

unser Betrieb



GK



unser Betrieb

Unternehmen der Deilmann-Haniel Gruppe

DEILMANN-HANIEL GMBH

Postfach 13 02 20
4600 Dortmund/Tel.: 02 31/2 89 10

HANIEL & LUEG GMBH

Postfach 13 02 20
4600 Dortmund/Tel.: 02 31/2 89 10

GEBHARDT & KOENIG

Deutsche Schachtbau GmbH
Postfach 10 13 44
4300 Essen/Tel.: 02 01/22 35 54

WIX+LIESENHOFF GMBH

Postfach 774
4600 Dortmund/Tel. 02 31/51 69 40

BETON- UND MONIERBAU GES.M.B.H.

Zeughausgasse 3
A-6020 Innsbruck
Tel.: 00 43/52 22/28 06 70

TIMMER-BAU GMBH

Postfach 24 48
4460 Nordhorn/Tel.: 0 59 21/1 20 01

unser Betrieb

Die Zeitschrift wird kostenlos an unsere Betriebsangehörigen abgegeben

Herausgeber:
Deilmann-Haniel GmbH
Postfach 13 02 20
4600 Dortmund 13
Telefon 02 31/2 89 10

Verantwortliche Redakteurin:
Dipl.-Volksw. Beate Noll-Jordan

Nachdruck nur mit Genehmigung

Grafische Gestaltung:
Manfred Arnsmann, Essen

Lithos:
Hilpert, Essen

Druck:
Lensingdruck, Dortmund

Fotos

Archiv Deilmann-Haniel, S. 6, 19, 20, 21, 22, 23, 31, 33, 34, 35, 36
Archiv Wix + Liesenhoff, S. 8, 9, 10, 29, 30
Archiv Timmer-Bau, S. 11, 12, 13
Becker, S. 1, 3, 5
Didszun, S. 22, 24, 25, 26, 34
Draese, S. 27, 28
Foto Creutz, S. 32 unten
Foto Beernink, S. 32 oben
Harst, S. 7, 40
Kabath, S. 10
Kalenborn, S. 16
Schaper, S. 32 Mitte
Wang Bolun, S. 34 Mitte

Inhalt

Zum Jahreswechsel	3
Kurznachrichten aus den Bereichen	4-13
Schachtbunker Haus Aden mit im Ausbau integrierter Außenwendel	14-17
Auffahrung der Richtstrecke nach Westen auf Minister Stein.....	18-19
Maschinen- und Stahlbau	20-21
Freuet Euch, es ist ein Bergwerk entstanden.....	22-23
Erweitern und Tieferteufen des Schachtes Lummerschied ..	24-26
Straßenbau in Tansania	27-28
Widerlagererneuerung im Dallauer Tunnel	29-30
Aus der Belegschaft	31-37
Persönliches.....	38-39

Titelbild: Schachtbunker Haus Aden

Rückseite: Stadtbahnbaustelle Reinoldi-
kirche in Dortmund

Zum Jahreswechsel

Trotz der anhaltend schwierigen Situation im Bergbau und in der Bauwirtschaft haben die Mitarbeiter der Deilmann-Haniel-Gruppe erfolgreiche Arbeit geleistet, auf die sie zu Recht stolz sein können. Der Erfahrung und der Leistung aller verdanken wir unsere Konkurrenzfähigkeit und das Vertrauen, das den Firmen unserer Gruppe von allen Auftraggebern entgegengebracht wird.

Wenn wir wie in der Vergangenheit zusammenarbeiten, jeder an seinem Platz und im Bewußtsein der Verantwortung für das gemeinsame Werk, so werden wir auch die Zukunft meistern.

Allen Mitarbeitern und ihren Angehörigen, allen ehemaligen Betriebsangehörigen und allen Lesern dieser Zeitschrift wünschen wir frohe Weihnachtsfeiertage und Glück und Zufriedenheit für das kommende neue Jahr.

Geschäftsführung
und Betriebsrat

Yeni yıla girerken

Madencilik ve inşaat iş dallarında süren güç duruma rağmen Dellmann-Haniel-Grubu personell, gurur duyabilecekleri ve başarılı bir şekilde çalıştılar. Rekabet kabiliyetimizi bütün işletme mensublarına ve bütün müşterilerce grubumuz firmalarına gösterilen itimada borçluyuz.

Eğer geçmişteki gibi birlikte çalışırsak ve herkes kendi yerinde ve ortaklaşa iş için sorumlulukla çalışırsa gelecekteki güçlüklerin de üstesinden geleceğiz.

Bütün personelimize ve yakınlarına, işletmemizin geçmişteki mensublarına ve bu işletme dergisinin bütün okuyucularına huzurlu bir Noel tatili ve yeni yılda mutluluk ve hoşnutluk dileriz.

İşletme Yönetimi
ve İşyeri İşçi Temsilciliği

Za Novu godinu

Uprkos neprekidno teske situacije u rudarstvu i gradjevinarstvu, saradnici grupe Deilmann-Haniel uspesno su obavili rad a na koji mogu s pravom biti ponosni. Nasa konkurentnska sposobnost proizlazi iz iskustva i ucinka svih saradnika i poverenja koje uzivaju firme nase grupe kod investitora.

Ako saradjujemo kao do sada, svako na svom radnom mestu, savestno i odgovorno za zajednicki rad, moci cemo saladjivati i buduće zadatke.

Svim clanovima kolektiva i njihovim porodicama, svim nekadasnjim clanovima kolektiva i svim citacima ovoga casopisa zelimo radostne bozicne praznike, sreću i zadovoljstvo u nastupajucoj Novoj godini.

Poslovno rukovodstvo
i Pogonski savet

Schrägbunker auf der Schachanlage Nordstern, geteuft von Gebhardt & Koenig



Kurznachrichten aus den Bereichen...

Bergbau

SVM Westfalen *

Nach umfangreichen Erweiterungsarbeiten der Ringausbaustrecke und technischen Umrüstungsarbeiten am gesamten Vortriebssystem am Fußpunkt des Berges von der -1260-m-Sohle wird seit dem 16. September 1985 wieder mit der Robbins-Vortriebsmaschine gebohrt. Für die Bergfahrt wurden an der Vortriebsmaschine keine Änderungen vorgenommen. Lediglich der Nachläufer-Bereich wurde mit 3 Paar Schreitwerken ausgerüstet. Die Bergeabfuhr erfolgt über einen mitgeführten Gurtförderer bis zum Fußpunkt des Berges. Die Materialzufuhr wird über eine Streckenkulibahn bewerkstelligt. Von der geplanten Länge des Berges von 1595 m sind bis zum 30. Oktober 1985 209 m Strecke mit einem Ansteigen von 13 gon gebohrt. Insgesamt wurden bis zur Bergauffahrung mit der SVM 13 926,5 m Strecke in 2 Bauabschnitten hergestellt. Während dieser Auffahrung erfolgten technische Nachbesserungen an den Installationen für die Bergfahrt. Bisher ist mit einem Schichtenaufwand von 13 MS/m eine Vortriebsleistung von 6,33 m/d erreicht worden. Alle Beteiligten rechnen damit, daß die söhlige Auffahrung im März 1986 erreicht wird.

TSM Heinrich Robert *

Das TSM-System mit dem Paurat-„Roboter“ erreichte am 5. September 1985 das Ende der Flözstrecke 66-10 im Flöz Johann 1. Es ist der zweite Einsatz dieses Systems mit einer hydromechanischen Hinterfüllung des Ausbaus unmittelbar vor Ort. Die dafür eingesetzten technischen Geräte

(Betonpumpe, Bunker, Entstaubung, Leitungen usw.) sind im sog. „Nachläufer“ integriert und werden kontinuierlich mitgezogen. Der Ausbau wird in Abschnitten von 1,6 m (2x 0,80 m Bauabstand) sofort nach dem Einbringen hinterfüllt. Mit rd. 1700 m wurde dieser Auffahrungsabschnitt fast ebenso lang wie der vorhergehende mit 1750 m. Auch die wesentlichen Einsatzbedingungen, mit einer Flözmächtigkeit von 1,0 m, Schiefer und Sandschiefer im Hangenden und einem vierteiligen Ausbau BnB 18, blieben unverändert. Die Auffahrung begann am 23. Juli 1984 mit einem 30 m langen Gesteinsberg (Ansteigen 9,9 gon) und verlief mit Ausnahme einiger kleiner Gebirgsstörungen (max. Verwurf 2,5 m) reibungslos. Bei insgesamt 263 Arbeitstagen abzüglich 8 kpl. Ausfalltage durch Fördermitteleinbau bzw. -umbau errechnet sich eine durchschnittliche Auffahrlleistung von 6,66 m/d. Für den nächsten Einsatz – die rd. 1260 m lange Füllstrecke 66-8 in Flöz Wilhelm – mußte das TSM-System demontiert und in Einzelteilen transportiert werden. Bei dieser Gelegenheit wurde eine größere Zwischeninstandsetzung durchgeführt. Die Einsatzbedingungen in Flöz Wilhelm sind mit einer Flözmächtigkeit von rd. 2,0 m, einem Nebengestein aus Schiefer/Sandschiefer und unverändertem Ausbau wieder „TSM-gerecht“. Der Vortrieb wurde am 11. November 1985 aufgenommen.

Blindschacht 4710 Sophia-Jacoba

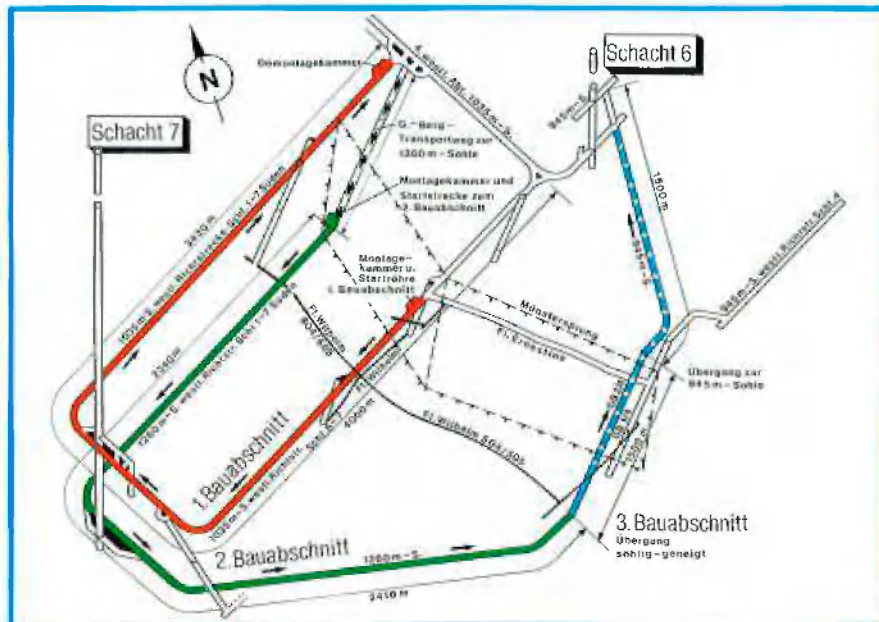
Der Blindschacht-Turm ist am Kopfpunkt durch eine über ein Schrägdiaagonal erreichbare Maschinenkammer und am Fußpunkt über eine Stich-

strecke angeschlossen. Die Herstellung der genannten Grubenbaue war Voraussetzung für das Turmteufen auf Vorbohrloch. Die Auffahrung der Kammer, der Stichstrecke und die Herstellung des Vorbohrloches in 3 Stufen auf 1200 mm Ø wurden im Juli fertiggestellt. Der Turm mit einer Teufe von 26 m und einem lichten Durchmesser von 5,2 m wurde einschließlich dem Fundament für die Fördermaschine in den Monaten August und September hergestellt. Der Ausbau besteht aus GI-Ringen, Hakenverzugmatten mit Fliegendraht und Betonhinterfüllung. Der Einbau des Kopfrahmens und der Schachtglocke auf der 4. Sohle erfolgte im Oktober.

Schachanlage Monopol Tieferteufen Grimberg 3

Die Schachanlage Monopol beabsichtigt, den Schacht Grimberg 3 um ca. 500 m tieferzuteufen. Der Schacht soll ab 1994 zur Frischwetterversorgung, Seilfahrt und Materialförderung für den Aufschluß und Abbau des bei ca. 1400 m Teufe liegenden Flözes Mauseggatt für das Bergwerk Monopol dienen. Der Schacht hat einen lichten Durchmesser von 7,00 m. Die westliche Schachthälfte ist mit einer doppelrümigen Gestellförderung ausgerüstet. In der östlichen Schachthälfte soll die Teufeinrichtung eingebaut werden. Die Teufarbeiten sollen von über Tage ausgehend bei Aufrechterhaltung der westlichen Förderung durchgeführt werden. Während der Teufarbeiten findet in der westlichen Förderung nur Seilfahrt statt. Material- und Langmaterialtransport wird mit der westlichen Förderung nur an teufreien Schichten durchgeführt. Die Teufsohle wird durch eine Aschebühne, die unterhalb der Unterseilbucht eingebaut wird und durch eine Trennwand, die bis ca. 10 m oberhalb der -1000-m-Sohle reicht, halbseitig abgesichert. Es ist beabsichtigt, im Trennwandbereich eine Schleuse (Sicherheitsklappen) einzurichten, die das Teuftrum zur Teufsohle hin absichert. In der Rasenhängebank werden die vorhandene Seilfahrtanlage und der Teufbetrieb durch eine Wand voneinander getrennt. Der Anschlag -390-m-Sohle wird nur vom Wartungspersonal der Wasserhaltung angefahren. Beim Transport eines Reserveteiles zur Wasserhaltung ruht der Teufbetrieb. Der Anschlag -750-m-Sohle wird zur Seilfahrt und zum Materialtransport benutzt. Der Anschlag -850-m-Sohle wird bei Aufnahme des Teufbetriebes ca. Mitte 1986 abgekleidet. Es finden dann keine Aktivitäten mehr auf dieser Sohle statt. Der Anschlag -940-m-Sohle dient der Seilfahrt und dem

SVM-Auffahrung Westfalen



* Ausführung in Arbeitsgemeinschaft

Materialtransport zur -750-m-Sohle. Während des Transportes findet kein Teufbetrieb statt, die Teufsohle ist nicht belegt. Nach Beendigung der Teufarbeiten werden die Schachteinbauten, wie Einstriche, Spurlatten, Kabel und Rohrleitungen eingebaut, sowie die Fugen zwischen den einzelnen Betonsätzen zugemauert.

Bohrblindschacht 542 Lohberg

Am 23. August erfolgte der Durchschlag zur 5. Sohle. An insgesamt 135 Arbeitstagen wurden 450,60 m Bohrschacht fertiggestellt. Zum Einsatz kam die Wirth-Schachtbohrmaschine Typ VSB VI mit einem Bohrdurchmesser von 6,0 m. Die Auffahrung fand teilweise in stark gestörten Zonen statt, die im Bereich 180 m - 210 m und 395 m - 420 m dazu führten, daß unterhalb der Schachtbohrmaschine kavernenartige Ausbrüche angetroffen wurden, die mit 650 m³ bzw. 470 m³ Beton verfüllt werden mußten. Die Bohrmaschine wird z. Zt. für den nächsten Einsatz auf Friedrich Heinrich Schacht 3 überholt.

Schachanlage Prosper/Haniel Umbauarbeiten Schacht 2

Anfang der 2. Jahreshälfte 1985 erhielten wir den Auftrag, die nördliche Förderung des Schachtes 2 in eine Bergegefäßförderanlage umzubauen. Die Umbauarbeiten erstrecken sich zwischen der Rasenhängebank und der 5. Sohle (-786-m-Sohle). Das Auftragsvolumen umfaßt ebenfalls die Konstruktion und Lieferung der Schachteinbauten. Aufgabe ist es, die Förderung so lange wie möglich in Betrieb zu halten und im freien Querschnitt der jetzigen Förderung möglichst viele Schachteinbauten für die Bergegefäßförderanlage einzubringen. Bevor mit den eigentlichen Arbeiten begonnen werden konnte, waren umfangreiche Vermessungsarbeiten erforderlich, die von der Markscheiderei der Schachanlage durchgeführt wurden, sowie erhebliche konstruktive Arbeiten unseres technischen Büros. Bedingt durch die Schiefelage des Schachtes wurde zwischenzeitlich der Idealverlauf für die Führungseinrichtungen festgelegt. Nachdem die Fördergefäße mit Hilfspodesten als Arbeitsbühnen ausgerüstet sind, werden die anstehenden Arbeiten wegen der hohen Beaufschlagung des Schachtes nur auf einem Drittel je Tag ausgeführt. Ab März 1986 soll die nördliche Förderung außer Betrieb genommen werden. Ab diesem Zeitpunkt ist eine 2/3-Belegung pro Tag möglich. Der Umbau soll Mitte September 1986 beendet sein.

Muldenblindschacht Minister Achenbach

Nach Herstellen des Zugangs auf der 4. Sohle begannen im Oktober die Arbeiten am eigentlichen Muldenblindschacht zwischen der 4. und der 5. Sohle des Bergwerkes Minister Achenbach. Hier sind insgesamt 25 m Turm hochzubrechen und im Anschluß daran 180 m Blindschacht mit einem lichten Durchmesser von 6,50 m auf Vorbohrloch 1400 mm Ø zu teufen. Dazu kommen das Aussetzen von 3 Zwischenanschlüssen, des kompletten Anschlages auf der 5. Sohle und das anschließende Herstellen des Sumpfes. Der Turm wird zunächst im Holzgeviert hochgebrochen und anschließend auf den geplanten Durchmesser in Stahlausbau erweitert. Die Arbeiten liefen gut an. Inzwischen sind Schachtglocke und Streckenstumpf fertiggestellt. Wir stellen z. Zt. den Aufbruch im Holzgeviert von 2,8 x 4,3 m her. Ab Mitte Januar wird unsere Bohrabteilung von der 4. Sohle aus das Bohrloch für die Teufarbeiten erstellen.

Zielgenaue vertikale Großlochbohrungen

Bei der Herstellung von Großlochbohrungen war in der Vergangenheit stets die Einhaltung von geringen Abweichungen der Pilotbohrung eines der wesentlichen Probleme. Die auf Grund des Schichteinfallens der Gebirgsschichten, der Rotation des Bohrgestänges sowie von Bohrmeißel und Stabilisator auf den Bohrverlauf

einwirkenden Kräfte waren nicht sicher in Richtung und Größe vorher bestimmbar. Ferner war die Überwachung des Bohrverlaufes durch Single-shot-Messungen aufwendig und die Richtungskorrektur durch Turbinen bzw. Dyna-Drill teuer und nicht immer zuverlässig. Durch die neue Zielbohrereinheit ZBE 3 der Fa. Schwing ist nun ein Gerät verfügbar, daß es gestattet, seigere Pilotbohrungen mit einer bisher nicht gekannten Genauigkeit herzustellen. Diese Zielbohrereinheit enthält ein elektronisches Meßsystem mit eigener Stromversorgung. Die Meßdaten werden innerhalb der Zielbohrereinheit ausgewertet und in hydraulische Steuerimpulse umgewandelt, die eine ständige Richtungskorrektur bewirken. Gleichzeitig werden die Meßwerte über Druckimpulse an den Steuerstand der Bohrmaschine übermittelt und von dort über eine Umwandlung in elektrische Impulse bis zum Überwachungsgerät nach übertage übermittelt. Mit der Zielbohrereinheit ist es möglich, Pilotbohrungen mit einer Abweichung von weniger als 0,1 %, bezogen auf die Bohrlochlänge, herzustellen. Ein erster Einsatz auf der Schachanlage Rossenray ergab bei einer Bohrlochlänge von 180 m eine Abweichung von weniger als 5 cm und damit eine Bestätigung der Erwartungen. Seigere Bohrungen, die auf Grund der geplanten Verwendung (z. B. als Vorbohrloch für Blindschächte) eine große Genauigkeit erfordern, können nun sicher ausgeführt werden. Zu wünschen wäre, daß dieses System auch für geneigte Bohrungen einsetzbar wird. Dieser Schritt bedarf aber noch erheblicher Entwicklungsarbeit durch den Hersteller.

Füllort Haltern 1 in Anker-Spritzbetonbauweise



Kurznachrichten aus den Bereichen...

Schachtbau

Auguste Viktoria Schacht 9

Von der Gewerkschaft Auguste Viktoria in Marl erhielten wir den Auftrag für das Abteufen des Schachtes 9 im Nordfeld westlich der Stadt Haltern. Der Schacht erhält einen lichten Durchmesser von 8 m. Seine Endteufe wird 1330 m betragen. Im Bereich der nichtstandfesten und wasserführenden Schichten des oberen Deckgebirges bis ca. 210 m Teufe wird das Gefrierverfahren angewendet. In diesem Bereich wird der Schacht mit einem wasserdichten Stahl-Beton-Verbundausbau mit Asphalthinterfüllung ausgekleidet. Der Schacht erhält vier Füllörter. Einschließlich des Einbringens der Schachteinbauten, die überwiegend von uns geliefert werden, ist eine Bauzeit von 5 Jahren veranschlagt. Der Schacht wird ausziehender Wetterschacht. Er wird daneben für die Seilfahrt und die Materialförderung verwendet. Die Arbeiten zur Herstellung des Schachtkopfes mit Vorschacht, Wetterschacht und Gefrierkeller wurden Ende November aufgenommen. Sie werden von Wix + Liesenhoff ausgeführt.

Schachtanlage Haltern 1/2 *

Die Auffahrung der Füllortstrecken wurde abgeschlossen (Abb.) und der Ankerspritzbetonausbau mit der Versiegelungsschicht vervollständigt. Die

200 m lange Kurve wurde mit dem Anschluß an den 1. Querschlag fertiggestellt. Im Schacht 1 und im Füllortbereich wurden Rest- und Vorbereitungsarbeiten für die Inbetriebnahme der neuen Schachtanlage am 20. September ausgeführt (s. Bericht S. 22).

