



EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

15. JAHRGANG

9/10

Sept./Okt. 1969

KURZNACHRICHTEN

Das **Grundkapital der ATH** ist von bisher 906 Millionen DM auf eine Milliarde DM erhöht worden.

Hüttendirektor Prof. Dr. Walter Cordes, Vorstandsmitglied der ATH, wurde auf der letzten Hauptversammlung der Thyssenröhrenwerke AG als Nachfolger von Dr. Rohland in den Aufsichtsrat gewählt.

Die **Stromerzeugung im deutschen Steinkohlenbergbau** erreichte im ersten Halbjahr 1969 rd. 11,32 Milliarden kWh. Gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres (10,74 Mrd. kWh) errechnet sich eine Zunahme von 5,4 Prozent.

Die schnellsten Güterzüge der Bundesbahn: Schnelligkeit ist nicht nur im Reiseverkehr Trumpf. Es gibt heute auch schon Güterzüge, deren Geschwindigkeit nahe an 100 km/h herankommt. Schnellster Güterzug der DB ist der Schnellgüterzug 5415 B von Kehl nach Stuttgart-Untertürkheim. Er erreicht 98 km/h durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit, wobei die Bahnhöfe unterwegs eingerechnet sind. Schnellster über eine nahezu 800 km lange Strecke ist der Schnellgüterzug 5573 von Augsburg nach Hamburg; er legt die 779 km lange Entfernung mit 71 km/h durchschnittlich zurück. Als schnellster Trans-Europ-Expreß-Güterzug durchfährt der TEEM 301/5545 Bologna — Basel — Montzen — Zeebrügge die 591 Kilometer lange deutsche Strecke von Basel bis Aachen mit über 76 km/h Reisegeschwindigkeit.

Fahrräder am Bahnhof stehen jetzt auch am Biggestausee im Sauerland und in der Lüneburger Heide für Radwanderer leihweise zur Verfügung.

Als Festspielinszenierungen für die **Ruhr-Festspiele 1970** sind vorgesehen „Caligula“ von Albert Camus in der Inszenierung von Dietrich Haugk und „Die Eröffnung des indischen Zeitalters“ von Peter Hacks unter der Regie von Hans-Joachim Heyse.

Der 4. Europäische Wettbewerb für Foto und Film steht unter dem Thema „Europa — gestern und morgen“. Teilnahmeberechtigt ist jedermann, wobei es besondere Preise gibt für Einsender, die 20 Jahre alt und jünger sind. Eingesandt werden können bis zu 6 Schwarzweiß-Fotos, bis zu 6 Farbfotos, bis zu 6 Farbdiaspositive, bis zu 2 Reportagen, bis zu 2 Filme. Die Verleihung der Preise erfolgt im Rathaus der Stadt Brüssel um Ostern 1970. Einsendeschluß ist der 15. November 1969. Die prämierten Fotos werden auf der „photokina“ in Köln im Oktober 1970 ausgestellt. Unsere Fotofreunde können die Wettbewerbsbedingungen bei folgenden Stellen anfordern:

Verband Deutscher Amateurfotografenvereine e. V. (VDAV), Jugendreferat, 44 Münster, Kapitelstraße 43;

Bundesgremium für Schulphotographie, Geschäftsstelle, 6 Frankfurt a. M., Gutleutstraße 8—12;

Bund Deutscher Filmamateure, 5038 Rodenkirchen/Köln, Siegfriedstraße 6;

Fachstelle für Jugendphotographie e. V., 6 Frankfurt a. M., Feldbergstraße 45.

Kurznachrichten

Wir sind „im Bilde“

Die Modelleisenbahn ist sein Hobby

Das neue Lohnfortzahlungs-Gesetz

Aufgelesenes

Lokführer des Gemeinschaftsbetriebes

war dreizehnmillionster Fahrgast

Augenschutz tragen

Ausflug des Lokomotivführer-Vereins

Mußte das sein?

Einer von vielen

Neue Bremsabnahmehalle für die EBW

Das muß man wissen

Unsere Jubilare

Familiennachrichten

Herbst

Auch Hafen Schwelgern meldet Rekordleistung

Augen auf im Straßenverkehr

Arbeite sicher!

2
3
4
5
6
6
7
9
10
11
12
12
13
13
14
15
15
15

AUS
DEM

INHALT

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

Schriftleitung: Kurt-Hermann Still.

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

Aufnahmen: EH: Betriebsmaschinen dienst, Drost, Hol, Kiel, Still, Wiesner

ATH: Meyer, Steinmetz

HBAG: Maruschke

Titelbild: Hochbetrieb im Hafen

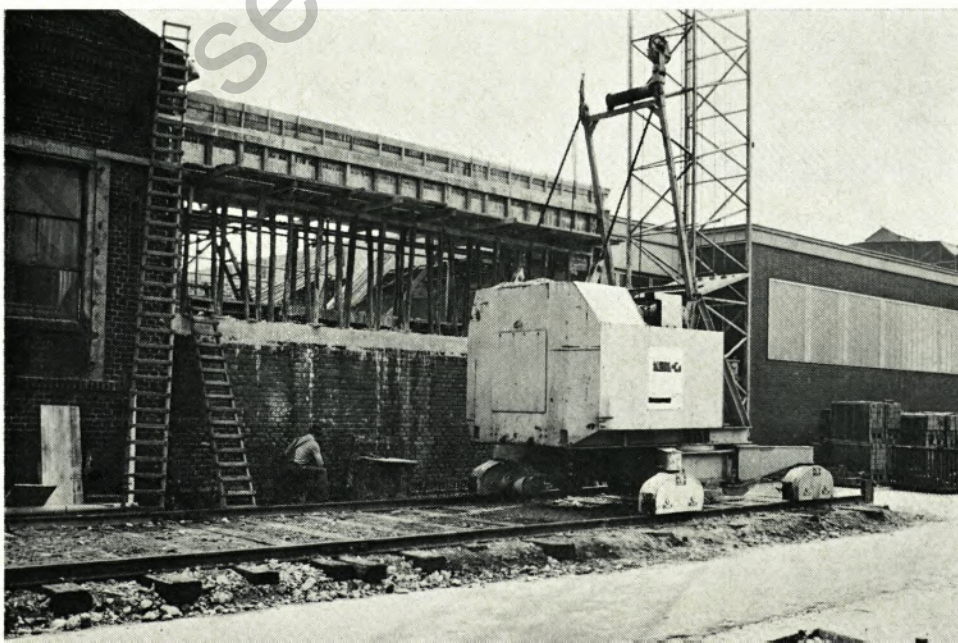
Rückseite: Herbstliche Impression





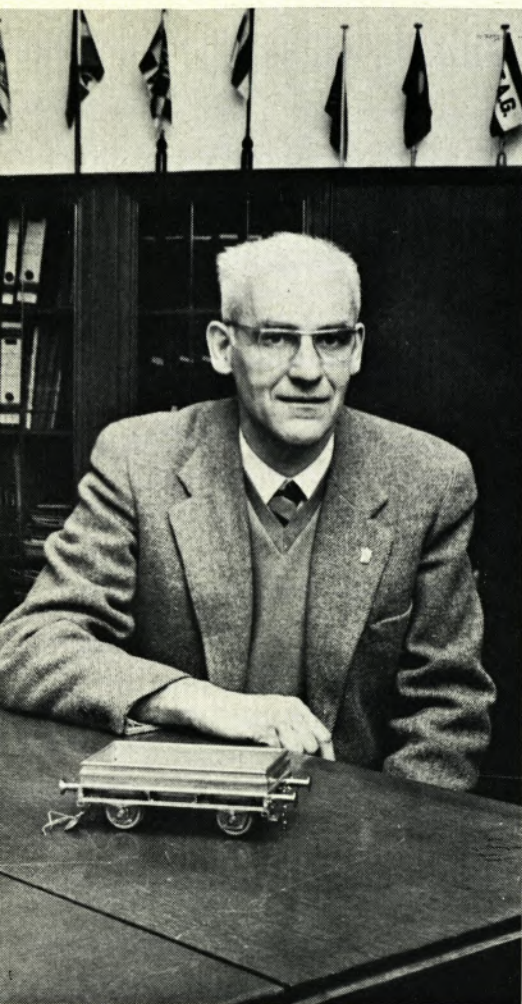
Am 16. Juli feierte der 1. Vorsitzende des Betriebsrates unseres Gemeinschaftsbetriebes, Johannes Hol, sein 40jähriges Dienstjubiläum. Zahlreiche prominente Gratulanten übermittelten Herrn Hol persönlich ihre Glückwünsche. Auf unserem Bild beglückwünscht Arbeitsdirektor Doese, Vorstandsmitglied der ATH, den Jubilar.

