



EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

17. JAHRGANG

11/12

NOV./DEZ. 1971

Aus dem Inhalt

Kurznachrichten

Weihnachtsgrüße der Geschäftsführung und des Betriebsrats
Wir sind „im Bilde“

Der Gemeinschaftsbetrieb im Geschäftsjahr 1970/71

Wirtschaftsthema des Monats: Stahl und Konjunktur

Bilanz der Arbeitssicherheit für das Geschäftsjahr 1970/71

Gefährliches Strandgut

Do it yourself — Orientierungsfahrt der BSG EH-Süd

Herbstausflug der Fotogruppe Eisenbahn und Häfen

Vor 100 Jahren wurde die „Gewerkschaft Deutscher Kaiser“
gegründet: Rückblick auf das Jahr 1871

Jonny Wagenschreck grinst weiter!

Unsere Jubilare

Familiennachrichten

Ein Vorschlag zum neuen Jahr:

Besuchen Sie doch mal die Volkshochschule!

Unsere Kurzgeschichte:

Anuschka und die roten Stiefelchen

Quartettverein Eisenbahn und Häfen sang beim Kurkonzert
Arbeite sicher!

KURZNACHRICHTEN

Der Aufsichtsrat der August Thyssen-Hütte AG hat **Dr. Karl-Heinz Kürten**, Vorstandsvorsitzender der Thyssen Niederrhein AG Hütten- und Walzwerke, Oberhausen, unter Beibehaltung seiner derzeitigen Funktionen mit Wirkung vom 1. Oktober 1971 in den Vorstand der ATH berufen. Damit wird dem engen technisch-wirtschaftlichen Verbund zwischen der ATH und Thyssen Niederrhein Rechnung getragen und die Zusammenarbeit zwischen beiden Gesellschaften weiter vertieft. Herr Dr. Kürten ist Mitglied des Beirates unseres Gemeinschaftsbetriebes.

Dr. Klaus Nürnberg, seit 1966 ständiger Vertreter des technischen Werksleiters des Werkes Ruhrort, ist am 1. Oktober als stellvertretendes technisches Vorstandsmitglied in den Vorstand der Thyssen Niederrhein AG in Oberhausen berufen worden und hat dort die Leitung der Produktionsbetriebe übernommen.

Das Internationale Eisen- und Stahlinstitut (IISI) hat seine höchste Auszeichnung für hervorragende Verdienste um die Welt-Stahlindustrie, die vor kurzem geschaffene IISI-Medaille, jetzt zum erstenmal verliehen und mit ihr Dr. Sohl, den ersten Vorsitzenden der Vereinigung, ausgezeichnet. Die Übergabe war ein besonderes Ereignis des fünften Jahrestreffens, an dem über 250 führende Persönlichkeiten der Stahlindustrie aus allen Ländern der freien Welt teilnahmen.

Ihr hundertjähriges Bestehen konnte in diesem Jahr die Freiwillige Feuerwehr im Werk Oberhausen der Thyssen Niederrhein AG feiern. Der eigentliche Ursprung liegt jedoch schon 108 Jahre zurück, und zwar wurde bereits im Jahre 1863 eine Löschmannschaft auf der Zeche Königsberg, die später in Zeche Oberhausen umbenannt wurde, gegründet. Im Jahre 1869 wurde in Sterkrade eine Freiwillige Feuerwehr aufgestellt, die sich aus Bürgern, Handwerkern und Werksangehörigen der Hütte „Gute Hoffnung“ zusammensetzte. Sie war sowohl für das Werk als auch für die Gemeinde tätig. Da durch das Kriegsgeschehen 1870/71 beide Wehren, die in Sterkrade und die in Oberhausen, sozusagen aus dem Tritt geraten waren, wurden sie nach Kriegsende neu aufgezo- gen. So entstand die Werksfeuerwehr der „Hüttengewerkschaft Jacobi, Haniel & Huyssen“ – die Offene Handelsgesellschaft wurde zwei Jahre später in „Gutehoffnungshütte Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb“ umgewandelt. Diese Gründung wird als die Geburtsstunde angesehen.

Keinen Unterschied gibt es künftig zwischen den Trans-Europ-Expreß-Zügen des internationalen und den Intercity-Zügen des innerdeutschen First-Class-Verkehrs. Im äußeren Erscheinungsbild wie in der komfortablen Innenausstattung und der Klimatisierung von Fahrgasträumen und Abteilen werden TEE- und IC-Züge völlig übereinstimmen. Nur während einer kurzen Übergangsfrist werden bis zur Auslieferung der bestellten „Rheingold“-Wagen noch teilweise die bekannten blauen 1.-Klasse-Wagen im Intercity-Verkehr eingesetzt. Zur Bespannung stehen jedoch bereits genügend „Paradeponies“ bereit: Elektrische Schnellzuglokomotiven der Baureihe 103 mit bis zu 14 000 PS.

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, Rheining

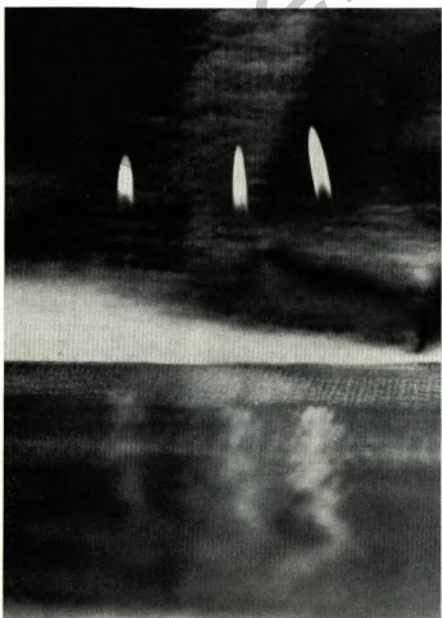
Aufnahmen: EH: Betriebsmaschinen dienst,
Kunze, Still, Wiesner

ATH: Lang, Meyer

Sonstige: DB-Pressedienst, P. Kamp,
Volkshochschule Duisburg

Titelbild: Im Werksbahnbereich Thyssen Nieder-
rhein

Rückseite: Spiel mit Kerzenlicht





Liebe Mitarbeiterinnen, liebe Mitarbeiter!

Das Jahr 1971 neigt sich seinem Ende zu. Wir nehmen – wie immer um diese Zeit – die Gelegenheit wahr, ein Wort des Grußes und des Dankes an unsere Belegschaft zu richten. Hinter uns allen liegen arbeitsreiche Monate aber vor allem in jüngster Zeit auch Monate, welche eine Entwicklung aufweisen, die uns schwerste Sorgen bereitet. Durch die sich weiter verschlechternde Absatzlage unserer Gesellschafter, sowohl auf dem Stahlmarkt als auch auf dem Bergbausektor, ist das Verkehrs- und Umschlagsaufkommen unseres Gemeinschaftsbetriebes in der letzten Zeit stark zurückgegangen. Während in der ersten Jahreshälfte Überstunden und Zusatzschichten erforderlich waren, müssen wir Sie jetzt um Ihr Verständnis und Ihre Mitarbeit bei der Durchführung vielfältiger Sparmaßnahmen bitten.

Mit dem Dank für die Anstrengungen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Jahre 1971 verbinden wir daher gleichzeitig die Hoffnung, daß die Talfahrt der Stahl- und Kohlekonjunktur bald gebremst werden möge und sich diese dann wieder in normalen Bahnen bergauf bewegt. Die noch vor uns liegenden Schwierigkeiten werden sich letztlich in unserem Unternehmen durch die vertrauensvolle Zusammenarbeit aller Beteiligten überwinden lassen.

Zu den kommenden Festtagen wünschen wir unseren Belegschaftsmitgliedern und ihren Familien, wie auch unseren Pensionären, frohe und besinnliche Stunden. Das Jahr 1972 möge Ihnen allen Glück und Erfolg bringen.

Im Dezember 1971

Die Geschäftsführung

Bergermann Christophers Sieverling

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Das Jahr 1971 geht zu Ende. Weihnachten, das Fest des Friedens, ist nahe. Es ist die Zeit der Besinnung, in der wir Rückschau halten und einen Ausblick auf das neue Jahr wagen.

Die weltweite Verflechtung wirtschaftlicher und politischer Interessen hat die Zukunft mit einer beunruhigenden Hypothek noch nicht ausgereifter Entscheidungen belastet.

Wenn wir für das kommende Jahr auch keine sichere Prognose über den wirtschaftlichen Verlauf stellen können, so hoffen wir aber doch, daß Einsicht und Verantwortungsbewußtsein aller Beteiligten mit dazu beitragen, das Erworbene zu erhalten und zu mehren.

Wir wünschen allen Belegschaftsmitgliedern sowie unseren Pensionären und ihren Familien ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches neues Jahr.

Betriebsrat

Diercks Kollenbach



Am 6. Oktober besuchte – wie bereits in den vergangenen Jahren – der „Lehrgang für Aufsichtskräfte von Werkseisenbahnen“ der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie den Gemeinschaftsbetrieb. An diesen Kursen nehmen regelmäßig auch EH-Angehörige teil, ebenso wie der Gemeinschaftsbetrieb seit Jahren auch einen Teil der Dozenten stellt.

Wir sind im Bilde

Im Namen des Vorstandes der Verkehrswacht Duisburg zeichnete der Leiter unserer Abteilung Arbeitssicherheit Anfang November die drei Sekretärinnen der Geschäftsführung, Cläre Kulse, Vera Scherpeltz und Inge Vocke mit der Ehrenurkunde und der Bronzeplakette für 10 Jahre unfallfreies Fahren aus. Bei der Überreichung brachte Herr Kiel seine Freude darüber zum Ausdruck, daß gleich drei Damen sich diese Auszeichnung verdienten, und damit wieder einmal bewiesen sei, daß Frauen genauso sichere – vielleicht etwas vorsichtigere – Autofahrer sind, wie ihre männlichen Kollegen.



Der 2. Lehrgang für Lokführer-Anwärter des Jahres 1971 konnte am 5. November mit der schriftlichen und mündlichen Prüfung zum Abschluß gebracht werden. Von ursprünglich 11 Teilnehmern bestanden 8 die Prüfung und erhielten die Berechtigung zur Tätigkeit als Lokführer.

Einen Ansturm bisher ungekannten Ausmaßes erwartet die Bundesbahn vor Weihnachten, wenn in diesem Jahr zum erstenmal mehr als eine halbe Million Gastarbeiter die Heimreise nach Süd- und Südosteuropa antreten werden. Schon jetzt hat die Bundesbahn alle Maßnahmen eingeleitet, um den Reiseverkehr trotzdem in geregelten Bahnen ablaufen zu lassen. Unser Bild zeigt Gastarbeiter im Münchner Hauptbahnhof, während eben ein Sonderzug nach Belgrad zum Einsteigen bereitgestellt wird.



Der Gemeinschaftsbetrieb im Geschäftsjahr 1970 / 71

Das Geschäftsjahr 1970/71 stand auch beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen im Zeichen einer rückläufigen Konjunktur und verstärkter Bemühungen, durch Einsparungen in allen Bereichen dem Kostendruck, der insbesondere durch die letzten Personalkostenerhöhungen und durch den allgemeinen Preisanstieg anwuchs, zu begegnen.

Es wurden intensive Anstrengungen unternommen, sich der Ertragssituation und dem Produktionsrückgang bei den

Gesellschaftern anzupassen. Auf der Kostenseite ergaben sich hierbei Anpassungsschwierigkeiten durch den hohen Fixkostenanteil. Darüber hinaus zeigte es sich, daß selbst bei Zeiten fallender durchschnittlicher Leistung dem Eisenbahn- und Hafenbetrieb phasenweise Höchstleistungen abverlangt werden. So erzielten Werksbahn und Hafenbetrieb bei fallender durchschnittlicher Leistung im vergangenen Geschäftsjahr ihre bisher höchsten absoluten Monatsleistungen, und zwar im März bzw. Juli 1971.

Die Roheisenerzeugung der Hütten ging um 6,7%, die Förderleistung des Bergbaus um 1,6% im Vergleich zum Vorjahr zurück. Demzufolge zeigt das gesamte Transportaufkommen der Werksbahn gegenüber dem Vorjahr eine Minderung um rd. 6%, die Umschlagsleistung der Werksbahnen einen Rückgang von 7,6%.

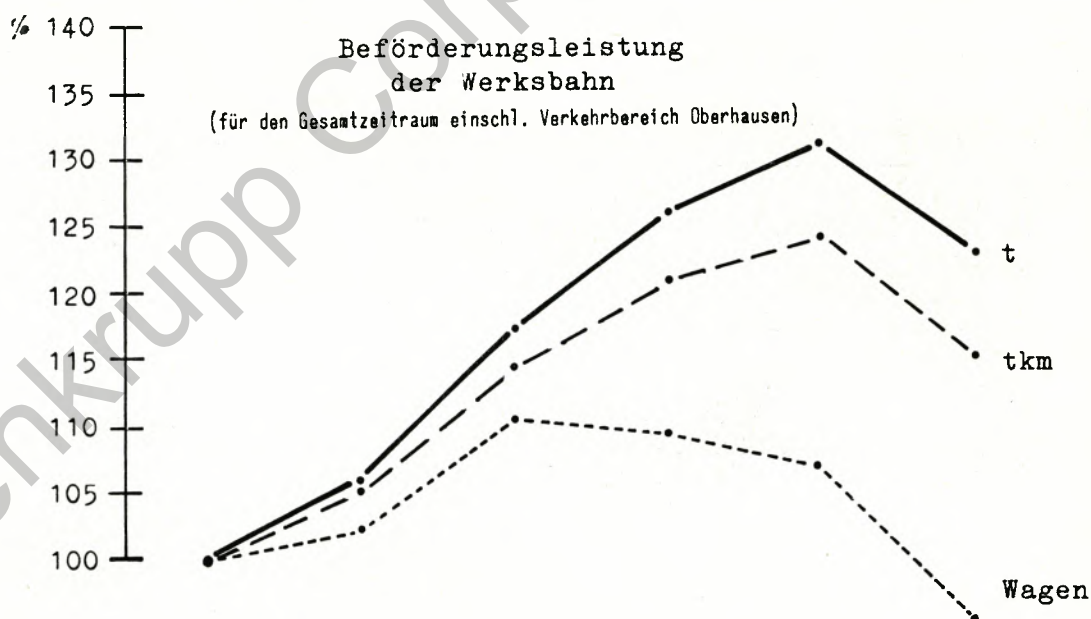
Die Jahresleistungen in der Zeit vom 1. 10. 1970 bis 30. 9. 1971 sind den nebenstehenden Tabellen zu entnehmen.

