



kurz berichtet – schnell gelesen	2
Direktor Christophers hatte 25-jähriges Dienstjubiläum	4
Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen	4
Vor neuen Aufgaben – Bericht über den „Thyssentag“ 1974	7
Rheinstahl – ein Name, hinter dem ein weitverzweigtes Unternehmen steht	8
3450 Dienstjahre für das Unternehmen: Jubilare des Jahres 1973 wurden geehrt	12
Zwei weitere Triebfahrzeugführer-Lehrgänge abgeschlossen	14
Ein wohl einmaliger Versicherungsfall	14
Hochofen 4 der ATH in Hamborn neu zugestellt	15
Narretei auch bei den werksverbundenen Vereinen	15
Wo kommen eigentlich die Kalkzüge her?	16
Arbeitsschutz-Information: Wer trägt Verantwortung in der Unfallverhütung?	17
Auch ohne Dampflokomotiven fährt die Eisenbahn vorwiegend mit Kohle	19
Unsere Jubilare	20
Familiennachrichten	20
Deutsche Bundesbahn gibt sich fortschrittlich: Computer als Fahrdienstleiter	21
... und was ist Ihr Steckenferd?	22
Arbeite sicher!	23

Thyssen-Gruppe

Dr. Dieter Spethmann, Vorstandsvorsitzender der August Thyssen-Hütte AG, hat am 15. Februar den Vorsitz im Vorstand der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie übernommen. Er ist Nachfolger von Hans-Jörg Sendler, der dieses ihm im Vorjahr übertragene Amt aus gesundheitlichen Gründen zur Verfügung gestellt hatte, um sich auf seine Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender der Klöckner Werke AG zu konzentrieren.

Auf der Jahreshauptversammlung der ATH am 19. April wurde für das Geschäftsjahr 1972/73 die Ausschüttung einer Dividende von 5 DM pro 50-DM-Aktie beschlossen. Das sind 10% auf das dividendenberechtigte Grundkapital von 1,01 Mrd. DM. Mit diesem Beschluß wird, wie der Vorstand mitteilte, ein Teil der in den beiden Vorjahren erfolgten Dividendenkürzungen wieder ausgeglichen. Nachdem diesmal 67 Mill. DM den Rücklagen zugeführt worden sind, stellt sich der Bilanzgewinn auf 101 (70) Mill. DM.

Mehr als eine halbe Milliarde DM haben die Unternehmen der Thyssengruppe seit Anfang der sechziger Jahre für den Umweltschutz investiert, das erklärte die Unternehmensleitung bei der Vorlage des Geschäftsberichts 1972/73. Dabei sei festzustellen, so wurde betont, daß der Anteil dieser Aufwendungen an den Baukosten bei Neuanlagen steigende Tendenz zeige und teilweise Spitzenwerte von über 20% erreiche.

krade fast 150 Roheisenmischerwagen an Hüttenwerke des In- und Auslandes geliefert.

93 059 Mitarbeiter beschäftigte die Thyssen-Gruppe Ende des vergangenen Geschäftsjahres, das sind 781 mehr als im Jahr zuvor. Bei der ATH und bei Thyssen Niederrhein wurden in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres zusätzlich Mitarbeiter eingestellt. Bei den meisten anderen Produktionsgesellschaften war die Belegschaftszahl am Stichtag dagegen niedriger als vor einem Jahr. Die Zahl der ausländischen Mitarbeiter stieg bei fast allen Konzerngesellschaften weiter an. Sie erreichte mit insgesamt 13 389 Mitarbeitern vierzehn Prozent der Gesamtbelegschaft.

Der Personalaufwand der Thyssen-Gruppe stieg von 2,175 Milliarden im Vorjahr auf 2,533 Milliarden DM im Berichtsjahr.

Der Hochofen 5 des Hochofenwerkes Hüttenbetrieb, Meiderich, der – wie die Werkszeitung berichtete – am 29. August 1973 nach Umbau und Erweiterung wieder auf die Reise ging, hat nach Angabe der Werksleitung in der Produktion bereits einen Leistungsstand erreicht, der alle Erwartungen übertraf.

Die Stranggießanlage des Werkes Ruhrort der ATH konnte – von der Öffentlichkeit unbemerkt – eine beachtliche Höchstmarke überschreiten: Seit ihrer Inbetriebnahme im Februar 1969 sind bis zum Jahresende 1973 über zwei Millionen Tonnen Stahl vergossen worden – genau waren es 2 120 000 Tonnen. Diese Zahl ist der vorläufige Abschluß einer Kette von Erfolgen.

Stahl-Industrie

Die Walzstahlproduktion



Impressum

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

Schriftleitung: Kurt-Hermann Still

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

Druck: Michael Schiffer KG, Rheinberg

Aufnahmen: EH: Glosemeier, Wenzel
ATH: Ilgenstein, Lang, Meyer, Steinmetz
Sonstige: Rheinstahl, Erdmann, Rhein. Kalksteinwerke

Titelbild: Hafeneinfahrt Schweißern mit Schiffsentladern
Rückseite: Der Frühling ist da

Anfang 1974 hielt sich in der Bundesrepublik weiterhin auf hohem Niveau, nachdem sie bereits 1973 auf einen neuen Höchststand gestiegen war. So wurden im Januar 3,365 Mill. Tonnen erzeugt gegenüber 2,732 Mill. Tonnen im Dezember 1973. Wenn sich auch dieses Ergebnis wegen der unterschiedlichen Produktionstage von 25,2 (22,2) nicht direkt mit dem Vormonat vergleichen läßt, so zeigt doch die Steigerung der produktionstäglichen Erzeugung auf 133 537 (123 069) t, daß die Entwicklung eindeutig nach oben gerichtet war. Im Februar wurden 3,173 Mill. Tonnen erzeugt und, obschon bei Redaktionsschluß die Produktionszahlen für den Monat März noch nicht vorlagen, gilt bereits als sicher, daß sie den Januar noch erheblich übersteigen werden.

Die Europäische Gemeinschaft ist mit einer Produktion von 150,1 Mill. t im vergangenen Jahr der größte Stahlerzeuger der Welt gewesen. Wie aus einer in Brüssel veröffentlichten Übersicht hervorgeht, folgen an zweiter Stelle die Vereinigten Staaten (136,5 Mill. t), die Sowjetunion (131 Mill.) und Japan (119 Mill.). Insgesamt belief sich die Welt-Stahl-Produktion auf 620 Mill. t. Unter den EG-Staaten lag die Bundesrepublik mit einer Produktion von 49,5 Mill. t an der Spitze. **Die Zunahme der Rohstahlproduktion des Ruhrgebietes** war im vergangenen Jahr mit 13% doppelt so hoch wie in den acht Partnerstaaten der Bundesrepublik in der Europäischen Gemeinschaft. Mit einem Produktionsvolumen von 30,3 Mill. t lag die Rohstahlerzeugung im Wirtschaftsraum zwischen Rheinhausen und Dort-

mund erneut beträchtlich über der von Großbritannien (26,6 Mill. t), Frankreich (25,3 Mill. t) oder Italien (21 Mill. t).

Die Verwendung von Autoschrott in den Stahlwerken wird durch die allgemeine Schrottnappheit immer interessanter. Nach einer Untersuchung des Frankfurter Battelle-Instituts „über den derzeitigen Stand der Autowrackbeseitigung in der Bundesrepublik“ werden bis 1980 jährlich 7 Mill. t Altschrott zur Stahlerzeugung wieder eingesetzt. Das Aufkommen an Autoschrott wird von 0,9 Mill. t im Jahre 1972 auf 1,5 Mill. t im Jahre 1980 (= ca. 15 bis 20% Anteil am gesamten Altschrott) ansteigen. Mengenmäßig ist dieses Aufkommen in der Stahlindustrie der Bundesrepublik voll verwendbar und auch bereits eingeplant.

Ruhrkohle AG

Dr. Ing. Siegfried Batzel, Mitglied des Beirates unseres Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, wurde vom Aufsichtsrat der Ruhrkohle AG zum Vorstandsmitglied der RAG bestellt. Er übernahm das Ressort Verkauf und Handel und ist somit Nachfolger von Ernst Schmid. Dr. Batzel war seit Gründung der RAG technisches Vorstandsmitglied der BAG Oberhausen und seit 1972 Sprecher der Vorstände der BAG Niederrhein und Oberhausen.

Die Halden des deutschen Steinkohlenbergbaus sind seit Ende Januar 1973 innerhalb eines Jahres um 3,9 Mill. t kleiner geworden. Nach einer Meldung vom Gesamtverband für den deutschen Steinkohlenbergbau lagen in diesem Jahr noch 13,1 Mill. t Koks und Kohle auf Halde ge-

genüber 17 Mill. t im Vorjahr. Der Absatz an Koks und Kohle ist im Januar gegenüber dem Vorjahresmonat um 2,3 Mill. t auf 10,5 Mill. t gestiegen. Dagegen hat die Zahl der unter Tage Beschäftigten weiter um 7,2% abgenommen. Im Februar 1974 verkaufte die Ruhrkohle AG neben der Monatsförderung von 6 Mill. t Kohle und der Monatsproduktion von 1,7 Mill. t Koks von den Halden fast 700 000 t Kohle und 500 000 t Koks.

Bundesregierung

Die Zahl der Rentenanträge, die erst nach einer langen Wartezeit bearbeitet werden können, hat spürbar zugenommen. Das Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung teilte mit, daß die außergewöhnliche Arbeitsbelastung der Rentenversicherungsträger einmal auf der erhöhten Zahl von Anträgen wegen der Einführung der flexiblen Altersgrenze und andererseits auf Arbeiten aufgrund der Rente nach dem Mindesteinkommen beruhe. Mit den Rentenversicherungsträgern wurde Verbindung aufgenommen, um zu klären, wie eine angemessene Bearbeitungszeit bei der Erledigung von Rentenanträgen gewährleistet werden kann.

Deutsche Bundesbahn

Ihren Zukunftsaufgaben wird sich in diesem Jahr die Bundesbahn stark zuwenden. Planungskapazitäten wie Investitionsmittel werden vorzugsweise für den beabsichtigten Bau leistungsfähiger Fernstrecken eingesetzt. Bereits im vergangenen Jahr hat mit den Arbeiten am ersten Neubauabschnitt bei Hannover die Investitionsphase begonnen. Einem zügigen Fortgang des

Projektes mißt die Bundesbahn erste Priorität bei.

Einen Verkehrsverbund bereiten nach Hamburg, München und Frankfurt auch die Städte an Rhein und Ruhr zusammen mit der Bundesbahn vor. Die Arbeiten zum Aufbau sind im Gange. Das „Arbeitsbüro zur Vorbereitung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr“ in Düsseldorf verfügt inzwischen über einen Stamm qualifizierter Mitarbeiter, dem auch Fachleute der Bundesbahn angehören.

Wirtschaft u. Forschung

Für die Gewinnung von Erdöl und Erdgas aus der Nordsee werden in den nächsten zehn Jahren ca. 16,5 Mrd. DM investiert werden. Vor allem der Anteil des in den Weltmeeren gewonnenen Öls erhöht sich ständig.

Zur „Arbeitsgemeinschaft Nukleare Prozeßwärme“ haben sich acht Firmen aus dem Kohlebergbau, der Stahlerzeugung und dem Kernreaktorbau zusammengeschlossen. Ihr Hauptziel ist der Bau einer Demonstrationsanlage zur Kohlevergasung. Das Projekt soll bis 1982 laufen.

Ein Großkraftwerk mit Kohle-Druckvergasung will die Steag AG, Essen, in Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen in Dorsten bauen. Die Steag hat in der Kohledruckvergasung einen Entwicklungsvorsprung vor der internationalen Konkurrenz.

Die Rekordtemperatur von 950 Grad wurde Ende Februar 1974 im Atomreaktor des Kernforschungszentrums Jülich erreicht. Seine Temperatur liegt jetzt um 200 Grad höher als die aller anderen Reaktoren in der Welt. Die Hitze reicht zur Stahlerzeugung und Vergasung von Kohle aus.

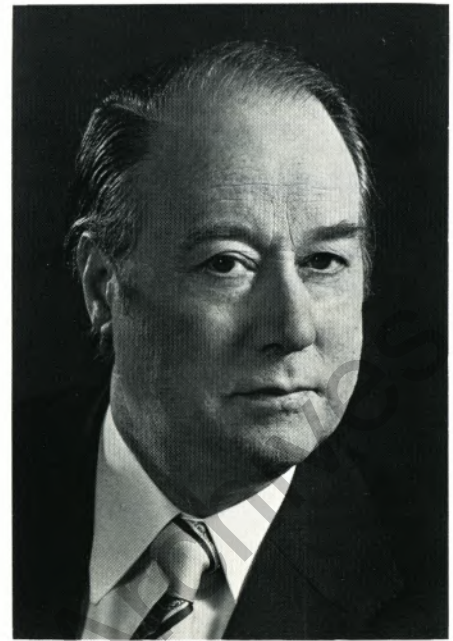
Direktor Christophers hatte 25-jähriges Dienstjubiläum

Der in der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen für den kaufmännischen Bereich zuständige Direktor Dipl.-Kaufmann Paul Christophers konnte am 1. Mai dieses Jahres auf eine 25-jährige Tätigkeit im Konzern zurückblicken. Nach dem Staatsexamen an der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Köln begann Herr Christophers am 1. Mai 1949 seine Tätigkeit beim damaligen Hüttenwerk Ruhrort-Meiderich als Sachbearbeiter in der Abteilung Kostenrechnung. Bereits ein Jahr später übertrug man ihm den Aufbau einer neuen Abteilung „Kostenbewertung“ u. a. auch für die Ausführung betriebswirtschaftlicher Sonderaufgaben für den Vorstand. Während der folgenden Jahre widmete sich Herr Christophers neben seiner Haupttätigkeit mit Begeisterung der Schulung des kaufmännischen Nachwuchses im Unternehmen. Er dozierte nebenberuflich an den Volkshochschulen Duisburg und Oberhausen und unterrichtete an der Abendfachschule für Kaufleute. Im März 1955 erhielt Herr Christophers Handlungsvollmacht und im Dezember 1956 Prokura. Nach der Fusion des Hüttenwerks

Ruhrort-Meiderich mit Rheinrohr zur Phoenix-Rheinrohr AG wurde die Abteilung von Herrn Christophers in Kaufmännische Betriebswirtschaft umbenannt und 1958 zur Hauptverwaltung des neuen Unternehmens nach Düsseldorf verlegt.

Bereits seit 1951 bestanden für Herrn Christophers erste Kontakte zum Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen durch Mitarbeit im kaufmännischen EH-Ausschuß, den die Gesellschafter unseres Verkehrsunternehmens, zu denen auch Phoenix-Rheinrohr gehörte, ins Leben gerufen hatten. So war es nicht verwunderlich, daß Herr Christophers als Nachfolger von Herrn Direktor Hoffmann am 1. Oktober 1959 in die Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen berufen wurde.

Als Betriebswirt widmet er sich seitdem ganz besonders der Lösung betriebswirtschaftlicher Probleme im Verkehrswesen. Auf dem Gebiet der elektronischen Datenverarbeitung und ihrer Anwendung für Verkehrsaufgaben leistete er Pionierarbeit. Um die sozialen Belange der Mitarbeiter kümmert sich der Jubilar besonders intensiv, dabei finden berechnete und ver-



nünftige Forderungen bei ihm immer ein offenes Ohr.