Leitende Beamte der Deutschen Bundesbahn besuchten als Gäste der ATH am 26. August die Eisenbahnanlagen und die Datenverarbeitungszentrale des Gemeinschaftsbetriebes. Bei der Rundfahrt mit dem Salonwagen wurde auch ein Blick in den Hafen Schwelgern getan. Unser Bild zeigt von rechts: Bundesbahn-Oberrat Scholten (DB-Generalvertretung Duisburg), Bundesbahn-Oberrat Dr. Kastner, Abteilungspräsident Heinze (beide DB-Direktion Essen), Direktor Neumann, Prokurist Kemper (beide ATH-Verkehrswirtschaft), Bundesbahnrat Herden, Bundesbahn-Amtmann Hohenhinnebusch, Bundesbahnrat Gritz (sämtlich DB-Direktion Essen), Direktor Christophers (EH), Bundesbahn-Oberamtsrat Michels (DB-Direktion Essen), Hbv. Fuchs (ATH-Organisation) und Prokurist Waltemade (EH).



Mit den Bauarbeiten zum 2. Bauabschnitt des Sozialgebäudes unserer EBW wurde inzwischen begonnen.

**Wir sind
»im Bilde«**



Die Modelleisenbahn ist sein Hobby

Interview
mit einem
holländischen
Eisenbahn-Bastler

seres Blockschrott wagens (Gattung Nr. 151), den er an Hand der Original-Baupläne, von denen er sich vor längerer Zeit Abzüge erbeten hatte, in mühevoller Arbeit selbst gebastelt hat. Radsätze, Fußtritte, Puffer, ja selbst die Rangierer-Handgriffe entsprechen genau dem großen Vorbild. Das Material, aus dem der Bastler seine selbstverständlich voll funktionstüchtigen Fahrzeuge baut, ist Messing. Die Spurweite entspricht mit 48 mm

werden jeweils von einem 20 Volt Gleichstrommotor mit einer Leistung von $\frac{1}{100}$ PS angetrieben. Als nächstes Modell hat Herr Wervers den Nachbau der beim Gemeinschaftsbetrieb eingesetzten zweiachsigen Ellok vorgesehen. Wenn man nun annimmt, daß Herr Wervers einen Beruf ausübt, der ihn dem Modellbau nahebringt, so irrt man. Johannes Wervers ist als Textilingenieur in einem Labor der Niederländischen Staats-

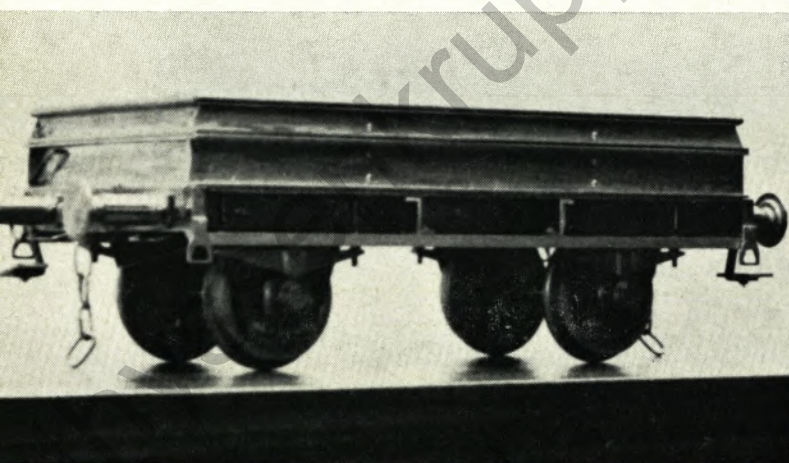
Von Beruf Textilingenieur ist Johannes Wervers aus Rotterdam, der in seiner Freizeit Modelle von Eisenbahn-Fahrzeugen bastelt.

Bescheiden, zurückhaltend, ja etwas schüchtern – das ist der Eindruck, den man als Gesprächspartner des Holländers Johannes Wervers aus Rotterdam gewinnt. Dabei besucht Herr Wervers den Gemeinschaftsbetrieb nicht zum ersten-

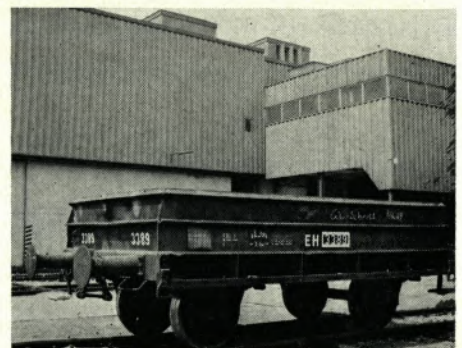


Das Modell des EH-Blockschrott wagens, das Herr Wervers aus Messing-Blechen und -Profilen anfertigte, entspricht genau dem großen Vorbild.

bahn (NS) beschäftigt. Seine Liebe zu elektrischen Eisenbahnen entdeckte er schon im Alter von 5 Jahren, wie er uns erzählt. Modelle bastelt er seit 30 Jahren, und er hat es in dieser Zeit, wie wir uns überzeugen konnten zu einer Fertigkeit gebracht, die der eines gelernten Feinmechanikers in nichts nachstehen dürfte. Auf das Modell unserer zweiachsigen Ellok sind wir schon heute sehr gespannt, und wir wünschen Herrn Wervers dazu gutes Gelingen.



Hier zum Vergleich ein EH-Blockschrottwagen in Original-Größe.



mal. Sein Hobby, Werksbahn-Fahrzeuge naturgetreu und maßstabgerecht als Modell nachzubauen, führte ihn schon wiederholt zum größten Werksbahnunternehmen, das Herr Wervers kennengelernt hat, und er ist, wie man erfährt, schon bei recht vielen Werksbahnen zu Gast gewesen. Diesmal hatte Herr Wervers für seinen Besuch aber einen ganz besonderen Grund, den er auch bald aus braunem Packpapier auswickelt: es ist eine bis ins kleinste naturgetreue Nachbildung un-

der Spur 1. Aber Herr Wervers beschränkt sich nicht nur auf den Modellbau von Spezialwaggons, besonders der Bau von elektrischen Lokomotiven gehört zu seiner Spezialität. Die erste Lok, die von ihm nachgebildet wurde, war eine Krupp-Werkslokomotive. Inzwischen sind zwei weitere dazugekommen, deren große Vorbilder bei den Werksbahnen des Luxemburgischen Stahlunternehmens Arbed bzw. des Französischen Stahlkonzerns Sidelor im Einsatz sind. Sämtliche Loks

Das neue sog. Lohnfortzahlungs-Gesetz bringt ab 1. Januar 1970 die Gleichstellung der Arbeiter im Krankheitsfalle mit den Angestellten. Über den Inhalt des Gesetzes und seine Auswirkungen auf die deutsche Wirtschaft, vor allem die Stahlindustrie, veröffentlichten wir nachstehenden Beitrag von Rechtsanwalt Dr. K. N e b e n, Hauptgeschäftsführer des Arbeitgeberverbandes Eisen- und Stahlindustrie

Ab 1. Januar 1970:

Das neue Lohnfortzahlungsgesetz

Der Deutsche Bundestag hat am 12. Juni das „Gesetz über die Fortzahlung des Arbeitsentgelts im Krankheitsfalle und über Änderungen des Rechts der gesetzlichen Krankenversicherung“ verabschiedet. Vom 1. Januar 1970 an haben auf Grund dieses Gesetzes auch die Arbeiter im Krankheitsfalle gegenüber ihrem Arbeitgeber sechs Wochen lang einen arbeitsrechtlichen Anspruch auf Fortzahlung ihres Lohnes.

Der Bundestag, der mit dem neuen Gesetz einen wichtigen Punkt des Regierungsprogrammes der Großen Koalition verwirklichte, lehnte eine Lösung im Rahmen der Sozialversicherung, für die sich vor allem die Wirtschaft einsetzte, nach langen Verhandlungen und Debatten ab. Diese sog. versicherungsrechtliche Lösung sah vor, die bisherige Kombination der Leistungen der Krankenkasse mit einem Lohnzuschuß der Arbeitgeber beizubehalten und gleichzeitig auch die Reform der Krankenversicherung zu verabschieden.

Das jahrelange Ringen der Arbeiter um sozialrechtliche Gleichstellung mit den Angestellten hat durch das neue Gesetz weitgehend zum Erfolg geführt; außerdem stellt das Gesetz, wenn auch in bescheidenem Umfange, eine erste Stufe zur Reform der gesetzlichen Krankenversicherung dar.

Im wesentlichen treten folgende Neuerungen ab 1. Januar 1970 in Kraft:

- Lohnfortzahlung für Arbeiter (lohnsteuer- und beitragspflichtig für die Sozialversicherung)
- Anhebung der Versicherungspflichtgrenze von derzeit 900,— DM monatlich auf 990,— DM ab 1. August 1969 und auf 1200,— DM ab 1. Januar 1970.

Dadurch werden alle Angestellten, deren voraussichtlicher Jahresarbeitsverdienst ab 1. August 1969 zwischen 10 801,— DM und 11 880,— DM liegt, erneut oder erstmals versicherungspflichtig. Für sie hat der Arbeitgeber von der Lohn- und Gehaltsabrechnung für August 1969 an auch den Beitrag zur gesetzlichen Krankenversicherung zu entrichten und grundsätzlich die Hälfte davon selbst zu tragen.