Transportleistung der Werksbahn			
Gesamtbereich EH	Geschäftsjahr 1970/71	Geschäftsjahr 1969/70	Geschäftsjahr 1968/69
Beförderte Tonnen	103,2 Mio t	109,9 Mio t	105,7 Mio t
Geleistete Tonnen-km	461,7 Mio tkm	493,9 Mio tkm	481,1 Mio tkm
Beförderte bel. Wagen	2,3 Mio Wg.	2,5 Mio Wg.	2,6 Mio Wg.

Umschlagsleistung der Werkshäfen			
Werkshäfen Schwelgern und Walsum-Süd	Geschäftsjahr 1970/71	Geschäftsjahr 1969/70	Geschäftsjahr 1968/69
Umgeschlagene Tonnen	16,4 Mio t	17,7 Mio t	17,7 Mio t

Rückläufiges Verkehrsaufkommen bei der Werksbahn

Die Beförderungsleistung der Werksbahn ist mit monatsdurchschnittlich 8 599 900 Tonnen um 6,1% rückläufig. Dennoch wurde, wie eingangs bereits erwähnt, im März 1971 die bisher höchste absolute Monatsleistung mit 9 872 300 beförderten Tonnen erzielt. Wie sich die Beförderungsleistung der Werksbahn für den Gesamtbereich EH in den letzten Jahren entwickelte, zeigt die nachstehende Übersicht.



Monatsdurchschnitt im Geschäftsjahr	1965/66	1966/67	1967/68	1968/69	1969/70	1970/71
Bef. Wagen in 1000	196	201	217	215	210	189
Bef. Tonnen in 1000	6 965	7 391	8 178	8 812	9 160	8 600
Gel. tkm in 1000	33 155	34 918	38 002	40 092	41 160	38 472

Die werksverbundenen Vereine des Gemeinschaftsbetriebes, insbesondere die BSG 1962 EH-Süd, der Eisenbahn-Verein, der Lokführer-Verein und der Quartett-Verein, wünschen allen ihren Mitgliedern, Freunden und Gönnern ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein glückliches und erfolgreiches 1972.

Von den im abgelaufenen Geschäftsjahr beförderten Tonnen entfielen auf:

Hüttenseite insges.	89,4% (Vorj. 90%)
Bergbau	7,8% (Vorj. 8%)
Sonstige	2,8% (Vorj. 2%)

Der Anteil der DB-Wagen-Beförderungen von und zu den Bundesbahn-Anschlüssen betrug im gleichen Zeitraum

21,1% (Vorjahr 23,9%)
der beförderten Tonnen

34,6% (Vorjahr 38,7%)
der geleisteten Tonnenkilometer

29,7% (Vorjahr 30,8%)
der beförderten beladenen Wagen

Die durchschnittliche Beförderungsweite liegt unverändert bei 4,5 km, und zwar bei den Transporten mit Werkswagen bei 3,7 km und den DB-Wagen-Beförderungen bei 7,3 km.

Wie in den Geschäftsjahren zuvor hat sich der Bestand an Wagen auch im letzten Geschäftsjahr kaum verändert. Der Eisenbahnbetrieb verfügte zum Geschäftsjahresabschluß über einen Wagenbestand von 7030 Wagen (Vorjahr 7047) und über 170 Lokomotiven (Vorjahr 172). Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Wagen ist im Ver-

gleich zum Vorjahr von rd. 46,2 t/Wagen auf rd. 48,1 t/Wagen gestiegen.

Auch die Werkschäfen blieben mit ihrer Umschlagsleistung unter dem Vorjahrsergebnis

Die gesamte Umschlagsleistung der Werkschäfen Schwelgern und Walsum-Süd lag mit 1 365 700 Tonnen im Monatsschnitt um 7,6% unter der Leistung des Geschäftsjahres 1969/70. Dennoch wurde auch hier die bisher höchste Monatsleistung erzielt, und zwar im Juli 1971 mit 1 411 000 umgeschlagenen Tonnen.

Der Schiffsverkehr der Häfen sank mit monatlich 609 Schiffen im Eingang unter den Monatsschnitt des Vorjahres (655 Schiffe), wobei das durchschnittliche Ladungsgewicht von 1389 t/Schiff im Vorjahr um rd. 2% auf 1414 t/Schiff anstieg. Der Schiffsausgang lag mit 630 Schiffen auf der Höhe des Vorjahres; auch hier erhöhte sich das durchschnittliche Ladungsgewicht, und zwar von 502 t/Schiff auf 534 t/Schiff. Rund 56% der insgesamt eingegangenen Erzmenge wurde in Schubleichtern angeliefert.

Erz- und sonstige Verhüttungstoffe stellen rd. 69% der gesamten Umschlagsmenge dar. Der Anteil der Eisen- und Stahlerzeugnisse am Gesamtumschlag beträgt 13,1%, das sind im Monatsdurchschnitt rd. 179 400 t. Von den umgeschlagenen Tonnen entfielen auf

Hüttenseite	87,5%
Bergbau	4,8%
Sonstige	7,7%

Aussichten für das Geschäftsjahr 1971/72

Der in den letzten Monaten des Geschäftsjahres 1970/71 zu verzeichnende Rückgang der Transport- und Umschlagsleistungen des Gemeinschaftsbetriebes hat sich in den ersten beiden Monaten des Geschäftsjahres 1971/72 – Oktober und November – verstärkt fortgesetzt. Beim Hafenumschlag kamen noch die Beeinträchtigungen durch den extrem niedrigen Wasserstand des Rheins hinzu. Sicher scheint, daß sich die Situation in den Wintermonaten 1972 nicht bessern wird. Eine Prognose für die Frühjahrs- und Sommermonate 1972 wagt heute noch niemand zu stellen.

Wirtschaftsthema des Monats

Stahl und Konjunktur

Wer aufmerksam die Wirtschaftsnachrichten verfolgt, sieht seit einigen Monaten immer mehr dunkle Wolken am Konjunkturm Himmel heraufziehen. Ein Sturmtief droht die deutsche Wirtschaft zu erfassen. Namhafte Unternehmen melden gravierende Ertragsrückgänge; in wichtigen Industriezweigen erscheint die Rentabilität ernstlich gefährdet. Auch die Beschäftigungslage ist keineswegs mehr so gefestigt, wie es zum Jahresbeginn auf Grund der damals noch vorhandenen hohen Auftragsbestände den Anschein hatte.

Für jeden sichtbar ist jetzt das Konjunkturbarometer deutlich gefallen. Dabei liegt der Zeitpunkt des eigentlichen Konjunktumschwungs bereits

über ein Jahr zurück. Im Gegensatz zu vielen anderen Wirtschaftszweigen bekam die Stahlindustrie den konjunkturellen Wandel Mitte 1970 sofort zu spüren. Im August vorigen Jahres wurden bekanntlich die ersten Produktionseinschränkungen erforderlich. Diese Konjunktorempfindlichkeit der eisenschaffenden Industrie erklärt sich aus ihrer besonderen Stellung im volkswirtschaftlichen Produktionsprozeß.

Über die allgemeine Wirtschaftslage – ob Boom oder Flaute, Vollbeschäftigung oder Arbeitslosigkeit – entscheidet letztlich die Nachfrage. Der private Verbrauch nimmt in der Regel ziemlich gleichmäßig zu und reagiert nur langsam auf konjunkturelle Veränderungen. Die sog. Konsumindustrie

kann daher im allgemeinen auf eine relativ stetige Entwicklung vertrauen. Demgegenüber gibt es bei den Investitionen starke Ausschläge nach oben oder unten. Als Dreh- und Angelpunkt des Wirtschaftswachstums ist die Investitionsbereitschaft unmittelbar Ausdruck des jeweiligen konjunkturellen Klimas. Denn in den Investitionsplanungen schlagen sich die Zukunftserwartungen der Unternehmen direkt nieder.

Wie alle Vorhersagen sind auch die Zukunftserwartungen der Unternehmen mit Unsicherheiten behaftet; sie werden revidiert, sobald sich wirtschaftliche Fakten ändern oder wenn mit solchen Veränderungen gerechnet wird. Dem Auf und Ab der Erwartun-

gen entsprechend verläuft auch der Geschäftsgang in der Investitionsgüterindustrie unruhiger als in den konsumnahen Bereichen.

Nun zählt die Stahlindustrie weder zu der einen noch zu der anderen Gruppe, sondern sie ist als Hersteller des Werkstoffs Stahl in erster Linie Vorlieferant anderer Industrien, und zwar überwiegend der Investitionsgüterbranche. Der Maschinenbau, die Elektrotechnik und die anderen Hersteller von Investitionsgütern entscheiden letztlich über die Stahlnachfrage.

Je nachdem, ob die Kunden mit steigender oder rückläufiger Produktion rechnen, werden sie bei ihren Stahlbestellungen „in die Vollen gehen“ oder „kurztreten“. Die Erwartungen der Stahlverarbeitung aber hängen ihrerseits von der Nachfrage nach Investitionsgütern ab, also letztlich von der Investitionsneigung, das heißt von der „Grundstimmung“ in der Wirtschaft. Überspitzt gesagt, folgt demnach die Tendenz der Stahlnachfrage den Erwartungen der Stahlverbraucher über die Zukunftserwartungen in der gesamten Wirtschaft.

Diese Erwartungskette ist letzten Endes auch verantwortlich für den sog. Lagerzyklus im Stahlgeschäft, der die konjunkturellen Schwankungen des Stahlverbrauchs noch verstärkt. Solange Optimismus vorherrscht, die Stahlverarbeitung also damit rechnet, daß die Produktionskurve weiter nach oben geht, sind unsere Kunden natürlich bestrebt, ihre Lagerhaltung dem künftig erwarteten Stahlverbrauch anzupassen, um nicht in Versorgungsschwierigkeiten zu geraten. Folge: es wird in der Regel mehr bestellt als verbraucht. Schlägt die Stimmung um, d. h. stehen Produktionskürzungen vor der Tür, so wird auch die Lagerhaltung angepaßt: die nun als überhöht geltenden Bestände werden abgebaut; es wird weniger bestellt als verbraucht. Eine vorsorgliche Lagerhaltung erweist sich jetzt um so überflüssiger, als sich die Lieferfristen der Hüttenwerke bei rückläufiger Stahlnachfrage verkürzen. Diese besonderen „Regeln“ des Stahlgeschäftes gelten nicht nur im Inland. Das Wechselspiel zwischen Boom und Flaute findet überall dort statt, wo Stahl gehandelt und verarbeitet wird. Herrscht zu Hause Flaute, „draußen“ jedoch gute Konjunktur, dann können zusätzliche Exportaufträge Absatzschwierigkeiten im Inland ausgleichen. Heute ist das jedoch ganz anders. Die

Stahlkonjunktur zeigt international eine gleiche oder zumindest ähnliche Entwicklung, so daß Ausgleichsmöglichkeiten im Export nur sehr beschränkt gegeben sind.

Was sind nun die Ursachen der gegenwärtigen Marktmisere? Der Keim lag teilweise bereits in dem vorangegangenen weltweiten Stahlboom, der auf dem Hintergrund einer international fast gleich ablaufenden Konjunktur ein bisher unbekanntes Ausmaß erreichte. Es bedurfte daher nur der ersten Anzeichen einer konjunkturellen Beruhigung in einigen wichtigen Ländern, um im Frühjahr 1970 einen Tendenzwandel im internationalen Stahlgeschäft herbeizuführen.

Wenige Wochen später wurden dann auch im Inland die ersten Signale für einen konjunkturellen Klimawechsel gesetzt. Die unaufhaltsam rollende Kostenwelle, bis dahin fast völlig von der anhaltenden Hochkonjunktur verdeckt, wurde plötzlich zum entscheidenden Faktor für den weiteren Konjunkturverlauf. Die Ertragslage der Unternehmen verschlechterte sich rapide. Gleichzeitig ging die Investitionsneigung zurück, weil viele Projekte sich bei dem anhaltenden Kostendruck nicht mehr rentierten, weil Finanzierungsmöglichkeiten fehlten – oder ganz allgemein, weil sich eine pessimistische Grundstimmung in der Wirtschaft mehr und mehr durchsetzte, die mannigfache Ursachen hat.

Dieser Stimmungswechsel hatte schwerwiegende Folgen auch für die weitere Entwicklung des Stahlmarktes. Obwohl der Stahlverbrauch sich damals noch auf hohem Niveau bewegte und die Beschäftigung der Investitionsgüterindustrie auf Grund der vorhandenen Auftragsbestände auf Monate hinaus gesichert war, begann im Spätsommer 1970 die negative Phase des Lagerzyklus. Pessimistische Zukunftserwartungen führten zu einem Abbau der im Boom aufgestockten Bestände; Folge: die Stahlnachfrage blieb beträchtlich hinter dem Verbrauch zurück.

Dann spitzte sich die Lage zu. Die Stahlverarbeiter erhielten weniger Aufträge, ihre Auftragsbestände gingen zurück. Daraufhin mußten sie ihre Produktion einschränken. Daraus entwickelte sich die Abschwächung des Stahlverbrauchs, die jetzt ganz deutlich ist. Das aber muß die Tendenz zum Lagerabbau in der Stahlverarbei-

tung weiter verstärken; Folge: die Talsohle des Lagerzyklus dürfte noch nicht erreicht sein.