Gefrierschacht Dong Huan Tuo 2 *

Die Ausführungsplanung ist weitgehend abgeschlossen. Viele Unterlagen wurden der chinesischen Delegation bereits übergeben und intensiv mit den chinesischen Fachleuten diskutiert. Die letzten Planungsunterlagen werden Ende des Jahres übergeben. Zur Prüfung der Planungsunterlagen und für die Abnahme von Abteufmaschinen und -geräten sind inzwischen 2 weitere Delegationen bei uns eingetroffen. Ende Oktober wurde die erste Teillieferung (Abb.) in Hamburg auf ein chinesisches Schiff verladen.

Schächte Gorleben *

Am Schacht 1 wurden am 24. Oktober die Gefriermaschinen angestellt. Der Frostkörper entwickelt sich planmäßig. Die Montage der Schachtdeckung ist abgeschlossen. Der endgültige Förderturm, der auch für das Abteufen benutzt wird, wird bereits montiert. Im Februar 1986 wird mit der Herstellung des Vorschachtes begonnen werden. Die Abteufarbeiten können voraussichtlich erst im 3. Quartal 1986 aufgenommen werden. Wegen der notwendigen Anwendung des Tiefkälteverfahrens dauert die

Herstellung eines ausreichenden Frostkörpers wesentlich länger als bei normalen Gefrierschächten. Am Schacht 2 werden nach Beendigung der Bohrarbeiten für die Gefrier- und Meißbohrlöcher zur Zeit Gefrierkeller und Wetterkanal hergestellt. Die Montage der Gefrieranlage hat begonnen. Das Gefrieren wird voraussichtlich im Februar 1986 beginnen.

Schacht Ensdorf Süd *

Das Einbringen der Schachteinbauten ist nahezu abgeschlossen. Nach verschiedenen Rest- und Fertigstellungsarbeiten wird der Schacht in Kürze dem Auftraggeber übergeben werden können.

Umbau Schacht Wulfen 1 *

Die Sanierung des Schachtmauerwerks wurde abgeschlossen. Danach begann das Einbringen der Schachteinbauten mit dem Einbau der Spurlattenkonsolen. Die Arbeiten schreiten zügig voran. Nach dem Konsoleneinbau, der nahezu abgeschlossen ist, folgen der Einbau der Spurlatten und der Rohrleitungen sowie die Montage der Schachtstühle.

Vorbausäule Schacht Salzdetfurth 1

Die 175 m lange wasserdichte Stahlvorbausäule mit Mörtelhinterfüllung wurde in der Betriebspause des Kalibergwerkes Salzdetfurth planmäßig eingebaut und der Schacht dem Auftraggeber förderfertig übergeben. Der Förderschacht ist damit dauerhaft gesichert.

Umbau Schacht Riedel

Die Umrüstung des Förderschachtes Riedel des Kaliwerkes Niedersachsen-Riedel von Holz- auf Stahlspurlatten wurde planmäßig in der Betriebspause abgeschlossen.

Verfüllung der Schächte Meimerhausen und Hohenzollern

Von der Kali und Salz AG erhielten wir den Auftrag zur Verfüllung der beiden Schächte des nach dem 2. Weltkrieg stillgelegten und gefluteten Kalibergwerkes in Frieden an der Leine. Die Verfüllarbeiten werden nach einem besonderen technischen Verfahren ausgeführt. Sie sollen die Schächte endgültig sichern und damit weitere Kontrollen entbehrlich machen. Mit der Verfüllung des Schachtes Meimerhausen wurde inzwischen begonnen.

Gefrierschacht Dong Huan Tuo: Container auf dem Weg nach China



Gebhardt & Koenig – Deutsche Schachtbau GmbH

TSM Walsum *

Die Teilschnittmaschine hat seit August 1982 6000 m Flözstrecke aufgeföhren. Die Ausbruchquerschnitte betragen 23,9 bzw. 24,5 m². Der Ausbaubauabstand wechselte zwischen 0,8 und 0,6 m. Im Flöz N wurden 4790 m bei mehrfachem Abknicken der Streckenführung, teilweiser Aufföhruug neben dem Alten Mann und zeitweisem Ansteigen bis zu 18 gon aufgeföhren. Es wurde eine durchschnittliche Aufföhrlleistung von 10,90 m je Atg. erzielt. Im Januar 1985 begann der Vortrieb im Flöz Q 3. Die Aufföhrlleistungen konnten wegen der Gesteinsanteile von ca. 75 % mit wesentlich höheren Zug- und Druckfestigkeiten nicht gehalten werden. Sie betragen im 1. Bauabschnitt 9,90 m je Schneidtag. Zur Zeit wird die westliche Basis aufgeföhren.

TSM Gesteinsstrecke Walsum *

Mit dem Gesteinsroboter E 200 sind in dem 4. Abteilungsquerschlag nach Norden, 4. Sohle, ca. 1400 m mit einer durchschnittlichen Aufföhrlleistung von 7,30 m je Schneidtag (Bauabstand 1,0 m, Ausbruchquerschnitt 23,9 m²) aufgeföhren worden. Dabei wurden auch Streckenabschnitte mit festeren Sandsteinbänken durchöhrt. Das Haufwerk wird über 2 Zwischenförderer in Förderwagen geladen. Zur Beschleunigung des Wagenwechsels wurde die Umgleisplatte erstmals mit einer reversierbaren Reibradstation ausgerüstet. Die anfangs ausgeführte Vollhinterfüllung des Ausbaus mit Spritzbeton ist durch das Bullflex-Verfahren ersetzt worden. Im Monat Oktober 1985 erreichte die TSM eine Aufföhruug von über 200 m bei einer durchschnittlichen Leistung von 8,90 m je Arbeitstag.

TSM Rheinpreussen

Bis September 1985 sind ca. 3200 m Strecke im Flöz Zollverein fertiggestellt worden. Nach Umbau und Zwischeninstandsetzung der TSM (Roboter 12) fährt nunmehr die Zeche Rheinpreussen mit dieser Maschine weiter. Aus organisatorischen Gründen mußte die G&K-Belegschaft von Rheinpreussen nach Pattberg verlegt werden, um dort mit einer E 215 der Zeche (Roboter 13) ca. 800 m im Flöz Matthias aufzuföhren. Nach Beendigung dieses Vortriebs erfolgt die Rückverlegung der Mannschaft nach Rheinpreussen.

TSM Rossenray *

Der Gesteinsroboter E 200 ist seit Oktober 1984 im Einsatz. Von den unter Vertrag stehenden 4560 m sind im Flöz Blücher mit teilweise sehr festen und zähen Sandsteinschichten bis einschließlich Oktober 1985 1525 m aufgeföhren worden. Der Bauabstand beträgt 0,75 m, der Ausbruchquerschnitt 21,3 m². Die Monatsaufföhruug betrug im September 205 m, im Oktober 220 m. In der Kohlenabfuhrstrecke (BH 270) sind bis zum Durchschlag noch ca. 430 m aufzuföhren. Hiernach erfolgen die Demontage der Maschine und der Umzug innerhalb des Flözes Blücher zu der Bauhöhe 274.

Schacht Westerholt 1 *

Von der Bergbau AG Lippe ist der Auftrag über das Ausrauben des Schachtes Westerholt 1 und über den Einbau von Konsolen und stählernen Spurlatten von der Rasenhängebank bis zur 3. Sohle erteilt worden. Die Arbeiten werden teilweise bei achtstündiger Aufrechterhaltung der Förderung in den verbleibenden 16 Stunden des Tages durchgeführt. Es ist geplant, die vorhandene doppeltürmige Korbförderung für 1000-I-Förderwagen durch eine Einkorbförderung mit Gegengewicht für 5000-I-Wagen zu ersetzen. Mit den Arbeiten soll im Januar 1986 begonnen werden.

Stadtbahn Reinoldikirche: Vortrieb der zweigleisigen Röhre mit TSM im Schutz des vorläufigen Ausbaus



Wix + Liesenhoff GmbH

Verbindungssammler in Dortmund-Brackel *

Im Zuge des Neubaus des Verbindungssammlers Flughafenstraße in Dortmund-Brackel durch das Tiefbauamt der Stadt Dortmund erhielten wir den Auftrag für den III. Bauabschnitt. Dieser Bauabschnitt reicht etwa von der Caesariusstraße im Norden bis zur Oberstraße im Süden. Die Kanaltrasse selbst verläuft innerhalb stark befahrener Stadtstraßen. Der Sammler wird deshalb im hydraulischen Rohrvortriebsverfahren mit Stahlbetonschleuderrohren erstellt. Folgende Längen und Durchmesser kommen zur Ausführung: 260 m DN 2200, 420 m DN 2000 und 80 m DN 1000. Bis Mitte 1986 sollen diese Arbeiten, einschließlich der Nebenanschlüsse und Schachtbauwerke, abgeschlossen sein.

Stadtbahn Reinoldikirche, Dortmund *

Am 28. September 1985 wurde termingerecht die erste Teilschnittmaschine, eine WAV 178 der Gewerkschaft Eisenhütte Westfalia, für den Vortrieb der Tunnelröhren angeliefert. Nach Montage sowohl der TSM als auch der übrigen Vortriebseinrichtung haben am 23. Oktober 1985 mit der Anschlagfeier für den „Ingrid“-Stollen

Kurznachrichten aus den Bereichen...

die untertägigen Bauarbeiten für das Stadtbahnbauloses K 3 begonnen. Frau Ingrid Ulbrich gab in einer kurzen Feier am Stollenportal dem Stollen im Beisein von Vertretern des Bauherrn und der an Planung und Bau Beteiligten ihren Namen. Der Abend vereinte Tunnelpatin, Mineure und Ingenieure in zwangloser Runde. Inzwischen „frißt“ sich die Teilschnittmaschine (Abb.) im Schutz der vorläufigen Sicherung aus Stahlbögen und bewehrtem Spritzbeton durch den Dortmunder Untergrund. Die jetzt begonnene zweigleisige Stadtbahnrohre verläuft zunächst unter den Fahrbahnen der Kleppingstraße, unterfährt dann die mehrgeschossige Bebauung und wird nach rd. 322 m unter der Kreuzung Betenstraße/Olpe in den bereits fertiggestellten Stadtbahntunnel des Bauloses 5 durchschlagen.

Tiefdüker Dradenau *

In der Nacht vom 5. zum 6. November 1985 konnte die Vortriebsmannschaft das „Bergfest“ feiern. Der Schildvortrieb, der in rd. 80 m Tiefe Hamburger Hafengebiet unterfährt, um später als Düker die bestehende Kläranlage am Köhlbrand mit der im Bau befindlichen Erweiterung in Dradenau zu verbinden, hat die Hälfte seiner Endlänge von mehr als 2200 m zurückgelegt. Die Bauarbeiten liegen im Zeitplan. Gleiche Gebirgsverhältnisse vorausgesetzt, hoffen die Mineure

Mitte bis Ende Februar 1986 in den bereits fertiggestellten Zielschacht durchzuschlagen.

Wix + Liesenhoff GmbH NL Stuttgart

Widerlagererneuerung Tunnel Herchen

Im 368 m langen Tunnel Herchen der Bundesbahnstrecke Köln–Siegen mußte im Bereich des Nordportals das Widerlagermauerwerk auf einer Länge von ca. 10 m erneuert werden. 1945 wurde der Tunnel in diesem Bereich gesprengt. Die Wiederherstellung erfolgte in den Jahren 1946 bis 1948, jedoch unter Beibehaltung der alten Widerlager aus dem Jahre 1860. Die starke Verwitterung dieses alten Grauwackemauerwerks gefährdete die Standsicherheit des Tunnelbauwerkes. Das Hauptproblem bei der Bauausführung war die sehr kurze Arbeitszeit von 8.00 bis 11.50 Uhr und von 12.10 bis 15.00 Uhr, die durch betriebliche Gründe vorgegeben war. Dies bedeutete, daß sowohl während als auch nach der Schicht das Gleis komplett geräumt werden mußte, um ein Befahren des Tunnels im zweigleisigen Betrieb zu ermöglichen. Der Ausbruch erfolgte in Lamellen von 3 m unter Einbau von Stahlstützen IPB 180. Die Ausbruchsarbeiten wurden mit einem elektrohy-

draulischen Minibagger Typ Atlas Copco Brokk 250 durchgeführt. Die einhäuptige Schalung für das neue Widerlager wurde profillfrei eingebaut und mit Dywidag-Ankern zum Gebirge verspannt (Abb.).

Felssicherungsarbeiten Siegtalstraße

Vom rheinischen Straßenbauamt Bonn wurden wir mit der Erstellung von 2 Stützmauern im Bereich der Siegtalstraße L 333 und B 256 beauftragt. Da es in letzter Zeit wiederholt zu größeren Felsabstürzen gekommen war, wurden diese Arbeiten als Sofortmaßnahme einer im Jahr 1986 vorgesehenen Gesamtanierung durchgeführt. Zur Sicherung absturzgefährdeter Felsbereiche wurden in die Stützmauern 13 m lange Daueranker mit einem Stahlzugglied aus St 835/1030 mit 32 mm Durchmesser eingebaut. Die Bohrarbeiten für die Verankerungen wurden von einer Bohrplattform aus durchgeführt. Diese wurde mit einem 35 t Autokran in die jeweilige Arbeitsposition gehoben (Abb.).

Felsputzarbeiten im Murgtal

„Alle Jahre wieder“ heißt es für die Baubezirke der Bundesbahndirektion Karlsruhe mit Strecken im Schwarzwald, Felsputzarbeiten durchzuführen.

Widerlagererneuerung Tunnel Herchen



Felssicherungsarbeiten Siegtalstraße



Felsputzarbeiten im Murgtal



Die anstehenden Fels-Böschungen werden auf abgespaltenen und gelösten Fels abgeklopft und beräumt. Die Abb. zeigt diese alpinistische Tätigkeit im Bereich des Bahnhofs Hörden.

Wix + Liesenhoff GmbH NL Hattingen

Lärmschutzwand Westtangente Hattingen

Die der Niederlassung Hattingen in Auftrag gegebene Lärmschutzwand (Abb.) ist in der vorgegebenen Zeit von 60 Tagen fertiggestellt und dem Bauherrn übergeben worden.



Lärmschutzwand Westtangente Hattingen

Hallenneubau Krampe + Co., Pelkum

Die Niederlassung Hattingen ist von der Firma Krampe + Co., Maschinenfabrik in Pelkum, beauftragt worden, die Bauarbeiten für eine Fertigungshalle zu übernehmen. In Zusammenarbeit mit einer Stahlbaufirma wird die Fachwerkhalle errichtet und schlüsselfertig übergeben. Die Bodenverhältnisse, toniger, wasserführender Fels, und der umgehende Bergbau machten besondere Maßnahmen bei der Gründung erforderlich. Die Fertigstellung der Halle ist für den 15. November 1985 geplant.



Geschäfts- und Wohnhausbau in Wetter

Geschäfts- und Wohnhaus in Wetter/Ruhr

Die Niederlassung Hattingen hat am 1. August 1985 als Generalunternehmer die schlüsselfertige Erstellung dieses Objektes in Auftrag genommen. Innerhalb des Stadtkernes von Wetter ist ein Großraumladen mit ca. 800 m² Nutzfläche im Erdgeschoß zu errichten (Abb.). Der aufgehende Baukörper mit 250 m² Fläche wird im 1. OG die Lager- und Büro- sowie die Sozialräume aufnehmen. Das Dachgeschoß mit 220 m² Fläche wird Wohnraum. Die Erdgeschoßdecke im eingeschossigen Ladenbau wird als Stellplatzfläche ausgebildet. Die Fertigstellung des Bauvorhabens, ca. 4000 m³ umbauter Raum, ist zum April 1986 vorgesehen.

Anschlagfeier für den Steinberg-Tunnel



Firmengemeinschaft W + L/BuM

Roßberg-/Steinberg- Tunnel *

Nach einem technisch hervorragend abgelaufenen Kalottenvortrieb konnte der Roßberg-Tunnel in seinem südli-

Kurznachrichten aus den Bereichen...



Schalwagen im Krämerskuppeltunnel

chen Abschnitt ohne jegliche Zwischenfälle am 18. August 1985 im Unterdürrbachtal durchgeschlagen werden. Auf der anderen Seite des Unterdürrbachtals erfolgte kurze Zeit später am 4. September 1985 bereits der Anschlag für den letzten Tunnel auf der Strecke Fulda–Würzburg – den Steinberg-Tunnel.

Dieser Tunnel mit einer Gesamtlänge von 578 m wird unter dem Berg aufgeföhren, auf dessen Hängen sich die berühmten Lagen des „Würzburger Steinweins“ befinden. In Anwesenheit von Staatsminister Anton Jaumann und dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn, Dipl.-Ing. Reimers, löste die Tunnelpatin Margarete Jaumann den ersten Schuß (Abb.).

In seinen Grußworten wies Staatsminister Jaumann auf die besondere Bedeutung dieser Bundesbahnstrecke für die zukünftige Exportentwicklung der bayerischen Industrie hin, für die eine Anbindung an die westdeutschen Häfen dringend erforderlich sei.

Krämerskuppeltunnel *

Am Krämerskuppeltunnel sind die beiden Portale im Endausbau bereits fertiggestellt (Abb.). Damit kann die Tunnelinnenschale des bergmännischen Bereiches unabhängig von irgendwelchen Witterungseinflüssen auch in der Winterzeit fertiggestellt werden. Die Fertigstellung der Innenschale ist für Januar 1986 geplant.



Oswaldibergtunnel: Herstellung der „Jetpfähle“ in der Kalotte

Kirchheimtunnel *

Insgesamt laufen zur Zeit drei unabhängige Vortriebe. Sie werden erschwert durch die schwierigen geologischen Verhältnisse im Kirchheimer Raum. Trotzdem konnte bereits der erste von vier hintereinanderliegenden

Westportal Oswaldibergtunnel – „Kärntner Deckelbauweise“



Tunnelabschnitten am 14. September 1985 durchgeschlagen werden. Der zweite Durchschlag fand planmäßig am 15. November statt.

Beton- und Monierbau Oswaldibergtunnel *

Die Bauarbeiten zur Herstellung der beiden Autobahnrohre des Oswaldibergtunnels sind sowohl auf der Ostportalseite wie auf der Westportalseite angelaufen. Auf der Ostportalseite erreichte der Vortrieb in der Südröhre am 15. Oktober 1985 Station 68,5 m, in der Nordröhre Station 100,0 m. Auf den ersten 15 m wurde die bewährte „Kärntner Deckelbauweise“ angewendet. Daran anschließend wurde der Vortrieb in dem aus homogenen Feinsand- und Schluffablagerungen bestehenden Lockergestein unter Anwendung des „Rodinjet-Verfahrens“ vorgetrieben. Es wurden hierbei jeweils 13 m lange Bohrungen im Abstand von 35 bis 60 cm über den Kallottenumfang verteilt eingebracht (Abb.) und auf eine Strecke von 10 m eine Zementsuspension mit 400 bar injiziert. Der unterschiedliche Abstand der Pfähle wurde in Abhängigkeit von der Beschaffenheit des Lockermaterials gewählt. In Strecken mit höherem Schluffgehalt konnte der Abstand auf bis zu 60 cm gewählt werden. In Strecken, in denen der Sand mehr kiesige Anteile aufwies, mußte der Abstand auf 35 bis 40 cm verkleinert werden. Auch auf der Westportalseite (Abb.), wo ebenfalls Lockergestein ansteht, wurde die Eingangsstrecke der Zwillingsröhren unter Anwendung der „Kärntner Deckelbauweise“ (Nordröhre 35 m, Südröhre 40 m) hergestellt. Für den weiteren Vortrieb ist auch hier der Einsatz des „Rodinjet-Verfahrens“ vorgesehen.

Straßenbaustelle in Neuss



Der Bohrplatz Wilsum ist bezugsfertig

Niederlassung Wien

Neben den laufenden Baustellen konnte der Auftragsbestand der Niederlassung Wien im ablaufenden Halbjahr 1985 erweitert werden. Wir erhielten Aufträge zum Bau von 2 Wohnblöcken in Lanzenkirchen/NÖ bis September 1986, eines Wohnhauses in der Haymerlegasse, Bauzeit bis März 1987 und des Bahnhofs Oberdöbling-Billrothstraße, Bauzeit bis Mai 1987. Außerdem bauen wir bis 1989 das Postamt 1152 und das Ortsamt Fünfhaus in Wien.

Timmer-Bau

Straßenbau in Neuss, Tilsiter Straße

Im August/September stellten wir den 2. Bauabschnitt des Straßenneubaus Tilsiter Straße her. Die Fahrbahn des 250 m langen Teilstücks ist 9,50 m breit und besteht aus einer dreilagigen Schwarzdecke von insgesamt 500 kg/m². Als Unterbau ist eine ca. 2,00 m starke Auffüllung aus Frostschutzkies eingebracht worden.

Straßenbau in Neuss, Nordstadt

Ende August erteilte uns die Stadt Neuss den Auftrag für den Ausbau der Gladbacher-, Venloer- und Kaarster Straße. Der Ausbau umfaßt insgesamt 11 Bauphasen. Während der gesamten Bauzeit wird der laufende Verkehr an den einzelnen Baustellen-

abschnitten vorbeigeführt. Mit den Bauarbeiten wurde am 14. Oktober begonnen (Abb.). Eine Bauzeit von einem Jahr ist vorgesehen. Im Zuge dieses Kreuzungsausbaues Nordstadt hat das Fernmeldeamt Düsseldorf die Arbeiten für einen Kabelkanalneubau ebenfalls an uns vergeben.

