



kurz berichtet — schnell gelesen	2
Gruß der Geschäftsführung und des Betriebsrates zum Jahreswechsel	3
Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen	4
Mehr als die Hälfte der EH-Belegschaft wird Thyssen-Aktionär	6
Niedrigwasser macht den Häfen schwer zu schaffen	7
Brückenerneuerung klappte reibungslos	8
Fragen der Wirtschaft: Wissen Sie, was „Bruttosozialprodukt“ bedeutet?	10
Spätlese Sommer 76	11
EH-Fußballmannschaften weihten neue Sportanlage Duisburg-Nord ein	11
Smog-Alarm!	12
Für größere Umschlagsaufgaben gerüstet	14
In Lohberg wird Kohle mit modernster Technik aufbereitet	15
Arbeitsschutz-Informationen: Erhalte Dir Dein Gehör!	17
Unsere Jubilare	20
Familiennachrichten	20
Herbstfest beim Quartettverein	21
Neues aus unserer Betriebssportgemeinschaft	22
Ballade vom Kanonen-Futter	23

Impressum

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

Redaktion:
Kurt-Hermann Still
Alle Einsendungen sind zu richten an die Abteilung V, Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, Postfach 11 01 41, 4100 Duisburg 11.

Druck:
August Thyssen-Hütte AG, 4100 Duisburg 11

Aufnahmen:
EH: Börger, Glosemeier, Kl.-Hartlage, Rettberg, Seidl, Still, Wiesner
Sonstige: ATH-Fotolabor, Meyer
Zeichnungen Seite 23: W. Cremer

Titelbild:
Lokschuppen Hamborn bei Nacht

Rückseite:
Neujahrfeuerwerk über Hamborns Dächern

kurz berichtet - schnell

Thyssen-Gruppe

Gute Fortschritte bei AGROTHERM meldet die ATH. Die Grundüberlegung des von Thyssen entwickelten AGROTHERM-Systems besteht bekanntlich darin, daß die bisher bei Kraftwerken als „Wärmemüll“ ungenutzt anfallende Abwärme über ein im Boden verlegtes Rohrsystem umweltfreundlich abgebaut wird, und durch Beheizen des Bodens gleichzeitig die Erträge der Landwirtschaft verbessert werden. Der Bundesminister für Forschung und Technologie fördert mit 11,6 Mio DM die etwa 3 Jahre dauernden Entwicklungsarbeiten, die auf der Großversuchsanlage Neurath (7 Hektar beheizte Fläche) bereits zu ersten positiven Erkenntnissen führten.

Nach Inbetriebnahme dieser Versuchsanlage im Mai 1976 erfolgte die Durchwärmung des Bodens in einem Zeitraum von 14 Tagen, so daß innerhalb des Hauptwurzelsbereichs der Pflanzen rd. 8°C höhere Temperaturen als bei ungeheizten Vergleichsflächen konstant erreicht wurden. Frühkartoffeln wurden am 15. März gepflanzt und ab 10. Juni gerodet. Der Mehrertrag der beheizten Fläche belief sich auf 69%! Weitere Versuchsanlagen wurden inzwischen in Auweiler, Riswick und Gundremmingen in Betrieb genommen.

Eine neue zweiadrige Stranggießanlage baut die ATH im Werk Bruckhausen. Mit einer Monatskapazität von 130 000 Tonnen soll die Anlage eine der bisher größten

Brammen - Stranggießanlagen der Welt werden. Der erforderliche Investitionsaufwand wird mit 180 Mill. DM angegeben. Nach Fertigstellung dieser Anlage im Herbst 1978 wird der Stranggußanteil der ATH-Produktion bei über 30 % liegen.

Die Zahl ihrer Ausbildungsplätze hat die ATH auch in diesem Jahr wieder erhöht. Insgesamt 687 Jugendliche konnten am 1. September ihre Berufsausbildung bei der ATH beginnen. Von den Neuzugängen haben sich 553 Jugendliche für eine technische und 134 für eine kaufmännische Ausbildung entschieden. Insgesamt werden zur Zeit bei der ATH 1766 junge Menschen ausgebildet. Mit der Fertigstellung der ersten Baustufe des neuen Bildungszentrums im Herbst 1977 wird sich die Ausbildungskapazität bei der ATH weiter erhöhen. Wie es in einer Pressemitteilung heißt, leistet die ATH mit dieser Politik einen positiven Beitrag zur Ausbildungsplatzsituation im Duisburger Raum.

Mit der Lieferung von 35 Loks nach Ägypten ist die Firma Thyssen-Henschel AG beauftragt worden. Das Volumen beläuft sich auf 70 Mill. DM.

Die Henschel Export GmbH wird im Rahmen des weiteren Ausbaus vorhabens der nigerianischen Bundeseisenbahn Spezial- und Sondermaschinen für die Radsatzbearbeitung im Wert von ca. 11 Mio DM nach Nigeria liefern. Die Maschinen sind für die Instandhaltung des bestehenden Wagen- und Lokomotivparks bestimmt und sind speziell für die Bearbei-



tung von verschieden-
spurig rollendem Material
eingrichtet.

Stahl-Industrie

Die deutsche Stahlindustrie rechnet damit, daß die erwartete Rohstahlerzeugung von 44 Mio t in diesem Jahr nicht erreicht wird. Die Auftragseingänge sind seit einigen Monaten stark zurückgegangen. Da die Lieferungen jedoch höher liegen als der Auftragseingang, sind die Auftragsbestände rapide gesunken. Die Produktion von 44 Mio t hätte nur gerade vier Fünftel dessen bedeutet, was 1974 erzeugt worden ist.

In den Hüttenwerken des Duisburger Raumes wurde im ersten Halbjahr 1976 mehr als die Hälfte der bundesdeutschen Roheisen-Produktion erschmolzen: 8 Mill. t gegenüber knapp 16 Mill. t in der Republik.

Die Personalzusatzkosten im größten bundesdeutschen Industriezweig, in der Metallindustrie, sind 1976 im Vergleich zum Vorjahr um 10,5 % auf die Rekordhöhe von 66,6 % angestiegen. Während sich die Bruttostundenlöhne seit 1969 um 95 % erhöhten, nahmen die Personalzusatzkosten dagegen um 225 % zu.

Bergbau

Die Ruhrkohle AG wird ihre sechs Bergbaugesellschaften zum 1. Januar 1977 auf drei Unternehmen reduzieren. Die drei Tochtergesellschaften mit den Namen Bergbau AG Niederrhein (Sitz Duisburg), Bergbau AG Lippe (Sitz Herne) und Bergbau AG Westfalen (Sitz Dortmund) werden von einem jeweils vierköpfigen Vorstand geleitet. Zur Bergbau AG Niederrhein, deren Vorstandschef Dr.

Heiner Weber ist (Mitglied des EH-Beirats), gehören acht Bergwerke und fünf Kokereien mit 43 000 Beschäftigten. Die Jahresförderung wird mit 23 Mill. t und die Kokserzeugung mit sechs Mill. t angegeben.

Wirtschaft und Politik

Dem Arbeitnehmer werden künftig immer weniger von jeder zusätzlich verdienten Mark in der Lohntüte bleiben. Dies stellte das IFO-Institut in einer Untersuchung fest. Nach 19 Pf. in den Jahren 1950 bis 1960 werden öffentliche Institutionen zwischen 1971 bis 1979 voraussichtlich mehr als das Doppelte, nämlich 42,5 Pf. Steuern und Sozialabgaben von jeder zusätzlich verdienten Mark (Nebeneinkünfte, Lohner-

höhungen usw.) kassieren.

Ihre Krankheit selbst bezahlen sollen Raucher in England, falls die Erkrankung Folge des Rauchens ist. Dies hat eine für soziale Reformen zuständige Gruppe der britischen Konservativen gefordert.

Die Scheckkarte wird immer beliebter, und immer mehr Bundesbürger zahlen heute bargeldlos. Wie der Bundesverband deutscher Banken in Köln mitteilt, haben Kreditinstitute insgesamt 9,5 Millionen Scheckkarten in der Bundesrepublik ausgegeben. Das sind über eine Million Karten mehr als im vergangenen Jahr und fast doppelt so viel wie vor vier Jahren. Jeder fünfte Bundesbürger über 18 Jahre nutzt die Vorteile des seit sieben Jahren eingeführten eurocheque-Systems.

Allen Belegschaftsangehörigen des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen danken wir für die 1976 geleistete Arbeit. Zum bevorstehenden Weihnachtsfest und für das Jahr 1977 übermitteln wir Ihnen sowie unseren Pensionären und allen Angehörigen herzliche Grüße und beste Wünsche.

Geschäftsführung

Christophers

Sieverling

Betriebsrat

Diercks

Fuhrmann

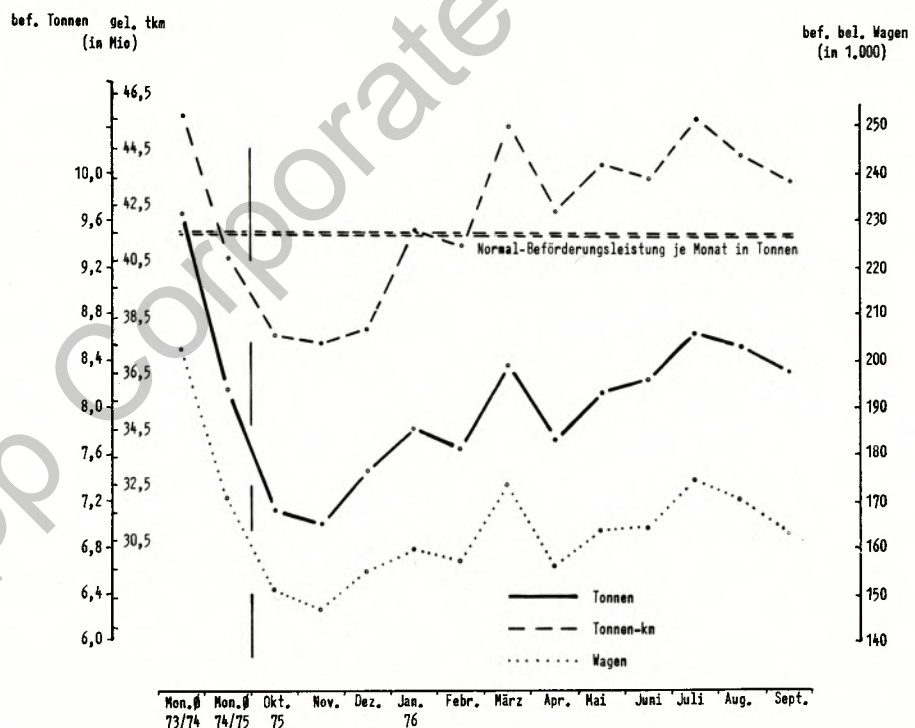
Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

Bericht zur Betriebs- und Geschäftslage
EH im Geschäftsjahr 1975/76

Die entgegen den noch im Frühjahr gestellten Prognosen nur langsam und stockend ansteigenden Produktionsleistungen unserer Gesellschafter auf der Hüttenseite kennzeichneten auch beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen das Geschäftsjahr 1975/76. So lag trotz der gegenüber den ersten Monaten des Berichtsjahres ansteigenden Tendenz die monatsdurchschnittliche Roheisenerzeugung für den gesamten Berichtszeitraum nur unwesentlich über dem sehr niedrigen Niveau des vorangegangenen Geschäftsjahres, während bei der Rohstahlerzeugung sogar ein Rückgang um 2,7 % eintrat. Eine ähnliche Entwicklung ist bei der Kohle-Reinförderung zu verzeichnen.

