



EISENBAHN UND HÄFEN

WERKZEITSCHRIFT DES GEMEINSCHAFTSBETRIEBES EISENBAHN UND HÄFEN · DUISBURG-HAMBORN



1

75

JANUAR/MÄRZ

kurz berichtet – schnell gelesen	2
Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen	4
Arbeitsschutz – Jahresbericht 1973/74	4
Neue Lokomotiv-Antriebstechnik bei EH erprobt	8
17 Belegschaftsmitglieder gingen in Pension	10
Betriebsmaschinendienst erhielt neues	
Zweiwege-Aufgleisfahrzeug	11
Mein Hobby: Skat	11
Neue Stranggießanlage der ATH	12
Erfolgreich mitgedacht	14
Weihnachtsfeier 1974 beim Eisenbahn- und	
Lokführerverein	15
Am 6. kam der Nikolaus	15
70 Jahre Hafen Walsum	16
Unachtsamkeit kostet Geld	18
Unsere Jubilare	19
Familiennachrichten	19
Rangierer auf der Schulbank?	20
Mit dem Umlernen sollte man schleunigst beginnen:	
Neue Einheiten im Meßwesen	22
Betriebliche Altersversorgung gesichert	23
Arbeite sicher!	23

Thyssen-Gruppe

Die Europäische Kommission hat Ende 1974 den Antrag der ATH genehmigt, zunächst 5% des Gesellschaftskapitals der französischen Stahlgruppe Solmer Société Lorraine et Méridionale de Laminage Continu SA in Fos (Südfrankreich) zu erwerben. Die Kommission hat ihre Genehmigung an die Einhaltung verschiedener Bedingungen geknüpft: Die einzelnen Unternehmen müssen im Bereich des Stahlhandels völlig unabhängig bleiben; abgesehen von gemeinsamen Entscheidungen über Investitionen und die Produktion bei Solmer dürfen die einzelnen Unternehmensgruppen keine neuen Vereinbarungen schließen oder wechselseitige Personalverflechtungen zwischen ihren Unternehmen ohne die Genehmigung durch die Europäische Kommission vollziehen. Eine Erhöhung der Produktionskapazitäten von Solmer muß vorher von der Europäischen Kommission genehmigt werden. Die Genehmigung dieses Kooperationsabkommens ist auf Flachstahl begrenzt. Solmer selbst produziert nur Flachstahl und will die Produktion kräftig ausdehnen, erscheint auf dem Markt aber nicht als selbständiger Anbieter, sondern liefert Vorprodukte – vor allem Warmbreitband in Rollen (Coils) – an die genannten drei Unternehmen.

Investitionen für die ATH in Höhe von rd. 500 Mill. DM hat der Aufsichtsrat beschlossen. Die Investitionsaufwendungen der gesamten Thyssen-Gruppe werden im laufenden Geschäftsjahr 1974/75 – nach 866 Mill. DM in 1973/74 – eine Größenordnung von rd. 1,2 Mrd. DM erreichen.

Ein Bildungszentrum baut die ATH in Bruckhausen. Hier sollen die bisher dezentralen Ausbildungsstätten des technischen und kaufmännischen Ausbildungswesens sowie der Weiterbildung zusammengefaßt werden. Der Aufsichtsrat hat für den ersten Bauabschnitt – Gebäude des technischen Ausbildungswesens – 27 Mill. DM bewilligt. Kaufmännisches Ausbildungswesen, Weiterbildung und Gemeinschaftseinrichtungen sind für den zweiten und dritten Bauabschnitt vorgesehen. Laut Plan soll der erste Bauabschnitt 1976 fertiggestellt sein. Allein in Hamborn können dann 1560 Jugendliche – unter ihnen auch Belegschaftsangehörige des Gemeinschaftsbetriebes – eine moderne Berufsausbildung erhalten.

Der Aufsichtsrat der Thyssen Niederrhein AG hat eine Reihe von Investitionen genehmigt, darunter so wesentliche wie die Erweiterung der Sinteranlage Walsum um ein zweites Sinterband mit einem Kostenaufwand von 91 Mill. DM, den Umbau der Zuriichtung 550er-Mittelstraße mit einem Kostenaufwand von 31 Mill. DM, die Erweiterung der Anlaßkapazität im Grobblechwalzwerk mit Kosten von 7 Mill. DM und eine Roheisenentschwefelungsanlage im Hochofenwerk Oberhausen für 5,43 Mill. DM. Neben diesen Vorhaben dienen auch die meisten anderen nicht allein der Erhöhung der Wirtschaftlichkeit, der weiteren Verbesserung der Qualität und Steigerung der Produktion, wie im Fall der Mittelstahlstraße oder des Grobblechwerkes, sondern alle drei Faktoren wirken sich auch auf lange Sicht auf die Sicherung der Arbeitsplätze des Werkes Oberhausen aus.

Impressum

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

Redaktion: Kurt-Hermann Still

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

Druck: Michael Schiffer KG, Rheinberg

Aufnahmen:
EH: Betriebsmaschinendienst, Christ, Glosemeier, Luschky, Wiesner, Zerulla, Zölle
ATH: Lang, Metzger
Sonstige: BBC, Hamburger Aero-Lloyd

Titelbild: Wagenschlosser Senz bei der Arbeit in der Wagen-Schnellreparaturwerkstatt

Rückseite: Winter im Thüringer Wald



Stahl-Industrie

Innerhalb der Europäischen Gemeinschaft ist eine Erhöhung der Stahlkapazität geplant. Die deutsche Stahlindustrie will ihre Rohstahl-Produktionskapazität bis 1977 auf 65,8 Mill. t erhöhen. Nach einer von der Europäischen Kommission veröffentlichten Übersicht wird für 1974 eine Rohstahlkapazität von 60,6 Mill. t angegeben. Die Kapazität für die Roheisenproduktion soll von 46,7 auf 51,3 Mill. und für Walzwerksfertigerzeugnisse von 48,4 auf 50,5 Mill. t erhöht werden. Die zeitliche Verwirklichung dieser Pläne, heißt es, hänge von der Gewinnsituation und der Konjunkturlage ab.

Der weltweite Stahlboom hat 1974 zu einem neuen Höchststand der deutschen Stahlerzeugung geführt. Sie erreichte, wie die Außenstelle Düsseldorf des Statistischen Bundesamtes mitteilt, 53,23 Mill. t und war damit um 7 v. H. höher als 1973.

Das Schwergewicht der Stahlerzeugung verlagerte sich noch mehr zum Sauerstoff-Stahl. Nach diesem Verfahren wurden 36,61 Mill. t Stahl hergestellt – 9 v. H. mehr als 1973. Stärker als die Rohstahlproduktion nahm die Roheisenerzeugung zu; sie erreichte 40,22 Mill. t und war damit um 9,2 v. H. höher als im Vorjahr.

In das neue Jahr geht die Stahlindustrie mit weniger Optimismus als in das Jahr 1974. Die Auftragseingänge waren in den letzten Monaten rückläufig und die Exportpreise bröckeln ab. Die Experten rechnen mit einem Umschwung des Marktes frühestens zur Jahresmitte.

Die Bedeutung Duisburgs als größte Stahlküche Europas ist nach der kommunalen Neuordnung gewach-

sen. Nun sind wirklich die wichtigsten Namen aus der Gründerzeit des Ruhrgebietes in den Grenzen der neuen Großstadt schwergewichtig vertreten: Zu den Namen Thyssen, Mannesmann, Klöckner und Haniel gesellte sich mit dem Hüttenwerk Rheinhauser der Name Krupp. Ab 1. Januar 1975 traf auch auf Duisburg zu, was bisher nur für die Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel galt: In den Grenzen der Stadt sind mehr als 50% der deutschen Rohstahlkapazität vereint.

Ruhrkohle AG

Zwei Mrd. DM investieren will die Ruhrkohle bis 1980. Allein für die Kapazitätserhaltung und -aufstockung im Übertage-Bereich der Zechenbetriebe sollen 600 bis 700 Mill. DM, im Untertage-Bereich 1 Mrd. DM und für Forschung und Entwicklung weitere 600 bis 700 Mill. DM bereitgestellt werden.

Damit wird die RAG ab 1975 fast doppelt soviel wie vor der Energiekrise investieren, um die gesteigerte Nachfrage nach Kohle befriedigen zu können.

Neue Schächte sollen nach Angabe der Ruhrkohle AG jedoch vorerst nicht abgeteuft werden. Die Förderung soll bei entsprechendem Bedarf erst durch sogenannte Anschlußbergwerke erhöht werden.

Wirtschaft und Politik

Der Mineralölverbrauch in der Bundesrepublik wird in den kommenden Jahren nicht mehr so stark steigen, wie nach den bisherigen Vorausschätzungen angenommen worden war. Die sparsamere Verwendung von Mineralölprodukten als Folge des starken Anstiegs der Ölpreise und die teilweise Substitution durch andere Energieträger hat den Mineralölwirt-

schaftsverband zur Ausarbeitung einer neuen Verbrauchsprognose bis 1985 veranlaßt. Danach soll der Absatz von Mineralölprodukten, der sich im Jahre 1973 auf 149,7 Mill. t belief, im Jahre 1975 nur noch 149,1 Mill. t erreichen, bis 1980 auf 167,4 Mill. t und bis 1985 weiter auf 174,9 Millionen t zunehmen. Die stärkste Verbrauchsdämpfung wird beim schweren Heizöl erwartet.

Die Einwohnerzahl des Ruhrgebietes geht ständig weiter zurück. Mit 4,86 Mill. Einwohnern leben heute rund 170.000 Menschen weniger im Ruhrgebiet als vor zehn Jahren. Der Rückgang der Geburten wirkt sich noch stärker aus, als die Abwanderung.

Die Zahl der eingereichten Verbesserungsvorschläge ist bei der August Thyssen-Hütte 1974 erheblich angestiegen. Waren es im Jahr 1973 noch 336 Mitarbeiter, die Verbesserungsvorschläge einreichten, so beteiligten sich im vergangenen Jahr 550 Belegschaftsmitglieder.

Die Verbesserungsvorschläge erhöhten sich im gleichen Zeitraum von 336 auf 676, also um mehr als 100%. Für 225 Vorschläge wurden Prämien in einer Gesamthöhe von 222.295 DM ausbezahlt. Die Höchstprämie betrug im vergangenen Jahr 10.410 DM.

Etwa 70% aller 1974 eingereichten Verbesserungsvorschläge zielten auf Kostensenkung durch Einsparen an Material und Zeit ab. Gleichzeitig waren damit auch Arbeitserleichterungen für die Beschäftigten verbunden. Mehr als 30% der Vorschläge bewirkten eine Erhöhung der Arbeitssicherheit am Arbeitsplatz.

Die Exporteinbußen der deutschen Automobilin-

dustrie, die im vergangenen Jahr 20 Prozent ausgemacht hatten, sind sowohl auf die konjunkturell rückläufige allgemeine Absatzentwicklung auf den großen Automärkten als auch auf besondere Faktoren zurückzuführen, die speziell die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Fahrzeuge beeinträchtigen. Der Absatz von Automobilen in der Europäischen Gemeinschaft war 1974 in den ersten neun Monaten um 15% geringer als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Der Absatz deutscher Fahrzeuge sank dagegen um 26 Prozent.

In den USA ging der Pkw-Absatz aller Marken im letzten Jahr um 22% zurück. Der Absatz der importierten Wagen sank um 19%, bei deutschen Wagen dagegen um 24%.

Von der flexiblen Altersgrenze haben rund zwei Drittel der Berechtigten Gebrauch gemacht. Wie dazu vom Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung erklärt wird, sind in der gesetzlichen Rentenversicherung für Dezember 1974 rund 285.000 flexible Altersruhegelder gezahlt worden. Auf die Rentenversicherung der Arbeiter und Angestellten sind rund 261.000 Renten entfallen, von denen rund 228.000 Altersruhegelder wegen Vollendung des 63. Lebensjahres und 31.000 Altersruhegelder wegen Vollendung des 62. Lebensjahres an Schwerbehinderte bzw. Berufs- oder Erwerbsunfähige gezahlt worden sind. Von der Möglichkeit, den Rentenbezug über die Vollendung des 65. Lebensjahres hinauszuschieben, haben 2.000 Berechtigte Gebrauch gemacht. Die knappschaftliche Rentenversicherung ist mit rund 24.000 flexiblen Altersruhegeldern beteiligt.

Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

Bericht zur Betriebs- und Geschäftslage EH, Geschäftsjahr 1974/75 (1. Quartal)

Nachdem in der letzten Ausgabe unserer Werkszeitung ein umfangreicher Bericht über das Verkehrsgeschehen im Geschäftsjahr 1973/74 gegeben wurde, soll hier kurz über das 1. Quartal des laufenden Geschäftsjahres 1974/75 (Monate Oktober bis Dezember 1974) berichtet werden. In diesem Zeitraum ist gegenüber dem Vorjahr im Monatsdurchschnitt noch ein weiterer Anstieg der Erzeugung auf der Hüttenseite und damit auch eine höhere Leistung der Werksbahn und der Werkshäfen zu verzeichnen. Es muß jedoch bemerkt werden, daß nach den neuesten Prognosen diese Entwicklung im Jahre 1975 nicht anhalten wird, da angesichts der unbefriedigenden Konjunkturlage in wichtigen Abnehmerländern insbesondere der Stahlexport und damit auch die Produktion zurückgehen kann, was sich zwangsläufig auch auf den

Gemeinschaftsbetrieb auswirken wird. Im einzelnen zeigt sich für das 1. Quartal 1974/75 folgendes Bild:

Werksbahn

Die Werksbahn beförderte im 1. Quartal 1974/75 durchschnittlich 9 797 000 Tonnen im Monat, wobei der Monat Oktober 1974 mit 10 326 000 Tonnen der leistungsstärkste war. Dieses stellt gleichzeitig die bisherige absolute Monatshöchstleistung dar. Das Transportaufkommen liegt damit im Berichtszeitraum um rd. 1,5% über der Monatsdurchschnittsleistung des vergangenen Geschäftsjahres. Verglichen mit dem 1. Quartal des Vorjahres beträgt die Steigerung des Beförderungsaufkommens sogar 5,4%.

Werkshäfen

Höhere Umschlagsleistungen wurden

auch in den Werkshäfen Schwelgern und Walsum erreicht. Mit monatsdurchschnittlich 1 814 000 Tonnen liegt die Leistung noch um rd. 8,5% über der des Geschäftsjahres 1973/74. In diesem Bereich ist ebenfalls eine neue absolute Monatshöchstleistung zu verzeichnen; sie beträgt 1 945 000 Tonnen und wurde im Oktober 1974 erzielt.

