



EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

14. JAHRGANG

9/10

Sept./Oktober 1968



Welt-Tierschutz-Tag

4. Oktober 1968

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
Das neue Oxygen-Stahlwerk der ATH in Bruckhausen	3
Wir sind „im Bilde“	5
Verbesserungsvorschläge wurden prämiert	6
Leistungsrekorde bei der Werksbahn und im Hafen Schwelgern	7
Ein Stückchen Werksgeschichte: Der Spülschacht Lohhof	8
Arbeitsschutz — Informationen	9
Vereine berichten	10
Unsere Jubilare	12
Aus der Betriebsgemeinschaft	12
Ein neues Buch über die Dampflok	13
Mußte das sein?	14
Holzauge — sein wachsam!	15



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-Lenzo-Straße 15.

Aufnahmen: EH: Betriebsmaschinenendienst, Drost, Kiel, Pietschke, Preuß, Rist, Schentke, Still, Wiesner

ATH: Meyer

Titelbild: Nebeneinander der Transportwege Schiene, Straße und Rohrleitung am Martinwerk I, Hamborn.

Rückseite: Impressionen im Nebel

KURZNACHRICHTEN

Das neue Oxygen-Stahlwerk der ATH in Duisburg-Bruckhausen soll im Herbst 1969 in Betrieb gehen. Mit einer Rohstahlkapazität von 3,6 Millionen Jahrestonnen wird es zu den modernsten Anlagen der Welt zählen. Das neue Stahlwerk wird mit zwei Großkonvertern von je 300 Tonnen Abstichgewicht eine monatliche Rohstahlkapazität von 300 000 Tonnen erreichen. Näheres hierüber lesen Sie im Artikel im Innern dieser Ausgabe.

Kernkraftwerke in der Welt: Ende 1967 waren in der Welt 67 Kernkraftwerke mit einer Kapazität von 12 226 elektrischen Megawatt (MWe) — 1 Megawatt = 1 Million Watt — in Betrieb. Weitere 42 Kernkraftwerke sollen — voraussichtlich bis Ende 1970 — in Betrieb genommen werden. Wahrscheinlich werden also Ende 1970 in der Welt 109 Kernkraftwerke mit einer Gesamtleistung von 32 273 MWe in Betrieb sein. Daran werden zum Jahresende 1970 die Vereinigten Staaten von Amerika und Großbritannien zusammen mit über 64 Prozent der gesamten Nettoleistung aus Kernenergie beteiligt sein, die Bundesrepublik Deutschland mit 985 MWe = 3,1 Prozent.

Die Betriebsführung im Kraftwerk Alsum, das bekanntlich je zur Hälfte der ATH und der Hamborner Bergbau A.G. gehört, wird ab 1. Oktober dieses Jahres von der ATH übernommen. An den Besitzverhältnissen soll erst später eine Änderung vorgenommen werden, und zwar will die ATH dann auch den Anteil der Hamborner Bergbau A.G. übernehmen. Für die ATH dürfte diese Entwicklung vorteilig sein, da sie die Anlagen dann nach ihren eigenen Erfordernissen fahren und die Stromerzeugung mit der des ATH-eigenen Kraftwerks „Hermann Wenzel“ in Ruhrort koordinieren kann.

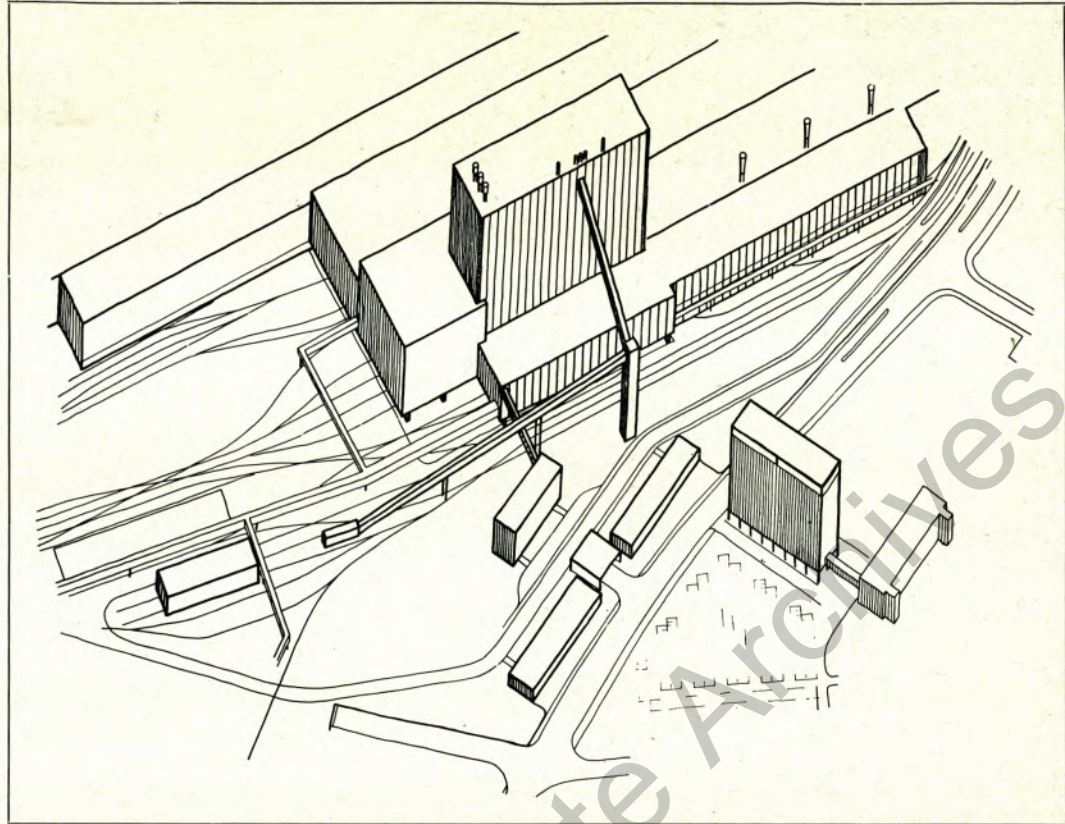
Eine vollautomatische Schnellzug-Elektrolokomotive für eine Geschwindigkeit von 350 Kilometern in der Stunde entwickelt zur Zeit die Firma Siemens. In der letzten Aktionärsversammlung in Berlin wurden diese Entwicklungsarbeiten mit dem Hinweis erläutert, daß die Bundesbahn für die Zukunft ein in sich geschlossenes Schnellverkehrsnetz plane, das mit Spitzengeschwindigkeiten von 320 Kilometern je Stunde befahren werden soll.

PKW-Statistik: Jeder zehnte von den 184 Millionen Einwohnern der Länder der Europäischen Gemeinschaft besitzt jetzt einen Personenkraftwagen; vor zehn Jahren zählte man auf jeweils 22 Menschen einen PKW. Der PKW-Bestand der Welt ohne China hat sich in den letzten zehn Jahren von 86 Millionen auf 155 Millionen vergrößert. In den USA zählt man jetzt auf 3 Menschen ein Auto, in der Sowjetunion auf 213 Einwohner.

Die heiratsfreudigsten Europäer sind heute in der Europäischen Gemeinschaft die Holländer. Auf 1000 Einwohner entfallen in Holland zur Zeit neun Eheschließungen im Jahr. Die Deutschen verzeichnen 8, die Italiener 7,4, die Belgier 7,2, die Franzosen 6,9 und die Luxemburger 6,6 Eheschließungen.

Das neue Oxygen-Stahlwerk der ATH in Bruckhausen

Bauarbeiten schreiten zügig voran



Die Zeichnung skizziert das zukünftige architektonische Bild der Kaiser-Wilhelm-Straße im Bereich der ATH-Hauptverwaltung und des neuen Oxygen-Stahlwerkes. Im Vordergrund rechts das Verwaltungsgebäude der ATH, das von dem 70 Meter hohen Rauchschiß, welches die Konverter, die Abhitzekessel und die Entstaubungsanlage aufnimmt, um fast zwanzig Meter in der Höhe überragt wird.

Am 3. November 1967 genehmigte der Aufsichtsrat der ATH den Bau eines neuen Oxygen-Stahlwerkes in Bruckhausen. Bereits Ende Februar 1968 konnte mit der Durchführung dieses gegenwärtig bedeutendsten Investitionsvorhabens der ATH begonnen werden. Das neue Stahlwerk wird auf dem freien Platz an Tor I zwischen Thomas-Stahlwerk und SM-Stahlwerk I errichtet, wobei der SM-Ofen 4 Ende März stillgelegt wurde, um weiteren Platz für den Bau des neuen Betriebes zu schaffen. Nachdem die ersten Fundamente Anfang April gegossen wurden, gehen die Bauarbeiten inzwischen zügig voran.

Nach den Plänen der ATH soll das neue Oxygen-Stahlwerk Bruckhausen im Herbst 1969 in Betrieb gehen, um nach einer stufenweisen Stilllegung der Hamborner Thomaskonverter und SM-Ofen eine Rohstahl-Kapazität von 300 000 Monatstonnen zu erreichen. Zwar braucht das Thomas-Stahlwerk qualitativ und kostenseitig einen Vergleich mit modernen Stahlwerken nicht zu scheuen. Aber bekanntlich bestehen gesetzliche Auflagen zur Beseitigung des „braunen Rauches“.

Umfangreiche Versuche im Thomas-Stahlwerk Ruhrort haben gezeigt, daß eine Entstaubung beim Thomas-Verfahren wegen der großen Abgasmengen nicht wirtschaftlich durchgeführt werden kann. Die Rohstahl-Erzeugung des Thomas-Stahlwerkes in Bruckhausen muß deshalb von Sauerstoffaufblas-Konvertern übernommen werden.

Ausschlaggebend für die Größe des neuen Oxygen-Stahlwerkes waren die Verhandlungen mit dem Hüttenwerk Oberhausen über die zukünftige Zusammenarbeit. Durch das neue große Stahlwerk in Bruckhausen ergibt sich die Mög-

lichkeit, die alten Thomaswerke in Bruckhausen und Oberhausen stillzusetzen und gleichzeitig auf den Bau des von der Hoag geplanten kleineren Oxygen-Stahlwerkes zu verzichten.

Durch Stilllegung des Thomaswerkes entfällt aber die vom Rücklaufschiß der Thomasstahl-Erzeugung abhängige Rohstoff-Grundlage des SM-Stahlwerkes I, da beim Sauerstoffaufblas-Verfahren neben dem eigenen Rücklaufschiß noch zusätzliche Schrottmengen benötigt werden. Das neue Oxygen-Stahlwerk muß also auch die Rohstahl-Produktion des SM-Stahlwerkes I ersetzen.

Die Betriebsergebnisse des Oxygen-Stahlwerkes Beeckerwerth haben gezeigt, daß man in großen Sauerstoffaufblas-Konvertern Stahl von hervorragender Qualität bei hoher Produktivität und Wirtschaftlichkeit erzeugen kann. Deshalb sollen in Bruckhausen zwei Großkonverter mit je 300 Tonnen Abstichgewicht gebaut werden, zumal sich dabei besonders günstige Baukosten ergeben, weil die Gieß- und Stripperhallen des SM-Stahlwerkes I weiterverwendet werden können.

