



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

19. JAHRGANG

4/6

1973

Aus dem Inhalt

Kurznachrichten	2
Wir sind im „Bilde“	3
78 Werksjubilare wurden gefeiert	4
Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen	6
Hochofen Schwelgern I ging „auf die Reise“	9
Zum dritten Mal: „Scharf beobachtet – durch welche Brille?“	11
Betriebskrankenkasse Hamborn meldet hohen Krankenstand	11
Schub-Bugsierboot „Thyssen II“ wurde in Dienst gestellt	12
Volkswirtschaftliche Zusammenhänge deutlich gemacht: Das Geheimnis der Lohn-Preis-Spirale	14
EH-Mitteilungen	14
Unsere letzte Dampfloch raucht wieder	15
Rotterdam – wichtigstes Tor des Ruhrgebietes zur Welt	16
Brückenbau in 4 Tagen	18
Vereinsmitteilungen	19
Unachtsamkeit kostet Geld	20
Feueraluminisiertes Stahlblech, ein neuer Werkstoff der ATH	21
Unsere Jubilare	22
Familiennachrichten	22
Arbeite sicher!	23

KURZNACHRICHTEN

Der Aufsichtsrat der August Thyssen-Hütte berief mit Wirkung vom 1. April 1973 Dr. Heinz Kriwet und Dr. Klaus Kuhn als ordentliche Mitglieder in den Vorstand der ATH. Dr. Karl-August Zimmermann – bisher stellvertretendes Mitglied – wurde zum gleichen Zeitpunkt als ordentliches Vorstandsmitglied bestellt.

Ebenfalls mit Wirkung vom 1. April 1973 wurde Wolfgang H. Philipp als stellvertretendes Mitglied in den Vorstand berufen.

An Stelle von Professor Dr. Robert Ellscheid, der sein Mandat niederlegte, wählte die ordentliche Hauptversammlung am 17. 4. 1973 den bisherigen Vorstandsvorsitzenden, Dr. Hans-Günther Sohl in den Aufsichtsrat der ATH.

Die Rohstahlerzeugung der Welt erhöhte sich 1972 mit 629,2 Mill. t um 7,9% gegenüber dem Vorjahr. Die UdSSR (Zunahme 4,2%) hält mit 125,7 Mill. t die Spitze, gefolgt von den USA (Zunahme 10,5%) mit 123,5 Mill. t.

Hochofen A der Thyssen Niederrhein AG im Werk Oberhausen, der mit neun Meter Gestelldurchmesser zu den großen Hochöfen der Thyssen-Gruppe zählt, wurde nach der Neuzustellung am 26. Januar wieder angeblasen und damit auf seine dritte Ofenreise geschickt. Seine zweite Ofenreise hatte er nach einer Produktionszeit von rund fünfeinhalb Jahren Mitte November 1971 mit dem Rekordergebnis von über 5,5 Millionen Tonnen Roheisen beendet. Diese Produktion wird auch bis zur nächsten Neuzustellung angestrebt, zumal seine Kapazität durch die Erweiterung des Gestelldurchmessers von 8,50 auf 9 Meter wesentlich gesteigert werden konnte. Der Hochofen wird täglich rund 3000 Tonnen Roheisen produzieren.

Das derzeit stärkste Förderseil der Bundesrepublik wurde auf der Schachanlage Lohberg aufgelegt. Das Seil hat einen Durchmesser von 74 mm und ist durch entgegengesetzte Schlagrichtung vollkommen drall- und drehungsfrei.

Für die grundlegende **Strukturverbesserung der Großschachanlage Osterfeld** (Bereich EO), wo hundert Millionen Tonnen bester Kokskohle in günstiger Lagerung auf ihre Gewinnung warten, hat die Bergbau AG Oberhausen einen Zeitplan ausgearbeitet. Danach soll bis 1975 die 1000-m-Sohle aufgefahren werden, um dann diese Kohlevorräte wirtschaftlich fördern zu können.

Die Gütertarife der Bundesbahn wurden mit Wirkung vom 15. April um 6% erhöht. Von der Tarifierhebung erwartet man für dieses Jahr Mehreinnahmen in Höhe von rund 400 Mill. DM.

Impressum

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

Schriftleitung: Kurt-Hermann Still

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

Druck: Michael Schiffer KG, Rheinberg

Aufnahmen: EH: Betriebsmaschinenendienst,
Drost, Hohlziepe, Verheyden,
Wenzel, Wiesner, Zölle

ATH: Lang, Meyer, Pressedienst

Sonstige: Hofmeister

Titelbild: Der Rangierfunk ist aus unserem heutigen, modernen Eisenbahnbetrieb nicht mehr wegzudenken.

Rückseite: Meisterspringer im Delphinarium des Duisburger Zoos.





Wir sind »im Bilde«

Am 16. 4. 1973 wurde zu Beginn des Versuchsbetriebes mit Funkfernsteuerung beim Gemeinschaftsbetrieb die erste, von der AEG/Telefunken entwickelte und gebaute Funkfernsteuerungsanlage übergeben.

Unser Bild zeigt die Übergabe der zum Einschalten der Anlage dienenden Schlüssel für Geber und Empfänger an unseren Oberlokführer Schwitzki.

Mit Abschluß des 23. Lehrganges bestanden am 8. Februar 1973 17 Lokführer-Anwärter die Prüfung zum Lokführer. ▶



Der Weiterbau des Emscherschnellweges (A 78) von Bottrop nach Westen geht zügig voran. Von ihm wird auch die Werksbahnstrecke von Thyssen-Niederrhein nach Walsum bzw. zur Kokerei Osterfeld in der Nähe der Scheuerstraße in Oberhausen-Osterfeld betroffen. Hier ist der Neubau einer



zweigleisigen Werksbahnbrücke mit 36,70 + 23,40 m Stützweite erforderlich. Mit den Arbeiten wurde im Oktober 1972 begonnen. Am Sonntag, 8. 4. 1973, wurden die Stahlüberbauten für das östliche Gleis eingebaut. Unsere Bilder zeigen das Einschwenken des 1. Überbaues, und diesen Überbau nach dem Einlegen, während der 2. Überbau auf dem Spezialwagen der DB bereitsteht.



78 Werksjubilare wurden gefeiert



Direktor Christophers und Betriebsratsvorsitzender Diercks fanden für ihre Ansprachen aufmerksame Zuhörer.



einen Überblick über das Werksgeschehen der letzten zwei Jahre. Er bedauerte, daß es in der Vergangenheit immer gerade ihm zuviel einen Rückblick zu geben, wenn sich dieser auf einen Zeitraum mit größeren wirtschaftlichen Schwierigkeiten bezog. Das sei 1967 der Fall gewesen und zumindest bezogen auf das Geschäftsjahr 1971/72 nicht viel anders, obschon der Ausblick auf die nahe Zukunft diese zur Zeit in einem etwas freundlicheren Licht erscheinen lasse. Direktor Christophers zeichnete nochmals die Auswirkungen auf, die der durch eine Marktabschwächung bedingte Rückgang der Eisen- und Stahl-Produktion auf die Transport- und Umschlagsleistungen des Gemeinschaftsbetriebes hatte.

raum um 7,6 Prozent, nämlich von 17,7 Mio. Tonnen auf 16,4 Mio. umgeschlagene Tonnen zurück. Noch größere Einbußen und damit erhebliche Schwierigkeiten brachte nach seinen Worten jedoch das 1. Quartal des Geschäftsjahres 1971/72. So sank die Transportleistung in diesem Zeitraum nochmals um 17 Prozent und die Hafenumschlagsleistung sogar um 28 Prozent gegenüber den schon zurückgegangenen Leistungen des Geschäftsjahres 1970/71. Herr Christophers wies darauf hin, daß es damals nur durch die Zusammenarbeit aller Beteiligten umgangen werden konnte, auch für Mitarbeiter des Gemeinschaftsbetriebes Kurzarbeit einzuführen. Mit Beginn des Frühjahrs 1972 seien die Leistungszahlen dann wieder spürbar angestiegen, jedoch habe der in den ersten Monaten erfolgte Einbruch nicht wieder aufgeholt werden können, so daß die Beförderungs- und Umschlagsdaten des Geschäftsjahres 1971/72 wieder hinter denen des Vorjahres zurückblieben. Die bisher gut verlaufene Konjunktur des Geschäfts-

Zu Ehren der Mitarbeiter, die in den beiden Jahren 1971 und 1972 ihr Dienstjubiläum begehen konnten, hatte der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen am 23. März 78 Jubilare mit ihren Ehefrauen sowie die Abteilungsleiter, die Betriebschefs und die Betriebsvertretung eingeladen. Die Geschäftsführung konnte im voll besetzten Saal der Gastwirtschaft Kleine-Natrop ausserdem als Gäste Vertreter der IG-Metall und der örtlichen Presse sowie als Mitwirkende den Quartettverein Eisenbahn und Häfen unter Leitung seines Dirigenten, Musikdirektor Aßmann und Mitglieder der Bergkapelle Schacht 2/5 begrüßen. Wie immer bei diesem Anlaß, waren auch alle bereits pensionierten Goldjubilare des Gemeinschaftsbetriebes eingeladen.

So sank das Transportaufkommen der Werksbahn im Geschäftsjahr 1970/71 gegenüber dem Vorjahr von 109,9 Mio. auf 103,2 Mio. Tonnen, also um rund 6 Prozent. Die Umschlagsleistungen der Werkhäfen Schwelgern und Walsum gingen im selben Vergleichszeit-



Der Quartettverein Eisenbahn und Häfen trug – wie immer – mit seinen musikalischen Darbietungen zum festlichen Rahmen der Veranstaltung bei.

jahres 1972/73 lasse hoffen, daß die Beförderungs- und Umschlagsleistungen im laufenden Jahr die des Geschäftsjahres 1969/70 zumindest wieder erreichen werden.

Der Rückgang des Auftragsvolumens blieb naturgemäß nicht ohne Auswirkungen. So wurden die betrieblichen Investitionen auf das unumgänglich notwendige Maß reduziert, und selbst bereits genehmigte Objekte mußten auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden. Die Zahl der Belegschaftsmitglieder sank von Ende 1969 bis Oktober 1972 um 276 Arbeiter und Angestellte.

Im weiteren Verlauf seiner Rede berichtete Herr Direktor Christophers von Investitionen und Neuanschaffungen, die trotz der Sparmaßnahmen fertiggestellt wurden, bzw. zur Auslieferung kamen. Dazu gehörten insbesondere neue Büroräume für technisches und kaufmännisches Personal sowie Sozialräume in Hamborn und die Inbetriebnahme einer Reihe stärkerer Diesellokomotiven und des Schub-Bugsierbootes „Thyssen II“.

Befriedigt zeigte sich Direktor Christophers über den Rückgang der Arbeitsunfälle beim Gemeinschaftsbetrieb. Während im Geschäftsjahr 1970/71 noch ein geringfügiger Anstieg der Zahl meldepflichtiger Unfälle und zwar auf 540 (Vorjahr 521) zu verzeichnen war, wurden im Geschäftsjahr 1971/72 nur noch 425 Arbeitsunfälle registriert. Das entspricht einem Rückgang von über 21 Prozent. Die Gesamtausfallzeit für Arbeitsunfälle, nach der die Unfallschwere bemessen wird, sank im gleichen Zeitraum sogar um rund 35 Prozent, und zwar auf 41176 Stunden gegenüber 63930 Stunden im Vorjahr. Aber diese Entwicklung sollte alle Beteiligten, nach den Worten von Herrn Christophers, nicht in ihrem Bestreben, Unfälle zu verhüten, erlahmen lassen, sondern eher noch zu größerer Wachsamkeit anspornen.

Den letzten Teil seiner Rede widmete Herr Christophers dem eigentlichen Thema der Veranstaltung, der Ehrung der Jubilare. Im Jahre 1971 begingen 21 Mitarbeiter ihr 25-jähriges, 3 ihr 40-jähriges und 2 ihr 50-jähriges Dienstjubiläum. 1972 konnte die Geschäftsführung 37 Belegschaftsmitglieder zu ihrem 25-jährigen, 4 zu ihrem 40-jährigen und sogar 11 zu ihrem 50-jährigen Jubiläum beglückwünschen. Von die-

sen insgesamt 78 Jubilaren der letzten beiden Jahre sind inzwischen 18 in den wohlverdienten Ruhestand getreten. Direktor Christophers dankte im Namen der Geschäftsführung nochmals herzlich allen Jubilaren für die geleistete Arbeit und für die Treue, die sie dem Unternehmen hielten. Er wies darauf hin, wie wichtig gerade in der heutigen Zeit ein Stamm langbewährter Mitarbeiter für ein Unternehmen ist. Nicht ohne Stolz berichtete er, daß fast 11 Prozent der Belegschaft des Gemeinschaftsbetriebes Jubilare seien, die diese positive Zahl auch einiges über das Betriebsklima, das in unserem Unternehmen herrsche, aussage.

Mit dem Dank an diejenigen, die an der Organisation und Gestaltung der Feier mitwirkten, schloß Direktor Christophers seine Ausführungen.