Die ihm bei der Erfüllung seiner beruflichen Aufgaben noch verbleibende Freizeit weiß Herr Christophers mit zahlreichen Hobbys, zu denen insbesondere das Waidwerk sowie die handwerkliche Tätigkeit mit Holz und Metall gehören, restlos auszufüllen. Die Werkszeitung schließt sich den zahlreichen Gratulanten an, die dem Jubilar am 30. April ihre guten Wünsche überbrachten, indem sie ihrerseits Herrn Direktor Christophers im Namen aller Leser gute Gesundheit und ein weiteres erfolgreiches Wirken wünscht.

Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

Bericht zur
Betriebs- und Geschäfts-
lage EH
im 1. Halbjahr des
Geschäftsjahres 1973/74

Die auch im Winterhalbjahr 1973/74 anhaltend gute Beschäftigungslage bei unseren Gesellschaftern wirkte sich auch auf das Transportaufkommen der Werksbahn sowie das Umschlagsvolumen der Werksbahnhöfe Schwelgern und Walsum-Süd aus. Die durchschnittliche monatliche Beförderungsleistung der Werksbahn liegt um rd. 3%, die gesamte Umschlagsleistung der Werksbahnhöfe um rd. 17% über der monatlichen Durchschnittsleistung des vorigen Geschäftsjahres.

Werksbahn

Die durchschnittliche monatliche Beförderungsleistung beträgt im 1. Halbjahr des laufenden Geschäftsjahres 9 522 000 Tonnen. Das höchste monatliche Transportaufkommen wurde im März 1974 mit 10 228 000 beförderten Tonnen erzielt. Diese Leistung ist gleichzeitig eine neue Monats-Spitzenleistung, wobei erstmalig die 10 Millionen-Tonnen-Grenze überschritten wurde. Wie sich die Beförderungsleistung im einzelnen entwickelte, zeigt folgendes Schaubild mit anschließender Zahlentafel.

Schaubild I:
Die Beförderungsleistung der Werksbahn



Leistungskennzahlen der Werksbahn

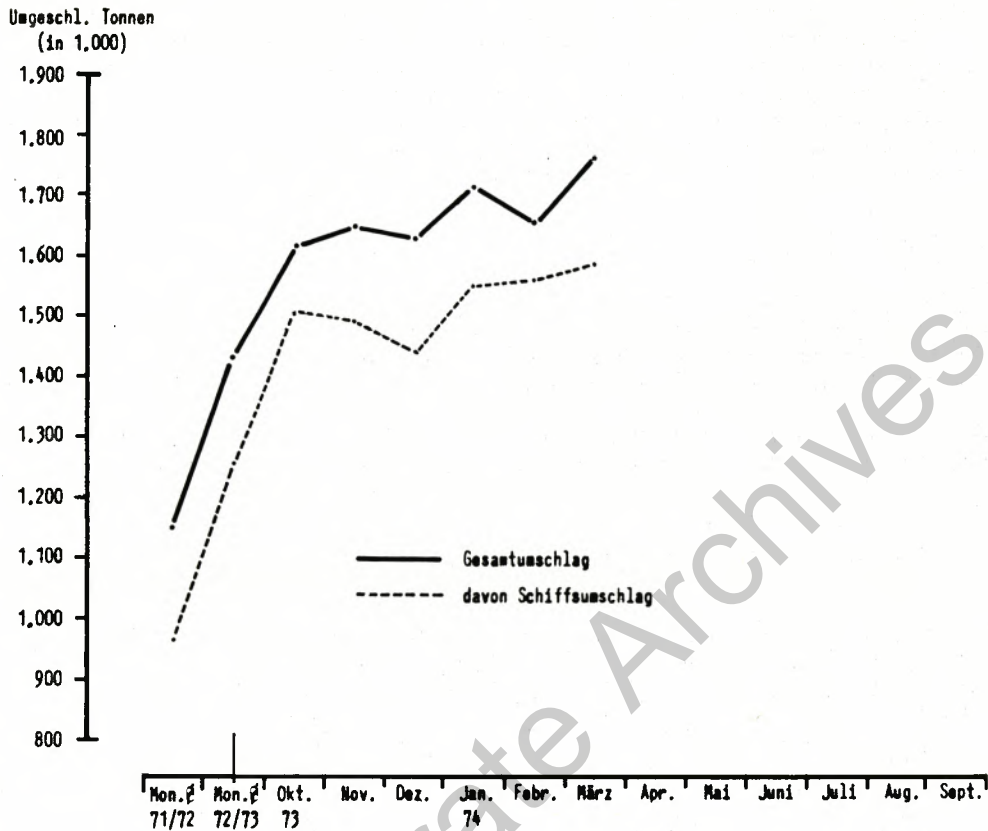
1. beförderte Tonnen	Mon.-Ø 1972/73	Ø I. Quart. 1973/74	Januar 1974	Februar 1974	März 1974	Ø II. Quart. 1973/74	Ø I. Halbj. 1973/74
insgesamt (in 1000)	9 242	9 299	9 830	9 177	10 228	9 745	9 522
davon ATH	7 467	7 408	7 766	7 252	8 102	7 707	7 557
TN	771	801	1 029	969	961	986	894
Bergbau	741	824	752	711	855	773	798
Sonstige	263	266	283	245	310	279	273
2. geleistete tkm							
insgesamt (in 1 000)	42 923	43 873	47 048	44 284	48 050	46 461	45 167
3. Betriebsmittel- und Arbeitseinsatz							
a) Lok-Einsatz-Stunden	81 544	80 765	84 057	78 541	85 943	82 847	81 806
b) verf. Arbeitsstd. d. EB-Personals	317 008	314 888	321 549	300 300	329 355	317 068	315 978

Werkshäfen

Die Umschlagsleistung der Werkshäfen Schwelgern und Walsum liegt, wie bereits eingangs gesagt, mit 1 672 000 Tonnen im Monatsdurchschnitt des 1. Halbjahres 1973/74 um 17% über der Leistung des Vorjahres. In allen Monaten des Berichtszeitraumes wurden mehr als 1,6 Mill. Tonnen umgeschlagen und damit die durchschnittliche Monatsleistung des Vorjahres weit überschritten. Seit Zusammenlegung der Werkshäfen Schwelgern und Walsum im Ok-

tober 1969 wurde im Monat März 1974 mit 1 768 000 Tonnen eine absolute Monats-Spitzenleistung erbracht. Ein weiteres stolzes Ereignis meldet der Hafen Schwelgern: „Am 1. Februar 1974 wurde mit 60 788 Tonnen die höchste Tagesleistung seit Bestehen des Hafens – seit rd. 70 Jahren – erzielt!“ Im nachfolgenden Schaubild mit Zahlentafel ist die Entwicklung der Umschlagsleistung im einzelnen aufge-

Schaubild II:
Die Umschlags-
leistung der
Werkshäfen



Leistungs-
kennzahlen
der
Werkshäfen

1. umgeschlagene Tonnen	Mon.-Ø 1972/73	Ø I. Quart. 1973/74	Januar 1974	Februar 1974	März 1974	Ø II. Quart. 1973/74	Ø I. Halbj. 1973/74
insgesamt (in 1 000)	1 430	1 631	1 714	1 659	1 768	1 714	1 672
davon für ATH	1 161	1 339	1 410	1 419	1 451	1 426	1 383
TN	179	189	198	163	218	193	191
Bergbau	39	53	52	43	46	47	50
Sonstige	51	50	54	34	53	48	48
2. Schiffsverkehr							
Anzahl bel. Schiffe							
im Eingang	642	752	665	587	665	639	696
im Ausgang	584	574	634	550	665	616	595
3. Betriebsmittel- u. Arbeitseinsatz							
a) Hebezeugstunden	7 839	8 906	8 839	8 507	9 333	8 893	8 899
b) verf. Arbeitsstunden Hafen- personal und Unternehmer	38 446	40 733	43 482	40 310	42 775	42 189	41 461

Belegschaftsstand

Die Zahl der Beschäftigten für den Gemeinschaftsbetrieb hat sich im letzten Halbjahr nur unwesentlich verändert. Durch die erhöhten Anforderungen wurde der Engpaß auf dem Personalsektor jedoch noch spürbarer. Einzelheiten sind der nebenstehenden Übersicht zu entnehmen.

Kosten

Die erheblichen Mehrbelastungen auf dem Personalsektor, insbesondere die am 1. 12. 73 erfolgte tarifliche Lohn- und Gehaltserhöhung, sowie laufende Preissteigerungen beim Energie- und Materialbedarf beeinträchtigen das Gesamtkostenbild sehr. Durch die Beschäftigungszunahme und die damit verbundene bessere Auslastung der vorhandenen Anlagen konnte zwar bei den Umschlagskosten des Hafenbetriebes ein Ansteigen der leistungsbezogenen Kosten vermieden werden, bei den Beförderungskosten der Werks-

EH-Belegschaft	Stand am 30. 9. 72	Stand am 30. 9. 73	Stand am 31. 3. 74
insgesamt (ohne Oberhausen):	3 355	3 470	3 457
davon Arbeiter	2 813	2 904	2 900
Angestellte	498	524	524
Lehrlinge	44	42	33
Anteil der Gastarbeiter	702	842	844
im Bereich Oberhausen			
insgesamt:	975	991	1 024
davon Arbeiter	807	826	856
Angestellte	168	165	168

bahn reichte jedoch die Leistungssteigerung um 3% bei weitem nicht aus, die relativen Kosten je Tonne Beförderung auf dem Stand des Vorjahres zu halten.

Th. Höffner

THYSSENTAG 1974

Dreihundert leitende Mitarbeiter aus den Unternehmen der Thyssen-Gruppe – darunter erstmals auch aus dem Rheinstahl-Bereich – trafen sich Anfang März zum zehnten Mal zu einer Arbeitstagung, um gemeinsam aktuelle Probleme und Grundsatzzfragen zu diskutieren. Die Zusammenkunft fand erstmals im Vortragszentrum der Neuen Messe in Düsseldorf statt.

Der diesjährige Thyssentag stand im Zeichen der Zusammenarbeit der Thyssen-Gruppe mit Rheinstahl. Bereits in seinen einleitenden Worten ging der Vorstandsvorsitzende Dr. Spethmann auf diesen wichtigen unternehmenspolitischen Schritt ein und richtete einen herzlichen Willkommensgruß an die nunmehr zur Thyssen-Familie gehörenden Mitarbeiter und Kollegen von Rheinstahl. Mit besonderer Freude begrüßte Dr. Spethmann den ATH-Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Sohl, seinen Vorgänger Dr. Birrenbach und die früheren ATH-Vorstandsmitglieder Prof. Dr. Cordes, Dr. Michel und Dr. Risser.

In seinem grundlegenden Referat über „Strukturen der Thyssen-Gruppe im Wandel“ befaßte sich Dr. Spethmann zunächst mit den historischen Anfängen der ATH und erläuterte die Motive, die für das industrielle Engagement des Firmengründers August Thyssen im Duisburger Norden Ende des vorigen Jahrhunderts ausschlaggebend waren. Die nächste wichtige Wegmarke sei 1926 die Gründung der Vereinigten Stahlwerke gewesen, die Thyssen und Rheinstahl erstmals unter das gemeinsame Dach eines damals allerdings

noch umfassenderen Verbundes geführt habe.

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen stellte Dr. Spethmann die wichtigsten unternehmenspolitischen Schritte der Nachkriegsentwicklung dar und erläuterte den Weg von der ATH zur heutigen Thyssen-Gruppe. Rückschauend könne man heute feststellen, daß die Herausbildung der neuen Thyssen-Gruppe immer unter der Zielsetzung einer sinnvollen Neuordnung, einer besseren Wirtschaftlichkeit und einer größeren Wettbewerbsfähigkeit gestanden habe.

Im zweiten Teil seines Referates ging Dr. Spethmann auf die aktuelle Geschäftslage ein. Im Stahlbereich sei die Beschäftigung bis etwa Jahresmitte gesichert, allerdings gehe die gute Auftragslage fast ausschließlich auf die unverändert lebhaft internationale Stahlnachfrage zurück. Die Besserung der Ertragslage sei deshalb mit einer immer größer werdenden Abhängigkeit von der Weltmarktentwicklung gekoppelt. Dr. Spethmann schloß seine Ausführungen mit einem Appell an alle Mitarbeiter von Thyssen und Rheinstahl, die Kooperation beider Unternehmen zum Erfolg zu führen. Es ginge darum, einen engen technisch-wirtschaftlichen Verbund der jeweils spezialisierten Unternehmensbereiche herzustellen, alle Rationalisierungsvorteile auszuschöpfen, aussichtsreiche Fertigungen weiter nach vorne zu bringen und die Auslandsaktivitäten zu verstärken.

Im Anschluß an den Vortrag Dr. Spethmann berichtete der Vorstandsvorsitzende von



Rheinstahl, Schmücker, in einem umfassenden Referat über „Entwicklung und Aufbau des Rheinstahl-Konzerns“. Auch in diesen Ausführungen stand zunächst der sehr wechselvolle historische Werdegang des Unternehmens im Vordergrund, aus dem heraus sich gerade im Duisburger Raum schon sehr frühzeitig Berührungspunkte zur Thyssen-Gruppe ergeben hätten.

In den weiteren Teilen seines Referates ging Herr Schmücker auf die Nachkriegsentwicklung von Rheinstahl ein und gab einen Überblick über die heutige Organisationsstruktur sowie über die Produktions- und Absatzschwerpunkte des Unternehmens. Rheinstahl stehe jetzt vor einer neuen Phase. Die Chancen der Zusammenarbeit müßten zum Wohle des Ganzen genutzt werden.

Die Nachmittagsvorträge standen im Zeichen der gegenseitigen Information über die Aufgabenstellung der einzelnen Tätigkeitsgebiete in der um Rheinstahl vergrößerten Thyssen-Gruppe. Dr. Zimmermann vom ATH-Vorstand sprach zum Thema „Stahlbasis der Thyssen-Gruppe – Entwicklung und Stand“. Dabei wurde insbesondere die produktionstechnische Verzahnung zwischen der ATH und den übrigen stahlerzeugenden Unternehmen der Gruppe herausgestellt und gezeigt, wie dieser Verbund im Laufe der Jahre unter dem Druck der technischen Entwicklung und des verschärften internationalen Wettbewerbs entstanden war. Anschließend gab Dr. Hucks vom Rheinstahl-Vorstand einen Überblick über die Schwerpunkte dieses Unternehmens im Maschinenbau. Weitere Vorträge von Dr. Geschwend von der Thyssen Stahlunion-Technik und Dipl.-Ing. Adams von Rheinstahl befaßten sich mit dem technischen Auslandsgeschäft und den Zukunftschancen der Offshore-Entwicklung.

Im Anschluß an die Vorträge wurden Einzelfragen lebhaft diskutiert. Den Abschluß bildete auch in diesem Jahr ein geselliges Beisammensein, das Gelegenheit bot, die vielfältigen Kontakte zu vertiefen.



Unser Bild zeigt einen Ausschnitt des Vortragszentrums der Neuen Messe Düsseldorf während des Vortrages von Vorstandsdirektor Dr. Zimmermann auf dem diesjährigen Thyssentag.

