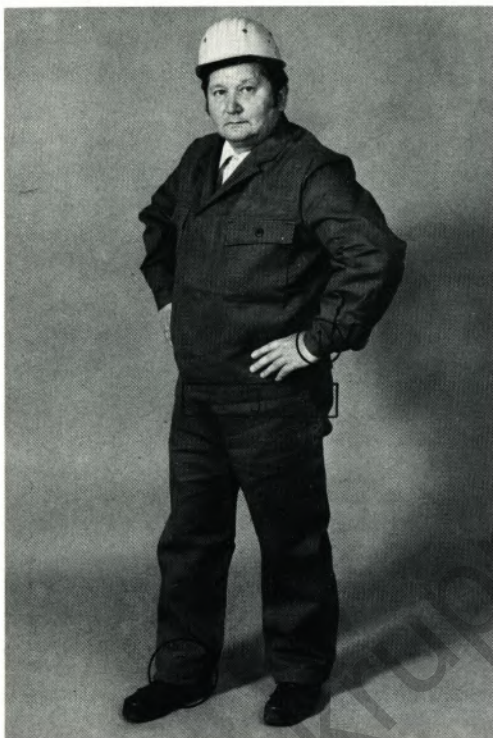
14.15 Uhr statt und zwar abwechselnd in Hamborn (Betriebsratsgebäude) und in Ruhrort (Lehrwerkstatt).

Eine Bronze-Nadel für 20 Jahre unfallfreies Fahren erhielt Manfred Arendt, Abteilung Organisation.

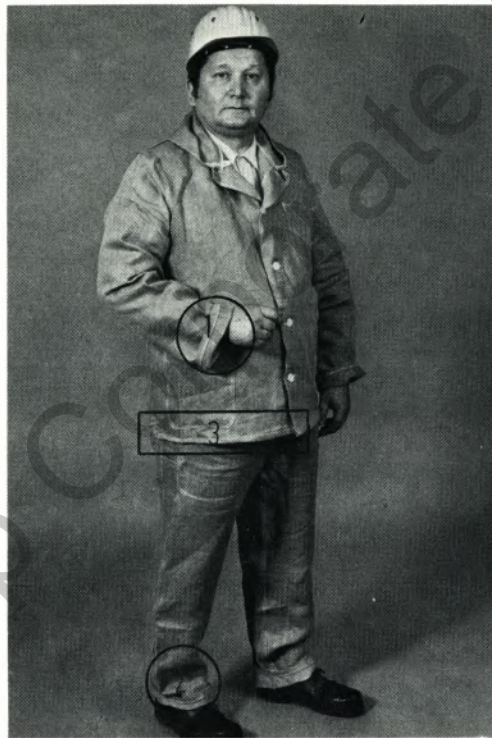
Die Lohnzahltag für 1975 wurden wie folgt festgelegt:

Freitag,	10.	1. 1975 – Lohn für Dezember 1974
Dienstag,	11.	2. 1975 – Lohn für Januar 1975
Dienstag,	11.	3. 1975 – Lohn für Februar 1975
Donnerstag,	10.	4. 1975 – Lohn für März 1975
Montag,	12.	5. 1975 – Lohn für April 1975
Mittwoch,	11.	6. 1975 – Lohn für Mai 1975
Donnerstag,	10.	7. 1975 – Lohn für Juni 1975
Montag,	11.	8. 1975 – Lohn für Juli 1975
Mittwoch,	10.	9. 1975 – Lohn für August 1975
Freitag,	10.	10. 1975 – Lohn für September 1975
Mittwoch,	12.	11. 1975 – Lohn für Oktober 1975
Mittwoch,	10.	12. 1975 – Lohn für November 1975

Zu den vorgenannten Terminen stehen die Löhne bei den Geldinstituten zur Abholung bereit.



1



2

Hier ist der Sicherheitsanzug (Bild 1) gegenüber einem alten Arbeitsanzug (Bild 2) dargestellt.

Die Punkte

- 1 (enganliegende Ärmel)
 - 2 (bequem geschnittene Hose)
 - 3 (richtige Länge der Jacke)
- demonstrieren die grundsätzlichen Verbesserungen.

Der neue Sicherheitsanzug zwingt » Blau raus «

Es ist noch nicht allzu lange her, da betrachtete man die Arbeitskleidung als reinen Schmutzfänger für den bei der Arbeit anfallenden Schmutz. Diesem Zweck diene alles, was man zu Hause nicht mehr tragen wollte, angefangen vom abgelegten Hochzeitsanzug bis zum Sakko, das nicht mehr modern genug war. Unser Tip: diese Kleidungsstücke sollte man besser karitativen Zwecken zur Verfügung stellen. Da jedoch der Schmutzanfall an verschiedenen Arbeitsplätzen sehr groß war, ging man dazu über, einen Arbeitsanzug zu schaffen, der

den Schmutz abhielt und leicht zu reinigen war. Das war die Geburtsstunde des traditionellen „Blaumann“, der seit Generationen von allen Arbeitern in der Welt getragen wurde.

Dem Arbeitskreis „Körperschutz“, der sich aus Sicherheitsfachleuten einer Reihe von Unternehmen der Thyssengruppe zusammensetzt, verhalfen neue technische Erkenntnisse auf dem Gebiet des persönlichen Körperschutzes, eine moderne Arbeitskleidung zu entwickeln, der schon äußerlich der Einsatzzweck anzusehen ist.

Welche Verbesserungen hat der Sicherheitsanzug nun aufzuweisen?

Die blaue oder graue unauffällige Farbe des herkömmlichen Anzuges wurde durch kräftig leuchtende Farben ersetzt; zunächst gibt es drei Farben (grün, orange, gelb). Die Farbe signalisiert den Einsatzbereich, in dem der Anzug getragen wird. Der grüne Anzug z. B. ist für Kaltbetriebe konstruiert, der orangefarbene für Heißbetriebe und der gelbe Anzug überwiegend für Betriebe, die mit Säuren arbeiten. Durch diese Kenntlichmachung sind die

Mitarbeiter, z. B. von einem Kran aus, in unseren Betrieben besser zu erkennen. Betriebsfremde Mitarbeiter werden gleich auf außergewöhnliche Gefahrenbereiche hingewiesen. Sollten Sie also demnächst in für Sie unbekannte Betriebsbereiche kommen, in welchen die dort Beschäftigten orange- oder gelbfarbene Arbeitsanzüge tragen, erkennen sie daran, daß hier außergewöhnliche Gefahren (Hitze oder Säure) auf Sie zukommen können. Außerdem schützt der für diese Gefahrenbereiche gefertigte Anzug den hier Beschäftigten vor evtl. Verbrennungen oder vor Verätzungen durch Säure.

Weitere sicherheitstechnische Verbesserungen sind die enganliegenden Ärmel- und Hosenbunde. Diese Änderung trägt zur Vermeidung von Unfällen an sich drehenden Maschinenteilen (Bohrspindel, Drehmaschinen, Schleifmittel usw.) bei. Zusätzlich wird die Gefahr, an Haken, Ösen oder hervorstehenden Ecken hängen zu bleiben und sich dabei zu verletzen, durch die enganliegende Kleidung verringert. Sollte es dennoch einmal dazu kommen, daß sich ein Gegenstand an der Jacke festsetzt, so kann diese schnell aufgerissen werden. Dauerdruckknöpfe sollen dies möglich machen.

Bei der Konstruktion und Erprobung des neuen Sicherheitsanzuges ist nicht nur an die Arbeitssicherheit gedacht worden, sondern zusätzlich wurde versucht, den Anzug so bequem wie möglich zu gestalten und ihm einen modischen Schnitt zu geben. Die Hose z. B. ist nicht mehr wie üblich durch einen Gürtel gehalten, sondern durch Hosenträger. Hierdurch soll erreicht werden, daß bei Arbeiten in gebückter Haltung keine Durchblutungsstörungen im Rumpfbereich des Körpers auftreten.

Ein höher gezogener Rückenbund deckt die Nieren ab und beugt gegen Nierenerkrankungen vor.

An diesem Punkt angekommen werden sich einige die Frage stellen, was denn der alte Arbeitsanzug mit dem Sicherheitsanzug noch gemeinsam hat. Anhand unserer Bilddemonstration erkennt man, daß der Anzug nach wie vor aus Jacke und Hose besteht. Alles andere unterscheidet die Anzüge voneinander. Der Sicherheitsanzug hat die verbesserte Form und erfüllt die gesetzlichen Vorschriften des Maschinenschutzgesetzes.

Bei uns, also beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, wird jedoch ausschließlich der grüne Sicherheitsanzug, der ja bereits zu mehreren hundert Exemplaren ausgegeben wurde, verwendet. Er soll zunächst von Verladearbeitern in den Häfen, Lokführern, Rangierern, Gleiswerkern und in den Werkstätten getragen werden. Daß es für diese Berufe besonders wichtig ist, den Sicherheitsanzug zu tragen, wollen wir an einigen Beispielen erläutern.

Verladearbeiter, deren zu weite Kleidung sich an Seilschlaufen beim Anschlagen verfangen könnte oder die sich beim Einweisen des Kranes mit ihren zu weiten Ärmeln an hervorstehenden Drähten oder Haken verfangen könnten, sind durch den Sicherheitsanzug und seine Form geschützt. Vom Kran aus kann der Verladearbeiter viel besser erkannt werden.

Den Lokführer schützt die enganliegende Form vor unbeabsichtigtem Betätigen von Hebeln oder Schaltern. Beim Auf- oder Absteigen von der Lok können sich der Anzug oder die Ärmel nicht mehr an Türgriffen oder ähnlichen hervorstehenden Teilen festhaken, wodurch auch in diesem Bereich evtl. Unfälle vermieden werden. Für den Rangierer ist das Tragen des Sicherheitsanzuges besonders wichtig. Wenn z. B. bei Dunkelheit in schlecht ausgeleuchteten Bereichen an einem Rangierer Einheiten mit seitlich überstehenden Tei-

len vorbeifahren, sollen diese Teile nicht die Möglichkeit haben, in weitabstehende Kleidung fassen zu können. Zusätzlich bietet der Sicherheitsanzug mehr Sicherheit beim Auf- und Abspringen an fahrenden Einheiten.

Bei unseren Gleiswerkern verhindern die enganliegenden Ärmel ein Einhaken der Arbeitswerkzeuge (z. B. Pikhacke) und die enganliegende Hose vermeidet das Hängenbleiben an Schienenbefestigungen beim Überschreiten der Gleisanlagen.

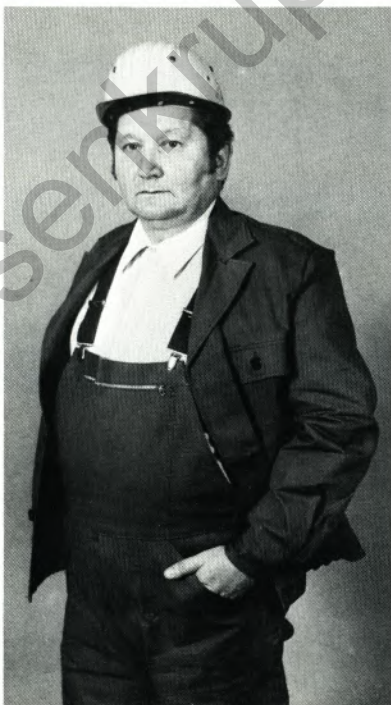
Den Beschäftigten in unseren Werkstattbetrieben kommt der Sicherheitsanzug nicht durch die enganliegende, sondern auch durch die bequeme Form zugute. Auch bei Arbeiten in gebückter Körperhaltung schränkt der Sicherheitsanzug die Bewegungsfreiheit nicht ein.

Man erkennt also, daß der Name Sicherheitsanzug durchaus seine Berechtigung hat. Durch diesen Anzug ist der persönliche Körperschutz wesentlich verbessert worden. Deshalb hat der Sicherheitsanzug auch den Einzug in die umfangreiche ATH-Norm gefunden. Die Jacke des Sicherheitsanzuges ist unter TH-N 037 300 und die Hose unter TH-N 037 301 zu finden.

