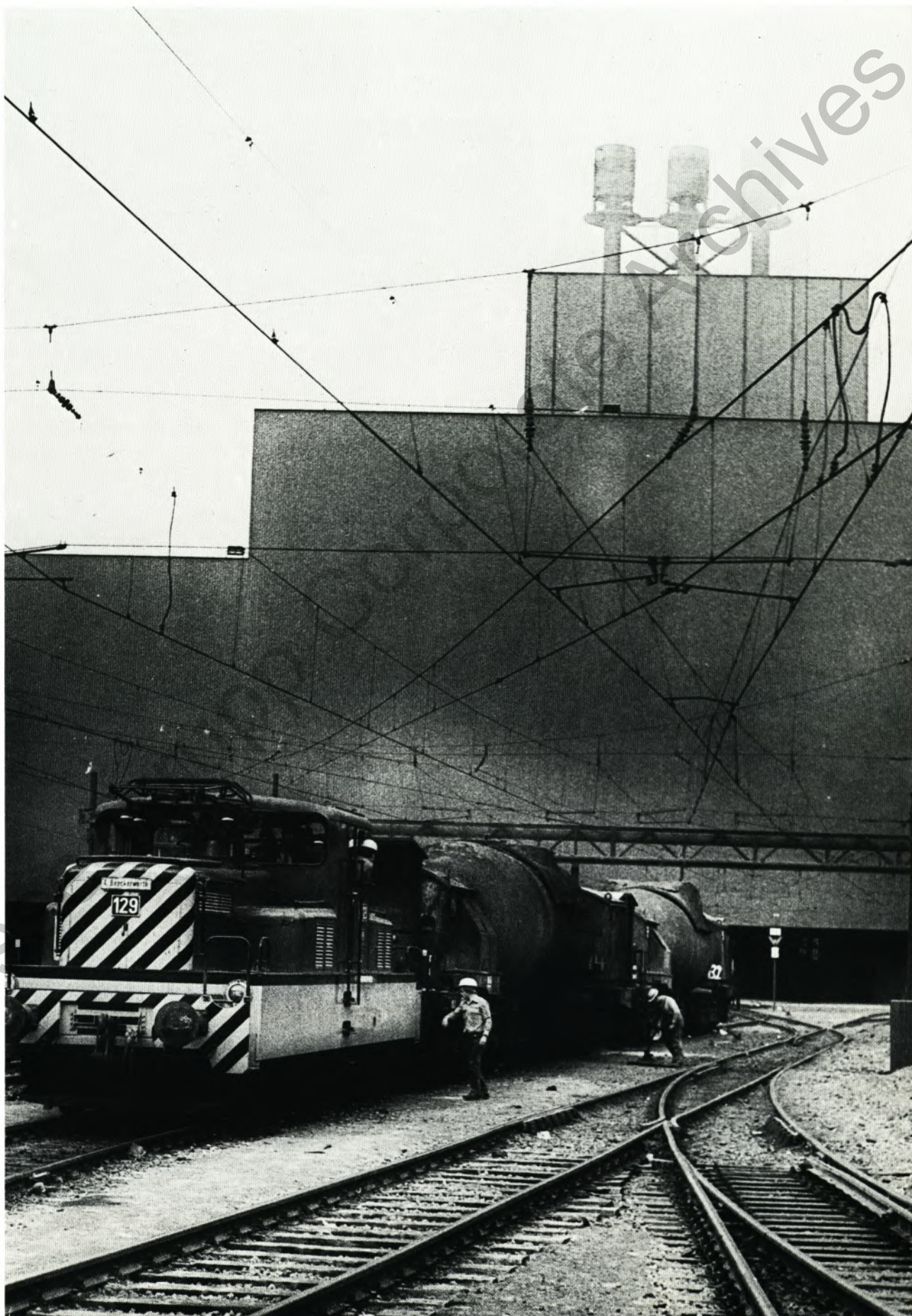




EISENBAHN^{UND} HÄFEN

WERKZEITSCHRIFT DES GEMEINSCHAFTSBETRIEBES EISENBAHN UND HÄFEN · DUISBURG-HAMBORN



3
75

JULI/SEPTEMBER

kurz berichtet – schnell gelesen	2
Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen	4
Wir sind „im Bilde“	5
Stellwerk Hafen Schwelgern-Süd wurde in Betrieb genommen	6
Zementwerk Schwelgern nahm Betrieb auf	8
Demontage der Kanalbrücke Vondern in Oberhausen	9
25 Jahre Quartettverein Eisenbahn und Häfen	10
Zwei Engpässe im Oberhausener Straßennetz beseitigt	12
Umweltschutz bei der Thyssen-Hütte ist die Kunst des Möglichen	15
Sportbericht der BSG Eisenbahn und Häfen	16
Arbeitsschutz-Informationen: Informieren – Motivieren	17
Leserkritik: Ist der „AzBV“ doch nicht problemlos?	18
Bundespost zeigt Lokomotiven	19
Unsere Jubilare	20
Familiennachrichten	21
Besetzung der Betriebsratsausschüsse	22
Emscherschnellweg – eine leistungsfähige Straßenverbindung	22
Arbeite sicher	23

kurz berichtet-schnell

Thyssen-Gruppe

Dr. Hans-Günther Sohl, Vorsitzender des Aufsichtsrates der ATH, wurde anlässlich der 20-Jahr-Feier der deutsch – französischen Handelskammer in Paris am 27. Mai der Offiziersorden der Ehrenlegion verliehen. Die hohe Auszeichnung erhielt Dr. Sohl wegen seiner Verdienste um die deutsch-französische Zusammenarbeit auf wirtschaftlichem Gebiet.

In Thyssen Westfälische Union (TWU) wurde die Westfälische Union A.G., Hamm, umbenannt, um auch nach außen die Zugehörigkeit zur Thyssen-Gruppe noch stärker hervorzuheben. Die TWU erzielte im letzten Geschäftsjahr einschließlich ihrer in- und ausländischen Tochtergesellschaften einen Umsatz von rund 800 Mill. DM. Sie gehört zu den größten europäischen Herstellern von Draht und Drahterzeugnissen. Schweißzusatzwerkstoffe – eine weitere Produktgruppe – werden unter dem Markennamen „Phoenix Union“ auf allen Kontinenten eingesetzt.

Der Ausbau des Profilstahlsektors der ATH geht weiter zügig voran. Ein wichtiges Projekt daraus ist der 160 Mill. DM kostende Ausbau der Hamborner Block- und Profilwalzwerke. Die gegenwärtig im Verbund arbeitenden Profilstraßen 1 und 2 werden im Zuge einer Spezialisierung und der Ausweitung der Fertigungsprogramme zu zwei getrennten Straßen ausgebaut und für das Walzen „in 2. Hitze“ eingerichtet. Mit dem Ausbau steigt die Walzkapazität der ATH für Schienen um bis zu 200 000 t im Jahr. Damit wird der erwarteten Nachfrage nach Schienen im Weltmarkt für einen längeren Zeitraum Rechnung getragen.

Für den Bau einer Nordsee-Bohr-Insel im Thistleölfeld nordöstlich der Shetland-Inseln hat der Thyssen-Konzern Aufträge im Werte von 58 Mill. DM erhalten. Wie ein Sprecher der Thyssen Rheinstahl Technik in Essen mitteilte, liefert das Unternehmen unter anderem die Hälfte des gesamten Stahlbedarfs für die Plattform, die die bisher größte Stahlplattform der Welt werden solle. Auftraggeber ist die Burmah Oil.

Stahl-Industrie

Die internationale Stahlflaute hat die Stahlindustrien in fast allen westlichen Industrieländern zu drastischen Produktionseinschränkungen veranlaßt. Da wenig Aussicht besteht, daß sich das Stahlgeschäft noch in diesem Jahr nennenswert beleben wird, rechnen die Experten damit, daß die Welt-Rohstahlerzeugung 1975 nur etwa 670 Mill. t erreichen wird gegenüber der Höchstproduktion des vergangenen Jahres von 710 Mill. t. Nach den Ermittlungen des Internationalen Eisen- und Stahlinstituts hat sich die Rohstahlproduktion der Europäischen Gemeinschaft in den ersten vier Monaten 1975 gegenüber der Vorjahreszeit um 8,9 % auf 39,43 Mill. t, in den USA um 9 % auf 40,90 Mill. t und in Japan um 11,7 % auf 34,15 Mill. t ermäßigt. Besonders scharf war der Produktionsabfall im April; in diesem Monat ging z. B. die Erzeugung der besonders stark vom Export abhängigen belgischen Stahlindustrie um 32,8 % gegenüber April 1974 und in der niederländischen Stahlindustrie um 28,8 % zurück.

Die Preise im Stahlexport zeigen wieder stark fallende Tendenz. Verschärfter Angebotswettbewerb der



Impressum

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

Schriftleitung:
Kurt-Hermann Still

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

Druck: Michael Schiffer KG, Rheinberg

EH-Aufnahmen:
Fischer, Hohlsiepe, Kl.-Hartlage,
Wiesner, Archiv Quartettverein

Titelbild:
Rangieren einer Roheisen-Fahrt
am Oxygenstahlwerk I in
Bruckhausen

Rückseite:
Wasserspiele im Jubiläums-
hain, Hamborn

notorisch flauen Sommer-saison hat in der westeuropäischen Stahlausfuhr nach Drittländern bewirkt, daß die im EG-Verbund vor einigen Wochen abgesprochenen Mindestpreise arg zu bröckeln beginnen. Belgisches Moniereisen zum Beispiel soll in kleineren Übersee-Abschlüssen von 220 Dollar fob bereits auf nur 180 Dollar abgefallen sein. Selbst wenn italienische Werke nicht plötzlich zu so ausgesprochen aggressiven Unterbietern geworden wären, hätte die Konkurrenz aus Spanien, Griechenland, Osteuropa und Japan wahrscheinlich genügt, das Brüsseler Preisgebäude ins Wanken zu bringen. Die Umsätze westeuropäischer Exporteure erreichen kaum noch 60 %.

Die Volksrepublik China will 1975, dem vorletzten Jahr des laufenden Fünfjahresplanes, eine Stahlproduktion von 30 Mill. t erreichen. Dies verlautete jetzt aus maßgeblicher chinesischer Quelle. Für das vergangene Jahr wird die chinesische Stahlproduktion auf rund 27 Mill. t geschätzt.

Die verstaatlichte britische Stahlindustrie sinkt z. Z. jede Woche um 21 Mill. DM tiefer in die roten Zahlen. Wie verlautet, steht der Stahlindustrie Englands ein Jahresverlust von fast 2 Mrd. DM bevor. Die Kapazitäten der British Steel Corp. (BSC) sind gegenwärtig nur zu 63 % ausgelastet. Gleichzeitig nimmt das Programm zur Verringerung der Belegschaft einen nur unbefriedigenden Verlauf. Seit dem 19. 5. mit der Stahlarbeitergewerkschaft getroffenen Vereinbarung, in deren Rahmen die BSC auf die geplante Freisetzung von 16500 bis 20000 Beschäftigten verzichten mußte, ist die Rohstahlerzeugung

nochmals um mindestens 1 Mill. t zurückgegangen und liegt jetzt um 10 Mill. t unter der Gesamtkapazität von jährlich 27 Mill. t. Leidtragender ist der englische Steuerzahler, denn er muß die „Zeche“ letztlich bezahlen.

Bergbau

Die Kohlevorräte der Bundesrepublik sind geringer als vielfach angenommen. Sie liegen teilweise in solchen Tiefen, daß ein Abbau technische Probleme aufwirft. Dies erklärten Fachleute des Ruhrkohlen-Bergbaues.

Eine Drosselung der Förderung hat die Ruhrkohle AG (RAG) vorerst nicht vorgesehen. Die deutsche Steinkohle ist nach Meinung des Vorstandsvorsitzenden Karlheinz Bund, in der Lage, „langfristig ihre Position zu halten und sogar zu festigen“. Bund erklärte, die Ruhrkohle wolle in diesem Jahr wie 1974 etwa 72 Mill. t fördern, obwohl die Nachfrage unter

dem Angebot bleiben werde. Für ihn sei entscheidend, ob der Absatzrückgang durch die Konjunktur bedingt sei oder ob es sich um einen langfristigen, strukturellen Trend handele. Nur in diesem Falle müsse das Unternehmen die Produktion zurücknehmen. Auf Konjunkturschwankungen reagiere es dagegen mit seiner Haldenwirtschaft. Halden seien „kein Übel, sondern eine notwendige und sinnvolle Energie- und Rohstoff-Reserve“.

Deutsche Bundesbahn

Spezialgüterwagen haben für die Bundesbahn und die verladende Wirtschaft in den vergangenen Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen. Bei den rund 280000 Wagen, die die DB gegenwärtig im Bestand hat, zeichnet sich auch eine stärkere Zunahme der vierachsigen Wagen ab. Nach internationalen Markterhebungen werden bei der Bundesbahn in Zukunft voraussichtlich etwa zwei Drittel der Frachten in derarti-

gen Drehgestellwagen befördert werden. Dennoch werden sie mit nur einem Drittel am Fahrzeugbestand beteiligt sein, weil sie über wesentlich höhere Tragfähigkeit verfügen. Konstruktiv werden die Güterwagen schon heute für 100 km/h bei 22 Tonnen und für 120 km/h bei 20 Tonnen Achslast ausgelegt. Ein besonderes Problem, besonders bei der Beschaffung von Spezialgüterwagen, stellt die hohe Lebensdauer der Eisenbahnfahrzeuge dar. Nur schwer läßt sich abschätzen, ob die eine oder andere Sonderbauart bis zum Ende ihrer Nutzungsdauer noch gefragt sein wird.

Wirtschaft und Politik

In der Umsatz-Rangliste der deutschen Unternehmen ist VW auf Platz 7 zurückgefallen. Vor VW, das im vorigen Jahr 17,1 Mrd. DM umsetzte, liegen jetzt Veba/Gelsenberg, Thyssen/Rheinstahl, BASF, Hoechst, Bayer Leverkusen und Siemens.

Kassenlage des Jubilarenvereins leicht gebessert

Am 2. Mai trafen sich die Mitglieder der Hamborner Jubilaren-Vereinigung der ATH und des Gemeinschaftsbetriebes zur Jahreshauptversammlung in der Aula des Clauberg-Gymnasiums. Der 1. Kassierer Wilhelm Schäfer berichtete über die geschäftliche Lage. Obwohl die satzungsgemäßen Ausgaben im abgelaufenen Geschäftsjahr höher waren als die Beitragsleistungen der Mitglieder, hat sich die Vermögenslage im Vergleich zu 1973 von 19937 DM um 12289 DM auf 32226 DM verbessert.

Diese Verbesserung, erklärte Wilhelm Schäfer, sei ohne Zuschüsse der ATH und des Gemeinschaftsbetriebes nicht möglich gewesen, denn den für Mitglieder aufgewandten Leistungen von 122000 DM stand ein Beitragsaufkommen von nur 113618 DM gegenüber. Der Mitgliederbestand hatte sich in den zwölf Monaten des Jahres 1974 von 4229 auf nur 4273 erhöht.

Nach der einstimmigen Entlastung des Vorstandes wurde satzungsgemäß ein Teil des Vorstandes neu ge-

wählt. Das Ergebnis lautete: 2. Vorsitzender Bernhard Giesing, 2. Kassierer Hermann Gerritzmann, 2. Schriftführer Alfred Gronemann, Kassenprüfer Willi Bein und Herbert von Ravenswaay.

Zum Abschluß der Versammlung teilte der 1. Vorsitzende Dr. Issehorst mit, daß in diesem Jahr ein Adventskonzert für die Jubilare veranstaltet wird. Der Hamborner ATH-Männerchor wird dieses Konzert am 5. Dezember in der Aula des Clauberg-Gymnasiums in Hamborn geben.

Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

Bericht zur Betriebs- und Geschäftslage EH

Der deutliche Rückgang der Produktionsleistung unserer Gesellschafter, der zu Beginn dieses Jahres eingetreten war, setzte sich im 3. Quartal 1974/75 (Monate April bis Juni 1975) in verstärktem Maße weiter fort. Hiervon waren zwangsläufig auch die Beförderungsleistung der Werksbahn und der Umschlag in den Häfen betroffen. Diese Entwicklung führte dazu, daß die im Februar 1975 eingeleiteten Maßnahmen, über die in der letzten Ausgabe berichtet wurde, nicht mehr ausreichten, um sich der verschlechterten Beschäftigungslage anzupassen. Infolgedessen legten zur Vermeidung von Kurzarbeit bzw. Entlassungen Geschäftsführung und Betriebsvertretung

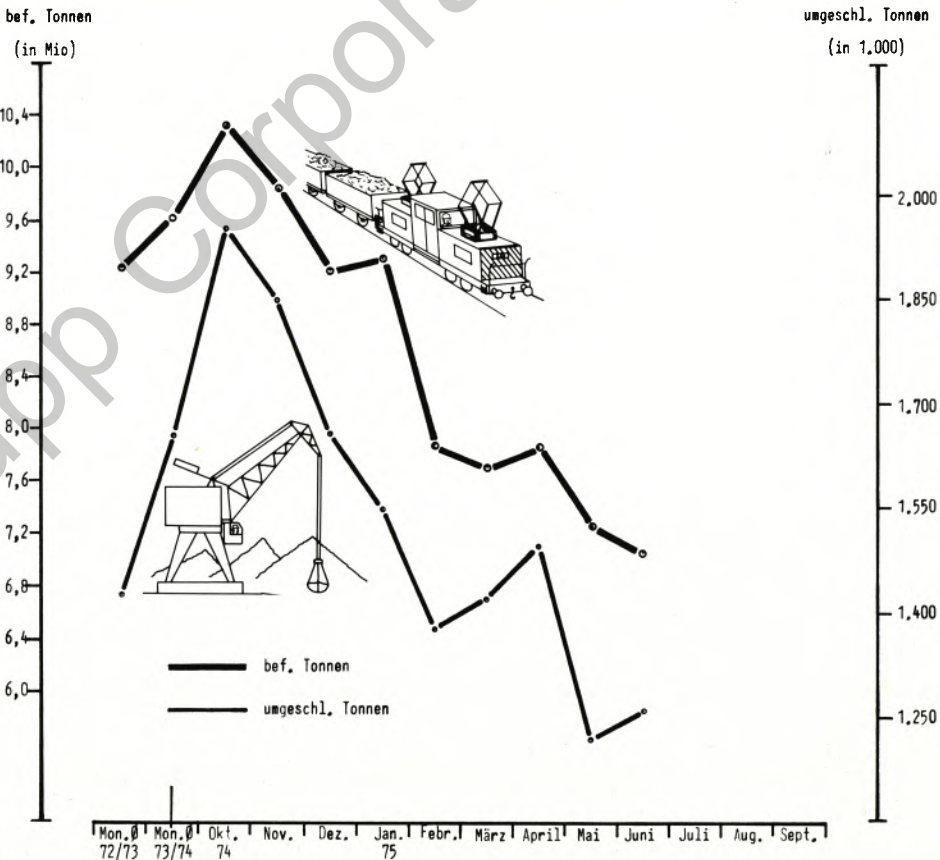
Ende März 1975 in einer Betriebsvereinbarung fest, daß für die Beschäftigten bestimmter Betriebsbereiche auch die Sonntagsarbeit in die 40-Stunden-Woche einzu beziehen sei. Diese Vereinbarung wurde jeweils um einen weiteren Monat verlängert. Als für den Monat Juli 1975 abzusehen war, daß auch diese Maßnahme die verminderten Anforderungen an die Werksbahn nicht auffangen konnte, entschloß man sich, für die Beschäftigten im Fahrbetrieb Kurzarbeit anzumelden. Geschäftsführung und Betriebsrat haben sich diese Entscheidung nicht leicht gemacht. Wie intensiv verhandelt wurde, mag man daran erkennen, daß die Tarif-

vertragspartner – der Arbeitgeberverband Eisen- und Stahlindustrie e.V. und die IG-Metall, Bezirksleitung Essen – zeitweise zu den Verhandlungen hinzugezogen wurden.

Zu der Leistungsentwicklung im einzelnen:

Werksbahn
Die Beförderungsleistung der Werksbahn lag im Monatsmittel des 3. Quartals 1974/75 bei rd. 7 386 000 Tonnen; das bedeutet gegenüber dem Durchschnitt aus den schon leistungsschwachen Monaten Januar – März 1975 einen weiteren Rückgang um 11 %. Verglichen mit dem Mittel des Vorjahres

Das nebenstehende Schaubild gibt die Entwicklung der Beförderungsleistung der Werksbahn sowie die Umschlagsleistung der Werksbahnen im einzelnen wieder.



nahm das Beförderungsaufkommen sogar um 23,5 % ab. Im Monat Juni 1975 war mit rd. 7 089 000 Tonnen das nach dem Zusammenschluß mit dem Bereich Oberhausen niedrigste Beförderungsaufkommen seit Januar 1972 (rd. 7 050 000 Tonnen) zu verzeichnen.

Werkshäfen

In den Werkshäfen Schwelgern und Walsum-Süd lag die Umschlagsleistung im

Monatsmittel des 3. Quartals bei rd. 1 323 000 Tonnen. Der Leistungsrückgang zum 2. Quartal 1974/75 bzw. zum Vorjahr liegt hier bei 8,6 % bzw. 21 % und damit in etwa in gleicher Relation wie bei der Werksbahn.

Im Schiffeingang waren im 3. Quartal mit monatsdurchschnittlich 426 Schiffen rd. 60 % und im Schiffsausgang mit 478 Schiffen rd. 20 % weniger Einheiten als im Mittel des Vorjahres zu verzeichnen.

Belegschaft

Der Belegschaftsstand EH (ohne TN, Oberhausen) betrug zum 30. 6. 75 insgesamt 3 460 Personen und ist damit um 44 Personen niedriger als zum 31. 3. 75. Hier wirkt sich der im Februar verfügte Einstellungsstopp deutlich aus. Bei der Thyssen Niederrhein AG waren am 30. 6. 75 insgesamt 1 021 für EH tätige Mitarbeiter angelegt; das sind 16 Mitarbeiter weniger als am 31. 3. 75.

G. Haßhoff



Wir sind »im Bilde«

23 Belegschaftsmitglieder, die im 1. Halbjahr 1975 wegen Erreichung der Altersgrenze bzw. Invalidität in den Ruhestand traten, wurden am 8. Juli im Schifferheim offiziell verabschiedet. Direktor Sieverling übermittelte den Pensionären, unter denen sich diesmal auch zwei Frauen befanden (Frau Falk, früher Raumpflegerin ES und Frau Ruß, früher Heimmutter) den Dank der Geschäftsführung. Ein Beweis für die treue Pflichterfüllung der Ausscheidenden ist nach seinen Worten die Tatsache, daß neun von ihnen ihr 25-jähriges und vier



ihr 40-jähriges Dienstjubiläum feiern konnten. Er wünschte den Pensionären für den nun begonnenen Lebensabschnitt Glück, Gesundheit und Zufriedenheit.

Den Dank und die guten Wünsche des Betriebsrats übermittelte, anstelle des verhinderten 1. Vorsitzenden, Konrad Pyta den anwesenden Damen und Herren.



Ein Foto von der Verbreiterung der Brücke Neumühler Straße in Oberhausen-Sterkrade. Rechts im Bild das bereits fertiggestellte neue Widerlager unter der Hilfsbrücke des Streckengleises. Links vor dem Hochspannungsmast die Fertigteile für den Umbau des linken Widerlagers. Der neue Überbau ist am 9./10. August eingebaut worden.



Stellwerk Hafen Schwelgern-Süd wurde in Betrieb genommen

Am 13. Juli haben wir das neu erbaute Spurplanstellwerk Hafen Schwelgern-Süd in Betrieb genommen. Nach einer Bauzeit von insgesamt knapp 13 Monaten konnte die Anlage dem Betrieb übergeben werden.

2) Späterer Ausbau und Anschluß der Signalanlagen in Richtung Schacht Lohberg sowie Stellwerk Matenastraße.

3) Spätere Integration des Stellwerkssystems in ein rechnergesteuertes Lenkungssystem mittels Zugnummernsteuerung.

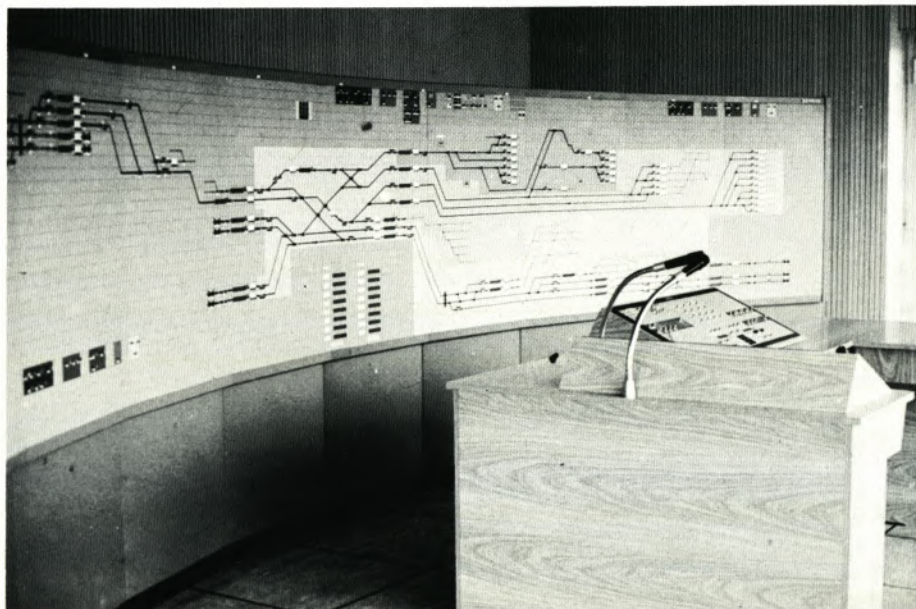
Vergleichen wir diese Anlage mit den bisher bei uns gebauten Gleisbildstellwerken, so stellen wir fest, daß sich das Spurplanstellwerk Hafen Schwelgern-Süd sowohl durch seinen technischen Aufbau als auch in der Bedienung der Stalleinrichtungen grundsätzlich von den bisher gebauten Dr-Anlagen unterscheidet.

Folgende Aufgaben mußten im Rahmen dieser Anlage gelöst werden:

1) Steuerung der Signalanlagen zwischen den Stellwerksbereichen Hafen Schwelgern-Nord/Kaiserstraße und Matenastraße.

Die derzeitige Ausbaustufe umfaßt:
64 Weicheneinheiten, 4 Vorsignale, 26 Hauptsignale und 36 Schutzsignale. Darüber hinaus sind 67 Tasten für die Bedienung der WL-Sprechsäulen, Rufverbindungen und Lautsprecherkreise je nach Bedarf zu bedienen.

Panoramatafel mit Stellpult



- 4) Vereinfachung der Bedienungshandlungen, so daß die Anlage in ihrem jetzigen Aufbau von einem Stellwerkswärter je Schicht bedient werden kann.

Neben entsprechenden Platzreserven für den späteren Ausbau hat man die gestellten Aufgaben wie folgt gelöst:

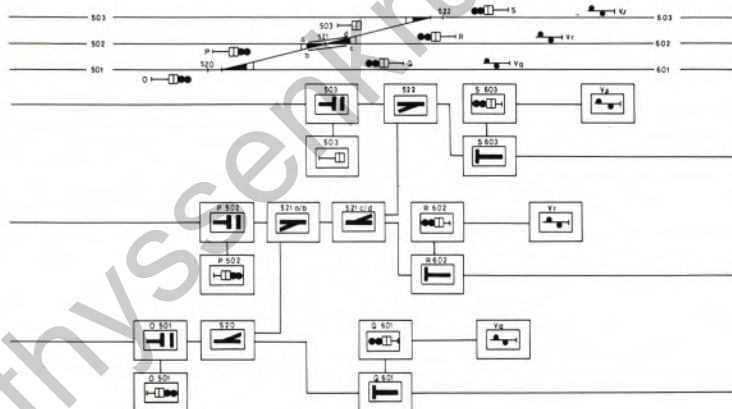
Das langgestreckte Gleisbild wurde erstmalig auf einer ca. 6 m langen Panoramatafel abgebildet, die neben den Meldeanzeigen auch sämtliche Bedienungstasten enthält. Da das gesamte angeschlossene Gleisfeld mit Achszählkreisen ausgerüstet ist, kann der Bediener den Standort der Einheit ständig auf der Panoramatafel verfolgen.

Die Panoramatafel ist neunmal abgewinkelt, wobei die Abwinkelung jeweils 18 Grad beträgt. Der Blickpunkt des Bedieners liegt damit ca. 2,00 m gleichbleibend von der Tafel entfernt. Die Bedienung der Anlage erfolgt sitzend von einem sogenannten Nummernstellpult, das zusätzlich mit 16 Auftragsspeichertasten bestückt wurde.

Wie bereits der Begriff Nummernstellpult erkennen läßt, ist eine Zehnertastatur, bekannt von jeder Rechenmaschine, Hauptbestandteil dieser Einrichtung. Das Nummernstellpult verlangt also, daß allen Start- und Zielpunkten im Rahmen der Fahrstraßeneinstellung sowie den Weichen und Signalen selbst Nummern zugeordnet werden. Es besteht ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen den Gleis-, Weichen- und den Einwahlnummern. Darüber hinaus wurde die Panoramatafel in 3 farbig angelegte Bezirke unterteilt, so daß das Erkennen und Einprägen der Nummern damit wesentlich unterstützt wird.

Es werden grundsätzlich dreistellige Einwahlnummern verwendet. Entsprechend den festgelegten Bezirken wurden folgende Nummerngruppen gebildet:

Anschluß	
Bereich Matenastraße	Gruppe 000-099
Anschluß	
Bereich Rheinufer	Gruppe 300-399



Gegenüberstellung eines Ausschnittes aus dem Signallageplan mit dem zugehörigen Gruppenverbindungsplan (Spurplan).

Anschluß	
Bereich Ostufer	Gruppe 400-499
Anschluß	
Bereich EBUS	Gruppe 500-599
Anschluß	
Hafen Schwelgern-Nord	Gruppe 600-699

Diese Bereichsaufteilung war nur durch eine sinnvolle Auswahl der Signalstandorte mög-

lich, die sich wiederum aus der vorteilhaft konstruierten Gleisanlage ergab. Durch entsprechend angeordnete Weichenverbindungen konnte die Gleisanlage so aufgebaut werden, daß der Durchgangsverkehr vom örtlichen Rangierbetrieb getrennt abläuft.

Was versteht man nun unter dem Begriff Spurplantchnik?

