



EISENBAHN^{UND} HÄFEN

WERKZEITSCHRIFT DES GEMEINSCHAFTSBETRIEBES EISENBAHN UND HÄFEN · DUISBURG-HAMBORN



1

76

JANUAR/MÄRZ

Thyssen-Gruppe

Im SM-Stahlwerk Ruhrort wurde am 21. 11. 1975 die letzte Charge erschmolzen. Die ATH, die in Duisburg über drei Oxygenstahlwerke verfügt, hat sich auf der Rohstahlseite ganz auf die Produktion von Oxygenstahl konzentriert. In den 64 Jahren seines Bestehens erzeugte das SM-Stahlwerk rund 22 Mill. t Rohstahl. Am 16. 11. 1911 hatte der erste 30-t-Ofen die Produktion aufgenommen. Der Produktionsausfall soll nach und nach durch einen Ausbau des Oxygenstahlwerkes in Verbindung mit der in Betrieb genommenen zweiten Stranggießanlage in Ruhrort ausgeglichen werden. Mit der jetzt vollzogenen Stilllegung wurde den behördlichen Auflagen hinsichtlich der Verbesserung der Umweltbedingungen Rechnung getragen.

Neuinvestitionen der ATH in Höhe von 580 Mill. DM hat der Aufsichtsrat der August Thyssen-Hütte Ende November 1975 beschlossen. Die Investitionsaufwendungen der gesamten Thyssen-Gruppe, die der Erhaltung und Modernisierung von Arbeitsplätzen dienen, werden im laufenden Geschäftsjahr – nach 1,1 Mrd. DM in 1974/75 – eine Größenordnung von 1,2 Mrd. DM erreichen. Aufsichtsrat und Vorstand erwägen, der Hauptversammlung der Gesellschaft im April dieses Jahres die Schaffung eines neuen genehmigten Kapitals vorzuschlagen.

Für den Baubeginn des ATH-Bildungszentrums in Hamborn gab es jetzt grünes Licht. Es handelt sich dabei um den ersten Bauabschnitt mit einer Investitionssumme von 26,7 Mill. DM. Mit der Fertigstellung

ist Mitte 1977 zu rechnen. Der erste Bauabschnitt, technischer Ausbildungsbereich, wird 673 Ausbildungsplätze bringen, das sind 270 mehr, als derzeit in Hamborn vorhanden sind. Jährlich werden dann für Hamborn 344 Jugendliche für die Ausbildung in technisch-gewerblichen Berufen eingestellt werden können. Damit wird in Hamborn die Zahl aller technisch Auszubildenden auf insgesamt über 800 ansteigen.

Stahl-Industrie

Die Rohstahlerzeugung in der Bundesrepublik, die 1975 um rd. 24% auf etwas über 40 Mill. t zurückging, soll 1976 im Zuge einer allmählichen Wiederbelebung der Stahlnachfrage um etwa 10% zunehmen. Die Kapazitäten der deutschen **Stahlindustrie** sind gegenwärtig im Durchschnitt zu weniger als 70% ausgelastet. Rund 93000 Arbeitskräfte – das sind 44% der Gesamtbelegschaft der stahlerzeugenden Betriebe – müssen kurzarbeiten. Der Stahlverbrauch, der sich 1975 um 8 bis 9% verringerte, dürfte in diesem Jahr um knapp 4% zunehmen. Der Auftragseingang zeigt seit September 1975 eine leicht steigende Tendenz.

Die Produktion von Walzstahlfertigerzeugnissen im Bundesgebiet war 1975 stark rückläufig. Sie betrug 28,956 Mill. t gegenüber 38,859 Mill. t 1974. Das bedeutet einen Rückgang um 25,5%.

Die Stahlproduktion in der EG im Jahre 1975 betrug nach vorläufigen Feststellungen rund 125 Mill. t. Damit wurden die Ergebnisse von 1974 um 19,6% und von 1973 um 16,7% unterschritten.

kurz berichtet – schnell gelesen	2
Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen	4
Hüttendirektor Klaus Haniel vollendete 60. Lebensjahr	4
Eine technische Maßanfertigung: Die Gleiskreuzung Stahlübergabewagen an der Stranggießanlage Beeckerwerth	5
25 Pensionäre wurden verabschiedet	6
Was tut EH für den Umweltschutz?	7
Neue sechssträngige Stranggießanlage in Ruhrort in Betrieb genommen	9
Aluminium-Ringe für Weltraum-Labor kommen von Thyssen	11
EH-Mitteilungen	11
Arbeitsschutz – Jahresbericht 1974/75	12
Was der Arzt dazu sagt ...	15
Wer sichert die Schifffahrt auf dem Rhein?	16
Thyssen weltweit im Einsatz: Schweißelektroden von TWU für die Pipeline in Alaska	18
1975er – Nachlese	20
Unsere Jubilare	21
Familiennachrichten	22
Arbeite sicher	23



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, Postfach 11 01 41, Duisburg 11.

Druck: Michael Schiffer KG, Rheinberg

Aufnahmen: EH: Glosemeier, Kl.-Hartlage, Wiesner
ATH: Fotoabteilung
Sonstige: Atelier Waldthausen, TWU

Titelbild: An Bahn-Überwegen (hier die Zufahrtstraße zur Fahrleitungsmeisterei) ist immer erhöhte Vorsicht geboten.

Rückseite: Die Närrinnen und Narren haben wieder hohe Zeit: Im Hamborner Karnevalsanzug darf EH nicht fehlen.

Die British Steel Corporation, London, die das auslaufende Bilanzjahr mit 340 Mill. Pfund (etwa 1,8 Mrd. DM) Verlust abschließen wird und gegenwärtig einen Verlust von durchschnittlich 8,5 Mill. Pfund (42,5 Mill. DM) wöchentlich aufweist, der noch Anfang 1975 „nur“ 5 Mill. Pfund betragen hatte, wird nach Absprache mit den Gewerkschaften im Laufe der nächsten zwei Jahre die Belegschaftsstärke um 44.000 auf 176.000 Mann abbauen. Wenn diese Verringerung zum Teil auch über die Fluktuation erreicht werden soll, so stehen doch Massenentlassungen von Arbeitern vor Erreichung der Altersgrenze sowie auch die Schließung einiger besonders unrentabel arbeitender Werke bevor. Die British Steel Corporation rechnet als Folge des Belegschaftsabbaues mit einer Ersparnis an der Lohnsumme von je 170 Mill. Pfund in den Jahren 1976 und 1977.

Bergbau

Die bundesdeutsche Steinkohleförderung ist im vergangenen Jahr gegenüber 1974 um rd. 2,9 Mill. t oder rd. 3% auf 92 Mill. t zurückgegangen. Die Kokserzeugung verringerte sich auf 34,8 (Vorjahr 34,9) Mill. t.

Zur Finanzierung der Kohlelöhden müssen 120 bis 150 Mill. DM jährlich ausgegeben werden. Ab 1976 will der Bund zwei Drittel, das Land NRW ein Drittel übernehmen. Die genauen Konditionen der Finanzierung stehen noch nicht fest.

Die Ruhrkohle AG und die staatlichen Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke-Alpine

(Vöest-Alpine) haben einen Zehnjahresvertrag über die Lieferung von Koks-kohle und Koks abgeschlossen. Der Vertrag, der Anfang 1976 in Kraft trat, sieht den Bezug von insgesamt bis zu 5 Mill. t vor. Die Vöest-Alpine will mit einem Sonderabkommen eine langfristige Sicherung ihrer Rohstoffbezüge für die inländischen Hüttenbetriebe erreichen.

Ein Konsortium deutscher Montanunternehmen, bestehend aus der August Thyssen-Hütte AG, der Mannesmann AG, der Stahlwerke Peine-Salzgitter AG, der AG der Dillinger Hüttenwerke, der Ruhrkohle AG, der deutsch-niederländischen Estel NV und der italienischen Italsider-Gruppe, will sich zusammen mit zwei kanadischen Stahlgesellschaften an der Erschließung und Ausbeutung eines bedeutenden Kokskohlevorkommens in der kanadischen Provinz British Columbia beteiligen. Die Kohlevorräte werden auf über 500 Mill. t geschätzt, wovon 120 Mill. t auf hydraulischem Wege im Tagebau gewonnen werden können. Geplant ist eine Jahresproduktion von 4 bis 5 Mill. t. Zur Zeit wird eine Wirtschaftlichkeitsstudie ausgearbeitet, deren Ergebnis entscheiden wird, ob das Konsortium die ihm eingeräumte Option ausüben wird.

Deutsche Bundesbahn

Den Neubau einer rd. 100 km langen Eisenbahnstrecke zwischen Mannheim und Stuttgart hat Bundesverkehrsminister Gscheidle genehmigt. Damit wird zum erstenmal seit hundert Jahren eine größere Strecke völlig neu gebaut. Die neue Verbin-

dung soll innerhalb der kommenden zehn Jahre fertiggestellt sein und wird rd. 2,5 Mrd. DM kosten. Sie läßt Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h zu und wird zu einer Verkürzung der Fahrzeit um 45 Minuten führen.

Wirtschaft und Politik

Das Bruttosozialprodukt in der Bundesrepublik – der Wert aller wirtschaftlichen Leistungen – ist im vergangenen Jahr nach vorläufigen Berechnungen des Statistischen Bundesamtes real um 3,6% zurückgegangen. Schon im Jahr 1974 war das Bruttosozialprodukt kaum noch gewachsen. Das schlechte Ergebnis ist vor allem die Folge der Einbußen beim Export und einer weiteren Einschränkung der Investitionen. Dagegen nahmen die Einkommen aus unselbständiger Arbeit um 4,1% zu; die Einkommen aus Unternehmertätigkeit und Vermögen stiegen um 2,7%.

Die Investitionen der Industrie im Ruhrgebiet sind in den Jahren 1971 bis 1974 um 35% gesunken. Die Bruttozugänge an Investitionen verringerten sich von 5,1 Mrd. DM im Jahre 1971 auf 3,32 Mrd. DM 1974. Über das Jahr 1975 können noch keine Aussagen gemacht werden.

Die Rentenversicherungen der Arbeiter und Angestellten sind 1975 tief in die Defizitzone geraten. Nach Auskunft der Bundesbank zeichnet sich für das vergangene Jahr ein Kassen-defizit von insgesamt 4 bis 5 Mrd. DM ab.

Mit einer Erhöhung der Rentenversicherungsbeiträge von 18 auf 19% muß nach Ansicht des Instituts

der Deutschen Wirtschaft zum 1. 1. 1978, spätestens aber Anfang 1979 gerechnet werden. Eine Beitragserhöhung könne selbst bei einem raschen Konjunkturaufschwung nicht vermieden werden.

Die arbeitsrechtliche Regelung der Lohnfortzahlung im Krankheitsfall hat die Unternehmen nach Berechnungen der Arbeitgeber seit 1970 mit erheblichen Kosten belastet. Wie das Institut der Deutschen Wirtschaft errechnete, stiegen die zusätzlichen Belastungen der Arbeitgeber für die Lohnfortzahlung innerhalb von drei Jahren von 8,7 Mrd. DM auf 13,2 Mrd. DM.

Eine weitere Verringerung der Gastarbeiterzahl in der Bundesrepublik von augenblicklich rd. 2,1 Mill. auf etwa 1,6 Mill. will die Bundesregierung in diesem Jahr erreichen.

Die Bank für Außenhandel der UdSSR erhält von einem Bankenkonsortium unter Führung der Deutschen Bank und Mitführung der Commerzbank, der Dresdner Bank und der Westdeutschen Landesbank einen 1,2-Mrd.-DM-Kredit, der bis 1978 zurückgezahlt werden muß. Mit diesem Kredit wird, ähnlich wie schon 1970, 1972 und 1974, die Bezahlung von Rohr- und Zubehörlieferungen der Mannesmann Export AG und der Thyssen Rheinstahl Technik GmbH finanziert, die im Dreiecksabkommen über Gaslieferungen aus dem Iran in die Sowjetunion und in die Bundesrepublik vorgesehen sind. Für die Rückzahlung sollen vor allem Gasdurchleitungsgebühren eingesetzt werden, welche die Ruhrgas an die Sojuszgasexpert zu zahlen hat.

Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

Bericht zur Betriebs- und Geschäftslage EH, Geschäftsjahr 1975/76 (1. Quartal)

Nachdem in der letzten Ausgabe unserer Werkzeitung ausführlich über das Verkehrsgeschehen des Geschäftsjahres 1974/75 berichtet wurde, soll hier kurz die Entwicklung im 1. Quartal des laufenden Geschäftsjahres 1975/76 (Monate Oktober bis Dezember 1975) dargestellt werden. Wie bereits das 2. Halbjahr des vorangegangenen Geschäftsjahres, so stand auch dieser Zeitraum ganz im Zeichen der anhaltend schlechten Beschäftigungslage in der gesamten Eisen- und Stahlindustrie und der daraus resultierenden Produktionseinschränkungen unserer Gesellschaft. So lag im Berichtszeitraum die Rohstahl- und Roheisenerzeugung nur unwesentlich über dem Niveau der leistungsschwächsten Monate des Geschäftsjahres 1974/75; ähnlich verlief die Entwicklung der Kohle-Förderung. Das hierdurch entsprechend niedrige Transportaufkommen der Werksbahn und der Werkshäfen erforderte daher im 1. Quartal 1975/76 verstärkte Anstrengungen, um sich insbesondere hinsichtlich des Betriebsmittel- und Personaleinsatzes dem bestehenden Beschäftigungsniveau anzupassen. Angesichts dieser Situation wurde in Abstimmung mit der Betriebsvertretung neben der periodischen Verlängerung der

im Fahrbetrieb bestehenden Kurzarbeitsregelung auch für die Beschäftigten im Verladebetrieb und den Hafen-Werkstätten ab 1. Oktober 1975 die Kurzarbeit eingeführt und für den gesamten Berichtszeitraum beibehalten. Ab Dezember 1975 wurden auch die Eisenbahnwerkstätten in die Kurzarbeit einbezogen. Darüber hinaus blieb die bestehende Betriebsvereinbarung, wonach für die Beschäftigten bestimmter Betriebsbereiche die Sonntagsarbeit in die 40-Stunden-Woche einzubeziehen ist, auch für das 1. Quartal 1975/76 aufrechterhalten. Im einzelnen zeigt sich für das 1. Quartal 1975/76 folgendes Bild:

Werksbahn

Die Werksbahn beförderte im 1. Quartal 1975/76 durchschnittlich 7 181 000 Tonnen im Monat, wobei der Monat Dezember 1975 mit 7 443 000 Tonnen der leistungstärkste war. Dagegen erfolgte im November 1975 mit 6 998 000 Tonnen die niedrigste Monatsleistung seit Dezember 1971. Das Transportaufkommen liegt damit im Berichtszeitraum um 11,8% unter der durchschnittlichen Monatsleistung des vergangenen Geschäftsjahres. Hierbei ist jedoch zu beachten, daß bereits im Vor-

jahr ein Rückgang um 15,7% gegenüber dem Geschäftsjahr 1973/74 zu verzeichnen war.