Für Sie im Blickfeld:

RHEINSTAHL

ein Name hinter dem ein weitverzweigtes Unternehmen steht

Am 15. Februar dieses Jahres hat auch das Bundeskartellamt grünes Licht für den Zusammenschluß Thyssen/Rheinstahl gegeben. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hatte bereits am 20. Dezember vorigen Jahres ihre Genehmigung erteilt. Im nachstehenden Beitrag stellt sich Rheinstahl den Lesern unserer Werkszeitung vor unter dem Motto: Einander Kennenlernen ist die Voraussetzung für gute Zusammenarbeit.

Rheinstahl – ein Unternehmen mit 62 000 Mitarbeitern und einem Umsatz von 6,8 Mrd. DM – steht vor einem neuen Abschnitt

in seiner wechselvollen Geschichte. Die Zusammenarbeit mit der Thyssen-Gruppe kann beginnen.

Große Erwartungen knüpfen sich an dieses Zusammengehen. Auf beiden Seiten. Die verarbeitende Industrie ist der Bereich, der seit Jahren einen Schwerpunkt der Rheinstahl-Betätigungen darstellt. Hier treffen sich die Interessen beider Unternehmen: Thyssen macht einen großen Schritt in die Verarbeitung, und Rheinstahl kann sein Potential schneller verstärken und ausbauen. Kooperationsmöglichkeiten gibt es im Stahlbereich, im Handel und

auf anderen Gebieten. Darin liegt zugleich ein volkswirtschaftlicher Nutzen. Doppelinvestitionen werden vermieden, Vorteile aus enger Verbundwirtschaft ergeben sich auf beiden Seiten, und die Leistungsfähigkeit im internationalen Maßstab wird verbessert.

Bei Rheinstahl ist die Verarbeitung ein Schwerpunkt.

Verarbeitung, das ist ein Sammelbegriff für viele ganz verschiedenartige Erzeugnisse. In der nüchternen Sprache der Statistik zählt Rheinstahl hierzu seine Bereiche Maschinenbau, Schiffsbau, Stahl- und Wagonbau, Fahrzeugbau und Stahlverformung. Auch hinter dieser Gliederung verbirgt sich noch eine Vielfalt an einzelnen Produkten. Wir wollen sie hier mit einigen typischen Beispielen vorstellen.

Ein vertrautes Bild auf Deutschlands Schienen sind die schnellen Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn, Baureihe E 103. Viele von ihnen haben Sie schon ans Ziel gebracht, z. B. in einem TEE. Aber wenige von Ihnen wissen vielleicht, daß die E 103 eine Entwicklung von Rheinstahl ist. Mit dem Erwerb der Henschel-Werke im Jahr 1964 kam die traditionsreiche Lokomotivfertigung zu Rheinstahl. Sie wurde ergänzt, als Rheinstahl den Lokomotivbau von Klöckner-Humboldt-Deutz übernahm.

Henschel-Lokomotiven fahren überall – außer bei der DB und beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen noch in der ganzen Welt. Sie bewähren sich täglich, ob unter schwerer Belastung in den riesigen Weiten Chinas oder unter härtesten tropischen Bedingungen in Ceylon, um nur zwei Beispiele zu nennen. Schienengebundener Verkehr bleibt für Rheinstahl weiter ein wichtiger Markt. Durch aktive Mitarbeit an neuen Verkehrssystemen richtet Rheinstahl sich auf die Lösung von Verkehrsproblemen der Zukunft ein.

Moderne dieselelektrische Lokomotiven, System HENSCHEL-BBC-DE 2500 mit Drehstromkraftübertragung und neuartigen Laufwerken von Rheinstahl-Henschel, haben als erste Triebfahrzeuge eine betriebstüchtige Hochleistungselektronik zur Erzeugung variabler Frequenzen für die kleinen, robusten und leistungsfähigen Drehstrom-Asynchron-Fahrmotoren.



Die stählerne Hochbrücke über den Köhlbrand, der den südlichen Teil des Hamburger Hafens mit der Unterelbe verbindet, wird in Kürze 31000 Kraftfahrzeuge in 56 m Höhe über den Strom führen. Rheinstahl hatte für den 520 m langen Stahlbau die Federführung.



Der Lokomotivbau ist nur eine von vielen Sparten des Rheinstahl-Maschinenbaus. Zusammengenommen macht der Maschinenbau 20% der Produktion von Rheinstahl aus. Hierzu gehört selbstverständlich auch der Maschinenbau im engeren Sinne des Wortes. Darin ist Rheinstahl u. a. vertreten mit einem breiten Werkzeugmaschinenprogramm. Einen guten Ruf besitzen die Ringwalzwerke und Transferstraßen von Rheinstahl. Aber auch Pumpen, Schrottscheren, Flughafengeräte und numerisch-gesteuerte Bearbeitungszentren sind hervorzuheben.

Dem Bereich Kunststoffmaschinen kommt durch das starke Vordringen der Kunststoffe, verbunden mit einer raschen Entwicklung von Technik und Verfahren große Bedeutung zu. Die Marktstellung von Rheinstahl in diesem zukunftssträchtigen Sektor wurde weiter ausgebaut. Vor allem der Kestermann Doppelschnecken-Extruder ist eine anerkannte Spezialität dieser Branche.

Rheinstahl ist durch seine breite Betätigung im Maschinenbau ein vielseitiger Partner von Unternehmen in unterschiedlichsten industriellen Sparten. Für die ständige Entwicklung verbesserter und neuer Konstruktionen leistet das Forschungszentrum für Fertigungstechnik und Erzeugnisuntersuchung in Kassel wertvolle Beiträge.

Auf Schritt und Tritt begegnet man heutzutage Baustellen. Öfter als einem manchmal lieb ist, aber Bauen bedeutet Fortschritt. Dazu leistet Rheinstahl gewichtige Beiträge. Baustellen werden mit den vielfach bewährten, umsetzbaren Stahlhochstraßen aus typisierten Elementen nach eigenem System überbrückt. Damit bleibt der Verkehr auch dort flüssig, wo er sonst ins Stokken geraten würde.

An Großbaustellen kann man noch mehr von Rheinstahl sehen. Z. B. aus dem Hano-mag-Programm Radlader, Lade- und Planiertrappen sowie Hydraulikbagger; oder

die Mobil- und Autokrane im Einsatz an Hochbauten.

Stahl-Hochbauten erstellt Rheinstahl übrigens auch selbst. Als Generalunternehmer durch seinen Komplettbau sogar schlüsselfertig, wie beim Landesbank-City-Center in Hamburg.

Überhaupt, wer hoch hinaus will, fährt gut mit Rheinstahl-Aufzügen. Hier ist Rheinstahl nicht nur in der Bundesrepublik gut im Markt. Das zeigt der Moskauer Fernsehturm. Er ist mit 533 m das höchste freistehende Bauwerk der Erde. Rheinstahl hat die Aufzüge geliefert. Aufwärts geht's mit sieben Meter pro Sekunde, abwärts sind sie schneller als ein Fallschirmspringer. Um der wachsenden Nachfrage nach Aufzügen gerecht zu werden, hat Rheinstahl seine Produktionsstätten um ein neues Werk in der Nähe von Stuttgart ausgebaut und erweitert.

Rheinstahl-Fahrtreppen findet man häufig dort, wo das Auf und Ab im Leben erleichtert werden soll: in Kaufhäusern, Bahnhöfen und auf Flugplätzen, kurz, an allen Brennpunkten des Fußgängerverkehrs. Jede dritte Fahrtreppe in der westlichen Welt wird von Rheinstahl oder seinen Lizenznehmern gebaut. Gut fährt man auch mit den Rheinstahl-Fahrsteigen, z. B. im neuen Messegelände in Düsseldorf. Neben 22 Fahrtreppen sorgt hier ein 218 m langer Doppelfahrsteig dafür, daß 10 000 Besucher pro Stunde in beiden Richtungen befördert werden können.

Sie erinnern sich: Wir begannen mit der Großbaustelle, um Rheinstahls Bedeutung für die Bautätigkeit darzustellen. Wir können das hier nicht umfassend tun. Aber zwei Dinge müssen wir noch erwähnen. Das eine ist der Stahlbrückenbau. Deutlicher als eine Aufzählung der vielen Brückenbauwerke im In- und Ausland ist der jüngste Leistungsbeweis in Hamburg. Das Bild der Köhlbrandbrücke ging vor wenigen Wochen durch die Presse. Sie verbindet die Unterelbe mit dem südlichen Teil

des Hamburger Hafens. Rheinstahl baute die beiden 135 m hohen Pylone und die Stahlkonstruktion.

Das andere ist der Stahl-Wasserbau. Auch hierfür ein Beispiel. Der Eiderstaudamm in Schleswig-Holstein dient der Sturmflut-sicherung. Sein 224 m langes Sielbauwerk wurde von Rheinstahl entworfen und ausgeführt. Kernstück sind zehn gewaltige stählerne Klappen, mit denen die Gezeitenströme reguliert werden.

Die Rheinstahl-Werft in Emden zählt zu den leistungsfähigen deutschen Großwerften. Ihr abgewogenes Mischprogramm aus bewährten Standardschiffen und hochqualifizierten Spezialschiffen trägt vielen Marktbedürfnissen Rechnung.

Mit der Waggon Union in Berlin hat Rheinstahl seinen traditionellen Waggonbau wesentlich erweitert. Neben Spezial-Güterwagen, die seit Jahren bei der Rheinstahl-Sieger Eisenbahnbedarfs AG gebaut werden, ergänzen nun Personen- und Triebwagen das vielfältige Angebot.

Bei Rheinstahl ist die Verarbeitung ein Schwerpunkt – so hieß es eingangs. Längst nicht alle Erzeugnisse konnten wir hier vorstellen. So bleiben die bergbautechnische Produktion, der Motorenbau, Getriebe und Achsen, Fahrzeugzubehör und vieles mehr unerwähnt.

Weitere Schwerpunkte von Rheinstahl sind Grundstoffe und Handel

Mit dem Grundstoffsektor hat Rheinstahl seine unternehmerische Tätigkeit begonnen. Das war 1871 in Duisburg-Meiderich, in unmittelbarer Nähe des Ruhrorter Hafens. Zunächst beschränkte sich die industrielle Fabrikation auf ein Bessemer-Stahlwerk mit Nebenanlagen und eine Fabrik für feuerfestes Material. Die Bearbeitung des Rohstahls erfolgte in einem

Schienenwalzwerk und in einem Hammerwerk. Aus diesen recht bescheidenen Anfängen hat sich Rhestahl rasch entwickelt.

Wer weiß heute noch, daß Rhestahl damals das Thomas-Verfahren in Deutschland eingeführt hat? Doch über die Stahl-erzeugung hinaus verbreiterte sich schon bald die Basis des Unternehmens durch den Erwerb eigener Eisenerzfelder und eigener Kohlenzechen.

Bis zur Gründung der Vereinigten Stahlwerke im Jahre 1926 prägte die Betätigung im Montansektor das Unternehmensprofil von Rhestahl. Thyssen und Rhestahl gehörten zu den Gründern der Vereinigten Stahlwerke. Nach ihrer Entflechtung in den 50er Jahren erhielt Rhestahl eine Grundstoffbasis, die in ihrem Kern bis in die heutige Zeit unverändert blieb. Sie wurde zugleich ergänzt durch den ehemaligen Verarbeitungsbereich der Vereinigten Stahlwerke, den Rhestahl bis in die Gegenwart konsequent ausgebaut hat. Wichtig ist aus jener Zeit noch der Einstieg in die Edelstahlbranche mit einer Mehrheitsbeteiligung am Edelstahlwerk Witten.

Grundstoffe, das sind für Rhestahl vor allem Bleche aus Qualitäts- und Edelstahl, Schmiedestücke, Kumpelteile und rollendes Eisenbahnzeug. Eine anerkannt gute Marktstellung hat Rhestahl als Anbieter von Spezial-Roheisen.

Auch im Gießereisektor hat sich Rhestahl eine bedeutende Position erarbeitet. Für jedes Gußproblem findet es die richtige Form. Für „kleine Fische“ und „dicke

Brocken“. Denn es werden Stücke von 1,5 g bis 300 t Rohgewicht gegossen. Auch allen Qualitätsansprüchen wird das vielfältige Programm gerecht. Es umfaßt Eisen-, Stahl-, Temper- und NE-Metallguß. Mit der August Thyssen-Hütte besteht seit Jahren ein enger Verbund bei Stahlwerkskokillen. Das Rhestahl-Werk Meiderich erhält über die Werksbahn des Gemeinschaftsbetriebes Roheisen aus den benachbarten Hochöfen der ATH und stellt daraus Kokillen für die ATH her. Im Rahmen dieses bewährten Verbundes wurden inzwischen mehr als 1,5 Mio. t Sonderroheisen vergossen.

Gußerzeugnisse liefert Rhestahl in verschiedenste Märkte. Z. B. Walzen für die Stahlindustrie oder Heizungsaggregate und Gußrohre für die Bauwirtschaft. Als konkurrierender Werkstoff zum Guß ist seit Jahren Kunststoff auf Teilgebieten im Vormarsch. Was Rohre angeht, so hat sich Rhestahl frühzeitig darauf eingestellt. Das Kunststoffwerk Anger verfügt über eine Spitzenstellung im Markt. Lizenzvergaben in alle Welt bestätigen dies.

Kürzlich wurde der Elbtunnel in Hamburg fertiggestellt. Auf einer Länge von 3325 Meter können 30 Meter unter der Elbe täglich mehr als 70 000 Kraftfahrzeuge den Tunnel passieren. Rhestahl hat hierfür gußeiserne Tunnelringe geliefert, die bis zu den größten Abmessungen hergestellt werden.

Maschinenbau und Automobilindustrie sind weitere wichtige Abnehmer für Rhestahl-Seriengußerzeugnisse. Wir können

sie hier nur erwähnen. Aber vielleicht denken Sie beim Autofahren einmal an Rhestahl: Irgend etwas stammt bestimmt auch für Ihren Wagen aus diesem Bereich.

Mit dem Handel möchten wir die Vorstellung der Rhestahl-Schwerpunkte abschließen. Hier betätigt sich das Unternehmen weit über den Rahmen der eigenen Programmpalette hinaus: Von Mineralölerzeugnissen, festen Brennstoffen und Baustoffen über Stahlhandel bis zu Anlagen und schlüsselfertigen Fabriken, die wiederum die breite Spanne von der Grundstoff- bis zur Konsumgüterindustrie umfassen. Für zukunftssträchtige Gebiete wie Umwelttechnik und Offshoretechnik ist Rhestahl mehr als ein wichtiger Handelspartner. Denn hierfür steht den Kunden das Rhestahl-know-how in vielen Fertigungsverfahren und die gut ausgestatteten Produktionsstätten zur Verfügung.

Rhestahl richtet sich am Markt aus.