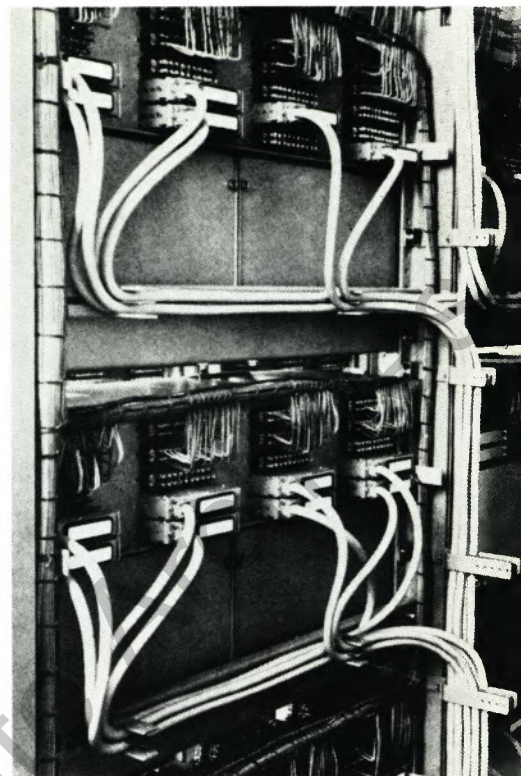
Das Gleisbildstellwerk, beispielsweise Stellwerk Vorbahnhof oder Stellwerk Meerbergstraße, kann als bekannt vorausgesetzt werden. Äußerlich unterscheidet sich damit das Spurplan-Gleisbildstellwerk nicht von diesen Anlagen, soweit die Spurplananlage auch über einen herkömmlichen Bedienungstisch angesteuert wird. Die markanten Unterschiede der Spurplananlage liegen im technischen Detail. In der technischen und betrieblichen Gestaltung der Spurplananlagen wurden vollkommen neue Wege beschritten.

Die bisher aufgebauten Stellwerksanlagen mußten vom System her in freier Schaltung an Ort und Stelle montiert und verdrahtet werden; d. h. diese Anlagen bestehen aus überwiegend freier bahnhofsgebundener Schaltung, der Anteil fabrikgefertigter Baugruppen ist verhältnismäßig gering. Damit ergeben sich große Projektierungs- und Montagezeiträume.

Das Entwicklungsziel bestand nun darin, eine Technik zu entwickeln, die auf dem logischen Konzept der Dr-Technik (Drucktasten-Stellwerkstechnik) aufbaute, aber ein fast vollständiges Baukastensystem zum Ziel hatte. Dieses Baukastensystem sollte sich durch entsprechende Programmfälle sowohl den vielen betrieblichen und sicherheitstechnischen Bedingungen als auch der vielfältigen Gestaltung der Bahnhöfe anpassen. Etwa 1959/60 hat die Fa. Siemens AG die Entwicklung des Spurplanstellwerkes Typ Sp Dr S 60 abgeschlossen. Damit lag nun ein vollständiges Baukastensystem vor. Dieser Anlagentyp wurde von

uns im Stellwerk Hafen Schwelgern-Süd aufgebaut.

Grundlage beim Aufbau dieses Baukastensystems bildet weiterhin der Signallageplan mit der bekannten Darstellung aller Gleise, Weichen, Signale und Fahrstraßen. Anhand des Gruppenverbindungsplanes, der sich aus dem Lageplan ableitet, werden nun mit fabrikgefertigten Relaisgruppen für



Rückseite eines Relaisgestells mit steckbaren Spurkabeln



Relaisraum – Ausschnitt

Weichen, Gleisabschnitte und Signale geographisch orientierte Schaltkreise aufgebaut. Man spricht vom Aufbau des Spurplanes. Weichen-, Signal- und Gleisrelaisgruppen stellen die Spurelemente dar, die den erforderlichen Programmfällen entsprechend über steckbare Schaltbündel, auch Spurkabel genannt, miteinander verbunden werden.

Daraus ergeben sich folgende wichtige Gesichtspunkte:

- Die einzelne Weiche wird zu einer Teilfahrstraße.
- Die Spur baut sich über die entsprechenden Fahrwegweichen unter automatischer Einbeziehung der Flankenschutzweichen in Verbindung mit der automatischen Signalstellung auf.
- Die Fahrstraße wird abschnittsweise selbsttätig durch die Einheit aufgelöst.
- Die Durchführung der Fahrten auf Haupt- oder Rangiersignal erfolgt über die Start-Zieltastung. Das hat zur Folge, daß alle Bewegungen im Bahnhof zwischen einem Start- und Zielpunkt vollständig

durchgeführt werden müssen, um die selbsttätige Auflösung der Weichen- und Gleisabschnitte zu erreichen.

- e) Die Bedienungsformen konnten vereinfacht und genormt werden. Die Entwicklung von großflächigen Panoramatafeln und Nummernstellpulten mit koordinierter Stellbefehlseingabe war möglich.

Die Gestaltung des Nummernstellpultes

Das Nummernstellpult besitzt alle für die Regelbedienung der Anlage erforderlichen Tasten. In der Mitte unten befindet sich die eigentliche Zehnertastatur für die Nummerneingabe. Rechts und links davon sind die Fahrstraßeneinrichtungstasten angeordnet. Diese Tasten sind verdoppelt, so daß die Fahrstraßeneingabe sowohl mit und ohne Löschung möglich ist. Beim Bedienen einer Fahrstraßentaste mit Löschung wird nach erfolgter Zulassungsprüfung innerhalb der Relaisanlage die Start/Ziel-Kombination im Speicherfeld gelöscht, während bei den Tasten ohne Löschung die Start/Ziel-Kombination im Speicher erhalten bleibt. Bei sich wiederholender Fahrstraßeneinstellung wird damit das Neueinwählen der gleichen Ziffern erspart. Oberhalb der Zehnertastatur sind 16 Speicherfelder angeordnet worden, wobei die optische Speicherfeldausleuchtung aus Platzgründen auf der Panoramatafel dargestellt wurde. Das Nummernstellpult ist so ausgelegt, daß von ihm sämtliche Regelbedienungshandlungen ausgeführt werden können. Hilfsaktionen wie das Bedienen der Weichenhilfstaste u. a. werden an der Panoramatafel ausgeführt.

Die prinzipielle Bedienung bei einer Fahrstraßeneinstellung ist folgende:

Die mit der Zehnertastatur eingewählten Nummern erscheinen zunächst in der Kontrolloptik.

Ist eine 6-stellige Nummer als Fahrstraßen-Stellbefehl eingewählt (d. h. mit jeweils drei Ziffern ist der Start- bzw. Zielpunkt erfaßt),

wird sie nach etwa 7 Sekunden automatisch in die letzte freie Speicheroptik auf der Panoramatafel weitergeschaltet. Insgesamt können bei unserer Anlage 16 Fahrstraßenstellbefehle auf Vorrat hintereinander eingewählt werden. Damit die Kontrolloptik sofort wieder aufnahmebereit ist, wird die Übernahme des Stellbefehls in das Speicherfeld durch die Weiterschalttaste (WST) vorgenommen. Wird dagegen die Festhaltetaste (Fh T) bedient, wird eine Nummer solange in der Kontrolloptik festgehalten, bis die Weiterschalttaste (Ws T) betätigt wird oder die Löschung des Stellbefehls über die Tasten Lochgruppentaste (LGT) und Ausgabekontrollfeldtaste (ATK) erfolgt. Dreistellige Nummern (z. B. Einzelweichenumstellung) können aus der Kontrolloptik nicht in den Speicher weitergeschaltet werden.

Die Ausgabe eines Stellbefehls erfolgt durch Drücken der Ausgabetaaste ATK, solange der Stellbefehl sich in der Kontrolloptik befindet, bzw. durch Drücken der Ausgabetaaste Speicherfeld 1..16, solange der Stellbefehl eingespeichert ist, in Verbindung mit einer der Fahrstraßen-Richtungstasten. Die Pfeile über den Fahrstraßen-Richtungstasten geben die Fahrtrichtung der einzustellenden Fahrstraße an.

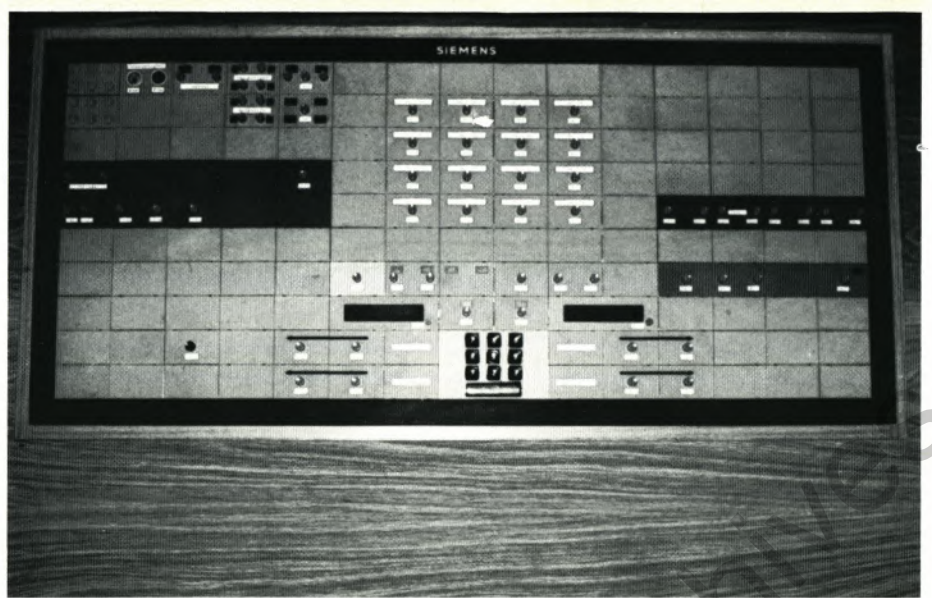
Die Stellbefehlsnummer erlischt automatisch, wenn eine der Fahrstraßen-Richtungstasten mit der Bezeichnung „mit Löschung“ bei der Ausgabe des Stellbefehls gedrückt wurde.

Durch Betätigen der betreffenden Ausgabetaasten ATK bzw. AT 1 . . . 16 und der Löschruppentaste (LGT) kann die Löschung des Stellbefehls auch manuell vollzogen werden. Wurde eine Nummer im Speicher gelöscht, rücken andere eventuell anstehende Nummern aus den oberen Speichern automatisch nach, so daß die durch die Löschung entstandene Lücke sofort wieder aufgefüllt wird.

Eine detaillierte Übersicht über die möglichen Bedienungshandlungen und die Reihenfolge des Drückens der Tasten wurde für das Stellwerkspersonal besonders zusammengestellt.

Mit der Aufstellung dieser Tabelle haben wir gleichzeitig einen neuen Weg in der Abfassung von technischen Bedienungsanweisungen beschritten. Die einprägsame Kurzfassung stellt eine Hilfe für jeden Mitarbeiter dar, der sich mit der Bedienung der Spurplananlage Hafen Schwelgern-Süd vertraut machen muß.

W. Fischer



Zementwerk Schwelgern nahm Betrieb auf

Nach nur 15½ Monaten Bauzeit, gerechnet vom ersten Rammschlag für die Pfahlgründung, ist der Probetrieb für die Produktion von Hochofenzement im Zementwerk Schwelgern am 5. Mai 1975 aufgenommen worden. Aus den schon vorher aufgefüllten Rohstofflagern und -silos wurden, gesteuert vom zentralen Leitstand aus, die Rohstoffe Hüttensand, Klinker und Gipsstein wohldosiert in die Rohrmühle gefüllt und die ersten Tonnen Zement gemahlen und in ein Zementsilo gefördert. Es wird aber noch eine gewisse Zeit dauern, bis die volle Produktionskapazität von 50.000 t in einem Monat erreicht werden kann. Inzwischen ist man vom Probetrieb zum Einfahrbetrieb übergegangen.

Nun darf man nicht meinen, daß von diesem Augenblick an die Rohrmühle sich unent-

wegt dreht und Zement erzeugt. Bei dem Anlaufen eines so großen und in seiner Anlage doch recht komplizierten Mahlwerkes müssen erst noch viele Störungen und Fehlschaltungen überwunden werden, die sich zwangsläufig in die mechanischen, elektrischen und Meß- und Regel-Anlagenteile eingeschlichen haben. Das Einfahrpersonal der Lieferfirmen, die Überwachungsorgane von Neubauabteilung, Bauleitung und des Erhaltungsbetriebes und nicht zuletzt die Belegschaft des Zementwerkes sind eifrig, zum Teil Tag und Nacht, bestrebt, möglichst bald die Produktion in einen Normalbetrieb überführen zu können. Dann werden pro Tag etwa 2.200 t Zement hergestellt werden können, wobei an Rohstoffen pro Tag ca. 1.400 t Hüttensand vom Hochofen I Schwelgern, 700 t Klinker und 100 t Gipsstein

benötigt werden. 400 t Mahlkugeln in der Rohrmühle, die mit 4,8 m Ø und 17,4 m Länge die zweitgrößte in der Bundesrepublik ist, werden die Rohstoffe zu erstklassigem Hochofenzement vermahlen. Nur 26 Mann Personal werden im Zementwerk dabei tätig sein.

Der Versand des Zementes wird vorerst nur in loser Form in Lkw-Silozügen vorgenommen. Am 15. Mai 1975 wurde probeweise auf allen drei Verladestraßen die erste Verladung durchgeführt. Es können auf jeder Verladestraße 250 t/h abgefertigt werden. Die kompakte, in U-Form gewählte Bauanordnung der Zementwerksanlage sowie auch bauliche und anlagentechnische Vorkehrungen sollen gewährleisten, daß das Zementwerk Schwelgern ein außerordentlich umweltfreundliches Industrierwerk ist.



Die Brücke nach der Hebung. Die Schwellenstapel und Pressen sowie die Verschubbahn sind im Vordergrund zu erkennen.

Die ersten Erfahrungen während der Anlaufzeit zeigen, daß hinsichtlich Lärm- und Staubentwicklung nicht die geringsten Belästigungen für die Umwelt zu erwarten sind. Zur Abrundung des schönen architektonischen Bildes werden auch die Grünanlagen beitragen, die im Werk und rundherum in der Entstehung sind.

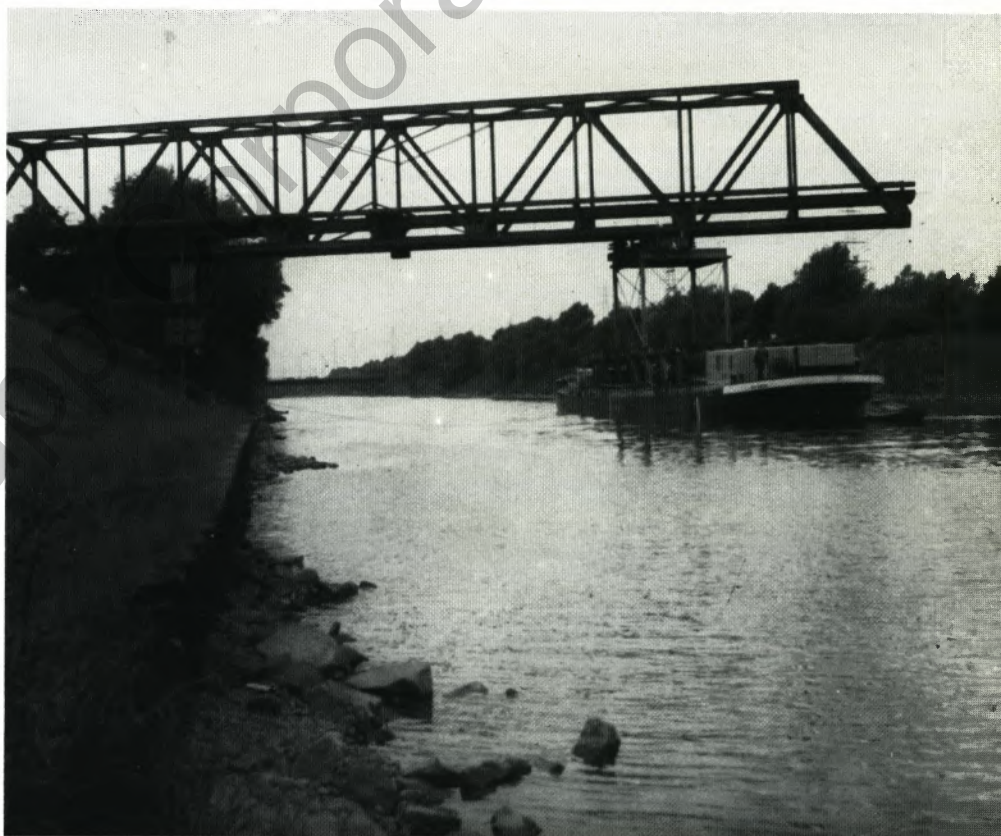
Die Brücke wird auf der „ENTERPRISE“ abgestützt.