Damit kann eine Stahlerzeugung von 300 000 Monatstonnen in unmittelbarer Nähe des Hochofenwerkes Hamborn und der leistungsfähigen Walzwerke Bruckhausen auf ein Stahlwerk mit großen Einheiten konzentriert werden. Wenn das Oxygen-Stahlwerk Bruckhausen im Herbst nächsten Jahres in Betrieb geht, wird die Hütte über ein Stahlwerk verfügen, das zu den modernsten Anlagen der Welt zählt.

Die Stahlerzeugung mit den beiden Großkonvertern in Bruckhausen wird der ATH einen bedeutenden technischen Fortschritt sichern und gestatten, qualitativ

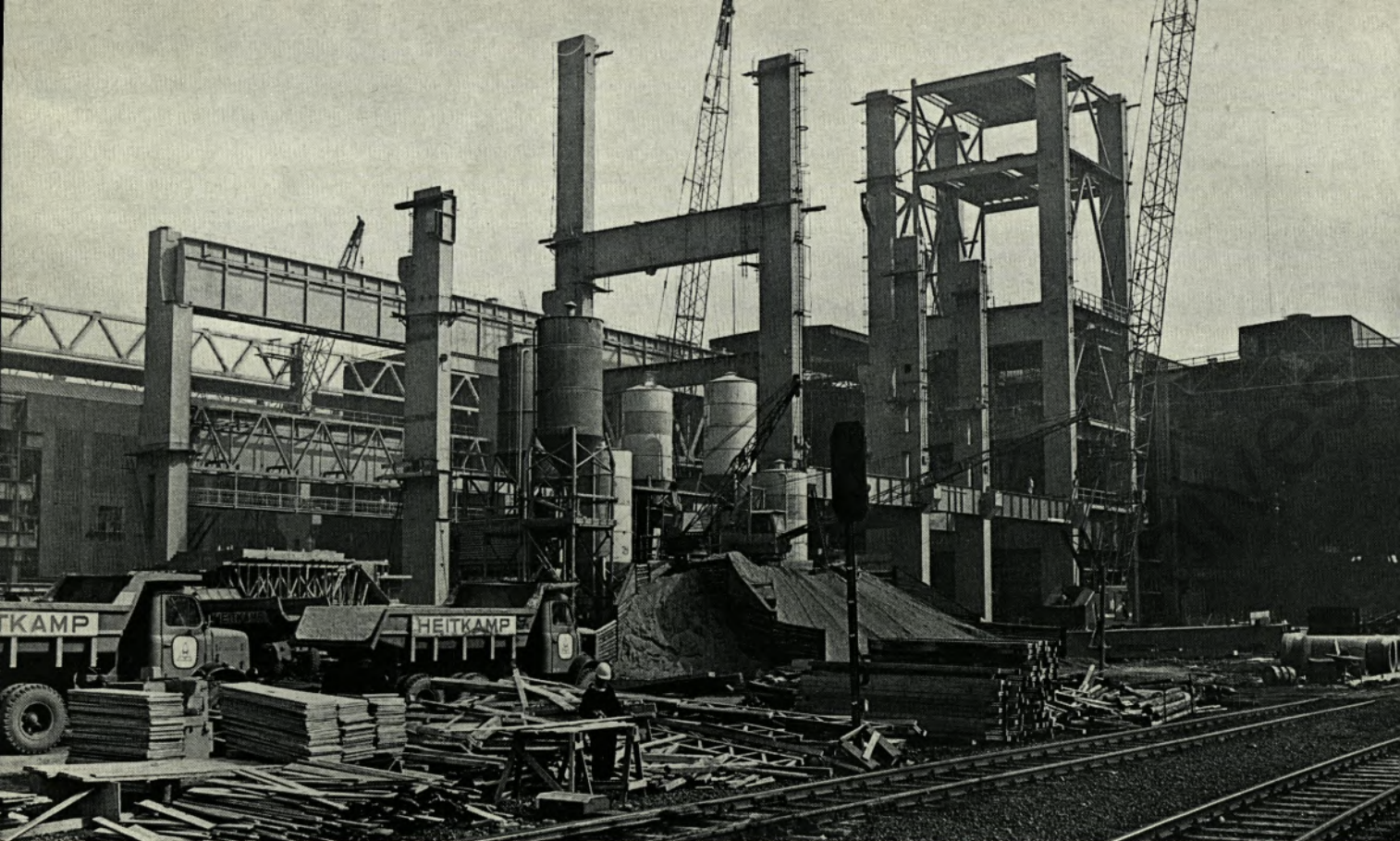
hochwertige Stähle in großen Mengen wirtschaftlich zu erzeugen.

Sechs Jahre Erfahrung in Beeckerwerth

Bereits im Jahre 1962 konnte die Erzeugung von Sauerstoffaufblas-Stahl mit dem Oxygen-Stahlwerk Beeckerwerth aufgenommen werden, das mit seinen beiden 250-Tonnen-Konvertern zu den führenden Anlagen der Welt zählt. Die damaligen Erwartungen in die Leistungsfähigkeit und die Kostenergebnisse dieses Stahlwerkes wurden mehr als erfüllt. ATH-Ingenieure haben zur Entwicklung der Betriebsweise in den vergangenen Jahren wertvolle Beiträge geleistet, die auch in der internationalen Fachwelt allgemeine Anerkennung gefunden haben. Das Oxygen-Verfahren ist ein junges Verfahren für die Erzeugung von Stahl. Seine Bedeutung wird durch die hohen Zuwachsraten in allen stahlerzeugenden Ländern der Welt gekennzeichnet.

Im Jahre 1970 werden in der Welt voraussichtlich über 40 Prozent des Rohstahls nach dem Sauerstoffaufblas-Verfahren erzeugt werden. Im Geschäftsjahr 1966/67 betrug die Oxygenstahl-Erzeugung der ATH bereits 3,251 Millionen Tonnen bzw. 44,7 Prozent der gesamten Rohstahl-Produktion. Der Anteil ist inzwischen auf 50,4 Prozent (Oktober 1967 bis April 1968) gestiegen und wird im Jahre 1970 über 80 Prozent liegen. Damit wird die Hütte einen hohen Modernitätsgrad ihrer Stahlerzeugung erreichen und den Vorsprung gegenüber anderen Stahlerzeugern in der Anwendung modernster Stahlwerks-Technik weiter ausbauen können.

Das Oxygen-Stahlwerk Bruckhausen wird an der Stelle errichtet, an der August Thyssen im Jahre 1891 das erste SM-Stahlwerk und im Jahre 1897 das erste



So sah es an der Baustelle in den ersten Septembertagen aus. Die Stahlkonstruktion für das 70 m hohe Mittelstück des neuen Werkes wächst inzwischen beachtlich.

Thomas-Stahlwerk in Hamborn baute. Damals und bei den jetzt in Betrieb befindlichen Stahlwerken Bruckhausen hat sich immer wieder gezeigt, daß diese Lage besonders günstig für die Roheisen-Anlieferung vom Hochofenwerk und für die Rohstahl-Versorgung der nachgeschalteten Walzwerke ist. Deshalb wird nun auch das Oxygenwerk als dritte „Stahlwerks-Generation“ in Bruckhausen wieder an dieser Stelle gebaut.

Die Betriebsweise beim Sauerstoffaufblas-Verfahren läßt sich kurz wie folgt beschreiben: In feuerfest ausgekleideten Konvertern wird reiner Sauerstoff mit hoher Geschwindigkeit auf den Einsatz von flüssigem Roheisen und festem Schrott geblasen, wobei durch die Verbrennung der Begleitelemente des Roheisens, vor allem des Siliziums und des Kohlenstoffs, so viel Wärme frei wird, daß während des Frischprozesses der chargierte Schrott verflüssigt und der gesamte Einsatz auf die erforderliche Stahltemperatur von etwa 1600 Grad Celsius gebracht werden kann.

Alle 40 Minuten 300 Tonnen Stahl

Im folgenden sollen die geplanten bzw. in Bau befindlichen Betriebseinrichtungen des neuen Oxygen-Stahlwerkes kurz beschrieben werden. Die beiden Konverter sind fast elf Meter hoch und haben im neu ausgemauerten Zustand ein freies Volumen von rund 240 Kubikmetern. Von den beiden Konvertern wird immer einer in Betrieb sein und alle 40 Minuten 300 Tonnen Stahl abstechen. Durch diese hohe Leistung können die beiden Großkonverter mehr Stahl erzeugen als die sieben Konverter des Thomas-Stahlwerkes und die vier Öfen des SM-Stahlwerkes I zusammen, so daß auch die Erzeugung des Thomas-Stahlwerkes des Hüt-

tenwerkes Oberhausen übernommen werden kann.

Zwei Mischer mit je 2500 Tonnen Inhalt

Damit nach Stilllegung der Thomas-Stahlwerke auch weiterhin phosphorreiches Roheisen verarbeitet werden kann, erhält das neue Oxygen-Stahlwerk zwei Roheisenmischer mit einem Fassungsvermögen von je 2500 Tonnen. Die Mischerhalle wird in Verlängerung der Konverterhalle in Richtung Hochofenwerk gebaut. Das Roheisen soll in Torpedopfannen mit 250 Tonnen Fassungsvermögen angeliefert und durch Umfüllen in Einsetzpffannen wahlweise direkt in die Konverter oder in die Mischer gefüllt werden.

Die Ofenhalle des SM-Stahlwerkes I wird ab Ofen 4 in Richtung Hochofenwerk umgebaut bzw. verlängert. Dieses neue Stück wird als Einsetzhalle dienen, in der ein Roheisen-Einsatzkran mit 500 Tonnen und ein Muldenkippkran mit zweimal 150 Tonnen Tragkraft die Versorgung der Konverter mit Roheisen und Schrott übernehmen sollen. Der Schrottplatz des SM-Stahlwerkes I wird so umgebaut, daß der Schrott durch die vorhandenen Magnetkrane in Mulden mit 60 Kubikmetern Inhalt geladen und auf gleisgebundenen Schrottswagen zum Chargieren der Konverter in die Einsetzhalle gebracht werden kann.

Sauerstoff aus dem ATH-Verbundnetz

Die Versorgung des neuen Stahlwerkes mit Blassauerstoff ist durch vorhandene bzw. in Bau befindliche Sauerstoffanlagen in Beeckerwerth und Ruhrort über ein Verbundnetz sichergestellt. Zur Schaffung einer ausreichenden Sauerstoffreserve werden in Bruckhausen sechs Sauerstoffspeicher mit je 520 Kubikmetern Fassungsvermögen gebaut.