Für die deutschen Hüttenwerke kommt erschwerend hinzu, daß sich der Wettbewerb um das verminderte Marktaufkommen in der Bundesrepublik zunehmend verschärft. Infolge der schwachen Verfassung der internationalen Stahlmärkte drängt ausländisches Material mit aller Macht auf den deutschen Markt. Das Importangebot, das sich in der Hochkonjunktur teils ganz vom deutschen Markt zurückgezogen hatte, teils zu Überpreisen den Rahm abzuschöpfen suchte, kämpft heute mit Preisunterbietungen um zusätzliche Marktanteile.

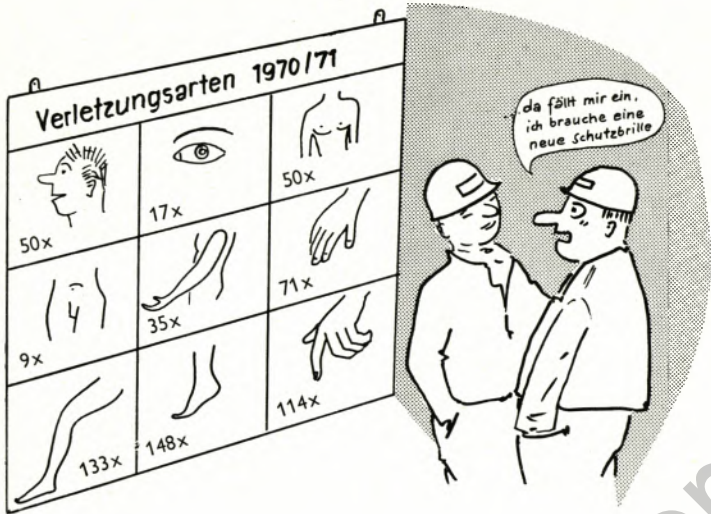
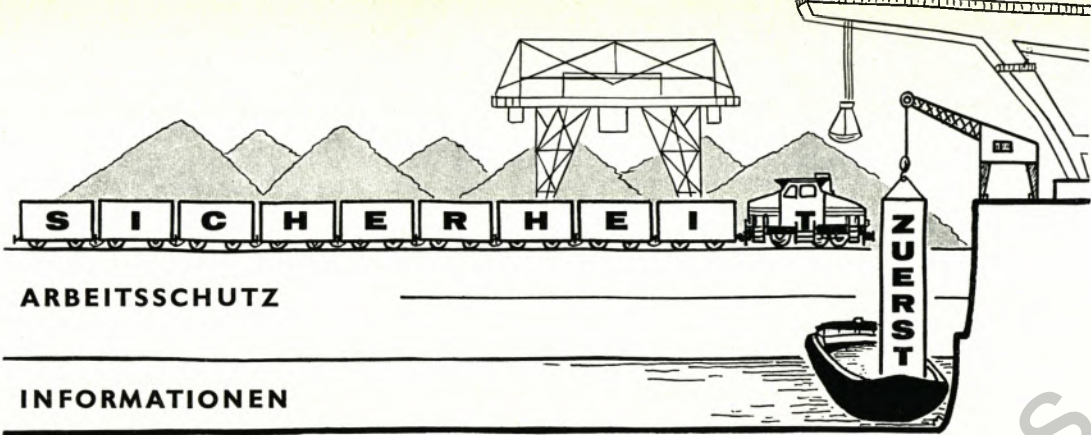
Die deutschen Stahlunternehmen müssen diesen Kampf mit ungleichen Waffen durchstehen. Die ausländischen Konkurrenten haben allein auf Grund der währungspolitischen Ereignisse seit Oktober 1969 – Aufwertung und Floating – Wettbewerbsvorteile in einer Größenordnung von 90,— DM je Tonne Walzstahl erlangt, die sie jetzt voll ins Feld führen können. Für die französischen Hüttenwerke kommen die Vorteile aus der Franc-Abwertung vom August 1969 um 12,5 Prozent noch hinzu. So ist der Importanteil an der deutschen Marktversorgung mit Walzstahl in den letzten Monaten auf über 35 Prozent geklettert, gegenüber durchschnittlich 25 Prozent im Vorjahr.

Das Bemühen der deutschen Werke, Einbußen im Inland durch zusätzliche Exportgeschäfte wettzumachen, stößt auf Grenzen. Denn zusätzlich zu der international schwachen Marktverfassung machen sich auch beim Export die währungspolitisch bedingten Wettbewerbsnachteile entscheidend bemerkbar. Für den wichtigen Exportmarkt USA kommt seit August eine zehnprozentige Importsteuer als weiteres Hindernis hinzu. Damit wird nicht nur der Zugang zum amerikanischen Markt erschwert, sondern allgemein der internationale Wettbewerb verschärft: beträchtliche Exportmengen, die bisher in den USA abgesetzt werden konnten, suchen sich nunmehr neue Märkte.

Das alles zeigt, wo wir heute stehen. Jede realistische Lagebeurteilung muß zu dem Schluß kommen, daß in den nächsten Monaten die Schwierigkeiten eher noch zunehmen, als daß irgendwo bereits ein Silberstreif zu sehen wäre.

(Aus „Unsere ATH“)

Bilanz der Arbeits- sicherheit für das Geschäftsjahr 1970/71



Der Bericht der Arbeitssicherheitsabteilungen über das Unfallgeschehen eines abgelaufenen Geschäftsjahres verliert in keinem Jahr an Spannung. Insoheim buhlen auch die Kollegen aus befreundeten Betrieben darum, diesmal mehr Erfolg aus ihrer Sicherheitsarbeit herausholen zu können. Erfolg einerseits, um aufzeigen zu können, daß Unternehmensleitung und Belegschaft gerade ihres Betriebes erkannt haben, daß (ich zitiere Herrn Hüttendirektor Dr. Sohl) Unfallverhütung kein sozialer „Klimbim“ ist, sondern ein Gebot wirtschaftlicher Vernunft sei, und andererseits aus echter Sorge um die Erhaltung der Gesundheit und Arbeitskraft der Mitarbeiter. Die Gesundheit ist eine Voraussetzung, um in einer Leistungsgesellschaft auch leistungsbereit und leistungsfähig zu sein. Für ein Unternehmen bedeutet die Sicherheit am Arbeitsplatz auch Ansehen nach außen; sie ist so etwas wie eine Visitenkarte. Die Unfallstatistik weist aus, daß auch in diesem Jahr in allen Bereichen der Wirtschaft die Zahl der meldepflichtigen Unfälle weiter leicht angestiegen ist. Die Entwicklung der Unfälle zeigte von 1949 bis 1964 einen nahezu gleichmäßigen Anstieg. In den Jahren bis 1967 gingen die Unfälle zurück, um ab 1968 wiederum gleichmäßig anzusteigen. Woran kann das liegen?

Wenn wir das Geschäftsjahr 1966/67 – mit niedrigster Unfallhäufigkeit – mit den folgenden Jahren vergleichen, dann stellen wir fest, daß die Zahl der effektiv verfahrenen Arbeitsstunden, d. h., die Zeit, die Mitarbeiter an ihrem Arbeitsplatz zubrachten, von Jahr zu Jahr stieg. Gleichzeitig stiegen die Produktionsleistungen. Diese Argumente legitimieren aber in keiner Weise den Anstieg der Unfallhäufigkeit, denn auch bei einer Produktions- bzw. Leistungssteigerung ist die Arbeitssicherheit oberstes Gebot. Unfälle sind teuer, daher unwirtschaftlich und verwässern den Erfolg der Produktionssteigerung. Wir alle müssen, und sei es in Form von Preissteigerungen, indirekt die Zeche zahlen.

Durch die schlechte Lage auf dem deutschen Arbeitsmarkt mußten wir weiterhin ausländische Mitarbeiter einstellen. Das bedeutete, eine Vielzahl „Neulinge“, die z. T. noch nie einen Industriebetrieb gesehen haben, mußten eingearbeitet werden. Die Neulinge in den Betrieben, ganz gleich ob Deutsche oder Ausländer, beeinflussen das Unfallgeschehen ungünstig. In unseren Betrieben verursachten 46 Mitarbeiter in den ersten 18 Monaten ihrer Tätigkeit bei EH einen meldepflichtigen Unfall. Das macht 8,1% aller eingetretenen Unfälle aus.

In diesem Jahr wurden erstmals die Zahlen für den Bereich unseres Verkehrsbetriebes bei der Thyssen Niederrhein AG in die Statistik mit eingearbeitet. Sollte jemand mit den Zahlen des Vorjahres vergleichen, würde er feststellen, daß sie sich verändert haben. Soweit uns Vergleichs-

◀ Unfallbilanz: 540 Arbeitsunfälle
87 Wegeunfälle

Insgesamt: 627 meldepflichtige Unfälle

Tabelle 1

Geschäftsjahr	1967/68		68/69		69/70		70/71	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%
Eisenbahn Nord	132	1,20	154	1,37	162	1,38	154	1,35
Eisenbahn Süd	48	1,18	58	1,46	60	1,48	48	1,18
Betriebsmaschinendienst	16	0,24	29	0,42	25	0,36	28	0,40
Boch- u. Tiefbauabteilung	2	0,32	4	0,62	7	0,92	2	0,25
Bahnmeisterei	46	1,36	30	0,89	48	1,25	42	1,32
Eisenbahnwerkstatt	37	0,75	56	1,18	48	1,04	78	1,64
Fahrleitungsmeisterei	6	1,05	6	1,11	9	1,56	8	1,29
Hafen Schwegeln	48	1,22	57	1,45	58	1,50	61	1,56
Läger	8	1,63	5	1,08	7	1,36	4	0,78
Verwaltung	-	-	-	-	-	-	-	-
Verkehrsbeförderer	8	0,20	11	0,26	12	0,25	7	0,29
Putzfrauen/Sonstige	4	0,36	14	1,17	9	0,79	11	0,83
Signalmeisterei X	-	-	-	-	-	-	8	1,17
Eisenbahn Oberhausen	-	-	-	-	-	-	34	0,71
Lokpersonal	-	-	-	-	-	-	3	0,13
Lokführerpersonal	-	-	-	-	-	-	9	0,60
Bauabteilung Oberhausen	-	-	-	-	-	-	23	0,99
Beschäftigte der EV Techn.-Wagendienst	-	-	-	-	-	-	12	1,59
Verlade Betr. Hafen Walsum Lager Süd Kranpersonal	-	-	-	-	-	-	-	-
Läger Oberhausen	-	-	-	-	-	-	-	-
Verwaltung Oberhausen	-	-	-	-	-	-	-	-
Verkehrsbeförderer Oberh.	-	-	-	-	-	-	7	0,77
Sonstige	-	-	-	-	-	-	-	-
Gesamt EH	355	10,4	424	12,4	521	11,6	540	11,6

X Bis 1969/70 wurde die Signalmeisterei bei Bau-O geführt.

zahlen aus dem Geschäftsjahr 1969/70 zur Verfügung standen, wurden sie in den Gegenüberstellungen für das Jahr 1970/71 verwendet (Tabelle 1). Die Zahl der Mitarbeiter, die für den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen Dienstleistungen erbrachte, stieg im Oktober 1969 um die Zahl der Mitarbeiter der ehemaligen Abt. Verkehr der HOAG. Im Monatsdurchschnitt verzeichneten wir 4471 Mitarbeiter. Im Vergleich zu 1969/70 stieg die Zahl der Mitarbeiter im Jahr 1970/71 um ca. 180 Mann. Bezogen auf die Belegschaftsstärke verringerte sich der Anstieg der Unfallhäufigkeit im Vergleich zum Vorjahr auf 3,6%. Der Anstieg der Unfallhäufigkeit bei der gewerblichen Berufsgenossenschaft betrug dagegen + 2,3%. Die absolute Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle erreichte bei EH die Zahl 540 (521 im Vorjahr). Die „Pro-Hundert-Quote“ blieb auch in diesem Jahr konstant (Tabelle 2).

Jahr	Gesamt	Ausfallstunden + je Unfall	Ausfallstunden der BG je Unfall	entspricht einer Monatsleistung
1965/66	54.287	136	-	v. 305 Mann
1966/67	36.197	101	127,1	v. 209 Mann
1967/68	44.025	124	130,3	v. 294 Mann
1968/69	47.546	112	132,3	v. 275 Mann
1969/70	59.596	114	119,7	v. 346 Mann
1970/71	63.930	118	116,0	v. 371 Mann

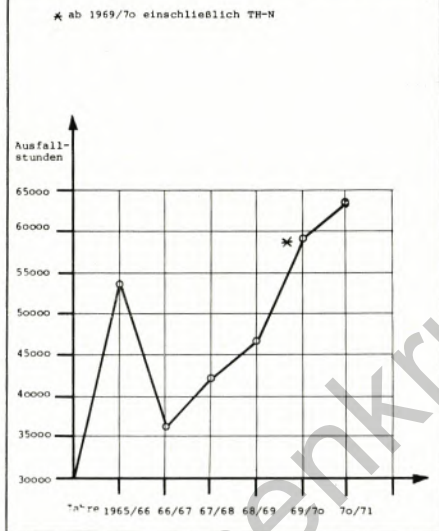


Tabelle 3

Wie eingangs erwähnt, sind Ausfallzeiten durch Unfälle teuer und unwirtschaftlich und im Einzelfall auch ein Gradmesser für die Unfallschwere. Wir konnten feststellen, daß seit 1965 die Ausfallzeiten je Unfall aber ständig sanken, ein gutes Zeichen dafür, daß die Verletzungen oder Unfallfolgen geringfügiger wurden. Uns belastet aber nach wie vor die zunehmende Zahl der meldepflichtigen Unfälle, die trotz gleichbleibendem oder sinkendem Unfallgeschehen den Arbeitsausfall gewaltig in die Höhe treibt (Tabelle 3). Neben den Kosten, die im Rahmen des Lohnfortzahlungsgesetzes das Unternehmen tragen muß, stehen die Ausgaben der gewerblichen Berufsgenossenschaften, die in diesem Jahr um 5,5% auf 5 411 013 072,— DM gestiegen sind. Sie haben richtig gelesen, ca.

