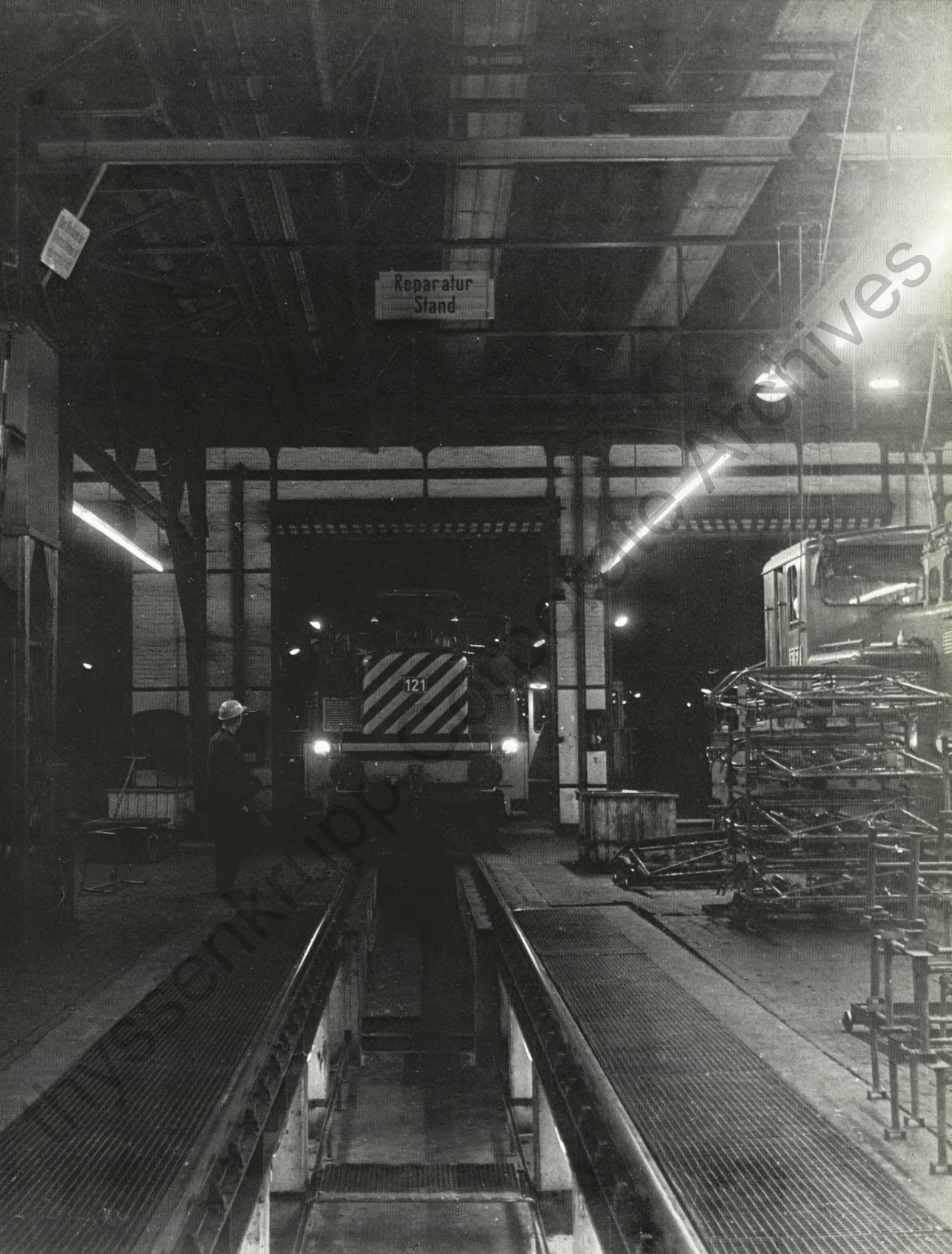




Aus dem Inhalt

Kurznachrichten	2
Zum bevorstehenden Jahreswechsel	3
Wir sind „im Bilde“	3
Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen	4
Automatische Kupplung erneut verzögert	6
Wichtige Mitteilung der Betriebskrankenkasse	6
Vor 100 Jahren wurde Fritz Thyssen geboren	7
Gute Ideen wurden belohnt	8
Hochofenwerk Hüttenbetrieb schickte umgebauten Hochofen „auf die Reise“	11
Thyssen Niederrhein verarbeitet jede dritte Tonne Thyssenstahl	12
Ein Gebot der Selbsterhaltung:	
Vorsicht beim Betreten von Eisenbahnanlagen	13
Auch am Personalwesen geht der Fortschritt nicht vorbei	14
EW H zeigt sich umweltschutzbewußt	17
Unachtsamkeit kostet Geld	18
Neue Kennzeichnung für Sicherheitsbeauftragte des Gemeinschaftsbetriebes	19
Ausflug des Eisenbahn-Vereins war wieder ein voller Erfolg	19
Unsere Jubilare	20
Familiennachrichten	21
Unsere Leserzuschrift: Betrachtungen zum Thema Sicherheit	21
Brücken-Demontage im Eiltempo	22
EH-Mitteilungen	22
Kurioses von der Schiene	23
Arbeite sicher!	23

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-Straße 15.

Druck: Michael Schiffer KG, Rheinberg

Aufnahmen: EH: Betriebsmaschinenendienst,
Fuchs, Kiel, Kl.-Hartlage,
Still, Wiesner

ATH: Lang, Metzger, Meyer,
Archivfoto

Sonstige: DB-Pressdienst

Titelbild: Im Lokschuppen Bruckhausen gibt es keinen Stillstand.

Rückseite: Bergsee im Hochschwarzwald.



KURZNACHRICHTEN

Die deutsche Stahlindustrie werde 1973 das Produktionsergebnis des bisher besten Jahres 1969 in Höhe von 45,3 Mill. t Rohstahl übertreffen und voraussichtlich nahezu 50 Mill. t erreichen, erklärte Dr. Herbert W. Köhler, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Wirtschaftsvereinigung Eisen und Stahlindustrie, vor der Presse in Hannover. Die sich belebende Konjunktur verdecke aber die Nachteile der währungs-politischen Ungewißheit und die Probleme bei der Kohleversorgung. Deswegen werden trotz der erhöhten Nachfrage und der gestiegenen Erlöse die Erträge der Stahlunternehmen nicht ausreichen, um die Verluste der beiden vergangenen Jahre abzudecken und den bei ihren ausländischen Konkurrenten eingetretenen Investitionsvorsprung aufzuholen.

Neuer Chef der Ruhrkohle-AG wird am 1. Dezember 1973 Dr. Bund, der seit 1966 Vorsitzender des Vorstandes der Steag AG ist. Dr. Bund tritt die Nachfolge von Dr. Kuhnke an.

Einen gewaltigen Energiebedarf bei vergleichsweise geringen Rohstoffreserven hat die Europäische Gemeinschaft. – Der Bedarf wächst, und die Einfuhr wächst zwangsläufig mit. 1980 wird die Gemeinschaft der neun Partnerländer rund zwei Drittel ihres Energiebedarfs importieren müssen. Nennenswerte Reserven an Energieträgern im Boden der EG bietet nur die Steinkohle. Der größte Teil davon liegt in den Steinkohlenrevieren der Bundesrepublik.

Einen Bundeszuschuß in Höhe von bis zu 15,7 Millionen Mark hat das Bundesministerium für Bildung und Wissenschaft für die Durchführung des Forschungsvorhabens „Erforschung der Grenzen des Rad-Schiene-Systems“ bewilligt. An diesem Forschungsvorhaben beteiligen sich vier Industrieunternehmen, das Institut für Bau von Landverkehrswegen der TU München und die Deutsche Bundesbahn; die Gesamtfederführung hat die Fried. Krupp GmbH in Essen übernommen. Ziel dieses Vorhabens ist es, in einer 1. Phase die Auslegungskriterien für Fahrbahn und Versuchsfahrzeug aus den im Geschwindigkeitsbereich geltenden Gesetzmäßigkeiten abzuleiten. Die in einer 2. Phase zu entwickelnden Rad-Schiene-Versuchsträger Fahrbahn und Fahrzeug sollen auf der geplanten Versuchsanlage für Verkehrstechniken im Donauried zwischen Dillingen und Wertingen erprobt werden, wo auch für neue Verkehrstechniken eine große Teststrecke angelegt werden soll. Es ist vorgesehen, im ersten Bauabschnitt je eine etwa 13 Kilometer lange, für hohe Geschwindigkeiten geeignete Versuchsstrecke für Rad-Schiene- und neue Techniken zu erstellen. Ende 1974 soll der erste Bauabschnitt abgeschlossen sein.

Ihre letzte Dampflokomotive will die Bundesbahn in spätestens drei Jahren auf das Abstellgleis fahren lassen. Schon in Kürze wird sich der Bestand an diesen Lokomotiven, der im Jahre 1954, dem Beginn des Strukturwandels im Zugförderungsdienst – Ersatz der Dampflokomotive durch elektrische und Dieseltriebfahrzeuge – bei rd. 12 000 lag, zum erstenmal auf unter 1000 vermindern.

Zum bevorstehenden Jahreswechsel

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter!

Ein für uns alle arbeitsreiches Jahr neigt sich seinem Ende zu. Wir nehmen das zum Anlaß, Ihnen für Ihren Arbeitseinsatz und Ihre Leistungen, die für unser Unternehmen eine der wichtigsten Voraussetzungen zur Bewältigung der uns gestellten Aufgaben waren, herzlich zu danken. Die zurückliegenden Monate sind durch eine Aufwärtsentwicklung, aber auch durch eine empfindliche Steigerung der absoluten Kosten gekennzeichnet. Für 1974 wagt noch niemand zuverlässige Prognosen zu stellen; uns bleibt im Interesse aller nur die Hoffnung auf größere Stabilität, sowohl im Hinblick auf die Beschäftigungslage, als auch für die weitere Entwicklung unserer Kosten. Nur aus dem Willen zur Zusammenarbeit aller in unserem Unternehmen Tätigen wächst die Kraft, die es uns ermöglicht, den vor uns liegenden Aufgaben – wie bisher – miteinander gerecht zu werden. Zu den bevorstehenden Festtagen sowie zum neuen Jahr wünschen wir Ihnen und Ihren Angehörigen, wie auch unseren Pensionären, alles Gute, vor allem Gesundheit und Zufriedenheit.

Die Geschäftsführung

Bergemann

Christophers

Sieverling

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Der Betriebsrat des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen wünscht allen Belegschaftsmitgliedern sowie unseren Pensionären und ihren Familien ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches neues Jahr. Mögen die kommenden Festtage Ihnen einige ruhige und erholsame Stunden fern von der Hektik des Alltages bescheren. Gleichzeitig verbinden wir hiermit unseren Dank für das uns bisher entgegengebrachte Vertrauen.

Betriebsrat

Diercks

Fuhrmann



Am 30. August besichtigten die Teilnehmer des 2. Lehrgangs für Triebfahrzeugführer an der Hüttenschule der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie den Gemeinschaftsbetrieb. Hier erklärt Abnahmemeister Aust den Besuchern Reparaturarbeiten an Lokomotiven.



Fünf Teilnehmer des 26. Lehrganges für Lokführer-Anwärter konnten am 25. September den Kursus mit Erfolg abschließen. Unser Bild zeigt die künftigen Lokführer nach bestandener Prüfung.

Wir sind »im Bilde«

Großes Interesse an der Vorführung einer funkferngesteuerten Lokomotive zeigten die Teilnehmer des diesjährigen Lehrgangs für Aufsichtskräfte des Eisenbahnbetriebs, den die Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie an der Hüttenschule Duisburg veranstaltete. Die Aufsichtskräfte, die den verschiedensten Werksbahnbetrieben angehören, besichtigten am 2. Oktober Anlagen und Betriebsmittel des Gemeinschaftsbetriebes.



Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

Bericht zur Betriebs- und Geschäftslage EH im Geschäftsjahr 1972/73

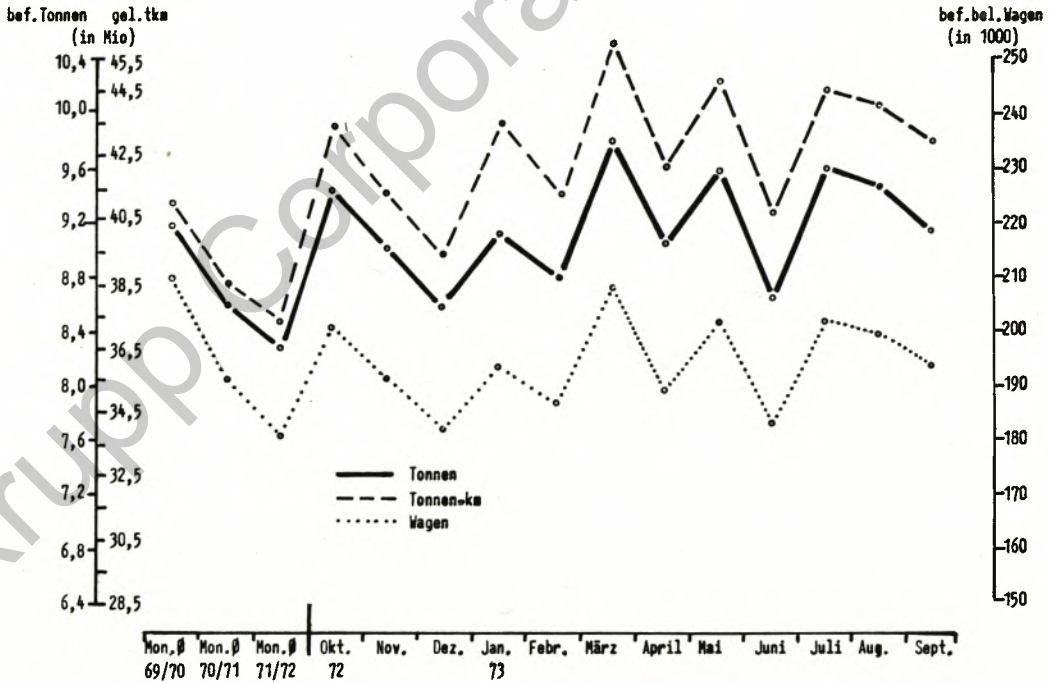
Mit dem 30. 9. 1973 schließt das Geschäftsjahr 1972/73, ein Jahr, das in der Geschäftsentwicklung besser war, als die beiden vorangegangenen Jahre. Aufgrund der höheren Anforderungen seitens der Gesellschafter an EH, zurückzuführen insbesondere auf die konjunkturelle Belebung im Hüttenbereich, war es möglich, eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Anlagen und Betriebsmittel zu erreichen. So schließt dieses Geschäftsjahr von der Beschäftigungslage her gesehen – nach zwei schwächeren Jahren – wieder an das Geschäftsjahr 1969/70 an.

Werksbahn

Die durchschnittliche monatliche Beförderungsleistung betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr 9 199 000 Tonnen und ist damit gegenüber dem Vorjahr um 11,5% gestiegen. Die monatlichen Anforderungen seitens der Produktionsbetriebe an die Eisenbahn waren dabei recht unterschiedlich. Die niedrigste Monatsleistung des Geschäftsjahres verzeichnete die Eisenbahn im Dezember 1972 mit rd. 8,6 Mill. beförderten Tonnen; die höchste wurde im März 1973 mit rd. 9,8 Mill. beför-

derten Tonnen erreicht. Im Vergleich zum Geschäftsjahr 1969/70 beträgt die Steigerung des Transportaufkommens jedoch nur 0,4%. Hinsichtlich des leistungsbezogenen Betriebsmittel- und Arbeitseinsatzes ist eine erfreuliche Steigerung der Produktivität zu verzeichnen. Hierzu trug sicherlich nicht zuletzt auch die in den vergangenen Jahren durchgeführte Modernisierung von Anlagen und Betriebsmitteln bei. (Siehe Übersicht I „Die Beförderungsleistung der Werksbahn“.)