Das hierdurch entsprechend niedrige Leistungsaufkommen der Werksbahn und Werkshäfen erforderte daher die weitgehende Beibehaltung aller be-

Schaubild I
Beförderung
der Werksbahn



Leistungs-
kennzahlen
der Werksbahn

	Mon.- ϕ 1974/75	Mon.- ϕ 1. Halbj. 1975/76	Mon.- ϕ 2. Halbj. 1975/76	Mon.- ϕ 1975/76	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
1. beförderte Tonnen insgesamt (in 1000)	8 141	7 566	8 223	7 895	— 3,0
davon ATH	6 286	5 847	6 636	6 242	— 0,7
TN	792	666	689	677	— 14,5
Bergbau	829	852	705	778	— 6,1
Sonstige	234	201	193	198	— 15,5
2. geleistete tkm insgesamt (in 1000)	40 729	40 289	43 798	42 043	+ 3,2
3. Betriebsmittel- und Arbeitseinsatz					
a) Lok-Einsatz-Std.	70 544	63 717	69 182	66 450	— 5,8
b) verf. Arb.-Std. EB-Pers.	282 026	253 756	272 640	263 198	— 6,7

reits im Geschäftsjahr 1974/75 eingeleiteten bzw. durchgeführten Sparmaßnahmen, um dem anhaltenden Kostendruck zu begegnen. Daneben waren erhebliche Anstrengungen erforderlich, um sich den ständig schwankenden Leistungsanforderungen der Produktionsbetriebe anzupassen. Insbesondere in den sehr leistungsschwachen Monaten zu Beginn des Geschäftsjahres gestaltete sich der Betriebsmittel- und Arbeitseinsatz besonders schwierig. Um Entlassungen zu vermeiden, wurden daher in diesem Zeitraum für verschiedene Betriebsbereiche Kurzarbeitsregelungen mit dem Betriebsrat vereinbart. So ist zunächst die bereits im vorangegangenen Geschäftsjahr eingeleitete Regelung für die Beschäftigten des Lok- und Rangierdienstes bis einschließlich Januar 1976 beibehalten worden. Daneben wurde auch in den Hafen-Verladebetrieben sowie in den Hafenwerkstätten in den Monaten Oktober bis Dezember 1975 kurzgearbeitet; in den Eisenbahnwerkstätten gab es eine Kurzarbeitsperiode von Dezember 1975 bis März 1976. Die bereits im Vorjahr getroffene Betriebsvereinbarung, wonach für die Beschäf-

tigten bestimmter Betriebsbereiche die Sonntagsarbeit in die 40-Stunden-Woche einzubeziehen war, konnte mit Ende des Monats Mai 1976 aufgehoben werden. Ausschlaggebend hierfür waren neben dem erheblichen Personalarückgang von 275 Personen (Stand 31. 3. 1976 gegenüber dem 31. 3. 1975) die sich für das 2. Halbjahr abzeichnenden höheren Anforderungen an die Werksbahn- und Hafenbetriebe.

Aufgrund der Produktionsvorschau unserer Gesellschafter für das Geschäftsjahr 1976/77 ergibt sich, daß sich diese konjunkturelle Entwicklung nicht kontinuierlich fortsetzen wird, sondern noch erheblichen Schwankungen und Unsicherheiten unterworfen ist. Insbesondere zeichnet sich

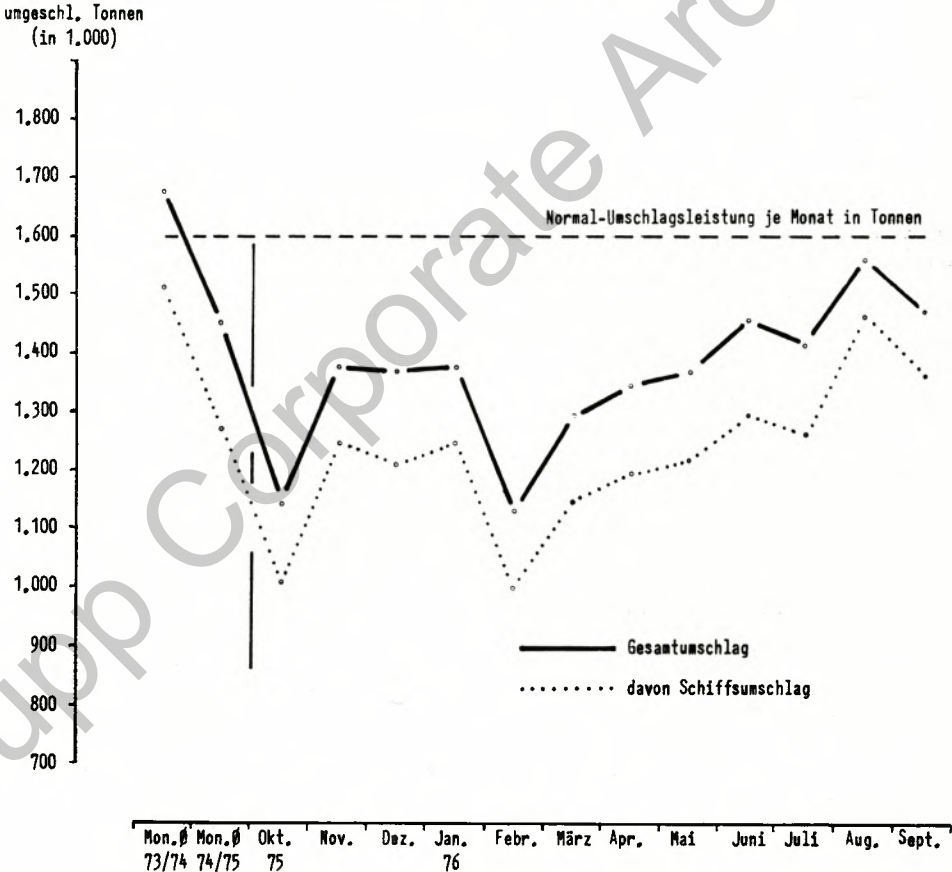
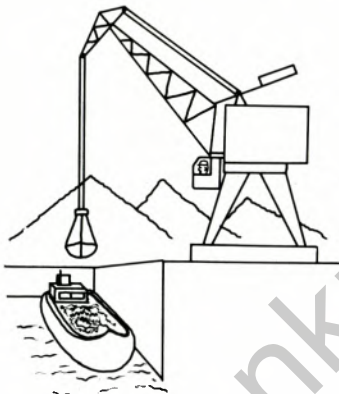
bereits für die Monate Oktober – Dezember 1976 ein weitgehender Leistungsrückgang ab. Die Gründe dafür liegen in dem immer noch ausbleibenden Aufschwung bei einigen großen Stahl-Abnehmern, so insbesondere bei der Investitionsgüterindustrie. Auch hat der stetige Kurs-Anstieg der D-Mark die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Stahlindustrie erschwert.

Werksbahn

Das monatsdurchschnittliche Transportaufkommen der Werksbahn betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr rd. 7.895.000 Tonnen und liegt damit um 3% unter der Leistung des Vorjahres, jedoch um 18,2% unter der des Geschäftsjahres 1973/74.

Die eingangs bereits erwähnten unterschiedlichen Anforderungen seitens

Schaubild II
Die Umschlagsleistung der Werkshäfen



Leistungs-kennzahlen der Werkshäfen

	Mon.-Ø 1974/75	Mon.-Ø 1. Halbj. 1975/76	Mon.-Ø 2. Halbj. 1975/76	Mon.-Ø 1975/76	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
1. umgeschlagene Tonnen insgesamt (in 1000)	1 454	1 283	1 436	1 360	— 6,5
davon ATH	1 206	1 071	1 224	1 148	— 4,9
TN	176	151	133	142	— 19,1
Bergbau	33	28	25	26	— 21,8
Sonstige	39	33	54	44	+ 12,3
2. Schiffsverkehr					
Anzahl beladener Schiffe					
im Eingang	492	572	928	750	+ 52,4
im Ausgang	489	471	517	494	+ 1,1
3. Betriebsmittel- und Arbeitseinsatz					
a) Hebezeugstunden	7 087	6 377	7 195	6 786	— 4,3
b) verf. Arbeitsstunden					
Hafenpers. u. Untern.	33 496	28 410	30 595	29 502	— 11,9

der Produktionsbetriebe lassen sich an folgendem Beispiel erkennen: Während die Werksbahn im November 1975 mit rd. 6 998 000 Tonnen die niedrigste Monatsleistung seit Dezember 1971 verzeichnete, erreichte sie im Juli 1976 mit rd. 8 630 000 Tonnen die höchste Monatsleistung des Berichtsjahres.

Hinsichtlich des relativen Betriebsmittel- und Arbeitseinsatzes ist im abgelaufenen Geschäftsjahr ein Anstieg der Produktivität zu verzeichnen, nachdem im Vorjahr gegenüber dem Geschäftsjahr 1973/74 eine Produktivitätsverminderung eingetreten war.

Einzelheiten sind der Übersicht I „Die Beförderungsleistung der Werksbahn“ (Seite 4) zu entnehmen.

Werkshäfen

In den Werkshäfen Schwelgern und Walsum-Süd lag die monatsdurchschnittliche Umschlagsleistung im Geschäftsjahr 1975/76 mit rd. 1 360 000 Tonnen um 6,5 % unter dem bereits sehr niedrigen Leistungsniveau des Vorjahres. Dabei waren auch hier, wie bei der Werksbahn, die Leistungsanforderungen in den einzelnen Monaten recht unterschiedlich. So lag im Berichtszeitraum die höchste Monatsleistung mit rd. 1 563 000 Tonnen im August 1976 um 38 % über der mit rd. 1 132 000 Tonnen niedrigsten Leistung im Februar 1976.

Im Schiffsverkehr kam es im 2. Halbjahr des Geschäftsjahres aufgrund der äußerst niedrigen Wasserstände zu einer erheblichen Steigerung der Anzahl beladener Schiffe im Eingang. Lag der Monatsschnitt im vergangenen Geschäftsjahr noch bei 492 Schiffen, so betrug er im 2. Halbjahr 1975/76 bereits 928 Schiffe; das bedeutet einen Anstieg um 88,6 %. Gleichzeitig ging die durchschnittliche Frachtmenge je Schiff im Eingang von rd. 2000 Tonnen im Vorjahr auf rd. 1300 Tonnen im Berichtsjahr zurück.

Die damit verbundenen ungünstigen Umschlagsbedingungen führten

zwangsläufig zu einem Anstieg der Hebezeugstunden je 1000 Tonnen. Die im Verhältnis zur Umschlagsleistung verfahrenen Arbeitsstunden des Hafenpersonals und der eingesetzten Unternehmen weisen dagegen im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang auf.

Belegschaft

	Stand 31. 3. 75	Stand 30. 9. 75	Stand 30. 9. 76
EH Belegschaft			
Insgesamt (ohne Ob.)	3 504	3 409	3 343
davon Arbeiter	2 933	2 837	2 770
davon Angestellte	540	535	534
davon Auszubildende	31	37	39
darin enthalten: ausl. Arbeitskräfte	869	831	782
im Bereich Oberhausen			
Insgesamt	1 037	989	937
davon Arbeiter	867	818	775
davon Angestellte	170	171	162
darin enthalten: ausl. Arbeitskräfte	98	89	79

Die Übersicht II (Seite 5) zeigt die Umschlagsleistung der Werkshäfen im einzelnen.

Belegschaft

Die Anzahl der für EH beschäftigten Mitarbeiter betrug zum Stand 30. 9. 1976 insgesamt 4280 Personen und hat sich damit gegenüber dem gleichen Zeitpunkt des Vorjahres um 118 Personen verringert; gegenüber dem 31. 3. 1975, dem Zeitpunkt des verfügbaren Einstellungsstops, ist dagegen ein Rückgang von 261 Mitarbeitern zu verzeichnen. Relativ stark war der Rückgang der ausländischen Arbeitskräfte. Ihre Anzahl betrug zum Stand 30. 9. 1976 861 Personen und ist somit gegenüber dem 30. 9. 1975 um 59 Personen zurückgegangen; im Vergleich zum 31. 3. 1975 ist sogar ein Rückgang von 106 ausländischen Mitarbeitern eingetreten.

Der Zugang der Auszubildenden bezieht sich ausschließlich auf den gewerblichen Bereich.

Kosten

Die für das Geschäftsjahr 1975/76 ausgewiesenen absoluten Werkselbstkosten der Werksbahn und der Werkshäfen zeigen gegenüber dem Vorjahr trotz der eingetretenen tariflichen Personalkostenerhöhungen

keine wesentlichen Veränderungen auf. Dieses Ergebnis konnte jedoch nur dadurch erzielt werden, daß neben dem Personalarückgang und der bereits erwähnten Maßnahmen beim Arbeitseinsatz die Ausgaben auch in den Instandhaltungs- und Reparaturbetrieben sowie im überbetrieblichen Bereich weitgehend eingeschränkt werden konnten.

Auch die leistungsbezogenen Kosten je beförderte bzw. umgeschlagene Tonne sind gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert.

Investitionen

Auf dem Investitionssektor ist gegenüber dem Vorjahr ein Anstieg der Ausgaben, insbesondere für neue Lokomotiven und Eisenbahnwagen infolge Verschleißersatz und Werks-erweiterungen zu verzeichnen. Außerdem wurden einige Lokomotiven mit Funkfernsteuerung ausgerüstet. Im Hafen Walsum-Süd erfolgte im Juli 1976 die Inbetriebnahme von zwei neuen Portalkränen.