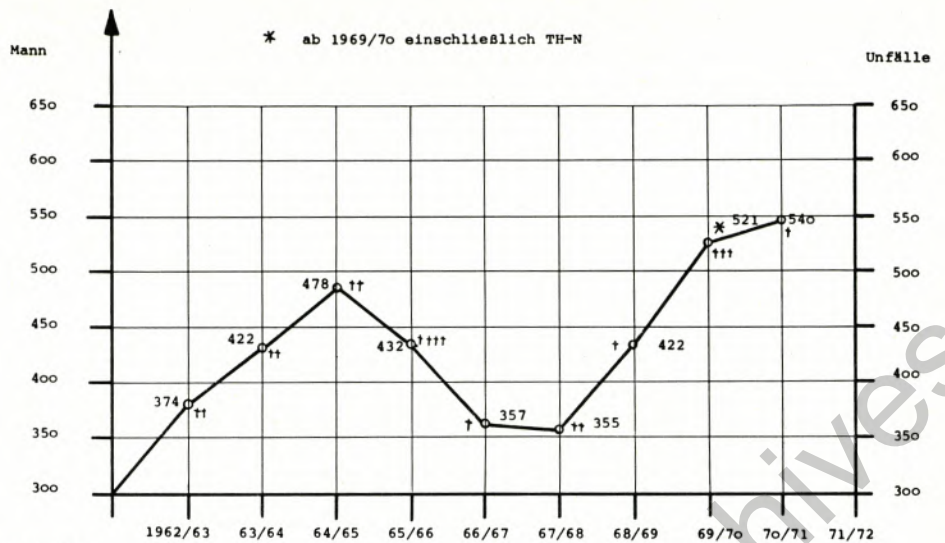
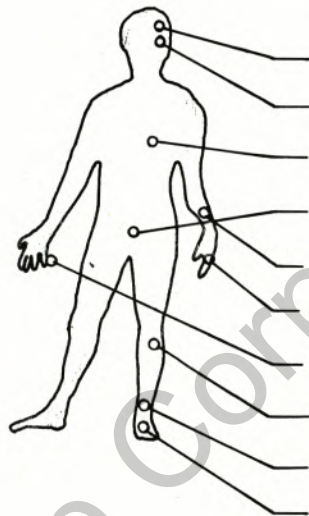


Tabelle 2



Verletzte Körperteile	Anzahl	%
Kopf	50	7,9
Augen	17	2,7
Oberkörper	50	7,9
Unterkörper	9	1,4
Arme	35	5,5
Hände	71	11,3
Finger	114	18,1
Beine	133	21,2
Füße	142	22,6
Zehen	6	0,9

Gesamtunfälle 627

Tabelle 4

5,4 Milliarden DM müssen die Berufsgenossenschaften (sprich umgerechnet wir alle) größtenteils für die Vergütung von Unfällen aufwenden. Unseren Betrieben wurden im Rahmen der innerbetrieblichen Vorbelastung 803 600,— DM angelastet. Der Aufwand für Körperschutzartikel stieg von 118 228,— DM auf 193 705,34 DM, das sind pro Kopf der Belegschaft ca. 43,80 DM. Die Aufzeichnung der verletzten Körperteile (Tabelle 4) zeigt, daß sich der Einsatz der

Sicherheitsschuhe mit Stahlkappe gelohnt hat. Nur 6 Mitarbeiter zogen sich Zehenverletzungen zu. Sorgen bereitet uns dagegen die Zunahme der Kopfverletzungen. Wir schreiben dem heißen Sommer die mangelnde Bereitschaft, den Schutzhelm zu tragen, zu und hoffen, daß diese hohe Zahl eine Ausnahmeerscheinung war.

Der leichte Anstieg der Unfallhäufigkeit um 3,6 Prozent ist sicherlich auch auf den Rückgang der Leistungen der Werksbahn- und der Hafenbetriebe zurückzuführen (Tabelle 5).

Tabelle 5

Geschäftsjahr	Belegschaft im Monate	Verfahren Arbeits- stunden im Monatsmittel	An- stieg in %	Durchschnittliche Monatsleistung			Anstieg der Unfall- häufig- keit in %
				Werksbahn t/km	Anstieg in %	Hafen t	
1966/67	3.382	486.084	-	24.795.513	-	976.046	-17,3
1967/68	3.403	510.106	5,1	26.894.424	8,4	1.110.986	13,8
1968/69	3.426	526.652	3,2	29.847.417	10,9	1.173.094	5,6
1969/70	* 4.471	700.952	33,1	41.160.503	37,9	1.289.630	9,9
1970/71	4.651	648.426	7,5	38.472.317	- 6,5	1.225.728	-5,0

* ab 1969/70 einschließlich TH-N

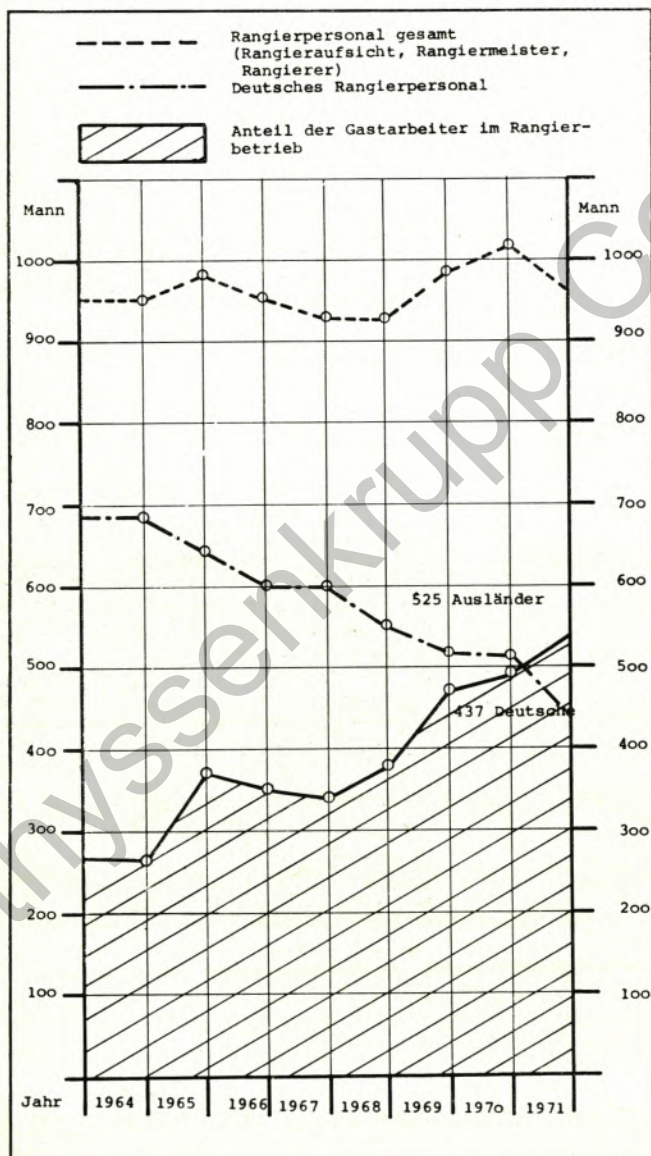
Unfallbelehrung



Die verfahrenen Arbeitsstunden sanken in diesem Zeitraum um 7,5 Prozent. Der Einsatz der Gastarbeiter, der im Vorjahr im Rangierbetrieb EN und ES fast zu einem Gleichstand zwischen deutschen und ausländischen Mitarbeitern geführt hat, wurde im

Berichtsjahr verstärkt erforderlich, so daß jetzt eine Überschneidung der Verhältnisse eingetreten ist (siehe Tabelle 6). Im Vergleich zum Vorjahr stieg der Anteil der Gastarbeiter von ca. 50 Prozent auf ca. 55 Prozent. Ebenso wie bei den deutschen Mitarbeitern stellt sich

Tabelle 6



gerade für ausländische Mitarbeiter das Neu-
lingsproblem dar. Zu der längeren Ein-
arbeitszeit kommt bei ihnen noch, daß sie
nicht nur mit den Verhältnissen im Betrieb,
sondern auch mit ihrer neuen Umgebung
fertig werden müssen.

Die von der Hütten- und Walzwerks-Berufs-
genossenschaft ermittelte Maßzahl der Un-
fälle je 1000 Belegschaftsmitglieder blieb, da
sie sich immer auf die Zahl der Versicherten
bezieht, konstant. Diesen Gleichstand konn-
ten wir auch für EH verbuchen. Bei der Ge-
genüberstellung „Unfälle je 1 Million ver-
fahrenen Stunden“, die bei der Stahlindustrie
üblich ist, kann allgemein eine leichte Steige-
rung festgestellt werden. Auf die Wiedergabe
der Zahlen wird hier verzichtet.

Vordringlich wurde wie immer die Beseiti-
gung technischer Mängel und die Information
der Belegschaft zum sicherheitsbewußten
Arbeiten behandelt. Die Arbeit im Sicher-
heitsausschuß wurde weiter aktiviert. Mit-
glieder des Betriebsrates und Sicherheits-
beauftragte lieferten viele Beispiele über sicher-
heitswidrige Zustände, von denen die meisten
aber beseitigt werden konnten. 29 Mitarbei-
ter nahmen an Sonderlehrgängen der Beru-
fsgenossenschaft teil. Drei Belegschaftsmit-
glieder erhielten Prämien für Verbesserungsvor-
schläge, die der Arbeitssicherheit dienen. Vier
Belegschaftsmitglieder wurden für eine
Rettung aus Unfallgefahr ausgezeichnet.

Wenn dieser Bericht auch diesmal nicht mit
einem „statistisch nachweisbaren“ Erfolg
endet, bin ich trotzdem der Meinung, daß sich
die Arbeit für die Arbeitssicherheit gelohnt
hat. Wieviel Unfälle Sie oder Sie durch Ihre
Mitarbeit verhindert haben, kann niemand
durch Zahlen belegen. Wir wollen es daher
nicht versäumen, an dieser Stelle allen zu
danken, die uns bei der Arbeit unterstützt
haben, denn jeder Unfall ist zuviel.

Für das neue Geschäftsjahr wünschen wir
uns, daß allen bewußt wird, warum die Un-
fallverhütung eine Gemeinschaftsaufgabe ist
und nur Zusammenarbeit zum Erfolg führen
kann.

H. Kiel



Gefährliches Strandgut



▲ So förderte der eingeholte Anker die gefährliche Last vom Grund des Hafenbeckens. Eine Detonation hätte den Lastkahn mit Sicherheit versenkt.

Beim Hochziehen des „schweren Brockens“ kommt es darauf an, den Zünder von der Bordwand fernzuhalten. ▶



Nachdem die erforderlichen Schutzmaßnahmen durchgeführt worden waren, konnte der Cheffeuerwerker des Nordrhein-Westfälischen Bomben-Räumkommandos das Relikt aus düsteren Zeiten entschärfen und unschädlich machen. Unsere Fotos stellen die einzelnen Stationen dieser heiklen Aktion dar.

Als der entschärfte Sprengkörper zur Verladung am Kranhaken hängt, atmet alles erleichtert auf. ▶



Es ist geglückt, der Zündmechanismus konnte ohne Schaden ausgeschraubt werden.



„Do it yourself“ — unter diesem Motto veranstaltete die BSG EH-Süd ihre 2. Orientierungsfahrt 1971

Am 10. September 1971 startete die BSG 1962 EH-Süd ihre bisher 12. Orientierungsfahrt um den bei diesem Wettbewerb zu erringenden Wanderpokal. Auch diesmal war wieder seitens des Veranstalters strengste Geheimhaltung über die zu lösenden Aufgaben gewahrt worden.

Gegen 16.00 Uhr trafen sich die Besatzungen von 18 teilnehmenden Fahrzeugen im Hamburger Stadtpark. Als Hilfsmittel für diese Rallye waren von den Teilnehmern die deutsche Generalkarte Blatt 8, Lineal, Schreibmaterial und Taschenlampe mitzubringen. Nach Zahlung des Startgeldes wurde den Teams die zu lösende Aufgabe ausgehändigt: „Werte Sportfreunde! Wir freuen uns, Sie zu unserer Fahrt, die den Titel „Do it yourself“ trägt, begrüßen zu können. Ab jetzt bauen Sie sich „Ihre Fahrt“ selbst zusammen. Als Material leihen wir Ihnen unseren Namen: BSG EH-Süd, den wir am Schluß der Rallye vollständig wieder zurückhaben möchten. Sie müssen jetzt für jeden der acht Buchstaben einen Ort anfahren, der den gleichen Anfangsbuchstaben hat. Holen Sie sich hier einen Stempel zur Beglaubigung (Restaurant, Tankstelle, Polizei usw.) und lassen Sie diesen in den dafür vorgesehenen Raum Ihrer Bordkarte

eintragen. Dabei spielt die Reihenfolge der anzufahrenden Orte keine Rolle. Achten Sie nur darauf, daß der gefundene Ort auch in Ihre Bordkarte richtig eingetragen wird. Fahren Sie so wenig wie eben möglich an Kilometer und Zeit. Dabei ist die StVO unbedingt zu beachten. Als gültige Orte werden nur solche gewertet, die außerhalb der 20-km-Grenze von Start und Ziel liegen. Diese Grenze können Sie mit Hilfe des Lineals abmessen (Lufflinie). Als Ansatzpunkt gilt der Querstrich des Buchstabens H = Hamborn in der Generalkarte.“

Mit den Wünschen von Sportwart Steinbacher für eine gute unfallfreie Fahrt und eine gute Placierung wurde das erste Fahrzeug um 16.30 Uhr auf die Reise geschickt. Gemäß den Regeln des Veranstalters war die Zielkontrolle bis 21.00 Uhr geöffnet.

