



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

20. JAHRGANG

1/3

1 9 7 4

kurz berichtet - schnell gelesen	2
Wir sind „im Bilde“	4
Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen	5
Zwei Belegschaftsversammlungen an einem Tag	5
Unsere Stahl erzeugenden Gesellschafter über das zurückliegende Geschäftsjahr: Hohe Produktion und leicht verbesserte Erträge	6
Schachtanlage Lohberg erhält neue Kraftzentrale	6
Arbeitsschutz - Jahresbericht 1972/73	7
Bleibt es trotz Energiekrise dabei?	
Schachtanlage Friedrich Thyssen 2/5 soll 1975 stillgelegt werden	11
Zwei neue Brückenbauwerke für unsere Werksbahn in Oberhausen	11
Eisenbahnbetrieb Ost meldet: Werksbahnbrücke über den Emscherschnellweg fertiggestellt	11
Neue Erz-Umschlaganlage auf der Maasvlakte in Rotterdam nahm Betrieb auf	14
EH-Mitteilungen	15
Haben Sie Ihren Sommerurlaub schon geplant?	
Urlaub mal ganz anders	16
Unachtsamkeit kostet Geld	19
Unsere Jubilare	20
Familiennachrichten	21
Zusammenschluß ATH/Rheinstahl genehmigt	22
Wie kann Öl durch Kohle ersetzt werden?	22
Arbeite sicher!	23

Thyssen-Gruppe

Die Hauptversammlung der ATH für das Geschäftsjahr 1972/73 findet am Freitag, 19. April 1974, in der Mercatorhalle in Duisburg statt.

Die Erz-Umschlaganlage der Ertsoverslagbedrijf Euro-poort CV in Rotterdam-Europoort erweitert ihre Lagerkapazität auf 3,5 Millionen Tonnen. Die Gesellschaft, an der die ATH wesentlich beteiligt ist, hat von der für den Umweltschutz zuständigen Gebietskörperschaft Rijnmond die Genehmigung erhalten, die vorhandenen Lagerplatzbänder um je 400 Meter zu verlängern und eine vierte Lagerstraße mit einem kombinierten Haldengerät zum Absetzen und Rückladen des Erzes zu bauen. Die Arbeiten sollen bis Juli 1974 abgeschlossen sein.

Die Fritz Thyssen Stiftung, die 1959 von Frau Amélie Thyssen und ihrer Tochter Anita Gräfin Zichy-Thyssen im Gedenken an August Thyssen und Fritz Thyssen errichtet wurde, hat im Jahre 1972 rund 8,5 Millionen DM für die Förderung wissenschaftlicher Projekte auf vielen Gebieten ausgeschüttet.

Stahl-Industrie

Eine Rohstahlproduktion von 49,519 Mill. t und damit einen neuen Produktionsrekord hat die deutsche Stahlindustrie 1973 nach den vorläufigen Angaben des statistischen Bundesamtes, Außenstelle Düsseldorf, erreicht. Im Vorjahr waren 43,705 Mill. t erzeugt worden, so daß sich für 1973 ein Produktionsanstieg um 13,3% oder 5,814 Mill. t ergab. Die bisherige Höchstproduktion bei Rohstahl war 1969 mit damals 45,316 Mill. t erzielt worden. Auf dem 2. Platz folgte bisher das Jahr 1970 mit 45,041 Mill. t. Im Dezember 1973 wurden in der Bundesrepublik bei 26 (28) Produktionstagen 3,997 (4,353) Mill. t Rohstahl erzeugt. Gegenüber dem Vormonat ist

die produktionstägliche Leistung damit auf 153 700 (155 451) t zurückgegangen. Auch bei Roheisen wurde 1973 mit 36,832 (1972: 32,003) Mill. t ein neuer Produktionsrekord erreicht. Die Steigerung gegenüber dem Vorjahr fiel mit 15,09% sogar noch etwas stärker aus als bei Rohstahl. Im letzten Monat des Jahres 1973 belief sich die Roheisenherzeugung auf 3,117 (3,241) Mill. t, die damit einer produktionstäglichen Leistung von 100 500 (108 036) t entsprach.

Die Welt-Rohstahlerzeugung hat sich seit 1958 mehr als verdoppelt. In den heutigen neun Partnerstaaten der Europäischen Gemeinschaft dagegen lag die Steigerungsrate erheblich niedriger. Nach wie vor ist die Stahlerzeugung ein Gradmesser für die Industrialisierung. 1958 produzierten die heutigen neun Partnerstaaten 81 Mill. t Rohstahl. Damals lag die Welterzeugung bei 265 Mill. t. Im Jahre 1972 erzeugten die Neun 139 Mill. t. Die Welterzeugung erreichte 606 Mill. t. Die neun Partnerstaaten hatten 1958 einen Anteil von 29,1% an der Welterzeugung. Die USA hatten damals einen Anteil von 29,5, die Sowjetunion von 20,5 und Japan von 4,5%. Bis zum Jahre 1972 änderte sich das Bild. Der Weltanteil der neun europäischen Staaten sank auf 22,9%. Die Bundesrepublik hatte im vergangenen Jahr noch einen Weltanteil von 7,2%. Nach 9,8% in 1958. Die verhältnismäßig stärkste Einbuße mußten die Vereinigten Staaten hinnehmen. Der Anteil der USA beträgt jetzt nur noch 20,4%. Die Sowjetunion hat ihren Anteil ungefähr gehalten mit 20,7%. Japan dagegen konnte seinen Anteil an der Rohstahlerzeugung auf 16% erhöhen, also fast vervierfachen.

Der Standort Duisburg gewinnt für den Stahl nach den Worten des Vorsitzenden der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie, Dr. Herbert W. Köhler, immer mehr Bedeutung. Nach den neuesten Zahlen



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: Betriebsmaschinendienst, Hohlziepe, Wiesner
ATH: Lang, Metzger, Meyer
Sonstige: Moller-Woortmann

Titelbild: Hafen Schwelgern
Rückseite: Winter im Buchenwald

der Wirtschaftsvereinigung hat sich der Anteil der Duisburger Werke einschließlich der Krupp-Hütte Rheinhafen an der Rohstahlerzeugung der Bundesrepublik 1973 auf fast 41% erhöht. 1972 lag er noch unter 40%. Insgesamt hat die Stahlindustrie im Duisburger Raum in diesem Jahr rund 20 Mill. t Rohstahl erzeugt. Das sind 15% mehr als im Vorjahr, in dem 17,4 Mill. t erzeugt wurden.

Stahlrohre für Erdgas-Pipelines und für Bohrungen nach Öl und Gas sind weltweit Mangelware. Wenn 1973 die Weltstahlrohrenproduktion erneut um 12% auf 56 Mill. t zunahm, dann hat sich eine seit über 10 Jahren zu beobachtende Tendenz fortgesetzt, wobei die Stahlproduktion stets etwas schneller zunahm als die Welt-Stahlerzeugung. Wieder wird 1973 die UdSSR mit fast 14 Mill. t Röhren aller Art den Löwenanteil stellen, gefolgt von Japan mit 9,3 und den USA mit weiter knapp 8 Mill. t. Auf Platz 4 folgt schon die Bundesrepublik mit einer Produktion von 5 Mill. t, von denen auch in diesem Jahre wieder etwa die Hälfte in den Export gehen wird. Damit ist die Bundesrepublik nach Japan mit 37% Exportanteil zweitgrößter Röhrenexporteur in der ganzen Welt. Die derzeit ungewöhnlich großen Rohraufträge haben auch bei deutschen Rohrproduzenten zu Lieferfristen bis zu 12 Monaten geführt.

Der weltgrößte Hochofen von 5000 cbm Kapazität soll der „Prawda“ zufolge Ende dieses Jahres in Kriwojrog (Ukraine) in Betrieb genommen werden. Aus den vier Stichöffnungen des Ofens werden jährlich 4 Mill. t Roheisen kommen. Die Tagesration an Rohstoffen – 500 Eisenbahnwagen Agglomerat – wird dem Ofen durch eine Förderanlage direkt zugeführt. Die Schlacken sollen in einer Granulieranlage verarbeitet werden, die zu einer großen Baustoff-Fabrik ausgebaut wird.

Bundesregierung

Den Rentenanpassungsbericht 1974 hat die Bundesregierung vorgelegt. Sie stellt darin fest, daß die langfristige Stabilität und Leistungsstärke der gesetzlichen Rentenversicherungen bestätigt werde. Außerdem wird darauf hingewiesen, daß im Entwurf des 17. Rentenanpassungsgesetzes vorgeschlagen wird, die vom Jahresarbeitsverdienst abhängigen Geldleistungen für Unfälle, die 1972 oder früher eingetreten sind, und das Pflegegeld von 1975 an um 11,6 Prozent zu erhöhen. Die Einnahmen der Rentenversicherungen werden nach den Vorausschätzungen die Ausgaben in den nächsten fünf Jahren übersteigen. Diese Überschüsse würden aber beim sogenannten „Rentenberg“ dringend benötigt. Für Ende 1988 errechnet sich dann noch eine Rücklage von rund 65 Milliarden DM.

Für die Verbraucheraufklärung will die Bundesregierung vom kommenden Jahr an mehr finanzielle Mittel bereitstellen. Für 1974 sind für verbraucherpolitische Aufgaben insgesamt 21,75 Mill. DM eingeplant. Diese Ausgaben sollen in den folgenden Jahren auf 28,25 Mill. DM, dann auf 34,25 Mill. DM und 1977 auf 40,15 Mill. DM ansteigen. Man vertritt die Auffassung, daß unsere Wirtschaftsordnung „den Verbraucher als gleichberechtigten und aktiven Marktpartner“ brauche. Eine Unterrichtung über Marktzusammenhänge sei deshalb unerlässlich.

Deutsche Bundesbahn

Elektrifiziert sind heute 9 500 von den rund 30 000 Streckenkilometern der DB. Auf diesem knappen Drittel werden jedoch drei Viertel der gesamten betrieblichen Förderleistung erbracht. In einer absoluten Zahl ausgedrückt,

liegt diese betriebliche Leistung bei jährlich rund 200 Mrd. Bruttotonnenkilometern. Das ist die Last, die die elektrischen Lokomotiven auf den gefahrenen Kilometern hinter sich hergezogen haben. Für jeden Streckenkilometer wurden dabei im Jahr 600 000 kWh Strom verbraucht. 1974 will die Bundesbahn zusätzlich 116 und im Jahr 1975 weitere 291 Kilometer auf elektrischen Betrieb umstellen.

Durch eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten auf 135 km/h wollen die Eisenbahnen Europa schon in absehbarer Zeit eine attraktive Alternative zum Straßenverkehr bieten. Dabei gilt es, die Fahrzeiten des Kraftfahrzeuges um etwa ein Drittel zu unterbieten. Bei einer angenommenen Reisegeschwindigkeit (einschließlich aller Unterbrechungen) des Autos von 90 km/h muß die Eisenbahn also eine Reisegeschwindigkeit von 135 km/h erreichen. Erst ein solcher Zeitvorsprung wird den Vorteil der Freizügigkeit des Pkw ausgleichen.

Wirtschaft u. Forschung

Die Erdölvorräte der Welt werden in etwa 35 Jahren verbraucht sein, wenn die bisher geschätzten Zuwachsraten des Ölverbrauchs eintreffen und wenn keine neuen Vorkommen entdeckt werden. Diese Feststellungen treffen Fachleute der deutschen Energiewirtschaft.

An neuen Hochenergie-Batterien, die einen Durchbruch des Elektroautos erlauben könnten, wird in den USA gearbeitet. Mit diesen Akkus ausgerüstete Wagen können, so haben US-Ingenieure errechnet, bis zu 80 km/h schnell fahren und brauchen nur alle 300 km aufgeladen zu werden.

Die Energieforschung in den kommenden vier Jahren will die Bundesregierung erheblich verstärken. Das Bundeskabinett billigte ein Rahmenprogramm für nichtnukleare

Energieforschung, wonach bis 1977 insgesamt 1,5 Mrd. DM für Forschungsvorhaben zur Verfügung gestellt werden sollen. Damit sollen vor allem heimische Quellen zur Energiesicherung erschlossen werden. Bundesforschungsminister Prof. Ehmke teilte mit, der Bund allein werde in den vier Jahren rund 800 Mill. DM, das Land NRW voraussichtlich 150 Mill. DM aufbringen. Den Rest von rund 550 Mill. DM soll die Industrie zur Verfügung stellen. Über eine Beteiligung der anderen Bundesländer sei noch nicht entschieden, erklärte Ehmke. Eines der Ziele des Programms sei es, den Bedarf an leichtem und schwerem Heizöl teilweise durch Kohleverflüssigung zu decken. Bereits in etwa 10 Jahren könnten 10 bis 15% des Erdölbedarfs auf diese Weise gedeckt werden. Weniger aussichtsreich dagegen sei die Benzingewinnung aus Kohle. Im einzelnen sieht das Vorhaben für Projekte der Kohlevergasung und -verflüssigung 616 Mill. DM, für die Bergbautechnik 330 Mill. DM, für Erschließung neuer Erdgas- und Erdölvorkommen 174 Mill. DM, für Energieumwandlung, -transport und -speicherung 270 Mill. DM und zur „rationellen“ Verwendung von Energie 56 Mill. DM vor.

Japan und die Vereinigten Staaten, die beiden größten Energiekonsumenten der Welt, wollen ihre Milliardenprojekte zur Ausbeutung neuer Energiequellen koordinieren. Wie aus informierten Kreisen in Tokio verlautete, hat Japan für das Projekt „Sonnenschein“ umgerechnet 20 Mrd. DM und Amerika für seine „Operation Unabhängigkeit“ 24 Mrd. DM bereitgestellt. Das japanische Projekt bezieht sich vor allem auf die praktische Nutzung der Sonnenenergie für Elektrizität bis Ende dieses Jahrhunderts. Außer der Sonnenenergie sollen auch geothermische Kraftwerke – sie nutzen die Erdwärme aus – und Vergasung von Kohle gemeinsam mit den Vereinigten Staaten entwickelt werden.

Wir sind »im Bilde«



43 Belegschaftsmitglieder, die im 2. Halbjahr 1973 wegen Erreichung der Altersgrenze bzw. Invalidität in den Ruhestand traten, wurden am 9. Januar im Rahmen einer kleinen Feierstunde offiziell verabschiedet. Herr Direktor Sieverling würdigte die Verdienste der Pensionäre, von denen 32 Jubilare sind. Er hatte errechnet, daß die jetzt Ausscheidenden insgesamt rd. 2 700 Lebensjahre hinter sich gebracht haben, von denen sie rd. 1 400 Jahre – also fast 53 Prozent – im Dienste des Gemeinschaftsbetriebes oder diesem verwandter Unternehmen standen. Direktor Sieverling dankte den Herren, daß sie in wechselvollen Zeiten mit dem Unternehmen verbunden blieben, und daß sie ihre reichlichen Erfahrungen an jüngere Mitarbeiter weitergegeben haben, die heute ein Funktionieren des Unternehmens sicherstellen. Mit einem herzlichen „Glück auf“ wünschte Herr Sieverling den Pensionären für die Zukunft alles Gute. Die Grüße des Betriebsrates, verbunden mit den besten Wünschen für den Lebensabend, überbrachte stellvertretender Betriebsratsvorsitzender Fuhrmann. Er bat die Pensionäre, den Dank für die in der Vergangenheit geleistete Arbeit auch ihren Ehefrauen zu übermitteln, da auch sie hierzu in nicht geringem Maße beigetragen hätten.