Die Konverterzuschläge, vor allem Kalk, und die wichtigsten Legierungssätze sollen aus einer vor der Kokerei zu bauenden Tiefbunkeranlage über eine verkapselte Bandbrücke in eine Tagesbunkeranlage über die Konverter gebracht werden. Von dort aus können sie von einem zentralen Konverter-Leitstand aus über Wiegebunker je nach Bedarf automatisch abgezogen werden.

Unter jedem Konverter befinden sich Stahlübergabewagen, welche die Gießpfannen nach dem Abstich durch die Einsetzhalle in die Gießhalle fahren, wo der Stahl an fünf Gießbühnen in Kokillen abgegossen wird. Die Gießhalle und die Stripperhalle des SM-Stahlwerkes I werden jeweils um vier Felder in Richtung Hochofenwerk verlängert.

Die Stripperhalle soll in Zukunft lediglich als Kokillenhalle benutzt werden, also zum Abräumen der heißen Kokillen von den Gießzügen auf Abstellflächen und zum Stellen und Vorbereiten der neuen Gießzüge. Das Strippen der Blöcke und Brammen soll nur noch in der jetzt vom Thomas-Stahlwerk und SM-Stahlwerk I gemeinsam benutzten Stripperhalle vor den Tieföfen erfolgen, wobei die vorhandenen Krane eingesetzt werden können. Besonders hohe Kosten verursachen die Entstaubungs-Einrichtungen für die Konverterabgase. Für die Abgasreinigung werden dabei neue Verfahrensweisen benutzt, die eine gute Entstaubung auch unter wechselnden Betriebsbedingungen sicherstellen.

Neue Verfahren für gute Entstaubung

Die den Konverter verlassenden Abgase enthalten rund 90 Prozent verbrennbares Kohlenmonoxyd und rund 10 Prozent Kohlendioxyd. Sie werden zuerst in einen etwa fünfzig Meter hohen Strahlungs-

sel geleitet, wo durch Verhinderung des Luftzutritts nur eine geringe Nachverbrennung erfolgt und eine Senkung bis auf eine höchste Gastemperatur von 1100 Grad Celsius am Kesselaustritt erreicht wird. Die in den beiden Abhitzekeßeln erzeugte Dampfmenge soll für den Antrieb der Kesselpumpen und für Heizzwecke verwertet werden. Die eigentliche Entstaubung erfolgt in einer mechanischen Naß-Entstaubungsanlage, da sich dieses System im Oxygen-

Stahlwerk Beeckerwerth bereits durch eine hohe Betriebssicherheit bewährt hat. Nach dem Verlassen des Abhitzekeßels werden die Abgase dabei durch zwei Venturi-Strecken gesaugt und durch Einspritzen von Wasser bis unter 80 Grad Celsius abgekühlt. Dabei wird der Staub bis auf einen Rest von höchstens 150 Milligramm pro Normalkubikmeter Abgas ausgeschieden. Die gereinigten Abgase werden mit starken Ventilatoren in drei Kamine gedrückt. Das in ihnen noch ent-

haltene Kohlenmonoxyd verbrennt am Kaminaustritt über dem Stahlwerk. Die sichere Entstaubung der Abgase stellt auch heute noch die damit befaßten Ingenieure vor schwierige Aufgaben. Mit den in Beeckerwerth gemachten Erfahrungen und durch enge Zusammenarbeit mit den Fachfirmen wird jedoch sichergestellt sein, daß die „braunen Wolken“ in Bruckhausen nach Stilllegung des Thomas-Stahlwerkes der Vergangenheit angehören werden.

Wir sind „im Bilde“



Ende Juni 1968 wurde der zweite Kursus für Lokführer-Anwärter dieses Jahres beendet. Von 11 Anwärtern konnten 10 die Prüfung zum Reserve-Lokführer mit Erfolg ablegen. Unser Bild zeigt die neuen Reserve-Lokführer nach bestandener Prüfung vor der Lokleitung.

Die bauliche Umgestaltung unserer EBW – die Werkszeitung berichtete ausführlich darüber in den Ausgaben 3/4 und 5/6 – macht weitere Fortschritte. Hier das Gesicht der neuen Mechanischen Werkstatt, nach dem Einzug in die ehemalige Batterie-Werkstatt.

Bei den Bauarbeiten zum neuen Oxygen-Stahlwerk der ATH in Bruckhausen wurde eine Langzeitzünder-Bombe aus dem Jahre 1944 gefunden. Umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen mußten getroffen werden, um bei der Entschärfung durch zwei Feuerwerker Einwohner, Werksbelegschaft und Passanten nicht zu gefährden.



Verbesserungsvorschläge wurden prämiert

„Wenn ich etwas zu sagen hätte, würde das aber anders gemacht!“

„Dort arbeitet man wieder mal mit vorsintflutlichen Methoden!“

„Daß an dieser Stelle noch kein Unfall passiert ist, ist sicher ein Wunder!“

„Warum macht man sich diese schwere Arbeit nicht leichter?“

Wie oft haben Sie das oder etwas Ähnliches schon gedacht?

Wie oft haben Sie schon mit Ihren Kollegen über Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten im Betrieb gesprochen? — Wissen Sie, daß diese Gedanken, wenn Sie sie an das betriebliche

Der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, bei der unser Sicherheitsingenieur alle Vorschläge einreicht, die die Beseitigung einer Unfallgefahr zum Ziel haben, wurden darüber hinaus 5 von diesen Vorschlägen zur Prämierung vorgeschlagen. Die Berufsgenossenschaft prämierte alle eingesandten Vorschläge, nämlich:

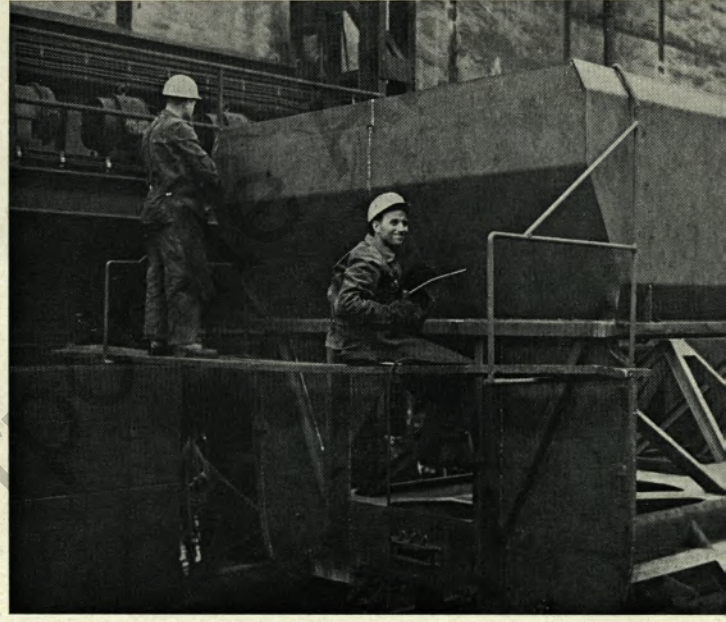
1 Mitarbeiter (3 Vorschläge) mit DM 400,—

2 Mitarbeiter (je 1 Vorschlag) mit je DM 150,—

Eine Geldprämie wurde im einzelnen für folgende Verbesserungsvorschläge vergeben: (Die Reihenfolge der Prämiensätze



Bisher: Unfallgefährdetes Arbeiten mit Leitern an Stirn- und Seitenwänden von Oot- und Ot-Wagen.



Jetzt: Unfallsicheres Arbeiten auf einer Arbeitsbühne.

Vorschlagwesen herantragen, bares Geld für Sie bedeuten können? Verbesserungsvorschläge müssen nicht immer schwierige technische Vorrichtungen oder ausgereifte Konstruktionen sein. Mancher kleine Hinweis kann dem Unternehmen helfen, Kosten zu sparen, kann eine Unfallgefahr beseitigen oder verringern oder kann helfen, eine Arbeit zu erleichtern. Behalten Sie Ihre Ideen deshalb nicht für sich! Glauben Sie nicht, daß Sie irgendeinen Gedanken als Vorschlag einreichen könnten? Jeder Vorschlag wird vom betrieblichen Vorschlagwesen sorgfältig und gewissenhaft bearbeitet und — wenn er anwendbar ist — prämiert.

In den letzten 2 Jahren sind erfreulicherweise wieder 28 Verbesserungsvorschläge bei uns eingereicht worden. Von diesen 28 Verbesserungsvorschlägen konnten 21 mit einer Geldprämie und einer mit einer Buchprämie belohnt werden. 6 Vorschläge waren für unseren Betrieb nicht anwendbar und konnten deshalb vom Prüfungsausschuß nicht angenommen werden. Den Einsendern wurde jedoch von der Geschäftsführung der Dank für ihre Mitarbeit ausgesprochen.

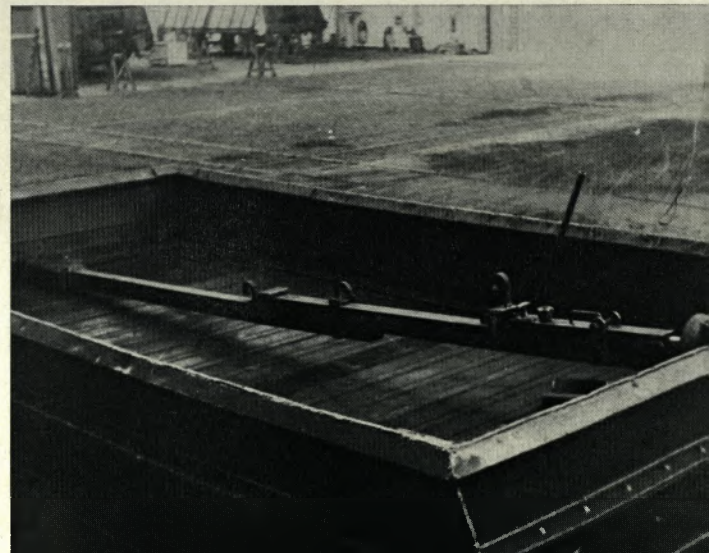
An Geldprämien wurde eine Gesamtsumme von DM 5445,— vergeben, und zwar:

1 Prämie zu DM 2900,—	1 Prämie zu DM 120,—
1 Prämie zu DM 500,—	1 Prämie zu DM 115,—
1 Prämie zu DM 285,—	2 Prämien zu DM 100,—
1 Prämie zu DM 220,—	2 Prämien zu DM 80,—
1 Prämie zu DM 180,—	1 Prämie zu DM 65,—
1 Prämie zu DM 160,—	2 Prämien zu DM 55,—
1 Prämie zu DM 140,—	2 Prämien zu DM 50,—
1 Prämie zu DM 130,—	2 Prämien zu DM 30,—

stimmt nicht mit der Reihenfolge der aufgeführten Vorschläge überein.)