Schaubild I:
Die Beförderungsleistung der Werksbahn



Leistungs-kennzahlen der Werksbahn

1. beförderte Tonnen	Mon.-Ø 1971/72	Mon.-Ø I. Halbj. 1972/73	Mon.-Ø II. Halbj. 1972/73	Mon.-Ø 1972/73	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
insgesamt (in 1 000)	8 247	9 143	9 256	9 199	+ 11,5
davon ATH	6 725	7 462	7 472	7 467	+ 11,0
TN	601	695	846	771	+ 28,3
Bergbau	716	753	730	741	+ 3,0
Sonstige	205	233	208	220	+ 7,3
2. geleistete tkm					
insgesamt (in 1 000)	36 951	42 537	43 119	42 828	+ 15,9
3. Betriebsmittel u. Arbeitseinsatz					
a) Lok-Einsatz-Stunden	75 598	81 341	81 748	81 544	+ 7,9
b) verf. Arbeitsstd. d. EB-Personals	308 537	319 584	314 431	317 008	+ 2,7

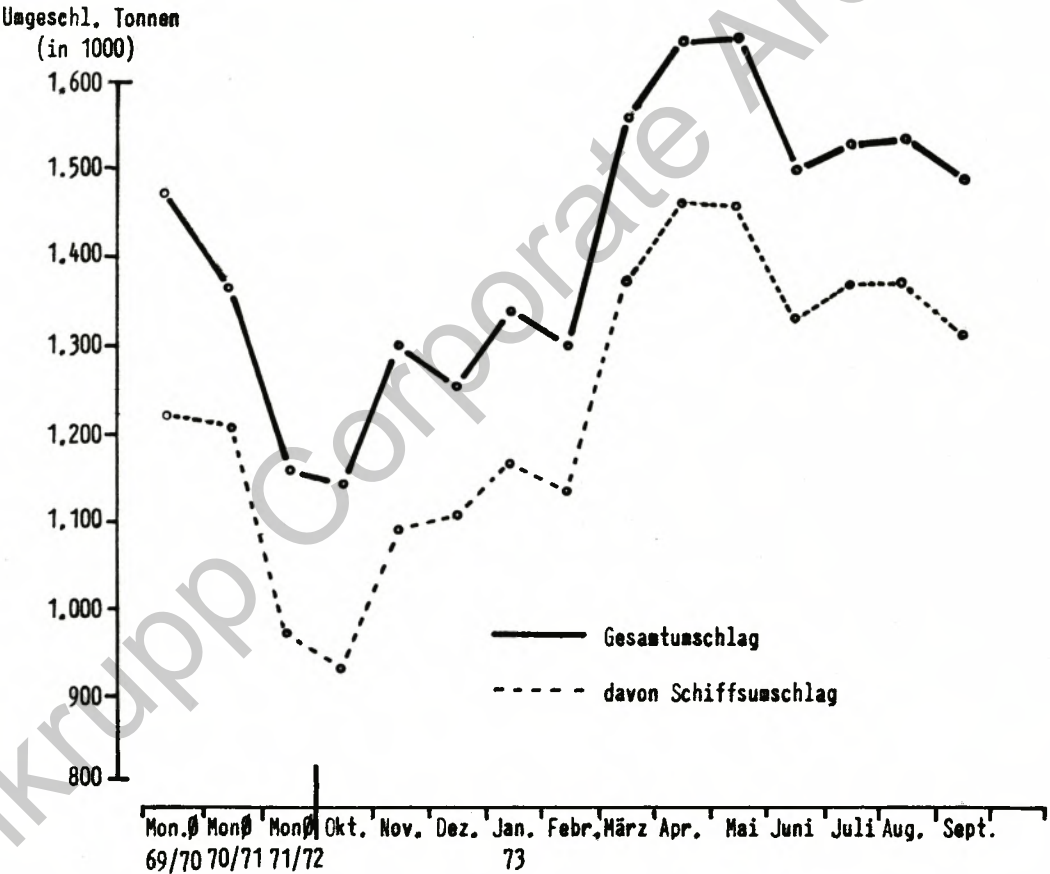
Werkshäfen

Die gesamte Umschlagsleistung der Werkshäfen Schwelgern und Walsum liegt mit 1 430 000 Tonnen im Monatsdurchschnitt des Berichtsjahres um 24,7% über der Leistung des Vorjahres. Die Anforderungen an den Umschlagsbetrieb waren insbesondere durch die zeitweise katastrophalen Wasserverhältnisse in den einzelnen Monaten

sehr unterschiedlich, was sich auch in der Anzahl der Schiffseingänge und -ausgänge ausdrückt. Die niedrigste Gesamtumschlagsmenge lag im Oktober 1972 auf 1 135 000 Tonnen, die höchste Monatsleistung des Geschäftsjahres wurde im Mai 1973 mit 1 644 000 Tonnen erzielt. Auch bei den Werkshäfen ist ein Vergleich zum Geschäftsjahr 1969/70 interessant: die Gesamtumschlagsmenge im abgelau-

fenen Geschäftsjahr 1972/73 liegt noch um rd. 3% unter der Gesamtleistung des Vergleichsjahres 1969/70. Durch die bessere Auslastung der vorhandenen Anlagen ist auch bei den Werkshäfen hinsichtlich des relativen Betriebsmittel- und Arbeitseinsatzes eine erfreuliche Produktivitätssteigerung festzustellen. (Siehe Schaubild II „Die Umschlagsleistung der Werkshäfen“.)

Schaubild II:
Die Umschlagsleistung der Werkshäfen



Leistungs-kennzahlen der Werkshäfen

1. umgeschlagene Tonnen	Mon.-Ø 1971/72	Mon.-Ø I. Halbj. 1972/73	Mon.-Ø II. Halbj. 1972/73	Mon.-Ø 1972/73	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
insgesamt (in 1 000)	1 147	1 308	1 552	1 430	+ 24,7
davon für ATH	933	1 041	1 280	1 160	+ 24,3
TN	143	176	182	179	+ 25,2
Bergbau	42	42	38	40	- 4,8
Sonstige	29	49	52	51	+ 75,9
2. Schiffsverkehr					
Anzahl bel. Schiffe					
im Eingang	598	660	625	642	+ 7,4
im Ausgang	542	593	574	584	+ 7,7
3. Betriebsmittel- u. Arbeitseinsatz					
a) Hebezeugstunden	6 898	7 658	8 020	7 839	+ 13,6
b) verf. Arbeitsstunden Hafenpersonal und Unternehmer	34 954	37 075	39 817	38 446	+ 10,0

Belegschaftsstand

Durch die erhöhten Anforderungen an den Gemeinschaftsbetrieb wurde der Engpaß auf dem Personalsektor noch spürbarer. Zwar konnte die im Geschäftsjahr 1971/72 um 284 Beschäftigte zurückgegangene Belegschaftsstärke um 131 Mitarbeiter wieder heraufgesetzt werden; die Zunahme war jedoch nur durch die verstärkte Einstellung von Gastarbeitern möglich. Hierzu im einzelnen folgende Übersicht:

	Stand am 30. 9. 72	Stand am 30. 9. 73
EH Belegschaft insgesamt (ohne Oberhausen):	3 355	3 470
davon Arbeiter	2 813	2 904
davon Angestellte	498	524
davon Lehrlinge	44	42
Anteil der Gastarbeiter	702	842
im Bereich Oberhausen		
insgesamt:	975	991
davon Arbeiter	807	826
davon Angestellte	168	165

Investitionen

Als Besonderheit auf dem Investitionssektor ist die Inbetriebnahme des Schub-Schlepp-Bugsierbootes „Thysen II“ im März 1973 zu erwähnen. Begründet war diese Investition mit dem enormen Aufschwung der Schubschiffahrt, die heute bei der Erzzufuhr bereits einen Anteil von rd. 80% erreicht hat. Im übrigen wurden die Investitionen – nicht zuletzt als Folge der allseitigen Stabilitätsbestrebungen – auf

das äußerste Maß eingeschränkt und betreffen lediglich den dringend erforderlichen Ersatz unbrauchbar gewordener Anlagen und Betriebsmittel sowie die Verbesserung der Arbeitsbedingungen in verschiedenen Betriebs- und Verwaltungsstellen.

Kosten

Die Mehrbelastungen, insbesondere auf dem Personalsektor und bei den

Unternehmerleistungen, wirken sich bei EH als Dienstleistungsbetrieb in besonderem Maße aus. Hierdurch kam es zu einer erheblichen Steigerung der Gesamtkosten. Durch die Beschäftigungszunahme und die damit verbundene bessere Auslastung der Anlagen konnte jedoch erreicht werden, daß die leistungsbezogenen Kosten nahezu auf der Höhe des Vorjahres liegen.

Th. Höffner

Automatische Kupplung erneut verzögert

Obwohl die Konferenz der europäischen Verkehrsminister (CEMT) auf ihrer Sitzung in Den Haag am 14. Juni mit Nachdruck ihren 1970 in Florenz gefaßten Entschluß, die automatische Kupplung 1981 einzuführen, bekräftigt hat, wird sich eine erneute Verzögerung des Einführungstermins nicht vermeiden lassen. Wenige Tage nach dem CEMT-Beschluß hat der Internationale Eisenbahn-Verband (UIC) an die Regierungen die Bitte gerichtet, einer Verschiebung von 1981 auf 1985 zuzustimmen. Ursache dafür ist die Forderung einer Reihe von Bahnverwaltungen, die Kupplungsumstellung zum Gegenstand zwischenstaatlicher Ver-

träge zu machen, während ursprünglich der einfachere und schnellere Weg der Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen gewählt werden sollte. Die Verlagerung auf politische Ebene wird vor allem von den osteuropäischen Staaten verlangt. Als Ursache gilt jedoch das Verhalten Frankreichs, das die östlichen Reaktionen ausgelöst habe.

Die Französischen Eisenbahnen wollen zunächst den Tunnel unter dem Ärmelkanal und die Schnellfahrstrecke Dijon-Lyon bauen, bevor sie Mittel für die automatische Kupplung bereitstellen. Außerdem erwarten sie von Staatsverträgen eine stärkere Beteiligung der

öffentlichen Haushalte an dem Milliardenprojekt. Die bereits seit einiger Zeit erkennbare Zurückhaltung Frankreichs hat dann dazu geführt, daß die östlichen Länder, die das Kupplungsprojekt bereits in ihre Wirtschaftsplanung eingebaut haben, unter Hinweis auf „Unzuverlässigkeit“ der westlichen Partner international verbindliche Regierungsabkommen verlangen. Die um Aufschub gebetene CEMT muß nun ihren in Übereinstimmung mit der ursprünglichen Terminplanung der Eisenbahn gefaßten Beschluß korrigieren. Es wird erwartet, daß in der Terminfrage ein Kompromiß zustande kommt.

Wichtig für alle Mitglieder der Betriebskrankenkasse Hamborn

Wie im vergangenen Jahr, so werden Ihnen die Krankenscheinscheckhefte für das Jahr 1974 mit der Bundespost zugestellt. Die Zusendung der Hefte erfolgt im Dez. 1973. Den Krankenscheinscheckheften ist ein Antrag auf Prämien-erstattung für nichtbenutzte Krankenscheine im Jahre 1973 beigelegt. Im Falle eines Prämienanspruchs ist dieser Antrag ausgefüllt mit dem Scheckheft 1973 bei der Betriebskrankenkasse einzureichen. Nicht- oder unzureichend ausgefüllte Anträge können zunächst nicht bearbeitet werden. (Vor dem Ausfüllen unbedingt Hinweise auf der Rückseite des Antrages beachten.)

Letzter Termin für die Abgabe des Prämienantrages ist der 31. Januar 1974.

Später eingehende Anträge müssen zunächst unberücksichtigt bleiben.

Wir bitten unsere Versicherten dringendst, die Anträge fristgemäß und vollständig ausgefüllt bei der Betriebskrankenkasse einzureichen. Sie ersparen sich dadurch unnötige Rückfragen und Laufereien.

Falsche und unvollständig ausgefüllte Prämienanträge verzögern und verlängern die Bearbeitungszeit und somit den Termin der Prämienrückzahlung.

Herzlichen Dank

IHRE BETRIEBSKRANKENKASSE

Vor 100 Jahren wurde Fritz Thyssen geboren

Am 9. November 1973 jährte sich zum hundertsten Mal der Tag, an dem Fritz Thyssen als ältester Sohn August Thyssens geboren wurde. Zusammen mit seinen jüngeren Geschwistern August (1874), Heinrich (1875) und Hedwig (1878) verlebte er seine Jugend in Mülheim a. d. Ruhr. Beschattet wurde diese Jugendzeit, als sich seine Mutter Hedwig im Jahre 1885 von August Thyssen trennte und Hausdamen die weitere Betreuung der Kinder übernahmen. Fritz Thyssen besuchte zunächst das evangelische Gymnasium in Mülheim, mußte aber auf eine Schule im katholischen Düsseldorf überwechseln, als er gegen antikatholische Thesen protestierte. Nach seinem Schulabschluß absolvierte er eine einjährige Praktikantenzeit im väterlichen Unternehmen. Dem schloß sich ein dreijähriges Studium in London, Lüttich und Berlin an. Seine Militärzeit verbrachte er beim 5. Ulanenregiment in Düsseldorf. In diese Zeit fällt auch seine Verlobung mit Amélie zur Helle, die er im Jahre 1900 ehelichte. 1897 berief der Vater den damals 24jährigen Sohn in den Grubenvorstand der Gewerkschaft Deutscher Kaiser, damit er durch die Praxis an seine künftige Aufgabe als dessen vorgesehener Nachfolger herangeführt würde. Es war für Fritz Thyssen nicht einfach, in diesem Führungsgremium zu bestehen. An dessen Spitze stand August Thyssen auf der Höhe seiner Schaffenskraft. Neben diesem residierten starke Persönlichkeiten, die nur August Thyssen als entscheidende Instanz anerkannten. So blieb Fritz Thyssen, zwar in einer kronprinzähnlichen Rolle stehend, dennoch stets im Schatten seines großen Vaters. August Thyssen hielt an seiner Führungsrolle fest, auch in den verschiedenen Familiengesellschaften. Als Vertreter seines Vaters trat Fritz Thyssen in die Aufsichtsräte einiger Konzerngesellschaften ein. Diese Tätigkeiten nebst Arbeiten in der Leitung ausländischer Gesellschaften, die der Erzversorgung dienten, wie auch verschiedene Reisen, u. a. in die Vereinigten Staaten und gemeinsame Verhandlungen mit seinem Vater weiteten seinen Überblick, ließen ihn aber aus seiner Rolle als Sohn eines bedeutenden Vaters nicht herauskommen.

Nach seiner Eheschließung im Jahre 1900 bezog Fritz Thyssen mit seiner Gattin den Oberhof in Beeck. Später zog er um in sein Geburtshaus in Mülheim. 1914 meldete sich Fritz Thyssen als Freiwilliger, kehrte aber Ende 1916 in die Firma seines Vaters zurück. Am 7. November 1918 wurde Fritz Thyssen von dem Mülheimer Arbeiter- und Soldatenrat zusammen mit seinem Vater



sowie einigen Direktoren verhaftet und nach Berlin gebracht. Dort stellte sich die Unhaltbarkeit der vorgebrachten Anschuldigungen heraus.

