



EISENBAHN^{UND} HÄFEN

WERKZEITSCHRIFT DES GEMEINSCHAFTSBETRIEBES EISENBAHN UND HÄFEN · DUISBURG-HAMBORN



3

74

1/SEPTEMBER

kurz berichtet – schnell gelesen	2
In eigener Sache	3
Direktor Bergemann vollendete sein 65. Lebensjahr	4
EH-Mitteilungen	4
Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen	5
Ein neues Meldeverfahren zur gesetzlichen Sozialversicherung	5
Unfallversicherung auch bei Fahrgemeinschaften	5
Wir sind „im Bilde“	6
Kran 7 kam von Schwelgern nach Walsum	8
Ein Kapitel Werksbahngeschichte:	
85 Jahre waren Dampfloks unsere Zugpferde	9
Im Wettlauf mit der Uhr:	
Einbau eines Brücken-Überbaus in 48 Stunden	12
Ein Beitrag zum Umweltschutz:	
Industrie- und Handelskammer Duisburg gründete Abfall-Börse	13
Deine Frau, das unbekannte Wesen	13
Mitdenken lohnt sich:	
Neues vom Vorschlagswesen	14
Unachtsamkeit kostet Geld!	16
Versuchsanstalt für Binnenschifffahrt wurde 20 Jahre alt	17
Unsere Jubilare	18
Familiennachrichten	18
Die Schulungsstätte für Arbeitsschutz in Essen begrüßte ihren 25 000. Teilnehmer	19
Neulingsschulung dient der Arbeitssicherheit	20
„Oscar Huber“ wurde schwimmendes Museum	22
Arbeite sicher!	23

Thyssen-Gruppe

Die Rohstahlerzeugung der Thyssen-Hütte ist in der ersten Hälfte des laufenden Geschäftsjahres 1973/74 gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres noch einmal um 7% gestiegen. Ähnliches gilt auch für den Ausstoß an Walzstahlerzeugnissen. Damit ist freilich „praktisch“ die Kapazitätsgrenze erreicht, wie im April vor den Aktionären des Unternehmens in der Duisburger Mercator-Halle der ATH-Vorstandsvorsitzende Dr. Dieter Spethmann erläuterte. Der Vorstand sieht bisher auch keinerlei Anzeichen dafür, daß die weltweite Stahlnachfrage ihren Höhepunkt bereits überschreiten könnte. Aufgrund der Erlösverbesserung stieg der Umsatz 1973/74 bisher schneller als die Produktion. Spethmann stellte für das ganze Jahr einen zufriedenstellenden Verlauf in Aussicht. Daneben berichtete er aber von Kostensteigerungen, die weit über das erwartete Maß hinausgehen. Durchschnittlich belaufen sie sich in diesem Jahr auf rd. 20%. Dabei werden die Lohnkostensteigerungen von der Preisentwicklung für Erz, Schrott und Mineralöl wesentlich übertroffen. Erz ist 30% teurer geworden, Öl weit mehr als 100%, und der Schrottmarkt „fast völlig aus den Fugen geraten“.

Unter dem Leitsatz „Die Welt braucht Stahl“ zeichnete Spethmann aber dennoch die Aussicht auf eine langfristig positive Entwicklung für die Thyssen-Hütte auf. Dazu erwähnte er die zunehmenden Auslandsaktivitäten sowie die Verbreiterung der Unternehmensbasis durch den mit Rheinstahl inzwischen vollzogenen Zusammenschluß. Dem steht weltweit eine in

den letzten Jahren zu geringe Investitionstätigkeit der Stahlindustrie gegenüber.

Die Thyssen Purofer GmbH hat jetzt auch Eintritt in das rapide aufblühende und bisher hauptsächlich von der Korf-Gruppe betriebene Geschäft mit Eisenerz-Direktreduktionsanlagen gefunden. Wie die Konzerntochter Ende Mai mitteilte, hat sie unlängst die Aufträge für Lieferung je einer nach dem Purofer-Verfahren arbeitenden Direktreduktionsanlage aus Persien und aus Brasilien erhalten. Beide Anlagen sollen eine Tageskapazität von je 1 000 Tonnen Eisenschwamm erhalten und Anfang 1976 in Betrieb genommen werden. Die iranische Anlage wird in der Nähe des bereits existierenden Hüttenwerkes Ahwaz errichtet und soll mit Erdgaseinsatz Eisenerzpellets verarbeiten. Die brasilianische Anlage wird für das vom Thyssen-Konzern partnerschaftlich mit der Gerdau-Gruppe betriebene junge Stahlwerk Cosigua gebaut und soll mit Einsatz des in Brasilien im Überschuß vorhandenen Schweröls Stückerze zu Eisenschwamm verarbeiten.

Stahl-Industrie

Die Roheisenerzeugung in der Europäischen Gemeinschaft hat sich im Mai um 374 000 t auf 9,77 (9,4) Mill. t erhöht. Wie aus den Angaben des Statistischen Amts der Gemeinschaft hervorgeht, übertraf damit die Roheisenerzeugung die Produktion des vergleichbaren Monats um 575 000 t. Im einzelnen erhöhte sich die Roheisenerzeugung in der Bundesrepublik um 165 000 auf 3,4 Mill. t, in Frankreich um 112 000 auf 2,05 Mill. t, in Italien um 45 000 auf 989 000 t, in Belgien um

Impressum

Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn.

Schriftleitung:
Kurt-Hermann Stoll

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: Aust, Betriebsmaschinen-dienst, Christ, Hildebrandt, Hohlsiepe, Kiel, Still, Wenzel, Wiesner, Zerulla
ATH: Steinmetz, Metzger
Sonstige: Berufsgenossenschaft, Erdmann, Mannesmann-Reederei

Titelbild: Einfahrt von Warmblockwagen in den Anschluß Oberhausen-West (s. auch Beitrag Seite 6 dieser Ausgabe)
Rückseite: Selbst in ländlichen Gegenden ist der „Hafermotor“ schon eine Seltenheit



37 000 auf 1,22 Mill. t, in Luxemburg um 13 000 auf 470 000 t und in Großbritannien um 79 000 auf 1,28 Mill. t. Nur in den Niederlanden verminderte sich die Roheisenproduktion um 75 000 auf 366 000 t. In den ersten fünf Monaten 1974 erreichte damit die EG-Roheisenerzeugung 46,89 Mill. t, was gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum einem Wachstum von 7,9% entspricht. In der Bundesrepublik stieg die Produktion um 12,4% auf 16,68 Mill. t, in Frankreich um 14,5% auf 9,78 Mill. t, in Italien um 33% auf 4,77 Mill. t, in den Niederlanden um 12,7% auf 2,09 Mill. t, in Belgien um 7,1% auf 5,86 Mill. t und in Luxemburg um 8,4% auf 2,275 Mill. t. Die britische Roheisenerzeugung blieb mit 5,404 Mill. t um 23,4% unter dem Vorjahresergebnis zurück.

Die Arbeitsunfälle in der Eisen- und Stahlindustrie der alten Sechsergemeinschaft sind von 1960 bis 1972 von jährlich 102 686 auf 74 391 gesunken. In diesem Zeitraum wurden insgesamt 1052 033 Arbeitsunfälle, davon 1859 mit tödlichem Ausgang registriert. In einer Untersuchung der EG-Kommission über Betriebsunfälle für diesen Industriebereich heißt es, daß der Rückgang nicht zuletzt auf die Verkürzung der Arbeitszeiten und des damit verbundenen Unfallrisikos (von über 1 Mrd. Arbeitsstunden auf 766 Mill. Arbeitsstunden jährlich) zurückzuführen ist.

Das Internationale Eisen- und Stahlinstitut – IISI – (Brüssel) hat jetzt die Broschüre „Welt-Stahlindustrie 1974 in Zahlen“ veröffentlicht. Danach hat sich die Weltstahlerzeugung innerhalb von 13 Jahren verdoppelt. Wurden im Jahre 1960 weltweit 346

Mill. t Rohstahl erzeugt, so stellte sich die Produktion in 1973 auf 696 Mill. t. Mit 136,5 Mill. t blieben die USA auch in 1973 größter Stahlerzeuger vor der Sowjetunion mit 131,0 Mill. t, Japan mit 119,3 Mill. t, der Bundesrepublik mit 49,5 Mill. t, Großbritannien mit 26,7 Mill. t und Frankreich mit 25,3 Mill. t. In der Rangordnung der geographischen Regionen blieb Europa mit einem Anteil von 25,8% (1960: 31,6%) an erster Stelle vor der Sowjetunion und Osteuropa mit 25,6% (25,2%). Der Anteil der asiatischen Länder an der Weltstahlproduktion stieg auf 22,5% (12,4%), während der US-Anteil auf 21,6% (27,6%) zurückging. Bedeutendstes stahlerzeugendes Unternehmen des IISI ist die japanische Nippon Steel mit einer Erzeugung von 41,1 Mill. t in 1973 vor der US Steel mit 31,7 Mill. t, British Steel mit 23,9 Mill. t und Bethlehem Steel mit 21,5 Mill. t. Von den deutschen Gesellschaften nimmt die August Thyssen-Hütte AG mit 14,2 Mill. t den

8., die Hoesch Werke AG mit 6,4 Mill. t den 18., Salzgitter mit 5,2 Mill. t den 24., Mannesmann mit 4,6 Mill. t den 27., Krupp mit 4,3 Mill. t den 28., die Klöckner Werke mit 3,1 Mill. t den 33. und Röhring-Burbach mit 2,8 Mill. t den 36. Rang ein.

Ruhrkohle AG

Nur noch 35 Schachtanlagen waren Ende April dieses Jahres bei der Einheitsgesellschaft Ruhrkohle AG in Betrieb. Seit ihrer Gründung zu Beginn des Jahres 1969 hat das Unternehmen von ihren damals 52 Schachtanlagen aus Rationalisierungsgründen 17 Zechen stillgelegt. Von 29 Kokereien aus dem Jahr der Gründung bestehen noch 22. Die Zahl der Belegschaftsmitglieder verringerte sich von 182 650 auf 148 425.

Die Kohlen- und Kokshalden sind im Gefolge der Ölkrise in den ersten 5 Monaten dieses Jahres um die Hälfte abgebaut worden. Im Bergbau arbeiten noch 109 000 Kumpel unter Tage.

Deutsche Bundesbahn

Mit der „Integrierten Transportsteuerung“ will die Bundesbahn beginnen. Frachtberechnung und -abrechnung im Güterverkehr, Fahrzeug-Informationen- und Vormeldesystem sowie eine grob gerasterte Zuglaufüberwachung sollen den ersten Schritt beim Einsatz der elektronischen Datenverarbeitung in Verkehr und Betrieb der Bundesbahn bilden. Zum Aufbau dieser ersten Stufe einer Integrierten Transportsteuerung wird jetzt bei der Zentralstelle für Betriebswirtschaft eine Projektgruppe eingerichtet. Gesamtprojektleitung und -koordination obliegen dem Beauftragten für Planung und Aufbau einer Integrierten Transportsteuerung, Professor Dr.-Ing. habil. Wilhelm Schmitz, der sich 1971 mit einer Reihe von Mitarbeitern auch beim Gemeinschaftsbetrieb über die bereits realisierten EDV-Anwendungen auf dem Betriebs- und Verkehrssektor informierte.

In eigener Sache:

»Eisenbahn und Häfen« mit neuem Titelblatt

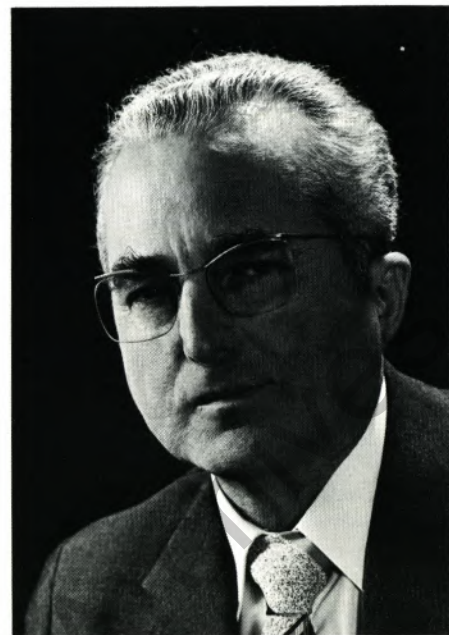
Die vor Ihnen liegende Ausgabe unserer Werkszeitung wird Ihnen sicherlich erst fremd vorgekommen sein. Bei näherem Hinschauen werden Sie dann aber festgestellt haben, daß es sich um eine alte Bekannte, um die Werkzeitschrift für die EH-Belegschaft handelt. Unser Titelblatt haben wir nämlich neu gestaltet. Uns gefällt es so besser, hoffentlich auch Ihnen. Erstens haben wir den Titel „Eisenbahn und Häfen“, wie sich das gehört, in gut lesbaren Lettern an den Kopf gesetzt. Das Titelfoto wird eingerahmt und wirkt dadurch etwas leichter. Und dann die Farbe – nicht daß wir etwas gegen rot gehabt hätten, Politik war und ist für uns tabu. Aber wir haben uns gesagt, daß „rot“ für den Eisenbahner, wie für jeden Verkehrsteilnehmer, die Farbe des Haltens, des Verweilens an einer Stelle bedeutet, während „grün“ freie Fahrt, also das Signal zum Fortschritt gibt. Und, urteilen Sie selbst, wirkt dieses Grün nicht seriöser? Zur eindeutigen Bezeichnung der Ausgabe haben wir dann noch die Ausgabe-Nummer und das Kalenderjahr mit den Ausgabe-Monaten ergänzt, wobei die Nummer 1 für die Monate Januar–März, die Nr. 2 für die Monate April–Juni, die Nr. 3 für Juli–September und Nr. 4 für die Monate Oktober–Dezember erscheint. Bei dieser Gelegenheit abschließend noch eine Bitte an Sie: Tragen Sie hin und wieder auch mal mit bei zur Gestaltung des Inhalts unserer Zeitschrift. Schreiben Sie über etwas, von dem Sie annehmen, daß es Ihre Kollegen interessieren könnte. Sie brauchen sich dabei nicht schwer mit Stil und Ausdrucksweise zu tun, die redaktionelle Überarbeitung übernehmen wir für Sie. Für Beiträge, die veröffentlicht werden, gibt es auch ein kleines Zeilenhonorar, und wenn wir Ihre Fotos verwenden, selbstverständlich erhalten Sie für diese eine angemessene Kostenbeteiligung vergütet. Überlegen Sie sich's mal!