Belegschaft

Zum 31. Dezember 1974 betrug die Gesamtbelegschaft EH (ohne Oberhausen) 3 474 Mitarbeiter. Sie hat sich gegenüber dem gleichen Zeitpunkt des Vorjahres um 52 Mitarbeiter erhöht. Darüber hinaus werden bei Thyssen Niederrhein AG, Oberhausen 1 022 Mitarbeiter geführt (1 007 per 31. 12. 73), die für EH tätig sind.

G. Haßhoff

Arbeits- schutz Jahres- bericht 1973/74



ABTEILUNG ARBEITSSICHERHEIT
GEMEINSCHAFTSBETRIEB
EISENBahn UND HÄFEN

S

I

C

H

E

R

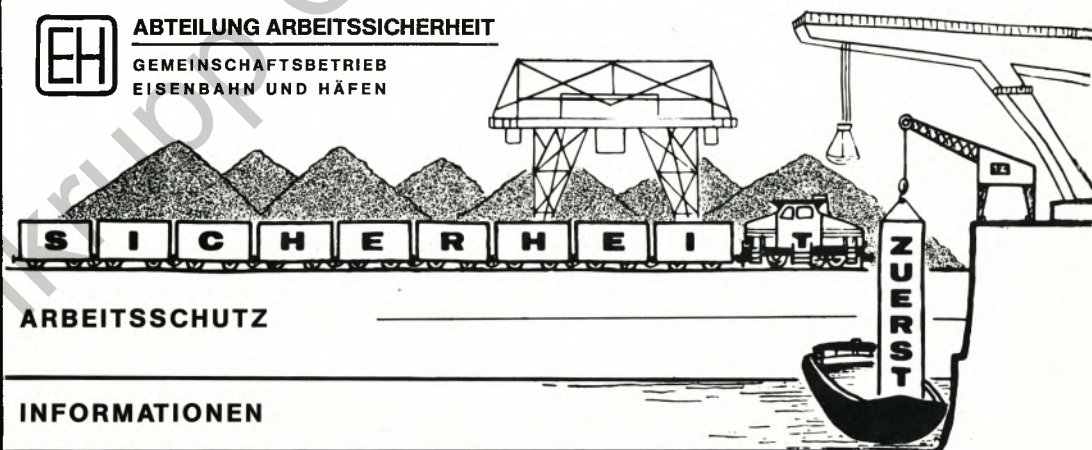
H

E

I

ARBEITSSCHUTZ

INFORMATIONEN



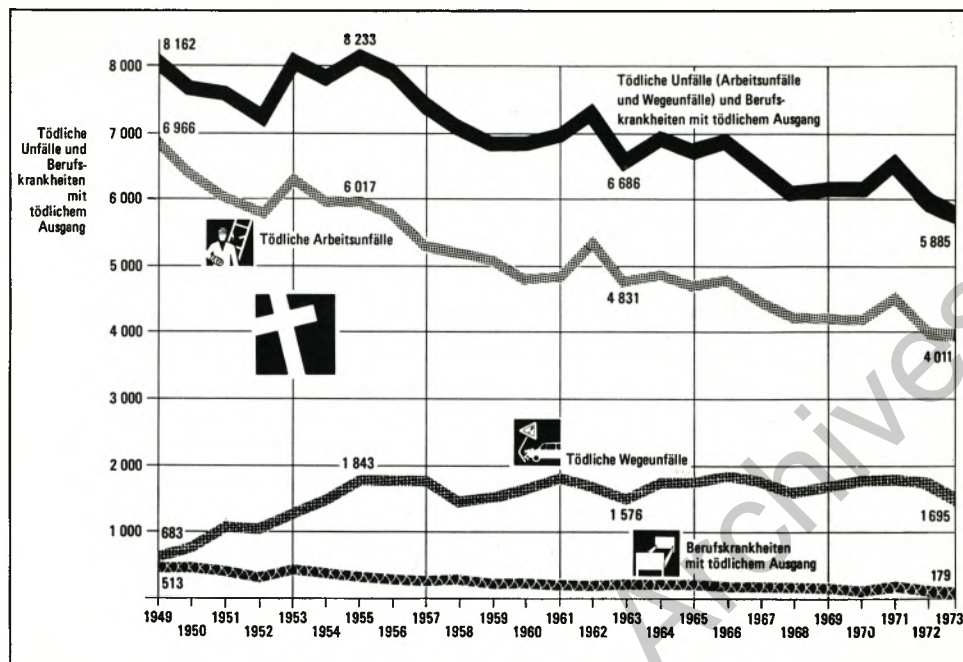
Das Geschäftsjahr 1973/74 weist allgemein in der Unfallbilanz immer noch eine leichte Steigerung der angezeigten Arbeits- und Wegeunfälle sowie der Berufskrankheiten auf. Aus dem Unfallverhütungsbericht 1974 der Bundesregierung, der die Zahlen von 1973 enthält, geht hervor, daß die Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten von 2 481 100 auf 2 482 600, also um nur 0,1 Prozent gestiegen sind.

Die Zahl der tödlichen Unfälle und Berufskrankheiten mit tödlichem Ausgang ist im letzten Jahr deutlich – von 6 102 um 3,6 Prozent auf 5 885 – zurückgegangen. (Tabelle 1.) Bei den Wegeunfällen dagegen betrug die Zunahme 7,1 Pro-

zent (von 213 500 auf 228 500). Noch stärker war die Zunahme bei den angezeigten Berufserkrankungen, die von 30 300 um 8,4 Prozent auf 32 800 anstiegen. Bemerkenswert ist hier die Entwicklung der drei häufigsten Berufskrankheiten. Während die Silikosefälle auch im vergangenen Jahr nochmals leicht abgenommen haben, ist die Zahl der Fälle von Hauterkrankungen um 10 Prozent angewachsen. Die Zahl der angezeigten Fälle von Lärmschwerhörigkeit hat sogar um 37,5 Prozent – von 4 606 auf 6 337 – zugenommen.

Die finanziellen Aufwendungen der Unfallversicherungsträger lagen 1973 bei 6,5 Milliarden DM um 11,3 Prozent höher als im Jahre davor (5,8 Milliarden DM).

Tabelle 1



Aus dem Unfallverhütungsbericht der Bundesregierung

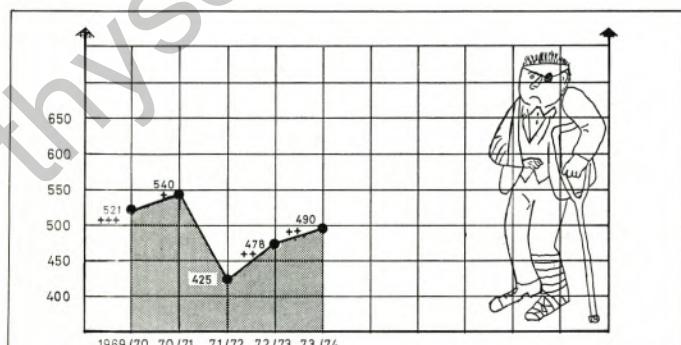
Tödliche Unfälle (Arbeitsunfälle und Wegeunfälle) und Berufskrankheiten mit tödlichem Ausgang seit 1949

Wie war die Entwicklung bei EH?

Das Unfallgeschehen bei EH (s. Tabelle 2) zeigt gegenüber dem Geschäftsjahr 1972/73 keine bemerkenswerten Veränderungen in Bezug auf den Gesamtbetrieb. Die Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle stieg von 478 auf 490 um 2,5 Prozent.

Im Bereich der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft stieg 1973 die Zahl der gemeldeten Arbeitsunfälle um 12,5 Prozent (von 37 672 auf 40 371). Bei den mit EH vergleichbaren Eisenbahn- und Hafenbetrieben liegen Steigerungen bis zu 21,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr vor. In den einzelnen Betrieben von EH ist es allerdings auch zu erheblichen Verschiebungen gekommen (Tabelle 3). Vergleicht man die meldepflichtigen Unfälle je 1000 Beschäftigte mit denen der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, so ergibt sich, daß EH mit 109 Unfällen gegenüber 141 Unfällen des Durchschnitts der Berufsgenossenschaft um 22,6 Prozent besser liegt. Im Bereich der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft nehmen wir von 62 versicherten Betrieben, die mehr als 1000 Beschäftigte haben, den 9. Platz ein.

Aus einer zusätzlichen Gegenüberstellung der Unfallzahlen unseres Betriebes mit denen der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie kann die o. a. Tendenz bestätigt werden. Die Unfälle je 1 Million verfahrener Arbeitsstunden betrugen 1973/74 bei der Wirtschaftsvereinigung 98, bei EH 67.



Meldepflichtige Arbeitsunfälle

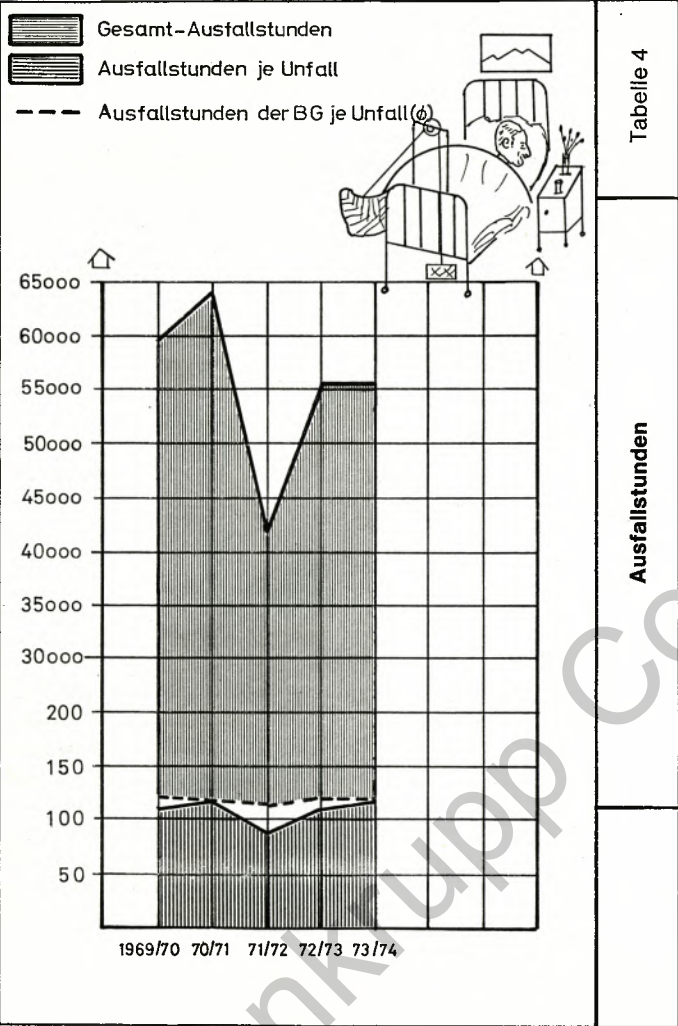
Tabelle 2

	1972/73		1973/74		Tabelle 3
	absolut im Jahr	auf 1000 Mann	absolut im Jahr	auf 1000 Mann	
Eisenbahn Nord	84	113	99	133	Unfallhäufigkeit geordnet nach Betrieben
Eisenbahn Süd	70	157	57	131	
Eisenbahn Ost	29	86	41	116	
Betriebsmaschinendienst	30	52	32	54	
Betriebsmaschinendienst (0)	4	25	4	24	
Bau-H	2	23	6	67	
Bau-O	47	144	38	112	
BauS/Sm	8	93	9	96	
Eisenbahnwerkstatt	60	167	70	194	
Eisenbahnwerkstatt (0)	30	186	23	139	
Fahrleitungsmeisterei	6	130	8	145	
Hafen Schwelgern	48	165	57	192	
Hafen Walsum	25	316	20	238	
Läger	4	75	10	179	
Verkehrsabteilung	22	80	11	39	
Verwaltung	5	21	5	21	
Sonstige	4	35	-	-	
Gesamt	478	109	490	109	

Ausfallzeit und Kostenentwicklung

Die Summe aller Betriebsunfall-Ausfallstunden hat sich bei EH gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich verbessert. Von 56365 ist die Zahl auf 56317 gesunken (Tabelle 4). Das ergibt 115 Ausfallstunden je Unfall. 1972/73 waren es

118 Stunden. Bei der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft lag der Durchschnitt der Ausfallstunden bei 128,8 Stunden.
Zu den Kosten der Lohnfortzahlung nach einem Arbeitsunfall kommen noch die Vorbelastungskosten der Berufsgenossenschaft. Die Kosten je Unfall, die EH tragen muß, belaufen sich nach dieser Rechnung auf 1884,49 DM. Im Vorjahr waren es 1983,- DM.



Körperschädigungen und Unfallursachen

Die Aufteilung der Unfälle auf verletzte Körperteile zeigt, daß bei 56,1 Prozent der Unfälle in unseren Betrieben Hände, Finger und Füße verletzt wurden (s. Tabelle 5). Es ist daher wichtig, auf diese drei Körperteile ein besonderes Augenmerk zu richten.
Bei einem Vergleich mit den Zahlen des Vorjahres fällt auf, daß die Verletzungen an Kopf und Fingern erheblich gestiegen sind. Bei den Fingerverletzungen waren es 44 Prozent. In unserer Statistik sind 38 verschiedene Ursachen festgehalten, in die sich jeder bei uns vorkommende Unfall einordnen läßt. Hier soll jedoch nur auf die unfallträchtigen, also die am häufigsten auftretenden Ursachen eingegangen werden. Die Summe der Unfälle, die diesen Ursachen zugeordnet sind, ergibt 329 Unfälle.