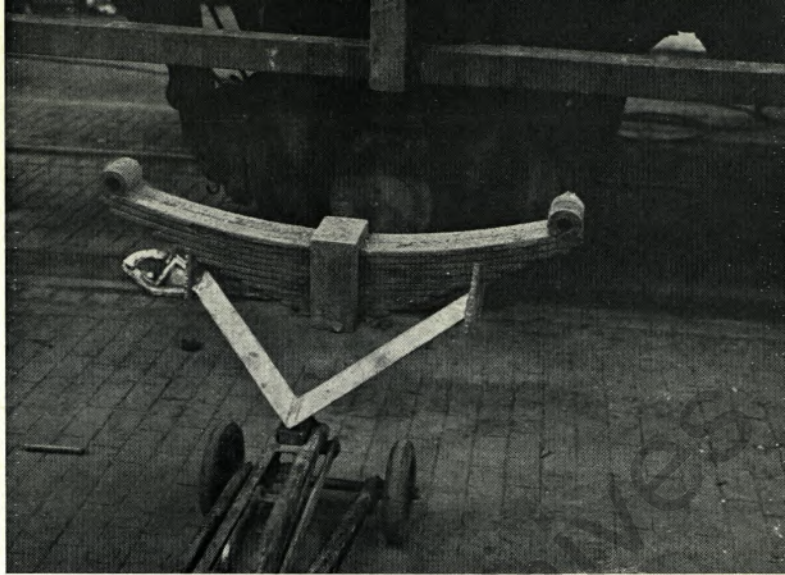
1. Verbesserung der Stromabnehmer-Anzeigevorrichtung
2. Konstruktive Veränderung der Federfangböcke an Ot-Schutt-Wagen
3. Einrichtung zur Verhinderung des Abflusses ölhaltiger Abwässer aus der Bootsbilge
4. Eckversteifungen an Blockschrottwagen

Winde mit Verlängerungsstange für das Richten von Stirn- und Seitenwänden an O- und Bs-Wagen.





Bisher: Einbau einer Tragfeder.



Jetzt: Einbau einer Tragfeder.

5. Änderung der Spannbacken an der Planscheibe der Kopfdrehbank
6. Verlegung von Gleisen in Stripperhallen auf Volleisenschwellen
7. Veränderung der Hauptstützen an Elloks
8. Verbesserung der Beleuchtung von Turmwagen
9. Vorschlag für eine selbsttätige Stromabnehmer-Einziehvorrückung
10. Vorrichtung zum Abziehen und Aufpressen von Kupplungsscheiben
11. Hängebügel für Arbeitsbühnen an OOt- und Ot-Wagen
12. Winde mit Verlängerungsstange für das Richten von Seiten- und Stirnwänden an O- und Bs-Wagen
13. Abdichtung der Kunststoffbehälter für die Batterie der Sicherheitshandeleuchten
14. Transportable Arbeitsbühne für Reparaturen an Krananlagen und Beleuchtungseinrichtungen
15. Verbesserung der Abdichtung an den Radsatzlagern der Dieselloks
16. Ausdrückpresse zum besseren Ausbau der Zylinderrollenlager
17. Richtbügel zum Richten verbogener Stirnwände von Blockschrottwagen
18. Hilfsvorrichtung zum Richten von O-Wagen-Türen
19. Bügel zur Erleichterung des Ein- und Ausbaues von O-Wagen-Türen
20. Traggabel zum Ein- und Ausbauen von Tragfedern
21. Montagegeständer für Fahrschalter

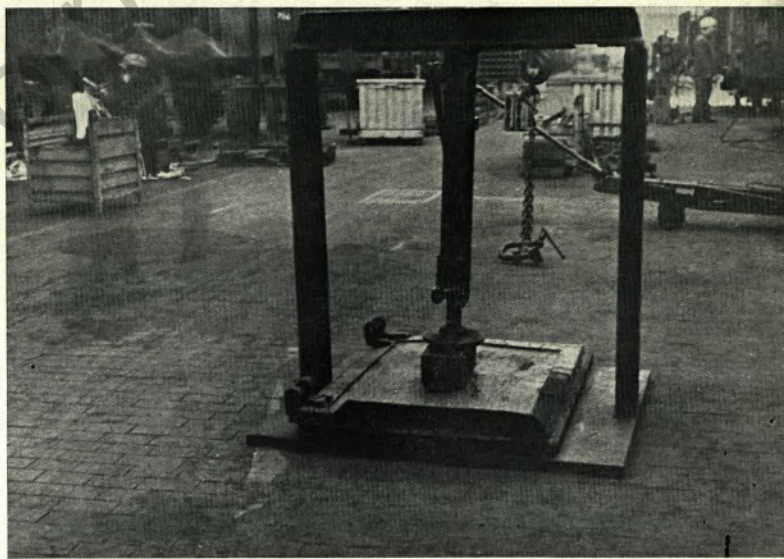
Allen Einsendern von Verbesserungsvorschlägen möchten wir an dieser Stelle nochmals unseren Dank für ihre Mitarbeit aussprechen.

Alle anderen Mitarbeiter aber werden hiermit nochmals aufgefordert, alle Ideen und Vorschläge — und wenn sie ihnen auch

noch so unwichtig erscheinen — dem Prüfungsausschuß für das betriebliche Vorschlagswesen mitzuteilen. Dazu brauchen Sie nicht unbedingt ein langes Schreiben zu formulieren — Sie können ebenso Ihren Vorschlag bei Ihrem Vorgesetzten oder bei dem Sachbearbeiter für das Vorschlagswesen in der Technisch-wirtschaftlichen Abteilung (TWA, Telefon 22 52) mündlich vortragen, oder Sie können den Sachbearbeiter auch bitten, Sie an Ihrem Arbeitsplatz aufzusuchen.

Wenn Sie also Ideen oder Vorschläge haben, behalten Sie sie nicht für sich, sondern wenden Sie sich zu Ihrem und aller Nutzen an das betriebliche Vorschlagswesen. G. Netzig

Hilfsvorrichtung zum Richten von O-Wagen-Türen.



Leistungsrekorde bei der Werksbahn und im Hafen Schwelgern

Durch die Produktionssteigerungen bei den Werken der ATH haben die Anforderungen an Werksbahn-Verkehr und Hafenumschlag in den letzten Monaten einen erheblichen Aufschwung genommen. Nachdem die Werksbahn erst im

März dieses Jahres mit einer Beförderungsleistung von 6 864 000 t einen Rekord aufgestellt hatte, erreichte sie im Juli mit einer Leistung von 7 077 000 t und im August mit 7 138 000 t jeweils neue Spitzenleistungen.

Der Hafen Schwelgern konnte seine bisher höchste monatliche Umschlagsleistung von Oktober 1965 mit damals 1 242 000 t im August dieses Jahres auf eine Leistung von 1 292 000 t steigern und erreichte damit ebenfalls eine neue Spitze.

Ein Stückchen Werksgeschichte:

Der Spülschacht Lohhof

Neben den bekannten Förderschächten des Thyssen-Bergbaus gab es noch eine Reihe von sogenannten Spülschächten. Diese Spülschächte verdanken ihre Entstehung einer Auflage der Bergbehörde. Da das hiesige Gebiet nur wenige Meter über dem Wasserspiegel des Rheins und der Emscher lag und schon geringe Bodensenkungen die Vorflutverhältnisse erheblich gestört hätten, ordnete das Oberbergamt am 21. Juli 1903 an, daß in dem konsolidierten Felde der Zeche Deutscher Kaiser der Abbau nur mit vollständigem Bergeversatz vorzunehmen sei. Diese Auflage führte zur Anwendung des Spülversatzverfahrens. Da keine ausreichenden Sandmassen zur Verfügung standen, kam man auf den Gedanken, hierfür Schlackensand aus der Produktion der Thyssenschen Hüttenwerke zu nehmen. Auf der Schachanlage 2/5 wurden umfangreiche Versuche unternommen, um das Einspülen von Schlackensand und alle damit zusammenhängenden Probleme einer einwandfreien Lösung zuzuführen. Dabei zeigte sich ein Nachteil. Der scharfkantige Schlackensand führte zu einem enormen Rohrverschleiß. Schon nach Durchspülen von 15 000 t Schlackensand waren schmiedeeiserne Rohre von 5 mm Stärke durchgeschliffen. Durch eingehende Versuche wurde in Hartporzellan das geeignete Material gefunden, um den Verschleiß zu verringern. Porzellan-gefütterte Rohre standen noch nach 3 Millionen Tonnen Durchsatz ohne merklichen Verschleiß im Einsatz.

Die Einspülung erfolgte zunächst durch die Förderschächte. Da aber die Größe der Baufelder eine Spülung des gesamten Felderbereiches verhinderte, wurden zusätzliche Spülschächte errichtet. So entstanden die Spülschächte Lohhof für das Feld

Die noch erkennbare Rampenauffahrt erreicht im Hintergrund an den Häusern der Warbruckstraße die Höhe des Dammes der Bundesbahnstrecke, die im Bild rechts verläuft.



1/6, Ottostraße und Pollmannshof für das Feld 2/5, Matenastraße für das Feld 3/7 sowie 2 Spülschächte für Beeckerwerth. Das Material für die Spülung wurde durch die Eisenbahn mit Selbstentladewagen herangebracht. In Verbindung mit Vorratsgruben war damit die wirtschaftlichste Bedienung gegeben.

Soweit unsere allgemeinen Ausführungen über den Zweck und das System der Spülschächte im Hamborner Raum. Wenn nun nachfolgend über den Spülschacht Lohhof berichtet wird, so hat das seinen Grund, denn die eisenbahnmäßige Verbindung dieses Spülschachtes mit dem Werkseisenbahnnetz stellte eine Besonderheit dar.

Während die Spülschächte für die Bereiche der Anlagen 2/5, 3/7 und Beeckerwerth unmittelbar an das Werkseisenbahnnetz angeschlossen werden konnten, hätte man für den Spülschacht Lohhof, der in der Nähe des Bahnhofes Hamborn errichtet werden sollte, eine längere Anschlußbahn bauen müssen, die das Hamborner Gebiet mit einer weiteren Eisenbahnlinie zerschnitten hätte. Nun stand Anfang dieses Jahrhunderts der Bau einer Staatsbahnlinie von Oberhausen über Hamborn nach Wesel an, die in ihrem Verlaufe die Werksbahn von Schacht 2/5 nach Dinslaken kreuzen mußte. Darauf basierte der Plan, über diese, als Hochstrecke zu errichtende Bahnlinie, auch den Schacht Lohhof anzuschließen. Dadurch konnte die weitere Zerschneidung Hamborns vermieden und auf eine äußerst wirtschaftliche Weise ein Bahnanschluß hergestellt werden. In den Jahren 1908 bis 1910 wurden die entsprechenden Genehmigungsverfahren abgewickelt und am 1.4./4.4. 1910 mit der damaligen Königlich-Preussischen Eisenbahn ein Vertrag zu einer entsprechenden Verbreiterung des Bahndammes und zur Mitbenutzung geschlossen. Es wurde also kein separater Bahnbau erforderlich, denn die Verbreiterung wurde gleich beim Neubau der Strecke mit durchgeführt. Das Anschüttungsmaterial für den Verbreiterungsteil lieferte die Gewerkschaft Deutscher Kaiser, für die erforderliche Verbreiterung der Brücken zahlte sie einen Pauschalbetrag an die Staatsbahn. Die Fertigstellung der Strecke erfolgte 1913. Die Bahnlinie nahm ihren Ausgang von der Werksbahn Schacht 2/5 – Dinslaken, und zwar unmittelbar südlich der früheren Eisenbahnbrücke über die Emscher. Auf einer lang ansteigenden Rampe erreichte sie an der Warbruckstraße die Höhe des Staatsbahndammes und führte dann in Richtung Bahnhof Hamborn über die Brücken Warbruckstraße, Bayernstraße und Kaiser-Friedrich-Straße bis in Höhe des ev. Friedhofes an der Kaiser-Friedrich-Straße. Südlich dieses Friedhofes zweigte die Linie dann ab auf einen etwa 300 m langen Damm, wobei die Schwabenstraße überquert wurde. Auf dem Dammstück hinter dieser Straße lag der Spülschacht Lohhof, der auf diese Art und Weise zu einer nicht alltäglichen eisenbahnmäßigen Verbindung mit dem Werkseisenbahnnetz kam.