Bohrplatzbau in der Grafschaft Bentheim

Die Preussag AG führt im Nordwesten der Grafschaft Bentheim Tiefbohrungen im Auftrag der VEW Dortmund durch, mit denen die Verwendbarkeit der anstehenden Gesteinsschichten als Erdgasspeicher erkundet werden soll. Im Zuge dieser Maßnahmen erhielt Timmer-Bau den Auftrag zur Herstellung der dafür erforderlichen Bohrplätze einschließlich der Zuwegungen. Der 1. Bohrplatz wurde im Januar '85 fertiggestellt. Ende Oktober konnte bereits der 4. Bohrplatz von der Preussag AG bezogen werden (Abb.).

Erdgas-Übergabestation Folmhusen

Für die schlüsselfertige Errichtung einer Erdgas-Übergabestation erhielten wir im August 1985 den Auftrag von der Erdgas-Verkaufs GmbH, Münster. Mit den Bauarbeiten wurde planmäßig Mitte September 1985 begonnen. Die Arbeiten sind bereits soweit fortgeschritten, daß die Inbetriebnahme der Station wie vorgesehen zum Jahresende erfolgen kann.

Kurznachrichten aus den Bereichen...



Platzbefestigung, Verlegung von Verbundpflaster

Schmutzwasserhauptsammler Nordhorn: Stumpfschweißverfahren an HDPE-Rohren



Platzbefestigung Pulheim

Für die Fa. Georg Labonte GmbH & Co. KG in Pulheim, Erftkreis, einem Unternehmen, das als Partner der Bauwirtschaft Kanaldielen und Stahlspundbohlen richtet sowie käuflich und mietweise zur Verfügung stellt, haben wir im September/Oktobre einen 3500 m² großen Lagerplatz befestigt. 1800 m² des Platzes wurden in 10 cm starkem Verbundpflaster ausgeführt (Abb.), 1700 m² mit einer zweilagigen Schwarzdecke befestigt.

Schmutzwasserhauptsammler Nordhorn

Im Zuge des Neubaus der Ostumgehung von Nordhorn wird der Schmutzwasserhauptsammler „Nord“ gebaut. Den Auftrag zur Herstellung einer Teilstrecke des Hauptsammlers erteilte uns die Stadt Nordhorn im Juli 1985. Die Baumaßnahme umfaßt die Herstellung von 520 m Druckrohrleitung aus HDPE-Rohr 500 x 28,3 mm im Stumpfschweißverfahren (Abb.) sowie 260 m Gefälleleitung aus Steinzeugrohren DN 500 einschl. der Revisionsschächte. Erstmals wurden hier von der Steinzeugindustrie entwickelte Schächte aus Steinzeug DN 1200 mm eingebaut. Die Verlegung der Druckrohrleitung erfolgte in Zusammenarbeit mit der Preussag AG – Bauwesen, Büro Ibbenbüren. Die Arbeiten dauerten von September bis November.

Erweiterung des Verwaltungsgebäudes

Die zunehmend enger werdenden Platzverhältnisse in dem seit 1972 unverändert gebliebenen Bürogebäude führten zu dem Entschluß, den schon lange bestehenden Wunsch nach einer Erweiterung in diesem Jahr zu realisieren. Nach einer sorgfältigen Bedarfsprüfung wurde die Entscheidung getroffen, das Gebäude insgesamt aufzustocken und damit die Büro-nutzfläche zu verdoppeln. Somit konnte eine Bedarfsdeckung erreicht und auch Reserve für eine zukünftige Entwicklung geschaffen werden. Die Bauarbeiten begannen Anfang September (Abb.). Die Büroräume im Obergeschoß sollen zum Jahresende bezogen werden.

Klärwerk Dormagen

Mit der Fertigstellung des Belebungsbeckens (Abb.) sind die wesentlichen Arbeiten für die Erweiterung der Kläranlage abgeschlossen. Schneckenpumpwerk und Schlamm-trennungshaus werden bis zum Jahresende fertiggestellt sein.

Frontier-Kemper Constructors, Inc.

Raise-Bohrschächte für Inland Steel Co., Illinois

Der ausziehende Schacht der Inland Mine No. 1 mit einem Bohrdurchmesser von 6,10 m, rd. 206 m Teufe und einem Betonausbau von 0,27 m Dicke ist einige Tage vor dem geplanten Termin fertiggestellt worden. Zur Zeit wird das Füllort aufgefahren. Das Raise-Bohren im Förderschacht – gleiche Abmessungen – ist beendet, und der Betoninnenausbau wird eingebracht.

Abwassersammler für die Stadt Rochester, New York

Der Anfahrtschacht, der Startertunnel auf ca. 50 m Länge und die Auslaufstrecke sind fertiggestellt. Das Winterfestmachen der Baustelle läuft. Die Änderungen an der Jarva-TBM in der Werkstatt in Evansville sind nahezu beendet, und in Kürze wird mit der maschinellen Auffahrung begonnen.

Raise-Bohrschacht für Quarto Mining Co., Ohio

Die Raise-Bohrarbeiten und die Betonierarbeiten des rd. 215 m tiefen Schachtes mit einem lichten Durchmesser von 3,20 m sind 10 Tage vor dem vorgesehenen Termin abgeschlossen worden. Hier laufen zur Zeit die Arbeiten im Füllort, das in Spritzbeton ausgebaut wird.

Raise-Bohrschacht für Jersey Miniere Zinc Co., Tennessee

Die Jersey Miniere Zinc Co. erteilte FKCI den Auftrag zum Aufweiten eines Pilotbohrloches auf 2,90 m Durchmesser und rd. 543 m Teufe mittels Raise-Bohrverfahren. Die Arbeiten werden im Februar 1986 ausgeführt.

Arbeiten am John Day Damm, Oregon

Vom US Army Corps of Engineers wurde FKCI mit umfangreichen Arbeiten im Kern des Damms beauftragt. Es handelt sich dabei vor allem um die Herstellung eines Tunnels und mehrerer Schächte als Auf- bzw. Abstiegsweg für Fische.

Raise-Bohrschächte für Consolidation Coal Co., Pennsylvania

Von der Consolidation Coal Co. erhielt FKCI den Auftrag für das Herstellen zweier Raise-Bohrschächte von rd. 217 m Teufe und einem lichten Durchmesser von 4,60 m. Der Ausbau erfolgt in Beton mit einer Dicke von 0,225 m. Die Planungsarbeiten laufen, mit den Vorbereitungsarbeiten auf der Baustelle wurde begonnen.

Schächte für Island Creek Coal Co., Kentucky

Die Island Creek Coal Co. erteilte FKCI den Auftrag für das Herstellen eines Förderschachtes von rd. 122 m Teufe und einem lichten Durchmesser von 6,10 m einschließlich Füllort und

Schachteinbauten. Als Abteufverfahren wird das Raise-Bohrverfahren mit anschließendem Aufweiten von oben nach unten durch Sprengarbeit auf das Raisebohrloch angewendet. Als zweites ist ein Lüftungsschacht von ebenfalls rd. 122 m Teufe und 1,83 m lichtigem Durchmesser herzustellen. Das Pilotloch für den Hilfsschacht ist erstellt worden.

Schrägstollen für Newcastle Energy Co., Colorado

Die Newcastle Energy Co. erteilte FKCI den Auftrag für das Auffahren von 2 Schrägstollen – 4,90 m breit, 3,05 m hoch und rd. 460 m lang – als Zugang für eine neue Kohlegrube in Colorado. Außerdem sind drei Querschläge herzustellen. Die Auffahrung wird mit konventioneller Bohr- und Schießarbeit erfolgen.



Erweiterung des Verwaltungsgebäudes Timmer-Bau

Kläranlage Dormagen, Belebungsbecken



Schachtbunker Haus Aden mit im Ausbau integrierter Außenwendel

Von Dipl.-Ing. (TH) Bernhard Wunderlich, Deilmann-Haniel

Im Rahmen der Erweiterung des Bergwerks Haus Aden nach Norden und dem Anschluß des Baufeldes Viktoria sind im Bereich der Hauptschächte Haus Aden 1 und 2 auf der 1000-m-Sohle zahlreiche Ausrichtungsarbeiten angefallen. Zur Aufnahme der zukünftigen Kohlenförderung aus diesen Baufeldern wurde im Bereich des Förderschachtes Schacht 1 ein zentraler Sammelbunker gebaut. Die Durchführung der bergmännischen Arbeiten wurde der Arbeitsgemeinschaft Schachtbunker Haus Aden (DH/TS) übertragen. Es handelt sich um einen im Hauptschluß liegenden Seigerbunker mit in der Bunkerwand integrierter Außenwendel (s. Titelbild). Dieser Bunker dient bei Überlastung der Schachtkapazität als Puffer für die Bandförderung. Der Bunker hat bei einem lichten Durchmesser von 8,5 m und einer Teufe von ca. 60 m ein Fassungsvermögen von 2500 m³.

Der Hauptschlußbunker besteht aus dem Einlaufbauwerk, dem eigentlichen Bunkerraum und dem Bunkerauslauf.

Das Einlaufbauwerk mit dem Stahleinlauf bildet den Übergang vom Förderband zur Außenwendel im Bunker. Der Fördergutstrom gelangt am Bandabwurf direkt auf die Einlaufbahn und wird in ihr umgelenkt auf die Wendelbahn (Abb. 1). Der Bandabwurf und der Einlaufkasten sind so gestaltet, daß das Gut kornschonend ohne freien Fall in den Einlauf kommt. Das Fördergut wird von Gummibandgeschwindigkeit auf die erforderliche Rutschgeschwindigkeit in der Wendel beschleunigt, mit der es am Wendelanfang eintreffen muß, damit es ohne aus der Wendel herauszufallen und ohne anzubacken störungsfrei hinuntergleiten kann.

Die Führung des Einlaufs, die für den optimalen Lauf des Fördergutes berechnet worden ist, erforderte ein Aufweiten des Kreisquerschnittes des Bunkers in einer Richtung bis zum Auftreffen auf den Normalwendelanfang in einer Teufe von 5,6 m.

Die Bunkereinlaufbahn wurde aus Stahl konstruiert und in einzelne Segmente mit bergbaugerechten Abmessungen zerlegt angeliefert. Ab 5,6 m Teufe beginnt die Bunkerröhre mit kreisrundem Querschnitt von

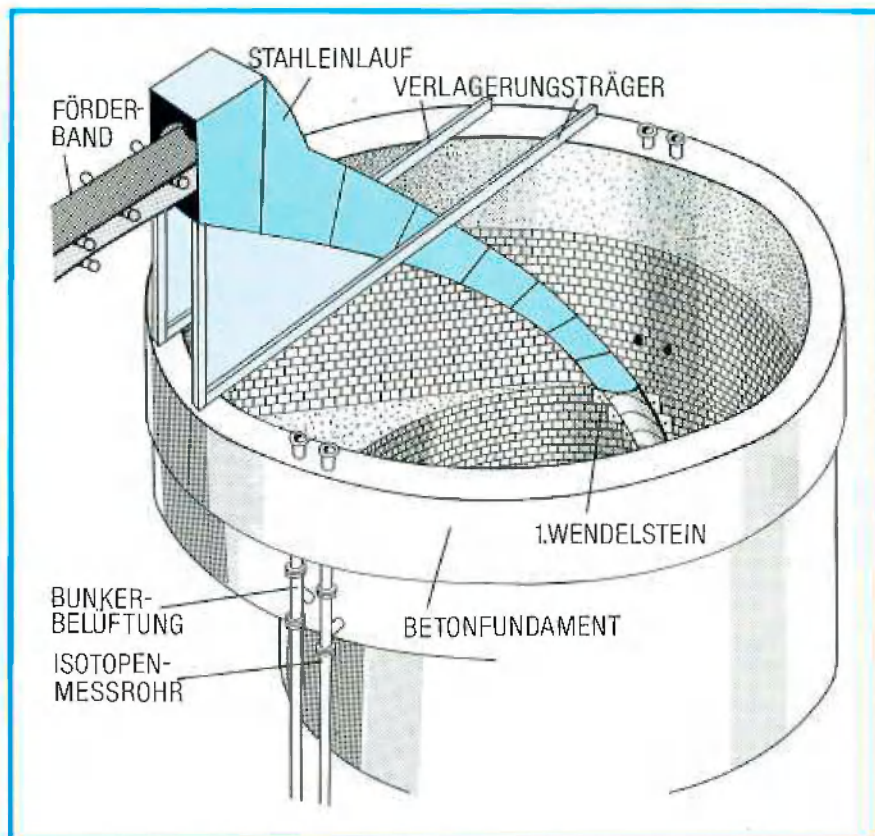


Abb. 1: Bunkerkopf und Vorschacht mit Wendeleinlauf

8,5 m lichten Durchmesser und dem nutzbaren Bunkervolumen. Der endgültige Ausbau, bestehend aus einer Betonformsteinmauerung, wurde beim Abteufen in kurzen Sätzen von oben nach unten eingebracht. Dabei wurde auch als kornschonendes Seigerfördermittel die Außenwendel mitgeführt. Die Wendel besteht aus einzelnen Stahlbetonwendelformsteinen, die von oben nach unten eingebracht und untereinander verschraubt werden. Abb. 4 zeigt die Wendelsteine. Der Ringraum zwischen Gebirge und Mauerung wird mit Dammstoff hydro-mechanisch hinterfüllt.

Zum einwandfreien Betrieb erhält der Bunker eine Füllstandsmessung und eine Belüftungseinrichtung. Diese sind in jeweils zwei parallelen, sich gegenüberliegenden Rohrtouren für Sender und Empfänger untergebracht, die zwischen Gebirge und Mauerung einbetoniert werden. An den vorher bestimmten Meßpunkten werden T-förmige Abgänge für Sender und

Empfänger eingebaut, die durch das Mauerwerk ins Bunkerinnere gerichtet sind.

Der Bunkerboden besteht aus einem Grundrahmen über der Bunkerabzugsstrecke mit zwei Auslauföffnungen. Um diese Auslauföffnungen herum werden die Auslaufschrägen betoniert, die direkt an die Wendel anschließen. Die Verteilung des Bunkerinhalts auf die zwei Auslauföffnungen wird durch einen mittleren Bunkersattel erreicht.

Die Bauabschnitte des Gesamtprojektes Hauptschlußbunker Nordfeld Haus Aden umfassen das Auffahren der Bunkerzu- und -abgänge, des Bunkerkopfes, das Bohren von Vorbohrloch und Wetterbohrloch und das Herstellen des Bunkers. Im Hinblick auf das geplante Teufverfahren (Teufen auf Vorbohrloch) war es notwendig, Bunkerkopf und Bunkerfuß zuerst herzustellen. Die dazu erforderlichen Grubenbaue wurden von zwei Vortriebskolonnen aufgefahren.

Gesteinsberg mit Erweiterung zum Bunkerkopf

Auf der 1000-m-Sohle wurde mit der Auffahrung eines Gesteinsbergs nach Süden aus dem Mittelquerschlag in Verlängerung des Querschlages nach Norden begonnen, der mit dem Bunkerkopf als oberem Ansatzpunkt des Schachtbunkers endete. Dem Beginn der Auffahrung ging der Bau eines Polygon-Brückenfeldes als Streckenabzweig voraus. Aufgefahren wurde der Gesteinsberg mit einem lichten Querschnitt von 20 m² und einem durchschnittlichen Ansteigen von 9 gon im konventionellen Streckenvortrieb mit Bohr- und Sprengarbeit. Den Übergang vom Gesteinsberg zum Großraum Bunkerkopf brachte eine 10 m lange Querschnittserweiterung von 20 m² auf 31 m², die durch einen Polygonbau von 9 m Sohlenbreite und 6,8 m Höhe abgeschlossen wurde. Anschließend erfolgte die Herstellung des Großraumes Bunkerkopf mit den geometrischen Abmessungen von 12 m Breite in Nord-Süd-Richtung, 17,2 m Länge in Ost-West-Richtung und 10 m Höhe in mehreren Abschnitten.

Bunkerfußstrecke

Der Bunkerfuß des Schachtbunkers mit der späteren Auslaufkonstruktion wurde durch eine Unterfahrungsstrecke an das vorhandene Grubenstreckennetz angeschlossen. Die Unterfahrungsstrecke mit einem Querschnitt von 27 m² wurde auch konventionell mit Bohr- und Sprengarbeit aufgefahren. Nach Beendigung der Bunkerunterfahrung erreichten wir durch einen kurzen Querhieb die Verbindung zum Füllort am Schacht 1.

In der Bunkerfußstrecke wurden nach Abschluß der Auffahrung des ersten Bauabschnittes die Bohrstände für das Bohren des Wetterbohrloches und des Vorbohrloches aufgebaut. Nach Herstellung der Großbohrlöcher richteten wir unterhalb des Vorbohrloches die Ladestelle mit Steinkasten für die Teufberge ein. Abb. 2 stellt einen Längsschnitt durch den Bunker mit Ladestelle in der Bunkerfußstrecke dar.

Wetterbohrloch

Bunkerkopf und Bunkerfuß wurden zunächst durch ein sogenanntes Wetterbohrloch verbunden. Die Zielbohrung führte vom Bunkerfuß zum Bunkerkopf und wurde anschließend in zwei Stufen von oben nach unten auf 1600 mm Durchmesser erweitert. Der Ausbau des Wetterbohrloches besteht aus einer Verrohrung mit eingebauten Fahrten und Ruhebühnen. Während

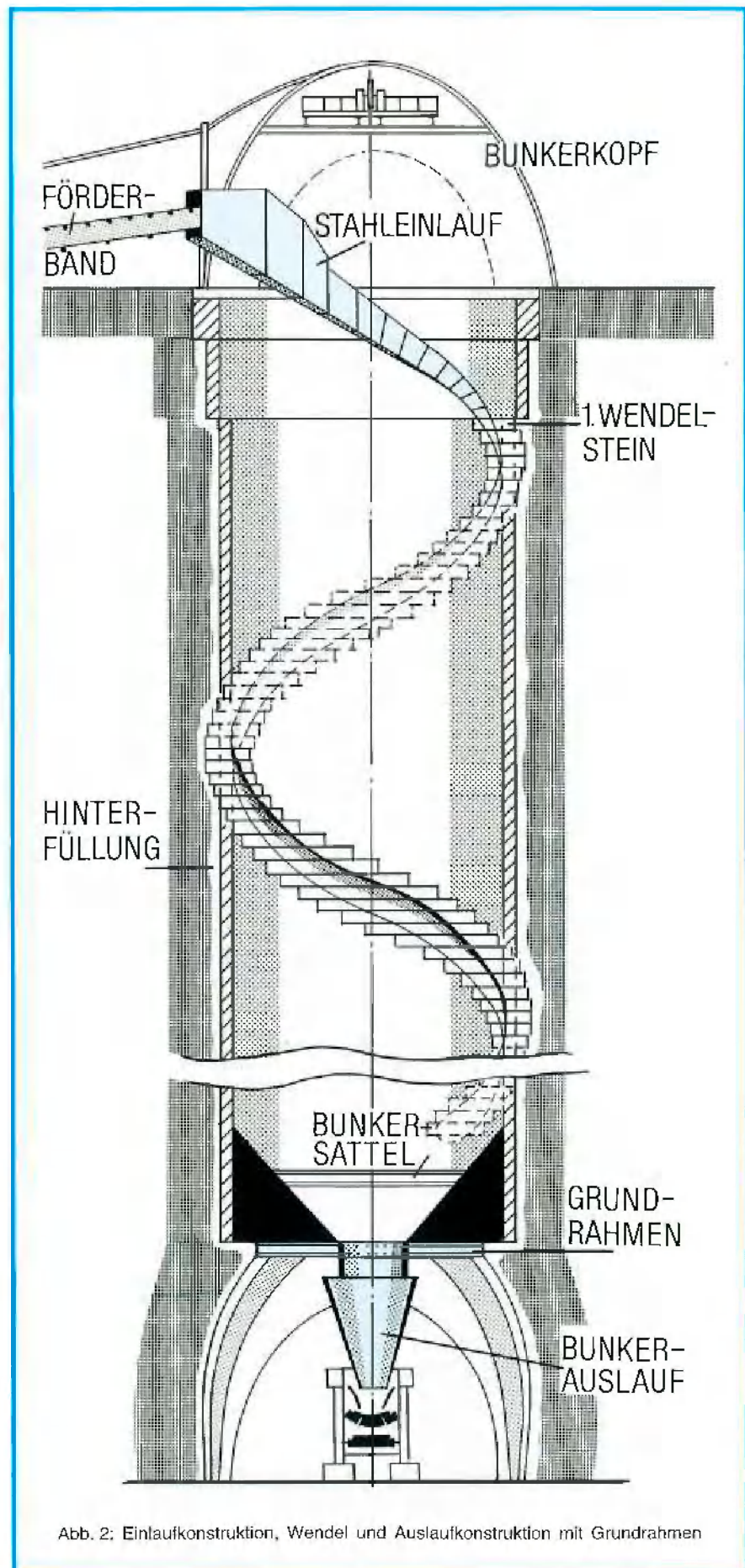


Abb. 2: Einlaufkonstruktion, Wendel und Auslaufkonstruktion mit Grundrahmen

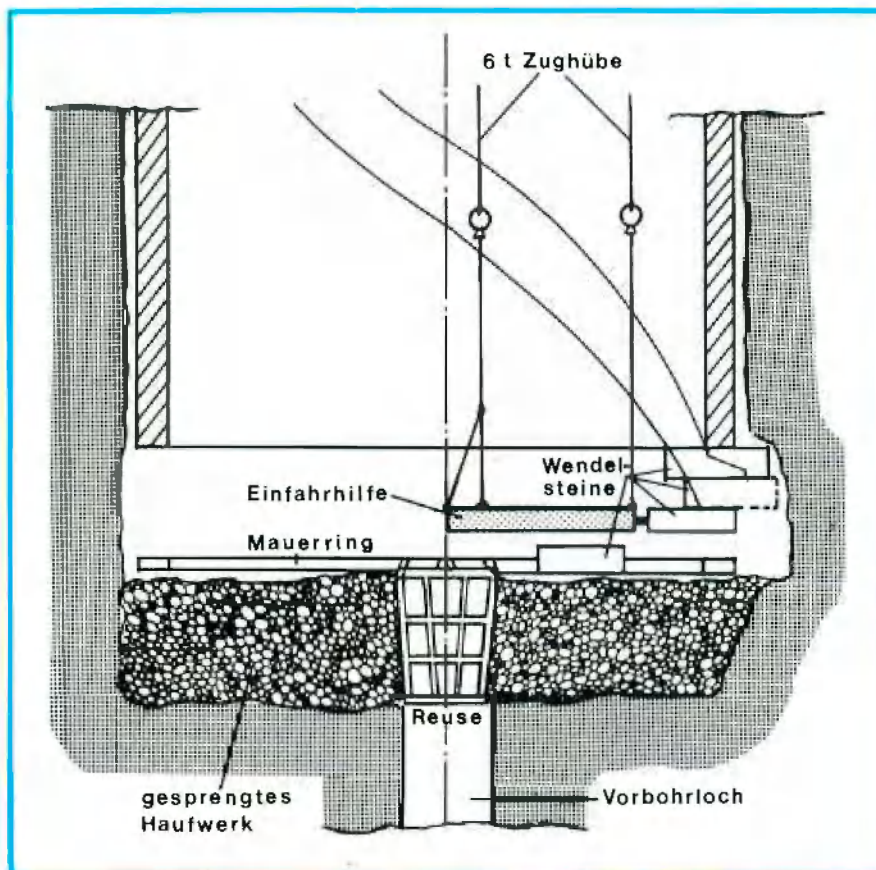


Abb. 3: Situation beim Wendelsteineinbau auf dem gesprengten Haufwerk

der Ausbaurbeiten des Wetterbohrloches wurde das Vorbohrloch des Bunkers gebohrt. Parallel zu den Bohrarbeiten bauten wir im Bunkerkopf die Verlagerungen für die spätere Abteufeinrichtung ein und hoben das Fundament für die Teufmaschine aus.

