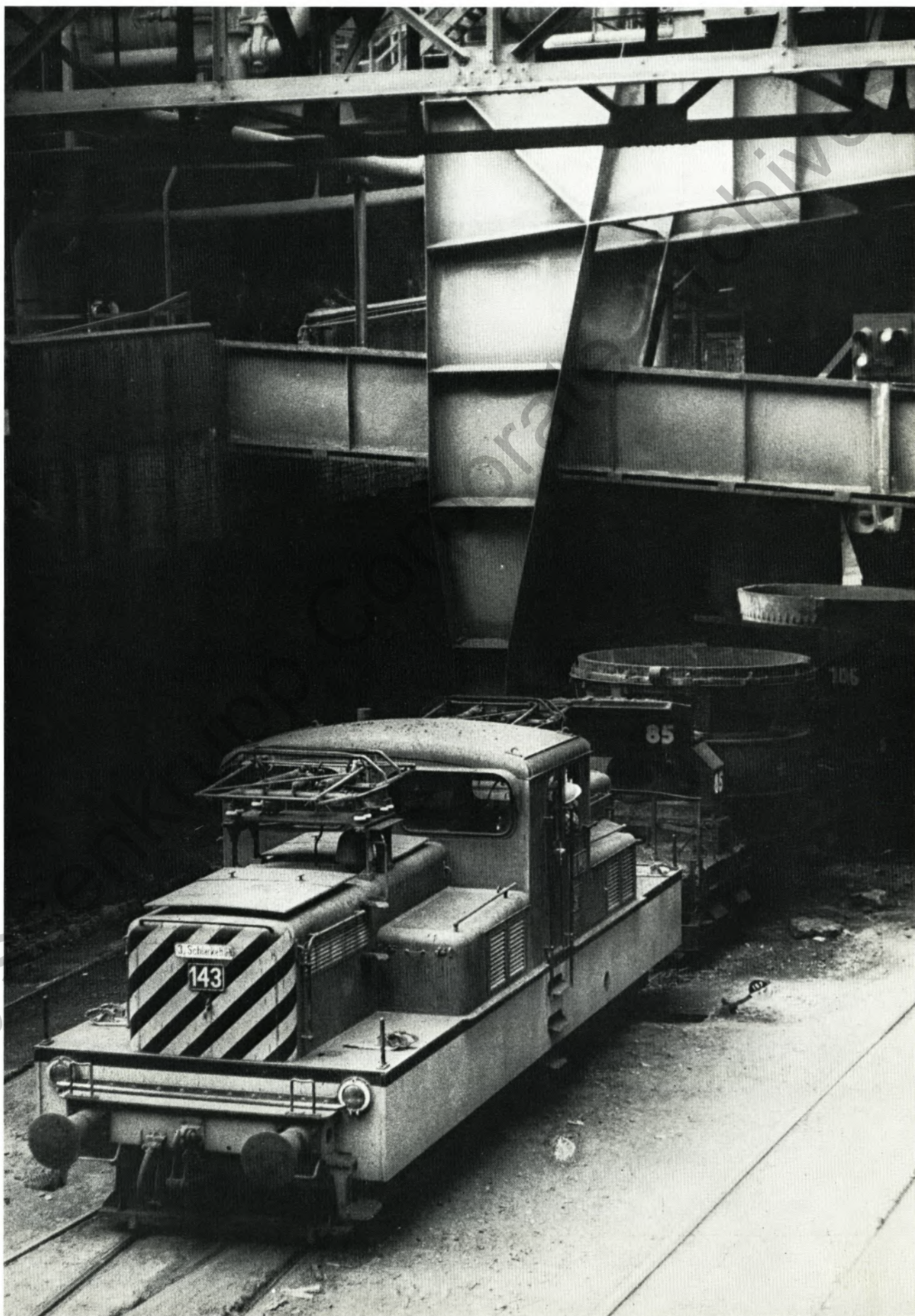




EISENBAHN^{UND} HÄFEN

WERKZEITSCHRIFT DES GEMEINSCHAFTSBETRIEBES EISENBAHN UND HÄFEN · DUISBURG-HAMBORN



3

76

JULI/SEPTEMBER

kurz berichtet — schnell gelesen	2
Thyssen-Gruppe gibt Belegschaftsaktien aus	3
Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen	4
Trotz Beitragserhöhung Vermögensabnahme: Betriebskrankenkasse legte Geschäfts- bericht für 1975 vor	4
Dr. Gerd Glatzel neuer Vorsitzender des EH-Beirats	6
Immer im Blickpunkt:	
Umweltschutz bei der ATH	6
Gefährliches Spiel am Bahndamm	7
Vom versuchsweisen Einsatz zum Regelbetrieb: Funkfernsteuerung von Lokomotiven bei EH	9
Im Wald — auch auf der Halde	11
Was gibt's Neues beim Vorschlagswesen?	12
Schon vor 50 Jahren kannte man „Die Unfallverhütung im Bilde“	14
Vereinsjubiläum wurde gebührend gefeiert	16
Drück auf die Kosten — Energie sparen!	17
Unsere Jubilare	18
Familiennachrichten	18
Fast jeder dritte Duisburger lebt vom Stahl	19
Arbeitsschutz-Informationen:	
Informieren — motivieren	20
Kursangebot der VHS, Duisburg	21
Freizeit mit Plan und Karte:	
Das Hochsauerland ist fast noch Naherholungsgebiet	22
Ein Mann macht seinem Namen Ehre	23

Impressum
Herausgegeben von der
Geschäftsführung des
Gemeinschaftsbetriebes
Eisenbahn und Häfen,
Duisburg-Hamborn
Redaktion:
Kurt-Hermann Still
Alle Einsendungen
sind zu richten an die
Abteilung V,
Gemeinschaftsbetrieb
Eisenbahn und Häfen,
Postfach 11 01 41,
4100 Duisburg 11.
Druck:
August Thyssen-Hütte AG,
4100 Duisburg 11
Aufnahmen:
EH: Drost, Hildebrandt,
Wiesner, Zölle
Sonstige: ATH-Fotoabt.,
WAZ
Zeichnungen Seite 23:
W. Cremer
Titelbild:
Bedienen der Hochöfen
Hamborn mit leeren
Schlackenpfannen
Rückseite:
Spätsommerliche
Impression

Thyssen-Gruppe

Einer Barkapitalerhöhung in Höhe von 300 Mill. DM stimmte der Aufsichtsrat der August Thyssen-Hütte AG am 30. 4. 1976 zu, nachdem die Hauptversammlung ein genehmigtes Kapital in gleicher Höhe beschlossen hatte. Die neuen Aktien, die vom 1. April 1976 an gewinnberechtigt sein werden, wurden den ATH-Aktionären im Verhältnis 5:1 zu einem Ausgabekurs von 90 DM für eine Aktie im Nennwert von 50 DM angeboten.

In der Hauptversammlung wurde am 30. 4. außerdem mitgeteilt, daß die Thyssen Vermögensverwaltung GmbH ihre Schachtel an der August Thyssen-Hütte AG in ihre 100%ige Tochtergesellschaft, die Thyssen Beteiligungsverwaltung GmbH, einbringt, und daß im Rahmen einer Kapitalerhöhung dieser Gesellschaft die Allianz Versicherungs-AG zusätzlich Gesellschafterin der Thyssen Beteiligungsverwaltung GmbH wird.

Die Thyssen Bergbautechnik hat nach langwierigen Verhandlungen von der Ruhrkohle AG einen Auftrag zur Lieferung von stählernem Grubenausbau für einen Sondereinsatz erhalten. Es handelt sich hierbei um Streckenringe für einen kreisrunden Querschnitt von 5400 mm Durchmesser, die beim maschinellen Streckenvortrieb auf der Schachanlage Monopol eingesetzt werden. Gegenüber herkömmlichen Konstruktionen haben die von der Bergbautechnik konzipierten Streckenringe den Vorteil, daß sie unmittelbar nach dem Bohrvortrieb mühelos

und schnell eingebaut werden können, wobei die einzelnen Segmente mit Hilfe einer Steckverbindung miteinander verbunden werden. Dabei ist gewährleistet, daß Stillstandszeiten der Vortriebsmaschine wegen des Einbringens des Ausbaus auf ein Minimum reduziert werden können und so ein optimaler Streckenvortrieb erreicht wird. Der Auftragswert beläuft sich auf 5,6 Mio. DM.

Aufträge für 23 Fluggastbrücken erhielt die Thyssen - Henschel - Flughafentechnik aus Tripolis, Edinburgh, Belgrad und Dubai, wo die Flughäfen weiter ausgebaut werden sollen.

Stahl-Industrie

Die deutsche Stahlproduktion wird von steigender Inlandsnachfrage belebt. An der derzeit erhöhten Produktion ist der Inlandsanteil nach einer Meldung des Thyssen-Vorstandes stärker beteiligt als der Export.

Eine Steigerung der französischen Rohstahlproduktion auf 34 Mill. t in 1980 wird im Rahmen des 7. französischen Wirtschaftsplanes anvisiert. Das entspricht einer Erhöhung um rund 25% gegenüber der Rohstahlerzeugung von 27 Mill. t 1974. Nach dem in Ausarbeitung befindlichen Entwurf für den 7. Plan sind die Investitionskosten für die vorgesehene Erhöhung der Stahlerzeugung in Frankreich auf 16,4 Mrd. F zu veranschlagen, und zwar ohne Berücksichtigung des aus konjunkturellen Gründen vorläufig zurückgestellten Projektes einer Produktionsverdoppelung im



Solmer - Küstenstahlwerk Fos.

Bergbau

Die Ruhrkohle AG ist trotz schwerer Absatzkrise weiter auf dem Weg, ein „normales Unternehmen“ zu werden. Für 1975 konnte wieder ein ausgeglichenes Ergebnis vorgelegt werden, obwohl Mehrbelastungen von rd. 500 Mio DM verkraftet werden mußten. Auch für 1976 wird ein ausgeglichenes Ergebnis erwartet. Mit 64 Mio t Steinkohlenabsatz wird der Verkauf voraussichtlich um 7% gegenüber dem Vorjahr steigen. An der genannten Menge wird die Stahlindustrie voraussichtlich mit knapp 36 Mio t beteiligt sein. Ebenso sichert die Vereinbarung mit der Stromwirtschaft über die Abnahme von deutscher Steinkohle einen Absatz von rd. 19 Mio t. Eine weitere Entlastung wird die Bildung einer nationalen Kohlereserve bringen. Die Halbenbestände werden für

Ende des Jahres auf 10 Mio t Koks und auf 5 bis 6 Mio t Kohle geschätzt.

Der französische Stahlkonzern Sidechar hat für einen Kaufpreis von rd. 44 Mill. DM 8,25 v. H. des Kapitals der Ruhrkohle AG erworben. Der französische Kunde, der jährlich rd. 7 Mill. t RAG-Kohle abnimmt, besaß über seine Tochtergesellschaft Harpener Bergbau AG bereits 4,77 v. H. des Ruhrkohle-Kapitals.

Deutsche Bundesbahn

Die Einführung einer automatischen Fahrzeugkupplung bei den Eisenbahnen Europas muß aus finanziellen Gründen auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Die Umstellung auf eine Automatikkupplung ließ sich mit den begrenzten Mitteln der Eisenbahnen allein nicht realisieren, so daß die Regierungen entsprechende Beiträge hätten leisten müssen. Die Europäische Verkehrsminister-

konferenz (CEMT) hatte diese Unterstützung auch zugesichert, mußte sie jedoch im vergangenen Jahr im Hinblick auf die schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse mehrerer Länder zurückziehen. Der von den west- und osteuropäischen Eisenbahn-Verbänden UIC und OSShD vorgeschlagene Einführungstermin 1985 läßt sich damit nicht aufrechterhalten. Um keine Fehlinvestitionen zu riskieren, hat die Bundesbahn die Vorbereitung

von Fahrzeugen auf den Einbau der automatischen Kupplung inzwischen eingestellt. Lediglich neue Fahrzeuge werden so ausgerüstet, daß später ein Umbau mit einfachen Mitteln möglich ist. Die Verkehrsministerkonferenz hat ausdrücklich unterstrichen, daß ihre gegenwärtige Haltung keine völlige Preisgabe des Vorhabens bedeute. Allerdings läßt sich ein konkreter Zeitpunkt für die Einführung noch nicht absehen.

Wirtschaft und Politik

Die größten Industrieunternehmen in der Bundesrepublik, gemessen am Umsatz des Jahres 1975 stellen sich wie folgt dar:

Rang	Unternehmen	Umsatz Mill. DM
1	Veba	25 400
2	Thyssen	21 356
3	Hoechst	20 776
4	Daimler-Benz	20 100
5	BASF	20 050
6	Siemens	18 907
7	Volkswagenwerk	18 900
8	Bayer	17 734
9	Mannesmann	13 094
10	AEG-Telefunken	12 735

Produktivvermögen in Arbeitnehmerhand!

Thyssen-Gruppe gibt Belegschaftsaktien aus

Der Vorstand der August Thyssen-Hütte AG – Obergesellschaft der Thyssen-Gruppe – hat beschlossen, den 138 000 Mitarbeitern der Gruppe, zu denen auch die Beschäftigten des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen gehören, Gelegenheit zum Erwerb von ATH-Aktien zu Vorzugsbedingungen zu geben. Alle aktiven Belegschaftsangehörigen, einschließlich Auszubildende, die mindestens ein Jahr in Thyssen-Unternehmen tätig sind, erhalten die Möglichkeit, bis zu 5 ATH-Aktien im Nennwert von 50 DM je Stück zu einem Sonderpreis von 60 DM je Stück – das entspricht etwa der Hälfte des derzeitigen Börsenwertes – zu erwerben.