Werkshäfen

Die Umschlagsleistung der Werkshäfen Schwelgern und Walsum lag im Monatsmittel des 1. Quartals 1975/76 bei rund 1 297 000 Tonnen. Sie lag damit 10,8% unter dem Monatsdurchschnitt des gesamten vorangegangenen Geschäftsjahres, jedoch knapp über der Leistungshöhe des 2. Halbjahres 1974/75. Ein Vergleich mit dem 1. Quartal 1974/75 zeigt dagegen einen Rückgang um 28,5%.

Belegschaft

Die Gesamtbelegschaft EH (ohne TN, Oberhausen) betrug zum 31. Dezember 1975 insgesamt 3 325 Mitarbeiter. Sie hat sich damit gegenüber dem 31. 12. 1974 um 149 Mitarbeiter verringert. Diese Entwicklung ist weitgehend auf den im Frühjahr 1975 infolge des rapiden Beschäftigungsrückganges verfügten Einstellungsstopp zurückzuführen. Bei der Thyssen Niederrhein AG waren am 31. 12. 1975 insgesamt 962 Mitarbeiter für EH tätig, das sind 60 Mitarbeiter weniger als zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres. H. Berl

Hüttendirektor Klaus Haniel vollendete 60. Lebensjahr

Am 14. Januar feierte Bergassessor a. D. Klaus Haniel, Vorstandsmitglied der August Thyssen-Hütte AG in Duisburg und seit 1969 Vorsitzender des Beirates unserer Gesellschaft, seinen 60. Geburtstag. Geboren in München, legte er dort 1935 sein Abitur ab. Danach arbeitete er zunächst ein Jahr im Bergbau. 1938 begann er in Aachen mit dem Bergbau-Studium, das durch den Krieg unterbrochen wurde. Ein zweimaliger Studienurlaub ermöglichte ihm, sein Examen als Diplom-Bergingenieur mit Auszeichnung abzulegen. 1945 geriet er in russische, anschließend in tschechische Kriegsgefangenschaft, aus der er 1947 fliehen konnte.

Im August 1948 bestand er das Staatsexamen als Bergassessor in Dortmund mit der Gesamtnote „gut“, schied anschließend aus dem Staatsdienst aus und über-

nahm zu Beginn des Jahres 1949 die Leitung des Doggererzbergbaus der Gutehoffnungshütte Oberhausen AG in Geislingen.

Im Januar 1952 wurde Klaus Haniel mit der Leitung des Ausbaus der Zeche Franz Haniel der Bergbau AG Neue Hoffnung beauftragt und im November 1955 zum Bergwerksdirektor ernannt. Im Januar 1958 berief man ihn bei diesem Unternehmen zum Vorstandsmitglied und nach der Fusion mit der Hüttenwerk Oberhausen AG im Jahre 1959 in den Vorstand der HOAG. Mit der Eingliederung der HOAG in die Thyssen-Gruppe übernahm er Anfang 1969 als Vorstandsmitglied der August Thyssen-Hütte AG die Bereiche Rohstoffe, Verkehr und Grundstücke. Als Vorsitzender des EH-Beirates kümmert er sich seit Oktober 1969 intensiv um die Belange unseres Gemeinschaftsbetriebes.



Neben diesen Aufgaben ist Klaus Haniel als Vorsitzender des Aufsichtsrates der Gutehoffnungshütte Aktienverein sowie als Aufsichtsratsmitglied in verschiedenen Konzernunternehmen sowohl der ATH als auch der GHH tätig.

Die Bilder zeigen die Gleiskreuzung im geöffneten Zustand für das Befahren mit den Stahlübergabewagen und mit eingeschobenen Füllstücken für den Eisenbahnverkehr



Eine technische
Maßanfertigung:

Die Gleiskreuzung Stahlübergabewagen an der Stranggießanlage in Beeckerwerth

Der Produktionsablauf zwischen Stahlwerk und Stranggießanlage im Werk Beeckerwerth machte es leider unumgänglich, daß sich das Spezialgleis für den Stahlübergabewagen und das Gleis 28 unserer Werksbahn kreuzen. Diese Tatsache warf für die Kreuzungskonstruktion besondere Probleme auf, denn der Stahlübergabewagen wiegt 340 t und bringt

eine Radfahrmasse (Radlast) von 71 t auf die Schiene, während auf dem Gleis 28 überwiegend Kokillenzüge verkehren, die eine Achsfahrmasse (Achslast) bis zu 50 t haben.

Das konstruktive Problem für diese Kreuzung bestand darin, daß sie für beide Fahrwege lückenlos befahrbar sein mußte, denn jede konventionell gebaute Kreuz-

zung würde durch die auftretenden dynamischen Kräfte zerschlagen werden.

Angeregt durch die vom Weichenbau bekannte Herzstückkonstruktion der Firma Elektro-Thermit GmbH, Berlin, bei der die Lücken zwischen Herzstückspitze und Flügelschienen durch versenkbare Füllstücke geschlossen werden, um dadurch einen ruhigen Lauf der Schienenfahrzeuge zu erreichen, hat die Abteilung Oberbau des Gemeinschaftsbetriebes den Anstoß zur Konstruktion dieser Spezialkreuzung gegeben, wie sie auf den hier gezeigten Bildern zu sehen ist.

Das Problem ließ sich dadurch lösen, daß das Normalspurgleis (Gleis 28) um 80 mm höher gelegt wurde als das Spezialgleis für den Stahlübergabewagen. Das Spezialgleis besteht aus „Blockschienen“ 160/300 mm, die auf sogenannten Schienenstühlen – I-Trägern in Betonbalken – verlegt sind und ohne Unterbrechung durchlaufen; für das Normalspurgleis sind im Kreuzungsbereich Aussparungen von 500 mm Länge vorgesehen, die beim Befahren des Gleises 28 durch eingeschobene Füllstücke geschlossen werden. Im Kreuzungsbereich wurde der Unterbau durch eine Stahlbetonplatte verstärkt, damit eventuelle spätere Setzungen für beide Gleise gleichmäßig abgefangen werden können. Die Gleiskreuzung wurde von der Weichenbauanstalt ET-Berlin GmbH gebaut.

Auf diese Weise gelang es, eine Kreuzung





Der Stahl-
übergabe-
wagen beim
Befahren der
Kreuzung

herzustellen, die wechselseitig befahren werden kann, ohne die Fahrspiegel zu unterbrechen. Eine vollautomatische Steuer-

rungsanlage, die das Bewegen der Füllstücke in Verbindung mit einer Signalanlage für die Sicherheit dieses „Kreu-

zungsverkehrs“ bewirkt, wurde von unserer Signalmeisterei entwickelt und gebaut.
H. Herbers

25 Pensionäre wurden verabschiedet

Am 13. Januar verabschiedeten sich die Mitarbeiter, die im 2. Halbjahr 1975 in Pension gegangen sind, von der Geschäftsführung, von ihren Chefs und vom Betriebsrat. In der traditionellen kleinen Feierstunde im Schifferheim dankte Direktor Christophers den 25 Ausscheidenden für die geleistete Arbeit und für die Treue zum Unternehmen. Er brachte zum Ausdruck, daß derartige Veranstaltungen nicht zuletzt auch wehmütig stimmen, denn das Fehlen der bisherigen Mitarbeiter am gewohnten Arbeitsplatz hinterläßt Lücken, die nicht so schnell zu schließen sind. Aus der Tatsache, daß unter den Neu-Pensionären 13 Jubilare sind – 7 konnten auf eine 40jährige Tätigkeit zurückblicken, und 6 konnten ihr 25jähriges Dienstjubiläum feiern – schloß Direktor Christophers, daß die Mitarbeiter sich beim Gemeinschaftsbetrieb offensichtlich wohlgefühlt haben müssen. Nachdem sie nun den aktiven Dienst quittiert hätten, so riet er ihnen, sollten sie vor allem dafür sorgen, daß ihr Leben einen neuen Inhalt bekäme, denn „wer rastet der rostet“. Abschließend brachte Herr

Christophers im Namen der Geschäftsführung die Hoffnung zum Ausdruck, daß den Abschied nehmenden Pensionären ein recht ausgedehnter Lebensabend in Gesundheit vergönnt sein möge.

Betriebsratsvorsitzender Diercks übermittelte den Dank sowie die Grüße der Betriebsvertretung und schloß sich den guten Wünschen seines Vorredners an.





Besonders augenfällig wird die Umweltfreundlichkeit unserer E-Loks im Vergleich zur alten Dampflok

Was tut EH für den **Umweltschutz?**

Die Antwort auf diese Frage muß lauten: Was möglich ist! Bezüglich der Größenordnung der Maßnahmen reicht EH natürlich nicht an die „Mutter“ ATH heran, über deren Aktivitäten zum Umweltschutz wir in der vorletzten Ausgabe unserer Werkzeitschrift berichteten. Einleitend wurde da festgestellt, daß die Industrie in unserem Land nur zu einem relativ geringen Teil zur Luftverschmutzung beiträgt, jedoch wesentlich mehr umweltverderbende Schadstoffe aus dem Bereich des Verkehrs kommen. Hier dürfen wir ergänzend hinzufügen, daß damit in der Hauptsache der Straßenverkehr mit seinen Abgasemissionen der Autos und deren Staubentwicklung in den von Häusern umsäumten Straßen gemeint ist.

Eisenbahn und Rheinschiffe sind dagegen hinsichtlich der Schadstoffemissionen ausgesprochen umweltfreundliche Verkehrs- bzw. Transportmittel – ganz zu schweigen von unseren elektrischen Lokomotiven, die bezüglich der Umweltverderbnis wahre Tugendschafe sind.

Die Geräuschemissionen, die die Eisenbahn verursacht, bringen ihr leider eine nicht so gute Note ein. Wenn „Umweltschutz die Kunst des Möglichen“ ist, so sind uns bei unseren Bemühungen, die Geräusche des Fahr- und Rangierdienstes der Eisenbahn zu dämpfen, enge Grenzen gesetzt. Das hängt damit zusammen, daß lärmmindernde Materialien in unseren Eisenbahnfahrzeugen und den Gleisanlagen, dort nämlich wo Stahl auf Stahl trifft, nur in sehr beschränktem Umfang oder gar nicht Verwendung finden können. Bei der Eisenbahn müssen daher betriebliche Maßnahmen die Schallausbreitung in engen Grenzen zu halten versuchen,

um den gesetzlichen Forderungen nach Schutz der Nachbarschaft vor Belästigungen nachzukommen. So sollen zum Beispiel, um die Bewohner der in unmittelbarer Nähe unserer Gleisanlagen gelegenen Häuser in ihrer Ruhebedürftigkeit zu schützen, die Triebfahrzeugführer auf das früher allgemein übliche Achtungssignal beim Anfahren verzichten – sofern keine Gefahr für Personen in Gleisnähe erkennbar ist. Die beim Abstoß- und Ablaufbetrieb hemmschuhlegenden Rangierer müssen ihr Können und Augenmaß dadurch unter Beweis stellen, daß sie noch besser als bisher durch rechtzeitiges Auslegen der Hemmschuhe den harten Aufprall der Puffer der sich allein bewegenden Wagen vermeiden; durch Schmieren soll das oftmals quietschende Geräusch rutschender Hemmschuhe beim Abfangen der Wagen

noch gemildert werden; die Kranken des am Bahnhof Grünstraße gelegenen St.-Johannes-Hospitals werden es dankbar vermerken.

