



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

15. JAHRGANG

11/12

Nov./Dez. 1969



Der Rhein hat seit Wochen einen Niedrigwasserstand, wie er seit Jahren nicht mehr vorgekommen ist. Schwierigkeiten in der Erzversorgung und erhebliche Verteuerungen der Frachten für den Wasserweg sind die Folge. Unser Foto wurde am Rheinufer des Hafens Schwelgern aufgenommen und zeigt deutlich den gesunkenen Wasserspiegel.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten

Weihnachtsgruß der Geschäftsführung
und Betriebsvertretung

Neuer Werksverkehrsverbund im Raum
Duisburg-Oberhausen

Verladehalle für Stahlerzeugnisse wird nun
im Hafen Walsum-Süd gebaut

Wir sind „im Bilde“

Arbeitsschutz-Jahresbericht 1968/69

Verkehrsabfertigungssystem des Gemeinschafts-
betriebes wurde auf den Bereich HOAG ausgedehnt

Betriebssportgemeinschaft EH-Süd sehr aktiv

Mußte das sein

Die Bücherseite

Jubilare und Familiennachrichten

Eisenbahner aus dem fernen Osten waren Gäste
des Gemeinschaftsbetriebes

Weihnachten einmal anders

Arbeite sicher!

2
3
4
5
6
7
9
9
10
11
12
12
14
15

KURZNACHRICHTEN

Den **größten Hochofen der Welt** wird die ATH im Gelände des Hafens Schwelgern errichten. Er soll einen Gestelldurchmesser von 14 Metern haben und über eine Kapazität von 250 000 Monatstonnen bzw. 3 Millionen Jahrestonnen verfügen. Die Roheisen-Kapazität der Thyssen-Gruppe von zur Zeit 9,7 Mill. Jahrestonnen wird sich dadurch auf 12,7 Mill. t erhöhen. Der neue „Riese“ der ATH wird durch Computer gesteuert werden.

Die **Rohstahlerzeugung der Welt** stieg seit 1958 von 265 auf 514 Millionen Tonnen. Von 1958 bis 1968 konnte die **Bundesrepublik Deutschland** ihre Rohstahlerzeugung von 26 auf 41 Millionen Tonnen vergrößern. Auch die **Europäische Gemeinschaft** erhöhte seit ihrer Gründung vor 11 Jahren ihre Rohstahlproduktion, und zwar von 58 auf rd. 99 Millionen Tonnen; ihr Anteil an der Welterzeugung liegt bei 19 %. Die britische Produktion hält mit 26 Millionen Tonnen gut 5 % der Welterzeugung. Die Vereinigten Staaten von Amerika erreichen mit einer Produktion von 122 Millionen Tonnen einen Weltanteil von 24 %. Die Sowjetunion hat jetzt mit 106 Mill. Tonnen einen Weltanteil von knapp 21 %. Die übrigen Ostblockstaaten erreichen mit 35 Millionen Tonnen einen Weltanteil von 7 %. Mit Abstand die größte Steigerungsrate unter allen Ländern hat Japan. Innerhalb von 11 Jahren hat es seine Rohstahlerzeugung mehr als verfünffacht, von 12 auf 67 Millionen Tonnen, was jetzt einem Weltanteil von 13 % entspricht. Die Stahlerzeugung der übrigen Länder der Erde betrug im vergangenen Jahr knapp 59 Millionen Tonnen. Das sind etwa 11 % der Welterzeugung.

Einem Grundsatzbericht des Sekretariats des Kohlekomitees der Uno-Wirtschaftskommission für Europa ist — mit allen Einschränkungen von Prognose-Irrtümern — zu entnehmen, daß sich der **Gesamtenergieverbrauch der Welt** von 1967 bis 1980 wahrscheinlich verdoppeln wird, falls er dem Trend zwischen 1956 bis 1967 folgt, und 1980 etwa 10,6 Milliarden Tonnen Steinkohleneinheiten (SKE) erreichen dürfte. Die jährliche Wachstumsrate wird bei 4,8 % liegen. Der prozentuale Anteil der Kohle an dem Gesamtverbrauch wird vermutlich von 37 % (1967) auf rd. 20 % (1980) fallen, während der Kohleverbrauch in absoluten Zahlen unverändert bleibt. Der **Gesamtenergiebedarf Europas** wird zwischen 1967 und 1980 um 65 % zunehmen und 2530 Millionen Tonnen SKE erreichen, wobei 1940 Millionen Tonnen auf Westeuropa und 590 Millionen Tonnen auf Osteuropa entfallen.

Nach Lloyd's Schiffsregister für 1968 fahren jetzt 7656 **Seeschiffe** mit 25,1 Millionen BRT unter den Flaggen der europäischen Länder. Für die Bundesrepublik sind 2732 Handelsschiffe mit 6,5 Millionen BRT gemeldet. Die französische Flotte umfaßt 1495 Einheiten mit 5,8 Millionen BRT. Italien verfügt über 1490 Seeschiffe mit 6,6 Millionen BRT; die Niederlande haben 1721 Schiffe mit 5,3 Millionen BRT, während die belgische Flotte mit 218 Einheiten und 0,9 Mill. BRT am Ende der europäischen Skala steht. — Die Welthandelsflotte umfaßt derzeit 4744 Schiffe mit 194 Millionen BRT. Danach erreicht der Anteil der Europäischen Gemeinschaft nach der Zahl 16,2 und nach der Tonnage 13,1 %. Einschließlich des Binnenlandes Luxemburg beträgt der Anteil der Europäischen Gemeinschaft am Welthandel jedoch rd. 19 %.



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.

Aufnahmen: EH: Betriebsmaschinenendienst, Drost, Hohl-siepe, Schentke, Still, Wiesner

ATH: Lang, Meyer

Titelbild: Blick aus dem Lokschuppen Oberhausen.

Rückseite: Abendverkehr auf der Nord/Süd-Achse, Duisburg-Hamborn.



Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter!

Es ist uns ein aufrichtiges Bedürfnis, allen Mitarbeitern Dank zu sagen für die Anstrengungen, die sie unternommen haben, um den Anforderungen gerecht zu werden, die ein Jahr, das im Zeichen kräftiger Produktionserweiterungen stand, an uns alle stellte.

Das Jahr 1969 war für den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen ein Zeitraum in die Zukunft weisender Entscheidungen und Veränderungen. Durch die Eingliederung der Verkehrsbetriebe der Hüttenwerke Oberhausen AG in den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen wurde ein Verkehrsunternehmen geschaffen, das hinsichtlich seiner Ausdehnung und Leistung innerhalb der europäischen Industrie kein Beispiel hat. Bei den Überlegungen, die zum Zusammenschluß geführt haben, hat nicht etwa der Drang nach Größe Pate gestanden. Die vielfältigen Möglichkeiten von Rationalisierungen, die zu einer Verbesserung der Wirtschaftlichkeit führen sollen, waren allein ausschlaggebend. Die Aufgaben, die für uns alle im kommenden, wie in den folgenden Jahren hieraus erwachsen, werden nur dann zu bewältigen sein, wenn Belegschaft, Betriebsvertretung und Geschäftsführung, wie bisher, vertrauensvoll und sachlich zusammenarbeiten. Wir verbinden daher mit unserem Gruß zu den Festtagen die Bitte an unsere Mitarbeiter, ihr Können auch 1970 wieder für die Lösung aller der uns gestellten Aufgaben einzusetzen.

Allen Betriebsangehörigen und ihren Familien sowie den Angestellten und Arbeitern des Hüttenwerks Oberhausen, die im Bereich Oberhausen und Walsum für den Gemeinschaftsbetrieb Dienst tun, wünschen wir ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein glückliches Jahr 1970. Unseren Werkspensionären gelten darüber hinaus besondere Wünsche für ihre Gesundheit und ihr Wohlergehen.

Im Dezember 1969

Die Geschäftsleitung

Bergemann

Christophers

Sieverling

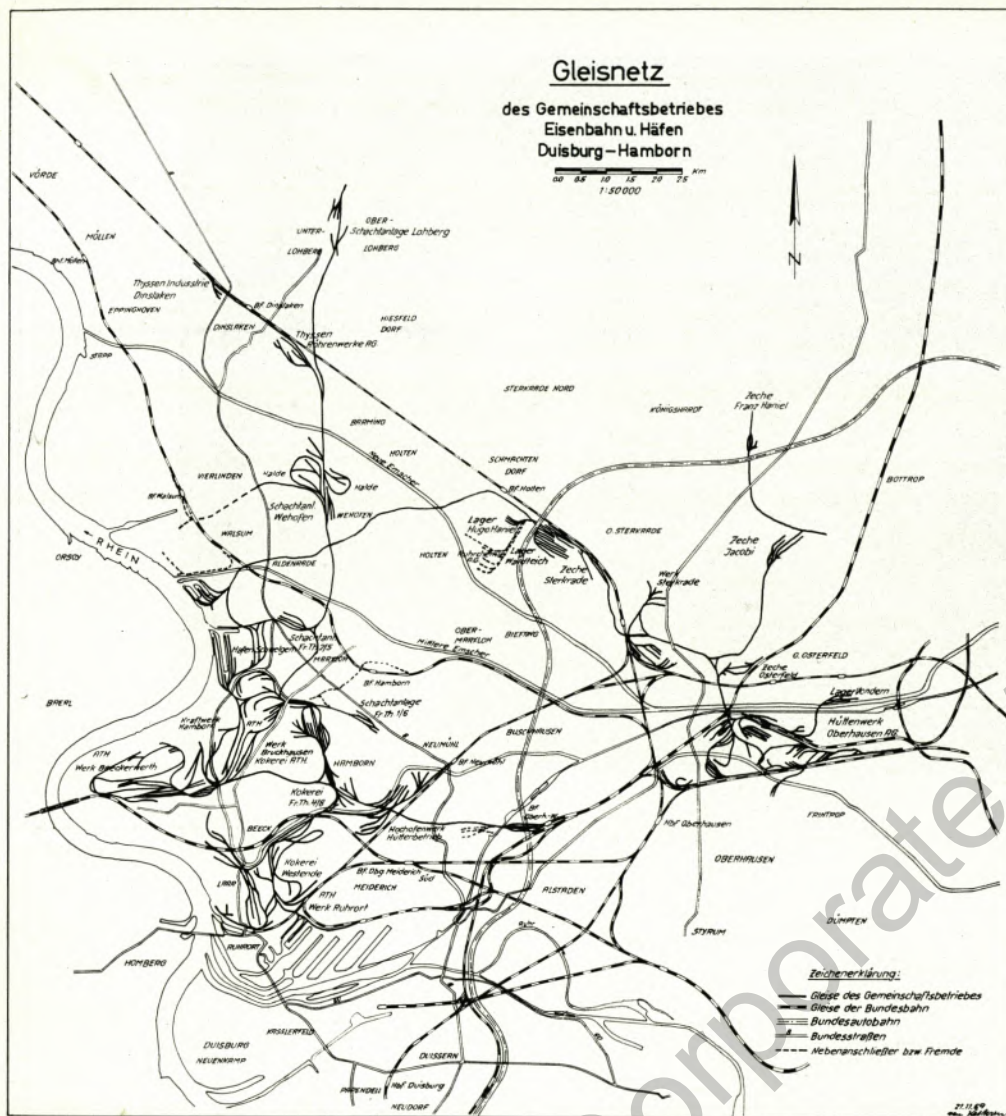
Wieder nahen die Tage, in denen wir alle in unseren Familien Weihnachten feiern. Dann wird der Lärm und die zermürbende Hetze des Alltags geruhsamer Stille weichen — jener Stille, die wir schaffenden Menschen so dringend als Atempause benötigen, um neue Kraft für unser hartes Arbeitsleben zu schöpfen.