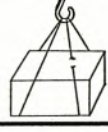
Verletzte Körperteile	Anzahl	%
Kopf	50	10,2
Augen	20	4,1
Oberkörper	40	8,2
Unterkörper	9	1,8
Arme	24	4,9
Hände	68	13,9
Finger	101	20,6
Beine	69	14,1
Füße	106	21,6
Schädel	3	0,6
Gesamtunfälle	490	100 %

Verletzte Körperteile **Tabelle 5**

Im einzelnen sind es:

Ursache:	Anzahl
1. Auf- und Abspringen	58
2. An- und Abhängen von Wagen	33
3. Reparaturarbeiten in der Werkstatt	34
4. Lastenbewegung von Hand	37
5. Umfallen und Herabfallen von Gegenständen	37
6. Stolpern und Hinfallen	94
7. Stoßen an scharfen und harten Gegenständen	36
Gesamt:	329

Der Darstellung der Unfallursachen (Tabelle 6) kann man entnehmen, daß 91 Beschäftigte einen Unfall beim Auf- und Abspringen sowie An- und Abhängen von Fahrzeugen ver-

Auf- und Abspringen	58		Tabelle 6 Unfallursachen
An- und Abhängen von Wagen	33		
Reparaturarbeiten in der Werkstatt	34		
Lastenbewegung von Hand	37		
Um- und Herabfallen von Gegenständen	37		
Stolpern und Hinfallen	94		
Stoßen an scharfen und harten Gegenständen	36		

ursachten. Fast ebensoviele Unfälle (94) wurden durch Stolpern und Hinfallen meldepflichtig. Das Auf- und Abspringen bei zu hoher Geschwindigkeit der fahrenden Rangiereinheiten sowie unsaubere Rangierwege führten häufig zu Verletzungen. Das Stolpern und Hinfallen kann man jedoch nicht auf eine bestimmte Betriebsart zurückführen. Derartige Unfälle sind in allen Betriebsbereichen vorgekommen, selbst auf ebenen Fußböden in Bürogebäuden.

Ausländische Mitarbeiter

Die durchschnittliche Gesamtzahl der Belegschaft, die für EH Dienstleistungen erbrachte, beläuft sich auf 4 479 Beschäftigte. Davon besitzen 3 524 die deutsche Staatsangehörigkeit. 955 Beschäftigte sind ausländische Mitarbeiter. Allein 618 sind im Eisenbahnbetrieb tätig. Der Rest arbeitet im Bahnerhaltungsbetrieb (163), in der Wagen- und Lokreparatur (62), im Hafenbetrieb (84) und in den übrigen Betrieben. Das Unfallgeschehen unserer ausländischen Mitarbeiter hat sich allgemein im Geschäftsjahr 1973/74 verschlechtert. Die Unfallzahlen stiegen von 174 im vorherigen Geschäftsjahr auf 208. Diese Steigerung beträgt 19,5 Prozent. Werden die Unfallzahlen spezifisch betrachtet (bezogen auf 1 000 Beschäftigte) so ergibt sich eine Steigerung von 4 Prozent. Der Unterschied der Prozentzahlen, der Unfälle absolut und bezogen auf 1 000 Vollarbeiter ist deshalb so groß, weil die Anzahl der Gastarbeiter von 832 auf 955 gestiegen ist. Aus diesem Grunde muß man der Steigerung bezogen auf 1 000 Mann eine größere Bedeutung zuerkennen. Gemessen an der Belegschaftsstärke hatten im Geschäftsjahr 1972/73 20,9 Prozent ausländische Mitarbeiter einen Unfall. In diesem Geschäftsjahr waren es 21,8 Prozent.

Im Eisenbahnbetrieb, wo ja ca. 64,7 Prozent aller ausländischen Mitarbeiter beschäftigt sind, hatte nur jeder 5. Ausländer einen Unfall. Allerdings beträgt der Anteil an der Gesamtzahl der Unfälle im Eisenbahnbetrieb rd. 49,2 Prozent. Dies ist jedoch mit darauf zurückzuführen, daß nur eine sehr geringe Anzahl ausländischer Arbeitnehmer eine Aufsichtsfunktion hat. Im Gegensatz zu den deutschen Mitarbeitern sind also unsere ausländischen Mitarbeiter im Durchschnitt einer größeren Gefährdung ausgesetzt.

Wegeunfälle

Die Wegeunfälle sind im abgelaufenen Geschäftsjahr von 94 auf 77 gesunken. Durch eine statistische Erhebung ist festgestellt worden, daß sich die Wegeunfälle wie folgt aufgliedern:

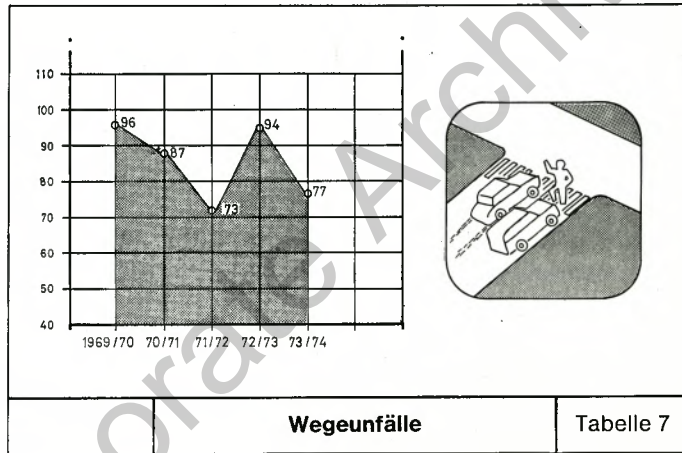
Unfall als Fußgänger	15
Unfall als Radfahrer	21
Unfall als Mofafahrer	12
Unfall als Mopedfahrer	20
Unfall als Pkw-Fahrer	9
Gesamt	77

Eine große Anzahl der Wegeunfälle (rd. 41,5 Prozent) entfallen auf die drei Monate Oktober, November und Dezember 1973.

Vergleicht man die Anzahl der Wegeunfälle auf 1 000 Vollarbeiter mit der Zahl der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, ergibt sich die Gegenüberstellung:

EH	Hütten- u. Walzwerks-Berufsgenossenschaft	EH Vorjahr
17,2	12,0	21,4

Die Verbesserung von 21,4 Wegeunfällen pro 1 000 Beschäftigte auf 17,2 Wegeunfälle ist teilweise auf den milden Winter zurückzuführen, in dem größere Verkehrsgefährdungen durch Glatteis, Reif und Nebel im Verhältnis zu anderen Jahren relativ wenig auftraten. AS betrachtet die hohe Anzahl der Wegeunfälle als Ansatzpunkt, Informationen über Verkehrssicherheit in deutscher und türkischer Sprache auszuarbeiten, um diese Informationen den Beschäftigten zuzuleiten. In Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht sollen für unsere ausländischen Mitarbeiter Belehrungen durchgeführt werden.



Schulungen

Ein wichtiger Beitrag zur Unfallverhütung ist die Arbeit mit den Menschen, die täglich den Produktionsprozeß überwachen oder ihn in Gang setzen. Auf sein Verhalten kommt es an, ob die Arbeitsgänge nicht gefährdend für ihn selbst oder für andere Beteiligte ablaufen. Aus diesem Grund hat die Abteilung Arbeitssicherheit insgesamt 59 Schulungen und Informationsgespräche mit 873 Teilnehmern und 95 Dienstunterrichten mit 1 719 Teilnehmern durchgeführt.

Schlußbetrachtung

490 Arbeits- und 77 Wegeunfälle in einem Jahr bei EH verpflichten, in unseren Anstrengungen um mehr Arbeits- und Gesundheitsschutz nicht nachzulassen. Neben den routinemäßigen Betriebsinspektionen wird im neuen Geschäftsjahr die Arbeit der Abteilung Arbeitssicherheit durch Schwerpunktarbeit geprägt sein. Das heißt, daß bei statistisch erkannten Schwerpunkten sicherheitstechnische Analysen in Zusammenarbeit mit den betreffenden Betrieben ausgearbeitet werden sollen. Die hieraus resultierenden Maßnahmen sollen die Unfall- und Gesundheitsgefahren mindern und die Arbeitssicherheit erhöhen. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen ist allerdings abhängig von der Unterstützung der für die Unfallverhütung verantwortlichen Führungskräfte und der Aufgeschlossenheit der Belegschaft. Wir danken auf diesem Wege allen Mitarbeitern, die dazu beigetragen haben, daß sich das Unfallgeschehen im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht verschlechtert hat und bitten weiterhin um Ihre Unterstützung.



DE 2500 abfahrbereit, Zugspitze vom Stellwerk Vorbahnhof aus gesehen



Der Versuchszug (mit Lok auf Bild 1) reichte bis zur Brücke Kaiserstraße (vom Stellwerk Vorbahnhof aus gesehen)

Neue Lokomotiv-Antriebs-technik bei EH erprobt

Ist Ihnen der „gelbe Bananendampfer“ schon einmal begegnet, der als Diesellok EH 299 seit einem halben Jahr leihweise von Rheinstahl-Henschel als „15. ZBÜ“ auf unserem Gleisnetz verkehrt?

Sicherlich schon, zumal man die auffällige Farbe, beinahe Thyssen-gelb, nicht übersehen kann. Aber über diese Lokomotive soll gar nicht weiter geschrieben werden. Wir wollten Sie nur darauf aufmerksam machen, da von der gleichen, im vergangenen Jahr das 125jährige Bestehen feiernden Lokomotivfabrik Rheinstahl-Henschel (heute Rheinstahl Transporttechnik) in Kassel in Zusammenarbeit mit BBC-Mannheim eine vollkommen neue und für das Eisenbahnwesen sehr interessante Antriebstechnik für Diesel- und elektrische Lokomotiven entwickelt und seit einigen Jahren bei verschiedenen Bahnen erprobt und eingesetzt wurde. Diese neue Technik beinhaltet die **Drehstrom-Kraftübertragung** für Lokomotiven und setzt der bekannten hydraulischen Kraftübertragung bei Diesellokomotiven nicht nur beste Vergleichswerte gegenüber, sondern läßt sich mit vielleicht noch größeren Erfolgen beim elektrischen Antrieb von Lokomotiven einsetzen. Hier wiederum bietet eine Eisenbahn mit Gleichstromnetz (z. B. 1200 V oder 600 V wie bei EH) beste Möglichkeiten zur Nutzung der Vorteile eines Drehstromantriebes.

Zum besseren Verständnis der „BBC-

Drehstrom-Antriebstechnik“ wird diese kurz für den dieselelektrischen- und rein elektrischen Betrieb beschrieben: Beim dieselelektrischen Betrieb treibt der Dieselmotor der Lok einen Drehstromgenerator. Dessen Ausgangsspannung wird gleichgerichtet und einem Wechselrichter zugeführt, der über gesteuerte Thyristoren (äußerst schnell wirkende elektr. Schalter ohne mech. Kontakte) den über die Frequenz regelbaren Drehstrom für die Asynchron-Fahrmotoren liefert.

Beim elektrischen Betrieb im Gleichstrom-Fahrleitungsnetz mit 600 oder 1200 V Spannung ist die Anwendung der Drehstrom-Antriebstechnik noch einfacher, da der Gleichstrom schon in richtiger Spannungsgröße dem Netz über Stromabnehmer, Hauptschalter (Hochleistungsschnellschalter) und Eingangsdrösselspule entnommen und dem Wechselrichter geliefert werden kann. Dieser erzeugt dann wieder über gesteuerte Thyristoren den frequenzvariablen Drehstrom der Asynchron-Fahrmotoren.

Der Vorteil dieses Systems liegt darin, daß im Hauptstromkreis keine Kollektoren, keine Schleifringe, keine Bürsten und keine mechanischen Kontakte mehr vorhanden sind. Die gesamte Steuerung erfolgt elektronisch. Damit sind alle wartungsaufwendigen und schadanfälligen Teile der elektrischen Kraftübertragung vermieden und größtmögliche Einfachheit erreicht.

Ein weiterer wesentlicher Vorteil liegt in der gemeinsamen Speisung der Asynchron-Fahrmotoren mit gleicher Frequenz. Dadurch sind alle Treibradsätze elektrisch gekuppelt. Ein Schleudern einzelner Achsen ist durch die Charakteristik der Motorkennlinien nicht möglich. Somit können hohe Zugkräfte einwandfrei bis zur vollen Ausnutzung der Reibung zwischen allen Treibradsätzen und den Schienen übertragen werden.

Diese bereits bekannten Vorteile der Drehstrom-Antriebstechnik mit Asynchronfahrmotoren veranlaßten uns, diese Technik nicht nur genauer anzusehen und zu untersuchen, sondern sie, wenn irgendwie möglich, auch selbst zu erleben und auszuprobieren. Nach einigen Gesprächen mit den Firmen Rheinstahl Transporttechnik und BBC wurde erreicht, daß eine der seit etwa fünf bzw. zwei Jahren fertiggestellten und laufend im Versuchseinsatz befindlichen Lokomotiven beim Gemeinschaftsbetrieb im schweren Betriebseinsatz erprobt wird. Hierbei sollte insbesondere untersucht werden, wie sich die Lokomotive beim Anfahren schwerster Züge über lange Weichenstraßen hinweg und in der Steigung verhält und welche Grenzlasten für das Zuggewicht erzielt werden können.

Mit der blauen HENSCHEL-BBC-DE 2500, Betriebs-Nr. 202004-8 (alle Versuchslokomotiven sind bei der DB im Einsatz vor Güter- und Personenzügen

und tragen demzufolge eine DB-Loknummer) wurden am 28. und 29. 9. 1974 Versuchsfahrten auf unserem Gleisnetz durchgeführt. Die 18 m lange, 6achsige, 80 t schwere, mit 2500 PS Leistung des Dieselmotors und für 140 km/h ausgelegte Lokomotive kam am Freitag, dem 27. 9. 1974, nachmittags, mit einem DB-Güterzug aus dem Gebiet Mannheim kommend, in Oberhausen-West herein und wurde auf dem gleichen Weg am 30. 9. 1974 wieder zurückgeführt.

Unser Personal hatte dabei nicht nur Gelegenheit, die „modern geschnittene“ und im Fahr- und Bedienungskomfort hervorragend ausgelegte Lokomotive zu besichtigen. Drei Lokführer wurden vom DB-Lokführer in der Bedienung der Lok unterwiesen und führten dann in den Tagen der Versuchsfahrten die Lok selbst.

Für die Zusammenstellung der Schlepplast der ersten Versuchsfahrten wurden bereitgestellte Coiltransporte auf DB-Flachwagen und einige EH-100-t-Erwagen gewählt, die zusammen ein Zuggewicht von 3 442 t ergaben. Hinzu kam noch das Gewicht der am Zugende angehängten Diesellok EH 286, die, ohne Leistung abgebend, mitgezogen wurde, damit bei wiederholten

Anfahrversuchen auf der Steigungsstrecke der Zug ohne Wendemanöver der Versuchslokomotive zurück- und dann wieder erneut die Steigung befahren konnte. Der damit 3532 t schwere Versuchszug bestand aus 7 sechssachsigen EH-Erwagen, 9 sechssachsigen und 21 vierachsigen DB-Coiltransportwagen und erreichte eine Gesamtlänge einschl. der EH-Lok von 550 m. Zwischen der Versuchslok DE 2500 und der angehängten EH-Lok bestand Sprechfunkverbindung.