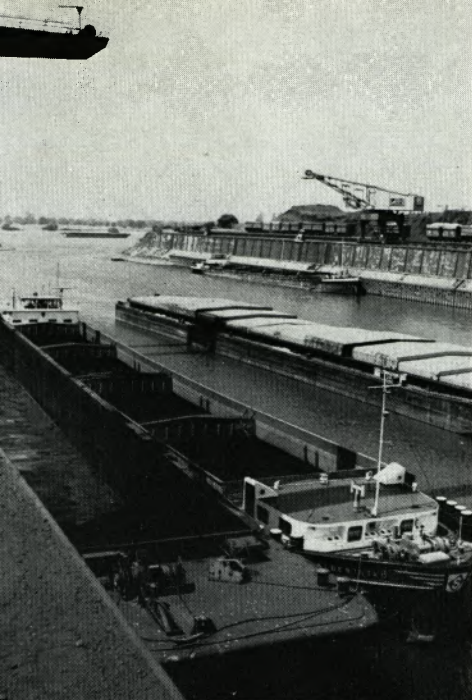
H. Berl

Mehr als die Hälfte der EH-Belegschaft wird Thyssen-Aktionär

Als ein voller Erfolg erwies sich bereits bei Redaktionsschluß Ende Oktober das Angebot über den Kauf von Belegschaftsaktien der August Thyssen-Hütte AG an die Mitarbeiter des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen. Nachdem die Aktion am 9. September mit einer intensiven Aufklärung und Information der Belegschaft über Bedingungen, Ziele und Vorteile dieses Aktienerwerbs begann, erreichten wir schon in den

letzten Septembertagen eine Beteiligung von 45 % aller EH-Beschäftigten. Damit wurden auch die optimistischsten Erwartungen, die man mit dieser Aktion in Verbindung brachte, noch übertroffen. Am 31. Oktober lagen aus der EH-Belegschaft insgesamt 1738 Kaufanträge vor. Über das Gesamtergebnis der bis zum 15. November dauernden Aktion werden wir in der nächsten Ausgabe unserer Werkzeitung ausführlich berichten.





Die großen Laderäume der Erzleichter konnten zeitweise nur zu 30 % ausgelastet werden. Für den Umschlagsbetrieb hieß es daher schon nach wenigen Greiferspielen „Zusammenkratzen“ der Ladungsreste, was die Leistung stark beeinträchtigt.

nen Leichtern zum Hafen Schwelgern.

Für die ATH bringt solch eine Kleinwasserperiode naturgemäß — abgesehen von versorgungstechnischen Schwierigkeiten — erhebliche zusätzliche Kosten, da auf die normalen Frachtraten sogenannte Kleinwasserzuschläge, die bis zu 135 % ausmachen, erhoben werden. Aber auch unser Hafenumschlagsbetrieb hat mit Erschwernissen zu kämpfen, welche die leistungsbezogenen Kosten sehr ungünstig beeinflussen. So leuchtet auch dem Laien ein, daß das Entladen kleiner Erzhäufchen aus einem Leichter viel aufwen-

sen I“ und „Thyssen II“ nicht so gut ausgelastet, wie in diesem Jahr.

Ausgelöst durch die Schwierigkeiten dieses „Trockenjahres“ ist auch die Diskussion über eine Vertiefung der Fahrrinne des Niederrheins zwischen Duisburg und Gorinchen (Niederlande) wieder in Gang gekommen. Die eine Seite, unterstützt von der Wirtschaftsvereinigung Eisen und Stahl, der Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel und der Schifffahrt setzt sich bei der Landesregierung Nordrhein-Westfalen und beim Bund für die Vertiefung der Fahrrinne durch Ausbaggerung

Niedrigwasser macht den Häfen schwer zu schaffen

Die extreme Trockenheit in den Frühjahrs- und Sommermonaten dieses Jahres blieb selbstverständlich auch auf den Wasserstand des Rheines und seiner Nebenflüsse nicht ohne Auswirkungen. An manchen Stellen glich Deutschlands größter Strom einem Rinnsal. In Ruhrort flossen Anfang Juli bei einem Pegelstand von 1,70 Meter nur noch ca. 840 cbm Wasser pro Sekunde rheinabwärts, gegenüber 2390 cbm pro Sekunde bei normalem Wasserstand (Jahresdurchschnitt 1951–1970). Der Ruhrorter Pegel sank bis zum 11. Juli sogar auf 1,58 Meter. Dabei ist zu erwähnen, daß der niedrigste jemals seit dem Beginn regelmäßiger Messungen vor 153 Jahren erreichte Wasserstand des Rheins in Ruhrort 1,54 Meter betrug. Die Schifffahrt wurde durch das Niedrigwasser ganz erheblich behindert. So konnten die Schubleichter vom Europatyp II (2600 bis 2800 t)

nur mit 30 bis 35 % ihres Fassungsvermögens ausgelastet werden. Hinzu kam, daß einige Streckenschubboote wegen ihres Tiefgangs nur auf der holländischen Strecke einsetzbar waren. Nicht so tief liegende Boote übernahmen im fliegenden Wechsel die vollen Leichter. Während die großen Streckenboote mit den bis dahin gebrachten leeren Leichtern wieder nach Rotterdam zurückfuhren, mühten sich die kleinen Boote mit den belade-

diger ist, als wenn man „aus dem vollen“ greifen kann. Hinzu kommen die längeren Greifer-Wege, die durch den größeren Abstand zwischen Hebezeug und dem mit dem Wasserstand gesunkenen Laderaum entstehen, ganz abgesehen von den zusätzlichen Wartezeiten für den häufig erforderlichen Schiffswechsel. Der einzige Bereich, der durch diese Lage begünstigt wird, ist unser Bugsierdienst. Seit langem waren unsere Boote „Thys-

sen 30 bis 40 cm ein. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West hingegen hält von einer Ausbaggerung nichts. Sie hat eine ganz neue Idee: 20 Meter lange Nylonsäcke sollen auf Betonfundamenten am Rheinufer verankert werden. Bei normalem Wasserstand bleiben sie leer und haben keine Wirkung. Erst wenn der Rheinpegel unter eine bestimmte Marke fällt, sollen diese Schläuche mit

(Fortsetzung Seite 10)

Die durch den niedrigen Wasserstand frei gewordenen Ufer des Rheins glichen an manchen Stellen eher Schotterhalden. Hier ein Blick von der Orsoyer Seite auf den Hafen Walsum mit der Verladehalle für Stahlerzeugnisse.



Brückenerneuerung klappte

Im Zuge des Ausbaues der Werksbahnstrecke Thyssen Niederrhein AG Oberhausen – Hafen Walsum für den Transport schwererer Lasten wurde der Neubau der Brücke Friedrich-Ebert-Straße in Duisburg-Walsum über die Bundesstraße 8 erforderlich.

Während die Widerlager durch Stahlbeton-Auflagerbänke verstärkt werden konnten, war eine Verstärkung des 70 Jahre alten Stahlüberbaues nicht möglich und dieser mußte ersetzt werden. Die Betonarbeiten für die Auflagerbänke wurden unter Aufrechterhaltung des Eisenbahn- und Straßenverkehrs durchgeführt.

Für den neuen Überbau wählte man eine geschweißte Stahlkonstruktion aus wetterfestem Stahl in Trogbauweise mit durchgehendem Schotterbett. Durch diese Bauweise wird die Lärmbelästigung für die Anwohner durch den Zugverkehr auf unserer Werksbahn wesentlich verringert. Gleichzeitig wurde aber auch an den Straßenverkehr gedacht. Damit herabfallendes Ladegut nicht auf die Straße herunterfallen kann, sind seitlich des Gleises Schutzwände von 3,60 m Höhe angebracht. In Zukunft wird es dadurch auch keine zertrümmerten Windschutzscheiben bei den auf der B 8 verkehrenden Fahrzeugen mehr geben.

Per Straßen-Tieflader kam die Brücke in zwei Einzelteilen an die Baustelle. Die eigentliche Montage erfolgte dann in den Nachtstunden. Aber das war nicht die einzige Schwierigkeit. Auch auf den Straßenbahnverkehr mußten die Monteure Rücksicht nehmen. Er ruht in den Nächten nur zwischen 1 und 4 Uhr. Hinzu kam, daß auch die Werksbahnstrecke selbst vollständig gesperrt werden mußte und demzufolge das Sintergut von der Walsumer Sinteranlage nur über Schwelgern – Oberhausen-West zu den Hochöfen in Oberhausen geschafft werden konnte. Genaueste Terminplanung war daher erforderlich.

Trotz aller Schwierigkeiten, die in der Natur der Sache lagen, konnte diese nächtliche Aktion jedoch planmäßig abgewickelt werden. In zwei Nächten gelang es, die alte Brücke zu demontieren und den neuen Überbau einzulegen. Nach einer Sperrung von rd. 60 Std. rollte der erste Zug wieder über die Strecke. J. Kleine-Hartlage

Von oben nach unten:

Der Abbruch der alten Auflagerbänke erfolgte unter Aufrechterhaltung des Werksbahn- und Straßenverkehrs.

Beim Betonieren der neuen Stahlbeton-Auflagerbänke.

Nach Demontage des aus dem Jahre 1906 stammenden Überbaus bietet sich den Verkehrsteilnehmern ein ungewohntes Bild.

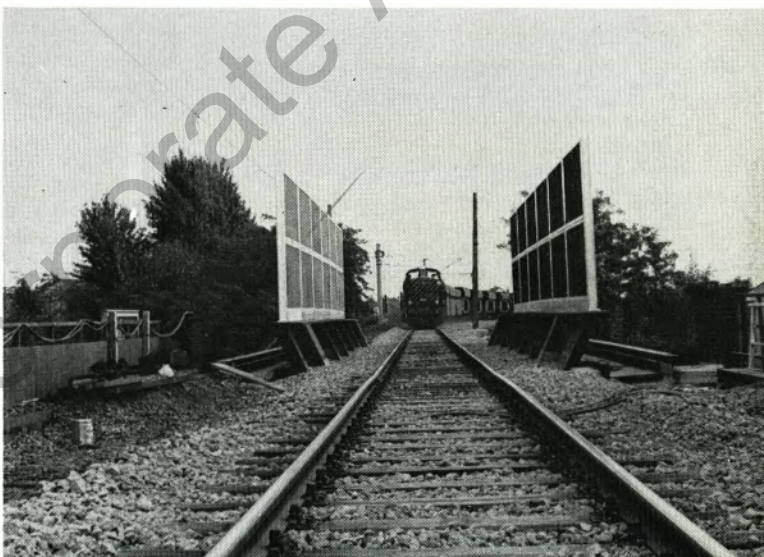




reibungslos

Straßen-Tieflader brachten die neue Brücke in zwei Partien zur Baustelle.

Nach einer Sperrung von 60 Stunden rollt der erste Zug wieder über die Strecke.



▲ Nach Einlegen des neuen Überbaus wird die Gleislücke wieder geschlossen.

So sieht der Straßenbenutzer die neue Brücke.



Wissen Sie, was die Bezeichnung „Bruttosozialprodukt“ bedeutet?

Immer wieder liest und hört man in neuerer Zeit eine Vielzahl von Fachausdrücken, von denen man oft nur ahnen kann, was sie bedeuten und was dahintersteckt. Wer weiß schließlich, was "Rezession", "Deficit-Spending" oder "Bruttosozialprodukt" bedeuten?

In einem Lexikon findet sich unter dem Stichwort Sozialprodukt: „Wert aller in einer gegebenen Periode (Kalenderjahr) hergestellten Güter und Dienstleistungen einer Volkswirtschaft, abzüglich des Wertes der Güter, die bei ihrer Produktion verbraucht werden.“

Diese Erklärung hellt das Dunkel ein wenig auf. Doch eine Vielfalt von sehr unterschiedlichen und auch schwierigen Zusammenhängen läßt sich nicht mit nur einem Satz beschreiben.

Das Sozialprodukt ist gebräuchlicher Maßstab für die Wirtschaftskraft eines Landes. Das Sozialprodukt wird in Geldeinheiten gemessen – also in DM, Schweizer Franken oder Dollar.

Das Sozialprodukt ist jedoch mehr als eine statistische Meßziffer: Dahinter steht der ganze Kreislauf unserer Wirtschaft, von der Entstehung der Leistung über die Verteilung der geschaffenen Werte bis hin zur Verwendung der produzierten Güter und Dienste. Entstehung, Verteilung, Verwendung – damit sind die Stichworte für die nachfolgende Darstellung gefallen.

In der Entstehungsrechnung – der Name deutet es an – wird danach gefragt, wo was und wieviel produziert wurde. Die Wirtschaftsleistungen in den Bereichen Unternehmen, Staat und private Haushalte ergeben zusammengekommen das Bruttosozialprodukt (BSP), wobei der Beitrag der Unternehmen allein fast 90 % ausmacht. Aber niemand soll sich mit fremden Federn schmücken: Abgezogen werden jeweils die von anderen Sektoren erbrachten Vorleistungen, die in das eigene Produkt eingegangen sind. Dazu ein Beispiel: Der Beitrag der Automobilindustrie zum Sozialprodukt besteht nicht aus dem Wert der hergestellten Kraftfahrzeuge. Abgesetzt wird der Wert sämtlicher Vorprodukte, vom Feinblech bis zum Gürtelreifen.

Nun ist es sicherlich schwierig, die Produktion des Fahrzeugbaus oder der Stahlindustrie mit den Leistungen von Ärzten, Friseuren, Banken und Versicherungen zusammenzufassen – das bekannte Beispiel vom Vergleich Äpfel mit Birnen. Geht man jedoch von den Preisen der erstellten Güter und Dienstleistungen aus, so gibt es einen gemeinsamen Nenner.