Der verlorene Weltkrieg brachte dem Thyssen-Konzern erhebliche Einbußen im Ausland sowie den Verlust und vor allem den Abbruch des Verbundes mit der Hütte in Hagendingen. Es hieß daher, den Konzern umzubilden, zu modernisieren und neu aufzubauen. Diese Aufgabe übertrug der inzwischen auf sein 80. Lebensjahr zugehende August Thyssen seinem ältesten Sohn, der ohne Zögern an diese große Arbeit heranging.

1923 wurde Fritz Thyssen der breiteren Öffentlichkeit bekannt. Er lehnte es in seiner Funktion als Wortführer der Zechenbesitzer ab, den rechtswidrigen Befehlen der französisch-belgischen Besatzungsmacht Folge zu leisten. Das führte zur Verhaftung Fritz Thyssens sowie einer Reihe leitender Persönlichkeiten des Ruhrbergbaus. Am 24. Januar 1923 wurde den Verhafteten in

Mainz der Prozeß gemacht. Fritz Thyssen erklärte, nur den Anordnungen der deutschen Regierung folgen zu können. Er wurde letztlich nur wegen Mißachtung eines militärischen Requisitionsbefehls zu 5100 frs. Geldstrafe verurteilt und wieder freigelassen.

Seit Beginn der zwanziger Jahre gab es Konzentrationsbestrebungen bzw. Zusammenschlüsse in der eisen-schaffenden Industrie. Im Sommer 1925 wurde aus wirtschaftlichen Gründen der Gedanke zur Zusammenfassung besonders akut. Die Verhandlungen führten zur Gründung der „Vereinigte Stahlwerke AG“. Der Thyssen-Konzern ging mit wesentlichen Betriebsteilen in dieser Firma auf. Am 1. April 1926 nahm die neue Gesellschaft ihre Arbeit auf; ihr Aufsichtsratsvorsitzender hieß Fritz Thyssen. Damit rückte er an eine erste Stelle, nachdem er lange hinter seinem Vater im zweiten Glied gestanden hatte. Wenige Tage später, am 4. April 1926, starb August Thyssen.

Die Ereignisse des Ruhrkampfes hatten Fritz Thyssen mit der Politik in Verbindung gebracht und die Verhältnisse der zwanziger Jahre bewegten ihn dazu, weiterhin politisch Stellung zu nehmen. Sein Weg führte ihn dabei zur NSDAP, deren Mitglied er am 1. Mai 1933 wurde. Im Juli 1933 ernannte man ihn zum Mitglied des Preußischen Staatsrates auf Lebenszeit, und wenige Monate später wurde er Mitglied des Reichstages. Es dauerte aber nicht lange, und er erlebte die ersten Enttäuschungen mit den neuen Machthabern. Seine Reaktion bestand darin, daß er nicht mehr mitmachte, protestierte und intervenierte und sich von seinen Ämtern zurückzog. Der Höhepunkt dieser Reaktion war erreicht, als er am 31. August 1939 vom Postamt Gastein aus in einem Telegramm an Göring seine Teilnahme an einer Reichstagssitzung absagte und sich gegen den Krieg erklärte. Den daraus zu erwartenden Folgen entzog er sich am 2. September 1939 durch die Flucht in die neutrale Schweiz. Von hier aus erfolgten weitere Erklärungen gegen das Regime. Die geplante Übersiedlung nach Argentinien scheiterte, da ihn die französische Regierung nach dem Waffenstillstand in Frankreich auslieferte. Er lehnte es Göring gegenüber ab, ein Gnadengesuch einzu-

reichen. Über die Irrenanstalt Neubabelsberg, die Konzentrationslager Sachsenhausen, Buchenwald, das Gefängnis Regensburg, Dachau und die Verschleppung nach Niederdorf im Pustertal führte sein Weg von Januar 1941 bis zur Befreiung durch amerikanische Truppen im Jahre 1945.

Die Amerikaner verhafteten ihn bald darauf wieder. Er mußte sich einem Spruchkammerverfahren unterziehen und wurde 1948 von dieser als minderbelastet eingestuft. Im Dezember 1948 reiste er nach Argentinien. Am 8. Februar 1951 ist er dort einem Herzschlag erlegen.

Das Leben Fritz Thyssens entbehrt nicht einer gewissen Tragik. Lange Jahre im Schatten seines Vaters stehend, wächst er nach dessen Tod in bedeutende wirtschaftliche Positionen hinein, die ihn auch politisch hervortreten lassen. Aber gerade das wird ihm schon bald zum Verhängnis.

H. Christ

Gute Ideen wurden belohnt!

Nach gut einem Jahr ist es wieder einmal soweit, daß wir an dieser Stelle über das „Betriebliche Vorschlagswesen“ schreiben. Bevor wir über die in der Zeit vom Oktober 1972 bis Mai 1973 prämierten Verbesserungsvorschläge berichten, möchten wir mit einigen Worten auf die bisherige Beteiligung am Vorschlagswesen eingehen. Seit der Einrichtung des Betrieblichen Vorschlagswesens bei EH im Jahre 1961 sind bis zum 30. September 1972 213 Verbesserungsvorschläge eingereicht worden. Wie sich diese Einsendungen auf die einzelnen Geschäftsjahre verteilen, zeigt die hier wiedergegebene Graphik.

Wie daraus zu ersehen ist, kann das zurückliegende Geschäftsjahr 1971/72 im Sinne des Vorschlagswesens als das bisher erfolgreichste bezeichnet werden. Wir freuen uns darüber, daß so viele Mitarbeiter des Gemeinschaftsbetriebes am Betrieblichen Vorschlagswesen mitgearbeitet haben und hoffen, daß die Zahl der Einsender von Verbesserungsvorschlägen weiterhin zunehmen wird.

Zur Vervollständigung unseres Rückblicks sei noch erwähnt aus welchen Abteilungen die Einsender der Vorschläge stammten. So reichten Mitarbeiter aus dem Bereich

der Arbeitsvorbereitung	7,
der Bauabteilung	19,
des Betriebsmaschinendienstes	58,
des Eisenbahnbetriebes	26,
des Hafens	17,
der Maschinentechnischen Abtlg.	82,
der Verkehrsabteilung	1
und aus anderen Abteilungen	3

Verbesserungsvorschläge ein.

Von diesen 213 eingesandten Verbesserungsvorschlägen wurden bis zum 31. 10. 1972 131 Vorschläge mit einer Geldprämie und 9 mit einer Buchprämie belohnt. Über 11 Vorschläge konnte noch nicht entschieden werden. Diese wenigen nüchternen Zahlen

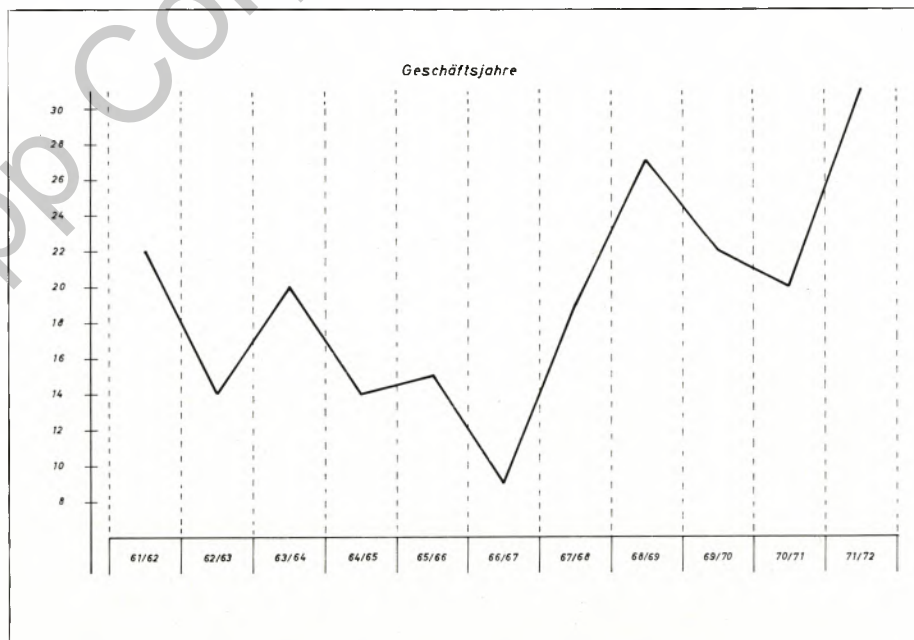
mögen als Rückblick genügen.

Nun zu den in der Zeit vom April 1972 bis Mai 1973 abgeschlossenen Verbesserungsvorschlägen:

- Drei voneinander unabhängig eingesandte Vorschläge der Herren Wolfgang Frickel (E), Manfred Schulz (E) und eines anonymen Einsenders befaßten sich mit der Anbringung zusätzlicher Rangierhandgriffe an Wagen. Es konnte keine eindeutige Entscheidung für einen dieser von-

hallen vor. Obwohl uns das Verfahren nicht unbekannt war – im Jahre 1966 wurde dieses Verfahren mit anderem Anwendungsgebiet schon einmal prämiert – sahen wir diesen Verbesserungsvorschlag aufgrund seiner neuen Anwendungsmöglichkeit als eine Verbesserung des bisherigen Zustandes an und honorierten ihn.

- Das gleiche ist auch auf einen weiteren von Herrn Günter Ehrenreich



einander abweichenden Vorschläge gefällt werden. Trotzdem wurden für die Vorschläge Anerkennungsprämien vergeben.

- Die Herren Günter Ehrenreich (Bau O) und Walter Fuchs (Bau O) schlugen uns die Verlegung von Weichen auf Schrottbrammenschwellen im Bereich der Stripper- und Tiefofen-

stammenden Vorschlag „Verlegung eines Kranbahngleises auf Schrottbrammen“ zu beziehen.

- Eine Vorrichtung, mit der das Spreizen von Tragfedern mit angebogenen Enden ermöglicht wird, schlug uns Herr Emil Jahr (EW H) vor. Bei diesen Tragfedern war es bisher nicht möglich, mit der Federspreiz-

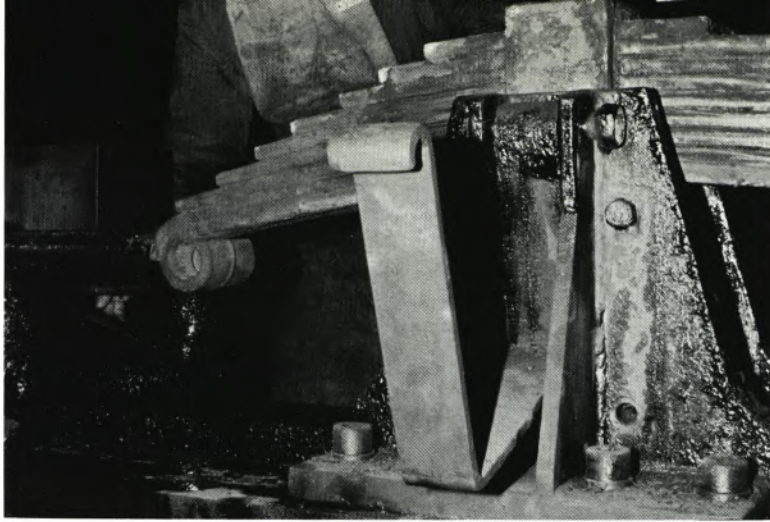


Bild 1

maschine das erste vom zweiten Federblatt zum Fetten zu spreizen (Bild 1). Durch das von Herrn Jahr vorgeschlagene Hilfsmittel (Bild 2), welches ins Federauge eingeschoben wird, ist die Spreizung auf einfache Art ermöglicht worden.

- Herr Klaus Lypsch (Bau S) regte die Änderung der Ausgleichsbleche für die Thyssen-Gleisbremsen an. Diese Bleche dienen der Distanzierung der Bremsrille. Bisher waren diese Bleche in der Mitte gelocht und mußten bei Nachstararbeiten auf einen erst auszubauenden Bolzen geschoben oder weggenommen werden. Aufgrund des Vorschlags wird jetzt die Lochung als Langloch ausgelegt, wodurch bei Wartungsarbeiten an der Gleisbremse der Bolzen zum Einstecken oder Wegnehmen von Distanzblechen nur noch gelockert zu werden braucht.
- Mit der Änderung der Sandstreuanlage an den ED-Lok 104, 105 und 106 befaßte sich der von Herrn Erwin Mania (BM) eingereichte Verbesserungsvorschlag. Durch den erfolgten Umbau der Anlagen gemäß dem Vorschlag konnte eine befriedigende Funktion der Sandstreuanlage erreicht werden.
- Die Vorschläge „Änderung der Rungeauflage an SS-90-A-Wagen“ und

„Anschweißen der oberen Drehpfanne an Kokillenwagen“ gingen uns von Herrn Artur Hellexa (AV) zu. Beide Vorschläge wurden für gut befunden und prämiert.

- Ein weiterer von Herrn Günter Ehrenreich (Bau O) stammender Vorschlag beinhaltet eine Vorrichtung zum Ausbau der Federbügel an UIC-Weichen: Der Fachmann unter den Lesern wird wissen, daß die Schienen an UIC-Weichen auf Schwellen mit Gleitstühlen mittels eines Federbügels innenseitig befestigt werden. Dieser Federbügel, einmal montiert, konnte bisher nur mit einem verhältnismäßig teuren Gerät wieder herausgeschlagen werden. Herr Ehrenreich entwickelte eine wesentlich billigere und praktischere Vorrichtung, mit der ein einfacheres Arbeiten ermöglicht wird. Unser Bild 3 zeigt das Gerät und die Arbeitsweise.
- Mit der Verstärkung der äußeren Langträger und des mittleren Langträgers mit der Zugeinrichtung an Zwischenwagen befaßte sich Herr Wilhelm Kurtz (EW H) in zwei Verbesserungsvorschlägen. Die Zwischenwagen sind stets einer großen Belastung ausgesetzt. In der Vergangenheit kam es immer wieder zu Knickungen der Langträger. Mit der Verwirklichung der von Herrn Kurtz vorgeschlagenen Verbesse-

rungen konnten die Wagen konstruktiv verstärkt werden was als Folge die Verringerung von Reparaturarbeiten bewirkte.

- Von Herrn Walter Czezak (EW H) wurde uns die „Schalldämmende Lagerung der Kompressoraggregate an zweiachsigen Eb-Lokomotiven“ vorgeschlagen. Mit diesem Verbesserungsvorschlag wurde erreicht, daß der Arbeitsplatz des Lokführers geräuscharmer wird und zudem auch noch die Umrüstung der Eb-Lokomotiven auf stärkere Kompressoren mit den auf ED-Lok verwendeten Kompressortypen möglich ist.
- Gedanken über die Beseitigung des Altöls von unseren Bugsierbooten machte sich Herr Hans Gerdes (HSW). Er schlug uns den Einbau von Altöl-Sammeltanks auf den Booten vor. Durch diesen Vorschlag kann künftig das umständliche Sammeln und Beseitigen des Überlauf-

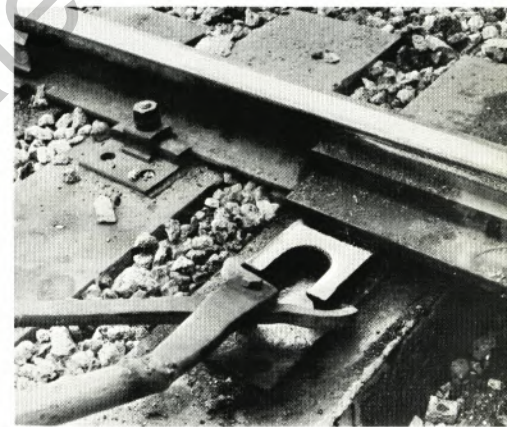


Bild 3

und Wechselöls von den Bootsmotoren entfallen. Jetzt wird das Öl vorübergehend in die vorgeschlagenen Tanks gepumpt und von dort von den Bilgenentölbooten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg-Ruhrort übernommen.