Dem Spülschacht Lohhof ist nur ein kurzes Dasein beschieden gewesen. Mitte der zwanziger Jahre wurde er wieder stillgelegt. Schon 1930 bestand keine Gleisverbindung mehr mit dem Schacht. Eine kurzzeitige Bedeutung erlangte diese Eisenbahnstrecke 1923 während der Besatzungszeit. Da sie in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes Hamborn lag, errichtete man eine Verbindung, um auf diese Weise einen Ersatz für die anderen, durch die Besatzung gestörten Reichsbahnanschlüsse zu erhalten. Diese Verbindung wurde schnell entdeckt und wieder unterbrochen.

Erwähnenswert ist auch noch, daß eine weitere Spülschachanlage geplant war, die an die Eisenbahnstrecke zum Spülschacht Lohhof angeschlossen werden sollte. Dieser Schacht sollte in unmittelbarer Nähe der Eisenbahnlinie auf dem Gelände des Rourshofes errichtet werden. Der Hof lag in dem Gebiet zwischen den Brücken Warbruckstraße sowie Bayernstraße und der Mecklenburger Straße. Diese vorsorgliche Planung ist aber nicht mehr zur Ausführung gekommen.

An der früheren Abzweigstelle der Bahn zum Spülschacht Lohhof führt heute ein Fußgängerüberweg über unsere Werksbahn. Von dort aus kann man die Rampe der früheren Bahnstraße entlang der jetzigen Bundesbahn noch sehen. Die anschließenden drei Brücken der Bundesbahn geben durch ihre Breite gegenüber den übrigen Brücken dieser Strecke Zeugnis von der früheren Doppelbenutzung durch Staatsbahn und Industrie. Der Abzweig am Friedhof ist heute noch zu sehen, während die Brücke Schwabenstraße demontiert wurde. An den ehemaligen Spülschacht erinnert nur noch ein auf dem Damm liegendes Gebäude, welches jetzt als Wohnhaus dient.

H. Christ

Daran sollten Sie denken!

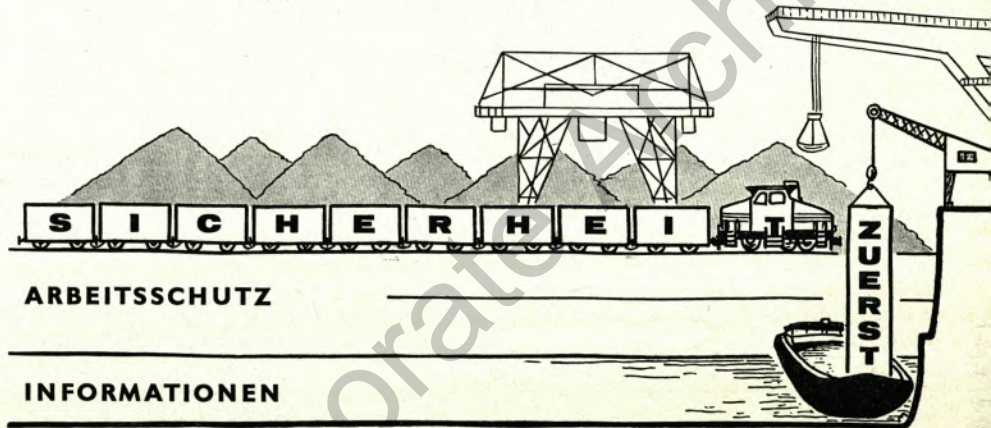
Die Lungentuberkulose ist auch heute noch eine heimtückische Krankheit, die Sie, Ihre Familie und Ihre Mitarbeiter gefährden kann.

Schleichender Verlauf und fehlende Krankheitszeichen im Frühstadium erschweren ein rechtzeitiges Erkennen. Je später die Krankheit festgestellt wird, um so langwieriger und komplizierter ist die Behandlung. Damit sind meist wirtschaftliche Belastungen für Sie und Ihre Familie verbunden. Die Früherkennung der Lungentuberkulose ist bisher nur durch eine Röntgenuntersuchung möglich. Darum beteiligen auch Sie sich an der nächsten Röntgen-Reihenuntersuchung, die **vom 22. bis 27. November 1968**

in den bekannten Untersuchungsstellen stattfindet. Die genauen Untersuchungszeiten werden durch Rundschreiben noch bekanntgegeben.

Die Röntgen-Reihenuntersuchung ist wegen ihrer äußerst geringen Strahlenbelastung auch bei Wiederholung in regelmäßigen Abständen **absolut unschädlich**. Sie erfordert wenig Umstände und ist schnell durchzuführen. Bei der fachärztlichen Auswertung der Röntgenaufnahme werden auch Lungenkrebs und Staublunge möglichst frühzeitig erfaßt. Sie dienen mit Ihrer Teilnahme an den Untersuchungen sowohl dem eigenen Interesse als auch dem Ihrer nächsten Angehörigen. Außerdem zeigen Sie Verantwortungsbewußtsein gegenüber Ihren Arbeitskollegen und Mitarbeitern, die – ohne es zu wissen – angesteckt werden können.

Werksärztlicher Dienst – Hamborn



Auszeichnung für unfallfreies Fahren

Nachtrag zu den Verkehrssicherheitstagen 1968

Die Abteilung Sicherheitswesen bemüht sich jedes Jahr mit Unterstützung der Verkehrswacht und der Polizei, unsere Belegschaft auf die Gefahren des Straßenverkehrs hinzuweisen, und die Notwendigkeit unter Beweis zu stellen, daß alles nur Mögliche für ihre eigene Sicherheit getan werden muß. Um so erfreulicher ist es dann, wenn neben den vielen negativen Dingen, die vorgetragen werden müssen, zum Abschluß einer Aktion auch positive Ergebnisse bekanntgegeben werden können. 6 Belegschaftsmitglieder des Gemeinschaftsbetriebes wurden von der Deutschen Verkehrswacht für unfallfreies Fahren ausgezeichnet. Die Auszeichnung erhielten:

Gold mit Eichenkranz

August Wiing (40 Jahre)

Gold

Hans Becker zum Busch (30 Jahre)

Silber

Günter Noll (20 Jahre)

Bronze

Klaus Voß, Günter Preuß, Heinz Kiel (10 Jahre)

Die Auszeichnung überreichte Herr Amtsgerichtsrat Daniel, 2. Vorsitzender der Verkehrswacht Duisburg. Herr Direktor Bergermann gratulierte im Namen der Geschäftsführung.

Für Rettung aus Unfallgefahr belohnt

Die Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes, der Vorstand der August Thyssen-Hütte und die Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft konnten 2 Mitarbeiter unseres Betriebes belohnen,



Nach der Auszeichnung stellte man sich zu einem Gruppenbild. Von links die Herren Becker zum Busch, Preuß, Geschäftsführer der Verkehrswacht Duisburg Astrath, Amtsgerichtsrat Daniel, Wiing, Direktor Bergermann, Voß und Kiel (Herr Noll war in Urlaub).



Herr Amtsgerichtsrat Daniel heftet Herrn Wiing die Auszeichnung an.

die sich bei der Rettung von Arbeitskollegen besonders ausgezeichnet haben. Herr Karl Aus dem Spring rettete im April dieses Jahres einen Mitarbeiter, der durch eine verhängnisvolle Fehlhaltung an spannungsführenden Teilen einer 600-V-Gleichrichteranlage hängenblieb. Ohne auf die eigene Gefahr zu achten, die ihm selbst drohte, riß Herr Aus dem Spring seinen Mitarbeiter aus dieser gefährlichen Lage und bewahrte ihn so vor ernststen Schäden.

Am 7. Mai 1968 verhinderte Herr Günter Bellgardt in der Bunkeranlage des Hochofenwerkes Hüttenbetrieb einen schweren Unfall. Ein Vorarbeiter des Erhaltungsbetriebes inspizierte einen Koksunker. Die Inspektion war bekannt, wurde aber



Dipl.-Ing. Buthe, Technischer Aufsichtsbeamter der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, spricht Herrn Aus dem Spring den Dank und die Anerkennung der Berufsgenossenschaft aus.



Hauptsicherheitsingenieur Matern, Leiter der Abteilung Arbeitsschutz der ATH Ruhrort, bedankt sich im Auftrage des Vorstandes der ATH bei Herrn Günter Bellgardt für sein umsichtiges Eingreifen.

nicht allen Stellen, die mit der Beschikung der Bunkeranlage zu tun haben, weitergegeben. Herr Bellgardt hatte den Auftrag, Koks in diesen Bunker abzukippen. Im letzten Moment bemerkte er den Mann im Bunker, unterbrach den Rangiervorgang und konnte so das Abkippen des Kokes verhindern. Durch sein umsichtiges Verhalten wurde der Vorarbeiter vor schweren Verletzungen bewahrt. Sicher kann man den Einsatz nicht mit Geld aufwiegen, daher ist der Geldbetrag nur als ein äußeres Zeichen der Anerkennung anzusehen.

Verbesserungsvorschläge dienen der Arbeitssicherheit

Daß Verbesserungsvorschläge, die der Arbeitssicherheit dienen, besonders bewertet und belohnt werden, konnten 2 Mitarbeiter der Wagenreparatur wieder einmal erleben. Die Schlosser Walter Schumacher und Nestor Rist machten Vorschläge, die die Arbeit an Reparaturwagen wesentlich erleichtern und die Unfallgefahr erheblich senken. Der Technische Aufsichtsbeamte der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, Dipl.-

Ing. Buthe, konnte sich von der Wirksamkeit der Vorrichtungen an Ort und Stelle überzeugen. Nachdem die Verbesserungsvorschläge vom Unfallverhütungsausschuß der Berufsgenossenschaft geprüft wurden, konnte Herr Buthe im Namen des Vorstandes der Berufsgenossenschaft Herrn Schumacher und Herrn Rist einen namhaften Geldbetrag als Prämie überreichen. Von der Geschäftsführung wurden die Vorschläge bereits früher prämiert.