Das zu Ende gehende Jahr hat viel von uns verlangt. Es war gekennzeichnet durch steigende Produktivität und höchsten Einsatz. Wie nie zuvor wurde von jedem einzelnen in unserer Betriebsgemeinschaft Außergewöhnliches geleistet. Dafür gebührt Ihnen besonderer Dank und Anerkennung.

Wir haben uns bemüht, die Interessen unserer Belegschaftsmitglieder zu wahren und allen bei ihren vielfältigen Problemen beizustehen. Die Betriebsräte werden auch im kommenden Jahr bestrebt sein, die ihnen gestellten Aufgaben in aufrichtiger Zusammenarbeit mit der Geschäftsleitung lösen zu helfen.

In diesem Sinne wünschen wir allen Betriebsangehörigen und ihren Familien sowie unseren Pensionären ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches neues Jahr.

Betriebsvertretung
Hol Kollenbach



Neuer Werksverkehrs-Verbund im Raum Duisburg-Oberhausen

Verkehrsbetrieb der HOAG wurde mit Wirkung vom 1. Oktober 1969 in den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen eingegliedert

Nach der Übernahme der Aktienmehrheit der Hüttenwerk Oberhausen A. G. durch die August Thyssen-Hütte und der damit verbundenen Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen beiden Werken, lag es nahe, auch auf dem Sektor des Werksbahnverkehrs und der Werkshäfen zu einer wirksamen Form der Kooperation zu kommen. Die Vorstände der beiden Unternehmen und der Vorstand der Ruhrkohle A. G. kamen daher überein, den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen zu erweitern. Der neue Gesellschaftsvertrag des Gemeinschaftsbetriebes weist neben den bisherigen Gesellschaftern August Thyssen-Hütte A. G., Hamborner Bergbau- und Friedrich Thyssen Bergbau A. G., die Hüttenwerk Oberhausen A. G. und die Ruhrkohle A. G. als Gesellschafter aus. Aufgabe des Unternehmens ist, wie bisher, der Betrieb der den Gesellschaftern gehörenden Normalspureisenbahnanlagen und Hafenanlagen einschließlich der dazugehörenden Reparaturwerkstätten und Erhaltungsbetriebe. Als Besonderheit ist zu erwähnen, daß die mit der Durchführung der Verkehrsaufgaben in Oberhausen und Walsum betrauten Belegschaftsmitglieder bis auf wenige Ausnahmen bei der HOAG angelegt bleiben.

Größenordnung und Leistungsvolumen des neuen Unternehmens

Nach dem Bau der zwischen dem Hafen Schwelgern und dem Südhafen Walsum bereits geplanten Verbindungsbahn wird das private Gleisnetz eine Länge von fast 900 km haben. Die Zahl der im Einsatz befindlichen werkseigenen Lokomotiven beträgt rd. 170 Stück und die der werkseigenen Wagen rd. 7 100 Stück. Die durchschnittliche monatliche Beförderungsleistung des Gemeinschaftsbetriebes dürfte künftig nach den augenblicklichen Gegebenheiten auf insgesamt ca. 9 Mill. Tonnen und ca. 40 Mill. Tonnenkilometer steigen (Leistung Monat Oktober 1969: 9,3 Mill. Tonnen und 42,3 Mill. Tonnenkilometer).

Außer den Eisenbahnanlagen der ATH in Hamborn, Beeckerwerth und Ruhrort sowie denen der inzwischen zur Ruhrkohle A. G. gehörenden Schachtanlagen und Kokereien der Hamborner- und Friedrich Thyssen-Bergbau A. G., zählen also nun auch die Werksbahnanlagen des Hüttenwerkes Oberhausen sowie der Schachtanlagen „Franz Haniel“, „Jacobi“, „Osterfeld“ und „Sterkrade“, die ebenfalls zur Ruhrkohle A. G. gehören, zum Bereich des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn- und Häfen. Hinzu kommen die Betriebe zahlreicher Nebenanschlüsse, von denen insbesondere im Meidericher Raum

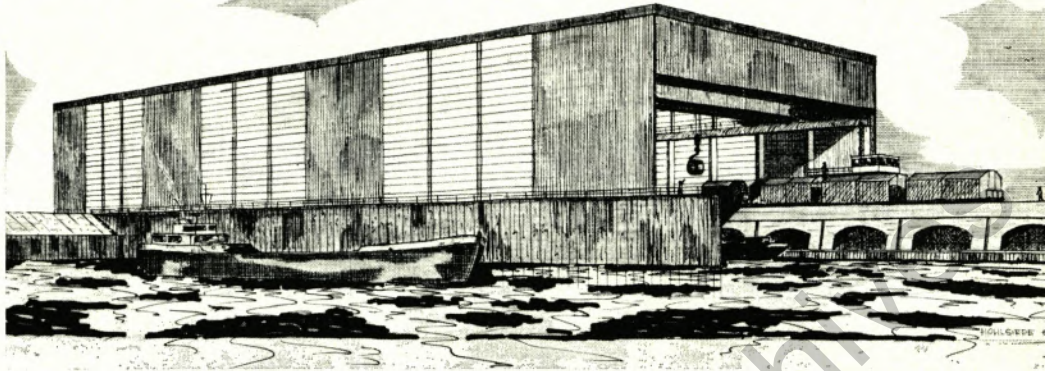
die Rheinstahl-Gießerei und die Rüttgerswerke zu erwähnen sind. Im Raum Oberhausen sind darüber hinaus die großen Nebenanschlüsse Gutehoffnungshütte und Ruhrchemie zu bedienen.

Der Südhafen Walsum, der seit dem 1. Oktober ebenfalls durch den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen betrieben wird, hat zur Zeit eine durchschnittliche monatliche Umschlagsleistung von rd. 300 000 Tonnen. Zusammen mit den Umschlagszahlen, die im Hafen Schwelgern erreicht werden, ergibt das künftig eine Gesamtleistung von etwa 1,4 Mill. Tonnen monatlich (Leistung Oktober 1969: 1,37 Mill. Tonnen).

Erweiterte Geschäftsführung

Mit dem Zeitpunkt der Eingliederung wurde der bisherige Leiter der HOAG-Verkehrsbetriebe, Herr Direktor Bauassessor Helmut Sieverling in die Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes berufen, die sich nun aus den Herren Bergemann, Christophers und Sieverling zusammensetzt. Über die Aufteilung der Ressorts innerhalb der Geschäftsführung, wie auch über die Organisation der kaufmännischen und technischen Verwaltungsbereiche werden wir in einer unserer nächsten Ausgaben noch ausführlicher berichten.

Verladehalle für Stahlerzeugnisse wird nun im Hafen Walsum-Süd gebaut



Perspektivische Darstellung der Halle aus der Sicht vom Hafenbecken Walsum-Süd.

Die seit längerem geplante Verladehalle für den Schiffsversand, die ursprünglich am Rheinufer des Werkshafens Schwegeln errichtet werden sollte, wird nun im Hafen Walsum-Süd gebaut, nachdem der Betrieb dieses Werkshafens von der HOAG dem Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen übertragen wurde. Maßgebend für diese Ent-

wege zum Versand kommen. Ein Großteil dieser Güter ist witterungsempfindlich und wird deshalb in Schiebedachwagen oder auf Flachwagen, die mit Planen abgedeckt sind, von den Produktionsanlagen zum Hafen gefahren. Beim Umschlag ins Schiff sind diese Güter dann der Witterung ausgesetzt, so daß die Umschlagsarbeiten bei Regen ein-

trieb vor Ankunft des zu beladenden Schiffes versandt werden. Zur Zeit werden diese Partien auf Waggons gelagert, wodurch dringend benötigte Transportmittel blockiert werden.

Der Hafen Walsum-Süd bietet den Vorteil, daß dort weitaus mehr Gelände, insbesondere für Gleiserweiterungen vorhanden ist, als im Hafen Schwegeln.

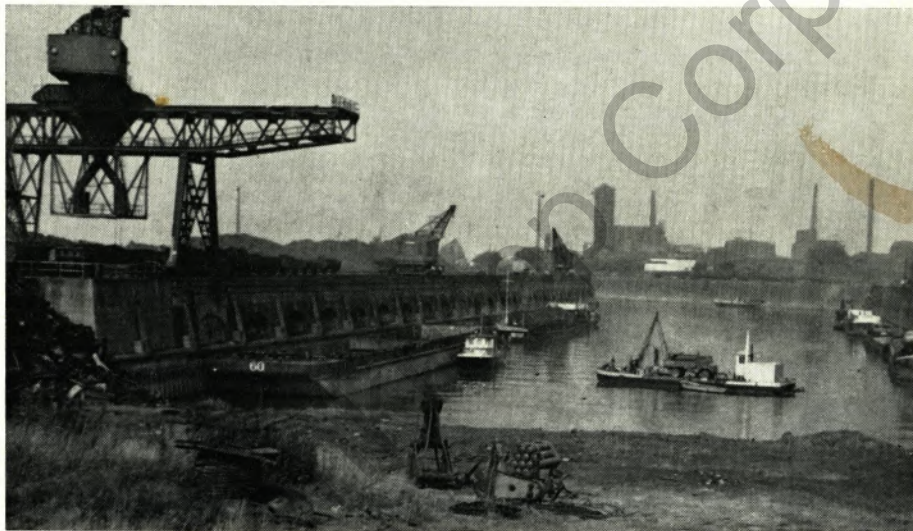
Die Verladehalle wird 173 m lang, 46,5 m breit und 26 m über Gelände hoch. Sie besteht aus dem Lagerbereich von ca. 1400 qm Fläche und dem 106,5 m langen Schiffs Liegebereich. An der südwestlichen Längsseite der Halle sind zwei Eisenbahngleise und eine Straße für Schwerlastfahrzeuge vorgesehen. Im gesamten Hallenbereich verkehren zwei Laufkräne von 40 Mp Tragkraft auf Kranbahnen, die etwa 14 m über Hallenflur auf den Hallenstützen aufgesetzt sind.

Die vorhandene Kaimauer muß um 1,10 m aufgehöhrt werden, damit die gesamte Anlage hochwasserfrei wird.

In der Mitte des Hafenbeckens wird ein Pier aus Spundwänden gebaut, auf dem die wasserseitigen Stützen der Halle aufgesetzt werden.

Die Halle soll nach Fertigstellung monatlich einen Umschlag von 100 000 t ermöglichen.

Mit dem Bau wird voraussichtlich im Februar 1970 begonnen werden, und die Arbeitszeitung wird zu gegebener Zeit über den Baufortschritt berichten.