Die Grüße des Betriebsrates übermittelte anschließend der 1. Vorsitzende, Karl-Heinz Diercks. Mit den Worten „Jubilare sein, heißt treu sein“, unterstrich er die Bedeutung, die die langjährige und unermüdliche Mitarbeit der Jubilare an der Bewältigung der dem Gemeinschaftsbetrieb in der Vergangenheit gestellten Aufgaben hatte. Gerade die letzten Jahre hätten uns immer wieder deutlich vor Augen



Ein buntes Unterhaltungsprogramm sorgte mit manchen Höhepunkten für Stimmung, Kurzweil und Entspannung der Festteilnehmer.

geführt, wie schwer es ist, neue und junge Mitarbeiter für die einzelnen Arbeitsplätze zu bekommen. Die verständnisvolle Mitarbeit und Mithilfe der Jubilare bei der Einarbeitung ausländischer Kollegen habe entscheidend dazu beigetragen, daß der Betrieb funktioniere. „Daß Sie, trotz der immer wieder auftretenden Schwierigkeiten, bereit sind, tagtäglich, wie Sie es seit langen Jahren immer wieder getan haben, frisch ans Werk zu gehen“, so rief er den Jubilaren zu, „zeichnet Sie ganz besonders aus. Dafür müssen wir Ihnen unseren ganz besonderen Dank aussprechen. Ich darf Sie herzlich bitten, in Ihrem Streben nach Verständigung und Verständnis nicht nachzu-





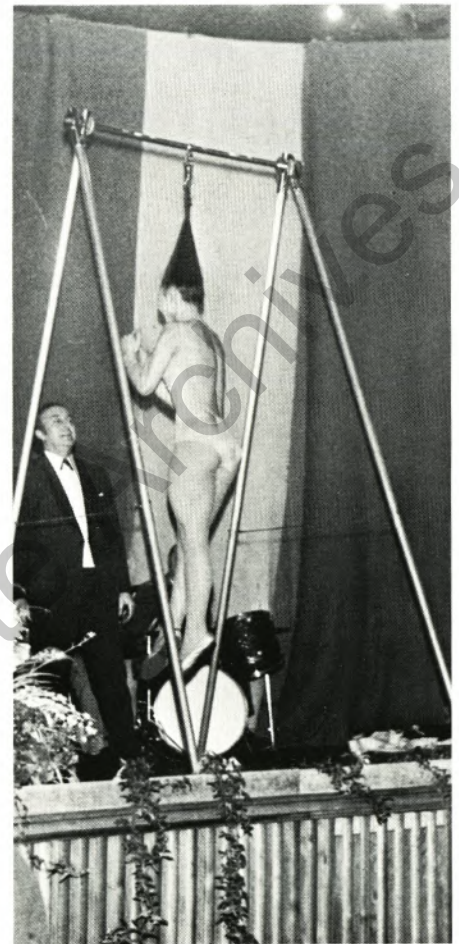
lassen, damit wir die Gemeinschaft bilden, die uns alle mit dem Betrieb jetzt und in Zukunft verbinden wird."

Betriebsratsvorsitzender Diercks unterstrich, daß es nur möglich sei, die großen und schweren Aufgaben zu bewältigen, wenn Geschäftsführung und Belegschaft Verständnis für die gegenseitigen Belange aufbringen und die gegebenen Möglichkeiten ausschöpfen würden.

Zum Abschluß dankte er auch den Ehefrauen der Jubilare, die in all den Jahren ihren Männern treu zur Seite gestanden hätten und durch ihr häusliches Wirken entscheidend dazu bei-

trugen, daß Arbeitskraft und Arbeitsfreude erhalten blieben. Mit den Worten „möge dieses Zusammensein mit dazu beitragen, Sie alle einige Stunden die Sorgen des Alltags vergessen zu lassen" schloß er seine Ansprache.

Dem dann folgenden gemeinsamen Abendessen schloß sich ein mehr als zweistündiges, buntes und anspruchsvolles Unterhaltungsprogramm an. Aber auch danach hatten diejenigen, die noch ihr Tanzbein schwingen wollten, bei flotten Klängen der Bergkapelle Schacht 2/5 ausgiebig Gelegenheit dazu. Die Durstigen sollen sogar erst im Morgengrauen nach Hause gekommen sein.



Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

Bericht zur Betriebs- und Geschäftslage EH im 1. Halbjahr des Geschäftsjahres 1972/73

Wie bereits mehrfach an dieser Stelle zum Ausdruck gebracht, ist die Geschäftslage des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen weitgehend

gekennzeichnet durch die wirtschaftliche Situation unserer Gesellschafter, nämlich der Produktionsbetriebe auf der Hüttenseite und des Bergbaus. Die

beiden letzten Geschäftsjahre 1971/72 und 1970/71 waren – wie aus den Geschäftsberichten unserer Gesellschafter, aber auch aus allgemeinen Veröffentlichungen hinreichend bekannt – sowohl von der Beschäftigungsanlage her gesehen, als auch insbesondere von der Ertragsseite betrachtet, ausgesprochen schlechte Jahre der Stahlindustrie.

Hierzu die Entwicklung der Erzeugungskennzahlen der ATH, einschl. Thyssen-Niederrhein:

Monatsdurchschnitt	Roheisenerzeugung	Rohstahlerzeugung (ohne Deutsche Edelstahlwerke)
	t	t
1969/70	831 287	975 428
1970/71	775 845	933 621
1971/72	750 269	937 917
1. Halbjahr 1972/73	872 210	1 087 254

Erfreulicherweise steht das 1. Halbjahr des laufenden Geschäftsjahres 1972/73 deutlich im Zeichen eines Aufschwungs hinsichtlich der Erzeugung der Produktionsbetriebe, was sich somit auch positiv auf die Beschäftigungslage der Werksbahn und des Hafenbetriebes auswirkt.

Werksbahn

Die durchschnittliche monatliche Beförderungsleistung beträgt im 1. Halb-

jahr des laufenden Geschäftsjahres 9143000 Tonnen und ist damit um 10,9% gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Im Vergleich zur Monatsdurchschnittsleistung des 2. Halbjahres 1971/72, als die Konjunkturbelebung bereits einsetzte, beträgt die Steigerung jedoch lediglich 2,4%. Die monatlichen Anforderungen seitens der Produktionsbetriebe an die Eisenbahn waren dabei recht unterschiedlich. Die niedrigste Monatsleistung im Berichtszeit-

raum lag im Dezember 1972 mit rund 8,6 Mill. beförderten Tonnen; die höchste wurde im Monat März 1973 mit rund 9,8 Mill. beförderten Tonnen erreicht. Diese Leistung konnte trotz des weiter fortbestehenden Personalengpasses erbracht werden. Mit dieser Leistung wurde auch nahezu die absolute Spitzenleistung eines Monats (März 1971 mit 9,9 Mill. t) erzielt. (Siehe Übersicht I „Die Beförderungsleistung der Werksbahn“.)

I. Die Beförderungsleistung der Werksbahn



Leistungskennzahlen der Werksbahn

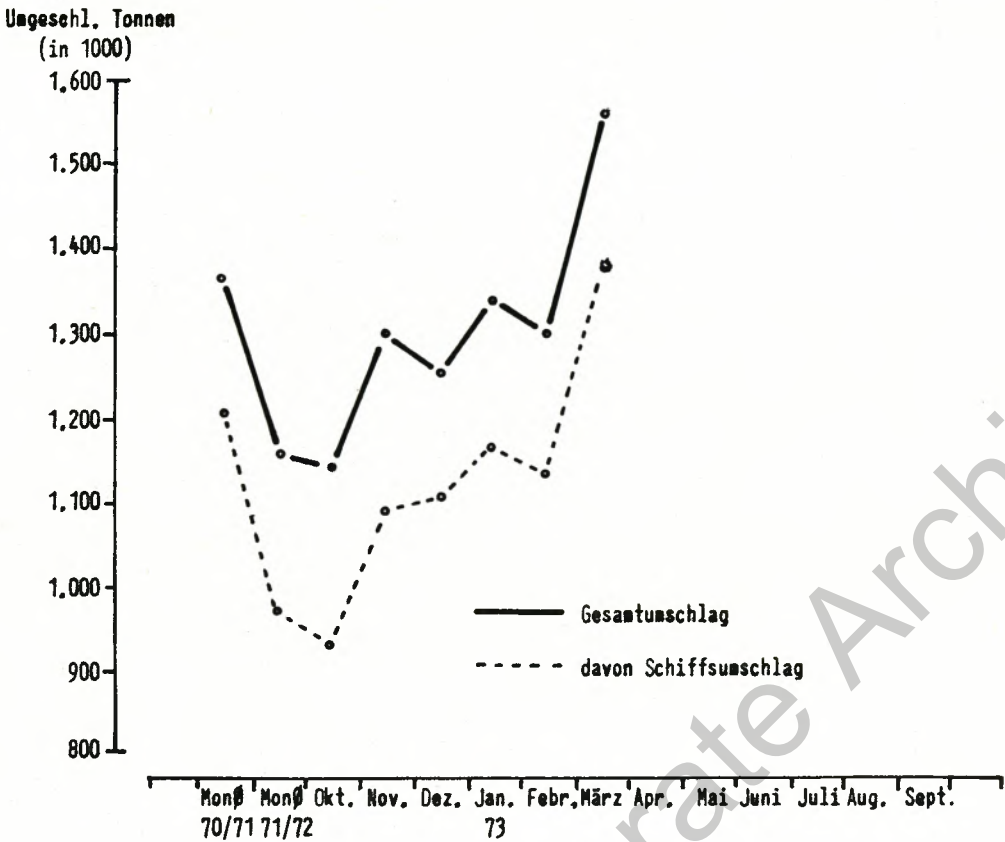
1. beförderte Tonnen	Mon.-Ø 1971/72	Ø I. Quartal 1972/73	Januar 1973	Februar 1973	März 1973	Ø II. Quartal 1972/73	Ø I. Halbjahr 1972/73
insgesamt (in 1000)	8247	9021	9124	8834	9834	9264	9143
davon ATH	6725	7418	7300	7123	8095	7506	7462
TN	601	649	726	776	725	742	695
Bergbau	716	724	835	712	797	781	753
Sonstige	205	230	263	223	217	235	233
2. geleistete tkm							
insgesamt (in 1000)	36951	41431	43571	41444	45913	43643	42537
3. Betriebsmittel und Arbeitseinsatz							
a) Lok-Einsatz-Stunden	75598	80237	82055	77845	87435	82445	81341
b) verf. Arbeitsstunden des EB-Personals	308537	317982	318485	303480	341593	321186	319584

Werkshäfen

Die gesamte Umschlagsleistung der Werkshäfen Schwelgern und Walsum liegt mit 1308000 Tonnen im Monatsdurchschnitt des 1. Halbjahres 1972/73 um 14% über der Leistung des Vorjahres. Im Vergleich zur Monatsdurchschnittsleistung des 2. Halbjahres 1971/72 macht die Steigerung – ähnlich wie bei der Werksbahn – jedoch nur 1,4% aus. Die Anforderungen an den Umschlagsbetrieb waren insbesondere durch die zeitweise katastrophalen

Wasserverhältnisse in den einzelnen Monaten recht unterschiedlich, was sich auch in der Anzahl der Schiffs-eingänge und -ausgänge ausdrückt. Die niedrigste Gesamtumschlagsmenge war im Oktober 1972 mit 1135000 Tonnen zu verzeichnen, die höchste Monatsleistung des Berichtszeitraumes wurde im März 1973 mit 1553000 Tonnen erreicht. (Siehe Schaubild II „Die Umschlagsleistung der Werkshäfen“.)

II. Die Umschlagsleistung der Werkshäfen



Leistungskennzahlen der Werkshäfen

1. umgeschlagene Tonnen	Mon.-Ø 1971/72	Ø I. Quartal 1972/73	Januar 1973	Februar 1973	März 1973	Ø II. Quartal 1972/73	Ø I. Halbjahr 1972/73
insgesamt (in 1000)	1 147	1 226	1 328	1 291	1 553	1 391	1 308
davon fürATH	933	984	1 005	1 014	1 275	1 098	1 041
TN	143	153	221	191	184	198	176
Bergbau	42	36	55	45	45	49	42
Sonstige	29	53	47	41	49	46	49
2. Schiffsverkehr							
Anzahl bel. Schiffe							
im Eingang	598	605	930	600	611	714	660
im Ausgang	542	602	626	533	592	584	593
3. Betriebsmittel- und Arbeitseinsatz							
a) Hebezeugstunden	6 898	7 465	8 155	7 336	8 060	7 850	7 658
b) verf. Arbeitsstunden Hafenpersonal und Unternehmer	34 954	36 302	37 655	35 884	40 003	37 847	37 075

Belegschaftsstand

Die Zahl der Beschäftigten für den Gemeinschaftsbetrieb, die im vergangenen Geschäftsjahr um 284 Mitarbeiter zurückging, setzt sich zum Abschluß des Berichtszeitraumes – im Vergleich zu den Vorjahren – wie folgt zusammen:

	Stand am 30. 9. 1971	Stand am 30. 9. 1972	Stand am 31. 3. 1973
EH Belegschaft			
insges. (ohne Oberhausen):	3 543	3 355	3 426
davon Arbeiter	3 013	2 813	2 880
davon Angestellte	488	498	506
davon Lehrlinge	42	44	40
Anteil der Gastarbeiter	772	702	759
im Bereich Oberhausen			
insgesamt:	1 071	975	972
davon Arbeiter	892	807	806
davon Angestellte	179	168	166

Kosten

So erfreulich das eingangs zur allgemeinen Beschäftigungslage Gesagte auch sein mag, Sorge bereitet jedoch auch bei EH der Unternehmensführung die Kostensituation. Die erheblichen

Mehrbelastungen, insbesondere auf dem Personalsektor und bei den Unternehmerleistungen, die sich bei einem Dienstleistungsbetrieb, wie EH ihn darstellt, in besonderem Maße aus-

wirken, konnten trotz intensiver Bemühungen um weitere Rationalisierungen und Kosteneinsparungen in Betrieb und Verwaltung nicht voll aufgefangen werden. Th. Höfner

Hochofen Schwelgern I ging »auf die Reise«

Seit Anfang Februar verfügt die ATH über ein neues Hochofenwerk am Hafen Schwelgern. Am 6. Februar konnte dort der Hochofen Schwelgern I im Beisein von 500 Gästen aus Wirtschaft und Politik eingeweiht werden. Schwelgern I ist der erste Hochofen der ATH, der eine Tageskapazität von 10.000 Tonnen Roheisen besitzt; er ist damit zugleich der größte Hochofen der westlichen Welt.