Demontage der Kanalbrücke Vondern in Oberhausen

Im Zuge des Rückbaues der Gleisanlage zum Lagerplatz der ehemaligen Zeche Vondern (Oberhausen-Osterfeld) wurde die Werksbahnbrücke über den Rhein-Herne-Kanal demontiert und verschrottet. Unser Mitarbeiter Kleine-Hartlage (Bau-T) hat die einzelnen Demontagephasen für die Werkzeitung im Bild festgehalten.

Zunächst mußte die ca. 220 t schwere und 63 m lange Fachwerkbrücke 2,80 m mit Pressen gehoben und auf Schwellenstapel gesetzt werden, damit sie die gleiche Höhe wie die vorbereitete Verschubbahn auf dem angrenzenden Werksbahndamm erreichte. Nachdem unter der Brücke Rollen für den



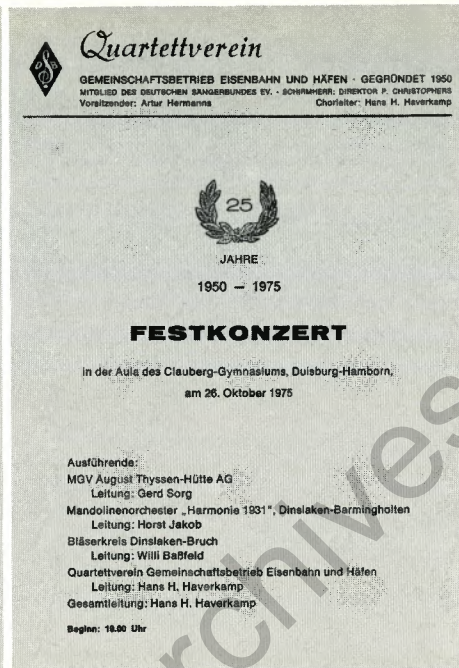
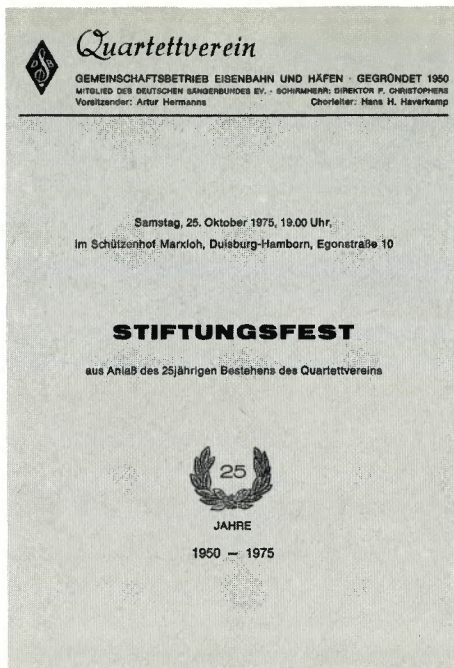
Das Ausschwimmen des Überbaues.

Transport auf der Verschubbahn angebracht waren und die Abstützung der Brücke durch das Schiff „ENTERPRISE“ der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover erfolgte, konnte mit dem Ausschwimmen begonnen werden, indem Brücke und Schiff mit Winden über den Kanal gezogen wurden.

Die bereits teilweise verschrottete Brücke auf dem alten Werksbahndamm.



Singe, wem Gesang gegeben". Für den Quartettverein Eisenbahn und Häfen galt das schon vor 25 Jahren. Aber nicht nur damals, sondern auch heute noch treffen sich die Sänger regelmäßig, um sich gemeinsam ein chormusikalisches Repertoire unter Leitung ihres Dirigenten zu „erarbeiten“. 25 Jahre existiert diese Gesangs-Gemeinschaft – ein Jubiläum, das zu einer kurzen Rückschau veranlaßt. Gefeiert wird am 25. und 26. Oktober im Vereinslokal „Schützenhof“ in Marxloh.



1 Jahr Quartettverein (1951)

Als nach 1949 aus den miteinander verflochtenen Industrie-Unternehmen im Duisburger Norden der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen mit etwa 3.300 Betriebsangehörigen kontinuierlich heranwuchs, keimte auch der Wunsch, diese Belegschaft privat einander etwas näherzubringen. In diese Wunschvorstellung war auch die Gründung eines Männer-Gesangsvereines einbezogen. Das Vorhaben wurde schließlich im Oktober 1950 in die Tat umgesetzt, als einige sangesfreudige Männer den Quartett-Verein Eisenbahn und Häfen (EuH) aus der Taufe hoben. Sänger wie August Alba, Hermann von der Heydt, Josef Teupe und einige andere konnten in relativ kurzer Zeit neue Mitglieder für den Chorgesang gewinnen.

Damals war das leichter als heute, denn das deutsche „Wirtschaftswunder“ steckte erst in seinen ersten Anfängen. Der Quartett-Verein wuchs nicht nur zahlenmäßig, sondern ließ auch im Chorgesang die ersten erfreulichen Fortschritte erkennen. Mit einem Klangkörper von rund 45 Sängern konnten immer anspruchsvollere Aufgaben bewältigt werden. Vom früheren Heroismus einerseits und dem „Liedertafel-Singen“

andererseits ging man damals schon ab. Aber dennoch betrachteten sich die Sänger durchaus als Kulturträger. Doch das ist es nicht allein. Sie haben einfach Freude daran zu singen. Sie bringen singend zum Ausdruck, was sie bewegt und sind glücklich, wenn sie mit ihrem Gesang auch anderen Freude bereiten.

Und das ist auch dem Sängerkor des Quartettvereins EuH immer wieder gelungen. Man braucht nur an die vom Unternehmen jährlich durchgeführten Jubilärfeste zu erinnern. Stets waren die Sänger zur Stelle, wenn es darum ging, Jubiläen, besonderen Geburtstagen, Hochzeiten und anderen festlichen Anlässen den musikalischen Rahmen zu liefern. Viele Konzerte wurden in den vergangenen 25 Jahren durchgeführt. Gerne erinnern sich die Sänger an die Konzerte aus den Jahren 1958 und 1961 mit dem großartigen, leider schon verstorbenen Kenneth Spencer. Auch das Konzert mit dem Essen-Steele Kinderchor aus dem Jahre 1964 war ein besonderer Höhepunkt sowie der Seemanns-Liederabend mit dem Hamburger Lautensänger Richard Germer im Mai 1965.

25 Jahre

Drei Dirigenten

Beim Quartett-Verein EuH gab es bisher nur zweimal einen Dirigentenwechsel. Der erste Chorleiter war Karl Eberhardt. Unter seiner Leitung überwand der Chor die ersten Schwierigkeiten nach der Gründung und entwickelte sich in der Folgezeit zu einem beachtlichen Klangkörper. Im Mai 1965 stellte Karl Eberhardt sein Amt aus Altersgründen zur Verfügung. Seine Nachfolge trat Musikdirektor Peter Abmann an, der neun Jahre das Dirigt führte. Er meldete für Ende 1974 seinen Rücktritt an, weil er an der Folkwang-Schule in Essen als Lehrer für Harmonielehre einen neuen Aufgabenbereich geboten bekam.

Seit Beginn dieses Jahres – und somit verantwortlich für die musikalische Gestaltung des Jubiläums – fungiert Hans-Hermann Haverkamp als Chorleiter des Quartettvereins EuH. Der neue 36jährige Chorleiter, EuH-Belegschaftsmitglied der Bauabteilung, versteht es ausgezeichnet, die Proben lebendig zu gestalten.

Drei Vorsitzende

Im Verlauf der 25 Jahre waren beim Quartett-Verein EuH insgesamt drei Vorsitzende im Amt. Der heutige Vorsitzende Artur Hermanns leitet den Verein seit 1971. Im Dezember 1970 löste er Hermann von der Heide ab, der in den wohlverdienten Ruhestand trat. Bei der Gründung im Oktober 1950 entschieden sich die Mitglieder für August Alba. Der 1972 verstorbene August Alba führte das Amt als Vorsitzender bis 1962 aus.

Drei Vereinslokale

Seit 1974 treffen sich die Sänger regelmäßig freitags zu den Proben im Vereinslokal



◀ Geselligkeit wurde beim Quartettverein immer schon großgeschrieben, hier ein Schnappschuß aus dem Jahre 1958.



◀ Sängerfahrt nach Hanoversch-Münden 1965.



Der Chor bei der Jubiläumsfeier im März 1975. ▶

Quartettverein Eisenbahn und Häfen

„Schützenhof“ Marxloh. Gerne erinnert man sich aber auch noch an die Zeit in der Gaststätte Kleine-Natrop. Hier war es vor allem „Tante Toni“ – Antonie Kleine-Natrop – die sich um das Wohl des Quartettvereins kümmerte. Im ersten Jahr nach der Gründung probte und feierte man im Marxloher Kolpinghaus.

Drei Chorleiter, drei Vorsitzende und drei Vereinslokale innerhalb der 25jährigen Vereinsgeschichte, das ist bemerkenswert.

Nostalgie

Aus der Zeit nach der Gründung erzählen die älteren Sänger noch immer sehr lebhaft. Damals war die Zusammengehörigkeit noch stärker ausgeprägt, weil die Voraussetzungen günstiger waren. Da spülte man nach jeder Probe in gemütlicher Runde noch einige „kühle Blonde“ durch die vom Singen trocken gewordene Kehle hinunter. Probleme gab es hinterher nicht. Die einen fuhren mit der Straßenbahn nach Hause, andere radelten mit dem Fahrrad heim. Heute steht das Auto vor dem Vereinslokal und der Promilleteufel sitzt den Sängern im Nacken. Oftmals ist es auch der Freitag-Krimi, der zur frühzeitigen Heimkehr lockt. Die Möglichkeiten der Freizeitgestaltung sind entschieden größer geworden – die Interessen haben sich verlagert. Man will

unterhalten werden. Von Nachwuchssorgen und dem „Schwund“ an Mitgliedern ist jedoch nicht nur der Quartettverein EuH betroffen, sondern viele Vereine. Ein schwacher Trost.

Die Begeisterung und Treue drückt sich darin aus, daß etliche Sangesbrüder keinen Singabend versäumen. Das sollte eigentlich beispielgebend für die Jugend sein. Doch in dieser Beziehung gibt es Probleme, weil der Nachwuchs fehlt. Es wird bedauert, daß sich nur wenige jüngere Menschen finden, die bereit sind, im Männer-Gesangverein mitzuwirken. „Dabei geben wir uns alle Mühe, dem Chorgesang einen möglichst modernen Charakter zu verleihen“, kommentierte der 1. Vorsitzende Artur Hermanns. Er folgte: „Außerdem singen wir ja nicht nur, sondern entwickeln überhaupt ein lebhaftes und geselliges Vereinsleben.“

Besondere Ereignisse sind die alljährlichen gemeinsamen Sängerfahrten, die an den

Oberrhein, zur Ahr, an die Mosel, in das Sauerland, den Hunsrück oder Westerwald führten. Es wurden Kontakte zu anderen Vereinen geknüpft und die Kameradschaft in den „eigenen Reihen“ gefestigt. Man redet sich ja schließlich auch mit „Sangesbrüder“ an.

Obwohl es sich auch bei diesem Jubiläum um das eines Männerchors handelt, werden die Ehefrauen und Familien nicht vergessen. So gibt es gemeinsame Veranstaltungen, gemeinsame Ausflüge und Veranstaltungen nur für die Frauen. Das alles und noch viel mehr versteht man im Quartettverein EuH unter Vereinsleben. Es ist anzunehmen, daß die Sängerschar des „Jubilars“ auch in Zukunft auf kultureller Basis für alle Beschäftigten des Unternehmens und deren Familienmitglieder chormusikalisch wirken wird. Und dazu darf man ein wohlgemeintes „Glück auf“ wünschen.

W. Pütz

Im Marxloher „Schützenhof“ proben die Sänger des Quartettvereins unter Leitung von Chorleiter Hans-Hermann Haverkamp für das Jubiläumskonzert im Oktober.



Zwei Engpässe im



Rammung der Baugrubenumschließung für die Brückenerweiterung Essener Straße. Unter der alten Brücke ist die Rampe zur Klockesbrücke sichtbar.



Nachdem das nördliche Widerlager fertiggestellt ist, werden die Großbohrpfähle für das südliche Widerlager hergestellt.



Verrohrungsmaschine für Großbohrpfähle. Das Betonieren eines Pfahles erfolgt mit Hilfe von Schüttrohren.

Werksbahnüberführung Essener Straße wurde 24 Meter breit

Im Juni dieses Jahres konnten mit dem Einbau der Stahlüberbauten und dem Abbruch der alten Brücken zwei Engpässe für den Straßenverkehr in Oberhausen beseitigt werden. Betriebsleiter Hohlsiepe, der als bauleitender Ingenieur unserer Bauabteilung die Ausführung der Arbeiten zu überwachen hatte, schrieb für die Werkzeitung eine bebilderte Reportage über die Durchführung der Objekte.

Im Zuge des Ausbaues der Bundesstraße 231 wurde die Werksbahnbrücke zum Preßwerk der Thyssen-Niederrhein AG nahe der Einmündung der Mellinghofer Straße in die Essener Straße auf eine lichte Weite von 24,00 m verbreitert. Die neue Überführung wurde neben der alten Brücke errichtet. Die Gründung der Widerlager bereitete dabei einige Schwierigkeiten, da sich an dieser Stelle früher ein Emscherlauf befand. Das nördliche Widerlager wurde auf einer 17,0 mal 8,0 m großen Bodenplatte flach gegrün-

det, das südliche Widerlager steht auf Großbohrpfählen, die teilweise bis in 15 m Tiefe bis auf den Grünsandmergelgeführt werden mußten. Während der Herstellung der Widerlager wurde der Stahlüberbau aus wetterfestem Stahl der Thyssen-Niederrhein AG bei Rheinstahl-Klönne in Dortmund gefertigt. Der Überbau ist in Trogbauweise mit durchgehendem Schotterbett mit einer Stützweite von rd. 32 m ausgebildet. Der Transport dieses 6 x 36 m großen Teiles nach Oberhausen brachte eine unliebsame Überraschung mit sich. Beim Einbiegen auf die Bundesstraße 1 in Dortmund am 21. 5., um 23.00 Uhr, brach die Lenkverbindung zwischen vorderem und hinterem Drehgestell, so daß der Transport aus der Fahrtrichtung lief und die gesamte Kreuzung B 1/ Märkische Straße blockierte. Da die Reparatur bis vormittags um 9.00 Uhr andauerte, entstand in Dortmund ein Verkehrschaos. Das hintere Drehgestell ließ sich nach der provisorischen Reparatur jedoch nur noch

von Hand steuern. Die Besatzung des Schwertransportes war deshalb gezwungen, den Weg von Dortmund nach Oberhausen mit Ausnahme einiger gerader Strecken auf der B 1 im Schrittempo durchzuführen, da zwei Mann das hintere Drehgestell lenken mußten. Statt um 5.00 Uhr war das Brückenteil erst um 17.00 Uhr an Ort und Stelle. Weil die Montage in der Nacht um 1.00 Uhr erfolgen mußte, blieben den Montagefirmen nur noch wenige Stunden, um den Gehweg und die Rohrleitungen an den Hauptträgern zu montieren. Auch die von 1.00 Uhr bis 3.00 Uhr vorgesehene Montage verzögerte sich unglücklicherweise bis kurz nach 6.00 Uhr, da der Schwerlastkran für einige Zeit ausfiel.