Herzlichst
Ihre Redaktion

Direktor Bergermann vollendete sein 65. Lebensjahr

Auf 65 Lebensjahre konnte am 10. Juni 1974 Direktor Regierungsbaumeister a. D. Erich Bergermann zurückblicken. Herr Bergermann gehört seit 1959 der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen an, in der er für den technischen Bereich zuständig ist. Er wurde 1909 als Sohn eines Landwirts im Kreis Düsseldorf-Mettmann geboren und studierte nach Ablegung der Reifeprüfung an einer Düsseldorfer Oberrealschule Bauingenieurwesen an den Technischen Hochschulen in Stuttgart und Berlin. Die Diplom-Hauptprüfung bestand er 1932 in der ehemaligen Deutschen Hauptstadt mit der Note „gut“. Nach einer sich anschließenden Ausbildung zum Regierungs-Baumeister bei verschiedenen Reichsbahndirektionen, legte Herr Bergermann 1936 die Staatsprüfung im Eisenbahn- und Straßenbaufach ab. Noch im gleichen Jahr trat er in den Dienst der Deutschen Reichsbahn, die ihn am 1. Januar 1939 zum Reichsbahnrat ernannte und ihm die Stellung eines Vorstandes des Reichsbahnbetriebsamtes 2 in Wittenberge-Potsdam übertrug. 1942 wurde er nach Hamburg versetzt und mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Betriebs- bzw. Fahrplandezernenten beauftragt. Der 2. Weltkrieg sah Herrn Bergermann bei den Eisenbahn-Pionieren sowohl im Westen als auch im Osten im Einsatz. Nach dem Zusammenbruch 1945 mußte sich Herr Bergermann erst nach

einer anderen Tätigkeit umschauen und fand diese in der Stellung des Leiters der Bauabteilung bei den Stadtwerken in Düsseldorf. 1953 konnte er in den höheren Dienst der Deutschen Bundesbahn zurückkehren, die ihm die Aufgaben eines Betriebsstreckendezernenten bei der Direktion Essen übertrug und ihn im gleichen Jahr noch zum Bundesbahn-Oberrat ernannte. Die Vielseitigkeit seiner beruflichen Ausbildung und seiner Erfahrungen waren für die damalige Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen entscheidend, Herrn Bergermann ab 1. Februar 1958 als Chefingenieur in unserem Unternehmen einzusetzen. Der Erfolg, mit dem er durch seine ihm eigene Aktivität und Zielstrebigkeit dieser Aufgabe gerecht wurde, fand seine Bestätigung in der Ernennung zum Direktor und stellvertretenden Geschäftsführer am 1. Oktober 1959 und schon bald darauf in der Berufung zum technischen Geschäftsführer des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen mit Wirkung vom 1. Januar 1962. Die umfangreichen Modernisierungs- und Rationalisierungsvorhaben, die auf den technischen und betrieblichen Bereichen des Gemeinschaftsbetriebes in den folgenden Jahren verwirklicht wurden, sind die Früchte harter und unermüdlicher Arbeit Direktor Bergermanns und seiner Mitarbeiter. Dabei kamen auch die sozialen Be-



lange keinesfalls zu kurz, seine Mitarbeiter finden bei ihm stets Verständnis und ein offenes Ohr für ihre Probleme. Seine reichen Erfahrungen und die aus der täglichen Praxis resultierenden Erkenntnisse stellte Direktor Bergermann über den Rahmen des Gemeinschaftsbetriebes hinaus in den Dienst zahlreicher Ausschüsse und Vereinigungen der Industrie und der Öffentlichkeit. Besonders erwähnt sei hier der Einsatz von Herrn Bergermann im Auftrage der Bundesregierung im indischen Stahlwerk Rourkela, wo er seine Erfahrungen als „aktive Entwicklungshilfe“ zur Verfügung stellen konnte sowie seine Teilnahme als Verkehrsgutachter an einem Fachteam, das im Auftrage der ATH die Abbau- und Versandmöglichkeiten eines Dolomitvorkommens in der Türkei zu untersuchen hatte. Wir wünschen Herrn Direktor Bergermann, der mit Ablauf dieses Geschäftsjahres in den wohlverdienten Ruhestand tritt, für den dann beginnenden Lebensabschnitt beste Gesundheit und Zufriedenheit.

EH-MITTEILUNGEN

Personalien

Der bisherige Leiter unserer Belegschafts- und Sozialabteilung, Herr Prokurist Gerhard Brammen, ist am 30. 6. 1974 in den Ruhestand getreten. Zu seinem Nachfolger wurde Herr Prokurist Diplom-Kaufmann Werner Waltemade bestellt.

Herrn Hbv. Theodor Höffner wurde gemäß Beiratsbeschluß vom 12. Juni 1974 Prokura erteilt. Gleichzeitig übernimmt Herr Höffner die Leitung der Ab-

teilung Rechnungs- und Finanzwesen. Herr Diplom-Kaufmann Günther Haßhoff, Abt. Rechnungs- und Finanzwesen, hat Handlungsvollmacht erhalten.

Herr Betriebsleiter Heinrich Büschgen, Betriebsmaschinen dienst, wurde zum Betriebschef ernannt.

Lohnzahltag

Im II. Halbjahr 1974 stehen die Löhne

an folgenden Tagen bei den Geldinstituten zur Verfügung:

Montag, dem 12. 8. 1974,
Lohn für Juli 1974

Mittwoch, dem 11. 9. 1974,
Lohn für August 1974

Donnerstag, dem 10. 10. 1974,
Lohn für September 1974,

Dienstag, dem 12. 11. 1974,
Lohn für Oktober 1974

Mittwoch, dem 11. 12. 1974,
Lohn für November 1974

Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

Bericht zur Betriebs- und Geschäftslage EH

Die durchschnittliche Produktion bei unseren Gesellschaftern lag im 3. Quartal 1973/74 (Monate April bis Juni 1974) unter dem Durchschnitt des 2. Quartals 1973/74. Als Ursachen hierfür sind u. a. die verminderte Ausbringung des Hochofens Schwelgern sowie die Stilllegung der Zeche Jakobi zu nennen. Hiervon wurde zwangsläufig auch das nachstehend kurz geschilderte Verkehrsgeschehen des Gemeinschaftsbetriebes betroffen.

Werksbahn

Die Beförderungsleistung der Werksbahn lag im 3. Quartal 1973/74 mit einem Monatsdurchschnitt von knapp 9,6 Mill. Tonnen um rd. 2% unter der des 2. Quartals, wobei die Monate recht unterschiedlich in ihrer Leistung waren. So wurden im Mai 9,9 Mill. Tonnen, im Juni dagegen 9,3 Mill. Tonnen befördert.

Werkshäfen

Auch bei den Werkshäfen konnte die gute Leistung des 2. Quartals 1973/74 nicht erreicht werden.

So ging der Umschlag im Gesamtbereich von monatsdurchschnittlich 1713 000 Tonnen im 2. Quartal 1973/74 auf 1 576 000 Tonnen im 3. Quartal, d. h. um rd. 8% zurück.

Belegschaft

Der Belegschaftsstand EH (ohne Oberhausen) zum 30. 6. 1974 zeigt gegenüber dem 31. 3. 1974 eine Zunahme um 11 Mitarbeiter. Zur Zeit sind bei EH 3 435 Personen beschäftigt; der Anteil der ausländischen Mitarbeiter liegt bei 25,2% (am 31. 3. 1974 bei 24,4%). Bei der Thyssen Niederrhein AG waren am 30. 6. 1974 1 020 für EH tätige Mitarbeiter angelegt. Vergleichsweise waren hier am 31. 3. 1974 1 024 Mitarbeiter beschäftigt.

Ein neues Meldeverfahren zur gesetzlichen Sozialversicherung

Das neue Meldeverfahren der Kranken- und Rentenversicherung und der Bundesanstalt für Arbeit ermöglicht den Arbeitgebern, die die Löhne und Gehälter ihrer Beschäftigten mit EDV-Anlagen abrechnen, anders vorzugehen als bisher. Unter bestimmten Voraussetzungen können die Meldungen statt auf den in der Datenerfassungs-Verordnung (DEVO) vorgeschriebenen Vordrucken (Scheck aus dem Versicherungsscheckheft), auf anderen verwertbaren Datenträgern – z. B. Magnetband nach der Datenübermittlungs-Verordnung (DÜVO) – der Rentenversicherung übermittelt werden.

Damit wurde der technischen Entwicklung Rechnung getragen und der rationelle Einsatz der Elektronischen Datenverarbeitung sowohl bei den Arbeitgebern als auch bei den Versicherungsträgern gefördert.

Über Meldungen, die Angaben über Beschäftigungszeiten und beitragspflichtiges Entgelt enthalten, muß der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer eine Bescheinigung erteilen, aus der sich die gemeldete Beschäftigungsdauer und die Höhe des Entgelts ergeben, für das Beiträge zur Rentenversicherung entrichtet worden sind. Bei Unterbrechungen der Beschäftigung ohne Fortzahlung von Lohn oder Gehalt von mindestens einem Kalendermonat sind die einzelnen Zeitabschnitte und die auf sie entfallenden Entgelte getrennt auszuweisen. Die Bescheinigung muß mindestens einmal jährlich für alle im Vorjahr gemeldeten Daten ausgestellt werden. Wird das Arbeitsverhältnis aufgelöst, erhält der Arbeitnehmer eine entsprechende Bescheinigung. Da beim Gemeinschaftsbetrieb sämtliche Meldungen zur gesetzlichen Sozialversicherung, einschl. der Jah-

resmeldungen, über Magnetbänder nach der DÜVO vorgenommen werden, erhalten alle Belegschaftsmitglieder nach jeder Meldung sowie einmal jährlich eine Jahresmeldung zugestellt.

Diese Bescheinigung soll auf Richtigkeit der gemeldeten Daten überprüft und als Versicherungsnachweis sorgfältig aufbewahrt werden.

Die Versicherungsanstalten beabsichtigen für später, daß allen in den nächsten Jahren Auszüge ihres Versicherungskontos zugesandt werden. Sie haben dann die Möglichkeit zu prüfen, ob die Angaben der durch EH ausgehändigten Bescheinigungen von den Versicherungsanstalten richtig übernommen wurden.

Sollten sich hieraus noch irgendwelche Fragen ergeben, werden die Lohn- und Gehaltsabrechnung weitere Auskünfte erteilen.

Unfallversicherung auch bei Fahrgemeinschaften

Das 17. Rentenanpassungsgesetz, das im Februar vom Bundestag verabschiedet und inzwischen verkündet wurde, enthält rückwirkend vom 1. Januar 1974 auch eine Änderung der Unfallversicherung, die vor allem diejenigen angeht, die sich auf dem Weg zur Arbeit und zurück einer sogenannten Fahrgemeinschaft angeschlossen haben.

Nach bisherigem Recht, dem auch die Rechtsprechung der Sozialgerichte entsprach, war ein Versicherter auf Umwegen, die notwendig waren, um mitfahrende Personen aufzunehmen oder abzusetzen, im allgemeinen nicht gesetzlich gegen Unfall versichert. Mit Inkrafttreten des 17. Rentenanpassungsgesetzes ist ein solcher Unfallversicherungsschutz indessen sicher-

gestellt. Die Bundesregierung will auf diese Weise die Bildung von Fahrgemeinschaften von und zum Arbeitsplatz fördern, wie sie während der jüngsten Ölverknappung an Bedeutung gewannen.

Nach der neuen Gesetzesvorschrift besteht Versicherungsschutz auch auf dem Umweg, wenn der Versicherte „mit anderen berufstätigen oder versicherten Personen gemeinsam ein Fahrzeug für den Weg nach und von dem Ort der Tätigkeit benutzt“.

Das bedeutet im einzelnen:

1. Die Teilnehmer an der Fahrgemeinschaft müssen nicht sämtlich „Versicherte“ im Sinne der Reichsversicherungsordnung sein. Auch bei Mitnahme von „Berufstätigen“, also etwa Beamten oder Selbständi-

gen, wird für die unfallversicherten Arbeitnehmer der Schutz auf den Umwegen nicht mehr unterbrochen.

2. Es ist auch nicht notwendig, daß die Mitfahrer alle im gleichen Betrieb oder in derselben Verwaltung beschäftigt sind.

3. Der Versicherungsschutz bleibt auch bei Mitnahme der Ehefrau zu deren Arbeitsstätte und der Kinder zur Schule oder zum Kindergarten erhalten, weil diese ebenfalls „Versicherte“ der Unfallversicherung sind.

4. Wenn bei der neuen Regelung auch in erster Linie an regelmäßige Fahrgemeinschaften gedacht ist, so schließt sie jedoch den Versicherungsschutz bei gelegentlicher Mitnahme versicherter oder berufstätiger Personen nicht aus.

Wir sind im Bilde



33 Belegschaftsmitglieder des Gemeinschaftsbetriebes, die im 1. Halbjahr 1974 wegen Erreichung der Altersgrenze bzw. Invalidität in den Ruhestand getreten sind, wurden am 9. Juli im Schifferheim offiziell verabschiedet. Herr Direktor Bergermann, der den Scheidenden den Dank der Ge-

schäftsführung übermittelte, verband diesen mit den besten Wünschen für das künftige Wohlergehen der Pensionäre und deren Ehefrauen. Stellvertretend für 18 Jubilare, die sich unter den Ausscheidenden befanden, wurde Lokführer Heinrich Hoppe, der unserem Unternehmen 51

Jahre gedient hat, von Herrn Bergermann namentlich besondere Anerkennung für die Treue, mit der die Jubilare zu EH gehalten haben, ausgesprochen. Grüße und ebenfalls gute Wünsche des Betriebsrates an die „jungen“ Pensionäre brachte sein 1. Vorsitzender K.-H. Diercks zum Ausdruck.



Zufriedene Gesichter gab es am 19. Mai bei allen 18 Teilnehmern an den Prüfungen zum Werksbahnbetriebsmeister. Das fast fünfmonatige Lernen im 7. Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgang war erfolgreich. So eben wurde ihnen vom Vorsitzenden des Prüfungsausschusses der Industrie- und Handelskammer, Herrn Direktor Bergermann, die Gesamtnote aus den schriftlichen, praktischen und mündlichen Prüfungen mitgeteilt: 8mal gut, 7mal befriedigend und 3mal ausreichend.