Alle Teilnehmer des 28. Lehrganges für Lokführer-Anwärter bestanden am 20. Dezember des vergangenen Jahres die Abschlußprüfung mit Erfolg. Unser Bild zeigt die Prüflinge vor der Lokleitung.

Monatlich rollen seit einiger Zeit zwei ungewöhnliche Ganzzüge mit stehend verladenen Kokillen von der Rhein Stahl-Gießerei AG, Werk Meiderich, über Bahnhof Grünstraße zum Hafen Schwelgern. Es handelt sich um schwere Spezial-Kokillen, von denen Rhein Stahl monatlich 2 000 bis 2 500 Tonnen an ein belgisches Stahlwerk liefert und die entsprechend der Auflage des Bestellers **stehend** in Binnenschiffe zu laden sind, welche sie zum Empfangshafen weitertransportieren. Nach verschiedenen Versuchen, die der praktischen Erprobung der Standfestigkeit dienten, wurden für die Durchführung dieser regelmäßigen

Eisenbahntransporte besondere Beförderungsbedingungen festgelegt.



Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

Bericht zur Betriebs- und Geschäftslage EH

Nachdem in der letzten Ausgabe unserer Werkszeitung ein umfangreicher Bericht über das Verkehrsgeschehen im Geschäftsjahr 1972/73 gegeben wurde, soll hier kurz über das 1. Quartal des laufenden Geschäftsjahres 1973/74 (Monate Oktober bis Dezember 1973) berichtet werden.

Werksbahn

Die Werksbahn beförderte im 1. Quartal 1973/74 durchschnittlich 9 291 000 Tonnen im Monat, wobei der Monat Oktober 1973 mit 9 495 000 Tonnen der leistungsstärkste war. Das Transportaufkommen liegt damit im Berichtszeitraum nahezu auf gleicher Höhe der Monatsdurchschnittsleistung des ver-

gangenen Geschäftsjahres. Verglichen mit dem 1. Quartal des Vorjahres beträgt die Steigerung des Beförderungsaufkommens 2,5%.

Werkshäfen

Besondere Anforderungen wurden an die Werkshäfen Schwelgern und Walsum gestellt. In allen 3 Monaten des 1. Quartals 1973/74 wurden jeweils rd. 1,6 Mill. Tonnen umgeschlagen. Die durchschnittliche Monatsleistung beträgt 1 631 000 Tonnen und liegt damit um rd. 14% über der Monatsdurchschnittsleistung des Geschäftsjahres 1972/73, in dem bekanntlich über einen längeren Zeitraum Niedrigwasser zu

verzeichnen war. Gegenüber dem 2. Halbjahr des letzten Geschäftsjahres beträgt die Steigerung noch 5%.

Belegschaft

Zum 31. Dezember 1973 betrug die Gesamtbelegschaft EH (ohne Oberhausen) 3 422 Mitarbeiter. Sie hat sich gegenüber dem gleichen Zeitpunkt des Vorjahres um 21 Mitarbeiter erhöht. Darüber hinaus werden bei Thyssen Niederrhein AG, Oberhausen, 1 007 Mitarbeiter geführt (1 031 per 31.12.72), die für EH tätig sind.

Zwei Belegschaftsversammlungen an einem Tag

Am 19. Dezember fand die vierte und letzte EH-Betriebsversammlung des Kalenderjahres 1973 statt. Erstmals wurde diese Versammlung vormittags und nachmittags durchgeführt.

Mit dieser Maßnahme sollte erreicht werden, daß einmal eine größere Anzahl Belegschaftsmitglieder an der Versammlung teilnehmen kann und zum anderen, daß die bei früheren Versammlungen übliche Überfüllung des Versammlungsraumes gemildert wird. Was den letzten Punkt angeht, so war der angestrebte Erfolg jedoch nur der am Vormittag stattgefundenen Versammlung beschieden. Es erschienen ca. 120 Belegschaftsmitglieder, die auch alle im Versammlungsraum reichlich Platz fanden, was von den am Nachmittag erschienenen Besuchern (ca. 720) nicht mehr behauptet werden kann. Es dürfte also sinnvoll sein, in dieser Richtung weitere Experimente folgen zu lassen.

Herr Hahn von der IG-Metall, Duisburg, berichtete als Gast und erster Redner über den Verlauf und Abschluß der letzten Tarifverhandlungen.

Für den Betriebsrat sprach Herr Fuhrmann. In seinem Bericht waren die Veränderung einiger Lohngruppen, die Arbeitszeitverlegung für den Heiligen Abend und Silvester, das Wohnungsproblem, die Bekanntgabe über Rationalisierungen, sowie die Neuregelung

bei Betriebsjubiläen wesentliche Punkte. Über letztere konnte Ende November 1973 zwischen der Geschäftsführung und dem Betriebsrat EH eine Betriebsvereinbarung abgeschlossen werden, die erstmalig für die Jubilare des Kalenderjahres 1974 gültig wird und u. a. folgende Regelungen vorsieht:

Mitarbeiter, die ein Dienstjubiläum begehen, erhalten als Jubiläumsgeld für eine 25jährige Betriebszugehörigkeit – 1 Monatslohn/-gehalt, für eine 40jährige Betriebszugehörigkeit – 2 Monatslöhne/-gehälter, für eine 50jährige Betriebszugehörigkeit – 3 Monatslöhne/-gehälter.

Um den Jubilaren eine bessere Gestaltung ihres Urlaubs zu ermöglichen, erhalten sie einen einmaligen Zuschuß in Höhe von 350,- DM netto.

Die Zahlung dieses Betrages erfolgt mit der Überweisung des Lohnes/Gehaltes bzw. der Werksrente für den Monat April des dem Jubiläumsjahr folgenden Kalenderjahres.

Diese Regelung gilt erstmalig bereits für die Jubilare des Kalenderjahres 1973.

Jubilare erhalten außerdem bei einem 25jährigen Dienstjubiläum – eine Armbanduhr, bei einem 40jährigen Dienstjubiläum – eine Tischuhr,

bei einem 50jährigen Dienstjubiläum – eine goldene Armbanduhr.

Aus Anlaß des Dienstjubiläums wird der Jubilar drei Tage unter Fortzahlung seiner Bezüge von der Arbeit freigestellt. Diese Freizeit wird gewährt, um dem Jubilar am Tage seines Jubiläums die Entgegennahme der offiziellen Firmengratulationen, an einem weiteren Tage die Ausgestaltung einer persönlichen Feier sowie die Teilnahme an der offiziellen Jubilarehrung durch die Geschäftsführung zu ermöglichen.

Den Bericht der Geschäftsführung gab Herr Dir. Christophers. Er befaßte sich im wesentlichen mit dem abgeschlossenen Geschäftsjahr 1972/73, welches im Vergleich zum vorausgegangenen Geschäftsjahr 1971/72 für EH ein leistungsmäßig „gutes“ Jahr war.

Geschäftsführung und Betriebsrat bedauerten in gleicher Weise, daß trotz umfangreicher Sicherheitsmaßnahmen die Zahl der Betriebsunfälle im abgelaufenen Geschäftsjahr wieder zugenommen hat. Ähnlich verhält es sich auch bei den Wegeunfällen. Jedes einzelne Belegschaftsmitglied wurde erneut aufgerufen, um seine Sicherheit und die seiner Mitarbeiter bemüht zu sein.

Im Anschluß an die offiziellen Berichte kam es zu Wortmeldungen aus der Belegschaft, die sich mit einer Reihe betrieblicher Probleme befaßten.

Unsere Stahl erzeugenden Gesellschafter über das zurückliegende Geschäftsjahr 1972/73:

Hohe Produktion und leicht verbesserte Erträge

Über die Entwicklung der Thyssen-Gruppe im Geschäftsjahr 1972/73 gab die ATH Ende 1973 in einem Bericht an ihre Aktionäre einen ersten Überblick. Danach konnten im Zuge der weltweiten Konjunktur-Entwicklung die Stahlproduktion gegenüber dem Vorjahr stark ausgeweitet und die Erlöse trotz währungspolitisch bedingter struktureller Schwierigkeiten in einigen Produktionsbereichen so weit aufge bessert werden, daß sich der Kostendruck alles in allem milderte.

Das Thyssenjahr 1972/73 war in Produktion, Absatz und Ertrag deutlich besser als die beiden besonders schwierigen Vorjahre.

Die Welt-Stahlkonjunktur erhielt im Herbst 1972 starke Impulse aus der Beschleunigung des wirtschaftlichen Wachstums in zahlreichen Industrieländern. Das führte auch bei den deutschen Hüttenwerken, die im Berichtsjahr um 29 Prozent höhere Aus-

landsbestellungen verzeichneten, zu einer Besserung der Beschäftigungslage.

Wie weiter ausgeführt wird, schlug sich die seit Anfang 1972 wieder aufwärts gerichtete internationale Stahlpreis-Tendenz in den DM-Exporterlösen stark verzögert nieder, weil sich von der Washingtoner Währungskonferenz im Dezember 1971 bis hin zur DM-Aufwertung im Juni 1973 die Veränderungen der Währungsparitäten immer wieder einseitig zu Lasten der deutschen Exporterlöse auswirkten.

Gegen Ende des Berichtsjahres war die Nachfrage auf den internationalen Stahlmärkten noch unverändert lebhaft.

Auf dem Binnenmarkt wurde die Entwicklung ebenfalls in starkem Maße durch internationale Einflußgrößen bestimmt. Der weltweite Konjunkturaufschwung führte zu steigenden Exportaufträgen bei der Investitionsgüter-Industrie. Das stimulierte den inländischen Stahlverbrauch. Gleich-

zeitig verminderte die ausländische Konkurrenz ihren Druck auf den deutschen Markt, wobei allerdings die Importquote mit dreißig Prozent gegenüber früheren Phasen der Hochkonjunktur vergleichsweise hoch blieb.

1972/73 konnten die deutschen Hüttenwerke 23 Prozent mehr Aufträge aus dem Inland buchen als im Jahr zuvor.

Thyssen-Gruppe erzeugte 13,9 Millionen Tonnen Rohstahl

In der Thyssen-Gruppe konnte 1972/73 besonders der Stahlbereich seine Produktion stark ausweiten. Die Rohstahl-Erzeugung stieg um zwanzig Prozent auf 13,9 Millionen Tonnen. Mit 11,8 Millionen Tonnen Walzstahl wurde gegenüber dem Vorjahr ein Plus von neunzehn Prozent erreicht – im Vergleich zum bisher besten Jahr 1969/70 beträgt der Zuwachs allerdings nur vier Prozent. In den übrigen Fertigungssparten verlief die Entwicklung unterschiedlich. Zu den Belegschaften der Thyssen-Gruppe gehörten im Durchschnitt des Berichtsjahres 92 000 Mitarbeiter, etwa die gleiche Anzahl wie 1971/72.

11,7 Milliarden DM Umsatz

Das lebhafte Geschäft auf den In- und Auslandsmärkten führte in fast allen Bereichen zu einer kräftigen Ausweitung des Kundenumsatzes. Er vergrößerte sich insgesamt um neunzehn Prozent auf 11,7 Milliarden DM. Im Vergleich zu 1969/70 betrug der Zuwachs allerdings nur acht Prozent. In dem auf 29 Prozent gestiegenen Exportanteil – 1969/70 lag er noch bei 21 Prozent – spiegelt sich die zunehmende Abhängigkeit vom internationalen Marktgeschehen. Während die Umsatzausweitung in der ersten Hälfte des Berichtsjahres vor allem auf höhere Versandmengen zurückgeht, wirkte sich bei Massenstahl im weiteren Verlauf auch der seit zwei Jahren erstmals wieder günstige Erlöstreng positiv aus. Wegen der mehrfachen Veränderungen in den Währungsparitäten blieben die für deutsche Anbieter im Export realisierbaren DM-Mehrerlöse jedoch erheblich hinter dem Anstieg der auf Dollar basierenden Weltmarktnotierungen zurück.

Nur leicht verbesserte Ertragslage

Kosten und Erlöse bestimmen, was unter dem Strich erwirtschaftet wird. Angesichts weiter steigender Kosten konnten im Verlauf des Berichtsjahres die Erlöse so weit aufge bessert werden, daß der Kostendruck alles in allem gemildert wurde. Das führte in der zweiten Jahreshälfte zu einer deutlichen Verbesserung der Ertragslage, obgleich in einigen Produktionsbereichen trotz hoher Beschäftigung strukturelle Schwierigkeiten anhielten. Insgesamt soll aus dem erwirtschafteten Ergebnis eine gegenüber dem Vorjahr erhöhte Dividende vorgeschlagen werden.

Entwicklung der Thyssen-Gruppe

	1969/70	1971/72	1972/73*	Veränderung in % gegenüber 1971/72
Durchschnittliche Belegschaft	97 530	92 222	92 270	
Produktion in 1000 Tonnen				
Roheisen	9975	9003	11 019	+ 22
Rohstahl	12 628	11 579	13 853	+ 20
Walzstahl	11 400	9933	11 820	+ 19
davon				
Halbzeug zum Verkauf	1 469	1 105	1 257	+ 14
Flachstahl einschl.				
Warmbreitband zum Verkauf	6 801	6 214	7 437	+ 20
Profilstahl	3 130	2 614	3 126	+ 20
Edelstahl-Weiterverarbeitung	183	102	129	+ 26
Draht und Drahterzeugnisse	473	498	502	+ 1
Sonstige Stahlfabrikate	226	174	192	+ 10
Kundenumsatz	Mrd. DM			
Exportanteil	%			
	10,9	9,8	11,7	+ 19
	21	26	29	
Investitionen				
In Sachanlagen	Mill. DM			
	997	663	500	- 25

* Vorläufige Zahlen

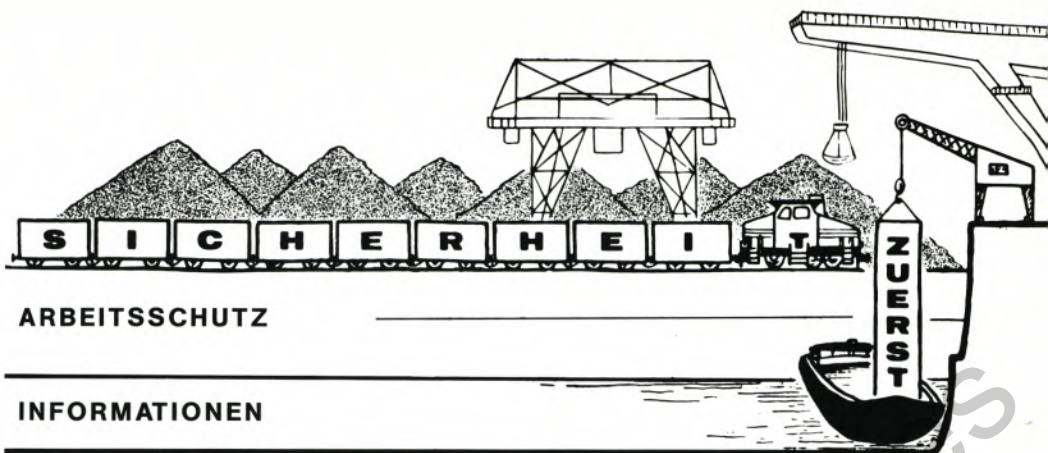
Schachtanlage Lohberg erhält neue Kraftzentrale

Eine umweltfreundliche neue Kraftzentrale ist auf der Schachtanlage Lohberg im Entstehen. Der erste von insgesamt drei 65 Tonnen schweren Dampfkesseln wurde Ende 1973 aufgestellt. Jeder dieser neuen Dampfkessel erzeugt mit einer Kesselheizfläche von 746 qm bei 450 Grad Celsius Heißdampf Temperatur und 102 Grad Celsius Speisewasser-Temperatur maximal 40 Tonnen Dampf je Stunde.