An dieser Stelle sollte man erwähnen, daß die Sozialprodukts-Rechnungen sowohl in laufenden (nominales BSP) als auch in konstanten Preisen (reales BSP) durchgeführt werden. Das dient zur weiteren Klarstellung. In laufenden Preisen wird nämlich ausgedrückt, was die Leistungen einer Volkswirtschaft in einem Jahr tatsächlich gekostet haben. Bei der realen Rechnung unterstellt man demgegenüber, daß die Preise eines bestimmten Basisjahres (für die Bundesrepublik 1962) unverändert geblieben sind. Aus dem Vergleich wird deutlich, wieviel „real“ erwirtschaftet wurde und in welchem Maße die Geldentwertung ein höheres Ergebnis nur vortäuscht.

Häufig wird das Sozialprodukt mit einem Kuchen verglichen. Entsprechend kann man die produzierten Güter und Dienstleistungen als Zutaten ansehen, die von Inländern zum Sozialprodukt-Kuchen zusammengetragen werden.

Bleiben wir bei diesem Beispiel. Der Übergang zur zweiten Betrachtungsweise, der Verteilungsrechnung, fällt dann nicht schwer. Eine Torte wird nicht gebacken, um aufbewahrt und ausgestellt zu werden. Sie wird verteilt und gegessen.

Nicht anders verhält es sich mit dem Bruttosozialprodukt, das sich auf Unternehmen, private Haushalte und Staat verteilt. Auf die Unternehmen entfallen zunächst die Abschreibungen. Abschreibungen sind der Gegenposten für die Abnutzung von Anlagen und Maschinen, die für die Produktion benötigt werden. In Höhe dieses Wertverlustes werden jedes Jahr Mittel für Ersatzbeschaffungen in den Unternehmen benötigt, damit sie ihren Fortbestand sichern können. In den Unternehmen verbleiben ferner die erwirtschafteten Gewinne – nach Abzug z. B. von Steuern und ausgeschütteten Gewinnanteilen.

Der weitaus größte Teil der Einkünfte von privaten Haushalten besteht jedoch aus Löhnen und Gehältern, also dem Entgelt für die von Arbeitern, Angestellten und Beamten geleistete Arbeit. Hinzu kommen die Einkünfte aus Vermögen, also z. B. die Zinsen auf Sparguthaben oder die bereits genannten Gewinnausschüttungen wie etwa Dividenden.

Von diesen Einkünften fließt allerdings ein großer Teil in Form von Steuern und Abgaben weiter an den Staat, der davon seine vielfältigen Aufgaben bestreiten muß.

Die Verteilung des in Geld gerechneten Gegenwerts der erstellten Güter und Dienstleistungen auf Unternehmen, Haushalte und Staat ist der zweite Schritt. In der dritten Stufe wird das erwirtschaftete und verteilte Sozialprodukt wieder ausgegeben. Damit schließt sich der volkswirtschaftliche Kreislauf und gleichzeitig wird die nächste Runde eingeläutet: Nachfrage erfordert erneute Produktion, die schafft Einkommen, das wiederum ausgegeben wird – ein niemals endender Prozeß.

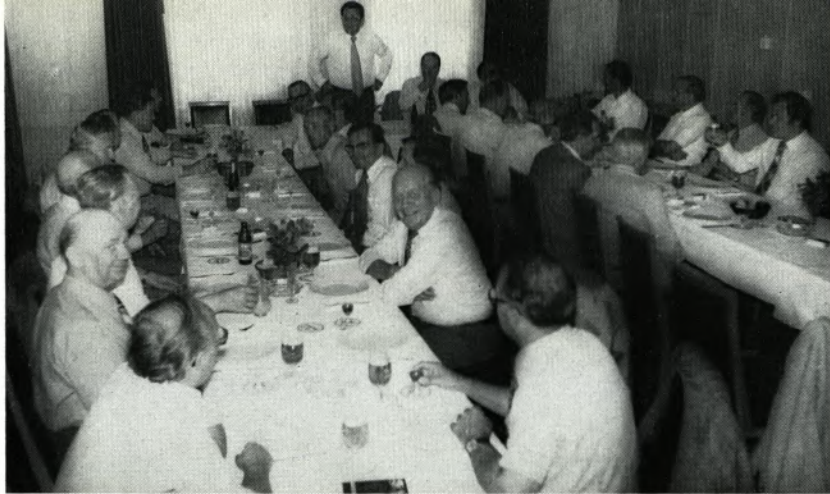
(Wird in der nächsten Ausgabe fortgesetzt)

Niedrigwasser ...

(Fortsetzung von Seite 7)

Wasser gefüllt werden und somit den Querschnitt des Stromes verändern. Das würde wiederum bedeuten, daß mehr Wasser durch die Strommitte abläuft und dort genügend Tiefgang für die Schifffahrt bleibt. Inspiriert wurde man zu dieser Idee durch die Holländer, die mit der Hochwassersicherung bei Deichen durch starke, wassergefüllte Nylonsäcke gute Erfahrungen gemacht haben. Bei einer Ausbaggerung des Rheins besteht nach Ansicht der Wasser- und Schifffahrsdirektion die Gefahr, daß der Wasserspiegel des Rheins und damit auch der Grundwasserspiegel in der Umgebung fällt, was für die Häfen wiederum negative Folgen hätte.

Man darf gespannt sein, wie das Ergebnis einer Untersuchung aussehen wird, die die Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe z. Z. mit der Nylonschlauch-Idee an einem 80 Meter langen Modell – einer Nachbildung der Rheinfront zwischen Alsum und Walsum – durchführt. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn schon bald eine befriedigende technische Lösung gefunden würde, und die dann ja noch erforderlichen Anstrengungen zur Finanzierung des Projektes von Erfolg gekrönt wären.



16 Belegschaftsmitglieder des Gemeinschaftsbetriebes, die im 1. Halbjahr 1976 wegen Erreichen der Altersgrenze bzw. Invalidität in den wohlverdienten Ruhestand traten, wurden am 15. Juli im Rahmen einer kleinen Feierstunde im Schifferheim von der Geschäftsführung und den betreffenden Abteilungsleitern offiziell verabschiedet. Direktor Sieverling übermittelte den Dank und die besten Wünsche der Unternehmensleitung.

Die obigen Beiträge konnten wegen der Urlaubszeit bzw. aus Platzmangel in der Juli/September-Ausgabe unserer Werkzeitung nicht erscheinen. Wir möchten sie dennoch unseren Lesern nicht vorenthalten.



Ein Schnappschuß vom diesjährigen Vereinsausflug des Eisenbahn-Vereins Eisenbahn und Häfen. Die zahlreichen Teilnehmer, zu denen auch der im Ruhestand lebende ehemalige Geschäftsführer von EH, Direktor Bergermann mit Gattin, gehörte, fuhren am Sonntag, dem 29. August, mit drei Bussen zum Bergschloßchen Uedem. Der Vormittag war mit einem Spaziergang in der herrlichen, waldreichen Umgebung ausgefüllt, und nach einem guten Mittagessen bot ein reichhaltiges Programm für jeden etwas, egal ob jung oder alt.

Spätlese Sommer 76

EH-Fußballmannschaften weihten neue Sportanlage Duisburg-Nord ein

Überrascht wurden am 20. September zwei Fußballmannschaften aus der Verwaltung des Gemeinschaftsbetriebes, als ihr Freundschaftsspiel um 17 Uhr Kulisse für die feierliche Eröffnung der neuen Bezirkssportanlage in Marxloh an der Straße „Im Holtkamp“ war. Vertreter des Rates der Stadt Duisburg übergaben dem Sportverein Hamborn 07, der diese Anlage als Ersatz für den an der Franz-Lenze-Straße abgegebenen Platz übernahm, die neuen Einrichtungen. Bei flotten

Klängen des Hamborner Tambour-Corps, und mit dem Angebot von Bier und Würstchen zu Niedrigstpreisen brauchten die EH-Mannschaften über Zuschauer-Mangel nicht zu klagen. So gab es denn auch ein recht spannendes Spiel und nach 80 Minuten trennten sich die Mannschaft der Verkehrsabteilung – verstärkt um Spieler aus dem Einkauf und der Organisations-Abteilung – und die des

Rechnungswesens, in der Angestellte der Belegschafts- und Sozialabteilung mitspielten, mit einem Torverhältnis von 9:3. Das Ergebnis, das auch in dieser Höhe durchaus verdient war, entsprach dem Spielverlauf. Unser Bild zeigt die Mannschaften kurz vor dem Anpfiff. Rechts, mit dem Rücken zur Kamera, der Leiter unseres Rechnungswesens, Prok. Höffner, der die Spieler zu fairem Einsatz aufforderte.



Smog-Alarm!

Falls Sie, liebe Leser, unter dieser Überschrift eine spannende neue Krimiserie erwartet haben, müssen wir Sie enttäuschen. Blättern Sie aber trotzdem nicht weiter, denn dieser Beitrag enthält wichtige Informationen für Sie!

Das Land Nordrhein-Westfalen hat durch die „Verordnung zur Verhinderung schädlicher Umwelteinwirkungen bei austauscharmen Wetterlagen“ vom 29. 10. 1974 — der sogenannten Smog-Verordnung — festgelegt, daß bei länger anhaltendem Smog Alarm ausgelöst wird. Dieser Alarm bringt insbesondere für den Individualverkehr auf der Straße erhebliche Konsequenzen.

Was versteht man nun unter Smog? Wenn bei anhaltend nebligem Wetter, das zudem noch durch Windstille und durch festliegende Kaltluft in großen Höhen gekennzeichnet ist, die Luft sich immer stärker mit sichtbaren und unsichtbaren verunreinigenden Stoffen anreichert, spricht man von Smog. Da bei einer solchen Wetterlage die von der Industrie, dem Kleingewerbe, den Haushaltungen und den Tausenden von Kraftfahrzeugen verursachten Emissionen, wie Rauch, Staub und Gase, nicht abziehen, müssen diese Emissionen in bestimmten, besonders gefährdeten Gebieten vermindert werden, da sonst die Gesundheit der dort lebenden Menschen gefährdet ist. Die Landesregierung hat daher in ihrer Verordnung außer bestimmten Auflagen für die Industrie, wonach bei Smog nur schwefelarme Brennstoffe verwendet werden dürfen, Verkehrsbeschränkungen für den Kraftfahrzeugverkehr angeordnet.

Die Bevölkerung wird durch Rundfunk, Fernsehen und Presse vom Eintritt bzw. Ende der Smog-Wetterlage informiert und zwar bedeuten:

Warnstufe I
Vorwarnung

Warnstufe II
Eintritt der Verkehrsbeschränkungen

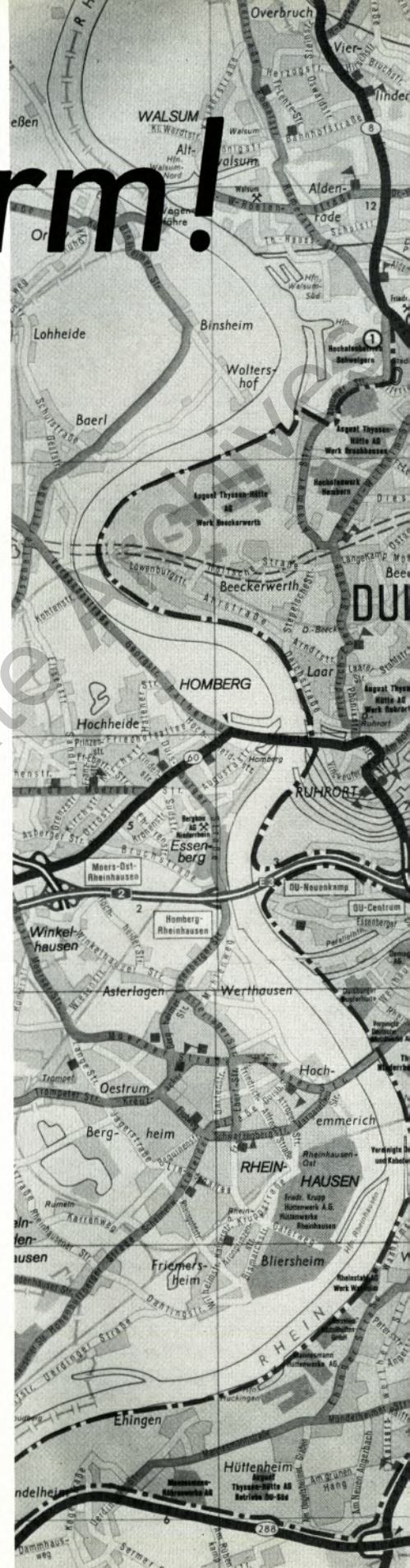
Warnstufe III
Verbot jeder Benutzung von Kraftfahrzeugen (mit Ausnahme der öffentlichen Verkehrsmittel)

Die besonders gefährdeten Gebiete werden im Falle der Warnstufe II und III zu Sperrbezirken erklärt. In diesen Sperrbezirken dürfen während der Warnstufe II in der Zeit von 6.00 bis 10.00 Uhr sowie von 15.00 bis 20.00 Uhr keine Kraftfahrzeuge betrieben werden. Bei Warnstufe III ist das Betreiben von Kraftfahrzeugen in den Sperrbezirken generell verboten. An den Grenzen der Sperrbezirke werden durch die Stadtverwaltungen provisorische Parkplätze eingerichtet und gekennzeichnet. Auf diesen Parkflächen muß unsere Belegschaft, sofern sie von außerhalb der Sperrbezirke kommt, ihre Kraftfahrzeuge abstellen und zur Weiterbeförderung öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Unsere Betriebe müssen auch bei Smog-Alarm ohne Einschränkung weiterarbeiten, wodurch für jeden die Verpflichtung entsteht, pünktlich zu Dienstbeginn seinen Arbeitsplatz zu erreichen. Der Gemeinschaftsbetrieb hat daher eigens farbige Straßenkarten anfertigen lassen, in der die Sperrbezirke und Parkflächen dargestellt sind. Diese hier im Schwarz-Weiß-Druck wiedergegebene Karte wird in den einzelnen Betrieben ausgehängt.