Keinen Sonderzug und keinen großen Bahnhof gab es, als im Juni die millionste Tonne Rohedelstahl vom Blasstahlwerk in Ruhrort auf dem Schienenweg zur ATH-Tochtergesellschaft Deutsche Edelstahlwerke nach Krefeld befördert wurde. Doch diejenigen, die mit diesem Transport befaßt sind, dachten sicherlich an den ersten Transport per Schiene vor acht Jahren.

Voraussetzung für diesen Materialverbund war die Inbetriebnahme der Vakuumanlage im Blasstahlwerk in Ruhrort, die am 25. Mai 1968 ihre Produktion aufnahm. Im darauffolgenden Jahr setzte dann der umfangreiche Transport der Edelstahlrohblöcke auf dem Schienenweg nach Krefeld ein.

Am Anfang lieferte das Blasstahlwerk in

Ruhrort an die DEW monatlich etwa 2 000 Tonnen, inzwischen sind es rund 25 000 Tonnen Rohedelstahl, die jeden Monat mit der Eisenbahn nach Krefeld gebracht werden. Die Fahrt über die Schiene dauert ungefähr zwei Stunden, gerechnet vom Abgang in der Gießhalle des Blasstahlwerks in Ruhrort bis zur Ankunft in der Tiefofenhalle der DEW in Krefeld.

Unsere werkseigenen Spezialwagen, die für diese Warmtransporte eingesetzt werden und die von der DB für Nahverkehr zugelassen sind, haben eine Tragfähigkeit von 60 Tonnen Nutzlast und sind mit einer wärmeisolierenden Ausmauerung versehen, um den Temperaturverlust auf ein Minimum zu beschränken. Die Rohedelstahlblöcke kommen in Krefeld mit einer Temperatur von etwa 700 Grad Celsius an und werden dort gleich in Tiefofen eingesetzt.

Vier dieser Spezialwagen bilden jeweils eine Transporteinheit. In ihnen werden die Blöcke aus zwei Schmelzen untergebracht. Nach einem festen Fahrplan werden diese Transporteinheiten von EH um 0.00 Uhr, 6.00, 12.00 und 18.00 Uhr auf dem Übergabebahnhof Oberhausen-West der DB übergeben und über die Haus-Knipp-Brücke in Beeckerwerth nach Krefeld weitergeleitet.

Die Rohblöcke, die bei den DEW verarbeitet werden, sind zu einem großen Teil für Zulieferungen an die Automobil-Industrie bestimmt. So zum Beispiel für die Herstellung von Kurbelwellen oder Getrieben. Ein wesentlicher Teil dieses Edelstahlmaterials dient auch der Fertigung von Kugellagern der verschiedensten Art und Größe.

Unser Foto wurde anlässlich des Transports der millionsten Tonne bei der Einfahrt der Transporteinheit in den Anschluß Oberhausen-West aufgenommen.

ATH hatte Chinesen zu Besuch

Am 19. Juni traf eine Gruppe von Stahl-experten aus der Volksrepublik China zu einem zweitägigen Informationsbesuch bei der ATH ein.

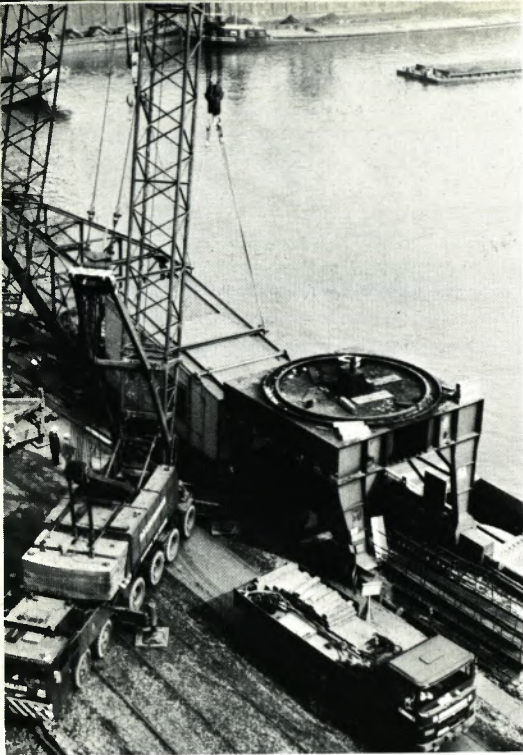
Im Rahmen des von einem deutschen Konsortium, dem auch die ATH angehört, mit der Volksrepublik China im März dieses Jahres abgeschlossenen Vertrages zur Lieferung eines kompletten Kaltwalzwerkes mit allen zugehörigen Nebenanlagen steuert die ATH ihr technisches „Know how“ bei.

Bereits im nächsten Jahr werden die für das Betreiben der Anlagen benötigten chinesischen Fachkräfte bei der ATH und bei der Beteiligungsgesellschaft Rasselstein AG ausgebildet. Auch die Inbetriebnahme der neuen Anlagen in China wird durch Fachleute der beiden Unternehmen erfolgen.

Die Gäste machten sich bei ihrem Besuch mit den Produktionsanlagen der ATH vertraut.

Das Mittagessen wurde im Schifferheim unseres Hafens Schwelgern eingenommen.





Demontage des Kranes 7 im Hafen Schwelgern



Transport des Portales über den Rhein



Auch der Oberwagen wird von einem Schwimmkran nach Walsum gebracht



Kran 7 kam von Schwelgern nach Walsum

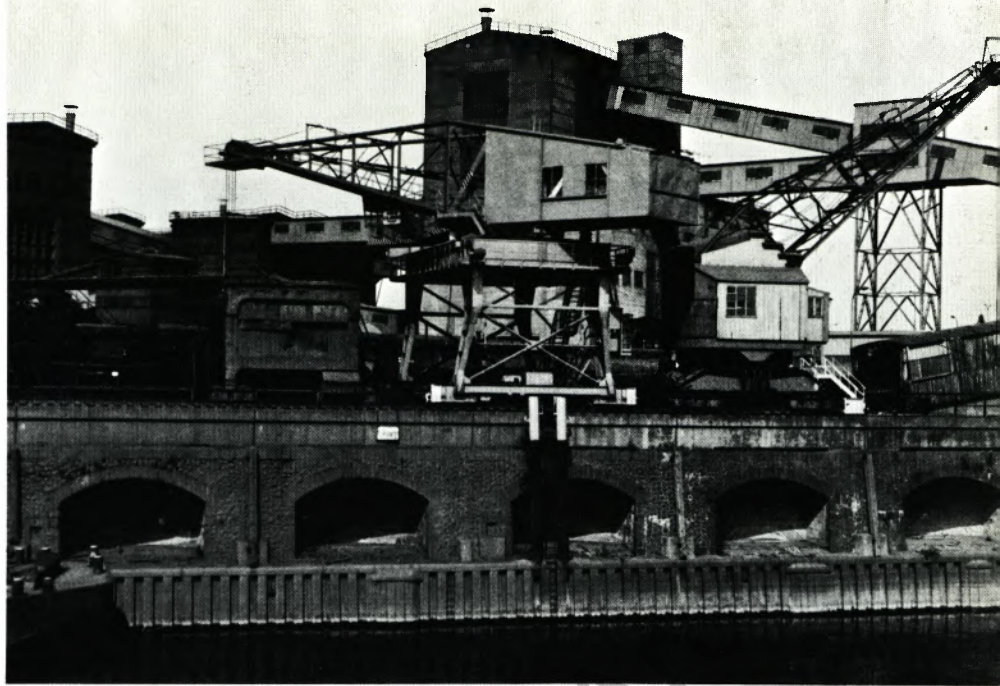
Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit am Kai 5 im Hafen Walsum-Süd wurde der Kran 7 vom Westufer des Hafens Schwelgern zum Kai 5 im Hafen Walsum-Süd umgesetzt. Mit den Umsetzarbeiten war die Firma Klönne beauftragt worden. Das Abheben des Oberwagens erfolgte durch den Einsatz von zwei Autokrane. An-



Kran 7 an seinem neuen Standort am Kai 5, Hafen Walsum-Süd

schließlich mußte das Portal durch die Firma Klönne auf eine Spur von 10,8 m umgebaut werden. Nach Abschluß dieser Arbeiten wurden der Oberwagen und das Portal von einem schweren Schwimmkran über den Rhein zum Hafen Walsum-Süd transportiert und am Kai 5 aufgestellt.

Jetzt, nach Inbetriebnahme des Portalkranes 7 im Hafen Walsum-Süd, können die dort vorhandenen veralteten Krane 10 und 11, Baujahr 1913, verschrottet werden. Die wichtigsten Phasen der Umsetzarbeiten wurden von unserem Mitarbeiter Aust (Hafenbetrieb) für die Werkszeitung im Bild festgehalten.



Ein Kapitel Werksbahngeschichte:

85 Jahre waren Dampfloks unsere Zugpferde

Das Zeitalter der Dampflokomotiven nähert sich nunmehr auch bei der Deutschen Bundesbahn seinem Ende, nachdem unser Werksbahnbetrieb (mit Ausnahme des früheren HOAG-Bereiches) bereits vor mehr als 11 Jahren, nämlich am 18. 4. 1963, die letzte Dampflok außer Betrieb gesetzt hat. Aber selbst für die, die den Einsatz von Dampflokomotiven bei uns noch aus eigener Anschauung kennen, dürfte eine Übersicht über die 85jährige Entwicklung auf diesem Sektor von großem Interesse sein. Unser Mitarbeiter Heinz Christ, der sich neben

seiner Haupttätigkeit mit archivarischen Arbeiten für den Gemeinschaftsbetrieb befaßt, hat in mühevoller Arbeit Licht in das wechselvolle Geschehen um den Einsatz der Dampfzucker gebracht. Er hat uns das Ergebnis seiner Ermittlungen zur Veröffentlichung in der Werkszeitung freundlicherweise vorab zur Verfügung gestellt. Wegen des Umfanges bringen wir in dieser Ausgabe den 1. Teil seiner Ausführungen und setzen diese in der nächsten fort. Lassen wir ihn nun aber selbst zu Wort kommen.

Im Jahre 1951 begann ich, Dampfloks der Werksbahn zu fotografieren. Es interessierte mich, möglichst alle noch vorhandenen Dampflokomotiven fotografisch zu erfassen. Damit hatte ich mich ganz unbewußt unter Gleichgesinnte eingereiht, die das auslaufende Dampflokszeitalter in Wort und Bild festhalten. Mein Interesse führte dann dazu, die Dampflokzeit bei unserem Unternehmen intensiver zu erforschen und anhand des gefundenen Materials eine abschließende Darstellung anzufertigen.

Der Zeitraum von 85 Jahren ist lang, und viel, sehr viel Material ist inzwischen verloren gegangen. Dazu kommt, daß man in früherer Zeit mit Aufzeichnungen ohnehin sparsamer war und

nicht an archivarisches Belange der Zukunft dachte. Dennoch ist es gelungen, ein ziemlich genaues Bild über den Lokpark und die Entwicklung in diesen 85 Jahren zu gewinnen. Die endgültige Auswertung und Ausarbeitung für das Archiv steht nunmehr an. Es ist aber heute schon möglich, für die Werkszeitung einen zusammenfassenden Überblick zu bringen.

Am 28. November 1871 taten die Herren des Grubenvorstandes der Gewerkschaft Deutscher Kaiser (GDK) die symbolischen Spatenstiche für den ersten Schacht der Gesellschaft. Damit wurde eine Entwicklung in Gang gesetzt, die zur Industrialisierung Hamburgs führte und der auch unsere Werksbahn ihr Entstehen verdankt.

Schon zwei Jahre später, also 1873, verhandelte die GDK mit der Cöln-Mindener-Eisenbahn-Gesellschaft über die Anlage eines Bahnanschlusses. Im Jahre 1877 war es dann soweit; man begann mit dem Bau der Anschlußbahn von Schacht 1 zur Bahnstation Neumühl.

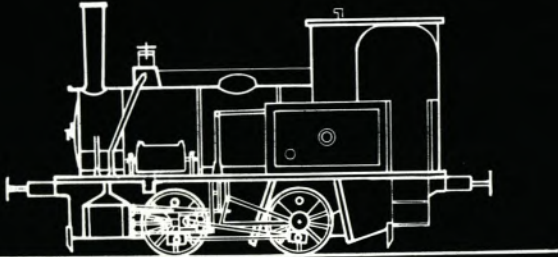
Die Beschaffung der ersten Lokomotive datiert von 1878. In einer Sitzung des Grubenvorstandes am 18. Oktober 1878 wurde beschlossen, schleunigst eine Lokomotive zu beschaffen. Die Bestellung ging an die Firma „Hohenzollern“ Actien-Gesellschaft für Locomotivbau in Düsseldorf. Bei der gelieferten Loktype handelte es sich um eine Konstruktion der Firma Hohenzollern, welche erstmals im Jahre

1875 für die Zeche Victor in Kastrop geliefert wurde. Die Lokomotive war zweiachsig, hatte eine Länge von etwa 6 500 mm, ein Leergewicht von rund 12,4 t, ein Dienstgewicht von 17 t; das

Deutscher Kaiser eingetreten. 1889 wird er Vorsitzender des Grubenvorstandes. Er hat persönlich Einfluß auf den Bereich der Eisenbahn ausgeübt. Bei Anschaffung der vierten und der

Das Jahr 1890 brachte den Beginn der Arbeiten am Hüttenwerk in Bruckhausen. Neue Aufgaben erforderten die Vergrößerung des Lokparks. Für das Hüttenwerk wurden zwei Hohenzollern-Loks angeschafft. Es waren zweiachsige Maschinen des Typs „Schlägel“ mit einem Dienstgewicht von etwa 30 t. Eine dieser Loks, die Betriebs-Nr. 7 (Abbildung 2) wurde 1892 gekauft. Sie wurde 1960 verschrottet und weist mit 68 Jahren das längste Lebensalter von allen Lokomotiven der Werks-eisenbahn auf.