Mit dieser Aktion, die bei entsprechender wirtschaftlicher Lage in den folgenden Jahren fortgesetzt werden soll, will die Thyssen-Gruppe zur breiteren Streuung des Produktivvermögens in Arbeitnehmerhand beitragen.

Dieser Ausgabe unserer Werkzeitung liegt ein Informationsblatt bei, aus dem Sie die näheren Einzelheiten, wie Zeitpunkt der Ausgabe, Bezahlung usw. entnehmen wollen. Es wäre zu begrüßen, wenn eine große Zahl unserer Belegschaftsmitglieder von diesem günstigen Angebot Gebrauch machen würde.

Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

Bericht zur Betriebs- und Geschäftslage EH im Geschäftsjahr 1975/76 (3. Quartal)

Die Entwicklung des Verkehrsgeschehens beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen verlief im 3. Quartal 1975/76 (Monate April bis Juni 1976) bei der Werksbahn und den Werkshäfen uneinheitlich. So war im Berichtszeitraum bei einer ansteigenden Rohstahl- und Roheisenerzeugung von 6,8 % bzw. 9,5 % gegenüber dem 2. Quartal des laufenden Geschäftsjahres bei der Werksbahn ein nur mäßiges Anwachsen der Beförderungsleistung zu verzeichnen, während bei den Umschlagsleistungen der Werksbahnen ein Anstieg von monatsdurchschnittlich 9,4 % eintrat. Diese unterschiedliche Entwicklung ist weitgehend auf die im April 1976 erfolgte Wieder-Inbetriebnahme des Hochofens Schweglern zurückzuführen.

Aufgrund des sich in den einzelnen Monaten des 3. Quartals 1975/76 abzeichnenden leichten Leistungsanstiegs und unter Berücksichtigung des erheblichen Personalarückganges von 275 Personen (Stand 31. März 1976 gegenüber dem 31. März 1975) konnte die Betriebsvereinbarung, wonach für die Beschäftigten bestimmter Betriebsbereiche die Sonntagsarbeit in die 40-Stunden-Woche einzubeziehen war, mit Ende des Monats Mai 1976 aufgehoben werden.

Insgesamt jedoch bleibt festzustellen, daß auch im Berichtszeitraum die Leistungen der Werksbahn und Werksbahnen, wie im einzelnen nachstehend dargestellt wird, noch weit unter denen bei normaler Kapazitätsauslastung (bei der Werksbahn

9,5 Mio t/Monat, bei den Werksbahnen 1,6 Mio t/Monat) liegen. Somit mußten die bisher getroffenen Sparmaßnahmen weitgehend aufrechterhalten werden, um auch die leistungsbezogenen Kosten (Kosten je beförderte bzw. umgeschlagene Tonne) in betriebswirtschaftlich vertretbaren Grenzen zu halten.

Zur Leistungsentwicklung im einzelnen:

Werksbahn

Die monatsdurchschnittliche Beförderungsleistung der Werksbahn lag im 3. Quartal 1975/76 mit 8 033 000 Tonnen nur unwesentlich über dem Durchschnitt des 2. Quartals des laufenden Geschäftsjahres; sie blieb damit aber immer noch unter dem sehr niedrigen Leistungsniveau des Vorjahres. Die Entwicklung des Transportaufkommens in den einzelnen Monaten des Berichtszeitraumes läßt jedoch einen gewissen Anstieg erkennen:

April	7 739 701 Tonnen
Mai	8 129 471 Tonnen
Juni	8 231 028 Tonnen

Selbst bei einer weiteren, erheblichen Steigerung des Transportaufkommens in den noch verbleibenden 3 Monaten des Geschäftsjahres wird jedoch die bereits sehr niedrige Beförderungsleistung des Vorjahres von monatsdurchschnittlich 8 141 000 Tonnen als Monatsmittel für das laufende Geschäftsjahr kaum erreicht werden können.

Werksbahnen

In den Werksbahnen Schweglern und Walsum Süd betrug die monatsdurchschnittliche Umschlagsleistung im Berichtszeitraum rd. 1 389 000 Tonnen; sie liegt damit zwar um 9,4 % über dem Monatsdurchschnitt des 2. Quartals des laufenden Geschäftsjahres, jedoch konnte auch hier, wie bei der Werksbahn, das Monatsmittel des Vorjahres nicht erreicht werden. Im Schiffsverkehr kam es im 3. Quartal 1975/76 aufgrund des äußerst niedrigen Wasserstandes zu einer erheblichen Steigerung der Anzahl beladener Schiffe im Eingang. Während der Monatsdurchschnitt im vergangenen Geschäftsjahr noch bei 492 Schiffen lag, so beträgt er im Berichtszeitraum 824 Schiffe; das bedeutet eine Steigerung um 67,5 %. Die Anzahl der Schiffe im Ausgang ist dagegen leicht rückläufig.

Belegschaft

Zur Belegschaft EH (ohne TN Oberhausen) gehörten am 30. Juni 1976 insgesamt 3 331 Mitarbeiter; sie ist damit um 78 Personen niedriger als zum Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres (30. September 1975). Bei der Thyssen Niederrhein AG waren am 30. Juni 1976 insgesamt 945 Mitarbeiter für EH tätig, das sind 44 Personen weniger als zum 30. September 1975. Gegenüber dem 30. März 1976 hat sich dagegen in beiden Bereichen die Anzahl der Belegschaftsmitglieder um jeweils 5 Mitarbeiter erhöht. H. Berl

Trotz Beitragserhöhung Vermögensabnahme:

Betriebskrankenkasse legte Geschäftsbericht für 1975 vor

Die Betriebskrankenkasse der August Thyssen-Hütte AG in Duisburg-Hamborn legte für das Kalenderjahr 1975 – gleichzeitig das 84. Geschäftsjahr – den Geschäftsbericht vor.

Trotz der Erhöhung der Beitragsbemessungsgrenze in der Krankenversicherung von 1 875,00 DM (bis zum 31. 12. 1974) auf 2 100,00 DM ab 1. 1. 1975 und der Anhebung des Beitragssatzes von 10 v. H. auf 11 v. H. ab 1. 4. 1975 war es nicht zu vermeiden, daß der Jahresabschluß 1975 eine Vermögensabnahme von insgesamt 2 025 094,03 DM ausweist.

Das am 1. 1. 1975 noch vorhandene Pro-Kopf-Vermögen von 336,89 DM sank auf

282,93 DM zum Ende des Geschäftsjahres. Das Reinvermögen der Betriebskrankenkasse sank während dieses Zeitraumes von 11 039 221,95 DM auf 9 014 127,92 DM.

Die Ursachen dieser Vermögensabnahme liegen zweifellos in der Ausgabensteigerung begründet, aber auch darin – und das kann nicht unerwähnt bleiben –, daß ab Mai des vergangenen Jahres die Auftragslage bei der ATH rückläufig war, hierdurch die Mehrarbeit abgeschafft wurde und Kurzarbeit an die Stelle der Vollbeschäftigung trat. Alle diese Faktoren haben mit dazu beigetragen, daß die Beitragseinnahmen sich rückläufig entwickelten und das Geschäftsergebnis negativ beeinflussten.

Wie in den vergangenen Geschäftsjahren, so weist auch das Kalenderjahr 1975 wiederum eine Vermögensabnahme in der Krankenversicherung der Rentner aus; diese beträgt 6 360 073,64 DM und liegt um 474 911,07 DM höher als im Jahre 1975.

Ein Blick auf die Ausgabenentwicklung zeigt, daß die größten Kostensteigerungen bei

- a) den Krankenhauspflegekosten
- b) den Arzneien, Heil- und Hilfsmitteln
- c) der ärztlichen Behandlung
- d) der zahnärztlichen Behandlung und beim Zahnersatz sowie bei
- e) den Barleistungen (Krankengeld)

zu verzeichnen sind. Gegenüber dem Jahre 1974 haben sich die Ausgaben um rd.

7,8 Mio. DM erhöht. Im einzelnen betragen die Mehrausgaben

bei den Krankenhaus-	
pflegekosten	= 1 101 000,00 DM,
bei den Arzneien	= 1 218 000,00 DM,
bei der ärztlichen	
Behandlung	= 1 161 000,00 DM,
bei der zahnärztlichen	
Behandlung	= 645 000,00 DM,
beim Zahnersatz	= 1 933 000,00 DM
und bei den	
Barleistungen rd.	733 000,00 DM.

lungen, die nicht ohne finanzielle Auswirkungen blieben.

Es wurden eine Reihe von Bestimmungen des Sozialgerichtsgesetzes geändert.

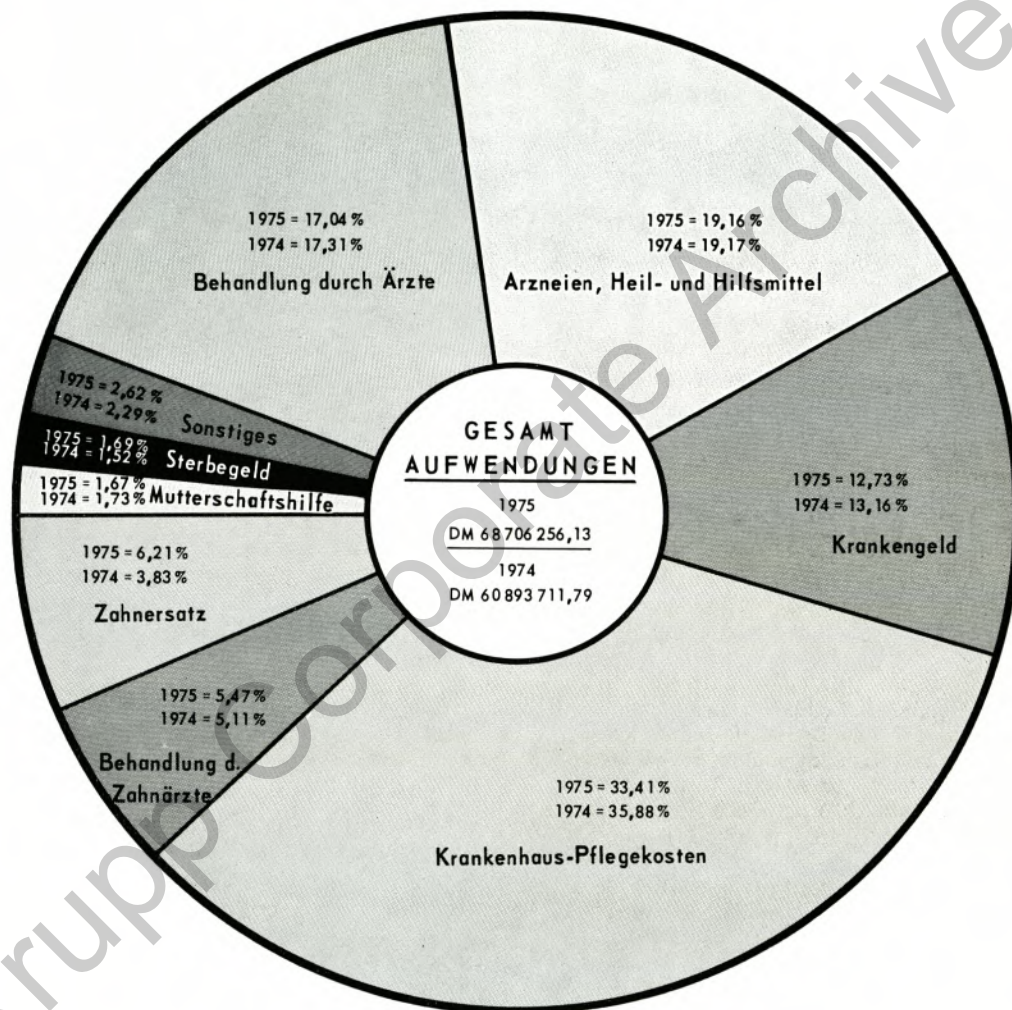
Das Recht der Sozialversicherung wurde durch das am 1. 1. 1975 in Kraft getretene Einführungsgesetz zum Strafgesetzbuch nicht unwesentlich betroffen.

Bedeutende Änderungen im Beitrags- und Leistungsrecht der Sozialversicherung

Ferner wurden die Krebsfrüherkennungs-, Mutterschafts- und Arzneimittel-Richtlinien des Bundesausschusses der Ärzte und Krankenkassen neu gefaßt.

Die Mitgliederzahl der Betriebskrankenkasse Duisburg-Hamborn betrug am 31. 12. 1975 einschließlich Rentner 31 850. Es sollte nicht unerwähnt bleiben, daß die „Allgemeine Krankenversicherung“ mit einem wesentlich niedrigeren Beitragssatz allen Ausgabensteigerungen in naher Zukunft beruhigt entgegensehen könnte. Die

Verteilung der Gesamtausgaben 1975



Obwohl das Geschäftsjahr 1975 mit einem Vermögensverlust abschloß, wurden der Rücklage insgesamt 641 000,00 DM zugeführt. Die Rücklage am Ende des Geschäftsjahres beträgt nunmehr 6 572 799,55 DM.

Der durchschnittliche Krankenstand betrug im Jahre

1969	7,01 v. H.	(keine Lohnfortzahlung)
1970	8,66 v. H.	(Einführung der
1971	8,77 v. H.	Lohnfortzahlung)
1972	9,46 v. H.	
1973	9,94 v. H.	
1974	10,19 v. H.	
1975	9,06 v. H.	

Das bedeutet für 1975 gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang des Krankenstandes um 11,08 v. H.

Das abgelaufene Geschäftsjahr brachte auch entscheidende gesetzliche Neurege-

brachte das Einführungsgesetz zum Einkommensteuereinführungsgesetz.