Die Fahrt des Sieger-Teams dieses Wettbewerbs, Kunze/Raymann, verlief folgendermaßen: Zuerst fuhr man aus dem 20-km-Bereich in Richtung Wesel-Büderich. Bei einer Tankstelle wurde der erste Stempel geholt. Während der Fahrer sich auf die Fahrt konzentrierte, legte der Beifahrer die Route fest. Über Ginderich ging es nach Sonsbeck, wo ein Tankwart schon von der Rallye gehört



Die Sieger der 12. Orientierungsfahrt der BSG EH-Süd, Kunze/Raymann (Verkehrsabteilung) stellen sich nach Überreichung des Wanderpokals dem Fotografen.

und den Stempel griffbereit hatte. Uedem, Hartefeld, Sevelen und Eyell waren die nächsten Ziele. In der immer stärker werdenden Dunkelheit war es schwierig, das nächste Ziel, Degelsheide, ein Ortsteil von St. Hubert,

ausfindig zu machen. Obwohl die Geschäfte bereits geschlossen hatten, gelang es mit Hilfe eines jungen Mädchens den erforderlichen letzten Stempel zu beschaffen. Nach einer Fahrzeit von insgesamt ca. 3 1/2 Stunden wurde das Ziel erreicht.

Dort waren bereits einige der Teilnehmer eingetroffen. Jetzt mußten noch die Sonderaufgaben von allen Teams gelöst werden, die einiges Kopfzerbrechen bereiteten. Während Fahrer und Beifahrer ihre Erfahrungen austauschten und ihre Chancen ausrechneten,

begann für die Herren Steinbacher und op de Hipt die komplizierte Auswertung der Bordblätter.

Gegen 22.00 Uhr gab Herr op de Hipt dann das Ergebnis der Orientierungsfahrt bekannt: Von den 18 gestarteten Fahrzeugen waren 16 am Ziel angekommen. Es zeigte sich auch, daß die Mannschaften, die als erste am Ziel angekommen waren, nicht unbedingt am besten abgeschnitten hatten. Folgende Teams erhielten dann für ihre Placierung Urkunden und Preise:

1. Platz Kunze/Raymann 938 Punkte
 2. Platz Krause/Verhovenik 856 Punkte
 3. Platz Sommer/Sommer 851 Punkte
 3. Platz Müller/Radtke 851 Punkte
- Dem Siegerteam wurde zusätzlich noch der Wanderpokal der BSG 1962 EH-Süd überreicht.

In einem abschließenden Wort freute sich der Vorsitzende op de Hipt über die hohe Beteiligung und gab der Hoffnung Ausdruck, daß er bei der nächsten Orientierungsfahrt noch mehr Teilnehmer begrüßen könnte.

Die BSG 1962 EH-Süd beabsichtigt ab 1972 eine Musikabteilung zu bilden (Tanz und Unterhaltung). Interessenten können sich ab sofort bei Herrn E. Steinbacher, Telefon (Werk Ruhrort) 7675 melden.

Herbstausflug der Fotogruppe Eisenbahn und Häfen



... dann wird die erste Kugel geschoben, hier von Herrn Petranka.

Am 25. September dieses Jahres fand der Jahresausflug der Fotogruppe des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen statt. In Orsoy, im Gasthaus „Zum alten Fährhaus“ war der Treffpunkt.

Nach der Begrüßung der Fotofreunde und ihrer Angehörigen durch den 1. Vorsitzenden, Herrn Kiel, wurde für zwei Stunden die zum Gasthaus ge-



Die letzten Vorbereitungen werden getroffen, ...



Nachdem die Kegelkasse stimmt, ...

hörende Kegelbahn in Beschlag genommen. „Alle neune“, „Kranz-Hand“ und jede Menge „Pudel“ sorgten für Stimmung und eine gefüllte Kegelkasse. Ein besonderer Höhepunkt stellte das von allen mit Spannung erwartete

Preis Kegeln dar, bei dem die Sieger der 1. Preise – je einen für die Damen und für die Herren – zu ermitteln waren. Nach hartem Kampf konnten bei den Damen Frau Wenzel und bei den Herren Herr Keusgen den Preis entgegennehmen.

Ein anschließendes Abendessen, das aus der Vereinskasse bezahlt wurde, sorgte dafür, daß man wieder zu Kräften kam.

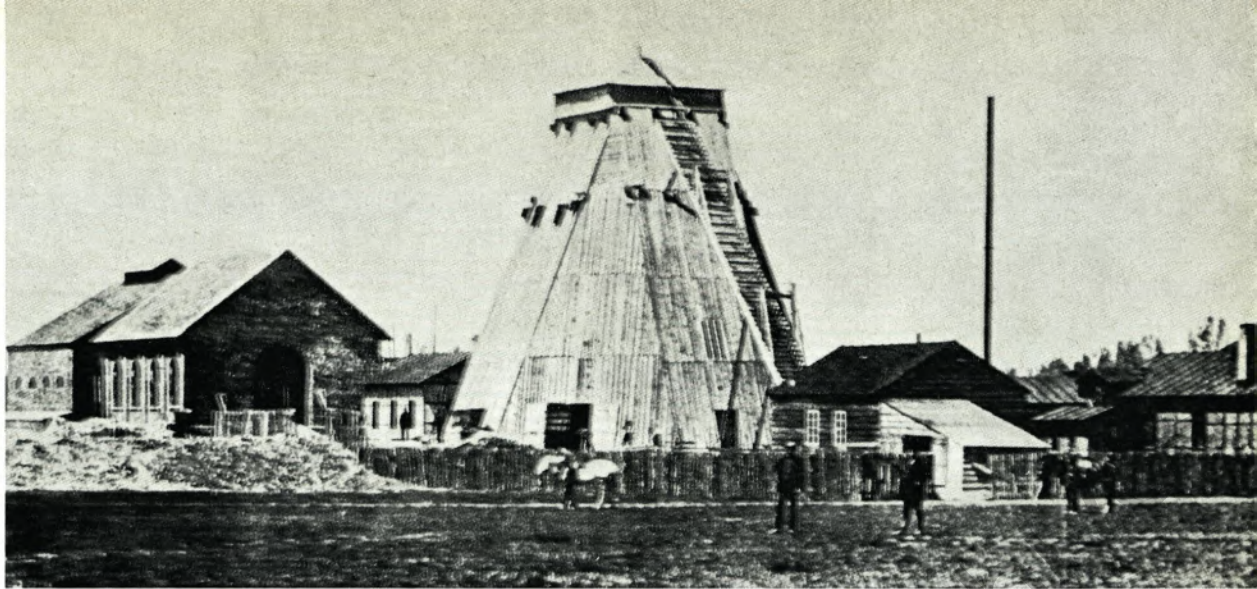
Alle Teilnehmer dieses Ausfluges waren sich darin einig, daß es trotz schlechten Wetters ein gelungener Nachmittag war.

H. Wiesner



... überreicht der 1. Vorsitzende die Preise.

Schacht I
der Gewerkschaft
Deutscher Kaiser
im Jahre 1871
während
des Abteufens.



Vor 100 Jahren wurde die »Gewerkschaft Deutscher Kaiser« gegründet:

Rückblick auf das Jahr 1871

Das Jahr 1871 neigt sich seinem Ende zu. In diesem, an gewichtigen Ereignissen reichen Jahr, gedachte man in Deutschland des hundert Jahre zurückliegenden deutsch-französischen Krieges 1870/71 sowie der Gründung des zweiten Deutschen Reiches. Mit diesen Zeilen soll nun zurückgeblendet werden in jene Zeit vor hundert Jahren. Dabei zeigt es sich, daß das Geschehen von 1870/71 nicht ohne Einfluß auf die Wirtschaft in unserem Heimatbereich blieb.

Dem Neumühler Gutsbesitzer Daniel Morian waren in den Jahren 1859 bis 1861 die gemuteten Kohlenfelder Hamborn I bis VIII mit einer Größe von 10,5 Mill. qm verliehen worden. Er konsolidierte 1867 diese Felder zur Gewerkschaft Hamborn. Das Abteufen eines Förderschachtes aber zögerte sich hinaus. Nachdem in den 1850er Jahren die Hochkonjunktur zur Errichtung neuer Förderkapazitäten geführt hatte, begann Ende des Jahrzehnts eine Wirtschaftskrise, die zu verschärftem Wettbewerb führte. Der Kohlenpreis sank von 15,00 RM auf 5,60 RM je t. Diese Wirtschaftslage hielt in mehr oder weniger großem Umfang bis zum Kriege 1870/71 an. Während des Krieges und kurz danach trat ein völliger Wandel ein. Wir sehen, daß auch unsere Urgroßväter schon ihre Probleme mit der auf- und abebbenden Konjunktur hatten.

Der Einfluß des Krieges und die damit veränderte Konjunkturlage brachte die Gewerkschaft Hamborn dazu, 1871 die Abteufung einer Schachtanlage, und zwar des Schachtes 1 in Alt-Hamborn, in Angriff zu nehmen. Die Belegschaft

betrug 1871 fünfzig Mann. Es sei dazu erwähnt, daß Hamborn damals etwa 3000 Einwohner hatte.

Die Gewerken des Bergwerks Hamborn beschlossen aber auch unter dem Eindruck des politischen Geschehens die Änderung des Gewerkschaftsnamens in „Gewerkschaft Deutscher Kaiser.“ Damit erschien ab 1871 der Firmenname, der fortan das wirtschaftliche Geschehen im Hamborner Raum maßgeblich bestimmen sollte. Es gingen aber noch eine Reihe von Jahren ins Land, bis mit dem Auftreten August Thyssens ab 1883 der Gewerkschaft Deutscher Kaiser die Impulse gegeben wurden, die zu steilem Anstieg führten. Erst 1919, mit dem Wegfall des Kaiserturns in Deutschland, fiel auch der 1871 gegebene Gewerkschaftsname weg. Er paßte nicht mehr in die Zeit. Ein politisches Ereignis großer Tragweite stand bei der Namensgebung Pate, ein noch einschneidenderes Geschehen löschte ihn aus.

Werfen wir noch einen Blick auf weitere wirtschaftliche Ereignisse des Jahres 1871.

Am 1. April 1871 gründet August Thyssen in Mülheim-Styrum die Firma Thyssen & Co. Damit begann August Thyssens Weg als selbständiger Unternehmer.

In der Nähe des heutigen Zentral-Viehhofs in Duisburg-Meiderich bestand die 1927 stillgelegte Schachtanlage Westende 1/2. Diese Schachtanlage, die ab 1856 durch die Ruhrort-Mining Company abgeteuft wurde, hatte bis 1871 ein wechselvolles Schicksal. Dadurch war es erst 1871 soweit,

daß unter der Société Anonyme des Charbonnages du Rhin (Gesellschaft der Rheingruben), die eigentliche Förderung aufgenommen werden konnte.

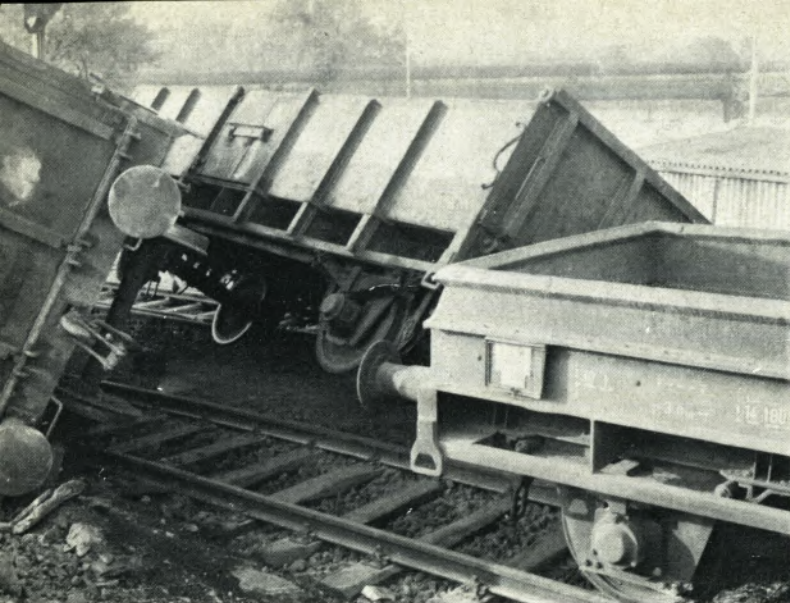
Auf dem Gelände des heutigen Werkes Ruhrort der ATH gab es früher eine Schachtanlage mit Namen Ruhr und Rhein, deren Ursprung in das Jahr 1856 zurückgeht. Nach kurzer Förderzeit von 1866 bis 1868 erfolgte wegen stark gestörter Flöze die Stilllegung der Anlage. Ruhr und Rhein kam 1870 mit Westende zu der im vorigen Absatz genannten Gesellschaft. Das Jahr 1871 brachte für Ruhr und Rhein die Wiederaufnahme der Kohlenförderung.

Werfen wir abschließend noch einen Blick auf die damaligen Werke der Eisen- und Stahlindustrie im Raume Meiderich und Ruhrort. Die am 27. Mai 1870 gegründete Rheinische Stahlwerke AG nahm im Herbst 1871 ihre Produktion auf. Als erste Anlage kam das Bessemer-Werk in Betrieb.

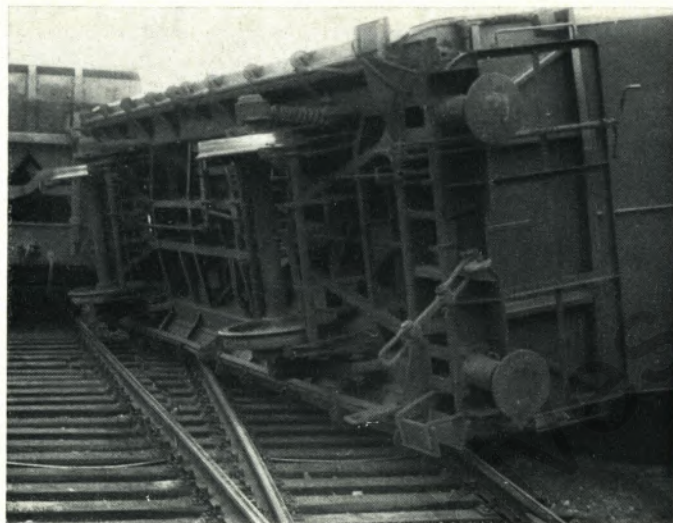
Die Phoenix-Hütte in Ruhrort stellte in der Zeit nach dem Kriege 1870/71 auf das Bessemer-Verfahren um. Mit dieser Umstellung hinkte man etwas hinter der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung her, denn die Anlagen kamen zu spät, um die Hochkonjunktur direkt nach dem Kriege noch auszunutzen.