In der ersten Aufstellung des Zuges im Bereich Vorbahnhof stand die Lok in Höhe des Stellwerkes Vorbahnhof, während sich das Zugende an der Brücke Kaiserstraße befand. Ein wahrlich langer und nicht alltäglicher Zug! Auf trockenen Schienen läßt sich ein schwerer Zug besser anfahren als auf nassen. Aber man kann ja die Schienen mit der Ölkanne gießen, wie es auch gemacht wurde auf einer Länge von ca. 3 m. Jetzt mußte die Lok beweisen, ob die vorher beschriebene elektrische Kupplung der Treibradsätze das Schleudern einzelner Achsen verhindert. Kein Rad drehte durch. Die Lok setzte sich langsam mit dem langen schweren Zug in Bewegung; man konnte das Drehen eines jeden Rades

genau verfolgen. Auch die mit noch mäßiger, aber stetig steigender Geschwindigkeit durchfahrene Weichenstraße im Bahnhof Grünstraße ließ kein „Stottern“ der Lok aufkommen. Jetzt galt es, an der ersten Steigung im Bereich Rampe Grünstraße, nach einem Halt wieder anzufahren. Dies gelang ohne Schwierigkeit. Der Zug fuhr dann weiter bis zum Punkt „Nordpol“. Dort wurde mit der gesamten Last im Bereich der größten Steigung stehend mit etwa 1 : 100 Neigung, Kurvenradien mit 220 und 250 m Radius und Gleiswechsel (S-Bogen) ein weiterer Anfahrversuch durchgeführt. Die Lok zog bei geringster Anfahrgeschwindigkeit ohne jegliches Schleudern den Zug bis zur zugelassenen Geschwindigkeit von 25 km/h an. Nach Rückkehr des gesamten Zugverbandes bis zum Stellwerk Vorbahnhof, jetzt gezogen von der EH-Lok 286, wurde der Versuch mit Anfahren im Bereich Nordpol wiederholt mit gleich gutem Ergebnis.

Den Rest des Tages und den folgenden Sonntag verbrachte die DE 2500 im Dienst bei der ZBÜ, hauptsächlich auf der Strecke nach Oberhausen-West. Insgesamt gesehen wurde mit dem Versuchseinsatz auf unserem Streck-

Der Versuchszug auf der Fahrt nach Oberhausen-West



kennet die enorme Leistungsfähigkeit der neuen Drehstromantriebstechnik bewiesen. Die 3500-t-Schlepplast lag vermutlich nahe an der Leistungsgrenze dieser **nur** 80 t schweren Lok, die ja im DB-Dienst bis max. 140 km/h eingesetzt werden könnte.

Bezogen auf unser Streckennetz und die hierin enthaltenen Neigungen ist die gezeigte Leistung der DE 2500 ein Beweis für die gute Reibwertausnutzung. Welche vergleichbare Lokomotive kann das ohne Getriebeumschaltung oder dergleichen mehr?



Dienst am Sonntag mit einem Feinkohlezug

17 Belegschaftsmitglieder gingen in Pension

Am 14. Januar verabschiedeten sich die Mitarbeiter, die im 2. Halbjahr 1974 in Pension gegangen sind, von der Geschäftsführung, von ihren Chefs und vom Betriebsrat. In der traditionellen kleinen Feierstunde im Schifferheim dankte Direktor Christophers den 17 Ausscheidenden für die geleistete Arbeit und für die Treue zum Unternehmen. Unter den Pensionären waren 10 Jubilare und zwar konnten 6 ihr 25-jähriges Dienstjubiläum und 4 ihr 40-

jähriges Dienstjubiläum beim Gemeinschaftsbetrieb begehen. Im Verlauf seiner Ausführungen wiederholte Direktor Christophers seine bei ähnlichen Anlässen den in Pension gehenden Mitarbeitern immer wieder gegebenen Ratschläge, jetzt nicht zu rasten, sondern sich durch angemessene körperliche und geistige Beschäftigung beweglich und möglichst lange „jung“ zu halten. Den Verheirateten legte er nahe, auch daran zu denken, daß ihre Ehe-

frauen den „Ruhestand“ nun ebenfalls verdient hätten, und dieser Tatsache durch eine Übernahme eines Teiles der häuslichen Pflichten Rechnung zu tragen. Abschließend wünschte er den Pensionären einen gesunden und zufriedenen Lebensabend. Betriebsratsvorsitzender Diercks übermittelte den Dank sowie die Grüße der Betriebsvertretung und schloß sich den guten Wünschen seines Vorredners an.





Betriebsmaschinen- dienst erhielt neues Zweiwege- Aufgleisfahrzeug

Das Unimog-Zweiwege-Fahrzeug mit Bellhack Schienenführung und MFD-Aufgleisrüstung sowie Kastenaufbau des Betriebsmaschinendienstes und der Eisenbahnwerkstatt

Die guten Erfahrungen mit Zweiwege-Fahrzeugen veranlaßten den Betriebsmaschinendienst auch für die Durchführung von Aufgleisarbeiten ein entsprechend ausgerüstetes Fahrzeug zu beschaffen.

Dieses Fahrzeug kann, je nach Bedarf, als Straßen- oder Schienenfahrzeug eingesetzt werden. Der Vorteil liegt darin, daß der Eisenbahnbetrieb durch den Einsatz des Zweiwegefahrzeuges als Straßenfahrzeug entlastet wird, da ein großer Teil der Aufgleisorte über die Werks- bzw. öffentlichen Straßen zu erreichen ist.

Aber auch die Beweglichkeit und Schnelligkeit der Aufgleiskolonnen wird erhöht. Besonders bei den Einsätzen, wo es darum geht, betriebsgefährliche Mängel an

Fahrzeugen unmittelbar im Betrieb zu beheben, werden Ausfallzeiten dringend benötigter Fahrzeuge, wie z. B. Torpedopannenzüge, verhindert.

Wenn man bedenkt, daß etwa 65 Prozent der vorkommenden Aufgleisarbeiten von den Aufgleiskolonnen mit diesem Zweiwege-Fahrzeug bewältigt werden, erkennt man, welche wirtschaftliche Bedeutung dem Einsatz dieses Fahrzeuges zukommt. Nachstehend noch einige technische Daten:

Fahrzeug-Typ:

Unimog 416/U 100, Hersteller Daimler Benz AG

Antriebsmotor:

6-Zylinder Dieselmotor, Hubraum 5 675

ccm, Leistung 100 PS bei 2 800 U/min.

Getriebe:

Sperrsynchrongetriebe mit 8 Vorwärts- und 4 Rückwärtsgängen.

Antrieb:

Vierradantrieb mit Differentialsperren bei beiden Achsen.

Bremsen:

Hydraulische, druckluftunterstützte Vier- rad-Fußbremse, mechanische Hinter- rad-Handbremse.

Gewicht:

Leergewicht 3 800 kg, zulässiges Gesamt- gewicht 6 400 kg.

Zweiwege-Einrichtung:

ZW 81 der Zweiwege-Fahrzeuge GmbH und Co.



Das Ein- und Ausladen der schweren Aufgleis- geräte geschieht mittels Handkran, einer Eigen- konstruktion BM/EW H

◀

Die Antriebsaggregate für das MFD-Aufgleis- gerät, d. h. die Hydraulik- pumpe und der 4fache Steuerblock, sind vorn am Fahrzeug angebaut

◀

Bei den 1974 erstmalig ausgetragenen Stadtmeisterschaften im Skat errang unser Belegschaftsmitglied Skatfreund Johannes Körperich in der Einzelwertung mit 6878 Punkten den stolzen Titel eines Duisburger Stadtmeisters.

Seit 1968 Mitglied des Skatklubs „Mauerbrüder“ Marxloh, kam dieser Erfolg nicht von ungefähr. Bereits im selben Jahr gehörte Skatfreund Körperich zur Mannschaft, die den 5. Rang in der Deutschen Mannschaftswertung in Berlin erreichen konnte. In den Jahren 1973 und 1974 erspielte sich unser Skatfreund nach jeweils harten Qualifikationen zweimal hintereinander die Fahrkarte zur Endrunde um die

Deutsche Einzelmeisterschaft im Skat. In der Mannschaftswertung wurde die 1.

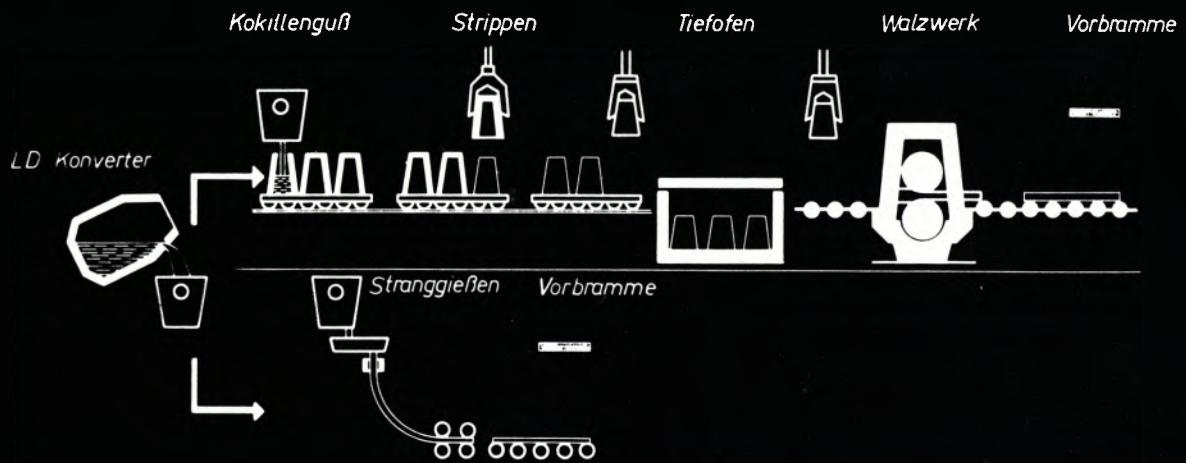
Mein Hobby: Skat

Mannschaft mit Skatfreund Körperich Duisburger „Vizemeister“ hinter dem Skatklub

„die Königtrenen“ aus Beeck.

Treffpunkt der Skatbrüder ist die Gaststätte Schellbach, in der jeden Freitag der Klubabend stattfindet, bei dem immerhin über 20 Skatfreunde jährlich um den Titel eines Klubmeisters kämpfen. Aber auch Geselligkeit und Frohsinn stehen mit oben an, soll doch diese Freizeitgestaltung des Skatspielens den hart arbeitenden Menschen als Entspannung dienen.

Zum Schluß sei noch gesagt; unser Skatfreund Körperich gehört auch der Abteilung „Skat“ unserer Betriebs-Sport-Gemeinschaft Eisenbahn und Häfen an. Auch in der Skat-Gemeinschaft konnte er schon den Titel eines „Vizemeisters“ erspielen.



Schaubild

Vergleich der konventionellen Vorbrammenerzeugung
zur Vorbrammenerzeugung über Stranggieß

Im November 1974 wurde im Werk Beeckerwerth der ATH eine Brammen-Stranggießanlage in Betrieb genommen. Die Bauzeit betrug rd. 19 Monate, die Kosten beliefen sich auf ca. 100 Millionen DM. Mit der Inbetriebnahme dieser Anlage vollzog die ATH einen weiteren entscheidenden Schritt zur laufenden Modernisierung der Produktionsanlagen.

Die erste einadrigige Stranggießanlage der ATH war 1969 im Werk Ruhrort in Betrieb gegangen. Die neue Doppelstranggießanlage in Beeckerwerth ermöglicht mit einer Leistung von 100000 t Vorbrammen pro Monat (Auslegung) eine bessere Nutzung der Beeckerwerther Konverter-Kapazität.

Gegenüber dem konventionellen Gießverfahren ergeben sich auf der qualitativen Seite bei vielen Stahlsorten beachtliche Verbesserungen. Darüber hinaus bringt die neue Anlage erhebliche Verbesserungen der Arbeitsplatzbedingungen im Hinblick auf Wärme, Staub und körperliche Beanspruchung.

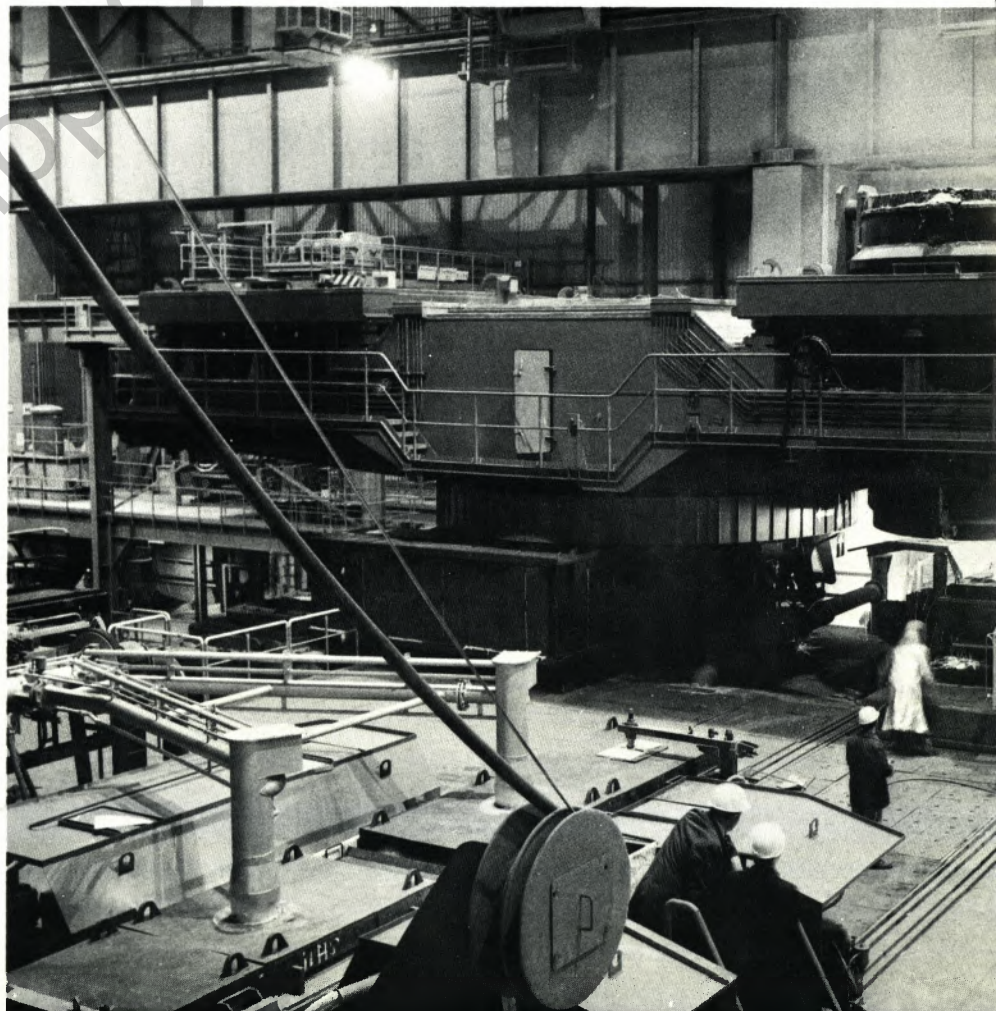
Erläuterung des Verfahrens

Der Rohstahl wird aus dem Oxygenstahlwerk mit einem Stahlübergabewagen (470 t Tragkraft) in die Stranggießanlage gefahren. Dort wird die Schmelze zunächst in einer Argonspülanlage homogenisiert und in Temperatur und Analyse korrigiert. Mit einem Kran (360 t Tragkraft) wird die Gießpfanne in einen Drehturm gesetzt und gießbereit gemacht. Nach dem Einschwenken auf die Gießbühne wird der Rohstahl in ein vorgeheiztes Verteilergefäß gefüllt und von dort in die beiden

breiten-verstellbaren Kupfer-Kokillen gegossen. Durch den Einsatz zweier Kaltstränge und zweier Rollensysteme wird der sich durch ständiges Besprü-

hen mit Kühlwasser verfestigende Rohstahl in zwei Strängen ausgezogen. Das Format dieser Stränge entspricht der gewählten Abmessung der Kupferko-