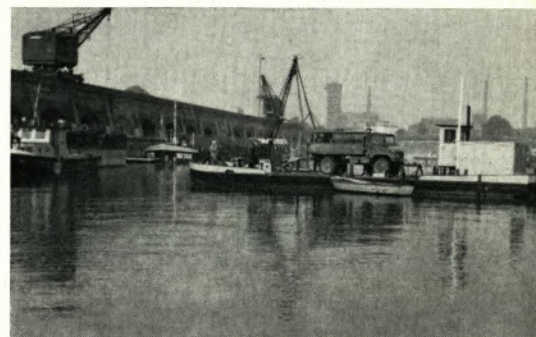


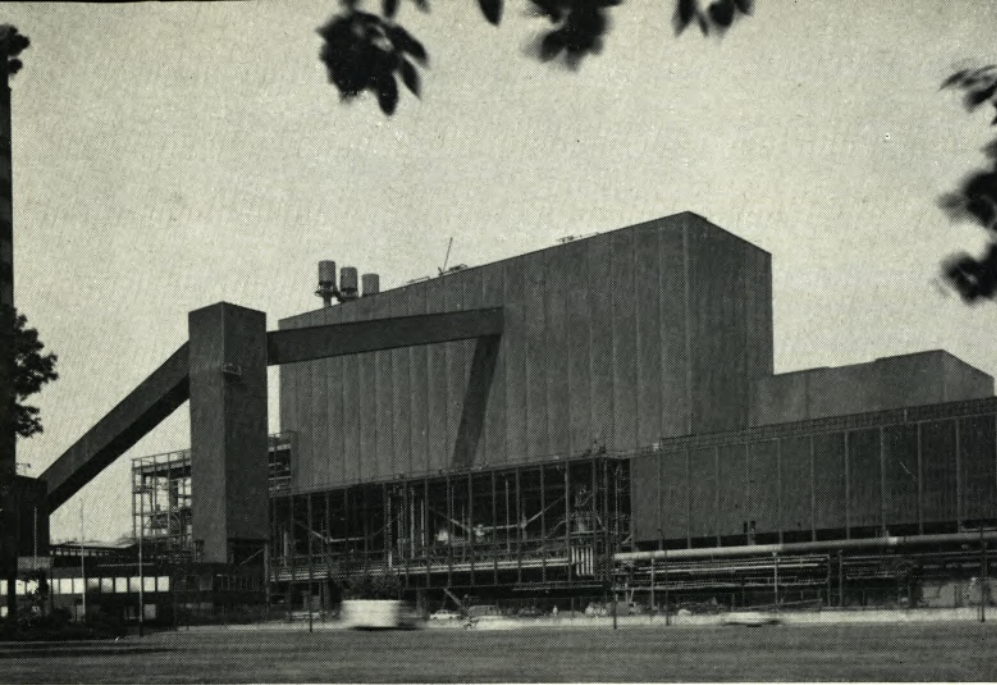
Durchführung von Probebohrungen im Hafenbecken zur Feststellung der Belastbarkeit des Baugrundes.

scheidung waren unter anderem Überlegungen über eine wirtschaftliche Arbeitsteilung der nun zum EH-Bereich gehörenden beiden Häfen, für die der Bau einer bereits geplanten Werksbahn-Verbindungsstrecke allerdings Voraussetzung ist. Zur Zeit werden die von der August Thyssen-Hütte per Schiff zu versendenden Güter, wie Tafelblech und Spaltband in gebeizter, dressierter oder verzinkter Ausführung sowie Profilstähle am Rheinufer des Hafens Schwegeln mit Portalkränen vom Waggon ins Schiff umgeschlagen. Das gleiche geschieht im Hafen Walsum-Süd mit Stahlerzeugnissen des Hüttenwerks Oberhausen, die auf dem Wasser-

gestellt werden müssen, will man nicht vom Abnehmer bei der Übernahme wegen der zwischenzeitlich eingetretenen Anrostung Beanstandungen in Kauf nehmen.

Zur Vermeidung dieser Reklamationen sowie zur Vergrößerung der Umschlagskapazität im Rahmen der allgemeinen Produktions-erweiterungen wurde daher der Entschluß gefaßt, eine Halle für den Umschlag dieser Güter zu errichten. In dieser Halle sollen Motorschiffe, Schleppkähne und Küstenmotorschiffe mittels Laufkränen vom Waggon, LKW oder Lagerplatz beladen werden können. Der Lagerplatz innerhalb der Halle soll Partien aufnehmen, die vom Produktionsbe-





Eine Arbeitsgruppe des spanischen Stahlunternehmens „Ensidesa“ und der spanischen Staatsbahn besuchte am 23. und 24. September den Gemeinschaftsbetrieb, um sich über die Anwendung unserer Datenverarbeitungsanlage für Zwecke des Verkehrs, die in dieser Form als die modernste Real-Time-Verarbeitung Europas gilt, sowie über die Organisation unserer Firma zu unterrichten. Die zahlreich gestellten Fachfragen und die Ausdehnung des ursprünglich nur für einen Tag vorgesehenen Besuchs auf zwei Tage, bewiesen das große Interesse, mit dem die Gäste sich über unsere Erfahrungen berichten ließen.

Die ATH nahm in den ersten Oktobertagen nach einer Bauzeit von ca. 18 Monaten das neue Oxygenstahlwerk Bruckhausen in Betrieb. Die Anlage, die zu den größten der Welt gehört, verfügt über zwei Konverter mit einem Gefäßvolumen von je 250 Kubikmetern und erreicht eine Monatsleistung von 300 000 Tonnen Stahl.

Wir sind »im Bilde«



Am 30. Oktober besuchten die Teilnehmer am diesjährigen Kursus für Aufsichtskräfte des Eisenbahnbetriebes, den die Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie alljährlich veranstaltet, den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen. Auf unserem Foto begrüßt der Leiter des Betriebsmaschinenendienstes, Obering. Schentke, die Gäste, die anschließend auf einem Rundgang zahlreiche interessante Einrichtungen und Anlagen des Maschinenendienstes, der Werkstätten und des Eisenbahnbetriebes kennenlernten.

Am 19. September erfolgte die Abschlußprüfung für den zweiten Lokführer-Anwärter-Kursus des Jahres 1969, aus dem von 10 Anwärtern die hier abgebildeten 7 Mitarbeiter die Prüfung bestanden.

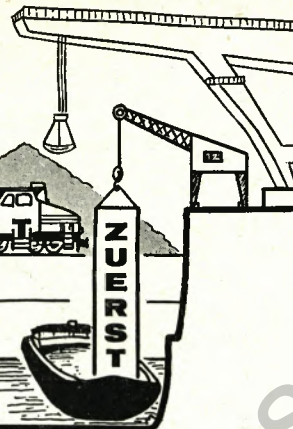




S I C H E R H E I T

ARBEITSSCHUTZ

INFORMATIONEN



Arbeitsschutz-Jahresbericht 1968/69

Das vergangene Geschäftsjahr, das wiederum mit erhöhten Leistungen in allen Bereichen unseres Betriebes abschloß, verlief in bezug auf die Zahl der Betriebsunfälle nicht so positiv. Im Vergleich zum Geschäftsjahr 1967/68, in dem sich die Unfallhäufigkeit nicht erhöht hatte, haben wir diesmal eine Zunahme von 69 Unfällen hinnehmen müssen.

Worauf ist dieser Anstieg zurückzuführen? Haben die Unfallbelehrungen nicht gefruchtet? War es mangelnde Unterstützung der Vorgesetzten, die Arbeitssicherheit zu erhöhen? Oder haben sich Leistungssteigerung und Mehrarbeit so negativ auf die Arbeitssicherheit ausgewirkt?

Diese Fragen werden wohl nie eindeutig beantwortet werden können. Eines steht aber eindeutig fest: die Arbeitssicherheit muß bei allen Planungen und Arbeitseinteilungen, bei der Wahl von Anlagen sowie der Auswahl und Ausbildung des Personals noch mehr in den Vordergrund gerückt werden.

Unfallbilanz

Verletzte : 422

Tote : 2



trieblichen Vorbelastungsverfahrens 744 800 DM angelastet werden. Im Vorjahr waren es 675 700 DM.

Aus nachstehender Übersicht ist zu erkennen, daß der Eisenbahnbetrieb sein Ergebnis gegenüber dem Vorjahr verbessern konnte. Mitgezogen haben auch die Läger. Bei den übrigen Betrieben dagegen hat sich die Zahl der meldepflichtigen Unfälle zum Teil stark erhöht.

Die unfallbedingten Ausfallstunden, die für uns ein Maß für die Unfallschwere auf der einen Seite und für die wirtschaftliche Belastung unseres Betriebes auf der anderen Seite sind, stiegen durch die größere Unfallhäufigkeit ebenfalls an.

Bezogen auf die erbrachte Leistung gingen die Ausfallstunden je Unfall von 124 Stunden

Wie schnitten die einzelnen Betriebe ab?

Betrieb	1966/67		1967/68		1968/69	
	Absolut	%	Absolut	%	Absolut	%
Eisenbahnbetrieb-Nord	136	1,24	132	1,20	154	1,37
Eisenbahnbetrieb-Süd	56	1,40	48	1,18	58	1,46
Betr.-Masch.-Dienst	14	0,21	16	0,24	29	0,42
Hochbau-Abteilung	—	—	2	0,32	4	0,62
Eisenbahn-Baubetriebe	32	0,90	46	1,36	30	0,89
Eisenbahn-Werkstätten	36	0,73	37	0,75	56	1,18
Fahrleitungsmelsterei	1	0,16	6	1,05	6	1,11
Hafenbetrieb	61	1,54	48	1,22	57	1,45
Läger	6	1,21	8	1,63	5	1,08
Verkehrs-Abt. u. Verw.	10	0,26	8	0,20	11	0,26
Sonstige Betriebe	5	0,51	4	0,36	14	1,17
	357	0,88	355	0,87	424	1,03

Wie haben wir denn abgeschnitten?

Bei aller Unzufriedenheit über den Anstieg der Unfälle wollen wir uns wie immer bemühen, eine objektive Betrachtung der Zahlen vorzunehmen.

Im Vergleich zum Vorjahr sind die durchschnittlich verfahrenen Stunden um ca. 3,4 % angestiegen. Die Unfallhäufigkeit stieg im gleichen Zeitraum um 1,9 % an.

Die Leistung der Werksbahn stieg von 26 894 424 t/km monatlich auf 29 847 417 t/km um ca. 10,9 %.

Der Umschlag im Hafen Schwelgern erhöhte sich monatlich von durchschnittlich 1 110 986 t auf 1 173 094 t um ca. 5,6 %.

Mit dieser Leistungssteigerung mußten die Bahnerhaltungsbetriebe und Eisenbahnwerkstätten Schritt halten. Die Wartungs- und Reparaturarbeiten häuften sich derartig, daß Zusatzschichten verfahren werden mußten.

Die meldepflichtigen Betriebsunfälle stiegen von 355 auf 424. Leider ereigneten sich auch zwei tödliche Unfälle. Die von der Berufsgenossenschaft monatlich ermittelte Zahl

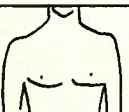
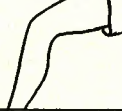
der Unfälle, bezogen auf 1 000 Beschäftigte, stieg von 8,1 auf 10,4. Der Durchschnitt der bei der Hütten- und Walzwerksberufsgenossenschaft versicherten Betriebe stieg ebenfalls, und zwar von 10,8 auf 11,4. Zur Dekkung des Gesamtbeitrages mußten den Betrieben von EH im Rahmen des innerbe-

den auf 112 Stunden zurück. Das ist zwar nur ein schwacher Trost, es ist aber ein Beweis dafür, daß die Unfallschwere seit 1965/66 gesunken ist.