Zum 1. 7. 1975 trat das Gesetz über die Sozialversicherung Behinderter in Kraft. Dieses Gesetz soll die soziale Sicherheit der Behinderten, insbesondere solcher mit Geburts- und Fröhschäden, die bisher noch ohne ausreichenden Sozialversicherungsschutz waren, verbessern.

Am 20. 6. 1975 stimmte der Bundesrat dem vom Bundestag beschlossenen Gesetz über die Krankenversicherung der Studenten zu.

Mit der Kassenzahnärztlichen Bundesvereinigung haben die Bundesverbände der Krankenkassen zum 1. 1. 1975 eine entscheidende Erweiterung der kassenzahnärztlichen Versorgung vereinbart, die neben dem herausnehmbaren jetzt auch den fest-sitzenden Zahnersatz umfaßt.

Hauptbelastung liegt in der Krankenversicherung der Rentner.

Am 1. 8. 1956 sind die Rentner in die Betriebskrankenkasse zurückgekehrt. Von diesem Zeitpunkt an haben die übrigen Versicherten insgesamt rd. 31,5 Mill. DM zur Deckung der Mindereinnahmen in der Krankenversicherung der Rentner aufgebracht. Jedes aktive Mitglied der Betriebskrankenkasse hat aus seinem Beitragsaufkommen im Jahre 1975 = 255,77 DM (Vorjahr 230,98 DM) der Krankenversicherung der Rentner zur Verfügung gestellt.

Die Prüfung der Jahresrechnung 1975 wurde durch den von der Vertreterversammlung gewählten Rechnungsausschuß im Mai 1976 vorgenommen und konnte, genau wie die übrigen vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Prüfungen, mit einem guten Gesamtergebnis abgeschlossen werden.



Dr. Gerd Glatzel neuer Vorsitzender des EH-Beirats

Bergassessor a. D. Klaus Haniel, seit 1969 Vorsitzender des Beirats unserer Gesellschaft, hat nach dem Ausscheiden aus dem Vorstand der August Thyssen-Hütte zum 30. April 1976 auch sein Mandat als Beiratsmitglied niedergelegt. Die August Thyssen-Hütte hat anstelle von Herrn Haniel Hüttdirektor Dr.-Ing. Gerd Glatzel in den Beirat des Gemeinschaftsbetriebes entsandt. In einer Beiratssitzung am 9. Juni 1976 wurde Bergassessor a. D. Dr. Glatzel zum Vorsitzenden des Beirats gewählt.

Die berufliche Laufbahn von Herrn Dr. Glatzel wurde sicher nicht in geringem Maße durch den Beruf seines Vaters, der als Bergwerksdirektor tätig war, beeinflusst. Er besuchte in Attendorn das humanistische Gymnasium und nahm nach dem Abitur 1935 das Studium an der Rheinisch-

Westfälischen Technischen Hochschule in Aachen auf, das er mit der Diplom-Hauptprüfung im Jahre 1939 beendete.

Nach seiner Referendarzeit erfolgte 1943 die Ernennung zum Bergassessor. Von 1941 bis 1945 gehörte er zeitweise der Deutschen Wehrmacht an.

1945 nahm Dr. Glatzel die Tätigkeit bei den Rohstoffbetrieben der Vereinigten Stahlwerke GmbH in Siegen auf und war hier bzw. bei deren Nachfolge- und Tochtergesellschaften tätig, zum Teil als Vorstandsmitglied, zum Teil als Mitglied des Aufsichtsrats.

Seit 1962 ist er Vorstandsmitglied der Gewerkschaft Exploration (heute Exploration und Bergbau GmbH) und Vorsitzender der Geschäftsführung seit 1972.

Zum 1. Mai 1975 berief ihn die ATH in den Vorstand, wo er die Bereiche Rohstoffabteilung, Verkehrswirtschaft sowie Grundstücks- und Vermessungsabteilung übernommen hat.

Dr. Glatzel, der verheiratet ist und fünf Kinder hat, ist außerdem Vorsitzender des Beirates der Studiengesellschaft für Eisenerzaufbereitung, Othfresen, und Chairman des Boards of Directors der Delimco/German Liberian Mining Company, Monrovia/Liberia sowie der Bong Mining Company Monrovia.

Darüber hinaus ist er Mitglied verschiedener Aufsichtsgremien und übt ehrenamtliche Tätigkeiten bei mehreren technisch-wissenschaftlichen Verbänden aus.

Die Technische Universität Clausthal verlieh ihm 1971 die Ehrendoktorwürde.

Immer im Blickpunkt: Umweltschutz bei der ATH

Jeder Produktionsvorgang bringt zwangsläufig Umweltschutzprobleme mit sich. Auch bei der Herstellung von Stahlerzeugnissen ist dies nicht anders. Was den Werk-

stoff Stahl angeht, so ist dieser allerdings sehr umweltfreundlich, da er als Schrott später erneut im Produktionsprozeß eingesetzt werden kann.

Umweltschutz ist bei der ATH kein neues Thema. In der Vergangenheit wurden beispielsweise viele Anlagen stillgelegt, die sich als nicht genügend umweltfreundlich

erwiesen hatten. Durch die Konzentration der Stahlerzeugung auf drei leistungsfähige und vom Verfahren her umweltfreundliche Oxygenstahlwerke in Bruckhausen, Beeckerwerth und Ruhrort konnte der Staubausschlag in den letzten Jahren entscheidend vermindert werden. Im Vergleich zu 1969 — damals wurde das letzte Thomas-Stahlwerk stillgelegt — wird heute in den ATH-Stahlwerken erheblich mehr Stahl erzeugt, der Staubausschlag beträgt jedoch nur noch einen Bruchteil der damaligen Menge.

Jetzt geht es an die Feinarbeit. Die bei den Umfüllvorgängen noch entweichenden Schwaden sollen mit einem aufwendigen Entstaubungsprogramm — der Fachmann spricht von Sekundärentstaubung — in den Griff genommen werden. Der Anfang wird im Oxygenstahlwerk Ruhrort gemacht. In Beeckerwerth konnte bereits mit der Inbetriebnahme einer Umfüllgrube mit Absaugeinrichtungen und Staubfiltern eine Teilverbesserung erzielt werden.

Der Bau von Stranggießanlagen wirkt sich emissionsvermindernd aus; der herkömmliche Gießbetrieb sowie die konventionellen Produktionsbereiche der Blockbrammenstraßen mit den Tiefofenanlagen können dadurch eingeschränkt werden.

Vor einem halben Jahr konnte die dritte Stranggießanlage bei der ATH in Betrieb genommen werden, in Bruckhausen ist eine weitere Anlage in der Planung.

Probleme der Luftreinhaltung ergeben sich noch bei Kokereien und Sinteranlagen.

Durch die Stilllegung der Kokerei Westende in Duisburg-Laar im Jahre 1973 wurde die Situation wesentlich verbessert. Die ATH konzentriert seither ihre Umweltschutzbemühungen auf die Kokerei „August Thyssen“ in Bruckhausen. Ein wichtiger Schritt war hierbei die Inbetriebnahme einer neu entwickelten Absaugvorrichtung. Ähnliche Anlagen werden in den nächsten Jahren an den anderen Koks-Ofen-Batterien errichtet. Als erstes Hüttenwerk in Deutschland wird die ATH an einem neuen Sinterband eine Abgasentschwefelungseinrichtung installieren. An den bestehenden Anlagen in Ruhrort und Meiderich sollen Entstaubungs-Verbesserungsprogramme durchgeführt werden.

Auch bei den Hochöfen wurden Fortschritte erzielt. Der Großhochofen Schwelgern ist nach weiteren durchgeführten Verbesserungen nunmehr so ausgereift, daß er als besonders umweltfreundlich gelten kann. Jeder Hochofen, der bei der ATH einen leistungsfähigeren Zugschnitt erhält, wird mit einer Gießhallenentstaubung ähnlich der in Schwelgern ausgestattet. Dies ist bei drei Hochöfen in Hamborn, Meiderich und Ruhrort inzwischen der Fall. Außerdem wurde in Meiderich die neuartige Gichtgasreinigungsanlage in der zweiten Ausbaustufe vollendet.

Durch die häufig gegebene unmittelbare Nachbarschaft von Wohngebieten und Werksanlagen ergeben sich oftmals Lärmprobleme. Die ATH ist bemüht, u. a. durch aufgeforstete Lärmschutzwälle und sonstige Grüngürtel an diesen

Punkten eine wirksame und freundliche Abgrenzung zu schaffen. So wurde beispielsweise der Petersberg verlängert. Außerdem entstand an der Kaiser-Wilhelm-Straße entlang der Kokerei ein neuer Immissionsschutzwall mit einer Länge von 500 Metern.

Insgesamt ist es gelungen, die Grünflächen auf dem Werksgelände der ATH auch im letzten Jahr erneut zu erweitern.

Die geringsten Probleme treten beim Wasser auf. Durch eine intensive Kreislaufwirtschaft mit vielen Klär- und Filteranlagen ist die ATH nahezu autark.

Bei der Herstellung der Produkte fallen Abfallstoffe wie Stäube und Schlacken an. Ein Teil dieser Stoffe muß deponiert werden. Dies geschieht in erster Linie in Wehofen, wo eine neue Halde vorbereitet wird. Die bisherige Deponie ist inzwischen auf einer Fläche von rund 14 Hektar eingegrünt worden. Da viele Abfallstoffe noch verwertbare Rohstoffe enthalten, läuft bei der ATH zur Zeit eine Versuchsreihe, die von der Europäischen Gemeinschaft gefördert wird. Das Ziel dabei ist, Stäube und Schlämme aus den verschiedenen Entstaubungsanlagen nicht mehr zu deponieren, sondern aufzubereiten und den Produktionsprozessen wieder zuzuführen. Diese Versuche sind bisher sehr erfolgreich verlaufen und werden intensiv weitergeführt.

Alle diese Umweltschutzmaßnahmen kosten sehr viel Geld. Die ATH hat im letzten Geschäftsjahr hierfür mehr als 200 Mill. DM aufgewendet.

Gefährliches Spiel am Bahndamm

Jeder, der mit der Eisenbahn zu tun hat oder sich ihr nähert, muß die Gefahren, in die er sich beim Betreten der Gleisanlagen begibt, kennen.

Der Gesetzgeber hat dieser Gefährdung durch entsprechende Gebote und Verbote Rechnung getragen, die Bestandteile der für den Bau und Betrieb von Eisenbahn-

anlagen ergangenen Vorschriften und Verordnungen sind. So heißt es in der „Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen“ — kurz BOA genannt — vom 31. 10. 1966 in den Paragraphen 34 bis 37 unter anderem:

Unbefugten ist das Betreten der Bahnanlagen verboten. Wer sich innerhalb der Bahnanlagen aufhält, hat den Vorschriften

nachzukommen, die zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung innerhalb der Bahnanlagen und im Bahnbetrieb erlassen sind.

Die Werkbahnanlagen dürfen nur an den dafür bestimmten Stellen überquert werden.

Schranken oder Einfriedungen zu öffnen oder zu übersteigen ist untersagt.



Es ist verboten, die Werkbahngleise, die Eisenbahnbetriebseinrichtungen und -fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Gegenstände auf die Gleise zu legen oder sonstige Fahrthindernisse zu schaffen, Weichen umzustellen, Eisenbahnfahrzeuge in Bewegung zu setzen, die dem Betrieb oder der Verhütung von Unfällen dienenden Einrichtungen zu betätigen oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.

In letzter Zeit häufen sich nun wieder die Klagen unserer Rangierer und Triebfahrzeugführer, wonach auf den außerhalb der Werksgrenzen liegenden Gleisanlagen insbesondere spielende Kinder sich selbst und die Eisenbahntransporte gefährden. Geradezu unglaublich würde der Inhalt einiger Meldungen klingen, die seitens unserer Aufsichtsstellen und auch des Werkschutzes erstattet wurden, wenn sie nicht schwarz auf weiß auf unserem Tisch lägen. Hier nur einige Kostproben:

Meldung des Eisenbahnbetriebs Nord vom 16. Mai 1976

Um 11.50 Uhr befuhr die Fahreinheit „4. ZBÜ“ mit einer Gruppe Fad-Wagen den Gleisabschnitt Papiermühlenstraße in Richtung Stellwerk Alsumer Straße Süd. In Höhe der Schulstraße mußte vom Triebfahrzeugführer eine Notbremsung durchgeführt werden, da in Gleismitte ein Feuer (Papier und Dachpappe) brannte.

Das Feuer wurde vom Rangierleiter und Triebfahrzeugführer gelöscht.

Der Werkschutz ATH und Bezirksvorsteher wurden verständigt.

Meldung des Eisenbahnbetriebs Süd vom 19. Mai 1976

In letzter Zeit sind wiederholt Kinder und Jugendliche im Gleisbereich zwischen Stellwerk Oberhausen Kanal und Stellwerk Hamborner Straße beobachtet worden. Von diesen Personen wurden Steine, Holz und Eisenteile auf Gleiskörper und auf Schienen gelegt und Triebfahrzeuge mit Steinen

beworfen. Außerdem sind Kinder auf den dort verkehrenden Einheiten mitgefahren. Der Werkschutz und die örtliche Polizeibehörde wurden jeweils verständigt.

Am 13. Mai 1976 wurde von dem Rangierleiter der Fahreinheit „9. ZBÜ“ gegen 17.00 Uhr ein Kind im Bereich der Brücke Neumühler Straße gefaßt, als es von der Fahreinheit abgesprungen war. Der Junge wurde vom Werkschutz nach Hause gebracht, nachdem er einige Adressen von Spielgefährten genannt hatte, die ebenfalls auf Fahreinheiten zwischen dem Stellwerk Hamborner Straße und Anschluß Oberhausen West mitgefahren sein sollen.