Auf der Gießbühne – Blick auf den Drehturm



Neue Stranggießanlage der ATH

killen. Nach dem Austreten der Stränge aus der Gießmaschine werden die Kaltstränge von den Warmsträngen getrennt. Die Warmstränge laufen anschließend über Rollgänge zu den nachgeschalteten beiden Brennschneidmaschinen, wo sie nach einem vorwählbaren Programm automatisch in Einsatzlängen unterteilt werden. Diese Vorbrammen werden gewogen, durch Stempelung registriert und an der Luft oder in einem bei der ATH erprobten Wasserkühlbecken (500 m³ Inhalt, vollautomatische Beschickung und Ausbringung) auf Transporttemperatur gebracht. Ein Zangenkran (Tragkraft 40 t) verlädt die Brammen zum Abtransport in die Grobblech-, Warmband- und Kaltbandwalzwerke, wo die weitere Verarbeitung erfolgt.

Technische Daten der Stranggießanlage

Typ: Brammen-Kreisbogenanlage
Bauart: Mannesmann-Demag
Anzahl der Gießstränge: 2
Gießradius: 12 m
Mittleres Schmelzgewicht: 250 t
Gießgeschwindigkeit: 0 bis 2 m/min.

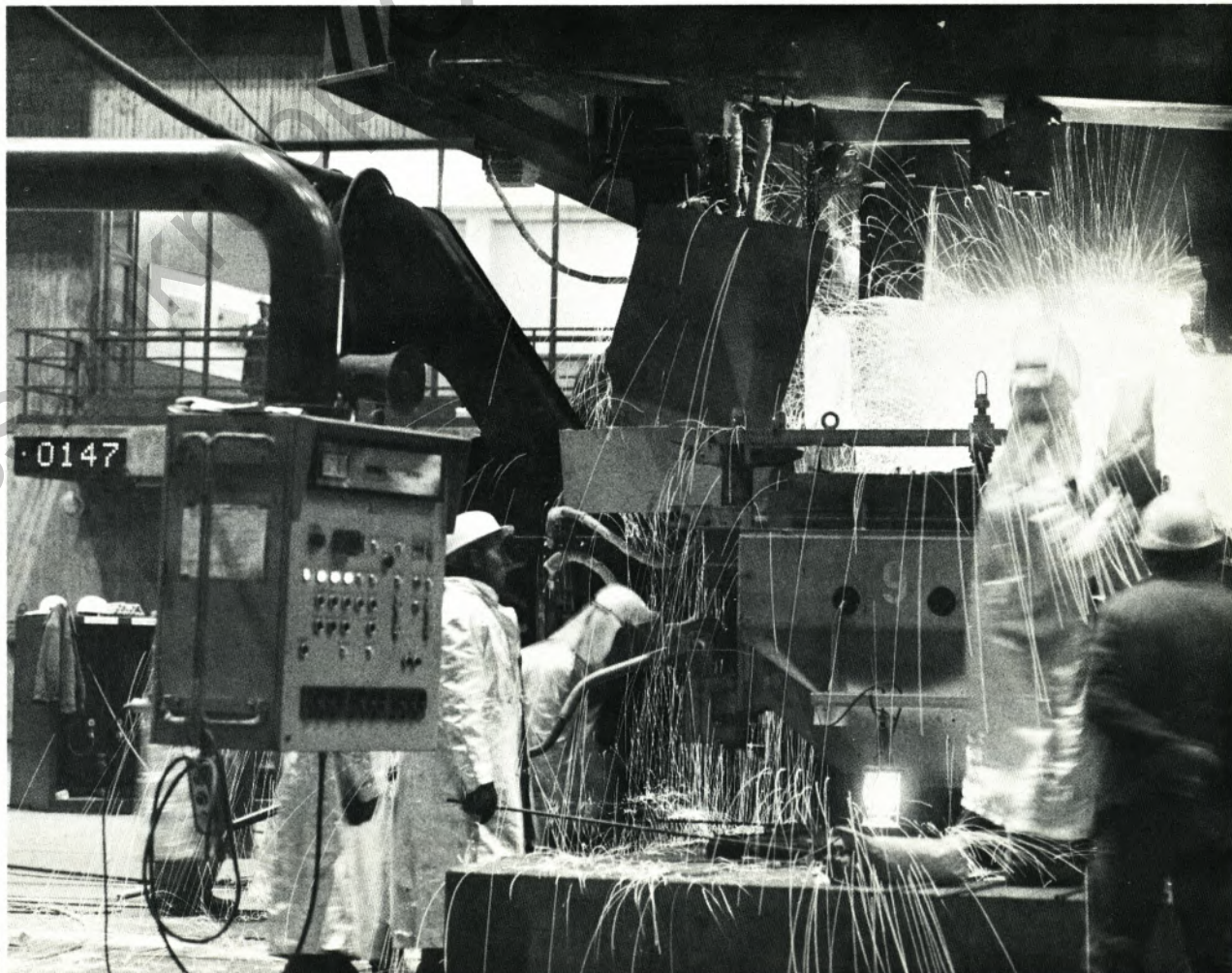
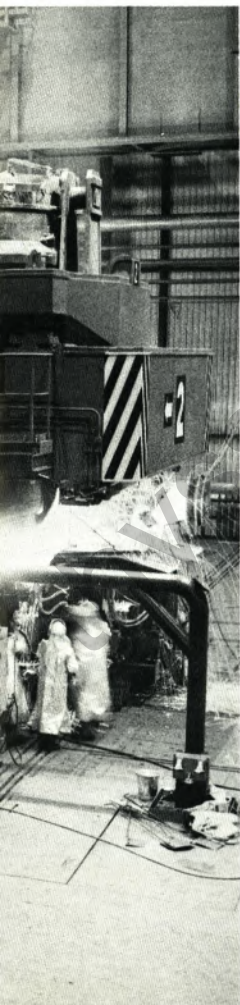
Brammenformate:
200 bis 300 mm dick
1 200 bis 2 050 mm breit
5 400 bis 12 000 mm lang

Kühlwasserbedarf:
Kokillen- und Maschinenkühlung:
2 200 m³/h
Spritzwasser: 800 m³/h
Notwasserbehälter: 360 m³ Inhalt

Die Länge der Gesamtanlage beträgt 253 m, die Breite 53 m. Die Halle der Stranggießanlage ist 42 m hoch. Zum Bau der Anlage mußten rund 100 000 m³ Boden ausgehoben werden. Für die Fundamente und sonstige Baukonstruktionen wurden 30 000 m³ Beton und 2 300 t Betonstahl benötigt. Die Stahlkonstruktion der Halle und Bühnen hat ein Gewicht von etwa 8 000 t, an Rohrleitungen wurden 25 000 m verlegt. Die Kabellänge für Elektrik sowie Meß- und Regeltechnik beträgt 250 000 m.

Durch die Stranggieß-Technik werden vier konventionelle Arbeitsgänge, nämlich das diskontinuierliche Gießen in Kokillen, das Strippen der Rohbrammen, das Wiederaufheizen in Tiefföfen und das Walzen zu Halbzeug, ersetzt (siehe Schaubild).

Der flüssige Rohstahl fließt aus dem Verteilergefäß in die Kupferkokille



Erfolgreich mitgedacht

Verbesserungsvorschläge aus der Belegschaft nahmen zu

Das Betriebliche Vorschlagswesen kann auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 1973/74 zurückblicken. Es wurden 45 Verbesserungsvorschläge eingereicht. Damit ist das bisher beste Jahr 1971/72 um 20 Einsendungen übertroffen worden. Diese Tatsache zeigt, daß die Ermunterungen und Appelle zur Mitarbeit von vielen unserer Belegschaftsangehörigen verstanden worden sind. Dafür möchten wir allen Einsendern hiermit nochmals herzlich danken.

Trotz dieses Rekordes wird es weiter unser Bestreben sein, unsere Belegschaftsangehörigen immer wieder zur Mitarbeit beim Betrieblichen Vorschlagswesen anzuregen. Es wäre gut, wenn es uns gelänge, jedem Mitarbeiter den Mut zu geben, seine Ideen und Vorschläge dem Vorschlagswesen mitzuteilen. Nicht selten hört man bei Gesprächen mit Kollegen: „Vorschläge hab ich auch schon gemacht, aber gehört habe ich davon nichts.“ Wenn man dann fragt, bei wem bzw. wo der Vorschlag vorgetragen wurde, bekommt man oft zur Antwort: „Das hab ich meinem Kollegen X gesagt. Das habe ich dem Meister Y erzählt“ oder „Als der Chef mal hier vorbeikam, habe ich es ihm doch gezeigt.“

Dieser Weg, eine Verbesserung einführen zu wollen, ist natürlich nicht falsch, jedoch besteht die Gefahr, daß die vorgetragene Idee bei den Vorgesetzten oder Kollegen durch viele andere zu bewältigende Probleme und Aufgaben schnell vergessen wird.

Aus diesen Gründen hat die Geschäftsführung unseres Unternehmens vor Jahren das Betriebliche Vorschlagswesen eingerichtet. Diese Stelle ist verpflichtet, Ihren Vorschlag entgegenzunehmen, ihn ggf. schriftlich zu formulieren und für seine Bearbeitung zu sorgen.

Wenden Sie sich mit Ihren Ideen und Vorschlägen entweder direkt oder über Ihren Vorgesetzten an diese Stelle. Die Form der Unterbreitung ist dabei nicht von Bedeutung. Es bleibt Ihnen überlassen, ob Sie den Vorschlag schriftlich

oder mündlich vortragen. In jedem Fall wird Ihr Verbesserungsvorschlag entgegengenommen und bearbeitet.

Fragen Sie einmal einen Ihrer Kollegen, der schon einen Verbesserungsvorschlag eingereicht hat, wie einfach das geht. Bei vielen ist es schon Gewohnheit, daß sie bei einer Idee einfach das Vorschlagswesen unter der Werksrufnummer 2 63 69 (Gruppenführer Hildebrandt) anrufen. Wir suchen Sie dann entweder sofort oder zu einem abgesprochenen Zeitpunkt am Arbeitsplatz auf, Sie tragen uns Ihre Vorschläge vor, und wir fassen Ihren Verbesserungsvorschlag in Ihrem Sinne schriftlich ab. Wir können hier nichts versprechen, aber in der Regel lohnt sich das Einreichen eines Verbesserungsvorschlages.

Wir bitten Sie, daß Sie uns Ihre Gedanken über Verbesserungsmöglichkeiten des Unfallschutzes, der Arbeitsabläufe, der Transportvorgänge, der Nutzung von Maschinen, Werkzeugen und Anlagen oder der Vereinfachung von Arbeitsmitteln und Ausrüstungsgegenständen mitteilen.

Was an einem Verbesserungsvorschlag verwertbar ist, wird im Rahmen der Vorschlagsbearbeitung festgestellt und entsprechend bewertet. Natürlich gibt es auch Ablehnungen. Bitte haben Sie auch dafür Verständnis. Es ist nun mal so, daß bei einem Vorschlag, der vom Einsender gesehen nur positive Seiten hat, bei näherer Betrachtung durch Fachkundige manchmal die negativen Aspekte überwiegen können. Diese Gründe können technischer oder finanzieller Art sein. Kommt es zu einer Ablehnung, so teilen wir Ihnen die Gründe selbstverständlich in ausführlicher Form mit.