Auf Gas-/Ölbasis arbeitend, sind sie als Ersatz für die noch im Dienst befindlichen fünf alten Rostkessel mit Kohlefeuerung gedacht. Als Brennstoff der neuen Anlage kommt primär das aus dem Grubenbetrieb abgesaugte Methangas in Frage, während für die Unterhaltung des Stützfeuers asche-

und schwefelarmes Steinkohlenteeröl verwendet wird. Die Vorteile liegen klar auf der Hand: Bis dahin nutzlos abgefackeltes Methangas, dessen Beseitigung obendrein noch Kosten verursachte, wird nunmehr sinnvoller Wärmeerzeugung zugeführt. Außerdem ermöglicht sein Einsatz als Hauptbrennstoff geräuscharme Betriebsweise und verursacht wesentlich geringere Emissionen als die bisherigen Anlagen. Neben der wärmewirtschaftlichen Versorgung der Schachtanlage speist die neue Zentrale auch Wärme in das Fernwärme-Versorgungsnetz der Stadtwerke Dinslaken ein und hilft somit maßgeblich bei der Versorgung von Wohnungen mit sicherer und sauberer Wärmeenergie.

Arbeits- schutz Jahres- bericht 1972/73

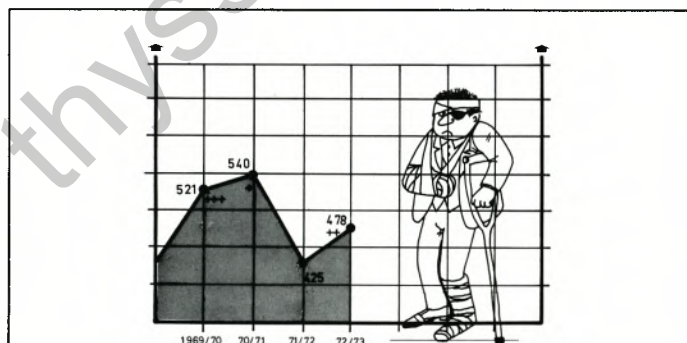


Am Jahresende Bilanz zu ziehen, ist ein weit verbreiteter Brauch, um festzustellen, wie gut oder schlecht man im abgelaufenen Jahr war. Die statistischen Feststellungen, die wir in diesem Jahresablauf getroffen haben, sind Grundlage für unseren Bericht. Nun sagt ein altes chinesisches Sprichwort: „Es gibt drei Arten von Lügen: Notlügen, Zwecklügen und Statistiken“. Es gibt aber noch eine vierte Art: „chinesische Sprichwörter“. Denn statistische Feststellungen sind nicht nur interessant, sondern auch lehrreich. Also kommen jetzt einige statistische Zahlen auf Sie zu, die keineswegs Lügen sind, sondern die traurige Wahrheit.

Alle 13 Sekunden ein Unfall

Alle 13 Sekunden ereignet sich in der Bundesrepublik ein Arbeitsunfall. Alle zwei Stunden verunglückt ein Arbeiter tödlich. Jährlich verletzt sich jeder zehnte am Arbeitsplatz oder laboriert an einer Berufserkrankung.

Für 1972 meldet der Unfallverhütungsbericht der Bundesregierung insgesamt 2,27 Millionen Arbeitsunfälle und Neuanzeigen von Berufskrankheiten, davon 4082 tödlich Verunglückte. Dahinter stehen nicht nur unaussprechliches Leid, dauernde Entstellung, vorübergehende oder bleibende Berufs- und Erwerbsunfähigkeit, sondern auch hohe betriebliche und volkswirtschaftliche Verluste. So mußte 1972 allein die gesetzliche Unfallversicherung 5,8 Milliarden Mark aufwenden, das sind rund zehn Prozent mehr als 1971. Die durch Arbeitsunfälle erforderlichen Gesamtaufwendungen für Leistungen der Versicherungsträger und für den Ausgleich betrieblicher Verluste werden von Experten auf jährlich mindestens zehn Milliarden Mark beziffert, das sind arbeitstäglich etwa 40 Millionen Mark. Allein die gewerbliche Wirtschaft muß im Jahr einen Ausfall von rund 100 000 Mitarbeitern verkraften.



Meldepflichtige
Arbeitsunfälle

Tabelle
1

Wie war die Entwicklung bei EH

Die Unfallentwicklung im Geschäftsjahr 1972/73 ist im Vergleich zum Vorjahr, in dem wir einen Rückgang von ca. 21,3% verzeichnen konnten, wieder angestiegen.

Die Zahl der meldepflichtigen Unfälle, also der Arbeitsunfälle, die eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als 3 Tagen zur Folge hatten, stiegen von 425 auf 478 (Tabelle 1). Das sind ca. 12,5% mehr.

Ein Ansteigen der Unfallhäufigkeit war im gesamten Bereich der gewerblichen Wirtschaft zu verzeichnen. So sind z. B. im Bereich der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossen-

Tabelle 2

Unfallhäufigkeit geordnet nach Betrieben

Geschäftsjahr	1969/70		1970/71		1971/72		1972/73	
	absolut im Jahr	%*	absolut im Jahr	%*	absolut im Jahr	%*	absolut im Jahr	%*
Eisenbahn Nord	162	1,38	154	1,35	111	1,04	84	0,94
Eisenbahn Süd	60	1,48	48	1,18	42	1,03	70	1,31
Eisenbahn Ost	—	—	34	0,71	28	0,68	29	0,72
Betr.-Masch.-Dienst	25	0,36	28	0,40	30	0,44	30	0,43
Betr.-Masch.-Dienst (O)	—	—	3	0,13	6	0,30	4	0,21
Bau H	7	0,92	2	0,25	2	0,25	1	0,12
Bau H (O)	—	—	—	—	2	0,83	1	0,44
Bau O	48	1,25	42	1,32	35	1,25	38	1,38
Bau O (O)	—	—	9	0,6	7	0,57	9	0,77
BauS/Sm	—	—	8	1,17	6	0,89	7	1,02
BauS/Sm (O)	—	—	—	—	—	—	1	0,29
Eisenbahnwerkstatt	48	1,04	78	1,64	47	1,06	60	1,39
Eisenb.-Werkstatt (O)	—	—	23	0,99	17	0,83	30	1,55
Fahrleitungsmeisterei	9	1,56	8	1,29	6	1,02	6	1,09
Hafen Schwelgern	58	1,50	61	1,56	39	1,09	48	1,37
Hafen Walsum	—	—	12	1,59	22	2,32	25	2,64
Läger	7	1,36	4	0,78	8	1,58	3	0,58
Läger (O)	—	—	—	—	—	—	1	0,83
Verkehrsabteilung	12	0,25	7	0,25	11	0,48	14	0,58
Verkehrsabteilung (O)	—	—	7	0,77	3	0,35	8	0,91
Verwaltung	—	—	—	—	1	0,03	5	0,18
Verwaltung (O)	—	—	—	—	—	—	—	—
Sonstige	9	0,79	11	0,83	2	0,17	4	0,32
Sonstige (O)	—	—	—	—	—	—	—	—
Gesamt EH Jahresdurchschnitt	521	11,6	540	11,6	425	9,66	478	10,8

(O) = Oberhausen, * monatsdurchschnittlich, ** im Jahr

schaft die Unfälle in den ersten 10 Monaten des Kalenderjahres 1973 in gleicher Höhe wie bei EH angestiegen. Ein Ansteigen der Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle ist bei einer anhaltenden Konjunktur immer schon festgestellt worden und stellte auch im abgelaufenen Geschäftsjahr in dieser Höhe keine Besonderheit dar. Wir haben festgestellt, daß das Unfallgeschehen insgesamt bei EH im Vergleich zum Vorjahr sogar um 400 Unfälle zurückgegangen ist.

Bemerkenswert ist aber das Ansteigen der Ausfallzeiten. Die Ausfallzeiten, die bisher ein Maßstab für die Unfallschwere darstellten, sind in diesem Geschäftsjahr enorm gestiegen und waren in vielen Fällen nicht unfalltypisch. 31 Mitarbeiter haben sogar zweimal und 1 Mitarbeiter dreimal wegen eines Unfalles mit der Arbeit ausgesetzt.

Wie die einzelnen Betriebe abgeschnitten haben, ist der Tabelle 2 zu entnehmen. Dazu muß gesagt werden, daß in den Betrieben, in denen eine große Steigerung festzustellen ist, keine Unfallschwerpunkte zu verzeichnen sind. Die Unfallerstversorgungen, die in den Verbandsstationen durchgeführt wurden, sind von 2000 auf 1600 zurückgegangen. Sorge bereitet uns die große Zahl der Unfälle bei den dienstälteren Belegschaftsmitgliedern. 235, das sind ca. 49% der meldepflichtigen Arbeitsunfälle, wurden von Mitarbeitern verursacht, die länger als 7 Jahre bei uns beschäftigt sind. Die Neulinge im 1. Beschäftigungsjahr verursachten 1972/73 86 Unfälle = ca. 18%. 1971/72 waren es 59 Unfälle = ca. 14%. Im Vergleich zu den Einstellungen (ca. 29%) hielt sich der Anstieg der Unfallhäufigkeit mit 4% im Rahmen.

Ausfallzeit und Kostenentwicklung

Die Ausfallzeiten, die, wie eingangs erwähnt, unverhältnismäßig hoch angestiegen sind, können im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht als Gradmesser für das Unfallgeschehen angesehen werden. Im Geschäftsjahr 1971/72 lag die Ausfallzeit je Unfall noch bei ca. 97 Std., im letzten Geschäftsjahr stieg diese Zeit auf ca. 118 Std. an. Die Gesamtausfallzeit für Arbeitsunfälle stieg um ca. 36,9% von 41 176 auf 56 365 Std. (Tabelle 3). Die Ausfallzeiten in der gewerblichen Wirtschaft sanken 1972 um 5,5%. Bei EH konnte die Ausfallzeit 1971/72 um 35,6% gesenkt werden.

Die Kosten, die durch einen Arbeitsunfall anfallen, gehen im Rahmen der Lohnfortzahlung ausschließlich zu Lasten des Arbeitgebers.

Zu den Lohnfortzahlungskosten muß EH auch die Kosten, die durch das berufsgenossenschaftliche Vorbelastungsverfahren anfallen, tragen. 1971 mußten wir 160 600,- DM zahlen, 1972/73 waren es 229 150,- DM.

Körperschädigungen

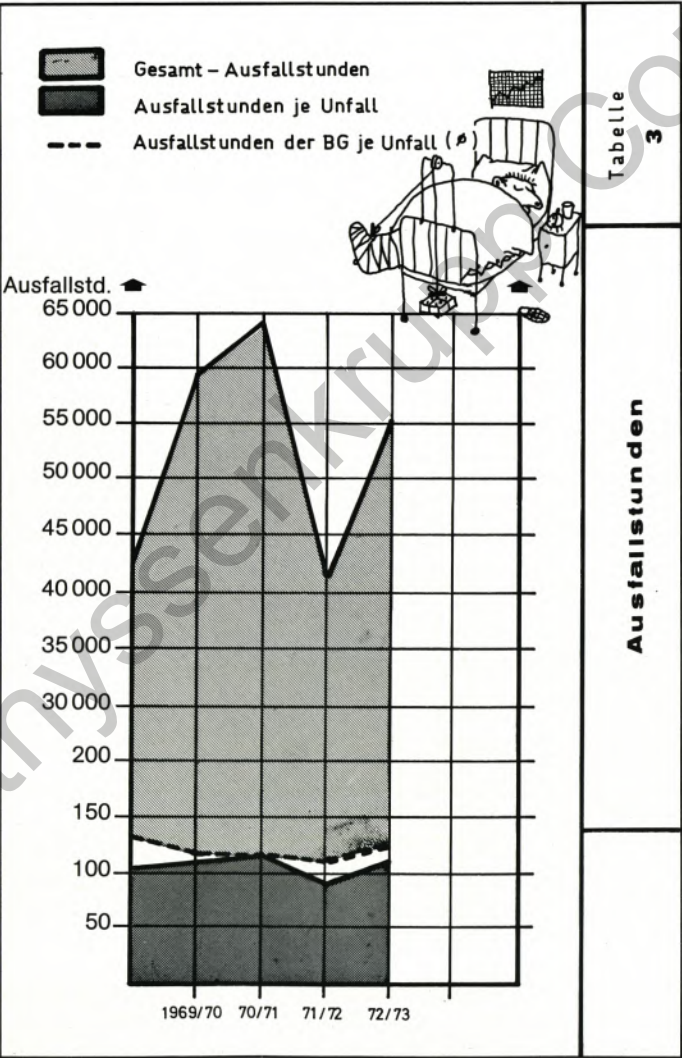
Mit 34,1% der angezeigten Unfälle liegen Verkehrs- und Transporttätigkeiten bei den Berufsgenossenschaften an erster Stelle. Die häufigsten Unfälle bei uns ereignen sich im Eisenbahnbetrieb (217). Etwa 50% hiervon werden beim Auf- und Abspringen und durch Hinfallen und Stolpern verursacht.

Die Aufzeichnungen der verletzten Körperteile (Tabelle 5) zeigt deutlich, daß die Körperteile, die hierbei am häufigsten verletzt wurden, mit rd. 42% Beine und Füße sind. Im Bundesdurchschnitt stehen in den Verkehrsbetrieben Fußverletzungen an erster Stelle. Auf 1000 Vollarbeiter kommen 66,5 Verletzungen.

Leistung Werksbahn und Häfen

Bei gleichbleibender Belegschaftsstärke aber ohne nennenswerte Steigerung der verfahrenen Arbeitsstunden (Anstieg ca. 1,7%), wurde eine Leistungssteigerung bei der Werksbahn von ca. 11,5% und im Hafen von ca. 24,7% erbracht. Dieser Anstieg stellte naturgemäß auch erhöhte Anforderungen an die Erhaltungsbetriebe (Tabelle 6).

Allerdings war die Belegschaftsbewegung, d. h., die Einstellungen und Entlassungen, stärker als im Vorjahr. Das bedeutet, daß wir 1972/73 29% mehr Neulinge zu betreuen hatten.