Ferner beschloß der Bundestag:

- Senkung der Beitrags-Höchstsätze in der gesetzlichen Krankenversicherung von elf auf acht Prozent.
- Rückgewähr für drei nicht verwendete Krankenscheine pro Jahr in Höhe von je 10,— DM.
- Anhebung der Rezeptgebühr auf 20 Prozent der Arzneikosten, höchstens jedoch 2,50 DM je Rezept.

Bis auf die Beitragssenkung von elf auf acht Prozent bedeuten diese Neuerungen für die Arbeiter materiell so gut wie keine Änderung, auch keine Verbesserung. Erkrankte Lohnempfänger erhielten nämlich

schon bisher einen Ausgleich für ihren Lohnausfall in den ersten sechs Wochen bis zu hundert Prozent des Nettolohnes; nur setzte sich dieser zu 65 bis 75 Prozent aus dem Krankengeld der gesetzlichen Krankenversicherung und in Höhe der Differenz zum vollen Nettolohn aus Zuschüssen des Arbeitgebers zusammen. Für den Erwerb des Anspruchs auf Lohnfortzahlung ist keine Wartezeit vorgesehen, auch nicht bei einer Arbeitsverhinderung innerhalb der Sechs-Wochen-Frist infolge Kuren, die vom Träger einer Sozialversicherung unter Übernahme der vollen Kosten bewilligt werden. Seine Arbeitsunfähigkeit hat der Arbeiter unter Vorlage einer ärztlichen Bescheinigung innerhalb von drei Kalendertagen dem Arbeitgeber nachzuweisen. Durch eine Änderung der Reichsversicherungsordnung schafft das neue Gesetz für die Begutachtung der Arbeitsunfähigkeit durch den Vertrauensärztlichen Dienst gleiches Recht für Arbeiter und Angestellte. Massenvorladungen zum Vertrauensarzt werden in Zukunft nicht mehr erfolgen. Vielmehr sollen gezielte und individuelle Untersuchungen dazu dienen, den Heilerfolg zu sichern und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Gesundheit einzuleiten.

Die Einführung der Lohnfortzahlung wurde ferner vom Bundestag mit einem sog. Einstieg in die Reform der Krankenversicherung verbunden. Jeder Versicherte und seine mitversicherte Ehefrau erhalten von 1970 an eine Vergütung in Höhe von je 10,— DM für jährlich bis zu drei nicht in Anspruch genommene Krankenscheine, von denen ihnen einer je Quartal an sich zusteht. Die Rezeptgebühr in der gesetzlichen Krankenversicherung, die zur Zeit 1,— DM beträgt, wird vom 1. Januar 1970 an prozentual gestaltet. Sie wird zwanzig Prozent der Arzneikosten, jedoch höchstens 2,50 DM je Rezept betragen. Von dieser Zahlung befreit sind mitversicherte Kinder, Rentner sowie Versicherte, die mindestens fünfzig Prozent erwerbsbehindert oder länger als sechs Wochen krank sind.

Da das neue Gesetz die Ausgaben der Versicherungsträger senkt, weil der Arbeitgeber künftig als alleiniger Träger der Lohnfortzahlung die Krankenkasse entlastet, hat der Bundestag den Höchstsatz in der gesetzlichen Krankenversicherung vom 1. Januar 1970 an von gegenwärtig elf Prozent auf acht Prozent des Bruttolohnes gesenkt.

Betrachtet man die Auswirkungen des Lohnfortzahlungs-Gesetzes auf die deutsche Wirtschaft insgesamt, so könnte man die getroffene einheitliche arbeitsrechtliche Lösung vielleicht nicht als Sonderbelastung für die Wirtschaft, sondern nur als eine Art Umverteilung finanzieller Gesamtausgaben ansehen.

Für den Arbeiter ändert sich dennoch, was die materielle Seite angeht, in der Tat so gut wie nichts. Für die Unternehmen sehen allerdings die Folgen anders aus. Ihnen legt das neue Gesetz ab 1. Januar die volle Last der Lohnfortzahlung auf, während die Krankenkassen von der Milliarden-Last der Krankengelder befreit werden.

Über diese finanzielle Belastung der deutschen Wirtschaft durch das neue Gesetz liegen Untersuchungen des Bundesarbeitsministeriums vor, deren Ergebnisse mit allen Beteiligten, also auch den Arbeitgebern und den Gewerkschaften abgestimmt wurden. Wie Bundesarbeitsminister Katzer anlässlich der Verabschiedung des Gesetzes vor dem Deutschen Bundestag erklärte, dürfte die Lohnfortzahlung im Jahre 1970 rechnerisch etwa 4,2 Milliarden DM zusätzliche Kosten verursachen. Den jährlichen Mehraufwand infolge Erhöhung der Einkommensgrenze bei der gesetzlichen Krankenversicherung von 900,— DM auf 1200,— DM monatlich bezifferte er auf weitere 1,6 Milliarden DM. Man muß deshalb damit rechnen, daß die Unternehmen künftig soziale Mehraufwendungen in einer Höhe erbringen müssen, die im Durchschnitt rund drei Prozent der Bruttolohn- und -gehaltssumme ausmachen.

Für die Eisen- und Stahlindustrie im besonderen liegen diese Mehraufwendungen noch höher. Nach unseren Berechnungen entsteht bei rund 280 000 Beschäftigten eine zusätzliche Belastung der Unternehmen durch die Lohnfortzahlung von jährlich 140 Millionen DM, das sind etwa vier Prozent der Lohnsumme. Weitere Mehraufwendungen der Unternehmen ergeben sich durch die ab 1. August 1969 bzw. 1. Januar 1970 zu zahlenden Arbeitgeber-Beiträge für die Krankenversicherung.

Auch wenn die Beschäftigungslage in der Stahlindustrie zur Zeit gut ist, so stehen die Unternehmen angesichts dieser zusätzlichen Belastung des Personalkostensektors doch vor einer nicht einfachen Lage. Diese gesteigerten Kosten, die sich im Endeffekt ab 1970 für alle Zukunft auswirken werden, stehen, ob man will oder nicht, in einem echten Zusammenhang mit der Tarifarbeit der Sozialpartner in ihrem Bemühen, zwischen Kapital und Arbeit ein gesundes Verhältnis zu erhalten. Deshalb muß auf nachstehende Tatsachen und Termine hingewiesen werden:

- Erst am 12. Mai 1969 haben die Tarifpartner der Eisen- und Stahlindustrie ein Tarifabkommen über Erhöhung der jährlichen „Extras“, wie Jahresabschlußvergütung, Weihnachtsgeld, Urlaubsgeld, von bisher fünfzig Prozent auf 75 Prozent eines durchschnittlichen Monatseinkommens abgeschlossen;

(Fortsetzung S. 6)

- die Tarifpartner stehen in Verhandlungen über neue Manteltarif-Verträge für Arbeiter und für Angestellte sowie über ein neues Gehaltsrahmen-Abkommen;
- zum 30. November ist mit der Kündigung der Tariflohn- und -gehaltsabkommen zu rechnen;
- zum 31. Dezember 1969 ist schließlich das Urlaubs-Abkommen kündbar.

Das neue Lohnfortzahlungs-Gesetz bringt zwar dem Lohnempfänger kaum einen materiellen, wohl aber einen beachtlichen gesellschaftspolitischen Vorteil. Andererseits bringt das neue Gesetz für die Wirtschaft im allgemeinen und für die Eisen- und Stahlindustrie im besonderen eine derartige Mehrbelastung des Personalkosten-Sektors, daß diese bei den bevorstehenden Tarifverhandlungen von beiden Tarifpartnern nicht außer acht gelassen werden kann.

Aufgelesen

Seinen Augen traute unser Lokführer Kurt Wittrop nicht, als er am Morgen eines sonnigen Augusttages kürzlich mitten im Schlammbecken der Kokerei Friedrich Thyssen 4/8 einen Flamingo stehen sah. Hell stach sein rosa-rötliches Gefieder vom schwarzen Schlamm ab, der den großen exotischen Vogel gefangen hielt.

Der Eisenbahnassistent, den Lokführer Wittrop zunächst mit der Bitte, den Werkschutz zu mobilisieren, verständigte, nahm ihm diese Meldung nicht ab und meinte, Herrn Wittrop sei die Hitze der vergangenen Tage wohl schlecht bekommen, und im übrigen ließe er sich so einfach nicht auf den Arm nehmen. Auch die Männer vom Werkschutz der ATH, die Lokführer Wittrop dann selbst anrief, glaubten zu-

nächst ebenfalls an einen Scherz, denn ein Flamingo im Klärbecken einer Kokerei war auch ihnen noch nicht vorgekommen. Nachdem sie sich überzeugt hatten, konnten sie bald darauf das Tier aus seiner mißlichen Lage befreien und vorübergehend in einem Hundezwinger unterbringen. Der daraufhin benachrichtigte Duisburger Tierpark schickte einen Fachmann, der nach kurzer Prüfung feststellte, daß es sich um einen chilenischen Flamingo handelte. Es gilt als sicher, daß der Vogel in Duisburg oder der Umgebung privat gehalten wurde. Eventuell, so wird vermutet, gehörte er sogar zu den Flamingos, die dem Tierpark vor einem Jahr gestohlen wurden. Wie dem auch sei, inzwischen stolziert der Vogel wieder unter seinesgleichen im Duisburger Tierpark.