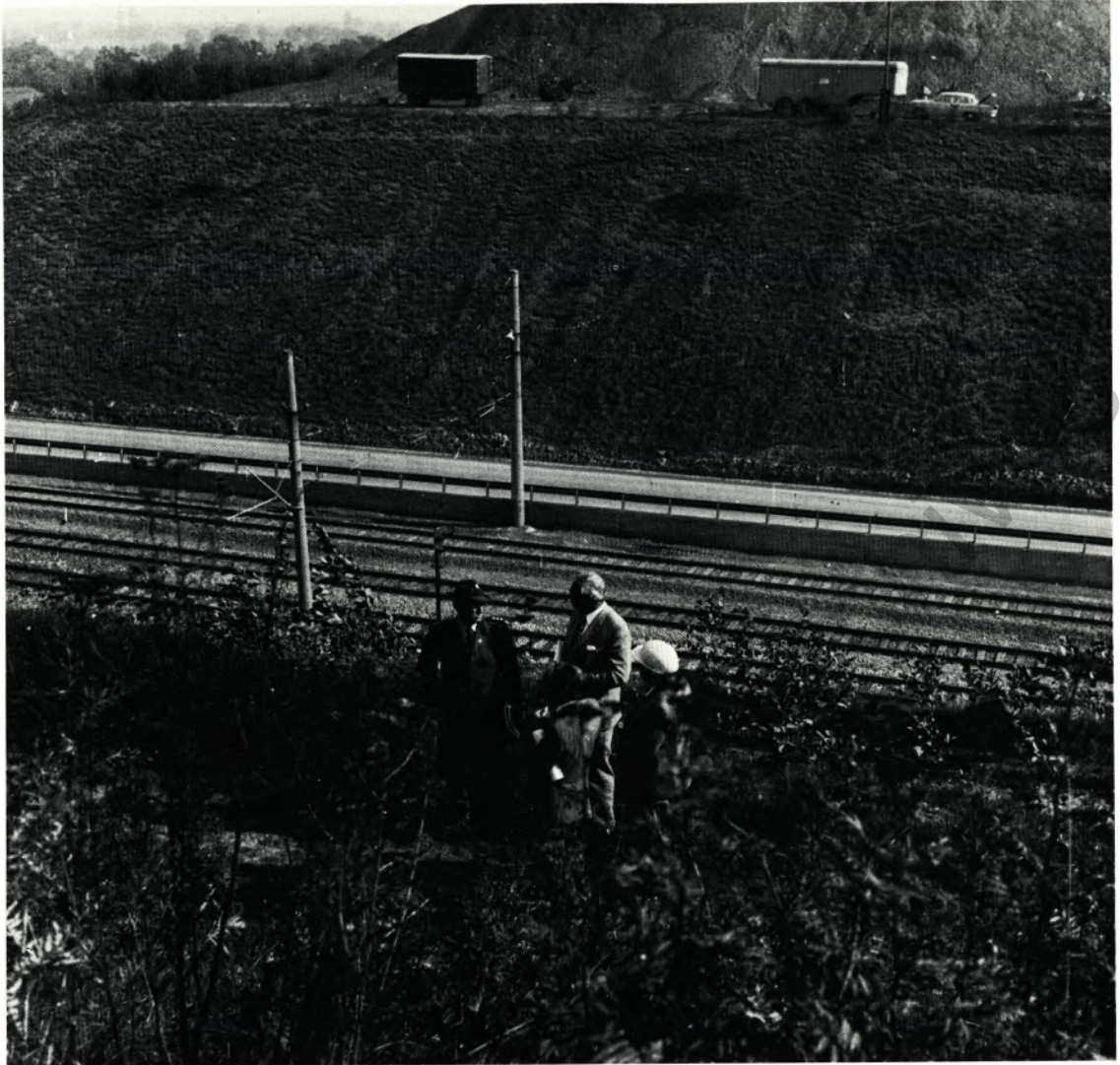
Der für unsere Beschäftigten und für die Nachbarschaft des Werksgeländes lästigen Staubentwicklung beim Umschlag von Massengütern oder von Schutt wird – wie z. B. an der Schuttseparation im Hafen Schwelgern – durch Versprühen von Wasser entgegenwirkt.

Teil der zu schützenden Umwelt sind insbesondere auch unsere Beschäftigten, um deren körperliche und gesundheitliche Unversehrtheit sich unsere Abteilung Arbeitssicherheit ständig bemüht. Durch Beobachtungen und Messungen von Geräuschen und Luftverunreinigungen, die zu gesundheitlichen Schäden führen können, werden die Emissionsquellen ermit-



Durch rechtzeitiges Auslegen des Hemmschuhs läßt sich ein zu harter Aufprall der Wagen und damit eine erhebliche Lärmquelle verhindern

Die von EH betriebene Halde in Wehofen wird abschnittsweise unter fachmännischer Leitung aufgeforstet um sich eines Tages als grünes Erholungsgebiet in die Umwelt einzugliedern.



telt und Maßnahmen wie Schalldämpfungen, Gehörschutz, u. a. mit den Verantwortlichen festgelegt.

Umweltschutz bei EH heißt aber auch, unsere Beschäftigten vor Immissionen, die über die Werksgrenzen eindringen, zu schützen. So hat z. B. auf unsere Beschwerde hin über Belästigungen aus dem Bereich eines benachbarten Industriebetriebes in Duisburg-Hamborn das zuständige Gewerbeaufsichtsamt sehr schnell reagiert und diesem Betrieb Maßnahmen zur Minderung der Geruchs- und Staubbelastigungen auferlegt.

Ein wichtiges Gebiet des Umweltschutzes ist die Reinhaltung der Gewässer, die durch Industrieabflüsse verunreinigt werden können. Der Beseitigung der in unserem Bereich anfallenden Altöle und anderer gebrauchter flüssiger Mineralölprodukte, die bei unsachgemäßer Behandlung Gewässer oder Grundwasser verunreinigen könnten, kommt in diesem Zusammenhang besondere Bedeutung zu. Wir haben deshalb einen „Altöl-Beauftragten“ eingesetzt, der mit den Verantwortlichen der Betriebsbereiche die gesetzlich vorgeschriebenen Maßnahmen regelt und für eine geordnete Erfassung und den Abtransport des Altöls sorgt.

Sehr umfangreich sind unsere Maßnahmen bei der Abfall- und Schuttbeseitigung, die EH nicht nur für den eigenen Bereich, sondern auch für die ATH und andere Unternehmen übernimmt. 350 000 cbm Schutt werden jährlich zur Halde Wehofen

transportiert und dort abgeladen, wobei EH einen eigenen Schuttanfall von ca. 50 000 cbm pro Jahr zu verarbeiten hat. Als Betreiber der Halde Wehofen und der Schuttseparation Schwelgern nimmt EH nur solche Abfallstoffe an, die nachgewiesenermaßen für die Standfestigkeit dieser Halde und für das Grundwasser in ihrer Umgebung sowie beim Einbringen in ausgekieste Baggerlöcher am Rhein ungefährlich sind. Besonders eingesetzte Kontrollen verhindern, daß Abfallstoffe unbekannter Zusammensetzung oder gar brennbares Material (z. B. Holz) in die Halde eingebracht werden.

Abfallholz, Altpapier, Schrott u. a. werden mehr als bisher in Zukunft als wiederverwendbare Materialien betrachtet werden müssen und nicht mehr schlechthin als Abfall klassifiziert werden dürfen; solche Stoffe werden im Rahmen einer geordneten Abfallwirtschaft von vornherein an den Anfallstellen getrennt gesammelt werden, um sie ggf. einer Wiederverwendung zuführen zu können.

An dieser Stelle sei ein Appell an alle Beschäftigten von EH erlaubt, mitzuhelfen, daß wir bei unserem Wunsch „Lebensqualität“ zu bewahren, die Gefahren nicht verkennen, die sich für die Umwelt im Gefolge der wachstumsorientierten wirtschaftlich-technischen Entwicklung und der Massenproduktion kurzlebiger Verbrauchsgüter einstellen können. Wir müssen erkennen, daß unser so sehr erwünschter Konsum uns nicht zu einer „Wegwerf-

Gesellschaft“ machen darf, deren Sinn nur in der Umwandlung von Gütern aus wertvollen Grundstoffen zu Abfall liegen würde. Die Zeiten sind längst vorbei, in denen man noch den Abfall samt Abwasser auf die Gasse kippte. Wollen wir nicht buchstäblich im „Dreck“ ersticken, müssen wir – jeder an seinem Platz – mit dafür Sorge tragen, daß die von jedem Bundesbürger jährlich „produzierten“ Müllmengen von durchschnittlich 400 kg einer geordneten Entsorgung zugeführt werden.

Der Staat hat in den letzten Jahren durch entsprechende Gesetze die Grundlagen für die Erhaltung einer bewohnbaren Umwelt geschaffen. So muß auch EH die Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, des Abfallbeseitigungsgesetzes, des Altölggesetzes und anderer Vorschriften erfüllen. Verantwortlich für die Einhaltung dieser Gesetze sind in erster Linie die Leiter der Betriebs- und Verwaltungsabteilungen. Außerdem wurde die Stelle eines „Beauftragten für den Umweltschutz (BfU)“ bei EH geschaffen; dieser hat die Aufgabe, im Unternehmensinteresse koordinierend und federführend für den Umweltschutz tätig zu sein und zwar im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen und behördlichen Auflagen.

Wir stehen am Anfang der Entwicklung des Umweltschutzes; einiges wurde hier aufgeführt oder angedeutet, manches ist noch nicht gelöst oder bleibt noch zu tun. Wir werden zu gegebener Zeit wieder darüber berichten.

F. W. Hölscher

Neue sechssträngige Stranggießanlage in Ruhrort in Betrieb genommen

Die stahlerzeugende Industrie ist trotz stetig weltweit wachsenden Stahlbedarfs immer wieder konjunkturellen Schwankungen mit großen Absatztiefs unterworfen. In diesen Tälern der Konjunktur drängen die Kapazitäten sowohl der Industrieländer als auch der sogenannten Billig- und Staatshandelsländer auf den Weltmarkt. Nur der kann sich dort behaupten, der durch Qualität, Zuverlässigkeit, aber insbesondere mit günstigen Kosten operieren kann. Die ATH reagiert hierauf mit laufender Modernisierung und Rationalisierung ihrer Produktionsstätten.

Eins der modernen Produktionsmittel, um

eine kostengünstige Erzeugung qualitativ hochwertiger Produkte zu erreichen, ist der Strangguß. Die ATH hat die Entwicklung der Stranggießtechnik in den letzten Jahren interessiert beobachtet und sich nach Vorliegen eines gesicherten Erfahrungsschatzes entschlossen, solche Anlagen in ihren Werken verstärkt zu bauen. So wurde im Februar 1969 eine einsträngige Brammenstranggießanlage in Ruhrort angefahren. Vor gut einem Jahr konnte in Beeckerwerth eine doppelsträngige Brammenanlage in Betrieb genommen werden, und fast genau ein Jahr später fand der erste Guß auf der sechssträngigen Vor-

blockanlage erfolgreich statt. Mit einer Erzeugung von 70000 Tonnen im Monat, für die diese Anlage gebaut ist, wird der Stranggußanteil der ATH-Produktion auf etwa 25% steigen und entspricht damit dem Durchschnitt der japanischen Werke. Durch die neue Stranggießanlage wird die Gießkapazität des Oxygenstahlwerks Ruhrort so vergrößert, daß die Leistungsfähigkeit der Konverter voll ausgenutzt und damit der Rohstahlausfall des SM-Werkes ersetzt werden kann. Das bedeutet gleichzeitig hinsichtlich der Auslastung eine weitere Abstimmung der Ruhrorter Produktionsanlagen.

Drehturm auf der Gießbühne der Stranggießanlage mit zwei unabhängig voneinander fahrbaren Dreharmen zur Aufnahme zweier Gießpfannen. Der Rohstahl fließt durch die Verteilerrinne in die sechs Kupferkokillen.



Blick aus dem Brennschneid-Steuerstand auf die sechs Probenbrennschneid- und Stempelmaschinen. Im Hintergrund die Adjustage und die Verladehalle. Vor Kopf ist die Verladung der Vorblöcke auf EH-Spezialflachwagen zu erkennen.



Die wesentlichen Merkmale der neuen Vorblockstranggießanlage sind einmal die Erzeugung von sechs Strängen gleichzeitig und zum anderen die konsequente Auslegung in ihrem Programm auf die Aufgaben des Werkes Ruhrort. Die ATH verspricht sich von diesem Konzept neben Kostenvorteilen eine höhere Sicherheit für die Erzeugung eines qualitativ einwandfreien und gleichmäßigen Produktes und eine größere Überschaubarkeit des sechssträngigen Verfahrensablaufs.

Der wichtigste Vorteil des Stranggießens liegt in dem wesentlich besseren Ausbringen, und zwar in einem um 10 Prozent besseren Gewichtsverhältnis zwischen dem erzeugten Vorblock und dem zu vergießenden Rohstahl gegenüber dem konventionellen Produktionsablauf.

Das ist leicht einzusehen, wenn man bedenkt, daß beim Stranggießen vier konventionelle Arbeitsgänge durch eine Produktionsstufe ersetzt werden. Gleichzeitig damit verringern sich natürlich die Verarbeitungskosten durch niedrigeren Personalbedarf, günstigeren Energieaufwand und verminderten innerbetrieblichen Transport. Ein weiterer Vorteil liegt in den wesentlich besseren Arbeitsbedingungen für die Belegschaft, die in einer Stranggießanlage erheblich leichtere körperliche Arbeit zu verrichten hat. Darüber hinaus ist das Stranggießen auch aus der Sicht des Umweltschutzes besonders positiv zu sehen.

Die Arbeitsweise der neuen Anlage geht folgendermaßen vor sich: Der flüssige Rohstahl wird vom Oxygenstahlwerk in

einer 125-Tonnen-Pfanne mit einem Transportwagen zur Stranggießanlage gefahren und dort durch den Pfannenkran übernommen. Da die Temperatur des Rohstahls aus qualitativen Gründen für das Stranggießen von besonderer Bedeutung ist, wird der Stahl in einer neu errichteten Argonspülanlage temperaturmäßig durch Spülen mit Argon homogenisiert. Durch Külschrott und Legierungsmittel werden letzte Feinheiten in Temperatur und Analyse eingestellt.