Das Jahr 1871 war für unsere hiesige Gegend in wirtschaftlicher Hinsicht ein Jahr erfolgreicher, aufstrebender Tätigkeit. In der damaligen Zeit wurden Grundlagen erstellt, die zum Teil bis in die heutige Zeit reichen.

H. Christ



Durch abgestellte aber nicht ordnungsgemäß abgesicherte Wagen kam es in einem Streckenabschnitt mit Gefälle zu einer Flankenfahrt. Gesamtkosten ca. DM 9600,-



Durch das Umlegen einer Weiche unter einer fahrenden Einheit wurde ein beladener Otk-Wagen zum Umstürzen gebracht. Gesamtkosten ca. DM 4500,-



Infolge mangelnder Fahrwegbeobachtung kam es zu einem schweren Auffahrunfall bei dem zwei in einem Stupp abgestellte Wagen so schwer beschädigt wurden, daß sie verschrottet werden mußten. Gesamtkosten ca. DM 65 000,-

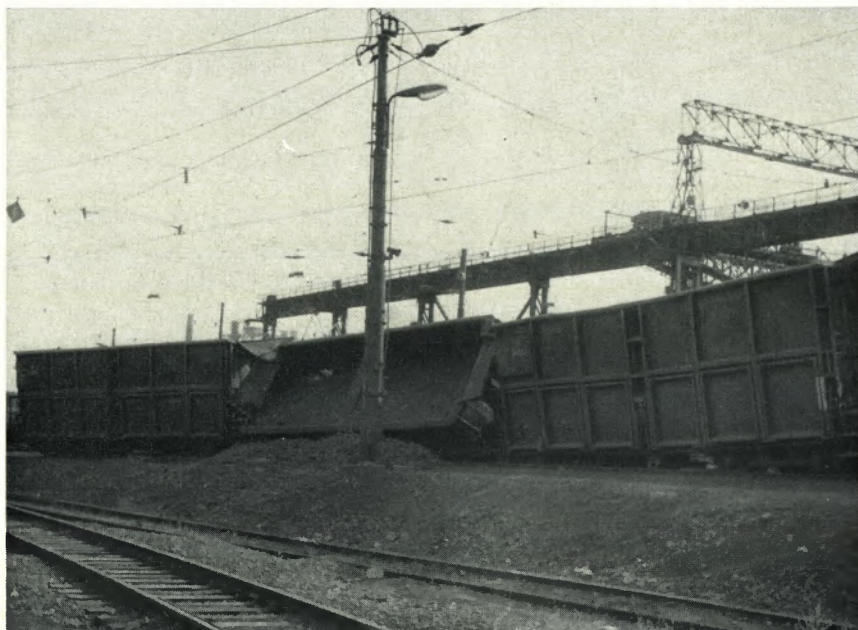


Durch eine Flankenfahrt aus nachträglich nicht mehr einwandfrei zu klärender Ursache wurden 4 DB-Wagen und 6 EH-Wagen schwer beschädigt.

Kosten ca. DM 35 200,-

In diesem Betrag sind die Reparaturkosten für die 4 beschädigten DB-Wagen noch nicht einmal enthalten.

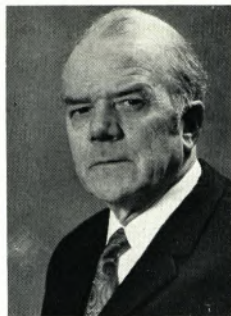
**Jonny
Wagenschreck
grinst
weiter!**



**Auf eine
50jährige Tätigkeit
in unserem Betrieb
blicken zurück:**



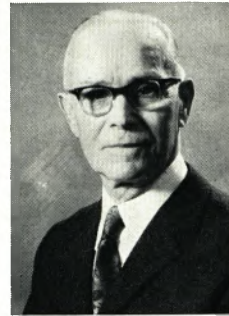
Robert Wolf,
Lokmeister, BM
eingetreten: 2. 1. 1922



Walter Steuer,
Schlosser, EWH
eingetreten: 9. 1. 1922



Gustav Hoppe,
Oberlokfürher, BM
eingetreten: 19. 2. 1922



Johannes Bergeritz,
kfm. Angest., Bauabtlg.
eingetreten: 28. 2. 1922

25 Jahre ist in unserem Betrieb tätig: Willi Havers, Betr.-Assistent, ZBÜ, eingetreten: 21. 2. 1947

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Schon immer übten Eisenbahnen eine besondere Anziehungskraft auf die Jugend aus.

Zweifelloos traf das auch im Fall der Familie des früheren Weichenstellers Wolf von der „Gewerkschaft Deutscher Kaiser“ zu. Sonst wäre es wohl kaum denkbar, daß seine drei Söhne später Lokführer bei der gleichen Eisenbahn, dem heutigen Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, wurden. Bei Jahresbeginn, am 2. Januar 1972 kann nun der älteste dieser Brüder, Meister **Robert Wolf**, auf eine erfolgreiche 50jährige Tätigkeit als Eisenbahner zurückblicken.

Gleich nach dem Schulbesuch im Geburtsort Hamborn begann für ihn Anfang 1922 die Lehre in den Eisenbahn-Werkstätten der ATH, der sich zwei Gesellenjahre in der Lok-Reparatur bis zur Übernahme in den Lokbetrieb im Jahre 1926 anschlossen. Um Lokführer zu werden, war damals der Weg trotz dieser Vorbildung aber noch sehr beschwerlich. Ohne die Tätigkeit eines Lokheizers gab es keine Möglichkeit, das Ziel zu erreichen. Die seinerzeitige wirtschaftliche Situation trug zudem noch dazu bei, daß die Heizerzeit nicht nur Wochen oder Monate, sondern mehrere Jahre dauerte. Im Falle des Jubilars waren es bis 1935 neun Jahre geworden. So lang und unbequem diese

Zeit auch gewesen sein mag, brachte sie auch einen Vorteil für die gesamte spätere Entwicklung. Aus dem Jubilar war ein ausgezeichnete, vielseitiger Fachmann geworden, den so leicht nichts mehr in Verlegenheit bringen konnte.

Der folgende Einsatz als Lokführer wurde lediglich bei Kriegsende durch einen kurzen Wehrmachtdienst unterbrochen, welcher über Holland nach Ostfriesland führte. Im August 1945 konnte dann die Arbeit als Lokführer in Duisburg-Hamborn wieder aufgenommen werden. Während der folgenden Demontagezeit gab es allerdings, abgesehen von Kohlenzügen, weniger zu fahren. In der Hauptsache mußten das durch den Krieg zerstörte rollende Material und die zugehörigen Anlagen wieder in Ordnung gebracht werden.

Mit dem Demontagestopp setzte nun auch für den Jubilar eine steile und erfreuliche berufliche Entwicklung ein. Zunächst bildete er von 1952 bis 1954 als Lehrlokfürher neu eingestellte Arbeitskräfte zum Lokführer aus. Anschließend wurde Herr Wolf bei zunehmender betrieblicher Entwicklung als Oberlokfürher im Außendienst eingesetzt. Die große Stunde

schlug schließlich im Jahre 1959 mit der Umgestaltung des Lokschuppens-Nord. Es wurde nicht nur ein tatkräftiger Mann gesucht, sondern auch ein Mann mit besonderen Dampflok-Erfahrungen. Nichts lag näher, als Oberlokfürher Wolf mit dieser Aufgabe zu betrauen. Diese zwar schöne, aber nicht ganz leichte Arbeit brachte ihm schließlich die Beförderung zum Meister ein. Noch heute sind aus dieser Zeit im Lokschuppen viele Spuren seines Wirkens zu finden.

Im Jahre 1965 wurden seine Erfahrungen und seine Kraft bei der Errichtung der neuen großen Lokstation Beeckerwerth benötigt, welche er bis heute führt. Damit kann der Jubilar kurz vor Erreichen seiner Altersgrenze zufrieden und stolz auf seine berufliche Tätigkeit als Eisenbahner zurückblicken, wenn auch seine Kinder – zwei Söhne und eine Tochter – mit der Tradition zur Eisenbahn gebrochen haben. Wir wünschen dem Jubilar alles Gute und viele Jahre in Gesundheit, damit er sich noch lange beim Wandern und Fotografieren an der Natur erfreuen kann, insbesondere auch bei den Besuchen seines jüngsten Sohnes in Nordamerika.

Auf eine 50jährige Betriebszugehörigkeit blickt am 9. Januar 1972 ebenfalls Schlosser **Walter Steuer**, Eisenbahnwerkstatt Hamborn, zurück.

Der Jubilar wurde am 12. 5. 1907 in Hamborn geboren, wo er auch die Schule besuchte. So lag es einfach nahe, daß er auch hier seinen Arbeitsplatz finden würde. Aus einer kinderreichen Familie stammend, war an eine Lehre nicht zu denken; es mußte sofort Geld verdient werden. Als Signierer begann Herr Steuer in der Zurichtung der ATH. Einige Jahre später wurde er Rollgangführer und danach 1. Scherenmann im Walzwerk.

Wie so viele Mitarbeiter wurde auch Walter Steuer 1943 zur Wehrmacht eingezogen. Nach seiner Rückkehr aus der Kriegsgefangenschaft gehörte er mit zu den ersten, die aus den verbliebenen Trümmern der ATH den Wieder-

aufbau wagten. Durch die Demontageentscheidung der Alliierten verlor Herr Steuer seinen Arbeitsplatz im alten Werk. Am 27. 10. 1947 nahm er als Hilfsschlosser seine Tätigkeit in der Bohrererei der Eisenbahnwerkstätten auf. Ab 1956 wurde er als Schlosser eingesetzt und kam ein Jahr später im Zuge der EWH-Neuordnung in die Radsatzwerkstatt. An seinem Arbeitsplatz, Abbaustand für Wagenradsätze, ist er ein tüchtiger Fachmann und immer bereit mitzuhelfen, wenn es gilt, bei der Radsatzlager-Instandsetzung jüngeren Kollegen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Sein unermüdlicher Einsatz und seine Beweglichkeit haben mit dazu beigetragen, daß die Leistung

seiner Arbeitsgruppe überdurchschnittlich gut ist.

Immer aufgeschlossen und humorvoll, wird er als tüchtiger Mitarbeiter von Vorgesetzten und Kollegen gleichermaßen geschätzt. Während seiner Freizeit widmet er sich mit viel Geduld seinem Garten und ist Angler aus Passion. Herr Steuer hat eine Tochter und zwei Söhne, von denen einer bereits seit 1953 ebenfalls in der Eisenbahnwerkstatt tätig ist.

Wir gratulieren Herrn Steuer zu seinem Goldjubiläum recht herzlich und wünschen ihm — da er schon über ein Jahr krank ist — für die Zukunft alles Gute, vor allem beste Gesundheit.

Am 19. 2. 1972 begeht Oberlokfürher **Gustav Hoppe** sein 50jähriges Arbeitsjubiläum beim Betriebsmaschinen dienst.

Diese Berufsentwicklung lag dem ältesten Sohn des früheren Wiegemeisters bei der Stoffwirtschaft der ATH ursprünglich gar nicht im Sinn. Als gebürtiger Hamborner hat er nach dem Besuch der Schule die Lehre zum Elektriker beim Elektrobetrieb des Walzwerks 2 der ATH ergriffen. Im Jahre 1923 verursachte eine Aussperrung die erste Schwierigkeit. Die Aussperrung erfolgte im Zusammenhang mit der Besetzung des Ruhrgebietes durch die damaligen Siegermächte und dem dadurch hervorgerufenen passiven Widerstand der

Bevölkerung. Diese Zeit war mit 2 Monaten aber verhältnismäßig schnell überwunden, schlimmer kam es im November 1925. Als jüngster und lediger Geselle mußte auch der Jubilar wegen der schlechten Auftragslage seinen Arbeitsplatz räumen. Nach zehneinhalb Monaten Arbeitslosigkeit gelang es Herrn Hoppe schließlich im Oktober 1926 wieder eine Beschäftigung zu finden. Natürlich war die Auswahl nicht groß. Wer arbeiten wollte, mußte nehmen was es gab, wählerisch durfte man nicht sein. So konnte er zunächst

auch nicht als Elektriker, sondern nur als Hilfsarbeiter wieder anfangen. Eine sogenannte Sammelstelle verfügte über den Einsatz dieser Arbeitskräfte an den jeweiligen Bedarfsstellen. Er begann als sog. Blech-Reißer im Blechwalzwerk, dem sich Tätigkeiten wie Richten von Schienen, Stapeln von Schwellen und Hilfswalzer im Walzwerk anschlossen. Nach einer nochmaligen Pause von 2 Monaten wurde im Mai 1929 das fortgesetzte Bemühen um Arbeit ohne Rücksicht auf die Art der Tätigkeit endlich mit einer

festen Stelle als Elektriker in der alten Thomas-Schlackenmühle belohnt. Von hier führte der Weg zur neuen Thomas-Schlackenmühle mit dem Aufstieg zum Vorarbeiter. Lediglich ein kurzfristiges dreimonatiges Aufgebot zum Wehrdienst in den letzten Kriegswochen unterbrach diese Zeit. Im Anschluß daran gab es 1945 aber gerade in der Thomas-Schlackenmühle sofort wieder Arbeit, da die Landwirtschaft dringend Düngemittel benötigte. Durch die Demontage wurde aber auch dieser Arbeitsplatz wieder einmal stetig unsicherer. 1949 war es soweit, daß sich der Jubilar auf Grund von Empfehlungen und gewitzt aus früheren Erfahrungen selbst nach einer soliden Beschäftigung umschaute, um nicht erneut Opfer einer unverschuldeten Situation zu werden. Nun wirkte sich seine Ausbildung als Elektriker besonders günstig aus. Die

Eisenbahn des Werkes Ruhrort der Vereinigten Hütten- und Röhrenwerke Phoenix suchte solche Kräfte für ihren Ellokbetrieb. So wurde der Jubilar zunächst Ellokführer. Noch war aber zu viel durch den Krieg zerstört, um kommenden Anforderungen gewachsen zu sein. So trifft es sich gut, daß der Jubilar auf Grund seines bisherigen Lebensweges sehr vielseitig einsetzbar ist. Zu den Tätigkeiten zählte auch der Wiederaufbau des Lokschuppens. Inzwischen gehörte die Eisenbahn des Werkes zum Gemeinschaftsbetrieb. So fand man in Herrn Hoppe den richtigen Lehrlokführer um Dampflokführer der ATH für den bevorstehenden Wechsel auf Ellok umzuschulen. Auf Grund seiner Erfahrungen und Verdienste zum Oberlokführer befördert, konnte der Jubilar seine Kenntnisse bei der Einrichtung des Lokschuppens-Nord für Ellok

ab 1956 erneut unter Beweis stellen. Nach Lösung dieser Aufgabe, kehrte er zum Lokschuppen-Süd in seinen alten Aufgabenbereich zurück. Modernisierungen und Rationalisierungen wechselten in bunter Folge und ließen erst in den letzten Jahren etwas mehr Gleichmäßigkeit für die Tätigkeit als Oberlokführer im Lokbetrieb eintreten. Nach diesem turbulenten Berufsleben sieht der Jubilar bei guter Gesundheit seiner baldigen Pensionierung mit Ruhe entgegen. Schon heute freut er sich auf den Lebensabend, den er gemeinsam mit seiner Frau bei seiner Tochter im schönen Oberbayern mit Lesen und Wandern verbringen will. Wir gratulieren und wünschen ihm, daß sich in Zukunft seine Wünsche nach seinen Vorstellungen erfüllen mögen.