Als 13 000 000. Fahrgast fuhr Lokführer Josef Wolf mit seiner Frau in einer Extra-Gondel zur Jubiläums-Kaffeetafel auf den 1022 m hohen Pfänder bei Bregenz am Bodensee.

Lokführer des Gemeinschaftsbetriebes war dreizehnmillionster Fahrgast

Eine nicht alltägliche Überraschung wartete auf unseren Lokführer Josef Wolf, Mitglied des Betriebsrates, als er in seinem Urlaub Ende Juli einen Ausflug mit der Seilbahn auf den Pfänder bei Bregenz machen wollte. Herr Wolf hatte bereits die Fahrausweise für sich, seine Frau und seinen 86jährigen Schwiegervater gekauft, als plötzlich über den Lautsprecher die Frage kam, „wer hat die Nummer 46 245?“. „Hier“, rief Josef Wolf und war völlig überrascht, als ihm der Vorstand der Pfänderbahn A.G., Dr. Kunz, mitteilte: „Sie sind unser dreizehnmillionster Fahrgast, herzlichen Glückwunsch.“ Gleichzeitig überreichte er ihm eine goldene Schweizer Armbanduhr. Der Bregenzer Bürgermeister Dr. Tizian erfreute Frau Wolf mit einem prächtigen Blumenstrauß, mit dem sie aus der Gondel winkte, als es danach mit einer blumen-

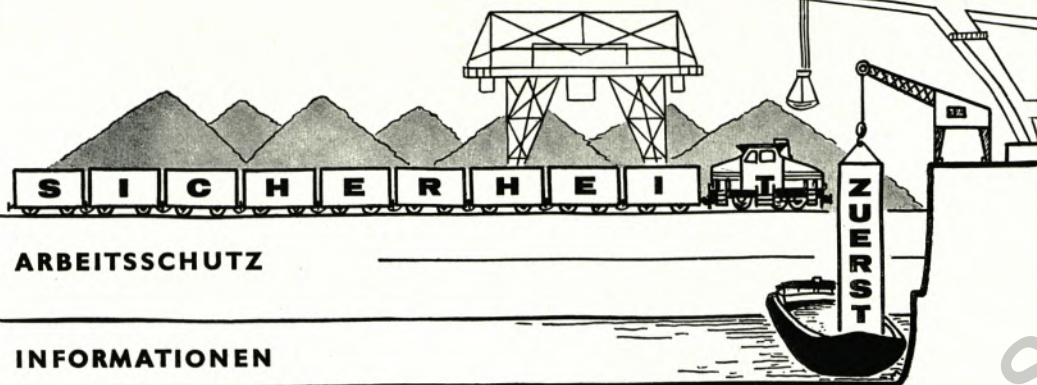
geschmückten Extragondel zur Kaffeetafel im 1022 Meter hoch gelegenen Pfänder-Hotel bergwärts ging. „Schade, daß wir heute abend zurück nach Konstanz müssen. Das wäre eigentlich ein Grund, ein paar Tage hier in Vorarlberg zu bleiben“, erklärte Lokführer Wolf bedauernd, als er sich so plötzlich im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses fand. „Noch niemals war ich am Bodensee, und gleich beim ersten Besuch bringt mir die Zahl 13 Glück“, freute er sich. Wie Josef Wolf der Werkszeitung erzählte, war der Vorstand der Pfänderbahn A.G. besonders erfreut darüber, daß ein Lokomotivführer Jubiläumsgast wurde. Wie er sagte, war man sichtlich beeindruckt von der Größenordnung unserer Werksbahn, von der Lokführer Josef Wolf nicht ohne Stolz ansehnliche Leistungszahlen nennen konnte. Die Pfänderbahn wurde 1927 für eine

Stundenleistung von 150 Personen gebaut. 1938 wurde sie mit Metallkabinen ausgestattet und 1952 der Antrieb verstärkt für eine Stundenleistung von 225 Personen. Nach einem größeren Umbau 1960 beträgt heute die Beförderungskapazität je Stunde rund 400 Personen. Die einjährige Förderleistung beträgt ungefähr eine halbe Million Fahrgäste und ist alljährlich stabil. Seit längeren Jahren wird alle zwei Jahre eine neue Besucher-million registriert. Mit ihren Beförderungszahlen steht die Pfänderbahn seit Jahren an der Spitze aller österreichischen Kabinen-Seilbahnen und in der Gesamtförderleistung aller Seilbahnen Österreichs an zweiter Stelle. Während heute viele Seilbahnen durch den aufstrebenden Winterverkehr die meisten Passagiere im Winter haben, ist die Pfänderbahn immer noch eine typische Sommerbahn.



ARBEITSSCHUTZ

INFORMATIONEN



Augen-
schutz
tragen!

Ohne Augenlicht ist das Leben halb so schön

Unser Augen gehören zu den empfindlichsten Sinnesorganen. Auch wer über ein gutes Sehvermögen auf beiden Augen verfügt, kann bei Verletzung eines Auges unter Umständen auch die Sehkraft des anderen, unversehrt gebliebenen Auges einbüßen. Deshalb müssen die Augen bei allen Tätigkeiten, bei denen sie durch physikalische oder chemische Einwirkung geschädigt werden können, durch besondere Einrichtungen geschützt werden.

Die Benutzung von Augenschutzmitteln ist bei allen augengefährdenden Tätigkeiten in den Unfallverhütungsvorschriften (VBG 1) „Allgemeine Vorschriften“ § 46 vorgeschrieben:

Bei Arbeiten, die erfahrungsgemäß Augenschädigungen verursachen können, sind geeignete Schutzmittel, z. B. Brillen, Masken, Schirme bereitzustellen und zu benutzen.

Ein großer Teil der Augenunfälle ist darauf zurückzuführen, daß die zur Verfügung gestellten Schutzvorrichtungen aus vielen Gründen nicht benutzt oder unzuweckmäßig eingesetzt werden. In dem hier angeführten § 46 ist nicht nur die Beschaffung, sondern auch die Benutzung der Schutzvorrichtungen zwingend vorgeschrieben. Außerdem wird im § 11 (VBG 1) unter „Pflichten des Versicherten“ nochmals eindeutig darauf hingewiesen, daß der Versicherte verpflichtet ist, alles zu befolgen, was ihm vom Unternehmer oder seinem Vertreter zur Verhütung von Unfällen oder Berufskrankheiten aufgetragen wird.

Bild 1



Wenn die Schutzausrüstung dann trotz aller Ermahnungen nicht getragen wird, geschieht dies meistens aus Bequemlichkeit, Unkenntnis der Gefahr oder weil sie aus einer Abneigung für unbequem gehalten wird. Oft ist es auch ein gewisses Geltungsbedürfnis oder eine Wurstigkeit: „Mir passiert schon nichts.“

Bild 2

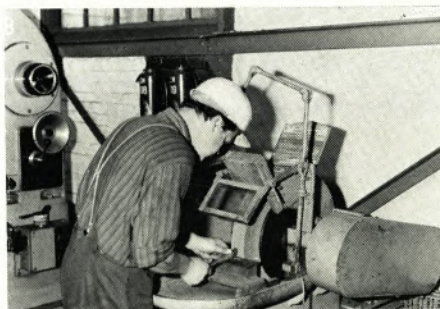


Bild 3

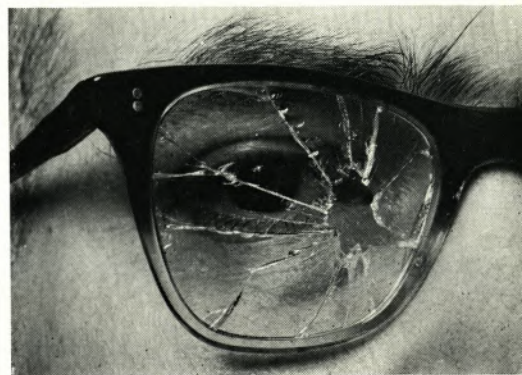
Was ist denn schon alles „passiert“?

Immer wieder muß man in den Betrieben kleine Arbeiten an Schleifmaschinen vornehmen, z. B. wie in Bild 2 einen Meißel nachschleifen. Von den Millionen Fünkchen, die dort herumspritzen, genügt



einer, der in das Auge eines Mitarbeiters drang. Das glühende Metallteilchen verursachte eine starke Verletzung. Wenn trocken geschleift wird, muß man unbedingt eine Schutzbrille tragen. Sie hätte die sehr schmerzhaft Verletzung des Auges zuverlässig verhindert. Bei kurzfristigem Schleifen genügt es auch, wenn vor der Schleifscheibe ein Schutzfenster aus nicht splitterndem Glas angebracht ist (Bild 3). Das Fenster muß sich durch Gelenke einstellen lassen, damit man es in die jeweils nötige Stellung bringen kann. Die Schutzscheibe verhindert, daß fliegende Teilchen Ihr Auge treffen. Oft wird das Schutzglas vor der Schleifscheibe achtlos zur Seite geschoben, weil es vielleicht verschmutzt ist. Daß dieser Schmutz aber aus vielen winzigen Schleifteilchen besteht, die von dem Schutzglas aufgefangen wurden, bedenkt man oft nicht. Man sollte in solcher Situation die Mühe in Kauf nehmen, das Schutzglas zu säubern oder auszuwechseln.