Meldung des Eisenbahnbetriebs Süd vom 1. Juni 1976

In der Nachtschicht am 28. Mai 1976 wurde auf das Triebfahrzeug der Fahreinheit „14. ZBÜ“ vermutlich mit einem Luftgewehr oder einer Luftpistole geschossen. Das Projektil wurde im Führerstand gefunden und der örtlichen Polizei übergeben.

Am 29. Mai 1976 gegen 11.30 Uhr mußte die Fahreinheit „4. ZBÜ“ auf der Fahrt von Oberhausen nach Beeckerwerth in Höhe der Teerverwertung anhalten, weil drei spielende Kinder den Bahnkörper nicht freimachten. Nach der Weiterfahrt sprangen von 30 bis 40 auf dem Bahnkörper in Höhe der Brücke Neumühler Straße spielenden Kindern einige auf die Fahreinheit auf. Außerdem wurde der Rangierleiter, der auf der Bremsbühne stand, mit Steinen beworfen.

Am 31. Mai 1976 gegen 18.15 Uhr wurde die Schlußlampe der Fahreinheit „8. ZBÜ“ zerschlagen.

Meldung des Werkschutzes ATH vom 1. Juni 1976

Wir bekamen über Florian den Einsatz, zum Bahndamm Talbahnstraße zu fahren, dort würden Kinder auf die fahrenden Züge in Richtung Oberhausen springen und mitfahren. Am Bahndamm Talbahnstraße griffen wir den 11jährigen

auf, der gerade vom Bahndamm herunter kam. Er gab uns die Adresse von dem 17jährigen „Bandenboß“ X, der das Aufspringen als Mutprobe bestimmt und zur Belohnung Mohrenköpfe verteilt. Hat eines von den Kindern Angst, bekommen sie Prügel von X. Wir brachten zu seinen Eltern und klärten sie über sein Tun auf.

Anschließend fuhren wir auch zur Mutter von X, die ihren Sohn ernsthaft ins Gebet nehmen will.

Aus solchen und ähnlichen Handlungen können Unfälle mit oft nicht übersehbaren Sachschäden und mit Verletzungen der Männer entstehen, die diese Fahreinheiten befördern. Ganz davon abgesehen, in welche Lebensgefahr sich die Kinder bei ihrem verbotenen Tun selbst begeben.

Alle, die solche Handlungen beobachten, aber vor allem die Eltern und Erziehungsberechtigten bitten wir, Kindern und Jugendlichen den Aufenthalt auf den Werkbahngleisen zu verbieten und sie vor den dort wartenden Gefahren für Leib und Leben zu warnen. Das Spiel auf den Gleisen ist lebensgefährlich. Triebfahrzeugführer können nicht immer – besonders nicht hinter Kurven bei engerer Sichtweite – rechtzeitig bremsen. Das Unglück ist dann nicht mehr aufzuhalten.

Wir müssen in diesem Zusammenhang aber auch darauf hinweisen, daß die geschilderten Störungen des Eisenbahnbetriebes Verstöße gegen die §§ 35–37 der „Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen“ sind, wenn nicht gar der Tatbestand einer Transportgefährdung gegeben ist und eine Bestrafung nach § 315 StGB notwendig wird. Wir werden daher stets, wenn die Namen der beteiligten Personen oder Kinder ermittelt wurden, den oder die Erziehungsberechtigten auf die möglichen Folgen hinweisen, Schadenersatz fordern oder, in besonders schwerwiegenden Fällen, Strafanzeige erstatten.



Bild 4

Vom versuchsweisen Einsatz zum Regelbetrieb:

Funkfernsteuerung von Lokomotiven bei EH

Fortsetzung unseres in der letzten Ausgabe begonnenen Berichts

Die technischen Merkmale des Systems

Die besonderen Merkmale des Funkfernsteuerungssystems AEG-Telefunken sind Selektivruf und asynchrone spontane Datenübertragung im Frequenzbereich 450 MHz. Die Funkverbindung ist einseitig gerichtet und erfolgt vom Geber als Sendeanlage zum Empfänger in der Lokomotive. Je eine Geberanlage mit Solosender TELEPORT VII und eine Fahrzeuanlage mit Soloempfänger TELEDUX sind einander paarweise zugeordnet. Eine achtsellige Adressencodierung erlaubt 256 Kombinationen. Die Veränderung der Adressencodierung ist zur Vermeidung eines unbeabsichtigten Verstellens nur nach dem Öffnen der Anlagenteile möglich.

Die Befehlsübermittlung erfolgt mit kurzen Fernsteuertelegrammen, die quasi periodisch nach einem Spontanverfahren ausgesendet werden. Dieses Verfahren ermöglicht es, daß zum Beispiel 10 und mehr Rangierlokomotiven gleichzeitig auf einem Hochfrequenzkanal unabhängig voneinander ferngesteuert werden können. Zur Sicherung der Übertragung wird ein fehlererkennender Code verwendet. Es können maximal 16 voneinander unabhängige Fernsteuerbefehle gleichzeitig übertragen werden.

Durch die Forderung auf gleiche Auslegung der Anlage für alle bei EH vorkommenden Lokomotivbauarten sind insgesamt 21 Fernsteuerbefehle notwendig. Diese hohe Zahl wird jedoch nur bei den elektrischen Zweikraftlokomotiven mit dieselelektrischem Hilfsantrieb benötigt. Von den 21 Befehlen werden, wie schon erwähnt, 16 gleichzeitig übertragen.

Die Telegrammübertragung, die fortlaufend bis zum Erhalt eines neuen Befehles und damit einer Zustandsänderung gegenüber dem bestehenden Zustand geschieht, dauert 25 Millisekunden (ms). Die Zugriffszeit, d. h. die Zeit von der Befehlseingabe bis zur Ausführung ist im Mittel bei

gleichzeitig im Reichweitenbereich arbeitenden 10 Anlagen (Lokomotiven) kleiner als 800 ms. Bei weniger als 10 vorhandenen Anlagen, die gleichzeitig bedient werden, verringern sich diese Zeiten entsprechend.

Die Zugriffszeiten wurden in einem am 27. März 1976 auf unserem Betriebsgelände stattgefundenen Großversuch mit 10 gleichzeitig arbeitenden Anlagen überprüft und mit einem mittleren Wert von 456 ms, entsprechend 2,19 Telegramme pro Sekunde, festgestellt. (Bild 4).

Der variable Aussenderrhythmus der quasi periodisch unregelmäßig erfolgenden einseitig vom Geber zum Empfänger in der Fahrzeuanlage gerichteten Datenübertragung erfolgt verschieden für jeden einzelnen Geber — also für jede Anlage — und schwankt zwischen ungefähr 200 und 800 ms. Eine Rückmeldung ist wegen der „Eigensicherheit“ des Systems nicht nötig.

Die Mehrfachausnutzung zur Datenübertragung auf die Lokomotiven über einen Hochfrequenzkanal ist deshalb nicht so einfach zu realisieren, da nicht gleichzeitig alle dem System angeschlossenen Lokomotiven zur Fernsteuerung angesprochen werden können.

Vielmehr geschieht der Ablauf der einzelnen Datenübertragungen zur Steuerung nacheinander, wobei bewußt in Kauf genommen wird, daß von Lok zu Lok Überschneidungen im Übertragungssystem auf dem einen Funkkanal auftreten.

Da diese Überschneidungen jedoch nur in Bruchteilen von Sekunden, in Millisekunden, erscheinen, können sie von der Lokomotivsteuerung praktisch nicht erkannt werden. Wenn der Schalter am Gebergerät betätigt wird, werden einige Telegramme ausgelöst, von denen nicht alle anzukommen brauchen. Es genügt sogar, daß jeweils zur Weitergabe einer Befehlsänderung — und als solche ist ein Steuerbefehl zu bezeichnen, wenn die Anlage aktiviert

(eingeschaltet) ist — nur *ein* Telegramm im Empfänger der Lokomotive ankommt.

Dabei ist es hier auch nicht nötig, wie ebenfalls vorhin schon gesagt, die Befehlsübertragung auf der Geberseite zu überwachen, was wiederum der Überwachung des Zustandes des Funkkanals — ob er senden kann oder nicht — gleichkäme. Eine solche Überwachung würde zu wesentlich mehr Gewicht und Aufwand am Bedienungsgerät führen.

Das gewählte System besitzt eine hundertprozentige Sicherheit gegen Einfachfehler (als solche können Transistorschäden, Drahtbruch oder ähnliches, wie z. B. das Abbrennen eines Widerstandes oder ein Relais zieht nicht mehr, die Leistung geht nicht mehr zurück u. ä. infrage kommen). Solche Fehler führen automatisch zum Nothalt.

Wo nötig, ist auch eine (bedingte) Sicherheit gegen Doppelfehler gegeben. Ein Doppelfehler ist dann gegeben, wenn zwei gleichzeitig unabhängig voneinander auftretende Fehler zu einer gefährlichen Reaktion der Lokomo-

bleibt die Anlage immer noch im Nothaltzustand, der erst aufgehoben wird, wenn das Kommando „Lokbremse lösen“ gegeben wird. Somit kann ein Unbefugter durch einfaches Tastendrücken die Lokomotive nicht in Gang setzen.

Das Gebergerät selbst ist in der Anordnung der Schalter für Einhandbedienung, vorzugsweise mit der rechten Hand, eingerichtet. Die zum Fahren und Bremsen notwendigen Schalter liegen in entsprechend günstiger Anordnung. (Bild 5 und 6).

Ein Teil des Steuerzustandes der Lokomotive wird jeweils durch farbige, an den Führerhauslängsseiten der Lokomotive angebrachte Leuchten, signalisiert. Es bedeuten hierbei:

rot	Bremsen angelegt
grün	Leistung auf
weiß	Fahrtrichtung vorwärts
gelb	Fahrtrichtung rückwärts

Die ersten aber gleichzeitig wichtigsten Schritte in ein neues Arbeitsgebiet sind getan. Nicht mehr lange wird es

Bild 5



tive führen könnten. Auch dann ist das System in der Lage, diesen Doppelfehler zu erkennen und selbsttätig zur sicheren Seite zu reagieren. Letztlich bedeutet dies die Ausführung des Nothaltbefehles.

Weitere Sicherheit ist gegen Spannungsausfall, Steckerziehen, Reichweitenüberschreitung und Kühlwasserüberhitzung gegeben. Unlogische Befehle werden nicht ausgeführt und sind im Prinzip auch durch die Anordnung der Schalter ausgeschlossen. Wird z. B. Leistung auf und Leistung ab gleichzeitig geschaltet, so verarbeitet die Anlage diese beiden Befehle zu „Leistung konstant“. Das Erkennen der Einfach- oder Doppelfehler gilt sowohl für Empfänger als auch Geber.

Der Nothaltbefehl kann aktiv oder passiv gegeben werden und wird vorrangig vor jedem anderen Befehl übertragen. Außerdem erfolgt die Übertragung fünfmal unmittelbar hintereinander in $5 \times 5 \text{ ms} = 125 \text{ ms}$.

Der aktive Nothaltbefehl wird ausgelöst 1. durch Drücken der roten Nothalttaste oder 2. durch Kippen des Gerätes in eine Schräglage von ca. 35° oder 3. durch Erkennen eines Fehlers im Geber. Die passive Auslösung des Nothaltes geschieht durch Ausfall der Batterie, Reichweitenüberschreitung, Ausfall des Senders sowie Erkennen eines Fehlers im Empfänger.

Um beim notwendigen Bücken des Lokrangierführers mit dem Geber, zum Beispiel zum Entkuppeln von Fahrzeugen, keinen Nothalt auszulösen, kann hierbei der Nothaltbefehl durch gleichzeitiges Drücken der grünen „Einschalttaste“ auf eine einstellbare Zeit, z. B. 7 Sekunden, überbrückt werden. Ebenso ist beim erstmaligen Einschalten der Anlage aus Sicherheitsgründen ein 4–5 Sekunden langes Drücken der grünen Taste erforderlich. Selbst dann ver-



Bild 6

dauern, und die funkferngesteuerte Lok ist aus dem täglichen Arbeitsablauf bei EH nicht mehr fortzudenken.

G. Zölle



Im Wald – auch auf der Halde

Da staunten selbst die Fachleute der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, als sie am 13. Mai die Halde in Wehofen an der Stadtgrenze Duisburg/Dinslaken besuchten. Was ist aus diesem ehemaligen „Monte Schlacko“ geworden! Wer über die Leitstraße geht, glaubt einen naturgewachsenen Hügel neben sich zu haben, der einen lichten Busch- und Baumbestand trägt. In Wirklichkeit verbirgt sich hinter diesem grünen Vorhang westlich der Leitstraße eine Schlackenhalde, die noch voll in Betrieb ist. Sie war in der Vergangenheit schon oft Ziel zahlreicher interessierter Fachleute aus dem In- und Ausland.

Es ist wirklich beeindruckend, was hier seit zwei Jahrzehnten, vor allem aber in den letzten Jahren, getan worden ist. Und heute kann man auch ermessen, wie diese Abraumhalde in einigen Jahren einmal aussehen wird. Dann wird sie sich nämlich zu einem Schmuckstück gemauert haben.

Die Halde Wehofen besteht zur Zeit aus zwei getrennten Teilen. Die Ostseite wird von der Ruhrkohle AG beschickt, der westliche Teil überwiegend von der August Thyssen-Hütte. Ursprünglich hatten die Vereinigten Stahlwerke, zu der sowohl die ATH als auch der Bergbau gehörten, hier geschüttet. Die Genehmigungen hierzu stammen noch aus den Jahren 1935, 1943 und 1953.