	Verl. Körperteile	Anz.	%
	Kopf	43	9,0
	Augen	7	1,5
	Oberkörper	57	11,9
	Unterkörper	9	1,9
	Arme	22	4,6
	Hände	58	12,1
	Finger	70	14,6
	Beine	72	15,1
	Füße	131	27,4
	Zehen	9	1,9
Gesamtunfälle		478	

Verletzte Körperteile		Tabelle 5
-----------------------	--	-----------

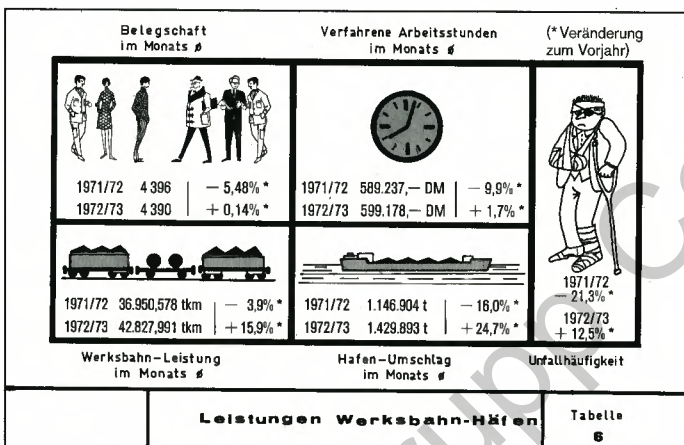
Die Basiszahl der Unfallhäufigkeit (Unfälle je 1000 Versicherte) stieg im Monatsdurchschnitt von 8,05 auf 9,07. Der Durchschnitt der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft stieg von 10,3 auf 11,15.

Vergleicht man die Zahlen von EH mit den Durchschnittszahlen der 36 gewerblichen Berufsgenossenschaften (nach dem Unfallverhütungsbericht der Bundesregierung) kann man folgende interessante Gegenüberstellung machen (bezogen auf 1971 bzw. 71/72).

Ø aller Berufsgenossenschaften	52
Hütten- und Walzwerks BG	73,5
EH	60,0

Ø aller Berufsgenossenschaften	99,06
Eisen- und Metall BG	155,2
Verkehrsbetriebe	100,6
EH	108,9

Der Einsatz ausländischer Mitarbeiter im Gesamtbereich EH hat sich im Vergleich zum Vorjahr zahlenmäßig erhöht. Im Bereich des Rangierbetriebes EN und ES stieg der Anteil der ausländischen Mitarbeiter im Monatsdurchschnitt von ca. 52 auf ca. 57%.



Zur Verringerung der Sprachschwierigkeiten, die häufig Ursache von Unfällen sind, wurde am 1. 8. 1973 ein Verwaltungsdolmetscher eingestellt. Nach einem festgelegten Plan wird im Sprachlabor, im Wohnheim an der Schlachtenstraße, je nach Anforderung des Einsatzes eine Arbeitssprache und weiterbildender Deutschunterricht vermittelt.

Unfälle geordnet nach Dienstzeit und Staatsangehörigkeit

Staatszugehörigkeit	Dienstjahr					
	1.	2.	3.	4.	5.	6.
Deutsch	31	16	11	17	10	20
Türkisch	42	11	16	21	7	10
Sonstige	12	2	5	7	4	—
Gesamt	86	29	32	45	21	30

Betriebsunfälle vom 1. - 6. Beschäftigungsjahr

Dienstjahre	Gesamt (Unfälle)	Ausländer (Unfälle)
1	86	42
2	29	11
3	32	16
4	45	21
5	21	7
6	30	10

Die Wegeunfälle sind im abgelaufenen Geschäftsjahr von 73 auf 94 angestiegen. Das sind 28,7%. Da das Ansteigen der Wegeunfälle nach unseren Ermittlungen auf den Einsatz von Zweirädern bei den türkischen Mitarbeitern zurückzuführen ist (an den 94 Wegeunfällen waren 40 türkische Mitarbeiter beteiligt) versuchen wir, ab 1. 1. 1973 durch den Einsatz eines Autobusses die Wegeunfälle zu senken. Bei vollem Kostenanteil der Belegschaftsmitglieder (1,- DM pro Fahrt) befördert ein Autobusunternehmer versuchsweise Mitarbeiter, die bei EH beschäftigt sind, in den Schichtwechselzeiten zu ihren Arbeitsplätzen bzw. zu Haltestationen, die besonders eingerichtet wurden. Stationen sind das Wohnheim, Schlachtenstraße, Baustraße, Altmarkt, Tor 3, Tor 12, Tor 8. Wir hoffen, daß von diesem Angebot auch Mitarbeiter Gebrauch machen, die in den schlechten Jahreszeiten mit ihren Zweirädern durch Glatteis, Nebel oder Regen verunsichert werden. Außerdem haben wir in Zusammenarbeit mit der Polizei und der Verkehrswacht Duisburg mit neu eingestellten türkischen Mitarbeitern Verkehrsunterrichte durchgeführt.

Am Ende der Berichterstattung werden mit Sicherheit unsere Kritiker wieder einmal feststellen, daß unsere statistischen Erhebungen nicht genug aussagen oder in ihrer Dar-

stellung nicht der klassischen Form einer Statistik entsprechen. Das stimmt. Die hier wiedergegebene Darstellung ist auch nur ein Bruchteil dessen, was uns an Daten vorliegt. Interessierte Mitarbeiter können sich jederzeit bei uns darüber informieren, daß alle Möglichkeiten der EDV ausgeschöpft werden, das Unfallgeschehen bei EH zu erfassen, um daraus Maßnahmen für die Bekämpfung von Unfällen abzuleiten.

In der Darstellung für die Öffentlichkeit unterscheiden wir uns von den Berichten der Bundesregierung, Berufsgenossenschaften oder Gewerbeaufsicht natürlich in der Aufmachung. Wir haben aber nicht die Möglichkeit, graphisch und drucktechnisch bessere Darstellungen zu bringen. Aber keine Darstellung ist so gut, daß sie nicht noch besser werden könnte. Anregungen werden von uns dankbar entgegengenommen.

Goethe hatte zu seiner Zeit wohl auch mit seinen Kritikern in dieser Richtung ein Hühnchen zu rupfen. Er sagte einmal: „Vernünftiges und Unvernünftiges haben gleichen Widerspruch zu erleiden.“

Diejenigen, welche widersprechen und streiten, sollten mitunter bedenken, daß nicht jede Sprache jedem verständlich sei.

Es hört doch jeder nur, was er versteht.“

Diese Worte sind für uns u. a. auch Anlaß, alle diejenigen anzusprechen, die immer noch nicht begreifen können, was „Arbeitssicherheit“ bedeutet. Wir danken auf diesem Wege allen, die sich im abgelaufenen Geschäftsjahr mit dafür einsetzten, daß das Unfallgeschehen sich in Grenzen hielt. Wir werden uns bemühen, in Zukunft „Arbeitssicherheit“ noch deutlicher auszusprechen, damit uns jeder versteht und wir an die Erfolge der letzten Jahre anschließen können.

H. Kiel

Bleibt es trotz Energiekrise dabei?

Schachtanlage Friedrich Thyssen 2/5 soll 1975 stillgelegt werden. ▶

Nach einem Beschluß des Aufsichtsrates der Ruhrkohle AG soll der Schacht Friedrich Thyssen 2/5, dessen Eisenbahnanlagen zum Gemeinschaftsbe-

trieb Eisenbahn und Häfen gehören, im Laufe des Jahres 1975 stillgelegt werden. Der letzten Ausgabe der Werkszeitung „Ruhrkohle“ von 1973

entnehmen wir, daß die Belegschaft der Zeche von dieser Entscheidung nicht überrascht war und demzufolge die Mitteilung mit Ruhe und Gelassen-



heit aufgenommen hat. Danach war für die Schachanlage Friedrich Thyssen 2/5 schon unter früheren Abbauplanungen bei strenger Vorratsauswahl nur noch eine begrenzte Lebensdauer vorgesehen. Der Vorstandssprecher der Bergbau AG Oberhausen, Dr. Batzel (auch Mitglied des EH-Beirates), und der zuständige Arbeitsdirektor informierten die Belegschaft ausführlich über die Gründe des jetzt gefaßten Stilllegungsbeschlusses. Zwei Kriterien stellt Herr Dr. Batzel dabei in den Mittelpunkt seiner Information: Den Auftrag der Ruhrkohle AG zum Abbau der günstigsten Lagerstätten sowie das Energieprogramm der Bundesregierung. Daß die Lebensdauer der Schachanlage in Hamborn begrenzt ist, habe inzwischen jeder Mitarbeiter gewußt. Das Konzept heiße jetzt: Optimales Abrahmen der Lagerstätte bis ins Jahr 1975. Die Vorrichtungsarbeiten werden weiter betrieben wie das gesamte bergmännische Programm. Also nicht etwa, wie hin und wieder in der Öffentlichkeit vermutet, ein „gebremstes“ Arbeiten. Ebenfalls wandte sich der Vorstand gegen Vermutungen aus der Öffentlichkeit, das Projekt Pollmannshof sei in Anbetracht der bekannten begrenzten Lebensdauer der Schachanlage 2/5 eine Fehlinvestition gewesen. Dr. Batzel und Arbeitsdirektor Ganster sagten mit aller Deutlichkeit: Der Ausbau Pollmannshof war Voraussetzung für die Erschließung des Fettkohlenpakets auf der 10. Sohle und damit der Sicherung der Förderung auf 2/5 bis 1975. Nach Meinung des Arbeitsdirektors ist auch die Lesart „Energieprogramm zwingt zu frühzeitiger Stilllegung von 2/5“ falsch. Dieses Energieprogramm mit seinen deutlichen Aussagen über die Steinkohlenförderungsmengen und den garantierten Absatz sichere das Überleben der Hamborner Schachanlage bis 1975. Beides zusammen – Pollmannshof und Energieprogramm – sorgen also dafür, daß 2/5, die letzte Zeche im Raum Duisburg, keinen frühzeitigen „Zwangstod“ stirbt, sondern ein „normales Ende“ findet.

Der frühzeitige Beschluß einer Stilllegung im Jahre 1975 – wobei über den Termin der Schließung noch nicht entschieden ist – gibt nun ausreichend Zeit, die Vorbereitungen in Ruhe zu treffen. In nächster Zeit beginnen die Gespräche über einen Sozialplan für die rund 2 800 Mann starke Belegschaft von 2/5 zwischen Vorstand und Betriebsrat. In diesem Zusammenhang verlautete, daß Arbeitsplätze für das auf der Anlage 2/5 frei werdende Personal auf den Nachbaranlagen in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen. Herr Dr. Batzel betonte, daß immer noch jeder Mann gebraucht würde.

Zwei neue Brückenbauwerke für unsere Werksbahn in Oberhausen

In Oberhausen wird die Stadtschnellstraße, die Verlängerung der Hollandautobahn, von Sterkrade zur Stadtmitte ausgebaut. Von dieser Baumaßnahme wird auch unsere Werksbahnstrecke vom Emscherbahnhof Thyssen-Niederrhein zum Südhafen betroffen. In Sterkrade ist in Höhe des schienengleichen Überweges mit der Dorstener Straße der Bau einer eingleisigen Brücke mit 39,60 m Stützweite erforderlich. Die hierfür erforderlichen beiden Widerlager müssen unter Aufrechterhaltung des vollen Verkehrs der Werksbahn errichtet werden. Mit ihrem Bau wird im Februar 1974 begonnen. Während der Pfingsttage 1974 erfolgt der Einbau des Stahlüberbaues.

Die Anschlußstelle Bottroper Straße wird nördlich der Emscherbahn in den Straßenzug Werthfeldstraße verlegt. Dadurch entfällt der schienengleiche Überweg der Bundesbahnstrecke mit der Bottroper Straße. Da aber die vorhandene Werksbahnbrücke Werthfeldstraße nur eine lichte Weite von

3,36 m hat, ist hier eine Vergrößerung auf eine lichte Weite von 18,50 m erforderlich. Mit den Bauarbeiten hierfür wird ebenfalls im Frühjahr 1974 begonnen. Da auf dieser Brücke zwei Streckengleise und das Zufahrtsgleis für Kokerei und Schacht Osterfeld liegen, werden an die ausführenden Firmen erhebliche Anforderungen gestellt, damit keine zu großen Betriebserschwernisse auftreten.

Die Stahlüberbauten für beide Brücken sind inzwischen bei der zur Thyssen-Gruppe gehörenden Firma A. Klönne GmbH bestellt worden. Sie werden aus den wetterfesten Stählen „Patinax“ und „Cor-ten“ der Thyssen Niederrhein AG gefertigt. Dadurch kann auf den kostspieligen Anstrich verzichtet werden. Zum Vorteil der kurzen Montagezeit infolge weitgehender Vorfertigung in der Werkstatt kommt noch ein verminderter Aufwand für Instandhaltung und Pflege. Die beiden Brücken können nach ihrer Fertigstellung als ein gutes Beispiel für die moderne Bauweise in Stahl werben.

R. Hohlsiepe

Eisenbahnbetrieb-Ost meldet:

Werksbahnbrücke über den Emscherschnellweg fertiggestellt

Der Emscherschnellweg (Autobahn A 78) wird zur Zeit vom bisherigen Ende der ausgebauten Strecke in Bottrop bis zur Anschlußstelle an die Autobahn

Köln-Oberhausen (A 2) auf Oberhausener Gebiet ausgebaut. Die neue Autostraße kreuzt unsere Werksbahnstrecke vom Emscherbahnhof (Thys-



Herstellen eines Bohrpfahles 150 cm Ø für die Widerlager

Die Tiefbauarbeiten wurden außerordentlich durch den ersten eingleisigen Bahndamm aus dem Jahre 1897, der aus gegossener Schlacke bestand, erschwert. Stählerne Spundbohlen von 9 mm Wandstärke sind dabei teilweise ziehharmonikaartig zusammenge-
staucht worden.

Die Bauarbeiten begannen im Oktober 1972. Zunächst wurde im westlichen Gleis eine Hilfsbrücke für die Baugrube des Mittelpfeilers eingebaut und zwischen beiden Gleisen ein Längsverbau gerammt. Dann erfolgte die Sperrung des östlichen Gleises und die Herstellung der Unterbauten in diesem Bereich.

Anfang 1973 konnten die Überbauten montiert werden. Sie wurden auf Spezialwagen der DB von Dortmund zur Baustelle transportiert. Dort nahmen zwei Autokrane mit je 160 t Tragkraft

sen-Niederrhein) zum Südhafen Walsum in Höhe der Brücke Scheuerstraße. Zur Unterführung der A 78 war daher

Montage des nord-westlichen und des südwestlichen Überbaues.



Hier wird ein „MV-Pfahl“ zur Verankerung der Widerlager gerammt

hier der Bau einer zweigleisigen Werksbahnbrücke von 32,765 + 23,400 m Stützweite mit Mittelpfeiler erforderlich.

Die Überbauten sind in Stahlkonstruktion als geschweißter Hohlkasten mit orthotroper Fahrbahnplatte und durchgehendem Schotterbett hergestellt. Die Widerlager bestehen aus Ortbeton-Großbohrpfählen mit aufgesetzter Auflagerbank aus Stahlbeton. Die Flügelmäntel sind mit Spundbohlen gerammt. Der Mittelpfeiler ist flach gegründet. Zu seiner Herstellung war der Aushub einer 11 m unter Schienenoberkante tiefen Baugrube erforderlich.