Am 28. 2. 1972 feiert **Johannes Bergeritz** – kaufm. Angestellter in der Bauabteilung – sein 50jähriges Dienstjubiläum.

Der Jubilar wurde am 15. 8. 1906 in Hamborn geboren und wohnt heute in Duisburg-Beeck. Als Jungarbeiter kam Herr Bergeritz zur ATH und war in der Adjustage bei der Fertigung von Eisenbahnmaterialien tätig. Im Zuge von Rationalisierungsmaßnahmen wurden 1924 verschiedene Produktionen nach Dortmund verlegt, und es erfolgte eine Überweisung zur Eisenbahn-Bauabteilung. Hier begann Herr Bergeritz eine Tätigkeit als Bahnarbeiter in der Bahnmeisterei 1.

In den nachfolgenden Jahren erwarb er besondere Erfahrungen mit autogenen Brenn-

und Schweißarbeiten und qualifizierte sich zum Streckenwärter und 1. Mann. Auf Grund dieser verantwortungsvollen Tätigkeit wurde er im 2. Weltkrieg lange Zeit vom Wehrdienst freigestellt. Erst im März 1945 eingezogen, nahm Herr Bergeritz nach der Entlassung aus der Gefangenschaft im Juli 1945 sofort seine Tätigkeit wieder auf.

Seit 1953 ist Herr Bergeritz als Büro-Sachbearbeiter in der Bahnmeisterei 1 und seit 1955 in der Bahnmeisterei 4 tätig. Herr Bergeritz gehört zu dem Stamm der Mitarbeiter, für die Pflichtbewußtsein, Zuverlässigkeit und

Arbeitsfreude zu den Selbstverständlichkeiten zählen. Selbst ruhig und bescheiden, hat er stets ein großes Betriebsinteresse in angenehmer Zusammenarbeit bewiesen.

Herr Bergeritz hat eine Tochter und zwei Söhne, die beide bei der ATH beschäftigt sind. Fünf Enkelkinder werden dafür sorgen, daß er auch nach der Pensionierung jung bleibt.

Wir gratulieren Herrn Bergeritz zu seinem Goldjubiläum recht herzlich, wünschen für die Zukunft alles Gute und noch viele Lebensjahre bei bester Gesundheit.

Familiennachrichten

Geburtstag:

Otto Eckermann, früher Weichensteller
geb.: 20. 1. 1882 (90 Jahre)
wohnhaft: Warendorf, Heideweg 3

Otto Neuen, früher Stellwerkswärter
geb.: 23. 1. 1892 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Meiderich, Kochstr. 8

Hermann Lehmann, früher Weichensteller
geb.: 2. 2. 1892 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Beeck,
Friedrich-Ebert-Str. 225

Robert Cremers, früher Rangiermeister
geb.: 3. 2. 1892 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Weseler Str. 114

Johann Gietzen, früher Lokführer
geb.: 12. 2. 1892 (80 Jahre)
wohnhaft: Hagen, Zur Niedenstr. 4

Goldene Hochzeit:

Hermann Gossen, früher Streckenwärter
geb.: 31. 1. 1894
verh.: 1. 10. 1921
wohnhaft: Dinslaken, Augustastr. 201

Wilhelm Sudhoff, früher Weichenwärter
verh.: 4. 11. 1921
wohnhaft: DU-Hamborn, Warbruckstr. 210

Robert Siefert, früher Schlosser
geb.: 13. 4. 1897
verh.: 18. 11. 1921
wohnhaft: Walsum, Goerdeler Str. 33

Walter Meier, früher Oberlokführer
verh.: 26. 11. 1921
wohn.: DU-Laar, Friedrich-Ebert-Str. 148

August Steffen, früher Lokführer
geb.: 5. 1. 1894
verh.: 10. 12. 1921
wohnhaft: DU-Hamborn, Eitelstr. 4

Josef Höflich, früher Streckenwärter
geb.: 1. 5. 1894
verh.: 14. 1. 1922
wohnhaft: DU-Hamborn, Egonstr. 1

Theodor Frenzer, früher Schlosser
geb.: 12. 8. 1897
verh.: 21. 1. 1922
wohnhaft: DU-Hamborn, Bilsestr. 1

August Christhofer, früher Kranführer
geb.: 7. 1. 1899
verh.: 27. 1. 1922
wohnhaft: DU-Hamborn, Am Kiebitzberg 6

Wilhelm Schlusen, früher Oberlokführer
geb.: 2. 5. 1899
verh.: 28. 1. 1922
wohnhaft: DU-Hamborn, Anhalter Str. 16

Josef Schmitz, früher Gleiswerker
geb.: 24. 6. 1894
verh.: 15. 2. 1922
wohnhaft: Dinslaken,
Auf dem Krähenbrink 4

Todesfälle:

Karl Ruhl, Pensionär
früher Bürohilfskraft
geb.: 4. 1. 1898
gest.: 27. 8. 1971

Edwin Tschinkel, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 17. 1. 1903
gest.: 31. 8. 1971

Gustav Kleinfeld, Pensionär
früher Kupferschweißer
geb.: 16. 1. 1899
gest.: 8. 9. 1971

Wilhelm Joop, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 19. 9. 1895
gest.: 21. 9. 1971

Willy Janzen, Pensionär
früher Kranführer
geb.: 3. 6. 1894
gest.: 24. 9. 1971

Ernst Richter, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 18. 12. 1890
gest.: 25. 9. 1971

Anton Heinrichs, Pensionär
früher Vorarbeiter
geb.: 5. 8. 1900
gest.: 26. 9. 1971

Johann Schmitz, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 27. 12. 1885
gest.: 30. 9. 1971

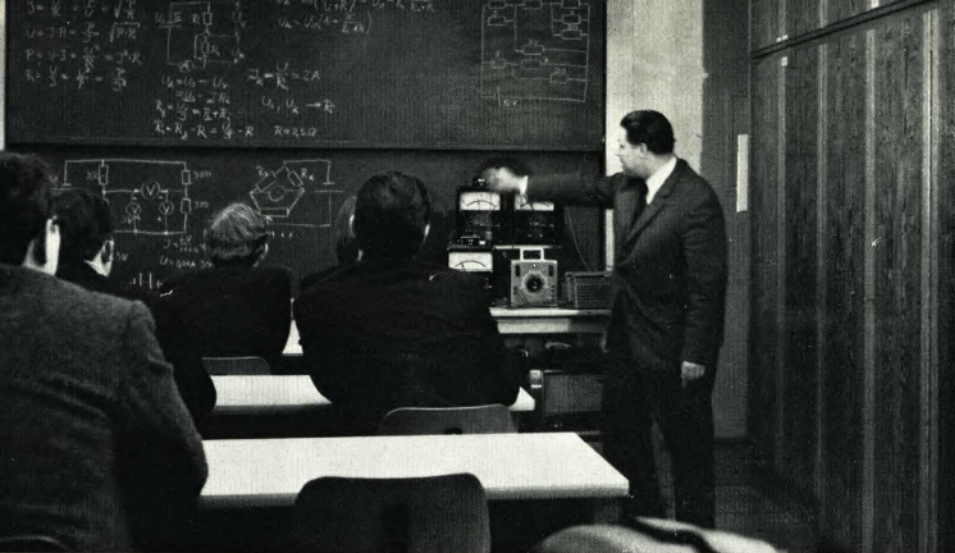
Theophil Kaczmarzewski, Pensionär
früher Klempner
geb.: 20. 12. 1890
gest.: 1. 10. 1971

Wilhelm Palzer, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 13. 11. 1897
gest.: 1. 10. 1971

Kuno Grochau, Pensionär
früher kfm. Angestellter
geb.: 14. 1. 1902
gest.: 4. 10. 1971

Hermann Bernsen, Pensionär
früher Bürohilfskraft
geb.: 10. 11. 1902
gest.: 4. 10. 1971

Erich Grohnert, Kranführer, HS
geb.: 23. 10. 1929
gest.: 18. 10. 1971



Aufmerksame Zuhörer findet der Kurs Elektrotechnik für Metallhandwerker

Nur noch wenige Tage trennen uns vom neuen Jahr. Wir erinnern uns an die guten Vorsätze, die für das zu Ende gehende Jahr gefaßt wurden und stellen fest, daß der Geist willig, aber das Fleisch schwach war. Trotzdem wird der eine oder andere sich zum Beginn des neuen Jahres wiederum etwas vornehmen.

Was es auch sein mag: das Rauchen aufgeben, regelmäßig Sport treiben oder dergleichen, der Vielzahl der Möglichkeiten sei eine weitere hinzugefügt: die Volkshochschule besuchen. Sicherlich werden Sie einwenden, was kann die Volkshochschule mir schon bieten? Nun, das Bild, das man sich in der Öffentlichkeit von der Volkshochschule macht, und das, was in dieser Einrichtung der allgemeinen Erwachsenenbildung tatsächlich geschieht, stimmen vielfach nicht überein. Es soll an dieser Stelle nicht darauf eingegangen werden, inwieweit dies zutrifft und warum das so ist. Lassen wir einmal Fakten sprechen.

Im Jahre 1970 wurden z. B. an der Volkshochschule Duisburg 1061 Kurse mit insgesamt 19 072 Teilnehmern durchgeführt und bei 297 Einzelveranstaltungen 29 939 Besucher gezählt. Weiterhin beteiligten sich insgesamt 1779 Hörer an 11 Studienreisen und 51 Fahrten. Zur Abwicklung des Programms waren 252 Referenten, Dozenten und Kursleiter eingesetzt. Hätten Sie das gedacht? Gegenüber dem Jahr 1958 hat sich die Hörerzahl der Volkshochschule verdreifacht. Hierfür muß es Gründe geben. Nicht zuletzt wird es das vielseitige Angebot sein, das jedem etwas zu bieten hat; ganz gleich, ob es darum geht, die Freizeit besser zu gestalten, dem Hobby zu fröhnen, früher erworbene Kenntnisse aufzufrischen oder sich neues Wissen anzueignen.

So enthält der Arbeitsplan des gerade zu Ende gegangenen Herbsttrimesters 1971 auf 150 Seiten rund 600 Kurse und Einzelveranstaltungen. Werfen wir einen Blick hinein, und greifen wir für jeden Buchstaben des Alphabets nur einen Kurs aus dem nach Sachgebieten geordneten Verzeichnis heraus:

- A Autorenlesung: Uwe Johnson liest aus seinem Roman „Jahrestage“
- B Betriebswirtschaftslehre zur Vorbereitung auf die Kaufmannsgehilfenprüfung
- C Chemie mit experimentellen Vorführungen
- D Deutsch für Ausländer u. a. audio-visuelle Kurse

Wie man sieht, geht es bei der Veranstaltung „Film und Diskussion“ völlig ungezwungen zu.

- E Elektrotechnik für Metallhandwerker
- F Film und Diskussion
- G Geschichte: Die Verträge von Moskau und Warschau und die deutsche Ostpolitik
- H Hörspielstudio: Einstudierung und Aufnahme moderner Hörspiele
- I Italienisch als Vorbereitung für den nächsten Urlaub
- K Kosmetik und Körperpflege, z. B. dekorative Kosmetik
- L Literatur: Die Tagebücher der Anais Nin
- M Managementtechniken: Aufbau und Beurteilung des betrieblichen Informationswesens
- N Netzplantechnik: Darstellung der Systeme CPM, MPM, HMN und PDM
- O Orchesterspiel für alle die ein Instrument beherrschen
- P Programmierung: Einführung in die Methoden der Programmierung
- R Rechnen: Neue Mathematik für Eltern
- S Sekretärinnen-Lehrgang für Kontoristinnen, Stenotypistinnen und Bürogehilfinnen
- T Tanz, z. B. Modern Jazz-Dance
- V Volleyball für Ehepaare

Ein Vorschlag zum neuen Jahr:

Besuchen Sie doch mal die Volkshochschule

W Wirtschaft: Die Situation des Arbeiters am Arbeitsplatz

Z Zeichnen, z. B. Aktzeichnen und Aktmodellieren

Teilnehmer kann jeder Erwachsene werden ohne Rücksicht auf seine Vorbildung. Eine Anmeldung ist in der Regel nicht erforderlich. Der Besuch des ersten Abends eines Kurses oder Arbeitskreises ist, sofern nichts anderes im Arbeitsprogramm vermerkt ist, frei. Am zweiten Abend ist eine Teilnehmerkarte zu lösen. Die Höregebühr ist für jeden Kurs unterschiedlich, sie liegt im Schnitt bei 8,— bis 14,— DM für 12 Doppelstunden (1 Doppelstunde = 90 Minuten). Auf Antrag können unter bestimmten Bedingungen Gebührenerlaß oder Gebührenermäßigung gewährt werden.