Der 180-Tonnen-Pfannenkran übernimmt nun die Pfanne und setzt sie in einen Drehturm auf der Gießbühne, wo sie gießbereit gemacht wird. Der Pfannendrehturm ist mit zwei unabhängig voneinander fahrbaren Dreharmen zur Aufnahme von zwei Gießpfannen ausgerüstet. Das ist erforderlich, wenn ohne Unterbrechung mehrere Schmelzen hintereinander vergossen werden sollen. Dieser Sequenzguß ist eine Praxis, die aus Gründen des Ausbringens und der Zeitausnutzung soweit wie möglich angewandt wird, der jedoch durch die Haltbarkeit der feuerfesten Materialien Grenzen gesetzt sind. Beim Sequenzgießen wird die nächste Pfanne im zweiten Dreharm bereits vorbereitet, während der letzte Stahl aus der Pfanne im ersten Arm des Drehturms noch läuft.

Die Gießbühne liegt etwa 11 m über Hüttenflur. Hier befinden sich neben dem 8 m langen Verteilerrinnenwagen zur Verteilung des Stahls auf die sechs Kokillen die verschiebbare Pfannengießerbühne sowie die Noteinrichtungen für z. B. überlaufenden Stahl.

Nach dem Einschwenken der Pfanne in die Gießposition oberhalb der sechs Kokillen wird der Stahl aus der Pfanne in die ausgemauerte und ausgestampfte, vorgeheizte Verteilerrinne gegossen. Das eigentliche Stranggießen beginnt, wenn der Stahl dann geregelt über sogenannte Tauchausgüsse in die sechs wassergekühlten Kupferkokillen gegossen wird. Sie sind zwar das Kernstück der Anlage, beanspruchen jedoch von der großen Gesamtfläche der Gießbühne nur einen bescheidenen Platz.

Jede der sechs rechteckigen, rohrartigen Kupferkokillen wird durch etwa 150 Kubikmeter Wasser in der Stunde gekühlt, um die Wärmemengen abzuführen, die zur Bildung einer erstarrten und tragfähigen Strangschale erforderlich sind. Bei Gießbeginn ist die untere Öffnung der Kokillen durch den Kopf der sog. Kaltstränge verschlossen, die von unten eingefahren und mit Asbestschnur gegen die Wandungen der Kokille abgedichtet werden. Die Kokillen werden mit dem Angießen in eine oszillierende Bewegung versetzt (oszillieren = auf- und abschwngen). In den gekühlten Kokillen erstarrt der Stahl in seiner Randschicht, so daß sich schnell eine tragfähige Strangschale bildet.

Die Kokillenform bestimmt den Querschnitt der Stränge, hier in Ruhrort 250 x 320 mm. Der gegossene Strang durchläuft einen Viertelkreis mit einem Radius von 12 m und wird unten horizontal ausgezogen. Auf diesem Wege wird der innen noch flüssige Strang von allen Seiten mit Wasser besprüht und erstarrt vollständig. Sechs Rol-

lensysteme stützen dabei jeden Strang, bis er die Kühlkammern verläßt und in den Treiberbereich eintritt.

Nach dem Austreten aus den Kühlkammern werden die Stränge mit Hilfe von je drei Treibrichtmaschinen ausgezogen. Die angetriebenen Rollen der Treibrichtmaschinen sind in ihrer Drehzahl stufenlos regelbar und geben dadurch die für den Guß erforderliche Geschwindigkeit vor. Nach dem Ausfördern der Stränge aus den Treibrichtmaschinen werden die Kaltstrangköpfe von den Warmsträngen mittels einer Stoßvorrichtung getrennt. Die Kaltstränge laufen auf Wippen hoch und geben so den Weg für die Warmstränge über Rollgänge zu den Brennschneidmaschinen frei. Hier werden sie nach vorwählbaren Programmen automatisch in Einsatzlängen für die weitere Verarbeitung unterteilt. Wahlweise können noch Proben abgetrennt werden. Nach dem Stempeln zur Registrierung werden die erzeugten Vorblöcke bis etwa 12 m lang über einen Querschlepper zusammengezogen und durch einen Zangenkran ins Zwischenlager gefahren. Empfindliche Qualitäten kommen zur verzögerten Abkühlung in Gruben.

Nach dem Erkalten werden die Vorblöcke

vornehmlich durch die Werksbahn des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen abtransportiert. Ein erheblicher Teil geht zur Halbzeugstraße I in Ruhrort und wird dort ausgewalzt. Der Gemeinschaftsbetrieb hat für diesen Transport 12 Flachwagen besonderer Bauart mit einer Tragkraft von 130 Tonnen eingesetzt, die unter der Gattungsbezeichnung „SS 130“ mit der Gattungs-Nr. 041 laufen. Darüber hinaus stellt man Überlegungen an, später auch warme Vorblöcke, wie die Warmblöcke auf Eisenbahnwagen, zu transportieren, die mit isolierenden Hauben abgedeckt werden können.

Die Betriebssicherheit einer Stranggießanlage steht und fällt mit der Funktionsfähigkeit der Wasserversorgung. Der Wasserbedarf liegt bei insgesamt 1500 Kubikmeter in der Stunde – das sind in der Minute 25 Kubikmeter!

Die gesamte Anlage wird von Rechnern gesteuert und überwacht. Hierzu stehen zur Verfügung: ein Prozeßrechner mit angeschlossenen Tastaturen, Bildschirmgeräten und Druckern im Argonspülsteuerstand, im zentralen Leitstand, im Brennschneidsteuerstand sowie im Versandbüro. Darüber hinaus sind sechs über Rechnerkopplung mit dem Prozeßrechner verbun-

dene Steuerrechner im Einsatz, und zwar für jeden Strang ein Rechner.

Der Prozeßrechner bekommt ebenfalls über Rechnerkopplung die Schnittpläne und das Produktionsprogramm mit allen Auftragsdaten übermittelt. Aus dem Prozeßablauf werden alle für die tägliche Berichterstattung erforderlichen Daten vom Rechner direkt erfaßt oder ihm über Peripheriegeräte eingegeben.

Gesteuert und kontrolliert wird also der gesamte Prozeßablauf, wobei gleichzeitig alle mechanischen und elektrischen Aggregate auf Störungen überwacht werden. Ein Optimierungsprogramm errechnet aus den sich beim Gießen ergebenden Situationen, z. B. bei vorzeitigem Gießabbruch an einem Strang, die jeweils zu schneidenden Längen und gibt diese, verbunden mit weiteren Solldaten, z. B. geändertem Spritzplan, an die Steuerrechner weiter. Beim Ausfall des Prozeßrechners oder der Rechnerkopplung ist ein Notbetrieb lediglich mit den Steuerrechnern möglich.

Werks- und Betriebsleitung sind zuversichtlich, daß die ATH mit der neuen Vorblockstranggießanlage in der Lage ist, alle Vorteile der Stranggießtechnik optimal zu nutzen.

Aluminium-Ringe für Weltraum-Labor kommen von Thyssen

Sämtliche Ringe für die tragende Konstruktion des europäischen Weltraum-Labors „Spacelab“ sollen in den Schmiedebetrieben der Thyssen Henrichshütte in Hattingen hergestellt werden, die sich damit gegen internationale Konkurrenz durchsetzen konnte. Bis 1980 soll das Labor startbereit sein für die Reise ins Weltall, um dort Forschungsaufgaben durchzuführen. Gegenwärtig werden in Hattingen insge-

samt 35 Ringe für die erste Versuchsstufe gefertigt.

Die von den Metallwerken Otto Fuchs in Meinerzhagen angelieferten Aluminiumscheiben werden in einer ersten Verarbeitungsstufe zu ringförmigen Stücken vorgeschmiedet. Diese Vorstücke werden anschließend auf einem der größten Radial-Axial-Walzwerke Europas zu Ringen mit Durchmessern bis zu 4,20 m aufge-

walzt. Um die erforderlichen mechanischen Eigenschaften zu erreichen, wird der Ring in der nächsten Verarbeitungsstufe von hoher Temperatur abgeschreckt und anschließend kaltgereckt.

Nach weiteren Arbeitsgängen, zu denen auch ein umfangreiches Prüfprogramm gehört, kann der Ring zur mechanischen Bearbeitung freigegeben werden.

EH-MITTEILUNGEN

Lohnzahltag

Im Jahre 1976 stehen die Löhne an folgenden Tagen bei den Banken bzw. Sparkassen zur Verfügung:

Mittwoch,	11.	2. 1976 – Lohn für Januar 1976
Mittwoch,	10.	3. 1976 – Lohn für Februar 1976
Montag,	12.	4. 1976 – Lohn für März 1976
Mittwoch,	12.	5. 1976 – Lohn für April 1976
Freitag,	11.	6. 1976 – Lohn für Mai 1976
Montag,	12.	7. 1976 – Lohn für Juni 1976
Mittwoch,	11.	8. 1976 – Lohn für Juli 1976
Freitag,	10.	9. 1976 – Lohn für August 1976
Dienstag,	12.	10. 1976 – Lohn für September 1976
Donnerstag,	11.	11. 1976 – Lohn für Oktober 1976
Freitag,	10.	12. 1976 – Lohn für November 1976

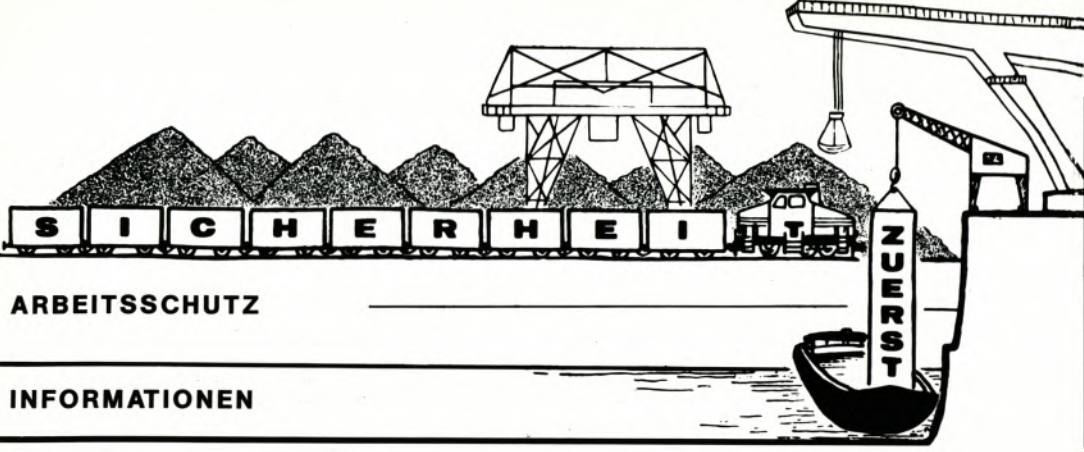
Neuwahl der Jugendvertretung

Der Vorsitzende der Jugendvertretung Detlev Hildering ist aus unserem Betrieb und somit aus der Jugendvertretung ausgeschieden.

Da keine Ersatzmitglieder zur Verfügung stehen, ist eine Neuwahl der Jugendvertretung erforderlich, die so schnell wie möglich durchgeführt werden soll.

Betriebskrankenkasse erhöht ihren Beitragssatz

Vorbehaltlich der Zustimmung durch das Oberversicherungsamt wird durch Beschluß der Vertreterversammlung vom 3. Dezember 1975 der allgemeine Beitragssatz der Betriebskrankenkasse der ATH für Pflicht- und freiwillig Versicherte, deren Anspruch auf Krankengeld ruht, weil sie während der Arbeitsunfähigkeit für mindestens 6 Wochen Arbeitsentgelt erhalten vom 1. Januar 1976 an, von bisher **11% auf 12%** erhöht.



Arbeits-
schutz-
Jahres-
bericht
1974/75

Tabelle 1

Das Unfallgeschehen bei EH (s. Tabelle 1) ist gegenüber dem Vorjahr, in dem wir eine leichte Steigerung hatten, um 16,12% zurückgegangen. Die Zahl der meldepflichtigen Unfälle sank von 490 auf 411 Arbeitsunfälle. Im Bereich der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft ist die Zahl der gemeldeten Arbeitsunfälle im vergleichbaren Zeitraum um 17,39% zurückgegangen. Die Tabelle 2 gibt eine Übersicht von 1964 bis 1974 (Kalenderjahre).

Wenn wir die meldepflichtigen Unfälle je 1000 Beschäftigter mit denen der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft vergleichen, so ergibt sich, daß EH mit 91 Unfällen 35,2% unter dem Durchschnitt der bei der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft versicherten Betriebe liegt. Aus einer zusätzlichen Gegenüberstellung der Unfallzahlen unserer Betriebe mit denen der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie ist festzustellen, daß wir mit 63 Unfällen je 1 Million verahrener Arbeitsstunden 31,5% unter dem Durchschnitt der Wirtschaftsvereinigung liegen. Einen innerbetrieblichen Vergleich der Unfallzahlen weist Tabelle 3 aus. Hier ist die Unfallhäufigkeit, geordnet nach Betrieben, in absoluten Zahlen auf je 1000 Mann gegenüber dem Vorjahr dargestellt.