Hüttendirektor Dr. mont. Dr.-Ing. E. h. Hermann Th. Brandi nannte die Fertigstellung des ersten Großhochofens in Schwelgern ein wichtiges Datum nicht nur für die ATH, sondern auch für ihre Kunden. Der Hochofen habe den Zweck, Roheisen von höchster Qualität zu konkurrenzfähigen Preisen zu liefern. Sein Bau sei gleichzeitig ein Beweis für das Vertrauen des Unternehmens in die Zukunfts-Chancen der Eisen- und Stahlerzeugung an Rhein und Ruhr.

Den zahlreichen Firmen, die beim Bau des Hochofens mitgewirkt haben, sprach Dr. Brandi Dank und Anerkennung aus, unter ihnen vor allem der Gutehoffnungshütte Sterkrade AG, die den eigentlichen Hochofen geliefert hat. Herzlich willkommen hieß er auch den architektonischen Gestalter des Schwelgerner Hochofens, Professor Fritz Schupp.

Dr. Brandi ging in seiner Ansprache auch auf die Frage ein, warum die ATH diesen Großhochofen gebaut habe. Sie verfüge in weiten Bereichen des Fabrikationsweges vom Erz bis zum fertigen Stahlerzeugnis über hochmoderne Anlagen. Unter ihnen befänden sich der Hochofen 6 in Ruhrort, der täglich 5.000 Tonnen Roheisen liefere, drei Oxygen-Stahlwerke, zwei Warmbreitbandstraßen, zwei Kaltwalzwerke und viele andere Werksanlagen, die sich durch einen hohen Modernitätsgrad auszeichneten.

„Nimmt man aber das gesamte Bild“, so stellte Dr. Brandi fest, „so hatten wir trotz des Hochofens 6 in Ruhrort im Bereich der Roheisen-Erzeugung deutlich einen technologischen Rückstand. Zur Zeit betreiben wir für eine Roheisen-Produktion von monatlich rund 900.000 Tonnen sechzehn Hochöfen; das entspricht einer mittleren Monatsleistung von weniger als 60.000 Tonnen oder einer Tagesleistung von weniger als 2.000 Tonnen je Ofen. Hier mußte etwas geschehen, zumal mit einem beachtlichen wirtschaftlichen Effekt durch den Neubau eines Hochofens auf modernster Grundlage gerechnet werden konnte.

Gestützt auf die Erfahrungen mit dem Hochofen 6 in Ruhrort, der



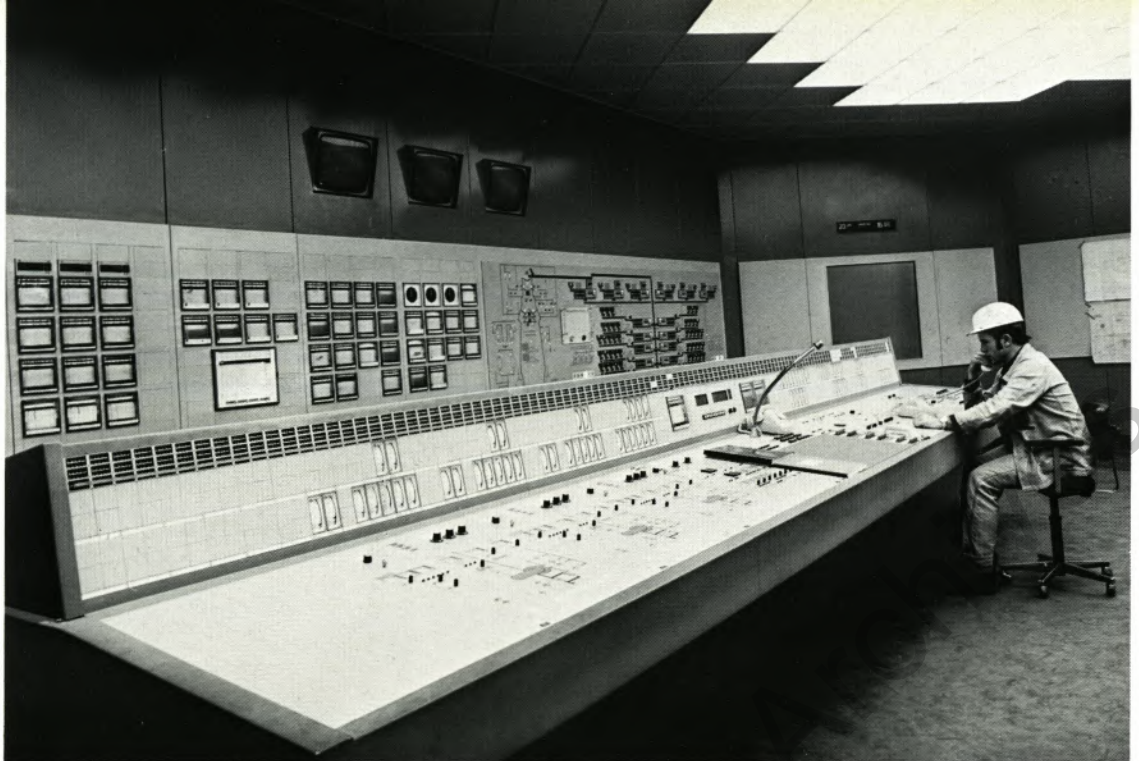
Der neue Hochofen Schwelgern I der ATH, mit 14 m Gestelldurchmesser, einem Volumen von 4.000 cbm und einer Tageserzeugung von 10.000 t Roheisen der derzeit größte Hochofen der westlichen Welt, wurde am 6. Februar angeblasen. Für den Bau des Hochofens waren rd. 40.000 t Stahlkonstruktion und 70.000 cbm Beton erforderlich. Mit seiner Höhe von 110 m bildet er ein neues, weithin sichtbares Wahrzeichen in der Industrie-Landschaft des Niederrheins.

bereits einen Gestelldurchmesser von elf Metern aufweist, und unter Einbeziehung vieler bei der ATH entwickelter technologischer Neuerungen wurde dieser Großhochofen mit vierzehn Meter Gestelldurchmesser bzw. 4.200 Kubikmeter Volumen geplant und errichtet.“



Die Übergabe des neuen Hochofens an den Betrieb und die feierliche Einweihung fanden am 6. Februar auf der Gießbühne vor einem Großen Kreis von Gästen statt.

Im Bild ein Ausschnitt aus dem zentralen Meßhaus mit dem Leitstand für Möllierung, Winderhitzer und Hochofen.



Große Investitionsprojekte wie dieser Hochofen ließen notgedrungen auch die Frage aufwerfen nach der Wettbewerbs-Fähigkeit der deutschen Stahlindustrie und nach ihren langfristigen Zukunftschancen. Was den Stahlbedarf in einer sich rasch weiter industrialisierenden Welt anbetreffe, so könne von insgesamt recht günstigen Perspektiven ausgegangen werden. Die jüngste Entwicklung auf den Stahlmärkten wertete Dr. Brandi in diesem Zusammenhang als einen deutlichen Beweis dafür, daß der Stahlverbrauch – unbeschadet aller konjunkturellen Rückschläge – wieder zu einer beachtlichen Dynamik zurückgefunden habe.

Betriebsdirektor Volker von Branconi übergab dann Dr. Brandi und dem Werksdirektor des Hochofenbetriebes, Dr. Heynert, das Hochofenwerk Schwelgern mit einem herzlichen „Glückauf“ für die erste Offenreise.

An einigen technischen Daten verdeutlichte er die Bedeutung dieser Investition. Für Fundamente, Bühnen und Gebäude wurden 70.000 Kubikmeter Beton verbaut. Um sie einzubringen, mußten 500 Bauhandwerker ein ganzes Jahr lang tätig sein. 38.000 Tonnen Stahl wurden für den Ofen und seine Nebenanlagen verarbeitet; davon ließen sich fast vier Rheinbrücken bauen.

Die in Schubschiffen in Schwelgern ankommenden Auslandserze werden über ein mehr als zwanzig Kilometer langes System von Förderbändern den Anlagen der Erzaufbereitung, der Möllierung des neuen Hochofens oder den Lagerplätzen zugeleitet. An dieses Transportsystem ist auch die Versorgung des Hochofens mit Koks, der in Großraumzügen mit Selbstentladewagen angeliefert wird, und mit Zuschlagstoffen angeschlossen.

Die über 300 Start- und Zielpunkte dieses Förderbandnetzes werden, ähnlich wie bei einem Gleisstellwerk, von einer einzigen Steuerwarte aus geschaltet. Ein automatisches Erfassen der geförderten Mengen und Bestände ist ihr angegliedert.

Zwei Hochofengebläse drücken jede Sekunde eine Windmenge in den Hochofen, die ein Einfamilienhaus füllen würde. Fast hundert Wasserpumpen sind für Zwecke der Kühlung, der Gasreinigung und der Verwandlung der Hochofenschlacke in Granulat installiert. Dabei wird alles Wasser ungefähr in einem Dutzend verschiedener Kreisläufe wiederverwendungsfähig aufbereitet.

Der Stromverbrauch des Hochofenwerkes Schwelgern entspricht der Erzeugung des ATH-Kraftwerkes Alsum mit etwa 100 MW. Das Ein- und Ausschalten der vielen hundert Antriebsmotore, die über das ganze Werk verstreut sind, ist in drei großen Steuerwarten zusammengezogen. Hier sind alle modernen Hilfsmittel, insbesondere der Elektronik, eingesetzt, um den Betriebsablauf von diesen Punkten aus übersehen und lenken zu können.

Eingehend ging Direktor von Branconi auch auf Fragen des Umweltschutzes ein. Der Wert der im Hochofenwerk Schwelgern installierten Einrichtungen zum Umweltschutz erreiche fünfzehn Prozent der gesamten Baukosten. Aus diesen Hinweisen möge man aber nicht folgern, daß die ATH mit dem bereits Erreichten schon völlig zufrieden sei und den Nachweis so hoher Ausgaben für Einrichtungen des Umweltschutzes als Abschluß ihrer Mühen um den „blauen Himmel über Hamborn“ ansehe.

Beim Bau des neuen Hochofens hätten alle Unternehmen und deren Mitarbeiter vor der schwierigen Aufgabe gestanden, die altbewährten Typen und Standards zu verlassen und in bisher nicht gekannte Größenordnungen ausweiten zu müssen. Wenn der Hochofen seinen Betrieb aufnehme, beginne für alle Bauteile eine Probezeit. In ihr könnten die beteiligten Ingenieure zusätzliche Erfahrungen in einer ihnen bisher unbekannten Größenordnung solcher Anlagen gewinnen. Für diese Chance seien wohl alle Unternehmen um so dankbarer, weil die technischen Spitzeneinheiten von heute die Standards von morgen seien.

Welche Vielzahl von Überlegungen vor der Planung angestellt werden mußten, schilderte dann Werksdirektor Dr.-Ing. Gerhard Heynert. Der Hochofen soll täglich 20.000 Tonnen Material, das heißt den Inhalt von zwanzig kompletten Güterzügen, „verdauen“. Das sei aber nur möglich, wenn das „Essen“ fein vorbereitet werde, sauber klassiert und abgesiebt in der Möllierung. Auch auf die Verteilung von Wind, Roheisen und Schlacke muß besonders geachtet werden. Hierfür sind vierzig Blasformen und vier Abstichlöcher vorgesehen. Zur Aufnahme der flüssigen Produkte Roheisen und Schlacke stehen entsprechende Gefäße zur Verfügung. Im zentralen Meßraum sei ein „Diagnose-Zentrum“ installiert worden, in dem man zu jeder Zeit sämtliche Angaben über die Kreisläufe des Hochofens abfragen könne. Hier würden laufend auch alle Mengen und Konzentrationen sowie die Temperaturen und Drücke überwacht, Störungen registriert und die notwendigen Maßnahmen katalogisiert. Werksdirektor Dr. Heynert teilte mit, daß die Winderhitzer bereits Anfang November angeheizt, daß der Hochofen seit Dezember getrocknet und im Januar mit 900 Kubikmeter Holz, 3.300 Kubikmeter Koks, 650 Tonnen Schlacke und 500 Tonnen Erz gefüllt worden sei.

Das erzeugte Gichtgas werde die Kraftwerke Hamborn und Ruhrort der ATH versorgen. Ein Teil der dort erzeugten elektrischen Energie werde dann wieder in den Werksbereich Schwelgern zurückfließen. Dann gab er das Signal, das von Hamborn nach Schwelgern gedrückte Gas anzuzünden, und wünschte dem Hochofen mit einem herzlichen „Glückauf“ allzeit eine glückliche Reise.

Zum dritten Mal:

»Scharf beobachtet – durch welche Brille?«

In der letzten Ausgabe unserer Werkszeitung setzt Bezirksvorsteher Krüger meinem Artikel „Scharf beobachtet“ (Ausgabe 10/12 72) „Folgerung unrichtig“ entgegen. Mit seiner Erwiderung unter der Überschrift „Scharf beobachtet – durch welche Brille?“ muß er als Eisenbahner den eigentlichen Sinn meiner Bildbetrachtung mißverstanden haben.