- Gedanken über die Verkehrssicherheit auf den Werksstraßen machte sich Herr Hans-Walter Hildebrandt (TWA). So fand er, daß die Beschilderung der Werksstraße 4 an der Einmündung der östlich der ehemaligen Siporex-Anlage verlaufenden Straße nicht der StVO entsprach. Aufgrund des Vorschlags wurde die Beschilderung berichtigt und entspricht jetzt der StVO.
- Von Herrn Heinz Winnekendonk (A) stammt der Vorschlag, die Postabfertigung zu vereinfachen, indem man sich bei EH auf zwei DIN-Briefumschlagsformate und einheitliche Formulare beim Postversand beschränkt. Dieser Vorschlag wurde als zweckmäßig anerkannt und prämiert.
- Herr Hermann Möller (EW H) schlug uns die Änderung der unteren Siche-

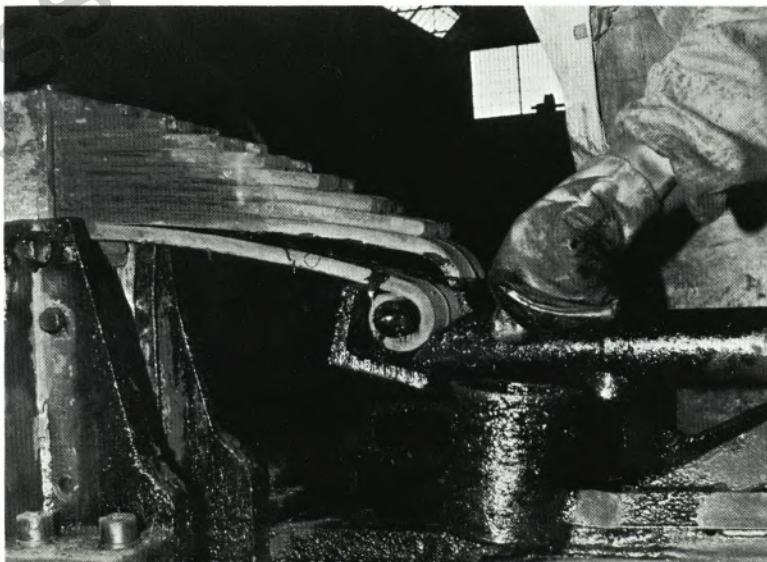
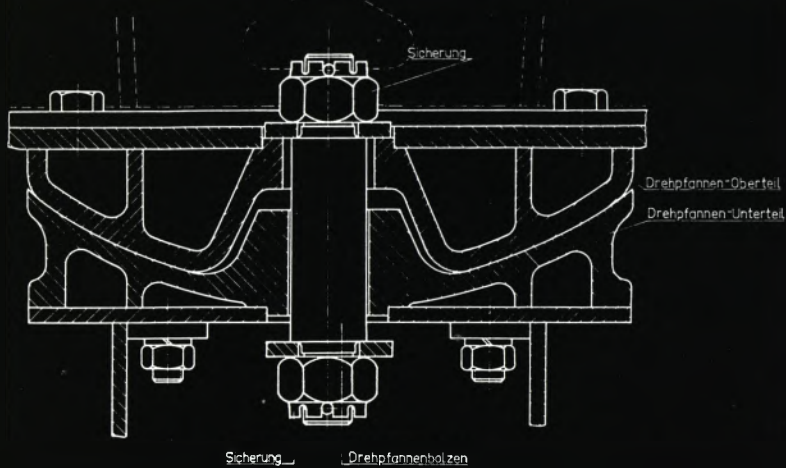


Bild 2



Sicherung des Drehpfannenbolzens
vorher

rung des Drehpfannenbolzens an 3achsigen Drehgestellen vor. Er flachte den Bolzenbund seitlich ab und sicherte ihn mit zwei an der Drehpfanne angeschweißten Winkeln gegen Verdrehen. Das Herausfallen des Bolzens wird dabei mit einer Schraube, die die beiden Winkel mittig unter den Bolzen hindurch verbindet, verhindert.

- Eine weitere Vereinfachung des Drehpfannenbolzens regte Herr Günter Breckenkamp (EW H) an. Aufgrund dieses Vorschlages werden zukünftig die Bolzen oben nicht mehr mit einer Kronenmutter, sondern mit einem gabelförmigen, einschiebbaren Sicherungsstück gesichert.

Diese beiden Vorschläge tragen zur Erleichterung der oftmals umständlichen Aus- und Einbauarbeiten des Drehpfannenbolzens bei. Zur Erläuterung der Verbesserungen mögen die beiden Zeichnungen (Bild 4 und 5) dienen.

- Mit der Veränderung der Druckluftführung im Entlüftungsventil der Druckluftkessel an El-Lok beschäftigte sich Herr Wilhelm Feldkamp (EW H). Der Vorschlag hat zum Inhalt, daß die aus dem Anlaufbehälter ausströmende Druckluft nicht mehr durch das elektropneumatische Ventil geführt wird, sondern direkt in den freien Raum strömt.
- Der Inhalt des Verbesserungsvorschlages von Herrn Horst Afflerbach (Bau S) besteht darin, einen Signalmast zu fertigen, der die bisher unterschiedlichen Maste für Haupt- und Schutzhalt sowie Vorrücksignale als Universalmast ersetzen soll.

Der Leser möge aus den Kurzschilderungen der Verbesserungsvorschläge erkennen, daß es sich hier hauptsächlich um Verbesserungsvorschläge

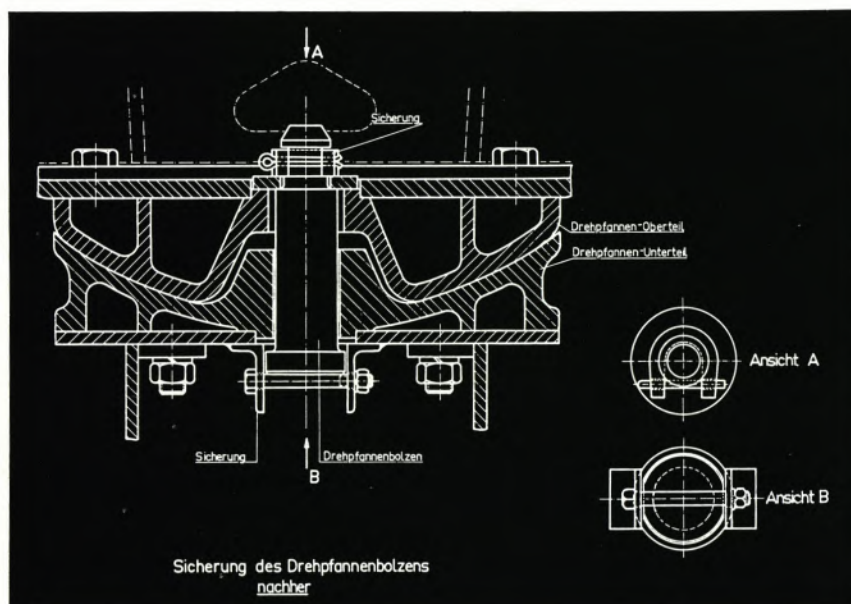
handelt, mit denen nicht eine umwälzende Neuerung eingeführt wurde, sondern daß es Veränderungen sind, die den täglichen Arbeitsablauf beeinflussen und aus dem Umgang mit dem täglichen sogenannten „Kleinkram“ stammen. Dies sei denen gesagt, die sich nicht trauen, eine einfach erscheinende Änderung als Verbesserungsvorschlag zu melden. Lassen Sie sich das als Ermunterung sagen, und nehmen Sie sich die geschilderten und prämierten Verbesserungsvorschläge als Beispiel.

Wie Sie einen Verbesserungsvorschlag einreichen können, haben wir in den vergangenen Beiträgen zu diesem Thema schon oft gesagt. Hier sei nochmals darauf hingewiesen, daß das völlig formlos geschehen kann und der

Vorschlag über Ihren Vorgesetzten oder direkt an die Abteilung TWA/Vorschlagswesen gerichtet sein soll. Wem dieser Weg zu umständlich ist, der rufe einfach 2 63 69 an. Unter dieser Rufnummer meldet sich der Sachbearbeiter für das Vorschlagswesen. Ihm können Sie Ihr Problem mündlich vortragen, und der Sachbearbeiter nimmt sich des Vorschlages an.

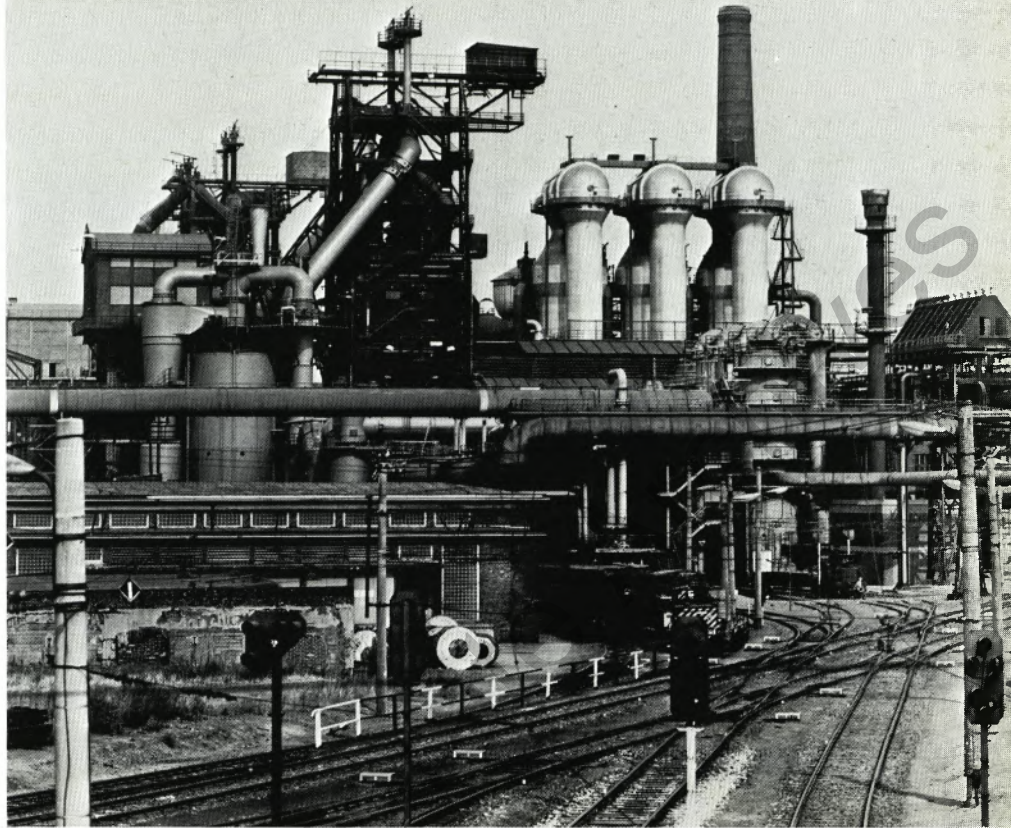
Zum Abschluß unseres diesjährigen Berichtes über das Betriebliche Vorschlagswesen möchten wir allen Einsendern von Verbesserungsvorschlägen nochmals danken. Besonderer Dank gebührt denen, die schon zum wiederholten Male wertvolle Hinweise und Anregungen gaben.

Text und Graphik: H. W. Hildebrandt
Bilder u. Zeichng.: Wolfgang Fuchs



Der umgebaute Hochofen 5 im Hochofenwerk Hüttenbetrieb kurz vor der Inbetriebnahme.

Hochofenwerk Hüttenbetrieb schickte umgebauten Hochofen auf die Reise



Nach einer Bauzeit von gut acht Monaten ging Ende August im Werk Hüttenbetrieb, Meiderich, der Hochofen 5 mit völlig überarbeiteter technischer Ausrüstung auf die Reise, wie Hochofner diesen Vorgang der Inbetriebnahme zu nennen pflegen. Der Gestelldurchmesser des Hochofens, der Ferromangan erzeugt, wurde von 5,2 m auf 7,0 m erweitert.

Von den mehr als 60 Mill. DM, die von der ATH in den Umbau dieses Hochofens investiert worden sind, entfielen 15 Mill. DM, d. h. also fast ein Viertel der Bausumme, auf Maßnahmen zur Verbesserung des Umweltschutzes.

So hat der Ofen beispielsweise einen doppelten Gichtverschluß, der ein Entweichen von Gichtgas und Staub aus dem Ofen verhindert. Das anfallende Gichtgas wird zunächst grobentstaubt und anschließend durch eine Feinstreinigung geleitet. Das hierbei benötigte Wasser entstammt einem Kreislaufsystem mit eigenem Klärbecken und hochmodernen Aufbereitungsanlagen, wie sie für einen Ferromangan-

Hochofen erstmalig in der Bundesrepublik gebaut worden sind.

Besonderes Gewicht wurde auch auf die Lärmbekämpfung gelegt. Durch eine Fülle leistungsfähiger Schalldämpfer konnte der Geräuschpegel spürbar gesenkt werden.

Gemessen an den Kapazitäten der übrigen zur ATH gehörenden Hochofenwerke geht es beim Hüttenbetrieb Meiderich nur um kleine Mengen. Dafür werden aber hochwertige Spezialprodukte hergestellt, so daß man das Werk in Fachkreisen nicht zu Unrecht auch als „Apotheke“ unter den Hüttenwerken des Ruhrgebiets bezeichnet. Die Produktion der drei in Betrieb befindlichen Hochofen liegt im Schnitt zwischen 15 000 und 30 000 Tonnen pro Monat. Der neu zugestellte Hochofen soll monatlich 20 000 bis 25 000 Tonnen Ferromangan erzeugen. Ferromangan wird gebraucht, um bei der Stahlgewinnung die letzten Sauerstoffreste aus dem Schmelzgut zu ziehen. Ein Drittel der Erzeugung geht allein an die Hamborner Stahlwerke der ATH, ein weiteres Drittel verbleibt im

Duisburger Raum, und der Rest geht in das übrige Industriegebiet sowie nach Belgien und Frankreich.

Ein weiterer Hochofen des Werkes Hüttenbetrieb produziert ausschließlich Kokillen-Eisen für die Rheinstahl-Gießerei, Meiderich. Die Gießerei erhält das von ihr benötigte Eisen in Roh-eisen-Mischerwagen von der Eisenbahn des Gemeinschaftsbetriebes direkt im flüssigen Zustand zugefahren und spart damit eigene Schmelzöfen. Der dritte Hochofen in Meiderich schließlich produziert Spezialeisen für Gießereien. Aus dem Produkt dieses Hochofens stellen die Gießereien Erzeugnisse her, die besonders hohen Schwingungsbelastungen gewachsen sind, wie Achsteile, Läufer für Turbinengebläse usw.

Eine Vorstellung davon, wie hoch die Produkte des Hochofenwerks Hüttenbetrieb zu bewerten sind, kann man sich dann machen, wenn man berücksichtigt, daß zum Beispiel Ferromangan zwei- bis dreimal so teuer ist wie das in den Hamborner Hochofen der ATH erschmolzene Roheisen.