Das entstehende Hüttenwerk führte zu einer betrieblichen Trennung des Eisenbahnbetriebes. Fünf der Loks unterstanden der Bergbauseite, zwei Loks der Hütte. Die für die Hütte ankommenden Waggons wurden durch die Schachtmaschinen von Neumühl bis in die Gleise des heutigen Vorbahnhofs transportiert. Dort übernahmen die Hüttenloks. Den Ausgang stellte die Hütte in den Vorbahnhof; dann ging es weiter mit den Schachtmaschinen nach Neumühl. Das war eine nicht vertretbare Entwicklung. Am 22. Januar 1895 beschließt deshalb der Grubenvorstand die Bildung einer besonderen Verwaltung für den Bau, Betrieb und die Unterhaltung der Eisenbahn einschließlich des rollenden Materials.



Seitenriß der ersten Lokomotive unserer Werksbahn, geliefert am 23. 1. 1879 von der Fa. „Hohenzollern“ Actien-Gesellschaft für Lokomotivbau, Düsseldorf.

Abb. 1

ergab einen Achsdruck von 8,5 t. Ihr Name wird in amtlichen Unterlagen mit „Deutscher Kaiser“ angegeben. Am 23. Januar 1879 wurde sie von dem Bergmeister Selbach des Bergreviers Oberhausen abgenommen.

Die Abbildung 1 zeigt einen Seitenriß dieser ersten Lok unserer Werksbahn. Die Eisenbahn unterstand dem Obersteiger Eduard Brückner, der seit dem 1. April 1873 in Diensten der GDK stand und von Zeche Hugo (Buer) gekommen war. Brückner war für die Eisenbahn bis zu seinem Ausscheiden aus der GDK 1885 verantwortlich.

Am 9. November 1880 nahm das Bergrevier Oberhausen die zweite Lok der GDK ab. Es war eine Schwestermaschine der ersten Lok. Sie trug den Namen „Glück Auf“. Ihre Anschaffung war erforderlich wegen des steigenden Verkehrsaufkommens, aber auch um bei Ausfall der ersten Lok Störungen im Zechenbetrieb zu vermeiden. Die „Glück Auf“ kostete M 15 000,- Die ursprüngliche Forderung Hohenzollerns lautete über M 15 200,-.

Im Juni 1882 nimmt der von der GDK erbaute Hafen Alsum seinen Betrieb auf. Damit erstreckt sich das Gleisnetz der Gewerkschaft nunmehr von Neumühl bis Alsum. Die weiterhin ansteigende Förderung und der verstärkte Rangierbetrieb führten zur Anschaffung der dritten Lok, der „Deutscher Kaiser II“. Das war eine zweiachsige Lok der Sächsischen Maschinenfabrik Chemnitz, die am 17. April 1885 vom Bergamt abgenommen wird.

Im Verlauf der achtziger Jahre war August Thyssen in die Gewerkschaft

fünften Lok wird dieser Einfluß spürbar. Als vierte Lok erscheint 1890 die „Comet Nr. 523“, deren Identität leider noch nicht geklärt werden konnte. Die Lok kam von dem Schalker Gruben- und Hüttenverein, in dem August Thys-



Abb. 2

1892 wurden 2 Lokomotiven des Typs „Schlägel“ von „Hohenzollern“ angeschafft. Eine von ihnen, die hier abgebildete Betriebs-Nr. 7, wurde erst 1960 verschrottet und weist mit 68 Jahren das längste Lebensalter von allen Lokomotiven der Werksbahn auf.

sen ebenfalls Vorsitzender des Grubenvorstandes war. Im gleichen Jahr erhielt die GDK die Hanomag-Lokomotive Nr. 2240. Sie wurde von August Thyssens Stammfirma Thyssen & Co. aus Mülheim übernommen.

Die Leitung dieser neuen Verwaltung wurde dem Bauinspektor Köttgen übertragen. In dieser Sitzung wurde auch die Tarifgestaltung festgelegt. Es ist interessant festzustellen, daß die damals aufgestellten Richtlinien in ge-



Mit dem Loktyp „Krefeld“, ebenfalls von Hohenzollern erschien 1895 erstmals eine Lok, von der später noch über 30 Exemplare nachbeschafft wurden, die das Gros der im Einsatz gewesenen Rangiermaschinen bildeten.

Abb. 3

Typ „Schlägel“; sie waren jedoch etwas stärker und schwerer. Wahrscheinlich hat man diese Eigenbauten sehr früh geplant, die Betriebs-Nummern festgelegt und mit Hohenzollern wegen des Nachbaus verhandelt, konnte aber erst 1902 mit dem Bau beginnen.

Das erste Jahrzehnt dieses Jahrhunderts brachte ein starkes Ansteigen des Maschinenbestandes. Im Jahre 1909 war die erste vierachsige Lokomotive fällig; es war die Betriebs-Nr. 42. Die Beförderungsgewichte waren gestiegen, dazu kamen längere Strecken, und zwar zu dem 1905 eröffneten Anschluß Oberhausen-West sowie zu der ab 1907 in Teufe befindlichen Schachanlage Lohberg.

Im Jahre 1913 wurde die erste Schleppenderlokomotive erworben. Es war eine Lok des Typs pr G 3 der Königlich-Preussischen-Eisenbahnverwaltung. Die Lok erhielt die Betriebs-Nr. 53. Ihr Erbauer im Jahre 1883 war die auch als Schiffswerft bekannte Firma Schichau in Elbing. Obwohl diese Lok bereits dreißig Jahre alt war, hat sie noch weitere dreißig Jahre bei der GDK bzw. ATH Dienst getan.

Wird fortgesetzt!

wissem Sinne noch heute Gültigkeit haben. Die neue Abteilung Eisenbahn nahm ihre Tätigkeit am 1. März 1895 auf. Im gleichen Jahr beschloß man ferner die Errichtung einer Eisenbahnwerkstätte, die ebenfalls Herrn Köttgen unterstellt wurde.

Die Bildung der eigenen Verwaltung für die Eisenbahn führte zur Einführung einer Numerierung bei den Dampflokomotiven. Die Loks wurden nach der Reihenfolge ihrer Anschaffung beginnend mit Nr. 1 fortlaufend nummeriert. Bei Neuanschaffungen wurde die Nummernreihe dann fortgesetzt. Schied eine Lok wegen Verschrottung oder Verkauf aus, wurde die frei werdende Betriebs-Nr. mit der nächsten Neuanschaffung belegt. Dieses System hat die heutigen Nachforschungen wesentlich begünstigt. Es hat im Laufe der 85 Jahre keine generellen Umnumerierungen gegeben.

Das Jahr 1895 brachte eine Vergrößerung des Lokparks um eine dreiachsige Lok, die Betriebs-Nr. 8. Mit ihr erschien erstmals eine Lok des Typs „Krefeld“. Dieser Loktyp von Hohenzollern sollte später noch in über 30 Exemplaren nachbeschafft werden und bildete das Gros der im Einsatz gewesenen Rangiermaschinen. Eine Lok dieses bewährten Typs zeigt die Abbildung 3. Anfang der zwanziger Jahre begann man mit dem Umbau der Krefeld-Loks durch Anbau seitlicher Wasserbehäl-

ter sowie eines Kohlenkastens hinter dem Führerhaus.

Im Jahre 1900 erhielt die GDK die Lokomotiven mit den Betriebs-Nr. 21 und 22. Für den kurzen Zeitraum ab 1878 eine beachtliche Vergrößerung des Lokomotivbestandes, bedingt durch das starke Wachstum der Thyssenschen Unternehmen im Hamborner Raum.

Die Eisenbahnwerkstätte versuchte sich 1902 erstmals im Eigenbau einer Dampflok. Es entstand die GDK-Lok Nr. 11 (Abbildung 4). Ungeklärt ist noch, warum diese Lok die Nr. 11 erhielt, obwohl die Betriebs-Nummern-Reihe inzwischen viel höher lag. Hier gibt es nur eine Vermutung. Die Lok Nr. 11 sowie die nach ihr entstandenen weiteren drei Eigenbau-Loks (Nr. 1, 3 und 10) entsprechen etwa dem Hohenzollern-

Die Eisenbahnwerkstätte baute 1902 erstmals selbst eine Dampflok, die hier abgebildete Lok Nr. 11. Die nach ihr entstandenen weiteren drei Eigenbau-Loks erhielten die Lok-Nr. 1, 3 und 10.

Abb. 4





Im Schutze einer Hilfsbrücke wird ein Widerlager erstellt

Im Bereich Oberhausen-Sterkrade wird zur Zeit der Bau der Stadtschnellstraße Oberhausen, das ist die Verlängerung der Hollandautobahn bis zur Stadtmitte Oberhausen, vorangetrieben. Diese Stadtschnellstraße kreuzt in der Höhe der Richard-Wagner-Allee in Oberhausen-Sterkrade unsere eingleisige Werksbahnstrecke vom Emscherbahnhof zum Hafen Walsum.



Antransport der beiden neuen Brückenhälften



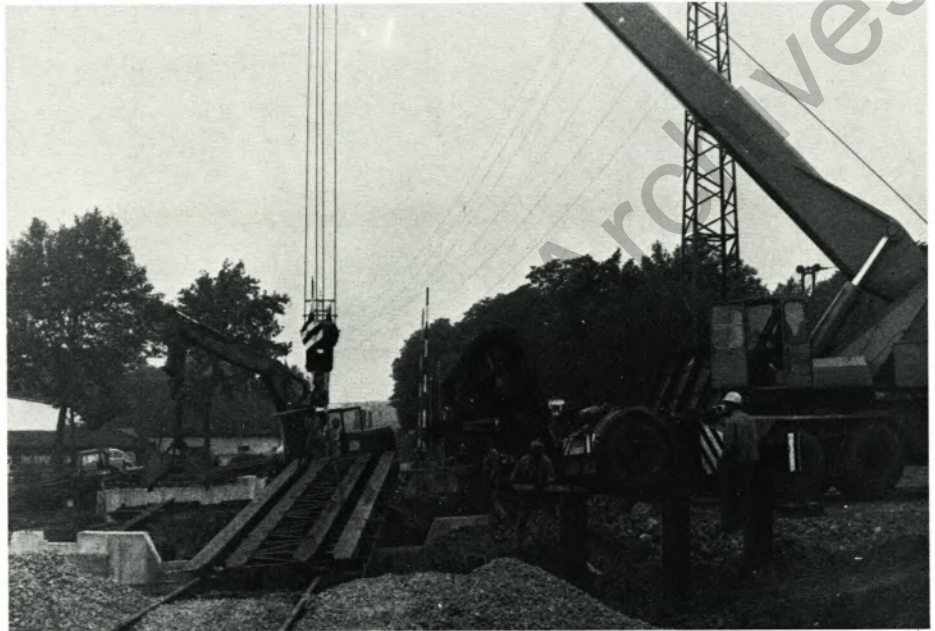
Der zusammengebaute Überbau vor dem Einfahren

Im Wettlauf mit der Uhr:

Einbau eines Brücken-Überbaus

Das bedeutete für unsere Bauabteilung also: „Eine neue Brücke bauen und zwar bei fast voller Aufrechterhaltung des Werksbahnverkehrs.“

tenwände des Trogges sind hierbei 3000 mm hoch, die Breite des Fahrbahnbleches am Trogboden beträgt 4 400 mm. Der ganz aus wetterfestem Stahl der Thyssen-Nie-



Ausbau der Hilfsbrücken



Schließen der Kammermauer durch ein Betonfertigteil

Da die zur Verfügung stehende Bauhöhe zwischen SO Gleis und Unterkante der Brückenkonstruktion nur 1100 mm bei einer Stützweite von 39 600 mm betrug, entschlossen wir uns für die Ausführung des Überbaues in Trogbauweise. Die Sei-

Der EH-Kran beim Verlegen der Gleisjoche



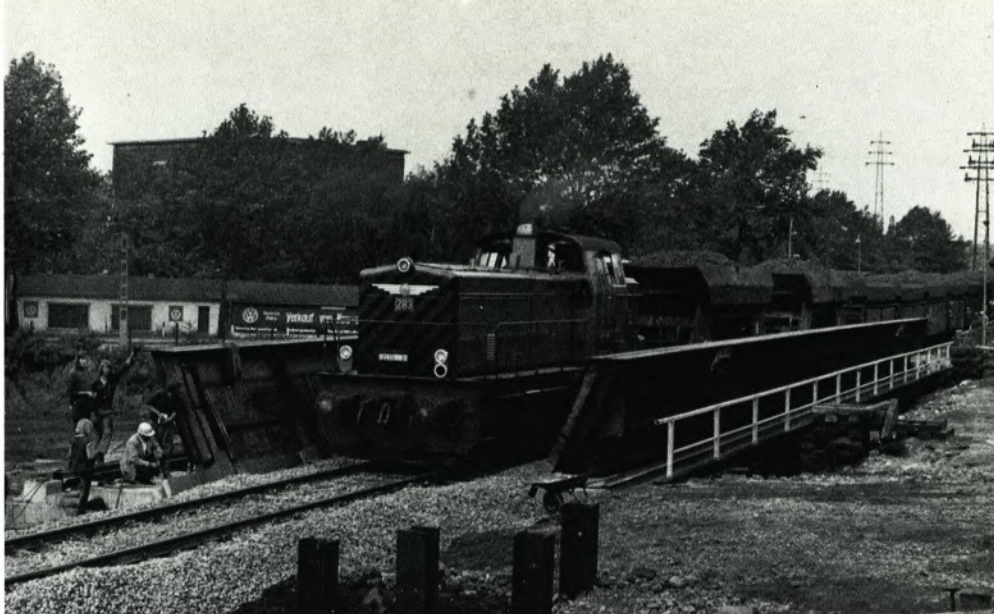
in 48 Stunden

derrhein AG hergestellte Überbau wiegt 160 t.

Er wurde am Samstag/Sonntag, 13./14. Juli in einer 48stündigen Zugpause auf die vorher in der sogenannten Schlitzbauweise hergestellten Widerlager abgesetzt.

Die Widerlager wurden vorher zwischen Verbau und unter Hilfsbrücken von 14 m Stützweite als Winkelstützmauern aus Stahlbeton in Flachgründung errichtet. Nach dem Einheben des Überbaues wurde das Gleis auf der Brücke verlegt und die anschließenden Anrampungen hergestellt. Nachdem am Montag früh die Belastungsprobe des Überbaues mit vier 100-t-ÖÖtz-Wagen einwandfrei verlaufen war, konnte der Werksbahnverkehr um 6.00 Uhr wieder aufgenommen werden.