Weiß Herr Krüger eigentlich, daß sich seine „Folgerung unrichtig“ auf ein anderes Bild stützt, als das was mir zu meinem Beitrag vorlag? Ich bezog mich auf das Bild in der ATH-Werkszeitung Ausgabe 4/5 1972, das hier in stark verkleinerter Form wiedergegeben ist.

Gerade durch die größere, bessere und obendrein bunte Fotografie fielen mir die zum Ausdruck gebrachten Unstimmigkeiten ins Auge. Hätte Herr Krüger auch dieses Bild vorgelegen, dann müßte er wohl zugeben, daß es sich **doch** um einen 15 m Flachwagen, Bauart Krupp, handelt. Für den Fach-

mann an der doppelten Sprengwerkstütze einwandfrei zu erkennen.

Im Bild der ATH-Werkszeitung ist, obwohl es größer ist, kein Rangierposten am Überweg zu sehen. Deshalb ist mir auch nicht der Gedanke gekommen, daß es sich um eine „geschobene“ Einheit handelt. Hat sich Herr K. eigentlich gefragt, welche Einheit eher geneigt ist zu entgleisen, eine gezogene oder eine gedrückte?

Auf dem mir vorliegenden Bild fehlt obendrein die Lok im Vordergrund und zwei LKW auf der Werksstraße. Solche Tatsachen zählt Herr K. zu den Kleinigkeiten. Daß Coilschuhe bei dem abgebildeten Transport zum Einsatz gekommen sind, läßt sich auf dem ATH-Bild nicht erkennen. Wie dem aber auch sei, auch vor drei Jahren hätte ich eine derartige Verladung nicht gut geheißsen, da Stahl auf Stahl aus Sicherheitsgründen immer problematisch ist.

Geradezu grotesk ist es aber – um die gleichen Worte des Herrn Krüger zu nen-

nen –, daß der Fahrbetrieb (!) das Gewicht der leeren Wagen mit 30 bis 32 t angibt. Hier handelt es sich einwandfrei um Mietwagen einer Gattung, deren Eigengewicht zwischen 13,5 und 14,5 t liegt, als Leerwagen eingesetzt zwischen beladenen Wagen von 24,5 t Eigengewicht und 60 t Tragfähigkeit. Über die Entgleisungssicherheit braucht doch wohl nun kein Wort mehr verloren zu werden.

Daß dort, wo gearbeitet wird, auch mal etwas falsch gemacht wird, ist mir hinreichend bekannt. Fehler, die jedoch erkannt sind, sollten allerdings nicht wieder gemacht werden. Nur darum ging es in meinem Artikel „Scharf beobachtet“. Da dieser ein solches Echo fand und durch den Zusatz „durch welche Brille“ hochgespielt wurde, glaube ich, daß die Brillengläser geputzt und dies zur Richtigstellung gesagt werden mußte.

G. Kirchmann

Betriebskrankenkasse Hamborn meldet hohen Krankenstand

Vor der Vertreterversammlung der Betriebskrankenkasse Hamborn der ATH, die in ihrer Sitzung vom 24. Januar eine neue Krankenordnung beschloß, konnte Geschäftsführer Feldmann zwar von einer gegenwärtig guten Kassenlage berichten. Er mußte jedoch gleichzeitig davon Mitteilung machen, daß der Krankenstand eine besorgniserregende Höhe erreicht habe.

Die Versammlung beklagte, daß Hamborn damit unter allen Betriebskrankenkassen der Stahlindustrie bei einem Krankenstand von fünfzehn Prozent einen traurigen negativen Rekord hält.

Jedes Zehntelprozent dieses Krankenstandes weniger, so betonte Geschäftsführer Feldmann, würde der Kasse eine jährliche Ersparnis von 130 000 DM ermöglichen, die man zu einer Senkung des Beitrags oder zu Leistungssteigerungen besser verwenden könne. Eingehende Untersuchungen würden zur Zeit angestellt, um Wege zu finden, diese unerwünschte Spit-

zenstellung möglichst bald wieder abzubauen.

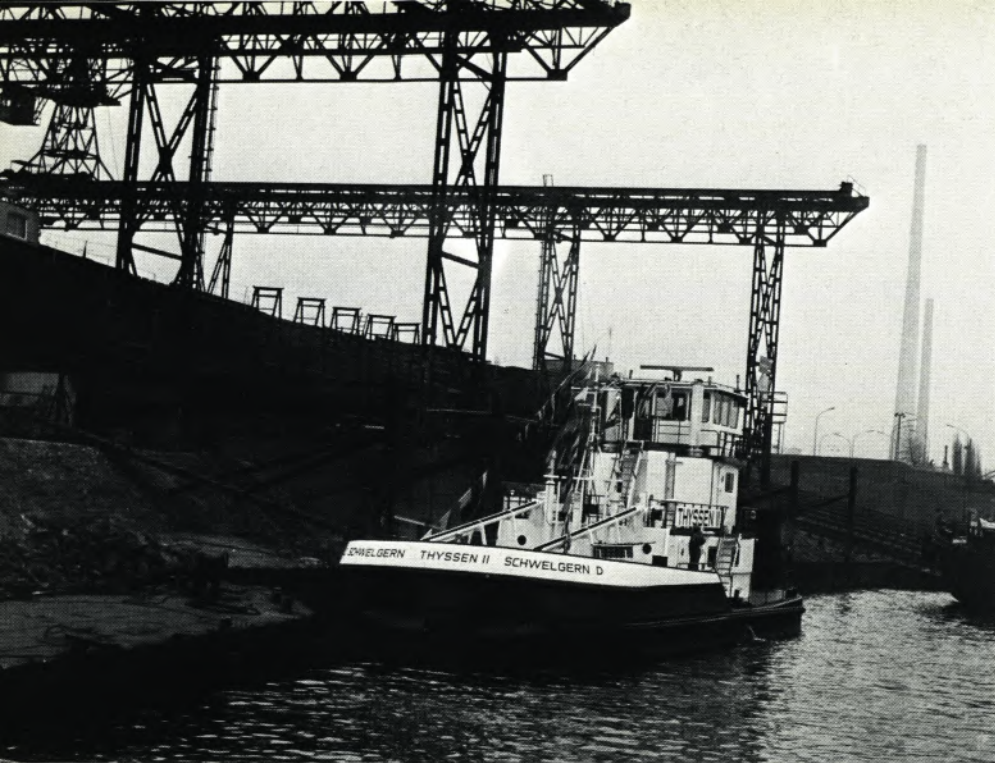
Die finanzielle Lage der Kasse hat sich in der jüngsten Zeit – nicht zuletzt durch die Anhebung des Beitragssatzes und die neue Bemessungsgrenze – gebessert. Das Reinvermögen, das am 31. Dezember 1971 nur rd. 672.000 DM oder 21,51 DM je Versicherten betragen hatte, erreichte Ende November 1972 5,9 Millionen DM oder 190,36 DM je Kopf der über 31 000 Mitglieder. Der gesetzlichen Rücklage konnten dadurch bis Ende Januar fast 700 000 DM zugeführt werden, so daß den Vorschriften wieder entsprochen wird. Auch ein Darlehen in Höhe von 1,2 Millionen DM, das die ATH der Betriebskrankenkasse zur Überwindung der finanziellen Schwierigkeiten gewährt hatte, wurde zurückgezahlt.

Dank der finanziellen Erholung der Kasse war die Geschäftsführung in der Lage, für 1973 wieder einen ausgeglichenen Voranschlag vorzulegen, den die Mitglieder der

Vertreterversammlung als solide bezeichneten und einstimmig guthießen. Der Etat erreicht in Einnahme und Ausgabe fast die Grenze von je fünfzig Millionen DM. Nach eingehenden Untersuchungen soll demnächst beschlossen werden, inwieweit durch Senkung des Beitrags die Mitglieder entlastet oder Leistungen verbessert werden können, sofern sich der Krankenstand gleichzeitig wesentlich bessert.

Richtigstellung

In unserer Ausgabe 1/3 berichteten wir von der Inbetriebnahme des **Schubbootes „Haniel 15“**. Dabei war die Maschinenleistung mit 1740 PS angegeben worden. Das Boot verfügt jedoch über eine bedeutend stärkere Leistung von 3 x 1740 PS und ist damit wesentlich stärker als seine 1972 in Dienst gestellten Vorgänger. Der Ordnung halber sei auch vermerkt, daß das Schubschiff über **zwei** Radaranlagen verfügt, die ihm eine sichere Fahrt bei jedem Wetter ermöglichen.



„Thyssen II“ liegt festlich geflaggt am Kai der Rheinwerft Walsum.

Schub-Bugsierboot »Thyssen II« wurde in Dienst gestellt

In der letzten Ausgabe unserer Werkszeitung berichteten wir von den ersten Baustufen unseres neuen Schub-Schlepp-Bugsierbootes „Thyssen II“. Die Bauarbeiten auf der Rheinwerft der Gutehoffnungshütte AG in Walsum haben einen so zügigen und reibungslosen Verlauf genommen, daß das neue Flaggschiff der Schwelgern-Bugsierflotte bereits am 21. März von der Werft dem Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen übergeben werden konnte. Aus

Der Führerstand des neuen Schubbootes erlaubt dem Schiffsführer nach allen Seiten eine freie Sicht.



Anlaß der Übergabe fand in den Mittagsstunden dieses Tages eine Probefahrt im Beisein einiger Ehrengäste sowie leitender Herren der GHH und des Gemeinschaftsbetriebes statt. Das festlich geflaggte Boot legte vom werfteigenen Steiger ab und fuhr zum Leichter-Liegeplatz Orsoy, wo es zwei voll beladene 2.800-t-Leichter aufnahm, um sie in den Hafen Schwelgern zu bugsieren. Auf dem Rheinstrom bewies es durch die verschiedensten Wendemanöver und zentimetergenaues „Rangieren“ seine enorme Wendigkeit. Flankiert von den beiden Booten „Thyssen I“ und „Barbara“, die ebenfalls zur Bugsierflotte des Gemeinschaftsbetriebes gehören, lenkte der Schubverband anschließend in den Hafen Schwelgern. Hier ertönte das traditionelle Kommando „holt nieder Werftflagge – heißt Reederei-flagge“! Begleitet vom Sirenengeheul aller hafeneigenen Boote und mit den besten Wünschen für allzeit gute Fahrt aus dem Munde des Leiters der GHH-Schiffswerft, Herrn Direktor Hollinger, flatterte zum erstenmal der Hafen Schwelgern-Schiffswimpel am Mast von „Thyssen II“.

Nach dem Ablegen der beiden Leichter setzte anschließend „Thyssen II“ seine Probefahrt mit den an Bord befindlichen Gästen fort. Es schloß sich ein Abstecher in den Hafen Walsum-Süd, der

ebenfalls von den in Schwelgern beheimateten Bugsierbooten betreut wird, an, und danach ging es zurück zur Rheinwerft Walsum, in deren Gästehaus sich alle an der Probefahrt beteiligten zu einer kleinen Stärkung versammelten. Hier sprach dann im Namen der GHH Vorstandsleiter Rurik dem Auftraggeber Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen nochmals offiziell seinen Dank für die bei diesem Neubau geleistete Zusammenarbeit aus. Er lobte insbesondere die nach seinen Worten vorzügliche Teamarbeit, die bei der Konstruktion und Fertigstellung des



Mit der Schiffsglocke wird zur Übergabefahrt gerufen.

Bootes zwischen den zuständigen technischen Stellen des Hafens Schwelgern und der Rheinwerft Walsum geleistet wurde. Abschließend gab er der Hoffnung Ausdruck, daß diese Zusammenarbeit auch bei künftigen Schiffsbauvorhaben des Auftraggebers fortgesetzt werde.



Die geladenen Gäste zeigen sich von dem Neubau sehr beeindruckt.

Im Namen der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen bedankte sich anschließend Direktor Sieverling für die Worte seines Vorredners. Er begründete die Anforderung zum Neubau „Thyssen II“ mit dem stürmischen Aufschwung der Schubschiffahrt, die bei Indienststellung von „Thyssen I“ im Jahre 1963 30 Prozent der Erzzufuhr ausmachte, heute aber einen Anteil von 80 Prozent erreicht hat. Außerdem habe die Größe der Schubleichter und deren Fassungsvermögen erheblich zugenommen. Diese Entwicklung wird nach Meinung der Fachleute weitergehen. Darüber hinaus sollten in steigendem Maße Halbfertig- und Fertigprodukte der ATH mit Schublechtern zu den Seehäfen gefahren werden. Herr Sieverling dankte seinerseits der Rheinwerft sowie den Zulieferfirmen für die vertrauensvolle Zusammenarbeit und die zügige Fertigstellung. Auch den Mitarbeitern des Hafens galt Dank und Anerkennung für ihren Einsatz. Sein besonderer Gruß richtete sich abschließend an die anwesenden Ehrengäste, insbesondere an Herrn Direktor Noel (Haeger & Schmid), der mit der Entwicklung der Schubschiffahrt von Anbeginn impulsgebend und fördernd verbunden war, sowie an die Herren Direktoren Bonsmann und Wilps (ATH), die diese Entwicklung tatkräftig beeinflussten.

Und hier in Kürze die wichtigsten technischen Einrichtungen von „Thyssen II“.