Erschwert wurden die Tiefbauarbeiten durch den teilweise aus gegossener Schlacke bestehenden alten Bahndamm.

Spundbohlen mit 9 mm Wandstärke wurden dabei wie eine Ziehharmonika zusammengestaucht.



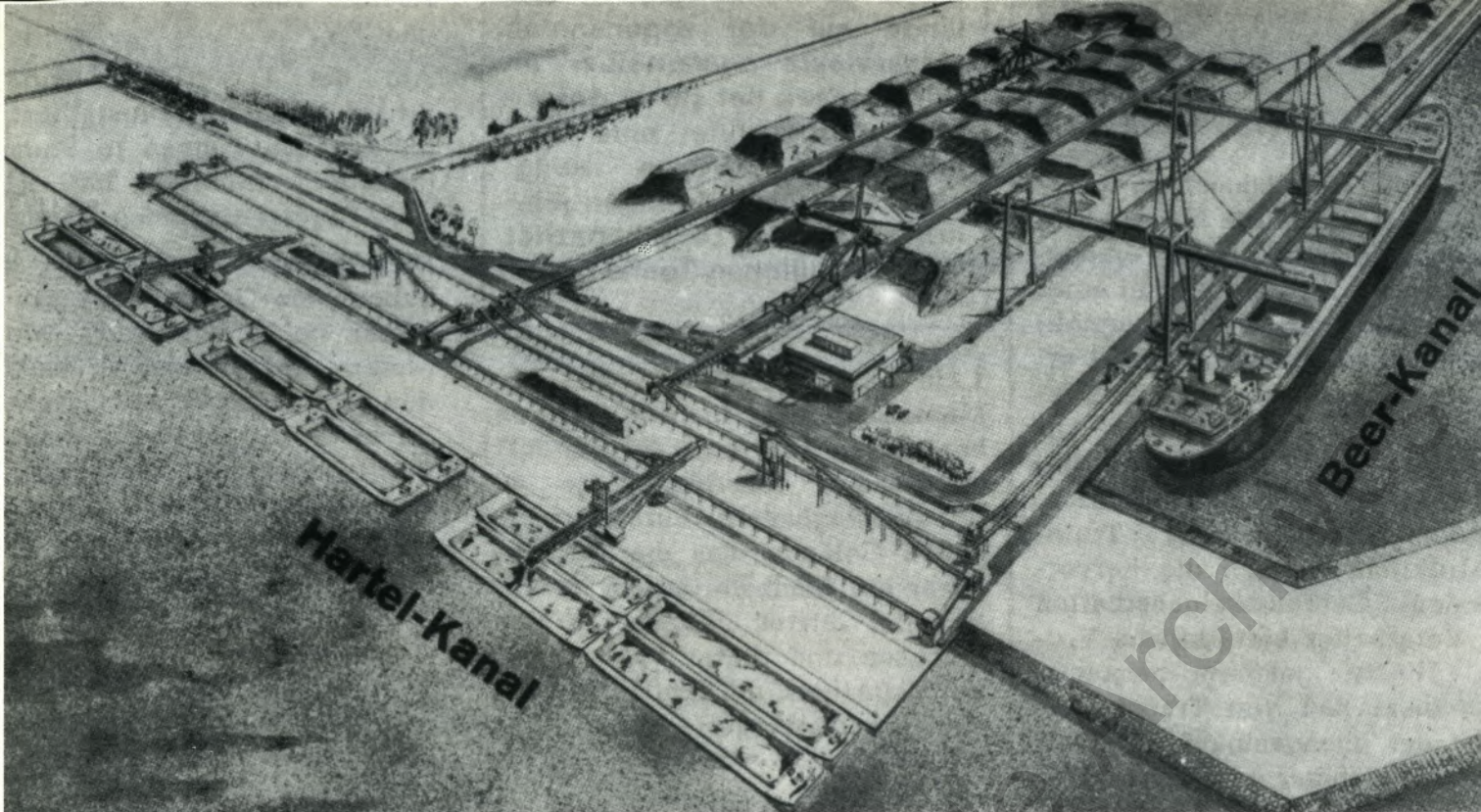
die Überbauten vom Waggon auf und legten sie auf die Widerlager bzw. den Mittelpfeiler. Nach dem Anbau der Schutzwände und dem Verlegen des Gleises konnte dieses im Juni 1973 wieder in Betrieb genommen werden. Nun wurde das westliche Gleis entfernt und in seinem Bereich die Widerlager hergestellt. Mitte September waren die Arbeiten so weit fortgeschritten, daß

die westlichen Überbauten antransportiert und eingebaut werden konnten. Im November standen dem Eisenbahnbetrieb dann wieder beide Gleise zur Verfügung. In diesem Jahr sollen die Erd- und Straßenbauarbeiten für den eigentlichen Emscherschnellweg ausgeführt werden, so daß Ende 1974 mit der Freigabe für den Straßenverkehr zu rechnen ist. Betriebsleiter Hohl-



Belastungsprobe an der fertigen Brücke. Verm.-Ing. Peters bei der Ermittlung der Durchbiegung eines Überbaues

siepe, dem auch seitens EH die Bauleitung oblag, hat die verschiedenen Bauzustände für die Werkszeitung im Bild festgehalten.



Übersicht der neuen Erz-Umschlaganlage auf der Maasvlakte

Neue Erz-Umschlaganlage auf der Maasvlakte in Rotterdam nahm Betrieb auf

Auf der Maas-Ebene in Rotterdam-Europoort hatte Mitte November die neue Umschlaganlage der Verenigd Overslagbedrijf Maasvlakte N.V. ihren Betrieb aufgenommen, an der die ATH über eine holländische Tochtergesellschaft beteiligt ist. Auf einem 65 Hektar großen Gelände auf der sogenannten „Maasvlakte“ unmittelbar an der Nordsee hat sie in der ersten Ausbaustufe eine Umschlagkapazität von wenigstens 12 Millionen Tonnen jährlich und eine Lagerkapazität von 1,8 Millionen Tonnen.

Die Umschlaganlage liegt in Sichtweite der bereits seit 1970 auch für die ATH arbeitenden Umschlaganlage der Ertsoverslagbedrijf Europoort auf einem Gelände, das die Hafenbetriebe der Stadt Rotterdam im Verlauf der letzten Jahre dem Meer entrissen und hinter aufgeschütteten Kaimauern um fünf Meter über dem Meeresspiegel aufgespült haben.

Der Seeschiffskai ist 600 Meter lang bei einem Wassertiefgang von 21,65 Meter. Der Kai für die Schubboote am Hartelkanal hat eine Länge von 700 Meter und einen Tiefgang von sechs Meter. Die Anlage wird zunächst über

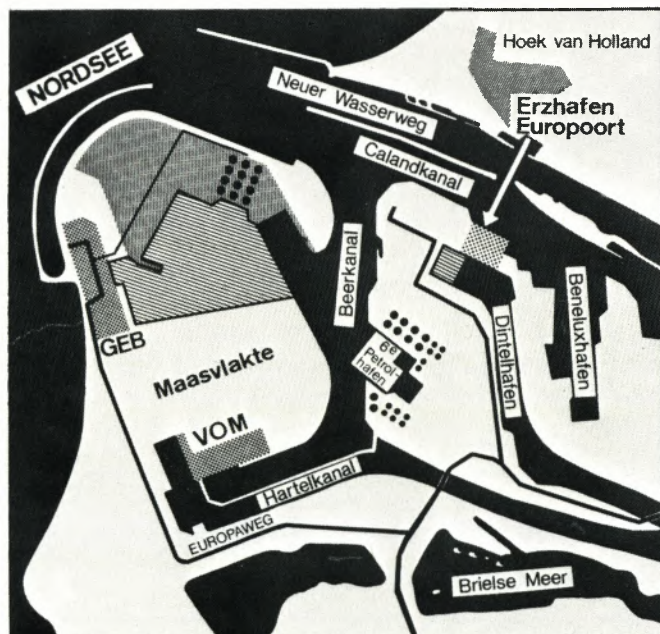
zwei Entladegeräte mit einer Hubkapazität von je fünfzig Tonnen und einer Umschlagsleistung bis zu 3000 Tonnen pro Stunde verfügen.

Auf der Lagerfläche sind zwei Schaufelradgeräte installiert, die bis zu 6000 Tonnen je Stunde lagern und stündlich

3000 Tonnen vom Lager entnehmen können.

Die Transportbänder der Anlage haben eine Gesamtlänge von 4400 Meter bei einer Breite von 1,60 Meter. Am Binnenkai, der über den Hartelkanal mit Maas und Rhein verbunden ist, sind zwei

Die neue Anlage der VOM und der 1970 in Betrieb genommene Umschlaghafen Europoort liegen in unmittelbarer Nachbarschaft



Schiffsbelader in der Lage, 6000 Tonnen Erz je Stunde in die Schubschiffe zu verladen. Rund hundert Mann zählt die Belegschaft in der ersten Ausbaustufe.

Angesichts der sehr hohen Belastungen – jedes Kranbein hat mehr als tausend Tonnen zu tragen – war vor allem die Herrichtung der Kaimauer über einer Spundwand besonders schwierig. Allein das Kaimauer-Projekt erforderte über 80 000 Tonnen Spundwände und Zugpfähle, rund 2 500 Betonpfähle mit einer Gesamtlänge von 55 Kilometer, fast 5 000 Tonnen Betonstahl und Stahl für Konstruktionen sowie 35 000 Kubikmeter Eisenbeton.

Diese neue Umschlaganlage hat je eine Funktion nach außen und innen. Die außergewöhnliche Wassertiefe von 21,65 Meter am Seekai gestattete schon heute die Entladung von Großfrachtern von 250 000 Tonnen Tragfähigkeit, wenn es sie schon gäbe. Noch ist das Wachstum von Seeschiffen für trockene Massenladungen nicht den Mammut-Öltankern gefolgt, sondern erst einmal bei 150 000 Tonnen stehengeblieben. Aber vorausschauende Hafenbauer mußten schon immer in ihrer Phantasie die Möglichkeiten der Zukunft erkennen; denn schließlich baut man solche Hafenanlagen

nur im Abstand von vielen Jahrzehnten. Und dem hat man auf der Maasvlakte Rechnung getragen.

Aber auch bei den heute größten Ladungen von 150 000 Tonnen Erz erfüllt die Umschlaganlage voll ihren Zweck, indem sie eine wertvolle Ergänzung für die Erzzufuhren dann bildet, wenn der 1970 fertiggestellte Europoort-Betrieb besetzt ist. Innerhalb von zwei Tagen können die Seeschiffe gelöscht sein und ihre neue Fahrt antreten. Derweil liegt das Erz auf Lager und wartet auf Abruf für den Weitertransport mit Binnenschiffen. Neben der ATH werden auch viele andere Massengut-Bezieher Kunden der Maasvlakte-Anlage sein. Auch beim Rheintransport haben sich in jüngster Zeit beachtenswerte Veränderungen ergeben. Nicht nur, daß die Binnenschiffe nicht mehr längsseits des großen Seeschiffes wartend liegen müssen, bis Greifer die Ladung herübergehievt haben, sondern vom Lager laden können. Auch mit der Einführung der Schubschiffahrt allein war es nicht getan, obwohl die durch sie mögliche Trennung der bemannten Motoreinheiten von den unbemannten Ladungsgefäßen schon ein Rationalisierungserfolg war.

Als die ATH sah, daß die Schubboote der für sie fahrenden Reedereien nur

jeden dritten Tag einen vollen Viererverband an Schubleichtern zu Berg drückten und zwischendurch noch stundenlange Wartezeiten vor der Beladung bzw. vor dem Löschen hatten, ging sie noch einen Schritt weiter. Man überzeugte drei Reedereien davon, in dieser Beziehung bislang trennende Schranken zu überspringen und in einem Gemeinschaftsverkehr – Pool genannt – zu fahren. Das hatte den großen Vorteil, daß man nicht mehr auf die ersten vier Leichter der eigenen Reederei warten mußte, sondern auf vier Leichter, gleichgültig welcher dieser Reedereien sie gehören. Die Wartezeiten verkürzten sich dadurch enorm, da nunmehr die Schubboote jeden zweiten Tag eine volle Ladung zu Berg fahren. Die damit bewirkte bessere Ausnutzung der teuren Schubboote erbrachte eine Kosteneinsparung, die allen Beteiligten zugute kommt. Diese Leistungssteigerung der Binnenschiffahrt wäre begrenzt geblieben, wenn nicht die neue Umschlaganlage auf der Maasvlakte eine mengenmäßig noch größere Pufferung zwischen den stoßweisen Zufuhren von Übersee geboten hätte. Insofern bildet sie ein wichtiges Bindeglied zwischen der Seeschiffahrt und der Binnenschiffahrt für Eisenerz.

EH-MITTEILUNGEN

EH-Linienbus für Belegschaftsmitglieder

Seit November vergangenen Jahres ist für Belegschaftsmitglieder des Gemeinschaftsbetriebes eine Autobuslinie eingerichtet, die von Montag bis Sonnabend zwischen folgenden Haltestellen verkehrt:

Hinfahrt: Wohnheim Schlachtenstraße, Baustraße Meiderich, Altmarkt Hamborn, Tor 3, Tor 12 und Tor 8

Rückfahrt: Die Rückfahrt wird in umgekehrter Reihenfolge durchgeführt

Alle Belegschaftsmitglieder, die in der Nähe dieser Haltestellen wohnen, haben die Möglichkeit, gegen eine Kostenbeteiligung diesen EH-Linienbus zu benutzen.

Die Fahrtberechtigungsausweise (Monatskarten) werden von der Belegschaftsabteilung ausgegeben.

Die Fahrtkosten betragen je Monat 50,- DM und werden vom Lohn bzw. Gehalt einbehalten.

Der Fahrtberechtigungsausweis kann für kurze Zeit (z. B. Urlaub, Krankheit, an dienstfreien Tagen) auch auf andere Belegschaftsmitglieder übertragen werden.

Im Zeichen steigender Betriebskosten für den eigenen PKW und verbreiteten Treibstoffmangels sollte von diesem günstigen Angebot intensiv Gebrauch gemacht werden.

Personalien

Herr Obering. Zölle, Leiter der Maschinentechnischen Abteilung EH, wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1974 auch der Bereich „Arbeitsvorbereitung“ unterstellt.

Jugendvertretung bei EH wählte neue Vorsitzende

Nach dem Ausscheiden des bisherigen 1. Vorsitzenden der Jugendvertretung und seines Stellvertreters, wählte diese am 14. 11. 1973 zum

Vorsitzenden:

Georg Horward,
zum stellvertretenden Vorsitzenden:

Theodor Neuhaus
und zum Schriftführer:

Hartmut Stahlberg.

Es wird nochmals auf die Sprechstunde

der Jugendvertretung hingewiesen, die an jedem Montag von 12.00 bis 14.15 Uhr abwechselnd in Hamborn (Betriebsratsgebäude) und Ruhrort (Lehrwerkstatt) stattfindet.