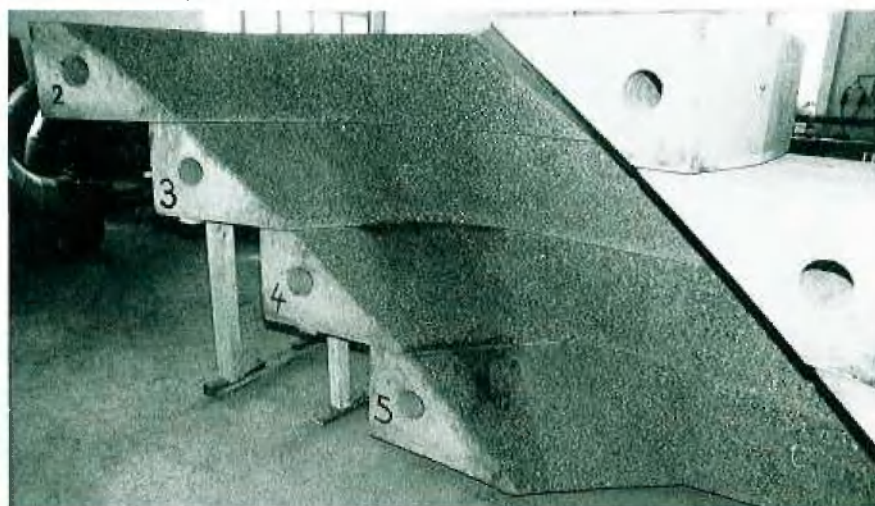
Teufen des Hauptschlußbunkers

Der Bunker selbst wurde in drei Phasen erstellt:

- Herstellen des Vorschachts und Einlaufbauwerks bis $T = 5,6$ m
- Teufen der Bunkerröhre von $T = 5,6$ m bis $T = 60$ m
- Bau des Bunkerauslaufs

Die maschinelle Teufausrüstung mit Rundlaufgreifer-Schwenkeinrichtung und $0,5\text{-m}^3$ -Greifer sowie Teufhaspel, Material- und Seilfahrtskübel entsprach der Ausrüstung beim Schacht- bzw. Blindschachtteufen. Ein Bergeskübel war nicht erforderlich, weil das Haufwerk durch das Vorbohrloch

Abb. 4: Wendelsteine



weggeladen wurde. Der Rundlauf der Greifereinrichtung war während der ersten Teufphase im Bunkerkopf an Verlagerungsträgern befestigt. Nach Erreichen einer Bunkerteufe von ca. 15 m und dem Einbau der Bunkerabdeckung konnte diese unterhalb der Abdeckung befestigt werden. Außer zum Laden wurde die Rundlaufgreifereinrichtung auch zum Einbau der Wendelsteine verwendet.

Vorschacht

Den Anfang des Vorschachtes bildet der sogenannte Bunkerkragen, der als umlaufendes bewehrtes Betonfundament von einem Meter Dicke hergestellt wurde. Der Bunkerkragen dient als Auflager für die Bunkerabdeckungen beim Teufen und beim späteren Betrieb des Bunkers. Die Anfangsstücke der Belüftungsrohre und der Isotopenmeßrohre sind im Fundament mitverankert. Während der Abbindezeit des Fundaments wurden Rundlauf und Greiferanlage im Bunkerkopf montiert.

Die Endteufe des Vorschachtes war nach zwei Abschlägen erreicht, die jeweils von unten nach oben bis unter das Fundament ausgemauert und hinterfüllt wurden. Anschließend bauten wir den Übergang vom aufgeweiteten Vorschachtquerschnitt zum runden Bunkerquerschnitt. Am Beginn der Bunkerröhre befindet sich auch der Ansatz der Normalwendel. Nach Einmessen und Einbauen des ersten Wendelsteins mit Grundplatte in das Mauerwerk wurde der Stahleinlauf im Vorschacht bis zum künftigen Bandabwurf montiert und eingemauert.

Teufen des kreisförmigen Bunkerraumes

Der Bunkerraum mit kreisrundem Querschnitt wurde in kurzen Sätzen mit Bohr- und Sprengarbeit auf Vorbohrloch geteuft. Dabei waren die Satzlänge und die Abschlaglänge durch die Anzahl der Wendelsteine, die von oben nach unten am günstigsten eingebaut werden können, vorgegeben. Aufgrund der Dicke der Mauerung und Hinterfüllung von ca. 70 cm war es erforderlich, eine Vorgabe von der Größe einer Abschlaglänge zu halten, um profilgenau bohren zu können. Das gesprengte Haufwerk wurde zu einer „künstlichen“ Sohle für die nächsten Arbeitsschritte einplaniert.

Je Satz und Abschlag war der Einbau von vier Wendelsteinen vorgesehen. Nach dem Sprengen und dem Einplanieren des Haufwerks wurde durch zusätzliche Sprengarbeit die Aufweitung für die Wendelsteine und die Rohrtouren der Belüftungs- und Isotopenmeßrohre im Gebirgsstoß ge-

schaffen. Der Einbau der vier Wendelsteine und das Verlängern der Rohrtouren folgte als nächster Schritt (Abb. 3). Für den Wendelsteineinbau verwendeten wir eine spezielle Einbauhilfe, die es in Kombination mit dem Rundlaufgreifer ermöglichte, die Wendelsteine aufzunehmen und in die Einbauposition unter den schon eingebauten und im Mauerwerk integrierten Wendelstein zu fahren.

Als Auflager für die Mauerung diente ein Mauerring, der anschließend unter die Wendelsteine gezogen, aufgehängt und auf das Maß der Satzlänge eingerichtet wurde. Nach dem Abdichten der Fuge zwischen Mauerring und Gebirge setzten die Mauerarbeiten und das Hinterfüllen ein (Abb. 5).

Durch das Aussparen besonderer Öffnungen im vorhergehenden Mauerwerk für das Einführen der Schlauchleitung beim Hinterfüllen wurde der dichte Anschluß an den letzten Mauerersatz geschaffen. Abb. 3 zeigt die Situation beim Wendelsteineinbau vom gesprengten Haufwerk aus.

Bunkerauslauf

An die Teufarbeiten des Bunkers schlossen sich direkt die Arbeiten zur Herstellung des Bunkerauslaufs (Abb. 2) an. Die Einzelteile des Grundrahmens wurden über den Bunkerkopf zur Sohle transportiert, dort eingebaut und die Zwischenräume zum Gebirge mit Dammstoff verfüllt.

Schrittweise mußte der Streckenausbau der Unterfahrungsstrecke gelüftet und geraubt und der Rahmen stoßseitig unterstempelt werden. Zur weiteren Unterstützung des Grundrahmens bauten wir besondere Tragbögen ein. Der Grundrahmen besitzt zwei Auslauföffnungen, durch die der Bunkerinhalt über Vibrorinnen auf das Streckenfördermittel abgezogen wird. Anschließend wurden die Auslaufschrägen und der Bunkersattel eingeschalt und betoniert, der fertige Beton pneumatisch hinter die Verschalung gefördert. Der nächste Arbeitsgang nach dem Ausschalen war das Bekleben der Auslaufschrägen mit den Schmelzbasaltplatten.

Befahrungseinrichtung

Für die Befahrung des Bunkers sollte eine runde, die Bunkerquerschnittsfläche abdeckende Bühne eingebaut werden. Die Bühne eignet sich außer für die Befahrung besonders für Reparaturarbeiten im Bunker und an der Wendel, da von ihr aus jeder Punkt im Bunker erreicht werden kann. Außerdem soll sie zum Einbringen des Erstbelags der Wendelschleibeinlagen benutzt werden und in ihrer Ruhestel-

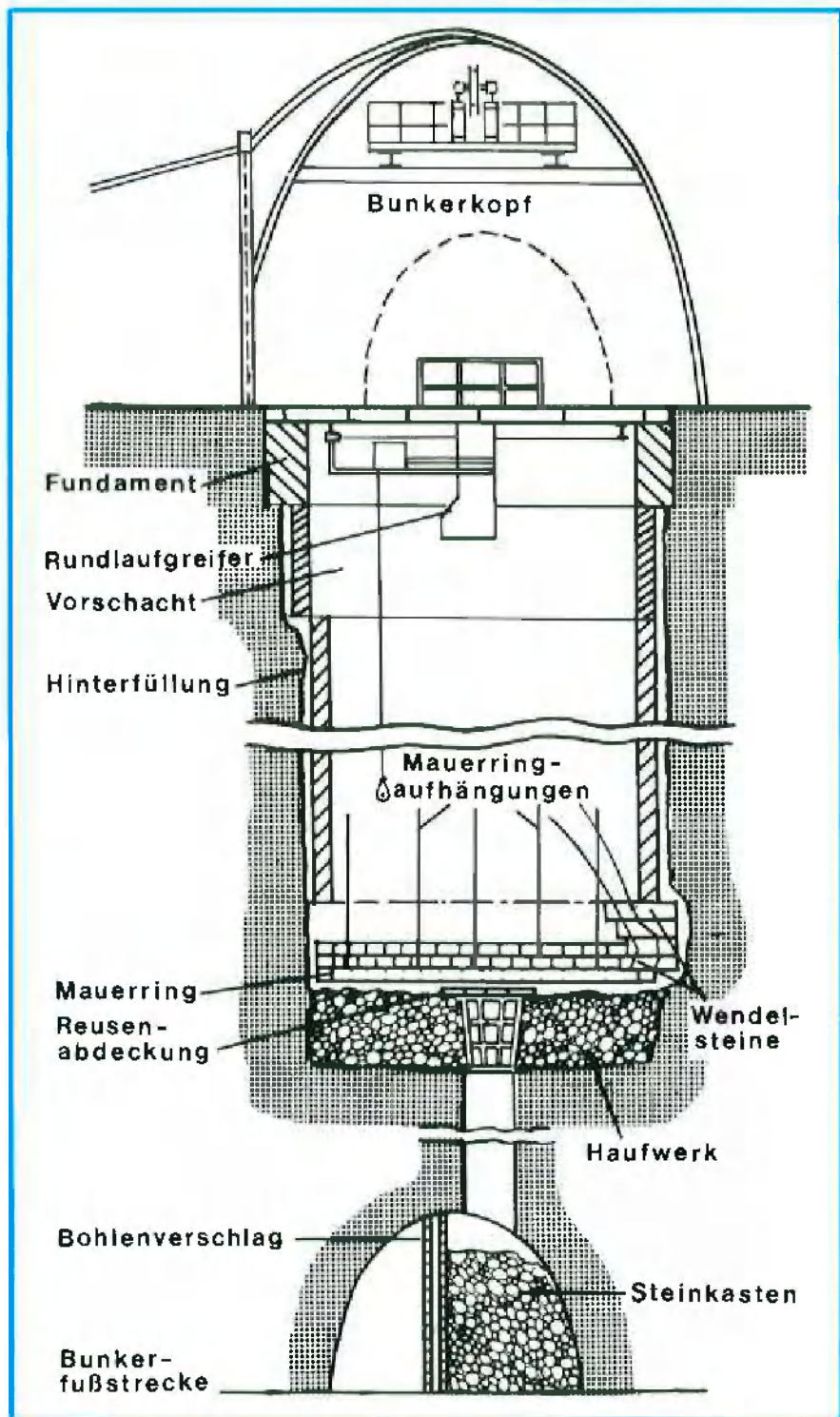


Abb. 5: Situation beim Ausbauen in der zweiten Teufphase nach dem Umbau der Rundlaufgreifereinrichtung

lung am oberen Anschlag als Bunkerabdeckung dienen.

Die Bühne selbst haben wir im Bunker auf einer Montagebühne montiert. Nach den erforderlichen Umbaumaßnahmen im Bunkerkopf wurden die Bühnenseile eingezogen und die Bühne bis unter die vorläufige Teufabdeckung hochgefahren. Unter Benutzung der Befahrungseinrichtung als Arbeitsbühne konnte die vorläufige Teufabdeckung demontiert und die

endgültige Bunkerabdeckung montiert werden.

Nach Fertigstellung der Abdeckung erfolgte das Einkleben der Wendelschleibeinlagen von der Befahrungsbühne aus.

Nach der Montage des Einlaufkastens am Stahleinlauf waren die Arbeiten am Hauptschlußbunker Haus Aden Nordfeld abgeschlossen. Seit dem 5. August ist der Bunker in Betrieb.

Auffahrung der Richtstrecke nach Westen auf Minister Stein

Von Betriebsführer Manfred Nawrot, Deilmann-Haniel

Zur Erschließung des Südwestfeldes betreibt das Bergwerk Minister Stein seit September 1983 die Ausrüstung der 8. Sohle bei -1078 m Teufe. Nachdem durch einen 280 m langen Querschlag die Wetterverbindung zwischen den Schächten 4 und 1 hergestellt war, konnte im Mai 1984 mit der Auffahrung der Richtstrecke nach Westen mit einer geplanten Länge von 1130 m begonnen werden (Abb. 1).

Die Forderung der Schachanlage, so schnell wie möglich den Aufschluß des Quintus (Bickefelder Sprung) im Niveau der 8. Sohle zu erreichen, war die Grundlage für die Planung eines konventionellen Hochleistungsbetriebes. Von der geplanten Länge von ca. 1130 m wurden 904,00 m als Richtstrecke mit einem Ansteigen von 1:450 überwiegend im Sandstein > 80° Shore aufgefahren.

Organisation und Belegung

Der Erfolg eines Streckenvortriebes wird neben der technischen Ausrüstung vor allem vom organisatorischen Ablauf bestimmt. Um das Planziel von 6 m/AT zu erreichen, war eine gründliche Planung und eine straffe Organisation erforderlich. Unter den gegebenen geologischen und betrieblichen Verhältnissen war das optimale Zusammenwirken der einzelnen Arbeitsvorgänge in bezug auf verfügbare Arbeitskräfte und eingesetzte Maschinen zu erzielen. Der Vortrieb ist auf 4 Dritteln belegt. Die Gesamtbelegung beträgt 34 Mann je Tag, wobei 28 MS auf den Vortrieb, die übrigen auf den nachgeschalteten Bereich entfallen.

Bohr- und Sprengarbeit

Mit dem Einsatz des Bohrwagens wurde von Anfang an die Möglichkeit genutzt, großkalibrige Sprengbohrlöcher (51 mm Ø) herzustellen. Der Bohrwagen ist mit einer Paralleleinrichtung ausgerüstet. Es wurden je Abschlag 80 Sprenglöcher hergestellt mit einer Abschlaglänge von 2,20 m. Als Einbruch wurde der Steckereinbruch gewählt. Gesprengt wurde mit Gesteinssprengstoff Ammongelit 2 bzw. Wettersprengstoff Permit mit einer Patronenlänge von 380 mm und

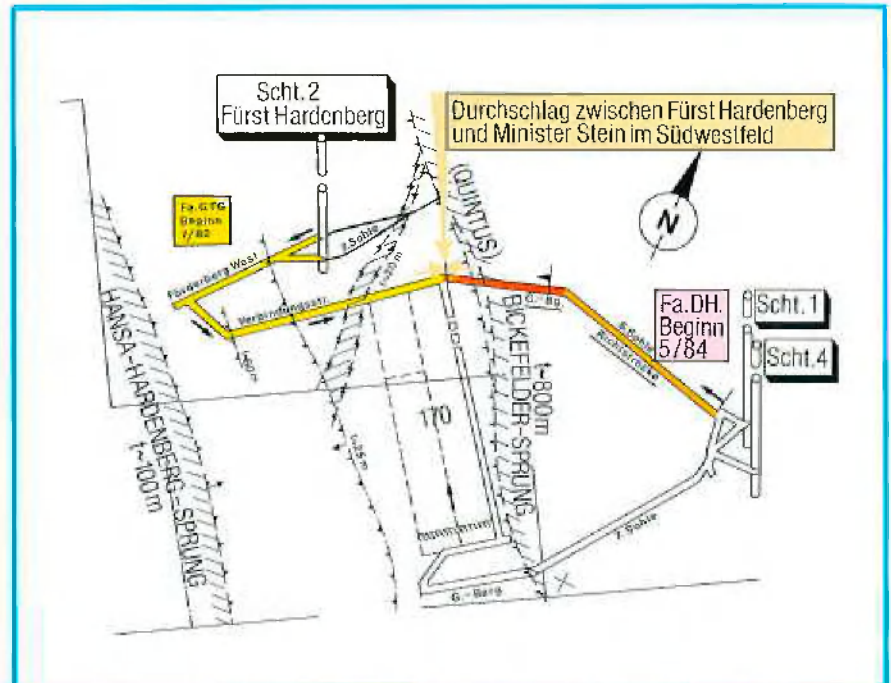


Abb. 1: Lageplan der Grubenbaue

Allgemeine Betriebsangaben

Ausbau:	TH 21,1; 4teilig; 36 kg/m Bauabstand 1,00 m bis 1,10 m Mattenverzug mit Handsteinhinterfüllung	
Streckenquerschnitt:	21,1 m ²	
Abschlaglänge:	2,20 m	
Gebirge:	überwiegend Sandstein mit Gesteinshärten > 80° Shore	
Maschinen und Geräte:	<ul style="list-style-type: none"> - DH-Seitenkipplader G 210 - Wagenbeladung über DH-Wechselplatte - DH-Bohr- und -Arbeitsbühne - 2armiger, elektrohydraulischer Bohrwagen mit DH-Unterwagen, SIG-Lafetten und SIG-Bohrhämern HBM 100 - DH-Kabelrückhol-Vorrichtung - Zwischenverdichter SG 3 der Fa. Atlas-Copco - Schlepperhaspel - Laser 	
Belegung:	vor Ort 4 Drittel à 7 MS Nebenarbeiten	28 MS/AT 6 MS/AT
	Gesamt	34 MS/AT
Sonderbewetterung:	Hauptlattenstrang 1000 mm Ø; 8/50 kW Nebenlattenstrang 800 mm Ø; 15 kW mit Kühlmaschine 250 000 kcal (2teilig) 100 kW Trotz eingesetzter Kühlmaschine konnte die Temperatur nicht unter 28° C gehalten werden (AVO : 360 min.)	
Streckenförderung:	Akkumulatoren-Lok Gestängeführung 2gleisig Schienen S 30 Spurweite 750 mm Bongossistegen	

einem Durchmesser von 38 mm. Die Abschlüge wurden in einem Zündgang abgetan.

Wegfüllarbeit

Das anfallende Haufwerk von ca. 120 m³ wurde in 1250-l-Wagen geladen, d. h., es wurden je Abschlag ca. 100 Wagen benötigt. Der Wagenwechsel im Vor-Ort-Bereich erfolgte mit Schlepperhäpseln über eine Wagenwechselplatte. Für die Anlieferung der Leerwagen und des Materials sowie die Entsorgung war eine Akku-Lok eingesetzt.

Ausbauarbeit

Je Abschlag wurden zwei Baue eingebracht. Die Ausbauarbeit erfolgte bis auf das Stellen, Einrichten und Verziehen der Stempel als Parallel-Arbeitsvorgang. Die bereits während der Bohrarbeit abschlaggerecht beladene und in ihrer Funktion horizontal und vertikal verfahrbare Arbeitsbühne wurde nach dem Sprengen vorgefahren. Während ein Teil der Ortsbelegung die Kappen auflegte und rückwärtig den Handsteinverzug einbrachte, begann der Rest der Mannschaft mit der Wegfüllarbeit. Das Ort wurde völlig freigeladen, damit im nachge-

schalteten Dienst das Gestänge verlegt werden konnte. Gleichzeitig wurden vor Ort die Stempel gestellt und verzogen.