Bild 4



Ein Handwerker versuchte mit einem Meißel, eine Schraubenmutter durchzuschlagen. Da er Korrektionsbrillenträger war, „glaubte“ er, einen ausreichenden Augenschutz zu besitzen. Als plötzlich ein Stahl-

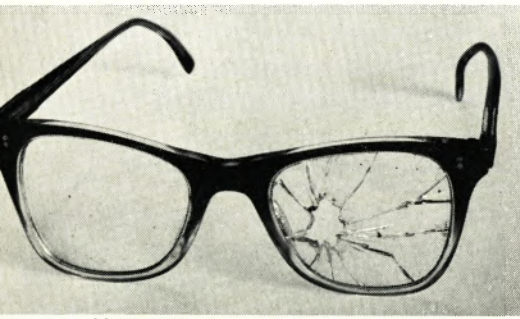


Bild 5

splitter gegen sein Brillenglas prallte, wurde er eines Besseren belehrt. Eindeutiger kann man es wohl nicht darstellen, als auf den Bildern 4 und 5. Der Handwerker hatte außerordentliches Glück gehabt, daß die Unfallfolgen nicht so schwer waren. Der Stahlsplitter drang nicht in das Auge ein, aber die Glassplitter des Brillenglases mußten ihm aus dem Auge entfernt werden. Ein Wunder, daß das Augenlicht noch erhalten blieb.

Der Augenschutz für Korrektionsbrillenträger war früher mal ein Problem. Man hat sich meistens dadurch geholfen, daß man zwei Brillen übereinander trug. Ein einwandfreier Schutz der Augen wurde dadurch nicht erreicht. Heute gibt es Brillenmodelle, die man über die Korrektionsbrille setzen kann (Bild 6). Die Schutzbrillen haben einen seitlichen Schutz. An Stelle der Klargläser können für Brenner und Schweißer auch blaue Strahlungsschutzgläser eingesetzt werden.



Bild 6

Schutz gegen Säuren und Laugen

Auch beim Umgang mit Säuren, Laugen oder sonstigen ätzenden Stoffen können die Augen durch Spritzer gefährdet werden. Eine dicht schließende Spezialbrille (Bild 7) kann diese Gefahr mit Sicherheit verhindern. Etwas unförmig, aber dafür auch besser schützend haben diese Brill-

Bild 7



Bild 8

len eine große Sichtscheibe. Diese „Voll-sichtbrille“ schenkt dem Träger ein großes Sichtfeld und einen Schutz auch gegen größere Teilchen und Spritzer.

Noch ein Hinweis: Sollte trotz aller Ermahnungen jemand keine Brille getragen und Säure in die Augen bekommen haben, muß man die Augen **sofort** mit Wasser spülen (Bild 8).

Schutz beim Brennen und Schweißen

Die meisten Augenverletzungen in unseren Betrieben werden erfahrungsgemäß beim Brennen und Schweißen verursacht. Einige Mitarbeiter haben im Laufe der Zeit eine Technik entwickelt, die es ihnen ermöglicht, ihre Schutzbrille so zu tragen, daß sie Arbeitsgänge nach dem Brennen oder Autogenschweißen ausführen können, ohne die Lage der Schutzbrille zu verändern. Sie setzen die Brille halb auf die Augen (Bild 9). Beim Brennen oder Schweißen „linsen“ sie unter Verdrehung der Augen oder des Kopfes durch die Strahlungsschutzgläser und nach diesem



Bild 9

Arbeitsvorgang wieder in umgekehrter Richtung unter dem Brillenrand hervor. Daß die Augen dabei gegen Fremdkörper nicht geschützt sind, kommt ihnen dabei gar nicht in den Sinn.

Wenn dann etwas „passiert“ ist, waren natürlich die Brillen nicht dicht. Es muß zugegeben werden, daß es nicht gerade angenehm ist, längere Zeit mit einer Schutzbrille zu arbeiten. Die Brille dauernd auf- und abzusetzen ist sehr lästig. Es gibt aber unter den unzähligen Brillenmodellen bis heute noch keine Schutzbrille, die hundertprozentig die Wünsche der Träger erfüllt und gleichzeitig volle Schutzwirkung hat.

Eine große Unsitte ist auch das zum Richten von Konstruktionsteilen erforderliche „Anwärmen“, ohne dabei eine Schutzbrille aufzusetzen. Was soll da schon groß passieren? Die Brille schützt nicht nur gegen Fremdkörper, sondern auch gegen Strahlen. Die Brenngas-Sauerstoff-Flamme erzeugt neben den Lichtstrahlen auch die nicht sichtbaren Infrarot-Strahlen. Die Lichtstrahlen behindern den Schweißer durch Blendung. Strahlen des sichtbaren Lichtes können das menschliche Auge blenden und dadurch die Sehfähigkeit herabsetzen. Infrarot-Strahlen sind Wärmestrahlen, die bei jahrelanger intensiver

Einwirkung auf das Auge dessen Linse schädigen und damit einen grauen Star verursachen können.

Lichtbogenschweißen

Fast jeder, der in einer größeren Werkstatt gearbeitet hat, kennt das unschöne Gefühl, wenn man sich die Augen „Verblitzt“ hat. Der elektrische Schweißlichtbogen sendet infrarote, sichtbare und ultraviolette Strahlen aus. Diese Strahlung kann zur Beeinträchtigung der Sehfähigkeit durch Blendung sowie zu weitgehenden Schädigungen des Auges und der Haut führen.

Zum Schutz gegen Funken, Wärme und Strahlen muß der E.-Schweißer einen Schweißerschutzschild mit genormten Strahlungsschutzgläsern verwenden. Der Schild soll aber nicht nur die Augen, sondern auch die Gesicht-, Kopf und Halspartien des Schweißers vor den Strahlungen des Lichtbogens und vor Metallspritzern schützen (Bild 11).

Aber nicht nur der Schweißer, sondern auch sein Helfer muß einen Augenschutz tragen. Die häufigsten „Strahlungsunfälle“ treffen ja bekanntlich den Helfer, der beim Helfen nur das Gesicht abwendet oder mal den Arm zum Schutz hochhebt (Bild 12). Plötzlich merkt er dann einen stechenden Schmerz in den Augen und ein Gefühl, als ob jemand mit Sand darin herumreibe. Das geht vorbei, denn es war diesmal ein harmloses „Verblit-



Bild 10

zen“. Aber nicht immer bleibt es bei so geringer Wirkung. Die Augen können erfahrungsgemäß auch längere Zeit oder dauernd geschädigt bleiben.

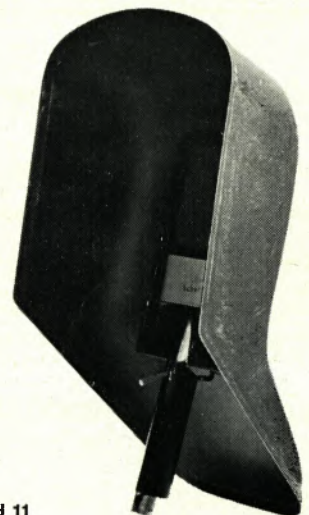


Bild 11



Bild 12

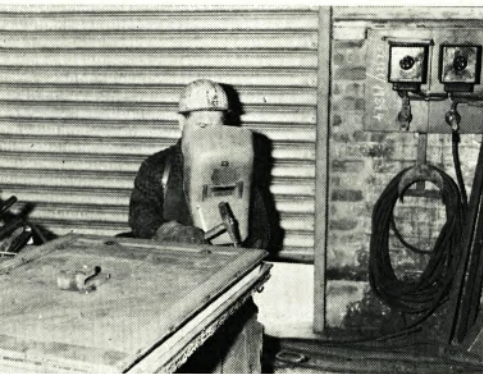


Bild 13

In unserem Freisicht-Schutzschild befindet sich unter dem Schutzglas ein Fenster mit Klarglas. Das Fenster ist während des Schweißens mit einem Schieber lichtdicht verschlossen. Mit einem Hebeldruck kann das Klarglas freigegeben werden. In dieser Stellung kann man nun mit geschützten Augen Schweißschlacke abklopfen (Bild 13). Bei unseren Rundgängen müssen wir leider immer wieder feststellen, daß die meisten Klargläser fehlen und die Schlacke ohne Augenschutz abgeklopft wird. Wir hätten das Geld für die Anschaffung der Schilde sparen können, wenn doch so unvorsichtig mit dem Augenlicht umgegangen wird.

Ein Auge kann man nicht durch eine Prothese ersetzen. Man kann wohl die äußere Erscheinung mit einem Glasauge etwas verschönern. Muß es aber erst soweit kommen?

Auf der Erde gibt es soviel schöne Dinge, die wir mit den Augen erfassen können. Ich bin der Meinung, wir sollten es genießen und sollen daher unsere Augen bei der Arbeit schützen.