EH-Lokomotive aus dem Bereich TN erreicht mit einer Torpedopfanne das Oxygenstahlwerk Beeckerwerth.

Thyssen Niederrhein verarbeitet jede dritte Tonne Thyssen-Stahl

Fast jede dritte Tonne Thyssenstahl, ganz gleich, ob sie aus einem Oxygenstahl-Konverter in Bruckhausen, Beeckerwerth und Ruhrort oder aus dem Siemens-Martin-Stahlwerk in Oberhausen kommt, wird in den Werken der Thyssen Niederrhein AG in Oberhausen und Duisburg-Hochfeld verarbeitet. Die vor fünf Jahren erfolgte Integration des ehemaligen Hüttenwerkes Oberhausen in die Thyssen-Gruppe brachte diesen entscheidenden Rationalisierungserfolg für den gesamten Konzern.

Durch Abstimmung der Produktionsprogramme der einzelnen Anlagen ergibt sich eine für die Gruppe sinnvolle Auslastung aller Produktionsbetriebe – sowohl im Hinblick auf ihre Leistungsfähigkeit als auch unter Beachtung der wirtschaftlichen und qualitativen Gesichtspunkte.

Im Durchschnitt des ersten Halbjahres 1972/73 verarbeitete Thyssen Niederrhein nahezu dreißig Prozent des in der Gruppe erzeugten Rohstahls. Im Monat März 1973 waren es von insgesamt 1,25 Millionen Tonnen Rohstahl rund 350 000 Tonnen, wobei das SM-Stahlwerk Oberhausen knapp 88 000 Tonnen erschmolz.

An diesem Verbund zwischen ATH und Thyssen Niederrhein haben nicht nur die Planungsabteilungen und Produktionsbetriebe, sondern auch der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen erheblichen Anteil.

Über die Schiene

Bei Vollauslastung des Hochofenwerkes Oberhausen können rund zwei Drittel seiner Produktion – das sind 80 000 bis 90 000 Tonnen im Monat – an die Oxygen-Stahlwerke der ATH in Bruckhausen, Beeckerwerth und Ruhrort abgegeben werden. Der Rest geht in das Oberhausener SM-Stahlwerk. Es benötigt den größten Teil flüssigen Roheisens für die 120-Tonnen-Öfen,

die im wesentlichen die Qualitätsgüter für die Blechseite des Konzerns erzeugen.

Das Roheisen wird in Torpedopfannen-Wagen von sechzehn Achsen mit einem Fassungsvermögen von 140 Tonnen mit der Eisenbahn zu den Stahlwerken der ATH transportiert. Dabei werden annähernd 25 Tonnen Druck über jede Achse auf die Schienen übertragen.

Kein „Umspannen“

Bis zu drei solcher Wagen kann eine 800-PS-Diesellokomotive unseres Gemeinschaftsbetriebes, von denen mehrere von der Deutschen Bundesbahn zugelassen sind, ziehen, wenn sie den Zug vom Anschlußbahnhof Oberhausen-Hütte über die Bundesbahnstrecke nach Oberhausen-West und anschließend über werkseigene Gleise zu den Hamborner Stahlwerken befördert.

Als der Verkehr mit Flüssigroheisen aufgenommen wurde, waren sich die Deutsche Bundesbahn und die Leitung unserer Werksbahn darüber einig, daß ein „Umspannen“ der Lokomotiven bei diesem Flüssigroheisen-Verkehr unwirtschaftlich wäre.

Die Bundesbahn gab deshalb die Genehmigung, diese Transporte mit unseren Werkslokomotiven sowie eigenen Lokführern und Rangierern auch über das Gleisnetz der Bundesbahn durchzuführen. Über zwanzig Lokführer und ebenso viele Rangierer wurden von der Deutschen Bundesbahn geprüft und für diesen Verkehr zugelassen.

Zentrale Roheisen-Leitstelle

Den kürzest möglichen Umlauf dieser Torpedopfannen steuert und kontrolliert eine Roheisen-Leitstelle der ATH in Hamborn. Sie überwacht zentral den Transportfluß von täglich oft über 30 000 Tonnen Roheisen zwischen den

Hochofen- und Stahlwerken der Gruppe. Das SM-Stahlwerk Oberhausen ist aufgrund seiner technischen Einrichtungen im Gießbetrieb und in der nachgeschalteten Brammenzurichtung auf die Erzeugung schwerer Brammen und vor allem in hochwertigen Qualitäten ausgelegt. Bei Vollauslastung liefert es mehr als die Hälfte seiner Produktion von monatlich 85 000 Tonnen zur Abdeckung des Bedarfs an Vormaterial für die Breitband-Produktion der Werke Bruckhausen und Beeckerwerth sowie für die Grobblech-Walzwerke der ATH in Hüttenheim und der Mannesmannröhrenwerke in Mülheim. Ein großer Teil der Lieferungen erfolgt aus qualitativen Gründen in Form von Rohbrammen mit Spezialfahrzeugen im Heißtransport über die Schiene.

Brammen – Vorblöcke – Knüppel

Andererseits werden die Walzwerke von Thyssen Niederrhein in Hochfeld und Oberhausen infolge der Ausrichtung des Oberhausener Stahlwerks auf die Erzeugung von Brammen von den ATH-Halbzeugstraßen in Bruckhausen und Ruhrort mit Vorblöcken und Knüppeln versorgt, während die Warmband-Scherenstraße in Oberhausen Vormaterial aus Beeckerwerth erhält. Hierbei handelt es sich um mengenmäßig bedeutende Transporte. Die Scherenstraße für Warmband schneidet monatlich bis zu 30 000 Tonnen Warmband-Coils. Die Oberhausener Mitteleisenstraße verarbeitet 15 000 bis 18 000 Tonnen Vorblöcke. Die Feineisen- und Drahtstraßen beider Niederrhein-Werke haben einen monatlichen Bedarf von rund 175 000 Tonnen Knüppel unterschiedlichster Qualitäten, unter ihnen 30 gängige und nahezu 60 seltener vorkommende Güten. Hinzu kommen die auf den Draht-

straßen Hochfeld für die Krupp Hüttenwerke in Lohn gewalzten Mengen. Darüber hinaus liefert Ruhrort für das Grobblech-Walzwerk Oberhausen monatlich im Durchschnitt etwa 10 000 bis 12 000 Tonnen Strangguß-Vorbrammen in bestimmten Qualitäten.

Über Werks- und Bundesbahn

Diese Zahlen unterstreichen, daß produzieren auch transportieren bedeutet, wenn Erzeugnisse mehrere Produktionsstätten durchlaufen. Dabei ist die

Schiene das verbindende Glied zwischen den Produktionsbetrieben der ATH und von Thyssen Niederrhein – nicht nur im Heißtransport für Flüssig-eisen und Rohstahl, sondern auch bei der Versorgung der Fertigstraßen mit Halbzeug. So müssen zum Beispiel an Tagen mit einem großen Produktionsprogramm allein an der Feineisen- und Drahtstraße in Oberhausen 5 000 Tonnen Knüppel je Tag – das sind rund 100 Waggons – zum Einsatz angeliefert werden.

Für diesen Transport stehen dem Ge-

meinschaftsbetrieb zwei Schienenverbindungen zur Verfügung, und zwar einmal die Strecke über die Bundesbahn über die Anschlüsse Oberhausen-West/Oberhausen-Hütte, zum anderen das Verbindungsgleis zwischen den Werkhäfen Schweglern und Walsum-Süd, das die Werksbahnnetze und damit die Produktionsstätten in Hamborn und Oberhausen unmittelbar miteinander verbindet.

(Aus der Werkszeitung „Echo der Arbeit“, TN, Oberhausen.)

Ein Gebot der Selbsterhaltung:

Vorsicht beim Betreten von Eisenbahnanlagen

Einige schwere Unfälle, die sich in letzter Zeit auf den Gleisanlagen von Werksbahnen ereigneten, geben uns Veranlassung, eindringlich auf die Gefahren hinzuweisen, in die sich jeder beim Betreten von Gleisen begibt. Der Gesetzgeber hat dieser Gefährdung durch entsprechende Gebote und Verbote Rechnung getragen, die Bestandteile der für den Bau und Betrieb von Eisenbahnanlagen ergangenen Vorschriften und Verordnungen sind. Wir sollten uns diesen nüchternen Gesetzestext einmal anschauen und einprägen. So heißt es in der „Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen“ – kurz BOA genannt – vom 31. 10. 1966 in den Paragraphen 34 bis 37 unter anderem:

Wer sich innerhalb der Bahnanlagen aufhält, hat den Vorschriften nachzukommen, die zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung innerhalb der Bahnanlagen und im Bahnbetrieb erlassen sind.

Die Werksbahnanlagen dürfen nur an den dafür bestimmten Stellen überquert werden.

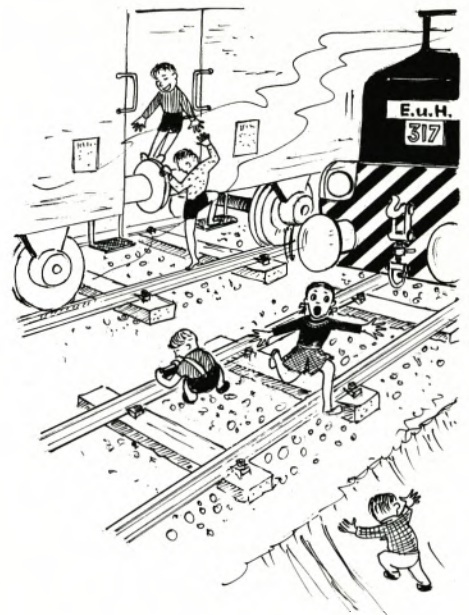
Schranken oder Einfriedungen zu öffnen oder zu übersteigen ist untersagt.

Es ist verboten, die Werksbahngleise, die Eisenbahnbetriebseinrichtungen und –fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Gegenstände auf die Gleise zu legen oder sonstige Fahrtshindernisse zu schaffen, Weichen umzustellen, Eisenbahnfahrzeuge in Bewegung zu setzen, die dem Betrieb oder der Verhütung von Unfällen dienenden Einrichtungen zu betätigen oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.

Darüber hinaus weisen die Unfallverhütungsvorschriften der Hütten- und Walzwerksberufsgenossenschaft die Versicherten in den §§ 11 und 12 im Abschnitt „Allgemeine Vorschriften (VBG 1)“ darauf hin, daß die Unfallverhütungsvorschriften im Arbeitsbereich und außerdem auf dem Wege von und nach der Arbeitsstätte die behördlichen und sonstigen Verkehrsvorschriften zu befolgen sind. Bei Arbeiten in oder an Gleisen ist demgemäß auch die Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen (VBG 11a)“ zu beachten.

Wer also im Bereich der Werksbahn sich bewegen oder tätig werden muß und sich über die dabei für ihn möglichen Gefahren nicht im Klaren ist bzw. sich in den genannten gesetzlichen Bestimmungen nicht auskennt, möge sich stets vorher mit der örtlichen Aufsicht des Eisenbahnbetriebs oder aber mit der Abteilung Arbeitssicherheit unseres Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen in Verbindung setzen. Unsere Rangierer und Lokführer beklagen sich immer wieder darüber, daß auf den außerhalb der Werksgrenzen liegenden Gleisen (z. B. zur Schachanlage Lohberg, zum Südhafen Walsum, zum DB-Anschlußbahnhof Oberhausen-West) spielende Kinder sich und die Eisenbahntransporte gefährden; dabei legen die Kinder Hindernisse auf die Gleise, springen auf fahrende Züge auf, entwenden Signale, werfen mit Steinen u. a. Aus solchen Handlungen können Unfälle mit oft nicht übersehbaren Sachschäden und mit Verletzungen der Männer entstehen, die diese Züge befördern. Ganz davon abgesehen in welche Lebensgefahr sich die Kinder bei ihrem verbotenen Tun selbst begeben.

Alle, die solche Handlungen beobachten, aber vor allem die Eltern und Erziehungsberechtigten bitten wir, Kindern und Jugendlichen den Aufenthalt auf den Werksbahngleisen zu verbieten und sie vor den dort wartenden Gefahren für Leib und Leben zu warnen. Das Spiel auf den Gleisen ist lebens-



gefährlich: Die Unterhaltung der Kinder untereinander lenkt ab und die Aufmerksamkeit gilt kaum noch dem rollenden Verkehr. Lokführer können meistens hinter Kurven bei eingengter Sichtweite, nicht mehr rechtzeitig bremsen – das Unglück ist dann nicht mehr aufzuhalten.

Auch am Personalwesen geht der Fortschritt nicht vorbei

Elektronische Datenverarbeitung erschließt sich weitere Anwendungsgebiete

Die Aufgaben im Personalbereich unseres Unternehmens werden immer komplexer und komplizierter. Große Datenbestände müssen erfaßt, verarbeitet und ausgewertet werden. Der stetig steigende Personal-Informationsbedarf in der Verwaltung und in den Betrieben ist mit einer herkömmlichen Organisationsform kaum noch zu realisieren.

Um die Geschäftsführung und alle im Personalbereich tätigen Stellen zu jeder gewünschten Zeit kurzfristig mit allen erforderlichen aktuellen Personal-Informationen versorgen zu können, wurde beim Gemeinschaftsbetrieb eigens für den Personalsektor ein Informationssystem entwickelt, das die Kurzbezeichnung PINFOS (Personalinformationssystem) erhielt.

Im PINFOS-EH sind **alle** Mitarbeiter erfaßt, und zwar

- a) Mitarbeiter, die bei EH beschäftigt sind und
- b) Mitarbeiter, die bei EH beschäftigt waren.

Das System ist so ausgelegt, daß alle anfallenden Arbeiten im Personalbereich, von der Einstellung bis zur Personalführung und Personalverwaltung, von der Dienstplanschreibung bis zur Lohn- und Gehaltsabrechnung mit Hilfe einer in der EDV aufgebauten Datenbank direkt durchgeführt werden können.

So wird bisher gearbeitet

Die Personaldaten werden im Personalwesen manuell erfaßt und geführt. Danach wird in den Betrieben eine Vielzahl von handschriftlichen Arbeiten erledigt, die für die ordentliche Bearbeitung im gesamten Personalbereich erforderlich sind.

Alle Daten für die Lohn- und Gehaltsabrechnung, die schon bisher die EDV erstellte, werden durch manuelle Einzelaufschreibung in den Betrieben erfaßt, die eine erhebliche Belastung des Aufsichtspersonals durch diese eigentlich betriebsfremde Aufgabe verursachen. Die Daten werden der Abteilung EDV durch Boten zugestellt und dort von Locherinnen in Lochkarten gelocht, von Prüferinnen geprüft, von Arbeitsvorbereitern sortiert und durch Maschinenbediener dem Rechner zur Verfügung gestellt.

Aufgrund dieser Organisationsform müssen in einer Vielzahl von Betriebs- und Verwaltungsstellen eigene Personalunterlagen, wie Karteien, Schich-

tenbücher, Urlaubslisten usw., geführt werden.