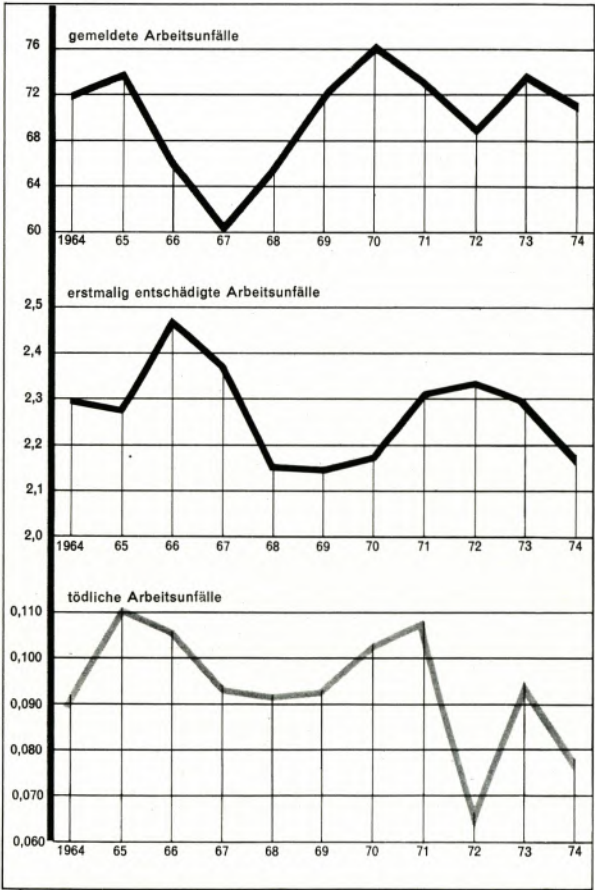
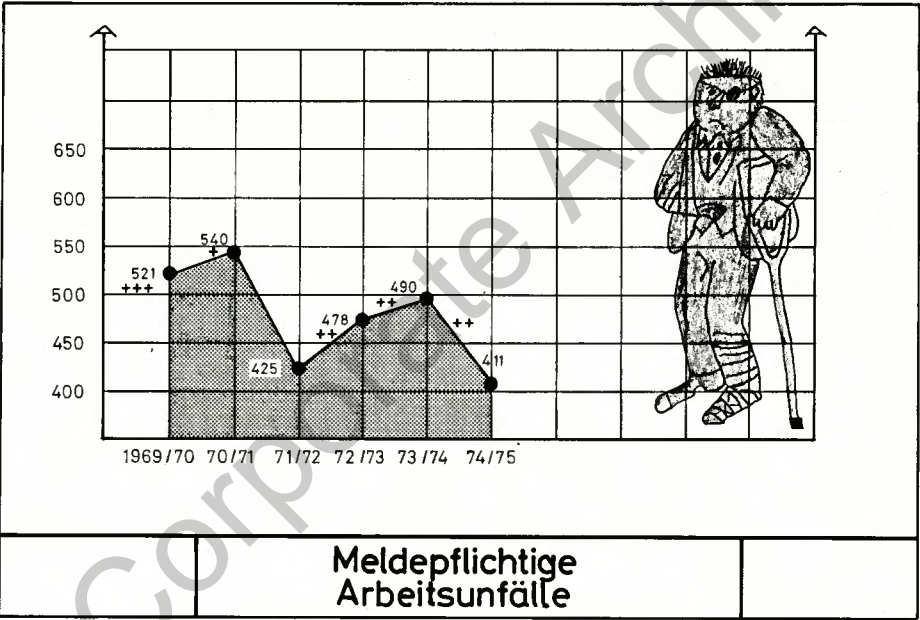
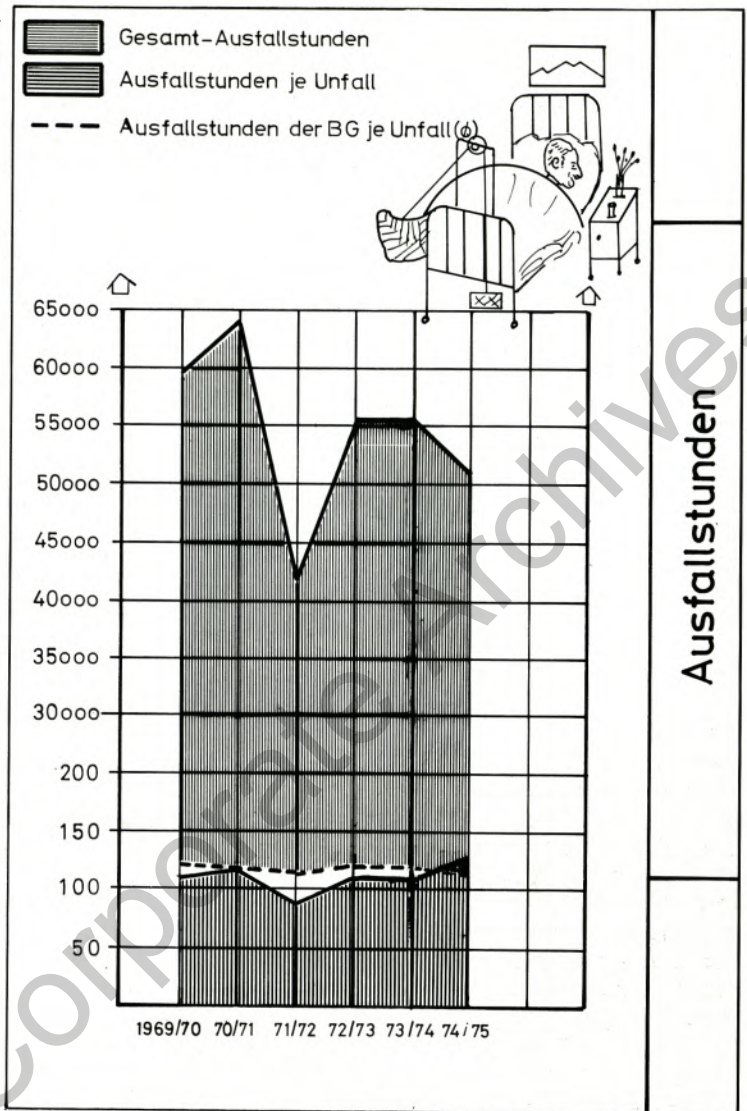


Tabelle 2

Tabelle 4

Tabelle 3

Geschäftsjahr	1973/74		1974/75		
	absolut im Jahr	auf 1000 Mann	absolut im Jahr	auf 1000 Mann	
Eisenbahn Nord	99	133	84	110	Unfallhäufigkeit geordnet nach Betrieben
Eisenbahn Süd	57	131	47	108	
Eisenbahn Ost	41	116	33	92	
Betriebsmaschinendienst	32	54	39	66	
Betriebsmaschinendienst (0)	4	24	9	53	
Bau-H	6	67	8	85	
Bau-O	38	112	26	75	
BauS/Sm	9	96	13	135	
Eisenbahnwerkstatt	70	194	58	162	
Eisenbahnwerkstatt (0)	23	139	16	100	
Fahrleitungsmeisterei	8	145	6	109	
Hafen Schwelgern	57	192	39	134	
Hafen Walsum	20	238	12	145	
Läger	10	179	2	36	
Verkehrsabteilung	11	39	15	51	
Verwaltung	5	21	3	12	
Sonstige	-	-	1	9	
Gesamt	490	109	411	91	



Ausfallzeit und Kostenentwicklung

Die Summe aller Betriebsunfall-Ausfallstunden hat sich bei EH gegenüber dem Vorjahr um 4 450 Std. vermindert

Von 56317 Std. ist die Ausfallzeit auf 51867 Std. gesunken (Tabelle 4). Die Ausfallstunden je Unfall sind aller-

dings von 115 auf 126 Std. angestiegen. Im Bereich der Hütten- und Walzwerks Berufsgenossenschaft sanken die Ausfallstunden im Durchschnitt von 128,8 Std. auf 115,5 Std.

Die Kosten je Unfall, ohne Berücksichtigung der Kosten für die Lohnfortzahlung, sind um ca. 11,5% angestiegen. Im Vorjahr lag der Betrag bei 1884,49 DM, im abgelaufenen Geschäftsjahr bei 2100,24 DM.

Tabelle 5

	Verletzte Körperteile	Anzahl	%
	Kopf	36	8,8
	Augen	5	1,2
	Oberkörper	40	9,8
	Unterkörper	11	2,7
	Arme	20	4,8
	Hände	44	10,7
	Finger	90	21,9
	Beine	94	22,8
	Füße	71	17,3
	Zehen	0	0,0
Gesamtunfälle		411	100,0
Verletzte Körperteile			

Körperschädigung und Unfallursachen

Die Aufteilung der Unfälle auf verletzte Körperteile zeigt, daß bei 62% der Unfälle in unseren Betrieben Finger, Beine und Füße verletzt wurden (s. Tabelle 5). Es ist daher wichtig, auf diese drei Körperteile weiterhin ein besonderes Augenmerk zu richten.

Bei einem Vergleich mit den Zahlen vom Vorjahr fällt auf, daß die Beinver-

letzungen von 14,1% auf 22,8% angestiegen sind. Die Zehenverletzungen sind auf 0 gesunken.
Von den 38 möglichen Unfallursachen in unserer Statistik haben wir die 7 am häufigsten auftretenden Ursachen herausgegriffen, die 75% aller meldepflichtigen Unfälle ausmachen.
Dieser Darstellung sowie der Tabelle 6 kann man entnehmen, daß die Unfälle beim Aufsteigen auf Fahrzeuge oder Abspringen von Fahrzeugen, trotz all-

gemeinen Rückgangs der Unfälle, um 50% angestiegen sind.

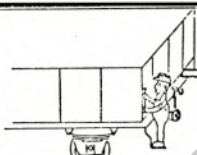
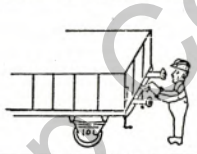
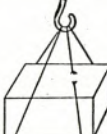
Ausländische Mitarbeiter

Die durchschnittliche Gesamtzahl der Belegschaft, die für EH Dienstleistungen erbrachte, betrug 4503 Beschäftigte. Davon hatten 3543 die deutsche

und 960 eine ausländische Staatsangehörigkeit. Allein 598 Ausländer sind im Eisenbahnbetrieb tätig. Der Rest arbeitet im Bahnerhaltungsbetrieb (162), in der Wagen- und Lokreparatur (58), im Hafenbetrieb (71) und in den übrigen Betrieben. Das Unfallgeschehen unserer ausländischen Mitarbeiter hat sich allgemein im Geschäftsjahr 1974/75 verbessert. Die Unfallzahlen sanken von 208 im vorherigen Geschäftsjahr auf 155 in 1974/75. Der

Ursache:	Anzahl	
	73/74	74/75
1. Auf- und Abspringen	58	87
2. An- und Abhängen von Wagen	33	25
3. Reparaturarbeiten in der Werkstatt	34	35
4. Lastenbewegung von Hand	37	21
5. Umfallen und Herabfallen von Gegenständen	37	29
6. Stolpern und Hinfallen	94	80
7. Stoßen an scharfen und harten Gegenständen	36	31
Gesamt:	329	308

Tabelle 6

Auf- und Abspringen		Unfallursachen
An- und Abhängen von Wagen		
Reparaturarbeiten in der Werkstatt		
Lastenbewegung von Hand		
Um- und Herabfallen von Gegenständen		
Stolpern und Hinfallen		
Stoßen an scharfen und harten Gegenständen		

Rückgang beträgt 25,48% (auf 1000 Mann).
Gemessen an der Belegschaftsstärke hatten im Geschäftsjahr 1973/74 21,8% ausländische Mitarbeiter einen Unfall. In diesem Geschäftsjahr waren es ca. 16,2%.
Im Eisenbahnbetrieb, wo ja ca. 62,3% aller ausländischen Mitarbeiter beschäftigt sind, hatte nur jeder 6. Ausländer einen Unfall. Allerdings beträgt ihr Anteil an der Gesamtzahl der Unfälle im Eisenbahnbetrieb rd. 58%.

Wegeunfälle

Die Wegeunfälle sind im abgelaufenen Geschäftsjahr von 77 auf 72 gesunken. Durch eine statistische Erhebung haben wir festgestellt, daß sich die Wegeunfälle wie folgt aufgliedern:

Unfall als Fußgänger	21
Unfall als Radfahrer	13
Unfall als Mofafahrer	16
Unfall als Mopedfahrer	12
Unfall als Pkw-Fahrer	10
Gesamt	72

Vergleicht man die Anzahl der Wegeunfälle auf 1000 Vollarbeiter mit der Zahl der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, ergibt sich die Gegenüberstellung:

Unfälle bezogen auf 1000 Vollarbeiter		
Hütten- und Walzwerks EH		Vorjahr
EH	Berufsgenossenschaft	
15,9	12,21	17,2

Schulungen

Aufgrund der Kurzarbeit und anderer Arbeitseinschränkungen mußten wir die Anzahl der Informationsgespräche kürzen.

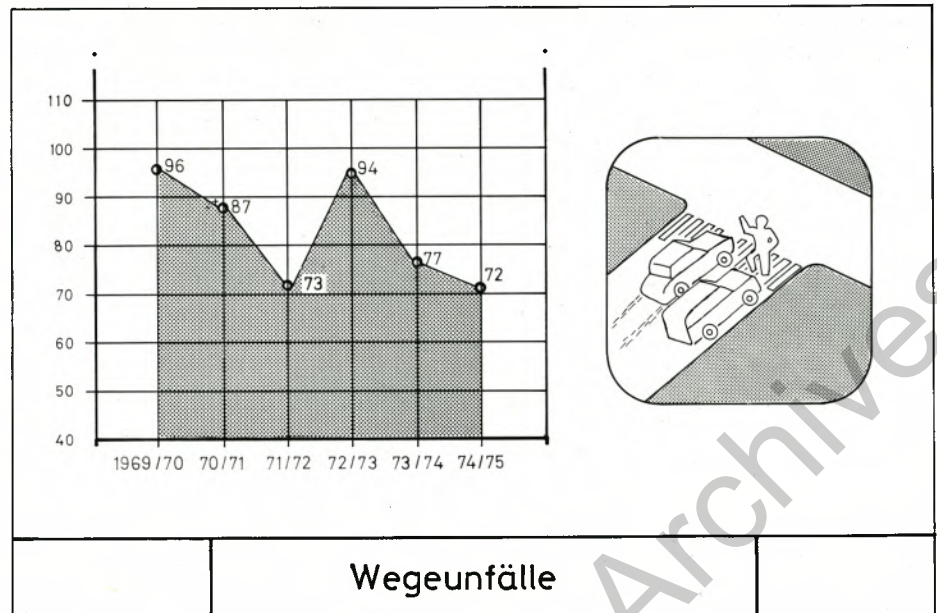
Insgesamt führten wir 103 Informationsgespräche und Dienstunterrichte mit 1397 Teilnehmern durch.