Wenn nun die noch im Bahnkörper liegenden zahlreichen Kabel und Gasleitungen auf die Brücke verlegt worden sind, kann



48 Stunden nach Sperrung der Strecke an einem Samstag und Sonntag rollt montags um 6.00 Uhr der erste Zug über die neue Brücke. Der Boden unterhalb der Brücke kann ohne Behinderung später ausgehoben werden.

der Boden unterhalb der Brücke ausgehoben werden.

Die Stadt Oberhausen plant den Ausbau der Straßendecken im Jahre 1975, so daß

dann auch mit der Freigabe dieses wichtigen Straßenzuges gerechnet werden kann.

R. Hohlsiepe

Deine Frau, das unbekannte Wesen!

„Deine Frau, das unbekannte Wesen“, hieß Ende der sechziger Jahre ein Film-Hit von Oswald Kolle. „Manchmal hat man den Eindruck, als ob es bei uns ein noch viel unbekannteres Wesen gäbe als die Frau, nämlich den Gewinn oder dessen Höhe“, schrieb kürzlich die Frankfurter Allgemeine Zeitung. Welch phantastische, fast schon utopische Vorstellungen in den Köpfen weiter Kreise der Bevölkerung spuken, erweise sich immer wieder aufs neue.

„Die Industrie- und Handelskammer Koblenz zum Beispiel hat jetzt 1000 Passan-

ten in ihrem Bezirk befragen lassen. Das Ergebnis ist fast erschütternd: im Durchschnitt waren die Befragten der Meinung, daß die Unternehmen aus dem Verkauf ihrer Waren rund 30 Prozent des Umsatzes als Reingewinn, also nach Abzug aller Kosten und Steuern, herausholen, 83 von tausend tippten sogar auf mehr als die Hälfte des Umsatzes, den die Unternehmen in die eigenen Taschen steckten. Nur 93 kamen der Wirklichkeit nahe. Und die sieht so aus: der Reingewinn liegt in der Regel weit unter 10 Prozent des Umsatzes – sehr oft wird nicht einmal die Fünf-Prozent-Marke erreicht.“

Bemerkenswert an dieser Befragung war, daß der Altersunterschied keine Rolle für die Fehleinschätzung spielte, meint die FAZ. Ob Jugendliche oder Leute im gestandenen Alter, sie alle tippten gleichermaßen daneben. Daß angesichts solcher Fehleinschätzung eine intensivere Aufklärung der Öffentlichkeit über wirtschaftliche Fakten dringend notwendig ist, liegt auf der Hand. Nicht nur die Frau, auch die Unternehmer bräuchten eben „ihren Oswald Kolle“. Es stünde den Gewerkschaften gut an, wenn sie sich an dieser Aufklärungsarbeit in ihren zahlreichen Publikationen mit beteiligen würden.

Ein Beitrag zum Umweltschutz:

Industrie- und Handelskammer Duisburg gründete Abfall-Börse

Neben Wertpapieren, Devisen oder Waren werden in NRW jetzt auch Abfälle an einer Börse notiert. Börsenplatz ist die Duisburger Industrie- und Handelskammer, die im Juni die erste Gesamtübersicht der Einzeldaten ihrer Abfallbörse auf einer zwölf Seiten langen Liste veröffentlicht hat. Die Einrichtung dieser Abfallbörse hat in der gewerblichen Wirtschaft einen unerwartet lebhaften Widerhall gefunden. Die erste vollständige Zusammenstellung umfaßt 380 Abfall-Angebote und 40 Nachfragemeldungen.

Das Sortiment reicht von Magnesiumspänen, Fixierbädern, Holz und Papier, Gummi, Kunststoffen, Leder- und Textil-

stoffen bis zu Säuren, Spezialschlamm und Bauschutt. Firmen, die sich für wiederverwendungsfähige Abfallstoffe interessieren, finden in der Kammerliste Angaben über Art und Zusammensetzung der Stoffe, ihre Verpackung, die Möglichkeiten des Transports sowie die jährlich oder monatlich anfallende Menge und den Abfallort. Mit der Veröffentlichung dieser Liste schließen die Kammern eine Marktlücke. Sie hoffen, durch den Ausgleich von Angebot und Nachfrage von Produktionsrückständen nicht nur der immer stärker werdenden Abfallwille entgegenzuwirken, sondern gleichzeitig auch zur Einsparung von Rohstoffen beizutragen. Zudem möchte

man mit der Abfallbörse Denkanstöße liefern zur Lösung betrieblicher Probleme bei der Beseitigung, Abtransport und Wiederverwendung von Rückständen verschiedener Art.

Diese Abfallbörse, die später in ein bundeseinheitliches System überführt werden kann, ist also nicht als überörtliche Müllbeseitigung zu verstehen, sondern will Wege zur Wieder- und Weiterverwendung von „Abfall“ aufzeigen, die den einzelnen Unternehmen nicht bekannt sind. Was die Firma A bisher als Abfall irgendwo abgelagerte, kann vielleicht die Firma B zur Rohstoffgewinnung oder Verarbeitung nutzen.

Mitdenken lohnt sich: Neues vom

In den letzten zwei Sitzungen des Bewertungsausschusses für das Betriebliche Vorschlagswesen konnten 22 Verbesserungsvorschläge abgeschlossen werden. Für 20 Vorschläge wurden dabei Prämien von insgesamt 2140,- DM gezahlt, 1 Vorschlag wurde für die gedankliche Arbeit des Einsenders mit einer Anerkennungsprämie belohnt und 1 Vorschlag mußte abgelehnt werden. Die Zahl der eingereichten Vorschläge beweist, daß unsere Aufrufe von den Lesern verstanden wurden. Wir jedenfalls sind stolz auf den Anklang, den das Vorschlagswesen bei vielen Belegschaftsangehörigen gefunden hat. Zuvor möchten wir uns bei allen, die einen Verbesserungsvorschlag eingereicht haben, bedanken. Danken möchten wir aber auch dem Per-

zu können. Daß in dieser Zeit auch noch eine genaue Kostenanalyse des Vorschlags durchgeführt werden muß, gehört schon zu den Gewohnheiten die für ein objektives Gutachten erforderlich sind. Das sagen wir hier, damit nicht jemand denkt, daß die Bearbeitung der Vorschläge eine routinemäßige Abwicklung ist. Im Grunde muß für jeden Vorschlag, der eingeführt werden soll, einwandfrei die Nützlichkeit seiner Anwendung bewiesen werden.

Nicht immer läßt sich das mit einer Wirtschaftlichkeitsrechnung allein tun. Für Vorschläge, deren Vorteil zum Beispiel auf den Gebieten der Arbeitsorganisation oder der Arbeitssicherheit liegen, muß die Nützlichkeit der Gradmesser für die Bewertung sein. Aber auch in diesen Fällen treffen fachkundige Personen die Entscheidung. Jeder Einsender eines Verbesserungsvorschlages kann also fest damit rechnen, daß sein Vorschlag, ob er prämiert oder nicht angenommen wird, ganz individuell und objektiv mit allen zur Verfügung stehenden geistigen und technischen Mitteln beurteilt und bewertet wird. Da diese Beurteilung ein gewisses Maß an persönlichem Einsatz vom Beurteilenden erfordert, sind wir der Ansicht, diesen Personen unseren eingangs erwähnten Dank im Namen aller am Vorschlagswesen Beteiligten einmal aussprechen zu müssen.

Nachfolgend geben wir nun die Einsender bekannt, deren Verbesserungsvorschläge in den letzten zwei Sitzungen des Bewertungsausschusses mit einer Prämie abgeschlossen wurden.

Herr Manfred Kirking (E) beschäftigte sich in seinem Vorschlag mit der Geräuschintensität auf dem Stellwerk Meerbergstraße und schlug eine Lösung zur Verminderung dieser Belästigung vor.

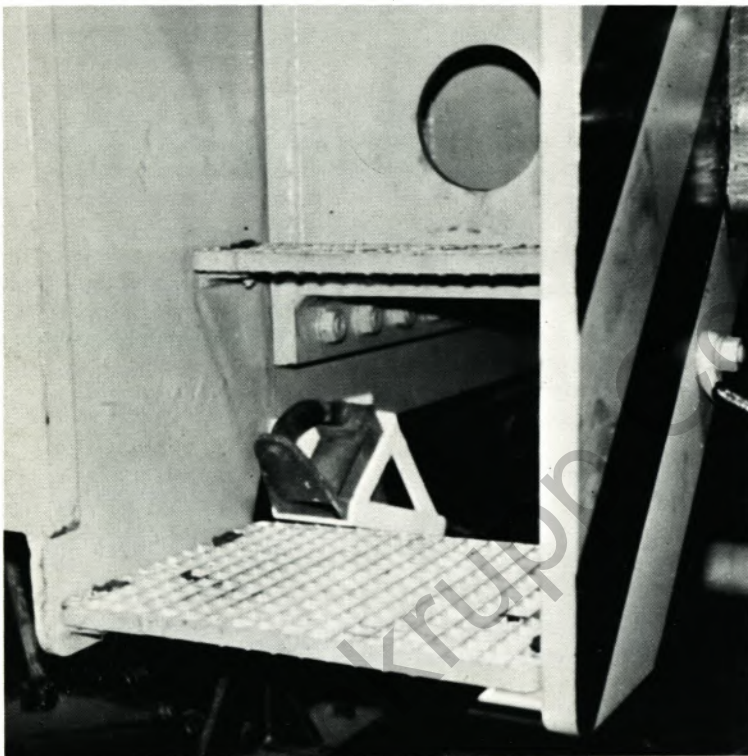
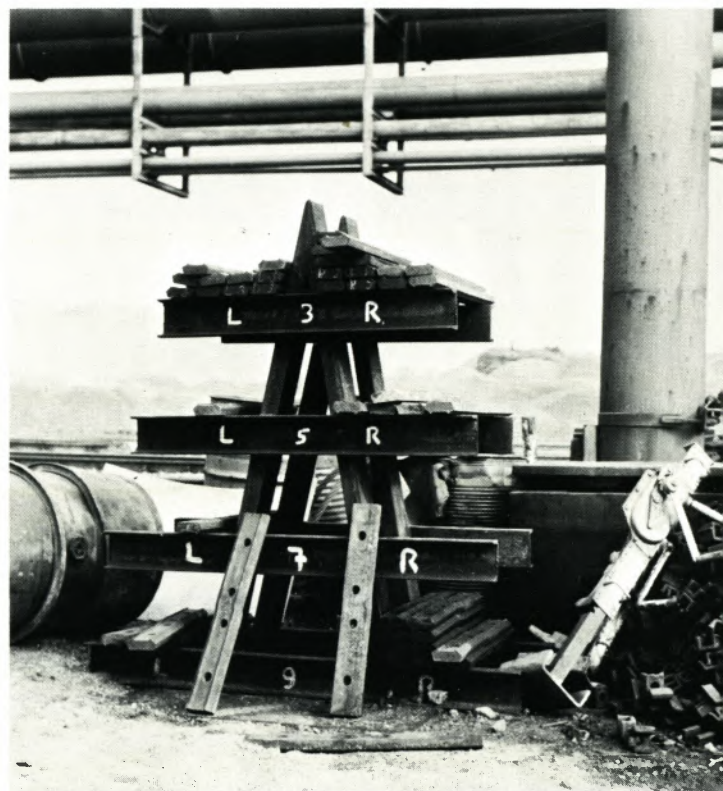


Bild 1

Reiner Grünen vom Betriebsmaschinendienst schlug die Anbringung von Hemmschuhhalterungen an Lokomotiven vor. Die konstruktive Lösung hierfür fand Herbert Strohbach (EWH).

sonenkreis, der sich in Form von Gutachten und Stellungnahmen mit den Verbesserungsvorschlägen beschäftigen muß. Von deren verständnisvoller Mitarbeit hängt das fruchtbare Wirken des Vorschlagswesens weitgehend ab. Nicht alle Vorschläge sind so problemlos, daß eine Beurteilung ohne weiteres erfolgen kann. In den meisten Fällen sind Versuche und Erprobungen über längere Zeit hinaus erforderlich, um eine abschließende Bewertung abgeben



Das von Walter Fuchs (Bau-O) gebaute Regal für Übergangslaschen.

Bild 2

Vorschlagswesen

Herr Reiner Grünen (BM) schlug uns die Anbringung von Hemmschuhhalterungen an Lokomotiven vor, für die **Herr Herbert Strohbach** (EHW) die konstruktive Lösung fand (Bild 1).

Herr Harald Fethke (EWH) regte eine Änderung des Verfahrens für das Aufziehen der Ritzel von Lok-Fahrmotoren für den Probelauf an.

Herr Karl Janorschke (HS) verbesserte die Sicht von den Hallenkränen im Hafen Walsum, indem er die Umgestaltung der Fenster vorschlug.

Klemmbacke ausgewechselt werden kann, ohne daß die gesamte Sturmsicherung zerlegt werden muß.

Herr Heinz Gehra (HS) schlug die Anbringung von Haken zum Feststellen der Hallenfenster im Sozialgebäude Hafen Schwelgern/Werkstatt vor.

Herr Heinrich Palm (HSW) versah die Motore der Boote „Spatz“, „Zaunkönig“ und der Fähre mit Einrichtungen, die den Motorölwechsel erleichtern.

Herr Theodor Nienhaus (E) fertigte einen Stützkasten für „Teleport“-Funkgeräte bei stationärem Gebrauch.

Bild 3



Bild 4



Bild 5



Gemeinsam arbeiteten Günter Ehrenreich und Walter Fuchs (Bau-O) die Vorschläge für einen Hemmschuhständer, Übergangsschienen auf Form KS A 120 und eine Vorrichtung zur Aufbewahrung von Gasflaschen aus.

Herr Heinrich Bedürftig (Bau-O) konstruierte eine Halterung für Schutzhalt- und Langsamfahrscheiben, durch die das Einschlagen dieser Scheiben in den Boden und die damit oft verbundenen Beschädigungen vermieden werden können.

Herr Klaus Weber (HSW) veränderte die Aufhängung der Ankerschalter an den Schiffsentladern so, daß der Ein- und Ausbau dieser Schalter erleichtert wird.