Das Schiff wurde als Hafenbugsierboot nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd (GL) gemäß dem Abkommen zwischen der Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaft und dem GL mit folgenden Hauptabmessungen erbaut:

Länge über alles	26,16 m
Breite über alles	9,82 m
Breite auf Spanten	9,50 m
Seitenhöhe	2,80 m
Tiefgang	1,80 m

Die Hauptmaschinenanlage besteht aus 2 Schiffsdiesel-Motoren mit je 800 PS mit 750 Upm. Die Leistung wird über Untersetzungsgetriebe und Gelenkwellen auf 2 Voith-Schneider-Propeller übertragen.

Zur Stromerzeugung dient ein Diesel-Generatoraggregat von 12,5 KVA. Angehängt sind ein Niederdruck-Kompressor für 28 m³/h und je eine Kreiselpumpe für 150 m³/h und 25 m³/h.

Im Hafen Schwegeln wird mit traditionellem Zeremoniell die Werftflagge gegen den Hafen Schwegeln-Wimpel ausgetauscht.



Zum Kuppeln der Leichter ist eine aus 4 Zylindern mit je 16 t Spannkraft und 40 t Haltekraft bestehende hydraulische Zurreinrichtung eingebaut, die vom Führerstand aus bedient werden kann.

Die Ankerausrüstung besteht aus 2 Spezialankern von je 680 kg und 2 x 60 m kurzgliedriger Ankerkette, 28 mm Ø. Die Ankerwinde wird ebenfalls hydraulisch betätigt.

Das Deckshaus mit Wohneinrichtung – einem Aufenthaltsraum mit Kocher und Spüle und einem Umkleideraum – sowie das Ruderhaus sind zwecks Schall- und Vibrationsdämmung elastisch gelagert.

Die Sanitäreinrichtungen sind im hinteren Teil des Maschinenschachtes von außen zugänglich untergebracht.

Zur nautischen Ausrüstung gehören 1 Radaranlage für Meßbereiche zwischen 600 und 10000 m sowie 2 Funkanlagen für den Schiff-Schiff-Verkehr und den Funkverkehr mit den Feststationen in den Häfen Schwegeln und Walsum.

Wir wünschen „Thyssen II“ eine gute Fahrt und immer ausreichend Wasser unter dem Kiel.

Das Geheimnis der Lohn-Preis-Spirale

Treiben die Preise die Löhne oder die Löhne die Preise? Eine alte Streitfrage, die schon immer die Gemüter erhitzte. Sie ist auch heute noch genauso schwierig zu lösen wie das uralte Problem, wer zuerst da war, die Henne oder das Ei. Der Streit darüber ist müßig, flammt aber immer wieder auf. Wir wollen hier weder für das Huhn noch für das Ei Partei ergreifen. Die Hauptsache ist ja schließlich, daß die begehrten Eier überhaupt gelegt werden.

Im Grunde ist der moderne Streit um die Lohn-Preis-Spirale oder auch Preis-Lohn-Spirale genauso müßig wie der Streit um Ei und Henne. In der Diskussion wird nämlich immer wieder verkannt, daß die Erscheinung der Lohn-Preis-Spirale auf einer Wechselwirkung beruht. Mit anderen Worten: Es können sowohl gestiegene Löhne die Preise in Bewegung bringen als auch umgekehrt steigende Preise die Löhne. Wichtig dabei ist, daß wir uns über die Doppelnatur der Löhne klar werden. Hier liegt nämlich die Lösung des Lohn-Preis-Rätsels:

1. Lohn ist als Arbeitnehmereinkommen ein wichtiger Teil des Masseneinkommens, das wiederum die Kaufkraft der Massen entscheidend bestimmt und damit die Nachfrage nach Gütern.
2. Lohn ist andererseits bei der Herstellung einer Ware oder bei Dienstleistungen stets ein wichtiger Kostenbestandteil, häufig der wichtigste Kostenbestandteil überhaupt. Der Lohn bestimmt also wesentlich die Verkaufspreise aller angebotenen Waren und Dienstleistungen.

Diese Doppelnatur des Lohnes bringt es mit sich, daß – wenn nicht andere Faktoren ins Spiel kommen – jede Lohnerhöhung zwar auf der einen Seite das Arbeitnehmereinkommen erhöht, auf der anderen Seite aber auch die Kosten der Herstellung der Waren und damit deren Preise. Das ist aber das, was man so bildhaft „Lohn-Preis-Spirale“ nennt – und deren Unsinnigkeit man anklagt: Denn was nutzt die schönste Lohn-erhöhung, wenn dadurch die Preise steigen?

„Wir wollen wohl höhere Löhne, doch keine steigenden Preise!“ Recht haben Sie. Wie aber lassen sich die Löhne erhöhen, ohne daß die Preise gleich mitsteigen? Dafür werden viele „Patentlösungen“ angeboten. Die meist gepriesene und immer wieder und oft gegen besseres Wissen aus der untersten Schublade gekramte ist die, das Geld für Lohnerhöhungen von „fetten Gewinnen der Unternehmer“ abzuzucken. Die Leute, die diese Patentlösungen anpreisen, überschätzen die Unternehmergewinne ganz gewaltig. Und sie übersehen mit Fleiß, daß Unternehmer ihre Gewinne wohl nur höchst selten dazu gebrauchen, um ein Leben als Playboy zu führen. Der bekannte amerikanische Gewerkschaftsboß Samuel Gompers

sagte einmal: „Das größte Verbrechen eines Unternehmers ist es, keinen Gewinn zu machen!“ Denn gerade die Betriebe, die am rentabelsten arbeiten, sind es ja auch, die am meisten für die technische Weiterentwicklung, für die Nachwuchsausbildung tun können und die am meisten zur Produktivitätssteigerung beizutragen vermögen.

Produktivität. Da liegt der Hase im Pfeffer. Wir wissen, daß steigende Kosten zu höheren Preisen führen. Es sei denn, es gelingt, die Verteuerung der Fertigung in einem Bereich, zum Beispiel bei den Löhnen, durch Senkung der Kosten in anderen Bereichen wettzumachen.

Diesem Ziel dienen die Anstrengungen zur Erhöhung der Produktivität. Produktivität ist die Ergiebigkeit der Arbeit, etwa gerechnet je Stunde und Beschäftigten. Gelingt es zum Beispiel, die Produktivität durch Anschaffung einer modernen Maschine oder durch eine bessere Organisation zu steigern, ohne daß sich die Kosten erhöhen, hat man den Schlüssel zu Lohnerhöhungen in der Hand. Daraus ergibt sich zwingend:

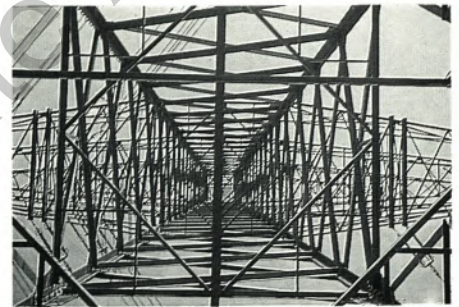
Lohnforderungen und Lohnerhöhungen müssen stets auf dem Hintergrund einer kostensenkenden Produktivitätssteigerung gesehen werden. Es ist unmöglich, daß die Lohnentwicklung der Produktivität davonlaufen kann, ohne daß es zu Störungen des Gleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage kommt. Das bedeutet wiederum, daß Lohnerhöhungen, sobald sie die Produktivitätssteigerung übertreffen, zu Preiserhöhungen führen müssen.

Wir kommen nicht daran vorbei: Lohnerhöhungen ohne Preissteigerungen sind nur möglich, wenn wir ergiebiger arbeiten. Kein Volk sollte nun mal mehr verbrauchen, als es produziert. Tut es das dennoch und steigen die Löhne und mit ihnen die Preise, dreht sich also munter die Lohn-Preis-Spirale, dann geht es nur auf Kosten des Geldwertes.

EH-MITTEILUNGEN

994 Belegschaftsmitglieder des Gemeinschaftsbetriebes nahmen an der diesjährigen Röntgen-Reihenuntersuchung teil, die vom 31. Januar bis zum 2. Februar stattfand. Jeder Teilnehmer erhielt – wie in jedem Jahr – eine Teilnahmebescheinigung, die dazu dient, sich in den Ländern, in denen Röntgenuntersuchungen der Brustorgane Pflicht sind, entsprechend auszuweisen. Darüber hinaus dient die mit der Röntgennummer versehene Bescheinigung dazu, bei eventuellen späteren Erkrankungen der

Brustorgane dem behandelnden Arzt die Möglichkeit zu geben, zu Vergleichszwecken die bei den Reihenuntersuchungen angefertigten Aufnahmen anzufordern. Bei der Bedeutung, die diese Untersuchungen für die Gesunderhaltung unserer Mitarbeiter haben, wäre es wünschenswert, daß die Teilnehmerzahl bedeutend höher läge. Wir können daher an dieser Stelle nur nochmals allen Belegschaftsmitgliedern empfehlen, an künftigen Röntgen-Reihenuntersuchungen – sie finden alljährlich in den ersten Monaten des Jahres statt – teilzunehmen.



„Technische Geometrie“

nennt unser Amateur-Fotograf Bernhard Verheyden (Materialwirtschaft/Einkauf) dieses Foto eines Hochspannungsmastes aus interessanter Perspektive. Herr Verheyden wagte sich mit seinem gekonnten Bild erst an die Öffentlichkeit, nachdem die NRZ Anfang Februar über die Hamburger Ausstellung eines jungen Fotoamateurs berichtet hatte, der mit nahezu genau dem gleichen Motiv internationale Preise errungen hat.

„Scharf beobachtet“ oder „Folgerung unrichtig“?

Aus unserem Leserkreis erhielten wir diesen Titelbild-Vorschlag mit dem Text „Wertvolles Frachtgut des größten Hüttenwerkes West-Europas, zweckmäßig verladen auf einem 15 m-Flachwagen für 60 t-Tragfähigkeit“. Oder sollte es sich doch um einen April-Scherz eines Verladebetriebes handeln?





Die 57 im neuen Glanz

Unsere letzte Dampflokomotive raucht wieder!

Im Heft 10/12 – 1972 berichteten wir über die „Erstmalige Erprobung einer funkfern-gesteuerten Lokomotive beim Gemeinschaftsbetrieb“. Im Zusammenhang damit steht unser folgender Beitrag, der die Eröffnung des Dampflokbetriebes beim „Hoogovens Excursietrein“ behandelt, und bei dem unsere ehemalige HOAG-Dampf-lokomotive Nr. 57 eine wesentliche Rolle spielt.

Anläßlich eines Gedankenaustausches unserer Herren mit Herrn Ensink, Chef der Verkehrsbetriebe und Häfen von Hoogovens IJmuiden, im Frühjahr des vergangenen Jahres kamen die Gesprächspartner zu dem Vorschlag, die kostenlose, leihweise Überlassung der mit Funkfernsteuerung ausgerüsteten Hoogovens-Diesellok K.9-09 zur Erprobung des Funkfernsteuerprinzips beim Gemeinschaftsbetrieb durch Schenken der zur Verschrottung vorgesehenen Dampflokomotive Nr. 57 zu begleichen, zumal wir wußten, daß nicht nur Herr Ensink, sondern viele seiner Kollegen begeisterte Dampflokfans sind.

Nach Erledigung aller Formalitäten wurde die Lok 57 im September 1972 im Schlepp einer DB-Lok bis zur Grenze nach Emmerich und von dort dann mit der Niederländischen Staatsbahn bis zum Werksgelände von Hoogovens gefahren. In den Wintermonaten benutzten die „Eisenbahnliebhaber“ ihre Freizeit, um die 57 wieder auf Hochglanz und in Einsatzbereitschaft zu bringen. Am 27. 3. 1973 fand nun in IJmuiden die offizielle Einweihung des dampflokbetriebes statt, der aus unserer Dampflokomotive 57 und drei alten, aus den Jahren 1925, 1928 und 1931 stammenden, von der NS erworbenen vierachsigen Personenwagen bestand, die teilweise früher als el. Trieb- und Steuerwagen eingesetzt und von den Hoogovens-Eisenbahnern umgebaut worden waren.

Die Einweihung fand unter starker Beteiligung der „Holländischen Eisenbahnfreunde“ und anderer Eisenbahnliebhaber statt und wurde auch in der Holländischen Presse gebührend beachtet, wie der folgende Auszug aus der „IJmuider Courant“ vom 28. 3. 1973 mit dem Titel

„Hoogovens bezit een excursietrein dankzij Duitse schenking“

zeigt.



„Hoogovens excursietrein“ in voller Fahrt

„Anläßlich einer Besichtigung der funkfern-gesteuerten Lokomotiven von Hoogovens kam das Gespräch auf die beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen damals noch vorhandenen Dampflokomotiven, denen bestimmt war, in einigen Monaten auf der Schrotthalde zu landen. Allein der Gedanke daran muß Herrn Ensink mißbilligend aufsehen lassen haben, was, wie man annehmen darf, den Deutschen nicht entgangen ist. Auf jeden Fall traf eines Tages bei Hoogovens die Nachricht ein, ob man sich aus den 4 Dampflokomotiven eine Lok aussuchen wolle.

Nach der Überführung der 57 über die Station Beverwijk nach Hoogovens ist dieser Oldtimer dem dortigen „Dampfclub“ anvertraut worden: eine Gruppe von Hobbyisten aus allen Teilen des Betriebes, die



Bahnsteiganlage auf dem Gelände von Hoogovens

einen großen Teil ihrer Freizeit zur Verfügung stellten, um die Lok und 3 Personenwagen – übernommen von der NS – in einen perfekten Zustand zu bringen und zu unterhalten“.