Schlußbetrachtung

411 meldepflichtige Arbeitsunfälle, davon
2 Unfälle mit tödlichem Ausgang,
2 Unfälle mit Verlust eines Unterschenkels,
7 Unfälle, für die erstmals eine Rente gezahlt wurde,
72 meldepflichtige Wegeunfälle waren im Geschäftsjahr 1974/75 zuviel.

Wir hoffen, daß durch die Mitarbeit aller im neuen Geschäftsjahr größerer Schaden von unseren Mitarbeitern und vom Unternehmen abgewendet wird.

Tabelle 7



Allen, die uns im abgelaufenen Jahr unterstützt haben, danken wir auf diesem Wege und bitten alle Mitarbeiter von EH, weiterhin dazu beizutragen, daß Arbeitssicherheit nicht nur ein

Schlagwort bleibt, sondern zum Wohle aller praktiziert werden kann.

H. Kiel

Was der Arzt dazu sagt...

Trinker, Raucher, Fresser und „Schicksalsschläge“

Als der Antialkoholiker Robert Warner 1840 in London eine Lebensversicherung abschloß, zahlte er eine Sonderprämie. Weniger, wegen des geringeren Risikos? Mitnichten – mehr, weil er seinen Körper grundsätzlich nicht mit „Lebenswasser“ stärkte!

Abgesehen davon, daß man heute ein bißchen anders über Alkohol denkt, ist die dem Risiko angepaßte Prämie noch immer im Gespräch. In Los Angeles senkte eine Versicherung die Prämien für Autos von Nichtrauchern, erhöhte sie hingegen gleichzeitig für Raucher-Autos. Man richtete sich dabei streng nach einer Statistik, aus der hervorgeht, daß Fahrer, die Nikotin am Steuer nicht meiden, doppelt so viele Unfälle bauen wie nichtrauchende Autofahrer. Nach Aussage dieser Versicherungsgesellschaft soll nicht nur die Aufmerksamkeit, sondern auch das Seh- und Hörvermögen leiden, wenn man am Steuer raucht.

Und was ist mit den Auspuffgasen, in deren Wolke gehüllt man sich im Stoßverkehr voranstottert? Sind die nicht viel, viel schlimmer als das bißchen Rauchen? Diese beliebte Argumentation wurde den Zigarettenfans kürzlich aus der Hand geschlagen: Kaum mehr als 1 Prozent des Kohlenmonoxids in der Luft stammt aus dem Autoauspuff, konstatierte man in Lon-

don. Die für die USA vorgesehene Abgasentgiftung würde die Konzentration von Kohlenmonoxid in der Lunge der Raucher von durchschnittlich 5,5% auf 5,2% senken (bei Nichtrauchern von 1 auf 0,7%).

Auch die Innenwelt verschmutzt

Man kann also nicht alles auf die Umweltverschmutzung schieben; die Innenwelt ist manchmal auch ganz schön schmutzig... Die Idee mit der Prämie haben übrigens auch schon Arbeitgeber aufgegriffen; sie werden schon wissen warum. Im britischen Leeds machte eine Firma allen Beschäftigten ein Geldgeschenk am Ende jenes Jahres, in dem sie sich das Rauchen abgewöhnt haben. In Spring Grove/Illinois bietet ein Fabrikbesitzer seinen Leuten für jedes überflüssige Pfund Fett, das sie verlieren, drei Dollar. 144 von 500 haben das Angebot angenommen und wollen sich bis Jahresende zusammen ungefähr 50 Zentner abhungern. Macht für den Boß 15000 Dollar.

Die Angelsachsen sind eben Realisten. Sie wissen, wo der Nervus rerum sitzt. Bei uns redet man immer noch vom „Solidaritätsprinzip“, als wären Krankheiten auch heute noch, wie in der Geburtsstunde der RVO, zum allergrößten Teil „unverschuldete Schicksalsschläge“, als ließen sich die

Risiken der sogenannten Zivilisationskrankheiten nicht weitgehend vermeiden.

Alles will der Mensch dürfen

Wir dürfen uns ganz individuell den Bauch vollschlagen, wir dürfen rauchen und trinken, soviel wir wollen, jede Treppe ängstlich meiden und den Urlaub auf überfüllten Autostraßen und Teutonengrills verbringen – die Krankheitskosten werden dann sozialisiert. Die trägt ja die „Solidargemeinschaft der Versicherten“.

Du meine Güte! Als ob die sich solidarisch verhielten! Die einen leben vernünftig, die anderen eben nicht, es kostet ja dasselbe. Irgendwas stimmt doch da nicht. Wenn man bloß wüßte, wie die privaten Versicherungsgesellschaften das anstellen, nämlich die Sache mit der Prämien differenzierung je nach Risiko. Setzen die womöglich Detektive ein, um rauszukriegen, ob die Kunden, die sich als Nichtraucher bezeichnet haben, sich vielleicht doch heimlich eine ins Gesicht stecken? Sowas würde natürlich, angewandt auf die gesetzliche Krankenversicherung, die Kostenexplosion nur noch beschleunigen. Schade, so wird wohl der berühmte Schwarze Peter wieder bei den Ärzten hängen bleiben. Sie müssen eben die Leute besser aufklären...

(Aus „Knäpper und Schrotten“)

Wer sichert die freie Schifffahrt auf dem Rhein?



Als im August vorigen Jahres holländische Binnenschiffer in einer Streikaktion den Zugang zu den Rhein-Mündungshäfen für einige Tage blockierten und damit nicht nur die deutsche Binnenschifffahrt sondern auch die mit Massengütern aus Übersee zu versorgende Industrie in erhebliche Verlegenheit brachten, drängte sich vielen die Frage auf, ob das denn Rechtens sei. Vor allem hörte man häufig die Meinung, daß die Versorgung unserer Industrie mit Rohstoffen, die auf dem Wasserwege von Rotterdam kommen, doch scheinbar auf recht schwachen Füßen stehe, wenn es schon wenigen Binnenschiffern eines Uferstaates gelinge, die freie Rheinschifffahrt durch ihr Gebiet zu blockieren. Nun, wir sind den Dingen mal etwas nachgegangen und stellten fest, daß es eine funktionierende internationale Institution und Vereinbarung gibt, die unsere diesbezüglichen Sorgen erheblich vermindert. Es ist dieses die „Zentralkommission für die Rheinschifffahrt“, die inzwischen seit 160 Jahren existiert und damit die weitaus älteste internationale Institution auf wirtschaftlichem Gebiet sein dürfte. Die für die Rheinschifffahrt zur Zeit geltende Ordnung beruht weitgehend noch auf der „Revidierten Rheinschifffahrtsakte“ vom 17. Oktober 1868, die sogenannte Mannheimer Akte, die nur zum Teil durch spätere Vorschriften,

wie des Versailler Vertrages und des Straßburger Übereinkommens von 1963, ergänzt worden ist. Von den Prinzipien, die es ermöglicht haben, daß die für die Rheinuferstaaten und ihre Binnenschifffahrt so bedeutsame Regelung mehr als 100 Jahre praktisch unverändert in Kraft geblieben ist, seien die Wichtigsten genannt:

- Freiheit der Schifffahrt für die Schiffe, Besatzungen und Ladungen aller Nationen, soweit die schifffahrtspolizeilichen Bestimmungen beachtet werden;
- gleiche Behandlung aller Schifffahrtstreibenden, unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit;
- Freistellung von Schifffahrtsabgaben, Durchfuhrzöllen, Stapel- und Umschlagsrechten;
- Vereinfachung der Zollabfertigung, insbesondere für den Durchgangsverkehr;
- ständige Überwachung auf Einhaltung der Prinzipien der Rheinschifffahrtsakte durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und Möglichkeit zur Einlegung von Beschwerden bei ihr;
- Verpflichtung der Vertragsstaaten, ihren Stromabschnitt zu unterhalten und auszubauen, um so alle Schifffahrtshindernisse zu beseitigen, und Koordinierung dieser Maßnahmen durch die Zentralkommission;

- Ausarbeitung und Erlass einheitlicher Vorschriften über die technische Sicherheit der Schiffe, die Schifffahrtspolizei und die Sicherheit des Verkehrs;
- Einrichtung besonderer Rheinschifffahrtsgerichte durch die Vertragsstaaten auf Grundlage der Vorschriften der Rheinschifffahrtsakte und Möglichkeit, Berufung entweder bei der Zentralkommission oder bei nationalen Obergerichten einzulegen.

Die Aufzählung dieser Grundsätze des Rheinstatuts zeigt, daß der auch gerade von den Europäischen Gemeinschaften angestrebte und zum Teil bereits verwirklichte Abbau der Hemmnisse im Verkehr zwischen den Vertragsstaaten und die Gewährleistung des freien Zugangs zum Markt unter gleichen Bedingungen für alle Interessierten eine entscheidende Voraussetzung für das Funktionieren der Rheinschifffahrtsordnung ist.

Die andere ebenso wichtige Voraussetzung ist das Prinzip des „commun accord“, der besagt, daß durch „gemeinsame Vereinbarung“ alles zu regeln ist, was die Schifffahrt auf dem Rhein betrifft. Dieser Grundsatz ist bereits durch die Wiener Schlußakte festgelegt worden und hat dann zur Ausarbeitung der Mainzer und später der Mannheimer Rheinschifffahrtsakte geführt. Darüber hinaus bestimmt



der Grundsatz des „commun accord“ auch die tägliche Arbeit der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und ihrer Ausschüsse und hat es bisher, von politischen Ausnahmesituationen abgesehen, immer ermöglicht, für die wirtschaftlichen und technischen Probleme Lösungen zu finden, die den Interessen aller Beteiligten Rechnung tragen.

Der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt gehören die derzeitigen Vertragsstaaten der „Revidierten Rheinschifffahrtsakte“ an. Das sind in alphabetischer Reihenfolge: Belgien, Frankreich, die Bundesrepublik Deutschland, Großbritannien, die Niederlande und die Schweiz; außer den eigentlichen Rheinuferstaaten also noch Belgien und Großbritannien. Dabei war Belgien mit seinen wichtigen Nordseehäfen und Verbindungswegen zum Rhein schon immer stark an der Rheinschifffahrt interessiert, während für Großbritannien ursprünglich ausschließlich politisches, erst in jüngster Zeit auch wirtschaftliches Interesse am Verkehr auf dem Rhein besteht. Die Zusammensetzung und das Verfahren für die Beschlußfassung der Zentralkommission sind durch das Übereinkommen von 1963 neu festgelegt worden. Jeder Vertragsstaat kann einen bis vier Bevollmächtigte und zwei Stellvertreter benennen. Das Präsidium wechselt alle zwei Jahre.

Jeder Staat verfügt nur über eine Stimme.

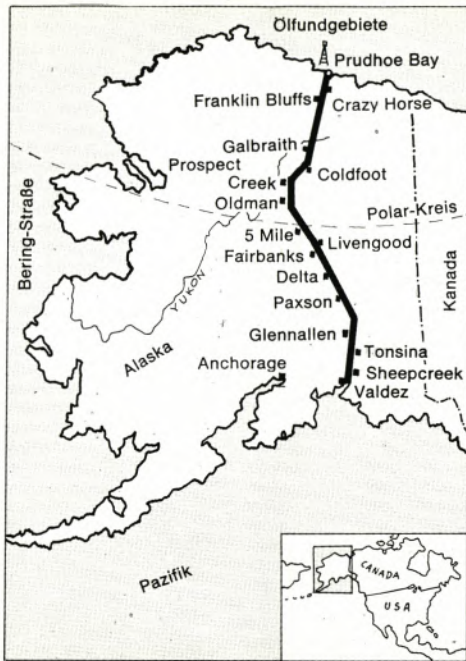
Einstimmig angenommene Entschlüsse sind bindend, sofern nicht ein Vertragsstaat binnen eines Monats seine Genehmigung versagt oder sie von der Zustimmung seiner gesetzgebenden Körperschaft abhängig macht. Mit Stimmenmehrheit angenommene Entschlüsse stellen Empfehlungen dar. Die Zentralkommission hält jährlich zwei Plenartagungen ab. Sie setzt ihren Haushalt jährlich fest. Die Vertragsstaaten tragen zu gleichen Teilen hierzu bei.

Die Zentralkommission beschließt über die Organisation ihrer Arbeiten und ihres Sekretariats und setzt die für ihre Tätigkeit erforderlichen Arbeitsausschüsse ein. Zur Zeit bestehen 11 ständige Ausschüsse aus Regierungsvertretern und Sachverständigen, die sich mit wirtschaftlichen, sozialen, verkehrsrechtlichen, technischen sowie Steuer- und Zollfragen der Rheinschifffahrt befassen und die entsprechenden Entschlüsse der Zentralkommission vorbereiten.

Die Arbeiten der Ausschüsse und Arbeitsgruppen werden vom Sekretariat der Zentralkommission mit Sitz in Straßburg, Palais du Rhin, koordiniert. Das Sekretariat unterstützt den Präsidenten der Zentralkommission und die Vorsitzenden der Ausschüsse bei der Erfüllung ihrer Aufgaben.

Im Auftrag der Zentralkommission unterhält das Sekretariat die notwendigen Verbindungen zu anderen internationalen Institutionen und privaten Organisationen und vertritt die Zentralkommission bei Sitzungen und Konferenzen. Schließlich ist es Aufgabe des Sekretariats, jedes Jahr den Haushalt der Zentralkommission aufzustellen und einen Jahresbericht über die Lage der Rheinschifffahrt und die Tätigkeit der Zentralkommission und ihrer Organe zu erstatten. Einen Schwerpunkt der Tätigkeit der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt bildet die gemeinsame Ausarbeitung von Vorschriften für die Zulassung der Schiffe und ihre Teilnahme am Verkehr auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen.