Resumee: Der Einsatz für die Arbeitssicherheit lohnt sich immer. H. Kiel

Vereine berichten:

Kinderfest im Hamborner Stadtpark

Am Sonntag, dem 16. Juni 1968, feierte die Betriebssportgemeinschaft EH Süd ihr diesjähriges Kinderfest. Einem nun schon traditionellen Brauch zufolge wird dieses Fest zur Freude und Erbauung der Kinder und Eltern des Klubs veranstaltet. Hoch stand die Mittagssonne am Himmel und übergoß die dichtbelaubten Bäume und Sträucher des Hamborner Stadtparks mit goldenem Licht.

Im Hintergrund des Gartenlokals waren seit den Morgenstunden eifertige Hände damit beschäftigt, ein wahres Kinderparadies aufzubauen.

Wimpel grüßten die Beschauer, und bunte Ballons hingen von den Bäumen herab. Auf dem tiefer gelegenen Rasenrondell war für Spiel und Wettkampf mancherlei errichtet. Da gab es Rennstrecken für Eierlaufen und Sackhüpfen, einen Mast für's Ballonstechen und eine Stange, an der eine riesige Brezel baumelte, der darauf wartete, von geschickten Händen in viele Einzelteile zerschlagen und verpeist zu werden.

An den festlich gedeckten Tischen saßen erwartungsfrohe Menschen. Die Mütter hatten alle Hände voll zu tun, die Kleinen, die mit runden Augen auf die schönen Sachen warteten, auf den Plätzen zu halten. Manch ermahnendes Wort flog von Tisch zu Tisch. Die Väter hatten ihr Sonntagsgesicht aufgesetzt und bei der brütenden Hitze endlich die richtige Gelegenheit, selbst im Angesicht der jetzt gnädig gestimmten Ehefrauen manches Glas zu heben.

Als die freudige Erwartung der Kinder fast den Höhepunkt erreicht hatte, wurde



Vor dem Start zum großen Ballonflug-Wettbewerb.



das Fest durch den 1. Vorsitzenden der Betriebssportgemeinschaft, Ernst Steinbacher, eröffnet. Vor dem Mikrofon hatte er jetzt die Gewißheit, daß alle Mühe, alles Planen und Disponieren angesichts der strahlenden Kinderaugen sich doch lohnte.

Als die Kinder ihre Wettspiele ausgetragen hatten, wurde auf dem Fußballplatz der große Ballonflug gestartet. Auf Kommando taumelten die bunten Ballons — mit den Anschriften der Kinder versehen — scheinbar in den vor Hitze flimmernden Himmel.

Mit viel Komik gewürzt war das Ballonstechen der Mütter, die mit mehr oder weniger Geschick versuchten, mit verbun-

denen Augen einen an einem Galgen befestigten Ballon in dreimaligem Anlauf mit einer Lanze zum Platzen zu bringen. Als Preis winkte eine Flasche Wein.

Für die Kinder schloß sich eine Fahrt mit dem Ponywagen an, und ein vielstimmiges Gejauchze aus den kleinen Kehlen feuerte die zottigen Tiere zu schnellerer Gangart an.

Danach gab es Kaffee, Kuchen und Kakao. Eine Tombola nahm alle Aufmerksamkeit in Anspruch. Es wurden ein großer Kinderroller sowie ein Paar Rollschuhe verlost. Beide Spielzeuge fanden dankbare neue Besitzer.

Ein humorvolles Kasperl-Theater, bei dem der gute Kasper für jeden kleinen

Zuschauer eine Portion Eis bereithielt, war zugleich Höhepunkt und Abschluß des Festes, eines überaus gelungenen und gut durchdachten Festes, bei dem Kinder und Eltern gleichermaßen auf ihre Kosten gekommen waren.

Dank also denen, die diesen Tag so schön gestalteten, und Anerkennung der großen Mühewaltung, mit der Ernst Steinbacher und seine Helfer alles so pannenfrei über die sommerliche Bühne des Hamborner Stadtparks brachten.

Der schönste Dank jedoch lag in den Augen der Kinder, die einen wunderschönen Tag erlebten und sicherlich noch oft an ihr Fest zurückdenken werden.

G. Preuß

Fußball-Turnier um den Heidenreich-Pokal

Vom 8. bis 14. Juli 1968 veranstaltete die Betriebssportgemeinschaft Eisenbahn und Häfen, Abschnitt Süd (B.S.G. EH SÜD) ein Fußball-Turnier. Dabei ging es um den vom Wirt G. Heidenreich der Stadtpark-Gaststätte, Hamborn, gestifteten Wanderpokal.

Bei strahlendem Sonnenschein und einer stattlichen Zuschauerkulisse kämpften acht Mannschaften aus Groß-Duisburg um die begehrte Trophäe. Die Gruppenspiele von Montag bis Samstag brachten streckenweise erstklassigen Fußball und dramatische Szenen, so richtig nach dem Geschmack des Publikums. Hier die einzelnen Ergebnisse:

Gebr. Vollmer (Ndrh.-Meister) — EH SÜD II 2:2, Rot/Weiß Phönix — I.K.K. Ham-

born 3:2, MHW/ATH Hamborn — Stadtwerke Duisburg 3:1, Werksfeuerwehr ATH — EH SÜD I 3:5, EH SÜD II — Rot/Weiß Phönix 1:2, Gebr. Vollmer — I.K.K. Hamborn 1:2, Stadtwerke Duisburg — Werksfeuerwehr ATH 2:1, MHW/ATH Hamborn — EH SÜD I 0:0, EH SÜD II — I.K.K. 3:1, Gebr. Vollmer — Rot/Weiß Phönix 1:1, Stadtwerke Duisburg — EH SÜD I 3:4, MHW/ATH Hamborn — Werksfeuerwehr ATH 2:1.

Die Tabelle zeigte danach folgendes Bild:

Gruppe I

Rot/Weiß Phönix	3210	6:4	5:1
EH SÜD II	3111	6:5	3:3
Gebr. Vollmer	3021	4:5	2:4
I.K.K. Hamborn	3102	5:7	2:4

Gruppe II

MHW/ATH Hamborn	3210	5:2	5:1
EH SÜD I	3210	9:6	5:1
Stadtwerke Duisburg	3102	4:6	2:4
Werksfeuerwehr ATH	3003	5:9	0:6

Am 14. Juli wurden dann die beiden Endspiele ausgetragen. Das Spiel um den 3. Platz zwischen EH SÜD II und EH SÜD I endete 5:3, während das Endspiel zwischen MHW/ATH Hamborn und Rot/Weiß Phönix mit 2:3 für den Sieger der Gruppe I entschieden wurde.

Die anschließende Siegerehrung im Rahmen einer Abschlußveranstaltung mit Tanz war der Schlußpunkt einer anstrengenden Woche

E. Steinbacher

Ausflug
des Lokomotivführervereins



Ein Spaziergang durch die Wälder der Hohen Mark brachte den Teilnehmern am Sommerausflug des Lokomotivführervereins Erholung und Entspannung.

unter ihnen die Herren Direktor Bergermann und Oberg. Schentke mit ihren Gattinnen. Nach einem guten Mittagessen und bei gutem Wetter wurden ausgedehnte Spaziergänge durch die herrlichen Wälder der Hohen Mark unternommen. Hauptanziehungspunkt war das Hochwildgehege Granat, in dem man prächtige Exemplare von Hirschen und

Rehen bewundern konnte. Nach dem Abendimbiß saß man noch einige Stunden in feuchtfrohlicher Runde zusammen. Für Unterhaltung sorgte wie immer Kollege Wolf mit seinem Akkordeon. Gegen 22.00 Uhr wurde die Heimfahrt angetreten. Dieser schöne Tag wird allen Teilnehmern noch lange in guter Erinnerung bleiben.

W. Drost

Am 26. Oktober 1968, 15.30 Uhr, veranstaltet die BSG EH Süd eine Orientierungsfahrt. Es geht um den Wanderpokal der BSG und zahlreiche weitere, wertvolle Preise. Die Teilnahmegebühr beträgt DM 5,—. Teilnahmemeldungen werden bis zum 18. 10. bei Herrn Preuß, Tel. ATH Ruhrort 78 60, erbeten.

Herr Direktor Bergermann und der 1. Vorsitzende Hol messen ihre Geschicklichkeit im Bogenschießen.



Am Sonntag, dem 4. August 1968, startete der Lokomotivführerverein seinen traditionellen Sommerausflug. Mit zwei großen modernen Autobussen wurden die Ausflügler in den einzelnen Stadtbezirken abgeholt. Nach einer einstündigen Fahrt traf man am Ziel, dem in der Hohen Mark liegenden Kettler-Hof ein. Hier begrüßte der 1. Vorsitzende Hol die Anwesenden,

Unsere Jubilare



Auf eine **50jährige Werkszugehörigkeit** blickt am 27. Dezember 1968 Herr Wilhelm Hamacher, Signalmeisterei, zurück.

Der Jubilar wurde am 8. Januar 1904 in Hamborn geboren; er wohnt heute in der Wittfelderstraße 173. Seine berufliche Tätigkeit begann er 1918 im Maschinenbetrieb Hochofen der August Thyssen-Hütte. An dieser Stelle arbeitete er als Schlosser bis zum Jahre 1922 und wechselte dann zum Eisenbahnbetrieb, Signalmeisterei, über, wo er noch heute als Schlosser beschäftigt ist. Seine Tätigkeit mußte er lediglich durch seine Einziehung zum Wehrdienst Ende 1944 unterbrechen; Mitte 1945 kehrte er an seinen alten Arbeitsplatz zurück.

Herr W. Hamacher hat sich in den fünf Jahrzehnten seines beruflichen Wirkens stets durch Fleiß und Zuverlässigkeit ausgezeichnet. Er wird als Mitarbeiter von Vorgesetzten und Kollegen sehr geschätzt.

Seine besondere Liebe gilt dem Gesang; seit 1950 ist er aktiver Sänger im Quartettverein Eisenbahn und Häfen. Vom Deutschen Sängerbund wurde ihm die silberne Ehrennadel verliehen. Er hört gern gute Musik, besonders Wagner und Mozart, aber auch Operetten. Sein zweites Steckenpferd ist der Kleingarten; die silberne Ehrennadel des Kleingartenverbandes ist der Lohn für seine Liebe zur Sache und seine gärtnerischen Erfolge.

25 Jahre ist in unserem Betrieb tätig

Rangieraufseher Johannes Kozłowski, EBN (10. 12. 1968)

Unsere Jubilare ein herzliches Glückauf!