Auffahrleistungen

In der Zeit von Mai 1984 bis März 1985 konnten in 201 Arbeitstagen 904,20 m Richtstrecke aufgefahren werden. Es wurde eine mittlere Auffahrleistung von 4,50 m erzielt.

Die Gesamtaufahrung ist in drei Phasen aufzuteilen.

In die erste Phase fallen das Ansetzen der Strecke mit Kurve aus einem Streckenabzweig und die Auffahrung nach der Kurve sowie die Montage des Bohrwagens. Mit dem Einsatz des Bohrwagens ist eine deutliche Leistungssteigerung zu erkennen.

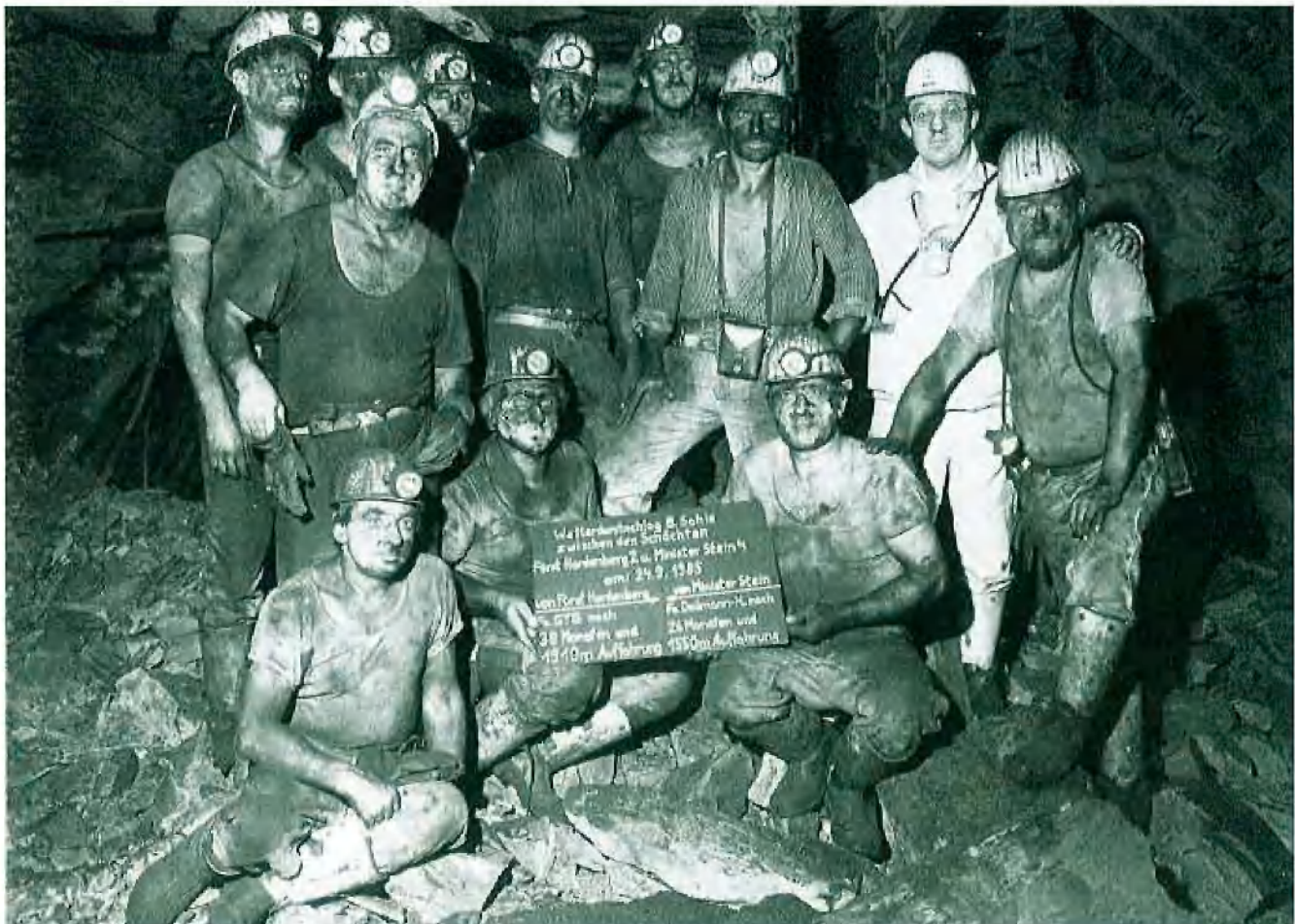
In der zweiten Phase ist der Bohrwagen noch mit langen Bohrräumen ausgerüstet, d. h. der Einbruch muß noch mit Bohrhämmern von Hand gebohrt werden. In der Planung war der Einsatz des Bohrwagens in Verbindung mit einem Großbohrloch vorgesehen. Es sollten lange Abschlüge (3,5 m lang) gebohrt werden. Die geologi-

schen Gegebenheiten ließen dieses jedoch nicht zu.

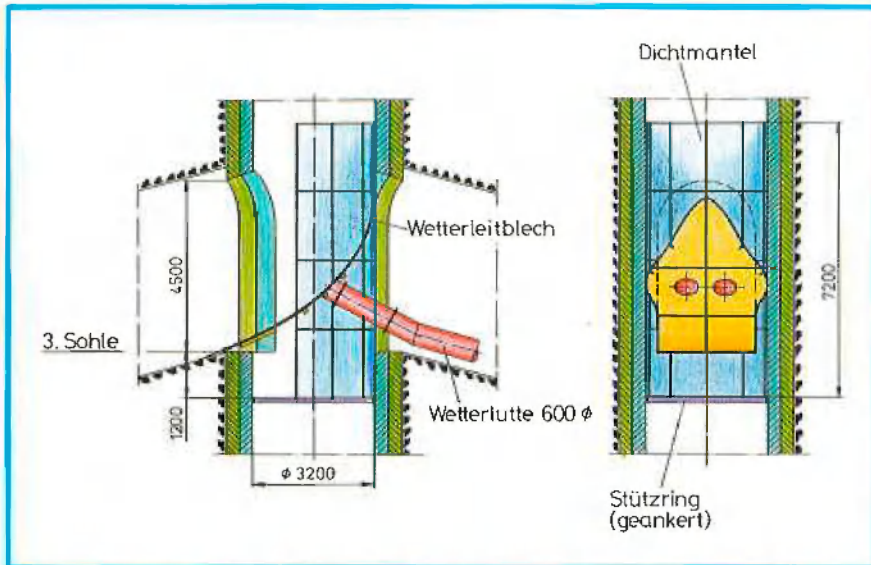
In der dritten Phase ist der Bohrwagen auf kurze Bohrräume umgerüstet. Die steigenden Auffahrleistungen ab Oktober zeigen, daß im Laufe der Zeit ein fast lückenloser Ablauf der Arbeitsvorgänge erreicht wurde. Die höchste Vortriebsleistung weist der November auf. Mit 126,50 m Gesamtaufahrung in 20 Arbeitstagen wurde ein Tagesmittel von 6,33 m erzielt. Durch Mitwirkung aller Beteiligten wurde das gesetzte Ziel erreicht, 6 m/At aufzufahren.

Die Auffahrung der Richtstrecke wurde mit einem Gesteinsberg (Ansteigen 10 gon) fortgesetzt. Nach Durchörterung des Quintus wurde das Flöz Wilhelm/Johann 1 erreicht. In diesem Niveau endete nach 354 m Länge die Auffahrung in einem Streckenabzweig. Nach Fertigstellung dieses Großraumes begann der Streckenvortrieb nach Süden als Gegenortaufahrung. Der Wetterdurchschlag (Abb. 2) westlich des Streckenabzweiges erfolgte am 24. September 1985. Damit ist die Verbindungsachse 8. Sohle, Schacht 4 und 7. Sohle, Schacht 2 Fürst Hardenberg im Südwestfeld planmäßig erstellt worden.

Abb. 2: Ortsbelegschaft am Durchschlagspunkt

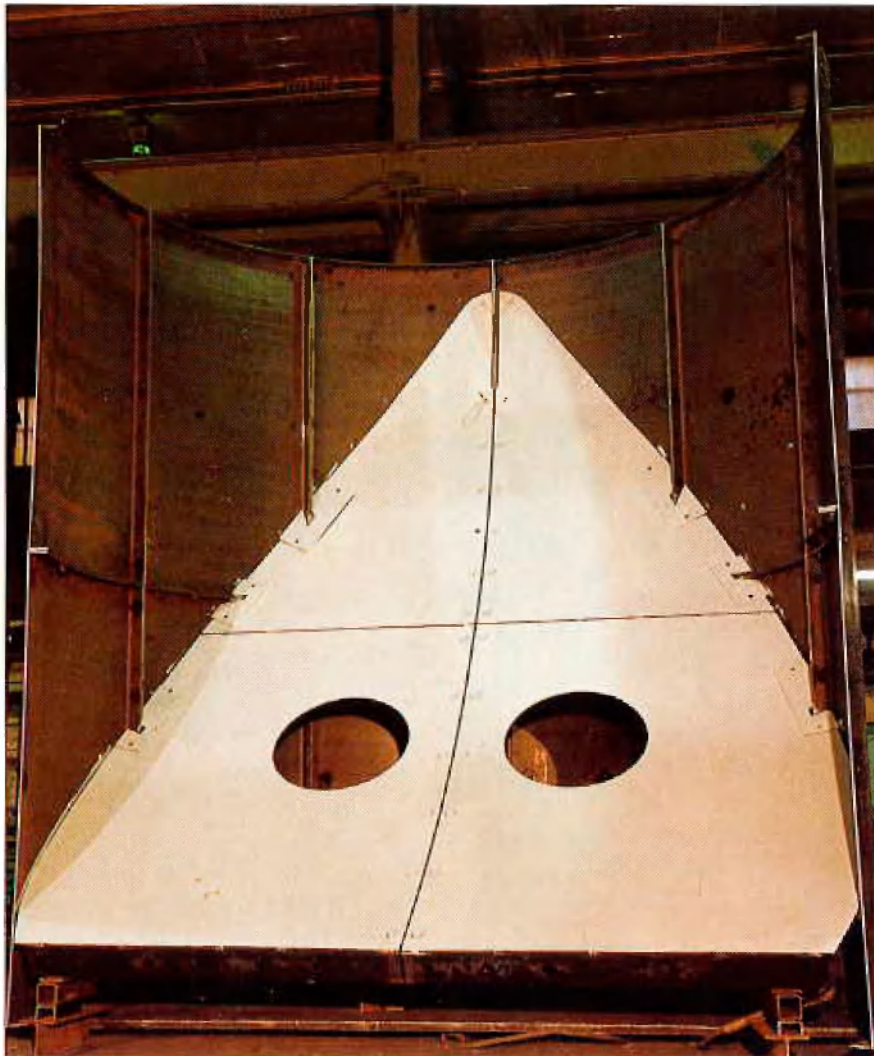


Einziehender Wetterschacht Sophia Jacoba



Schematische Darstellung des Wetterabweisers

Wetterabweiser



Die Stahlbauabteilung der Firma Deilmann-Haniel erhielt den Auftrag, eine Sonderkonstruktion im Baukastensystem zur Sanierung des Wetterschachtes Schacht 7 auf der 3. Sohle bei einer Teufe von -339 m zu konstruieren und zu bauen (Abb.). Da der Wetterschacht mit 15 000 m³ Wetter ständig beaufschlagt ist, ist es erforderlich, vorab eine Sonderkonstruktion zu konstruieren und einzubauen, damit die Arbeiten im Schutze dieser Wetterabweisung durchgeführt werden können.

Um die Wettermenge weitestgehend zu erhalten, wurde die Sonderkonstruktion so gebaut, daß der Hauptwetterweg einseitig abgelenkt und darüberhinaus über zwei 600er-Rohranschlüsse die restlichen Wetter zur anderen Füllortseite abgelenkt werden. Beim Bau der Konstruktion wurde weiter berücksichtigt, daß die Teile bergbaugerecht zerlegt werden können, um einen leichteren Einbau in dem Schacht zu ermöglichen. Diese Arbeiten können nur an Wochenenden durchgeführt werden, die spätere Sanierung, auf die wir noch näher eingehen werden, kann dann im Schutze dieser Wetterabweisung im normalen Betriebsablauf erfolgen. Nach Fertigstellung der ersten Schachthälfte ist vorgesehen, die Wetterabweisung spiegelbildlich um 180° versetzt einzubauen, damit dann die zweite Hälfte des Schachtes saniert werden kann.

Fahrtregler für Abteuffördermaschinen

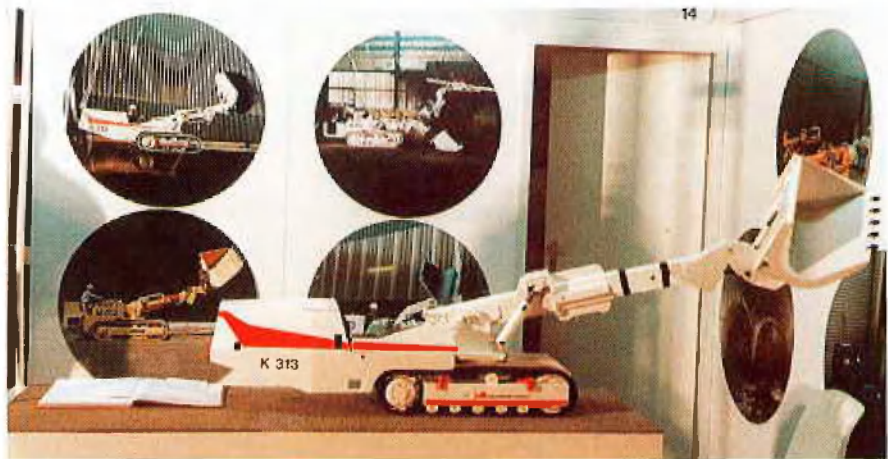
Für den von der Maschinenabteilung gemäß den Vorschriften der BVOS und TAS entwickelten Fahrtregler, der bereits in der Werkzeitschrift vom April 1984 vorgestellt wurde, haben wir unter der Nr. F-7/85/1 am 23. September 1985 die Bauartzulassung durch das Landesoberbergamt Nordrhein-Westfalen erhalten. Die Hauptaufgabe des Fahrtreglers liegt in der Überwachung und Regelung der Fahrgeschwindigkeit der Fördermittel im Schacht und insbesondere an den oberen und unteren Enden der Fahrstrecken. Alle Systeme des Fahrtreglers überwachen sich selbst. Bei Ausfall der elektrischen Energie ist für eine Zeit von 100 Stunden die Erhaltung sämtlicher Daten gewährleistet. Alle Bereiche, Faktoren und Überwachungspunkte sind einstellbar und lassen sich somit den individuellen Gegebenheiten anpassen.

Simmex '85 – Bergbauausstellung Polen

Die guten Geschäftsbeziehungen zum Bergbau der Volksrepublik Polen veranlaßten den Unternehmensbereich Maschinen- und Stahlbau, die in der Zeit vom 27. bis 31. August 1985 in Katowice stattfindende Bergbaumesse Simmex '85 mit einem eigenen Ausstellungsstand und Modellexponaten zu beschenken.

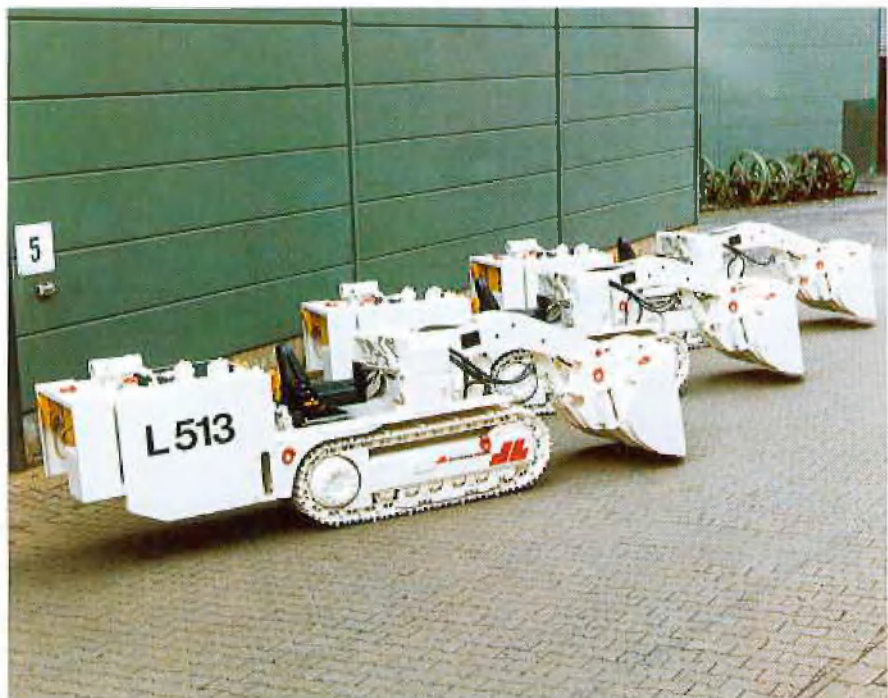
Die im bergbaulichen Zentrum Katowice stattfindende Messe stand unter dem Motto: „Energiesparende Technologien im Bergbau, Energetik und Metallurgie“. Mehr als 200 Firmen, davon 66 aus dem Ausland und hier wieder vorwiegend aus der Bundesrepublik, waren vertreten.

Der Besucherandrang – nach offiziellen Zählungen ca. 20 000 – insbesondere auch Bergleute aus den umliegenden Gruben – war unerwartet stark und die detaillierte Nachfrage nach Eck- und Leistungsdaten der ausgestellten Maschinenmodelle rege. Die Messe wurde von mehreren Vizepremiers, dem Bergbauminister und den Behörden der Stadt und des Kreises Katowice besucht. Wir hatten Gelegenheit, den offiziellen Vertretern das Produktprogramm Deilmann-Haniel in Kurzreferaten vorzustellen. Das am Stand ausgelegte Gästebuch weist mehr als 250 Eintragungen auf. Viele Kontakte mit polnischen Bergleuten, aber auch mit Besuchern aus der CSSR und Rumänien konnten vertieft bzw. neu geknüpft werden.



Lader für Korea

Der Bereich Maschinen- und Stahlbau der Deilmann-Haniel GmbH lieferte Ende August dieses Jahres für die Gesellschaft Kyung Dong Coal Mining, Seoul, drei Seitenkipplader Typ L 513 mit Ersatzteilen für Südkorea.



Freuet Euch, es ist ein Bergwerk entstanden

Diesen Spruch aus dem Schwazer Bergbuch von 1556 hatten wir der Sonderausgabe unserer Werkzeitschrift vorangestellt, die aus Anlaß der Inbetriebnahme des Anschlußbergwerks Haltern 1/2 erschienen ist. Und Grund zur Freude hatten am 20. September nicht nur die Vorstände der Ruhrkohle AG und der Industriegewerkschaft Bergbau und Energie, die viele Gäste geladen hatten, um in Anwesenheit des Bundespräsidenten Richard von Weizsäcker die Inbetriebnahme des neuen Bergwerks zu feiern. Grund zur Freude hatten vor allem auch die Mitarbeiter der Deilmann-Haniel-Gruppe, die auf ein gelungenes Werk stolz sein dürfen. Als ihren Beitrag zum Fest haben sie dem neuen Anschlußbergwerk eine Barbara-Statue aus Kannelkohle geschenkt, die jetzt auf einem Ehrenplatz vor der Lampenstube steht und über Ein- und Ausfahrt wachen soll. Daß der 20. September 1985 ein großer Tag in der Geschichte des Bergwerks General Blumenthal werden würde, zeichnete sich schon am frühen Morgen ab. Der Schachtplatz war blitzblank und mit Fahnen geschmückt, und vor dem neuen Verwaltungsgebäude warteten die Gastgeber auf den hohen Gast aus Bonn. Als kurz vor 9 Uhr eine Wagenkolonne mit NRW-Ministerpräsident Rau eintraf, hörte man bereits die Motoren des Hubschraubers, der den Bundespräsidenten bringen sollte. Pünktlich um 9 Uhr brachte der Pilot vom Bundesgrenzschutz die Maschine neben Schacht 1 zum Stehen.

DH-Betriebsführer Schmitz (links) und Haltern-Projektleiter Dierkes vor der Barbara-Statue



Warten auf den Bundespräsidenten: v. links Dr. Erasmus, Niggemöier, Schmidt, Rau, Wessel, Nehrdich, Dr. Horn



Nach der Landung: Bundespräsident Dr. von Weizsäcker umringt von Fotografen

Kurzes Zwischenspiel: Pressekonferenz



Von Anfang an ist der Bundespräsident von Fotografen und Reportern umringt. Nach einer kurzen Begrüßung im Sitzungszimmer und einer Einführung in das Programm der Grubenfahrt führen die Gastgeber den Bundespräsidenten zum Umziehen in die Kaue. Dann geht die Gruppe zum Schacht und fährt zur dritten Sohle in 1000 m Teufe. Seit der Zeit, als der jetzige Bundespräsident in seiner Studienzeit auf der Schachanlage Consolidation gearbeitet hat, hat sich unter Tage einiges verändert.