Wertpapiergemeinschaft „EH-Investors“ wurde zum 1. 12. 1973 liquidiert

Entsprechend einem mit großer Mehrheit gefaßten Beschluß der Gesellschafter wurde die Wertpapiergemeinschaft „EH-Investors“ Anfang Dezember 1973 liquidiert und die Anteilswerte an die 40 Mitglieder der Gemeinschaft ausgezahlt. Durch den schlechten Verlauf des Börsengeschehens insbesondere im Jahr 1973 ließ sich im Gesamtergebnis ein Verlust nicht vermeiden, so daß jeder mit 10,- DM eingezahlte Anteil nur mit 9,53 DM zurückgezahlt werden konnte. Wenn man jedoch berücksichtigt, daß allein 1973 die Kurse der börsennotierten deutschen Aktien durchschnittlich um 20% gesunken sind, muß man feststellen, daß es gelang, die Verluste sehr in Grenzen zu halten. Mit einem Verlust von nur 5% des eingezahlten Vermögens schnitt „EH-Investors“ bei einem Vergleich mit dem Ergebnis ähnlicher Gemeinschaften sogar noch gut ab.



Romantischer Rastplatz auf der Fahrt von der Sierra de Cazorla zur Sierra Nevada.

Wenn Sie Besitzer eines fahrtüchtigen Autos sind, leidenschaftlich gern Auto fahren und darüber hinaus noch etwas Abenteuerlust in Ihnen steckt, sollten Sie diesen Bericht als Anregung ernst nehmen; wenn nicht – nun, dann lohnt es sich trotzdem, diese farbig und packend geschilderte Reisebeschreibung einer Hausfrau und Mutter, die ihren Wagen mit Begeisterung rund um die Iberische Halbinsel steuerte, zu lesen. Eins ist sicher: „von der Stange“ können Sie eine solche Reise in keinem Reisebüro kaufen, in einem der vielen, bunten Reiseprospekte suchen Sie erst recht vergebens.



80 solcher Wehrtürme hat die Stadtmauer, hinter der sich Avila verbirgt.

„Tipis kucken Frau!“

Langsam, langsam! Nicht den achten Tag vor dem ersten nehmen! Es sind der Landstraßenkilometer – diese herrlichen Nebenstraßen mit den grünen Rändern auf der Landkarte – vorher

noch tausende zu erleben. Dann erst wird sich das von allen Erlebnissen am wenigsten erwartete in unsern Weg stellen.

Ich sagte schon, „erleben“; zum Kilometer fressen auf den breiten Europastraßen haben wir keinen Appetit. Wer das möchte, na bitte; aber die sollten ihre Lungen zu Hause lassen! Es ist nicht alles „My-fair-Lady-Grün-und-Blühen“, es stinkt entsetzlich, wenn Spaniens Laster qualmend vorwärtsziehen... Nicht aufgeben! Reiseberichte sollte man lesen! Das sind die Fundgruben für wanderfreundliche Routen mit dem Auto. Man nehme sodann eine Karte in reichlich großem Maßstab, damit auch das Schicksal kleinster Schlängelstraßen gut erkennbar ist, weil unser eigenes Tagesschicksal eng damit verbunden ist. Doch sollte der Reiz abenteuerlicher Seitenwege mit etwa plötzlichem „Sackgassen-Effekt“ sich hierdurch nicht verringern; zurückgefahren sieht alles wieder ganz anders aus.

Wir also hatten Spanien geplant. Nicht seinen Alptraum-dichtgedrängten Küstenstreifen im Süden, nein, das Reise-land für Einzelne wollen wir für uns entdecken, wobei hier „Einzelne“ eine Familie heißt.

Das Unterkommen ist kein Problem in diesem Land von kindernärrischen Menschen. Sie schleppen ihre Lieblinge überall mit hin; oft selbst um Mitternacht noch vor den Fernsehkrimi, und es stört keinen, wenn Pedrochen auf Mamas Schoß vor sich hinweint, Hauptsache man hat ihn beisich. Wenn das Jammern verstummt, ist Sendeschluß.

Trotz aller Unterkunftschanzen: Auch bei diesem „Abseits-Vagabundieren“ lassen sich manchmal touristen-angekränkelte Gegenden nicht überspringen. Darum ist die Luftmatratze gegen

Haben Sie Ihren Sommerurlaub schon geplant?

Überbevölkerungsnotfälle als Doppelbett-Ergänzung immer im Gepäck.

Übrigens hatten wir bei der Abreise ziemlich fluchtartig unsere heimischen vollen Autobahnen verlassen und fuhrten genüßlich auf den französischen halbleeren via Paris hinüber zum Atlantik. – Aber nie wieder Bordeaux! Auf dem zähfließenden Blechförderband verstopfter Straßen kocht alles, der gequälte Motor, die Luft und wir auch beinah. Man hätte vorher abbiegen sollen!

In San Sebastian atmen wir letzte Meereskühle tief ein, kommende Hitze vorausahnend, und fuhrten dann mutig südwärts. Aber dawarnichts mit „Mut“. Unsere Straße führte weiter durch die walddreiche Berglandschaft, für die



Das gut erhaltene römische Aquädukt von Segovia verläuft über 800 m durch die Stadt.

Spaniens nördliche Breiten berühmt sind. Auch nach Vitoria bleibt alles üppig grün. Erst weiter südwestlich verliert es sich langsam.

Santo Domingo! Hierher trieb uns Neugier zu einem „Experiment“. Es gibt dort ein Kloster neben einer uralten dicken Klosterkirche, die – wie das so oft in Spanien – in die ebenso dicke Stadtmauer eingebaut ist. Dies Kloster hat man liebevoll und mit Geschmack in ein Hotel verwandelt. Einen jener staatlich geführten „Paradores“, wie man sie über das ganze Land verstreut findet, mit streng überwachten Maximalpreisen und allen Bequemlichkeiten, die dem angenehmen Reisen vor allem des Ausländers dienen. Das besonders Reizvolle an den Paradores ist, daß sie – mit einigen modernen

Urlaub mal ganz anders

Bericht über eine
ungewöhnliche
Urlaubsreise

Ausnahmen – alle in alten Burgen, Klöstern oder Landsitzen entsprechend deren Charakter eingerichtet sind, was ihnen eine unvergleichliche Atmosphäre verleiht. Allerdings muß man monatelang vorher angemeldet sein, will man des Unterkommens sicher sein. Und eben das waren wir nicht. Aber sehen wollten wir so einen vielgepriesenen Parador doch einmal. – Und wir bekamen ein Zimmer!

Der nächste Morgen fordert Entscheidung: Entweder wir fahren weiter mit der Annehmlichkeit höher gelegener Straßen sich südlich hinziehender Sierras, oder wir riskieren heißes Spanien und gewinnen durch die Schnelligkeit der Europastraße über Madrid einen Ruhetag hoch oben in 1000 Meter Höhe der Sierra de Cazorla im abgelegenen Parador. Der Erfolg von Santo Domingo hat uns kühn gemacht. – Also, auf die Europastraße! Weiß Gott eine heiße, endlos gerade und „lasterhafte“ Straße!

Am Abend sind wir in Toledo. Gibt es eigentlich Häuser in dieser Stadt? Von jenseits des Tajo blicken wir auf eine Neben-, Hinter- und Übereinandertürmung von Kirchen, Kathedralen, Klöstern, Burgen und Palästen. Von hier wurde Spanien einst regiert. Aus den Gassen quellen Japaner, Inder, Afrikaner, Franzosen. Der Kalender zeigt: Fronleichnam! Fiesta in Spanien. Und die Straßen geschmückt mit Grün und Fahnen und überall „schweben“ weiße Prinzessinnen, kleine Hoheiten zur Kommunion. Abends Musik und Rummel auf den Plätzen und kein Stuhl mehr frei an den Tischen.

„Um Himmels willen, quer durch Spanien!“, hatte man uns gesagt. Was soll das Gerede von „karger, ausgedörrter Weite?“ – Gewinnt man ein wenig Überblick von den höher gelegenen Straßen entlang den Berghängen und Plateaus, dann verwandelt sich die weite Fläche in eine riesig hingemischte Farbpalette. Der bräunliche Boden wechselt zu tiefem Violettbraun, bringt alle Töne von Rot hervor und setzt hart daneben blendendes Weiß von Kalkgestein. Langeweile kennt diese Landschaft nicht. Und mitten in das bunte „Bild“ hinein hat „Fritzchen“ einen Berg gemalt; wie Kinder einen Berg malen, so erhebt er sich einfach vor uns aus

der Ebene, und noch einer und noch einer, und plötzlich zieht sich eine stattliche Sierra vor uns hin.

Man konnte es schon auf der Karte sehen, sie ist überzogen von grauen Schattierungen: Alles Sierras! Sieht man genauer hin, entdeckt man stauend, daß fast jede „ihren Tausender“



Einfahrt nach Guadix. Hinter dem bombastischen Kathedralen-Komplex leben 20 000 Höhlenbewohner.

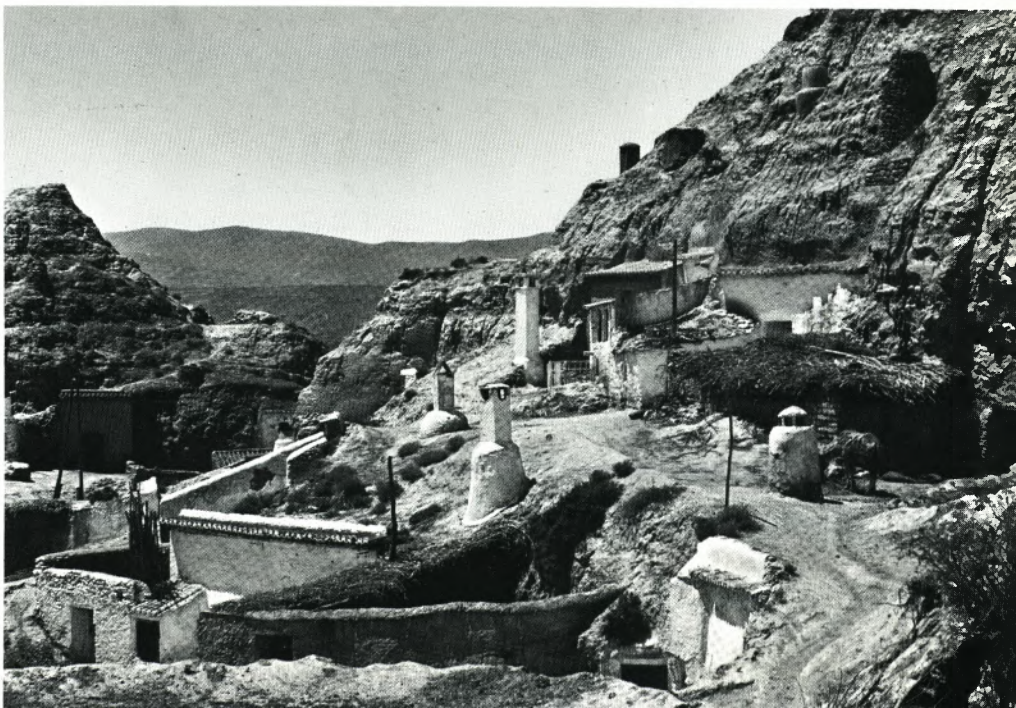
hat oder Zweitausender, zumindest 700 Meter sind „Ehrensache“. Die von Nevada, das Glanzstück aller Sierras, ragt 3400 Meter in die Wolken, und man kann auf schmaler, einsamer Straße hinauffahren, an Schneewänden vorbei über die Wolken hinaus bis zum winzigen, wohnzimmergroßen Wendepunkt, ohne Schild „Ende“; und das Foto zeigt später nur einen Schatten an der Stelle, wo ich schlotternd vor Kälte am Felsen stand, den Rest verschluckte der Nebel.

Spanienfahrten muß man mit Sierras planen! Zumindest die ausgedehnte Mittagsrast so legen, daß man in luftiger Höhe sein Mahl zum herrlichen Panorama genießen kann.

Nicht auf den Europastraßen, aber auf diesen abseits gelegenen begegnet uns auch der alte Don Quichote, gemächlich auf seinem Maultier voranwiegend, in hundertfacher Wiederkehr. Nur seine „Gegner“ können nicht mehr mit ihm „kämpfen“: Die Windmühlen stehen nur noch malerisch auf ihren Hügeln, aber ihre Flügel drehen sich nicht.

Viel wirkungsvoller noch, und von ungeheurer Trotzigkeit sind Spaniens Burgen, und eng drängen sich die Häuser Schutz suchend hinter grimmigen Festungsmauern vor dem bösen Feind, der da hieß Römer oder Sarazenen. Bewundernd und ungläubig blickt man hinauf zu den hochschwingenden Bögen der uralten Aquädukte, die zum Teil noch heute der Wasserversorgung dienen. Schande über den Vater, der nicht mit seinem Sohn in dieses Land reist, um dessen Träume hier wahr werden zu lassen!

Dann fahren wir nach Granada; über Guadix. Wir wissen, daß hier die Zigeuner Spaniens ihren Hauptsitz haben und teilweise in Höhlen in den lehmigen Hügeln dieser Gegend leben. Tatsächlich kann man Eingänge erkennen, die offensichtlich in den Berg führen, und handgeformte Lehmschornsteine ragen aus den Hügeln. Wir fahren langsamer als sonst. Plötzlich habe ich –



Hinter den Eingängen zu den Höhlen verbergen sich „Wohnungen“ die über bis zu 10 Zimmer verfügen.

Sierra Nevada
in 3000 m Höhe.
– Irgendwo in
der Ferne liegt
tief unten
Granada in
brütender Hitze.