Der Zug dient Hoogovens zu Besichtigungsfahrten mit den zahlreichen Werksbesuchern (es sollen Zehntausende sein im Jahr), die somit bei den Rundfahrten im Werksgelände das große und einmalig an der Nordsee gelegene holländische Stahlwerk bestaunen können. Damit die Besucher auch immer gut den Zug besteigen und verlassen können, wurde speziell dafür ein Bahnsteig errichtet, der am Eröffnungstag in feierlichem Fahnschmuck stand.

Zur besonderen Beachtung der „Schenkungsaktion“ wurde an der Dampflokomotive 57 beidseitig am Führerhaus ein Schild angebracht, das die Besucher immer an die früheren Besitzer der Lok erinnert.

Der Text des Schildes lautet:

„DEZE LOKOMOTIEF WERD DOOR
EISENBAHN UND HÄFEN (ATH)
AAN HOOGOVENS GESCHONKEN!
AUGUSTUS 1972“

Das an beiden Seiten des Führerhauses angebrachte und am Schluß des Berichtes erwähnte Schild



ROTTERDAM

wichtigstes Tor des Ruhrgebiets zur Welt

Im vergangenen Jahr konnte Rotterdam den Tag feiern, da vor hundert Jahren, am 9. März 1872 der englische Handelsdampfer „Richard Young“ als erstes Seeschiff den „Nieuwe Waterweg“, die neu gegrabene Mündung von Maas und Rhein in die Nordsee, benutzte und den Hafen Rotterdam anließ. Damit hatte diese Stadt wieder eine freie, direkte Verbindung mit dem Meer, die den Grundstein zu der stürmischen Entwicklung legte, die sein Hafen als Bindeglied zwischen Europa und Übersee seither nahm. Leitende kaufmännische und technische Angestellte des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen unternahmen in diesen Tagen eine Studienfahrt in das Hafengebiet von Rotterdam. Wir bringen aus diesem Anlaß nachstehend Auszüge aus einem Artikel, den Professor Dr. W. Cordes – bis vor kurzem Vorstandsmitglied der ATH – in einer Sondernummer der Rotterdamer Zeitschrift „Hafenkurier“ über den Einfluß des „Neuen Wasserweges“ auf die Industrie im Ruhrgebiet veröffentlichte.

Rotterdam ist für die Industrie des Ruhrgebietes das „Tor zur Welt“. Diese heute unumstößliche Tatsache ist nicht immer selbstverständlich gewesen. Neben einer bevorzugten Lage im Mündungsdelta des Rheins waren technische und wirtschaftliche Großtaten notwendig, die überragende Stellung von Rotterdam für das Ruhrgebiet zu erreichen und sicherzustellen.

In der Vergangenheit hatten lange Zeit Amsterdam und Antwerpen für das deutsche Hinterland eine größere Bedeutung. Rotterdam setzte sich erst an die Spitze, als die Idee von Peter Caland verwirklicht wurde, mit einem Dünendurchstich bei Hoek van Holland dem Rhein eine neue Mündung zu geben. Dieser „Nieuwe Waterweg“ war um die Jahrhundertwende gerade rechtzeitig genug fertiggestellt worden, so daß Rotterdam für die sich im Ruhrgebiet

zur gleichen Zeit explosionsartig ausdehnenden zwei Hauptwirtschaftszweige, nämlich die Kohलगewinnung und die Eisen- und Stahlproduktion, Bindeglied zu den überseeischen Rohstoffquellen und zum Welthandel werden konnte.

Nachdem sich die Stahlindustrie des Ruhrgebietes von den heimischen Erzen weitgehend freigemacht und sich

Diese wenigen Zahlen sind nicht nur ein Spiegelbild der wirtschaftlichen Entwicklung des Ruhrgebietes im Verlauf des letzten Jahrzehnts. Sie verdeutlichen besser als jede wortreiche Beschreibung zugleich die Abhängigkeit des Welthafens Rotterdam vom wirtschaftlichen Auf und Nieder seines Hinterlandes.

Die Entwicklung war nur dadurch möglich, daß Rotterdam sich den durch die Technik gestellten ständig neuen Forderungen angepaßt hat. Den Umschlaganlagen im Waalhaven folgten die Anlagen im Botlek-Gebiet; diese sind heute schon wieder teilweise überholt durch die neuen Anlagen in Europoort bzw. durch die im Bau befindlichen Umschlaganlagen auf der Maasvlakte, weil nur an diesen Stellen die modernen, großen Massengutfrachter entladen werden können.

Die weitsichtige Planung Rotterdams muß lobend hervorgehoben werden. Rotterdam hat mit Blick auf die Zukunft hohe Beträge investiert. Mit der Anpassung der Hafentiefe ist es jedoch nicht getan. Je größer und teurer ein Schiff, desto dringender wird das Verlangen des Eigners nach schnellem Umlauf. Bei dem immer stärkeren Auseinanderklaffen der Größeneinheiten von Seeschiff und Binnenschiff als den beiden wesentlichsten Gliedern der Transportkette zur Industrie des Ruhrgebietes und der unbedingten Notwendigkeit, die asynchronen Seeschiffsankünfte mit dem programmierten Planverkehr der Schubverbände in Einklang zu bringen, ist selbst die Errichtung von leistungsfähigen Umschlaganlagen allein nicht ausreichend. Vielmehr müssen darüber hinaus große und vollmechanisch ausgerüstete Lagerplätze die Gewähr dafür bieten, daß Rotterdam eine reibungslos funktionierende Kuppelung zwischen den Ankünften der Seeschiffe und dem Nachlaufen der Binnenschiffe oder der Bahn anbieten kann.

Güterverkehr 1971 über See in Millionen metrischen Tonnen (In Klammern Zahlen für 1970)

1. Rotterdam	232,8	(225,8)
2. Kobe	114,3	(97,7)
3. Yokohama	112,1	(110,0)
4. New York	100,0	(100,0)
5. Marseille	76,8	(75,4)
6. Antwerpen	72,2	(78,1)
7. Le Havre	61,6	(59,8)
8. London	57,4	(60,4)
9. Genua	56,7	(54,6)
10. Singapore	50,5	(42,8)
11. Hamburg	45,3	(47,0)
12. Vancouver	32,0	(24,6)
13. Durban	27,8	(24,0)
14. Amsterdam	24,1	(21,4)
15. Göteborg	23,7	(23,6)
16. Bremen	22,7	(23,4)
17. Montreal	21,6	(22,7)
18. Sydney	17,8	(17,2)
19. Melbourne	16,3	(14,3)
20. Kopenhagen	12,7	(12,3)

fast ausschließlich auf die Versorgung mit überseeischen Eisenerzen umgestellt hatte, erhielt die Erzeinfuhr über Rotterdam eine ungeahnte Steigerung.

Die Güter, die von und nach Deutschland über Rotterdam transportiert wurden, betrugen 1960 rund 35 Millionen Tonnen und stiegen 1970 auf 80 Millionen Tonnen an.



Auf der neuen Einfahrt zu den Rotterdamer Häfen passiert ein Großtanker die Erzumschlagsanlage in Rotterdam-Europoort (rechts); links im Bild der „Neue Wasserweg“.

Die westdeutschen Hüttenwerke müssen in diesem Stadium der Transportentwicklung einen Teil ihrer Funktionen, nämlich die Lagerdispositionen und die Qualitätskontrolle für die Rohstoffe, aus den Werken nach Rotterdam verlagern. Die Notwendigkeit einer schnell und rationell arbeitenden Umschlaganlage wurde allen Beteiligten mit Deutlichkeit im letzten Halbjahr 1970 vor Augen geführt, als die Massierung von Seeschiffen in und vor Rotterdam den Erzschiffen Liegezeiten von bis zu drei Wochen bescherte. Die damit verbundenen Mehrkosten für die Hüttenwerke an Liegegeldern erreichten eine Höhe von achtstelligen DM-Beträgen.

Für das Ruhrgebiet und die Industrie an der Rheinschiene ist das Bestehen und Funktionieren einer möglichst kostengünstigen und leistungsfähigen Verbindung zu dem Hafen Rotterdam als dem Tor zum Welthandel mitentscheidend für das weitere Wachstum, man kann sogar sagen, für die weitere Existenzmöglichkeit. Das gilt insbesondere für die sehr transportintensive

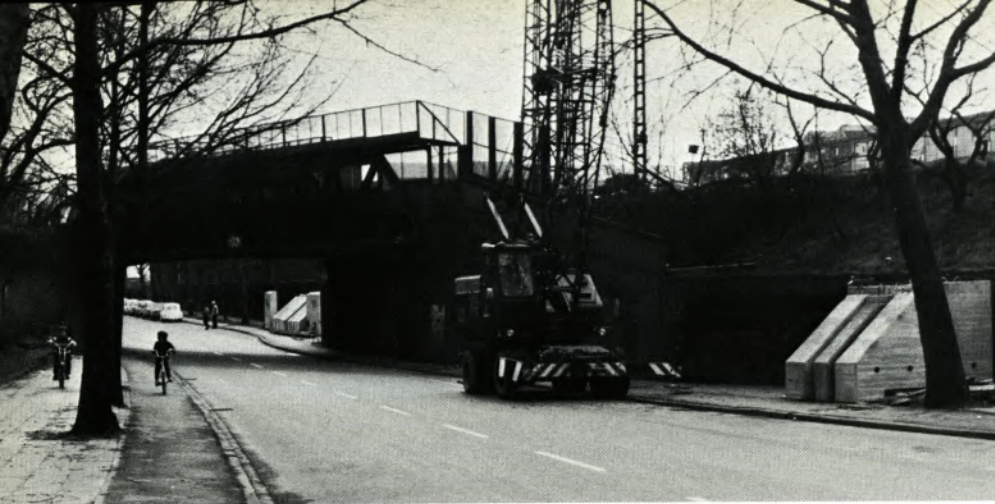
Stahlindustrie an Rhein und Ruhr, die in den letzten Jahren in zunehmendem Maße gegen die Konkurrenz ausländischer Hüttenwerke anzukämpfen hat.

Im ausgehenden Verkehr für die Eisen- und Stahlerzeugnisse des Ruhrgebietes hat sich Rotterdam inzwischen ebenfalls eine beachtliche Position geschaffen. Im Vergleich zu dem klassischen Eisen- und Stahlausfuhrhafen Antwerpen bedeutet es jedoch bisher für Rotterdam ein erhebliches Handicap, daß in Rotterdam nicht wie Belgien eine konstante Basis von jährlich 3 bis 4 Millionen Tonnen Walzstahl-Export der heimischen Industrie zur Verfügung steht, um entsprechend leistungsfähige und spezialisierte Eisen- und Stahlumschlaganlagen auszubauen.

Im letzten Jahrzehnt sind über Rotterdam Eisen- und Stahlprodukte im Umfange von einer Million bis zu zwei Millionen Tonnen jährlich exportiert worden. Der Versand über Antwerpen im Export und Transitverkehr ist aber in diesem Jahrzehnt von 5 Millionen auf rund 10 Millionen Tonnen gestiegen. Die

Lage beim Transport von Exportgütern über die Seehäfen ist grundsätzlich anders als bei der Einfuhr. Hier spielt nämlich weniger die Möglichkeit eines Hafens, große Schiffe abfertigen zu können, eine Rolle. Vielmehr entscheiden in den meisten Fällen traditionelle geschäftliche Bindungen, Spezialisierung von Anlagen und Bedienungspersonal, Hafen-Usancen sowie Vielfältigkeit und Regelmäßigkeit der Schiffsabfahrten.

In den letzten Jahren gewinnt Rotterdam über seine ursprüngliche Handels- und Umschlagfunktion hinaus ständig wachsende Bedeutung als Standort für Industrie-Ansiedlungen. Hiermit bekommt Rotterdam eine zusätzliche Bedeutung für das deutsche Hinterland und besonders für das Ruhrgebiet.



Die Tage der alten Brücke sind gezählt. Lagerung der Betonfertigteile für die Widerlager.

Brückenbau in 4 Tagen



Ausbau der alten Brücke.

Keine Osterruhe gab es in diesem Jahr für einige Angehörige der Tiefbauabteilung, der Bahnmeisterei 6, der Signalmeisterei und verschiedene Unternehmerfirmen. Der Grund: Abbruch der alten Werksbahnüberführung über die Steinbrinkstraße in Oberhausen-Sterkrade und Einbau einer neuen; und das in 4 Tagen.

Der Zustand der alten Fachwerkbrücke aus dem Jahre 1890 (aus Puddelstahl gefertigt) war schon seit längerer Zeit nicht mehr der beste. Die Fahrgeschwindigkeit der Werksbahn auf der Brücke mußte auf 5 km/h und der Achsdruck auf 20 Mp begrenzt werden. Der Ersatz der Brücke war daher unumgänglich.