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

- Hüseyin Bayir, Eisenbahn-Nord
mit Nurten Yildiz
am 27. 4. 1968
- Erwin Schell, Eisenbahn-Nord
mit Bärbel Pudol, geb. Geppert
am 21. 5. 1968
- Helmut Sterling, Hafen Schwelgern
mit Anneliese Lorenz, geb. Finger
am 24. 5. 1968
- Panagiotis Pappas, Eisenbahn-Nord
mit Panagiota Sarantopoulou
am 2. 6. 1968
- Ali Sezer, Eisenbahn-Nord
mit Fethiye Sezer
am 3. 6. 1968
- Ingrid Gackowski, Rechnungsprüfung
mit Gerhard Blumenthal
am 7. 6. 1968
- Herbert Hoppe, Eisenbahn-Nord
mit Annemarie Werner,
geb. Sauerborn
am 12. 6. 1968
- Ferzi Kazak, Eisenbahn-Nord
mit Bärbel Backes
am 14. 6. 1968
- Manfred Schneider, Bauabt.-T
mit Renate Bauer
am 27. 6. 1968
- Wolfgang Schrätz, Verkehrsabteilung
mit Ruth Kuhlmann, geb. Grabowski
am 27. 6. 1968
- Vincenzo Corda, Eisenbahn-Nord
mit Anna Pilia
am 30. 6. 1968
- Mahmut Aksoy, Eisenbahn-Nord
mit Salime Arac
am 1. 7. 1968

- Marion Modler, Verwaltung
mit Ewald Spikowski
am 19. 7. 1968
- Biagio Simonetti, Eisenbahn-Nord
mit Maria Lanzano
am 25. 7. 1968
- Hans Kudritzki, Eisenbahn-Nord
mit Anna Wagner
am 29. 7. 1968
- Anton Poszwinski, Verkehrsabteilung
mit Anneliese Max
am 2. 8. 1968

Nachwuchs kam an:

- Thorsten, 6. 5. 1968
Günter Jagsch, Verkehrsabteilung
- Sengül, 15. 5. 1968
Nurittin Yilmaz, Eisenbahn-Nord
- Tanja, 31. 5. 1968
Heinz-Jürgen Trybusch,
Hafen Schwelgern
- Dirk, 31. 5. 1968
Reinhard Hottelmann, EBW
- Silke, 31. 5. 1968
Karlheinz Ortmann, Eisenbahn-Nord
- Atila, 5. 6. 1968
Irfan Yilmaz, Eisenbahn-Nord
- Petra, 5. 6. 1968
Friedrich Angenendt,
Eisenbahn-Nord
- Manuela, 6. 6. 1968
Kurt Augsburger, Hafen Schwelgern
- Gabriele, 10. 6. 1968
Werner Joa, Eisenbahn-Nord
- Birgit, 14. 6. 1968
Adolf Schweisel, Betr.-Masch.-D.-N.

- Astrid, 14. 6. 1968
Günter Wietkiewicz, Eisenbahn-Nord
- Sabine, 21. 6. 1968
Czeslaw Wozniak, EBW
- Dirk, 24. 6. 1968
Hans-Günter Woytena,
Betr.-Masch.-D.-N.
- Jutta und Britta, 27. 6. 1968
Artur Blaurock, Eisenbahn-Süd
- Özcan, 27. 6. 1968
Mustafa Kaya, Eisenbahn-Süd
- Christiane, 4. 7. 1968
Karl-Heinz Prinz, Betr.-Masch.-D.-N.
- Anja, 11. 7. 1968
Bruno Schütz, Betr.-Masch.-D.-N.
- Wiebke, 12. 7. 1968
Jürgen Jürgens, Betr.-Masch.-D.-N.
- Seref, 12. 7. 1968
Durdu Celik, Eisenbahn-Nord
- Mürüvet, 13. 7. 1968
Sedat Koldas, Eisenbahn-Nord
- Meral, 14. 7. 1968
Haydar Yarus, Eisenbahn-Nord
- Andrea, 15. 7. 1968
Helmut Piechotta, Betr.-Masch.-D.-N.
- Rüdiger, 18. 7. 1968
Hans-Dieter Körner,
Betr.-Masch.-D.-N.
- Dirk, 18. 7. 1968
Herbert Pörtner, Eisenbahn-Nord
- Jörg, 19. 7. 1968
Karl-Heinz Cebula, Eisenbahn-Süd
- Michael, 21. 7. 1968
Wilfried Mertens, Signalmeisterei
- Thomas, 22. 7. 1968
Eduard Gaczensky, Eisenbahn-Süd
- Wolfgang, 22. 7. 1968
Werner Laps, Eisenbahn-Nord

Volker, 24. 7. 1968
 Günter Bremenkamp, EBW
 Ralf, 24. 7. 1968
 Walter Kolm, Eisenbahn-Nord
 Janine, 27. 7. 1968
 Klaus-Dieter Dahlem, Eisenbahn-Süd
 Filomena, 1. 8. 1968
 Calogero Caruana, Eisenbahn-Nord
 Guido, 3. 8. 1968
 Karl Hartmann, Betr.-Masch.-D.-N.
 Jörg, 3. 8. 1968
 Karl Matejka, Eisenbahn-Nord
 Ayhan, 5. 8. 1968
 Hicabi Eker, Eisenbahn-Nord

Goldene Hochzeit:

Bernhard Stahl, früher Verkehrs-
 abteilung
 geb. 17. 4. 1890
 wohnhaft: Osnabrück, Albrechtstr. 2
 verheiratet: 21. 12. 1918

Geburtstag:

Hubert Diesch, früher Schreiner
 geb. 9. 12. 1878 (90 Jahre)
 wohnhaft: 7943 Ertringen Krs. Saul-
 gau, Haus Nr. 315, b. Fam. A. Diesch
 Johann Nienhaus, früher Schlosser
 geb. 12. 11. 1888 (80 Jahre)
 wohnhaft: DU-Beeck, Theodorstr. 5

Todesfälle:

Richard Frantzkowitz, Pensionär
 früher El.-Lokführer
 geb. 13. 4. 1888
 gest. 10. 6. 1968

Oskar Kalinowski, Pensionär
 früher Weichenwärter
 geb. 27. 6. 1893
 gest. 11. 6. 1968
 Johannes Slachciak, Hafenarbeiter
 Hafen Schwelgern
 geb. 27. 11. 1922
 gest. 15. 6. 1968
 Wilhelm Fenger, Pensionär
 früher Weichenwärter
 geb. 25. 11. 1902
 gest. 16. 6. 1968
 Walter Heller, Pensionär
 früher Waschraumwärter
 geb. 16. 10. 1900
 gest. 16. 6. 1968
 Heinrich Seuken, Pensionär
 früher Streckenwärter
 geb. 14. 5. 1897
 gest. 18. 6. 1968
 August Radtke, Pensionär
 früher Bahnarbeiter
 geb. 5. 3. 1884
 gest. 27. 6. 1968
 Joseph Novinc, Pensionär
 früher Weichenwärter
 geb. 2. 1. 1897
 gest. 29. 6. 1968
 Anton Nühren, Pensionär
 früher Monteur
 geb. 10. 6. 1890
 gest. 29. 6. 1968
 Heinrich Kalthoff, Rangiermeister
 Eisenbahn-Nord
 geb. 21. 5. 1932
 gest. 30. 6. 1968
 Albert de Lasberg, Pensionär
 früher Rangiermeister
 geb. 21. 4. 1890
 gest. 2. 7. 1968

Josef Assmann, Pensionär
 früher Schuppenarbeiter
 geb. 27. 3. 1892
 gest. 3. 7. 1968
 Nikolaus Herres, Pensionär
 früher Weichenwärter
 geb. 14. 6. 1882
 gest. 3. 7. 1968
 Theodor Seeger, Pensionär
 früher Streckenwärter
 geb. 2. 11. 1892
 gest. 9. 7. 1968
 Stanislaus Dworzak, Pensionär
 früher Hilfsarbeiter
 geb. 21. 10. 1897
 gest. 26. 7. 1968
 Heinrich Steinbrink, Pensionär
 früher Weichenwärter
 geb. 7. 5. 1886
 gest. 26. 7. 1968
 Friedrich Rühl, Pensionär
 früher Monteur
 geb. 26. 9. 1897
 gest. 30. 7. 1968
 Johann Gottschling, Pensionär
 früher Streckenwärter
 geb. 25. 10. 1902
 gest. 1. 8. 1968
 Franz Schmeinc, Pensionär
 früher Monteur
 geb. 7. 7. 1901
 gest. 4. 8. 1968
 Hubert Faber, Pensionär
 früher Hilfsschlosser
 geb. 27. 11. 1890
 gest. 6. 8. 1968
 Karl Obecowsky, Streckenwärter
 Bau-O-Nord
 geb. 23. 10. 1910
 gest. 11. 8. 1968

Für den Eisenbahnfreund: Ein neues Buch über die Dampfloks

Karl-Ernst Maedel: „Die Dampflokszeit“

200 Seiten mit 224 Fotos. Leinen, 23 x 29
 cm, 29,50 DM. Franck'sche Verlagshand-
 lung, Stuttgart.

Der dahinscheidenden Lokomotive ein
 Denkmal in Bildern zu setzen — das war
 die Absicht des Verfassers, und man darf
 sagen, sie ist ihm voll und ganz gelungen
 mit diesem Text-Bildband, der krönender
 Abschluß der vorangegangenen beiden
 Bände ist. Während der erste Band „Un-
 vergessene Dampfloksomotiven“ mehr die
 Dampfloks selbst in der Fülle ihrer Typen
 in den Mittelpunkt stellte und der zweite
 Band („Liebe alte Bimmelbahn“) die ver-
 träumt dahintuckernden Klein- und Ne-
 benbahnen ins Gedächtnis der Leser und
 Bildbetrachter zurückrief, ist der hier an-
 gezeigte dritte und abschließende Band
 mehr darauf angelegt, die besondere
 Atmosphäre wiederzugeben, die nun ein-
 mal mit der Dampfloks untrennbar verbun-
 den gewesen ist. Und diese Milieuschil-
 derung wird über alle Entwicklungsstufen

der Dampfloks und über einen großen geo-
 graphischen Bereich hinweg — Deutsch-
 land, Schweiz, Österreich, also den ge-
 samten deutschsprachigen Raum umfas-
 send — in einer Art geschildert, daß die
 Dampflokszeit gleichsam wie ein fesseln-
 des Bilderkaleidoskop vor dem Eisen-
 bahnfreund abläuft; denn mit nicht weni-
 ger als 224 ausnahmslos historischen Fo-
 tos, die zudem alle photographische Glanz-
 leistungen sind, hat der sachkundige
 Verfasser Karl-Ernst Maedel seinen er-
 läuternden Kommentar illustriert. Hier
 liegt wirklich wieder einmal eine Bild-
 chronik ersten Ranges vor.