Mit Verarbeitung, Grundstoffen und Handel haben Sie die Schwerpunkte Rhestahls kennengelernt. Natürlich war es nur ein erstes Bekanntmachen. Und das auch nur, weil wir die vielseitigen Betätigungen Rhestahls auf drei Schwerpunkte konzentriert haben. Allein für abrechnungstechnische Zwecke unterscheidet Rhestahl über 250 Produktgruppen. Sie alle zu kennen, ist schon schwierig. Sie alle im Griff zu haben, ist noch schwieriger. Rhestahl hat deshalb zunächst gleichartige Produkte zusammengefaßt. „Gleichartig“ kann sein: Gemeinsamer Markt oder Kundenkreis, aber auch verwandte Merkmale in der Technologie. Daraus entstanden die sog. Produktbereiche. Die Produktbereiche sind ihrerseits sog. Geschäftsbereichen zugeordnet.

Rhestahl ist auf vielen Märkten zu Hause. Und Märkte waren auch bestimmend für die heutige Organisation. Märkte aber sind dynamisch. Sie stellen immer höhere Anforderungen an die technische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Unternehmen. Die Vorstände der ATH und von Rhestahl haben umfassende Kooperationsmaßnahmen vereinbart, die nun baldmöglichst verwirklicht werden sollen. Dabei wird von dem Grundsatz ausgegangen, sämtliche Verarbeitungsaktivitäten der Rhestahl AG zuzuordnen und den Stahlbereich bei der ATH zusammenzufassen. So wurde folgendes beschlossen:

1. Im Stahlbereich soll zur Realisierung der vorhandenen Rationalisierungsmöglichkeiten die Henrichshütte in Hattingen mit dem Stahlbereich der Thyssen-Gruppe organisatorisch verbunden werden. Hierzu soll die Henrichshütte im Rahmen eines Pachtvertrages unter

Zu den inponierenden Leistungen des Stahlwasserbaus von Rhestahl zählt das Eidersperrwerk an der Nordseeküste, das mit 5 stählernen Doppelschützen von je 40 m Breite das Land vor Wassernot bewahrt.



- Leitung eines eigenen Werksvorstandes in die ATH eingegliedert werden.
2. Auf dem Verkehrssektor ist im Interesse einer rationellen Disposition vorgesehen, die Aktivitäten in der Binnenschifffahrt zusammenzufassen und Rheinstahl zuzuordnen.
 3. Die Stahlbau-Aktivitäten beider Unternehmen im Dortmunder Raum werden zusammengeführt. Ebenso ist eine Konzentration der Fertigungen im Bereich Grubenausbau beabsichtigt.
 4. Zwischen den Werften in Emden und Hamburg soll eine Kooperationsverein-

barung mit dem Ziel der Spezialisierung abgeschlossen werden.

5. Die beiden Werkshandelsorganisationen sollen zu einer einheitlichen Organisation im Thyssen-Handelsbereich zusammengefaßt werden. Ebenso ist im Bereich des Anlagengeschäfts eine Zusammenarbeit vorgesehen.
6. Die Aktivitäten auf dem Gebiet der Gensenschmieden sollen zusammengeführt werden. Außerdem ist beabsichtigt, die Gießereien der Deutschen Edelstahlwerke organisatorisch mit der Rheinstahl Gießerei AG zu verbinden.

7. Die Überlegungen zur Kooperation im Edelstahlbereich sind noch nicht abgeschlossen.
8. Es ist vorgesehen, die Thyssen Industrie GmbH in den Rheinstahl-Bereich zu überführen.
9. Die Vorstände haben Vereinbarungen über die Erhaltung des sozialen Besitzstandes und über das Angebot von Arbeitsplätzen bei Rationalisierungsmaßnahmen getroffen.

Eins ist sicher, für Thyssen und Rheinstahl geht es vereint besser. Die gemeinsame Zukunft hat bereits begonnen.

Belohnungen

Für ihren besonderen Einsatz bei der Rettung aus Unfallgefahr wurden in den Monaten Januar und Februar 1974 von der Geschäftsführung und der Hütten- und Walzwerks Berufsgenossenschaft in Essen folgende Belegschaftsmitglieder ausgezeichnet:



MÜKAFATLAR

Kaza tehlikesinden kurtarmada gösterdikleri fevkalâde yarael/klar için 1974 Ocak ve Şubat aylarına Firma idaresi ve essende bulunan işveren sigortası (Hütten und Walzwerks Berufsgenossenschaft) tarafından aşağıda isimleri yazılı üyeleri aday gösterilmiştir:

Ibrahim Gençtir	Eisenbahnbetrieb Süd
Mehmet Bal	Eisenbahnbetrieb Süd
Necat Öztürk	Eisenbahnbetrieb Süd
Bernhard Schmidt	Eisenbahnbetrieb Oberhausen
Horst Thimm	Hafen Schwelgern Werkstatt.

Neue Jugendvertretung gewählt

Die Jugendvertreterwahl vom 25./26. März brachte folgendes Ergebnis:

Es wurden gewählt zum

1. Vorsitzenden Klaus-Dieter Böhm, Stellv. Vorsitzenden Georg Howard, und z. Schriftführer Wolfgang Juber. Auf die Frage der Werkszeitung an die neuen Jugendvertreter, was ihnen denn besonders am Herzen läge, antworteten diese:

„Zunächst einmal möchten wir uns bei den Kollegen für das uns geschenkte Vertrauen bedanken. Da, wie in vielen Betrieben, auch bei uns Jungarbeiter beschäftigt werden, hat die vorherige Jugendvertretung immer wieder festgestellt, daß Unterschiede zwischen Jungarbeitern und Auszubildenden gemacht werden. Deshalb haben wir uns zunächst die Aufgabe gestellt, einmal die Betroffenen selbst und ihre Ausbilder davon zu überzeugen, daß solche Unterschiede nicht bestehen bleiben dürfen. Wir hoffen, daß die Jugendlichen uns in unserer Arbeit voll unterstützen werden und wünschen, bei der Geschäftsführung stets ein offenes Ohr für unsere Anliegen zu finden.“

Lokomotivführerverein hatte Jahreshauptversammlung

Am 10. März fand im Vereinslokal Kleine-Natrop die diesjährige Jahreshauptversammlung des Lokomotivführervereins Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen statt. Nach Verlesung des Jahres- und Kas- senberichtes erfolgte die Entlastung und die Neuwahl des Vorstandes.

Folgender Vorstand wurde einstimmig gewählt:

1. Vorsitzender	Josef Wolf
2. Vorsitzender	Arnold Gebert
1. Kassierer	Kurt Holand
2. Kassierer	Manfred Ipach
1. Schriftführer	Wolfgang Drost
2. Schriftführer	Walter Karlbowski
Revisoren	Johann Meyer und Josef Seifer

Zum Ehreuvorsitzenden wurde Josef Drexler gewählt.

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

Attentat auf Gambrinus

Gambrinus ist der Schutzpatron der Bierbrauer. Bitt' Sie, das weiß doch fast schon jedes Kind! Und „Gambrinus“ heißt der Intercity-Zug, der Hamburg mit dem bierseligen München verbindet. Weiß man auch, Das paßt, das hat seinen Sinn. Bis jetzt jedenfalls durfte man es so sehen. Aber nun ist etwas eingetreten, das den Namen in Frage stellt. Ein Wissenschaftler stand auf und begann, vom Gambrinus den Lack abzukratzen.

Allen Ernstes, der Bonner Sprachwissenschaftler Professor Dr. Helmut Arntz kam aufgrund seiner Studien zu dem Schluß: Den seit Jahrhunderten von Brauern verehrten Heiligen Gambrinus hat es nie gegeben; die Figur ist das Produkt einer Fälschung.

Ihr Urheber soll ein Italiener namens Annius

sein, der im Mittelalter ein gefälschtes Geschichtsbuch herausgegeben hat. Es enthielt den erfundenen Stammbaum germanischer Herrscher, in dem die Germanenführer Marsus und Gambrivius genannt werden. Die aber hat es nach Professor Arntz gar nicht gegeben. Der von ihm bloßgestellte Autor habe einfach die bei Tacitus genannten Germanenstämme Marsi und Gambrivii in Herrschernamen umgewandelt, weiß der Himmel warum.

Und dann soll es so weitergegangen sein: Im 16. Jahrhundert verbreitete ein gewisser Burkart Waldis die Legende, besagter Gambrivius, mittlerweile zu Gambrinus verballhornt, habe die Braukunst direkt von der ägyptischen Sonnengöttin Isis gelernt. Seine Legende geriet in Vergessenheit, der Bierbrauer Gambrinus aber blieb

und wurde schließlich identifiziert mit dem Brabanter Herzog Jan Primus, den es zwar tatsächlich gegeben hat, der aber zum Bier nicht die geringste Beziehung hatte. Professor Arntz triumphierend: „Gambrinus hat nie gelebt.“

Nun stehen die Brauer aber dumm da, und die Bundesbahn auch. Doch es scheint, als wollten beide die Behauptung des Bonner Professors ignorieren. Ein Bundesbahn-Sprecher: „Auch die Lorelei ist nur eine Legende, und trotzdem heißt einer unserer Züge so.“

Richtig, der „Gambrinus“ ist ein stolzer, schöner und beliebter Zug. An dem soll man nicht rütteln. Zudem muß eines stutzig machen: Professor Arntz ist zufällig Präsident der „Gesellschaft für die Geschichte des Weins“. Das gibt zu denken!



Der Saal der Gastwirtschaft Kleine-Natrop in Duisburg-Hamborn konnte sie diesmal nicht auf einmal fassen, die 127 Arbeitsjubilare des Jahres 1973 mit ihren Frauen. Die Geschäftsführung sah sich daher gezwungen, in diesem Jahr die traditionelle Jubilarfeier gleich zweimal zu veranstalten. Das erstemal am Freitag, dem 22. März – hierzu war auch die Presse eingeladen – und die zweite Feier 14 Tage später, am Freitag, dem 5. April. Eins sei vorweggenommen, das Unterhaltungsprogramm war auf beiden Veranstaltungen das gleiche, so kam also niemand zu kurz. Eigentlich hatte sich auch Herr Direktor Bergemann vorgenommen, die Festansprache an beiden Abenden zu halten, da er als aktives Mitglied der Geschäftsführung in diesem Jahr zum letztenmal an der Jubilarenehrung teilnahm und nach seinen Worten Ende 1974 wegen Erreichung der Altersgrenze in den Ruhestand tritt. Aber durch Krankheit wurde er am 22. März daran gehindert, den Jubilaren den Dank der Geschäftsführung auszusprechen. So übernahm Herr Direktor Christophers die Würdigung der Jubilare an diesem Tag und Herr Direktor Bergemann die am 5. April. Die Redner dankten den Mitarbeitern für ihre Zuverlässigkeit und Betriebstreue. In der steigenden Zahl der Jubilare sahen sie den Beweis für ein gutes Betriebsklima beim Gemeinschaftsbetrieb. So konnten 1973 8 Mitarbeiter ihr 50jähriges und 5 ihr 40jähriges Dienstjubiläum feiern, während 114 auf eine 25jährige Tätigkeit in unserem Unternehmen zurückblickten. Dem Dank an die Jubilare schloß sich ein kurzer Überblick über die positive Entwicklung, die Beschäftigung und Leistung im abgelaufenen Geschäftsjahr 1972/73 zeigten, an. Die

Karl-Heinz Diercks die Anwesenden und beglückwünschte die Jubilare. Er unterstrich, wie wichtig es für ein Unternehmen ist, auf einen Stamm bewährter und zuverlässiger Mitarbeiter aufbauen zu können. Besondere Anerkennung sprach er den Kollegen aus, die sich immer wieder durch verständnisvolle Mitarbeit und Mithilfe bei der Einarbeitung von neu eingestellten Arbeitskräften – insbesondere auch von Gastarbeitern – verdient machten. Der Geschäftsführung dankte Herr Diercks für die Durchführung der bereits zur Tradition gewordenen Jubilarenehrung in diesem netten Rahmen. Auch er schloß abschließend die Ehefrauen der Jubilare, die nach seinen Worten ihren Teil dazu beigetragen haben, Arbeitskraft und Arbeitsfreude ihrer Männer zu erhalten, in die Lobesworte ein. Der offizielle Teil der Jubilarfeier wurde von musikalischen Darbietungen der Kapelle Schacht 2/5 und des Quartettvereins Eisenbahn und Häfen unter der Leitung von Musikdirektor Assmann eingrahmt. Nach dem gemeinsamen Abendessen lief zur Freude und Entspannung der Gäste eine pausenlose, anspruchsvolle und flotte Show ab, die aus Musik, Akrobatik, Zauberei und Clownerie gemischt war. Die Überleitungen besorgte der Conférencier René Riva, der mit gekonnten Späßen die Lacher auf seiner Seite hatte. Die Varieté-Künstler, die das mehr als zwei Stunden dauernde Programm bestritten, wurden von den Zuschauern mit reichlichem Beifall für ihre Leistungen belohnt und dankten ihrerseits dem Publikum mit zahlreichen Zugaben. Zum Abschluß der Feiern wurde dann noch bei flotten Klängen bis Mitternacht das Tanzbein geschwungen.

JUBILARE DES JAHRES

Geschäftsführer unterstrichen im weiteren Verlauf ihrer Rede die Verbesserungen der Sozialleistungen des Gemeinschaftsbetriebes, die durch die Einführung einer neuen Pensionsordnung, verbunden mit einer fühlbaren Werksrenten-Erhöhung und durch eine neue Betriebsvereinbarung über die Zuwendungen bei Dienstjubiläen erreicht wurden. Arbeitssicherheit und Umweltschutzmaßnahmen waren weitere Themen ihrer Ausführungen. Auch an die Ehepartner unserer Jubilare, die letztlich auch Anteil an dem Jubiläum hätten, richteten die Redner Dankesworte.

Im Namen des Betriebsrates begrüßte 1. Vorsitzender





3450 Dienstjahre für das Unternehmen



1973 WURDEN GEEHRT





Zwei weitere Triebfahrzeugführer-Lehrgänge abgeschlossen

Im März und April dieses Jahres konnte der 29. und der 30. Triebfahrzeugführer-Lehrgang beim Gemeinschaftsbetrieb erfolgreich

abgeschlossen werden. So bestanden von ursprünglich 8 Teilnehmern 5 Lokführer-Anwärter am 18. 3. 1974 die Abschlußprüfung (Bild 1) und von ebenfalls 8 Teilnehmern des nächsten Kurses erreichten am 4. 4. 1974 7 Lokführer-Anwärter das Lehrgangziel (Bild 2). Unsere Fotos wurden nach bestandener Prüfung aufgenommen.

Ein wohl einmaliger Versicherungsfall

Wie eine Passage aus Ludwig Thomas Gesammelten Werken mutet dieser Brief eines Mannes an, der seiner Versicherung einen nicht gerade alltäglichen Schadensfall meldete. Es muß an dieser Stelle gesagt werden, daß dieses Schreiben keinesfalls erfunden ist, sondern ein Beweis dafür ist, daß das Leben auch seine Schattenseiten hat.

„Sehr verehrte Versicherung, nachdem ich nun im Krankenhaus bin und wieder schreiben kann, muß ich Sie, verehrte Versicherung bitten, meinen Unfallschaden wie folgt aufzunehmen:

Ich hatte vom Bau meines kleinen Häuschens noch einige Backsteine übrig und diese wegen der Trockenheit auf dem Speicher gelagert. Jetzt wollte ich aber ein Hühnerhaus bauen und dazu die da oben gelagerten Backsteine verwenden. Dazu erdachte ich mir folgende Maschinerie: Der Speicher hatte an der Hauswand eine Tür, woraus ich einen Balken verankerte und daran ein Bälkchen mit einer Rolle, wodurch ich ein Seil laufen ließ. An diesem Seil hatte ich eine Holzkiste befestigt, die ich dann hinaufzog. Das Seil hatte ich dann unten an einem Pflock festgebunden. Jetzt bin ich hinaufgegangen und habe die Steine in die Kiste geladen. Dann bin ich wieder hinuntergegangen und wollte die Steine, die in der Kiste waren, an dem Seil ganz langsam herunterlassen.