Der Anteil der ausländischen Gastarbeiter an dem Unfallgeschehen liegt genau wie im Vorjahr bei rd. 33 %.

Jahr	Gesamt	Ausfallstunden Ø je Unfall	entspricht einer Monatsleistung
1965/66	54 287	136	von 305 Mann
1966/67	36 197	101	von 209 Mann
1967/68	44 025	124	von 294 Mann
1968/69	47 546	112	von 275 Mann

Unfallschwerpunkte

	Kopf 35
	Augen 18
	Oberkörper 42
	Unterkörper 15
	Arme 22
	Hände 51
	Finger 61
	Beine 63
	Füße 10
	Zehen 7

Die häufigsten Unfälle ereigneten sich genau wie im Vorjahr durch:

Hinfallen und Stolpern im Gleisbereich,

An- und Abhängen von Wagen,

Stoßen an scharfen und harten Gegenständen,

Reparaturarbeiten an Wagen sowie

Umfallen und Herabfallen von Gegenständen.

In der Unfallhäufigkeitsrate liegen die Neulinge in unseren Betrieben an erster Stelle. In den ersten Monaten ihrer Tätigkeit, in denen sie noch „an der Leine geführt werden“, liegen die Unfallzahlen noch verhältnismäßig im normalen Rahmen. Im zweiten Jahr ihrer Tätigkeit „passiert“ es dann. Die Unfallquote steigt rapide an. Ist das ein Zeichen dafür, daß unsere neuen Mitarbeiter noch nicht „reif“ sind, selbständig zu arbeiten?

Alle Mitarbeiter sollten diese Feststellung zum Anlaß nehmen, ihr Augenmerk noch mehr als bisher auf die „Neuen“ zu konzentrieren. Hierbei gibt es keine Unterschiede zwischen ausländischen und deutschen Mitarbeitern. Neulinge dürfen erst als vollwertige Mitarbeiter „in den Betrieb gehen“, wenn ihre berufliche Qualifikation nachgewiesen werden kann. Nur die fachlich richtige Arbeitsweise ist auch eine unfallfreie Arbeitsweise.

Verletzungsarten

In der Gliederung nach Art der Verletzungen, liegen in diesem Jahr die Hand- und Fingerverletzungen an der Spitze der Skala, gefolgt von den Beinverletzungen. Erfreulich ist es festzustellen, daß die Fußverletzungen nach langer Zeit (1966/67 waren es 100!) auf 10 zurückgingen.

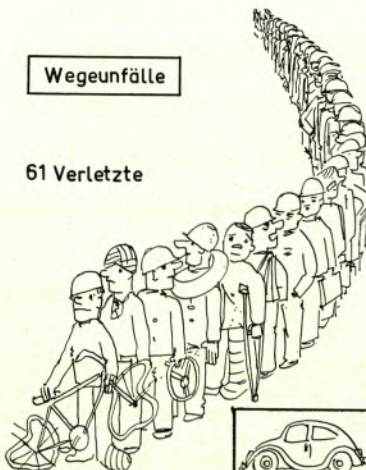
Vielleicht hat das ständige „Berieseln“ durch die Abteilung Arbeitssicherheit, Sicherheitschuhe zu tragen, zu diesem Ergebnis beigetragen. Fest steht auch die Tatsache, daß seit dem Einsatz der Fußgamaschen in der EBW keine ernsthaften Verbrennungen mehr an den Füßen auftraten. Nur insgesamt 16 Behandlungen nach Brandverletzungen an den Füßen wurden in der Verbandsstube registriert, die aber nicht alle meldepflichtig waren. Eigenartigerweise hat die Gruppe der „Nichthelmträger“ trotz Anstieg der Kopfverletzungen nichts hinzugelehrt.

Körperschutzartikel

Im abgelaufenen Geschäftsjahr gingen die Bemühungen, sichere Körperschutzartikel zu beschaffen, weiter. Zu diesem Zweck wurden vom Gemeinschaftsbetrieb ca. 91 000,— DM aufgewendet. Das sind pro Kopf der Belegschaft ca. 27,— DM.

Wegeunfälle

61 Verletzte



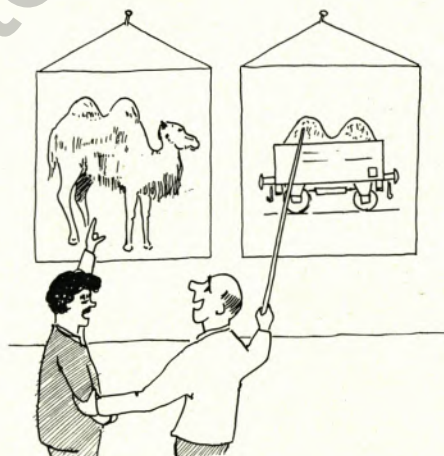
	13
	21
	19
	8

Trotz dieser Maßnahmen zur Verhinderung von körperlichen Schädigungen, gibt es immer noch Unbelehrbare, die die zur Verfügung gestellte Schutzkleidung nicht tragen. Ob sie sich dessen immer noch am stärksten gefährdet, wenn es zu einem Unfall kommt. Viele Zweiradfahrer setzen sich überdies achtlos über Verkehrsregeln hinweg, fahren leichtsinnig und vertrauen auf die Rücksichtnahme der Autofahrer. Sie beanspruchen eine Art „Vorrecht“ der Schwächeren und gefährden durch ihr Verhalten auch andere Verkehrsteilnehmer. In Nordrhein-Westfalen verunglückten 1968 auf 100 000 Einwohner 81 Radfahrer, 35,4 Mopedfahrer und 46,7 Kraftradfahrer.

Wegeunfälle

Die Zahl der Wegeunfälle ging in diesem Jahr um 17 zurück. Ein Zeichen der verbesserten Verkehrsdisziplin? Die Zweiradfahrer sind zweifellos immer noch am stärksten gefährdet, wenn es zu einem Unfall kommt. Viele Zweiradfahrer setzen sich überdies achtlos über Verkehrsregeln hinweg, fahren leichtsinnig und vertrauen auf die Rücksichtnahme der Autofahrer. Sie beanspruchen eine Art „Vorrecht“ der Schwächeren und gefährden durch ihr Verhalten auch andere Verkehrsteilnehmer. In Nordrhein-Westfalen verunglückten 1968 auf 100 000 Einwohner 81 Radfahrer, 35,4 Mopedfahrer und 46,7 Kraftradfahrer.

Unfallbelehrung



Unfallbelehrung

Die Beeinflussung unserer Belegschaftsmitglieder zur sicheren Arbeitsweise wurde auch im vergangenen Jahr weitergeführt. In Dienstunterrichten und Kontaktgesprächen wurde über Arbeitsschutzmaßnahmen diskutiert. Aufsätze in der Werkszeitung ergänzten diese Informationen.

11 Mitarbeiter nahmen an Sonderschulungen der Schulungsstätte der Hütten- und Walzwerksberufsgenossenschaft teil. Unseren neu eingestellten Gastarbeitern wurden Tonbildschauen in ihrer Landessprache vorgeführt, um sie über die Gefahren der ihnen nicht vertrauten Arbeitsumwelt zu unterrichten.

Der hier endende Bericht weist statistisch keine besonderen Erfolge im Vergleich zum Vorjahr auf. Wir möchten aber allen Mitarbeitern danken, die sich bemüht haben, unsere Arbeit zu unterstützen. Die Unfall-schwere ist weiter zurückgegangen. Das ist doch eine beachtliche Feststellung. Vielleicht gelingt es unseren gemeinsamen Bemühungen, daß wir im nächsten Jahr erfolgreicher abschließen. Wenn es gelingt, den Mitarbeiter davon zu überzeugen, daß „jeder Unfall zuviel ist“, sind wir unserem Ziel schon sehr nahe.

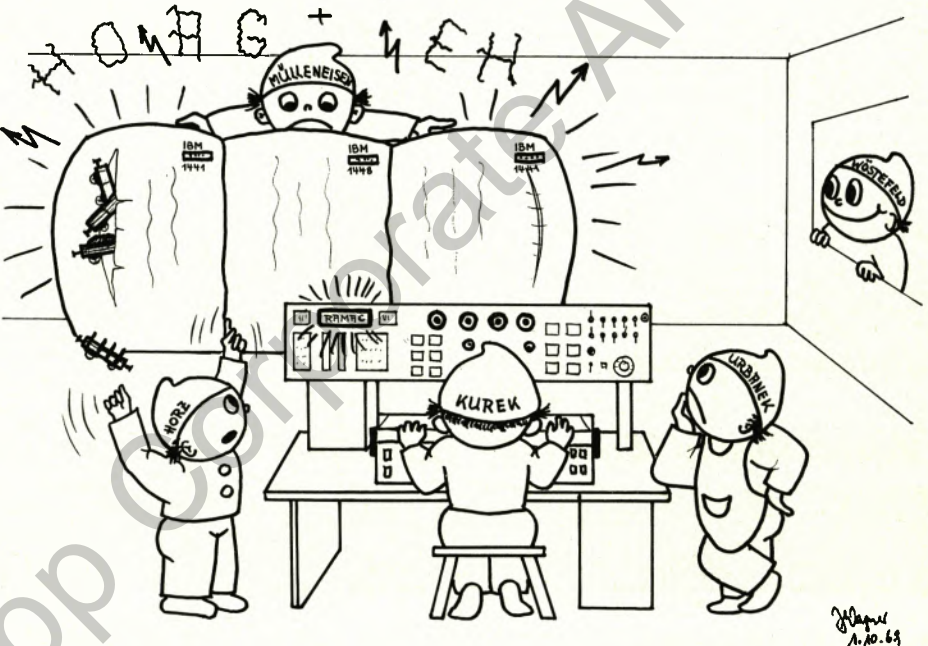
H. Kiel

Verkehrsabfertigungssystem des Gemeinschaftsbetriebes wurde auf den Bereich HOAG ausgedehnt.