Eine andere wichtige Regelung, die der „Straßenverkehrsordnung“ entsprechende Rheinschifffahrtspolizei-Verordnung, ist ab 1970 in neuer Fassung in Kraft. Schließlich sind auf öffentlich-rechtlichem Gebiet noch die Vorschriften der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein zu nennen, die laufend an die technische Entwicklung angepaßt werden müssen. Durch die genannten Verordnungen und zahlreiche weitere Regelungen wird gewährleistet, daß für das gesamte Rheinstromgebiet einheitliches Verkehrsrecht gilt – eine entscheidende Voraussetzung für die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein.



Schweißarbeiten an der Pipeline im Sommer

Thyssen weltweit
im Einsatz:

Schweißelektroden von

In Zeiten wirtschaftlicher Flaute kommen Unternehmen, die sich mit einer möglichst breit gefächerten Produktpalette befassen, nachweislich noch am besten über die Runden, da die Nachfrage bekanntlich nicht in allen Produktions-Sparten gleichmäßig zurückgeht. Die Thyssen-Gruppe ist insbesondere auch nach Eingliederung der früheren Rheinstahl-Unternehmen hierfür ein augenfälliges Beispiel. Eine Information über die weltweite Anerkennung und Bedeutung, die Thyssen-Produkte und -Ingenieurleistungen genießen, soll unseren Lesern der nachstehende Beitrag von Fr. Brickmann, einem Mitarbeiter der Thyssen Westfälische Union AG, Hamm, geben, den wir auszugsweise der Werkzeitung „der direkte draht“ entnommen haben. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang noch, daß der Gemeinschaftsbetrieb in allen Werkstätten für Schweißarbeiten fast ausschließlich „Phoenix“-Elektroden der TWU verwendet.

Die im Bau befindliche Pipeline (Rohrleitung) in Alaska ist das bisher schwierigste und auch teuerste Unternehmen seiner Art. An die dafür benötigten Schweißverbindungen und damit auch an die Schweißelektroden werden u. a. durch das extreme Klima (bis zu minus 45 Grad Celsius!) höchste Ansprüche gestellt. Zur Zeit ist auf der ganzen Welt nur eine Schweißelektrode auf dem Markt, die allen den für den Alaska-Pipelinebau geforderten technischen Anforderungen voll genügt: Die von der Thyssen Westfälische Union AG

in Hamm gefertigte „Phoenix Cel 80“. Ab Frühjahr 1977 soll das in der eiskalten Prudhoe-Bay weit nördlich des Polarkreises geförderte Öl durch diese Pipeline vom Nordmeer bis zum Pazifik durch die rund 1300 Kilometer lange Pipeline zum Warmwetterhafen Valdez am Pazifik transportiert werden. Von dort wird das Öl mit Tankern zu den Raffinerien an die nordamerikanische Westküste verschifft. Der Kostenaufwand für die Pipeline ist beträchtlich. Es entstehen etwa siebenmal soviel Kosten wie für eine gleich lange Strecke einer Pipeline in gemäßigter Zone auf ebenem Gelände.

Acht Firmen haben sich zur Arbeitsgemeinschaft „Alyeska-Pipeline-Service-Company“ zusammengeschlossen. Insgesamt sind dort 17000 Menschen beschäftigt. Davon arbeiten rd. 560 als Schweißer und weitere 538 als Helfer der Schweißer. Die Helfer sind überwiegend Ureinwohner Alaskas: Eskimos und Indianer.

Wenn die Pipeline in Betrieb ist, wird das Öl über zwölf Pumpstationen zum Bestimmungsort gedrückt.

Das in Prudhoe-Bay eingepumpte Öl benötigt für die nahezu 1300 Kilometer lange Strecke bis Valdez vier und einen halben Tag.

Bei der Verlegung der riesigen Rohrstrecke müssen arktische Wüste, Gebirgszüge, viele Gletscher und zahlreiche Flüsse überwunden werden. Die Höhenunterschiede betragen bis zu 2200 Meter. Für die Überquerung des 750 Meter breiten Flusses Yukon

mußte eigens eine Brücke gebaut werden. Dabei wurden 4850 Tonnen Stahl verarbeitet. Nur ein Drittel der Rohrstrecke kann im festen Erdbereich, zwei Drittel müssen auf Rohrstützen über Sumpfgebiet verlegt werden.

Die Alaska-Pipeline hat viele technische Besonderheiten. Schon der Rohrdurchmesser ist mit ca. 1200 Millimeter ungewöhnlich groß. Die Schweißstrecke um das Rohr herum beträgt etwa 3800 Millimeter. In den bergablaufenden Rohrstrecken herrscht ein größerer Druck. Deshalb werden dort Rohre mit einer Wanddicke von 14,22 Millimeter eingesetzt. Für ebene oder bergauflaufende Strecken genügen Rohre mit einer Wanddicke von 11,68 Millimeter.

Die Anforderungen an den Schweißer, der im freien Feld arbeiten muß, sind außerordentlich hoch. Zum Schutz gegen die arktische Kälte muß er eine Spezialkleidung tragen, die ihn in seiner Bewegungsfreiheit erheblich behindert. Bis zu Temperaturen von minus 16 Grad Celsius wird ganz normal weitergearbeitet. Bei noch niedrigeren Temperaturen arbeiten die Schweißer unter einer Abdeckung aus Aluminium. Diese Verdeckung ist mit Lampen ausgerüstet, denn im Norden sind die Tage im Winter kurz, und an manchen Stationen oberhalb des Polarkreises (z. B. im Baucamp) gibt es zu dieser Zeit überhaupt kein Tageslicht. Außerdem schützt die Abdeckung auch gegen den Wind.

Die Gefahr der Erfrierung für den Men-

schen steigt bei gleichen Temperaturen mit Zunahme des Windes an. Bei minus 45 Grad Celsius, was hier keine Seltenheit ist, gefriert ausgesetztes Fleisch auch ohne Wind schon innerhalb einer Minute.

Wie eingangs erwähnt, mußte für die Alaska-Pipeline ein Schweißzusatzwerkstoff verwendet werden, der für das Schweißgut die geforderte hohe Festigkeit und die verlangte Kerbschlagzähigkeit (das ist das Verhalten bei einer besonderen Prüfmethode) auch bei tiefen Temperaturen gewährleistet. Dafür gibt es zur Zeit nur die „Phoenix Cel 80“-Elektrode. Die amerikanischen Schweißer mußten sich auf eine neue Sorte Stahl und eine neue Elektrode einstellen.

Die Röntgenbilder der ersten Test-

im Golf von Mexiko zusammengearbeitet und war von ihren perfekten Fähigkeiten überzeugt. Sie sind stolz auf ihr Können und dürfen es auch sein, sie fühlen sich als König der Baustelle und werden auch so behandelt.

Nach Testschweißungen, Auswertung der Meßergebnisse und anderen Beobachtungsmerkmalen stellte sich heraus, daß durch Anpassung der Stromeinstellwerte in den Schweißaggregaten und der Ausziehlänge der Elektrode und Veränderung der Arbeitstechnik die gewünschten guten Schweißergebnisse zu erzielen waren. Nun schweißte ich mit einem amerikanischen Schweißer gemeinsam Lage auf Lage aufbauend unsere Schweißnaht fertig. Die Auswertung des Röntgenbildes zeigte dann ein einwand-

gefährlich. Erst wenige Tage zuvor war ein Rohrtransporter in eine Schlucht gestürzt und die Mannschaft dabei tödlich verunglückt. An einsamen Stellen sind Pipelinebauer schon von Eisbären angefallen worden.

Die Schweißer arbeiten in zwei Schichten von 6.00 bis 18.00 Uhr und von 18.00 bis 6.00 Uhr an 56 Tagen hintereinander, täglich 12 Stunden. Anschließend ruhen sie sich zwei Wochen lang aus. Dann beginnt der nächste Arbeitsturnus. Im kurzen Alaska-Sommer werden die an diesem Projekt Beschäftigten durch Schwärme von Stechmücken geplagt. Die längere Zeit des Jahres müssen sie bei bitterer Kälte arbeiten. Die schwere Arbeit und das harte Leben werden allerdings gut honoriert. Rund 5000 DM verdient ein guter Schweißer

TWU für die Pipeline in Alaska

schweißungen waren aber nicht immer zufriedenstellend. Es war meine Aufgabe, die Ursachen dafür zu suchen, als ich im bitterkalten Februar ins Hauptcamp Fairbanks eingeflogen wurde. Von vornherein stand für mich fest, daß es nicht an den Schweiß-eigenschaften der schon vielfach unter härtesten Bedingungen getesteten TWU-Elektroden liegen konnte. Mit amerikanischen Pipeline-Schweißern habe ich schon in Texas, Kentucky, Tennessee, Mississippi, Virginia und

freies Ergebnis. Beruhigt konnte ich die Einladung des amerikanischen Schweißer-Kollegen zu einem Riesen-Steak-Essen annehmen.

Einziges Gesprächsthema während des Essens: Die Alaska-Pipeline. Ich erfuhr, daß nicht befahrbare Strecken der Baurasse durch Eisbrücken befahrbar gemacht werden: Räumfahrzeuge schieben Schnee zusammen, Wasser wird darüber gesprengt und schon sind diese „Brücken“ gefroren. Aber das Leben in der Arktis ist auch

in der Woche, ca. 2000 DM verdient eine Hilfskraft. Die Unterkunft und das Essen sind kostenlos. Im Lagerkino läuft jeden Tag ein neuer Film, aber darüber hinaus ist das Leben in den Camps einförmig und einsam.

Am nächsten Tag schweißten die Amerikaner nach meinen Anweisungen allein, und die ausgewerteten Röntgenfilme waren fehlerfrei. Als ich die Männer verließ, waren wir Freunde geworden: Bei einer Außentemperatur von minus 34 Grad Celsius.



Verlegen des Rohrstranges in den Erdbereich



Das Bauwerk vor der Demontage



Nach erfolgter Straßensperrung sind die Hilfsstützen aufgestellt



Ein Brückenteil wird demontiert

Im Zuge der Aufweitung der Bundesstraße 231

war die Demontage der Stahlfachwerkbrücke, die unsere Werksbahn über die Essener Straße in Oberhausen führte, erforderlich. Der ca. 500 t schwere Überbau wurde 1913 erstellt und diente als Zufahrt zu den bereits demontierten Anlagen der

Erztaschen und der alten Sinteranlage der Eisenhütte I.

Die Demontagerbeiten wurden an einem Wochenende im September des vergangenen Jahres bei einer Vollsperrung der B 231 im Bereich der Baustelle von freitags, 19.00

Uhr bis montags, 4.00 Uhr durchgeführt. Nach Abbruch der Widerlager steht der Verbreiterung der Bundesstraße nichts mehr im Wege. Die einzelnen Phasen des Abbruchs wurden von unserem Betr.-Ing. Kleine-Hartlage für die Werkszeitung fotografiert.

Eine Weihnachtsfeier

gab es, wie in jedem Jahr, für den Eisenbahn- und Lokführerverein am 7. Dezember 1975. Im vollbesetzten Lokal Kleine-Natrop konnte K. Matejka die Gäste, unter ihnen Direktor Sieverling mit Gattin, begrüßen.

Für den musikalischen Teil der Feier sorgte das Mandolinenorchester „Harmonia 1913“ Dinslaken-Barmingholten unter der Leitung von Hans Jakob. Ein Weihnachtssketch, vorgeführt von den Kindern des Orchesters, fand großen Beifall. Auch die von H. Jakob zusammengestellte Weihnachtsliederkantate war sehr anspruchsvoll. Die Zeit verging, und die Kleinen wurden unruhig. Mit dem Lied „Nikolaus komm in unser Haus“ war es dann soweit. St. Nikolaus und Knecht Ruprecht betraten den Saal. St. Nikolaus begrüßte alle Anwesenden, besonders auch Herrn Direktor Sieverling, der es sich nicht nehmen ließ, St. Nikolaus und seinen Begleitern ein Präsent zu überreichen. Dann begann das Verteilen der Tüten, für die Kinder der größte Augenblick. Anschließend versprach St. Nikolaus, daß er im nächsten Jahr wiederkommen werde. Nachdem er sich verabschiedet hatte, gab es ein eifriges Auspacken und Staunen. Mit leuchtenden Gesichtern verließen die Kinder die harmonisch verlaufene Feier.



St. Nikolaus trifft ein



Bei der Begrüßung von Direktor Sieverling hält Knecht Ruprecht sich mit seiner Rute brav zurück.