Mancher Werksangehörige von Thyssen-Niederrhein mußte daher einen nicht vorgesehenen Umweg bei Schichtbeginn zurücklegen. Die Gleisumbauten im Brückenbereich sind inzwischen erfolgt, das alte Widerlager abgebrochen und der alte Bahndamm

Oberhausener Straßennetz beseitigt



Transport des Brückentroges mit Spezial-Straßentieflader. Vorn links Autokran 160 t Tragkraft für die Montage.



Sie gingen „meilenweit“ von Dortmund bis Oberhausen hinter dem Fahrzeug her, um das hintere Drehgestell des Tiefladers zu lenken.



Der Überbau kurz vor dem Einschwenken in die endgültige Lage. Im Hintergrund das Preßwerk TN.

abgetragen, so daß der Ausbau der Essener Straße vollendet werden kann.

Als zweites Bauwerk mußte die Unterführung der Werthfeldstraße nahe der Kokerei Osterfeld, im Volksmund „Mausefalle“ genannt, von 3,80 m lichte Weite auf 18,50 m verbreitert werden. Hier bereiteten mehrere Gasleitungen und die Weichenverbindungen auf der Brücke einige Schwierigkeiten.

Werthfeldstraße bekam ein anderes Gesicht



Bodenaushub zwischen den alten und den bereits fertiggestellten neuen Widerlagern der Brücke Werthfeldstraße. Der Werksbahnverkehr läuft über Behelfsbrücken.



Montage des ersten Überbauteiles. Im Vordergrund der Rest der „Mausefalle“ mit Behelfsbrücken.



Einfahren des zweiten Überbauteiles zwischen den einzelnen Gasleitungen hindurch.

Die letzten Reste der „Mausefalle“ verschwinden.



Zur Herstellung der Widerlager wurden 4 Behelfsbrücken eingebaut. Da auf diesen Brücken Weichenverbindungen nicht möglich sind, waren umfangreiche Gleisumbauten erforderlich. Der Eisenbahnbetrieb im Bereich der Zeche und Kokerei war aber trotzdem noch so erschwert, daß zeitweise der Einsatz einer Sonderloker erforderlich war. Unter den Behelfsbrücken und im Schutze eines Baugrubenverbaues wurden die Widerlager als Flachgründungen ausgeführt. Der Überbau, ebenfalls aus wetterfestem Stahl der Thyssen-Niederrhein AG, ist als Platte von 18 m Breite und 22 m Länge ausgeführt. Der Einbau erfolgte in drei Teilstücken. Dabei mußten Richtmeister und Kranführer zentimetergenau arbeiten, um die einzelnen Teilstücke zwischen den vielen Gasleitungen ohne Schaden durchzufädeln. Da sich das dritte und letzte Teilstück nicht mehr direkt von der Straße aus montieren ließ, mußte es auf einen Eisenbahn-Tiefadewagen umgeladen und von diesem aus eingelegt werden. Die Gleisanlage wurde inzwischen in ihrer ursprünglichen Lage wieder verlegt. Nach dem Abbruch der alten Widerlager ist die Werthfeldstraße provisorisch wiederhergestellt und für den Verkehr freigegeben worden. Sie wird im nächsten Jahr als Zubringer zur Stadtschnellstraße (verlängerte Hollandautobahn) ausgebaut. Als dann kann der schienengleiche Überweg Bottroper Straße der DB aufgehoben werden.



Umladen des dritten Überbauteiles vom Straßenfahrzeug auf den Eisenbahntiefadewagen. Rechts vorn die spätere Einbaustelle.



Die Brücke ist fertig. Blick auf die Gleisanlagen vom Stellwerk Osterfeld aus gesehen und durch die Brücke in Richtung der späteren Werthfeldstraße.

Umweltschutz ist seit kurzem ein Begriff, der uns auf Schritt und Tritt begleitet. Jeder spricht über Umweltschutz und jeder meint, hierzu sein Urteil abgeben zu können. Anlässlich des „Tages der Umwelt“ im Juni dieses Jahres hat die August Thyssen-Hütte eine kleine Broschüre herausgegeben, in der sie sehr anschaulich über die vielfältigen Umweltschutz-Maßnahmen des Unternehmens berichtet. Wir möchten unseren Lesern, die ja größtenteils in unmittelbarer Umgebung der Werksanlagen wohnen, diese interessanten Informationen zum Thema Umweltschutz nicht vorenthalten.

Wo ein großes Industrieunternehmen produziert, da gibt es Luft- und Wasserverschmutzungen, Lärm, Gerüche und Abfall. Kurz: Immissionen in der Nachbarschaft. Natürlich ist es nicht die Industrie allein, die dies verursacht. Tatsächlich trägt sie in unserem Lande nur zu einem relativ geringen Teil zur Luftverschmutzung bei. Wesentlich mehr Schadstoffe kommen vom Verkehr, und auch die Haushalte sind mit einem gerüttelten Maß beteiligt.

Soweit es die Industrie angeht, haben sich zweifellos die Ansichten darüber, was tolerierbar ist, nie so drastisch verändert wie in der jüngsten Vergangenheit. Vor nicht allzu langer Zeit stand im hiesigen Raum die Schaffung von Arbeitsplätzen derart im Vordergrund des allgemeinen Interesses, daß die Probleme des Umweltschutzes weithin kaum erkannt wurden. Ja, Wohnhäuser wurden damals ganz bewußt in die unmittelbare Nähe der Werksanlagen gebaut, um die Arbeitsplätze möglichst bequem erreichen zu können. Heute ist dies zu einem Problem geworden.

Fast überall sind Wohnsiedlungen unmittelbar den Werksanlagen der ATH benachbart. Sie ist bemüht, ein geordnetes und ausgewogenes Nebeneinander von Produktionsbereichen und Wohn- und Freizeiträumen herzustellen, Grüngürtel anzulegen und dadurch auch zur Verbesserung des Stadtbildes beizutragen. Dieses Unternehmenskonzept kann naturgemäß nur Zug um Zug verwirklicht werden. Der Erfolg aller bisher erreichten Verbesserungen spricht aber für eine möglichst rasche Fortführung dieser Maßnahmen.

Wo immer es möglich ist, werden Schutzwälle angelegt und aufgeforstet. Der grüne „Petersberg“ in Schwelgern ist hierfür ein Beispiel. Ähnliche Schutzzonen gibt es auch gegenüber der „Elpersiedlung“ in Walsum oder am Hochofenwerk Hüttenbetrieb in Meiderich. Weitere sind in der Planung.

Nicht ganz so schwierig, wenn auch ähnlich kostspielig ist die Anlage von Grünregionen im Inneren des Werksgeländes. Mit dem ATH-Werk Beeckerwerth wurde zu Beginn der 60er Jahre ein Maßstab gesetzt, der für alle anderen Werke zur Richtschnur geworden ist. Harmonische Einbettung der Industrieanlagen in die Landschaft, Schaffung von Rasenflächen, „Waldinseln“ und freundliche Fassaden.

Beeckerwerth wurde bereits 1971 im Wettbewerb „Industrie in der Landschaft“ mit einer Goldmedaille ausgezeichnet.

Saubere Revierluft ein Luftschloß?

Grünflächen, Bäume und Sträucher sind nicht nur eine Augenweide. Sie erfüllen auch wichtige Funktionen bei der Luftreinhaltung: Staub wird gebunden, der natürliche Wasserhaushalt unterstützt. Das allein hätte allerdings keine Chance gehabt, die Verhältnisse grundlegend zu verbessern. Erst der technische Fortschritt und mühselige Klein-

Umweltschutz bei der Thyssen-Hütte ist die Kunst des Möglichen

arbeit bei der Suche nach immer besseren Lösungen ermöglichten Veränderungen, von denen man früher nur träumen konnte.

Ein Beispiel: Der Übergang vom Thomasstahlverfahren zur Oxygenstahl-Technologie, verbunden mit dem Einsatz leistungsfähiger Entstaubungsanlagen. Damit verschwand der braune Rauch, der früher so etwas wie ein Erkennungsmerkmal des Ruhrgebietes war.

Solche Maßnahmen kosten Geld. Im Oxygenstahlwerk Bruckhausen beispielsweise belief sich der Aufwand für die Entstaubungsanlagen auf 20 % der Gesamtinvestitionen. Die Entstaubung erfolgt hier mit dem sogenannten Naßwäscheverfahren.

Bei diesem System werden die Abgase über dem Konverter abgesaugt und zunächst auf 1000°C abgekühlt. Sie werden dann in einem Sättiger durch Zufuhr großer Wassermengen von Staub und schädlichen Gasen gereinigt. Aus diesem Waschwasser wird der Staub durch Wirbelschaufel-Separatoren, Cyclonen und große Absetzbecken als Schlamm abgeschieden. Das gereinigte Gas strömt in den Abfackelkamin und wird dort weitgehend schadlos verbrannt.

Allerdings entweichen beim Umfüllen des Roheisens nach wie vor einige Schwaden aus dem Dach des Gebäudes, die den Weg vorbei an den Absaugvorrichtungen nehmen. Die ATH hat zur Beseitigung dieses mehr oder weniger stark auftretenden Schönheitsfehlers inzwischen ein Programm der Sekundärentstaubung in Angriff genommen.

Schwierig ist der Umweltschutz in Kokereien. In Duisburg-Laar wurde die alte Kokerei Westende stillgelegt. Die ATH konzentriert seither ihre Umweltschutzbemühungen auf die Kokerei „August Thyssen“ in Bruckhausen. Ziel ist das emissionsfreie Drücken des Kokes, dem die ATH durch Abzugs- und Reinigungsvorrichtungen inzwischen ein gutes Stück nähergekommen ist.

Ein weiteres Sorgenkind sind die Sinteranlagen, in denen Einsatzstoffe für Hochofen

aufbereitet werden. Obwohl die Technik der Abgas- und Raumentstaubung durch den Einbau wirksamer Elektrofilter beeindruckende Fortschritte gemacht hat – bei einer Sinteranlage machen die Staubfilter 15 % der Investitionskosten aus, sie nehmen ein Viertel des gesamten Gebäudekomplexes ein –, sind dennoch der Zuverlässigkeit solcher teurer Anlagen noch Grenzen gesetzt. Zur Zeit laufen bei der ATH aufwendige Versuche zur weiteren Verbesserung der Entstaubung in diesem Bereich.

Auch das Problem der Rauchgas-Entschwefelung harret noch einer endgültigen Lösung. Hier wird die ATH jetzt ebenfalls einen Großversuch starten.

Der Umweltschutz im Hochofenbereich ist nach Abschluß aller Maßnahmen am Großhochofen Schwelgern gut vorangekommen. Erfahrungen, die hier gesammelt worden sind, können nun bei anderen Aggregaten genutzt werden. So konnte die Gießhallenentstaubung eines Groß-Hochofens hier zum ersten Mal in der Bundesrepublik erprobt werden, und zwar nach einem Verfahren, das jetzt auch bei weiteren Hochofen zum Einsatz kommen wird. Das gleiche gilt für Maßnahmen zur Geräuschkämpfung.

Brauner Rauch von verbranntem Eisen entsteht außer im Stahlwerk auch in den Flämmereien der Walzwerke, wo Fehler am Vormaterial beseitigt werden. Soweit dies in automatischen Anlagen geschieht, stellt die Technik spezielle Elektrofilter zur Verfügung. Die Erfahrungen in Beeckerwerth waren Vorbild für den Bau entsprechender Einrichtungen in Bruckhausen. Eine weitere Anlage entsteht zur Zeit in Ruhrort. Ungelöst ist dieses Problem aber noch in solchen Fällen, wo der Mensch eine Art „feinmechanischer“ Behandlung der Brammen und Blöcke von Hand vornehmen muß.

Soviel zu den Problemen der Luftreinhaltung bei der ATH. Die Beispiele stehen für viele Bemühungen auf diesem Gebiet. Es geht um die Kunst des Möglichen; häufig bedarf es neuer technischer Entwicklungen, die viel Geld kosten.

Nicht nur in der Wüste begehrt: Wasser

Wie hält es die ATH mit dem Wasser? Vor allem sind es Gichtgaswäschen und Kühlung der Hochofen, Maschinen und sonstiger Anlagen sowie das Abspritzen des Walzunders und Kühlen des Walzgutes, die den Wasserbedarf der ATH zu einem Strom anschwellen lassen. Jahr für Jahr braucht sie hierfür allein in den Werksbereichen Hamborn rund 630 Mill. Kubikmeter Wasser. Mit dieser Menge könnte man auf einen Schlag das Werksgelände von rund 11 Quadratkilometern fast 60 Meter hoch überfluten. Es wäre nicht nur für das Unternehmen völlig unwirtschaftlich, sondern würde auch den gesamten Wasserhaushalt des Ruhrgebietes durcheinanderbringen, würde man solche Massen dem Wasserreservoir der Natur entnehmen und eine entsprechende Menge Abwasser wieder abgeben. Deshalb betreibt die ATH eine intensive Wasserwirtschaft in Kreisläufen, die den natürlichen Wasserhaushalt der Umgebung letzten Endes nicht besonders entlastet. Bestandteile des ausgeklügelten Wasserkreislaufs sind weiträumige Kläranlagen und Kiesfilter, in denen das Wasser Runde um Runde gesäubert wird. Allein in Hamborn befinden sich 21 solcher Säuberungsstationen.

Mit dieser intensiven Wasserwirtschaft ist die ATH nahezu autark. Es sind weniger als 7 %, um die sich die umlaufende Menge durch Verluste und diverse Abgaben an die Vorfluter oder Kanalisation vermindert.

Hinter diesen Abgaben verbirgt sich aber keineswegs eine trübe Brühe, die all jene Ingredienzien in den Rhein schwemmt, die man aus dem saubergehaltenen eigenen Wasserkreislauf „herausdividiert“ hat. Neutralisations- und Kläranlagen sorgen vielmehr dafür, daß die zu guter Letzt in den Rhein gegebenen Abwässer sauberer sind als das Rheinwasser selbst.

Was tut man gegen Lärmentwicklung?

Auch auf diesem Gebiet werden erhebliche Anstrengungen unternommen – insbesondere dort, wo Industrieanlagen und Wohnsiedlungen aneinandergrenzen. So z. B. bei den starken Gebläseeinheiten der neuen Hochöfen in Hamborn und Ruhrort, für die wie überall strenge Schalldämpfungsaufgaben bestehen. Auch in Schmelgern mußten diese Anlagen auf einen Geräuschpegel gedämpft werden, der vom Straßenlärm weit übertroffen wird. Ebenso ist man im Bereich der Stahl- und Walzwerke bemüht, den unvermeidlichen Lärm einzudämmen. Hier setzen aber die Art der Produktion sowie die Weitläufigkeit der zum Teil viele hundert Meter langen Hallen mit großen Fenster- und Belüftungsflächen sowie Toranlagen einer hermetischen Abdämpfung enge Grenzen. Es liegt nun einmal ein nicht abzu-

stellender Unterschied darin, ob man Uhrwerke herstellt oder mit tonnenschweren Stahlteilen hantieren muß. Sie erzeugen bei einem unvermeidbaren Zusammenstoßen Töne, die denen des „Big Ben“ in London wohl an Klangschönheit, aber nicht an Lautstärke unterlegen sind.