Darüber hinaus ist vorgesehen, daß Sie vor Eintritt der Warnstufe II von Ihrem zuständigen Betriebsbüro eine solche Straßenkarte zu Ihrer Orientierung erhalten. Bewahren Sie diese bitte sorgfältig auf — möglichst in Ihrem Kraftfahrzeug. Informieren Sie sich rechtzeitig über die Fahr- und Parkmöglichkeiten bei Smog-Alarm, damit Sie auch dann pünktlich zum Dienst erscheinen können.

Falls Sie in einem Sperrbezirk wohnen, können Sie sich selbst und Ihre Familie vor möglichen Gesundheitsgefährdungen schützen und außerdem dazu beitragen, daß die Luft nicht zusätzlich noch verunreinigt wird, wenn Sie folgendes bei einer Smog-Wetterlage beachten:

1. Statt mit Kohle oder Schweröl, durch die beim Heizen die Luft verunreinigendes Schwefeldioxid frei wird, soll mit Elektro- oder Gasöfen geheizt werden.



2. Abfälle aller Art dürfen weder in Öfen noch im Freien verbrannt werden.



3. Das Lüften der Wohnungen – vor allem am frühen Morgen oder in den Abendstunden – sollte wegen der dann durch den Berufs- und

Geschäftsverkehr verstärkt auftretenden Luftverunreinigung unterbleiben.

4. Anfällige Menschen, insbesondere alte Leute, Gebrechliche, Kranke und Kinder sollten sich nicht im Freien aufhalten.



Für größere Umschlags

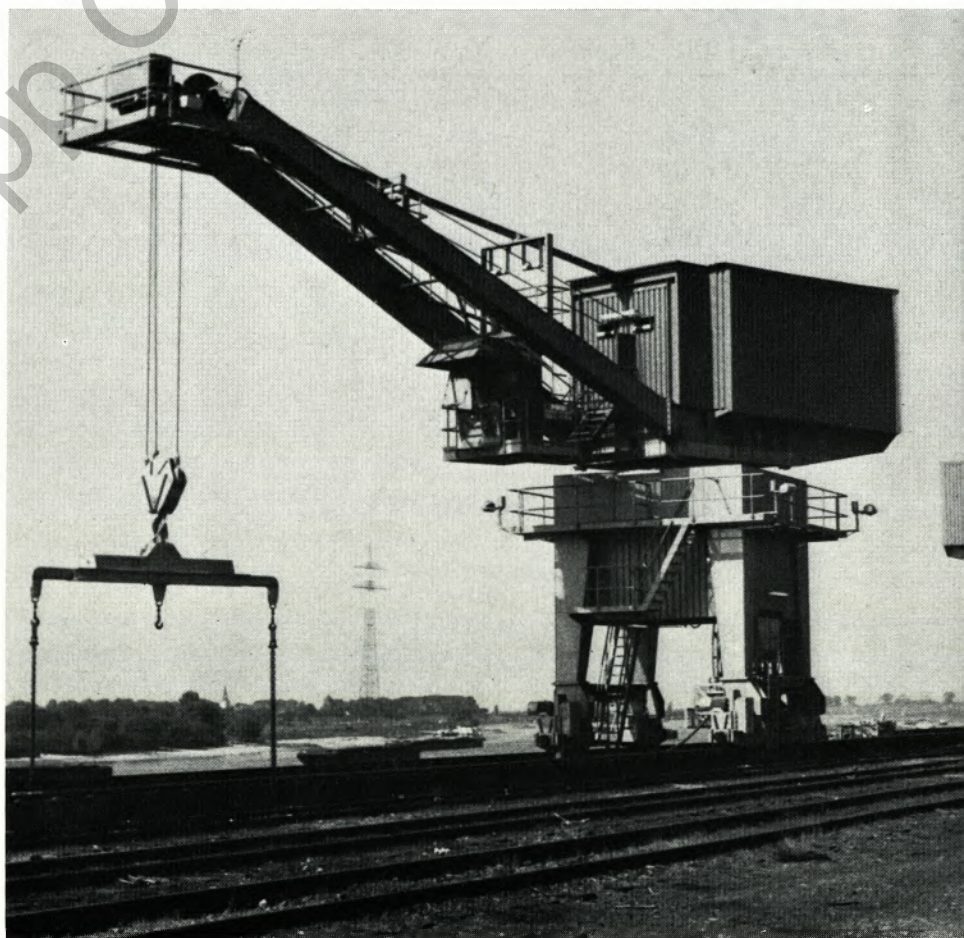
In dem zum Gemeinschaftsbetrieb gehörenden Werkshafen Walsum-Süd wird seit Anfang dieses Jahres im Bereich des Rheinkais fleißig gebaut und montiert. Hier am Rheinufer werden vorwiegend Stückgüter wie Bleche, Drahtbunde, Blechcoils und Profilstahl für die Thyssen Niederrhein AG und die ATH verladen. Der Umschlag dieser Güter von Bahnwagen in Schiffe erfolgte bisher mit zwei Kranen, die aus dem Jahre 1905 stammten und über eine Tragfähigkeit von je 10 Tonnen verfügten. Die Ausladung dieser Krane betrug zudem nur 12 Meter. Dadurch war es kaum möglich, moderne breite Schiffseinheiten, wie beispielsweise Europa-Leichter, zu beladen. Die geringe Hubhöhe dieser Krane von nur 8 Meter über Kai gestaltete darüber hinaus die Verladung aus hochwandigen Wagen (O-Wagen) ebenfalls sehr schwierig und zeitraubend. Außerdem befanden sich die Krane und die dazugehörige Kranbahn in einem sehr schlechten Zustand, was bei einer Lebensdauer von mehr als 70 Jahren nicht verwunderlich ist. Eine Erneuerung der Umschlagseinrichtungen am Rheinkai wurde daher unbedingt erforderlich.

Im einzelnen werden folgende Bau-maßnahmen durchgeführt:

- Erneuerung der Kranbahn mit gleichzeitiger Änderung der Spurweite auf 4,8 m. Dadurch ist bei einer evtl. Verlagerung von Umschlagaufgaben ein Umsetzen der Krane vom Hafen

Walsum-Süd nach Schwelgern – oder umgekehrt – jederzeit möglich, da diese Kranbahnspurweite ebenfalls im Hafen Schwelgern an allen Ufern vorhanden ist.

- Neubau von zwei Stückgutkranen mit Schleppkabeleinrichtung als Strom-



Beide Krane sind einsatzbereit und befahren die bereits fertiggestellte nördliche Kranbahnhälfte. Am Kranhaken links im Bild hängt die elektromotorisch verstellbare Lasttraverse.



Montage des ersten Portalkranes. Hier wird gerade die Maschinenhausplattform auf das Portal aufgesetzt.



Der erste Kran kurz vor der Fertigstellung.



Gesamtübersicht des Rheinufer Hafens Walsum während der Bauarbeiten. Im Vordergrund die beiden alten Krane, die inzwischen bereits demontiert wurden. Im Hintergrund die fertigen neuen Anlagen.



kann wahlweise funkferngesteuert oder handgesteuert betrieben werden.

● Zwischen der Kranbahn und den Eisenbahngleisen wird eine Straße gebaut, die das Anliefern von Material durch LKW ermöglicht. Über diese

resende 1976 wird auch die südliche Hälfte der Kranbahn fertig sein, so daß die neuen Krane dann das gesamte Rheinufer befahren können.

Die neuen Hebezeuge sind mit motorisch drehbarem Lasthaken und motorisch verstellbarer Lasttraverse ausgerüstet, deren Bedienung durch den Kranführer erfolgt. Dadurch ist mit nur einem Kran der Umschlag von Materialien bis ca. 12 Meter Länge möglich. Beim Umschlag derartiger Güter mit den alten Hebezeugen mußten hierfür immer zwei Krane gleichzeitig eingesetzt werden.

Abschließend noch einige Daten der neuen Stückgutkrane:

Tragkraft:	12,5 Tonnen
Ausladung:	17,0 Meter
Hubhöhe über Kai:	12,0 Meter
Hubgeschwindigkeit:	50 m/min

aufgaben gerüstet

zuführung. Durch die Ausrüstung der neuen Krane mit Schleppkabeleinrichtungen kann auch der vorhandene Schleifleitungskanal entfallen.

● Bau einer Rangierwinde zum Verziehen von Waggons. Diese Winde hat eine Zugkraft von 5 Tonnen und

Straße sind auch im Reparaturfalle die neuen Krane mit größeren Fahrzeugen erreichbar.

Bis Ende September waren bereits die Rangierwinde, die nördliche Hälfte der Kranbahn und die beiden Stückgutkrane fertiggestellt. Bis zum Jah-

Rheinkai im Werkshafen Walsum-Süd erhielt neue Stückgutkrane

Kranfahrgeschwindigkeit:	40 m/min
Gesamtgewicht des Kranes:	111,0 Tonnen
Anschaffungswert eines Kranes:	1,275 mio DM