Mit diesen Erläuterungen hoffen wir wieder einige Zauderer gewonnen zu haben, die gewillt sind, am Betrieblichen Vorschlagswesen mitzuarbeiten. Nachfolgend möchten wir Ihnen die Einsender der Vorschläge nennen, die wir in den letzten zwei Sitzungen des Bewertungsausschusses abschließen und prämiieren konnten:

1. Heinrich Schepp, Eisenbahnbetrieb: Umgestaltung der Zugschlußlampen mit Diebstahlsicherung.
2. Heinrich Bedürftig, Oberbauabtlg.: Vorschlag zur Verlängerung der Haltbarkeit der Weiche 68a/b im Vorbahnhof und Vorschlag einer geänderten Halterung für Grenzzeichen (Ra 12).
3. Wolfgang Fuchs, technisch-wirtschaftliche Abteilung: Möglichkeit der Benutzung eines Fluchtweges bei Gefahr für die Beschäftigten im Anbau der Verwaltung.
4. Fritz Mahnkopf, Hafenbetrieb: Anbringen von Haltebügeln zum Niederhalten der Transportbänder der Brücke II bei starkem Wind.
5. Hans Joachim Dichmann, Eisenbahnbetrieb: Einheitliche farbliche Kennzeichnung der Stellhebel für Überwegsignale auf Stellwerken.
6. Hans-Walter Hildebrandt, technisch-wirtschaftliche Abteilung: Hinweis zur besseren Verkehrsregelung am Tor 20 Beeckerwerth.
7. Werner Engel, Eisenbahnwerkstatt Hamburg: Änderung an der Bremsluftleitung der Roheisen-Mischerwagen.
8. Arnold Gebert, Betriebsmaschinen-dienst: Verbesserung des Schlauchstutzens an den Behältern für Loksand.
9. Horst Rau, Hafenbetrieb:
 - a) Gerät zur Prüfung der Steuereinheit der Wirbelstrombremse an den Hallenkränen in Walsum
 - b) Verbesserung der Fahr- und Bremsmöglichkeiten der Katz- und Kranfahrt an den Brücken 2, 3 und 4.
 - c) Gerät zum Feststellen der Schaltzustände an den SIMATIK Vorstufen der Schiffsentlader.
10. Klaus von Mierbach, Hafenbetrieb: Vorrichtung zur Erleichterung des Stromabnehmerwechsels am Brückenportalkran der Verladebrücke II.
11. Horst Thimm und Hansjürgen Rumpel, beide Hafenbetrieb: Vereinfachung des Verfahrens beim Hubseilwechsel an den Schiffsentladern.
12. Erich Samusch, Eisenbahnbetrieb: Wiege-Wiederholungssignal an der RE-Waage Hochofen Hamburg.
13. Wilhelm Kurtz, Eisenbahnwerkstatt Hamburg: Anbringen einfacher Zettelhalter an Heißtransport- und Zwischenwagen.
14. Hans Gehringer und Hermann Rühl, beide Betriebsmaschinen-dienst: Automatisch arbeitende Stromabnehmerzugvorrichtung an EL-Lok. Dieser Vorschlag wurde erprobt, wird aber nicht eingeführt, da die

anstehende Umrüstung der Lokomotiven auf Einholmstromabnehmer diesen Vorschlag langfristig gesehen nicht erforderlich macht.

Die Einsender erhielten anerkennend für die von ihnen aufgewendete Mühe eine Prämie. Wir danken allen Einsendern, auch de-

nen, deren Vorschläge nicht prämiert und hier nicht genannt wurden, für Ihr Interesse am Betrieblichen Vorschlagswesen.
H. W. Hildebrandt

Weihnachtsfeier 1974 beim Eisenbahn- und Lokführerverein

Der erste Sonntag im Dezember stand wieder im Zeichen einer vorweihnachtlichen Nikolausfeier für die Kinder der Vereinsmitglieder. Als gegen 15 Uhr der Saal der Wirtschaft Kleine Natrop sich öffnete, dauerte es auch nicht lange, bis sämtliche Plätze besetzt waren. Vorsitzender K. Mateyka begrüßte die Anwesenden recht herzlich, vor allem den ehemaligen Schirmherrn, Direktor Bergemann und Gattin. Anschließend wurde auch Direktor Sieverling als neuer Schirmherr des Eisenbahn- und Lokführervereins willkommen geheißen. Nach den Dankesworten der Herren Bergemann und Sieverling kam der Schulchor der Otto-Schule an die Reihe. Unter der bewährten Leitung seines Dirigenten Aßmann wurden vier Weihnachtslieder vorgelesen, die die Gäste mit Beifall aufnahmen. Nach einigen Gedichten kam dann der Höhepunkt. Unter dem Gesang „Nikolaus komm in unser Haus“ betraten St. Nikolaus und Knecht Ruprecht den Saal. Einzelnen mußte jeder zum Nikolaus kommen und seine prall gefüllte Tüte in Empfang nehmen. Mit stimmungsvoller Weihnachtsmusik,



Der Saal bei „Kleine Natrop“ war bis auf den letzten Platz besetzt, als St. Nikolaus zum Eisenbahn- und Lokführerverein kam.

die wie immer vom Vereinsmitglied J. Wolf vorgetragen wurde, ging die Weihnachtsfeier ihrem Ende entgegen. Dem Kassierer des Vereins und seiner Gat-

tin gebührt besonderer Dank für die vielen, in Verbindung mit dieser Veranstaltung geleistete Arbeit.

F. Glosemeier

St. Nikolaus beim Quartettverein



Am 6. kam der Nikolaus

Der Quartettverein des Gemeinschaftsbetriebes hatte am 6. Dezember anstatt zur üblichen Probestunde im Lokal Schützenhof alle Kinder der aktiven Vereinsmitglieder am gleichen Ort zu einer Nikolausfeier eingeladen. Pünktlich um 17 Uhr war auch der letzte Platz besetzt, und mit Kaffee und Kuchen bei stimmungsvoller Musik erwartete man St. Nikolaus.

Endlich war es soweit. Ein erwartungsvolles Strahlen füllte die Kindergesichter und die Augen leuchteten. Viele Kleinen hatten extra für diesen Tag ein Gedicht auswendig gelernt und drängten nun darauf, es auch vor dem Nikolaus aufzusagen. Einige hatten ein Lied einstudiert und trugen es gemeinsam vor. Nikolaus freute sich über alles Dar-

gebrachte und konnte nun seinerseits aktiv werden, indem er allen Kindern eine Zuckertüte übergab. Der Quartettverein verschönte den Abend mit einem Liedvortrag und anschließend wurde mit einem gemeinsamen Lied Nikolaus verabschiedet. Allen Anwesenden blieb diese harmonische Nikolausfeier noch lange in angenehmer Erinnerung.

Bei dieser Gelegenheit weisen wir darauf hin, daß der Quartettverein jeden Freitag zwischen 17 und 19 Uhr im Schützenhof Marxloh, Egonstr. 10, probt. Belegschaftsmitglieder, die sich für den Männergesang interessieren, sind hierzu jederzeit herzlich willkommen.

H. Börger

70 Jahre Hafen Walsum-Süd

Im Februar dieses Jahres sind siebenzig Jahre vergangen, seit der Werks- und Hafen Walsum der Gutehoffnungshütte in Betrieb genommen worden ist. Im Rahmen des 1969 entstandenen Verkehrsverbundes ATH/HOAG kam dieser Hafen in die Regie des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen und wird seitdem gemeinsam mit dem Hafen Schwelgern unter einheitlicher Leitung betrieben.

Auf der Grundlage der im Lande zwischen Lippe, Ruhr und Rhein gefundenen Rasenerze entstanden im 18. Jahrhundert in Osterfeld die Hütte „St. Antony“, die Hütte „Gute Hoffnung“ in Sterkrade und die Eisenhütte „Neu Essen“ an der Emscher bei Schloß Oberhausen. Diese drei Hütten wurden 1808 zur Hüttengewerkschaft und Handlung Jacobi, Haniel & Huysen zusammengefaßt, aus der 1873 die „Gutehoffnungshütte, Actien-Verein

für Bergbau- und Hüttenbetrieb“ (GHH) entstand. Die im Oberhausener Raum liegenden Werke standen unter der Ungunst der damaligen Verkehrsverhältnisse. Erze und Kohle mußten per Pferdekarran herangeschafft werden; die Abfuhr der Erzeugnisse erfolgte ebenfalls über die Straßen. Diese Art Transport war unzuverlässig und teuer. Erst der 1847 erreichte Anschluß an die im gleichen Jahre eröffnete Köln-Mindener-Eisenbahn brachte entscheidende Verbesserungen und erhebliche Frachtersparnisse mit sich.

Der Eisenbahnanschluß sowie die damit erreichte bessere Verbindung mit den staatlichen Rheinhäfen reichte aus bis um die Wende des 20. Jahrhunderts. Dann aber führte der erhöhte Eingang an Erz und der gesteigerte Versand von Kohlen zu der Notwendigkeit, die Abwicklung des Verkehrs über den Rhein einer gründlichen An-

derung zu unterziehen. Neben dem erhöhten Transportvolumen gab es noch einen wichtigen Grund, der für eine Neuorientierung sprach. Zwei große Konkurrenten der GHH, und zwar die damalige Gewerkschaft Deutscher Kaiser (heute ATH) und die Firma Krupp, waren im Begriff, sich über den Bau neuer Rheinhäfen in Schwelgern und Rheinhausen einen entscheidenden Transportvorteil zu sichern. Dem mußte die GHH Rechnung tragen. Es kamen drei Projekte in Betracht:

1. Anschluß an einen Rhein-Dortmund-Kanal in Oberhausen;
2. Anlage eines Stichkanals vom Rhein bei Laar nach Oberhausen
3. Bau eines eigenen Rheinhafens.

Die Entscheidung fiel zu Gunsten eines eigenen Hafens. Am 12. Dezember 1902 erhielt die GHH von der Regierung die Genehmigung zur Anlage eines Rheinhafens bei dem Dorfe Walsum und zur

Blick auf den Hafen Walsum-Süd im Jahre 1929. Im Vordergrund die Rheinwerft der GHH.





So präsentiert sich der Hafen Walsum-Süd heute. Dominierendes Wahrzeichen ist die 1971 errichtete Walzstahlverladehalle, die für den witterungsunabhängigen Umschlag von Produkten der ATH und von TN gebaut wurde.

Verbindung desselben mit den Betrieben in Oberhausen und Sterkrade durch eine 14 km lange Hafenbahn. In dreijähriger Bauzeit wurde der Hafen fertiggestellt und im Februar 1905 in Betrieb genommen. Gleichzeitig nahm auch die Hafenbahn ihren Betrieb auf. Die Kosten für den Hafen beliefen sich auf ca. 3 Mill. Mark; die Hafenbahn erforderte einen Aufwand von ca. 1,3 Mill. Mark.

Die in den Jahren 1902 bis 1905 gebaute Hafenanlage umfaßte einen Rheinkai von 120 m Länge sowie ein dem Rheinstrom parallel eingeschnittenes Becken mit 65 m Breite und 419 m Länge. Den Umschlag besorgten zwei Verladetransportbrücken sowie 10 fahrbare Drehkräne. – Die Anlage war so ausgelegt, daß sie erweitert werden konnte. Die Notwendigkeit einer Erweiterung stellte sich schnell ein. Schon im Jahre 1912 begann man mit dem Bau eines zweiten Hafenbeckens. Im Zuge der Vergrößerung erfuhr auch der Rheinkai einen Ausbau um weitere 120 m. In dieser erweiterten Form hat der Hafen Walsum der GHH die Jahrzehnte bis nach dem zweiten Weltkrieg überstanden. Der Krieg und vor allem des-

sen Endphase brachte auch für Walsum erhebliche Schäden mit sich. Neunzehn Schiffe waren im Hafen gesunken, die Einfahrt war blockiert. Die Verladeeinrichtungen, die Kaimauern und Böschungen sowie die Gleisanlagen waren erheblich beschädigt. Durch Sprengung einer Emscherbrücke im Zuge der Hafenbahn war kein Zu- und Abtransport möglich. Man begann sofort mit dem Aufräumen und dem Wiederaufbau unter den damals sehr schwierigen Umständen. Am 5. 9. 1945 war die Brücke über die Emscher wieder befahrbar und gleichzeitig der Hafen aufnahmefähig.

In den Jahren 1957 bis 1964 wurde der Hafen Walsum ca. 1,50 m abgesenkt, um günstigere Wasserverhältnisse zu schaffen. Die Absenkung wurde erreicht durch Abbau von zwei Kohleflözen von Schacht Walsum aus. Das gesamte Hafengelände mußte gleichzeitig wieder um 1,50 m aufgefüllt werden, damit es hochwasserfrei blieb. Im Zuge der Arbeiten wurden das Mannschaftshaus und das Werkstatt- und Magazin-gebäude erneuert.

An Neuanlagen erhielt der Hafen Walsum 1957 zwei Portalkrane, 1963 einen

Schiffsentlader sowie eine Sackgutverladeanlage. Der bemerkenswerteste Neubau ist die im Jahre 1971 errichtete Walzstahlverladehalle. In dieser imposanten Halle, die heute das Aussehen des Hafens Walsum beherrscht, ist es möglich, witterungsunabhängig Verladungen durchzuführen. Das erste Schleppboot des Hafens trug den Namen „Gutehoffnungshütte I“. Es wurde 1915 durch das 325-PS-Dampfboot „Barbara“ abgelöst. Nachfolger dieses Bootes wurde nach einer Schleppleistung von 70,5 Mill. t ein 500-PS-Dieselschleppboot. Dieses im Jahre 1960 angeschaffte Boot erhielt ebenfalls den Namen „Barbara“.

Der Hafen Walsum erzielte im Verlaufe seiner siebenjährigen Betriebszeit bis Ende 1974 eine Umschlagsleistung von ca. 160 Mill. t. Im Rahmen der Arbeitsteilung mit Schwelgern geht er einer weiteren Steigerung seiner Leistungen entgegen. Seine heutigen Hauptaufgaben sind der Umschlag von Erz und vor allem von Walzmaterial aus den Werken der ATH und TN. Darüber hinaus werden u. a. Düngemittel und Rohstoffe für die Ruhrchemie umgeschlagen.