Und was ist mit den Spänen?

Die Späne, die beim Hobeln fallen, können nicht alle wieder eingesetzt werden. Stahl ist an sich ein besonders umweltfreundlicher Werkstoff. Schrott wandert wieder in den Schmelzprozeß und wird erneut zu Stahl. Was aber ist mit den sonstigen Nebenprodukten? Da ist einmal die Schlacke, die bei der Roheisen- und Stahlerzeugung in großen Mengen anfällt. Sie eignet sich u. a. zum Straßenbau und zur Zementherstellung.

So wird ein gewichtiger Anteil der vom Großhochofen Schmelgern stammenden Schlacke in einem neuen Zementmahlwerk zu Hochofenzement verarbeitet.

Bei der Kokserzeugung fallen zwangsläufig Rohteer und Rohbenzol an. Sie werden an die chemische Industrie veräußert.

Der in den Kläranlagen abgeschiedene Schlamm ist wegen seines hohen Eisenge-

halts gut geeignet zum Wiedereinsatz in den Sinteranlagen, andere Rückstände werden von Metallhütten übernommen.

Trotz aller Anstrengungen zur weitgehenden Wiederverwendung verbleibt jedoch immer noch ein Rest an Abfallstoffen, der deponiert werden muß. Anerkennung hat hierbei die Halde Wehofen gefunden, bei der gleichzeitig deponiert und rekultiviert wird. Gestaltung und Begrünung sind so konzipiert, daß sich die Halde harmonisch in die Landschaft einfügt.

Alles in allem wird bei der ATH viel getan, gerade wegen der unvermeidbaren Belästigungen, die der Betrieb eines Hüttenwerkes in benachbarten Wohnsiedlungen mit sich bringt.

Viele Millionen DM sind bisher für den Umweltschutz ausgegeben worden. Seit Beginn der 60er Jahre wurden im Stahlbereich der Thyssen-Gruppe rund 600 Millionen DM speziell für Umweltschutz-Anlagen investiert. Mit erheblichen Beträgen schlägt zunehmend auch der laufende Unterhalt dieser Einrichtungen zu Buche.

Die ATH wird ihre Anstrengungen fortsetzen.

Sportbericht der Betriebs-Sport-Gemeinschaft 1962 Eisenbahn und Häfen

Abteilung Fußball

Wie wir schon in der letzten Ausgabe mitteilten, qualifizierte sich unsere I. Mannschaft mit dem Gewinn der Kreismeisterschaft für die Teilnahme an der Niederrheinmeisterschaft 1975 des BSVN. Alle Erwartungen wurden übertroffen – denn unsere Mannschaft ist auf dem besten Wege, das Finale zu erreichen.

Hier die bis jetzt ausgetragenen Spiele.

BSG Erven-Lucas-Bols Neuss – EH 0 : 5 (0 : 1)

Am Sonnabend, dem 31. Mai, 15.00 Uhr, begannen für EH die Spiele um den Niederrheinpokal in Neuss/Weissenberg. Auf der herrlichen Anlage an der Neusser-Wyhe starteten beide Mannschaften sehr nervös. Mit zunehmender Spielzeit kam ein schnelles und sportlich-faires Spiel zustande, in dem in der 32. Minute Millkuhn mit einem herrlichen Treffer die Führung und gleichzeitig den Pausenstand erzielte. Nach dem Wechsel sofort heftige Angriffe der Platzherren, denen die gut gestaffelte EH-Abwehr standhalten konnte. In der 53. Minute verschoß Jäschke I einen Strafstoß, der zur Resultatsverbesserung gut getan hätte. Was Jäschke I nicht gelang, machte Kaiser in der 56., 74. und 76. Minute mit einem „Hattrik“ wieder gut. Den Schlußstrich in dieser Begegnung zog in der 85. Minute nochmals Millkuhn mit einem Alleingang.

EH – BSG Kapal Wesel 3 : 2 (0 : 1)

Im zweiten Niederrheinspiel kam unsere I. Mannschaft zu einem glücklichen, aber nicht unverdienten Sieg. Die Zuschauer sahen vom Anpfiff an ein bissiges, kampfbetontes Spiel zweier noch unbesiegter Teams. Es wurde hart, aber immer im Rahmen der Fairneß um jeden Ball gekämpft. In der 27. Minute der erste Torschrei der Weselaner, als Schwerner nach einer Unachtsamkeit der EH-Abwehr die Führung erzielen konnte, was gleichzeitig Halbzeitstand war. Nach Wiederanpfiff sofort hefti-

ge Angriffe auf das EH-Tor und in der 51. Minute die 0 : 2 Führung für Wesel, wiederum von Schwerner erzielt. Eine fast aussichtslose Situation für unsere Elf, in der Kaiser in der 58. Minute sogar einen Strafstoß nicht verwandeln konnte. Statt ganz zu resignieren, besannen sich nun die EH-Spieler auf ihre spielerischen Qualitäten und setzten alles auf eine Karte. In der 66. Minute, nachdem Birker den Anschlußtreffer erzielte, waren die Eisenbahner nicht mehr zu halten. Drei Minuten vor Spielende konnte Jäschke II den vielumjubelten Ausgleich erzielen und das fast noch Unmögliche wurde eine Minute später Wahrheit. Der Spieler Kaiser machte seinen Fehler von der 58. Minute wieder gut, indem er das Siegtor schoß. Die Freude über diesen schwer erkämpften Sieg dauerte bis weit nach dem Spiel an.

BSG MCG Rhein-Armee Brueggen – EH 1 : 3 (0 : 3)

Zum dritten Spiel trat unsere Mannschaft am 27. 6. in Brueggen gegen die dort ansässige Elf der Brit. Rheinararmee an. In einer von Anfang an sehr guten – und fair geführten Begegnung gingen unsere Spieler sofort zur Sache und erzielten durch Wolff (7.), Klemiski (19.) und nochmals Wolff (27.) eine beruhigende 0 : 3 Pausenführung. In den zweiten 45 Minuten eine Überlegenheit der Platzherren, die mit ihren schnellen Außenstürmern die EH-Abwehr arg in Bedrängnis brachten. Dem überragenden Spieler Da Silva (Rheinararmee) war es vorbehalten, in der 51. Minute den einzigen Treffer für die aufopfernd kämpfenden Platzherren zu erzielen. Für unsere Mannschaft bedeutet dieser Sieg die Fahrkarte zur Endrunde.

Derzeitiger Tabellenstand:

1. BSG 1962 Eisenbahn und Häfen	3	3 0 0	11 : 3	6 : 0
2. BSG Edscha Remscheid	3	2 1 0	12 : 6	5 : 1
3. BSG Kapal Wesel	3	1 1 1	7 : 7	3 : 3
4. BSG Erven-Lucas-Bols Neuß	2	0 0 2	2 : 11	0 : 4
5. BSG MCG Rheinarmee Brueggen	3	0 0 3	3 : 8	0 : 6

Im letzten Spiel unserer Mannschaft gegen BSG Edscha Remscheid, am Sonnabend, dem 13. September 1975, 15.00 Uhr im Hamborn Stadtpark, genügt ein Unentschieden zum Einzug ins Finale am 18. Oktober 1975 in Mönchengladbach.

Wir bitten alle Fußballfreunde, unserer Mannschaft am 13. September durch ihr Erscheinen den Rücken zu stärken.

Abteilung Tischtennis

Die I. Mannschaft beteiligte sich am 24. Mai 1975 in Essen am Turnier um den Niederrheinpokal für Kreismeister. Die Auslosung brachte unsere Mannschaft in Gruppe 2 mit Wesel, Mülheim/Oberhausen und Essen zusammen.

Die Gruppenspiele:

Essen – EH	3 : 6
EH – Mülh./Obhs.	9 : 0
Wesel – EH	7 : 2

Danach belegte unsere Mannschaft den 2. Platz hinter Wesel und qualifizierte sich für das Spiel um den dritten Platz.

Als Gegner stand die spielstarke Mannschaft der SG Zoo Düsseldorf bereit. In dieser Auseinandersetzung unterlag unsere Mannschaft mit 9 : 2 und belegte in diesem stark besetzten Turnier einen beachtlichen 4. Platz.

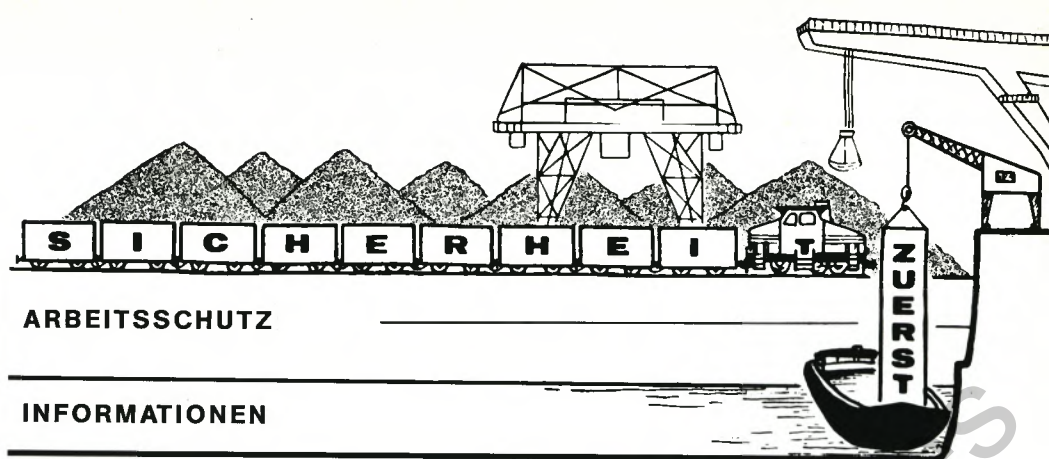
Beteiligt waren die Spieler Nattkamp, Künstler, Wirth, Marcinski, Ahrweiler und Glosemeier. Für diesen Achtungserfolg unseren Glückwunsch.

Abteilung Kegeln

Unsere neu gegründete Kegelabteilung kann noch Paare, die an diesem Sport Interesse haben, aufnehmen. Auskunft erteilt unser Geschäftsführer Eduard op de Hipt, Telefon (Werk) 6 72 74, (Post) 44 44 98.

E. Steinbacher

INFORMIEREN-
MOTIVIEREN



Kein guter Rat!

1975: „Mit Gurt und ohne Fahne“

Der Werbespruch „Mit Gurt und ohne Fahne“ soll die Verkehrsteilnehmer motivieren, im angelegten Sicherheitsgurt den „Lebensretter Nr. 1“ und im Alkohol am Steuer den „Sicherheitsfeind Nr. 1“ zu erkennen und selbst entsprechend zu handeln.

Sicherheitsfachleute und Unfallforscher in der ganzen Welt haben übereinstimmend festgestellt: Der angelegte Sicherheitsgurt rettet Menschenleben und schützt vor schweren Verletzungen.

Unfalluntersuchungen zeigten:

- Jeder zweite tödlich verunglückte Autofahrer könnte noch leben, wenn er sich angeschnallt hätte. Jährlich könnte der Sicherheitsgurt für 4 000 Mitmenschen zum „Lebensretter Nr. 1“ werden.
- Etwa 60 % der Schwerverletzten würden bei angelegtem Sicherheitsgurt schlimmstenfalls leicht verletzt.
- Allein 90 % der nach Autounfällen eintretenden Augenverletzungen könnten durch angelegte Sicherheitsgurte vermieden werden.

Sparen Sie Gurt und Kopfstütze – dann können Sie sich bald diesen neuen Wagen leisten.



Seit einem Jahr besteht eine Einbaupflicht für Sicherheitsgurte. Die Besitzer von Altwagen sind gut beraten, ihre Fahrzeuge mit Gurten nachzurüsten.

Im Zusammenhang mit Alkohol am Steuer finden jährlich 4 000 Verkehrsteilnehmer den Tod.

In Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsministerium wird der Deutsche Verkehrssicherheitsrat ein großes Aufklärungs- und Erziehungsprogramm durchführen, das nahezu 10 Millionen Deutsche Mark kosten wird.

Gewerbliche Berufsgenossenschaften:

34,1 % Unfälle; davon tödlich 50,9 %

Landwirtschaft:

42,4 % Unfälle; davon tödlich 64,9 %

Eigenunfallversicherung

42,6 % Unfälle; davon tödlich 28,7 %

1962 war jeder 4. Unfall ein Transportunfall.
1972 war jeder 3. Unfall ein Transportunfall.

Haben die Transportarbeiten zugenommen oder sind die statistischen Erhebungen besser geworden? Wie dem auch sei, in diesem Arbeitsbereich muß noch viel getan werden.

Der Handtransport erfordert Kraft. Schwächliche Menschen sollte man dafür nicht einsetzen.

Der Mensch wird bei dieser Tätigkeit oft mit einem Kran verglichen; man darf die menschliche Unzulänglichkeit nicht außer acht lassen. Ein Kran hat eine Überlastsicherung, die bei Überlastung des Hubwerkes ausschaltet und die zu schwere Last stehen läßt. Versagt die Sicherung einmal, kommt es zum Bruch in der Konstruktion.

Beim Menschen kann keine Sicherung eingeschaltet werden. Die Belastung des Körpers kann seine Tragfähigkeit überschreiten und zu bleibenden Schäden führen.

Der Mensch als Hebezeug

Zum innerbetrieblichen Transport gehört auch die Arbeit mit „Transportmaschinen“ wie z. B. Gabelstapler, Dieselkarren, Stapelgeräte, Bandförderer und Krananlagen.

Voraussetzung ist hier, wie für alle Maschinen, die einwandfreie Konstruktion und richtige Bedienung. Nach Reinigungsarbeiten und Reparaturen müssen die Schutzvorrichtungen wieder angebracht werden.

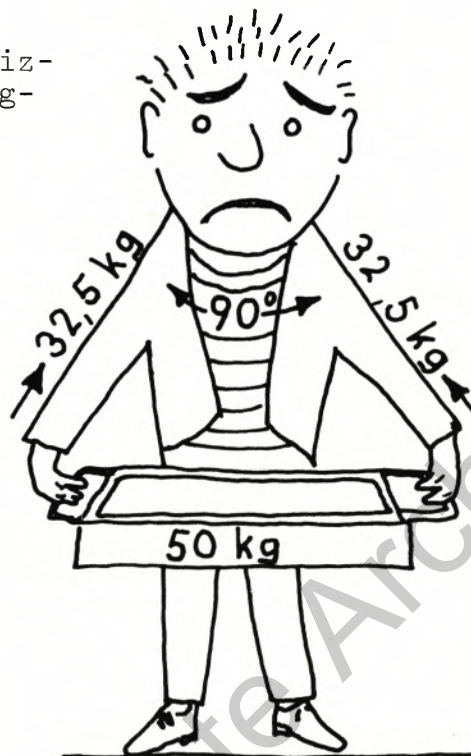
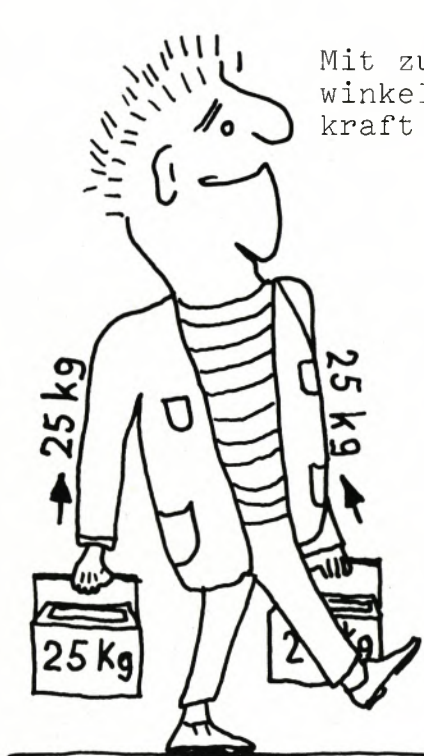
Wichtig ist die gute Zusammenarbeit zwischen Kranführer und Anschläger. Der Anschläger hat eine große Verantwortung.