Die ATH läßt heute einen Teil ihres Abfalls dorthin fahren und deponieren. Es handelt sich dabei vornehmlich um Hüttenschutt, Hochofenrückstände, Ausmauerungsmaterialien der Hochöfen, Bodenaushub und Bauschutt. Vom Bergbau werden im geringen Umfange auch noch Waschberge aufgeliefert. Der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen fährt diese Abfallstoffe mit der Werksbahn nach Wehofen und läßt die Waggonen dort durch eine Unternehmerfirma entladen. Im Laufe der Zeit ist daraus eine 42 Hektar große und inzwischen bis zu 45 Meter hohe Halde geworden, deren Kapazität jetzt langsam zu Ende geht. Rund eine halbe Million Kubikmeter wird hier jährlich depo-

niert, insgesamt bisher 13 Millionen Kubikmeter. In einigen Jahren soll aus dieser Halde ein völlig begrünter Hügel geworden sein.

Verständlicherweise ist solch ein Riesenschuttberg keine Zierde der Landschaft. Schon früh machte man sich daher Gedanken, ob und wie man diese Halde verschönern konnte. Zu einer Zeit, als das Wort „Umweltschutz“ noch unbekannt war, nämlich bereits im Jahre 1953, begannen die ersten Aufforstungsversuche. Mehr als Versuche konnten das damals noch nicht sein: Man mußte erst Erfahrungen sammeln. Und man hat Lehrgeld bezahlt. Ursprünglich wurde davon ausgegangen, daß es sinnvoll wäre, zunächst Gras einzusäen. So sollte eine lebensfähige Deckschicht auf einer sterilen Halde entstehen. Das erwies sich aber als unzweckmäßig.

Inzwischen verfährt man folgendermaßen: In die vorbereiteten Böschungen wird eine bestimmte Auswahl von „Pionierhölzern“ gepflanzt – ohne weitere sonstige Vorbereitungen. Allerdings müssen die hier abgekippten Waschberge vorher etwa zwei Jahre offen liegen bleiben. Unter dem Einfluß der Witterung zerfällt in dieser Wartezeit das geschüttete Gut, wird krümelig und nimmt die notwendige Feuchtigkeit an.

Für einen Laien scheint es fast an Wunder zu grenzen: Diese Pionierhölzer gehen an. Inzwischen sind hier schon 14 Hektar Böschungen einschließlich Randflächen begrünt worden. Zur Zeit trägt die Halde fast 180 000 Pflanzen, in erster Linie Rot-erlen, Weißerlen und Birken. Zu einem Viertel sind aber auch Mischhölzer wie Pappel, Bergahorn, Linde, Ulme, Weide,

Kirsche und verschiedene Straucharten mit großem Erfolg angepflanzt worden. Einen wesentlichen Teil der Pflanzen hat der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk zur Verfügung gestellt. Interessant mag sein, daß die Kosten der Pflanzung je Hektar zwischen 10 000 und 15 000 DM liegen.

Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Kreisverband Duisburg, die die Halde Wehofen an diesem recht unfreundlichen Maitag besuchte, hatte einen gerngesehenen Gast in ihrer Mitte, den 1. Vorsitzenden der Landesgruppe Nordrhein-Westfalen, Prof. Dr. Cordes, früheres Vorstandsmitglied der August Thyssen-Hütte. Die Gemeinschaft wickelte nach einer Besichtigung weiterer Grünanlagen der August Thyssen-Hütte anschließend ihre Jahreshauptversammlung ab. Ihr Vorsitzender August Seeling, Altoberbürgermeister der Stadt Duisburg und früher jahrelanges Aufsichtsratsmitglied der August Thyssen-Hütte, bezeichnete in diesem Zusammenhang die Produktionsstätten in Bruckhausen und Beeckerwerth als „Grünes Werk“.

R. D.

Die Mitglieder der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, die Mitte Mai die Halde Wehofen besuchten, zeigten sich sehr beeindruckt von dem Erfolg der bereits vor Jahren begonnenen Begrünungsmaßnahmen auf der Halde.



Was gibt's Neues beim V

Sehr geehrte Leser, seit dem letzten Bericht über das Betriebliche Vorschlagswesen ist geraume Zeit vergangen. Es war aber kein Zeitraum der Untätigkeit, im Gegenteil: Vom Bewertungsausschuß des Betrieblichen Vorschlagswesens wurden in den Sitzungen am 14. November 1975

Anerkennung. Die Mitarbeit beim Betrieblichen Vorschlagswesen – und dabei ist es nicht von ausschlaggebender Bedeutung, ob der eingereichte Vorschlag prämiert wurde oder nicht – kann sich für das betriebliche Weiterkommen des Einsenders nur positiv auswirken. Sie bleibt also nicht unbe-

Betriebseinrichtung zu verstehen. Und weil wir annehmen, daß das jeder weiß, freuen wir uns besonders, wenn die Zahl der Beteiligten immer steigt. Wir sehen darin einen Vertrauensbeweis der Einsender uns gegenüber, da ihnen ja bekannt ist, daß alle Vorschläge einer objektiven Beurteilung



Die von Ehrenfried Heidtmann vorgeschlagene Traverse zum Einbau von AK-Trägern in SS-90-Wagen

und 24. März 1976 27 Verbesserungsvorschläge behandelt. Wenn auch nur 14 Vorschläge mit einer Prämie abgeschlossen werden konnten, so sind wir doch zufrieden und danken allen, die mitgeholfen haben, zu diesem Ergebnis zu kommen. Dazu gehören selbstverständlich auch die Einsender, deren Vorschlag nicht prämiert wurde, denn jede Mitarbeit beim Betrieblichen Vorschlagswesen kann für den Einsender von Nutzen sein. Hebt er sich doch schon durch das bloße Mitmachen von der Masse ab, weil sich darin seine Haltung zum Betrieb und sein Wille zur Mitverantwortung am Betriebsgeschehen zeigt. Das bringt

rücksichtigt, wenn es zu entscheiden gilt, ob ein Mitarbeiter befördert oder finanziell besser gestellt werden soll.

So gesehen, gibt es praktisch keinen schlechten Verbesserungsvorschlag. Im übrigen wird mit der Ablehnung eines Vorschlags nicht gesagt, daß der Vorschlag schlecht ist. Bekanntlich wird eine Prämie ja nur für Verbesserungsvorschläge vergeben, die im Betrieb anwendbar sind und einen betrieblichen Nutzen haben. So kann der abgelehnte Vorschlag durchaus gut sein, nur fehlt eben manchmal die Anwendungsmöglichkeit im Betrieb. Keinesfalls ist das Betriebliche Vorschlagswesen als eine soziale

unterzogen werden und gegebenenfalls auch abgelehnt werden können.

Wenn wir mit dieser Ansicht Recht haben, so danken wir ganz besonders denen, deren Vorschläge schon mal abgelehnt wurden und die sich dadurch nicht entmutigen ließen, wieder neue Vorschläge einzusenden. Zeigen doch diese Leute besonders, daß ihre Aufmerksamkeit und ihr Interesse am Betrieb nicht von der Bezahlung allein bestimmt werden. Gerade die Haltung dieser Kollegen möchten wir all denen als Beispiel aufzeigen, die sich bisher noch nicht entscheiden konnten, auch ihre Ideen dem Vorschlagswesen zu unterbreiten. Es passiert doch niemandem dabei etwas, son-

schlagswesen?

dern gegebenenfalls könnte eine Prämie dabei herauskommen.

Also Kollegen mitgemacht!

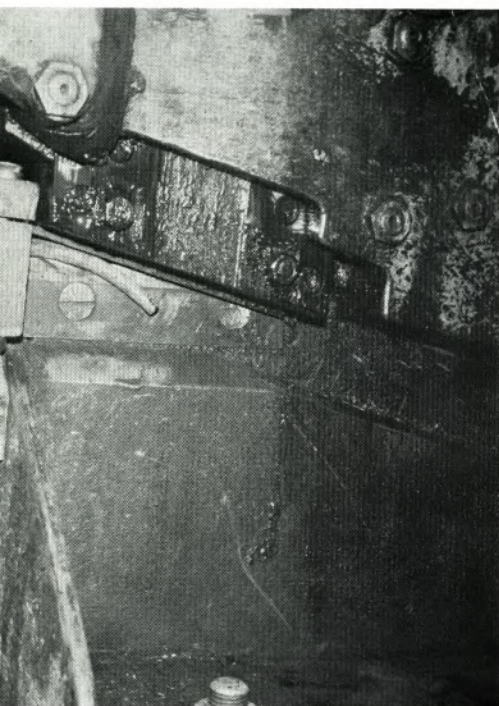
Wie immer an dieser Stelle nennen wir nachfolgend die Einsender, deren Vorschlag in den letzten zwei Sitzungen des Bewertungsausschusses prämiert werden konnte:

Ruhrmann, Rolf
Eisenbahnwerkstatt, Hamborn
Änderung der Halterung für die Steigrohre der Bremsluftleitung an den Stirnseiten der RE-Mischer

Rissel, Rolf
Eisenbahnwerkstatt, Hamborn

Meixner, Rudi
Hafenbetrieb
Thimm, Horst
Hafenbetrieb
Änderung der Unterband-Tragrollen am Band KE 21

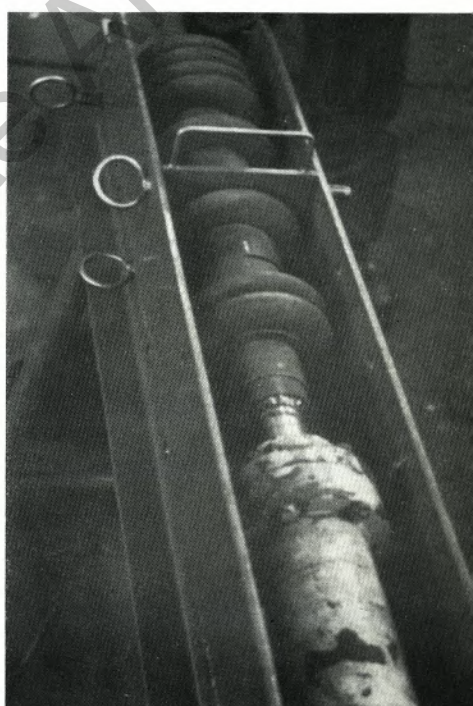
Wagner, Norbert
Eisenbahnwerkstatt, Hamborn



Eine Vorrichtung zum Schneiden und Spreizen von Betonankern erdachte Theodor Terhorst, Eisenbahnwerkstatt



Die Mitarbeiter Hans Gerdes und Horst Thimm, beide Hafenbetrieb, konstruierten ein Gerät zum Ab- und Aufdrücken der Förderband-Scheibenträgrollen, das hier auch in Aktion gezeigt wird.



Mleczkowski, Richard
Eisenbahnbetrieb
Aufstellen von Vorseignalen im Bereich des Stw. Hafen Nord

Fethke, Harald
Eisenbahnwerkstatt, Hamborn
Verbesserung an den Bahnbürstenhalter für EI-Lokomotiven

Heidtmann, Ehrenfried
Eisenbahnwerkstatt, Hamborn
Traverse zum Einbauen von AK-Trägern in SS-90-Wagen

Terhorst, Theodor
Eisenbahnwerkstatt, Hamborn
Vorrichtung zum Schneiden und Spreizen von Betonankern

Verlegen von Luftleitungsanschlüssen an RE-Mischerwagen

Kinalczyk, Emil
Eisenbahnwerkstatt, Hamborn
Verbesserung zum Einbau der Arretierungsbolzen in Drehgestellen der RE-Mischerwagen

Gerdes, Hans
Hafenbetrieb
Thimm, Horst
Hafenbetrieb
Gerät zum Ab- und Aufdrücken der Förderband-Scheibenträgrollen

Wirkus, Kurt
Eisenbahnbetrieb
Versetzen der Steckdose an RE-Mischerwagen

Transporttraverse für Tragfedern zum leichteren Aus- und Einbau

Eilbacher, Johann
Eisenbahnwerkstatt, Hamborn
Paletten für Pufferfedern

Großmann, Heinrich
Eisenbahnwerkstatt, Hamborn
Kippeinrichtung zum Entleeren der Batterietröge beim Auswaschen

Balke, Karl
Signalmeisterei
Änderung des Weichensperrelais in Verbindung mit Achszähleinrichtungen
H. W. Hildebrandt

Schon vor 50 Jahren » Die Unfall

Im Oktober 1924 — also vor mehr als 50 Jahren — hat der Vorstand der Tiefbau-Berufsgenossenschaft seinerzeit in Berlin-Wilmersdorf einen Sammelband von Unfallverhütungsbildern herausgegeben, um den Gedanken der Unfallverhütung durch das Bild zu wecken und zu verbreiten. Auszugsweise geben wir aus dem Vorwort dieses Bildbandes Abschnitte wieder, die uns heute noch nachdenklich stimmen.

„Leider setzen erfahrungsgemäß gerade die Arbeiter, für die dieser Bildband bestimmt ist, der Unfallverhütung einen zwar unbeabsichtigten, aber doch großen passiven Widerstand entgegen. Dieser Widerstand, oder besser diese Gleichgültigkeit, hat im allgemeinen ihren Grund darin, daß die Arbeiter die Betriebsgefahren und ihre Folgen nicht kennen und vor allem sich gar nicht die Mühe machen, darüber nachzudenken. Deshalb kann diesem Übelstande wirksam nur durch dauernde Belehrung und Erziehung begegnet werden.