In den frühen Morgenstunden des 1. Oktober war es soweit: die Übernahme des Werksbahnbereiches HOAG in unser Erfassungs- und Abfertigungssystem unter Einschaltung der Datenfernübertragung und -verarbeitung, die einige Wochen vorbereitet worden war, nahm ihren Anfang. Neun Datenfernübertragungsgeräte, von denen die letzten erst wenige Stunden vorher ausgeliefert wurden, waren aufgestellt und über Werktelefonkabel mit unserer Datenverarbeitungszentrale in Hamborn verbunden worden. Dabei mußten wegen der Ausdehnung des Werksbahnnetzes Oberhausen erhebliche Entfernungen überbrückt werden. Über diese neun Geräte werden, genau wie im bisherigen EH-Bereich, die von Verkehrsabfertigern durch Rundgänge in ihren Abfertigungsbereichen festgestellten Zugänge, Abgänge sowie Standort- und Zustandsveränderungen sämtlicher DB-Wagen und werkseigenen Wagen in die Zentrale eingegeben. Das gleiche gilt für die DB-Anschlüsse Oberhausen-Hütte, -Frintrop und -Sterkrade. Die Zahl der Meldungen des Bereiches HOAG beträgt täglich etwa 15 000 bis 18 000 (im bisherigen EH-Bereich über 40 000). Das bei der HOAG bisher als „Wagendienstschaffner“ und „Zugabfertiger“ eingesetzte Personal erhielt eine entsprechende Ausbildung für den verkehrlichen Abfertigungsdienst. Heute tun diese Männer Dienst als Verkehrsabfertiger und haben als solche den gleichen Aufgabenbereich und die gleichen Funktionen wie die in Hamborn und Ruhrort eingesetzten Mitarbeiter derselben Berufsbezeichnung. Die Vereinheitlichung des verkehrlichen Abfertigungssystems auch für den neuen Werksbahnbereich EH-Ost lag schon deswegen nahe, weil auch die gesamte Leistungsabrechnung und die Kostenträgerrechnung

vom Zeitpunkt des Zusammenschlusses an in Hamborn zentral nach einheitlichem System erfolgen soll. Darüber hinaus kann auch der Eisenbahnbetrieb, insbesondere die Wagenverteilung Oberhausen, die in der schnellen und umfassenden Information über den Wagenpark durch die Datenverarbeitung liegenden Vorteile wahrnehmen. Daß eine solche Umstellung mit vielen Schwierigkeiten und Arbeiten verbunden ist, dürfte jedem, der die Materie kennt, einleuchten. Ein neues Werksbahnschlüsselheft

programme mußten geschrieben werden, insbesondere unter Berücksichtigung der zwischen der HOAG und der Bundesbahn abgeschlossenen komplizierten Anschlußverträge usw. usw. Als dann am 1. 10. 1969 die Sache anließ, war noch so mancher Haken und so manche Beule zu beseitigen. Das von Pessimisten schon vorausgesehene Platzen der Zentraleinheiten, wie es unser Zeichner hier dargestellt hat, ist jedoch nicht eingetreten. Gedankt sei an dieser Stelle nochmals allen Mitarbeitern, die sich



für den HOAG-Bereich mußte erstellt werden, ein Transportnummern-Verzeichnis war auszuarbeiten, neue Datenverarbeitungs-

in unermüdlichem Einsatz für das Gelingen der Umstellung und Erweiterung eingesetzt haben.

Betriebssportgemeinschaft EH-Süd sehr aktiv!

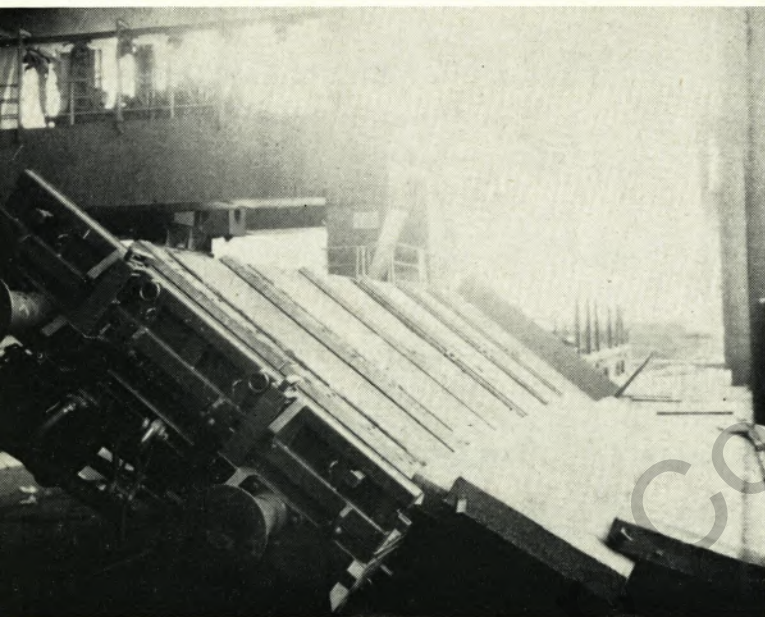
Spielergebnisse 1969

Gute Erfolge erzielte die Fußballabteilung der Betriebssportgemeinschaft 1962 EH-Süd bei den Meisterschaftsspielen in der Gruppe B, wie aus der nachstehenden Übersicht zu entnehmen ist. Auch in den Fußball-Pokalspielen kam die BSG 1962 EH-Süd auf den 3. Platz. Bei dieser Gelegenheit weist der Vorstand der Betriebssportgemeinschaft nochmals auf die am 1. Juli 1969 gegründete Tischtennis-Abteilung hin. Diese Abteilung trainiert jeden Mittwoch in der Zeit von 18.00 bis 20.00 Uhr in der Stadthalle Duisburg-Hamborn (Stadtbad). Interessierte bittet der Vorstand, sich unter der Werksruf-Nr. 73 64 — ATH-Ruhrort anzumelden.

BSG 1962 EH-Süd	— BSG Postsport Borussia 67 Dbg.	7: 3 (1:1)
BSG 1962 EH-Süd	— BSG Stadtreinigung Süd	6: 1 (3:1)
BSG Eschwerke Duisburg	— BSG 1962 EH-Süd	2:15 (1:5)
BSG Stadtreinigung Nord	— BSG 1962 EH-Süd	1: 2 (1:1)
BSG 1962 EH-Süd	— BSG Shell AG	6: 5 (4:2)
BSG Schreiber KG Mülheim	— BSG 1962 EH-Süd	0: 4 (0:1)
BSG 1962 EH-Süd	— BSG Aumund Fördererbau	6: 1 (3:1)
BSG Kabelwerke Duisburg	— BSG 1962 EH-Süd	2:10 (0:4)
BSG Stadtreinigung Süd	— BSG 1962 EH-Süd	3: 5 (3:0)
BSG Stadtreinigung Nord	— BSG 1962 EH-Süd	2: 3 (1:1)
BSG Shell AG	— BSG 1962 EH-Süd	2: 1 (2:0)
BSG 1962 EH-Süd	— BSG Schreiber KG Mülheim	5: 0 (1:0)
BSG Postsport Borussia 67 Dbg.	— BSG 1962 EH-Süd	0: 5
BSG 1962 EH-Süd	— BSG Espey	0: 0
BSG 1962 EH-Süd	— BSG Rottmeier	0: 0

(Die beiden letzten Spiele werden mit 0:0 und als gewonnen gewertet, da beide Gegner nicht gegen die BSG 1962 EH-Süd angetreten sind.)

Mußte das sein?



Überbeanspruchungen des Fahrzeuges führten zum Verschieben der Radkörper auf den Achswellen. Die Folge war hier eine Entgleisung. Bei dieser Entgleisung wurde der Oberwagen von den Drehgestellen gerissen. Um Produktionsstörungen zu vermeiden, konnten die Gleise nur freigeräumt werden. Zu einem günstigeren Zeitpunkt erfolgte die Verladung der Wagenteile zur Werkstatt. Gesamtkosten rd. DM 4 500,—

▲ Eine Flankenfahrt brachte diesen mit Schrott beladenen DB-Wagen zum Umstürzen. Drei weitere Wagen wurden beschädigt. Die Folgen:
Gleissperrung 10 Stunden,
Aufwand für das Aufgleisen 5 Mann je 9 Std. = 45 Stunden,
Wagen-Reparaturkosten rd. DM 3 500,—

◀ Brammen wurden einseitig auf diesen SS-Wagen geladen. Der Wagen stürzte dadurch um. Als Glück im Unglück kann man es bezeichnen, daß dieser Unfall unter einer Kranbahn geschah, so daß mit dem Betriebskran die Ladung gehoben und der Wagen lauffähig gemacht werden konnte. Der Schaden betrug rd. DM 3 000,—



In eigener Sache

Die Redaktion dankt auch in diesem Jahr allen denen, die dazu beigetragen haben, unsere Werkszeitung zu gestalten. Wir hoffen, daß sie alle auch im nächsten Jahr wieder dabei sind. Wir würden uns freuen, wenn sich künftig noch mehr Mitarbeiter unseres Unternehmens an dieser Arbeit beteiligten. Auch über eine Mitarbeit der in unseren Verkehrsbetrieben Oberhausen und Walsum eingesetzten Belegschaftsmitglieder der HOAG, die unsere Werkszeitung künftig regelmäßig beziehen werden, würden wir uns sehr freuen. Brauchbare Beiträge, die zur Veröffentlichung kommen, werden honoriert.

Die Vorstände

der EH-verbundenen Vereine

Eisenbahn-Verein Gemeinschaftsbetrieb
Eisenbahn und Häfen,
Lokomotivführer-Verein Gemeinschafts-
betrieb Eisenbahn und Häfen,
Quartettverein Gemeinschaftsbetrieb
Eisenbahn und Häfen
und Betriebssportgemeinschaft EH-Süd

wünschen ihren Mitgliedern, Freunden und
Gönnern ein frohes Weihnachtsfest und zum
Neuen Jahr Glück, Gesundheit und Zufrie-
denheit.

Die Rheinische Wohnstätten A.G.

erinnert wegen des bevorstehenden Winters
alle Mieter von Werkswohnungen nochmals
an die Streupflicht bei Glatteisgefahr und
auf die bei starkem Frost zur Vermeidung
von Schäden zu treffenden Maßnahmen, ins-
besondere zum Schutz von Wasserleitungen
und sanitären Einrichtungen.

Wilhelm Treue/Helmut Uebbing:

Econ-Verlag

„Die Feuer verlöschen nie.

Düsseldorf

August Thyssen-Hütte 1926-1966“

und Wien

Nachdem im Herbst 1966 aus Anlaß des 75jährigen Bestehens der ATH der erste Band der Werksgeschichte „Die Feuer verlöschen nie“ erschien — er behandelt die Werksentwicklung von der Gründung durch August Thyssen bis in die Nachzeit des Ersten Weltkrieges hinein —, hat der kürzlich herausgekommene zweite Band die bewegten vier Jahrzehnte von 1926 bis 1966 zum Inhalt.

Am Anfang dieser zweiten Periode steht die Aufgabe der Selbstständigkeit der ATH durch Einbringen des größten Teils des Thyssen'schen Kohle- und Stahlbesitzes in die Vereinigten Stahlwerke. Dieser Abschnitt ist gekennzeichnet durch eine außerordentlich wechselvolle Entwicklung, führte sie doch zunächst durch die schwere Weltwirtschaftskrise zu Anfang der 30er Jahre mit ihren — im Blick auf die ATH — verheerenden Auswirkungen für unsere Stadt. Wie sehr sie sich im Duisburger Norden auf die eisenschaffende Industrie auswirkte, belegen, kurz gerafft, einige Angaben: Ende März 1930 machte der Auftragsbestand der Hüttenwerke des Stahlvereins nur noch 70 % vom Durchschnitt des Geschäftsjahres 1928/29 aus. Bis zum 30. Juni sank er auf 53 % ab, im September sogar bis auf 43 %. Feierschichten waren nicht mehr zu umgehen, reichten aber bei weitem nicht aus, den Auftragsschwund zu kompensieren; Stilllegungen von ganzen Betriebsanlagen folgten. Davon betroffen wurde zunächst das Werk Ruhrort im Bereich der Hütte Ruhrort-Meiderich. 2635 Arbeiter und Angestellte mußten entlassen werden. Kurz zuvor hatte die August Thyssen-Hütte die Entlassung von 1000 Mitarbeitern beantragt. Dann kam es im Dezember 1930 zu einer Teilstillegung des Hüttenbetriebes Meiderich, und im Januar 1931 folgte als härtester Schlag die Stilllegung des alten Rheinstahl-Werkes Meiderich. Insgesamt stand jetzt nach Lage der Dinge die Existenz von mehr als 8000 Mitarbeitern auf engbegrenztem Raum auf dem Spiel. Wie hilflos die Bevölkerung all dem gegenüberstand, wird deutlich in einer Entschließung des Meidericher Bürgervereins, man solle statt der Produktionsstätten lieber das Duisburger Theater schließen.