Gott weiß wo der herkommt – einen Motorroller im Rückspiegel mit einem Zigeuner! Er bleibt hinter uns. Vor uns Guadix. Aber wie kommt man durch diese Stadt? Ein bombastisches Castello liegt quer vor der Straße. Rechts oder linksrum? Natürlich fahren wir falsch und verfahren uns heillos in engwinkligen Gassen. Da taucht der Motorroller wieder auf und fragt in mein offenes Wagenfenster: „Frau kommen aus Düsseldorf?“ Wir sind entgeistert! „Ja, ja“, sage ich, „sie sprechen deutsch?“ – „Ich arbeite Mannheim! Elf Monat und jetzt ein Monat Urlaub hier bei mein Frau und vier Kinder. Ich drei Jahr in Deutschland und noch vier, dann genug.“ – Er hat sympathische Augen, und sein Ledergesicht könnte auch einem Indianer gehören. Wir bitten ihn um Hilfe, uns hier wieder herauszufädeln. Er nickt und meint: „Ich zeigen erst Stadt von Höhlenwohnungen. Frau immer langsam hinter mir fahren!“ – 20 000 Menschen leben hier in Höhlen, hören wir von ihm, davon 10 000 Zigeuner und 10 000 Spanier. Also lassen wir uns zu diesem Abenteuer überreden, nicht ahnend, daß das, was nun an steilen Abhängen mit ausgewaschenen Lehmwegen voller Felsbrocken auf unsere Fahrkunst zukommt, wohl der direkteste Weg für unser armes Auto auf den Schrottplatz ist. Erklärend kurvt Toni, so hat er sich vorgestellt, neben mir her: „Immer ein Brunnen für drei Familien und ein Schornstein für eine Höhle.“ Grotesk, oben neben dem Lehmkamin die Fernsehantenne! – Hier eine Ziege vor dem Eingang angebunden, da ein Esel unter dem einzigen

Bäumchen der Umgebung; sonst nur glühende Sonne ringsum und neugierige Köpfe, die aus den Eingängen spähen. Dann wollen wir uns verabschieden, und er fragt immer wieder: „Tipis kucken Frau?“ – „Ja, sehr interessant, wir haben alles Typische gesehen.“ – „Nein, tipis kucken Frau? Tipis Höhle?“ Der Groschen fällt! Er will uns in zwei typische Höhlen hineinführen. – Jetzt kriegen wir doch mächtig Herzklopfen! Aber wird uns so was je wieder geboten werden? Also, tapfer, tapfer! Er ist ein netter Kerl und prüft die Autotüren: „Hier zumachen, Frau!“ Dann steigen wir den holprigen Weg hinauf. Wohltuende Kühle, die Sommer wie Winter 18 Grad beträgt, empfängt uns in der Zehn(!)-Zimmer-Höhle einer aparten Signora um die fünfzig. Wir werden „Frau Professor sowieso“ vorgestellt. Wirklich, ihr Mann ist Professor für Malerei in Granada, und sie zeigt uns stolz seine Bilder und Zeitungsartikel über ihn; führt uns durch die adrett weiß getünchten kleinen Räume, behaglich mit Sesselchen, und weist ebenso stolz auf das Telefon wie auf die Tatsache hin, daß diese Höhle seit 300 Jahren im Familienbesitz ist. Ein Stück weiter den Hang hinauf kommen wir in die Höhle einer einfachen Frau mit sieben Kindern, deren Mann bei einem Padrone auf dem Campos, dem Feld, arbeitet. Sehr viel ärmlicher, nur eine elektrische Glühbirne, den Rest müssen Kerzen erhellen. Aber auch hier weiße Wände und der Mittelpunkt der Höhlenwohnung ein runder Raum um die Herdstelle, mit farbigem Kaminsims, auf dem hübsch bemaltes Steingut steht. Als ich bewundernd auf

diesen „Hausfrauenstolz“ zeigte, lächelt die rundliche Mama dankbar. Natürlich bekommt sie von Toni einen Geldschein, den wir ihm später wiedergeben. Zigeunerische Geschäftstüchtigkeit? Na wenn schon! „Zufrieden?“ fragt uns Toni draußen und läßt es sich nicht nehmen, uns vor der Stadt, am toten Flußbett des Guadix, im „Hostal“ seines Freundes unterzubringen. Bitteschön, es hat sogar einen Stern, und nie zuvor bekamen wir eine so köstliche Seezunge serviert, wie von Signora Wirtin persönlich! Und nie zuvor wohnten wir mit Bad und Frühstück nur für 8,- DM (umgerechnet)! Andern tags, als wir Guadix verlassen haben, sehen wir vor uns in halber Höhe am Hang einen Palazzo. Rechts und links Säulen vor dem schneeweißen Portal. Prächtig, prächtig! Als wir dann näher kommen, halten wir an, um „in Ruhe lachen zu können“: Nichts als Fassade! Zwischen den Säulen eine Bretttertür, dahinter im Berg nur eine Höhlenwohnung. Zwölf Stunden später als geplant kamen wir nach Granada. Es blieb uns jedoch noch Zeit, die Alhambra und ihre zauberhaften Gärten anzuschauen. Aber es ist strapaziös! Die mörderische Hitze in diesem Talkessel von Granada. Neben Sevilla soll sie eine der heißesten Städte unseres Kontinents sein. – Durch die flimmernde Luft entstand vor unseren Augen in der Ferne eine „Fata Morgana“ von schneebedeckten Gipfeln. – Die Sierra Nevada! Es war Wirklichkeit.

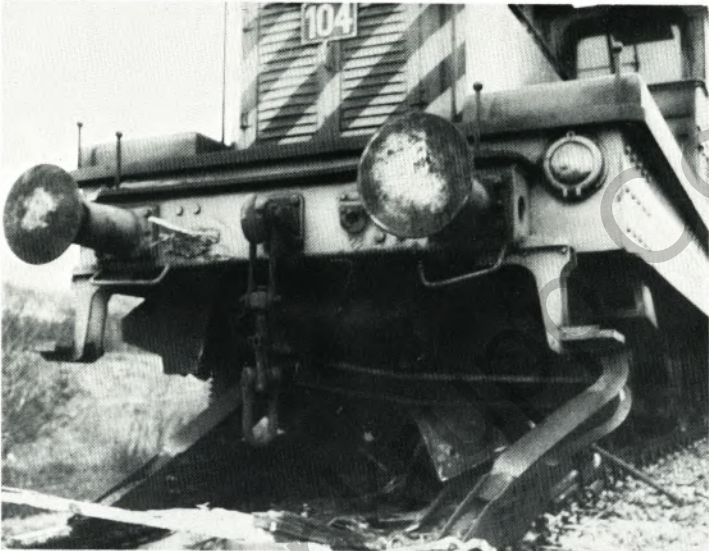
A. Moller – Woortmann

Unachtsamkeit kostet Geld

I. Belastung für Wagen- und Lokbeschädigungen im 4. Quartal 1973

	Wagen- und Lokbeschädigungen						Sa.	
	DB-Wagen		EH-Wagen		EH-Lok			
	Anzahl	DM	Anzahl	DM	Anzahl	DM	Anzahl	DM
ATH Hamborn u. Beeckerwerth	3 356	586 426	792	189 725	27	7 490	4 175	783 641
ATH Ruhrort u. Hüttenbetrieb	413	63 822	379	55 841	3	969	795	120 632
TN Oberhausen	836	106 699	479	58 310	–	–	1 315	165 009
Bergbau AG Oberhausen	42	6 348	114	14 906	–	–	156	21 254
Eisenbahn und Häfen	122	84 854	613	145 819	15	2 742	750	233 415
Fremdbetriebe	13	5 813	17	4 672	2	120	32	10 605
Sa.	4 782	853 962	2 394	469 273	47	11 321	7 223	1 334 556

II. Einige Schäden, die im 4. Quartal 1973 entstanden, wurden als Beispiel für viele ähnliche Fälle hier im Bild festgehalten

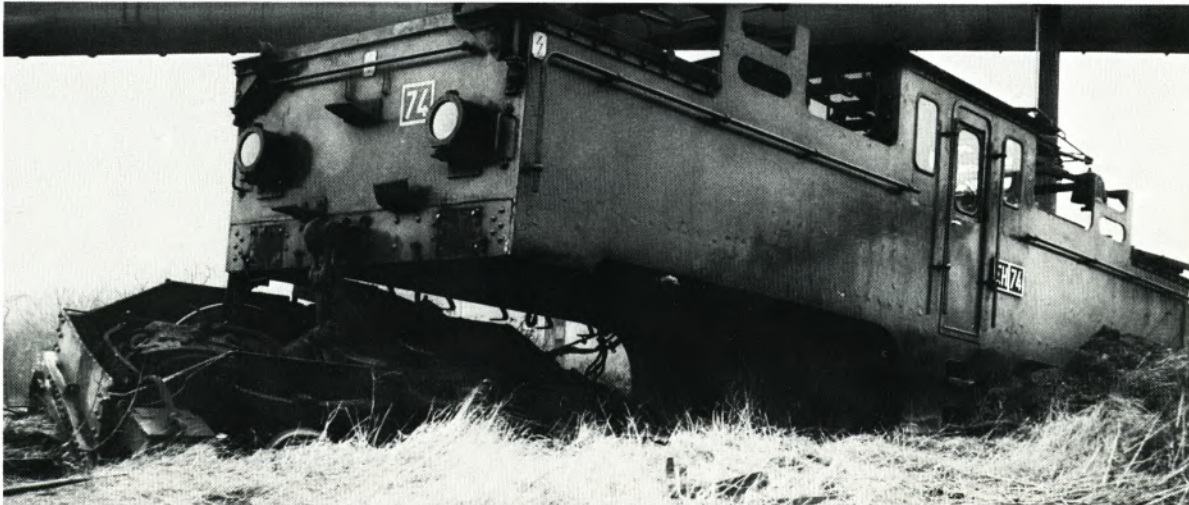


Beim Umsetzen einer Rangiereinheit ereignete sich dieser Auffahrunfall an einem Prellbock.
Schadenskosten ca. DM 10 000,-



Bei einem Betriebsunfall aus nachträglich nicht mehr einwandfrei zu klärender Ursache, entgleisten 3 Selbstentladewagen, 1 Wagen stürzte um.
Schadenskosten ca. DM 33 000,-

Nicht-Aufnahme der Rangiersignale und falsche Einschätzung des Bremsweges in einem Stumpfgleis führten zu diesem Schaden.
Aufgleisarbeit 4 Mann je 41 Stunden
Schadenskosten ca. DM 51 000,-



Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Siegmund Paluchowski
Rangieraufseher, EN
eingetreten: 17. 5. 1934



Karl Quahs
Lokführer, BM
eingetreten: 20. 3. 1934



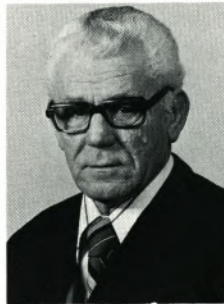
Helmut Antoniok
Rangieraufseher, ES
eingetreten: 26. 3. 1934



Herbert Domnik
techn. Angestellter, Bau
eingetreten: 22. 5. 1934



Waldemar Wallenstein
Rangiermeister, EN
eingetreten: 22. 3. 1934



Felix Kaminski
techn. Angestellter, Bau
eingetreten: 29. 3. 1934



Wilhelm Seyock
Weichenwärter, EN
eingetreten: 22. 5. 1934



Kurt Bannach
kfm. Angestellter, R
eingetreten: 23. 3. 1934



Franz Trapp
Bootsmaschinist, HS
eingetreten: 3. 4. 1934



Konrad Panknin
Rangieraufseher, EN
eingetreten: 4. 6. 1934

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Werner Wagemann
kfm. Angestellter, Org
eingetreten: 15. 1. 1949

Adalbert Werres
Verkehrsabfertiger, V
eingetreten: 13. 3. 1949

Karl-Heinz Baerbaum
Schulungsleiter, EBL
eingetreten: 1. 4. 1949

Günter Ossyra
Betriebs-Ingenieur, Bau
eingetreten: 1. 4. 1949

Walter Millkuhn
Rangiermeister, ES
eingetreten: 6. 4. 1949

Bruno Kaiser
Weichenwärter, ES
eingetreten: 11. 4. 1949

Heinz Tereick
Waschraumwärter, Bau-O-Süd
eingetreten: 11. 4. 1949

Johannes Hasley
Meister, Flm
eingetreten: 20. 4. 1949

Werner Ludwig
Hilfsarbeiter, ES
eingetreten: 20. 4. 1949

Werner Dubies
Rangiermeister, BR
eingetreten: 27. 4. 1949

Ernst Poloczek
Lokführer, BM
eingetreten: 29. 4. 1949

Paul Christophers
Geschäftsführer
eingetreten: 1. 5. 1949

Rolf Buchloh
kfm. Angestellter, V
eingetreten: 15. 6. 1949

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Familiennachrichten

Geburtstag:

Gerhard Suerick, früher Lokführer
geb.: 8. 6. 1881 (93 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Gottliebstr. 55

Johann Zimmer, früher Weichenwärter
geb.: 14. 6. 1889 (85 Jahre)
wohnhaft: Walsum, Hülsermannshof 5

Paul Budnik, früher Bohrer u. Fräser
geb.: 21. 3. 1894 (80 Jahre)
wohnhaft: Pracht ü. Wissen (Sieg)

Josef Höflich, früher Streckenwärter
geb.: 1. 5. 1894 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Egonstr. 1

Goldene Hochzeit:

Josef Genser, früher kfm. Angestellter
geb.: 4. 1. 1900
verh.: 14. 5. 1924
wohnhaft: Eppinghoven, Hagel 111

Todesfälle:

Ludwig Gehm, Pensionär
früher Verwieger
geb.: 24. 11. 1901
gest.: 3. 10. 1973

Johannes Berns, Pensionär
früher Sattler
geb.: 2. 9. 1886
gest.: 8. 10. 1973

Hendrikus Brinkmann, Pensionär
früher Waschraumwärter
geb.: 16. 10. 1906
gest.: 8. 10. 1973

Albert Patotzki, Pensionär
früher Hafenarbeiter
geb.: 21. 10. 1905
gest.: 9. 10. 1973

Gerhard Pieper, Pensionär
früher Werkmeister
geb.: 4. 8. 1880
gest.: 25. 10. 1973

Jakob Michalski, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 30. 6. 1886
gest.: 26. 10. 1973

Jakob Bucksteegen, Pensionär
früher Dreher
geb.: 20. 9. 1886
gest.: 29. 10. 1973

Dietrich-Hermann Plitt, Pensionär
früher Rangierer
geb.: 5. 2. 1902
gest.: 3. 11. 1973

Josef Sinoradzki, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 13. 7. 1909
gest.: 5. 11. 1973

Hermann Cremer, Pensionär
früher Maurer
geb.: 13. 12. 1889
gest.: 15. 11. 1973

Egon Kaczmarzewski, Schlosser, Bahnw.-Werkst.
geb.: 18. 3. 1939
gest.: 29. 11. 1973

Franz Obieglo, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 17. 5. 1888
gest.: 29. 11. 1973

Franz Orlowski, Pensionär
früher Betriebs-Assistent
geb.: 13. 10. 1900
gest.: 29. 11. 1973

Stefan Brüggemann, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 14. 10. 1905
gest.: 7. 12. 1973

Erich Bückmann, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 27. 3. 1906
gest.: 9. 12. 1973

Gerhard Brücker, Kolonnenführer, EWH
geb.: 28. 12. 1927
gest.: 9. 12. 1973

Jakob Hardt, Pensionär
früher Bezirksvorsteher
geb.: 25. 9. 1904
gest.: 9. 12. 1973

Walter Lenz, Rangiermeister, ES
geb.: 13. 3. 1911
gest.: 11. 12. 1973

Kurt Steffen, Verkehrsabfertiger, V
geb.: 18. 3. 1918
gest.: 22. 12. 1973

Ewald Johanning, Betriebs-Assistent, ZBÜ
geb.: 6. 3. 1934
gest.: 2. 1. 1974

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen · Jubilare:

40 Jahre im Dienst sind:

Paul Assmann, Mannschaftsraumwärter
am 12. 3. 1974

Wilhelm Kaster, Betriebsmaschinendienst
am 3. 4. 1974

Johannes Ueberbach, Betr.-Maschinendienst
am 9. 4. 1974

Auf eine 25jährige Tätigkeit blicken zurück:

Felix Kleine-Nathland, Betriebsmaschinendienst
am 4. 1. 1974

Hermann Zipp, Betriebsmaschinendienst
am 26. 1. 1974

Heinrich Evers, Eisenbahnbetrieb
am 4. 3. 1974

Walter Giesen, Betriebsmaschinendienst
am 4. 1. 1974

Ferdinand Bross, Eisenbahnbetrieb
am 26. 1. 1974

Günter Faust, Eisenbahnbetrieb
am 4. 3. 1974

Franz Gajewski, Bau/Bahnmeisterei 7
am 5. 1. 1974

Wilhelm Kleine-Boes, Eisenbahnbetrieb
am 27. 1. 1974

Lienhard Lube, Bau/Bahnmeisterei 7
am 4. 3. 1974

Ewald Nierada, Betriebsmaschinendienst
am 6. 1. 1974

Heinz Ristau, Eisenbahnbetrieb
am 27. 1. 1974

Karl Kampermann, Bauabteilung
am 7. 3. 1974

Günter Höffgen, Eisenbahnbetrieb
am 7. 1. 1974

Alfons Hagedorn, Betriebsmaschinendienst
am 1. 2. 1974

Peter Schütt, Eisenbahnwerkstatt
am 8. 3. 1974

Johannes Fleuth, Betriebsmaschinendienst
am 7. 1. 1974

Gernot Muss, Eisenbahnbetrieb
am 1. 2. 1974

Hugo Sladzyk, Bau/Bahnmeisterei 7
am 14. 3. 1974

Josef Hueting, Bau/Bahnmeisterei 7
am 11. 1. 1974

Paul Major, Eisenbahnbetrieb
am 3. 2. 1974

Johannes Ricken, Eisenbahnbetrieb
am 17. 3. 1974

Fritz Liebing, Eisenbahnbetrieb
am 11. 1. 1974

Erich Nixdorf, Hafen Walsum
am 3. 2. 1974

Albert Schmitz, Bau/Bahnmeisterei 7
am 17. 3. 1974

Willi Tenni, Eisenbahnwerkstatt
am 12. 1. 1974

Werner Röhrborn, Eisenbahnbetrieb
am 10. 2. 1974

Theodor Sonntag, Eisenbahnbetrieb
am 24. 3. 1974

Günter Staszak, Betriebsmaschinendienst
am 18. 1. 1974

Heinz Roedel, Eisenbahnbetrieb
am 11. 2. 1974

Kurt Gertzmann, Eisenbahnbetrieb
am 24. 3. 1974

Klaus Urban, Hafen Walsum
am 21. 1. 1974

Gottfried Breidenbach, Bau/Bahnmeisterei 7
am 12. 2. 1974

Fritz van Swamen, Bau/Bahnmeisterei 6
am 24. 3. 1974

Paul Christoffer, Verkehrsabteilung
am 24. 1. 1974

Helmut Siebrecht, Eisenbahnbetrieb
am 15. 2. 1974

Edmund Brusikowski, Eisenbahnbetrieb
am 29. 4. 1974

Gottfried Worring, Betriebsmaschinendienst
am 25. 1. 1974

Bernhard Evers, Eisenbahnbetrieb
am 25. 2. 1974

Zusammenschluß ATH/Rheinstahl genehmigt

Den Zusammenschluß der August Thyssen-Hütte AG mit der Rheinstahl AG, Essen, hat die Europäische Kommission genehmigt. Die neue Gruppe ist das drittgrößte Unternehmen der Bundesrepublik nach VW und Siemens, das größte Stahlunternehmen der Europäischen Gemeinschaft und das sechstgrößte aller in der Gemeinschaft ansässigen Unternehmensgruppierungen. Wettbewerbskommissar Albert Borschette erläuterte vor der Presse in Brüssel die Auflagen, die die ATH erfüllen muß. Dies sind: 1. Thyssen muß zugunsten von Mannesmann seine Beteiligung von 33,3% an der gemeinsamen Röhrentochter Mannesmann-Röhrenwerke AG (MRW), Düsseldorf, um mindestens $8\frac{1}{3}\%$ auf 25% verringern. Damit soll sichergestellt werden, daß die ATH keine Sperrminorität an MRW, wo für 25% plus eine Stimme notwendig

wären, mehr besitzt. Außerdem wird der ATH untersagt, sich mit Mannesmann an einem Beherrschungsvertrag gegenüber MRW zu beteiligen. Für die Erfüllung dieser Auflage kann eine Frist von einem Jahr eingeräumt werden. 2. ATH und Rheinstahl müssen bis zum 31. März 1974 aus den Rationalisierungsgruppen für Walzerzeugnisse West und Westfalen ausscheiden, an denen sie derzeit beteiligt sind. 3. ATH muß vor jedem Erwerb einer Beteiligung von 10% oder mehr am Kapital von Unternehmen der Stahlerzeugung und der Weiterverarbeitung von Stahl die Genehmigung der Kommission einholen. 4. Das übliche Verbot der „Interlocking Directorates.“ Damit soll die Leitung von Betriebsteilen in Personalunion vermieden werden. Die Rohstahlerzeugung der neuen Gruppe wird sich durch den Zusam-

menschuß von 11,7 auf 13,2 Mill. t pro Jahr erhöhen. Dies entspricht 13,4% der Gesamterzeugung der Sechsergemeinschaft und 10,3% der Neunergemeinschaft, was die Kommission als Obergrenze für die Aufrechterhaltung eines funktionsfähigen Wettbewerbs ansieht.

Die Auflagen der EG-Kommission zum Zusammenschluß der Thyssen-Gruppe mit der Rheinstahl AG bezeichnet die ATH in einer Stellungnahme zwar als schwerwiegend, die Auflagen würden ihr aber im Hinblick auf die Chancen eines engen technisch-wirtschaftlichen Verbundes zwischen der Thyssen-Gruppe und Rheinstahl als tragbar erscheinen. Ziel des Zusammenschlusses sei es, wie nochmals betont wird, in dem verschärften Wettbewerb die Wirtschaftlichkeit der beteiligten Unternehmen weiter zu verbessern.

Wie kann Öl durch Kohle ersetzt werden?

Öl ist knapp geworden; wir alle haben es inzwischen am eigenen Leibe erfahren müssen, sei es durch Sonntagsfahrverbote oder durch eine immense Verteuerung des Heizöls. Uns alle, die wir hier buchstäblich auf reichlichen Kohlevorräten sitzen, interessiert daher die in der Überschrift dieses Beitrages gestellte Frage. Wir geben hier daher auszugsweise ein Interview wieder, das Redakteure der „Ruhrkohle“ kürzlich mit Herrn Prof. Peters, Geschäftsführer des Steinkohlenbergbauvereins, hatten. Grundsätzlich bleibt festzustellen, daß man Produkte, die man aus Öl macht, auch aus Kohle herstellen kann. Das ganze ist nur eine Frage der Kosten und der technischen Entwicklung, für die Zeit benötigt wird.

Frage: Man kann aus Kohle unter anderem Gas oder Benzin machen. Prof. Peters, wozu würden Sie als Fachmann in Sachen Kohleveredelung raten?

Peters: Zum Gas. Erdgasersatz aus Kohle läßt sich schneller verwirklichen.

Frage: Wie schnell, wenn genügend Geld vorhanden ist?

Peters: Gasgewinnung aus Kohle hat es ebenso wie die Benzingewinnung aus Kohle schon gegeben. Wenn das nötige Geld bereitsteht und die Standortfrage geregelt ist, könnte das erste industriell erzeugte Gas in etwa drei Jahren in die Leitungen gehen.

Frage: Vor zwanzig Jahren ist noch Benzin aus Kohle gewonnen worden.

Wurden die Verfahren inzwischen weiterentwickelt?

Peters: Es ist überhaupt nicht daran gearbeitet worden.

Frage: Allein aus Kostengründen?

Peters: Ja.

Frage: Bei der Kohlevergasung gibt es verschiedene Wege. Die „Ruhrkohle“ berichtete kürzlich über die Anlage im Kraftwerk „Kellermann“ bei Lünen, in der Gas erzeugt wird, das die Kraftwerke in Kesseln verfeuern beziehungsweise unmittelbar zum Antrieb von Gasturbinen benutzen. Daran wird also gearbeitet. Ebenso arbeitet die Bergbau-Forschung am Projekt der Kohlevergasung mittels Reaktorwärme. Wie sehen da die Chancen aus?

Peters: Bei der Kohlevergasung mit Reaktorwärme besteht die Schwierigkeit, im Reaktor die notwendigen hohen Temperaturen zu erzeugen, bei denen die Kohlevergasung möglich wird. Wir hoffen aber, die Vergasungstemperatur durch neue Entwicklungen drücken zu können. Das würde uns der Verwirklichung zeitlich näher bringen.

Frage: Kurzfristig – etwa innerhalb der nächsten fünf Jahre – ist da nichts zu erwarten?

Peters: Nein, wenn bei Ihrer Frage industrielle Gasproduktion gemeint ist.

Frage: Wenn die Bundesregierung nun sagte: „Unser Ziel ist nicht der Mond – unser nationales Ziel ist die sichere Energieversorgung.“ Und wenn sie dann statt einiger Millionen einige hundert Millionen DM für die Forschung bereitstellte, was wäre dann zu erwarten?

Peters: Dann würden wir bessere, also auch billigere Verfahren zur Kohleveredelung in kürzerer Zeit haben.

Frage: In diesem Zusammenhang: Wie sieht es bei der Vergasung und Hydrierung (Benzingewinnung) mit den Lizenzen aus?

Peters: Wenn wir jetzt energisch starten, gibt es keine Probleme, weil wir an Verfahren arbeiten, die in Deutschland entwickelt worden sind. Wenn wir jedoch weiterhin warten, laufen wir schließlich hinter der amerikanischen Entwicklung her.

Frage: Erdgasersatz oder Benzin aus Kohle – und das Heizöl?

Peters: Leichtöl ist bisher noch nicht aus Kohle hergestellt worden, nur Benzin. Leichtöl ließe sich jedoch heute schon einigermaßen kostendeckend aus Kohle herstellen.

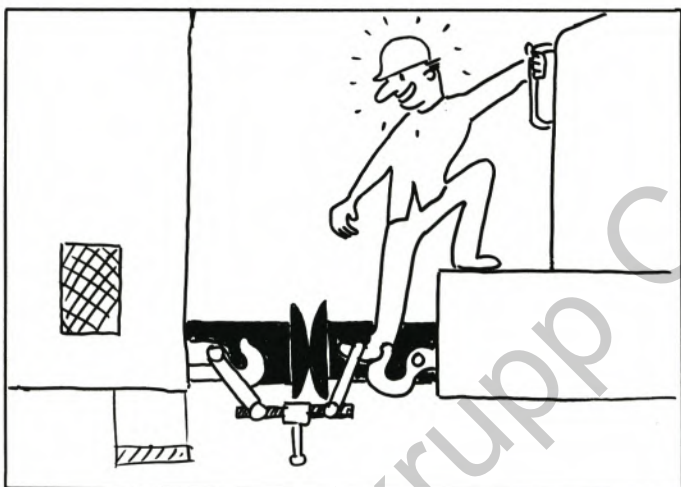
Frage: Dennoch treten Sie stärker für die Kohlevergasung ein?

Peters: Meiner Meinung nach ist die Ausweitung der Gaswirtschaft mit Hilfe der Kohlevergasung langfristig das Vernünftigste. Synthesegas wird ohnehin in großem Umfang in der Chemie gebraucht. Auch jetzt schon wird ein großer Teil der Erdölprodukte für die chemische Produktion zunächst vergast. Mit Gas kann man auch Autos antreiben. Und Gas ist umweltfreundlich.

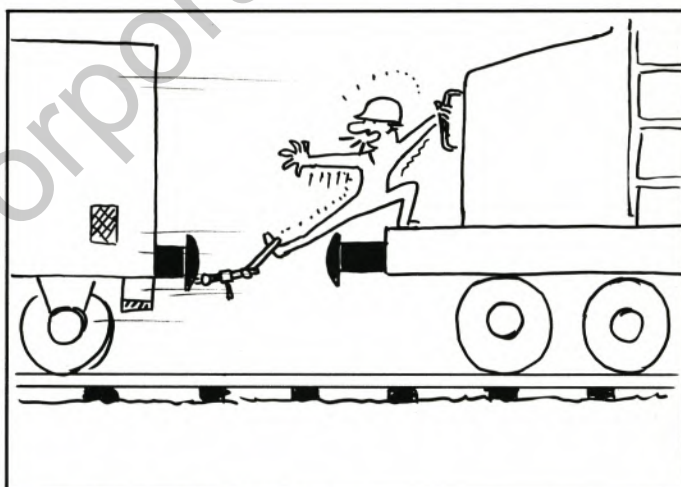
Frage: Viele Kommentatoren glauben, daß die Kohle nur angesichts der vorübergehenden Ölkrise besonders stark gefragt ist. Meinen Sie, daß die Kohle auch darüber hinaus noch einen Boom erleben kann?

Peters: Ja, der Ansicht bin ich. Sie wird in veredelter Form einen Boom erleben.

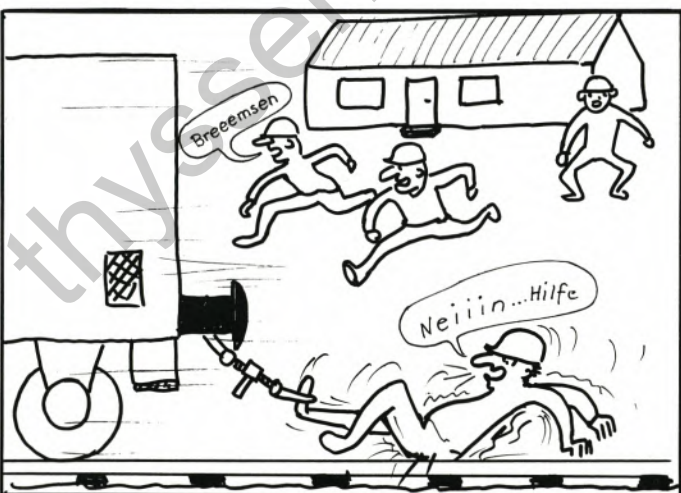
Arbeite
sicher



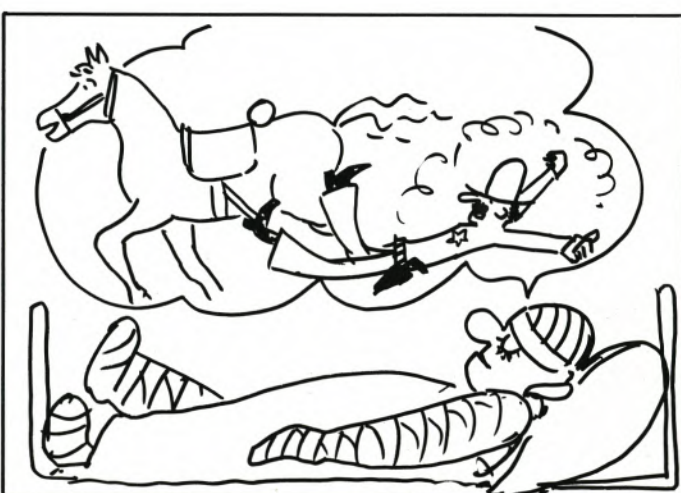
Fußarbeit ist manchmal herrlich,
Doch dieses hier ist sehr gefährlich.



Begriffen hat's jetzt dieser Mann,
Ihm keiner nun mehr helfen kann.



Kollegen laufen schnell herbei,
Drum ging's nochmal am Tod vorbei.



Im Film so oft schon mal geseh'n,
Doch laßt es nicht an Euch gescheh'n!