Auf dem Weg zum Schacht

Nach der Grubenfahrt erneut ein Blitzlichtgewitter auf dem Weg zur Pressekonferenz. Unter dem Beifall der Journalisten erhält der Bundespräsident als Gastgeschenk einen Schwibbogen mit brennenden Kerzen, der in der Ausbildungswerkstatt von General Blumenthal gefertigt wurde. Der Gast gibt seine positiven Eindrücke vom modernen untertägigen Bergbau zu Protokoll und lobt den Einklang von Umwelt und Technik, der beim Bau von Haltern 1/2 erreicht wurde. Dann endet die Pressekonferenz, weil die Zeit drängt. Noch während sich die Honoratioren wieder umziehen, haben sich im Festzelt die Gäste des offiziellen Teils versammelt. Den musikalischen Auftakt gestalten das Bergwerkssorchester Consolidation und der Werkschor General Blumenthal.



Gemeinsames Singen des Bergmannsliedes

Bergwerksdirektor Nehrlich lobt in seiner Festansprache die Qualifikation aller am Bau Beteiligten und die Umsicht bei der Ausführung der Arbeiten, der es zu danken ist, daß in all den Jahren der Bauzeit nur 14 Unfälle auf 100 000 Schichten zu verzeichnen waren.

Gute Stimmung im Festzelt

Bundespräsident von Weizsäcker hebt in seiner Rede insbesondere die Bedeutung des Ruhrbergbaus als Arbeitgeber und als Ausbilder hervor. Er sei davon überzeugt, daß die Kohle bei der Wärme, in der Industrie und in der Veredelung ihre kräftige Zukunftschance behalten wird. Dazu sei es notwendig, daß nicht nur die unmittelbar beteiligten Arbeitnehmer und Arbeitgeber und die hier in der Gegend lebenden Menschen, sondern wir alle in Deutschland diese Möglichkeiten der Kohle erkennen und gemeinsam nutzen.



Zum Abschluß des offiziellen Teils singen alle Gäste gemeinsam das Bergmannslied und die Nationalhymne. Danach gibt es eine zünftige Erbsensuppe und kühles Bier. Wie sagte doch der Betriebsratsvorsitzende von General Blumenthal, Bartz, in seiner Ansprache: „Wir Bergleute wissen: Wer feste arbeitet, hat auch das Recht, Feste zu feiern.“

Erweitern und Tieferteufen des Schachtes Lummerschied

Von Betriebsführer Karl-Otto Didszun, Deilmann-Haniel

„SR1 – Europawelle Saar“! Wer im Saarland sein Radio eingeschaltet hat, kann eigentlich an diesem Sender nicht vorbeihören. So lautstark und eindringlich diese Ansage immer wieder ertönt, so eindrucksvoll erhebt sich auf der Göttelborner Höhe (400 m über NN) einer von drei über 200 m hohen Sendemasten. Meistens ragt er wie ein Finger in den klaren Himmel, kratzt manchmal an den Wolken und ist gar nicht selten von dichtem Nebel eingehüllt. Bei solcher Gelegenheit kann man nur erahnen, was dort in den Himmel aufragt. Nur wenige hundert Meter nördlich dieses exponierten Punktes, im ersten Talbogen hinter der Autobahn nach Saarlouis, geht es genau entgegengesetzt um eine noch größere Strecke in die Tiefe.

Vor mehr als vierzig Jahren haben in Lummerschied Schachthauer gewirkt: In den Jahren zwischen 1937 und 1940 ist ein Schacht bis zur 3. Sohle der Grube Göttelborn abgeteuft worden. Mit 5 m Durchmesser und etwa 370 m Teufe hat er viele Jahre als Seilfahrt- und Abwetterschacht gedient. Bei einer Befahrung des Schachtes konnte man die enormen Schwierigkeiten während der Teufarbeiten am Schachtstoß ablesen: Drainageröhrchen waren in ungezählten Horizonten im Schachtmauerwerk verankert, Wasserrinnen begleiteten den Fahrenden in engem Abstand auf dem Weg nach unten, Mauerwerk und Schachteinbauten waren saubergewaschen: Wasser überall!

Vor wenigen Jahren hat die Grube Göttelborn, die mit ihrem Kohleabbau längst über den Schacht Lummerschied nach Norden und Westen hinausgewandert ist, ihn wieder in ihre besondere Planung einbezogen: Auf 7,50 m Durchmesser erweitert, soll er bis zur 5. Sohle, der jetzigen Hauptfördersohle, niedergebracht werden. Mit 30 m Schachtsumpf wird er 770 m tief werden und wiederum als Seilfahrt- und Abwetterschacht dienen.

Die Planung wurde zügig realisiert:

- Die in den Sumpf der 3. Sohle zufließenden Wässer wurden durch Bohrung zur 4. Sohle gelöst.
- Ein Bohrloch mit 1,40 m Durchmesser wurde als Verbindung zwischen 3. und 5. Sohle geschaffen, um später durch dieses Bohrloch



Abb. 1: Schachtturm während des Baus

Abb. 2: Blick aus dem Wetterkanal in den Schacht



Abb. 3: Rauben von Spurlatten und Einstrichen



- Haufwerk zur Hauptfördersohle stürzen zu lassen.
- Das in einem Birkenhain fast verträumt gelegene Schachtgebäude wurde abgetragen, das Gelände eingeebnet.
 - Im Schacht wurde bei 26 m Teufe eine Bühne gelegt, die eine Ascheverfüllung bis zutage aufnahm. (Die Bewetterung des Schachtes erfolgte durch ein in den Aschepfropfen eingebettetes Stahlrohr.)
 - Der Vorschacht wurde von einer Baufirma, der Saar-Bauindustrie, in offener Baugrube vom Tage aus auf 8,35 m lichten Durchmesser erweitert und in Beton ausgebaut.
 - Der aus dem Vorschacht nach Osten abzweigende Abwetterkanal mit 7 m lichten Durchmesser wuchs mit jedem Betonierabschnitt von 4 m Länge gleichfalls zutage.

Mitte vergangenen Jahres waren alle unter Flur liegenden Bauteile fertiggestellt, die Grundmauern für das allen Lummerschiedern in Zukunft als Wahrzeichen dienende Schachtgebäude waren gelegt. Das heute im groben fertiggestellte Gebäude ist ein Betonbauwerk von 50 m Höhe, das in seiner oberen Etage die Fördermaschine aufnehmen wird. Seine Zweckform, die Auflösung seiner Außenflächen, die Gestaltung des Dachansatzes, selbst die Farbwahl seines Außenanstrichs sind in geduldiger Arbeit mit Lummerschiedler Bürgern und Behörden gefundene Kompromisse.

Für den Bergbau sind unter Rücksichtnahme auf die Umwelt und die in engster Nachbarschaft zur Schachtanlage lebenden Lummerschiedler einschneidende Maßnahmen erfolgt:

- Die Aufstellung der Grubenlüfter erfolgte untertage.
- Neben einem freistehenden Schalt haus werden keine weiteren Bauten errichtet. Die unbedingt notwendigen Räumlichkeiten werden an zwei Seiten an das Schachtgebäude angefügt. (Die zur Anfahrt vorgesehene Belegschaft wird von den Haupttagesanlagen der Grube Göttelborn im Busverkehr an- und abgefahren.)
- Erweitern und Abteufen des Schachtes als Bohrschacht, damit Vermeidung aller beim konventionellen Teufen typischen Lärmfaktoren, z. B. bei der Sprengarbeit, beim Kippen der Bergekübel u. a.
- Durch den geringeren Platzbedarf der Teufeinrichtungen beim Niederbringen des Bohrschachtes können die Einrichtung des Förderturmes sowie die Errichtung der Anbauten während der Teufarbeiten vorgenommen werden. Damit verringern sich die Gesamtbauzeit und die durch den Baubetrieb verursachten Unannehmlichkeiten für die nahen Anwohner erheblich.

Die im Saarland schon bei der Lösung verschiedener Schachtbohrarbeiten erfolgreiche Arbeitsgemeinschaft aus den Firmen

Deilmann-Haniel GmbH
Saarberg Interplan – bei diesem Projekt technisch und kaufmännisch federführend

Thyssen Schachtbau GmbH erhielt den Zuschlag für die Erweiterung des bestehenden und das Abteufen des weiteren Schachteils mit einer Bohrteufe von 708 m. Das geplante Vorhaben ist in seinen vorgesehenen Ausmaßen noch nie zuvor ausgeführt worden:

- Erweiterungsbohrung mit der auf 8,20 m Durchmesser erweiterten Schachtbohrmaschine der Firma Wirth im bestehenden, mit Ziegel-

steinmauerwerk ausgekleideten Schacht bis in den Sumpf der dritten Sohle (340 Bohrmeter).

- Bohren des Schachtes auf ein vorhandenes Bohrloch von 1,40 m Durchmesser vom Sumpf der 3. Sohle bis zur 5. Sohle (ca. 368 Bohrmeter).
- Auskleidung des Schachtes, unter Einbezug einer wirksamen Drainage der zufließenden Wässer, in 8 m hohen Betonabschnitten, die dem Fortschritt der Bohrmaschine direkt folgen.

Der 30 m tiefe Sumpf wird konventionell geteuft, wobei die Bergeabfuhr auch über die 5. Sohle vorgesehen ist.



Abb. 4: Ausbrennen von Bohrleitungen und Verlagerungen

Abb. 5: Leereräumter Schacht

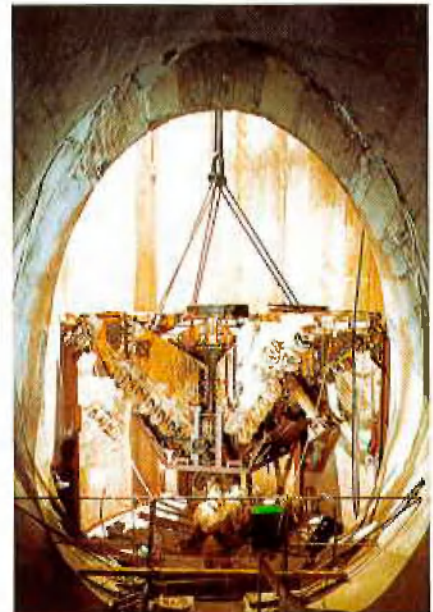


Abb. 6: Schachtbohrmaschine während der Montage



Der Einsatz der Arge begann in der zweiten Hälfte vergangenen Jahres mit der Einrichtung der Baustelle. Die zeitliche Abhängigkeit der Montage vom Baufortschritt des Schachturmes endete erst mit der Freigabe der Seilscheibenbühne im Turm, 21 m über Niveau Rasenhängebank, am 20. November 1984.

Innerhalb von zwei Monaten wurden von einer dem auszuraubenden Schacht von 5 m Durchmesser angepaßten Arbeitsbühne die gesamten Schachteinbauten bis Ende Januar 1985 entfernt. (Auch die für diesen Arbeitsgang benötigte Schwebebühne wurde wieder ausgebaut.)

Vom außerordentlich kalten Winter beeinflusst, vollzog sich die sechswöchige Montage der Schachtbohrmaschine im Vorschachtbereich unter harten äußeren Bedingungen.

Es schloß sich der Einbau einer 7,70 m hohen Umsetzschalung mit dem Betonieren des ersten Betonsatzes an. Den Abschluß der Montage bildeten der Einsatz der Betonierbühne und der Umbau von Schachtabdeckung und Seilscheibenbühne.

Nach der technischen Abnahme der Anlage durch die zuständigen Sachverständigen begannen mit der Erteilung der Betriebserlaubnis am 18. April 1985 die Erweiterungsarbeiten. Seither ist der Schacht pro Arbeitstag um 8 m tiefer gebohrt und ausgebaut worden. Dieser Tagessatz von 8 m fertigem Schacht konnte kontinuierlich bis zum Durchschlag mit der 5. Sohle beibehalten werden. Im Erweiterungsbereich des Schachtes ist bis zum Sumpf der 3. Sohle das Ziegelmauerwerk des ehemaligen Schachtausbaus mitgeschnitten worden. Drei gegen den Schacht durch Dämme abgegrenzte Füllörter wurden durchteuft; die hauptsächlich in diesem Schachtteil zufließenden Wässer sind hinter dem Betonausbau gefaßt und gezielt abgeleitet worden.

Der auf das Bohrloch abzuteufende Schachtabschnitt hat noch ein weiteres Ort im Niveau der 4. Sohle durchfahren, in geringerem Umfang wurde eine Wasserableitung weitergeführt und, wo die Notwendigkeit zur Stoßsicherung erkannt wurde, ist vorläufiger Ausbau in Form von Ankerung eingesetzt worden.

– 708 m Schacht sind in ca. 4 Monaten fertiggestellt worden, dazu hat eine gut eingespielte Schachtmannschaft beigetragen.

– 30 000 m³ gelöstes Gestein sind unter dem Bohrloch auf der 5. Sohle bei nicht einfachen Bedingungen

abgezogen und geladen worden, das haben „die Göttelborner“ bewerkstelligt.

- Schließlich sind 6000 m³ Beton durch die Falleitung nach unten hinter die Schalung geführt worden.

Die alltäglich zur gleichen Zeit anrollenden Betontransportfahrzeuge bestätigten immer wieder eine gelungene „Runde“.

Am Morgen des 22. August kletterte Bergwerksdirektor Weinmann als erster, am Bohrkopf vorbei, in das Unterfahrungsort auf der 5. Sohle.

Mit der Fertigstellung der Schachtröhre bis zur 5. Sohle hat die Grube Göttelborn einen wesentlichen Bauabschnitt im Gesamtprojekt Schacht Lammerschied abgeschlossen.

Einen Monat nach dem Durchschlag mit der 5. Sohle war die 320-t-Bohrmaschine zerlegt, abgefordert und über Tage zum Abtransport verladen.

Neben der Erweiterung des Durchschlags in einen einseitigen Füllortabgang mit ca. 35 m³ Querschnitt sind im Monat Oktober die Einrichtungen zum Abteufen des Sumpfes installiert und der erste Abschlag gesprengt worden. An das Abteufen und Ausbauen des Sumpfes schließt sich das Einbringen der Schachteinbauten an.

Wenn sich dann nach trüber und kalter Jahreszeit der Göttelborner Sendemast im Frühjahr nächsten Jahres wieder weithin sichtbar in einen klaren Himmel streckt, wird die „Schachtbohr-Arge“ einen weiteren Auftrag beendet haben.



Abb. 7: Montierte Schachtbohrmaschine vor dem Bohreinsatz



Abb. 8: Bohrstoß mit Wasserableitung auf der Betonierbühne

Abb. 9: Schachturm im Frühjahr nach der Fertigstellung



Straßenbau in Tansania

Von Dipl.-Ing. Karl-Heinz Uelner und Dipl.-Kfm. Walter Draese, Wix + Liesenhoff

Eine nicht alltägliche Aufgabe erwartete uns, als Wix + Liesenhoff der Auftrag übertragen wurde, Zufahrtsstraßen zu bauen für Bohrplätze der Shell, auf denen Deutag die Bohranlage und Bohrmannschaften zum Abteufen der Bohrungen stellt, und die tief im Selous Nationalpark in Tansania liegen.

Tansania, ehemals Deutsch-Ostafrika, ein fruchtbares Land zwischen dem Kilimandjaro und dem Viktoriasee im Norden, dem Njassasee im Westen und – ohne natürliche Grenze – Mozambique im Süden, ein Land mit großen wirtschaftlichen Problemen und einer allenthalben in der Zukunft noch auszubauenden Infrastruktur.

Unsere Aufgabe war diesmal nicht so sehr eine Herausforderung an technisches Können – das wurde als selbstverständlich vorausgesetzt –, sondern ein logistisches Problem, eine Herausforderung an besondere Flexibilität und Schnelligkeit. Eine Strecke von etwa 310 km mußte innerhalb von wenigen Wochen als Erdstraße neu gebaut bzw. ausgebaut werden, so daß eine komplette Bohreinrichtung mit Schwertransporten bewegt werden konnte. – Terminarbeit –. Die Planung der Streckenführung und des Ausbaus vor Ort war den Bauarbeiten nur um wenige Tage voraus. Eine erste Streckenprüfung war bereits ein Jahr vorher erfolgt. Baubeginn war sofort nach Ende der Regenzeit, das Umsetzen des Bohrturms mußte vier Wochen später erfolgen.

Entsprechend war massiver Geräteeinsatz vorgesehen. Stillstandzeiten konnten nicht toleriert werden. Mit Baubeginn stand Arbeitsgerät mit einer Gesamtleistung von 4100 PS zur Verfügung, aufgeteilt auf zwei völlig selbständig operierende Mannschaften. Gearbeitet wurde sieben Tage pro Woche von Sonnenaufgang bis -untergang, Nachtarbeit war nicht er-



Neben der Straße: neugierige Zebras



„bushclearing“ – Buschrodung, Vorbereitung für den Bau der Straße

Straßenunterbau in sumpfigem Gelände



Black cotton





Eine Elefantenstraße kreuzt „unsere“ Straße

laubt, um das Tierleben im größten – und unbekanntesten – Nationalpark Afrikas nicht mehr als unvermeidbar zu stören. Von der deutschen Mannschaft ebenso wie von unseren tansanischen Mitarbeitern wurde alles verlangt – und alles gegeben. Der Bohrturm konnte nach 24 Tagen umgesetzt werden.

Der zweite Teil der Aufgabe war nunmehr der planmäßige Ausbau der Strecke mit dem Ziel, eine sichere Befahrbarkeit während der kommenden Regenzeit zu gewährleisten. Eine heikle Aufgabe, denn die anstehenden Böden, insbesondere der „black cotton“ (ein Sumpfboden, der im Trockenzustand hart und tragfähig, im nassen Zustand morastig und unpassierbar ist) gaben uns Probleme auf, die wir durch das Verlegen von Glasfibernatten, mit Lateritüberdeckung 40–50 cm stark, lösen konnten.



Einbau von Glasfibernatten

Der Bau von Flugzeuglandebahnen, ausreichend bis zur B 707, Erstellen von Betonplattformen präziser Horizontallage, Aufbau einer Stahlhalle, Bau und ständige Wartung von Fähranlagen am Rufiji – wir bekamen ständig neue Aufgaben. Wieder also Anforderungen an die Flexibilität unserer Mannschaft. Eines der Hauptprobleme war die Bewachung der arbeitenden Mannschaft zum sicheren Schutz vor den allenthalben gegenwärtigen Raubtieren, Elefanten und Büffeln.

Eine nicht alltägliche Aufgabe, die uns in Tansania, bis zu 430 km südlich von Dar-es-Salaam, erwartete. Eine Aufgabe, die wir mit Begeisterung erfüllten.

Steigungen von mehr als 15 %

Der „move“, das Umsetzen des Bohrturms, beginnt



Widerlagererneuerung im Dallauer Tunnel

Von Dipl.-Ing. Michael Manz, Wix + Liesenhoff

Der 1864/65 erbaute zweigleisige Eisenbahntunnel mit einer Länge von 370 m liegt auf der Bundesbahnstrecke Neckarelz–Osterburken der Bundesbahndirektion Karlsruhe (Abb. 1).

Der Tunnel durchfährt die Formationen des oberen Buntsandsteins. Die max. Überdeckung beträgt 39 m. Das Tunnelgewölbe wurde in Schicht- bzw. Quadermauerwerk aus „neckartaler Sandstein“ hergestellt (Abb. 2).

Bei der letzten Tunnelhauptprüfung wurden folgende Schäden vor allem im Bereich des – in Kilometrierung gesehen – linken Widerlagers festgestellt:

- Durchfeuchtung des Mauerwerkes in großen Bereichen
- starke Verwitterung und Auswaschung des Fugenmörtels
- Zersetzungserscheinung an einzelnen Quadersteinen (Abb. 3).

Um die Standsicherheit des Tunnelbauwerkes auch für die Zukunft zu gewährleisten, wurde von der BD Karlsruhe ein Sanierungskonzept entwickelt:

- Erneuerung des alten Widerlagers durch Beton B 25
- Verbesserung der Mauerwerksdrainagen
- Vergrößerung der vorhandenen Sicherheitsnischen entsprechend Vorschriften der DB – DS 853

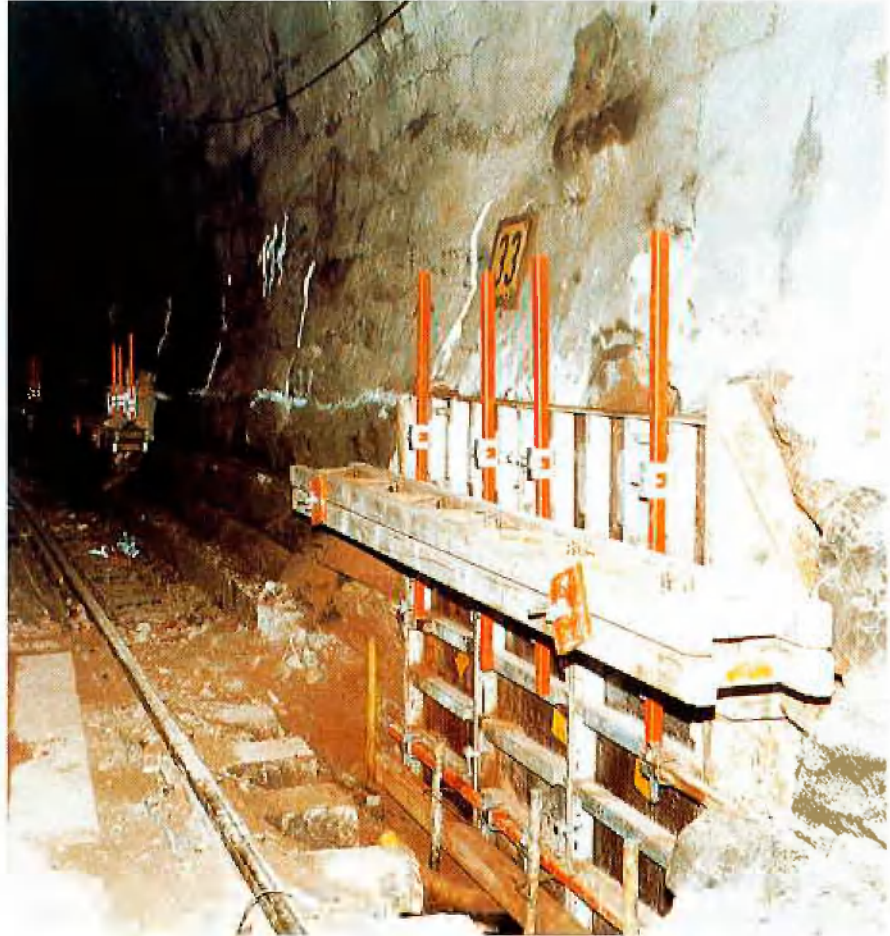


Abb. 4: Schalungselemente

Abb. 1: Dallauer Tunnel





Abb. 2: Zerstörungserscheinungen am Widerlagermauerwerk

Mit der Durchführung dieser Arbeiten wurde die Niederlassung Stuttgart der Wix + Liesenhoff GmbH beauftragt.