Da das Auswechseln der Brücke nur bei Vollsperrung der Hafenstrecke von Thyssen-Niederrhein bzw. Kokerei und Zeche Osterfeld nach Walsum möglich war, wurden die Ostertage für diese Arbeit gewählt. Die unbedingt notwendigen Transporte der Werksbahn konnten dann über Südhafen Walsum, Verbindungsbahn, Bahnhof Grünstraße, Oberhausen-West, Deutsche Bundesbahn, Oberhausen-Hütte umgeleitet werden. Die Arbeiten an den Ostertagen liefen folgendermaßen ab:

Karfreitag, 20. 4.:

6.00 letzte Zugfahrt über die Brücke, Sperrung der Steinbrinkstraße



Abtransport der alten Brücke



Aushub hinter den Widerlagern und Abbruch der Widerlagerköpfe

- 6.15 – 7.00 Ausbau von ca. 50 m Gleis
- 7.00 – 10.00 Abbau der Schutzwände, Abdeckungen usw., Vorbereiten der Brücke zum Ausbau.
- 10.00 – 11.00 Ausbau der alten Fachwerkbrücke (Stützweite 25 m, Gewicht ca. 60 t, Kreuzungswinkel 23°) mittels zweier Autokrane mit 165 Mp Tragkraft, anschließend Abfuhr mit Straßentieflader zum Schrottplatz im GHH-Preßwerk.
- 11.00 – 14.00 Erdaushub hinter den Widerlagern (150 cbm) mit 2 Baggern.
- 14.00 – 18.00 Abbruch der oberen Hälfte des Widerlagers aus Ziegelmauerwerk auf der Westseite.
- 18.00 – 22.00 Abbruch wie vor, auf der Ostseite (insges. 140 cbm). Für den Abbruch wurden zwei Bagger mit hydraulischer Felsmeißeleinrichtung eingesetzt. Da der Schutt wegen des Feiertages nicht abgefahren werden konnte, wurde er auf 7 im Bereich der Baustelle abgestellte Lastwagen verladen, der Rest wurde am Samstag abgefahren.

Karsamstag, 21. 4.:

- 6.00 – 14.00 Bearbeiten der Abbruchflächen und Vorbereiten der Auflagerfugen für die Betonfertigteile.
- 14.00 – 19.00 Versetzen der 16 Betonfertigteile des Widerlagers an der Westseite. Zum Versetzen der Betonfertigteile mit einem max. Gewicht von 19 t wurden zwei Bagger mit 30 Mp Tragkraft eingesetzt.
- 19.00 – 3.00 Versetzen der 22 Betonfertigteile des Widerlagers an der Ostseite. Einbau der Verankerungen.



Anfuhr des neuen Überbaues



Einschwenken des neuen Überbaues

Ostersonntag, 22. 4.:

- 6.00 – 12.00 Abdichten der Fugen zwischen den Fertigteilen, Einbau der Auflagersteine
- 12.00 – 15.00 Aufsetzen der Brückenlager, Antransport der neuen Brücke auf Straßentieflader vom Lagerplatz im GHH-Preßwerk.
- 15.00 – 16.00 Einbau der neuen Brücke (75 t) mittels zweier Autokrane.

Ostermontag, 23. 4.:

- 6.00 – 15.00 Einbau der Verankerung des festen Lagers, Herstellen der Sickerwasserentwässerung, Verfüllung der Widerlager.
- 15.00 – 22.00 Neubau des Gleises.

- 17.00 Freigabe der Steinbrinkstraße für den Straßenverkehr.
- 22.00 – 3.00 Einbau einer Gleisabfangung im Bereich einer Stützwand.

Dienstag, 24. 4.:

- 6.30 Erste Zugfahrt über die neue Brücke. Ausführung der abschließenden Arbeiten.

Nach Abschluß der Restarbeiten an Brücke, Widerlagern, Flügelmauern und Gleisen in



Der Straßenverkehr rollt wieder.

den folgenden 10 Tagen konnten die Beschränkungen für den Fahrbetrieb aufgehoben werden.

Der reibungslose Ablauf der Bauarbeiten war nur möglich durch die gute Zusammenarbeit aller beteiligten Stellen und Firmen.
Hohlsiepe



Die 1. Fahrt auf der neuen Brücke am 24. 4., 6.30 Uhr.

Lokomotivführerverein Eisenbahn und Häfen hatte Jahreshauptversammlung

Am 18. 3. 1973 fand im Vereinslokal Kleinenatrop die Jahreshauptversammlung des Lokomotivführervereins statt. Nach Verlesung des Jahres- und des Kassenberichtes erfolgte die Entlastung und die Neuwahl des Vorstandes. Der langjährige Vorsitzende Johannes Hol stellte sich nicht mehr zur Wahl.

Folgender Vorstand wurde einstimmig gewählt:

- 1. Vorsitzender Josef Wolf
- 2. Vorsitzender Arnold Gebert
- 1. Kassierer Kurt Holland
- 2. Kassierer Manfred Ipach
- 1. Schriftführer Wolfgang Drost
- 2. Schriftführer Walter Karlbowski.

Zu Revisoren bestellte man Johann Meyer und Josef Seifer. Josef Drexler wurde zum Ehrenvorsitzenden ernannt.

Im Anschluß an den offiziellen Teil der Versammlung waren auch die Frauen der Vereinsmitglieder zu einem gemütlichen Beisammensein eingeladen.

Jahreshauptversammlung des Eisenbahn-Vereins

Die diesjährige Hauptversammlung ergab einige Änderungen in der Vereinsspitze. Neben dem geschäftsführenden Vorstand,

bestehend aus den Herren Matejka, Kürbis und Winnekendonk, wurden als Stellvertreter gewählt: H. Scheffler (2. Vorsitzender), Th. Heldt (2. Schriftführer). Jakob Hardt und Christian Klag wurden mit der Betreuung der Pensionäre beauftragt.

Als Jubilare des Vereins wurden geehrt: für 40 Jahre Mitgliedschaft Franz Wolf, Fritz

Wolf, Thomas Stich und Johann Zimmer, für 25jährige Vereinszugehörigkeit Wilhelm Abel, Heinrich Nordmann, Georg Reczka. An Veranstaltungen sind für 1973/74 ein Ausflug, ein gemeinsames Herbstfest, die gemeinsame Weihnachtsfeier und als Abschluß die gemeinsame Karnevalsveranstaltung geplant. Termine werden rechtzeitig bekanntgegeben.

Unachtsamkeit kostet Geld



Durch einen Hemmschuh entgleisten 7 Selbstentladewagen der Deutschen Bundesbahn.
Schadenskosten ca. DM 12.000,-



Bei einem Rangierunfall aus nachträglich nicht mehr einwandfrei zu klärender Ursache entgleisten 6 DB-Selbstentladewagen.
Schadenskosten ca. DM 22.000,-

Wie in der Werkszeitung 1/3 1973 bereits angekündigt, wird der Technische Wagendienst künftig unter dieser Überschrift Zahlen und Fotos von Wagen- und Lok-Schäden sowie deren Kosten die durch das Belade-

personal unserer Gesellschafter und unseren eigenen Betrieb in den letzten Monaten verursacht wurden, veröffentlichen. Wir möchten mit der Tabelle und den Fotos weniger anklagen als darum bitten, unsere

Bemühungen durch gesteigerte Aufmerksamkeit und durch noch mehr Verantwortungsgefühl zu unterstützen, um die Zahl der Wagen- und Lok-Beschädigungen und die damit verbundenen unnötigen Kosten zu senken.

I. Belastung für Wagen- und Lok-Beschädigungen im 1. Quartal 1973

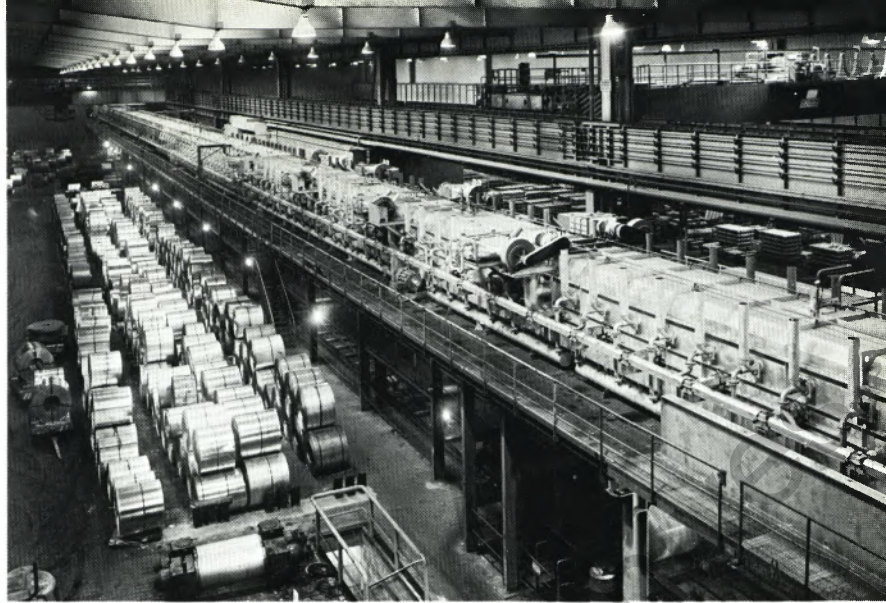
	Wagen- und Lok-Beschädigungen						Summe	
	DB-Wagen		EH-Wagen		EH-Lok		Anzahl	DM
	Anzahl	DM	Anzahl	DM	Anzahl	DM		
ATH Hamborn und Beeckerwerth	4.267	642.492	748	171.056	57	20.758	5.072	834.306
ATH Ruhrort und Hüttenbetrieb	1.355	210.175	770	143.622	6	7.640	2.131	361.437
TN Oberhausen	820	101.224	566	72.801	-	-	1.386	174.025
Bergbau AG Oberhausen	89	5.421	221	19.411	-	-	310	24.832
Eisenbahn und Häfen	140	76.722	1.062	340.573	28	5.006	1.230	422.301
Fremdbetriebe	27	4.010	22	5.828	-	-	49	9.838
Summe	6.698	1.040.044	3.389	753.291	91	33.404	10.178	1.826.739

Das sind innerhalb von 3 Monaten für über 1,8 Mio. DM Schäden an Lok und Wagen! Meinen Sie nicht auch, daß sich hier noch viel Geld sparen ließe, welches letzten Endes allen zugute kommen könnte? Bitte helfen Sie mit!
Einige Schäden, die im 1. Quartal 1973 entstanden, wurden als Beispiel für viele ähnliche Fälle hier im Bild festgehalten.

3 DB-Selbstentladewagen entgleisten und 2 stürzten um. Auch in diesem Fall ließ sich die Ursache nachträglich mit Hilfe der Betriebsunregelmäßigkeitsmeldung nicht mehr einwandfrei klären. Die Schadenskosten sind nicht bekannt, da die Rechnung der Deutschen Bundesbahn noch nicht vorliegt.



Feueraluminiertes Stahlblech – ein neuer Werkstoff der ATH für hohe Temperaturen



Die Aluminierungs-Anlage der ATH in Bruckhausen, deren Ofen unser Bild zeigt, fertigt ein neues, wichtiges Produkt der ATH.

Mehr als sieben Millionen Auspufftöpfe müssen deutsche Autowerkstätten Jahr für Jahr montieren – 7,1 Prozent der beim Technischen Überwachungsverein Rheinland vorgeführten Autos hatten zwischen den alle zwei Jahre stattfindenden Kontrollen Mängel am Auspuff. Das sind zwei Zahlen, die ernstlich nach einer Verbesserung der Schalldämpfer-Anlage mit längerer Lebensdauer suchen lassen.

Die ATH bietet seit kurzem hierfür einen neuen Werkstoff an, den sie als erstes westdeutsches Werk produziert: mit Aluminium beidseitig beschichtetes Stahlblech, das die Korrosionsbeständigkeit des Aluminiums mit der Beständigkeit des Stahls gegenüber hohen Temperaturen vereint. Auspufftöpfe aus feueraluminiertem Stahl werden eine längere Lebensdauer aufweisen und verhindern, daß durchgerostete Auspufftöpfe zur Umweltverschmutzung beitragen und Gefahrenquellen auf den Straßen sind.

Neuer Markt erschlossen

Feueraluminiertes Band wird auf der neuen Verzinkungs- und Aluminierungs-Anlage in Bruckhausen hergestellt. Der neue Verbundwerkstoff, den die ATH unter dem Qualitätszeichen „Thyssen feueraluminiertes Feinblech“ führt, – die Kurzbezeichnung im Verkauf lautet „fal“ – verbindet Eigenschaften bei erhöhten Temperaturen sowie hohes Reflexionsvermögen mit der Festigkeit und Verformbarkeit des Stahls.

Die Bruckhausener Anlage ist die dritte in Europa. Ihre Errichtung zeigt, daß die ATH stets darum bemüht ist, sich den ständig wandelnden Marktverhältnissen anzupassen und neue Märkte zu erschließen, die eine beachtliche Expansion erwarten lassen. Die ATH hofft, mit diesem neuen Material in der Bundesrepublik ähnlich gute Erfahrungen zu sammeln wie amerikanische Hersteller in den USA, in denen jährlich etwa 250 000 Tonnen aluminiumbeschichtetes Stahlblech meist in kombinierten Feuer- verzinkungs- und Aluminierungs-Anlagen produziert werden. In Großbritannien schätzt man den Jahresbedarf auf gegenwärtig 30 000 Tonnen.

Mit einer Stundenleistung von maximal 35 Tonnen ist die Anlage der ATH – die beiden anderen europäischen Anlagen arbeiten in England und Frankreich – die derzeit größte und leistungsstärkste in Europa. In ihr können Bandbreiten von 600 bis 1250 Millimetern und Stärken von 0,4 bis 2,0 Millimetern verarbeitet werden.

Das Verfahren

Bei der Produktion gelangt vom Coil ablaufendes, kaltgewalztes Feinblech zunächst in walzhartem Zustand endlos in einen Ofen. In dessen Abbrennofen wird das Band gereinigt und vorgewärmt. Die bei diesem Prozeß entstehenden Oxyde werden in einem indirekt beheizten Ofen unter einer Wasserstoff-Atmosphäre reduziert. Das Band wird dabei rekristallisierend geglättet, um gute mechanische Eigenschaften zu erzielen. In den Kühlzonen wird das derart vorbehandelte Feinblech kurz über der Temperatur des Aluminium-Bades (ca. 700 Grad Celsius) eingestellt.