Zielsetzung für ein integriertes System

Um eine aktuelle und wirtschaftliche Bearbeitung aller Arbeiten im Personalbereich, von der Personalerfassung über Personalsteuerung und -verwaltung bis zur Lohn-, Gehalts- und Pensionsabrechnung zu ermöglichen, sind folgende Aufgaben zu lösen:

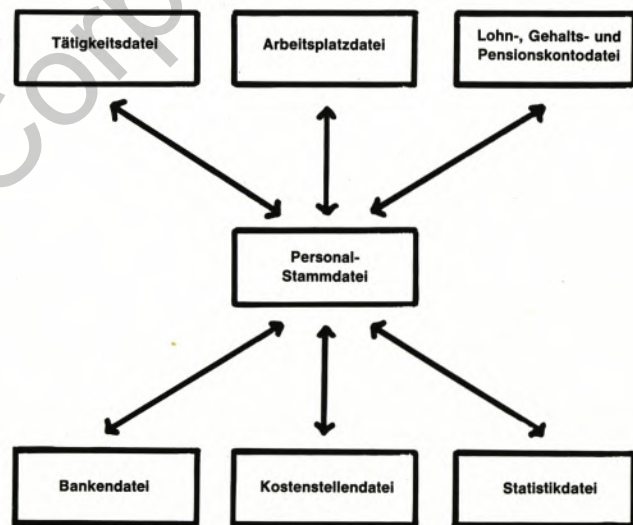
- Aufbau einer Personaldatenbank
- Personaldatenerfassung in Direktverarbeitung
- Lenkung des Personaleinsatzes und Erfassung der Arbeitsleistungen (Arbeitszeiten) in wirtschaftlicher Form
- Aufbau eines Personal-Berichtswesens
- Personaldatenauswertung in Direktverarbeitung;

und die Übertragungsgeschwindigkeit 1612000 Dezimalstellen je Sekunde. Was versteht man unter dem Begriff „Personaldatenbank“? Wir wollen uns bemühen, diese Frage der Allgemeinheit so verständlich wie möglich zu beantworten. Eine Personaldatenbank ist eine Zusammenfassung von Personaldaten für alle berechtigten Benutzer, die mit unterschiedlichen Forderungen auf diese Datensammlung direkt zurückgreifen können.

Um allen bei EH mit Personalangelegenheiten befaßten Stellen die benötigten Informationen ständig bereitzustellen, werden folgende Dateien gebildet:

a) Personal-Stammdatei

mit allen Personalgrunddaten der aktiven und ausgeschiedenen Betriebsangehörigen



dadurch Wegfall von Personalkarteien in den Betrieben, Reduzierung von Listen und Vermeidung von unnötigen Schreibarbeiten

Grundlage des Personalinformationssystems ist eine Personaldatenbank mit verschiedenen Dateien, die auf Magnetplatten mit großer Speicherkapazität und hoher Verarbeitungsgeschwindigkeit gespeichert sind. Dazu folgende Zeitangaben zum Magnetplattenspeicher IBM 3830/3330, der bei uns verwendet wird:

Die durchschnittliche Zugriffszeit beträgt 30 Millisekunden (eine Millisekunde = eine tausendstel Sekunde)

b) Arbeitsplatzdatei

mit Angabe des Arbeitsplatzes, des Arbeitsbeginns, der Prämien für den Arbeitsplatz sowie der Kostenstellenzuordnung je Arbeitsplatz

c) Tätigkeitsdatei

mit allen Anwesenheits- und Abwesenheitszeiten

d) Lohn-, Gehalts- und Pensionskontodatei

mit allen Brutto- und Nettodaten

e) Bankendatei

mit einem Schlüssel aller für die

Banküberweisung von Bezügen notwendigen Angaben

f) **Kostenstellendatei**

mit allen abgerechneten Arbeits-, Mehrarbeits- und Zuschlagsstunden sowie den Bruttobeträgen, nach Kostenstellen geordnet

g) **Statistikdatei**

mit allen für die Auswertungen erforderlichen Daten

Personaldatenerfassung

Voraussetzung für ein aktuelles Personalinformationssystem ist die dezentrale Erfassung der Personaldaten im Direktverkehr. Daher ist es erforderlich, daß sowohl alle Abteilungen, die im Personalbereich tätig sind, als auch die Personaleinsatzleitungen in den Betrieben mit Datenstationen der Datenfernverarbeitung ausgerüstet werden. Als Verständigungsmittel zwischen Datenbank und Benutzer dient eine hierfür geschaffene Arbeitssprache. Nur über eine Benutzer-Nr. und ein Kennwort, das jederzeit modifizierbar ist, kann sich der einzelne System-Teilnehmer Zutritt zur Personaldatenbank verschaffen.

Um eine weitestgehend fehlerfreie Dateneingabe zu gewährleisten, werden umfangreiche Format- und Plausibilitätsprüfungen durch Prüf- und Buchungsprogramme, die im Rechner gespeichert sind, vorgenommen. Alle Eingabefehler werden dem jeweiligen System-Teilnehmer auf seiner Datenstation angezeigt, damit er die berichtigte Meldung erneut eingeben kann. Bei jeder Personaleinstellung werden von der Belegschaftsabteilung und für Gehaltsempfänger von der Personalabteilung folgende Datensätze im Direktverkehr erstellt:

- Personal-Stammsatz
- Tätigkeitssatz
- Lohn- bzw. Gehaltskontosatz
- Statistiksatz

Der Wert der Personaldatenbank hängt im besonderen Maße von einem gut funktionierenden Änderungsdienst ab. Veraltete und überholte Personaldaten sind wertlos. Der Änderungsdienst erfolgt auch über die dezentralen Datenstationen, wobei genau festgelegt ist, welche Stelle für welche Änderung zuständig ist (z. B. Änderung der Anschrift durch die Personalabteilung bei Angestellten und durch die Belegschaftsabteilung bei Lohnempfängern usw.).

Und so werden die geleisteten Arbeitsstunden erfaßt

Beim Eisenbahnbetrieb wurden die Dienstpläne des Personals (Aufsichts-, Stellwerks-, Rangier- und sonstiges



Personal) bisher in den einzelnen Betrieben „Nord“ und „Süd“ dezentral erstellt, und zwar von den Bahnhofsvorstehern jeweils freitags für die Folgewoche von montags bis samstags, darüber hinaus auf gesonderten Dienstplänen die Dienstleistungen für Sonn- und Feiertage. Abweichungen von den Wochendienstplänen innerhalb der Einsatzwoche teilte man dem Personal sofort mit.

Anwesenheits- und Fehlzeiten für betriebliche Überwachungsaufgaben wurden von den Aufsichtskräften in Schichtenbücher eingetragen.

Außerdem führte man in den Betrieben „Nord“ und „Süd“ zum Nachweis der verfahrenen Stunden und Schichten zentral Schichtenblätter, die am 1. für die zweite Hälfte des Vormonats und am 16. für die erste Hälfte des laufenden Monats dem Lohnbüro als Grundlage der Lohnzahlung zugestellt wurden. Das Lohnbüro ergänzte die Eintragungen mit folgenden Daten: Kostenstellen, Auftrags-Nr., Lohnsätze, Lohnarten, Zuschlags- und Mehrarbeitsstunden sowie Lohnfortzahlungstage, Bummelschichten und Sonntage bei Krankheit. Danach wurden die Schichtenblätter der Abteilung EDV zum Ablochen gegeben.

Für die Berechnung des Prämienlohns machten die Betriebe dem Lohnbüro zusätzliche Angaben, die dort überprüft und anschließend an den Ablochoraum der EDV-Abteilung weitergeleitet wurden.

Aufgrund der Neuorganisation war es notwendig, nicht wie bisher das Personal in den jeweiligen Betrieben dezentral, sondern durch Personaleinsatz-

leiter zentral einzusetzen, die für die Bedienung der Datenstationen und für die Ausgabe der Wochendienstpläne, der Sonn- und Feiertagspläne und der Schichtdienstpläne verantwortlich zeichnen.

Mit Hilfe der angelegten Dateien werden nun freitags **Wochendienstpläne** - nach Vorsteherbezirken getrennt - durch die EDV erstellt, und zwar für die Folgewoche von montags bis samstags. Hierbei werden die Dienste vom Programm her wie folgt umgestellt: Früh-/Mittagdienst, Mittag-/Nachtdienst und Nacht-/Frühdienst. Gleichzeitig wird die Vorgabezeit als Soll-Zeit im Tätigkeitssatz verbucht. Als Eingabe dient der Soll-Tätigkeits-Schlüssel aus dem Personal-Stammsatz. Schon vorhandene Eingaben durch die Personaleinsatzleiter, wie Angaben über dienstfrei oder Sonderurlaub, werden berücksichtigt.

Die zur Zeit noch in der EDV-Abteilung gedruckten Wochendienstpläne, die nicht nur die Anwesenheits-, sondern auch die Abwesenheitszeiten beinhalten, werden durch Boten verteilt und dem Personal durch Aushang bekanntgegeben. Das Senden dieser umfangreichen Listen über Datenstationen wäre zu langwierig und würde sie längere Zeit für die Verkehrsdateneingabe blockieren.

Die **Sonn- und Feiertagspläne** werden auch heute noch durch die Personaleinsatzleiter geschrieben, um die Wünsche des Personals weitestgehend zu berücksichtigen. Die Durchschriften der abloCHFähigen Pläne werden der EDV-Abteilung jeweils freitags

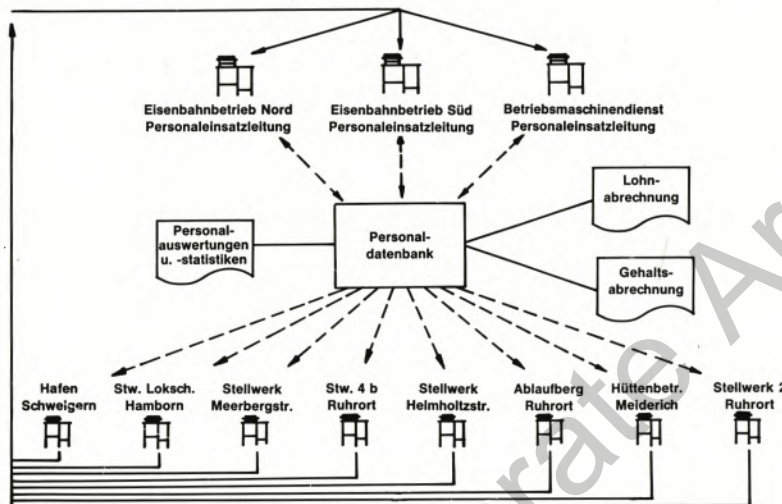
zugestellt und dort abgelocht, so daß die Sonn- und Feiertagsdienste über den Kartenleser als Soll-Zeiten in der Tätigkeitsdatei verbucht werden können.

Die **Schichtdienstpläne** beinhalten die schon in den Wochendienstplänen eingeteilten Dienste und alle Veränderungen, die sich nach Erstellung der

wird bereits schon am 1. das Lohneingabe-Band mit den Tätigkeits- und Mehrarbeitsdaten, die in der Tätigkeitsdatei gespeichert sind, erstellt. Der Satzaufbau dieses Magnetbandes ist mit dem der in einigen Betrieben noch nicht durch die EDV erfaßten Dienstplanschreibung identisch. Dadurch ist bis zur Übernahme der restlichen Be-

ermöglicht termingerechte, dem jeweiligen Informationsbedürfnis angepaßte Berichterstattung. Alle Auswertungen brauchen nur noch im Bedarfsfall und nur dort, wo sie unbedingt benötigt werden, ganz gleich ob in Hamborn, Oberhausen oder Ruhrort, ausgegeben werden. Diese gezielten Informationen tragen durch den Weg-

Schematische Darstellung des Personaleinsatzes



Wochendienstpläne ergeben haben. Sie werden den Bezirksvorstehern als Arbeitsunterlage für die Anwesenheitskontrolle zwei Stunden vor Dienstbeginn über Datenstationen gesendet. Nach Dienstende werden die Schichtdienstpläne, in denen alle Abweichungen während der Schicht handschriftlich vermerkt sind, unterschrieben den Personaleinsatzleitern zugestellt, die die Aufgabe haben, der EDV über ihre Datenstationen **nur** die Abweichungen mitzuteilen. Dadurch werden die Soll-Zeiten in Ist-Zeiten transformiert und können für die Lohn- und Gehaltsabrechnung sowie Statistiken herangezogen werden.

Zeiterfassung mit Hilfe der maschinellen Dienstplanschreibung

Aufgrund der täglichen Erfassung der Anwesenheits- und Fehlzeiten sowie der Angaben über Prämien und Kostenstellen aus der Arbeitsplatzdatei ist es möglich, permanent Schichten- und Prämienlisten zu erstellen. Die **Schichtenlisten** sind Grundlage der Lohnrechnung und werden dreimal im Monat dem Lohnbüro zugestellt. Dort werden die Listen überprüft, falls erforderlich berichtigt und dann den Personaleinsatzleitern übergeben, die die Veränderungen über ihre Datenstationen in die EDV eingeben. Die Schichtenlisten ersetzen die bisher manuell geführten Schichtenbücher und Schichtenblätter.

In Verbindung mit dem Monatswechsel

triebe eine einheitliche Lohneingabe gewährleistet.

Aus Sicherheitsgründen bekommt das Lohnbüro zusätzlich am 1. eines Monats eine Anlistung der auf dem Lohneingabe-Band gespeicherten Tätigkeits- und Mehrarbeitsätze, um Änderungen und Ergänzungen vornehmen zu können.

Die maschinelle Erfassung der Sonntage bei Krankheit und der Lohnfortzahlungstage ist vorgesehen.

Die **Prämienlisten** werden jeweils am 1. eines Monats für den Vormonat erstellt. Sie beinhalten – neben allgemeinen Stammdaten – Angaben über Prämienarten, -tage, -stunden, -beträge, Lohnarten und Konten. Die Handhabung dieser Listen ist die gleiche wie die der Schichtenlisten. Im Anschluß daran werden Prämienätze gebildet und als Lohneingabe auf ein Magnetband geschrieben.

Die Anwesenheits- und Fehlzeiten der durch die Dienstplanschreibung erfaßten Gehaltsempfänger werden für Personalstatistiken und Gehaltsabrechnung herangezogen. Darüber hinaus wird aus den Daten der Tätigkeits- und Arbeitsplatzdatei eine Prämienliste erstellt, die der ATH als Ablochungunterlage für die auf der dortigen EDV erstellten Gehaltsabrechnung dient.

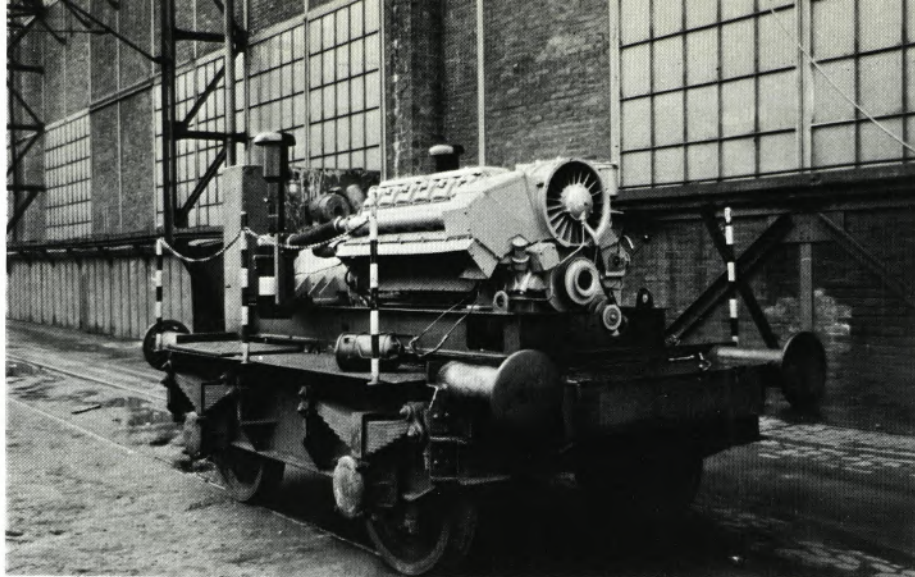
Jederzeit Auswertungen und Informationen

Die Personaldatenbank ist die Grundlage des Personal-Berichtwesens. Sie

fall von Listen und die Vermeidung unnötiger Schreibarbeiten wesentlich dazu bei, Personaleinsatz und -verwaltung wirtschaftlicher zu gestalten. Das Personalinformationssystem bietet nicht nur die Möglichkeit, die Personalplanung und Personalsteuerung sowie die Lohn-, Gehalts- und Pensionsabrechnung zu optimieren, sondern darüber hinaus auch auf dem Gebiet der Personalverwaltung den Informationsbedarf aller Ebenen zu decken. Für die Eisenbahnbetriebe „Nord“ und „Süd“ konnte der Personaleinsatz bereits durch die EDV übernommen werden. Die Programmierarbeiten für den Betriebsmaschinenendienst sind abgeschlossen. Die Erfassung weiterer Betriebe wird entsprechend der erforderlich werdenden Kapazitätserweiterungen unserer EDV-Anlage in Angriff genommen.