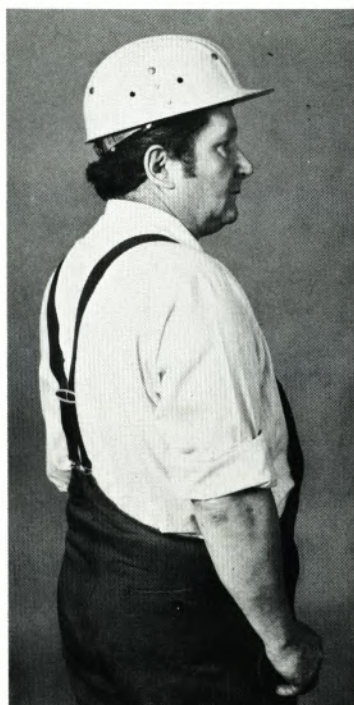
Es reicht allerdings nicht, daß wir den Sicherheitsanzug haben, wichtig ist, daß er auch von unserer Belegschaft fachgerecht getragen wird. Fachgerecht heißt, die Knöpfe an den Ärmeln und an der Jacke müssen geschlossen werden. Es nützt nicht, wenn die Jacke offen getragen wird. Die Hosenträger sollen am Oberkörper anliegen und dem Hosenlatz nicht die Möglichkeit geben, herunterzuhängen oder abzustehen. Diese Tips sollten beim Tragen des Sicherheitsanzuges befolgt werden.

Der farbenfrohe „New-Look“ kündigt vielleicht eine Wende in der Mode der Arbeitswelt an. Wenn dadurch auch noch die Sicherheit erhöht wird, sollte man sich unbedingt modebewußt verhalten.

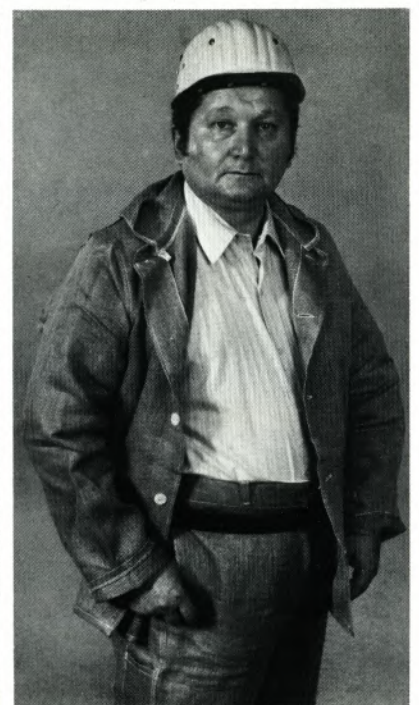
Die Bilder 3 und 4 zeigen die verbesserte Form des Hosenbundes mit Latz und des Nierenschutzes im Gegensatz zur Hose auf Bild 5.



3

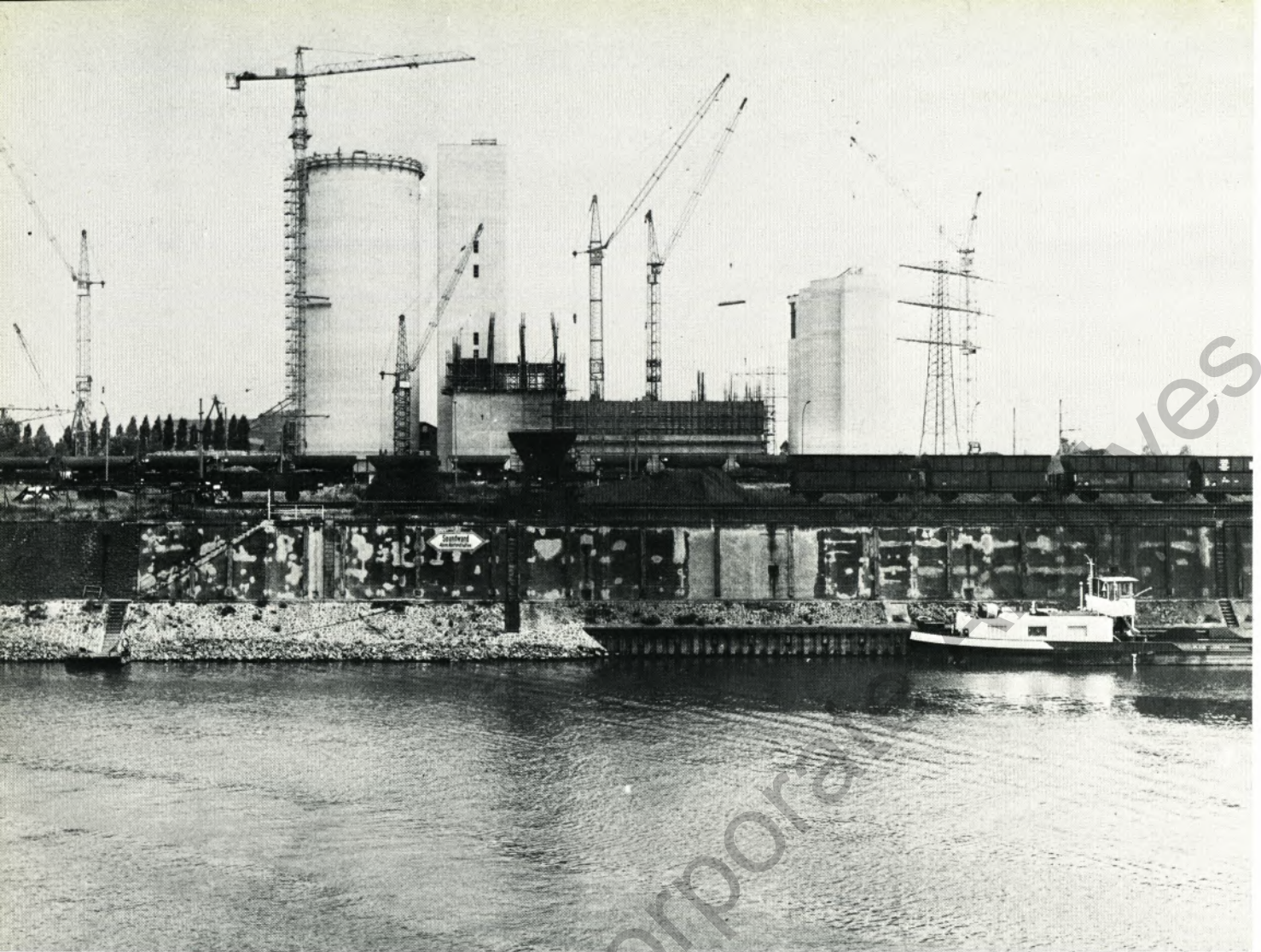


4



5

9



Blick vom Stichhafen auf die Baustelle mit einem Zementsilo (links), dem Becherwerkurm daneben, dem sich anschließenden flachen Mühlengengebäude und den Rohstoffsilos rechts. An allem wird noch gebaut.

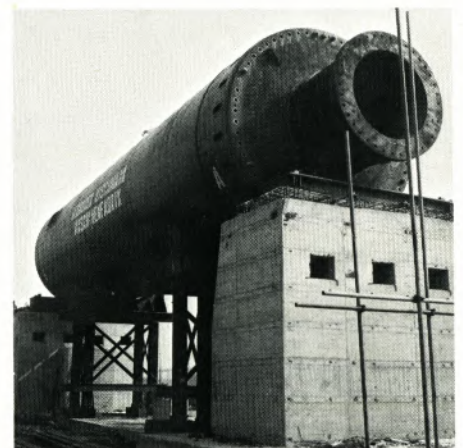
Bau des Zementmahlwerks schreitet rüstig voran

Hafen Schwelgern erhält neue Silhouette

Die Rheinsilhouette zwischen dem Hafen Schwelgern und dem Hafen Walsum-Süd hat sich in den letzten Monaten entscheidend verändert. Hier wächst ein Zementmahlwerk in die Höhe. Die endgültigen Konturen dieses auf dem Gelände der August Thyssen-Hütte gebauten und von den Rheinischen Kalksteinwerken getragenen Betriebes lassen sich bereits erkennen. Die Anlage wird nach Fertigstellung eine Jahresproduktion von 600 000 Tonnen Zement erreichen. Die Notwendigkeit, ein Zementmahlwerk an diese Stelle zu setzen, ist wie folgt zu begründen: Bei der Erzeugung

von Roheisen und Stahl entsteht Schlacke, die nicht unbegrenzt als Stückschlacke zum Beispiel für den Straßenbau abgesetzt werden kann. Um den Rest dieser Schlacke nicht in riesigen Halden zu lagern, war man gezwungen, nach anderen Absatzmöglichkeiten zu suchen. Als umweltfreundliche und wirtschaftliche Methode bot sich an, diese Schlacke zu granulieren und dann anschließend in einem Mahlwerk zu Hochofen-Zement zu verarbeiten.

Der größte Anteil des Hochofenzements, der das Endprodukt sein soll, besteht aus Hochofen-Schlackensand.



Das Mühlenrohr mit einer Länge von 7,5 Meter und einem Durchmesser von 4,8 Meter liegt hier fertig für die Montage auf dem Fundament. Das Rohr wurde im Hafen Schwelgern mit einem Schwimmkran vom Schiff auf einen Straßen-Tieflader umgesetzt, der dann den Transport zur Baustelle übernahm.

Verständlich daher, daß der günstigste Standort für ein solches Werk in der Nähe der Hochöfen liegt. Das erspart vor allem längere Transportwege. Außerdem liegt dieses Werk günstig zu den Verbrauchern und kann, da es sich unmittelbar am Rhein befindet, die Erzeugnisse problemlos auch per Schiff transportieren lassen.

Beherrschender Mittelpunkt des Gesamtgeländes ist das Mühlengebäude, gewissermaßen auch Herzstück der späteren Anlage. Es handelt sich hierbei um einen gewaltigen Betonklotz von etwa 50 Meter Länge und rund 45 Meter Höhe, der die Rohrmühle, den Heißgaserzeuger zur Mahltrocknung, die Zementkühler und die Entstaubungsfilter umschließt. Die Betonbauweise wurde gewählt, um den Lärm

weitestgehend zu verhindern. Dieses Mühlengebäude ist in seiner Ausdehnung im Rohbau inzwischen fertiggestellt.

In den Himmel gewachsen sind auch die Rohstoffsilos. Mit ihrem Durchmesser von 12 Meter und der Höhe von 25,50 Meter sind sie von weitem gut zu erkennen. Sie werden aber noch überragt von den beiden Zementsilos, die immerhin einen Durchmesser von rund 21 Meter haben und rund 28 Meter hoch sind. Das höchste Gebäude allerdings wird der 60 Meter hohe Becherwerkurm sein. Auch er ist vorwiegend aus Gründen des Schallschutzes in Beton ausgeführt worden.

Die hier gezeigten Fotos geben in etwa das Bild wieder, das sich demnächst bieten wird. Die Silhouette wird sich

aber noch ändern, weil das Gelände dieses Zementmahlwerks selbstverständlich eingegrünt wird. Die ersten Anpflanzungen sind inzwischen vorgenommen worden. Noch aber ist viel zu tun. Es wird noch Wochen dauern, bis die Rohbauarbeiten zum Abschluß gekommen sind. Erst dann kann man mit der nötigen Intensität den Innenausbau und die Maschinenmontage betreiben. Nach dem bisherigen Bauablauf kann man davon ausgehen, daß das Zementmahlwerk am Rhein im kommenden Frühjahr mit der Produktion beginnen wird.

Die August Thyssen-Hütte und die Rheinische Kalksteinwerke werden ihre Zusagen hinsichtlich der Umwelteinflüsse (Lärm und Staub), wie man nochmals betont, einhalten.

Auszeichnung für 10jährige Tätigkeit als Sicherheitsbeauftragter

Am 6. September überreichte Herr Dipl.-Ing. Kauschitz im Namen der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft 6 Mitarbeitern des Gemeinschaftsbetriebes eine Auszeichnung für ihre 10jährige Tätigkeit als Sicherheitsbeauftragte. Mit dieser Auszeichnung verbindet die Berufsgenossenschaft ihren Dank und ihre Anerkennung für die Arbeit, die von den Ausgezeichneten für die Arbeitssicherheit geleistet wurde.