Herr Johannes Gromowski (EWH) schlug die Anbringung von Seilösen an den Kleintransportwagen der EWH vor. An diese Seilösen kann jetzt das Zugseil zum Aufziehen der Wagen auf eine Schiebebühne leichter und sicherer angeschlagen werden.

Herr Josef Sosinski (HSW) konstruierte eine nachstellbare Arretierung für die Arbeitswelle des Trommelmotors am Bandantrieb der Verladebrücke II.

Herr Heinrich Palm und Herr Hans-Jürgen Rumpel (HSW) veränderten die Verschraubung der Gleitführung für die Klemmbacke am Zangenschluß der Sturmsicherung der Schiffsentlader 3 und 4 so, daß bei Reparaturarbeiten die

Herr Walter Fuchs (Bau-O) baute ein Regal für die sortierte Aufbewahrung von Übergangsglaschen beim Oberbau-Betrieb (Bild 2).

Herr Fritz Mahnkopf (HS) schlug die Veränderung der Rückstoßarretierung an den Plateaustangen der Brücke I vor.

Herr Günter Ehrenreich und Herr Walter Fuchs (Bau-O) schlugen in Zusammenarbeit vor:

1. einen Ständer für Hemmschuhe im Bereich der Stripperplätze (Bild 3);
2. Übergangsschienen für Übergänge von Schienen der Form S 49 oder S 54 auf Schienen der Form KS A 120 (Bild 4);
3. Ständer für die Bevorratung und Abstellung von Gasflaschen bei der Bahnmeisterei 5 (Bild 5).

Das Betriebliche Vorschlagswesen dankt nochmals denen, die Verbesserungsvorschläge eingereicht haben, und ruft alle Belegschaftsangehörigen auf, Ideen, Anregungen und Vorschläge dem Vorschlagswesen zuzuleiten.

H. W. Hildebrandt

Unachtsamkeit kostet Geld

I. Belastung für Wagen- und Lokbeschädigungen im 2. Quartal 1974

	Wagen- und Lokbeschädigungen						Sa.	
	DB-Wagen		EH-Wagen		EH-Lok			
	Anzahl	DM	Anzahl	DM	Anzahl	DM	Anzahl	DM
ATH Hamborn u. Beeckerwerth	1 484	240 591	886	177 158	27	7 065	2 397	424 814
ATH Ruhrort u. Hüttenbetrieb	180	26 432	426	74 824	8	1 495	614	102 751
TN Oberhausen	678	92 739	725	78 296	–	–	1 403	171 035
Bergbau AG Oberhausen	53	6 371	185	14 231	–	–	238	20 602
Eisenbahn und Häfen	108	44 335	741	140 031	19	8 489	868	192 855
Fremdbetriebe	8	2 031	18	3 234	–	–	26	5 265
Sa.	2 511	412 499	2 981	487 774	54	17 049	5 546	917 322

II. Einige Schäden, die im 2. Quartal 1974 entstanden, wurden als Beispiel für viele ähnliche Fälle hier im Bild festgehalten



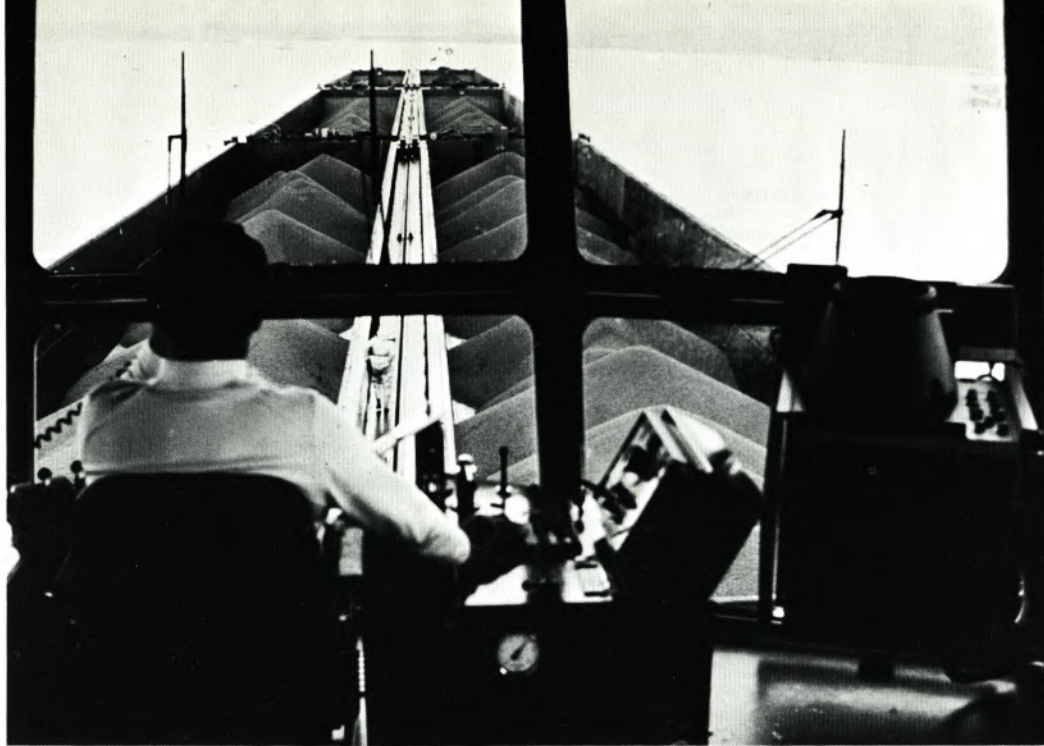
Durch mangelhafte Fahrwegbeobachtung, falsches Einschätzen des Gleisgefälles und der Anhängelast kam es zu einem Auffahrunfall. Schadenskosten ca. DM 12 500,–



Beim Beladen des Wagens wurde das zulässige Metergewicht des Wagens – 3,6 t/m – hoch überschritten (16,6 t/m!!) Folge: Der SS-Wagen brach durch. Der Wagen mußte verschrottet werden. Neubeschaffungswert ca. DM 90 000,–

Infolge einer Zugtrennung – Bruch des Kupplungsbolzen – kam es in einem Streckenabschnitt mit Gefälle durch das Nachlaufen der getrennten Einheit zu einem schweren Auflauf. Die gesamten Schadenskosten sind nicht bekannt, da die Rechnung der Deutschen Bundesbahn noch nicht vorliegt.





Seit einigen Wochen dürfen auf der Niederrheinstrecke Fahrten mit sechs Schubleichtern ge-

macht werden. Die Duisburger Wasser- und Schifffahrtsdirektion hat den Reedereien diese

Genehmigung für den Abschnitt zwischen Emmerich und Hückingen gegeben. Für die Hüt-

tenwerke ATH in Hamborn, Mannesmann in Hückingen und Krupp in Rheinhausen hat das zweifellos erhebliche wirtschaftliche Bedeutung, denn mit sechs Schubleichtern können in einem Transportvorgang 15 000 Tonnen Fracht befördert werden. Der Wermutstropfen in dieser Angelegenheit ist allerdings noch die niederländische Haltung. Der schwierige Rheinbogen bei Nymwegen scheint hier ein Haupthindernis für eine Genehmigung zu sein, die von Duisburg bis Rotterdam Gültigkeit hat. Schon vor drei Jahren testete die Versuchsanstalt für Binnenschiffbau in Duisburg Fahrten mit sechs Schubleichtern. Unser Foto wurde bei einem Fahrversuch der Mannesmann-Reederei aufgenommen.

Versuchsanstalt für Binnenschiffbau wurde 20 Jahre alt

Seit mehreren Jahren werden Fahrversuche mit 6 Schubleichtern gemacht

Die Versuchsanstalt für Binnenschiffbau wurde am 10. Juni 20 Jahre alt. Die ersten Bemühungen um ihre Gründung reichen aber bis in das Jahr 1949 zurück. Besondere Zeitumstände waren für den Plan, in Duisburg eine Versuchsanstalt für Binnenschiffbau zu gründen, mit entscheidend. Die beiden Versuchsanstalten in Berlin und Hamburg waren durch Kriegseinwirkungen zerstört, und es war kein Zeitpunkt abzusehen, zu dem sie wieder ins Leben gerufen würden. Es gab also keine Forschungsstätte, die sich mit den Problemen von Schiffbau und Schifffahrt, insbesondere für die Binnenwasserstraßen, befäße.

Ein großer Schiffspropeller auf einem schmalen Rasengrundstück ist gleichsam die „Hausmarke“ der Versuchsanstalt für Binnenschiffbau auf der Klöckerstraße in Duisburg. Der Propeller ist ein symbolisches Element für die Verbindung von Forschung und Lehre in der Schiffstechnik in Duisburg. So wurde nach intensiven Verhandlungen Anfang 1953 mit

den Bauarbeiten begonnen. Die Firma Züblin erhielt den Auftrag für den Bau der Tankanlage, die aus dem Flachwassertank von 9,8 mal 101,7 Metern, dem drei mal vierzig Meter messenden kleinen Flachwassertank, dem drei mal 40 Meter großen Tiefentank und dem 25 mal 25 Meter großen Manövriertank besteht. Am 10. Juni 1954 wurde die Versuchsanstalt im Rahmen einer großen Tagung mit Kolloquien und Festvorträgen eröffnet.

Der Wert der Erstausrüstung der Versuchsanstalt im Jahre 1954 kann auf etwa 800 000 Mark geschätzt werden. Dazu gehörte auch schon der große, elektronisch gesteuerte Schleppwagen für das Bassin, die eigentliche „Seele“ der Versuchsanstalt. Heute wird der Neuwert der gesamten Anlagen einschließlich des auf 190 Meter verlängerten Beckens, des kleinen Schleppwagens, der zahlreichen hochwertigen Meßgeräte, der Einrichtung der Werkstätten für Holz und Metall, Büros usw. auf rund 20 Millionen DM geschätzt.

Seit der Inbetriebnahme der Versuchsanstalt gibt es praktisch kein im Binnenschiffbau oder in der Binnenschifffahrt aufgetauchtes Problem, das nicht auch in dem großen Wassertank der Versuchsanstalt und in den Büros seine „Wellen“ geschlagen hätte.

Das erste Schubboot, das die Versuchsanstalt beschäftigte, war der „Wasserbüffel“, das erste eigentliche Schubboot auf dem Rhein überhaupt. Während die ersten Versuche den Vortriebskräften galten, stellte sich bald die besondere Problematik der Sicherheitsfragen für die Schubboote heraus. Es ging dabei um die Stopp-Eigenschaften und die Manövrierfähigkeit dieser riesigen Verbände. Die Modellversuche und Berechnungen zur Entwicklung und Anwendung von wirksamen Ruderanlagen für Voraus- und Rückwärtsfahrt, wie sie heute normale Bauelemente moderner Schubboote sind.

Seit mehreren Jahren werden auf dem Rhein Versuche für die Fahrt mit sechs Schubleichtern

gemacht. Verbände dieser Art können bis zu 15 000 Tonnen befördern. Die Versuchsanstalt versucht, auch die Randbedingungen solcher Fahrten zu erkunden. Sie hat die Versuchsfahrten mit sechs Leichtern mit ihrem Meßschiff „Fritz Horn“ bzw. ihren Meßgeräten begleitet und macht zur Zeit systematische Erprobungsfahrten mit Schubleichter-Verbänden im Modelltank.

Als eine wichtige Bedingung hat sich herausgestellt, daß diese riesigen Verbände, um ausreichende Manövrierfähigkeit zu bekommen, bei der leeren Talfahrt eine Steuerhilfe, z. B. durch Bugstrahlruder, haben müssen. Im übrigen hat sich gezeigt, daß die Schubschiffahrt mit sechs Leichtern bis auf die Höhe von Koblenz betrieben werden kann. In Holland stellt der „Nymweger Rheinbogen“, in Deutschland der „Düsseldorfer Hang“ die schwierigste Strecke dar. Auf der Gerigsstrecke wird sich die Schubschiffahrt aber nur mit vier Leichtern ermöglichen lassen.

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Willy Gersonde
Kolonnenführer, EWH
eingetreten:
1. 10. 1934



Josef Richartz
Elektr.-Meister, HS
eingetreten:
1. 10. 1934



Werner Knaup
Kraftfahrer, M
eingetreten:
30. 11. 1934



Walter Helbing
kfm. Angestellter, V
eingetreten:
12. 12. 1934

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

August Wiing
Betriebschef, ES
eingetreten:
1. 11. 1949

Gerhard Manthey
Rangieraufseher, ES
eingetreten:
4. 11. 1949



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



Familiennachrichten

Geburtstag:

Hubert Diesch, früher Schreiner
geb.: 9. 12. 1878 (96 Jahre)
wohnhaft: Ertingen Kr. Saulgau, Haus 315

Andreas Konrad, früher Lokführer
geb.: 24. 10. 1894 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Ruhrort, Amtsgerichtsstraße 34

Heinrich Specker, früher Kolonnenführer
geb.: 9. 11. 1894 (80 Jahre)
wohnhaft: Walsum, Friedrich-Ebert-Straße 18

Johann Heid, früher Lokführer
geb.: 22. 10. 1882 (92 Jahre)
wohnhaft: Ulmen, Hindenburgstraße 12

Julius Schwarz, früher Weichenwärter
geb.: 8. 11. 1894 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Beeck, Lierheggenstraße 34

Robert Barteczko, früher Weichenwärter
geb.: 1. 12. 1894 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Biesenstraße 21

Goldene Hochzeit:

Hermann Struwe, früher Betriebs-Assistent
geb.: 26. 11. 1900
verh.: 20. 9. 1924
wohnhaft: DU-Meiderich, Sommerstraße 61

Franz Ruchay, früher Kranführer
geb.: 11. 10. 1902
verh.: 11. 10. 1924
wohnhaft: DU-Hamborn, Overbruckstraße 68

Paul Kuhn, früher Elektriker
geb.: 10. 8. 1898
verh.: 25. 10. 1924
wohnhaft: DU-Hamborn, Elsässer Straße 5

Wilhelm Bunse, früher Schlosser
geb.: 13. 10. 1901
verh.: 11. 10. 1924
wohnhaft: DU-Hamborn, Kiebitzmühlenstraße 14

Heinrich Brinkmann, früher Rottenführer
geb.: 3. 7. 1897
verh.: 21. 10. 1924
wohnhaft: Dinslaken, Amalienstraße 107