Bei dem Kampf um die Arbeitsplätze ging es damals um die Frage, ob man durch die Hinnahme starker Lohnverzichte die Stilllegung würde verhindern können. Die Belegschaft der Hütte Ruhrort-Meiderich lehnte Lohnsenkungen ab. Der Stilllegungsbeschluß war nicht mehr aufzuhalten: „in Meiderich erkalteten die Hochöfen, die Konverter und Siemens-Martin-Öfen; die letzten Blöcke und Knüppel liefen durch die Walzen, und dann herrschte in den Hallen... die tödliche Stille der Krise.“

Es ist erregend, diese Ereignisse nachzulesen. Dies alles und was dann noch folgte — vor allem die Zeit der nationalsozialistischen Machtergreifung, der Zweite Weltkrieg, der die Zerstörung der Werksanlagen der ATH zur Folge hatte, und die schweren Einbußen durch die verfügte Demontage ist vielen Bewohnern unserer Stadt noch lebhaft in düsterer Erinnerung; aber in dankbarer Erinnerung sind auch der dramatische Kampf um den Demontagestopp und das Wunder des Wiederaufbaus aus einem erschreckend geringen Restbestand von sieben verbliebenen Hochöfen, vier Siemens-Martin-Öfen und zwei Fertigstraßen in einem Zeitraum von 40 Jahren — besonders seit den 50er Jahren — zum größten Stahlkonzern des Kontinents.

Der Überblick, den das Buch vermittelt, hat auch die jüngste Entwicklung einbezogen. Zahlreiche Fotos, Faksimiles, graphische Darstellungen und Tabellen illustrieren eindrucksvoll die fesselnd geschriebene Darstellung dieser Werksgeschichte der ATH.

Dieses Buch darf mit Fug und Recht als eine ausgezeichnete Teamarbeit der beiden Autoren — des bekannten Göttinger Wirtschaftshistorikers Prof. Dr. Treue und des Düsseldorfer Wirtschaftsjournalisten Helmut Uebbing — herausgestellt werden. Es ist der gelungenen Versuch, aus der Sicht der Werksgeschichte eine der wohl ereignisreichsten Epochen der deutschen Geschichte darzustellen und aufzuzeigen, wie sehr die Entwicklung der ATH neben wirtschaftlichen Tatsachen durch politische Fakten bestimmt worden ist. Ein lesenswertes Buch!

Scharfenberg: Wir fahren immer ...

Geschichte der deutschen Eisenbahnen gestern, heute und ... übermorgen

Die Broschüre hat es in sich: Was man manchmal selbst in dicken Folianten nicht erwähnt findet, das begegnet einem hier auf knappstem Raum in dichter Darstellung, die eine Fülle von Informationen und Einsichten vermittelt. Verkehrsgeschichte, Wirtschafts- und Kulturgeschichte — alle diese Aspekte greifen ineinander, und alles wird abgehandelt ohne wissenschaftlichen Ballast. Man liest und ist gefesselt. Die kleine, gestraffte Eisenbahngeschichte beginnt mit der ersten Pferdebahn im Jahre 1801 in England. Man erfährt Näheres über die Planungen und den Bau der ersten wirklichen Eisenbahnen, liest so nebenbei, wie durch die Eisenbahn die Mobilität der Menschen sprunghaft gesteigert wird, wie es im Zuge der weiteren Entwicklung zur Liberalisierung von Handel und Wandel kommt, zur Erschließung neuer wirtschaftlicher Möglichkeiten usw. Es wird geschildert, wie die Eisenbahn aufs Wasser geht, wie in Bayern der erste märchenhafte Hofzug gebaut wird und in Nordamerika, das Pionierarbeit leistet, auch im Eisenbahnverkehr die erste transkontinentale Bahn in Betrieb kommt.

Die weiteren Stationen der Entwicklung werden aufgezeigt: u. a. die internationale Fahrplankonferenz, die Schaffung des internationalen Frachtbriefes, die Inbetriebnahme des ersten Orient-Express-Zuges (schon 1883), die Einbeziehung des „flachen Landes“ in den Eisenbahnverkehr. Besondere Kapitel handeln noch vom Vormarsch der Elektrizität auf dem Eisenbahnsektor, von der Einrichtung des Nürnberger Eisenbahnmuseums, von der Schwebebahn in Wuppertal, von der „Verreichlichung“ der Eisenbahn durch entsprechende

90 Seiten mit zahlreichen Illustrationen, Format 14,5 x 21 cm, broschiert: 4,80 DM. Herausgegeben von der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H., Frankfurt (M). Auslieferung durch Redactor-Verlag, 6 Frankfurt 1, Savignystraße 49.

Staatsverträge der Länder Baden, Bayern, Hessen, Mecklenburg-Schwerin, Oldenburg, Preußen, Sachsen und Württemberg und von der Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Man liest interessante Einzelheiten über die Schaffung von FD-Zügen (wer weiß heute noch, daß schon 1928 der „Rheingold“ aus der Taufe gehoben wurde und 1933 der „Fliegende Hamburger“ mit 160 km/h Geschwindigkeit?!). Wir werden daran erinnert, wie sehr die Reichsbahn an der Finanzierung der Autobahnen beteiligt war, daß 1936 die Dampflokomotive schon 200,4 km/h Geschwindigkeit erreichte, und wir lesen erschütternde Zahlen über die Zerstörung von Eisenbahnwagen, Straßenbrücken und Tunneln, Gebäuden und Lokomotiven im 2. Weltkrieg, erfahren Näheres über den Wiederaufbau nach dem Kriege und den starken Aufschwung der Elektrifizierung des Eisenbahnverkehrs in den 60er Jahren (1968 bereits 8000 km elektrifiziert!). Auch die „Vogelfluglinie“ ist nicht vergessen, und ebenso wird berichtet über die fortschreitende Vollmechanisierung.

Die Broschüre schließt mit einem Blick auf die Zukunft (1985) und mit der Erwähnung des Leber-Plans.

Die textliche, durch Zeichnungen veranschaulichte Darstellung wird abgerundet durch eine übersichtliche Zeittafel, die Daten aus der Eisenbahngeschichte enthält, eingeordnet in die Geschichte der Verkehrstechnik und die deutsche Geschichte allgemein. Dem Eisenbahnfreund wird die kleine Broschüre wärmstens empfohlen.

Dr. Binder

Familiennachrichten:

Geburtstag:

Martin Nitz, früher Gleiswerker
geb.: 21. 2. 1885 (85 Jahre)
wohnhaft: Dinslaken, Klarastr. 15
Kaspar Schäfer, früher kfm. Angestellter
geb.: 26. 2. 1890 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Beecker Str. 229
Wilhelm Collas, früher Lokmeister
geb.: 27. 2. 1890 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Meiderich, Lösörter Str. 43

Goldene Hochzeit:

Bronislaus Florkowski, früher Lokführer
geb.: 18. 9. 1895
verh.: 24. 10. 1919
wohnhaft: DU-Hamborn, Overbruckstr. 32
Peter Schmidt, früher Wagenmeister
geb.: 22. 7. 1886
verh.: 24. 1. 1920
wohnhaft: DU-Hamborn, Hagedornstr. 50
Theodor Tenbruck, früher Rangiermeister
geb.: 25. 5. 1898
verh.: 10. 2. 1920
wohnhaft: Wesel, Esplanade 25

Todesfälle:

Viktor Niechcial, Pensionär
früher Wagenschlosser
geb.: 6. 10. 1898
gest.: 25. 8. 1969
Fritz Bromby, Lokführer
Betr.-Masch.-Dienst
geb.: 25. 9. 1908
gest.: 27. 8. 1969
Erich Hiller, Pensionär
früher Gleiswerker
geb.: 17. 10. 1911
gest.: 1. 9. 1969
Ambrosius Kaiser, Pensionär
früher Verlademeister
geb.: 11. 1. 1901
gest.: 5. 9. 1969
Peter Rock, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 28. 12. 1896
gest.: 21. 9. 1969
Bruno Kaminski, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 20. 9. 1896
gest.: 24. 9. 1969
Johann Drapiewski, Pensionär
früher Hilfsarbeiter
geb.: 23. 12. 1890
gest.: 26. 9. 1969
Hermann Klaumannsmüller, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 16. 2. 1898
gest.: 8. 10. 1969
Hubert Mertens, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 11. 7. 1896
gest.: 23. 10. 1969

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen und Walsum

Jubilare:

50 Jahre im Dienst ist
Heinrich Rott, Elektriker,
Eisenbahnbauabteilung, 25. 10. 1969
Auf eine 40jährige Tätigkeit blickt zurück:
Johannes Krist, Lokführer,
Eisenbahnwerkstatt, 30. 10. 1969
25 Jahre sind im Betrieb tätig:
Hermann Stöckmann, Stellwerker,
Eisenbahnbetrieb, 1. 12. 1969
Helmut Schnell, Verlademeister,
Hafen Walsum, 21. 12. 1969

Todesfälle:

Philipp Hickmann,
Mannschaftsraum-Wärter
geb.: 5. 11. 1904
gest.: 6. 10. 1969
Walter Strauß,
Rangierer
geb.: 25. 5. 1912
gest.: 15. 10. 1969
Johannes Janßen,
Angestellter
geb.: 2. 12. 1910
gest.: 15. 10. 1969

Eisenbahner aus dem Fernen Osten waren Gäste des Gemeinschaftsbetriebes

— Besuch des Exportförderungsverbandes der deutschen Lokomotiv-Industrie —

Am 9. September besuchte eine interessante Reisegruppe den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen. Es handelte sich um den Exportförderungsverband der deutschen Lokomotiv-Industrie mit 19 Gästen aus Asien. Diese Gäste waren leitende Herren der Eisenbahnen aus den acht ostasiatischen Ländern Republik China, Indien, Indonesien, Korea, Malaysia, Pakistan, Philippinen und Vietnam, sowie 2 Herren des asiatischen Eisenbahnverbandes. Sie waren von der Deutschen-Stiftung für Entwicklungsländer in Berlin im Interesse des Exportförderungsverbandes der deutschen Lokomotiv-Industrie zur Unterrichtung über den Stand im deutschen Diesellok-Bau eingeladen worden. Es ist dies eine Gepflogenheit, welche von anderen europäischen Industrie-Nationen, wie England und Frankreich, im Interesse des Exportes von Lokomotiven schon seit einiger Zeit geübt wird. Der Exportförderungsverband bzw. die Bundesrepublik führten zum erstenmal eine derartige Veranstaltung durch. Während eines über dreiwöchentlichen Aufenthaltes wurden den Herren in Vorträgen und bei Besichtigungen die erforderlichen Erläuterungen und Einblicke gewährt. Daneben bestand jeweils am Wochenende Gelegenheit, besondere Naturschönheiten kennenzulernen, wie etwa auf einer Fahrt zum Schneefernerhaus der Zugspitze oder besondere Eindrücke zu sammeln durch den Besuch des Welthafens Hamburg und des Betriebes im Fährhafen Puttgarden der Vogel-Flug-Linie nach Skandinavien.