Für den aus dem aktiven Dienst scheidenden Direktor Bergemann war die Ehrung der Herren

Ewald Brandenburg
Johannes Hasley
Horst Kalthoff
Albert Münster
Heinz Vedder und
Josef Wolf

Anlaß, sich bei den anwesenden Sicherheitsbeauftragten zu verabschieden. Er

dankte nicht nur den anwesenden Sicherheitsbeauftragten für die Unterstützung der Werksleitung und ihre nicht gerade bequeme Tätigkeit, die sie im Interesse

arbeit zwischen Betriebsleitung und Sicherheitsbeauftragten auch weiterhin zum Wohle der Mitarbeiter des Gemeinschaftsbetriebes beitragen möge.



der Gesunderhaltung ihrer Kollegen auf sich genommen haben. Direktor Bergemann wünschte, daß die gute Zusammen-

Betriebsratsmitglied Pyta überbrachte den Ausgezeichneten die Glückwünsche der Betriebsvertretung.

Werksrentner bitte Lohnsteuerkarten abgeben!

In diesen Wochen werden durch die Steuerämter die Lohnsteuerkarten für das Jahr 1975 zugestellt.

Nach den Lohnsteuerbestimmungen sind auch von Beziehern einer Werksrente dem Arbeitgeber Lohnsteuerkarten vorzulegen, obwohl ein Lohnsteuereinkauf aufgrund der Höhe der gewährten Werkspension nicht in Frage kommt.

Sofern ein Werksrentenbezieher einer Beschäftigung nachgeht, muß uns die zweite Lohnsteuerkarte eingereicht werden.

Falls keine Lohnsteuerkarte vorliegt, muß gemäß § 37 der Lohnsteuerdurchführungs-Verordnung die Werksrente nach der Steuerklasse 6 versteuert werden.

Wir bitten daher die Bezieher von Werksrenten (Pensionäre und Witwen), die Lohnsteuerkarten nach Erhalt unverzüglich unserer Belegschafts- und Sozialabteilung zuzusenden. Sollten vom Steueramt keine Lohnsteuerkarten ausgestellt worden sein, sind

diese dort anzufordern. Zuständig sind die Stadt- oder Gemeindeverwaltungen, nicht die Finanzämter.

Vielleicht achten auch die Angehörigen von Werksrentenbeziehern darauf, daß die Lohnsteuerkarte an folgende Anschrift geschickt wird:

Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen
– Belegschafts- und Sozialabteilung –

41 Duisburg 11
Postfach 141



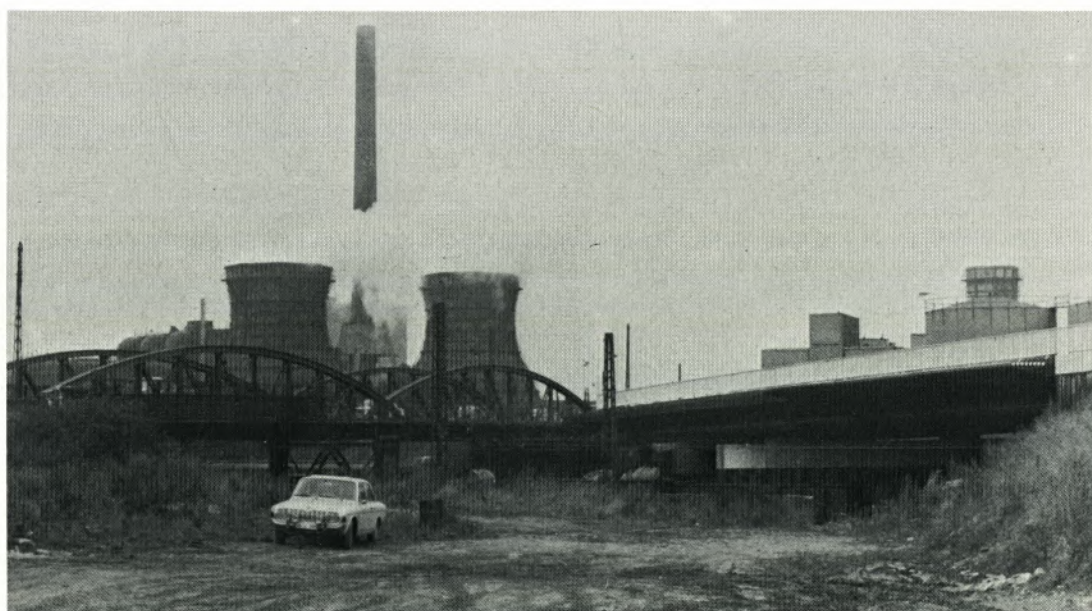
Am 12. 9. verabschiedete sich Direktor Erich Bergermann von seinen Kollegen und Mitarbeitern des technischen, wie auch des kaufmännischen Bereichs unseres Unternehmens. Nach einem kurzen Urlaub trat er zum 30. 9. 1974 in den wohlverdienten Ruhestand. Vom gleichen Zeitpunkt an wurden die bisher von Herrn Bergermann wahrgenommenen Aufgaben in der Geschäftsführung von Direktor Helmut Sieverling übernommen.



7 Lokführer-Anwärter konnten die Abschlußprüfung des 31. Lokführerlehrgangs beim Gemeinschaftsbetrieb mit Erfolg ablegen.



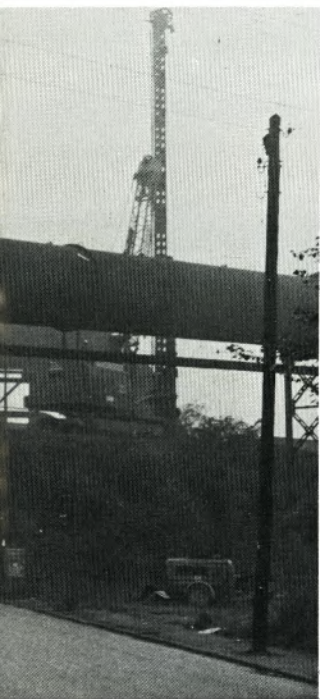
Die Tage der alten Klockesbrücke, welche die B 231 von Essen nach Oberhausen im Bereich des alten Hochofenwerkes Thyssen Niederrhein über mehrere Gleise der DB und des Gemeinschaftsbetriebes führt, sind gezählt. Seit 4. November läuft der Straßenverkehr über die rechts im Bild befindliche neue Brücke.



Diese Lokführer-Anwärter des 32. Lehrgangs haben Ende August die praktische Prüfung zum Triebfahrzeugführer bestanden. Die theoretische Unter-
 richtung und Prüfung fand bei der Wirtschafts-
 vereinigung Eisen und Stahl in Duisburg statt.



Nach mehrjähriger Bauzeit wurde kürzlich die Befestigung des Rheinufer im Bereich des Hafens Schweglern fertiggestellt. Auf unserem Foto ist rechts im Hintergrund die Bandverladeanlage Alsum zu erkennen.

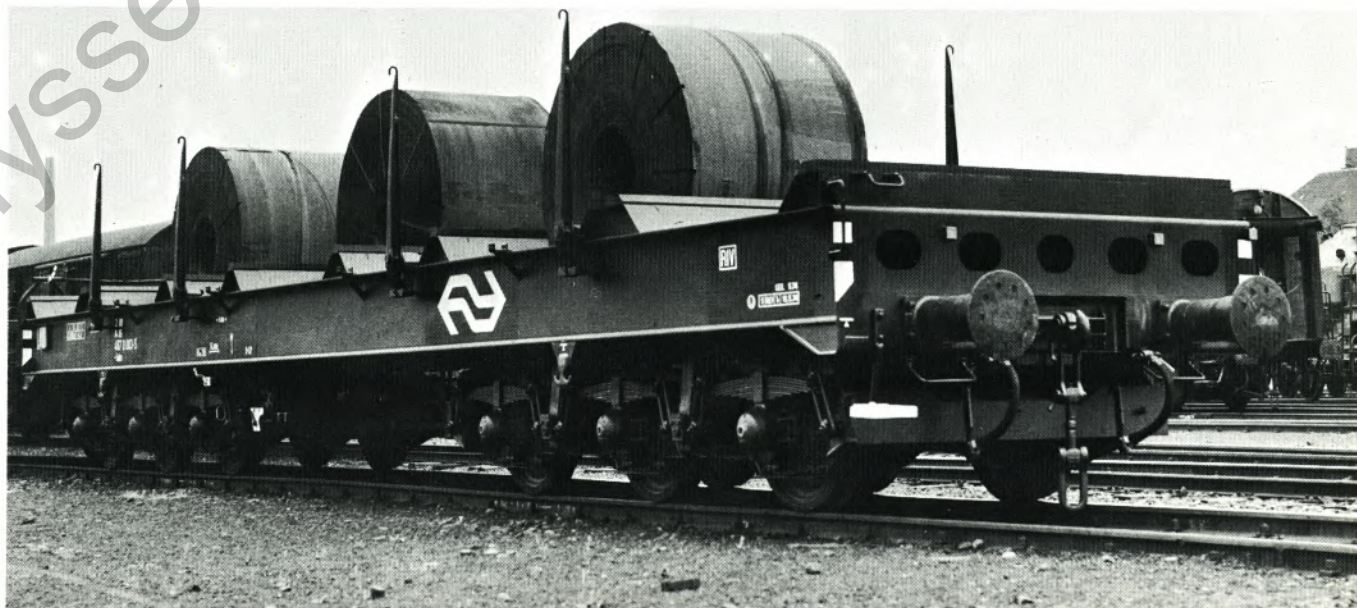


Nach langwierigen Verhandlungen mit allen beteiligten Stellen konnte jetzt endlich mit den Bauarbeiten zur Beseitigung der berüchtigten „Mausefalle“ an der Werthfeldstraße in Oberhausen-Osterfeld begonnen werden. Die Werthfeldstraße, die als Zubringer zur B 223 ausgebaut wird, kreuzt hier unsere Werksbahn im Bereich von Zeche und Kokerei Osterfeld. Über den Fortgang der nicht einfachen Arbeiten werden wir in einer späteren Ausgabe noch berichten.

Wir sind »im Bilde«

Die enge Zusammenarbeit zwischen der DB und den Niederländischen Staatsbahnen ist jetzt auf die gemeinsame Entwicklung im Güterwagenbereich ausgedehnt worden. In Aachen konnten beide Unternehmen kürzlich die ersten beiden gemeinsam entwickelten Spezialflachwagen für den Transport schwerer Blechrollen und Brammen der Öffentlichkeit vorführen.