H. Christ

Unachtsamkeit kostet Geld

I. Belastung für Wagen- und Lokbeschädigungen im Geschäftsjahr 1973/74

	Wagen- und Lokbeschädigungen						Geschäftsj. 73/74		zum Vergleich: Geschäftsj. 72/73	
	DB-Wagen		EH-Wagen		EH-Lok		insgesamt		insgesamt	
	Anzahl	DM	Anzahl	DM	Anzahl	DM	Anzahl	DM	Anzahl	DM
ATH Hamborn u. Beeckerwerth	9 481	1 677 264	3 960	810 520	146	58 022	13 587	2 545 806	14 988	2 642 474
ATH Ruhrort u. Hüttenbetrieb	1 291	218 044	1 399	300 732	43	18 286	2 733	537 062	4 763	759 436
TN Oberhausen	3 427	521 310	2 696	298 382	–	–	6 123	819 692	5 897	763 064
Bergbau AG Oberhausen	228	35 911	738	69 597	3	871	969	106 379	985	106 534
Eisenbahn und Häfen	527	370 607	3 233	816 494	107	39 955	3 867	1 227 056	3 774	1 156 322
Fremdbetriebe	56	9 417	102	24 928	2	325	160	34 670	146	36 353
Sa.:	15 010	2 832 553	12 128	2 320 653	301	117 459	27 439	5 270 665	30 553	5 464 183

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



Bei einem Rangierunfall aus nachträglich nicht mehr einwandfrei zu klärender Ursache, entgleiste ein 14achsiger Torpedopfannenwagen mit 7 Radsätzen. Schadenskosten ca. DM 10 000,-

Durch mangelhafte Fahrwegbeobachtung wurde ein „Halt“ zeigendes Signal durchfahren. Es kam zur Flankenfahrt mit einer anderen Einheit. Dabei wurden 15 EH-Wagen beschädigt. Schadenskosten ca. DM 78 500,-



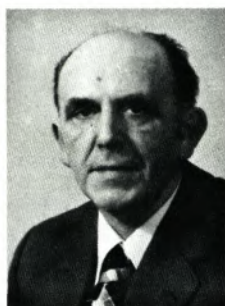
Falsche Einschätzung des Bremsweges in einer Gefällstrecke war die Ursache dafür, daß eine Rangiereinheit an einem „Halt“ zeigenden Signal durchrutschte. Es kam zur Flankenfahrt mit einer anderen Einheit. Die Folgen: 1 ED-Lok, 1 Diesel-Lok 4achs., sowie 6 EH-Wagen wurden schwer beschädigt. Schadenskosten ca. DM 185 000,-

Unsere Jubilare

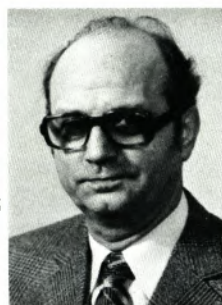
Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Guido Brückner
Prokurist, M
eingetreten: 1. 4. 1935



Wilhelm Thobert
Anstreicher, EWH
eingetreten: 10. 4. 1935



Kurt Lichtenberger
Meister, EWH
eingetreten: 15. 4. 1935



Johann Hebisch
Schlosser, EWH
eingetreten: 15. 4. 1935



Helmut Bosserhoff
kfm. Angestellter, R
eingetreten: 1. 5. 1935



Rudolf Sandner
Rangiermeister, EN
eingetreten: 17. 5. 1935

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Heinz Brzezinski
Lokführer, BM-S
eingetreten: 29. 3. 1950

Dieter Bossmann
kfm. Angestellter, R
eingetreten: 1. 4. 1950

Egon Wesselbaum
Weichenwärter, ES
eingetreten: 1. 4. 1950

Wilhelm Caspers
techn. Angestellter, ES
eingetreten: 26. 4. 1950

Ottokar Becker
Rangiermeister, ES
eingetreten: 26. 4. 1950

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Familiennachrichten

Geburtstag:

Peter Kuhn, früher Gleiswerker
geb.: 13. 4. 1890 (85 Jahre)
wohnhft: Duisburg 12, Berlakstr. 10

Matthias Lieser, früher Vorarbeiter
geb.: 7. 4. 1895 (80 Jahre)
wohnhft: Friedrichsfeld, Holzstr. 215d

Heinrich Wiebus, früher Gruppenführer
geb.: 17. 4. 1895 (80 Jahre)
wohnhft: Duisburg 11, Kaiser-Friedr.-Str. 253

Johann Blumberg, früher Stellwerkswärter
geb.: 24. 4. 1895 (80 Jahre)
wohnhft: Duisburg 12, Werderstr. 18

Karl Friedrich, früher Weichenwärter
geb.: 30. 5. 1895 (80 Jahre)
wohnhft: Duisburg 11, Sofienstr. 4

Johann Moch, früher Rottenführer
geb.: 30. 5. 1895 (80 Jahre)
wohnhft: Krefeld, Florastr. 23

Friedrich Rennke, früher Dreher
geb.: 14. 6. 1895 (80 Jahre)
wohnhft: Duisburg 12, Kronenstr. 9

Goldene Hochzeit:

Heinrich Kampen, früher Rangieraufseher
geb.: 11. 9. 1902
verh.: 28. 3. 1925
wohnhft: Duisburg 11, Schillerstr. 95

Peter Schmitt, früher Schlosser
geb.: 24. 11. 1902
verh.: 25. 4. 1925
wohnhft: Duisburg 12, Schmidtstr. 15a

Paul Schweda, früher Hilfshandwerker
geb.: 30. 9. 1896
verh.: 13. 6. 1925
wohnhft: Duisburg 11, Mecklenburger Str. 9

Todesfälle:

Heinrich Barmscheidt, Pensionär
früher Dreher
geb.: 26. 5. 1901
gest.: 1. 10. 1974

Willy Afflerbach, Pensionär
früher El.-Monteur
geb.: 21. 7. 1901
gest.: 13. 10. 1974

August Lachmann, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 15. 6. 1887
gest.: 25. 10. 1974

Wilhelm Menge, Pensionär
früher Kolonnenführer
geb.: 7. 8. 1896
gest.: 31. 10. 1974

Wilhelm Heckerkunst, Lokführer, BM
geb.: 18. 11. 1922
gest.: 2. 11. 1974

Johann Kerch, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 3. 6. 1898
gest.: 7. 11. 1974

Todesfälle:

Gerhard Reinartz, Frührentner
früher Kranführer
geb.: 21. 1. 1933
gest.: 11. 11. 1974

Paul Kuhn, Pensionär
früher Elektriker
geb.: 10. 8. 1898
gest.: 16. 11. 1974

Alois Bartetzko, Pensionär
früher Gleiswerker
geb.: 19. 6. 1888
gest.: 20. 11. 1974

Franz Boguschewski, Pensionär
früher E-Schweißer
geb.: 21. 8. 1898
gest.: 26. 11. 1974

Joseph Zanders, Pensionär
früher Kranführer
geb.: 31. 5. 1895
gest.: 3. 12. 1974

Johannes Bueren, Kapitän, Hafen Schwelgern
geb.: 7. 11. 1917
gest.: 5. 12. 1974

Hermann Rebbelmund, Pensionär
früher Betriebs-Chef
geb.: 23. 6. 1896
gest.: 6. 12. 1974

Thomas Dolata, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 14. 9. 1887
gest.: 6. 12. 1974

Heinrich Langenhorst, Pensionär
früher Kolonnenführer
geb.: 15. 3. 1903
gest.: 9. 12. 1974

Franz Gurklies, Pensionär
früher Weichenreiniger
geb.: 27. 5. 1904
gest.: 10. 12. 1974

Ernst Mielke, Hafenarbeiter, Hafen Schwelgern
geb.: 20. 2. 1932
gest.: 11. 12. 1974

Johann Erdmann, Pensionär
früher E-Schweißer
geb.: 24. 1. 1899
gest.: 13. 12. 1974

Abdullah Polat, Rangiermeister,
Eisenbahnbetrieb Abschnitt Süd
geb.: 1. 11. 1941
gest.: 16. 12. 1974

Johann Steltmann, Aufsichtskraft,
Verkehrsabteilung
geb.: 19. 1. 1920
gest.: 18. 12. 1974

Johann Göring, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 30. 9. 1901
gest.: 20. 12. 1974

Josef Luchs, Pensionär
früher Vorarbeiter
geb.: 13. 1. 1906
gest.: 21. 12. 1974

Horst Jauch, kfm. Angestellter,
Verkehrsabteilung
geb.: 25. 6. 1928
gest.: 22. 12. 1974

Bernhard Cierniak, techn. Angestellter, Bau
geb.: 18. 9. 1948
gest.: 1. 1. 1975

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen

Jubilare:

40 Jahre im Dienst sind:

Erich Sonntag, Eisenbahnbetrieb
am 18. 3. 1975

Georg Weirich, Eisenbahnbetrieb
am 23. 3. 1975

Gustav Zeppenfeld, Eisenbahnwerkstatt
am 3. 4. 1975

Auf eine 25jährige Tätigkeit blicken zurück:

Heinz Losch, Eisenbahnbetrieb
am 13. 1. 1975

Herbert Schliffke, Eisenbahnbetrieb
am 7. 3. 1975

Heinrich Jungen, Betriebsmaschinenendienst
am 1. 4. 1975

Wilhelm Hegmann, Bauabteilung Hochbau
am 3. 3. 1975

Robert Kumherr, Eisenbahnbetrieb
am 10. 3. 1975

Todesfall

Hugo Simmes, Wagenrevisor
geb.: 19. 2. 1920
gest.: 14. 11. 1974

Rangierer auf der Schulbank ?

Personalausbildung und -unterweisung beim Eisenbahnbetriebsdienst

Bevor man ein Kraftfahrzeug fahren darf, muß man eine Fahrschule besuchen, um den Führerschein zu erwerben. Bevor man einen Beruf ausüben darf, muß man eine Lehre oder Fachschule absolvieren und, soweit erforderlich, auch eine Berufsschule besuchen. Eine ähnliche „Berufsschule“ müssen alle „Neulinge“, die als Rangierer für den Eisenbahnbetriebsdienst der Bereiche Nord, Süd und Ost des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen eingestellt werden, durchlaufen.

Gesetzliche Grundlage sowohl für die Ausbildung als auch für den Dienstunterricht ist die für das Land Nordrhein-Westfalen ausgegebene „Ver-

ordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen“, BOA genannt. Erlassene Gesetze und ihre Bestimmungen haben aber nur dann Sinn und Zweck, wenn sie eingehalten und auch kontrolliert werden. Beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen ist für die Einhaltung der BOA der Eisenbahnbetriebsleiter, kurz EBL genannt, zuständig und dem Gesetzgeber gegenüber verantwortlich. Hinsichtlich der Einhaltung der Bestimmungen der BOA werden alle Anschlußbahnen im Auftrage des Gesetzgebers vom „Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht“, LFB genannt, überwacht. In den Bestimmungen der BOA, die nicht nur die Durchführung des Ran-

gierdienstes betreffen, sondern sich auch auf Bahnanlagen, Fahrzeuge, deren Unterhaltung und Bestimmungen für Betriebsfremde beziehen, wird u. a. folgendes gefordert:

§ 22

- (2) Die Eisenbahnbetriebsbediensteten müssen ... sich körperlich und geistig für ihren Dienst eignen und ausreichendes Hör- und Sehvermögen besitzen. Das Hör- und Sehvermögen ist alle fünf Jahre nachzuprüfen ... Die Eisenbahnbetriebsbediensteten müssen zuverlässig sein und die Fähigkeiten und Kenntnisse besitzen, die ihr Dienst erfordert ...

§ 22

(3) Der Anschlußinhaber hat dafür zu sorgen, daß die Eisenbahnbetriebsbediensteten für ihren Dienst ausgebildet und hinreichend unterwiesen werden.

(4) Eisenbahnbetriebsbedienstete sind aus einem Dienst, für den sie sich als unfähig oder unzuverlässig erwiesen haben, zu entfernen.

§ 29

(10) Sollen Eisenbahnfahrzeuge durch Menschen, Kraftfahrzeuge oder maschinelle Hilfsvorrichtungen (z. B. Spillanlagen, Schiebebühnen,

Motorwagenschieber) innerhalb eines Gleisbereiches einer Ladestelle bewegt werden, ohne daß dieses Bewegen von einem Eisenbahnbetriebsbediensteten durchgeführt oder überwacht wird, so erläßt der Anschlußinhaber besondere Anweisungen. Er legt fest, wo und durch wen solche Bewegungen durchgeführt werden dürfen.

Motorwagenschieber) innerhalb eines Gleisbereiches einer Ladestelle bewegt werden, ohne daß dieses Bewegen von einem Eisenbahnbetriebsbediensteten durchgeführt oder überwacht wird, so erläßt der Anschlußinhaber besondere Anweisungen. Er legt fest, wo und durch wen solche Bewegungen durchgeführt werden dürfen.

Wenn die Bediensteten auch diese zweite Ausbildungsphase zufriedenstellend abgeschlossen haben, können sie vom zuständigen Einsatzleiter planmäßig als 2. Rangierer eingesetzt werden. Solange diese Rangierer ihre Befähigung zur Ausübung der Rangierleitertätigkeit nicht nachgewiesen haben, müssen sie an ihrem Schutzhelm einen grünen Streifen tragen. Die Abnahme zum Rangierleiter erfolgt formlos durch den Schulungsleiter auf Vorschlag des zuständigen Betriebschefs.

Entsprechend der Struktur und den Gegebenheiten des Eisenbahnbetriebes werden vom EBL die für den Be-

triebsdienst geltenden Bestimmungen in einer Betriebsvorschrift (BV) zusammengefaßt und herausgegeben. Eine der Bestimmungen unserer BV in bezug auf die BOA § 22 (3) lautet:

§ 2

(9) Die Eisenbahnbetriebsbediensteten haben am Dienstunterricht teilzunehmen.

Alle Bediensteten des Betriebs- und Betriebsmaschinendienstes sowie die Betriebsdienst verrichtenden Personale der Bauabteilung, der Fahrleitungs- und Signalmeisterei sind verpflichtet, an Dienstunterricht teilzunehmen. Die Unterrichtstermine werden vom Schulungsleiter jeweils vor Beginn eines Halbjahres für Rangierpersonale, Triebfahrzeugführer, Weichenwärter und Fahrer von Arbeitsgeräten, bzw. jährlich für Betriebsassistenten und Schichtführer, bekanntgegeben. So hat jeder Bedienstete die Möglichkeit, zu entscheiden, wo und wann er teilnehmen möchte. Terminschwierigkeiten, die sich aus besonderen Gründen, wie z. B. Krankheit, Kuraufenthalt oder Tarifierurlaub ergeben könnten, sind dem zuständigen Personaleinsatzleiter zwecks Abhilfe mitzuteilen, denn



Bild 1 u. 2: Schulungsleiter Baerbaum beim Dienstunterricht

Wie sieht nun die Ausbildung für den Eisenbahnbetriebsdienst beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen aus?

In mehrwöchiger theoretischer und praktischer Grundausbildung werden den betreffenden Bediensteten vom Schulungsleiter und seinen Mitarbeitern – bei Gastarbeitern mit Hilfe eines türkischen Dolmetschers – die fundamentalen Kenntnisse ihrer künftigen Tätigkeit vermittelt, die für einen sicheren Arbeitsablauf erforderlich sind. Nach Abschluß dieser Grundausbildung – einschl. einer Belehrung über die Gefahren im Eisenbahnbetriebsdienst durch Fachkräfte der Abteilung Arbeitssicherheit – werden die angehenden Rangierer mit einer Beurtei-

nen sie vom zuständigen Einsatzleiter planmäßig als 2. Rangierer eingesetzt werden. Solange diese Rangierer ihre Befähigung zur Ausübung der Rangierleitertätigkeit nicht nachgewiesen haben, müssen sie an ihrem Schutzhelm einen grünen Streifen tragen. Die Abnahme zum Rangierleiter erfolgt formlos durch den Schulungsleiter auf Vorschlag des zuständigen Betriebschefs.