Todesfälle:

Josef Blaha, Pensionär
früher Weichenschmierer
geb.: 17. 9. 1903
gest.: 19. 3. 1974

Friedrich Janssen, Pensionär
früher Lehrlokführer
geb.: 26. 9. 1903
gest.: 28. 3. 1974

Rudolf Hahn, Pensionär
früher Rangieraufseher
geb.: 7. 4. 1914
gest.: 21. 4. 1974

Jakob Tümmers, Pensionär
früher Bezirks-Vorsteher
geb.: 20. 8. 1887
gest.: 22. 3. 1974

Johann Wefers, Pensionär
früher Verlademeister
geb.: 2. 11. 1882
gest.: 8. 4. 1974

Felix Zurawski, techn. Angestellter, EWH
geb.: 29. 5. 1910
gest.: 21. 4. 1974

Georg Patzer, Pensionär
früher Betriebschef
geb.: 26. 10. 1893
gest.: 2. 5. 1974

Johann Rissel, Pensionär
früher Waschräumwärter
geb.: 3. 2. 1904
gest.: 10. 5. 1974

Josef Lutomski, Pensionär
früher Rangiermeister
geb.: 7. 1. 1907
gest.: 14. 6. 1974

Friedrich Berger, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 3. 12. 1897
gest. 17. 6. 1974

Heinrich Schareina, Pensionär
früher Kolonnenführer
geb.: 14. 3. 1909
gest.: 8. 5. 1974

Johann Nawrot, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 14. 10. 1911
gest.: 9. 6. 1974

Gerhard Suerick, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 8. 6. 1881
gest.: 14. 6. 1974

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen

40 Jahre im Dienst ist Johann Fey, Eisenbahnbetrieb
am 7. 9. 1974

Auf eine 25jährige Tätigkeit blickt zurück: Paul Friedrich, Betriebsmaschinenendienst
am 9. 9. 1974

Todesfälle:

Leo Staszak, Werksbahnassistent
geb.: 29. 3. 1931
gest.: 12. 6. 1974

Kurt Wiese, Stellwerker
geb.: 1. 6. 1918
gest.: 24. 6. 1974

Die Schulungsstätte für Arbeitsschutz in Essen begrüßte ihren 25 000. Teilnehmer

Eine freudige Überraschung erlebte der 25000. Kursteilnehmer der Schulungsstätte für Arbeitsschutz der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft in Essen, Herr Mlotek, am 16. 5. 1974. Ihm wurde aus Anlaß dieses Ereignisses in einer kleinen Feierstunde von dem stellv. Vorsitzenden des Vorstandes der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, Herrn Michael Schwarz, ein Fernsehgerät als Geschenk überreicht (unser Bild), während die übrigen Lehrgangsteilnehmer zur Erinnerung an diesen Tag mit einer Schale aus Edelstahl bedacht wurden. Damit sollte, wie es Herr Schwarz zum Ausdruck brachte, nicht nur die allgemeine Bedeutung der Arbeitssicherheit in unserer hochindustrialisierten Arbeitswelt unterstrichen, sondern auch die aufopferungsvolle und nicht immer leichte Tätigkeit der Menschen gewürdigt werden, die sich der Aufgabe, die Arbeit sicherer zu machen, verschrieben haben und ohne die die intensiven Bemühungen der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, der Arbeitssicherheit ständig neue Impulse zu vermitteln, nicht denkbar sind.

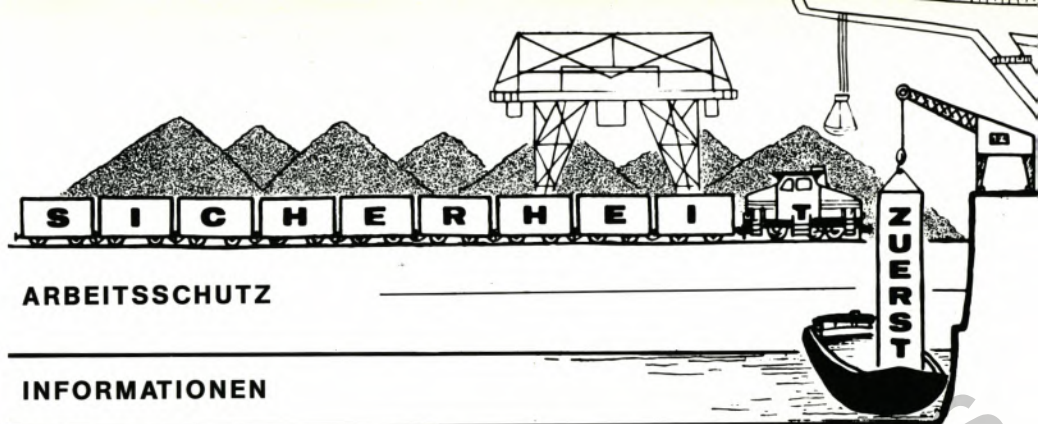
Wie der Hauptgeschäftsführer der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, Herr Dr. Schieke, unterstrich, wären ohne diese einzige und älteste Schulungsstätte für Arbeitsschutz im Herzen des Ruhrgebiets die jahrzehntelangen Bemühungen der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, die neuesten Erkenntnisse der Unfallverhütung zum Wohle der Versicherten und im Interesse der Unternehmen nutzbar zu machen, nicht möglich gewesen. Wie er weiter ausführte, setzte das am 12. 12. 1973 verkündete und am 1. 12.

1974 in Kraft tretende Arbeitssicherheitsgesetz, das die Unternehmen u. a. zum Einsatz von Sicherheitsfachkräften verpflichtet, zwar neue Akzente im gesamten Bereich der gewerblichen Wirtschaft, überraschte jedoch die Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft nicht, weil sie dank der Weitsicht ihres Vorstandes bereits seit vielen Jahren die Priorität der Unfallverhütung in der berufsgenossenschaftlichen Arbeit erkannt und dementsprechend gehandelt habe; dies schlage sich nicht zuletzt in der Arbeit der Schulungsstätte für Arbeitsschutz nieder, wo mehr als 70 Fachleute aus Industrie, Wirtschaft und Verwaltung in den Themenkreis Sicherheitstechnik, Arbeitspsychologie, Arbeitsphysiologie, Arbeitsmedizin, Arbeitspädagogik und Arbeitsrecht mit Blick auf eine optimale

Anwendung moderner Unfallverhütungsmethoden einführen. So werden in mehr-tägigen Lehrgängen Führungskräfte, Meister, Vorarbeiter und Sicherheitsbeauftragte in 47 verschiedenen Fachkursen, differenziert nach Betriebs- und Produktionsbereichen, praxisnah unterrichtet. Diese ständige Ausbildung und Information über die nach dem neuesten Stand der Technik gegebenen Erkenntnisse darf als Erfolg verbuchen, daß im Bereich der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft die Zahl schwerer und schwerster Unfälle erheblich zurückgegangen ist. An Lehrgängen der Schulungsstätte für Arbeitsschutz in Essen konnten in den letzten Jahren zahlreiche Sicherheitsbeauftragte und Führungskräfte des Gemeinschaftsbetriebes teilnehmen.



Neulings- schulung dient der Arbeits- sicherheit



Um Unfälle zu verhüten, ist das Wissen um das „Wie“, „Wo“ und „Warum“ erforderlich. Gefahren müssen im voraus erkannt werden, und das notwendige Wissen zur Vermeidung der Gefahren muß „gewußt“ werden. Man muß lernen, durch vorausschauendes Erkennen mögliche Gefahrenpunkte rechtzeitig zu bemerken und das eigene Verhalten darauf einzustellen. Es ist aber furchtbar schwierig, das Verhalten einiger Mitarbeiter zum sicherheitsbewußten Arbeiten zu ändern. Ohne Übertreibung kann hier gesagt werden, daß hier wohl die schwierigste Arbeit für die Unfallverhüter ist.

Die Bereitschaft zur Verhütung von Unfällen hängt sehr wesentlich von der inneren Einstellung des Menschen ab. Die Menschen müssen davon überzeugt werden, daß Vorsicht keine Feigheit und Leichtsinns kein Mut ist. Es gilt in verschiedenen Arbeitsgruppen immer noch als spleenig, den Schutzhelm zu tragen, obwohl schon viele Kollegen vor Schäden bewahrt hat. Wenn auch an einem Schleifbock die Funken – das sind glühende Metallteilchen – sprühen, gilt es als feige, unbequem und unmännlich, hier eine Schutzbrille aufzusetzen.

Vorurteile müssen abgebaut werden. Sicherheit muß attraktiv werden. Wer gefährdete wichtige Körperteile bei der Arbeit nicht schützt, ist unklug, wenn er den vorhandenen und dazu zum Teil noch kostenlos zur Verfügung gestellten persönlichen Körperschutz nicht benutzt.

Alle diese Überlegungen und der Weg ihrer Vermittlung an den Menschen werden bei

uns unter dem Begriff „Sicherheitsinformation“ verstanden.

Betriebsverfassungsgesetz (§ 81) sind wir verpflichtet, alle Mitarbeiter über dessen



Eine Gruppe Neulinge nach dem „Einkleiden“

Eine Vielzahl der Arbeitsunfälle, die sich täglich ereignen, sind auf das oft zitierte „Nichtwissen“, „Nichtkönnen“ und „Nichtwollen“ zurückzuführen. Gegen das „Nichtwollen“ setzen wir die Überzeugung, daß letztlich die Wichtigkeit der Sicherheitsbemühungen sich durchsetzt.

Wissen und Können lassen sich vermitteln. Bei EH wird seit längerer Zeit Wert darauf gelegt, daß alle Neulinge über Gefahren, denen sie bei der Arbeit ausgesetzt sind und ihre Folgen informiert werden. Wenn ein Mitarbeiter nicht weiß, wann „wo“ „welche“ Gefahren seine Sicherheit gefährden, kann er sich nicht darauf einstellen und seine Arbeit entsprechend gefahrlos verrichten. Nicht die Pflicht der Gefahrenabwendung oder die rechtlichen Vorschriften haben uns bewogen, diesen Weg der Information zu gehen, sondern die Erfahrung und der Erfolg der letzten Jahre auf diesem Gebiet. Nach der Unfallverhütungsvorschrift (VBG 1 § 2) und dem

Aufgaben und Verantwortung sowie über Unfall- und Gesundheitsgefahren, denen sie bei der Beschäftigung ausgesetzt sind, zu informieren. Diese Vorschriften sind sicherlich aus der Erfahrung heraus gewachsen, die wir im eigenen Betrieb ebenfalls gemacht haben. Wir wären schlecht beraten, wenn wir nur dem Buchstaben des Gesetzes Genüge tun würden und diese Aufgabe nicht sorgfältig durchführten.

Wie läuft die Unterweisung ab

Jeder Neuling, ganz gleich, welcher Nationalität oder welcher Berufsgruppe er angehört, wird, nachdem er im Betrieb eingewiesen wurde, von AS zur Schulung eingeladen. Je nach Einstellungsquote kommen die Gruppen ein- bis zweimal wöchentlich zusammen. Die Gespräche werden in den AS-Schulungsräumen in der Halle 10 der EW-H durchgeführt. Hier haben wir die Möglichkeit, getrennt nach Nationalität in



Informationsgespräch im AS-Schulungsraum in der Halle 10



Unterweisung im Unterrichtsraum des Eisenbahnbetriebes

legen beizugeben. Dieser hat dann die Aufgabe, dafür zu sorgen, daß der Neuling nicht sofort an einem Arbeitsplatz eingesetzt wird, dessen Arbeitsablauf und Gefahrenstellen er noch nicht kennt. Erst wenn der Neuling den Betriebsablauf versteht, die Unfallverhütungsvorschriften seines Arbeitsbereiches kennt und seine Arbeit mit der nötigen Vorsicht ausführt, sollte man ihn als vollwertige Kraft einsetzen. Wie schnell dieser Zeitpunkt erreicht ist hängt nicht nur vom Neuling ab. Bemühen wir uns also alle, dem Neuling das notwendige „Wissen“ und „Können“

zwei Schulungsräumen zu unterrichten. Die Gesprächsdauer beträgt 8 Stunden. Die Mitarbeiter der Oberhausener Betriebe werden zu diesen Gesprächen mit hinzugezogen. Die türkischen Mitarbeiter werden nach Anleitung eines Sicherheitsmeisters vom Dolmetscher in der Landessprache unterwiesen.

Damit die neuen Mitarbeiter, auf die in den ersten Tagen ihrer Tätigkeit sehr viel neue Eindrücke einwirken, nicht überfordert werden, muß die Information leicht verständlich und überzeugend sein. Zu den Themen, die behandelt werden, gehören zum Beispiel:

- Unternehmerverantwortung;
- Pflichten der Versicherten;
- Aufgaben der Sicherheitsbeauftragten;
- Betriebsvereinbarungen;
- Vorstellung der Berufsgenossenschaft;
- Der Weg zur Arbeitsstätte;
- Persönlicher Körperschutz;
- Werkzeug und Geräte;
- Schutzvorrichtungen;
- Transport;
- Ordnung am Arbeitsplatz;
- Hinweis auf mögliche Gefahrenquellen;
- Fehlverhalten.

Mit Hilfe von Tonbildschauen werden Beispiele aus der Unfallverhütung vorgeführt.

Instruktion und Information

Grundsätzlich sollte die Information mit der Instruktion gekoppelt sein. Es ist falsch, nur zu belehren. Allzuoft wird Instruktion mit Information verwechselt, denn Instruktion bedeutet, den Angesprochenen selbst mitmachen zu lassen, ihn also während der Unterweisung selbst praktische Handlungen durchführen zu lassen. Für die Einarbeitungszeit empfiehlt es sich, dem Neuling einen „Trainer“ an die Hand zu geben,

der informiert und instruiert. Erst wenn er die entscheidenden Handgriffe kann, darf



Wie kuppelt man richtig, ohne einen blauen Nagel zu bekommen? Eine Information mit gleichzeitiger Instruktion.

man ihn (wie beim Fußball) auf den „Platz“ schicken. Er wird bei seinem ersten Einsatz natürlich noch nicht die gewünschte Leistung zeigen, aber er kennt die Spielregeln und kann sich der Mannschaft anpassen. Der Eisenbahnbetrieb hat den richtigen Weg gefunden und zu diesem Zweck ein „Trainingslager“ eingerichtet. Hier werden alle Neulinge, die Rangierer werden wollen, vom Schulungsleiter mit Unterstützung eines Dolmetschers über die Arbeit im Eisenbahnbetrieb und die mit der Arbeit verbundenen Gefahren informiert. Gleichzeitig werden mit den Lehrgangsteilnehmern praktische Übungen vorgenommen, die sie befähigen sollen, sich vor Gefahren zu schützen. Diese Ausbildung, die besonders sorgfältig durchgeführt wird, wird nach Bedarf durch einen Sprachunterricht unterstützt, um den ausländischen Mitarbeitern eine Arbeitsprache für ihren Aufgabenbereich zu vermitteln.