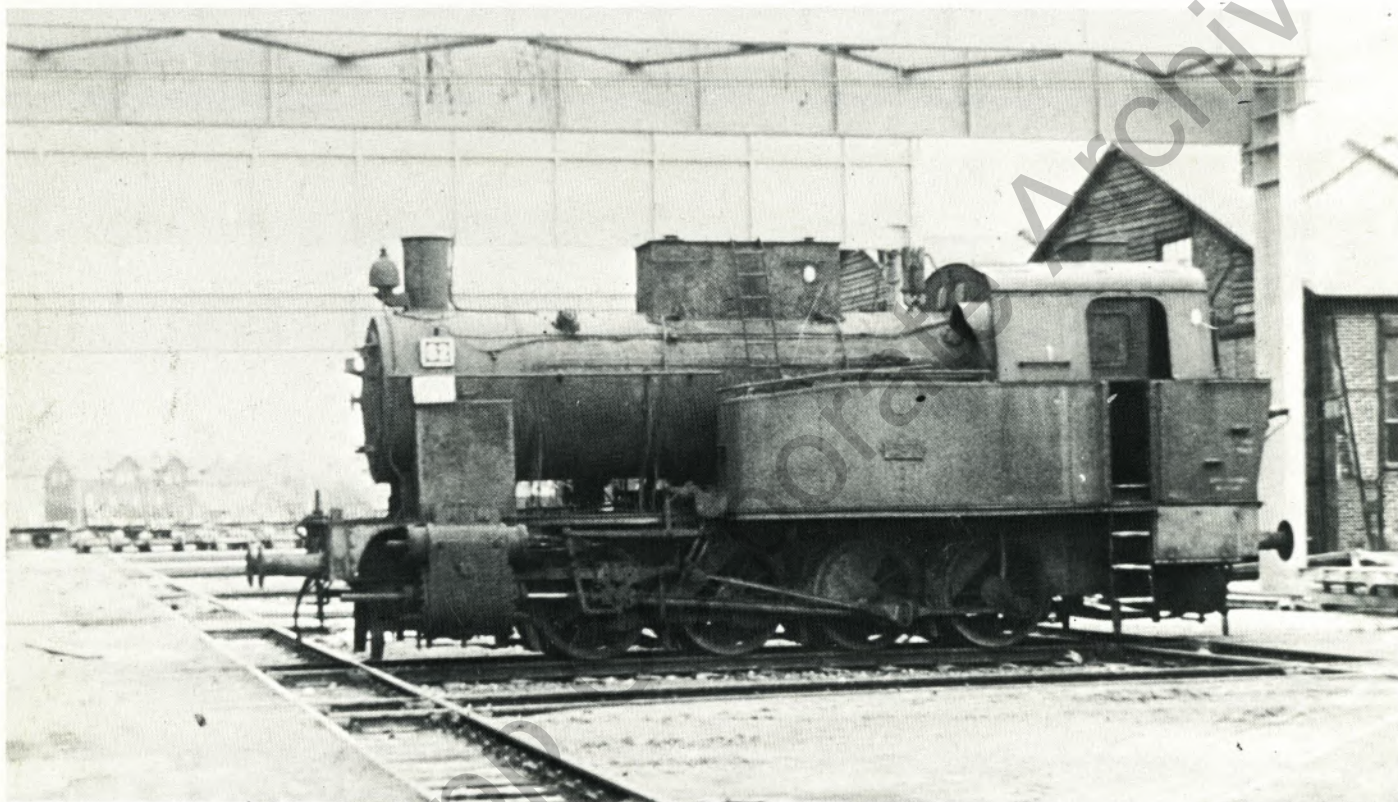
Der in deutsch-holländischer Gemeinschaftsarbeit entwickelte und von der Waggonfabrik Talbot Aachen gebaute Spezialflachwagen mit der Gattungsbezeichnung Sals 711 soll für den Transport schwerer Blechrollen und Brammen zwischen dem niederländischen Industriezentrum Ijmuiden und deutschen Bahnhöfen eingesetzt werden.



Ein Kapitel Werksbahngeschichte:

85 Jahre waren Dampfloks unsere Zugpferde

(Fortsetzung und Schluß des in unserer Ausgabe 3 begonnenen Berichts von Heinz Christ)



1

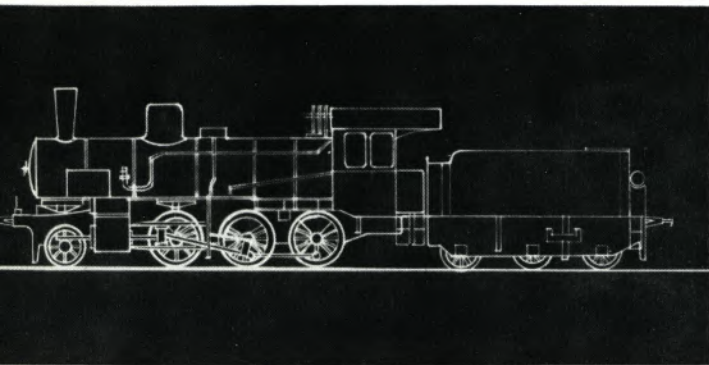
In die Zeit des ersten Weltkrieges fällt der Erwerb einer Zahnradlok der Halberstadt-Blankenburger-Eisenbahn. Die Lok hat nach Ausbau des Zahnradteils nur wenige Jahre Dienst getan. Die genaue Betriebs-Nr. ist leider noch unbekannt. 1917 und 1918 erwarb die GDK sechs vierachsige Lokomotiven von der Firma Henschel, die wegen ihrer Stärke „Ochsen“ genannt wurden. Es waren die Betriebs-Nummern 26, 60, 61, 62, 63 und 64. Die Abbildung 1 zeigt die Lok 62, die als letzte EH-Dampfloks im Mai 1965 verschrottet wurde. Ebenfalls in den Jahren 1916, 1917 und 1918 wurden sechs Schlepptenderloks des Typs pr G 8¹ gekauft (Abbildung 2). Bei dieser Type handelte es sich um eine bewährte Bauart der preußischen Staatsbahn, die sie in insgesamt 4948 Exemplaren beschaffte. Die GDK war die einzige Privatbahn, die Loks dieses Typs direkt vom Hersteller kaufte und einsetzte. Diese Lokomotiven sind im Laufe der etwa 40 Jahre, die sie Dienst bei der Werksbahn taten, ihrem Ruf als gute, zuverlässige Maschinen gerecht geworden. Sie wurden hauptsächlich im Streckendienst eingesetzt.

Nach dem ersten Weltkrieg wurden die deutschen Länder-eisenbahnen zur Deutschen Reichsbahn vereinigt. Das führte auf dem Gebiet des Lokomotivwesens zur Vereinheitlichung der Loktypen. Im Zusammenhang damit liefen

einige Länderbauarten aus. Die damalige Gewerkschaft August Thyssen-Hütte erwarb 1922 vier solcher auslaufender Lokomotiven des Typs pr G 5 (Abbildung 3). Eine dieser Loks, die Nr. 72, war eine Verbundmaschine, die den erzeugten Dampf in zwei Stufen nutzte. Den G 5-Loks ist bei der ATH nur ein kurzes Dasein beschieden gewesen. 1935 war bereits die letzte von ihnen ausgemustert.

2

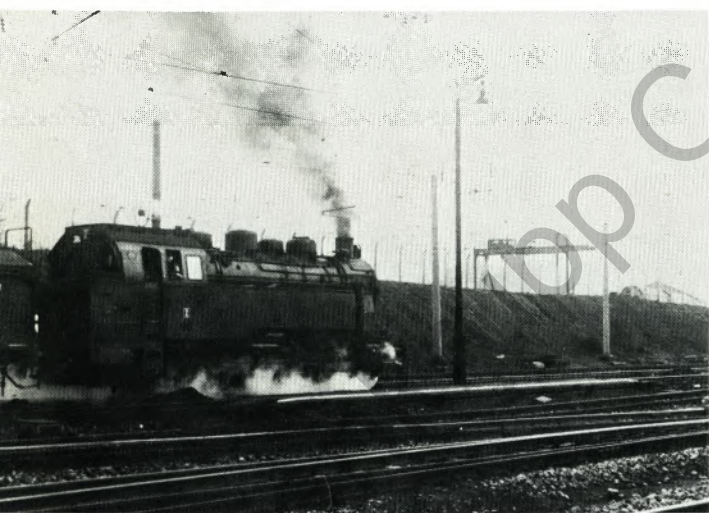




1923 erfolgte die Ruhrbesetzung. Es ergaben sich auch für die Werksbahn schwerwiegende Eingriffe in das Betriebsgeschehen. Lokomotiven und Waggonen wurden beschlagnahmt und zum Teil verschleppt. Es ist leider nicht möglich, die Details dieser Eingriffe in den Lokbetrieb festzustellen.

Die August Thyssen-Hütte ging 1926 in die Vereinigte Stahlwerke AG auf. Auch die benachbarten Hüttenwerke Rhein Stahl und Phoenix gehörten zu dieser neuen Firma. Das führte auch zu einer eisenbahnmäßigen Verbindung zwischen dem Hamborner und Ruhrort-Meidericher Werksbereich. Der Ruhrort-Meidericher Bereich befand sich im Stadium der Elektrifizierung, in deren Verlauf Dampflokomotiven überzählig wurden, die zur Einstellung in den Hamborner Lokomotivbestand kamen.

Das Jahr 1928 brachte mit zwei fünfsachsigen Lokomotiven, die die Betriebs-Nummern 1 und 2 erhielten, das Erscheinen



der schwersten und leistungsfähigsten Dampfloks, die je zum Lokpark gehörten. Die Loks waren von der Hanomag erbaut und hatten ein Dienstgewicht von 96 t. Abbildung 4 zeigt eine dieser wuchtigen formschönen Loks, die Nr. 2, aus dem Bahnhof Grünstraße ausfahrend.

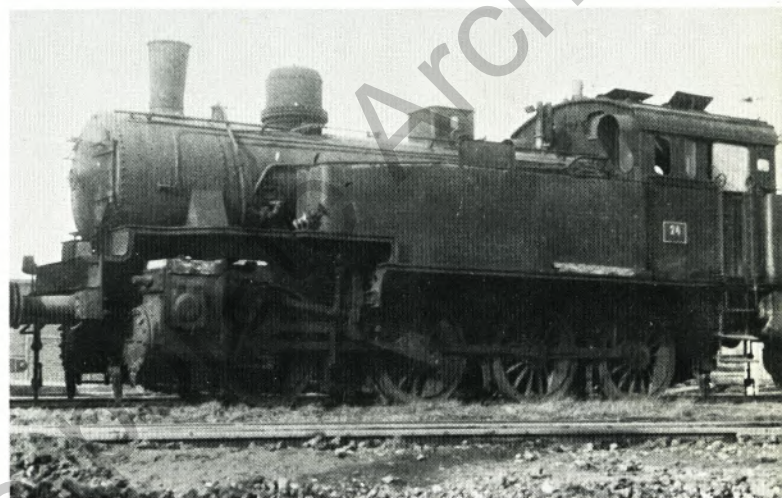
Den Kauf einer Serie von vier Dampfloks brachte das Jahr 1937. Die ATH erwarb von der Deutschen Reichsbahn vierachsige Lokomotiven des Typs pr T 13, die mit den Betriebs-Nr. 21, 24, 53 und 69 eingestellt wurden (Abbildung 5). Es handelte sich auch hier, wie 1922 bei der pr G 5, um eine bei der Reichsbahn auslaufende Bauart.

Nach dieser Anschaffung wurden noch einige Loks erworben. Das Kriegsjahr 1942 brachte mit dem Kauf einer vierachsigen Lokomotive – Betriebs-Nr. 78 – von der belgischen Lokomotivfabrik Société Anonymes des Ateliers de Con-

struction de La Meuse (Lüttich) den Abschluß von Dampflokomotivbeschaffungen für unsere Werkseisenbahn. Die Abbildung 6 zeigt diese Lokomotive. – Es hat von 1905/06 an schon einmal zwei La Meuse-Loks bei der GDK gegeben (Betriebs-Nr. 25 und 26). Die Loks sind seiner Zeit aus Frankreich nach Hamborn gekommen. Es waren ursprünglich 1000-mm-Spur-Loks, die in der EBW auf Normalspur umgebaut worden sind. Recht zufrieden war man wohl nicht damit, denn die Nr. 26 ist schon 1916 nicht mehr feststellbar. Die Nr. 25 ist zum gleichen Zeitpunkt aus dem allgemeinen Lokpark ausgemustert worden. Sie tat aber noch bis 1928 Dienst als EBW-Lok (ohne Betriebs-Nr.).