Ich band das Seil ganz vorsichtig los, hatte aber dabei nicht bedacht, daß die Steine in der Kiste schwerer waren als meine Person. Als ich bemerkte, daß die Steine so schwer waren, hielt ich das Seil ganz fest, damit die Steine auf keinen Fall herunterstürzten und kaputtgingen, denn die brauchte ich ja für mein Hühnerhaus. So ist es denn geschehen, daß meine Steine mich an dem Seil nach oben zogen, wobei mir die Kiste die linke Schulter aufgerissen

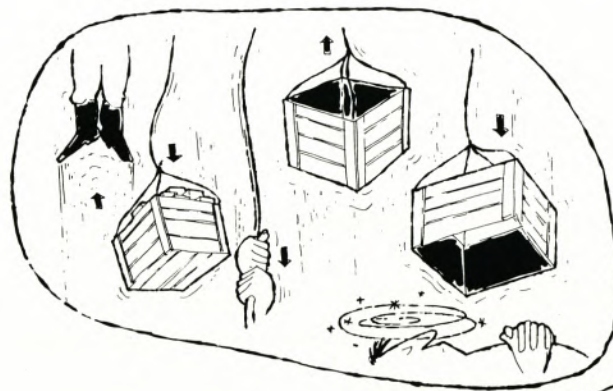
hat, als wir uns in der Mitte begegneten. Ansonsten bin ich gut an der Kiste vorbeigekommen, habe mir aber oben den Kopf gestoßen, und zwar erst an dem Bälkchen und dann an dem Balken.

Trotzdem hatte ich aber das Seil festgehalten, damit ich nicht hinunterfalle. In demselben Augenblick ist aber die Kiste mit den Steinen unten auf dem Boden angelangt. Durch den heftigen Aufprall ist dann der Boden herausgebrochen, und so geschah es dann, daß die Kiste wieder leichter wurde als ich.

Die Folge war, daß ich als der schwere Teil, dann wieder nach unten sauste und die Umrandung der schönen Kiste nach oben, mir die rechte Schulter schrammte, als ich mich mit der Kiste in der Mitte traf. Als die Kiste oben war, fiel ich unten so unglück-

lich auf den Boden, daß ich mir das rechte Bein gebrochen habe und wegen der Schmerzen sofort in Ohnmacht fiel. Nur dadurch konnte es geschehen, daß ich das Seil losließ, was wiederum bewirkte, daß die Kiste, allerdings ohne Boden, wie eine Birne von oben auf mich herabfiel und mich so unglücklich traf, daß ich demnächst oben und unten ein Gebiß angepaßt bekomme.

Daß der Schaden nicht noch größer geworden ist, verdanke ich Ihrem Versicherungsagenten, bei dem ich eine Unfallversicherung unterschreiben mußte und zu der ich nach Wiederherstellung meiner Gesundheit und meiner Zähne die Rechnung einreichen werde. Wenn Sie diese begleiten, werde ich Sie in unserm Dorf weiter empfehlen.“ (Quelle: Via GmbH)



Hochofen 4 der ATH in Hamborn wird neu zugestellt

Zur Osterzeit hat der Hochofen 4 des Hochofenwerkes Hamborn nach einer Schmelzleistung von 7,4 Millionen Tonnen seine Ofenreise zu einer Neuzustellung unterbrochen.

Hierbei handelt es sich um einen Vorgang zur planmäßigen Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit, wie er im Jahre 1973 am Hochofen 5 des Hüttenbetriebes und an den Hochöfen 7 und 9 der ATH in Hamborn durchgeführt wurde und zur Zeit an Hochofen 8 vorgenommen wird. Jedoch bedeutet jede Neuzustellung einen Einbruch in der Gesamtleistung des Hochofenwerkes und muß deswegen sorgfältig nach einem langfristigen Kalender vorgeplant werden. Bei der Errichtung des Hochofenwerkes Schwelgern wurden zahlreiche Erkenntnisse für eine moderne Technik im Bau von Hochöfen gewonnen, die nunmehr bei diesem Bauvorhaben ebenfalls angewendet werden sollen.

Das Hochofengefäß selbst bleibt in seiner Form erhalten und wird nur mit einer fortschrittlichen Kühlung ausgerüstet. Hier handelt es sich um eine Entwicklung der sowjetischen Hochofenbauer, für die die GHH die Lizenz erworben hat.

Bei dem Hochofen 4 wurde seinerzeit erstmals ein Gichtverschluß mit einer Schwenkschurre erprobt; seine besonderen Vorteile liegen darin, daß er keine kleinen und großen Glocken hat, deren Verschleiß Schwierigkeiten mit sich brachte. Diese Bauart, die in Hamborn ihre Weltpremiere hatte, hat sich gut bewährt; jedoch muß jetzt mit Rücksicht auf Verbesserungen an der Verschlußkonstruktion der Ofenkopf um etwa sechs Meter gehoben werden. Der neuen Höhe ist der Gichtaufzug anzupassen.

Nach den Grundsätzen der modernen Möller-Aufbereitung werden Koks und Sinter unmittelbar vor der Aufgabe in den Hochofenskip abgesiebt. Die dabei entstehende Staubeentwicklung wird durch eine entsprechende Entstaubungsanlage abgesaugt. Der Feinstaub wird durch intensives Benetzen eingebunden.

Die Cowperanlage erhält einen neuen Besatz, da sie bereits seit 1964 ununterbrochen in Betrieb war. Bei dieser Gelegenheit werden nach den Erfahrungen, die in der Geräuschdämpfung beim Hochofen Schwelgern gemacht wurden, die Geräusche beim Umstellen der Winderhitzer-

Anlage von der Heizperiode zur Windperiode und umgekehrt gedämpft.

Nachdem durch Mechanisierungsvorgänge weite Bereiche der hüttenmännischen Arbeit erleichtert worden sind, soll durch Anlage einer zweiten Gießhalle diese schwere Arbeit aus dem Rhythmus einer zwangsläufig kurzzeitigen Abstichfolge herausgenommen werden. Dann wird nur noch jeder zweite Abstich durch dieselbe Gießhalle laufen.

Während dieser Zeit kann in der benachbarten Halle der neue Abstich ohne die Beeinträchtigungen durch die Hitze des laufenden Roheisens vorbereitet werden. Selbstverständlich erhalten beide Gießhallen eine Absaugung und Entstaubung der auftretenden Schwaden, wie sie auch zur Zeit für den Hochofen Schwelgern mit japanischer Lizenz im Bau ist.

Es wird erwartet, daß die Benutzung der modernen Hochofentechnik und die Ausnutzung der Erkenntnisse zur Verbesserung der Verhältnisse am Arbeitsplatz eine höhere Hochofenleistung ermöglichen werden, wobei gleichzeitig die Umwelt-Ausstrahlung wesentlich vermindert wird.

Narretei auch bei den werksverbundenen Vereinen



Am 16. 2. feierten Eisenbahn-, Lokführer- und Quartettverein Eisenbahn und Häfen ihre gemeinsame Karnevalsfeier im Saale Kleine-Natrop. Schon vor 20.11 Uhr war der Saal voll besetzt. Die Stimmung war hervorragend.

Als erste traten „Det + Dit“ auf, ein junges, bekanntes Brüderpaar, das mit seinen Liedervorträgen schon bald zum Schunkeln und Mitsingen anregte.

Die Ansage hatte der bekannte Humorist „Gerd Palige“ übernommen. Mit seinen witzigen Einfällen brachte er die Narren immer wieder in Stimmung. Überhaupt, man kam aus dem Lachen nicht mehr heraus. „Bruno Potzer“ war der anschließende Spaßmacher. Dann wurden Tränen gelacht, als „Theo-Oveerdref“ seinen Auftritt hatte. Man hätte meinen können, sein Beitrag wäre der Höhepunkt des Abends gewesen, aber Gerd Palige hatte noch einen Trumpf in der Hand: Die Brucksher-Gören, der Elferrat von Bruckhausen mit

Anhang, alles junge Mädchen und Buben. Die im Saal versammelten Narren gingen beim Gesang und Tanz dieser Gruppe auf die Stühle. Immer wieder wurden Zugaben gefordert und auch gegeben.

Nach dem Auszug „der Brucksher-Gören“ war der Unterhaltungsteil der Veranstaltung beendet. Nun wurde getanzt. Die „Hülsewisser“ hatten die Aufgabe, mit flotter Musik die Stimmung zu halten. Es ist ihnen auch wirklich gelungen.

Zum Schluß waren sich alle einig, der Abend ist so gut gelungen, daß man sich schon auf den nächsten Karneval freuen kann.

F. Glosemeier

Werkstore erhielten neue Nummern

Am 1. Januar wurde die Bezeichnung der Tore in den Werken Hamborn, Bruckhausen, Beeckerwerth und Ruhrort sowie im Hochofenwerk Hüttenbetrieb teilweise geändert. Künftig gelten folgende neue Torbezeichnungen:

Werk Bruckhausen und Hochofenwerk Hamborn

Bisher	Lage	Neu
Tor 1	Kaiser-Wilhelm-Straße	Tor 1
Tor 2	Schuckertstraße	Tor 2
Tor 3	Franz-Lenze-Straße	Tor 3
Seitentor		
Verwaltung	Franz-Lenze-Straße	Tor 4
Tor 5	Alsumer Straße	Tor 5
Tor 6	Matenastraße	Tor 6
Tor 7	Diesterwegstraße	Tor 7
Tor 8	Alsumer Straße	Tor 8
Tor 9	Dieselstraße	Tor 9
Tor Kokerei	Kaiser-Wilhelm-Straße	Tor 10
Tor 11	Alsumer Straße	Tor 11
Tor 12	Alsumer Straße	Tor 12
Tor 13	Alsumer Steig	Tor 13
Tor Wareneingang	Alsumer Straße	Tor 14
Tor 15	Ackerstraße	Tor 15
Tor Kraftwerk	Alsumer Straße	Tor 16

Werk Beeckerwerth:

Tor 16	Hoffische Str.	Tor 20
Tor 18	Alsumer Straße	Tor 21

Werk Ruhrort:

Tor 1	Friedrich-Ebert-Str.	Tor 30
Tor 2	Friedrich-Ebert-Straße	Tor 31
Tor 8 a	Am Nordhafen	Tor 32
Tor 8	Vohwinkelstraße	Tor 33
Tor 7	Mühlenfelder Straße	Tor 34
Tor 5 a	Im Grond	Tor 35
Tor 5	Stahlstraße	Tor 36
Tor 9	Michels Hof	Tor 37
Tor 9 a	Helmholtzstraße	Tor 38
Tor 4 a	Honigstraße	Tor 39
Tor 6	Friedrich-Ebert-Straße	Tor 40
Tor 3	Stepelsche Straße	Tor 41
Tor 10	Deichstraße	Tor 42
Tor Kokerei Westende	Laarer Straße	Tor 43

Hochofenwerk Hüttenbetrieb:

Tor 11	Emscher Str.	Tor 52
Tor 12	Lösorfer Straße	Tor 51
Tor 13	Wittfelder Straße	Tor 52

Die Jahreshauptversammlung der Jubilaren-Vereinigung der August Thyssen-Hütte AG, Hamborn, findet am Freitag, dem 10. Mai 1974, 17.00 Uhr, in der Aula des Clauberg-Gymnasiums, Hamborn, Kampstraße statt.

Hierzu werden alle Mitglieder eingeladen.

Der Vorstand

Wo kommen eigentlich die



Werksbahnhof Rohdenhaus von KALK Wülfrath; im Hintergrund die Klassieranlage mit der Steinverladung.

Einer der „Großkunden“ beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen sind die Rheinischen Kalksteinwerke Wülfrath, deren Kapitalmehrheit in Händen der Thyssengruppe liegt. Der Werksbahnhof Rohdenhaus dieses Unternehmens hat nicht nur beachtliche Ausmaße, er ist selbstverständlich auch modern ausgerüstet. Die von ihm ausgehende „Kalkstrecke“ über Flandersbach, Hofermühle nach Ratingen Ost ist mit Sicherheit eine der rentabelsten Strecken der Bundesbahndirektion Wuppertal bzw., nach deren gerade kürzlich, am 1. Februar, erfolgten Auflösung, auch der jetzt zuständigen Bundesbahndirektion Essen. Was unsere Leser besonders interessieren wird: Bei einem Umschlag von 350 bis 450 DB-Waggons in 24 Stunden beträgt der tägliche Gesamtumlauf für die ATH etwa 120 DB-Waggons und 6 bis 8 Thyssen-Kübelwagen. Weitere größere Abnehmer, die ebenfalls über die Schiene beliefert werden, sind unter anderem die Hüttenwerke Rheinhauser der Fried. Krupp AG; Rhein Stahl Essen, Werk Gelsenkirchen; Matthes & Weber, chem. Fabrik Duisburg; die Solvay-Werke in Rheinberg sowie Chemische Fabriken in Köln. Rund 20 km Gleis mit 62 Weichen sind im Werksbahnhof Rohdenhaus installiert. Während im älteren Teil des Bahnhofes noch einzelne Handweichen anzutreffen sind, ist der Hauptteil des

Bahnhofes mit elektrischen Weichen ausgerüstet. Sie werden von einem modernen Gleisbildstellwerk aus bedient. Daß der Rangierverkehr „recht munter“ ist, und man bei diesem relativ hohen Tagesumschlag auf prompte Bedienung der einzelnen Ladestellen innerhalb des Werkes großen Wert legt, ist für uns Eisenbahner eine Selbstverständlichkeit und braucht

nicht besonders betont zu werden; ebenso wenig, daß diese Arbeit, die rund um die Uhr und bei jeder Witterung erledigt werden muß, für 45 Mann Rangierpersonal auch nicht gerade leicht sein dürfte. Für den Rangierverkehr stehen insgesamt sechs Henschel-Dieselloks DH-500 zur Verfügung. Versandt werden Rohsteine, gebranntes Material und veredelte Erzeugnisse. Die Rohsteine umfassen alle Körnungen von 0 bis 200 mm Korngröße in Bundesbahn-E-, -Ed-, -Fad und Fz-Wagen.

Gebrannte Erzeugnisse sind in erster Linie Stahlwerkskalk und Weichbranntkalk für Oxygenstahlwerke.

Als veredelte Erzeugnisse kommen Zement – lose und gesackt –, Steinmehl – ebenfalls lose und gesackt – sowie Kalksteinmehl 0/3 mm für Sinterbänder zum Versand. An die August Thyssen-Hütte gehen täglich Rohsteine 15/25 mm und Kalksteinmehl 0/3 mm in Bundesbahn-Ed- und -Fad-Wagen zum Versand. Weichbranntkalk geht in Bundesbahn-Td- und -Tad-Wagen sowie in firmeneigenen Kübelwagen der ATH auf die Reise.