Das nächste Trimester der Volkshochschule der Stadt Duisburg, das sogenannte Wintertrimester, beginnt am 17. Januar 1972.

Vielleicht verzichten Sie einmal in der Woche auf das häusliche Pantoffelkino (sprich: Fernsehen) und besuchen dafür die Volkshochschule. Besorgen Sie sich also ab 10. Januar 1972 das Arbeitsprogramm der VHS-Duisburg. Es wird in den Geschäftsstellen Duisburg, Am König-Heinrich-Platz und in Hamborn, Dahlmannstraße 33 (Arbeitsamt) sowie in den Stadtbüchereien kostenlos abgegeben.

Wie heißt doch ein altes Sprichwort? Die besten Vorsätze nützen nichts, wenn sie nicht ausgeführt werden!

H. H. Wenzel



Anuschka und die roten Stiefelchen

Oh, wie verehrte er sie, wie betete er sie an, wie liebte er sie, die Anuschka mit den schwarzen Augen und dem struppigen Haarschopf. Aber sie machte sich nichts aus ihm, aus seinen traurigen Augen, die manchmal wie die eines geschlagenen Hundes zu ihr aufschauten. Anuschka war hübsch und alle Burschen warben um ihre Gunst, und das machte sie so stolz und eigensinnig, daß sie jeden Willen durchsetzte und ihr jeder Wunsch erfüllt wurde.

Die Mädchen des Dorfes mochten Anuschka nicht so sehr. Die meisten waren neidisch, weil sie so umschwärmt wurde, und Anuschka war eben hübsch, sehr hübsch.

Während die meisten Mädchen ihr Geld durch mühselige Landarbeit verdienen mußten, fand Anuschka immer einen Brotherrn, der für leichte Hausarbeit und einen zärtlichen Augenaufschlag von ihr gern zahlte. Und das Geschäft verstand Anuschka. Sie spielte mit den Männern, führte sie an der Nase herum, und wenn sie genug von einem hatte, ließ sie ihn stehen, als wenn sie ihn nie gesehen hätte.

Diese kleine schwarze Hexe!

Ja, und jetzt hatte Janosch sich unsterblich in sie verliebt. Wenn er ihr begegnete, meinte er, sie müsse sein Herzklopfen hören. Einmal fühlte er sich besonders mutig und wollte sie ansprechen. Als sie aber vor ihm stand und ihn mit ihren großen Samtaugen anschaute, wußte er einfach nicht mehr, was er sagen wollte und lief davon.

„Komischer Vogel“, sagte Anuschka laut vor sich hin und schlenderte die Dorfstraße hinunter.

Janosch war Holzfäller. Und da er etwas zierlich von Gestalt war, und nicht so robust wie die anderen Waldarbeiter, schaffte er nie sehr viel an einem Tag, und der Lohn war dementsprechend gering, so daß sein Geld kaum zum Lebensunterhalt reichte. Aber für Anuschka hätte er seinen letzten Pfennig hergegeben, ja sogar gestohlen, um ihr jeden Wunsch zu erfüllen, wenn sie ihn nur erhören würde.

Die anderen Burschen merkten bald, worunter Janosch so furchtbar litt, und sie machten sich einen Spaß daraus, ihn zu hänseln und zu necken.

Wartet nur ab, ihr Brüder, dachte Janosch, ich werd' euch schon zeigen, was Janosch alles kann.

Der Schuhmacher des Dorfes, der Anuschka zwar genau so verehrte wie die anderen Männer, war ein zu schlauer Geschäftsmann. Auch der zärtlichste Augenaufschlag von ihr konnte ihn nicht dazu bewegen, die roten Stiefelchen, die Anuschka sich täglich anschaute, billiger zu verkaufen oder gar zu verschenken.

„Darf ich sie einmal probieren?“ fragte Anuschka den Meister bescheiden. „Du hast ja doch kein Geld dafür“, schimpfte er, „niemand in diesem armseligen Nest kann sich solche Stiefel leisten.“

„Und wozu hast du sie dann gefertigt?“ fragte Anuschka spitz.

„Die Leute sollen wissen, daß ich nicht nur derbe Bauernstiefel machen kann“, entgegnete er nicht ganz ohne Stolz. Du wirst dich wundern, Bürschchen, dachte Anuschka, es dauert nicht mehr lange und deine Stiefel gehören mir.

Schon bald hatte sie ihren Schlachtplan bereit. Als Janosch am Sonntag ins Wirtshaus kam, wußte er gar nicht wie ihm geschah – Anuschka lächelte ihn so lieb an, daß er sich ein Herz faßte und sie zum Tanz aufforderte. Mit ihren nachschwarzen Augen hatte sie ihn bald so in ihren Bann gezogen, daß er schon beim ersten Glas Wodka bereit war, sogar sein Leben als Zeichen seiner Liebe zu opfern.

Anuschka wippte mit einer Fußspitze und sagte wegwerfend:

„Was habe ich schon von deinem Leben?“ Und sie schaute auf ihre Schuhe und rief erschreckt: „Oh weh, mein Schuh hat ein Loch! Ich werde Mikosch bitten müssen, mir ein Paar neue zu schenken. Die roten Stiefelchen beim Schuhmacher passen mir ganz genau, und die wären mir gerade recht!“

Dann sprang sie auf und wollte zu Mikosch laufen.

„Anuschka“, rief Janosch hinter ihr her, „so warte doch, ich werde dir die Schuhe kaufen!“ „Willst du wirklich?“ fragte sie schmeichelnd; und für Janosch begannen die glücklichsten Stunden seines Lebens.

Doch die roten Stiefelchen kaufen, nein, das konnte er nicht; er hatte ja kaum satt zu essen. Immer, wenn Anuschka nach den Stiefelchen fragte gab er zur Antwort: „Ich muß nur noch einen Tag arbeiten, dann habe ich genug Geld dafür.“ Und Anuschka wollte nun mal diese Schuhe haben. Hatte sie sie erst, konnte Janosch zum Teufel gehen. Und Janosch kostete sein Glück aus. Als sie aber merkte, daß er sie zum Narren hielt, suchte sie sich einen neuen Liebhaber für ihre roten Stiefelchen und ließ Janosch stehen.

Du falsche Hexe, dachte Janosch, warte, du sollst deine roten Stiefelchen haben.

Es waren einige Tage vergangen. Janosch wußte genau, wann der Schuhmacher ins Wirtshaus ging. Als es dunkel war, schlich er vor den Laden, zerschlug die Scheibe und nahm die Stiefel mit. Dann legte er sie vor Anuschkas Tür. Hoffentlich gelingt mir der Streich, war sein einziger Gedanke.

Als Anuschka, die von einem späten Stelldichein nach Hause kam, die Stiefel fand, war sie überglücklich und sah sich schon am nächsten Tag damit durchs Dorf stelzen. Von wem sie waren, interessierte sie nicht weiter, denn sie hatte nicht nur bei Janosch Gehör für diese reizenden Schuhe gefunden.

Der Schuhmacher, der leicht schwankend die Dorfstraße herunter kam, traute seinen Augen nicht, als er das Loch in der Schaufensterscheibe seines Ladens sah. Er schaute einmal, zweimal, faßte sich an die Stirn, als wenn er sagen wollte: so betrunken bist du doch gar nicht, Brüderchen! – Die roten Stiefel waren weg, einfach nicht mehr da.

„Warte, du Dieb“, rief er laut in die Nacht. „Dich werd' ich schon erwischen. Und Gnade deinem Fell, du Strolch!“

Er konnte kaum abwarten, bis es Morgen war, damit er die Gendarme rufen konnte. In der Nacht, das wußte er, wollten sie nicht gestört werden.

Und als sich viele Nachbarn in den Morgenstunden vor dem Schuhmacherladen versammelten, erbost darüber, daß man in ihrem Dorf gestohlen hatte, kam Anuschka mit den roten Stiefelchen daher stolz wie der Hahn auf dem Mist. Doch ehe sie sich versah, hatte der Schuhmacher sie bei den Schultern gepackt und sie wütend hin und her gezerrt.

„Ich hätte es mir ja denken können, daß du zu allem fähig bist, du aufgeputzte Gans; die Stiefel waren dir schon immer ein Dorn im Auge“, fuhr er die ahnungslose Anuschka an. Und schon hatten die Gendarme sie ergriffen, und weil sie sich wehrte und wild um sich schlug, legte man ihr noch Handschellen an und führte sie unter dem Gelächter der Dorfbewohner ab.

„Da hat sie's, das geschieht ihr recht“, gackerten die Frauen schadenfroh hinter ihr her.

Janosch kam mit seiner Axt über der Schulter des Weges und ging pfeifend in den Wald zum Holzen.

I. V.

Der diesjährige Sängerausflug des Quartettvereins wurde mit einer Teilnahme am Kurkonzert im Kurort Schieder verbunden.

Am Samstag, dem 9. 10. 1971 startete bei herrlichstem Spätsommerwetter gegen 12.30 Uhr die fröhliche Sängerschar mit einem Autobus ab DU-Hamborn. Damit der Chor beim geplanten Konzert einen wirklich guten Klangkörper darstellen würde, hatte er sich durch Sänger der Concordia DU-Hamborn und des Quartettvereins Sterkrade verstärkt.

Gute Laune und Frohsinn herrschte bereits auf der Hinfahrt. Es ging zunächst über die Autobahn bis Brackwede. Nach einer kurzen Rast wurde die Fahrt dann über Landstraßen fortgesetzt. Gegen 16.00 Uhr war das Ziel, der heilklimatische Kurort Schieder erreicht. Schieder liegt etwa in der Mitte zwischen den beiden Bädern Meinberg und Pyrmon.

Herzlichst wurde der Chor von dem dortigen gastgebenden Gesangsverein durch seinen Vorsitzenden begrüßt. Natürlich mußten die Hamborner Sänger ihrerseits zur Begrüßung eine Probe ihres Könnens abgeben. Nach einem kurzen Sichkennenlernen wurden den Sängern ihre Quartiersanschriften übergeben. Mit der Unterbringung in Hotels und Privatpensionen waren alle voll zufrieden.

Quartettverein Eisenbahn und Häfen sang beim Kurkonzert

Abends um 20.00 Uhr traf sich dann der Quartettverein mit dem dortigen Gesangsverein in der inmitten einer herrlichen Parkanlage gelegenen Kurhalle zur Durchführung eines Kurkonzertes. Das zuhörende Publikum bestand aus in Schieder weilenden Kurgästen und Einheimischen.

In wechselhafter Reihenfolge zwischen dem MGV Schieder und dem Quartettverein wurde ein mit viel Applaus bedachtes Programm abgewickelt. Der Quartettverein, unter dem Dirigat seines Chorleiters MD Peter Aßmann, hat mit seinen Liedvorträgen viel Beifall gefunden, und so blieb es auch nicht aus, daß vor Schluß der Veranstaltung der Chor einige nicht vorgesehene Zulagen bringen mußte.

Nach dem Konzert trafen sich dann Gastgeber und Gäste zu einem gemütlichen Sängerabend. Noch oftmals mußte der E u H-Chor auch hier mit Liedvorträgen aufwarten. Das Tanz-

bein wurde ebenfalls emsig geschwungen.

Nach wenigen Stunden Schlaf traf man sich erneut, diesmal zu einem Frühstückoppen.

Nach dem verspätet eingenommenen Mittagessen wurde dann sogleich zum Aufbruch geblasen.

Ein kurzer Abstecher galt noch den in der Nähe liegenden Externsteinen. Diese noch aus der Eiszeit herrührenden bizarren Felsgesteine erweckten bei allen Sängern reges Interesse. Die Heimfahrt bei zeitweise zähflüssigem Verkehr über die B 1 endete für die Sänger gegen 21.00 Uhr wieder in Hamborn.

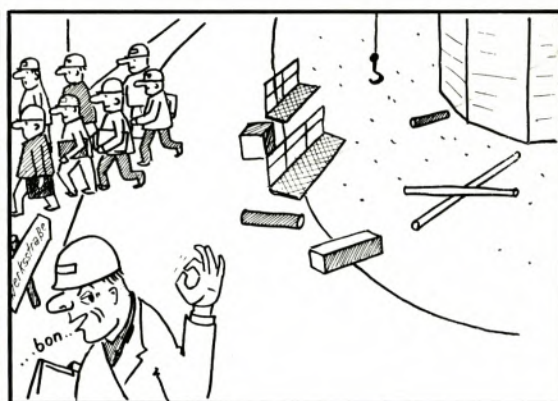
Abschließend kann festgestellt werden, daß es eine gelungene Sängerfahrt, verbunden mit einem erfolgreichen Konzert war. Allen Teilnehmern hat der Ausflug viel Freude gemacht.

A. Hermanns

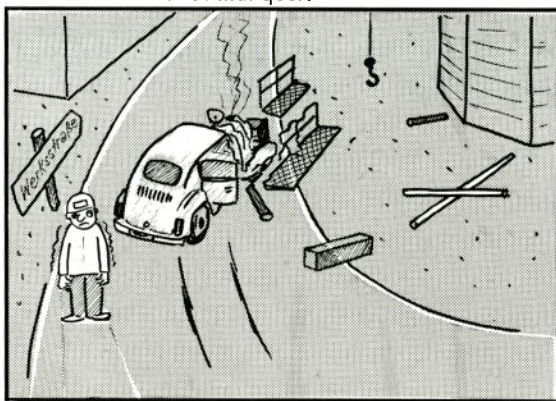
Arbeits
sicher



Vor lauter Rauf und Runter, Hin und Her,
Steht eine Sache auch mal quer.



Doch geht am Abend alles heim,
Sollte die Straße gesichert sein.



Es kommt so, wie es kommen muß,
Ein Unschuldiger hat jetzt den Verdruß.



Zu spät man dann am Morgen merkt,
Die Straße war nicht abgesperrt.