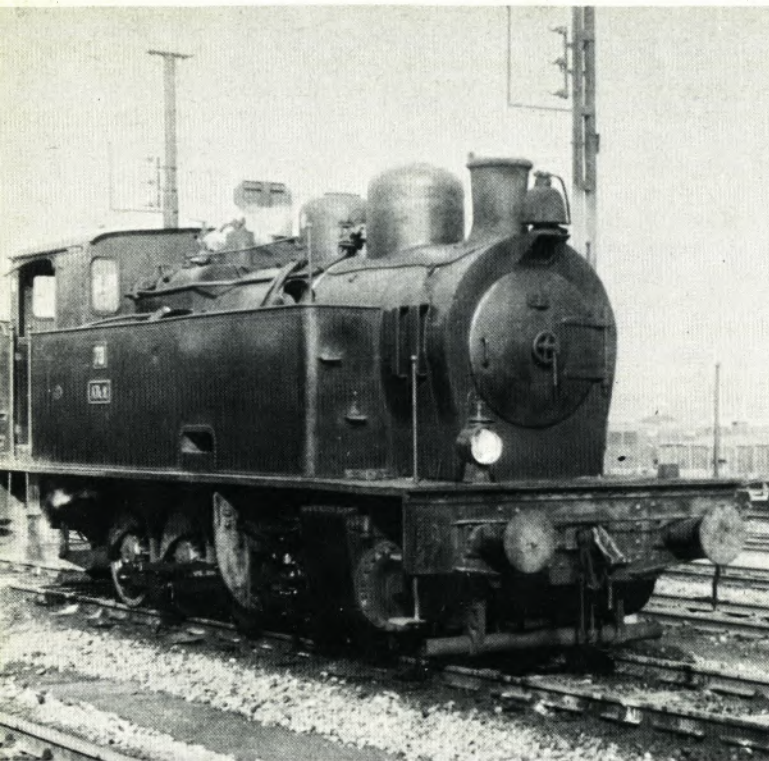
Während des zweiten Weltkrieges liefen zwei Loks in Hamborn, die in Amerika erbaut und in Frankreich erbeutet waren. Bei Kriegsende wurden sie an die Reichsbahn zurückgegeben. Nähere Einzelheiten konnten noch nicht festgestellt werden.

5



Neben den in diesem Bericht erwähnten Lokomotiven hat es natürlich noch eine Vielzahl von Einzelbeschaffungen gegeben. Es ist aber nicht möglich, im Rahmen dieses Berichts jede einzelne Lok zu erwähnen.

Das Ende des zweiten Weltkrieges sah den Lokpark in stark angeschlagenem Zustand. Der Einsatz während der Kriegszeit und die Bombenangriffe am 14. Oktober 1944 und am 21. Januar 1945 hatten zu diesem Zustand geführt. Der Niedergang der wirtschaftlichen Tätigkeit ließ die Verkehrsanforderungen sinken. Viele Lokomotiven mußten abgestellt werden. Erst 1952, nach Gründung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen im Jahre 1949 und nach Beginn des Wiederaufbaus der Thyssenh  tte, wurde es erforderlich, Dampfloks in größerem Umfang wieder in Betrieb zu nehmen. Im Rahmen eines besonderen Wiederaufbauprogramms wurden 11 abgestellte Loks wieder hergerichtet. Zu diesem Zeitpunkt zeichnete sich das Ende des Dampflokbetriebes immer mehr ab. Die technische Entwicklung ging hin zur Elektro- bzw. zur Diesellok. EH entschied sich zur Elektrifizierung in größerem Umfang. Die erste der neu entwickelten Bo'Bo'-Zweikraft-Lokomotiven nahm 1955 ihren Dienst auf. Mit der laufenden Beschaffung dieser Loktype war eine Einschränkung des Dampflokbetriebes verbunden. Mehr und mehr Dampfloks fielen der Verschrottung anheim. Das Ende des Dampflokbetriebes war am 18. April 1963 gekommen. Noch einmal fuhr eine Dampfloks, es war die Nr. 13, hinaus, um im Rahmen einer symbolischen Schicht die Dampflokszeit bei unserer Werksbahn zu beenden. Als der Lokomotivführer Wilhelm Bender von dieser Schicht mit der festlich geschmückten Lokomotive einfuhr, ertönten von   berallher die Sirenen der Elektro- und Dieselloks, Abschiedsgruß für eine verflossene Zeit, für 85 Jahre Dampfloksbetrieb bei der Werkseisenbahn.



6

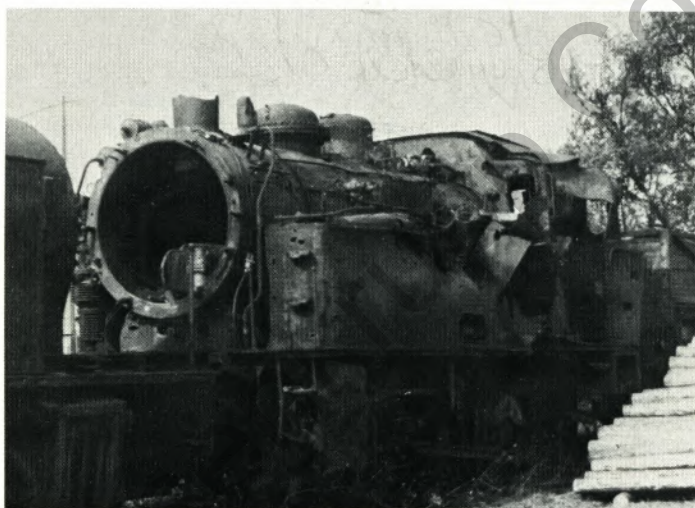
Dieser Bericht wäre nicht vollständig, ohne auf einige weitere Dinge einzugehen, die mit dem Dampflokbetrieb in Verbindung stehen. Da sind zunächst die Lokschuppen zu erwähnen. Schon am 21. Dezember 1878, also zwei Monate nach dem Entschluß zum Kauf der ersten Lok, hatte der GDK-Grubenvorstand beschlossen, einen Lokschuppen errichten zu lassen. Im Zuge der folgenden Beschaffungen ent-

Das Anwachsen des Betriebes forderte auch einen größeren Lokschuppen. Dieser entstand 1912 auf dem Gelände des Schweinsbruchs. Er war für die damaligen Verhältnisse großzügig und modern gebaut. Dieser Lokschuppen hat die Zeiten überdauert und dient heute noch mit seiner nördlichen Hälfte dem Betriebsmaschinenendienst als Lokstation.

Neben diesem Lokschuppen Bruckhausen mit seinen Anlagen (u. a. Kohlenkran, Wasser-Hochbehälter) gab es noch die kleineren Lokstationen Hafen Schweglern, Alsumer Straße und Hochöfen Hüttenbetrieb. In früheren Jahren existierten daneben noch einige Wasserstellen, um ein frühzeitiges Einfahren in den Schuppen zu vermeiden.

Dienten die Lokstationen der laufenden Wartung der Maschinen, so war es Aufgabe der Eisenbahnwerkstatt, Reparaturen und Untersuchungen auszuführen. Für die Leistungsfähigkeit dieser Werkstatt spricht, daß schon wenige Jahre nach Errichtung der alten EBW der Selbstbau einiger Dampfloks erfolgte. Nach 1912 erbaute die GDK die heutige, neue Eisenbahnwerkstatt. Sie wurde stets ihrer Aufgabe gerecht, den Lokpark der Werksbahn instandzuhalten. Es sind nur wenige Fälle bekannt, in denen Reparaturen von Loks aus besonderen Gründen an fremde Firmen vergeben wurden. Das Können der Fachkräfte dieser Werkstatt kann nicht besser demonstriert werden als durch die Abbildungen 7 und 8. Sie zeigen die Krupp-Lok Nr. 76 in stark beschädigtem Zustand (durch Kriegseinwirkungen) und so, wie sie nach Reparatur durch die EBW ausgesehen hat.

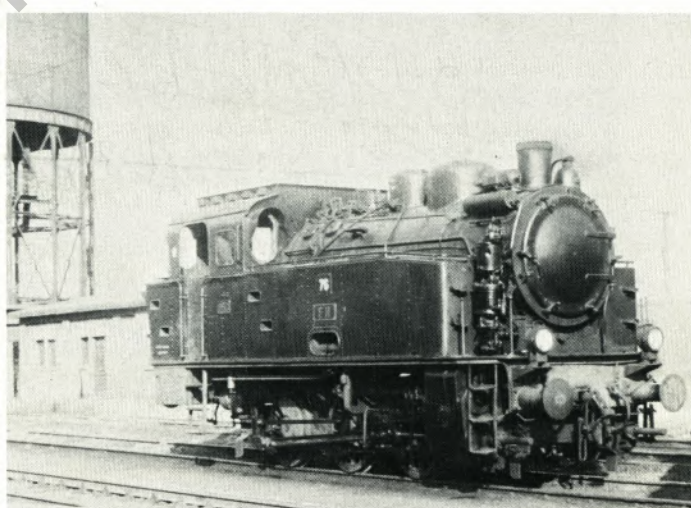
Was aber wären die Dampflokomotiven unserer Werks-eisenbahn gewesen ohne die Männer, die Dienst auf ihnen taten. Lokführer Hüsselman war der erste. Er wurde gemäß Vorstandsbeschluß der GDK vom 17. 4. 1879 mit einem



7

standen dann weitere Schuppen auf Schacht 1. Durch diese Schuppen führten Betriebsgleise hindurch, was zu Schwierigkeiten im Betriebsgeschehen führte. Im März 1886 wurde deshalb die Errichtung eines zweckentsprechenden Lokomotivschuppens beschlossen.

Der nächste Lokschuppenbau war fällig, als die alte Eisenbahnwerkstätte nach 1895 errichtet wurde. Dieser Schuppen stand unmittelbar neben der Kaiser-Wilhelm-Straße, südlich der alten EBW. Er hatte vier nebeneinander liegende Gleise, die von Tor 1 aus in ihn hineinführten. Die Gleislänge innerhalb des Schuppens betrug je Gleis etwa 18 m, so daß bei den damals kleinen Maschinen für etwa 8 Stück Platz war.



8

Monatslohn von 80,- Mark eingestellt. Wilhelm Bender beschloß diesen Reigen. Dazwischen liegt eine uns unbekannte Anzahl Lokführer und Heizer, die im Lokbetrieb nicht nur ihren Unterhalt verdienten, die vielleicht auch den Jungentraum früherer Zeiten, Lokführer zu werden, in bescheidenem Rahmen bei unserer Werksbahn in Erfüllung gehen sahen. Von diesen Männern ist nicht viel überliefert.

Mit einem Satz aus einer der vorgefundenen Unterlagen soll dieser Bericht enden. Er ist geschrieben von einem Lokführer, einem Manne, von dem anzunehmen ist, daß er mit ganzem Herzen Lokführer war. Er schreibt: So hat die Eisenbahn zur Größe des Werkes ihr Teil mit beigetragen und wir auch.

Am 8. September war es mal wieder soweit. Der Eisenbahn-Verein Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen hatte eine Fahrt ins Grüne angekündigt. In der Tat, sie führte zum linken Niederrhein nach Vynen.

8.00 Uhr ging es ab Amtsgericht zum August-Bebel-Platz, Walsum und Dinslaken Bahnhof, wo die letzten Kollegen mit ihren Frauen zustiegen. Über Wesel führte der Weg nach Xanten. Dort hatte man Gelegenheit zur Besichtigung der alten Stadt mit ihren zahlreichen Sehenswürdigkeiten. Der eine oder andere benutzte die Gelegenheit auch um ehemalige Arbeitskameraden zu besuchen, die sich in Xanten niedergelassen haben.



Nach dem Aufenthalt in Xanten warten die Teilnehmer am Herbstausflug auf die Weiterfahrt nach Vynen.

Eisenbahn-Verein unternahm Herbstausflug



Kurzweilige Spiele brachten Jung und Alt viel Freude

Gegen 11.00 Uhr ging die Fahrt weiter nach Vynen. Das Mittagessen wartete dort gegen 12.30 Uhr auf uns. Es war schmackhaft zubereitet, und vor allem freuten sich die Ehefrauen darüber, einen Sonntag mal ausspannen und sich bedienen lassen zu können. Nach dem Essen gab es für Alt und Jung Spiel und Spaziergänge. Unsere Kleinen konnten sich auf einer Wiese an Sackhüpfen, Eierlaufen und anderen Wettbewerben beteiligen. Auch für die Erwachsenen wurde zum Gaudi aller Sacklaufen veranstaltet, was den Zuschauern vor Lachen die Tränen in die Augen trieb. Mittlerweile hatte das Kegeln begonnen und in einem anderen Saale fand ein Preisschießen statt, natürlich für Frauen und Männer.

Wer Lust hatte, konnte sich auch an einem Tischtennisturnier beteiligen. Der Wettergott hatte zum Glück ein Einsehen und ließ kräftig die Sonne scheinen, so daß sich jeder bis zum Kaffeetrinken nach Lust und Laune austoben konnte. Nach der gemeinsamen Kaffeetafel wurden in gemütlicher Runde die recht anspruchsvollen Preise verteilt. Anschließend begann die „letzte Runde“.