Alle Züge, die von der Deutschen Bundesbahn in Verbindung mit dem Werksbahnhof Rohdenhaus und den Kunden von KALK Wülfrath zusammengestellt

Werksbahnhof Rohdenhaus von KALK Wülfrath; Blick vom Turm der Klassieranlage; im Hintergrund die Schachtofengruppe.



Kalkzüge her?

Großlieferant von Zuschlagstoffen für die ATH gewährte der Werkszeitung EH Einblick in seinen Betrieb

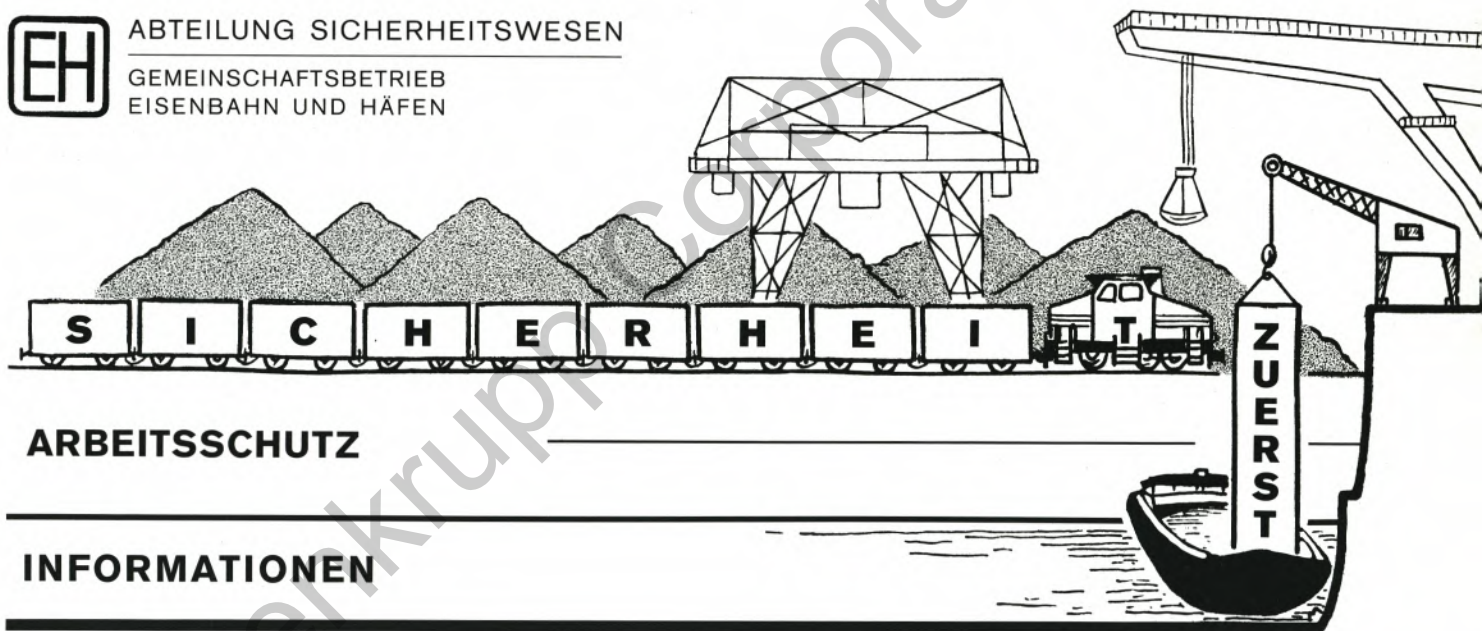
werden, müssen natürlich nach Fahrplan termingerecht beladen und zur Abfahrt bereitgestellt werden. Dabei bedient sich der Rangierverkehr auch in Rohdenhaus moderner technischer Hilfsmittel, wie Wechselsprechanlagen und vor allem UKW-Funk. Jede Lok, das Stellwerk und die Rangierleiterstation sind damit ausgerüstet. Der Anschlußbahnhof in Wülfrath, einem Städtchen von 24 000 Einwohnern im Landkreis Düsseldorf-Mettmann, zu dem die Station Flandersbach gehört, ist heute nur noch reiner Güterbahnhof. Der Personenverkehr von Wülfrath aus wurde schon vor Jahren ein-

gestellt und wird heute durch Busse der Rheinbahn in Düsseldorf, der Wuppertaler Stadtwerke und der Bundesbahn besorgt. Die DB-Dienststelle des Anschlußbahnhofs Wülfrath, die für Wagenbestellungen usw. zuständig ist, hat man in der Versandzentrale des Werkes Flandersbach von KALK Wülfrath untergebracht, ebenso den technischen Wagendienst. So ist ein reibungsloses Zusammenarbeiten jederzeit gewährleistet. Die Bundesbahnbefugten kontrollieren Ein- und Ausgangszüge auf technische Mängel an Wagen und führen auch die Abfertigung der Ausgangszüge durch.



Rangierbetrieb im Werksbahnhof.

EH ABTEILUNG SICHERHEITSWESEN
GEMEINSCHAFTSBETRIEB
EISENBahn UND HÄFEN



ARBEITSSCHUTZ

INFORMATIONEN

Wer trägt Verantwortung in der Unfallverhütung?

Ein Unfall kann nicht nur für den Verletzten oder seine Hinterbliebenen Folgen haben, sondern auch für eine ganze Reihe Personen, in deren Bereich der Unfall verursacht wurde. Insbesondere ist dies der Fall, wenn gegen Unfallverhütungsvorschriften grob fahrlässig oder vorsätzlich verstoßen wird.

Der Unternehmer trägt die Verantwortung

Infolge seines weitreichenden Einflusses

hat der Unternehmer die oberste Pflicht zur Unfallverhütung im Betrieb. Durch Rechtsordnungen (z. B. Unfallverhütungsvorschriften, Gewerbeordnung) ist ihm verbindlich auferlegt worden „Arbeitsräume, Betriebsvorrichtungen, Maschinen und Gerätschaften so einzurichten und zu unterhalten und den Betrieb so zu regeln, daß die Arbeiter gegen Gefahren für Leben und Gesundheit soweit geschützt sind, wie es die Natur des Betriebes gestattet“. In Wahrnehmung seiner Führungsaufgaben hat der Unternehmer z. B. die sicherheitspolitischen Grundentscheidungen zu

treffen, die Maßnahmen zum Arbeitsschutz mit Vorrangigkeit auszustatten, die Leitlinien für die betriebliche Sicherheitsarbeit zu geben und die erteilten Anweisungen zu überwachen. Über dieser Aufgabe hat er weiterhin dafür zu sorgen, daß in seinem Betrieb die Sicherheitsmaßnahmen unter Beachtung der Vorschriften organisiert, die persönliche Schutzausrüstung ordnungsgemäß benutzt und die Unfallverhütungsvorschriften angewendet werden. In diesem Umfang trägt der Unternehmer **Verantwortung** in der Unfallverhütung. Niemand ist in der Lage, ihm die höchste

Verantwortung abzunehmen. Der Unternehmer kann zwar Pflichten – u. a. diejenigen nach der Reichsversicherungsordnung – auf Betriebsleiter und sonstige Vorgesetzte übertragen, niemals aber die eigentliche Führungsaufgabe.

Die Verantwortung der betrieblichen Vorgesetzten

Vorgesetzter im Betrieb ist, wer Kraft seiner arbeitsvertraglich zugewiesenen Position in der Lage und veranlaßt ist, unterstellten Mitarbeitern Anweisungen zum Arbeitsablauf zu geben. Hiernach ist Vorgesetzter nicht nur, wer eine sogenannte leitende Stellung einnimmt, sondern auch derjenige unter den Beschäftigten ist Vorgesetzter, dem mindestens ein Mitarbeiter weisungsgebunden untersteht. Titel und Bezeichnungen allein tun nichts zur Sache. „Betriebsleiter“, „Meister“, „Vorsteher“ usw. sind nur dann Vorgesetzte, wenn ihnen tatsächlich Mitarbeiter weisungsgebunden unterstellt sind. Wenn in der Regel auch derjenige „etwas zu sagen“ hat, der das meiste Geld verdient, so hat die Höhe der Bezahlung keine Entscheidung auf die Kennzeichnung „**Vorgesetzter**“. Wenn auch der Unternehmer stets in hohem Maß verantwortlich ist, trägt neben ihm jeder betriebliche Vorgesetzte **innerhalb seines Bereiches** Verantwortung in der Unfallverhütung. Weil der Vorgesetzte betriebshierarchisch gesehen eine Stelle bekleidet, die sich in der von „oben“ nach „unten“ verlaufenden Organisationslinie befindet, spricht man hier von der Linienverantwortung im Unterschied zur Stabsverantwortung.

Der Vorgesetzte trägt die Verantwortung im Arbeitsschutz, weil die Rechtsordnung es so bestimmt. Da der Vorgesetzte in seinem Bereich den betrieblichen Erfolg herbeizuführen und er dies ohne Störungen und Schäden zu tun hat, obliegt ihm zwangsläufig auch die Aufgabe, für die Sicherheit zu sorgen. Er ist hierzu in der Lage, weil er Weisungen erteilen kann, und er muß sein Weisungsrecht benutzen, um Sicherheit zu gewährleisten. Es gibt keinen betrieblichen Vorgesetzten, der keine **Verantwortung** im Arbeitsschutz trägt. Diese Verantwortung kann ihm auch kein „höherer“ Vorgesetzter abnehmen der „immer alles wissen will“. Es sei denn, er entbindet ihn von seiner Vorgesetzten-Stellung. Eine Entbindung von den Pflichten, die ihm aufgrund des § 775 der Reichsversicherungsordnung übertragen wurden, kann nur der **Unternehmer** und nicht ein übergestellter Vorgesetzter vornehmen.

Die Stellung als Vorgesetzter und die **Verantwortung** im Arbeitsschutz sind fest miteinander verbunden und bilden eine kompakte Einheit. Das eine läßt sich vom anderen nicht trennen. Wer eine Position als Vorgesetzter einnimmt, wer sich ernennen oder befördern läßt, übernimmt damit automatisch auch für den ihm übertragenen Bereich die Verantwortung im Arbeitsschutz. Die Verantwortung erwächst auch dann, wenn der ernannte Vorgesetzte gar nichts von ihr weiß, weil er nicht infor-

miert ist. Auch hier schützt „Unkenntnis“ nicht. Wer die Verantwortung im Arbeitsschutz nicht tragen will oder tragen kann, muß Verzicht leisten. Auch der Vorgesetzte auf „Probe“ trägt Verantwortung.

Wie weit reicht die Verantwortung des Vorgesetzten?

Betriebliche Vorgesetzte haben in „ihren Bereichen“ für alle Maßnahmen und Verhaltensweisen zu sorgen, die im Arbeitsablauf erforderlich und geeignet sind, die unterstellten Mitarbeiter vor Schäden zu bewahren. Im einzelnen heißt das z. B. Maßnahmen zum Unfallschutz laufend zu überwachen, Unfallverhütungsvorschriften durchzusetzen, Schutzausrüstungen zur Verfügung zu stellen, Betriebseinrichtungen zu überprüfen, Anweisungen zur Sicherheit zu geben, Mitarbeiter zu kontrollieren, Meldungen nach „oben“ zu machen, Gefahren zu beseitigen, Mitarbeiter für die Sicherheit zu gewinnen usw. . . . In der betrieblichen Hierarchie zeigt sich, daß die Funktionsbereiche von „oben“ nach „unten“ schrumpfen. Auf allen Ebenen der Hierarchie gibt es aber Befugnisse und somit auch Pflichten, die jeder zu erfüllen hat. Reicht die Befugnis auf einer Ebene nicht aus um Gefahren abzuwenden, hat diese die Pflicht, den zuständigen „höheren“ Vorgesetzten einzuschalten, damit er das Notwendige veranlassen kann.

Was der „untere“ Vorgesetzte nicht vermag, kann im Zweifel der Ranghöhere erreichen. Aber gemeldet werden muß es ihm. Geschieht dies rechtzeitig, dann hat der höhere Vorgesetzte den „schwarzen Peter“. Meldet man dagegen nicht, bleibt er zumindest mitverantwortlich. Dies gilt auch, wenn finanzielle Mittel eingesetzt werden müssen, über die in der Regel nur der Unternehmer verfügen kann. In dem Fall muß der Vorgesetzte die Unternehmensleitung davon unterrichten, um sich der Verantwortung zu entledigen.

Trägt der Sicherheitsingenieur Verantwortung?

Die Rechtsstellung des Sicherheitsingenieurs war bisher weitgehend unbestimmt. Das hat sich geändert. Jetzt ist das „Gesetz über Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ zu beachten. Es regelt im Detail, welche Aufgaben der Sicherheitsingenieur hat und wie seine Stellung zum Unternehmer ist.

Danach trägt der Sicherheitsingenieur keine **Linienverantwortung**. Er ist kein betrieblicher Vorgesetzter. Zu seinen Aufgaben gehört es, den Unternehmer zu unterstützen, d. h., u. a. Betriebsanlagen zu prüfen, Mängel festzustellen und zu melden sowie geeignete Maßnahmen zur Gefahrenabwendung vorzuschlagen. So wie das Gesetz ihn sieht, steht der Sicherheitsingenieur außerhalb der „Linie“ auf einer „Stabsstelle“. Demzufolge ist er auch dem Unternehmer direkt unterstellt. Entgegen einer

vielleicht verbreiteten Ansicht ist auch eine „Stabsfunktion“ mit **Verantwortung** verbunden. Verantwortung besteht für alles, was als Leistung zu erbringen ist. Was der Sicherheitsingenieur zu leisten hat ist, kurz gesagt, eine wirksame unfallverhütende Kontrolle und Beratung; genau in diesem Umfang trägt er die **Verantwortung** im Arbeitsschutz.

Die **Verantwortung**, um die es hier geht, ist „Stabsverantwortung“. Sie ist deshalb nicht leichter zu nehmen als die „Linienverantwortung“. Im Gegenteil, sie gilt für den gesamten Bereich des Betriebes. Sie wird im Grunde bei jedem Unfall aktuell, ganz gleich, wo er auftritt. Durch seine Verantwortung in der Unfallverhütung sieht sich der Sicherheitsingenieur veranlaßt, sich ständig aktiv um die auftretenden Sicherheitsfragen im gesamten Betrieb prüfend und beratend zu kümmern. Sein prüfendes Vorgehen soll Gefahrenquellen aufdecken, sein beratendes soll Abhilfe herbeiführen. Prüft er nicht hinreichend oder berät er falsch, so kann ihm ein eingetretener Unfall wegen Mitverursachung angelastet werden. Es genügt die Vermutung, daß gewissenhafte Kontrolle und Beratung aller Voraussicht nach rechtzeitig zu konkreten und unfallverhütenden Maßnahmen geführt hätte. Selbstverständlich ist, daß der Sicherheitsingenieur nur da die **Verantwortung** trägt, wo ihm auch die Befugnisse eingeräumt und ihm auch die Auskünfte erteilt werden, die er zur Ausführung seiner Tätigkeit braucht. Was seiner Einsicht oder Information entzogen wird, kann er nicht verantworten. Dem Unternehmer oder dem betrieblichen Vorgesetzten kann der Sicherheitsingenieur die Verantwortung nicht abnehmen. Allerdings kann der Unternehmer Vertrauensschutz in Anspruch nehmen. Das Gesetz verpflichtet ihn, einen Sicherheitsingenieur zu bestellen. Dieser ist bei der Anwendung seiner Fachkunde weisungsfrei. In viel stärkerem Maße als es früher der Fall war, muß sich jetzt der Unternehmer auf die Ratschläge verlassen können, die ihm sein Sicherheitsingenieur erteilt. Werden sie befolgt, hat der Unternehmer fürs erste den Anschein richtiger Handlungsweise auf seiner Seite. Die Verantwortung des Sicherheitsingenieurs im Arbeitsbereich ist größer als nach dem alten Recht.