Während der Wochentage führten namhafte deutsche Lokomotiv-, Dieselmotoren- und Zubehör-Fabriken ihre Fabrikations-Programme vor. Ein Tag war u. a. der weltbekannten Firma Voith in Heidenheim (Brenz) mit ihrer Produktion von hydraulischen Getrieben gewidmet. Die Deutsche Bundesbahn zeigte als größtes Eisenbahn-Unternehmen Deutschlands die verschiedenen Einsatz-Möglichkeiten für Diesellokomotiven mit zugehörigen maschinentechnischen und betrieblichen Anlagen. Sie war gleichzeitig Träger für die Fahrt durch die Bundesrepublik in einem von ihr gestellten Sonderzug.

Da aber die Einsatzbedingungen, die Anlagen und Einrichtungen bei der Deutschen Bundesbahn für asiatische Verhältnisse viel-

Interessiert folgen die Gäste dem Fachvortrag im Kreisjugendheim an der Franz-Lenze-Straße.





Vorführung der neuesten Aufgleisgeräte.

Im Lehrmodellraum des Betriebsmaschinenendienstes.



fach nicht den richtigen Maßstab darstellen, legte der Exportförderungsverband Wert darauf, seinen Gästen auch Einblick in deutsche Privateisenbahn-Unternehmen zu geben, weil deren Verhältnisse und Größen für die Gäste eher Vergleiche ergeben konnten. Es waren folgende Privat-Eisenbahnen dafür ausgewählt worden:

Die Köln-Bonner Eisenbahnen, Köln, die Westfälische Landeseisenbahn, Münster/Westf. und der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, Duisburg.

werk zur Verfügung gestellt. Die Vorträge, wie auch die eingereichten Unterlagen für den Druck, mußten in englischer Sprache abgefaßt sein.

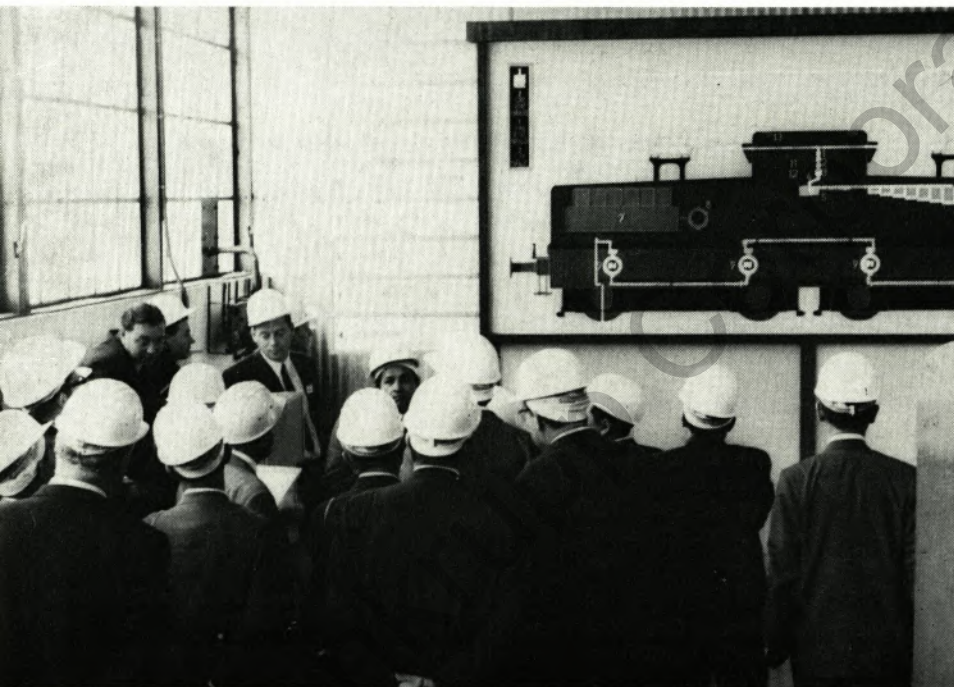
Am Vortage hatten die Gäste die Lokomotivfabrik Henschel in Kassel besichtigt, die bekanntlich auch der Lieferant unserer 600 PS-Diesel-Lokomotiven ist. Für Vortrag und Besichtigungen beim Gemeinschaftsbetrieb stand nur der Vormittag zur Verfügung, da am Nachmittag für die Herren des Betriebes schon wieder ein Besuch moderner Rangier-Anlagen im Rangierbahnhof Duisburg-Wedau

der Rhein an der Franz-Lenze-Straße stattfinden. Zur anschließenden Besichtigung teilte sich die gesamte Gruppe in „Betrieb“ und „Maschinendienst“. Während die Betriebsgruppe das moderne Drucktasten-Stellwerk Vorbahnhof, die Einrichtungen der Zentralen Betriebsüberwachung und der elektronischen Datenverarbeitung sowie den Unterrichtsraum für Rangier-Personal besichtigte, wurden der maschinentechnischen Gruppe Einrichtungen des Lokbetriebes und der Eisenbahnwerkstatt vorgeführt. Obwohl das gesamte Programm hauptsächlich nur auf Diesellokomotiven zugeschnitten sein sollte, erfolgte außerdem die Vorführung einer neuen Ellok mit diesel-elektrischem Hilfsantrieb. Diese Einlage entsprach einem besonderen Zugeständnis des Exportförderungsverbandes an die Lieferfirma, Lokomotivfabrik Jung, da es zeitlich nicht möglich war, auch noch dieses Werk im Siegerland aufzusuchen, um sich an Ort und Stelle das Fabrikationsprogramm anzusehen.

Als Muster einer Lokstation wurde die Station Hafen Schwelgern mit ihren neuzeitlichen Selbstbedienungseinrichtungen stellvertretend für alle Lokstationen gezeigt.

Den Abschluß bildete ein Blick auf den durch die Schifffahrt stark belebten Rhein und über den Hafen Schwelgern mit seinen modernen Verladeanlagen.

Nach dem Aufenthalt in Duisburg war für die gesamte Gruppe für den nächsten Tag ein Besuch der Bundesregierung und der jeweiligen Länder-Botschaften in Bonn eingeplant, bevor über Norddeutschland die Rückkehr zum Ausgangspunkt Berlin angetreten wurde. Da alle Herren, Ausländer wie auch Deutsche, beim Besuch des Gemeinschaftsbetriebes großes Interesse zeigten, glauben wir, unseren Teil zu einem guten Gelingen dieser erstmaligen Veranstaltung beigetragen zu haben. W. Schwentke



Betriebsleiter Büschgen erklärt hier die Funktionen des Fahrersimulators im Lokschuppen.

In einer gemeinsamen Vorbesprechung wurden zur Vermeidung von Überschneidungen folgende Themenkreise für Vorträge und Besichtigungen festgelegt:

Köln-Bonner Eisenbahnen:

Betriebsergebnisse und Unterhaltung für Diesellok bei Privat- und Industriebahnen,

Westfälische Landeseisenbahn:

Betriebserfahrungen mit Diesellok unter extremen Einsatzbedingungen bei Privateisenbahnen,

Eisenbahn und Häfen:

Betriebseinsatz, Betriebspflege und Unterhaltung von Diesellok bei Privat- und Industriebahnen.

Sämtliche Vorträge werden den Gästen auch noch in Buchform als bleibendes Nachschlag-

und für die Herren des Maschinendienstes eine Fahrt zur Firma Krupp-Essen, Abt. Gelenkwellenbau, eingeplant war.

Außer den ausländischen Gästen und ihrem deutschen Begleitpersonal, bestehend aus Herren der Deutschen Stiftung für Entwicklungsländer, des Exportförderungsverbandes der deutschen Lokomotiv-Industrie und der Deutschen Bundesbahn sowie Sekretärinnen und Dolmetscherinnen, waren beim Besuch des Gemeinschaftsbetriebes zusätzlich Herren des Wirtschaftsministeriums der Bundesregierung, der Presse und des Rundfunks (Deutsche Welle) anwesend. Die Bedeutung dieses Tages wurde damit noch besonders unterstrichen. Bei der großen Zahl der Gäste mußten die Begrüßung durch die Geschäftsführung und der Fach-Vortrag im Kreisjugendheim des Fußballverbandes Nie-

An der Lokstation Hafen Schwelgern wurde die Arbeitsweise von Selbstbedienungstankstellen erläutert.





Blick auf das Tuxertal, im Hintergrund Lanersbach.

Weihnachten einmal anders

Die Schneeketten des Autobusses knirschten durch die weiße Winterlandschaft des Zillertales.

Herr Steiner beobachtete seine Frau. Ihre strahlenden Augen gaben ihm die Bestätigung ihrer Zufriedenheit. Er ergriff ihre Hand. „Gefällt's Dir?“ „Dumme Frage“, lachte sie und zeigte erneut auf einen Berg, dessen mit Schnee bedeckte Spitze in der Sonne wie ein Kristall glitzerte.

Vor vier Wochen war sein Vorschlag, Weihnachten und Neujahr in den Bergen zu verbringen, mit einer konstanten Ablehnung beantwortet worden.

„Die Feiertage möchte ich zu Hause verbringen, da ist es immer am gemütlichsten“, gab sie ihm zur Antwort.

Dann hatte ihr Mann Prospekte und Dias eines Kollegen über das Tuxertal mitgebracht. Allmählich zeigte auch Frau Steiner

Interesse, natürlich noch mit einigen Einwänden wie „auf Skier kriegst Du mich nicht“, oder ähnlichem.

Zugegeben, so ganz jung war das Ehepaar Steiner nicht mehr, aber für Wanderungen und leichte Bergtouren bestens zu Fuß, und das sollte man sein, wenn man in die Tuxer Berge fährt.

Bis Jenbach waren sie mit dem Zug gefahren. Von da aus begann die Busfahrt durch das ganze Zillertal. Als sie Mayrhofen gerade durchfahren hatten, nahm der Busfahrer das Mikrofon.

„Der Herr, der mich vorhin fragte, warum ich bei diesen ebenen Straßen mit Schneeketten fahre, möchte doch bitte genau auf den Weg achten.“

Herr Steiner mußte lachen, denn er war es, der gefragt hatte.

Im selben Augenblick heulte der Motor auf, und der Bus kroch ächzend die schmale Straße, die nur für ein Auto breit genug ist, hinauf.

Frau Steiner sah Mayrhofen wie eine Stadt aus Bauklötzen tief unten liegen, und immer noch stieg der Weg an. Vor Schreck schloß sie die Augen. Plötzlich gab es einen Ruck, der Bus stand für eine Sekunde, um dann langsam bergab zu rollen.

Wir stürzen ab, wollte sie schreien, verkrampfte aber stattdessen ihre Fingernägel in die Hand ihres Mannes, der seinerseits einen kurzen Schrei ausstieß.