(Anmerkung des Verfassers:

Einige der hier gezeigten Bilder wurden gestellt!) H. Kiel



Ausflug des Lokomotivführer-Vereins

flüssige Preise warteten. Nach dem Abendimbiß saß man noch einige Stunden in feuchtfrohlicher Runde zusammen. Für musikalische Unterhaltung sorgte Lokführer Wolf mit seinem Akkordeon, so daß trotz der hochsommerlichen Temperaturen auch die Tänzer zu ihrem Recht kamen. Die Heimfahrt gegen 22 Uhr schloß einen wunderschönen Tag ab, der allen Teilnehmern sicher noch lange in angenehmer Erinnerung bleiben wird.

W. Drost

Am Sonntag, dem 6. Juli 1969, veranstaltete der Lokomotivführer-Verein des Gemeinschaftsbetriebes seinen traditionellen Sommerausflug. Auf vielseitigen Wunsch der Mitglieder führte die Fahrt wieder ins Bergische Land. Nach eineinhalb Stunden war das Ziel, Hotel-Restaurant „Zum Forellenwirt“ im Aggertal, erreicht. Nach der offiziellen Begrüßung der Anwesenden, unter denen sich auch Herr Direktor Bergemann und Gattin befanden, durch den 1. Vorsitzenden des Vereins, Herrn Hol, erwartete die Gäste ein gutes und reichliches Mittagessen.

Anschließend suchte man Entspannung und Erholung bei Spaziergängen durch die Wälder des Aggertals. Besonderen Anklang fand auch das Preiskegeln, bei dem auf die Sieger „hochprozentige“,

Bei einem Spaziergang durch die Wälder des Aggertals konnte man Luft und Sonne tanken.

Hier scheint der durch hochsommerliche Temperaturen müde Wandersmann (Lokführer Wiesner) auch durch gutes Zureden nicht mehr zum Weitergehen zu bewegen sein.

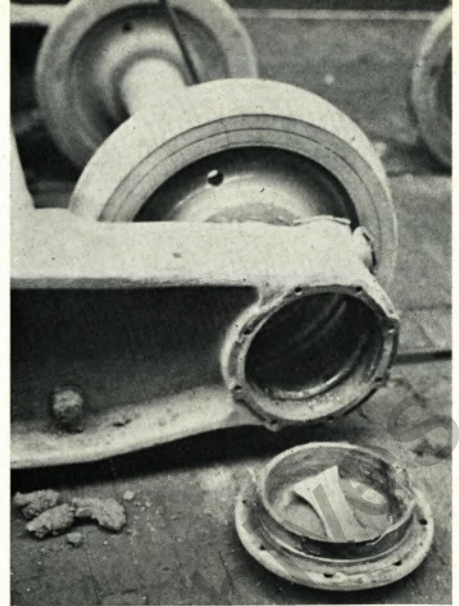


Mußte das sein?



Beim Entladen fiel ein Restblock vermutlich aus größerer Höhe vom Kran-Magnet und zerschlug den hier abgebildeten DB-Wagen (Bild 1).

Der Wagen konnte nur auseinandergebrannt und verladen auf einem Flachwagen der Bundesbahn zurückgegeben werden. Die Kosten, welche für den unbrauchbar gewordenen Wagen von der DB in Rechnung gestellt werden, sind noch nicht bekannt.



Durch einen „Heißläufer“ — hervorgerufen durch Hitzeeinwirkung — wurden das Rollenschlager und der Radsatz dieses Drehgestells eines Spezialwagens für heiße Ladegüter restlos zerstört. Leider wurde dieser Heißläufer nicht früh genug erkannt, so daß der Wagen nicht rechtzeitig der Werkstatt zugeführt werden konnte.

Es ist beinahe als ein technisches Wunder zu bezeichnen, daß das Fahrzeug nicht entgleiste.

Bild 3 zeigt die Seitenwange des Drehgestells mit dem leeren Lager-Gehäuse (Außenseite) für das vollkommen zerstörte Rollenschlager.

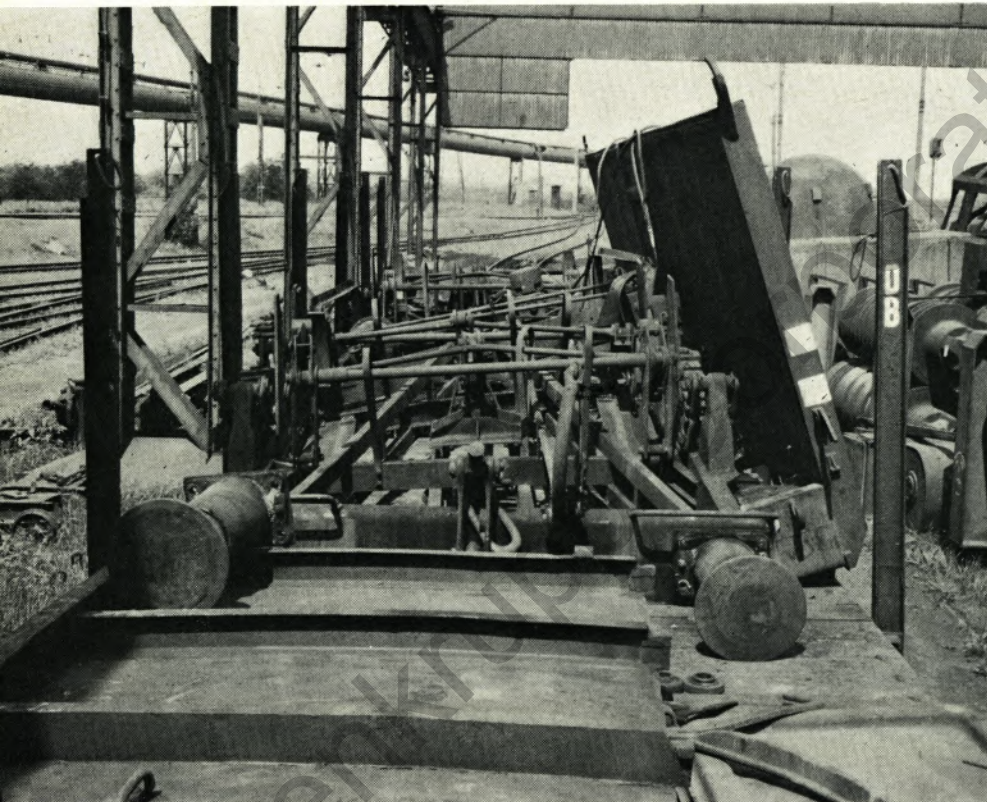
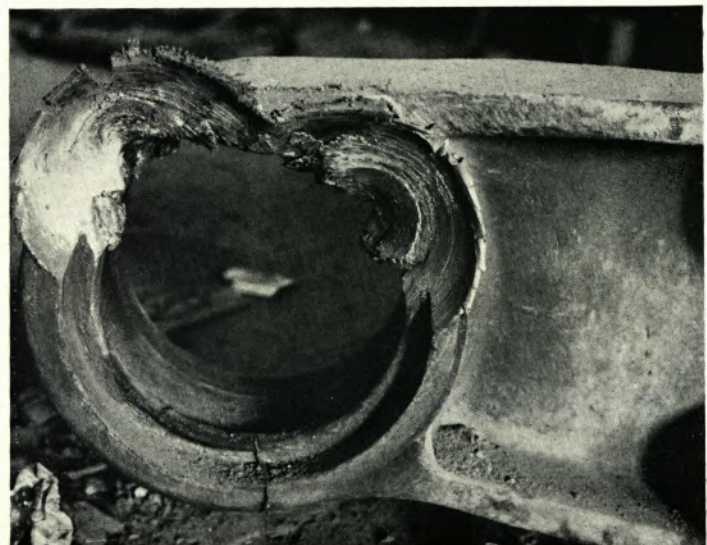


Bild 5: Das restlos zerstörte Rollenschlager-Gehäuse (Innenseite) und die stark beschädigte Seitenwange des Drehgestells. Deutlich sichtbar die zwei neuen Lagerstellen (ohne Rollenschlager!), in die sich der Achswellenstummel beim Fahren eingemahlen hatte.



Bild 4: Der wie auf einer Drehbank abgedrehte Achswellenstummel.



Einer von vielen

Die über 3000 Beschäftigten des Gemeinschaftsbetriebes üben die verschiedensten Berufe aus.

Wir stellen unter dieser Überschrift Mitarbeiter vor, deren Tätigkeit stellvertretend für ihre Arbeitskollegen ein Berufsbild kennzeichnet, mit dem wir unsere Leser näher vertraut machen und damit das Verständnis für den Nachbarn zum Wohle der Allgemeinheit fördern wollen.

Technischer Angestellter für das Gleiskataster

Das gesamte Gleisnetz des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen mit einer Ausdehnung von derzeit rund 600 km Gleis ist beim Gleiskataster unserer Oberbauabteilung registriert. Die Registrierung erfolgte dabei sowohl auf



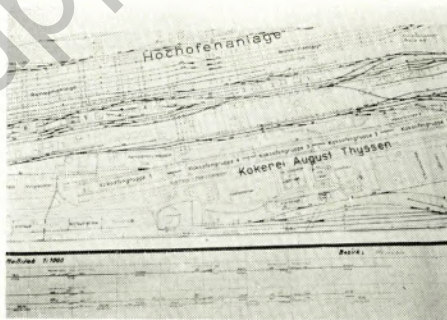
In diesen Schränken werden sämtliche Lagepläne der Gleisanlagen des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen aufbewahrt.