Bis zur Abfahrt gegen 19.00 Uhr konnte noch recht ausgiebig das Tanzbein geschwungen werden. Mit viel Humor und Gesang im Bus fuhr man schnell nach Hause zurück. Viel zu schnell, fanden die meisten Teilnehmer.

Die Verantwortlichen sind sich wohl einig, daß alles so abgelaufen ist wie man es sich gewünscht hatte. Viel Spaß für unsere Kinder und für die Älteren ein paar gemütliche und sorgenfreie Stunden. F. Glosemeier

Beim gemeinsamen Mittagessen war man bereits in bester Stimmung



Ausflugtip für das Wochenende:

Kostbarkeiten der Natur am Rande des Ruhrgebietes

gebiet „Loosenberge“, im Volksmund bekannt als „Wacholderheide“, liegt vor Ihnen. Der Ausblick überrascht und man fühlt sich plötzlich in eine völlig andere Gegend versetzt.

Das einzige geschlossene, nördlich der Lippe liegende Wacholdergebiet breitet sich vor Ihnen aus.

Und dieses Fleckchen Heide läßt sich nun

rig und durstig geworden, finden Sie in nächster Umgebung einige gute Gaststätten, die für Ihr leibliches Wohl zu vernünftigen Preisen sorgen.

Wenn Sie eine Vorliebe für Heidelandschaften haben oder Sie ein Naturfreund sind, wird Ihnen dieses Fleckchen Erde sicher gefallen.

H. Jauch

Noch klingen in vielen von uns die Erinnerungen an vergangene schönere Urlaubstage nach, wenn unsere rastlose Zeit uns auch schon wieder in den Arbeitsrhythmus eingefangen hat. Der sogenannte „Alltag“ mit allen seinen Sonnen- und Schattenseiten ist wieder eingeleitet.

Lassen wir uns doch hin und wieder ein Stück Erinnerung zur Gegenwart werden. Kostspielige und zeitraubende – oder die Nerven strapazierende Touren braucht man deshalb nicht unbedingt zu unternehmen. Eine halbe Stunde Autofahrt genügt, um zum Beispiel all die Schönheiten, die wir gedanklich mit der Lüneburger Heide verbinden, zu erleben. Wir denken an herrliche Wanderungen durch die Wälder und die mit Wacholdersträuchern bewachsene Heidelandschaft.

Möchten Sie für ein paar Stunden einmal den Alltag vergessen und eine solche Landschaft, ganz in unserer Nähe, durchwandern?

Warum sollten Sie nicht?

Sie brauchen nur über Hünxe nach Drevenack zu fahren. An der beampelten Kreuzung kommen Sie auf die **B 58** und fahren diese Straße in Richtung Schermbeck – Haltern. Nach etwa 1 km Fahrt sehen Sie zu Ihrer Linken eine beschilderte Abzweigung zu dem Ortsteil Wachtenbrink. Schauen Sie jedoch auch nach rechts, denn dann entdecken Sie ein Park-Hinweisschild und wenn Sie wollen, sind Sie schon am ersten Parkplatz von dem aus Sie Ihre Wanderung beginnen können. Fahren Sie jedoch noch etwa 1,5 km weiter, immer den hohen Masten der Überlandleitung zu Ihrer Rechten folgend, finden Sie etwa 100 m vor der ebenfalls beschilderten Abzweigung nach Mahlberg auch auf der rechten Seite ein Park-Schild, das Sie auf einen versteckt liegenden Parkplatz hinweist. So, nun bleibt der Wagen stehen! Eine große Wanderkarte zeigt Ihnen verschiedene Wandermöglichkeiten.

Nun, Sie werden schon den richtigen Weg finden. Schon nach 10 Wanderminuten öffnet sich der Wald und das Naturschutz-



ganz nach Ihrem Belieben durchstreifen. Leuchtende Birkengruppen, dunkle Kiefern und mächtige Eichen, auf sandigen Hügeln stehend, überragen diese Landschaft, die vor allem im Herbst durch die blühenden Heidesträucher einen besonderen Reiz ausstrahlt. Hasen oder Eichhörnchen, auch ein Rudel Rehe, selbst starkes Rotwild wird Ihnen, wenn Sie sich richtig verhalten und einen günstigen Zeitpunkt gewählt haben, bestimmt zu Gesicht kommen. Als Zugabe können Sie von den Wacholdersträuchern noch den Jahresbedarf für Muttis Küche an Wacholderbeeren decken, denn diese bekommen Sie dort gratis und mit nur wenig Mühe verbunden. Nach beendeter Wanderung hung-



Unsere Jubilare

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Walter Pilgram
Prokurist und Obergeringieur, Bau-L
eingetreten: 1. 1. 1950

Heinz Kremer
Abteilungschef, Bau-V
eingetreten: 15. 1. 1950

Roman Grant
Dachdecker, Bau-H
eingetreten: 1. 3. 1950

Erich Jahn
Dachdecker, Bau-H
eingetreten: 1. 3. 1950

Anton Poszwinski
Verkehrsabfertiger, V
eingetreten: 6. 3. 1950

Albert Lantermann
techn. Angestellter, Bau-T
eingetreten: 8. 3. 1950

Rolf Hofmann
Kolonnenführer, EWH
eingetreten: 11. 3. 1950

*Allen unseren Jubilaren
ein herzliches Glückauf!*

Familiennachrichten Geburtstag:

Otto Eckermann, früher Weichenwärter
geb.: 20. 1. 1882 (93 Jahre)
wohnhaft: Warendorf, Nordufer 46

Johann Mester, früher Lokführer
geb.: 3. 3. 1883 (92 Jahre)
wohnhaft: DU-Meiderich, Herwarthstr. 32

Otto Reuffurth, früher Schlosser
geb.: 30. 12. 1884 (90 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Kaiser-Wilhelm-Str. 54

Karl Clotz, früher Bahnmeister
geb.: 10. 3. 1885 (90 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Im stillen Winkel 4

Kaspar Schäfer, früher kfm. Angestellter
geb.: 26. 2. 1890 (85 Jahre)
wohnhaft: Dortmund-Brambauer, Stellenbachstr. 1

August Machalewski, früher Stellwerkswärter
geb.: 11. 1. 1895 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Hermannstr. 16

August Missing, früher Gleiswerker
geb.: 1. 2. 1895 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Meiderich, Brückelstr. 54

Josef Herweg, früher Betriebs-Assistent
geb.: 2. 3. 1895 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Meiderich, Brückelstr. 80

Goldene Hochzeit:

Heinrich Dawid, früher Stellwerkswärter
geb.: 5. 5. 1902
verh.: 19. 12. 1924
wohnhaft: DU-Hamborn, Sterkrader Str. 304

Friedrich Blasko, früher Kranführer
geb.: 15. 12. 1903
verh.: 3. 1. 1925
wohnhaft: DU-Hamborn, Frundsbergstr. 44

Wilhelm Rüger, früher Weichenwärter
geb.: 26. 1. 1903
verh.: 3. 1. 1925
wohnhaft: DU-Beeck, Am Beeckbach 24

Otto Tewes, früher Vorarbeiter
geb.: 4. 6. 1901
verh.: 3. 1. 1925
wohnhaft: DU-Laar, Werthstr. 61

Josef Lingnau, früher Rottenführer
geb.: 7. 1. 1903
verh.: 17. 1. 1925
wohnhaft: DU-Hamborn, Gesewinskamp 9

Georg Reszka, früher Betriebs-Assistent
geb.: 19. 9. 1901
verh.: 3. 2. 1925
wohnhaft: DU-Meiderich, Marktplatz 14

Heinrich Steinbring, früher Gleiswerker
geb.: 15. 2. 1898
verh.: 14. 2. 1925
wohnhaft: Dinslaken, Hasenstr. 58

Paul Lipek, früher Magazinausgeber
geb.: 9. 2. 1903
verh.: 20. 2. 1925
wohnhaft: DU-Hamborn, Henriettenstr. 30

Friedrich Schumacher, früher Gleiswerker
geb.: 29. 1. 1901
verh.: 21. 2. 1925
wohnhaft: Dinslaken-Bruckhausen, Waldweg 64

Peter Prangenberg, früher Lokführer
geb.: 24. 4. 1901
verh.: 24. 2. 1925
wohnhaft: DU-Hamborn, Wolfstr. 5

Paul Münzer, früher Rangiermeister
geb.: 25. 9. 1896
verh.: 6. 3. 1925
wohnhaft: DU-Hamborn, Duisburger Str. 118

Todesfälle:

Heinrich Nottebohm, Pensionär
früher Abteilungsleiter
geb.: 12. 7. 1904
gest.: 3. 7. 1974

Otto Löhl, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 2. 12. 1908
gest.: 6. 7. 1974

Artur Scheibe, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 11. 10. 1902
gest.: 11. 7. 1974

Heinrich Sarther, Pensionär
früher techn. Angestellter
geb.: 22. 7. 1904
gest.: 13. 7. 1974

Mehmet Gercek, Rangierer, EN
geb.: 25. 9. 1948
gest.: 16. 7. 1974

Johann Antoszkiewicz, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 22. 3. 1913
gest.: 17. 7. 1974

Josef Peter, Pensionär
früher Rangiermeister
geb.: 5. 12. 1896
gest.: 20. 7. 1974

Heinrich Röttgers, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 28. 4. 1902
gest.: 1. 8. 1974

Gottfried Sanders, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 30. 1. 1900
gest.: 4. 8. 1974

Jakob Lohmann, Pensionär
früher Schreiner
geb.: 18. 7. 1894
gest.: 11. 8. 1974

Walter Schumacher, Schlosser, EWH
geb.: 29. 1. 1920
gest.: 19. 8. 1974

Heinz Winnekendonk, kfm. Angestellter
Allg. Verwaltung
geb.: 3. 9. 1926
gest.: 22. 8. 1974

Kurt Behrendt, Bezirksvorsteher, EN
geb.: 17. 8. 1915
gest.: 2. 9. 1974

Berthold Burk, Pensionär
früher Hafenarbeiter
geb.: 6. 10. 1906
gest.: 5. 9. 1974

Josef Genser, Pensionär
früher kfm. Angestellter
geb.: 4. 1. 1900
gest.: 8. 9. 1974

Konstantin Kaster, Matrose, HS
geb.: 15. 3. 1912
gest.: 12. 9. 1974

Eberhard Nachtigall, Pensionär
früher Maschinenarbeiter
geb.: 18. 8. 1896
gest.: 13. 9. 1974

Wilhelm Wilmsen, Pensionär
früher Gleiswerker
geb.: 7. 6. 1896
gest.: 28. 9. 1974