„Wer hat denn da Angst“, lachte der Busfahrer, „ist doch nur ein kleines Ausweichmanöver!“

Nach eineinhalbstündiger, aufregender Fahrt hatten sie Vorderlanersbach, 1300 m hoch gelegen, erreicht. Wie stand es doch im Prospekt: Von den drei Orten des Tuxertales — Vorderlanersbach, Lanersbach und Hintertux — ist der erstgenannte der sonnigste und ruhigste. Eine klare, kalte Luft umfing sie.

Herr Steiner hatte zwischen Gasthöfen, Pensionen und Privatzimmern gewählt und sich für den Gasthof entschieden.

Getäfelte Stuben, geschnitzte Truhen und Figuren verbreiteten eine heimelige Atmosphäre.

Und diese herrliche, tief verschneite Bergwelt ringsum!

Das Tal, das von Südwesten nach Nordosten verläuft, wird auf der Schattenseite vom steil abfallenden Tuxer Kamm mit Olperer 3480 m, Gefrorener Wandspitze 3291 m und Riffler 3245 m und auf der Sonnenseite von den sanften Tuxer Vorbergen mit Rekenener 2891 m, Geierspitze 2854 m, Rastkogel 2760 m und dem flachen Rücken des Penken 2092 m umgeben.

Der Tuxer Bach durchfließt das ganze Tal und bietet dem Winterurlauber bizarre, in vielen Farben schillernde Eisgebilde.

Seine heutige Form verdankt das Tal der eiszeitlichen Vergletscherung. Ein Geschenk

dieser Zeit ist der Torsee in 2400 m Höhe und der Junssee, 2600 m hoch gelegen.

Ein Rest der eiszeitlichen Vergletscherung ist wahrscheinlich auch das zwischen Olperer und Gefrorener Wandspitze ausgebreitete Tuxer Kees (Gletscher).

In der frühesten urkundlichen Nachricht aus dem Jahre 1257 werden die Geislerhöfe genannt. Sie sind bis heute die höchstgelegenen Höfe (1630 m) des Zillertales. Vor einigen Jahren brannten sie völlig ab und sind, modern wiederaufgebaut, als Jausenstation und Pension für zünftige Bergsteiger bestens geeignet.

Frau Steiner trat auf den Balkon. Die Sonne, die vom wolkenlosen Himmel schien, verzauberte die Landschaft mit den windschiefen Berghöfen und den tief verschneiten Wäldern in ein Bild, das sie bisher nur von Postkarten kannte.

Es gibt herrliche Wanderwege in den Tuxer Bergen, die durch Schneefräsen passierbar gemacht werden: Zum Höllensteinhaus (1700 m) von Lanersbach aus, zu den Geislerhöfen u. a., aber niemals sollte man den Rodelschlitten, den man für ein paar Schillinge ausleihen kann, vergessen.

Die Anfänger zeigen ihr Skikünste am Übungshang und ganz große „Kanonen“ fahren mit dem Eggalm-Lift auf 2000 m, um die Sonne noch intensiver zu genießen und dann eine rasante Abfahrt zu haben.

Herr und Frau Steiner machten sich schon am nächsten Tag auf den Weg nach Lanersbach. Sie brauchten nur eine Viertelstunde über die „Hauptstraße“ zu gehen. Bei dem Gedanken Hauptstraße mußten sie lächeln. Was hatte der Wirt ihnen erzählt: Seit 1912 erst gibt es diese Straße. Früher mußte alles zu Fuß von Mayrhofen mühsam heraufgetragen werden. Allerdings standen auch höchstens ein Zehntel der Häuser, die es heute hier gibt.

Herrliche Wanderwege werden auch im Winter durch Schneefräsen passierbar gemacht.



Immerhin ist das Tuxertal auf dem besten Wege, als Winter- und Sommererholungsort voll anerkannt zu werden. Selbstbedienungsläden und schmutzige Auslagen von Trachtenkleidung weckten das Interesse von Frau Steiner.

Und weil es am Spätnachmittag anfängt recht kalt zu werden, ist dann stets Hochbetrieb in den Cafés und Gaststuben. Die Jugend trifft sich bei Beatmusik im „Lodn Walk“.

In Hintertux endet das Tuxertal. Dem geübten Skifahrer bieten sich hier die größten Abfahrtsmöglichkeiten mit 3 Schlepplifts und dem Sessellift Hintertux-Gletscherbahn auf 2080 m. Gewarnt sei in diesem Gebiet vor Alleingängen, denn für manchen hat der Urlaub mit dem eisigen Tod in Gletscherspalten geendet.

Wer viel Mut hat, kann hier in Hintertux im Freien ein Thermalbad von 22,5 Grad Wassertemperatur nehmen. Neuerdings gibt es auch ein Hallenbad und eine Sauna. Temperaturgemäß ist Hintertux, bedingt durch seine Lage in 1500 m Höhe und die Gletscher, der kälteste Ort des ganzen Tales. „Aber gegen Kälte kann man sich schützen“, belehrte der Wirt das Ehepaar Steiner und gab noch eine Runde Obstler.

„Im Sommer“, fuhr der Mann fort, „ist es

hier bei uns auch sehr schön, d. h. im Frühjahr und Herbst eigentlich noch reizvoller. Unsere Almen hier im Tuxertal haben die größte Fläche des ganzen Zillertales mit insgesamt ca. 5450 ha. Wir haben die sogenannten Genossenschafts- und Interessenschaftsalmen, d. h. alle Tiere werden gemeinsam gehütet und von Alm zu Alm getrieben.

Für den geübten Bergsteiger bieten sich Touren von vielen Stunden und Hüttenwanderungen über mehrere Tage an.“

Nach wundervollen Tagen ging der Urlaub zu Ende. Es hieß Abschied nehmen. Das Weihnachtsfest mit den französischen, holländischen, englischen und deutschen Gästen, die die Lieder ihrer Heimat sangen, der Gang durch den Schnee zur Kapelle und die Böllerschüsse zum Neujahrsfest — all das hatte eine echte Stimmung in Frau Steiner zurückgelassen.

Als sie sich vom Wirt verabschiedete, flüsterte sie ihm zu: „Für den nächsten Weihnachtsurlaub wieder ein Doppelzimmer in Ihrem Hause. Können Sie schon jetzt unwiderruflich eintragen.“

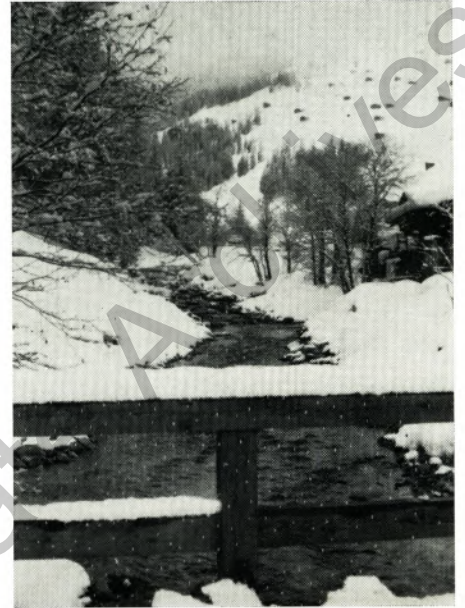
Der Wirt schmunzelte: „Seit wann brauchen Sie zwei Doppelzimmer?“ Frau Steiner drehte sich um und sah ihren Mann lachend hinter sich stehen. „Also gut, dann strei-

chen Sie meine Zimmerbestellung“, sagte sie.

Vielleicht wird einer von Ihnen, liebe Leser, in diesem Zimmer wohnen. Vielleicht!

I. V.

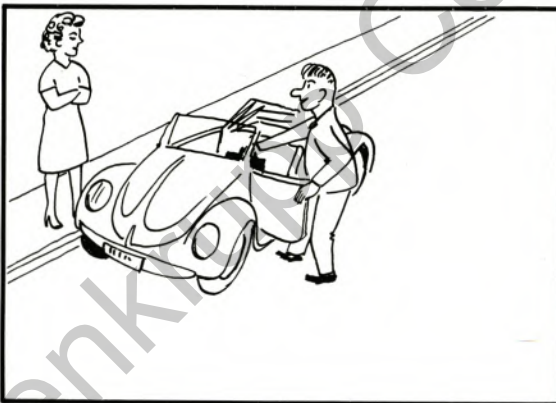
Der Tuxer Bach durchströmt das ganze Tuxer Tal.



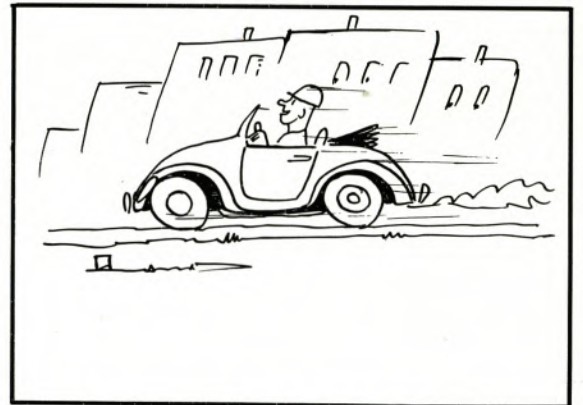
Arbeitsicher



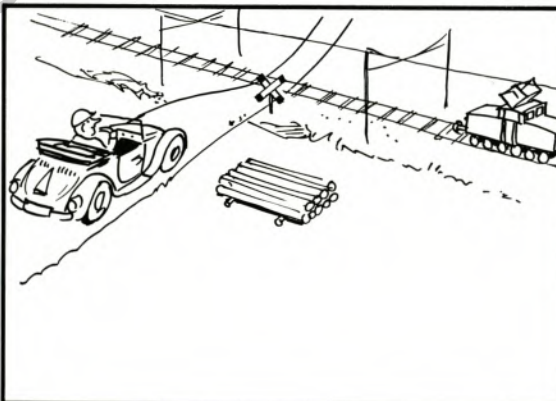
Auf dem Wege von und zur Arbeitsstätte sind die behördlichen Verkehrsvorschriften zu beachten. Auf den Werksstraßen gelten die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung. Straßenfahrzeuge müssen im Betrieb so abgestellt werden, daß der Eisenbahnverkehr nicht behindert wird.



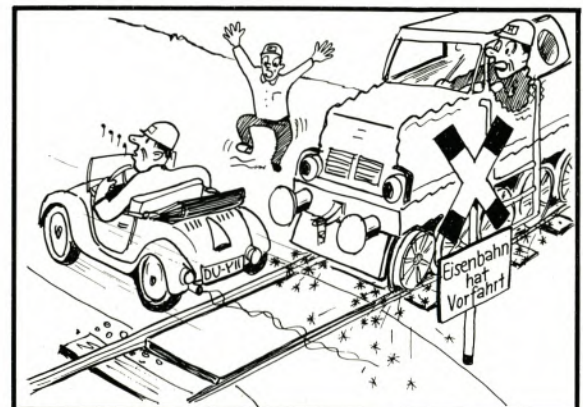
Morgens steigt er in den Wagen, noch bereit, nicht viel zu wagen.



Doch mit zunehmender Geschwindigkeit, wird er den Gedanken leid.



Da kommt von rechts ne' Lok, doch er denkt, ich schaff' den Bock.



O, Du Lieber, das war knapp, beinah' war der „Puffer“ ab.