Gleislageplänen im Maßstab 1:1000, die mit der wirklichen Lage der Anlagen genau übereinstimmen, als auch auf sogenannten Katasterblättern. Während die Gleislagepläne jeweils einen Katasterbereich umfassen – von denen es z. Z. bei EH 105 gibt –, ist in den zugehörigen Katasterblättern jedes einzelne Gleis ebenfalls im Maßstab 1:1000 eingetragen. Darüber hinaus enthalten die Katasterblätter Angaben über die genaue Gesamtlänge des Gleises, die Gleisbauart, die Bauart und Stückzahl der Weichen, eventuell vorhandene Prellböcke sowie Einzelheiten und Daten über Neubauten, Umbauten, Änderungen und Durcharbeitungen. Die Gleisbauart richtet sich wiederum nach der Schienenform (S 49, S 54 usw.), der Schwellenform (Stahl- oder Holzschwellen), der Befestigungsart (Rippenplatten oder Federnägel) und der Bettungsart (Tiefe der Schotterbettung). Die Weichenbauart berücksichtigt darüber hinaus noch Neigung und Radius der Weiche. Um eine vernünftige und systematische Registrierung der umfangreichen Anlagen überhaupt zu ermöglichen, sind selbstverständlich alle vorhandenen Gleise und Weichen numeriert. Die Zuordnung dieser Nummern und die Aufteilung der Katasterbereiche erfolgt unter Berücksichtigung der aufeinander abgestimmten Erfordernisse der Abteilungen Eisenbahnbetrieb, Verkehr TWA

und Bau. Weitere Registriermerkmale sind darüber hinaus der Eigentümer des Gleises (Gesellschafter, Werk und Betrieb) und die sich daraus ergebende Zuordnung zu gemeinschaftlich genutzten oder betriebsgebundenen Anlagen.

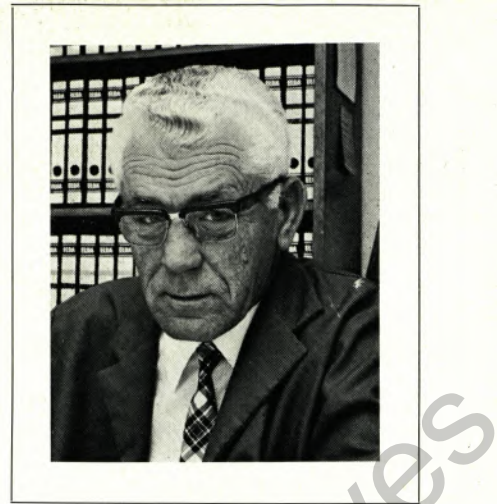
Die vorbeschriebenen Unterlagen, kurz Gleiskataster genannt, sind unter anderem wichtige Grundlagen für die Arbeit unserer Anlagenbuchhaltung innerhalb des Rechnungswesens. Auf ihnen basieren sowohl die in die Kostenträgerrechnung eingehenden Anlagenkosten als auch die zum Geschäftsjahresabschluß vorzunehmende Anlagenbewertung. Wehe, wenn der Steuerprüfer des Finanzamts bei seinen Stichproben Differenzen zwischen den in den Katasterblättern registrierten Einzelheiten und der im Werksbereich aufgenommenen Wirklichkeit feststellen würde.

Mit der Führung des Gleiskatasters ist seit Oktober 1958 der technische Angestellte Felix Kaminski beauftragt. Herr Kaminski, der am 29. März 1934 bei der Eisenbahn-Bauabteilung als Rottenarbei-



So sieht der Gleislageplan eines Katasterbereichs aus. Im unteren Viertel des Bildes ist der Teil eines der dazugehörigen Katasterblätter zu erkennen.

ter anfang, brachte für seine verantwortungsvolle Tätigkeit die erforderlichen praktischen Kenntnisse mit, denn bevor er das Gleiskataster übernahm, hat er auch noch einige Jahre in der Vermessungsabteilung gearbeitet. Veränderungen an den bestehenden Gleisanlagen werden von den zuständigen Leitern der 5 Bahnmeisterei-Bereiche des Gemeinschaftsbetriebes Herrn Kaminski lückenlos unter Beifügung maßstabgerechter Skizzen gemeldet, der dann die erforderlichen Eintragungen in die Kataster-



Unterlagen vornimmt. Übersichtspläne von Gleisanlagen des Gemeinschaftsbetriebes werden von Herrn Kaminski angefertigt, der sie an Hand der vorhandenen Gleislagepläne des Katasters auf den neuesten Stand bringt. Er hat dadurch nicht nur enge Kontakte zu fast allen EH-Abteilungen, sondern er ist auch für die Grundstücksabteilungen, die Geschäftsbuchhaltungen und Kostenabteilungen unserer Gesellschafter ein wichtiger Mann.

Seit einigen Wochen ist Herr Kaminski zusätzlich damit beschäftigt, die Übernahme des gesamten Datenbestandes der Katasterblätter in unsere elektronische Datenverarbeitungsanlage mit vorzubereiten, welche ihm dann künftig die mit speziellen Auswertungen und Jahresabschlüssen verbundenen Arbeiten wesentlich erleichtern soll.

Die Ruhe und Konzentration, die Felix Kaminski für die gewissenhafte Ausführung seiner Arbeit benötigt, holt er sich in seiner Freizeit, die der Sportfischerei gewidmet ist. Dabei ist er nicht etwa nur mit Angelstock und -rute unterwegs, er ist auch ausgebildeter Gewässerwart. In dieser Eigenschaft untersucht er Fischgewässer auf ihren Sauerstoffgehalt, auf den pH-Wert sowie auf den Gehalt an Plankton und Algen, um die Wirtschaftlichkeit der Gewässer zu ergründen. Er hat darüber hinaus ein „Brevier“ für Angler zusammengestellt, das sich mit der Fischzucht, den Krankheiten der „kalten Fleischträger“ und deren Hege und Pflege beschäftigt. Frau Kaminski hat sich mit dem Hobby ihres Mannes nicht nur abgefunden, sondern sie betreibt es, wenn es ihre Zeit zuläßt, auch selbst.

Sämtliche Zugänge, Abgänge und Änderungen an Gleisanlagen des Gemeinschaftsbetriebes werden durch Herrn Kaminski sorgfältig in die Lagepläne und Katasterblätter des Gleiskatasters eingetragen.





Neue Bremsabnahmehalle für die EBW

Unser Bild zeigt die neue Bremsabnahmehalle der EBW, die vor Halle 15 zum Wagenausgang hin im Bau ist. Nach Fertigstellung wird der Bremsabnahmestand, der zur Zeit ein Fremdkörper in Halle 15 (Anstreicherei) ist, aufgelöst. Dann durchlaufen alle Wagen mit Luftbremse, und zwar Reparaturwagen zur Bremsprüfung und Wagen mit Vollaufarbeitung zur

Bremsuntersuchung, vor dem endgültigen Ausgang diese neue Halle.

Hiermit ist dann eine Forderung der Deutschen Bundesbahn erfüllt, die seinerzeit bei der Zulassung unserer EBW für Arbeiten an Bremseinrichtungen erhoben wurde. In der neuen Halle kann ohne fremde Belästigung (Geräusche bei der Gehörprobe, Staub und Fremdkörper beim Anbau der Steuergeräte) die Ge-

währ dafür übernommen werden, daß vor allem auch an den auf DB-Gleisen zugelassenen Wagen einwandfreie Arbeiten ausgeführt werden.

Im Vordergrund des Bildes stehen fertig aufgearbeitete Rollen- und Gleitlagerradsätze als Reserveteile, um im Bedarfsfall sofort für die Wagenreparatur greifbar zu sein. Von einem Gabelstapler werden sie dann zur Verwendungsstelle gebracht.

Das muß man wissen:

Wenn die Antenne mal herunterfällt

Für alle Rundfunk- und Fernsehteilnehmer, die bei der Bundespost gemeldet sind, besteht eine in der Gebühr enthaltene Haftpflichtversicherung. Der Versicherungsschutz deckt Schadenersatzansprüche, die durch Auf- und Abbau, Wartung und Unterhaltung von Empfangsanlagen einschließlich der Antenne entstehen. Ersetzt werden Schäden, die Außenstehenden zugefügt worden sind, z.B. durch das Herabfallen einer Antenne. Nicht gedeckt dagegen sind Schäden an den Empfangsanlagen und -geräten, eigene Schäden des Teilnehmers und seiner

Angehörigen sowie solche, die unvermeidbare Folgen der Anbringung, Reparatur oder Entfernung der Anlagen sind. Die Haftpflichtversicherung bezieht sich also immer nur auf Drittschäden.

Im Schadensfall muß die Anzeige unverzüglich bei der jeweils zuständigen Rundfunkanstalt erfolgen, die Erstattungsanträge an die Versicherungsgesellschaft weiterleitet. Wo, z.B. durch eine Privathaftpflichtversicherung, schon Versicherungsschutz für den Rundfunk- und Fernsehteilnehmer besteht, tritt die Versicherung übrigens nicht ein.