Um das gesteckte Ziel so schnell wie möglich zu erreichen ist es erforderlich, daß alle im Personalbereich tätigen Stellen auch weiterhin eng mit der Abteilung Organisation zusammenarbeiten.

H. Prass



Altes Prüfdrehgestell mit KHD-Motor im Vordergrund.

EW H zeigt sich umweltschutzbewußt

In der Eisenbahnwerkstatt Hamborn (EW H) werden etwa 6 700 Eisenbahnwagen und 114 Elektro-Lokomotiven instand gehalten, repariert und die vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Untersuchungen durchgeführt.

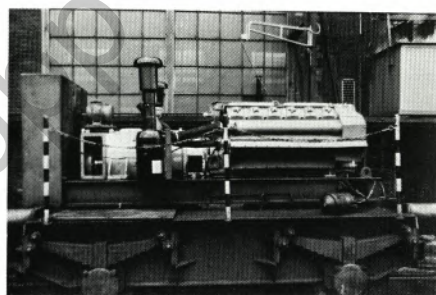
Unter den 114 elektrischen Lokomotiven des Gemeinschaftsbetriebes gibt es 65, die als Hilfsantrieb einen Dieselmotor haben, der mit Hilfe eines Generators Fahrstrom auf der Lok erzeugt. Dadurch können diese Lokomotiven auch auf Gleisen fahren und arbeiten, die nicht mit Fahrdrat überspannt sind. Die Dieselmotoren, bei denen es sich ausschließlich um Klöckner-Humboldt-Deutz-Motoren der Baureihen A12L 614 bzw. 714 handelt, haben eine Leistung von 200 bis 240 PS.

Nach der Überholung eines solchen Motors muß er, bevor er wieder in die Lokomotive eingebaut wird „einlaufen“, wie der Fachmann sagt. Danach wird er einer Probelastung zur genauen Einstellung unterzogen. Hierzu ist er mit einem Generator gekoppelt und auf einen gemeinsamen Rahmen montiert worden. Unter ständiger Beobachtung läuft der Motor dann vier Stunden lang mit geringer Last.

Hat er diese Einlaufzeit ohne Beanstandung hinter sich gebracht, wird das ganze Aggregat an einen Wasserwiderstand angeschlossen, damit hier unter Belastung erneut geprüft und eingestellt werden kann. Der hierbei erzeugte Strom wird im Wasserwiderstand vernichtet, das heißt in Wärme umgesetzt. Dieser Vorgang dauert etwa eine Stunde.

Früher wurde das Aggregat auf einen Drehgestellrahmen gesetzt, damit es vom Montageplatz an den Wasserwiderstand gefahren werden konnte. Die Motorgeräusche strahlten unge-

hemmt aus und erreichten eine Phonstärke von rd. 100 dB (A). In der Nähe unseres Verwaltungsgebäudes wurden immerhin noch 75 dB(A) gemessen. Solche Phonstärken sind z. B. beim Telefonieren oder bei Verhandlungsgesprächen eine kaum zumutbare Belastung, ganz abgesehen von der nervlichen Belastung aller betroffenen Personen. Um diese unangenehme Belastung einzudämmen bzw. abzustellen, wurde im Technischen Büro der EW H ein umweltfreundlicher, schallsisolierter Prüfwagen konstruiert und dann in der Werkstatt gebaut.

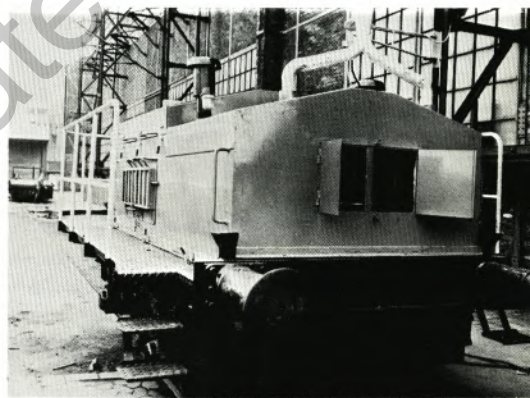


Gesamtansicht des Aggregates, KHD-Motor mit Conz-Generator, zur Eigenstromerzeugung auf ED-Lok.

Wenn nicht am Aggregat gearbeitet werden muß – wozu Klappen geöffnet werden – ist der Prüfwagen voll abgekapselt, mit schallschluckenden Matten ausgekleidet und so stabil gebaut, daß keine Schwingungen auftreten.

Für das Bedienpersonal ist ein fester Umlauf und eine Arbeitsbühne vorhanden, so daß Nacharbeiten, Einstellungen und Regelungen möglichst gefahrlos durchgeführt werden können.

Schalldruckpegelmessungen ergaben



Ansicht des neuen Prüfwagens, Generatorseite.

in der Nähe des Verwaltungsgebäudes 51 dB(A) an Umgebungsgeräuschen, die durch den im schallsolierten Prüfwagen laufenden Motor während der Einlauf- und Prüfzeit nur auf 53 dB(A) gesteigert wurden. Wir haben also eine Geräuschdämmung erreicht, die fast 100prozentig ist.

Damit wurden für die Nerven unserer Mitarbeiter und für die Belastung der Umwelt Schutz und Erleichterung geschaffen.

G. Kirchmann

Prüfwagen am Wasserwiderstand von der Dieselmotorseite aus gesehen.

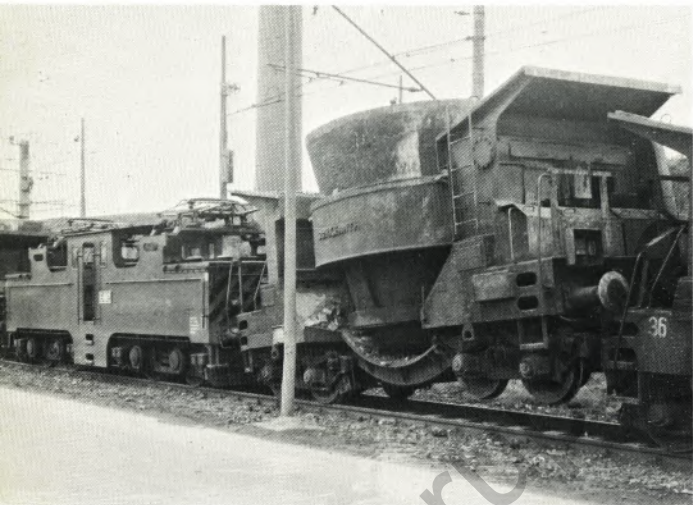


Unachtsamkeit kostet Geld

I. Belastung für Wagen- und Lokbeschädigungen im 3. Quartal 1973

	Wagen- und Lokbeschädigungen						Sa.	
	DB-Wagen		EH-Wagen		EH-Lok			
	Anzahl	DM	Anzahl	DM	Anzahl	DM	Anzahl	DM
ATH Hamborn u. Beeckerwerth	2 072	333 513	1 066	245 695	33	10 563	3 171	589 771
ATH Ruhrort u. Hüttenbetrieb	220	38 533	448	71 672	5	590	673	110 795
TN Oberhausen	1 189	154 388	480	71 446	–	–	1 669	225 834
Bergbau AG Oberhausen	57	7 649	180	24 392	–	–	237	32 041
Eisenbahn und Häfen	96	43 853	766	214 553	30	6 104	892	264 510
Fremdbetriebe	9	2 397	42	10 990	1	391	52	13 778
Sa.	3 643	580 333	2 982	638 748	69	17 648	6 694	1236 729

II. Einige Schäden, die im 3. Quartal 1973 entstanden, wurden als Beispiel für viele ähnliche Fälle hier im Bild festgehalten



Bei einem Auffahrunfall wurden zwei DB-Wagen stark beschädigt. Die Wagen konnten nicht mehr auf eigenen Rädern zurückrollen und mußten verladen werden. Die gesamten Schadenskosten sind nicht bekannt, da die Rechnung der Deutschen Bundesbahn noch nicht vorliegt.

Durch einen Zusammenstoß entgleisten 5 Schlackenpfannenwagen. Ein Schlackenpfannenwagen und eine Lok wurden beschädigt. Schadenskosten ca. DM 30 000,-



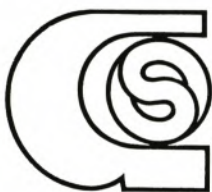
Vom Kran herabfallende Last beschädigte diesen SS 90-Wagen schwer. Derartige Beschädigungen häufen sich in letzter Zeit bedenklich. Die Wagen können nur mit großem Zeit- und Kostenaufwand wieder instandgesetzt werden. Die Reparaturkosten für diesen SS 90-Wagen betrugen DM 8 000,-



Ab Juli 1973 sind unsere Sicherheitsbeauftragten durch ein neues Symbol gekennzeichnet.

Das Kennzeichen wird wie bisher am Sicherheitshelm getragen. Das Symbol wird in Form eines in einem Kreis eingebetteten grünen „S“ mit schwarzer Umrandung auf weißem ovalen Untergrund, der grün umrandet ist, dargestellt.

Dieses Zeichen werden Sie in Verbindung mit einem anderen Symbol (Bild 2) in Zukunft häufiger sehen. Hersteller und Importeure von technischen Arbeitsmitteln, dazu zählen auch Haushaltsgeräte, Sport- und Bastelgeräte sowie Spielzeug müssen die Sicherheitsanforderungen des „Gesetzes über Technische Arbeitsmittel“ beachten. Obwohl mit dem Gesetz über technische Arbeitsmittel viel auf dem Gebiet der Sicherheitstechnik erreicht worden ist, kann Ihnen dieses Gesetz keine Garantie dafür geben, daß sich nur sichere Geräte auf dem Markt befinden.



2

Es gibt aber ein einfaches Mittel, wie sich der Käufer – selbst wenn er von technischen Dingen absolut nichts versteht – Gewißheit verschaffen kann, ob ein Gerät sicher ist: das neue Sicherheitszeichen.

Dieses Zeichen ist gesetzlich geschützt und wird nur für Geräte vergeben, die eine strenge Sicherheitsprüfung nach den Anforderungen des Gesetzes bestanden haben. Das Symbol beinhaltet die Buchstaben S und G: „Sicherheit geprüft.“

Wir haben in Anlehnung an dieses

Neue Kennzeichnung für Sicherheitsbeauftragte des Gemeinschaftsbetriebes

Symbol „S“ für Sicherheit gewählt und unsere Sicherheitsbeauftragten damit kenntlich gemacht.



Dieses Zeichen sollten Sie sich merken.

Unsere Sicherheitsbeauftragten haben in Fragen des Arbeitsschutzes wichtige Aufgaben zu erfüllen. Die Aufgaben sind im Unfallversicherungs-Neuregelungsgesetz vom 1. 7. 1973 klar zum Ausdruck gebracht. So hat der Sicherheitsbeauftragte den Unternehmer bei der Durchführung des Unfallschutzes zu unterstützen. Er hat sich insbesondere von dem Vorhandensein und der ordnungsgemäßen Benutzung der vorgeschriebenen Schutzvorrichtungen fortlaufend zu überzeugen. Er hat weiterhin das Interesse seiner Mitarbeiter und Kollegen für die Arbeitssicherheit zu wecken. Dabei hat der Sicherheitsbeauftragte keine Anordnungsbefugnis. Die Verantwortung für die Durchführung der vorgeschriebenen Unfallverhütungsvorschriften liegt ausschließlich beim Unternehmer oder



den betrieblichen Vorgesetzten. Sicherheitsbeauftragte sollen möglichst nicht Vorgesetzte sein. Der Sicherheitsbeauftragte versieht seine Aufgaben ehrenamtlich.

Den gesetzlichen Vorschriften entsprechend, besteht im Gemeinschaftsbetrieb ein Sicherheitsausschuß, in dem Sicherheitsbeauftragte, Betriebsräte und ein Beauftragter des Unternehmens vertreten sind. In regelmäßigen Abständen erfolgt in diesem Ausschuß ein Informations- und Erfahrungsaustausch.

Im Gemeinschaftsbetrieb sind über neunzig Sicherheitsbeauftragte tätig. Es sind Mitarbeiter, die eine nicht immer leichte Aufgabe erfüllen. Wir alle sollten den Sicherheitsbeauftragten dadurch Anerkennung zollen, indem wir ihre Ratschläge und Hinweise zur Vermeidung von Unfallgefahren dankbar annehmen.

H. Kiel

Ausflug des Eisenbahn-Vereins war wieder ein voller Erfolg

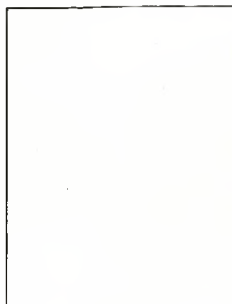
Einer Zuschrift von Franz Glosemeier entnehmen wir, daß die Teilnehmer des diesjährigen Familienausflugs unseres Eisenbahn-Vereins voll auf ihre Kosten gekommen sind. Am Morgen des 12. August bestiegen die Ausflügler in Hamborn, Walsum und Dinslaken den Bus, der sie über Drevenack zur Bundesstraße 58 und weiter in Richtung Groß Reken brachte. Ziel war der Frankenhof mit Wildgehege und Märchenzoo. Dort angekommen, hatte

man bei schönem Wetter vor dem Mittagessen noch Zeit zu einem ausgiebigen Spaziergang. Für die Jugend waren die verschiedensten Abwechslungen geboten, wie Ponyreiten, Schaukeln und Fahrten mit der Miniatureisenbahn. Nach einem reichlichen und guten Mittagessen wurde das Programm für den Nachmittag bekanntgegeben. Es reichte vom Preiskegeln für Männer und Frauen über Tore treten für die Buben zum Sackhüpfen, Eierlaufen und

Ringwerfen. Gegen 16.00 Uhr traf sich alles wieder bei Kaffee (Kakao) und Kuchen. Bei der Verteilung der Kegelpreise stellte sich heraus, daß eine Dame die Asse des Vereins schlagen konnte und den 1. Preis errang. Als man gegen 18.30 Uhr die Heimfahrt antrat, war man zwar müde aber gleichwohl begeistert, und es bestand allgemein der Wunsch, daß die nächste Fahrt nicht allzu lange auf sich warten lassen sollte.