Ist der Sicherheitsbeauftragte verantwortlich?

Der Sicherheitsbeauftragte trägt nicht mehr und nicht weniger Verantwortung als jeder andere im Betrieb Beschäftigte ohne Weisungsbefugnis. Was er nicht zu gewährleisten braucht und was er mangels Befugnis auch nicht beeinflussen kann, das fällt nicht in seine **Verantwortung**. Der Sicherheitsbeauftragte kann als solcher nicht zur Verantwortung gezogen werden, wenn sich in seinem Bereich ein Unfall ereignet, ganz gleich, wie es dazu kam. Das ist kein Mangel. Im Gegenteil. Der Sicherheitsbeauftragte soll ein freiwilliger Helfer in Fragen der betrieblichen Sicherheit sein und dadurch für die Unfallverhütung wir-

ken. Ein Sonderfall entsteht, wenn ein betrieblicher Vorgesetzter zugleich Sicherheitsbeauftragter ist. Dann bleibt die Verantwortung im Unfallschutz, soweit sie der Vorgesetzteneigenschaft entspricht, unberührt. Die Verantwortung im Arbeitsschutz sollte nicht im Zwielficht stehen.

Schon aus diesem Grunde sollte ein betrieblicher Vorgesetzter nicht zum Sicherheitsbeauftragten bestellt werden. Das was gemeinhin unter Verantwortung verstanden wird, erfreut sich keiner Beliebtheit. Mit ihm verbindet sich in starkem Maße unerfreuliches. Wer aber Verant-

wortung in der Unfallverhütung trägt, sollte immer den Menschen vor Augen haben, den Mitarbeiter, die Familie. Um den Menschen das Leben lebenswert zu erhalten, lohnt es sich, die Bürde der **Verantwortung** zu tragen.

H. Kiel

Korrektur

In der Ausgabe 1/3 der Betriebszeitschrift EH haben sich in dem Beitrag „Arbeitsschutzjahresbericht 1972/73“ Fehler eingeschlichen.

1970/71 betrug die absolute Unfallhäufigkeit im Betriebsmaschinendienst (O) nicht 3 sondern 4 Unfälle (siehe Tabelle 2).

In der Tabelle 6 muß die Belegschaftsstärke im Jahr 1972/73 mit umgekehrten Vorzeichen (-0,14%) eingesetzt werden. In der Tabelle 10 ist unter 1. Dienstjahr in der Reihe „Sonstige“ die Zahl 12 in 13 zu ändern.

Wir bitten diejenigen Leser, die unsere Berichterstattung aufmerksam verfolgen, eine Korrektur in ihrer Zeitschrift vorzunehmen.

Auch ohne Dampflokomotiven fährt die Eisenbahn vorwiegend mit Kohle

Die zur Jahreswende erlebte Energiekrise, die uns zumindest gezeigt hat, wie wichtig es ist, einen erheblichen Anteil des Bedarfs durch einheimische Energien decken zu können, läßt auch heute noch die Frage aktuell erscheinen, wie es denn mit dem Energieverbrauch für den Eisenbahnverkehr aussieht. Eins darf eingangs bereits festgestellt werden: der auch von Fachleuten für die Zukunft als unabwendbar angesehene Zwang zu sparsamem Umgang mit Energie wird die Eisenbahn wieder stärker in den Vordergrund rücken, denn durch die geringe spezifische Reibung im Rad-Schiene-System fährt die Bahn schon vom System her energiesparend.

Gegenwärtig teilen sich die Betriebsleistungen der Bundesbahn rund gerechnet zu 80 Prozent auf elektrischen, zu 15 Prozent auf Diesel- und zu 5 Prozent auf den Dampfbetrieb auf. Der Jahresverbrauch an Dieselmotorkraftstoff für die Schienenfahrzeuge der Bundesbahn wird 1973 bei rund 480 000 Tonnen liegen und damit am Gesamtverbrauch in der Bundesrepublik unter 5 Prozent ausmachen.

Die elektrische Energie, mit der – wie bereits dargelegt – rund 80 Prozent der Betriebsleistungen erbracht werden, stammt zu knapp 70 Prozent aus Dampfkraftwerken, zu gut 20 Prozent

aus der Umformung von Drehstrom der öffentlichen Netze und zu etwa 10 Prozent aus Wasserkraft. Die Dampfkraftwerke arbeiten ihrerseits zu rund 75 Prozent auf Kohlebasis, zu 14 Prozent mit Gas und zu 11 Prozent mit Öl. Der über die Umformerwerke aus den öffentlichen Netzen bezogene Bahnstrom, etwas über 20 Prozent des Gesamtbedarfes der Bundesbahn, geht unter der Annahme, daß er sich auf die einzelnen Primärenergien im gleichen Verhältnis verteilt wie der Gesamtverbrauch in der öffentlichen Stromversorgung, zu 36,8 Prozent auf Steinkohle, zu 31,5 Prozent auf Braunkohle, zu 7,3 Prozent auf Erdgas, zu 3,9 Prozent auf Kernbrennstoff und zu 10,6 Prozent auf Öl zurück. Der Rest wird von Wasserkraft, der Müll- und Torfverbrennung sowie sonstigen Energieträgern gedeckt. Damit machen der Dieselmotorkraftstoff und der auf Öl zurückgehende Anteil an der elektrischen Zugförderung zusammen nur etwa ein Viertel der Betriebsleistungen aus.

Wie sieht das nun vergleichsweise bei der Werksbahn unseres Gemeinschaftsbetriebes aus? Knapp 70 Prozent des im Geschäftsjahr 1972/73 im Lokomotivbetrieb verfahrenen Betriebsaufwandes wurde mit elektrischen Lokomotiven erbracht. Man kann unterstellen, daß der Anteil an der Beförde-

rungsleistung, der durch E-Loks erreicht wird, in dem genannten Zeitraum annähernd gleich groß ist, also mindestens zwei Drittel ausmacht. Der für diese Leistung erforderliche Strom wird ausschließlich dem Verbundnetz der August Thyssen-Hütte entnommen. Auf eine diesbezügliche Rückfrage bei den zuständigen Stellen der ATH wurde uns erklärt, daß die Stromerzeugung der ATH im Mittel zu 60 Prozent aus Gichtgas, zu 20 Prozent aus Koksgas, zu 10 Prozent aus Kohle und zu den restlichen 10 Prozent aus Erdgas erfolgt. Damit sind letztlich Kohle und Koks die Hauptenergiequellen für den verbrauchten Bahnstrom.

Durch den geringen spezifischen Rollwiderstand des stählernen Rades auf der stählernen Schiene erreicht die Eisenbahn, wie bereits eingangs erwähnt, allein vom System her günstige Energieverbrauchswerte. In Verbindung mit der hohen Kapazität eines Zuges ergeben sich gegenüber dem Individualverkehr mit dem Auto vorteilhafte Werte. So wurde bei der DB für einen Nahverkehrszug, der über 1 345 Fahrgäste über eine 16 Kilometer lange Strecke befördert, ein Treibstoffverbrauch der Diesellok von rund 60 Litern ermittelt; dem steht ein Benzinverbrauch von rund 1 200 Litern gegenüber, wenn die gleiche Zahl von Personen die Strecke im mit zwei Personen besetzten Auto zurücklegt.

Ähnliche Vergleichswerte zugunsten der Schiene ergeben sich auch im Güterverkehr.

Das positive Urteil für die Eisenbahn gilt darüber hinaus auch für die Umweltbelastung, denn elektrische Triebfahrzeuge sind ohne Zweifel außerordentlich umweltfreundlich.

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Franz Dargatz
Hafenarbeiter, HS
eingetreten:
19. 6. 1934



Walter Kreulich
Kranführer, HS
eingetreten:
20. 7. 1934

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Heinz Barton
Kolonnenführer, Bau S/Sm
eingetreten: 2. 7. 1949

Werner Danco
kfm. Angestellter, R
eingetreten: 1. 9. 1949

Hans Wozniak
kfm. Angestellter, V
eingetreten: 6. 9. 1949



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



Familiennachrichten

Geburtstag:

Franz Kistner, früher Bürohilfskraft
geb.: 19. 8. 1889 (85 Jahre)
wohnhft: DU-Hamborn, Sieglindenstr. 10

Josef Schmitz, früher Gleiswerker
geb.: 24. 6. 1894 (80 Jahre)
wohnhft: Dinslaken, Auf dem Krähenbrink 4

Jakob Lohmann, früher Schreiner
geb.: 18. 7. 1894 (80 Jahre)
wohnhft: Schwelm (Westf.), Potthoffstr. 40

Anton Stefanon, früher Lokführer
geb.: 9. 8. 1894 (80 Jahre)
wohnhft: DU-Meiderich, Siegfriedstr. 49

Todesfälle:

Viktor Piekowski, Pensionär
früher Wagenmeister
geb.: 16. 10. 1889
gest.: 1. 11. 1973

Karl von Berg, Pensionär
früher Dreher
geb.: 9. 5. 1900
gest.: 21. 12. 1973

Karl Koch, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 14. 9. 1911
gest.: 21. 12. 1973

Thomas Siojewski, Pensionär
früher Hilfsarbeiter
geb.: 16. 12. 1901
gest.: 20. 1. 1974

Wilhelm Steinmann, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 7. 7. 1901
gest.: 22. 1. 1974

Josef Janssen, Pensionär
früher Gleiswerker
geb.: 15. 12. 1907
gest.: 26. 1. 1974

Rudolf Baumgart, Pensionär
früher Gleiswerker
geb.: 6. 6. 1893
gest.: 5. 2. 1974

Paul Otto, Schreiner, HS
geb.: 15. 10. 1908
gest.: 5. 2. 1974

Karl Huhn, Pensionär
früher Batteriemonteur
geb.: 2. 4. 1892
gest.: 12. 2. 1974

Karl Kühn, Vorarbeiter, EWH
geb.: 8. 1. 1922
gest.: 14. 2. 1974

Hermann Leddin, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 11. 10. 1900
gest.: 15. 2. 1974

Rudolf Borowski, Pensionär
früher Werkzeugausgeber
geb.: 10. 9. 1906
gest.: 16. 2. 1974

Albert Münster, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 1. 3. 1897
gest.: 23. 2. 1974

Wilhelm Heiligenhaus, Pensionär
früher Schweißer
geb.: 1. 10. 1909
gest.: 24. 2. 1974

Gerhard Pütz, Pensionär
früher kfm. Angestellter
geb.: 30. 10. 1902
gest.: 26. 2. 1974

Johann Messer, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 27. 9. 1885
gest.: 27. 2. 1974

Johannes Affeldt, Gleiswerker, Bau-O
geb.: 26. 7. 1910
gest.: 27. 2. 1974

Arnold Flasche, Pensionär
früher Kolonnenführer
geb.: 25. 2. 1905
gest.: 1. 3. 1974

Fritz Kahrmann, Schlosser EWH
geb.: 22. 10. 1920
gest.: 4. 3. 1974

Goldene Hochzeit:

Heinrich Ullrich, früher kfm. Angestellter
geb.: 12. 12. 1903
verh.: 11. 7. 1924
wohnhft: DU-Beeck, Sandbrückstr. 2

Paul Schweda, früher Hilfsarbeiter
geb.: 30. 9. 1896
verh.: 13. 7. 1924
wohnhft: DU-Hamborn, Mecklenburger Str. 9

Michael Tauer, früher Lokführer
geb.: 13. 7. 1900
verh.: 2. 8. 1924
wohnhft: DU-Hamborn, Rosenbleekstr. 22

Friedrich Rennke, früher Dreher
geb.: 14. 6. 1895
verh.: 29. 8. 1924
wohnhft: DU-Meiderich, Kronenstr. 9

Jubilare:

Friedrich Weiss, Eisenbahnbetrieb
am 20. 5. 1974

Auf eine 25jährige Tätigkeit blicken zurück

Wilfried Lehnhoff, Eisenbahnbetrieb
am 4. 7. 1974

Günter Kalkowski, Eisenbahnbetrieb
am 2. 5. 1974

Dietrich Duesing, Eisenbahnbetrieb
am 13. 7. 1974

Friedrich Olbers, Bau/Bahnmeisterei
am 18. 5. 1974

Wilhelm Epping, Eisenbahnbetrieb
am 13. 7. 1974

Todesfälle:

Wilhelm Bredenbröcker, Rottenmeister
geb.: 28. 9. 1921
gest.: 21. 1. 1974

Walter Zimmermann, Thermitschweißer
geb.: 22. 9. 1919
gest.: 31. 1. 1974

Wilhelm Wolff, Lokführer
geb.: 1. 2. 1917
gest.: 14. 3. 1974

Deutsche Bundesbahn gibt sich fortschrittlich:

Computer als Fahrdienstleiter

Fachleute halten sie für eine kleine Sensation, denn bisher hat sie in der Welt kein Vorbild: die Steuerung von Eisenbahnsignalanlagen unmittelbar durch einen Rechner. Zwar hat die elektronische Datenverarbeitung bei der Bahn schon verschiedene Anwendungsgebiete, doch die Signaltechnik, von der in erheblichem Umfang die Sicherheit des Zugbetriebes abhängt, blieb dabei bisher ausgeklammert. Vor kurzem hat die Deutsche Bundesbahn dieses Tabu erstmals gebrochen: Die vier Bahnhöfe Poggenhagen, Neustadt am Rübenberge, Hagen (Han) und Linsburg auf der Strecke Hannover-Bremen werden durch einen Computer zwischen 28 und 47 Kilometer weit von Hannover aus ferngesteuert. Dieser Schritt ist äußerst sorgfältig vorbereitet und durch mehrjährige Versuche und Vorstufen technisch wie betrieblich abgesichert worden. So hat die Computersteuerung auf der Strecke Hannover-Bremen ihre Tauglichkeit und ihre Zuverlässigkeit schon seit längerer Zeit unter Beweis stellen müssen, ohne daß ihr bereits die Möglichkeit gegeben wurde, unmittelbar in den Betriebsablauf einzugreifen. Die Dispositionen des Computers wurden vielmehr in „Stellaufträge“ umgesetzt, die

den örtlichen Fahrdienstleitern über Fernschreibmaschinen übermittelt und draußen von Hand durch die üblichen Bedienungsgriffe ausgeführt wurden. Auf diese Weise konnte die Rechnersteuerung eingehend getestet und ohne jedes Risiko für den Betrieb weiterentwickelt werden. Diese Arbeiten, die im Rahmen der „Kybernetischen Insel“ durchgeführt wurden und in erster Linie der Entwicklung allgemein anwendbarer Bausteine für die Rechnersteuerung von Eisenbahnsignalanlagen dienen sollen, haben nun zur unmittelbaren Steuerung der vier Bahnhöfe geführt.