Innerbetrieblicher Transport und Verkehr

Für den innerbetrieblichen Transport und Verkehr wird im Handel, Handwerk, in der Landwirtschaft und in den Fabrikbetrieben ein nicht unerheblicher Teil der Arbeitskräfte eingesetzt. Es liegt aus diesem Grund nahe, daß dort, wo viele Menschen arbeiten, auch entsprechend viele Unfälle verursacht wer-

den. Die Statistik weist aus, daß sich bei Verkehrs- und Transportvorgängen 34 % aller Unfälle ereignen. Der Anteil der tödlichen Unfälle liegt bei 51 %.

Wenn man die Unfälle nach Wirtschaftszweigen differenziert, ergibt sich folgendes Bild:



Er muß die Tragfähigkeit der Seile, Ketten und Anschlagmittel kennen. Oft wird hierbei die Abhängigkeit vom Anschlagwinkel übersehen (wie beim Handtransport).

Weiterhin gehört zum weiten Bereich des innerbetrieblichen Transportes auch das Bewegen von Lasten auf Schienenwagen, wobei zwischen normalspuriger Eisenbahn und Materialbahnen unterschieden wird.

Über Gefahren bei diesen Arbeiten wurde häufig an dieser Stelle berichtet, so daß wir bei diesem allgemeinen Überblick darauf verzichten können.

H. Kiel

Leserkritik: Ist der AzBV doch nicht problemlos?

Zum Artikel „Der AzBV“ (Ausgabe 2/75) schreibt uns Leser H. W. Hildebrandt:

Meines Erachtens ist es lobenswert, wenn unsere Werkzeitschrift durch Beiträge der Leser mitgestaltet wird. Ihr Informationswert gewinnt, wenn dabei Arbeitsplätze, Berufe, Vorgänge, Geschehnisse usw. vorgestellt und erläutert werden. Dadurch erhalten viele Leser Einblick in Dinge, wozu sie sonst keine Gelegenheit haben. Dieser Information wird auch mit dem Artikel „Der AzBV“ gedient. Kein Beitrag in der Werkzeitschrift kann aber meines Erachtens den Anspruch erheben, kritiklos hingenommen werden zu müssen. Besonders wenn er dazu soviel Anlaß gibt wie „Der AzBV“.

Diesen Anhang zu den Betriebsvorschriften zu erstellen ist bestimmt ein erkleckliches Stück Arbeit. Rühmlich ist es aber bestimmt nicht, daß er nach nicht einmal zwei Jahren immer wieder neu erstellt werden muß und die Betriebsvorschrift um 131 Seiten übertrifft. Damit ist doch gesagt, daß die Ausnahmen, die einer besonderen Erläuterung bedürfen, gegenüber den Grundsätzen der Betriebsvorschrift überwiegen. Das mag wegen der Vielfältigkeit unseres Eisenbahn-

betriebes sogar nötig sein. Dann verstehe ich aber nicht, daß man im AzBV Handhabungen aufnimmt, die überall gleich zu machen sind. Es steht nämlich im Artikel, daß es nicht angeht, daß ein Ruhrorter Rangierer einen abgestellten Wagen anders sichert als sein Kollege in Sterkrade. Diese Grundsätze sind doch durch die Betriebsvorschrift geregelt und bedürfen nicht der Regelung durch den AzBV. Der Verfasser weist darauf hin, daß der Wortlaut, die Begriffe, die Fachausdrücke usw., vor der Veröffentlichung zum „soundsovielten“ Male geprüft worden sind. Wie kann es dann vorkommen, daß im AzBV Bezeichnungen wie „Stellwerk Meiderich unten“, „Stellwerk Meiderich oben“ (Seite gelb 11) aufgeführt werden; um welche zwei Stellwerke handelt es sich da? Noch ein Punkt im AzBV ist mir unverständlich. Auf der Seite rosa 21 steht: „Im Gleisabschnitt 22 II zwischen den Weichen 3 und 8 dürfen keine Wagen ohne abgekuppeltes Triebfahrzeug aufgestellt werden...“ Derjenige, der den AzBV zum „soundsovielten“ Male durchgesehen hat, möge diesen Satz erklären. Da taucht die Frage auf, wie ist das ins Türkische übersetzt worden? Wie dem Artikel auch zu entnehmen ist, dient der AzBV auch der

eindeutigen Anwendung von Begriffen. So wird dort gesagt, daß die Begriffe „Bahnübergang“ und „Überweg“ oft verwechselt werden. Diese Begriffe werden aber weder in der Betriebsvorschrift noch im AzBV erklärt (EH-Definition: Bahnübergänge sind höhengleiche Kreuzungen zwischen Schiene und Straße außerhalb des Werksbereichs, Überwege solche innerhalb des Werkes).

Auch ist es bei aller Prüfung nicht aufgefallen, daß die in der BV und im AzBV verwendeten Begriffe nicht immer identisch sind. So wird auf der Seite 77 der BV gesagt, daß am Schluß einer Fahreinheit das Signal Fz 1 c zu führen ist, gemäß AzBV Seite gelb 11 ist es aber am Schluß der Fahrten anzubringen.

Man möge mir jetzt wegen meiner Zeilen nicht „Besserwisserei“ unterstellen. Ich hätte mich nicht zum Artikel geäußert, wenn darin nicht der Anhang zur Betriebsvorschrift als ein auf Inhalt, Rechtschreibung und Sachlichkeit geprüftes Werk dargestellt worden wäre. Im übrigen gratuliere ich den Bearbeitern des AzBV zu ihrer krisenfesten Daueraufgabe.

H. W. Hildebrandt

Bundespost zeigt Lokomotiven

Die Deutsche Bundesbahn wird voraussichtlich 1976 ihre letzten Dampflokomotiven aus dem Betrieb nehmen. Moderne Diesel- und elektrische Triebfahrzeuge prägen dann das Bild der heutigen und künftigen Eisenbahnen in der Bundesrepublik. Jenem Hauch von Romantik, den die Dampflokzeit bewahrt hatte, dürften dann vor allem die Eisenbahnfreunde nachtrauern.

Eine über 140 Jahre dauernde Ära im Eisenbahnwesen Deutschlands geht damit zu Ende, ein Anlaß zu besonderer Würdigung. So hat die Deutsche Bundespost zwei Briefmarkensonderserien herausgebracht, die durch Wiedergabe der markantesten Dampflokomotiven und moderner Diesel- und elektrischer Triebfahrzeuge dieses Ereignis dokumentieren. Es sind dieses die beiden Jugendmarkenserien 1975. Sie bestehen jeweils aus vier Werten und tragen die Beschriftung „Deutsche Bundespost Berlin Jugendmarke“ und „Deutsche Bundespost Jugendmarke“.

Die Jugendmarken Berlin zeigen ausschließlich Dampflokomotiven aus den Baureihen, denen einstmalig besondere Bedeutung zukam. In einzelnen handelt es sich um

- die erste von Henschel gebaute Lokomotive „Drache“ aus dem Jahre 1848. Der Wert der Marke beträgt 30 Pf + 15 Pf Zuschlag.

Bei Henschel hatte die Lok die Fabrik-Nr. 1. Die zu den ersten deutschen Dampflok zählende Lokomotive entwickelte bei einem Gewicht von 26 Tonnen eine Stundengeschwindigkeit von 30 km. Der damalige Verkaufspreis betrug 15686 Thaler.

So richtig „schön alt“ sieht auch die Lok der 40-Pfennig-Marke aus (Wert 40 + 20 Pf). Es handelt sich um eine Dampflok der Baureihe 8970 bis 75. Sie wird als ein „Star unter den Dampflokomotiven“ bezeichnet, wurde zunächst bei der ehemaligen Preußischen Staatsbahn und später bei allen Reichsbahndirektionen eingesetzt, weil sie sich am besten für den leichten Rangierdienst eignete. Seit den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts sind davon insgesamt 1550 Stück gebaut worden, 409 bei Henschel. Einer der letzten Veteranen steht seit 1964 auf einem Berliner Spielplatz. Die wohl letzte betriebsfähige Lok entstand ebenfalls bei Henschel unter der Betriebs-Nr. 10037. Sie steht noch

heute als Lok des Oldtimerzuges „Hessen-Courier“ im Raum Marburg-Kassel im Einsatz.

- Die letzte aus dem Dienst scheidende Dampflokomotive dürfte der Reihe 050 angehören. Sie beschließt also das Zeitalter der Dampflok bei der DB. Vielseitig verwendbar wurde und wird diese Lokreihe vor allem im Güterzugdienst eingesetzt. In den Jahren 1938 – 1943 lieferte die Industrie über 3000 Lokomotiven dieses Typs. Die Lok entwickelte 1625 PS, wog 87 Tonnen und erreichte 80 km/h. (Wert der Marke 50 + 20 Pf).

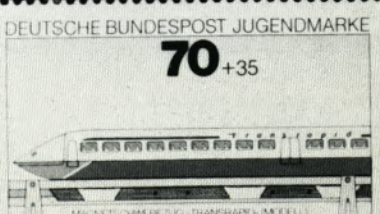
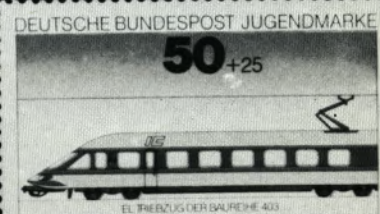
Die Entwicklung der Dampflokomotive fand mit den beiden 1958 von Krupp gebauten Lok 10001 und 10002 ihren Abschluß. Sie erreichten 140 km/h Höchstgeschwindigkeit und waren stromlinienverkleidet. Da sich die Einsatzmöglichkeit für die beiden Einzelgänger immer mehr verringerte, wurde sie bereits nach 10 Jahren ausgemustert (Wert 70 + 35 Pf).

Modernere Lokomotiven zeigt der zweite Satz, der in der Bundesrepublik herausgekommen ist. Auf der 30-Pfennig-Marke ist eine Diesellok der Baureihe 218 abgebildet. Bei einem Gewicht von 78,5 Tonnen leistete sie 2500 PS und brachte es auf 140 km/h. Auf der 40-Pfennig-Marke ist die elektrische Lokomotive der Baureihe 103 zu erkennen. Sie wurde vom Henschel-Lokomotivbau und der Siemens AG für TEE- und Intercity-Züge entwickelt. Ihre Höchstgeschwindigkeit liegt zwischen 200 und 250 Stundenkilometern.

Die 50-Pfennig-Marke zeigt einen modernen elektrischen Schnelltriebzug, bei dem alle 16 Achsen angetrieben werden. Er erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 200 Kilometer, ist 109 Meter lang und bietet 183 Reisenden Platz.

In die Zukunft weist das Modell des „Transrapid“ (Wert der Marke 70 + 35 Pf). Mit dessen Entwicklung wurde 1968 begonnen. Er wird elektromagnetisch getragen und geführt und schwebt in 15 Millimeter Höhe über der Fahrbahn. Der Antrieb erfolgt elektromagnetisch durch lineare Induktionsmotoren. Man rechnet mit Geschwindigkeiten von 350 km/h.

Die Sondermarken sind bis zum 30. 9. 1975 an den Postschaltern erhältlich. Die mit den Marken erhobenen Zuschläge zwischen 15 und 35 Pf kommen der Jugendarbeit zugute.



Unsere Jubilare

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Johannes Wöstefeld
Gruppenführer, Org.,
eingetreten: 11. 9. 1950

Karl Steinbrink
Rangieraufseher, EN
eingetreten: 11. 9. 1950

Helmut Gierke
Lokführer, BM-S
eingetreten: 12. 9. 1950

Heinz Herfurth
Rangiermeister, EN
eingetreten: 12. 9. 1950

Heinz Hahn
Weichenwärter, ES
eingetreten: 12. 9. 1950

Hans Maserke
Lokführer, BM
eingetreten: 13. 9. 1950

Günter Mellinghof
Wagenschmied, EWH
eingetreten: 13. 9. 1950

Erich Fuchs
Kolonnenführer, BauO-N
eingetreten: 13. 9. 1950

Paul-Heinz Kumpf
Schlosser, EWH
eingetreten: 13. 9. 1950

Werner Tschirner
Kolonnenführer, EWH
eingetreten: 13. 9. 1950

Herbert Schmiga
Rangierer, EN
eingetreten: 14. 9. 1950

Wilhelm Wolsky
Kolonnenführer, EWH
eingetreten: 14. 9. 1950

Karl-Heinz Paske
Vorarbeiter, HS
eingetreten: 14. 9. 1950

Heinz Roth
Rangiermeister, ES
eingetreten: 14. 9. 1950

Franz Krinn
Vorarbeiter, HS
eingetreten: 14. 9. 1950

Georg Radyszewski
Arbeitsermittler, AV
eingetreten: 15. 9. 1950

Rudolf Drescher
Kolonnenführer, EWH
eingetreten: 18. 9. 1950

Heinrich Möller
Schuppenarbeiter, BM-N
eingetreten: 19. 9. 1950

Heinrich Schullenberg
Lokführer, BM
eingetreten: 22. 9. 1950

Heinz Bauhaus
Rottenmeister, Bau
eingetreten: 23. 9. 1950

Theo Höffner
Kolonnenführer, EWH
eingetreten: 23. 9. 1950

Walter Jasinski
Schlosser, EWH
eingetreten: 23. 9. 1950

Paul Fischer
El.-Schweißer, EWH
eingetreten: 25. 9. 1950

Matthias Buschulz
Gruppenführer, EWH
eingetreten: 27. 9. 1950

Werner Flegel
Lokführer, BM
eingetreten: 27. 9. 1950

Bernhard Wibbe
Meister, Fahrleitungsmeisterei
eingetreten: 28. 9. 1950

Oskar Schmidtke
Lokführer, BM
eingetreten: 30. 9. 1950

Werner Neumann
Hafenmeister, HS
eingetreten: 2. 10. 1950

Heinz Mülleneisen
Abteilungs-Vorsteher, V
eingetreten: 2. 10. 1950

Heinz Steyer
Kranführer, HS
eingetreten: 2. 10. 1950

Günter Borsutzki
Weichenwärter, EN
eingetreten: 3. 10. 1950

Otto Kuschmann
Hafenvorarbeiter, HS
eingetreten: 3. 10. 1950

Paul Ruhnke
Oberkranführer, HS
eingetreten: 4. 10. 1950

Helmut Müssiger
Rottenmeister, Bau
eingetreten: 5. 10. 1950

Wolfgang Frickel
Rangiermeister, EN
eingetreten: 5. 10. 1950

Gerhard Sapendowski
Kranführer, HS
eingetreten: 9. 10. 1950

Franz Rauch
Rangiermeister, EN
eingetreten: 10. 10. 1950

Friedrich Ettwig
Kranführer, HS
eingetreten: 16. 10. 1950

Karl Falczewski
Lokführer, BM
eingetreten: 17. 10. 1950

Walter Weirather
Weichenwärter, EN
eingetreten: 21. 10. 1950

Eduard Stadtfeld
Betriebs-Assistent, ES
eingetreten: 24. 10. 1950

Johannes Ganser
Betriebs-Assistent, ES
eingetreten: 24. 10. 1950

Eduard op de Hipt
Weichenwärter, ES
eingetreten: 25. 10. 1950

Werner Kaldewey
Schreiner, EWH
eingetreten: 26. 10. 1950

Heinz Schweer
Vermessungs-Ingenieur, Bau
eingetreten: 1. 11. 1950

Helmut Kohnke
Rangierer, ES
eingetreten: 5. 11. 1950

Kurt Eitner
Anstreicher, EWH
eingetreten: 7. 11. 1950

Walter Seyfarth
Lokführer, BM
eingetreten: 9. 11. 1950

Ulrich Winter
Hafenvorarbeiter, HS
eingetreten: 11. 11. 1950

Erwin Börner
techn. Angestellter, AV
eingetreten: 13. 11. 1950

Wilhelm Feldkamp
Kolonnenführer, EWH
eingetreten: 20. 11. 1950

Arnold Lenhard
Rangiermeister, EN
eingetreten: 23. 11. 1950



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



Familiennachrichten

Geburtstag:

Hubert Diesch, früher Schreiner geb.: 9. 12. 1878 (97 Jahre) wohnhaft: 7943 Ertingen, Georgstr. 5	Paul Gierszewski, früher Streckenwärter geb.: 27. 9. 1895 (80 Jahre) wohnhaft: 41 Duisburg 11, Overbruckstr. 26	Hermann Lindner, früher Stellwerkswärter geb.: 3. 11. 1895 (80 Jahre) wohnhaft: 41 Duisburg 12, Stickerskamp 4
Michael Wlasny, früher Schlosser geb.: 20. 9. 1890 (85 Jahre) wohnhaft: 41 Duisburg 11, Wolfstr. 32	Nikolaus Arens, früher Hilfshandwerker geb.: 10. 10. 1895 (80 Jahre) wohnhaft: 41 Duisburg 11, Wehofer Str. 97	Albert Schönborn, früher Abt.-Vorsteher geb.: 16. 11. 1895 (80 Jahre) wohnhaft: 41 Duisburg 11, Gehrstr. 14
Wilhelm Fronzek, früher Schweißer geb.: 11. 12. 1890 (85 Jahre) wohnhaft: 41 Duisburg 11, Otto-Hahn-Str. 36		

Goldene Hochzeit:

Felix Buschta, früher Vorarbeiter geb.: 19. 7. 1903 verh.: 25. 9. 1925 wohnhaft: 41 Duisburg 11, Wehofer Str. 53	Johann Kager, früher Gleiswerker geb.: 22. 7. 1901 verh.: 10. 10. 1925 wohnhaft: 422 Dinslaken, Wielandstr. 17	Karl Ebert, früher Weichenwärter geb.: 7. 10. 1903 verh.: 24. 10. 1925 wohnhaft: 41 Duisburg 74, Auf dem Driesch 1
Aegidius Schürken, früher Pförtner geb.: 28. 12. 1903 verh.: 1. 10. 1925 wohnhaft: 41 Duisburg 11, Sterkrader Str. 146	Karl Brandenburger, früher kfm. Angestellter geb.: 25. 2. 1903 verh.: 23. 10. 1925 wohnhaft: 42 Oberhausen-Holtten, Bruchsteg 47	Willi Sperlich, früher Kolonnenführer geb.: 28. 6. 1901 verh.: 24. 10. 1925 wohnhaft: 41 Duisburg 11, Kaiser-Friedrich-Str. 248
Hermann Ballmann, früher Betriebsmonteur geb.: 26. 7. 1901 verh.: 9. 10. 1925 wohnhaft: 41 Duisburg 11, Dahlstr. 56a		

Todesfälle:

Karl Lauermann, Pensionär früher Schlosser geb.: 23. 3. 1901 gest.: 10. 2. 1975	Mustafa Aydogdu, Rangierer, EN geb.: 3. 4. 1950 gest.: 22. 4. 1975	Heinrich Blettgen, Pensionär früher Bezirksvorsteher geb.: 30. 11. 1888 gest.: 1. 6. 1975
Heinrich Wichtrup, Pensionär früher Schlosser geb.: 28. 2. 1902 gest.: 23. 3. 1975	Matthias van de Loo, El.-Schweißer, EWH geb.: 1. 3. 1920 gest.: 25. 4. 1975	Ferdinand Walther, Pensionär früher Rangiermeister geb.: 5. 5. 1901 gest.: 3. 6. 1975
Paul Treffner, Pensionär früher Rangiermeister geb.: 1. 3. 1900 gest.: 28. 3. 1975	Johann Grochowski, Maschinen-Schlosser, EWH geb.: 25. 5. 1912 gest.: 7. 5. 1975	Georg Kreischer, Pensionär früher Weichenwärter geb.: 28. 8. 1899 gest.: 8. 6. 1975
Franz Deuter, Pensionär früher Streckenwärter geb.: 18. 10. 1900 gest.: 7. 4. 1975	Paul Münzer, Pensionär früher Rangiermeister geb.: 25. 9. 1896 gest.: 10. 5. 1975	Franz Heuberg, Pensionär früher Handlungsbevollmächtigter geb.: 17. 9. 1906 gest.: 14. 6. 1975
Karl Ludwig, Pensionär früher Fahrmeister geb.: 29. 4. 1888 gest.: 7. 4. 1975	Karl Treffner, Pensionär früher techn. Hilfskraft geb.: 14. 11. 1907 gest.: 17. 5. 1975	Helmuth Marschall, Pensionär früher Betriebs-Assistent geb.: 4. 11. 1908 gest.: 17. 6. 1975
Theodor Bombis, Hafenarbeiter, HS geb.: 1. 12. 1920 gest.: 12. 4. 1975	Friedrich Mielisch, Pensionär früher Rangierer geb.: 9. 7. 1902 gest.: 19. 5. 1975	Wilhelm Schürmann, Pensionär früher Streckenwärter geb.: 5. 11. 1897 gest.: 23. 6. 1975
Herbert Nowara, Pensionär früher Hafenvorarbeiter geb.: 3. 2. 1910 gest.: 19. 4. 1975	Johann Peters, Pensionär früher Weichenwärter geb.: 27. 5. 1903 gest.: 20. 5. 1975	Johann Heid, Pensionär früher Lokführer geb.: 22. 10. 1882 gest.: 27. 6. 1975

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen

40 Jahre im Dienst ist:

Erich Halacz, Mannschaftsraumwärter
am 16. 9. 1975

Auf eine 25-jährige Tätigkeit blicken zurück:

Günter Koesling, Eisenbahnwerkstatt
am 1. 10. 1975

Theodor Pukropp, Lagerwirtschaft
am 23. 10. 1975

Johann Goertz, Lagerwirtschaft
am 27. 10. 1975

Alfred Hubert, Eisenbahnbetrieb
am 17. 10. 1975

Alfons Berger, Eisenbahnbetrieb
am 24. 10. 1975

Todesfall:

Günter Alms, Betriebs-Assistent
Eisenbahnwerkstatt
geb.: 5. 7. 1930
gest.: 3. 5. 1975

Besetzung der Betriebsratsausschüsse

Der im April dieses Jahres neu gewählte Betriebsrat des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen hat inzwischen folgende Ausschüsse gebildet und besetzt:

Wirtschaftsausschuß

Jürgen Grafen
Friedrich Fuhrmann
Hans-Jürgen Schüring

Lohnausschuß

Walter Dyja
Heinrich Großmann
Konrad Pyta
Heinrich Palm
Rudolf Meixner
Walter Fuchs
Walter Fischer

Angestelltenausschuß

Friedrich Fuhrmann
Jürgen Grafen
Theodor Lehnertz

Wohnungsausschuß

Christel Ströter
Erdogan Akkemik
Rolf Ruhrmann

Sicherheitsausschuß

Friedrich Fuhrmann
Konrad Pyta
Horst Cierpke
Walter Fischer
Theodor Lehnertz
Manfred Ipach
Walter Fuchs
Rolf Ruhrmann
Heinz Herhammer

Ausschuß für das Vorschlagswesen

Karl-Heinz Diercks
Heinrich Palm
Manfred Ipach

Paritätische Kommission

Karl-Heinz Diercks
Heinrich Großmann
(Walter Dyja)
(Heinrich Palm)

Sozial- und Ausländerausschuß

Konrad Pyta
Horst Cierpke
Walter Fischer
Erdogan Akkemik
Manfred Ipach
Heinz Herhammer
Walter Fuchs

Rangierschädenausschuß

Hans-Jürgen Schüring
Manfred Keilau
Heinrich Schäfer

Jugend- und Ausbildungsausschuß

Horst Cierpke
Theodor Lehnertz
Hans-Jürgen Schüring
Herbert Gailus
Wolfgang Berner

Emscherschnellweg — eine leistungsfähige Straßenverbindung

Die Bundesautobahn A 42 „Emscherschnellweg“ soll der Entlastung der beiden parallel durch das Ruhrgebiet verlaufenden Schnell-

straßen Bundesautobahn A 2 Oberhausen – Hannover und der autobahnmäßig ausgebauten B 1/B 60 „Ruhrschnellweg“ dienen.

Nach jahrelanger Vorarbeit und Planung nimmt der Emscherschnellweg auch im Raum Duisburg-Hamborn bauliche Gestalt



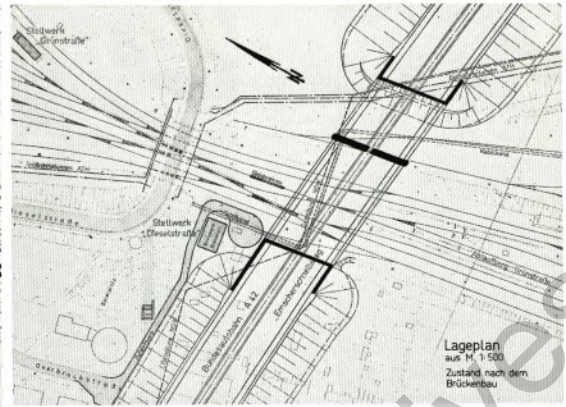
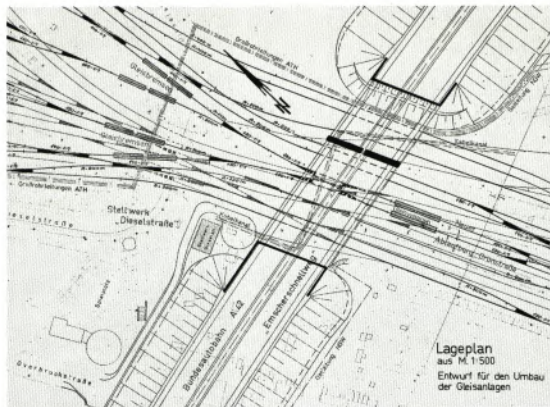
an. Wie aus dem Übersichtsplan ersichtlich, ergeben sich hier einige Kreuzungsstellen mit den Werksbahnanlagen des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen.

Etwa nach den Sommerferien wird der Emscherschnellweg von Herne kommend über Wanne-Eickel – Gelsenkirchen – E-

Altenessen – OB-Osterfeld bis DU-Neumühl durchgehend befahrbar sein. Gegen Ende dieses Jahres ist der Anschluß an die Nord-Süd-Straße gefunden. Der Weiterbau bis Duisburg-Beeck wird zügig vorangetrieben und etwa 1977 fertiggestellt sein. Eine Überquerung des Rheinstroms ist baulich aufwendig, und vor 1985 kann mit einem An-

schluß an das linksrheinische Ufer nicht gerechnet werden.

Bereits 1968 lagen die ersten Straßenbauentwürfe vor, und nach lang andauernden Verhandlungen wurde die jetzt zur Verwirklichung vorgesehene Lösung gefunden. Die Vorarbeiten bis zur Bauausführung sind auf-



wendig und zeitraubend, da unendlich viele Details beachtet werden müssen. Als eines von vielen Beispielen sei hier die Überführung unserer Werksbahnanlagen „Bf. Grünstraße“ in Höhe der Dieselstraße angeführt.

Das wesentliche Problem bei Bauvorhaben dieser Größenordnung ist neben der Erhaltung bzw. dem Ersatz vorhandener Bauwerke und industrieller Anlagen die Berücksichtigung zukünftiger Vorhaben. Dabei muß überlegt werden, in welchem Umfang Veränderungen eintreten und in welchen Größenordnungen sie erforderlich sind.

Das in diesem Bereich stehende Eisenbahndienstgebäude „Stellwerk Dieselstraße“ muß auch nach dem Bau des Brückenzuges und der Straßendämme in seiner Funktionsfähigkeit unbehindert bleiben.

In erster Linie muß für den Bremsenwärter der freie Überblick über die von ihm bedienten Betriebsanlagen gewährleistet sein. Diese Forderung bestimmte die Höhenlage der Unterkante der Brückenkonstruktion.

Außerdem ist die freie Zufahrt für Dienstfahrzeuge zu erhalten.

Das Stellwerk Grünstraße wird, wie bekannt, wegen seines schlechten Erhaltungszustandes sowie im Interesse einer Verbesserung der Arbeitssicherheit der Bediensteten in das Dienstgebäude Dieselstraße verlegt. Hieraus resultiert die Forderung, daß die Stellwerkswärter auch von ihrem zukünftigen Standort ihren Betriebsbereich einsehen können. Entgegen ursprünglichen Planungen wurde daher das westliche Brückenwiderlager um ca. 10 m zurückgenommen.

Der Bf. Grünstraße ist ein zentraler Punkt im Werksbahnnetz und wird auch zukünftig stark belastet sein. Seine baulichen Anlagen wurden im Laufe der Jahrzehnte stetig den anfallenden Rangieraufgaben angepaßt. Sollten zukünftig weitere Rangieraufgaben in dem Bahnhof abzuwickeln sein, wird ggf. eine Steigerung der Bahnhofsfähigkeit durch Umbaumaßnahmen erforderlich.

Dabei wären auch die durch bergbauliche Einwirkung bedingten Senkungen auszugleichen, die für die Betriebsführung gegenwärtig eine erhebliche Behinderung bedeuten.

Brückenöffnung, Stellung der Widerlager und Anordnung der Mittelpfeiler wurden maßgeblich dadurch bestimmt, daß ein solcher in absehbarer Zukunft voraussichtlich notwendig werdender Bahnhofsumbau möglich bleibt.

Neben diesen geschilderten EH-Belangen, die bei der Gestaltung des Brückenbauwerks zu berücksichtigen waren, darf nicht übersehen werden, daß auch unsere Gesellschafter und die Niederrheinischen Gas- und Wasserwerke im Baubereich einen Großteil ihrer Versorgungs- und Fernspreitleitungen liegen haben, die an Ort und Stelle erhalten, bzw. verlegt werden müssen. Die obenstehenden Bilder zeigen den Entwurf für das Überführungsbauwerk über den Bf. Grünstraße. Über seine Fertigstellung wird an dieser Stelle sicher noch berichtet werden.

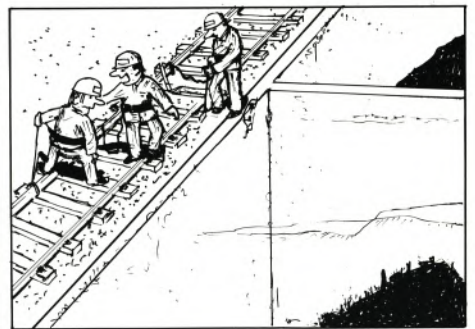
Börger



Ein Mann, er fühlt sich eingeengt, Wenn er an straffer Leine hängt.



Und oftmals protestiert er laut, Weil er die Sache nicht durchschaut.



Hier jedoch, an dieser Stelle, Begreift er meistens blitzesschnelle.



Er stellt sich vor, was dann passiert, Wenn man nicht sicher angeschnürt.