K. Rettberg

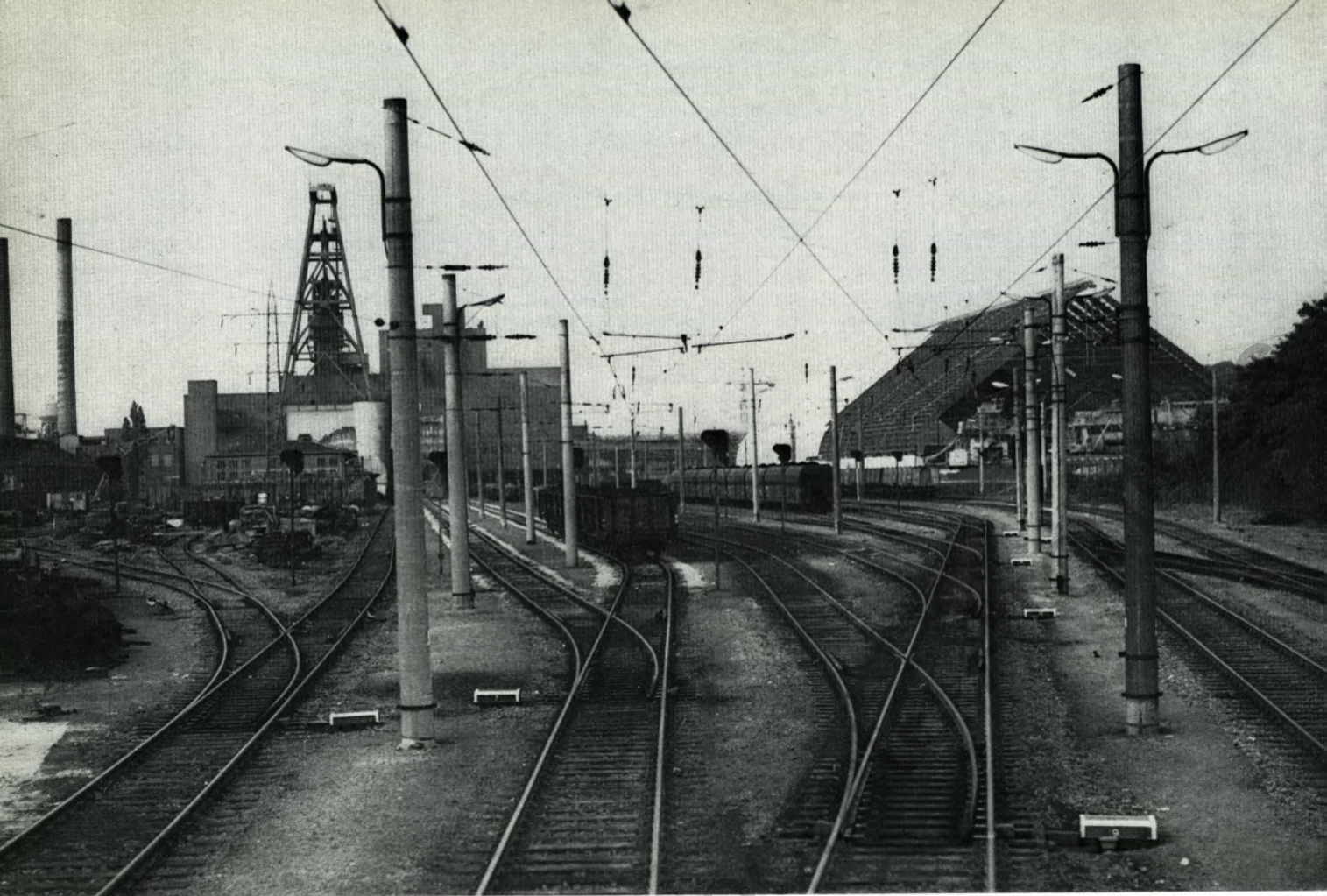


In Lohberg wird Kohle mit modernster Technik aufbereitet

Die Schachtanlage Lohberg liegt nordöstlich von Dinslaken und ist gleichzeitig der nördlichste Punkt des EH-Gleisnetzes. Unserem dort tätigen Personal sowie dem aufmerksamen Beobachter, der auf der Hünxer Straße am Werksgelände der Schachtanlage vorbeifährt oder die Ziegelstraße in Richtung Augustastraße passiert, wird es nicht verborgen bleiben, daß sich das vertraute Bild der Lohberger Schachtanlage verändert. Einen besonderen Eindruck hinterläßt die weithin sichtbare riesige Halle der auf dem Gelände der ehemaligen Ziegelei entstehenden Rohkohlenmisch- und Stapelanlage, die mit einer Spannweite von 64 Metern, einer Höhe von 36 Metern und einer Länge von 210 Metern zu den größten in Holzbauweise errichteten Hallen der Bundesrepublik gehört. Doch diese Anlage ist nur eines von vielen Objekten, die auf Lohberg im

Rahmen eines von der Ruhrkohle AG durchgeführten Investitionsprogramms entstehen. Ziel dieser umfangreichen Bautätigkeit ist es, die Kapazität von derzeit förderfähig 10 000 Tonnen verwertbare Kohle auf 13 000 Tonnen zum Beginn des nächsten Jahres zu erweitern. Selbstverständlich liegen allen dafür erforderlichen Neubau- und Umbauvorhaben die neuesten technischen Erkenntnisse zugrunde. Der Umweltschutz spielt dabei eine besondere Rolle.

Die Förderkapazität der seit dem Jahre 1909 bestehenden Schachtanlage wurde mehrfach erweitert. Ursprünglich für eine Tagesförderung von 4 000 Tonnen ausgelegt, fördert sie heute rund 10 000 Tonnen pro Tag. Die gute Lagerstätte aber läßt eine noch größere Fördermenge zu. Deshalb entschloß man sich zu einem



Blick auf die Schachanlage Lohberg, rechts die halbfertige Holzhalle für die Kohlenmischanlage.

weiteren Ausbau von Lohberg. Mit der Kapazitätserhöhung schafft die Bergbau AG Oberhausen rund 800 neue Arbeitsplätze im Dinslakener Raum, die allerdings in erster Linie den Mitarbeitern der am Ende des Jahres auslaufenden Schachanlage Friedrich Thyssen 2/5 in Duisburg-Hamborn zur Verfügung gestellt werden sollen.

Einen Schwerpunkt beim Ausbau von Lohberg bildet die Aufbereitung, die zur Zeit schrittweise modernisiert und vergrößert wird. Hier wird die aus der Grube geförderte Rohkohle in Verkaufsprodukte aufbereitet, insbesondere in hochwertige Koks-kohle. Bisher sind folgende Maßnahmen durchgeführt und abgeschlossen worden:

- Zwei neuartige Grobsiebmaschinen von je 900 bis 1 000 Tonnen pro Stunde Durchsatz steigern die Leistung in der Vorklassierung wesentlich.
- Eine elektronisch gesteuerte Grobkornsetzmaschine – die bisher größte ihrer Art – ersetzt die inzwischen veralteten Grobkorn-Schwertrübescheider.
- Einbau eines Sichters mit einem Durchmesser von 7 Metern, in dem

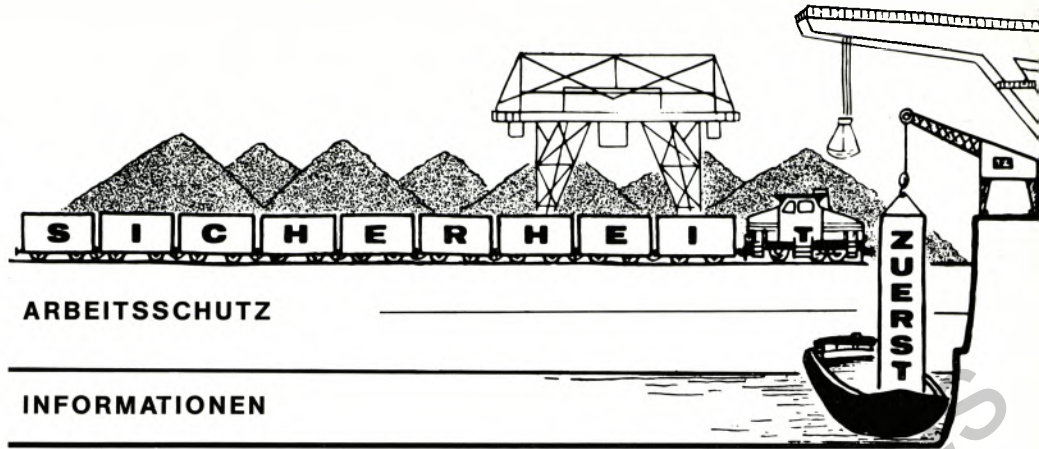
die gesamte Rohfeinkohle entstaubt werden kann.

Bemerkenswert ist die Tatsache, daß durch den Einsatz von nur wenigen Großmaschinen das vorhandene Gebäude der Wäsche nicht erweitert zu werden brauchte.

Kürzlich wurde mit der Inbetriebnahme der neuen Feinkornaufbereitung ein weiterer Schritt vollzogen. In dieser Anlage wird das in der Vorklassierung anfallende Korn unter 12 mm Größe zu drei Produkten aufbereitet: Kohle, Mittelgut und Steine. Das Herz der neuen Anlage ist eine elektronisch gesteuerte Setzmaschine, die mit 36 Quadratmetern Setzfläche und einer maximalen Kapazität von 540 Tonnen Durchsatz pro Stunde die bisher größte ihrer Art in der Welt ist. Um eine optimale Beaufschlagung der 6 m breiten Maschine zu gewährleisten, ist eine ebenso breite Siebmaschine vorgeschaltet, auf der die Rohfeinkohle entschlämmt wird. Der abgeschiedene, besonders aschereiche Schlamm wird direkt der Flotation zugeführt. Die gewaschene Feinkohle wird unmittelbar hinter der Setzmaschine auf einer kurzen Horde (feststehende Siebfläche) und einem nach-

geschalteten beweglichen Sieb von 5,5 Meter Breite vorentwässert und zwei Schwingsiebschleudern aufgegeben. Eine weitere Schleuder steht jederzeit einsatzbereit in Reserve. Zur Entlastung des vorhandenen Wasschwasser-Rundeindickers wird die stündlich in der Feinkornaufbereitung anfallende Wassermenge von rund 1 300 Kubikmetern in einer gleichfalls neuen sogenannten Klärspitze vorgereinigt.

Neben der Kapazitätssteigerung erhofft man sich von der neuen Feinkornaufbereitung eine günstige Entwicklung der Kosten und gute Produkte, wobei außer sauberen Reinkohlen und Bergen eine Verringerung des Mittelgutanfalls, der sogenannten Ballastkohle, besonders wünschenswert ist. Die über mehrere Tage durchgeführten Abnahmeversuche brachten ausgezeichnete Ergebnisse; demnach enthalten die Reinkohlen nur 1,8 % Fehlanteile, während in den abgeschiedenen Bergen nur noch 0,2 % Kohlen und 1,4 % Verwachsenes verbleiben. Die Mittelgutanreicherung ist mit 40 % akzeptabel. Auch die Feinkohlenentwässerungsschleudern entsprechen hinsichtlich Leistung, Wassergehalt und Ausbringen den Erwartungen der Bergbau AG.



Im Oktober dieses Jahres ist in den Betriebsbereichen des Gemeinschaftsbetriebs Eisenbahn und Häfen, in denen an bestimmten Arbeitsplätzen die Gefahr der Gehörschädigung besteht, Plakat- und Informationsmaterial ausgegeben worden. Dieses Material informiert über die Gefahren durch Lärm, gibt Beispiele, wo überall in unserer Gesellschaft Lärm auftreten kann, welche Einbußen der Lebensqualität bei Lärmtaubheit für den Menschen möglich sind, und wie – wenn bereits der Verdacht auf eine Lärmschwerhörigkeit vorliegt – eine Gehöruntersuchung durchgeführt wird. An dieser Stelle wollen wir abrundend

über den Lärm und die Gehörschädigung berichten.

Lärm, was ist das?

Grundsätzlich ist Lärm ein Geräusch, das bei Einwirkung auf einen Menschen meistens als störend empfunden wird. Da nicht alle Menschen gleich empfinden, treten hier große Unterschiede und Meinungsverschiedenheiten auf (z. B. bestimmte Musik empfindet ein Hörer als entspannend, ein anderer jedoch als belästigend). Es ist daher nicht möglich, durch diese Definition allgemein gültige Regeln aufzustellen oder abzuleiten. Aus die-

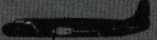
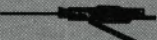
sem Grund wird in der Unfallverhütungsvorschrift Lärm (VBG 121), die seit dem 1. 12. 1974 in Kraft ist, im § 2 der Begriff Lärm wie folgt definiert:

„Lärm ist Schall (Geräusch), der das Gehör schädigen kann oder zu besonderen Unfallgefahren führt.“

Aus dieser Begriffsbestimmung kann der Eindruck entstehen, daß Lärm nur bleibende Schäden hervorrufen kann. Es gibt auch Einwirkungen, die man als belästigend bezeichnet.

Hier ein Überblick über die Lärmbereiche und deren Wirkungen auf den Menschen. Die Lautstärke ist in Dezibel (A) angegeben.

Bild 1

Bild 1	Schallintensitätsverhältnis	Schallintensität in dB(A)		Geräuschart
Schmerzbereich	100 000 000 000 000	140		Düsenmotor
	10 000 000 000 000	130		Niethammer
----- GEFÜHLSSCHWELLE -----				
	1 000 000 000 000	120		Propellermaschine
Schädigungs-Bereich	100 000 000 000	110		Bohrmaschine
	10 000 000 000	100		Metallverarbeitungsbetrieb
	1 000 000 000	90		Schweres Fahrzeug
Belästigungs-Bereich	100 000 000	80		Starker Straßenverkehr
	10 000 000	70		Personenwagen
	1 000 000	60		Normales Gespräch
Sicherer Bereich	100 000	50		Leise Radiomusik
	10 000	40		Flüstern
	1 000	30		
	100	20		Blätterrauschen
	10	10		
	1	0		
----- HÖRSCHWELLE -----				