Der Computer arbeitet dabei zunächst dem Fahrplan entsprechend nach festem Programm. Für jeden Zug prüft er den Fahrweg, stellt die erforderlichen Weichen und – wenn alle Voraussetzungen erfüllt sind – auch die Signale auf „Fahrt“. In Kürze wird das Arbeitsprogramm abermals um einen Schritt ausgedehnt: Bei Unregelmäßigkeiten wird der Computer dann auch Dispositionen treffen können, die vom Fahrplan abweichen. Soll beispielsweise ein Güterzug von einem Schnellzug überholt werden, so verlegt der Rechner den Überholvorgang auto-

matisch auf einen anderen als den planmäßig vorgesehenen Bahnhof, wenn einer der beiden Züge Verspätung hat. Solche Dispositionen sind gegenwärtig noch einer Zugüberwachung in Hannover vorbehalten, die jederzeit mit dem Computer in „Dialog“ treten und in den Betriebsablauf eingreifen kann.

Disposition und Steuerung durch einen Rechner setzen einen umfangreichen Informations- und Kommandoaus-tausch zwischen den Betriebsstellen auf der Strecke und der elektronischen Datenverarbeitungsanlage voraus. Zum Rechner werden ständig die Betriebszustände aller wesentlichen Anlagenteile gemeldet, zum Beispiel die Belegung der einzelnen Strecken- und Bahn-hofsabschnitte durch Züge oder einzelne Fahrzeuge, die Stellung der Weichen und Signale. In umgekehrter Richtung müssen alle Stellkommandos übertragen werden. Für jeden der vier Bahnhöfe werden in ständiger Wiederholung innerhalb von zwei Sekunden alle Meldungen eingeholt und alle nötigen Kommandos übertragen. Zur Sicherheit werden Meldungen vom Computer erst aufgenommen und Kommandos von den Stellwerken erst

ausgeführt, wenn sich die entsprechenden technischen Kriterien während zweier aufeinanderfolgender Abfragezyklen übereinstimmend wiederholt haben. Fehlreaktionen sind dadurch mit hoher Sicherheit ausgeschlossen. In einer Schicht von acht Stunden Dauer stellt der Computer gegenwärtig je Bahnhof rund 100 bis 120 Fahrstraßen und 30 bis 40 Weichen. Alle vier rechnergesteuerten Bahnhöfe zusammen erfordern in dieser Zeit die Übertragung von nahezu 500 Fahrstraßen- und 150 Weichenstellkommandos. Noch größer ist die Zahl der Meldungen, die in umgekehrter Richtung im Zeit-Multiplex-Verfahren an den Rechner übermittelt werden: im Zwei-Sekunden-

Zyklus 150 bis 200 Meldungen je Bahnhof.

Die in Hannover begonnenen Versuche werden voraussichtlich in München und Saarbrücken weitergeführt, wo großräumig bereits günstige signaltechnische Voraussetzungen bestehen. In späteren Ausbaustufen sollen mit Hilfe einer Art Bausteintechnik weitere Bereiche hinzukommen, die schließlich untereinander verbunden werden. Zwar gehört die computergesteuerte Eisenbahn noch in den Bereich der Zukunft. Schon heute bildet sie aber nicht mehr in erster Linie ein technisches Problem. Wann sie in größerem Umfang Wirklichkeit werden kann, hängt nun vielmehr von den verfügbaren Investitionsmitteln und der Fertigungskapazität der Industrie ab. Für die Deutsche Bundesbahn wie für die meisten Eisenbahnen liegen auf diesem Gebiet entscheidende Rationalisierungsmöglichkeiten.

baren Investitionsmitteln und der Fertigungskapazität der Industrie ab. Für die Deutsche Bundesbahn wie für die meisten Eisenbahnen liegen auf diesem Gebiet entscheidende Rationalisierungsmöglichkeiten.

... und was ist Ihr



Steckenpferd?

Vom 9. bis 17. März 1974 fand in der Mercatorhalle Duisburg eine Hobbyausstellung und Hobbymesse unter dem Motto „Freizeit 74“ statt, die einen vielseitigen Einblick in die Feierabendbeschäftigung der Duisburger Bürger vermittelte. 22 Vereine und Verbände sowie etwa 50 Einzelaussteller waren neben den Firmen der einschlägigen Branche an der großen Übersicht beteiligt.

ger Bürger vermittelte. 22 Vereine und Verbände sowie etwa 50 Einzelaussteller waren neben den Firmen der einschlägigen Branche an der großen Übersicht beteiligt.

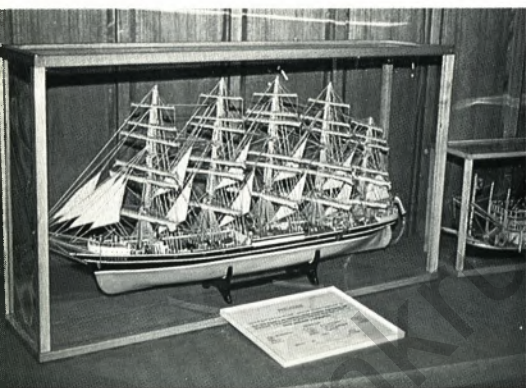


Bild 1

Herrn Gromowski mit viel Geschick gebauten Schiffsmodelle zu machen. Es war nicht ganz einfach diese Fotos aufzunehmen, als wir endlich unter den vielen Ausstellern den gesuchten Stand gefunden hatten. Nicht etwa, weil die von Herrn Gromowski ausgestellten Modelle nicht unseren Erwartungen entsprochen hätten, ganz

es im Jahre 1911 vor Dover und wurde aufgegeben. Für das 1,10 m lange Modell, welches Herr Gromowski nach etwa 15monatiger Bauzeit und 500 Arbeitsstunden im Jahre 1968 fertigstellte, wurden insgesamt 280 m Takelgarn verwendet (Bild 1). Als zweite interessante Nachbildung war eine Foochow-Pfahl-Dschunke „Hu - P' - Ku“ zu sehen. Bei dem erst im Vorjahr fertiggestellten Modell im Maßstab 1:64 ist der Rumpf nicht wie bei der „Preussen“ in Schichtbauweise, sondern in Spantbauweise entstanden. Das Vorbild war das seegängigste chinesische Handelsschiff und vorwiegend zum Holztransport im Gelben Meer eingesetzt (Bild 2).

EH-Belegschaftsmitglied beteiligte sich an Duisburger Hobbyausstellung

Den Hauptanteil der ausgestellten Arbeiten stellten die Hobby-Maler mit allen verwandten Gebieten wie Grafik, Plastik, Collagen und Töpferarbeiten.

Bienen- und Orchideenzüchter sowie Philatelisten waren ebenso vertreten wie Modellbauer, die Nachbildungen von Flugzeugen, Schiffen und Oldtimern zur Schau stellten.

Bei einem Blick in den Messekatalog stellten wir fest, daß auch ein Meister unserer Fahrleitungsmeisterei, Herr Hohann Gromowski, als Aussteller mit Schiffsmodellen beteiligt war.

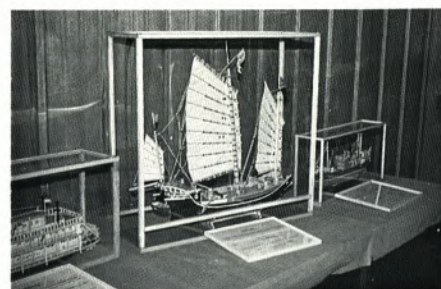
Mit dem Fotoapparat bewaffnet, machten wir uns auf den Weg, um für die Leser der Werkszeitung ein paar Aufnahmen der von

im Gegenteil, sie waren bis in die Details sauber und wirklichkeitsgetreu gelungen, sondern weil die Prunkstücke in Vitrinen mit Plexiglasscheiben gut aufbewahrt waren und wir beim „Blitzen“ mit Lichtreflexen rechnen mußten.

Insgesamt hatte Herr Gromowski 5 Modelle ausgestellt. Das Paradestück hiervon war das Modell des deutschen Fünfmastvollschiffes „Preussen“, gebaut im Maßstab 1:150, das – wie wir selbst feststellen konnten – allgemein von den Besuchern besonders beachtet und bewundert wurde. Die „Preussen“ war seinerzeit größtes Segelschiff der Welt, wurde 1902 erbaut und als Salpeterfrachter zwischen Hamburg und der Westküste Südamerikas eingesetzt. Während eines Sturmes strandete

Weiterhin waren noch die Modelle eines norwegischen Dampfers für Hochseefischerei und eines im 19. Jahrhundert auf dem Mississippi eingesetzten Raddampfers (Bild 3) zu sehen, die zwar nicht die Größe der ersten beiden Modelle aufweisen konnten, aber sicherlich auch eine Menge Arbeit gekostet haben.

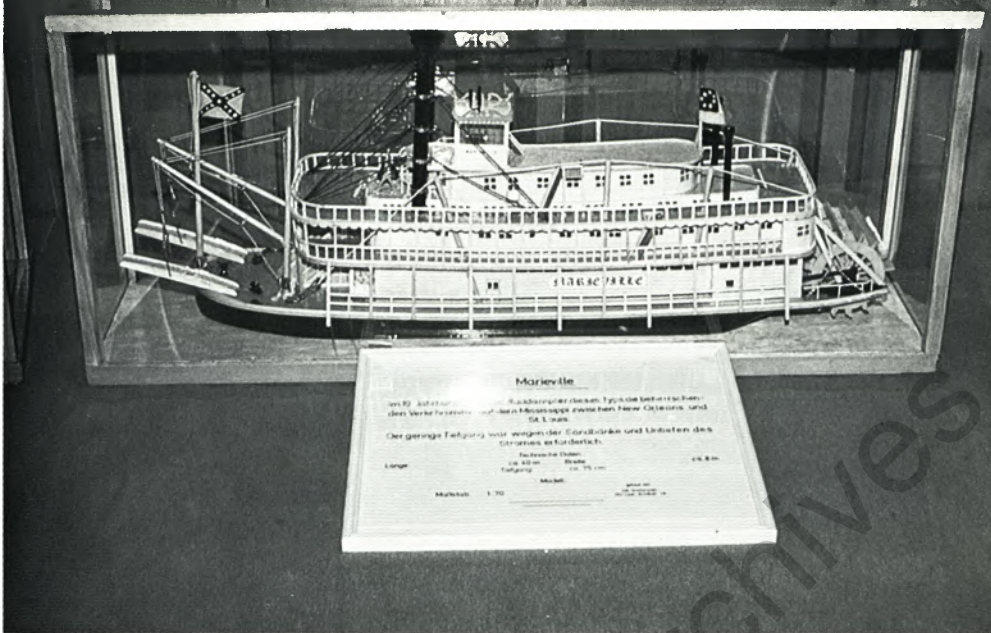
Bild 2



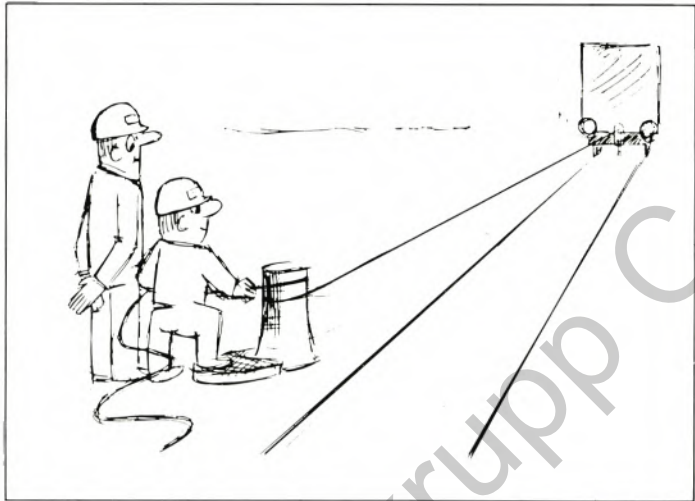
Beim fünften Modell handelte es sich um eine Nachbildung des auf der Mühlenweide in Duisburg-Ruhrort befindlichen Schiffsmastes. Der Plan für die Herstellung des Modelles wurde nach Fotografien durch Herrn Gromowski selbst erstellt. Falls unsere Leser sich für den Schiffsmodellbau oder für das eine oder andere von Herrn Gromowski gebaute Modell interessieren sollten, schlagen wir vor, daß sie ruhig einmal mit Herrn Gromowski darüber sprechen. Er wird sicher gerne bereit sein, seine Modelle auch an anderer Stelle vorzuführen. Ein richtiger Modellbauer ist stolz auf seine Arbeit, und das kann Herr Gromowski nach unserer Meinung auch auf seine Modelle sein.

H. H. Wenzel

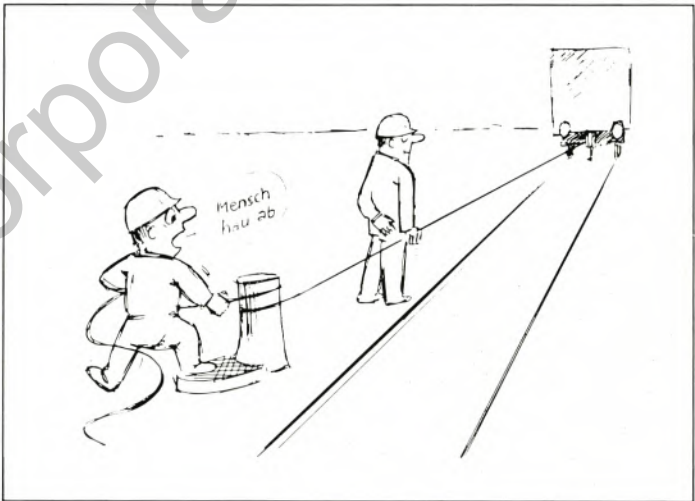
Bild 3 ►



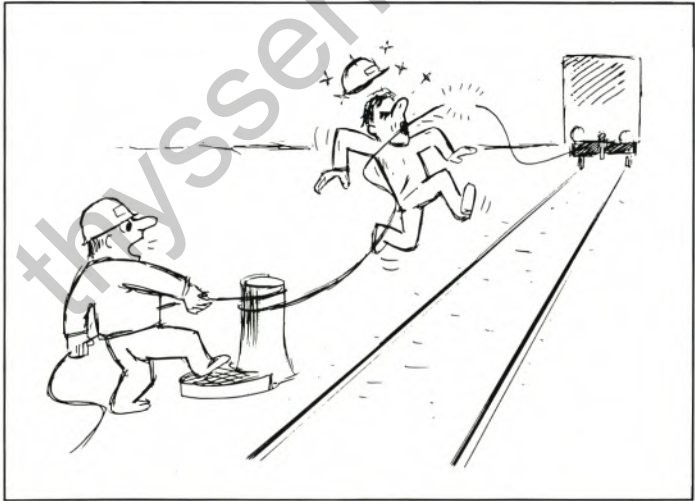
Arbeite
sicher



Erst schaut er noch beim „Spillen“ zu,
Doch hat er nicht die richt'ge Ruh'.



Beim Weggehen faßt er an das Seil,
Schließlich interessiert in das Detail.



Der Zufall will's, das Seil das riß,
Und schlug ihm saftig ins Gebiß.



Zahnersatz bekommt er nun,
Das ist der Lohn für falsches Tun.