Maßgebend für die Unfallverhütung sind die Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften, die auf Erfahrungen langer Jahre beruhen und dauernd auf der Höhe gehalten werden. Diese Unfallverhütungsvorschriften, die in Form von Plakaten in den einzelnen Betrieben aushängen oder als Hefte ausliegen, kann man inhaltlich als mustergültig bezeichnen; und wenn sie überall befolgt würden, so würden die Betriebsunfälle in Deutschland auf ein Minimum herabsinken. Leider wird ihr Inhalt, der aus einer langen Reihe von Einzelvorschriften besteht, von den Arbeitern aber meistens überhaupt nicht gelesen. Da auch Aufseher, Schachtmeister und Bauleiter sich nur in Ausnahmefällen die Zeit nehmen, sie zu studieren, so ist es erklärlich, daß den Unfallverhütungsvorschriften der erwünschte Erfolg versagt bleibt.

Diese Erfahrungen haben die Tiefbau-Berufsgenossenschaft veranlaßt, neue Wege zu suchen, um bei den Arbeitern das Interesse für Unfallverhütung zu wecken und somit zur Erhaltung ihrer Arbeitsfähigkeit beizutragen. Mehr als das geschriebene und gesprochene Wort wirkt erfahrungsgemäß das Bild — man denke nur an Reklame und Kino. Aus dieser Überlegung heraus hat die Tiefbau-Berufsgenossenschaft versucht, das Bild systematisch in den Dienst der Unfallverhütung zu stellen.“

Aus einer Auswahl von 50 Bildern seien hier einige vorgestellt. Jedem Thema sind in der Regel zwei Blätter zugeordnet. Dabei wurde versucht, einmal das falsche Verhalten des Arbeiters, den Verstoß gegen Unfallverhütungsvorschriften und die Folgen daraus darzustellen und im Gegenbild das richtige Verhalten, also die Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften, zu doku-

Abb. 1: Erste Hilfe bei Unfällen.

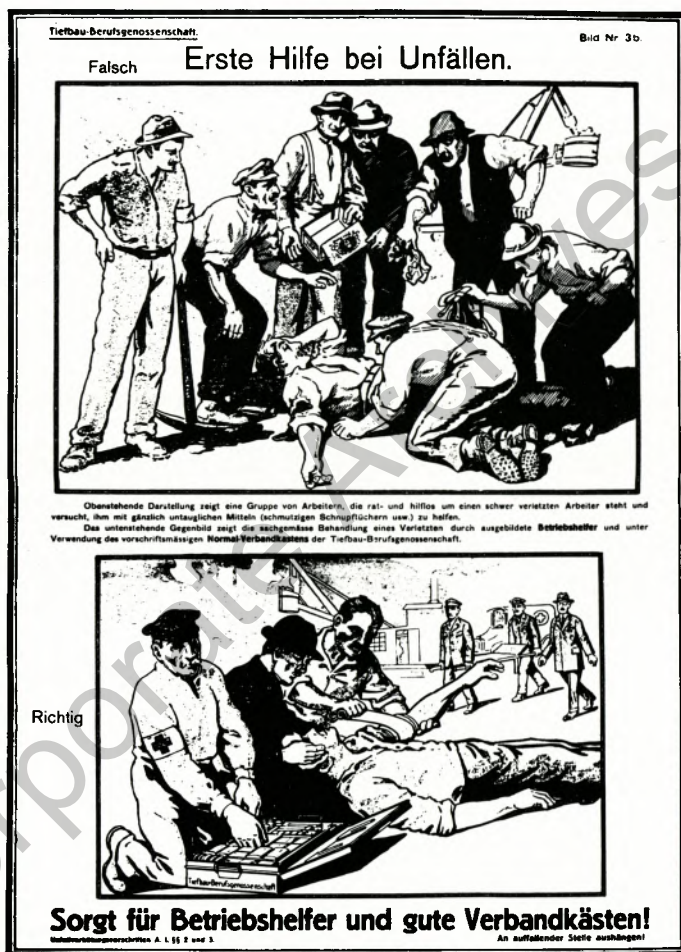


Abb. 2: Denkt an Rettungsvorkehrungen für Ertrinkende!

mentieren. Zu den Bildern werden die auch heute gültigen Forderungen kurz aufgeführt.

Wie Abb. 1 zu entnehmen ist, waren damals schon „Betriebshefter“ und „Nor-

mal-Verbandkästen“ feste Begriffe. Heute wird im § 601 der Unfallverhütungsvorschrift der Tiefbau-Berufsgenossenschaft (VBG 38) gefordert, daß möglichst auf jeder Arbeitsstelle für die Erste-Hilfe-



verhütung im Bilde «

Von Dipl.-Ing. Helmut Köhler,
Hann. Münden

Leistung sachgemäß vorgebildete Helfer (Ersthelfer) in einer dem Umfang und der Art des Betriebes entsprechenden Anzahl vorhanden sein müssen.

§ 599 Abs. 1 schreibt u. a. vor, daß für Baustellen und Werkstattbetriebe bis 30 Beschäftigte der Normal-Verbandkasten nach DIN 13164 und bei mehr als 30 Beschäftigten der nach DIN 13169 Verwendung finden soll.

Wie früher (Abb. 2) wird auch heute in den UVV's der Tiefbau-Berufsgenossenschaft bei Arbeiten am, auf und im Wasser die Bereitstellung ausreichender Rettungsmittel wie Kähne mit Rudern, Seile, Haken, Rettungsringe und dergleichen gefordert.

Größere Wasserfahrzeuge sind mit Rettungsstangen und mit mindestens zwei Rettungsringen auszurüsten, wobei auf je 10 Personen mindestens ein Rettungsring kommen soll.



Sorgt für einwandfreie Werkzeuge!

Abb. 3: Sorgt für einwandfreie Werkzeuge!



Abb. 4: Verwendet Schutzvorrichtungen an Kreissägen!

Die Decks der Wasserfahrzeuge sind mit sicheren, mindestens 90 cm hohen Geländern zu umgeben.

Wenn auch heutzutage den Handwerkzeugen gegenüber früher eine untergeordnete Bedeutung zukommt, so sind diese dennoch unersetzbar. Daher gelten die Forderungen der Abb. 3 auch heute noch uneingeschränkt.

Der § 37 Abs. 1 unserer Unfallverhütungsvorschriften besagt, daß u. a. auch Werk-

zeuge vor ihrer Benutzung auf ihren ordnungsgemäßen Zustand, besonders auf die Unfallsicherheit, zu überprüfen sind. Mängel sind sofort zu beseitigen.

Die wichtigsten Forderungen, die die heutige Unfallverhütungsvorschrift „Be- und Verarbeitung von Holz und ähnlichen Stoffen“ an Kreissägen (Abb. 4) stellt, lauten:

„An Kreissägen muß der gesamte Zahnkranz des Sägeblattes bis auf die Schneidstelle verdeckt sein, bei Tischkreissägen

auch unter dem Tisch. Rissige oder formveränderte Sägeblätter dürfen nicht verwendet werden.

Kreissägen, an denen in Faserrichtung geschnitten wird, müssen außer den o. a. Verdeckungen des Sägeblattes mit einem Spaltkeil oder mit einer anderen, den Rückschlag verhindernden Vorrichtung versehen sein.

Die obere Verdeckung (Schutzhaube) muß, soweit es die Dicke des zu bearbeitenden Werkstückes zuläßt, die freien Sägezähne verdecken, festsitzen, gegen Berühren mit dem Zahnkranz gesichert sein und den Blick auf den Schnitt gestatten. Am Spaltkeil darf die Schutzhaube nur bei Kreissägen bis 450 mm Blattdurchmesser befestigt werden. Die Schutzhaube darf nur zur Durchführung solcher Langschnitte entfernt werden, bei denen das Sägeblatt verdeckt bleibt.

Ist die Verwendung einer Schutzhaube nicht möglich, so können die oberen Sägezähne auch durch einen nach vorne verlängerten Spaltkeil verdeckt werden.

Für den Spaltkeil gilt folgendes:

Er muß in der Blattebene waagrecht und senkrecht ausreichend und schnell verstellbar und muß so befestigt sein, daß er beim Verstellen der Schnitthöhe seine Lage zum Sägeblatt nicht verändert. Er darf innerhalb der Schnitthöhe nicht mehr als 1 cm vom Zahnkranz entfernt sein und ist so einzustellen, daß seine Spitze nicht tiefer als der Zahngrund des oberen Zahnes liegt. Er muß mindestens um 1/4 stärker sein als das Sägeblatt, darf aber nicht stärker sein als die Schränkweite.“

(Wird in der nächsten Ausgabe fortgesetzt!)



Vereins- jubiläum wurde gebührend gefeiert

Am 1. Mai 1976 feierte der Lokomotivführerverein Eisenbahn und Häfen im Vereinslokal „Montan“ in Hamborn sein 70jähriges Vereinsjubiläum — über die Vereinsgeschichte hat die Werkzeitung in ihrer Ausgabe 2/1976 ausführlich berichtet —. Um 17.30 Uhr eröffnete der Vorsitzende des Vereins, Josef Wolf, die Festveranstaltung und begrüßte die gelade-

nen Gäste wie auch die Vereinsmitglieder mit ihren Ehefrauen. Sein besonderer Gruß galt dem Schirmherrn des Lokomotivführervereins, Direktor Sieverling, des weiteren Direktor Christophers sowie einigen leitenden Angestellten des Gemeinschaftsbetriebes und dem Betriebsratsvorsitzenden Karl-Heinz Diercks. Auch die Vertretungen der befreundeten werksver-

bundenen Vereine wurden willkommen geheißen. Direktor Sieverling, der anschließend die Festansprache hielt, überbrachte dem Lokomotivführerverein die Glückwünsche der Geschäftsführung. In einer farbigen Schilderung der Vereinsgeschichte ließ er die vergangenen 70 Jahre des Vereinslebens passieren. Er betonte, daß man bei der Betrachtung

tung des Werdeganges eines solchen, aus Eigeninitiative entstandenen Vereins voll Achtung den Initiatoren sowie den zeitweiligen Leitern und Mitarbeitern in der Vereinsleitung Hochachtung zollen müsse. Mit seinem Dank an alle, die in der Vereinsgeschichte an diesem Werk mitgearbeitet haben, verband er die Hoffnung und den Wunsch, daß dieser kameradschaftliche Zusammenhalt noch recht lange bestehen bleibe.

Nach einer gemeinsamen Kaffeetafel nahm Direktor Sieverling die Ehrung der Vereinsjubilare vor. In diesem

Jahr wurden 8 Vereinsmitglieder für 25jährige Vereinstreue geehrt: Wolfgang Drost, Alois Flesch, Werner Hülskemper, Helmut Janicki, Adolf Kutzner, Hermann Piel, Wilhelm Rauch und Hermann Wehofen. Jeder Vereinsjubilär erhielt einen Marmoraschenbecher mit einem Lokomotiv-Emblem. Die offizielle Jubiläumsfeier am Nachmittag wurde von schwungvollen Instrumentalvorträgen des Mandolinenorchesters „Harmonie“, Dinslaken-Barmingholten, unter der Stabführung des Dirigenten – und gleichzeitig Vereinsmitgliedes – Horst Jakob umrahmt. Der lebhafte Beifall aller

Zuhörer entlockte dem gekonnt spielenden Orchester manche Zugabe.

Gegen 20.00 Uhr begann anschließend für die Festteilnehmer ein bunter Abend. Der Humorist Karstens führte mit Witz und Humor durch ein Programm, in dem Schlagersänger, Zauberkünstler und Musikclowns für jeden Geschmack etwas boten. Zu den Klängen des Horst Reymann-Trios wurde anschließend noch mehrere Stunden das Tanzbein geschwungen. Nachmittags und Abend nahmen einen harmonischen Verlauf und werden den Teilnehmern in guter Erinnerung bleiben.

Drück auf die Kosten – Energie sparen!

Die Energiekrise vor gut zwei Jahren hat uns allen deutlich gemacht, daß Energie nicht unbegrenzt zur Verfügung steht. Auch das mächtigste Kohleflöz wird eines Tages einmal abgebaut sein. Die Begrenzung der Energievorräte bedeutet schließlich, daß die Energiepreise ständig steigen werden. So ist schon jetzt eine Verdoppelung der Energiepreise gegenüber 1973 eingetreten. Wegen der begrenzten Vorräte und der steigenden Preise ist daher heute das Sparen von Energie aktueller denn je. Das gilt für jeden einzelnen von uns im Privatbereich ebenso wie für den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen und die August Thyssen-Hütte.

Um welche Energien geht es denn nun eigentlich und was gehört in diesen weiten Bereich? Die meiste Energie benötigt der Verhüttungsprozeß in den Hochöfen mit über 60% des gesamten Energieverbrauchs der ATH. Hier wird Koks und schweres Heizöl eingesetzt. Beim Hochofenverfahren entsteht als Nebenprodukt ein Gas, das zusammen mit Erdgas oder Koksofengas in den verschiedenen Walzwerksöfen verfeuert und somit benutzt wird.

Die großen Strommengen, die die ATH benötigt, aber auch der Strom, den wir zur Speisung unserer Fahrleitung sowie in unseren Hafen- und Werkstattbetrieben verbrauchen, werden in den Kraftwerken Ruhrort und Hamborn aus überschüssigem Hochofengas, Erdgas und Koksofengas sowie aus Kohle erzeugt.

Als Energie wird auch das Wasser betrachtet, das hauptsächlich zu Kühlzwecken gebraucht wird. Aber auch Sauerstoff, Stickstoff, Dampf und Fernwärme gehören zu den Energien, die für die vielfältigen Produktions- und

zung mit einem gesunden Menschenverstand. Das Sparen mit Energie fängt beispielsweise damit an, indem man in einem klimatisierten Raum die Tür schließt, auf Leckstellen bei Preßluft achtet oder bei Arbeitsschluß die Beleuchtung ausschaltet. Niemand wird zu Hause die Heizung auf Hochtouren laufen lassen und, weil es ihm zu warm wird, das Fenster öffnen. Und man wird auch nicht in seiner Wohnung Tag und Nacht alle Lampen leuchten lassen. Das gäbe eine Stromrechnung! Die größten Einsparungen lassen sich an den betrieblichen Anlagen selbst erzielen, indem man die Energiezufuhr der Anlagen gezielt der Produktion anpaßt, also zum Beispiel bei Stillstand eine Maschine abstellt.