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Alfons Pircher
Lokführer, BM-Süd
eingetreten: 2. 1. 1934



Walter Lenz
Rangiermeister, ES
eingetreten: 23. 1. 1934

Emil Kinalczyk
Schlosser, EWH
eingetreten: 19. 1. 1949

Ludwig Hilmer
Arbeitsmittler, AV
eingetreten: 20. 1. 1949

Franz Cron
Bürohilfskraft, AV
eingetreten: 21. 1. 1949

Erich Alsdorf
Schreiner, EWH
eingetreten: 21. 1. 1949

Alfred Dräger
Betriebsassistent, ES
eingetreten: 22. 1. 1949

Gerhard Baecker
Techn. Angestellter, AV
eingetreten: 22. 1. 1949

Josef Kolden
Wagenmeister, BM-Süd
eingetreten: 22. 1. 1949

Arno Walter
Weichenwärter, ES
eingetreten: 22. 1. 1949

Heinz-Dieter Lewe
Schlosser, HS
eingetreten: 22. 1. 1949

Wilhelm Kaminsky
Schlosser, EWH
eingetreten: 22. 1. 1949

Erwin Übbing
Schlosser, EWH
eingetreten: 22. 1. 1949

Lorenz Mumot
Elektroschweißer, EWH
eingetreten: 22. 1. 1949

Helmut Aulmann
Gruppenführer, AV
eingetreten: 24. 1. 1949

Willi Hebisch
Betriebsleiter, BM
eingetreten: 27. 1. 1949

Wilhelm Kurtz
Kolonnenführer, EWH
eingetreten: 1. 2. 1949

Bruno Wilke
Schlosser, EWH
eingetreten: 2. 2. 1949

Helmut Mähler
Elektroschweißer, EWH
eingetreten: 3. 2. 1949

Heinrich van Lent
Lokführer, BM
eingetreten: 8. 2. 1949

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Hans Wüstkamp
Rottenmeister, Bau-O
eingetreten: 16. 12. 1948

Georg Wollstein
Rangiermeister, ES
eingetreten: 20. 12. 1948

August Tatsch
Meister, EWH
eingetreten: 31. 12. 1948

Herbert Pecht
Weichenwärter, ES
eingetreten: 3. 1. 1949

Johann Grochowski
Maschinenschlosser, EWH
eingetreten: 3. 1. 1949

Karl-Heinz Cebula
Rangiermeister, ES
eingetreten: 6. 1. 1949

Wilhelm Krieger
Maurer, Bau-H
eingetreten: 6. 1. 1949

Günter Feierabend
techn. Angestellter, AV
eingetreten: 7. 1. 1949

Helmut Jaschek
Schmied, EWH
eingetreten: 7. 1. 1949

Bernhard Maeder
Betriebsleiter, BM
eingetreten: 8. 1. 1949

Alfred Bieder
Betriebsassistent, EN
eingetreten: 8. 1. 1949

Karl Meurs
Rangiermeister, ES
eingetreten: 10. 1. 1949

Werner Jacob
Vorarbeiter, EWH
eingetreten: 10. 1. 1949

Alfred Wormsdorf
Lokführer, BM
eingetreten: 11. 1. 1949

Franz Gattinger
Schlosser, EWH
eingetreten: 11. 1. 1949

Horst Bornschieer
Rangieraufseher, EN
eingetreten: 13. 1. 1949

Walter Schumacher
Schlosser, EWH
eingetreten: 13. 1. 1949

Anton van Unen
Kfm. Angestellter, AV
eingetreten: 14. 1. 1949

Karlheinz Christmann
Rangiermeister, ES
eingetreten: 17. 1. 1949

Heinz Winnekendonk
Kfm. Angestellter, A
eingetreten: 18. 1. 1949

Helmut Bigalke
Betriebsassistent, EN
eingetreten: 19. 1. 1949

Otto Hottenbacher
Betriebsassistent, EN
eingetreten: 19. 1. 1949

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen · Jubilare:

Auf eine 25jährige Tätigkeit blicken zurück:

Walter Schmitz, Eisenbahnbetrieb
am 1. 12. 1973

Adolf Sohn, Eisenbahnbetrieb
am 3. 12. 1973

Karl Schwarz, Verkehrsabteilung
am 3. 12. 1973

Georg Reschke, Eisenbahnwerkstatt
am 6. 12. 1973

Wilhelm Bongers, Eisenbahnbetrieb
am 7. 12. 1973

Erich Weber, Betriebsmaschinendienst
am 7. 12. 1973

Josef Overhagen, Eisenbahnbetrieb
am 9. 12. 1973

Felix Rudolph, Eisenbahnbetrieb
am 9. 12. 1973

Manfred Zarembo, Eisenbahnbetrieb
am 11. 12. 1973

Hermann Rathe, Eisenbahnbetrieb
am 15. 12. 1973

Albin Weigel, Betriebsmaschinendienst
am 15. 12. 1973

Franz Claasen, Bau/Bahnmeisterei
am 17. 12. 1973

Johann Gajewski, Bau/Bahnmeisterei
am 17. 12. 1973

Heinz Stiersdorfer, Betriebsmaschinendienst
am 18. 12. 1973

Heinz Doeltgen, Eisenbahnbetrieb
am 20. 12. 1973

Heinrich Mertens, Signalmeisterei
am 21. 12. 1973

Familiennachrichten

Geburtstag:

Otto Eckermann, früher Weichenwärter
geb.: 20. 1. 1882 (92 Jahre)
wohnhaft: Warendorf, Nordufer 46

Johann Mester, früher Lokführer
geb.: 3. 3. 1883 (91 Jahre)
wohnhaft: DU-Meiderich, Herwarthstr. 32

August Steffen, früher Lokführer
geb.: 5. 1. 1894 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Eitelstr. 4

Hermann Gossen, früher Gleiswerker
geb.: 31. 1. 1894 (80 Jahre)
wohnhaft: Dinslaken, Augustastr. 201

Wilhelm Beckmann, früher Kolonnenführer
geb.: 23. 2. 1894 (80 Jahre)
wohnhaft: Walsum, Hamborner Str. 15

Goldene Hochzeit:

Heinrich Henseler, früher Schweißer
geb.: 2. 3. 1902
verh.: 29. 12. 1923
wohnhaft: Dinslaken, Eppinghover Str. 13

Paulus Ridderskamp, früher Arbeitsermittler
geb.: 5. 2. 1901
verh.: 5. 2. 1924
wohnhaft: Emmelsum, Hallenstr. 277B

Artur Scheibe, früher Lokführer
geb.: 11. 10. 1902
verh.: 23. 2. 1924
wohnhaft: DU-Beeck, Friedrich-Ebert-Str. 418

Julius Schwarz, früher Weichenwärter
geb.: 8. 11. 1894
verh.: 14. 3. 1924
wohnhaft: DU-Beeck, Lierheggenstr. 34

Todesfälle:

Walter Schlicht, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 17. 5. 1908
gest.: 21. 6. 1973

August Baack, Pensionär
früher Betriebsführer
geb.: 11. 8. 1899
gest.: 23. 6. 1973

Otto Maraschin, Rottenführer, Bau-O-Süd
geb.: 27. 10. 1918
gest.: 29. 6. 1973

Hermann Vögeding, Pensionär
früher Vorarbeiter
geb.: 17. 12. 1886
gest.: 4. 7. 1973

Erwin Wesselbaum, Weichenwärter, EB-Süd
geb.: 23. 8. 1928
gest.: 6. 7. 1973

Wilhelm Collas, Pensionär
früher Lokmeister
geb.: 27. 2. 1890
gest.: 7. 7. 1973

Peter Anis, Pensionär
früher Kolonnenführer
geb.: 4. 3. 1910
gest.: 10. 7. 1973

Friedrich Dittscheidt, Pensionär
früher Dreher
geb.: 11. 10. 1901
gest.: 16. 7. 1973

Pius Wüst, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 1. 9. 1906
gest.: 16. 7. 1973

Heinrich Korte, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 24. 2. 1897
gest.: 17. 7. 1973

Hermann Neise, Pensionär
früher Gärtner
geb.: 24. 11. 1898
gest.: 24. 7. 1973

Richard Felst, Pensionär
früher techn. Angestellter
geb.: 4. 7. 1890
gest.: 27. 7. 1973

Peter Schmidt, Pensionär
früher Wagenmeister
geb.: 22. 7. 1886
gest.: 30. 7. 1973

Heinz Strack, Rangiermeister, ES
geb.: 4. 9. 1936
gest.: 2. 8. 1973

Johann Nies, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 23. 9. 1902
gest.: 10. 8. 1973

Gerhard Schless, Pensionär
früher Meister
geb.: 24. 3. 1884
gest.: 16. 8. 1973

Gerhard Frütel, Pensionär
früher Dreher
geb.: 26. 12. 1891
gest.: 24. 8. 1973

Ernst Hübner, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 29. 1. 1902
gest.: 28. 8. 1973

Wienand Klaes, Pensionär
früher Oberlokmeister
geb.: 18. 10. 1888
gest.: 1. 9. 1973

Paul Hildebrandt, Pensionär
früher Dreher
geb.: 5. 1. 1901
gest.: 4. 9. 1973

Karl Klebba, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 12. 2. 1900
gest.: 10. 9. 1973

Wilhelm Schukat, Pensionär
früher Schweißer
geb.: 5. 7. 1896
gest.: 13. 9. 1973

Albert Sielhorst, Pensionär
früher Wagenmeister
geb.: 31. 1. 1891
gest.: 15. 9. 1973

Kurt Vogel, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 8. 3. 1909
gest.: 22. 9. 1973

Herbert Göttlich, Pensionär
früher Signalwärter
geb.: 27. 5. 1907
gest.: 23. 9. 1973

Hüseyin Demir, Rangierer, ES
geb.: 1939
gest.: 24. 9. 1973

Unsere Leserzuschrift: Betrachtungen zum Thema Sicherheit

Gemäß einem Schreiben unserer Abteilung Arbeitssicherheit erhält ein festgelegter Personenkreis von EH bei Bedarf eine sandfarbene „Sicherheits“-Jacke und eine sandfarbene „Sicherheits“-Hose.

Gegen die Ausgabe von Arbeitskleidung möchte ich nichts einwenden, jedoch frage ich mich, inwiefern eine sandfarbene Hose aus Baumwolle der Sicherheit dient.

Ich kenne u. a. Sicherheitsgurte, Sicherheitsschuhe, Sicherheitsabstand, Sicherheitsglas, Sicherheitshölzer, Sicherheitsventile. Alle diese

Dinge dienen der Verringerung oder Abwendung einer Gefahr. Welche Gefahr wird durch eine „Sicherheits“-Hose verringert oder abgewendet? Da wäre so einiges denkbar:

1. Ist sie vielleicht unten zugebunden, so daß Leute mit Magen- und Darmstörungen nicht unangenehm auffallen können?
2. Ist sie vielleicht zusätzlich wasserdicht, so daß auch Leuten mit schwacher Blase kein Malheur passieren kann?
3. Ist sie vielleicht mit Hosenträgern und Gürtel versehen, damit man sie nicht verlieren kann?

4. Ist sie vielleicht abschließbar im Sinne eines Keuschheitsgürtels?

5. Schützt sie vielleicht empfindliche Körperteile gegen Tiefschläge – ähnlich wie bei Boxern? Wahrscheinlich wird man mir jetzt entgegen wollen, daß die Hose dem Schutz gegen Witterung, Kälte und Schmutz dient. Wenn aber das allein schon ausreicht, sie „Sicherheits“-Hose zu nennen, dann trage ich ständig „Sicherheits“-Unterwäsche, denn die soll mich u. a. gegen Erkältungen schützen.

G. Netzig

Brücken-Demontage im Eiltempo

Während zwei der Überbauten von den Werksbahngleisen aus mit einem Bundesbahnkran von 90 t Tragkraft demontiert werden konnten, mußte der Abbruch des dritten Überbaues über der Personenzugstrecke Köln-Minden der Bundesbahn bei nur dreistündiger Streckensperrung mit einem außerhalb der Gleiszone aufgestellten 500-t-Autokran erfolgen. Die verschiedenen Phasen der Demontagearbeiten wurden von unserem Mitarbeiter Betr.-Ing. Kleine-Hartlage im Bild festgehalten.

Der gesamte Brückenzug vor Beginn der Arbeiten.



Der 90-t-Kran der Bundesbahn hat einen Teil des ersten Überbaus über die Werksgleise demontiert und auf einen Werkswagen abgesetzt.

Südlich der Eisenhütte Oberhausen der Thyssen Niederrhein AG wurden die dort verlaufenden 8 Werksbahngleise und 4 Bundesbahngleise von einer Eisenbahnbrücke der ehemaligen Bundesbahnstrecke Oberhausen-Rheine und einem Fußgängersteg, der sogenannten Henkelmannsbrücke überquert.

Die nicht mehr benötigte Eisenbahnbrücke mußte wegen des schlechten Erhaltungszustandes abgebrochen und verschrottet werden.

Insgesamt handelte es sich um drei Überbauten mit Stützweiten von 26,00 m, 31,50 m und 25,00 m.

Das Gesamtgewicht betrug etwa 200 Tonnen.



Der dritte Überbau über die Bundesbahnstrecke mußte in einer kurzen Betriebspause mit einem 500-t-Autokran abgehoben werden.

Der Rest ist Schrott



Auszeichnungen

Die Verkehrswacht Duisburg zeichnete mehrere Mitarbeiter des Gemeinschaftsbetriebes für 20 Jahre bzw. 10 Jahre unfallfreies Fahren aus. So erhielten eine Ehrenurkunde und eine

silberne Plakette für 20 Jahre ohne Unfall die Herren Werner Dubies (BR), Wilhelm Fahrman (BM), Hans-Lorenz Wozniak (V) und Hermann Thiele (Bau-H). Mit einer Ehrenurkunde nebst bronzenen Plakette für 10 Jahre unfallfreies Fahren wurden die Herren Erich Voßkamp (Org), Karl Seidel (EWH) und Werner Westenberger (EN) ausgezeichnet.

Personalien

Mit Wirkung vom 1. Juli 1973 wurden folgende Ernennungen vorgenommen: Herr Ing. (grad.) Fischer zum Betriebschef des Signalwesens; Herr Ing. (grad.) Fröhlich zum Betriebschef der Fahrleitungsmeisterei; Herr Ing. (grad.) Rettberg zum Betriebsleiter der Hafenwerkstätten; Herr Baack zum Abteilungsleiter im Rechnungswesen; Herr Praß zum Abteilungsleiter in der Organisation.

Kurioses von der Schiene

Unser Bild zeigt einen Oldtimer, der heute dem „Deutschen Eisenbahn-Verein Bruchhausen-Vilsen“ gehört. Es handelt sich um eine Stehkessellokomotive aus dem Jahre 1906 von Kittel. Sie leistet 120 PS und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h. Von Puffer zu Puffer gemessen ist sie nur 6,80 m lang. Die „Dampf-eisenbahn Weserbergland“ betreut sie und hält den Veteran noch heute betriebsbereit.



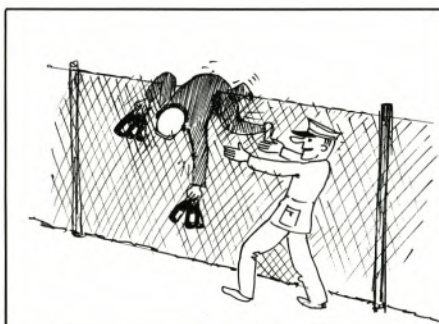
Arbeite
sicher



Den Estand muß der Memeth geben, Dann hat er Freunde allerwegen.



Die Kneipe ist nicht weit entfernt, Freundlich wird ihm der Weg erklärt.



Ein Wachmann mit 'ner Frohnatur Beendet schließlich seine Tour.



Sehr drastisch wird ihm dann erklärt, warum der Zaun den Weg versperrt.