In den nächtlichen Betriebspausen wurde unter Sperrung beider Gleise und Abschaltung der Fahrleitung das vorhandene alte Widerlager in Abschnitten von ca. 3 m Länge ausge-

brochen. Zwischen den einzelnen Ausbruchslamellen blieben jeweils Abschnitte von 9 m Länge ohne Ausbruch stehen.

Der Ausbruch erfolgte mit 2 Mobilbaggern unter Einsatz von Felsmeißeln. Die Ausbruchsmassen wurden auf Bahnwagen verladen.



Abb. 3: Ausgebrochene Lamelle im Widerlagermauerwerk

Für die Betonarbeiten standen 10 Stück einhäuptige Schalungselemente zur Verfügung (Abb.). Mit jeweils 3 Stück eingemörtelten Gewi-Ankern wurden die Schalelemente im anstehenden Gebirge verankert (Abb. 5).

Die Betonarbeiten erfolgten am Tage; dabei wurden immer 10 Abschnitte von 3 Meter Länge zusammen betoniert. Die Transport-Betonfahrzeuge wurden mit Arbeitszügen zur Baustelle gebracht. Die einzelnen neuen Widerlagerabschnitte wurden im Sohlbereich mit Stahldollen, Durchmesser 28 mm, mit dem anstehenden Gebirge verbunden. Zur Entwässerung der Ulme und des neuen Widerlagers wurden kokosummantelte flexible Drainageleitungen verlegt.

Die Kontaktfuge zwischen Beton und darüberliegendem Mauerwerk wurde mit Zementmörtel kraftschlüssig verpreßt.

Insgesamt wurden ca. 600 m³ Mauerwerk ausgebrochen und ca. 550 m³ Beton B 25 eingebaut. Außerdem wurde das Tunnelportal auf der Dallauer Seite mit Sandstrahl gesäubert, mit Drainagen versehen und hydrophobiert. Die anschließenden Futtermauern wurden neu verfugt. Die Bauzeit betrug vier Monate von Juli bis Oktober 1985.

Abb. 5: Spannen der Schalungsanker



Aus der Belegschaft

Kostbare Steine

Schon in seiner Pennälerzeit hat Theo Röhnert, Betriebsstellenleiter der Arge Blindschacht 7NR1 auf dem Bergwerk Osterfeld, in seiner Heimat Niederschlesien Mineralien und Fossilien gesammelt. Bei der Flucht blieb die Sammlung zurück. Als er dann 1946 beim Pflügen in Schleswig-Holstein einen Meteoriten fand, erwachte die Sammelleidenschaft erneut. Seit 1950 sucht er auch untertage in Querschlägen und Richtstrecken, in Klüften und Störungen nach Mineralien. Die Ausbeute dort war zwar nicht klein, hätte aber doch bei weitem nicht ausgereicht, um über 5 Vitrinen zu füllen, die jetzt die Wohnung der Röhnerts zieren. Dazu bedurfte es schon einiger Wochenendfahrten ins Sauerland, nach Idar-Oberstein, ins Saarland.

Und wen es so packt wie Theo Röhnert, der sucht auch seine Urlaubsziele nach Mineralenvorkommen aus. Aus dem Engadin, den Dolomiten, von Lanzarote und Teneriffa, sogar aus dem Tal des Todes in Amerika hat er wunderschöne Stufen mitgebracht. Es ist schon ein Unterschied, ob man Mineralien im Geschäft kauft, oder ob man einen wunderschönen Rauchquarz von einem echter Bergsteiger-Einsatz im Berner Oberland mitbringt.

Selbstverständlich gehören zur Sammlung auch eine umfangreiche Bibliothek und eine Vitrine mit ultravioletterm Licht, in der die fluoreszierenden Stücke ihre Schönheit offenbaren.

Frau Röhnert ist heilfroh, daß ihr Mann seine über tausend Mineralienstufen selbst abstaubt. An dem großen Bekanntenkreis, den der Informationsaustausch und das Vergleichen und Tauschen der Stufen mit sich bringt, haben aber beide ihre Freude.



Vom Bergmechaniker zum Grubensteiger

In unserer Werkzeitschrift Nr. 25/1980 berichteten wir, daß die beiden ersten bei DH ausgebildeten Bergmechaniker ihre Facharbeiterprüfung bestanden hatten. Einer der beiden, Dirk Schimmer, hat in den seither vergangenen 5 Jahren bei DH seinen Weg gemacht. Nach kurzer Bewährungsprobe unter Tage leistete er seinen Grundwehrdienst ab. Danach war er auf Heinrich Robert angelegt, seit Januar 1983 als Kolonnenführer. Nach dem erfolgreichen Besuch der Bergfachschule für Bergtechnik in Bergkamen von 1983 bis Juni 1985 arbeitet Dirk Schimmer (Abb.), jetzt technischer Angestellter unter Tage, als Grubensteiger auf unserer Betriebsstelle Heinrich Robert.



Aus der Belegschaft



Oberkreisdirektor Dr. Terwey gratuliert Hans Carl Deilmann zum Bundesverdienstkreuz

Bundesverdienstkreuz für Hans Carl Deilmann

Der Bundespräsident verlieh dem Vorsitzenden unseres Aufsichtsrates, Dipl.-Berging. Hans Carl Deilmann, das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland. Im Niedersächsischen Hof in Gildehaus überreichte am 18. Juli Oberkreisdirektor Dr. Günther Terwey im Beisein zahlreicher Gäste aus Wirtschaft und Politik das Ordenszeichen und die Verleihungsurkunde und beglückwünschte Hans Carl Deilmann zu seiner hohen Auszeichnung (Abb.). Gründe für die Auszeichnung waren unter anderem Hans Carl Deilmanns Bemühen um die Ausbildung, sein vielfältiges Engagement in Verbänden und Institutionen und seine Mitarbeit in karitativen Organisationen und im Bund für Umwelt und Naturschutz.



Verabschiedung von Adolf Schmidt, v. links: Karl H. Brümmer, Frau Margarete Schmidt, Adolf Schmidt

Adolf Schmidt verabschiedet

Adolf Schmidt, erster Vorsitzender der Industriegewerkschaft Bergbau und Energie von 1969 bis 1985, hat nach Vollendung des 60. Lebensjahres sein Arbeitsleben beendet. Im Rahmen eines Festkonzertes im Haus der Ruhrfestspiele in Recklinghausen wurde er am 17. Oktober 1985 feierlich verabschiedet (Abb.).

Kameradschaftsabend in Übach-Palenberg, v. links DH-Betriebsdirektor Nussmann, Prof. Dr. Späing, IGBE-Bezirksleiter Wolf, DH-Gesamtbetriebsratsvorsitzender Braun

Kameradschaftsabend in Übach-Palenberg

Der Vorsitzende unserer Geschäftsführung, Prof. Dr. Ingo Späing, war Ehrengast des von der Industriegewerkschaft Bergbau und Energie veranstalteten Kameradschaftsabends unserer Aachener Betriebe. Dies nahm der Betriebsrat zum Anlaß, Prof. Späing mit einem Kohlenkarren aus Messing dafür zu danken, daß er schon so oft „den Karren aus dem Dreck gezogen hat“ (Abb.). Nach diesem kurzen offiziellen Teil folgten in raschem Wechsel Musik, Tanz und Unterhaltungsnummern vom Zauberer bis zum Bauchredner. Die reichhaltigen Darbietungen sorgten für eine Stimmung, die die begeisterten Besucher förmlich von den Stühlen riß.



Ausflug der „Achenbacher“

Auf den Spuren der Erzbergleute wanderten am 19. und 20. Oktober dieses Jahres die Angestellten der

Betriebsstelle Minister Achenbach mit ihren Frauen. Diesmal machten wir für 2 Tage Station in Ramsbeck (Abb.). Eine Grubenfahrt mit dem Personenzug zur 5. Sohle der 1974 stillgelegten Erzgrube war für alle Beteiligten interessant. Eine Wanderung bei herrlichem Sonnenschein zur ehemaligen Grube Alexander, vorbei an den vielen Stollen, Mundlöchern und Bergehalden längst vergangener Bergbaugeschichte, begeisterte alle. So manches Belegstück wurde mit den Handhämmern hier freigeklopft. Selbstverständlich gehörte zu diesem Wochenende auch ein zünftiger Kegelabend mit kräftigem Umtrunk. Es war wieder eine runde Sache.



Die „Achenbacher“ besuchten das stillgelegte Erzbergwerk Ramsbeck

40jähriges Bergmannsjubiläum

Am 15. September 1985 beging der Vorsitzende unserer Geschäftsführung, Prof. Dr. Ingo Späing, sein 40. Bergmannsjubiläum. Aus diesem Anlaß fand am 16. September im Sitzungszimmer ein kleiner Umtrunk statt (Abb.). Geschäftsführer Brümmer überreichte am Schluß seiner Laudatio, in der er ein ganzes Bergmannsleben von der Pike bis an die Unternehmensspitze aufzeigte, im Namen aller Mitarbeiter eine elektrische Handlampe, die sogenannte Mannschaftslampe. „Es ist eine schwergewichtige Lampe“, sagte Brümmer, „und damit ein Symbol für den Anfang, der für Sie wie für uns alle schwer war, der uns aber letztlich berufliche Erfüllung gegeben hat.“



Gratulanten beim 40. Bergmannsjubiläum von Prof. Dr. Späing

Jubilarfeier 1985

Die traditionelle Jubilarfeier der Deilmann-Haniel-Gruppe fand am 8. November 1985 im Zweibrücker Hof in Herdecke statt. Der Kreis der Jubilare war diesmal wieder besonders groß. Neben den 38 Jubilaren, die für 25jährige Tätigkeit geehrt wurden, konnten 5 Jubilare sogar den Dank für je 40 Dienstjahre entgegennehmen (Abb.). Insgesamt kamen bei den Jubilaren 1150 Dienstjahre zusammen. Den feierlichen Rahmen für die Ehrung der Jubilare und den Dank an die Ehefrauen gestaltete wieder unser Werkchor mit 6 Liedern. Die Festreden hielten DH-Geschäftsführer Helfferich und G & K-Betriebsratsvorsitzender Töpe. Unser Aufsichtsratsvorsitzender Hans-Carl Deilmann sprach ein Grußwort und dankte allen Jubilaren für ihren Einsatz in den vergangenen Jahren. Für Begleitmusik zum Abendessen und anschließende flotte Tanzmusik sorgte das Sextett „New Equilis“ mit alten und neuen Liedern aus einem umfangreichen Repertoire.

Jubilarfeier in Herdecke



Aus der Belegschaft



Besuch einer Delegation unter der Leitung von Generaldirektor Bo Na



Die Planungsgruppe in Berlin

Besuch von Schachtbau-Ingenieuren



Besuch aus China

Im Anschluß an die alljährliche Tagung der Deutsch-Chinesischen Arbeitsgruppe Kohle besuchten deren chinesische Mitglieder am 11. Oktober 1985 Deilmann-Haniel. Die Delegation unter Leitung des Generaldirektors der China National Coal Development Corporation (CNCDC), Bo Na, informierte sich eingehend über das Fertigungsprogramm unseres Bereiches Maschinen- und Stahlbau (Abb.). Im Blickpunkt standen dabei vor allem die von uns konstruierten und hergestellten Maschinen und Einrichtungen zum Schachtabteufen und zur Auffahrung von Strecken. Bei der Besichtigung unserer Werkstätten konnten wir den chinesischen Gästen Teile der Abteuffördermaschine, die Bühnwinden und andere in der Fertigung befindliche Geräte für den Gefrierschacht Dong Huan Tuo Nr. 2 zeigen. Sie fanden bei Herrn Bo Na als Generaldirektor unseres Auftraggebers für dieses Projekt naturgemäß besonderes Interesse.

Chinesische Planungsgruppe in Berlin

Am 1. und 2. September 1985 besuchte die zur Zeit bei uns tätige chinesische Planungsgruppe für den Gefrierschacht Dong Huan Tuo Nr. 2 Berlin. Unsere chinesischen Gäste hatten sich diese Reise besonders gewünscht, um einen unmittelbaren Eindruck vom Leben dieser geteilten Stadt zu bekommen. Im Rahmen einer ausgedehnten Stadtrundfahrt (Abb.) wurden natürlich auch das Reichstagsgebäude und die „Mauer“ besucht.

Besuch aus Shandong

Im September hatten wir Besuch von einer Delegation chinesischer Schachtbau-Ingenieure unter der Leitung von Frau Li Ke Qin. Die Gruppe, die sich auf Einladung von Thyssen Rheinstahl Technik drei Wochen in der Bundesrepublik Deutschland aufhielt, war besonders am Teufen tiefer Schächte interessiert. Neben unserem Bereich Maschinen- und Stahlbau und den Haltern-Schächten besuchte die Delegation auch unsere Arge-Betriebsstellen Ensdorf-Süd und Lummerschied im Saarland (Abb.).

Ingenieurarbeit einmal anders

Was hier wie ein Spiel für Erwachsene aussieht, hat einen durchaus ernstesten Hintergrund.

Immer häufiger wird bei der Auffahrung von Strecken mit großem Querschnitt, zur Verstärkung des Ausbaus, eine Systemankerung mit langen Gebirgsankern durchgeführt. Der Einsatz eines einarmigen Bohrwagens ist dabei problemlos, führt aber zu langen Bohrzeiten. Um die Ankerzeiten zu verkürzen, wird getestet, ob die Verwendung zweiarmer Bohrwagen sinnvoll ist.

Diese Bohrwagen sollen als Sprenglochbohrwagen zum Abbohren des Abschlages dienen, müssen aber auch in der Lage sein, als Ankerbohrwagen im gesamten Streckenumfang, also auch in der Sohle, die Bohrlöcher für eine Systemankerung herzustellen. Es muß unter anderem untersucht werden:

- Kann mit den über 5 m langen Lafetten noch der bewährte Fächer-einbruch gebohrt werden oder muß auf eine andere Einbruchart umgestellt werden?
- In welcher Reihenfolge müssen die Sprenglöcher gebohrt werden, um eine optimale Ausnutzung beider Bohrarmlen zu erreichen?
- In welcher Reihenfolge müssen die Ankerlöcher gebohrt werden, und wann und wie oft treten gegenseitige Behinderungen der beiden Bohrarmlen auf? Wie hoch ist also der Ausnutzungsgrad und damit die Wirtschaftlichkeit des 2. Bohrarmlens?

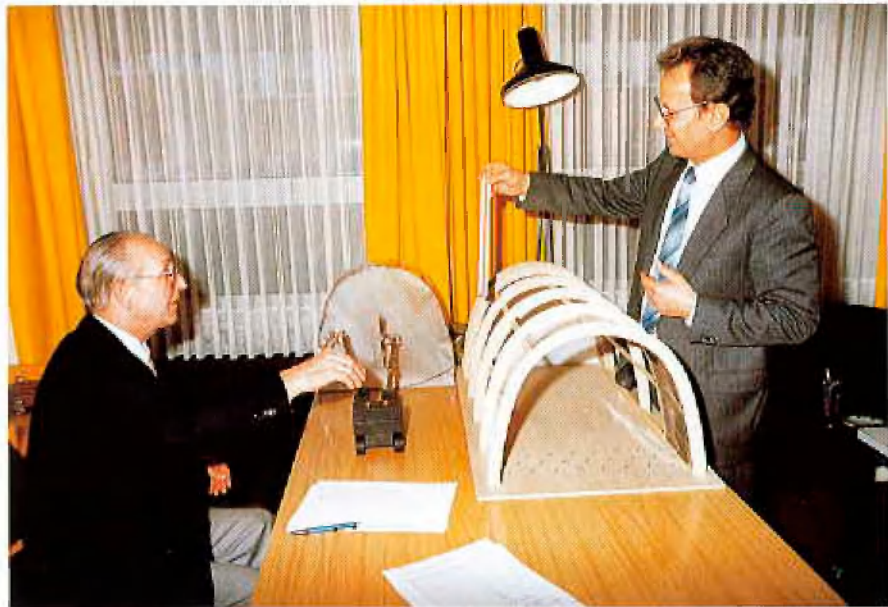
Zeichnerische Darstellungen können diese Fragen nicht mehr mit der nötigen Genauigkeit beantworten. Daher griff man zu dieser etwas ungewöhnlichen Art des Modellversuches (Abb.).

Der kleine Bohrwagen, Maßstab 1:20, mit dessen Bohrarmlen und Lafetten jede Funktion eines großen Bohrwagens simuliert werden kann, wurde in unserer Lehrwerkstatt gebaut.

Sonderausbildung im Muttental

Im September wurde vom Förderverein Bergbauhistorischer Stätten Südliches Ruhrgebiet e. V. die Bitte an uns herangetragen, im Muttental an einem Übertage-Aufschluß des Flözes Finefrau einen Stolleneingang, wie er um die Jahrhundertwende erstellt wurde, nachzubauen. Hier im Muttental begann der Steinkohlenbergbau an der Ruhr, und der Förderverein restauriert seit Jahren alte Grubengebäude.

Da solche Arbeiten sehr lehrreich für unsere Bergbau-Lehrlinge sind, haben wir diesen Wunsch gerne erfüllt. Vom 23. September bis 31. Oktober wurde dieser Stolleneingang (Abb.) mit 4,5 m



Modellversuch mit einem zweiarmligen Bohrwagen

Länge von unseren Azubis, immer in Gruppen von 4 bis maximal 8 Mann, zur Zufriedenheit des Fördervereins erstellt. Die endgültige Übergabe des Bauwerks an die Stadt Witten als Schirmherrin erfolgte am 29. November 1985.

Ausbildungsfahrten 1985

Wie in den letzten Jahren fanden auch in diesem Jahr in den Herbstferien die Ausbildungsfahrten statt. Am 8. Oktober 1985 hatten die Bergmechaniker und Schlosser des 2. Ausbildungsjahres die Firma J.-D. Neuhaus, Hebezeuge, in Witten-Heven als Ziel. Auf dem Programm standen eine Besichtigung des Fertigungsbetriebes mit Erörterungen

durch die Betriebsleitung, Besichtigung des Hebezeug-Museums und anschließendem gemeinsamen Mittagessen.

Am 10. Oktober 1985 wiederholte sich das Programm mit gleichem Ablauf noch einmal für die Berg- und Maschinenmänner des 2. Ausbildungsjahres.

Ebenfalls am 8. Oktober 1985 unternahm auch das 3. Ausbildungsjahr aller Berufsgruppen eine Ausbildungsfahrt. Hier stand das Bergbau-Museum in Bochum auf dem Programm. Nach gemeinsamer Anfahrt in das Anschauungsbergwerk und Fahrt auf den Förderturm hatten die Auszubildenden die Gelegenheit, das Museum in eigener Regie zu erkunden. Diese Fahrt endete mit einem gemeinsamen Mittagessen in der DH-Kantine.

G. Fröhlich

Bau eines Stolleneingangs im Muttental



Aus der Belegschaft

Berufseinführungsseminar

Erstmals wurde bei Deilmann-Haniel ein Berufseinführungsseminar durchgeführt.

Nach der Einkleidung und Begrüßung der Auszubildenden durch die Geschäftsführung in der Ausbildungswerkstatt fuhren die 51 neuen Auszubildenden (Abb.) in die Jugendherberge Oer-Erkenschwick.

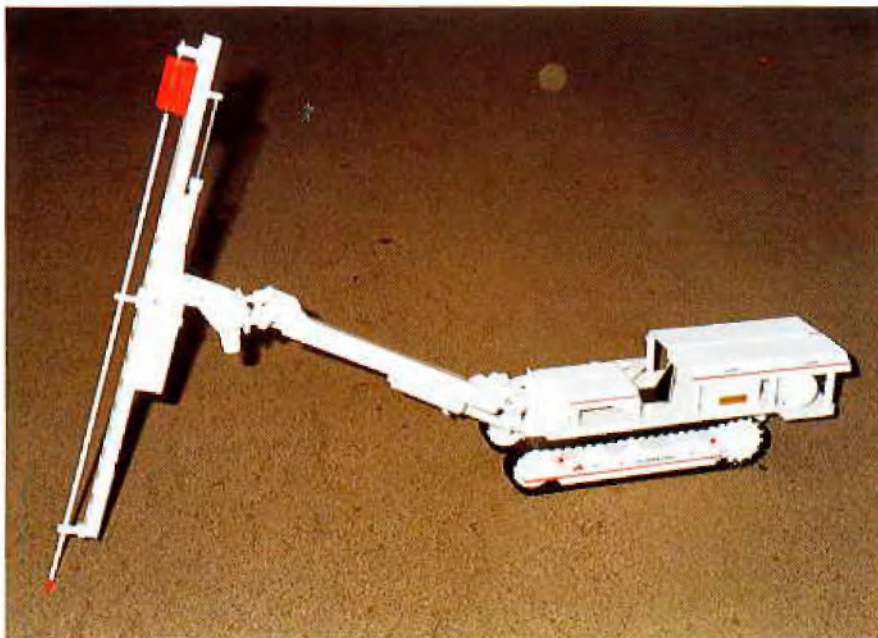
Am 1. August 1985 nahmen die Ausbildung auf

- 20 Berg- und Maschinenmänner
- 11 Bergmechaniker
- 14 technisch-gewerbliche Lehrlinge
- 6 Industrie- bzw. Bürokauffrauen



Die neuen Lehrlinge

Bohrwagen-Modell



In der Jugendherberge angekommen, wurden die Zimmer eingeteilt und anschließend die erste gemeinsame Mahlzeit eingenommen. Nach dem Mittagessen hatten die Teilnehmer Gelegenheit, in der umliegenden waldreichen Gegend einen Spaziergang zu machen. Als Einstieg in das Arbeitsprogramm wurden die Filme über das Abteufen eines Geferschachts und über die Kohle als Energieträger gezeigt. Im Anschluß an die Filme standen diese zur Diskussion und offenstehende Fragen wurden erläutert.