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:

Julius Krupa
Waschraumwärter, HS
eingetreten: 20. 4. 1936



Wilhelm Pijan
Lokführer, BM
eingetreten: 28. 5. 1936

Josef Martens
kfm. Angestellter, Org
eingetreten: 11. 5. 1936

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Helmut Fisser
Aufsicht Verkehl. Abfertigungsdienst, V
eingetreten: 9. 3. 1951

Herbert Gehra
Kranwart, HS
eingetreten: 20. 3. 1951

Helmut Kalinowski
Rangieraufseher, EN
eingetreten: 27. 3. 1951

Friedrich Meermann
Rangiermeister, ES
eingetreten: 30. 3. 1951

Gerhard Kammerer
Rangiermeister, EN
eingetreten: 30. 3. 1951

Inge Vocke
Sekretärin, KL
eingetreten: 1. 4. 1951

Paul Loggen
Lokmeister, BM
eingetreten: 9. 4. 1951

Hans Nienhaus
Abt. Vorst., P
eingetreten: 16. 4. 1951

Erwin Schwenk
Rangiermeister, EN
eingetreten: 21. 4. 1951

Berthold Dzeyk
Weichenwärter, ES
eingetreten: 23. 4. 1951

Friedrich Braatz
kfm. Angestellter, Org
eingetreten: 24. 4. 1951

Hermann Piel
Lokführer, BM
eingetreten: 24. 4. 1951

Heinz Herrmann
Aufsicht Verkehl. Abfertigungsdienst, V
eingetreten: 24. 4. 1951

Franz-Johannes Cornelissen
Rangieraufseher, EN
eingetreten: 25. 4. 1951

Heinz Sachs
Rangiermeister, EN
eingetreten: 25. 4. 1951

Heinrich Kulczynski
Lokführer, BM
eingetreten: 25. 4. 1951

Hans Krumbholz
Lokführer, BM
eingetreten: 25. 4. 1951

Manfred Ipach
Lehrlokführer, BM
eingetreten: 25. 4. 1951

Herbert Janssen
Rangiermeister, ES
eingetreten: 25. 4. 1951

Hermann Dura
Betriebs-Assistent, EN
eingetreten: 26. 4. 1951

Josef Staller
Lokführer, BM
eingetreten: 26. 4. 1951

Bruno Ernst
Rangiermeister, EN
eingetreten: 26. 4. 1951

Friedhelm Schmidt
Weichenwärter, EN
eingetreten: 26. 4. 1951

Erich Holtzheimer
Weichenwärter, ES
eingetreten: 27. 4. 1951

Johannes Ernst
kfm. Angestellter, Org
eingetreten: 28. 4. 1951

Helmut Aust
Meister, BM
eingetreten: 28. 4. 1951

Kurt Krüger
Bezirks-Vorsteher, EN
eingetreten: 28. 4. 1951

Wilhelm Bernath
Betriebs-Assistent, ZBÜ
eingetreten: 28. 4. 1951

Rudolf Oster
Weichenwärter, EN
eingetreten: 28. 4. 1951

Theodor Zarembski
Schuppenschlosser, BM-N
eingetreten: 28. 4. 1951

Wolfgang Drost
Lokmeister, BM
eingetreten: 30. 4. 1951

Heinrich Kapp
Lokführer, BM
eingetreten: 30. 4. 1951

Walter Endemann
Farbspritzer, EWH
eingetreten: 30. 4. 1951

Leo Grabarkiewicz
Weichenwärter, EN
eingetreten: 2. 5. 1951

Heinz Johansson
Rangiermeister, EN
eingetreten: 2. 5. 1951

Willi Olszewski
Weichenwärter, EN
eingetreten: 2. 5. 1951

Ernst Koch
kfm. Angestellter, M/LA
eingetreten: 4. 5. 1951

Heinz Strauch
Weichenwärter, ES
eingetreten: 4. 5. 1951

Walter Heck
Weichenwärter, ES
eingetreten: 4. 5. 1951

Alfred Schönenborn
Lokführer, BM
eingetreten: 4. 5. 1951

Hans Gläss
Zugabfertiger, V
eingetreten: 4. 5. 1951

Bruno Kutschki
Weichenwärter, ES
eingetreten: 5. 5. 1951

Theodor Bethaus
Bezirks-Vorsteher, EN
eingetreten: 7. 5. 1951

Richard Radau
Lehrlokführer, BM
eingetreten: 7. 5. 1951

Rudolf Betz
Rangiermeister, EN
eingetreten: 8. 5. 1951

Eberhard Taubert
Vorarbeiter, BM-N
eingetreten: 8. 5. 1951

Friedhelm Pewniak
Weichenwärter, EN
eingetreten: 8. 5. 1951

Arno Maaser
Lokführer, BM-N
eingetreten: 8. 5. 1951

Dominik Jansohn
Lokführer, BM
eingetreten: 11. 5. 1951

Reinhold Apenberg
Rangiermeister, EN
eingetreten: 15. 5. 1951

Hermann Pietschke
Rangiermeister, EN
eingetreten: 15. 5. 1951

Franz Jagdfeld
Lokführer, BM
eingetreten: 16. 5. 1951

Dieter Rust
Sicherheitsmeister, AS
eingetreten: 18. 5. 1951

Egon Petranka
Lehrlokführer, BM
eingetreten: 18. 5. 1951

Wilhelm Mielcarek
Schlosser, EWH
eingetreten: 18. 5. 1951

Franz Zwilling
Kraftfahrer, A
eingetreten: 21. 5. 1951

Heinz Gehra
Waschraumwärter, HS
eingetreten: 2. 6. 1951

Walter Mellies
Lokführer, BM
eingetreten: 5. 6. 1951

Richard Rust
Rangiermeister, ES
eingetreten: 11. 6. 1951

Andreas Ballmann
Lokführer, BM
eingetreten: 12. 6. 1951

Anton Nühren
Lokführer, BM
eingetreten: 13. 6. 1951

Wilhelm Lauff
Weichenwärter, EN
eingetreten: 13. 6. 1951



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



Familiennachrichten

Geburtstag:

Heinrich Passmann, früher Bürovorsteher
geb.: 15. 6. 1886 (90 Jahre)
wohnhaft: 4100 Duisburg 12, Paul-Bäumer-Str. 75

Anton Dommermuth, früher Vorarbeiter
geb.: 31. 3. 1891 (85 Jahre)
wohnhaft: 4100 Duisburg 11, Schlachthofstr. 90

Albert Müller, früher Schmied
geb.: 17. 3. 1896 (80 Jahre)
wohnhaft: 4200 Oberhausen-Sterkrade,
Königstr. 139

Paul Stäbler, früher Oberlokführer
geb.: 12. 5. 1896 (80 Jahre)
wohnhaft: 4100 Duisburg 17, Luisenstr. 14

Goldene Hochzeit:

Klemens Kempken, früher Gleiswerker
geb.: 23. 11. 1898
verh.: 3. 4. 1926
wohnhaft: 4220 Dinslaken, Uhlandstr. 3

Johann Kubiak, früher Vorarbeiter
geb.: 16. 6. 1900
verh.: 17. 4. 1926
wohnhaft: 5061 Rösrath-Kleineichen,
Birkenweg 52

Wilhelm Langhoff, früher Schlosser
geb.: 28. 8. 1900
verh.: 21. 5. 1926
wohnhaft: 4223 Voerde, Auf dem Hövel 135a

Max Jamin, früher Lokführer
geb.: 28. 5. 1901
verh.: 4. 6. 1926
wohnhaft: 4220 Dinslaken, Elisenstr. 37

Karl Ludovici, früher Lokführer
geb.: 18. 8. 1903
verh.: 4. 6. 1926
wohnhaft: 4100 Duisburg 18, Planetenstr. 4

Todesfälle:

Anton Stefanon, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 9. 8. 1894
gest.: 29. 9. 1975

Theodor Egermann, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 14. 5. 1904
gest.: 21. 10. 1975

Willy Sievert, Lokführer, BM
geb. 24. 2. 1919
gest.: 25. 10. 1975

Karl Thierfeld, Pensionär
früher kfm. Angestellter
geb.: 9. 12. 1902
gest.: 25. 10. 1975

Alfred Dräger, Betriebsassistent, ES
geb.: 10. 10. 1928
gest.: 1. 11. 1975

Halil Sanal, Rangierer, EN
geb.: 10. 4. 1941
gest.: 2. 11. 1975

Heinrich Ruthert, Magazinausgeber, M/La
geb.: 4. 4. 1922
gest.: 4. 11. 1975

Johann Hinzmann, Lokführer, BM
geb.: 4. 10. 1920
gest.: 5. 11. 1975

Hans Schäfer, Pensionär
früher Kranführer
geb.: 7. 1. 1900
gest.: 11. 11. 1975

August Steffen, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 5. 1. 1894
gest.: 14. 11. 1975

Heinrich Münster, Pensionär
früher Elektriker
geb.: 9. 9. 1900
gest.: 17. 11. 1975

Günther Terboven, Verkehrsabfertiger, V/A
geb.: 9. 11. 1917
gest.: 17. 11. 1975

Mustafa Kavak, Rangierer, EN
geb.: 15. 2. 1936
gest.: 18. 11. 1975

Josef Driesen, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 8. 10. 1908
gest.: 24. 11. 1975

Franz Jakubowski, Pensionär
früher Bürobote
geb.: 29. 9. 1899
gest.: 4. 12. 1975

Kurt Ziemke, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 7. 2. 1899
gest.: 7. 12. 1975

Friedrich Göller, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 14. 10. 1910
gest.: 16. 12. 1975

Friedrich Tholey, Pensionär
früher Greiferschmierer
geb.: 30. 4. 1903
gest.: 17. 12. 1975

Heinrich Mellies, Pensionär
früher Wagenmeister
geb.: 29. 3. 1932
gest.: 17. 12. 1975

Otto Mank, Pensionär
früher Wagenarbeiter
geb.: 23. 11. 1906
gest.: 19. 12. 1975

Friedrich Rennke, Pensionär
früher Dreher
geb.: 14. 6. 1895
gest.: 19. 12. 1975

Karl Cloth, Pensionär
früher Rangiermeister
geb.: 26. 6. 1900
gest.: 22. 12. 1975

Fritz Weber, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 17. 9. 1898
gest.: 23. 12. 1975

Hermann von der Heide, Pensionär
früher kfm. Angestellter
geb.: 6. 8. 1905
gest.: 1. 1. 1976

Johann Heiligenhaus, Pensionär
früher Bürohilfskraft
geb. 25. 12. 1903
gest.: 2. 1. 1976

Gerhard Schmidt, Pensionär
früher Wagenmeister
geb.: 13. 8. 1887
gest.: 10. 1. 1976

Mathias Hoffmeister, Pensionär
früher Betriebsassistent
geb.: 1. 1. 1904
gest.: 13. 1. 1976

Dietmar Seher, kfm. Angestellter, V
geb.: 1. 5. 1914
gest.: 18. 1. 1976

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen

40 Jahre im Dienst sind:

Kurt Weichselgärtner, Eisenbahnbetrieb
am 6. 3. 1976

Franz Wischer, Bau/Bahnmeisterei
am 15. 5. 1976

Auf eine 25jährige Tätigkeit blicken zurück:

Rudolf Glasmacher, Eisenbahnbetrieb
am 7. 2. 1976

Hans Helbricht, Eisenbahnwerkstatt
am 2. 4. 1976

Herbert Raulf, Eisenbahnbetrieb
am 24. 4. 1976

Josef Jünkersfeld, Eisenbahnbetrieb
am 8. 2. 1976

Horst Michel, Eisenbahnwerkstatt
am 12. 4. 1976

Wilhelm Schleuter, Techn. Wagendienst
am 4. 5. 1976

Hugo Latsch, Eisenbahnbetrieb
am 13. 2. 1976

Heinz Schäfer, Betriebsmaschinendienst
am 14. 4. 1976

Karl-Heinz Teutloff, Eisenbahnbetrieb
am 7. 5. 1976

Karl Heithausen, Eisenbahnbetrieb
am 7. 3. 1976

Philipp Markifka, Bau/Bahnmeisterei
am 16. 4. 1976

Franz Dohmann, Betriebsmaschinendienst
am 12. 5. 1976

Friedhelm Dittmann, Eisenbahnbetrieb
am 19. 3. 1976

Peter Lindackers, Eisenbahnbetrieb
am 17. 4. 1976

Hans-Gerd Schneider, Eisenbahnbetrieb
am 18. 5. 1976

Rudolf Wilms, Verkehrsabteilung
am 22. 3. 1976

Robert Kreiss, Eisenbahnbetrieb
am 20. 4. 1976

Heinz Bauer, Betriebsmaschinendienst
am 6. 6. 1976

Manfred Turnau, Eisenbahnbetrieb
am 28. 3. 1976

Todesfälle:

Erich Pickschun, Vorarbeiter/Verlader, HW
geb.: 27. 9. 1924
gest.: 23. 11. 1975

Wilhelm Rozina, Angestellter, Lagerw.
geb.: 28. 6. 1920
gest.: 18. 12. 1975

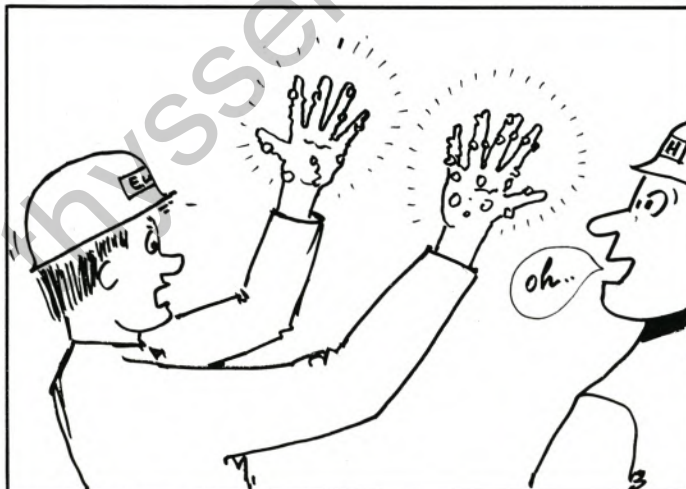
Arbeits
sicher



An den Händen klebt der Dreck,
wie kriegt er diesen schnellstens weg?
Handwaschmittel, soll er die verwenden???
Er will keine Zeit verschwenden!



Diese „Lösung“ scheint ihm richtig.
Folgen hält er nicht für wichtig.
Beim Skat will er heut' abend sitzen,
da müssen die Hände sauber blitzen.



Nun schaut euch mal die Hände an,
die Haut ist entzündet und Pusteln sind dran.
„Hätt' ich die Vorschrift eingehalten,
könnt abends ich den ‚Grand‘ auch halten!



Seine Kollegen sind perplex,
der Skat für heute ist nun ex.
Aus ihren Blicken kalter
liest er: „Mein Gott Walter.“