Reparaturanlagen bereitgestellt werden müssen. Es sind gewaltige Energien, die die ATH und die in ihrem Versorgungsbereich liegenden Hilfsbetriebe verbrauchen. Die Unternehmen selbst versuchen mit großem Aufwand Energie zu sparen, wo das nur irgendwie möglich ist. Es kommt jedoch auch auf die Mitarbeit und auf das Handeln des einzelnen Mitarbeiters an. Jeder kann in seinem Verantwortungsbereich dafür sorgen, daß die bereitgestellte Energie so sparsam wie möglich verwendet wird.

Voraussetzungen dafür sind örtliche und fachliche Kenntnisse in Ergän-

Maßnahmen, die zur Einsparung von Energie führen, können selbstverständlich auch über das betriebliche Vorschlagswesen als Verbesserungsvorschläge eingereicht werden. Dann tritt nach der Einführung eines solchen Verbesserungsvorschlages nicht nur ein Spareffekt ein, sondern eine Prämie winkt als Belohnung.

Die Energie stellt einen ganz erheblichen Kostenfaktor dar. So gibt die ATH mehr als ein Viertel des Umsatzes allein für den Einkauf von Energie aus. Jede Energiesparmaßnahme verringert deshalb die Kosten für die Stahlherstellung, verbessert die Chancen im internationalen Wettbewerb und sichert unsere Arbeitsplätze.



Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Wilhelm Fahrmann
Lokführer, BM
eingetreten: 22. 9. 1936



Karl Wulf
Rangiermeister, ES
eingetreten:
10. 10. 1936



Michael Kutscher
Kolonnenführer, BM-N
eingetreten:
12. 10. 1936



Wilhelm Schwarz
Klempner, EWH
eingetreten:
12. 11. 1936



Heinrich Moelleken
Registraturgehilfe, M/E
eingetreten:
13. 11. 1936

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Helmut Wagner
Schlosser, EWH
eingetreten: 19. 9. 1951

Heinrich Nohlen
Rangiermeister, EN
eingetreten: 22. 10. 1951

Walter Karlbowski
Oberlokführer, BM
eingetreten: 29. 10. 1951

Heinrich Mölder
Kolonnenführer, Bau-S
eingetreten: 19. 11. 1951

Heinz Dasbach
Büroangestellter, V
eingetreten: 3. 12. 1951

Karl-Heinz Lange
Rangiermeister, EN
eingetreten: 22. 10. 1951

Harry Müller
Rangier-Aufseher, EN
eingetreten: 25. 10. 1951

Herbert Schäfer
Betriebsassistent, ZBÜ
eingetreten: 5. 11. 1951

Sylvester Weinert
Rottenführer, Bau-O-N
eingetreten: 29. 11. 1951



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



Familiennachrichten

Geburtstag:

Nikodemus Oriwol, früher Wagenmeister
geb.: 11. 9. 1891 (85 Jahre)
wohnhaft: 4690 Herne 1, Nordstraße 20

Baptist Steinhäuser,
früher Hafenarbeiter
geb.: 17. 10. 1891 (85 Jahre)
wohnhaft: 4100 Duisburg-Beeck,
Schleiermacherstraße 31

Friedrich Zwickler,
früher Bohrer und Fräser
geb.: 29. 10. 1891 (85 Jahre)
wohnhaft: 4242 Rees 1, Rünkelstraße 7

Paul Schweda, früher Hilfshandwerker
geb.: 30. 9. 1896 (80 Jahre)
wohnhaft: 4100 Duisburg-Hamborn,
Mecklenburger Straße 9

Otto Komnick, früher Säuretankwärter
geb.: 9. 10. 1896 (80 Jahre)
wohnhaft: 4100 Duisburg-Hamborn,
Am Bischofskamp 25

Johann Melters, früher Magazinhelfer
geb.: 26. 10. 1896 (80 Jahre)
wohnhaft: 4220 Dinslaken-Eppinghoven,
Flutstraße 77 a

Heinrich Sauder, früher Lokführer
geb.: 11. 12. 1896 (80 Jahre)
wohnhaft: 4232 Xanten-Marienbaum,
Birgittenstraße 11

Ernst Komorowski, früher Gleiswerker
geb.: 12. 12. 1896 (80 Jahre)
wohnhaft: 4200 Oberhausen-Sterkrade,
Goliathstraße 35

Diamantene Hochzeit:

Franz Niepieklo, früher Weichenwärter
geb.: 4. 9. 1891
verh.: 11. 9. 1916
wohnhaft: 4100 Duisburg-Hamborn,
Kantstraße 63
Friedrich Zwickler,
früher Bohrer und Fräser
geb.: 29. 10. 1891
verh.: 4. 11. 1916
wohnhaft: 4242 Rees 1, Rünkelstraße 7

Goldene Hochzeit:

Heinrich Axning, früher Schlosser
geb.: 9. 1. 1891
verh.: 25. 9. 1926
wohnhaft: 4100 Duisburg-Hamborn,
Bilsestraße 7

Hermann Friedrich, früher Hobler
geb.: 24. 9. 1901
verh.: 25. 9. 1926
wohnhaft: 4100 Duisburg-Hamborn,
Bertramstraße 41

Josef Franz, früher Rangiermeister
geb.: 19. 9. 1904

verh.: 8. 10. 1926
wohnhaft: 4100 Duisburg-Hamborn,
Kleiststraße 33 a

Willi Leskien, früher Gleiswerker
geb.: 20. 3. 1905

verh.: 23. 10. 1926
wohnhaft: 4100 Duisburg-Hamborn,
Rückertstraße 82 a

Nikodemus Oriwol,
früher Wagenmeister
geb.: 11. 9. 1891

verh.: 24. 11. 1926
wohnhaft: 4690 Herne 1, Nordstraße 20

Alois Schubert, früher Lokführer
geb.: 19. 11. 1899
verh.: 1. 12. 1926
wohnhaft: 4100 Duisburg-Walsum,
Steinstraße 61

Andreas Skrzyczak,
früher Streckenwärter
geb.: 27. 10. 1902
verh.: 2. 12. 1926
wohnhaft: 4100 Duisburg-Hamborn,
Feldstraße 60

Todesfälle:

Heinrich van de Sand, Pensionär früher Weichenwärter geb.: 19. 4. 1908 gest.: 20. 4. 1976	Hermann Nottebohm, Pensionär früher Verkehrsabfertiger geb.: 13. 3. 1907 gest.: 27. 5. 1976	Peter Kuhn, Pensionär früher Gleiswärter geb.: 13. 4. 1890 gest.: 15. 6. 1976
Rudolf Rommel, Pensionär früher Anstreicher geb.: 4. 1. 1907 gest.: 7. 5. 1976	Josef Konen, Pensionär früher Schmied und Schweißer geb.: 14. 10. 1898 gest.: 1. 6. 1976	

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen

40 Jahre im Dienst sind:

Alfred Lansmann, Techn. Wagendienst am 1. 10. 1976	Mathias Knipp, Eisenbahnwerkstatt am 13. 10. 1976
Theodor Hochgürtel, Mannschaftsraumwärter am 6. 10. 1976	Wilhelm Wandel, Eisenbahnbetrieb am 20. 11. 1976

Auf eine 25jährige Tätigkeit blicken zurück:

Fred Koglin, Hafen Walsum am 19. 9. 1976	Wilhelm Heithausen, Verkehrsabteilung am 2. 10. 1976	Rudolf Pauly, Eisenbahnbetrieb am 12. 10. 1976
Heinz Hennessen, Eisenbahnwerkstatt am 26. 9. 1976	Horst Haselau, Eisenbahnbetrieb am 9. 10. 1976	

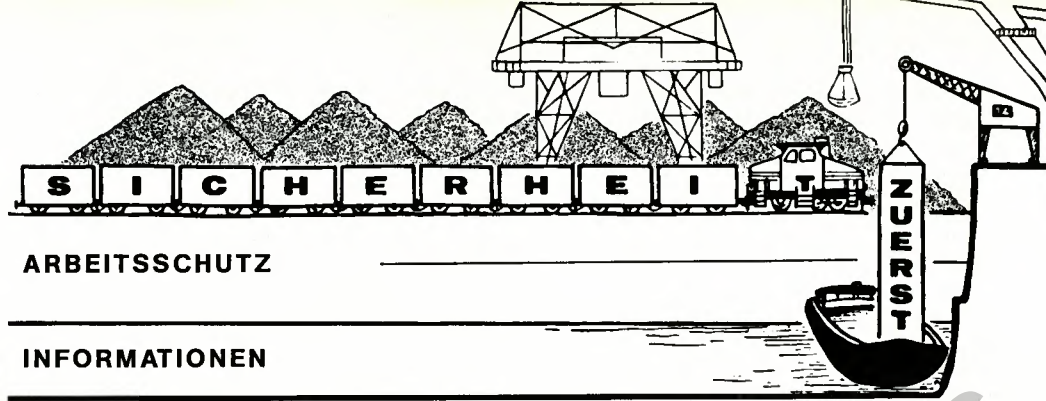
Fast
jeder
dritte
Duisburger
lebt
vom
Stahl

Nach den Ergebnissen der letzten Volks- und Berufszählung bestreiten nach einer IHK-Statistik über die Erwerbsgrundlagen der Bevölkerung im heutigen Duisburg mehr als die Hälfte der Einwohner ihren Lebensunterhalt aus Einkommen im produzierenden Gewerbe. Ein knappes Viertel lebt von Rentenunterstützungen oder Arbeitslosengeld, und 20 Prozent der Duisburger gehören zu Haushalten, deren wichtigste Einkommensgrundlage eine Tätigkeit im privaten Dienstleistungsbereich – insbesondere Handel, Verkehr und Kreditwesen – ist. Nur 4 Prozent sind Mitglieder von Familien, die ihre Einkünfte aus Tätigkeiten in der öffentlichen Verwaltung beziehen; das sind weniger als die Zahl derer, die von Bergbau (5,6 Prozent), Baugewerbe (6,2 Prozent), Handel (7,5 Prozent), Verkehrswesen (6,4 Prozent) oder Kreditwirtschaft (7,1 Prozent) leben.

Von den Beschäftigten in Industrie und Handwerk ist in Duisburg wiederum mehr als die Hälfte in den Eisenhüttenwerken und ihren Verwaltungen tätig; darüber hinaus arbeiten, wie die IHK feststellte, aber auch wesentliche Teile des Handwerks, des Baugewerbes und des Handels ausschließlich für diese Werke, so daß fast ein Drittel der Duisburger Bevölkerung unmittelbar vom Wohl und Wehe der Stahlindustrie abhängt.

Ähnlich, wenn auch nicht ganz so ausgeprägt, ist im Kreis Wesel der Bergbau die mit Abstand vorherrschende Einkommensgrundlage der Bevölkerung. Jeder 7. Erwerbstätige arbeitet hier in den Schachtanlagen von Moers, Kamp-Lintfort, Dinslaken und Rheinberg oder in Borth bei Wesel. Ebenfalls rund 14 Prozent, oder ein Siebtel der Arbeitsplätze des Kreises, entfallen nach der IHK-Statistik auf den Handel, namentlich in Moers, Wesel und Dinslaken. Ein weiteres Siebtel zählt zu den Wirtschaftsbereichen Verkehr, Kreditgewerbe und sonstige private Dienstleistungen, die, in gleicher Weise, vor allem in den drei ehemaligen Kreisstädten vertreten sind. 36 000 Beschäftigte oder zwei Siebtel der Erwerbstätigen des Kreises sind in den verarbeitenden Gewerben, namentlich der metallverarbeitenden Industrie, im Bereich von Steine und Erden, Glasindustrie, Elektrotechnik, Lebensmittel und Textilindustrie, aber auch im Handwerk, tätig. Die wichtigsten Standorte sind hier, außerhalb der drei Zentralstädte des Kreises, Rheinberg (5000), Voerde (3200) sowie Kamp-Lintfort, Neukirchen-Vluyn, Xanten, Hamminkeln und Hünxe. Die restlichen zwei Siebtel der Erwerbstätigen des Kreises verteilen sich auf öffentliche Dienste, Baugewerbe und Landwirtschaft.

INFORMIEREN-
MOTIVIEREN



Was ist auf unseren Parkplätzen los?

Was ist auf unseren Werkparkplätzen innerhalb und außerhalb unseres Betriebsgeländes los? Diese Frage stellen wir uns in letzter Zeit häufiger. Immer öfter entstehen Gefährdungen für die Mitarbeiter, die den Parkplatzbereich während der Schichtwechselzeiten oder zu Beginn bzw. Ende ihrer Arbeitszeit betreten müssen, um zu ihrem Fahrzeug zu gelangen. Eine Bestandsaufnahme zu diesem Thema führte zu folgendem Resultat:

1. Es gilt auf allen Werkparkplätzen die auch im öffentlichen Verkehrsbereich gültige Straßenverkehrsordnung (StVO).
2. Die Beschilderung der Parkplätze ist einwandfrei und nach StVO ausgeführt.