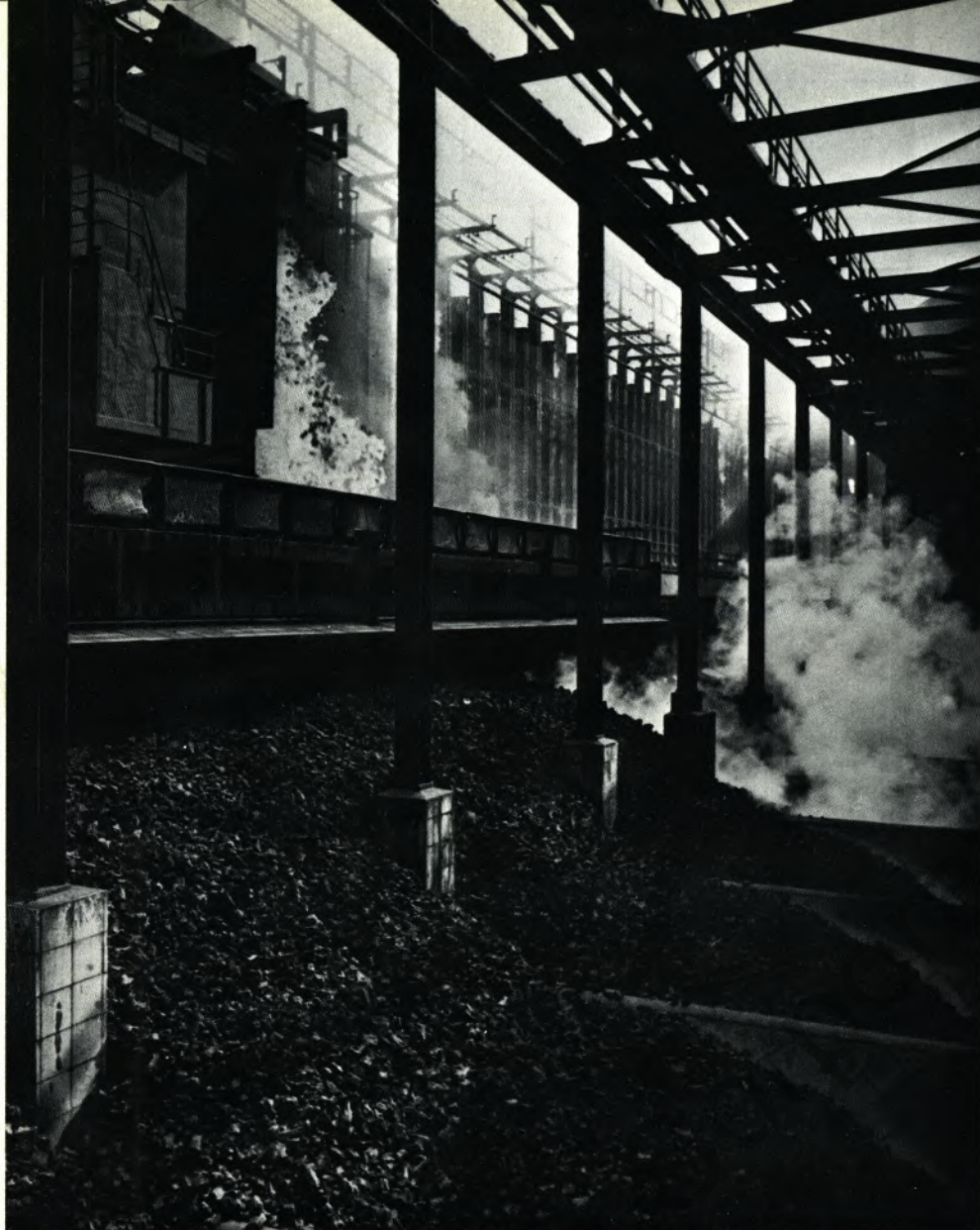
Robert Barteczko, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 1. 12. 1894
gest.: 6. 10. 1974

Anton Stachowiak, Pensionär
früher Verkehrsabfertiger
geb.: 30. 1. 1909
gest.: 9. 10. 1974

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen · Todesfälle

Hans Schwenzfeier, Wagenrevisor
geb.: 22. 6. 1928
gest.: 25. 8. 1974

Theodor Bromkamp, Werksbahnassistent
geb.: 26. 2. 1926
gest.: 4. 9. 1974



Drückvorgang auf der Kokerei ATH. Glühender Koks fällt in den Löschwagen. Bei diesem Vorgang entstehen zwangsläufig größere Staubbelastungen, die man in der neuen Kokerei-Batterie in den Griff bekommen hat.

digkeit und Beschleunigungsvermögen. Bei neuen Koksöfen fragen Fachleute nach Bauhöhe der Ofenkammern und nach der Dicke ihrer Wände, nach Wärmeleitfähigkeit, nach Heizzugtemperatur und Garungszeit. Natürlich wird auch, genau wie beim Auto, schließlich nach der Ausstattung gefragt. Als Antwort auf diese Fragen hat die neue Batterie Bemerkenswertes zu bieten.

Ihre Öfen gehören zum Hochleistungstyp. Das heißt zusammengefaßt: Sie produzieren mehr Koks in kürzerer Zeit als die alten Öfen. 52 Öfen vom Typ der neuen Batterie stehen bereits auf dem Kokereigelände. Sie haben in drei Jahren Betriebszeit mehr als zwei Millionen Tonnen Koks erzeugt. Die Vorgänger, eine Batterie mit 65 Öfen vom Baujahr 1922, haben in den 48 Jahren ihres Bestehens die vergleichsweise geringe Menge von nur 4,3 Millionen Tonnen Koks ausgestoßen.

Die neuen Öfen sind größer, sie sind 6 Meter hoch statt 3,60 Meter Höhe beim kleinsten der noch vorhandenen Öfen alten Typs. Aber das ist es nicht allein. Sie produzieren schneller. 13 Stunden, nachdem die Kohle hineingefüllt worden ist, kann der fertige Koks bereits ausgestoßen werden. Bei älteren Öfen wird für den gleichen Vorgang noch eine Zeit von 15 Stunden und mehr benötigt.

Dünnere „Läufersteine“ machen das möglich, Steine, aus denen die Wände der Koksöfen gemauert werden. Durch sie hindurch dringt die Hitze (1370 Grad) der außen brennenden Gasflammen in die Ofenkammern und läßt die Kohle schwellen. Je dünner und leitfähiger die Wände, also die Läufersteine, sind, um so schneller kann die Hitze nach innen dringen. Bei den älteren Öfen sind die Läufersteine 110 Millimeter dick, bei den neuen nur noch 95 Millimeter.

Neue Öfen werden also in schnellerem Wechsel gefüllt und entleert. Beide Vorgänge sind bei Kokereien kritische Punkte in Sachen Umweltschutz. Auch auf diesem Gebiet bieten die neuen Öfen wesentlich mehr als die alten. Eine Tür- und Rahmenreinigungsanlage soll verhindern, daß durch schlecht geschlossene Ofentüren Gas austritt. Dieses Gerät wird auch an einem Teil der alten Öfen eingesetzt.

Beim Füllen der Ofenkammern saugt eine Anlage austretende Gase ab, verbrennt und reinigt sie. Die eingefüllte Kohle rutscht staubarm vom Füllwagen in die Kammer.

Mehr Staub als beim Einfüllen wird beim Entleeren der Ofenkammern frei – beim „Drücken“. Die Techniker haben sich auch dazu etwas einfallen lassen. Eine große Absaughaube rollt mit dem Löschwagen von Kammer zu Kammer. Während des Drückens saugt sie wie die Düse eines Staubsaugers freiwerdende Gase und Staub auf – und reinigt das Gemisch, bevor es

Kokerei August Thyssen nahm neue Ofen- batterie in Betrieb

Am 27. September produzierte die neue Ofenbatterie der ATH-Kokerei in Bruckhausen mit ihren 52 Hochleistungsöfen den ersten Koks. Die neue Batterie löste eine aus dem Jahre 1922 stammende, inzwischen veraltete Anlage ab, die zum Zeitpunkt ihres Abbruchs neben einer geringeren Leistungsfähigkeit auch eine

unter dem heutigen Standard liegende Umweltfreundlichkeit aufwies. Hinsichtlich eines verbesserten Umweltschutzes, der sich bei einer Kokerei nicht einfach gestaltet, weist die neue Batterie einige bemerkenswerte Verbesserungen auf. Bei neuen Autos fragen die Fachleute nach Hubraum und Leistung, nach Geschwin-

die Absaughaube verläßt. Auch bei den Abgasen der Kammerbeheizung bieten die neuen Batterien mehr für den Umweltschutz als bisher. Ihre Kamine sind mit 132 Meter Höhe rund 50 Meter höher als die der alten Batterien. Das bedeutet für die Nachbarschaft der Kokerei eine geringere Belastung der Luft, weil die Abgase in höheren Luftschichten breiter verteilt werden.

Auch das Gas, das in den Ofenkammern entsteht und als Kokereigas ins Leitungsnetz geht, muß gereinigt werden. Gesetzliche Vorschriften verlangen eine weitgehende Entschwefelung. Bei der ATH-Kokerei gibt es dafür eine „Ammoniak-Schwefelwasserstoff-Kreislaufwäsche“. Kohle hat etwa 1 Prozent Schwefelgehalt. Nach dem Verkoken sind noch rund 70 Prozent dieser Menge im Koks, der Rest ist im inzwischen freigewordenen Gas und tritt da als Schwefelwasserstoff auf. In der Kreislaufwäsche können bis zu 90 Prozent des Schwefelwasserstoffs aus dem Gas ausgewaschen werden. Im derart entschwefelten Gas bleibt weniger Schwefel als im allgemein als schwefelarm geltenden leichten Heizöl.

Während die Absaughaube nur bei den neuen, hohen Öfen eingesetzt werden kann, wird das Gas aus allen Ofenkammern entschwefelt. Drei Batterien der Kokerei sind noch mit 190 älteren Öfen ausgerüstet. Mit den seit 1971 produzierenden 52 Hochleistungsöfen und den jetzt dazugebauten 52 „Schwesteröfen“ verfügt die Kokerei nun über 5 Batterien mit

294 Öfen, die täglich rund 7 000 Tonnen Koks erzeugen und etwa ein Drittel des ATH-Bedarfs an Hochofenkoks decken können.

Neben Gas und Schwefel fallen bei der Koksherstellung andere Nebenprodukte ab. Zwangsläufig werden vor allem Rohteer und Rohbenzol hergestellt. Noch im ver-

gangenen Jahr wurden diese Kohlenwertstoffe vielfach schärzhaft als Kohlenunwertstoffe bezeichnet, weil ihre Herstellung mehr Geld kostete, als ihr Verkauf einbrachte. In diesem Jahr sind diese Nebenprodukte jedoch wieder etwas wert, leicht zu verkaufen – und das mit guten Erlösen.



Mit der in der Bildmitte erkennbaren neuen Abzugshaube saugt man auf der Kokerei ATH nun beim Drückvorgang entstehendes Gas und Staub ab.

Die Ölversorgung ein Jahr nach der Krise

Im Oktober jährte sich ein Ereignis, das den Energiemarkt der Welt so gründlich auf den Kopf gestellt hat, wie kein anderes in der Geschichte unserer industrialisierten Zivilisation:

Im Gefolge der militärischen Auseinandersetzungen im Nahen Osten verdreifachten die Förderländer in zwei Stufen die Rohölpreise und ließen durch Fördereinschränkungen und Lieferboykott gegenüber wichtigen Abnehmerstaaten jedermann bewußt werden, welche Bedeutung der Energie für unser aller Wohlergehen im

privaten und industriellen Bereich zukommt. Wer erinnert sich nicht noch an Fahrverbote und Einschränkungen im industriellen Bereich, die beispielsweise England zur Vier- und Dreitageweche zwangen.

Da Energie – und das ist noch immer in erster Linie Mineralöl – bis vor einem Jahr sehr preisgünstig und anscheinend in unbegrenztem Umfang verfügbar war, gab es für den Verbraucher kaum Anlaß, lange über eine rationelle Verwendung oder gar über sparsamen Umgang mit Energie nachzudenken.

Inzwischen ist wohl jedermann die völlig veränderte Situation klargeworden:

- Die Förderländer haben deutlich gemacht, daß sie es sind, die über Fördermengen und Preise bestimmen.

von Feld zu Feld höchst unterschiedlich. Es gibt eine Unzahl von „Provenienzen“. Die einen haben viel leichte Bestandteile, die eine hohe Benzinausbeute bringen, andere sind schwer und lassen sich möglicherweise überhaupt nicht zu Benzin,

Konzessionsöl

Im Rahmen der Beteiligungsabkommen, die heute mit allen wichtigen Rohölförderländern bestehen oder ausgehandelt werden, haben sich die Förderländer den größeren Teil des Rohöls aus den früher allein den Mineralölgesellschaften gehörenden Konzessionen gesichert. Gegenwärtig liegt dieser Anteil in der Regel bei 60%. Er weist aber eindeutig ständig steigende Tendenz auf, wie von Saudi-Arabien in Gang gebrachte Verhandlungen über eine vollständige Übernahme der Konzessionen zeigen.

Die Mineralölgesellschaften verfügen also derzeit nur noch über rund 40% eigenes „Konzessionsöl“ gegenüber noch 75% in 1973.