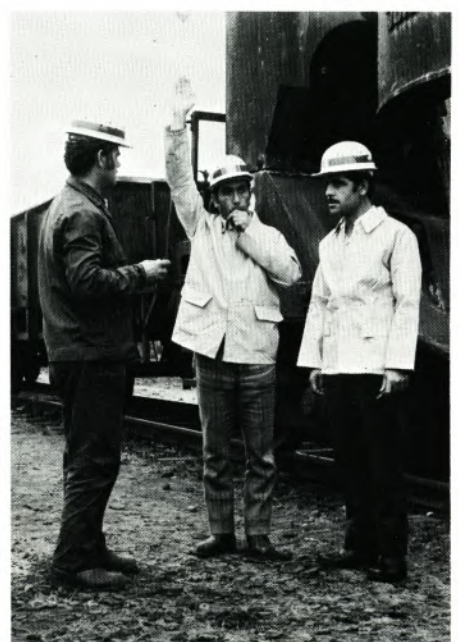
Leider läßt sich diese bewährte Einrichtung des Eisenbahnbetriebes nicht auf die übrigen Betriebe von EH übertragen. Für die Einarbeitungszeit an Einzelarbeitsplätzen empfiehlt es sich aber, dem Neuling einen bewährten, erfahrenen Arbeitskol-

Praktische Übung (Signalgebung) bei der Neulingsunterweisung.



zu vermitteln. Wenn er merkt, daß er genau so wichtig ist wie der „Alte Hase“, wird er auch „wollen“ und sich sicherheitsbewußt verhalten. Diese Einstellung ist auch eine Werbung für unser Unternehmen in der Öffentlichkeit und signalisiert Bewerbern für einen Arbeitsplatz bei EH: Hier brauche ich mir um die Sicherheit am Arbeitsplatz keine Sorgen zu machen.

H. Kiel





An der Ruhrorter Schifferbörse, gleich hinter der Pegeluhr ist das Museumsschiff „Oscar Huber“ für immer vor Anker gegangen.

an alte Zeiten der Nachwelt erhalten bleiben sollte. Diese Interessenten schlossen sich zusammen und gründeten den Verein „Zur Erhaltung der Oscar Huber“. Auch die ATH zeigte sich interessiert und war mehr als nur ein ideeller Partner. So weit, so gut. Damit war aber das Problem noch nicht gelöst. Das Schiff mußte renoviert und erhalten werden. Das alles kostet Geld, sogar eine ganze Menge.

Es wurden die verschiedensten Ideen geboren und verwirklicht: Die „Oscar Huber“ wurde als Kulisse für einen Film vermietet, am Wochenende konnten Vereine und Gesellschaften fröhliche Rheinfahrten auf ihr unternehmen, und schließlich erhielten Schiffsjungen auf der „Oscar Huber“ praktischen Anschauungsunterricht. Doch all das war keine befriedigende und dauerhafte Lösung. So beschloß man im vergangenen Jahr, die „Oscar Huber“ der Stadt Duisburg zu schenken, die sich ver-

»Oskar Huber« wurde schwimmendes Museum

Der Leiter des Niederrhein-Museums, Dr. Ankel, ursprünglich Archäologe, kam zur „Oscar Huber“, dem letzten von einstmalig 120 im Duisburg-Ruhrorter Schiffsregister eingetragenen Raddampfern, wie man so sagt „wie die Jungfrau zum Kind“. Inzwischen hat er sich mit Schiffsfahrtsgeschichte vertraut gemacht und den Ausbau des Museumsschiffs vom Rostklopfen bis zur Ausschmückung mit Schiffsbildern überwacht. Nach soviel persönlichem Einsatz konnte die „Oscar Huber“ am 19. Mai beim ersten diesjährigen Duisburger Hafenkonzert an ihrem Liegeplatz an der Schifferbörse im Ruhrorter Hafemund als Museumsschiff der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Vorausgegangen sind Irrfahrten und Kämpfe und nicht zuletzt eine lange Zeit des Umrüstens. Denn die „Oscar Huber“ war keineswegs das Bild eines Raddampfers aus der Blütezeit dieser Schiffe, und ist auch nicht der schönste oder der älteste, sondern einfach der letzte seiner Gattung.

1922 wurde der 75 Meter lange und 20,70 Meter breite Schleppdampfer von der Werft Berninghaus in Duisburg gebaut. Bis 1954 gab es noch richtige Heizer an Bord der „Oscar Huber“, das Schiff fuhr mit Kohle. Fachleute schätzen, daß rund 110 000 Tonnen Kohle insgesamt durch die beiden Schornsteine gingen. Immerhin brauchte die „Oscar Huber“ schon für die Strecke Ruhrort-Rotterdam und zurück 70 Tonnen. Nach der Umstellung auf schweres Heizöl konnten die vier Heizer zwar abmustern, doch blieben hohe Personal-

kosten. Die Ära der Raddampfer neigte sich ihrem Ende zu – auch in den Personalkosten billigere, kleinere und doch kräftigere Schlepper hatten die Nachfolge angetreten. Immerhin, die „Oscar Huber“ hat beachtliche Schleppleistungen auf ihrem breiten Buckel, sie werden auf rund zehn Millionen Tonnen geschätzt.

Nachdem ein weiterer Einsatz als Schleppdampfer wirtschaftlich nicht mehr zu vertreten war, beschloß man zunächst „Oscar

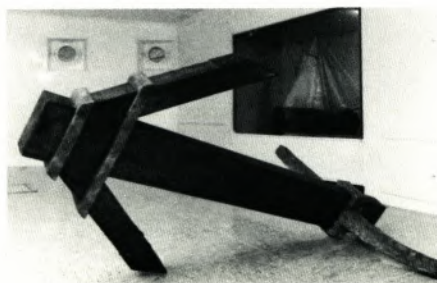
pflichtete, sie als Museumsstück für die Allgemeinheit zu erhalten.

Der Besucher, der – übrigens kostenlos – das Schiff betritt, geht zunächst zum Heck und begibt sich durch eine kleine Tür in das Innere des Schiffes, das sehr viel kleiner ist, als es von draußen aussieht. Die Ausstellungsfläche beträgt auch nur knapp 100 qm, doch das eigentlich Wichtige ist ja die „Oscar Huber“ selbst.

Es wurden Durchgänge geschaffen, die es dem Besucher ermöglichen, den Heizkesselraum und einen Teil der riesigen Maschinenanlagen von allen Seiten zu betrachten. Da der Dampfer wie erwähnt von Kohle auf Öl umgestellt worden ist, gibt es zwei große Öltanks. Das Innere des einen dient heute als Ausstellungsraum, während mit Hilfe des anderen eine Toilettenanlage geschaffen wurde.

Auch in den Ausstellungsräumen findet man nur Dinge, die eng mit Ruhrort und der Schifffahrt verbunden sind. Die eigentlichen Prunkstücke sind Nachbildungen eines römischen Ankers und des alten Hebeturms. Weiter findet der Besucher die unterschiedlichsten Schiffsmodelle, Graphiken mit Schifffahrtsmotiven oder auch Bilder von Künstlern, die sich speziell mit Ruhrort und dem Rhein befaßt haben.

Gelangt der Besucher dann schließlich, erschöpft und durstig, am Bug des Schiffes an, so ist eine Stärkung in greifbarer Nähe. Man ist auf die gute Idee gekommen, eine kleine Cafeteria einzurichten, in der sich jeder mit Getränken versorgen kann. Scheint außerdem zufällig die Sonne, so



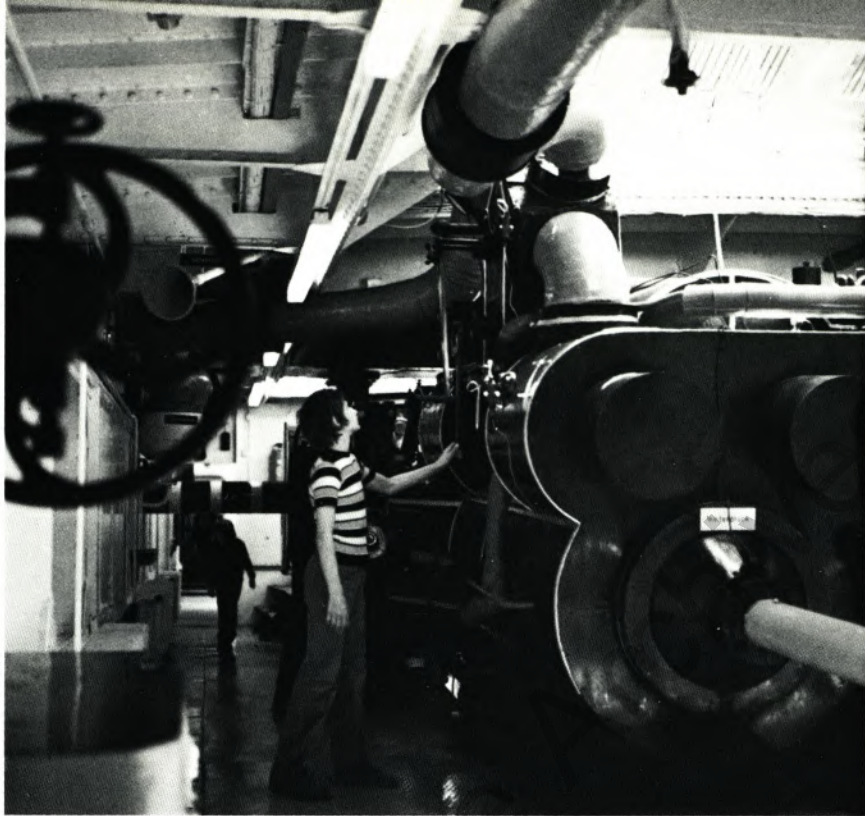
Zu den Prunkstücken in den Ausstellungsräumen gehört die Nachbildung eines römischen Ankers.

Huber“ zu verschrotten. Doch so einfach war das gar nicht, denn es gab einige Leute, die sich dafür einsetzten, daß zumindest ein Radschleppdampfer zur Erinnerung

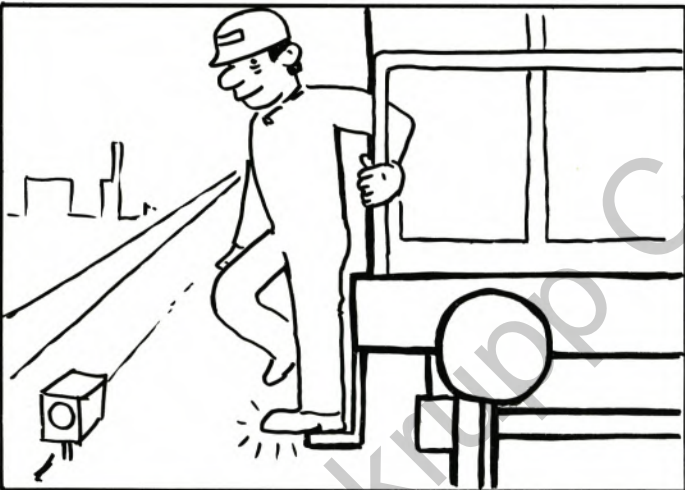
Ein Rundgang durch die Maschinenräume der „Oscar Huber“ ist für die junge Generation schon eine abenteuerliche Sache.

steigt man am besten gleich die kleine Treppe am Bug hinauf, holt sich an Deck einen der ausreichend vorhandenen Stühle, schnappt noch ein bißchen Ruhrorter Luft und genießt die Hafenatmosphäre. Die ganz Aktiven haben auch noch die Möglichkeit, mal schnell auf die Kommando-
brücke zu steigen und sich alles von oben zu betrachten.

Übrigens, diejenigen, die auf den Gedanken gekommen sein sollten, sich einen Anker als Ausstellungsstück fürs eigene Heim unter den Arm zu klemmen, seien hiermit vorab schon gewarnt: in allen Räumen gibt es eine Fernsehüberwachungs-
anlage, die dafür sorgt, daß auch noch spätere Besucher die „Oscar Huber“ mit all den interessanten und eindrucksvollen Dingen, die sie in ihrem Inneren birgt, be-
sichtigen können.



Arbeite
sicher



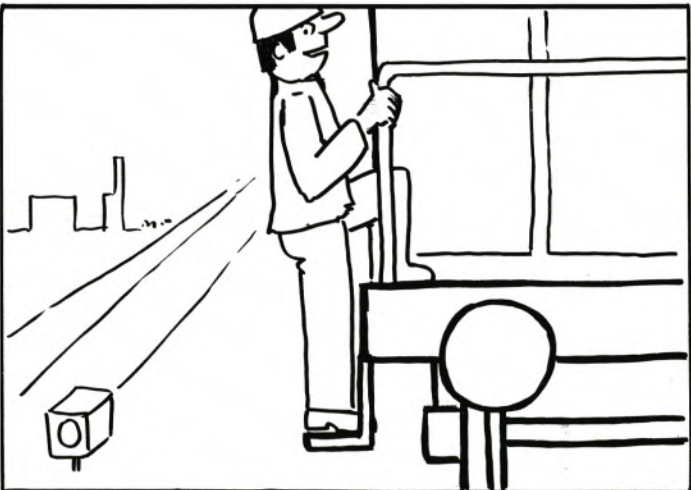
Absteigen vom Wagen, wie hier zu seh'n,
Kann mächtig in die Glieder geh'n.



Erfahrung sammelt jeder Mann,
Dieser ist jetzt gerade dran.



Schmerzverzerrt geht er nach Haus,
„Schubkarr'schieben“ fällt heut' aus!



Hier im Bild wird noch gezeigt,
Wie man richtig „rauf“ und „runter“ steigt.