Eine verbreitete Unsitte ist das Parken im „Halteverbot“



Gefährlich ist das Einschränken des Rettungsweges für Krankenwagen und Rettungsfahrzeuge der Werkfeuerwehr sowie das Parken auf nicht als Parkflächen ausgewiesenen Plätzen

3. Die Markierungen auf der Fahrbahn sind eindeutig.
4. Die Beleuchtung der Parkplätze ist nach allen Gesichtspunkten ausreichend und wird ständig gewartet.
5. Die Parkplätze sind so ausgeführt, daß keine großen oder tiefen Wasserransammlungen entstehen können. Wasser wird zum Kanal abgeleitet.

Man sieht also, daß aus verkehrstechnischer Sicht unsere Parkplätze optimal ausgerüstet sind. Woran liegt es nun, wenn trotz allem immer wieder erhebliche Gefährdungen für die Menschen auf unseren Parkplätzen entstehen, die in Unfällen enden können?

Wir zitieren den § 1 der StVO:

§ 1.1. Die Teilnahme am Straßenverkehr (auch auf Werksparkplätzen ist Straßenverkehr) erfordert **ständige Vorsicht** und **gegenseitige Rücksicht**.

§ 1.2. Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, daß kein anderer **geschädigt**, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar **behindert** oder **belästigt** wird.

Liegt es vielleicht am Verhalten der Menschen, die die Parkplätze benutzen oder sich auf ihnen bewegen? Aber wer stellt sich schon die Frage, ob er einen Kollegen oder Mitmenschen durch unbedachtes Verhalten ernsthaft gefährdet hat. Ist dieses Verhalten denn unbedacht oder wohl begründet? Diese Frage vermag ein Außenstehender nicht zu beantworten.

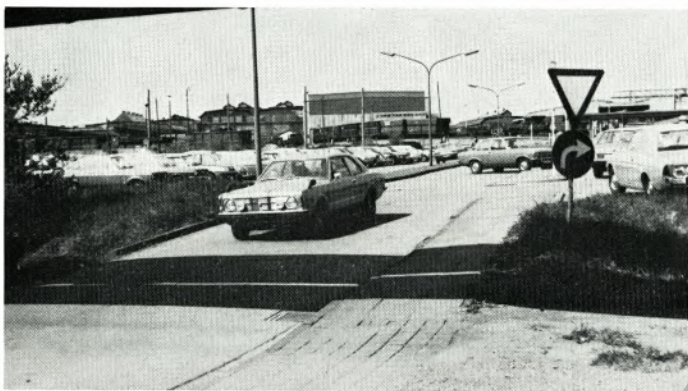
Unsere Sicherheitsfachkräfte haben deshalb das Verhalten auf unseren Parkplätzen über längere Zeit beobachtet und analysiert. Das Ergebnis zeigte, daß Gefährdungen nicht durch die verkehrstechnische Ausrüstung, sondern durch das Verhalten der Menschen hervorgerufen

wurde. Einige hier im Bild dargestellte Beispiele sollen dies verdeutlichen.

Nicht darstellbar sind Eile und Hetze beim Begehen und Verlassen des Parkplatzgeländes sowie zu schnelles Anfahren in Bereichen, wo sich Mitarbeiter bewegen, um zu ihrem Fahrzeug zu gelangen.

Als letztes noch ein wichtiger Hinweis. Wenn auch die Ahndung der Verkehrsvergehen auf unseren Parkplätzen nicht so streng wie im öffentlichen Verkehr ist, so gilt doch im Schadensfall der öffentlich-rechtliche Weg. Hierdurch werden Körperverletzung und Sachschäden genau so hart bestraft wie bei Unfällen im öffentlichen Straßenverkehr, ganz abgesehen von den vielen Unannehmlichkeiten, die sie verursachen.

Wir hoffen, daß unsere Mitarbeiter nie in die Situation geraten, auf unseren Parkplätzen einen Körper- oder Sachschaden verursacht oder erlitten zu haben. A. S.



Fahren in eine verbotene Fahrtrichtung bedeutet in jedem Fall eine erhebliche Verkehrsgefährdung

Kursangebot der VHS-Duisburg zur Vorbereitung auf die Ausbildung zum Werksbahnbetriebsmeister in den mathematischen Fächern

Für das am 27. September 1976 beginnende Herbsttrimester der Volkshochschule Duisburg sind zwei Kurse für Wechsel-schichtler zum Thema „Mathematische und physikalische Grundlagen für technische Berufe“ vorgesehen. Sie sollen als Lernprogramm-Kurse durchgeführt werden. Im Wechsel zwischen traditionellem Unterrichtsgespräch und individueller Arbeit mit dem Lernprogramm können in diesen Kursen die Grundkenntnisse aus Arithmetik, Geometrie und Physik aufgefrischt oder neu erworben werden.

Der Kurs I „Mathematik“ beginnt am Freitag, dem 1. Oktober 1976 um 17 Uhr bzw. am Samstag, dem 2. Oktober 1976 um 11 Uhr und findet jeweils im „forum“ am König-Heinrich-Platz, statt.

Auf dem Programm stehen:

Arithmetische und geometrische Grundbegriffe – Rechnen mit bestimmten und

allgemeinen Zahlen (Variablen). – Potenzen, Wurzeln – Gleichungen und Formeln – Längen-, Flächen-, Körper- und Gewichtsberechnungen.

Der Kurs II „Physik“ beginnt am Freitag, dem 1. Oktober 1976 um 18.40 Uhr bzw. am Samstag, dem 2. Oktober 1976 um 9 Uhr. Er findet ebenfalls jeweils im „forum“ am König-Heinrich-Platz statt.

Behandelt werden in diesem Kurs:

Das System der gesetzlichen Einheiten – Masse, Dichte, Gewicht – Zeit – Gleichförmige und ungleichförmige Bewegungen – Lehre von den Kräften – Hebelgesetze – Reibung – Schiefe Ebene – Rollenzüge – Arbeit, Leistung, Wirkungsgrad – Temperatur und Wärme, Wärmemenge – Grundbegriffe der Elektrotechnik – Strom, Spannung, Widerstand – Ohmsches Gesetz – Reihen- und Parallelschaltung – Elektrische Arbeit und Leistung.

Wie aus den Ankündigungszeiten zu ersehen, werden die einzelnen Kursstunden bei gleichem Lehrstoffangebot sowohl freitagnachmittags als auch samstagsmorgens durchgeführt, wobei dem Hörer freigestellt ist, an welchem Wochentag er jeweils den Kurs besucht. Daher eignen sich die Kurse, deren Leitung Betriebsleiter Heinz Helmut Wenzel aus unserer Maschinentechnischen Abteilung übernommen hat, gut für Wechsel-schichtler.

Weitere Einzelheiten können bei Herrn Wenzel unter der Hausruf-Nr. 2 47 04 erfragt werden.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß der Arbeitsplan für das Herbsttrimester der VHS ab 8. September 1976 in allen VHS-Geschäftsstellen und den Stadtbüchereien erhältlich ist.

H. H. Wenzel

Das Hochsauerland ist fast noch Naherholungsgebiet

Wandern ist wieder modern. Ob zu Fuß oder per Rad – es stehen Wochenende zur Verfügung, regulärer Urlaub und freie Tage. Aber so einfach draufloslaufen ist nicht das Richtige. Man sollte sich schon vorher überlegen, wohin, auf welchen Wegen, und was es da Besonderes zu

„Kreis- und Freizeitkarten“ im Städte-Verlag, E. v. Wagner & J. Mitterhuber, Stuttgart-Bad Cannstatt, erschienen und in einschlägigen Geschäften zu kaufen. In diesen Karten gibt es über die detaillierte und übersichtliche kartographische Darstellung hinaus noch Texthinweise auf

stadt im Süden. Eine besonders reizvolle und, wie schon vorher erwähnt, von hier aus schnell erreichbare Gegend ist das Gebiet um den Sorpesee im Naturpark Homert. Von Hamborn aus (aber auch von Duisburg, Dinslaken und von der linken Rheinseite kommend) fährt man den Em-

Ausschnitt aus der Kreis- und Freizeitkarte „Hochsauerland“ des Städte-Verlages, Stuttgart - Bad Cannstatt, im Maßstab 1 : 100 000. Vom gleichen Verlag gibt es auch Stadtpläne von über 500 Städten im Maßstab 1 : 20 000.



sehen gibt. Man sollte Wanderwege kennen, wissen wo Museen sind oder ein Märchenpark, wo man ein Gestüt findet, Höhlen oder Lehrpfade. Und für die Anreise mit dem Wagen ist es zumindest kein Schaden, wenn man weiß, wo man Wanderparkplätze findet.

Gewiß – ein Autoatlas ist besser als gar nichts; für großräumiges Fahren ist er bestens geeignet. Dafür werden solche Dinge auch geschaffen. Das Extrem dazu, das Meßtischblatt 1 : 25 000, ist zwar eine feine Sache, aber man ist doch zu schnell von einem Kartenende zum anderen gelangt. Für einen Wandertag muß man unter Umständen ein halbes Dutzend solcher Blätter mitschleppen. Nach unseren Erfahrungen ist da eine Karte im Maßstab 1 : 75 000 oder 1 : 100 000 besser geeignet. Eine Fülle solcher Karten für das ganze Bundesgebiet sind unter der Bezeichnung

besondere Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen sowie ein Ortsverzeichnis. Um die Aussagekraft einer solchen Karte zu demonstrieren, haben wir für unsere Leser hier einen kleinen Ausschnitt der Kreis- und Freizeitkarte „Hochsauerland“ wiedergegeben, die im Maßstab 1 : 100 000 erschienen ist.

Nun werden viele vielleicht sagen „Hochsauerland, das liegt doch so weit weg, da kann man bestenfalls mal einen Urlaub verbringen.“ Weit gefehlt, mit dem Auto ist der Hochsauerlandkreis heute von Duisburg-Hamborn in 90 Minuten zu erreichen und damit könnte man ihn fast noch – zumindest was Fahrzeit angeht – zum Naherholungsgebiet zählen. Der Hochsauerlandkreis erstreckt sich heute zwischen Neheim-Hüsten und Arnberg im Nordwesten, Marsberg und Willingen im Osten bis kurz vor die Grenze von Lenne-

scherschnellweg bis zu seinem derzeitigen Ende am Autobahnkreuz Castrop-Rauxel, wo man auf die „Sauerlandlinie“ Richtung Hagen/Frankfurt einbiegt. Über Dortmund Süd, Westhofener Kreuz kommt man zum Autobahnkreuz Hagen, wo man nach Osten auf die neue Autobahn Hohenlimburg/Iserlohn überwechselt. Diese Autobahn endet kurz vor Hemer mit der Abfahrt „Hemer“. Nun benutzt man die Bundesstraße 7 in Richtung Menden, von der man aber schon nach wenigen Kilometern rechts in Richtung Deilinghofen abbiegt. Nun fährt man zwar kurz durch das Ortsgebiet von Hemer und später auch Deilinghofen, bis man die Bundesstraße 515, die im Hönnetal verläuft, erreicht. Auf dieser wiederum nach rechts gewandt, durchfährt man nach kurvenreicher Strecke die Ortschaft Volkringhausen, hinter der man links ab auf die B 229 abbiegt. Gut einen Kilo-

meter östlich der Ortschaft Beckum folgt man wiederum rechts ab dem Hinweisschild Sorpesee und gelangt durch kühle Wälder nach der Überwindung einiger Höhenunterschiede in den Luftkurort Langscheid (Sorpesee). Wer noch der Geburts- und letzten Ruhestätte des ehemaligen Bundespräsidenten Lübke in Enkhausen einen Besuch abstatten möchte, bleibt auf der B 229 und kann den See auch von dort kommend am Staudamm erreichen. Übrigens, lassen Sie sich nicht durch die Ortsbezeichnungen verwirren. Sämtliche kleineren Orte in der Nähe des Sees

gehören seit der kommunalen Neuordnung verwaltungsmäßig zur Stadt Sundern.

Am westlichen Ufer des Sees findet man zahlreiche Parkplätze mit herrlichen Rundwanderwegen, aber auch Campingplätze, an denen man Paddel-, Ruder- und Segelboote mieten kann. Eine große Freibadeanstalt bietet sich in der Sommerzeit für ein kühles Bad im klaren Sorpesee an. Der rüstige Wanderer kann über die Höhenzüge zahlreiche Ziele erreichen, unter ihnen die Luisenhütte bei Balve, die älteste und am besten erhaltene Hochofenanlage des Sauerlandes, in der heute ein Museum untergebracht ist.

Wer mehr als einen Tag zur Verfügung hat, und die reine, gesunde Waldluft länger genießen möchte, dem dürfte es nicht schwer fallen, in einem der zahlreichen und preiswerten Privatquartiere unterzukommen.

Sollten Sie vielleicht nicht die Möglichkeit haben, ein Kraftfahrzeug für die Hin- und Rückfahrt benutzen zu können: es gibt eine durchgehende Zugverbindung von Oberhausen nach Arnberg, und vor dem Bahnhof Arnberg steigen Sie in den Bus nach Langscheid. Nur, dann dauert die Fahrt doch etwas länger.

Ein Mann macht seinem NAMEN Ehre...



Herrn Sturz, den Star der Lohnbuchhaltung, drängt es zu sportlicher Entfaltung. Das Fenster klemmt – und eins zwei drei holt er den nächsten Stuhl herbei.



Vergeblich mahnt Frau Mückenreiter „Wir haben doch 'ne Treppenleiter! Ich hol' sie gleich von nebenan.“ Doch oben ist schon unser Mann.



Ein bißchen ist er wohl zu kleene, drum steigt er mutig auf die Lehne. Das endet aber gar nicht heiter: Ein Stuhl ist keine Treppenleiter!



Gebrochen ist der linke Arm und angekratzt ist auch der Charme. Die Scheibe hat ein zackig Loch – das Fenster, das klemmt immer noch.