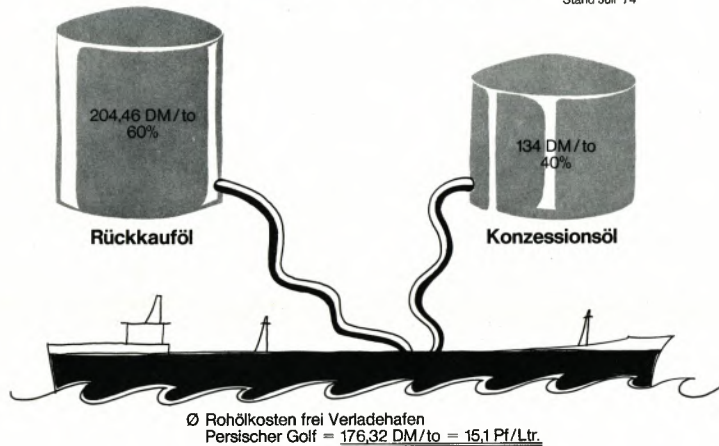
Berechnungsgrundlage für den Preis dieses Konzessionsöls ist der „posted price“, der im Grunde nichts anderes ist, als eine Basis für die Ermittlung der Abgaben an die Förderländer (Steuerreferenzpreis), der vom Förderland einseitig festgelegt wird.

Die entscheidenden Kostenfaktoren für das Konzessionsöl sind also der Steuerreferenzpreis („posted price“), der Förderzins („royalties“) und die an die Förderländer zu zahlenden sog. Gewinnsteuern.

Bei all diesen Faktoren gibt es z. Z. keine Tendenz zur Ermäßigung. Im Gegenteil: Entsprechend der letzten Rohölkonferenz der Förderstaaten in Quito (Juni 1974) haben einige wichtige Förderländer (die in der Organisation der erdölexportierenden Länder –OPEC – zusammengeschlossen sind) den Förderzins von 12,5% auf 14,5% erhöht. Der Versuch einiger Förderländer,

Rohölkosten der Mineralölindustrie

Stand Juli '74



- Die privaten und industriellen Verbraucher haben durch die kräftig gestiegenen Preise für alle Erdölprodukte – vom Benzin über das Heizöl bis hin zum Rohstoff für die Chemische Industrie – eine bittere Lektion über den Wert der Energie erhalten. Die gleichzeitig gestiegenen Preise für Kohle, Strom und Erdgas haben darüber hinaus deutlich gemacht, daß jede Form von Energie knapp und damit wertvoller geworden ist.

sondern nur zu Heizöl und Bitumen verarbeiten. Dazwischen gibt es eine Vielzahl von unterschiedlichen Zusammensetzungen, wobei der Schwefelanteil ebenfalls eine bedeutende Rolle spielt. Raffineriegesellschaften verarbeiten deshalb immer ganze „Rohölpakete“. So wenig wie man also aus nur einer Rohölprovenienz die gesamte Palette der Mineralölprodukte erzeugen könnte, die heute

Erdöl bald wieder billig und im Überfluß?

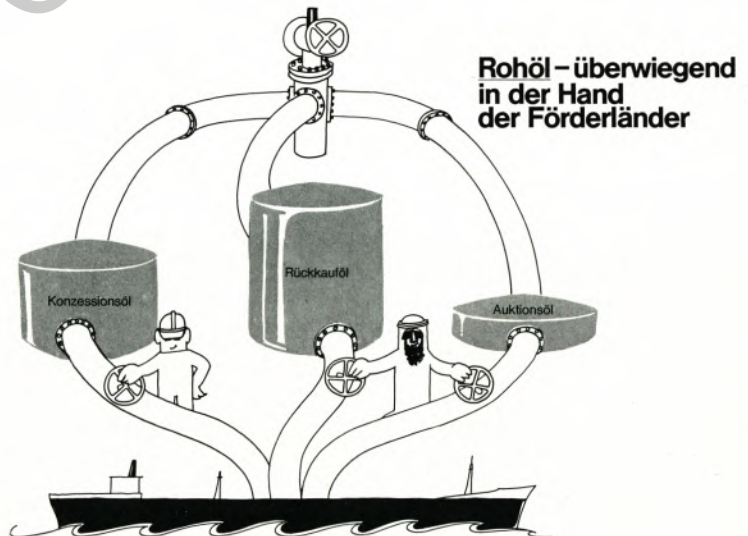
Obwohl dieser schmerzliche Lernprozeß noch gar nicht recht abgeschlossen ist, melden sich seit kurzem euphorische Stimmen, die meinen, das alles sei doch nur eine vorübergehende Erscheinung. Beim Rohöl sei schon wieder ein Preisverfall zu beobachten, der in sinkenden Benzinpreisen zum Ausdruck komme, und mittel- und langfristig könne man auch wieder mit Rohölüberschüssen rechnen. Mit anderen Worten: gelangen wir nach einem Jahr hoher Preise und knapper Menge jetzt wieder in die goldenen Zeiten des Überflusses und der billigen Versorgung?

Niemand, schon gar nicht die Mineralölindustrie, hätte etwas gegen eine solche Tendenzwende. Nur: bei nüchterner Betrachtung ist sie nicht in Sicht. Die Realitäten sehen leider anders aus als die folgende Darstellung der wirklichen Situation auf dem Rohölmarkt zeigt:

Der „Rohölpreis“ – was ist das?

Der entscheidende Faktor für die Verbraucherpreise aller Mineralölprodukte ist der Rohölpreis. Und dabei fängt es schon an, kompliziert zu werden, denn „den Rohölpreis“ gibt es ebenso wenig wie „das Rohöl“. Die Zusammensetzung des Rohöls ist nicht nur von Land zu Land, sondern häufig

zur Versorgung unserer Industriegesellschaft erforderlich sind, so unangebracht wäre es auch, nur den Preis einer Provenienz zum Maßstab zu nehmen, zumal es auch dafür heute nicht nur einen, sondern gleich drei Preise gibt: für Konzessionsöl, für Rückkauföl und für Auktionsöl. Diese drei Begriffe wollen wir etwas näher erläutern.



auch den Gewinnsteuersatz kräftig zu erhöhen, war bei dieser Sitzung nur am Einspruch Saudi-Aubiens gescheitert.

Rückkauföl

Unter „Rückkauföl“ versteht man die Ölmenge, die den Förderländern durch Entgegnung oder im Rahmen der Beteiligungsabkommen – in der Regel 60% der Förde-

rung – zusteht und von den früheren Eigentümern, den Mineralölgesellschaften, zurückgekauft werden kann. Einen Teil des Staatsöls – etwa 10% – versteigern bzw. verkaufen die Förderländer direkt an Meistbietende oder an Käufer ihrer Wahl. Rückkauföl ist gegenwärtig etwa 70 DM/t (6 Pf/Ltr.) teurer als Konzessionsöl.

Die gesamten Rohölkosten für die großen Mineralölgesellschaften setzen sich also, sofern sie nicht zusätzlich Auktionsöl kaufen, aus den Kosten für Konzessionsöl und Rückkauföl zusammen.

Auktionsöl

Unter „Auktionsöl“ – auch staatseigenes Rohöl genannt – versteht man die Mengen, die nicht im Rahmen der Beteiligungsabkommen von den Mineralölgesellschaften zurückgekauft werden können. Wie der Name sagt, wird dieses Rohöl frei verkauft, beispielsweise versteigert. Noch während der Ölkrise zu Beginn dieses Jahres erzielten die Förderländer für ihr Rohöl vereinzelt auf Auktionen Traumpreise bis zu 420 DM/t. Käufer waren kleinere japanische und amerikanische Ölfirmen sowie

staatliche Ölgesellschaften von Verbraucherländern. Die großen internationalen Ölgesellschaften haben sich bei diesen Auktionen zurückgehalten, da die dort angebotenen Mengen ohne sonderliche Bedeutung waren und lediglich den Weltmarktpreis unnötig in die Höhe getrieben hätten.

Da die Verbraucher überall in der Welt auf die hochgeschwellten Produktpreise mit deutlichen Sparmaßnahmen reagiert haben – der Verbrauchsrückgang in Westeuropa erreichte 10%, in der Bundesrepublik sogar 15% –, andererseits aber die Rohölförderung inzwischen wieder das Niveau des Vorjahres erreicht hat, fanden sich keine Käufer für die überhöhten Auktionspreise. Deshalb sind die Preise für Auktionsöl, das am gesamten Rohölaufkommen einen Anteil von etwa 10% hat, inzwischen auf das Niveau des Rückkauföls gesunken. Wichtige Förderländer scheinen aber entschlossen zu sein, einer sinkenden Preistendenz durch Förderdrosselungen entgegenzuwirken. So hält Kuwait seit Anfang Juli einen Teil des Rückkauföls zurück, um Rohölüberschüsse auf

dem Weltmarkt zu vermeiden. Gegenüber Juli 1973 ist die Förderung in Kuwait um rund ein Drittel zurückgegangen. Neuerdings sind auch Kürzungen aus Libyen und aus Venezuela gemeldet worden.

Keine Hoffnung auf sinkende Preise

Wenn auch infolge weltweiter Sparmaßnahmen zur Zeit ausreichend Rohöl verfügbar ist, so gibt es doch keine berechtigte Hoffnung auf eine Senkung der Rohölkosten, denn

1. der Anteil des relativ preisgünstigen Konzessionsöls wird nicht größer sondern kleiner;
2. entsprechend der OPEC-Konferenz in Quito haben einige wichtige Förderländer den Förderzins von derzeit 12,5% auf 14,5% erhöht;
3. der Anteil des ohnehin teureren Rückkauföls wird weiterhin stärker steigen;
4. wichtige Förderländer, mit Ausnahme von Saudi-Arabien, haben erkennen lassen, daß sie eher bereit sind, die Förderung zu drosseln, als Abstriche beim Preis zu machen.

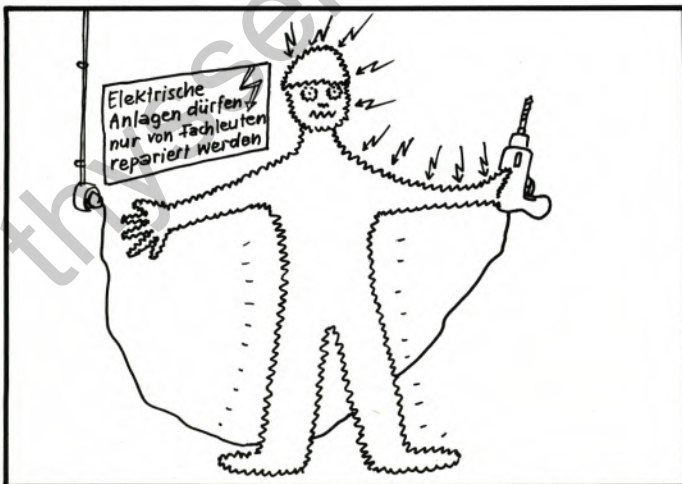
Arbeite
sicher



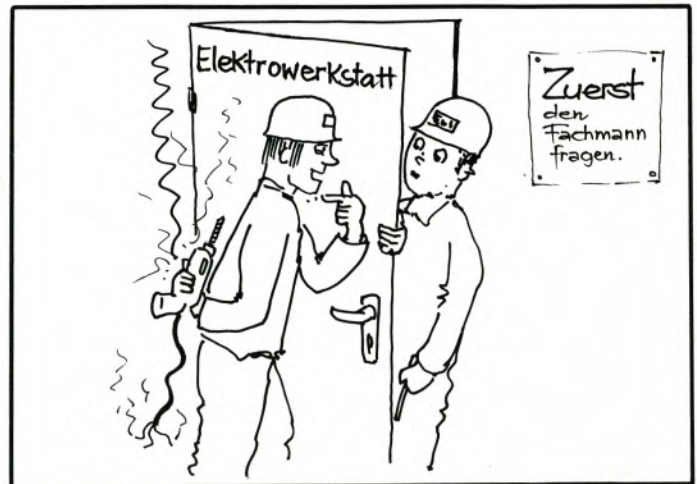
Der hier gerade repariert,
Hat das Fach noch nie studiert.



Doch es wäre ja gelacht,
Irgendwie fließt schon der Saft.



Wie man sieht, er fließt vorzüglich,
Jedoch hier nicht so wie üblich.



Unserm Freund ist zum Glück nicht viel passiert,
Künftig wird auch von ihm der Fachmann konsultiert.