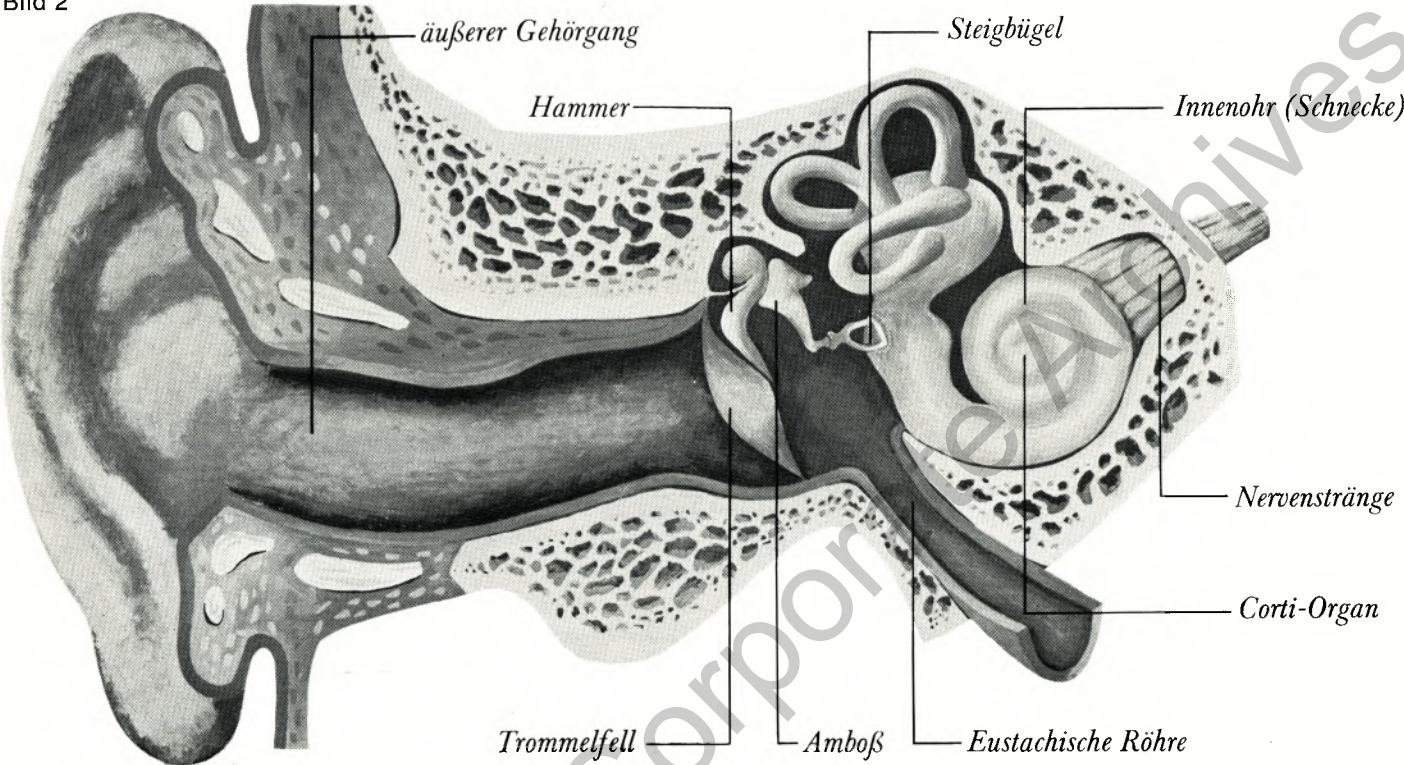
Die Schallintensität eines Tones von 1000 Hz wird als 10^{-12} Watt/m² angenommen. Das Schallintensitätsverhältnis zeigt an, wievielfach größer die Schallintensität eines Geräusches ist, verglichen mit dem niedrigen Hörschwellenwert.

Damit sich jeder über die Lautstärken eine Vorstellung machen kann, sind einige Beispiele für die Lautstärke der Bereiche aufgeführt (siehe Bild 1). Im folgenden soll die Entstehung eines Gehörschadens erläutert werden: Bei näheren Untersuchungen hat man feststellen müssen, daß das geschä-

bereits bei 85 dB (A) auftreten. Die Dezibel-(A)-Kurve ist eine Nachempfindung des menschlichen Gehörs. Hierbei ist berücksichtigt, daß hohe Töne lästiger und schädlicher sein können als tiefe Töne. Das menschliche Ohr, bestehend aus dem äußeren Gehörgang mit Ohr-

Innerhalb dieses Hörsystems ist für eine Lärmschädigung lediglich das Innenohr von Bedeutung. Treffen nun die Schallwellen (Druckwellen), die durch Schwingungen von Körpern aufgetreten sind, auf das Trommelfell, so werden sie hier durch Hammer und Amboß sowie Steigbügel

Bild 2

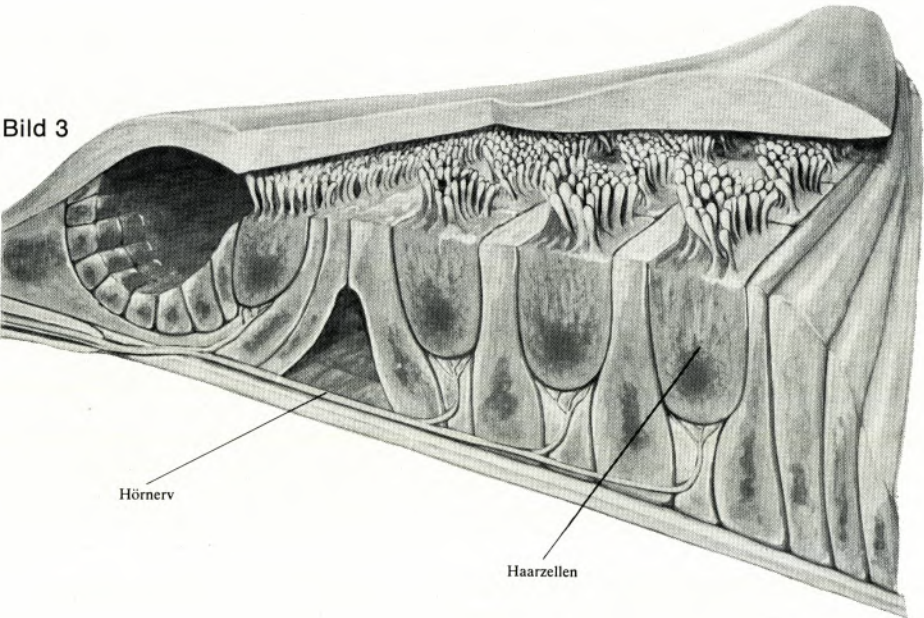


digte Hörorgan vom menschlichen Organismus selbst nicht regeneriert werden kann und somit ein bleibender Schaden entstanden ist. Hörschäden können bei einem Menschen

muschel und Trommelfell, dem Mittelohr und Gehörknöchelchen, dem Innenohr mit schallaufnehmenden Nervenzellen (Corti-Organ) ist im Bild 2 dargestellt.

zum Innenohr übergeleitet. Dort werden die Härchen des Corti-Organ bewegt, und die Sinneszellen erhalten die Impulse, um diese über das direkt angeschlossene Nervensystem zum

Bild 3



Gehirn zu leiten (siehe Bild 3). Bei Einwirkung zu großer Druckwellen werden die Nervenzellen des Innenohrs so stark beansprucht, daß sie sich nicht wieder erholen.

Eine Lärmschwerhörigkeit ist jedoch vermeidbar. Die Lösung erscheint einfach, ist jedoch aus technischer Sicht teilweise nicht realisierbar.

Lösung: Die größeren, für das menschliche Gehör schädlichen

schwerhörigkeit ist der persönliche Schallschutz. Er findet in den meisten Fällen Anwendung.

- c) Das beste wäre, bei bestimmten Arbeiten möglichst lärmärmere Technologien und Arbeitsverfahren zu berücksichtigen.

In unseren Betrieben werden Gehörschutzkapseln (Bild 4) und Gehörschutzstöpsel (Bild 5) verwendet. Dieser persönliche Schallschutz erfüllt

Lärm hinzuweisen. Hierdurch ist jeder Arbeitnehmer verpflichtet, innerhalb der gekennzeichneten Lärmbereiche die zur Verfügung gestellten Gehörschutzmittel zu verwenden.

Die Lärmschutzbereiche sind durch blaue Symbolschilder gekennzeichnet.

Abschließend bitten wir zu bedenken:

Die anfangs angesprochenen Werbemittel, die unsere Mitarbeiter bereits

Bild 4



Bild 5

Schalldrücke dürfen nicht bis an das Innenohr gelangen.

Um diesen Zustand zu erreichen, kann man verschiedene Maßnahmen durchführen:

wichtige Aufgaben: z. B. werden die Schalldrücke bis auf eine erträgliche Größe gesenkt. Die Gehörschutzmittel sind leicht anwendbar und haben eine gute Verträglichkeit. Sie bewah-

kennengelernt haben, kennzeichnen nicht einen Werbeslogan, der helfen soll, Produktionszahlen einer bestimmten Branche zu vergrößern; sie sollten dahingehend motivieren, daß



- a) Der Lärm von Maschinen kann durch Kapselung nach außen hin verringert werden.

- b) Ein besonders hervorzuhebendes Mittel zur Vorbeugung von Lärm-

ren die sprachliche Verständigung. Nach anfänglicher Gewöhnung ist das Tragen nicht unbequem.

Es ist an dieser Stelle noch auf den § 4 der Unfallverhütungsvorschrift

jeder Mensch sein von der Natur gegebenes Gehör erhalten kann und er nicht durch eine Lärmtaubheit außerhalb der Gesellschaft gerät.

Aus diesem Grund müßte jeder sagen:



(Bilder 1 und 3 von „Bilson International“)

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Klaus Weber
Vorarbeiter, HS
eingetreten: 16. 12. 1936



Theodor Holstein
Rangiermeister, EN
eingetreten: 20. 2. 1937



Paul Glosemeier
Weichenwärter, EN
eingetreten: 4. 3. 1937

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Erich Hildebrandt
Weichenwärter, EN
eingetreten: 21. 12. 1951

Paul Kisters
Lokführer, BM-N
eingetreten: 14. 1. 1952

Erich Sielaff
Kolonnenführer, Bau-O-N
eingetreten: 14. 1. 1952

Engelbert Lahnstein
Oberkranführer, HS
eingetreten: 19. 1. 1952

Heinz Scheffler
Rangieraufseher, EN
eingetreten: 1. 2. 1952

Friedrich Sooth
Gleiswerker, Bau-O-S
eingetreten: 2. 2. 1952

Karl Balke
Kolonnenführer, Bau-Sm
eingetreten: 4. 2. 1952

Heinrich Grossmann
Kolonnenführer, EWH
eingetreten: 6. 2. 1952

Paul Stahr
Rangieraufseher, EN
eingetreten: 18. 2. 1952

Manfred Strzelecki
Rangiermeister, EN
eingetreten: 18. 2. 1952

Emil Mälzer
Vorarbeiter, EWH
eingetreten: 21. 2. 1952

Hermann Schulte-Lippert
Verkehrsabfertiger, V
eingetreten: 3. 3. 1952

Helmut Bartelt
Betriebsbürovorsteher,
HS
eingetreten: 4. 3. 1952

Manfred Arendt
kfm. Angestellter, Org.
eingetreten: 4. 3. 1952

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Familiennachrichten

Geburtstag:

Otto Eckermann, früher Weichensteller
geb.: 20. 1. 1882 (95 Jahre)
wohnhaft: 5462 Bad Hönningen,
Am Schwarzen Kreuz 9

Johann Mester, früher Lokführer
geb.: 3. 3. 1883 (94 Jahre)
wohnhaft: 4100 DU-Meiderich,
Herwarthstraße 32

Otto Reuffurth, früher Schlosser
geb.: 30. 12. 1884 (92 Jahre)
wohnhaft: 4100 DU-Hamborn,
Kaiser-Wilhelm-Straße 54

Karl Clotz, früher Bahnmeister
geb.: 10. 3. 1885 (92 Jahre)
wohnhaft: 4100 DU-Hamborn,
Im stillen Winkel 4

Hermann Lehmann, früh. Weichensteller
geb.: 2. 2. 1892 (85 Jahre)
wohnhaft: 4100 DU-Beeck,
Friedrich-Ebert-Straße 225

Robert Cremers, früher Rangiermeister
geb.: 3. 2. 1892 (85 Jahre)
wohnhaft: 4100 DU-Hamborn,
Weseler Straße 114

Franz Hlawan, früher Dreher
geb.: 5. 12. 1896 (80 Jahre)
wohnhaft: 4100 DU-Hamborn,
Schulte-Marxloh-Straße 10a

Hubert Siebers, früher Stellwerkswärter
geb.: 7. 1. 1897 (80 Jahre)
wohnhaft: 4220 Dinslaken,
Rheinaue 85

August Termath, früher Stellwerkswärter
geb.: 30. 1. 1897 (80 Jahre)
wohnhaft: 4220 Dinslaken-Hiesfeld,
Bussardstraße 1

Johannes Kropp, früher Gleiswerker
geb.: 5. 3. 1897 (80 Jahre)
wohnhaft: 4100 DU-Walsum,
Beckstraße 12

Diamantene Hochzeit:

Johann Zimmer, früher Weichensteller
geb.: 14. 6. 1889
verh.: 9. 2. 1917
wohnhaft: 4100 DU-Walsum,
Hülsermannshof 5

Goldene Hochzeit:

Franz Perzewski, früher Streckenwärter
geb.: 2. 6. 1903
verh.: 8. 1. 1927
wohnhaft: 4100 DU-Hamborn,
Pollerbruchstraße 33

Karl Berg, früher Rangiermeister
geb.: 26. 1. 1901
verh.: 25. 1. 1927
wohnhaft: 4100 DU-Ruhrort,
Jordingstraße 3

Artur Reinke, früher Rottenmeister
geb.: 9. 2. 1903
verh.: 27. 1. 1927
wohnhaft: 5552 Morbach,
Hinzerath 52

Franz Jakubiak, früher Schlosser
geb.: 4. 9. 1900
verh.: 19. 2. 1927
wohnhaft: 4100 DU-Hamborn,
Ostackerweg 81

Wilhelm Kaak, früher Verladeführer
geb.: 4. 3. 1902
verh.: 20. 2. 1927
wohnhaft: 4100 DU-Walsum,
Friedrich-Ebert-Straße 363