Entsprechend der Struktur und den Gegebenheiten des Eisenbahnbetriebes werden vom EBL die für den Be-

Dienstunterricht ist Pflicht, da er gesetzlich vorgeschrieben ist!

Bezüglich der BOA § 29 (10) werden vom Schulungsleiter auch die Personale, die nicht zum Eisenbahnbetrieb gehören, gemäß einer vom Eisenbahnbetriebsleiter erstellten „Allgemeine Dienstanweisung für die Beschäftigten der Produktions- und Ladebetriebe, die im Bereich der Anschlußbahn des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen Eisenbahnfahrzeuge bewegen“, unterwiesen.

Mit dem Umlernen
sollte man
schleunigst beginnen

Neue Einheiten im Meßwesen

Wissen Sie, was ein „Pascal“ ist? Blaise Pascal, französischer Physiker und Philosoph, 1623 bis 1662, wird zu Lebzeiten kaum erwartet haben, daß sein Name, abgekürzt als „Pa“, einmal die in der Bundesrepublik gesetzlich festgelegte Einheit für „Druck“ sein wird. Und Isaak Newton wird sich auch nicht erträumt haben, einmal als „N“ für Kraft zu stehen. Seine Bemühungen um Nachruhm waren anderer Art.

Am lustigsten klingt das „Joule“, nicht etwa als „Jule“ oder „Jaul“, sondern als „dschul“ gesprochen. Es ist die Einheit der Energie, der Arbeit, der Wärmemenge.

Nun, man wird sich im Laufe der nächsten Jahre mit diesen und noch einer ganzen Reihe anderer neuer Bezeichnungen anfreunden müssen, wenn man beruflich oder privat mit physikalisch-technischen Meßwerten und Größenangaben zu tun hat. Seit dem 5. Juli 1970 gilt in der Bundesrepublik ein „Gesetz über Einheiten im Meßwesen“, wonach „im geschäftlichen Verkehr Größen in gesetzlichen Einheiten anzugeben sind...“. Wie bei Gesetzen üblich, findet sich in der Ausführungsverordnung auch der Paragraph „Ordnungswidrigkeiten“: „... wer im geschäftlichen Verkehr... nicht die gesetzlichen Einheiten verwendet“, handelt ordnungswidrig und kann sich entsprechende Unannehmlichkeiten einhandeln. Von vielen altgewohnten und liebgewordenen Einheiten, z. B. cbm, kp, cal, PS, at, müssen wir uns dann trennen.

Der Wechsel von Maßsystemen und Einheiten war stets ein tiefgreifender Vorgang für das betroffene Gemeinwesen. Ob man Stüber, Groschen, Batzen, Dukaten oder Taler in die Geldeinheit „Mark“ umwandelte, ob Elle, Fuß, Spanne in Meter oder Fuder, Scheffel, Faß in Liter: stets hat es längere Zeit gedauert, bis sich alle Leute an die neuen Bezeichnungen gewöhnt hatten und mit ihnen rechnen konnten. So sind auch diesmal Übergangsfristen vorgesehen, aber die meisten liefen am 31. Dezember 1974 ab. Andere dürfen noch bis zum 31. Dezember 1977 verwendet werden.

Das bedeutet aber nicht, daß die neuen Einheiten nicht schon vorher mehr oder weniger häufig verwendet wer-

den. Hatte ein bestimmter Autotyp bisher 50 PS, so stehen im Prospekt neuerdings nur noch 37 – aber kW, Kilowatt. Der Motor ist also kein bißchen schwächer geworden, nur der Maßstab für seine Leistung ist ein anderer.

Wenn Sie nun fragen, warum dies alles, so wird Ihnen der Physiker etwa folgendes antworten:

Physik und Technik haben sich in der Geschichte, besonders seit dem 17. Jahrhundert, in ihren verschiedenen Zweigen auf vielerlei Wegen und oft

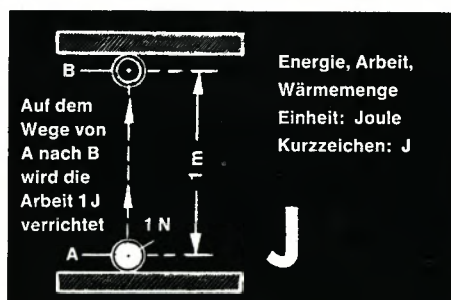
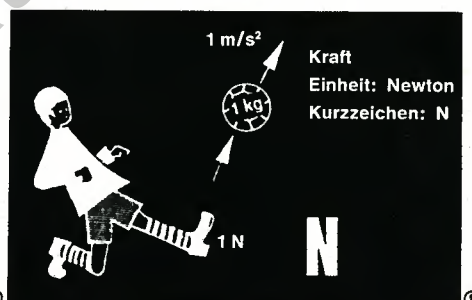
ausgewählten und festgelegten Einheiten und die dazugehörigen Kurzzeichen sind der hier abgedruckten Tabelle zu entnehmen:

Basisgrößen	Basiseinheit	Kurzzeichen
Länge	Meter	m
Masse	Kilogramm	kg
Zeit	Sekunde	s
elektrische Stromstärke	Ampère	A
thermodynam. Temperatur	Kelvin	K
Lichtstärke	Candela	Cd

Und nun kommt das Erstaunliche: Fast alle der Hunderte von physikalisch-technischen Größen lassen sich aus die-



1 Pa ist gleich dem auf eine Fläche gleichmäßig wirkenden Druck, bei dem senkrecht auf die Fläche 1 m² die Kraft 1 N ausgeübt wird.



1 N ist die Kraft, die einem Körper der Masse 1 kg die Beschleunigung 1 m/s² verleiht.

1 J ist gleich der Arbeit, die verrichtet wird, wenn der Angriffspunkt der Kraft 1 N in Richtung der Kraft um 1 m verschoben wird.

völlig unabhängig voneinander entwickelt. Kennwerte von Naturerscheinungen und Zusammenhänge zwischen ihnen ließen sich mit Hilfe der Mathematik in Zahlenwerte und Gleichungen bringen. Allmählich erkannte man, daß sich viele physikalisch-technische Größen ineinander umrechnen lassen, ja, daß manche als gänzlich verschiedenartig betrachteten Erscheinungen in physikalischer Sicht dasselbe sind. So war es nur konsequent, daß man nach physikalischen Grundgrößen suchte, mit deren Hilfe man alle Vorgänge in Physik und Technik mathematisch eindeutig fassen konnte.

Diese „Basisgrößen“ des „Internationalen Einheitensystems“ (SI), die dazu

sen wenigen Basisgrößen ableiten. (Strenggenommen muß es „abgeleitete Einheiten“ heißen.) Lediglich in der Atomphysik gibt es noch einige weitere Einheiten, die aber für den Normalbürger unerheblich sind.

Da aber niemand, der technische Berechnungen durchführen oder Tabellen lesen und Meßwerte deuten muß, dies mit bloßem Erstaunen tun kann, muß er sich der Unbequemlichkeit unterziehen, sein altgewohntes „Einheitsgebäude“ zu revidieren und zu renovieren.

Die Möglichkeiten dazu:

Gesetz, Ausführungsverordnung und Normblatt DIN 1301 studieren oder ein Buch lesen, z. B. „Die gesetzlichen Einheiten in der Technik“ (Beuth-Verlag). Man sollte damit nicht zu lange warten.

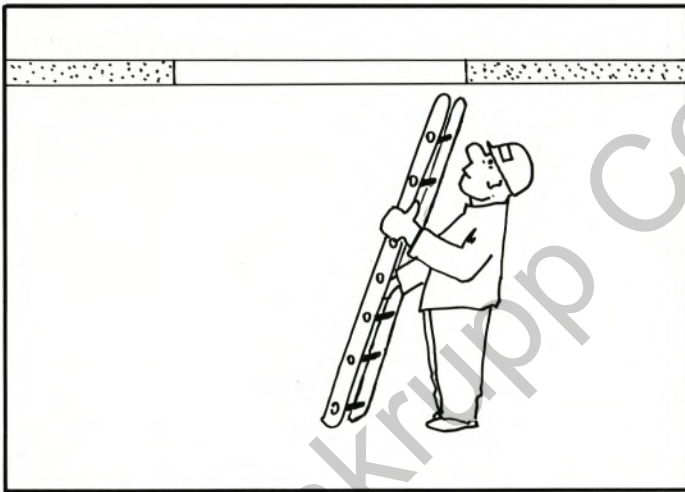
Betriebliche Altersversorgung gesichert

In seiner 134. Sitzung hat der Deutsche Bundestag ein Gesetz zur Sicherung der betrieblichen Altersversorgung verabschiedet, das von der Bundesregierung eingebracht worden war. Nach diesem Gesetz dürfen Betriebsrenten und -pensionen dann nicht mehr verfallen, wenn der betroffene Arbeitnehmer mindestens 35 Jahre alt ist und beim Ausscheiden aus dem Betrieb entweder seit 10 Jahren eine Versorgungszusage besitzt oder dem Unternehmen seit 12 Jahren angehört und seit drei Jahren eine Versorgungszusage hat. Dabei ist es unerheblich, ob der Arbeitnehmer gekündigt hat oder ob ihm gekündigt wurde. Bisher war die Betriebsrente an die Voraussetzung gebunden, daß der Arbeitnehmer bei Eintritt der Leistung auch dem Betrieb angehörte.

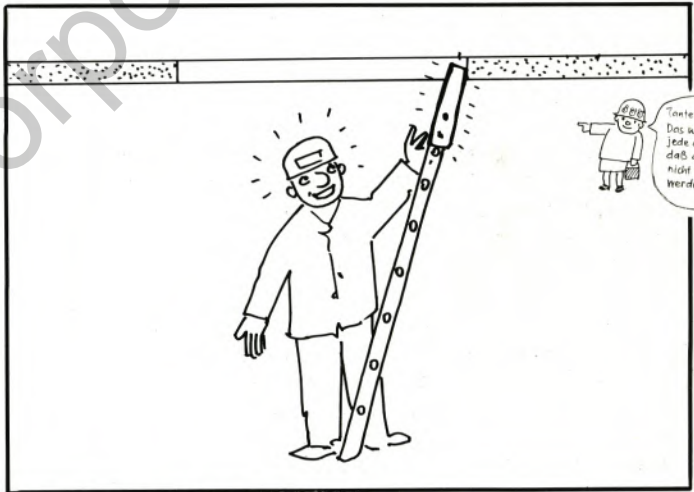
Arbeitnehmer, die vor Erreichung der Altersgrenze aus dem Betrieb ausscheiden, erwerben einen an den tatsächlichen Betriebsjahren gemessenen Teilanspruch der Betriebsrente. Wirksam wird der Anspruch dann, wenn der Arbeitnehmer in Rente geht. Er kann ihn auch dann an seinen früheren Arbeitgeber richten, wenn er die flexible Altersgrenze ausnützt. Die Schmälerung der Betriebsrente durch dynamisierte Versorgungsleistungen, insbesondere durch die gesetzliche Rentenversicherung, und die Kürzung der Betriebsrente durch Versorgungsbezüge, die mehr als zur Hälfte mit eigenen Beiträgen finanziert wurden, ist nicht mehr zulässig. Darüber hinaus enthält das neue Gesetz eine Insolvenzversicherung. Das bedeutet, daß der Rentenanspruch bei

Konkurs des Unternehmens nicht mehr verfällt. Zu diesem Zweck treten die Arbeitgeber einem privaten Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit bei, in den entsprechende Beiträge eingezahlt werden müssen. Außerdem wird die Steuerbegünstigung von betrieblichen Unterstützungskassen auf einen Umfang eingeschränkt, der in einem angemessenen Verhältnis zu den zu erwartenden Leistungen steht. Die Arbeitgeber müssen nach diesem Gesetz alle drei Jahre prüfen, ob die laufenden Leistungen der betrieblichen Altersversorgung angehoben werden. Dabei sollen insbesondere die Belange der Versorgungsempfänger und die wirtschaftliche Lage des Arbeitgebers berücksichtigt werden.

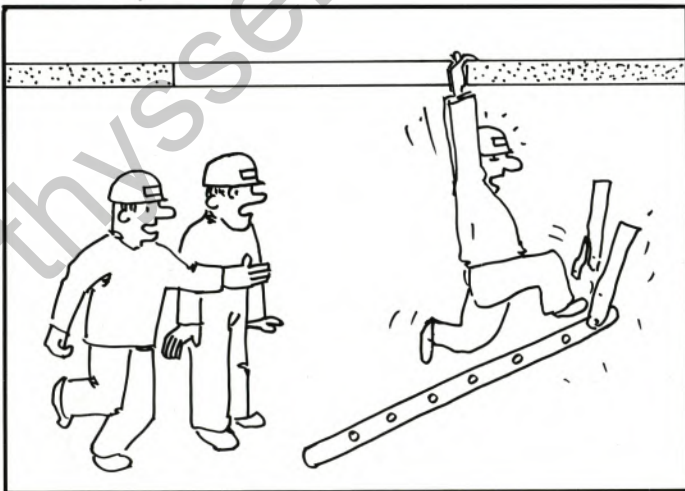
Arbeite
sicher



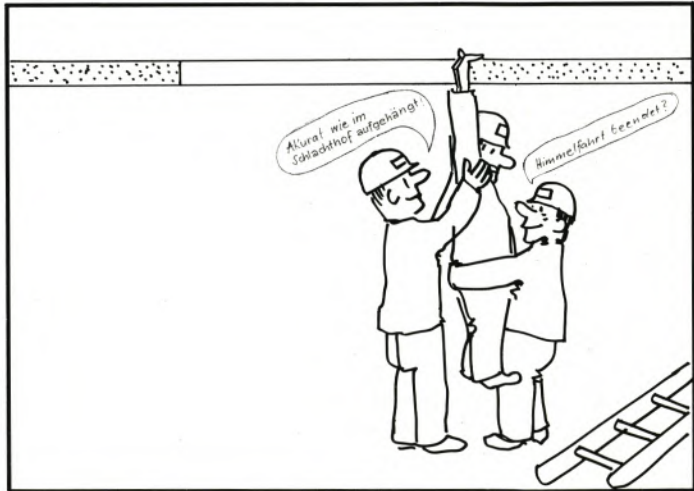
Oh, sie ist zu kurz die Leiter.
Eine längere wär' gescheiter.



Doch der Mann denkt gar nicht weiter
Und baut sich eine Himmelsleiter.



Diese brach dann auch in Stücke,
das war der Dank für seine Tücke.



Spott erntet er von den Kollegen,
Als diese ihn vom „Himmel“ heben.