Das durch das Schutzgas geschützte Stahlband tritt mit metallisch blanker Oberfläche in das Aluminium-Bad ein, bevor es über eine Umlenkrolle am Boden des Bades wieder herausgeführt wird. Düsen, die einen scharf gebündelten Luftstrahl gewährleisten, regulieren die Dicke der Aluminiumschicht. Stahlband und Aluminium kommen nur für wenige Sekunden miteinander in Berührung. Diese kurze Zeit reicht aus, um eine gute Haftung zwischen dem Grundwerkstoff Stahl und der Aluminium-Auflage durch Bildung einer Eisen-Aluminium-Zwischenschicht zu erzeugen. Um eine weitergehende Legierungsschicht der beiden Metalle zu vermeiden, wird das beschichtete Band schnell auf weniger als 550 Grad Celsius abgekühlt. Danach wird das feueraluminierte Feinblech durch Dressieren geglättet und im Normalfall chromatiert oder geölt.

Hohe Festigkeit

Auch bei den mechanischen Eigenschaften

sind Parallelen zwischen feuerverzinktem und feueraluminiertem Blech zu erkennen. Im Vergleich zu Blechen aus Aluminium ist die höhere Festigkeit von feueraluminiertem Stahl bemerkenswert. Sie ist vor allem für den Einsatz bei höheren Temperaturen von Nutzen. So kann feueraluminierter Stahl auf Grund seiner Festigkeit noch bei Temperaturen erfolgreich verwendet werden, die über dem Schmelzpunkt des Aluminiums liegen. Die mechanischen Eigenschaften lassen sich den Anforderungen bei Verarbeitung und Gebrauch anpassen. Die hohe Korrosionsbeständigkeit von Aluminium kommt dadurch zustande, daß sich bei Raumtemperaturen schon nach kürzester Zeit an der Aluminium-Oberfläche eine äußerst dünne Oxydhaut bildet. Sie reicht aus, um den weiteren Zutritt von Sauerstoff zum blanken Metall zu verhindern. Der gleiche Schutzmechanismus wirkt sich auch bei höherer Temperatur aus.

Vielseitig verwendbar

Mit feueraluminiertem Blech lassen sich alle einfachen Verbindungsarbeiten wie Schrauben, Nieten, Falzen, Bördeln ohne Schwierigkeiten ausführen. Feueraluminiertes Blech läßt sich auch nach den bekannten Verfahren einwandfrei schweißen.

Die Eigenschaften kennzeichnen feueraluminiertes Feinblech als einen Werkstoff, der in normaler oder aggressiver Atmosphäre, bei erhöhter Temperatur und zusätzlich aggressiven Medien sinnvoll eingesetzt werden kann.

Da feueraluminiertes Blech langfristig bis nahe 500 Grad Celsius seine Oberflächeneigenschaften (Farbe, Reflexionsvermögen) beibehält, sind vielfältige Einsatzmöglichkeiten gegeben.

Wegen seiner zahlreichen Vorteile kann „Thyssen feueraluminiertes Feinblech“ in den verschiedensten Industriezweigen eingesetzt werden: Automobil-Industrie, Bau-Industrie, Ofenbau, Elektro-Industrie und Apparatebau. Damit gewinnt dieses neue Thyssen-Produkt auch eine volkswirtschaftliche Bedeutung.

Unsere Jubilare

Auf eine 40-jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Kurt Sieg
techn. Angestellter,
Flm
eingetreten:
28. 8. 1933



Heinrich Moldenhauer
Oberkranführer, HS
eingetreten: 10. 7. 1933

Wilhelm Luft
Hilfsarbeiter, ES
eingetreten: 25. 8. 1948

Günter Wentorp
Weichenwärter, ES
eingetreten: 26. 8. 1948

Richard Teuchmann
Lokführer, BM-S
eingetreten: 27. 8. 1948

Siegfried Schaaf
kfm. Angestellter, HS
eingetreten 30. 8. 1948

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Ursula Labonde
Putzfrau, ES
eingetreten: 30. 6. 1948

Rolf Wansch
Lokführer, BM-S
eingetreten: 16. 6. 1948

Franz Kurbach
Lokführer, BM-N
eingetreten: 19. 6. 1948

Herbert Medoch
Rangiermeister, ES
eingetreten: 25. 6. 1948

Willy Lauricks
Betr.-Chef, Bau-H
eingetreten: 1. 7. 1948

Helmut Wesselbaum
Betr.-Assistent, ES
eingetreten: 12. 7. 1948

Karl Kerz
Betr.-Assistent, ES
eingetreten: 15. 7. 1948

Karl Radtke
kfm. Angestellter, ES
eingetreten: 16. 7. 1948

Richard Reinhard
Weichenwärter, ES
eingetreten 16. 7. 1948

Franz Truppat
Rangiermeister, ES
eingetreten: 21. 7. 1948

Wilhelm Mühl
Rangiermeister, EN
eingetreten: 22. 7. 1948

Peter Wick
Rangieraufseher, ES
eingetreten: 23. 7. 1948

Kurt Hilgers
Weichenwärter, ES
eingetreten: 29. 7. 1948

Bernhard Hassner
Weichenwärter, ES
eingetreten: 30. 7. 1948

Roman Mateoi
Rangiermeister, EN
eingetreten: 2. 8. 1948

Walther Braun
Weichenwärter, ES
eingetreten: 6. 8. 1948

Walter Stachowiak
Lokführer, BM-N
eingetreten: 17. 8. 1948

Gerhard Jansen
Weichenwärter, ES
eingetreten: 20. 8. 1948

Wilhelm Herhammer
Betr.-Assistent, EN
eingetreten: 1. 9. 1948

Albert Leinweber
Lokführer, BM-N
eingetreten: 1. 9. 1948

Karl Bauksch
Wagenmeister, BM-N
eingetreten: 2. 9. 1948

Franz Guzenda
Betr.-Assistent, ES
eingetreten: 2. 9. 1948

Friedrich Kuhn
Rangiermeister, EN
eingetreten: 3. 9. 1948

Günter Preuss
Einsatzleiter, ES
eingetreten: 6. 9. 1948

Max Reinert
Weichenwärter, EN
eingetreten: 9. 9. 1948

Heinz Becker
Weichenwärter, ES
eingetreten: 15. 9. 1948

Karl Waltl
Bezirksvorsteher, ES
eingetreten: 15. 9. 1948

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Familiennachrichten

Geburtstag:

Gerhard Pieper, früher Werkmeister
geb.: 4. 8. 1880 (93 Jahre)
wohnhft: Dinslaken, Grenzstr. 11

Alois Bartetzko, früher Gleiswerker
geb.: 19. 6. 1888 (85 Jahre)
wohnhft: DU-Hamborn, Röttgersbachstr. 32

Franz Gierschewski, früher Stellwerkswärter
geb.: 6. 9. 1893 (80 Jahre)
wohnhft: DU-Hamborn, Bayreuther Str. 25

Goldene Hochzeit:

Rudolf Baumgart, früher Gleiswerker
geb.: 6. 6. 1893
verh. 30. 6. 1923
wohnhft: DU-Hamborn, Kronstr. 13

Todesfälle:

Peter Mitte, Pensionär
früher Säuretankwart
geb.: 22. 7. 1910
gest.: 4. 12. 1972

Heinrich Kloten, Pensionär
früher Kranführer
geb.: 2. 12. 1897
gest.: 21. 12. 1972

Alwin Peter, Pensionär
früher Streckenwärter
Geb.: 3. 2. 1902
Gest.: 21. 12. 1972

Hermann Kiehl, Pensionär
früher Werkzeugausgeber
geb.: 20. 11. 1909
gest.: 13. 1. 1973

Johann Podwalski, Pensionär
früher Rangiermeister
geb.: 14. 4. 1895
gest.: 13. 1. 1973

Wilhelm Schlusen, Pensionär
früher Oberlokführer
geb.: 2. 5. 1899
gest.: 15. 1. 1973

Paul Schulz, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 21. 2. 1899
gest.: 15. 1. 1973

Karl Weihe, Betr.-Chef, Bau
Geb.: 2. 7. 1910
gest.: 19. 1. 1973

Albert Ruhnke, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 16. 8. 1889
gest.: 20. 1. 1973

Manfred Stangenberg, Kolonnenführer, EWH
geb.: 17. 12. 1930
gest.: 22. 1. 1973

Martin Nitz, Pensionär
früher Gleiswerker
geb.: 21. 2. 1885
gest.: 3. 2. 1973

Franz Radkowski, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 26. 9. 1902
gest.: 4. 2. 1973

Theodor Helmes, Pensionär
früher Hobler
geb.: 18. 12. 1893
gest.: 15. 2. 1973

Bernhard Breit, Pensionär
früher Waschraumwärter
geb.: 3. 2. 1898
gest.: 17. 2. 1973

Gerhard Brinkmann, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 28. 2. 1898
gest.: 17. 2. 1973

Hermann Ullrich, Pensionär
früher Rangiermeister
geb.: 23. 11. 1902
gest.: 17. 2. 1973

Karl Wolters, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 5. 3. 1884
gest.: 1. 3. 1973

Georg Schwarz, Pensionär
früher Greiferschmierer
geb.: 30. 10. 1887
gest.: 4. 3. 1973

Wilhelm Buchholz, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 16. 9. 1902
gest.: 7. 3. 1973

Heinrich Jürgens, Hafenarbeiter, HS
geb.: 6. 1. 1920
gest.: 9. 3. 1973

Adolf Brill, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 10. 9. 1904
gest.: 11. 3. 1973

August Christhofer, Pensionär
früher Kranführer
geb.: 7. 1. 1899
gest.: 12. 3. 1973

Jakob Artmann, Pensionär
früher Betr.-Assistent
geb.: 1. 11. 1899
gest.: 17. 3. 1973

Johann Scheschy, Gleiswerker, Bau-O-Nord
geb.: 29. 3. 1915
gest.: 21. 3. 1973

Erich Barth, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 7. 11. 1900
gest.: 22. 3. 1973

Heinrich Dubbert, Pensionär
früher Betr.-Assistent
geb.: 17. 11. 1893
gest.: 22. 3. 1973

Karl Müller, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 29. 5. 1907
gest.: 22. 3. 1973

Adolf Blaszyk, Pensionär
früher Rangiermeister
geb.: 5. 1. 1901
gest.: 24. 3. 1973

Berichtigung

Wie uns der frühere Rottenmeister Heinrich Kapp, Voerde, Grenzstr. 68, mitteilt, feiert er am **13. 7. 1973** Goldene Hochzeit und nicht, wie gemeldet, am 13. Juni.

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen · Auf eine 25-jährige Tätigkeit blicken zurück:

Gerhard Wilsing, Hafen Walsum
am 5. 7. 1973

Theodor Böhm, Eisenbahnwerkstatt/
Techn. Wagendienst
am 14. 7. 1973

Wilhelm Ricken, Eisenbahnbetrieb
am 14. 7. 1973

Gerhard Rehfeld, Eisenbahnwerkstatt
am 16. 7. 1973

Erich Hirschmann, Eisenbahnwerkstatt
am 30. 7. 1973

Erich Vogt, Betriebsmaschinen dienst
am 2. 8. 1973

Max Stückemann,
Betriebsmaschinen dienst
am 9. 8. 1973

Werner Schmidt, Eisenbahnbetrieb
am 20. 8. 1973

Ernst Wroblewski, Eisenbahnbetrieb
am 8. 9. 1973

Hartmut Schäfer,
Betriebsmaschinen dienst
am 9. 9. 1973

Karl Riegel, Verkehrsabteilung
am 10. 9. 1973

Fritz Sluiter, Eisenbahnwerkstatt
am 10. 9. 1973

Wilhelm Rozina, Lagerwirtschaft
am 14. 9. 1973

Helmut Steinweiß, Eisenbahnbetrieb
am 14. 9. 1973

Wilhelm Bredenbröcker,
Bau/Bahnmeisterei
am 16. 9. 1973



Sein 90. Lebensjahr vollendete am 3. März 1973 Herr Johann Mester, ehemals Lokführer beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen. Der gebürtige Meidericher, der auch heute noch in Dbg.-Meiderich wohnt, blickt auf ein bewegtes Leben zurück. Mit 14 Jahren ging er zu einer Duisburger Firma und erlernte dort das Schlosser-Handwerk. Von 1903 bis 1906 diente er in Tsingtau/China bei der kaiserlichen Marine. Am 1. Weltkrieg nahm er von 1914–1918 als Soldat teil. Bei Firmen, die zum heutigen Bereich der August-Thyssen-Hütte gehören, war Herr Mester bis zu seiner Pensionierung 34 Jahre beschäftigt, ab 1918 als Schmalspurlokführer im Thomaswerk und am Hochofen des damaligen Werks Rheinstahl. Bei der Inbetriebnahme der ersten selbst gebauten elektrischen Lokomotiven im Bereich des heutigen Eisenbahnbetriebs-Süd übernahm Johann Mester eine dieser Maschinen ebenfalls als Lokführer. Der noch heute rüstige Pensionär trat am 30. 4. 1950 in den Ruhestand. Wir wünschen ihm noch eine Reihe weiterer Lebensjahre bei körperlicher und geistiger Frische.

Arbeite
sicher



„Guck in die Luft“ ist auf den Himmel erricht,
Die Erde interessiert ihn nicht.



Die Lok bringt ihm den Himmel nah,
Als die Gefahr zu spät er sah.



Gott sei Dank ist nichts passiert,
Doch ist sein Blick ganz neu visiert.



Jetzt schaut er wie ein Tiger,
„Die Erde hat ihn wieder“.