Paul Werneburg, früher Lehrloführer
geb.: 1. 4. 1904
verh.: 26. 2. 1927
wohnhaft: 4100 DU-Walsum,
Prinzenstraße 19

Todesfälle:

Heinrich Banzet, Lokführer, BM
geb.: 11. 1. 1929
gest.: 9. 5. 1976

Johann Kullmann, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 26. 8. 1899
gest.: 23. 6. 1976

Josef Fuss, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 31. 10. 1913
gest.: 26. 6. 1976

Helmut Kohnke, Rangierer, ES
geb.: 7. 12. 1925
gest.: 1. 7. 1976

Wilhelm Bunse, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 13. 10. 1901
gest.: 8. 7. 1976

Josef Theis, Pensionär
früher Magazinarbeiter
geb.: 16. 5. 1911
gest.: 9. 7. 1976

Peter Schmitt, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 24. 11. 1902
gest.: 11. 7. 1976

Paul Heymann, Gleiswerker, Bau-O-N
geb.: 22. 8. 1916
gest.: 13. 7. 1976

Karl Schwanke, Pensionär
früher Vorarbeiter
geb.: 30. 5. 1902
gest.: 18. 7. 1976

Johann Blumberg, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 24. 4. 1895
gest.: 19. 7. 1976

Erwin Schädel, Pensionär
früher Hafenarbeiter
geb.: 2. 12. 1906
gest.: 26. 7. 1976

Peter Wieczorek, Pensionär
früher Lokheizer
geb.: 1. 8. 1897
gest.: 31. 7. 1976

Heinrich Rennings, Pensionär
früher Kranführer
geb.: 1. 7. 1897
gest.: 5. 8. 1976

Johann Mai, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 25. 8. 1901
gest.: 6. 8. 1976

Walter Wolter, Betriebs-Ingenieur, Flm
geb.: 20. 7. 1925
gest.: 7. 8. 1976

Heinrich Sanders, Pensionär
früher Stellmacher
geb.: 6. 7. 1911
gest.: 12. 8. 1976

Werner Schweden, Pensionär
früher Kolonnenführer
geb.: 14. 8. 1898
gest.: 12. 8. 1976

Wilhelm Winsberg, Pensionär
früher Hilfsarbeiter
geb.: 10. 7. 1913
gest.: 26. 8. 1976

Magdalena Jaquemot, Pensionärin
früher Putzfrau
geb.: 14. 10. 1905
gest.: 3. 9. 1976

Johann Bezgovsek, Pensionär
früher Rangiermeister
geb.: 12. 5. 1908
gest.: 4. 9. 1976

Heinrich Flassenberg, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 27. 5. 1898
gest.: 13. 9. 1976

Heinrich van Lent, Lokführer, BM
geb.: 23. 9. 1915
gest.: 19. 9. 1976

Walter Kolm, Rangierer, EN
geb.: 8. 12. 1927
gest.: 26. 9. 1976

Peter Ulrichs, Lokführer, BM
geb.: 21. 3. 1946
gest.: 26. 9. 1976

Walter Banse, Pensionär
früher Elektriker
geb.: 17. 8. 1906
gest.: 27. 9. 1976

Johann Serafinowski, Pensionär
früher Waschraumwärter
geb.: 28. 4. 1909
gest.: 1. 10. 1976

Anton Kilos, Rangiermeister, ES
geb.: 22. 3. 1922
gest.: 4. 10. 1976

Paul Lipek, Pensionär
früher Magazinausgeber
geb.: 9. 2. 1903
gest.: 4. 10. 1976

Johannes Malzen, Pensionär
früher Gleiswerker
geb.: 19. 7. 1909
gest.: 7. 10. 1976

**Der LOKFÜHRERVEREIN und der EISENBAHNVEREIN
Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen veranstalten
ihre diesjährige gemeinsame Weihnachtsfeier am 12.**

**Dezember, 15.30 Uhr, im Lokal „Schützenhof Marxloh“
(Kaiser-Wilhelm- Ecke Egonstraße). Es wird auf die hier-
zu vorgenommenen Aushänge besonders hingewiesen.**

Herbstfest beim Quartettverein

Es bleibt dabei: Wenn die Sänger, deren Angehörige und Freunde des dem Unternehmen verbundenen Quartettvereins ihre Feste feiern, dann feiern sie feste. So war es auch diesmal beim traditionellen Herbstfest, das am 23. Oktober im Vereinslokal Marxloher Schützenhof stattfand. Das Fest verlief sehr stimmungsvoll. Und das war auch wohl der Grund, warum sich die meisten Gäste erst zu später Stunde auf den Heimweg machten.

Der 1. Vorsitzende Arthur Hermanns nahm die Begrüßung vor, wobei sein

besonderer Gruß dem ehemaligen technischen Geschäftsführer des Gemeinschaftsbetriebes, Direktor Erich Bergermann galt. Anschließend gab er den Anwesenden einen kurzen Überblick von der chormusikalischen Tätigkeit des Quartettvereins, der unter dem jungen Dirigenten Hans-Hermann Haverkamp neuen Auftrieb bekommen habe.

Die Sängerschar selbst gab dann auch einige Kostproben ihres Könnens, wobei die Wiedergabe des „Es klingt ein Lied“ von Groll und „Das Lied der



Musikalische Kostproben boten die Sänger des Quartettvereins unter der Leitung von Hans-Hermann Haverkamp dem Publikum beim Herbstfest.

Bis in den frühen Morgen schlangen die Gäste während des vom Quartettverein arrangierten Herbstfestes das Tanzbein.

Berge“ von Rabe mit besonders viel Beifall bedacht wurde. Später heizte der Chor des Quartettvereins die Stimmung mit volkstümlichen Liedern an. Der Vortrag des „Blankenstein-Husar“ als Zugabe war ein krönender Abschluß.

Das Parodisten-Duo Dieckmann/Krinn löste mit seinen humorigen Darbietungen viel Heiterkeit aus. Erwähnenswert die parodistische Betrachtung „Ein Nordsee-Urlaub im Sauerland“. Nach dem „Frohen Sängermarsch“ spielten die einsatzfreudigen „La Palomas“ zum Tanz auf. Auf dem Parkett herrschte fast ständig Hochbetrieb, während man sich an den Tischen prächtig unterhielt. Es war in der Tat ein Herbstfest mit Niveau.

W. Pütz



Neues aus unserer Betriebssportgemeinschaft

BSG 1962 Eisenbahn und Häfen berichtet

Abteilung Fußball

Nach längerer Zwangspause sind unsere Fußballer wieder dabei sich neu zu formieren. So werden wir 1977 mit einer ausgeruhten und frischen Truppe im Betriebssportverband Groß-Duisburg e.V. wieder ein Wort mit-sprechen. Bemerkenswert ist, daß wir unsere „Stars“ nicht mal am grünen Tisch zu sehen bekommen. Hier könnte das Konzept für das Jahr 1977 festgelegt werden.

Als einen Versuch sehen wir folgenden Aufruf an: Wer macht mit bei der Neubildung einer „Alte-Herren-Mannschaft?“ Meldungen nimmt jedes Vorstandsmitglied entgegen.

Abteilung Tischtennis

Unter der bewährten Leitung unseres Tischtennis-Obmannes Gerd Marc-zinski stehen zwei Mannschaften in der Meisterschafts- und Pokalrunde des BSV Groß-Duisburg e.V. In der Gruppe A steht die I. Mannschaft, in der Gruppe B die II. Mannschaft. Es wird noch einmal bekanntgegeben, daß die Trainings- und Spielzeiten der Tischtennis-Abteilung in der Sporthalle des Stadtbades am Zinkhüttenplatz jeden Montag in der Zeit von 16.00 Uhr bis 19.00 Uhr und alle drei Wochen mittwochs und freitags in der Zeit von 9.00 Uhr bis 11.00 Uhr an-gesetzt sind. Interessenten können

sich beim Spartenleiter G. Marc-zinski melden.

Abteilung Skat

Hier haben sich die besten „Skat-freunde“ an die Spitze gespielt und den 1., 2. oder 3. Platz errungen. Diese Abteilung leitet der Sportfreund Ernst Steinbacher zur vollen Zufriedenheit aller Beteiligten. Auch hier kann noch jeder Interessierte mit-machen und sich betätigen. Meldun-gen, auch für die Meisterschaftsrunde 1977, werden gerne entgegengenom-men.

Abteilung Kegeln

Es kann berichtet werden, daß zwei Gruppen sich zusammengefunden haben und in der Leistung beachtlich gestiegen sind. Eine Gruppe betreibt reines Gesellschaftskegeln und die zweite Gruppe hat sich mehr oder weniger auf Sportkegeln spezialisiert. Beide Gruppen sind gemischt, d. h. bestehen zu gleichen Teilen aus weiblichen und männlichen Keglern. Es wird überlegt, ob im nächsten Jahr nicht Vergleichskämpfe mit anderen Betriebssportgemeinschaften auszurichten sind.

Abteilung Motorsport

Unsere letzte Veranstaltung im Motorsport fand am 10. September 1976 statt. Hierbei zeigte sich, daß die abzufahrende Route sehr sorgfältig und akkurat abgesteckt war, was von allen Beteiligten bescheinigt wurde. Folgende Plazierungen waren nach Beendigung dieser Auto-Rallye zu verzeichnen:

Den 1. Platz mit 1880 Punkten belegte das Team Ruhl/Plankert, den 2. Platz mit 1752 Punkten das Team Richter/Güsken und den 3. Platz mit 1680

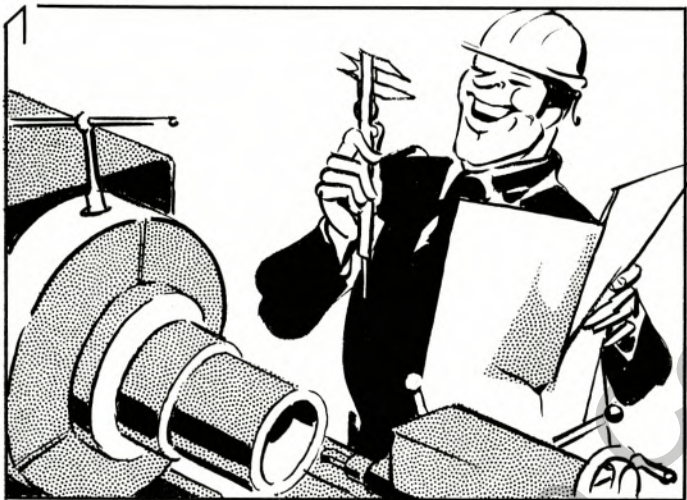
Punkten erreichte das Team Dommermuth/Barche.

Allen Beteiligten möchten wir an dieser Stelle nochmals ein herzliches „Danke-schön“ für ihre Beteiligung sagen.

Allen unseren Mitgliedern, sowie Freunden und Gönnern wünschen wir zum bevorstehenden Weihnachtsfest und zum Jahreswechsel 1976/77 auf diesem Wege ein herzliches „Glück auf“.

Der Vorstand der
Betriebssportgemeinschaft 1962
Eisenbahn und Häfen

Ballade vom KANONEN-FUTTER



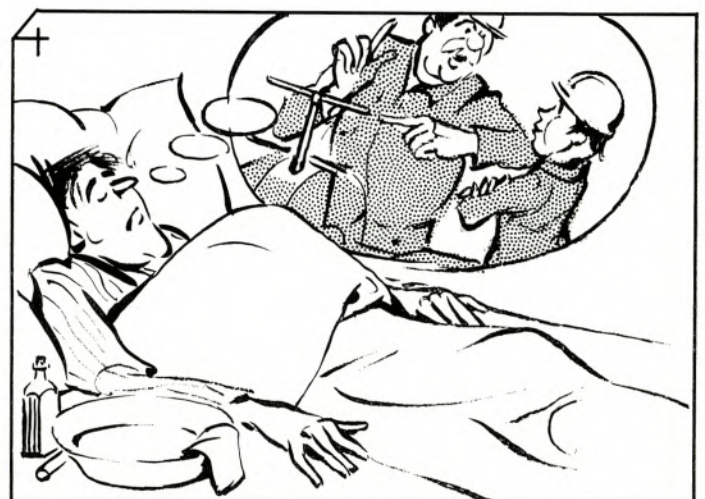
1. Freitagmorgen. Dreher Knapp nimmt die letzten Maße ab. Vor der Tür das Wochenende – da spuckt er munter in die Hände:



2. Morgen spielt sein Stammverein auf eigenem Platz. Das Spiel wird fein! Jetzt noch das Werkstück nachgespannt – da kommt Kollege Schwarz gerannt:



3. „Du kommst doch morgen mit zum Platz?“ „Na klar, ich . . .“ Mitten in dem Satz knallt ihm der Schlüssel vor die Brust. (Als Lehrling hat er schon gewußt:



4. Schalt niemals Deine Drehbank ein bevor Du ganz kannst sicher sein!) Jetzt muß er brav zu Hause liegen und der Verein alleine siegen.