Das Abendessen wurde im Freien eingenommen. Zu diesem Zeitpunkt spielte das Wetter einmal nicht verrückt und kam den Hungrigen zu gute. Würstchen und Fleisch auf dem

Grill blieben trocken. Nach dem Essen bildeten sich kleinere Gruppen, die dann nach Lust und Laune eigene Unternehmungen starteten. Der zweite Tag begann mit Sport und Spiel. Vor dem Frühstück liefen sich die ganz Eifrigen schon munter. Nach dem Frühstück war Fußball angesagt. Nach dem Austoben lief das Arbeitsprogramm weiter. Der Betriebsrat und die Jugendvertretung kamen zu Wort. Der Betriebsrat berichtete über seine Aufgaben und erläuterte die Gesetze, nach denen er arbeitet. Nach dem Mittagessen gab es noch einmal die Gelegenheit zur allgemeinen Aussprache innerhalb der einzelnen Berufsgruppen. Es wurden die Berufsbilder, Berufsanforderungen und Weiterbildungsmöglichkeiten in den einzelnen Berufen erläutert. Das Interesse der Teilnehmer war sehr reg.

Um 15.00 Uhr bestiegen die neuen Mitarbeiter den Bus in Oer-Erkenschwick, um sich auf die Heimreise zu begeben. Die ersten beiden Arbeitstage waren geschafft. Es war ein leichter Einstieg in diesem Jahr, doch die Tage, an denen es so gemütlich zugeht, waren auch mit der Abreise vorbei. Montags begann die betriebliche Ausbildung mit viel Schwung und Schweiß. Die Metallgrundausbildung nimmt ihren Lauf. Es wird so mancher Auszubildende an die schönen Tage in der Jugendherberge zurückdenken.

Gerhard Fröhlich

Modellbau in der Ausbildungswerkstatt

Nachdem in den letzten Jahren Modelle des Hydroladers K 312, das später auf K 313 erweitert wurde, des L 513 T mit Sonderzubehör und einer Ausbausatzvorrichtung mit Arbeitsbühne gebaut wurden, hat die Modellbaugruppe, bestehend aus Auszubildenden des zweiten und dritten Lehrjahres, einen einarmigen Bohrwagen im Maßstab 1:5 fertiggestellt (Abb.). Wie schon bei den anderen Modellen können auch an dem Bohrwagen alle im Funktionsbereich liegenden Situationen nachgestellt werden. Die Fertigstellung des Modells dauerte ca. sechs Monate. Alle Einzelteile wurden von den Auszubildenden selbst hergestellt. Dabei wurde nach Originalzeichnungen gearbeitet, dadurch hatte diese Arbeit auch einen wichtigen Lerninhalt. Abgesehen von der Vielzahl der verschiedenen Handfertigkeiten wurde auch das Lesen von technischen Zeichnungen und das Umsetzen in kleinere Maßstäbe vermittelt. Mit allen diesen Anforderungen wurde die Modellbaugruppe spielend fertig, wie das fertige Modell beweist.

G. Fröhlich

IHK-Vollversammlung neu gewählt

Ass. des Bergf. Karl H. Brümmer, Geschäftsführer der Deilmann-Haniel GmbH, und Dipl.-Ing. Hermann Möller, Geschäftsführer der Wix + Liesenhoff GmbH, sind zu Mitgliedern der Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer zu Dortmund für die Legislaturperiode 1986 – 1989 gewählt worden.

Bildband 24 Stunden Ruhrgebiet

Neu im Buchhandel ist ein Bildband, der das Ergebnis eines spektakulären Fotoereignisses ist. Am 24. Mai 1985 ließen 72 international bekannte Fotografen von 0 bis 24 Uhr ihre Kameras heißlaufen. Aus den dabei entstandenen 50 000 Fotos wurden ca. 600 ausgewählt und zu dem Bildband zusammengestellt. Das Bild des Ruhrgebiets, das dabei entstand, ist so vielseitig und bunt wie die ganze Region. Die vielen Portraits zeigen Typen, wie sie jedem, der hier wohnt, immer wieder begegnen. Manche Bilder könnten genausogut aus Bayern oder Berlin stammen, aber alle zusammen – das ist eben das Ruhrgebiet in einer gelungenen Momentaufnahme.

Jahrgang 1921

Ab 1986 können bei Personen ab Geburtsjahrgang 1921 Zeiten der Kindererziehung bis zu einem Jahr je Kind in der Gesetzlichen Rentenversicherung rentenbegründend und ren-

tensteigernd berücksichtigt werden. Begünstigt werden vor allem die Mütter, unter bestimmten Voraussetzungen auch Väter oder Adoptiv-, Stief- oder Pflegeeltern. Beiträge brauchen die Berechtigten hierfür nicht zu zahlen.

Die Versicherungsträger rufen zunächst die Angehörigen des Jahrgangs 1921 auf, sich wegen der Anerkennung von Kindererziehungszeiten an ihre Gemeinde- oder Stadtverwaltung, die Ortsbehörden, die Versicherungsämter, die Auskunfts- und Beratungsstellen oder die Versichertenältesten der Rentenversicherungsträger zu wenden. Das gilt insbesondere für Personen, die bisher nie versichert waren oder die nur geringfügige Zeiten in der gesetzlichen Rentenversicherung zurückgelegt haben. Frauen, die bereits eine Versicherungsnummer der gesetzlichen Rentenversicherung haben, werden von Amts wegen einzeln angeschrieben und brauchen sich nicht selbst zu melden. Die übrigen Jahrgänge werden in den kommenden Jahren gesondert aufgerufen.

Neuregelung für Witwen- und Witwerrente

Die Ungleichbehandlung von Frauen und Männern im Hinterbliebenenrecht der gesetzlichen Rentenversicherung wird es ab 1986 nicht mehr geben. Witwer bekommen künftig – wie bisher nur die Witwen – bei Erfüllung der versicherungsrechtlichen Voraussetzungen stets eine Witwerrente. Für diesen Anspruch ist es nicht mehr wichtig, daß die verstorbene Ehefrau den Unterhalt der Familie überwie-

gend bestritten hat. Auch der Witwer wird also eine Rente aus der Versicherung seiner verstorbenen Ehefrau in Höhe von 60 Prozent erhalten. Seine eigene Rente bleibt dadurch unberührt.

Zur Wahrung der Kostenneutralität hat der Gesetzgeber zugleich vorgesehen, Einkommen des hinterbliebenen Ehegatten bei der Rentenbezahlung zu berücksichtigen. Auf die Hinterbliebenenrente sind daher eigenes Erwerbseinkommen den Rentenberechtigten in Höhe von 40 Prozent anzurechnen, soweit es einen dynamisch ausgestalteten Freibetrag von zunächst etwa monatlich 900 DM übersteigt. Der Freibetrag erhöht sich für jedes waisenrentenberechtigende Kind; dieser ebenfalls dynamische Erhöhungsbetrag beträgt zunächst monatlich ca. 190 DM.

Die Neuregelung tritt am 1. Januar 1986 in Kraft und gilt für Todesfälle ab diesem Zeitpunkt. Bei Todesfällen vor dem 1. Januar 1986 bleibt es bei dem gegenwärtigen Recht. Auf diese Hinterbliebenenrenten wird auch weiterhin das eigene Einkommen des Rentenberechtigten nicht angerechnet. Andererseits wird dem Witwer beim Tod seiner versicherten Ehefrau vor dem 1. Januar 1986 auch nach dem 31. Dezember 1985 die Witwerrente nur gezahlt werden, wenn die Frau überwiegend zum Familienunterhalt beigetragen hat.

Ehegatten, deren Ehe vor dem 1. Januar 1986 geschlossen wurde und die beide vor dem 1. Januar 1936 geboren sind, können gemeinsam erklären, daß für sie weiterhin das am 31. Dezember 1985 geltende Hinterbliebenenrecht Anwendung finden soll. Die Erklärungsfrist endet am 31. Dezember 1988.

Am 13. August 1985 verstarb im Alter von 68 Jahren unser früherer Prokurist

Heinz Dahlhoff

Herr Dahlhoff trat am 1. Dezember 1949 in die Dienste der damaligen Haniel & Lueg GmbH ein. Nach der Fusion der Haniel & Lueg GmbH und der Zweigniederlassung Kurl der C. Deilmann Bergbau GmbH im Jahre 1968 hatte er großen Anteil an der Entstehung und Entwicklung der Deilmann-Haniel GmbH und ihrer Tochtergesellschaften.

Herr Dahlhoff betreute mit seinen hervorragenden Fachkenntnissen unser Auslandsgeschäft. Er trug ganz wesentlich dazu bei, daß diese Aktivitäten ständig ausgeweitet werden konnten. Außerdem war er zuständig für den Bereich Öffentlichkeitsarbeit und für die Zeitschrift, deren verantwortlicher Redakteur er von 1968 bis 1981 war.

Wegen seiner Hilfsbereitschaft, seiner Kollegialität und seines Fleißes war er bei Gesellschaftern, Kollegen und allen Mitarbeitern in gleicher Weise geschätzt.

Er war uns allen ein Freund, dessen stets ausgewogenes Urteil uns fehlen wird.



Persönliches

Jubiläen

40 Jahre bei Deilmann-Haniel

Betriebsinspektor
Heinz Zackerzewski
Kamen-Methler, 15. 4. 1986

25 Jahre bei Deilmann-Haniel

Technischer Angestellter
Hartmut Diller
Lünen, 1. 1. 1986

Betriebsführer Hans Kilmer
Dortmund, 1. 1. 1986

Hauer Günter Wortmann
Stockum, 1. 2. 1986

Kaufmännischer Angestellter
Josef Knecht
Dortmund, 1. 2. 1986

Technischer Angestellter
Ewald Wortmann
Bockum-Hövel, 1. 2. 1986

Metallhandwerker-Vorarbeiter
Klaus Leidecker
Bergkamen-Rünthe, 1. 4. 1986

Kaufmännischer Angestellter
Horst Ebbes
Kamen-Methler, 1. 4. 1986

Betriebsstellenleiter
Hans-Joachim Ziehe
Kamen-Methler, 1. 4. 1986

Kolonnenführer Rolf Fehr
Oberhausen, 7. 4. 1986

25 Jahre bei Gebhardt & Koenig

Steiger Albert Matusczak
Kamp-Lintfort, 17. 1. 1986

Kaufmännischer Angestellter
Walter Berger
Essen, 1. 3. 1986

Inspektor Hans-Jürgen Birkemeier
Neukirchen-Vluyn, 1. 4. 1986

Hauer Günter Steiche
Wesel, 28. 4. 1986

25 Jahre bei Wix + Liesenhoff

Maschinenmeister Joachim Grube
Dortmund, 1. 4. 1986

Geburtstage

81 Jahre alt

Gustav Simon
Kamen-Methler, 16. 7. 1985

75 Jahre alt

Dr. Joachim Lüdicke
Lünen, 22. 11. 1985

Fritz Waldhecker
Waldkirch/Breisgau, 2. 9. 1985

65 Jahre alt

Wilhelm Fischer
Hamm/Sieg, 27. 10. 1985

60 Jahre alt

Deilmann-Haniel

Metallfacharbeiter
Erich Krüger
Dortmund, 4. 1. 1986

Metallfacharbeiter-Vorarbeiter
Josef Mohaupt
Dortmund, 5. 1. 1986

Hauer Viktor Bongartz
Hückelhoven, 26. 2. 1986

Technischer Angestellter
Karl-Heinz Möller
Schwerte, 7. 4. 1986

Hauer Helmut Linder
Alsdorf, 15. 4. 1986

50 Jahre alt

Deilmann-Haniel

Kolonnenführer Saban Yildirim
Bergkamen, 1. 1. 1986

Kolonnenführer Lahsen-Ali Allouch
Baesweiler-Setterich, 1. 1. 1986

Hauer El Hassan Riggou
Hamm, 1. 1. 1986

Hauer Mokhtar Mohamed El Gourari
Aldenhoven, 1. 1. 1986

Hauer Belkheir Zelmat
Dortmund, 1. 1. 1986

Obersteiger Hubert Lemberg
Hamm, 1. 1. 1986

Kolonnenführer Hermann Wietzki
Baesweiler, 1. 1. 1986

Hauer Ali Kati
Hamm, 1. 1. 1986

Hauer Bekir Taskin
Dortmund, 1. 1. 1986

Kolonnenführer Gerhard Hartwig
Lünen-Brambauer, 3. 1. 1986

Technischer Angestellter
Johann Fiedler
Uebach-Palenberg, 4. 1. 1986

Fördermaschinist
Heinz-Erich Werner
Wiesmoor-Voosbarg, 8. 1. 1986

Kolonnenführer Josip Benkovic
Dortmund, 14. 1. 1986

Technischer Angestellter
Andreas Buchholz
Alsdorf, 15. 1. 1986

Hauer Peter-Joseph Spierts
Ubach Over Worms, 16. 1. 1986

Hauer Hans Horst Wischmeier
Bochum, 17. 1. 1986

Technischer Angestellter
Manfred Banse
Hamm-Westtünen, 21. 1. 1986

Sprengbeauftragter
Jürgen Koelzow
Uebach-Palenberg, 23. 1. 1986

Hauer Hubert Kocher
Wesel-Flueren, 24. 1. 1986

Hauer Helmut Schmidt
Waltrop, 29. 1. 1986

Aufsichtshauer Heinz Körner
Gladbeck, 2. 2. 1986

Kolonnenführer Martin Bauss
Dortmund-Lanstrop, 3. 2. 1986

Hauer Siegfried Zimmermann
Lüdinghausen, 7. 2. 1986

Hauer Josef Badura
Hamm, 26. 2. 1986

Kolonnenführer Heinz Mundhenk
Dorsten, 27. 2. 1986

Hauer Cenal Dengizli
Kamen, 29. 2. 1986

Verlade- und Versandarbeiter
Robert Marx
Kamen, 4. 3. 1986

Technischer Angestellter
Helmut Rajski
Dortmund, 12. 3. 1986

Hauer Bekir Cesur
Uebach-Palenberg, 13. 3. 1986

Hauer Siyami Tiska
Baesweiler, 15. 3. 1986

Technischer Angestellter
Wilhelm Schulte
Herten, 20. 3. 1986

Metallhandwerker-Vorarbeiter
Erich Knopik
Dortmund, 20. 3. 1986

Aufsichtshauer Willi Denter
Dortmund, 21. 3. 1986

Technischer Angestellter
Hendrikus Wagemans
Brunssum NL, 22. 3. 1986

Hauer Friedhelm Ungruh
Altlünen, 23. 3. 1986

Hauer Walter Haronska
Herne, 23. 3. 1986

Technischer Angestellter
Erwin Poremba
Bergkamen-Weddinghofen,
27. 3. 1986

Kolonnenführer
Apostolos Sotirakis
Herne, 28. 3. 1986

Sprengbeauftragter
Walter Boehm
Baesweiler, 2. 4. 1986

Bohrhauer Franz Vorac
Bergkamen-Oberaden, 6. 4. 1986

Magazinvorarbeiter
Johannes Oudt
Ahlen, 16. 4. 1986

Technischer Angestellter
Ernst Schulz
Altlünen, 18. 4. 1986

Hauer Leonhard Walder
Baesweiler, 30. 4. 1986

Gebhardt & Koenig

Hauer Mehmet Orak
Moers, 1. 1. 1986

Abteilungssteiger
Gerhard Bukow
Bochum, 4. 1. 1986

Steiger Wolfgang Roszak
Gelsenkirchen-Buer, 6. 1. 1986

Kolonnenführer Fritz Werner
Gelsenkirchen-Hassel, 14. 1. 1986

Kolonnenführer Josef Hastreiter
Moers, 19. 1. 1986

Hauer Hermann Scholz
Hamm, 19. 1. 1986

Stellv. Betriebsrat-Vorsitzender
Heinz Römer
Marl, 27. 1. 1986

Maschinen-Fahrsteiger
Gerd Bergles
Alpen, 28. 1. 1986

Hauer Enver Dinsever
Westerholt, 2. 2. 1986

Abteilungssteiger Josef Hanke
Oberhausen, 8. 3. 1986

Hauer Ali-Riza Basbug
Moers, 10. 3. 1986

Hauer Hans-Dieter Sadowski
Essen, 14. 3. 1986

Steiger Otto Schneller
Dinslaken, 17. 3. 1986

Hauer Bekir Altay
Bottrop, 17. 3. 1986

Transportarbeiter
Walter Klement
Moers, 23. 3. 1986

Hauer Günter Berger
Essen, 24. 3. 1986

Hauer Ismail Korkmaz
Gelsenkirchen-Buer, 1. 4. 1986

Fahrsteiger Manfred Schmandt
Haltern, 12. 4. 1986

Hauer Johannes Schlösser
Gladbeck, 23. 4. 1986

Wix + Liesenhoff

Polier Theodor Garstecki
Dortmund, 18. 9. 1985

Bauwerker Hilmi Kap
Dortmund, 10. 1. 1986

Baggerführer Rolf Thoms
Lüdinghausen, 4. 1. 1986

Verbaumineur Rudolf Wadewitz
Bergkamen, 9. 1. 1986

Timmer-Bau

Graderfahrer Hermann Hanenkamp
Nordhorn, 14. 1. 1986

Silberhochzeiten

Deilmann-Haniel

Sprengbeauftragter
Djordano Krancic
mit Ehefrau Doris, geb. Arndt
Ubach-Palenberg, 26. 8. 1985

Hauer Heinrich Mulders
mit Ehefrau Frederika, geb. Holländer
Ubach Over Worms, 5. 10. 1985

Hauer Dieter Fitzek
mit Ehefrau Ilse, geb. Drenniok
Dortmund, 25. 10. 1985

Gebhardt & Koenig

Kolonnenführer
Günter Deufel
mit Ehefrau Erika, geb. Pechacek
Bergkamen, 16. 8. 1985

Betriebsführer Dieter Konrad
mit Ehefrau Sigrid, geb. Jewski
Gelsenkirchen-Buer, 27. 4. 1986

Wix + Liesenhoff

Spezial-Baufacharbeiter
Horst Schönteich
mit Ehefrau Inge, geb. Radzio
Hattingen, 21. 10. 1985

Eheschließungen

Deilmann-Haniel

Maschinenhauer Wilfried Beckers
mit Vera Christa Mönning
Alsdorf, 9. 8. 1985

Neubergmann Adem Killik
mit Buka Havise
Baesweiler, 16. 8. 1985

Hauer Josef Janik
mit Magdalene Wotzka
Oer-Erkenschwick, 23. 8. 1985

Dreher Werner Lewin
mit Kornelia Brößel
Kamen, 4. 10. 1985

Sprengbeauftragter
Otte Bijker
mit Christa Pomba
Brunssum NL, 11. 10. 1985

Gebhardt & Koenig

Hauer Frank Reisaus
mit Heike Cvetkovic
Bergkamen, 28. 5. 1985

Hauer Volker Schumann
mit Birgit Nowotka
Bottrop, 19. 9. 1985

Geburten

Deilmann-Haniel

Betriebsschlosser Wolfgang Blokesch
Janina Mareen
Dortmund, 19. 7. 1985

Metallfacharbeiter Georg Zok
Nathalie Julia
Unna, 26. 7. 1985

Hauer Witold Menning
Kathrin
Oberhausen, 6. 8. 1985

Buchhalter Walter Dilly
Jasmin
Oberhausen, 7. 8. 1985

Hauer Hendrik Pakbier
Kevin
Bingelrade NL, 17. 8. 1985

Gebhardt & Koenig

Steiger Horst Stripp
Svenja
Moers, 11. 6. 1985

Hauer Marian Matuszek
Sabrina Jasmin
Wuppertal, 2. 7. 1985

Hauer Laaroussi Elgroudi
Abdellatif
Oberhausen, 10. 7. 1985

Hauer Saban Tunc
Ersin
Moers, 19. 7. 1985

Hauer Mimoun Quindi
Soufian
Herne, 20. 7. 1985

Maschinen-Hauer Johann Pawlas
Anne-Kathrin
Duisburg, 24. 7. 1985

Hauer Mehmet Ali Benli
Rükiye
Voerde, 6. 9. 1985

Hauer Werner Hähnel
Nicole
Gelsenkirchen, 28. 9. 1985

Wix + Liesenhoff

Spezial-Baufacharbeiter
Volker von Heesen
Matthias
Hattingen, 14. 8. 1985

Baumaschinenführer
Reinhard Rossberg,
Katharina,
Bochum, 7. 11. 1985

Unsere Toten

Hauer
Guenydin Gueltekin
Aachen, 50 Jahre alt
9. 7. 1985