Die ganze Geschichte der Dampflokszeit
 mit all ihren Höhen und Tiefen, mit allem,
 was uns heute romantisch vorkommt und
 weithin schon der Erinnerung angehört,
 wird in diesem Werk lebendig. Da sieht
 man den grotesken anmutenden Dampfwa-
 gen von Hedly aus dem Jahre 1815, den
 „Puffing Billy“, wie sein Spitzname lau-
 tete, natürlich auch die Nachbildung der
 ältesten deutschen Eisenbahn aus dem
 Jahre 1835, den ersten Eisenbahnzug aus

der Schweiz aus dem Jahre 1847 — um
 nur einige der alten Vehikel zu nennen —,
 einen Reisezug der Köln-Mindener Eisen-
 bahn um 1860, eine Anzahl von Lokomo-
 tiven aus jener und der nachfolgenden
 Zeit, die Lokomotive „Wörth“ der Säch-
 sischen Staatsbahn von 1871, auch Be-
 triebbilder und seltene Zugbilder aus
 jenen Tagen.

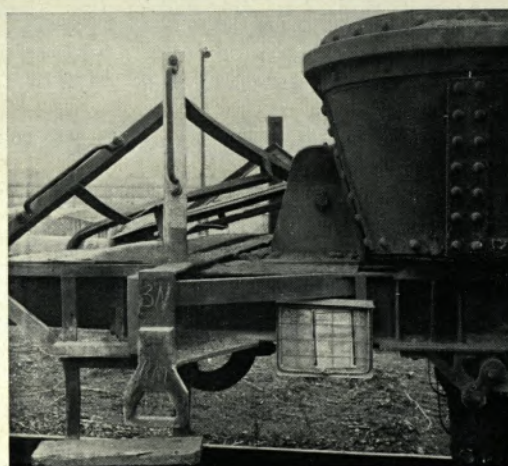
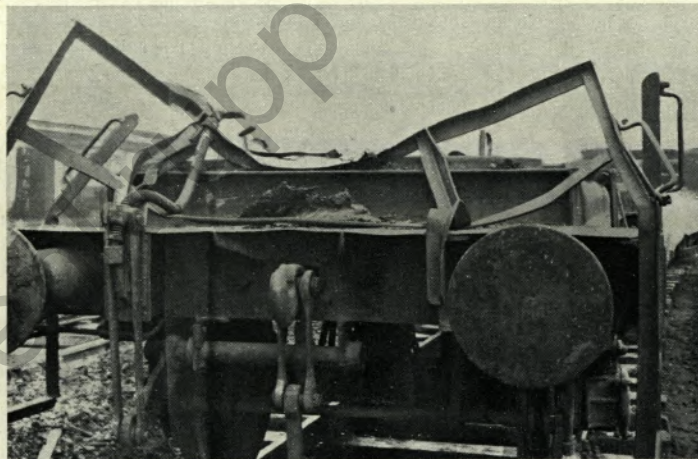
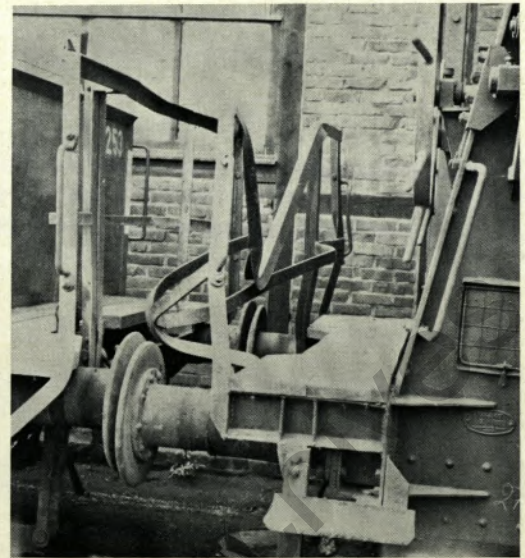
Die „Zeit der Jahrhundertwende“ wird
 lebendig: die „Atlantic“-Typen werden
 eingeführt, die Vierzylinder-Verbund-Lokomotiven tauchen auf, die als Schnell-
 zuglokomotiven Verwendung finden. An-
 schaulich berichtet der Autor darüber und
 erläutert das Gesagte durch kennzeich-
 nende Fotos.

In einem weiteren Kapitel wird die Preu-
 ßische Staatsbahn mit ihren Lokomotiven
 vorgestellt, die einer ganzen Epoche der
 Dampflokszeit ihr Gepräge gegeben ha-
 ben, auch die Heißdampf-Schnellzug-
 lokomotiven, und ebenso begegnet uns
 die Vierzylinder-Verbund-Naßdampfloko-
 motive in voller Aktion. Stets wird auf

(Fortsetzung auf Seite 15)

Mußte das sein?

Durch
Gewalteinwirkung
beschädigte
Bühnengeländer
eines
Kohlenkübelwagens,
Schuttselbstlade-
wagens, O-Wagens,
Flachwagens,
OO-Wagens
und Wannenwagens:



Beim Zulauf solcher Schadwagen kann man immer wieder den Stoßseufzer vernehmen:

Schade, daß sich das Zeug nicht als „modernes Kunstwerk“ verkaufen läßt, dann wären wir vielleicht über Nacht reich, so kostet es aber nur Arbeit und Geld!

Letzteres ist leider der Fall. Insgesamt fallen jährlich rd. 2000 (!) EH-Wagen mit beschädigten Bühnengeländern an.

Da es insgesamt nur etwa 2250 EH-Wagen mit Bühnengeländern gibt, heißt dies, daß bei theoretisch gleichmäßiger Verteilung fast jeder Wagen einmal im Jahr wegen eines beschädigten Geländers in die Werkstatt muß.

Da die Ausfallzeit jedes einzelnen Wagens im Mittel mit 4 Tagen vom Zeitpunkt der Außerbetriebsetzung bis zur ersten Beladung nach der Instandsetzung gerechnet werden muß, entspricht dies einer Verringerung des gesamten Wagenparks um rd. 20 Wagen (!) oder mit anderen Worten einem Beschaffungswert von schätzungsweise DM 700 000,— (!), der aufgewendet werden muß, damit trotz dieses Wagenausfalls alle Güter fristgemäß befördert werden können.

Zu diesem Wagenmehrbedarf müssen nun aber noch die Instandsetzungskosten hinzugerechnet werden, denn etwa 3 Mann wären ihr ganzes Leben mit diesen Arbeiten beschäftigt, wenn sie nur Bühnengeländer instandsetzen würden. Einschließlich dem erforderlichen Material entstehen nochmals Kosten von rd. DM 80 000,—/Jahr, so daß dadurch schon innerhalb von knapp 9 Jahren die gleiche Summe wie der Beschaffungswert der Wagen nochmals als Unkosten erreicht wird!

Das sind Zahlen, die zum Nachdenken veranlassen. Es sollte aber nicht nur beim Nachdenken bleiben, sondern zu dem Bemühen führen, solche Schäden mit vermeiden zu helfen. Dies vor allen Dingen auch dann, wenn sich der einzelne gelegentlich fragen mag, was sind schon 4 Tage Wagen-Ausfall und DM 40,—/Wagen Reparatur-Kosten bei einem so großen Wagenpark? Man muß diese Dinge eben in der Summe betrachten, und da sind es doch ganz gewaltige Zahlen bzw. Beträge!

Ein neues Buch über die DampfloK

Fortsetzung von Seite 13

die konstruktiven Besonderheiten dieser und anderer Typen eingegangen. Im Kapitel „Die Bayern“ begegnen wir den von den preußischen Lokomotiven baulich grundverschiedenen DampfloKs, hervorzuheben besonders deshalb, weil sie zu den schönsten gehören, die auf den deutschen Eisenbahnen eingesetzt gewesen sind, vor allem den prächtigen Vierzylinder-Verbund-Lokomotiven. In dem Abschnitt „Die große Zeit“ werden dann jene Jahre der deutschen Eisenbahngeschichte in Wort und Bild geschildert, die der Jahrhundertwende folgten. Damals entstanden die leistungsstarken Schnellzug- und Personenzuglokomotiven, auch kräftige Tenderlokomotiven und leistungsstarke Berglokomotiven. Als das Endstadium jener Zeit wird der „Sachsenstolz“ vorgestellt: die große 1 D1-Lokomotive der Sächsischen Staatsbahn, die zu ihrer Zeit die größte Schnellzuglokomotive Europas war. In dem Kapitel „Die Flinken“ werden uns die hurtig dahinratternden Personenzugtendermaschinen vorgestellt, deren Entstehung mit dem Aufkommen der Kurzstreckenzüge zusammenhängt. Eine ganze

Familie von tüchtigen Rennern ist damals entstanden, hervorgerufen durch den zunehmenden Berufs- und Ausflugsverkehr, was verständlicherweise den Lokomotiven außerordentliche Leistungen abverlangte. Denken wir nur etwa an den Ruhrschnellverkehr oder an die großen Sportveranstaltungen, wo Massen von Menschen zu befördern sind.

„Das Fußvolk“ lautet treffend die Überschrift des nächsten Kapitels, in dem die langsamen, schwerfälligen, aber starken Güterzuglokomotiven, die schweren Tender-Verschielokomotiven und die Maschinen des Schuppendienstes vorgeführt werden.

Der Abschnitt „Die Einheitlichen“ befaßt sich mit dem Übergang der Länderbahnen in die Deutsche Reichsbahn, was auch zu einer einheitlichen Numerierung aller Lokomotiven führte. Hier begegnen wir u. a. den außerordentlich populär gewesenen Schnellzuglokomotiven der Baureihen 01 und 03, die den noch verbliebenen Dampf-Schnell- und Eilzugverkehr versehen. Auch das ganze Drum und Dran der Eisenbahn ist in Bildern eingefangen, so z. B. der Blick in Bahnhöfe und Betriebswerke. Ebenso wird auf die seit den 30er Jahren erfolgte Indienststellung stromlinienverkleideter Einheits- sowie über-schwerer Reisezug- und Güterzuglokomotiven eingegangen und in typischen Bild-

darstellungen wiedergegeben. Letztlich wird noch die Entwicklung aufgezeigt, die nach dem Kriege zu zwei selbständig verwalteten Bahnnetzen führte, die beide ihre eigene Entwicklung genommen haben. Die zunehmende Elektrifizierung und der sich immer stärker individuell entwickelnde Straßenverkehr sind einige der Gründe, daß die gute alte DampfloKzeit mehr und mehr der Vergangenheit angehört. Dennoch ist die Epoche der Dampflokomotive eine geschichtliche Notwendigkeit gewesen. Das macht dieser textlich so umfassend erläuterte wertvolle Bildband eindeutig klar.

Die systematische, sachkundige Darstellung des umfangreichen und bei der Entwicklung in den verschiedenen Abschnitten der DampfloKzeit so diffizilen Stoffes verdient Anerkennung. Es versteht sich auch von selbst, daß die abgebildeten Lok- und Zugbilder exakt benannt sind, und daß Ort und Zeit der Fotoaufnahmen jeweils angegeben werden.

Alles in allem liegt hier eine Dokumentation von starker Aussagekraft vor, die jeden Eisenbahnfreund begeistern wird, eine Dokumentation, die kulturgeschichtlich bleibenden Wert behält, weil sie späteren Zeiten das technische Phänomen der DampfloK und ihrer Epoche höchst anschaulich zu vermitteln vermag.

Dr. E. Binder

Holzauge! Sei wachsam!!