Hier geht es um die **Gesundheit**

Jeder Mitarbeiter sollte daran denken:

Röntgen-Reihenuntersuchung

und **Grippe-Schutzimpfung** in der Zeit vom 10. bis 13. 11. 69.

Die Untersuchungstermine für alle Betriebe werden noch durch Aushang bekanntgegeben.



Unsere Jubilare



Auf eine **50jährige Werkszugehörigkeit** blickt am 1. Dezember 1969 unser kaufmännischer Angestellter Hermann von der Heidt, Bauabteilung, zurück.

Der Jubilar wurde am 6. August 1905 in Mülheim (Ruhr) geboren. Er wohnt heute in Duisburg-Meiderich, Heisingstraße 48. Am 1. Dezember 1919 wurde er von der AG für Hüttenbetrieb als kaufmännischer Lehrling eingestellt und nach Lehrabschluß dort als Angestellter beschäftigt. Ab 1925 war er in gleicher Eigenschaft bei der ATH, und seit Gründung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen ist er in unserem Betrieb tätig. Seine berufliche Tätigkeit war lediglich im Zweiten Weltkrieg vom September 1944 bis Februar 1948 durch Wehrdienst und Gefangenschaft unterbrochen. Sein verheirateter Sohn, Dr. rer. pol., ist selbständiger Kaufmann, und seine Tochter übt den Beruf einer medizinisch-technischen Assistentin aus.

Herr von der Heidt erfreut sich als gewissenhafter, selbständig denkender Mitarbeiter durch sein gutes Verhältnis zu Kollegen und Vorgesetzten allgemein besten Ansehens. In seiner Freizeit beschäftigt er sich gern mit Literatur und Musik, und auch das Reisen macht ihm Freude. Besondere Verdienste um die Pflege der Werksverbundenheit hat er als Vorsitzender unseres Quartettvereins Eisenbahn und Häfen.



Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blickt zurück:

Franz Barton

Rottenmeister

Bau-O

eingetreten: 28. 12. 1929

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Abt.-Leiter **Erich Vosskamp**, Datenverarbeitung (23. 11. 1944)

Magazinverwalter **Artur Hermanns**, Eisenlager (24. 11. 1944)

*Unseren Jubilaren ein
herzliches Glückauf!*



Familiennachrichten:

Geburstag:

Otto Reuffurth, früher Schlosser
geb.: 30. 12. 1884 (85 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn,
Kaiser-Wilhelm-Str. 54

Josef Prill, früher Kranführer
geb.: 1. 11. 1889 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn,
Aachener Str. 1

Josef Weirich, früher Oberloführer
geb.: 10. 11. 1889 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Meiderich, Herbststr. 30

Hermann Cremer, früher Maurer
geb.: 13. 12. 1889 (80 Jahre)
wohnhaft: Walsum, Driesenbusch 6

Goldene Hochzeit:

Georg Schneider, früher Obermonteur
geb.: 13. 2. 1897
verh.: 30. 8. 1919
wohnhaft: DU-Hamborn, Entenstr. 3

Artur Weinert, früher Streckenwärter
geb.: 28. 3. 1897
verh.: 30. 10. 1919
wohnhaft: DU-Hamborn,
Pollerbruchstr. 51

Paul Budnik, früher Bohrer und Fräser
geb.: 21. 3. 1894
verh.: 8. 11. 1919
wohnhaft: Pracht / üb. Wissen-Sieg

Heinrich Bienen,
früher Bahnhofsvorsteher
geb.: 4. 1. 1893
verh.: 20. 11. 1919
wohnhaft: Walsum, Feldstr. 48

Todesfälle:

Gerhard Diedenhoven, Pensionär
früher Verkehrsabfertiger
geb.: 10. 2. 1899
gest.: 7. 6. 1969

Wilhelm Linke, Pensionär
früher Rottenmeister
geb.: 6. 2. 1903
gest.: 14. 6. 1969

Josef Zeleznik, Pensionär
früher Schweißler
geb.: 13. 3. 1901
gest.: 14. 6. 1969

Heinrich Bastin, Pensionär
früher Bootsmaschinist
geb.: 28. 11. 1890
gest.: 19. 6. 1969

Artur Zähler, Lokführer
Betr.-M.-Dienst
geb.: 27. 8. 1905
gest.: 27. 6. 1969

August Dekarz, Pensionär
früher Vorarbeiter
geb.: 12. 9. 1898
gest.: 30. 6. 1969

Fritz Indefrei, Pensionär
früher kfm. Angestellter
geb.: 10. 2. 1901
gest.: 2. 7. 1969

Georg Rheintal, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 11. 3. 1899
gest.: 5. 7. 1969

Vahdettin Ceran, Rangierer
EBN
geb.: 15. 1. 1940
gest.: 30. 7. 1969

Auszeichnung bewährter Kraftfahrer

Von der Verkehrswacht Duisburg wurden im Monat August 1969 wieder Mitarbeiter des Gemeinschaftsbetriebes mit der von der Bundesverkehrswacht gestifteten Auszeichnung für bewährte Kraftfahrer ausgezeichnet.

Es erhielten die Auszeichnung:

In Gold für 30 Jahre unfallfreies Fahren
Herr Friedrich Langer, Eisenbahnwerkstätten

In Bronze für 10 Jahre unfallfreies Fahren
die Herren Karl-Otto Steinkraus, Bau-H,
Karl-Heinz Grosse, Eisenbahn-Nord, Kurt Müller, Organisation



HERBST

Sie saßen auf der Bank vor ihrem Haus und blickten in das Tal. Der Herbst hatte seine schönsten Farben verschwenderisch über Bäume und Sträucher verstreut, und die untergehende Sonne warf ihre letzten Strahlen darüber. Ein warmer Goldton überflutete das Land.

Doch die alte Frau zog fröstelnd ihr Tuch fester um die Schultern. Mit ihrem weißen Haar spielte der Wind wie mit einem zarten Spinnennetz. Hin und wieder strich sie eine ins Gesicht gewehrte Haarsträne mit der Hand fort. Sie saßen schweigend.

In gleichmäßigem Rhythmus zog ihr Mann an seiner Pfeife. Wenn er den Rauch in die Luft blies, verfolgten seine Augen ihn so lange, bis er sich in ein Nichts aufgelöst hatte. Seit einigen Monaten war dies seine einzige Beschäftigung.

Früher gönnte er sich kaum eine Verschnaufpause. Da war das Vieh, das versorgt werden mußte; die Wiesen, steil am Hang gelegen, mußten gemäht werden, und unten im Tal mußte das Nötigste für den Alltag eingekauft werden. Eine mühselige Arbeit, in der Tat.

Anspruchsvoll waren sie nie gewesen, die Bergbauern. Doch sie waren zufrieden, wenn die Ernte einigermaßen gut, die Familie und das Vieh gesund waren.

Jetzt waren ihre Kinder schon erwachsen. Der Älteste würde den Hof erben, so wie es seit eh und je Brauch war.

Das Haus war fast dreihundert Jahre alt, und die Grundmauern bestanden aus dicken Felsbrocken. Das Dach war mit Holz gedeckt und große Steine beschwerten es. Kleine Fenster, die kaum Tageslicht einließen, sorgten an heißen Sommertagen für angenehme Kühle im Haus und hielten im eisigen Winter die Wärme in der Stube.

Luxus gab es hier nicht: ein blank geschauert Tisch, eine roh gezimmerte Eckbank und eben solche Stühle, ein Wandbord und ein Ofen. Doch in der einen Ecke stand das wertvollste Stück: eine reich geschnitzte Truhe.

Und aus dieser Truhe hatte die Berg-Bäuerin am Nachmittag ihr Trachtenkleid herausgenommen und sich mit Schnallen und Schnüren reichlich geschmückt.

Heute war Kirchweihfest. Ihre Kinder und Enkel waren ins Tal gegangen, um das Fest mitzufeiern.

Die beiden Alten waren oben auf dem Hof geblieben. Zum erstenmal. Für sie war der Weg zu beschwerlich geworden.

„Ich werde niemals mehr ins Tal kommen“, hatte der alte Bauer etwas wehmütig zu seiner Frau gesagt.

„Laß nur, Vater“, tröstete sie ihn, „hier oben ist unser Platz.“

Und als sie dann in ihrer Tracht in der Tür stand, war er galant aufgestanden, hatte sie an den Arm genommen und zur Bank geleitet.

Eine leichte Röte war über das faltige Gesicht der Frau gehuscht. Genau so war es vor fünfzig Jahren gewesen, als

sie sich zum erstenmal auf dem Kirchweihfest sahen.

Wieviel Freude und Leid hatten diese Jahre gebracht!

Der Mann war ins Haus gegangen und holte die Flasche Enzian.

„Ich nicht“, wehrte sie ab. „Nur einen, Mutter, nicht so viele wie damals“, lachte er sie an.

„Daß ich einmal in meinem Leben etwas mehr getrunken habe, als ich vertragen konnte, kannst du wohl nie vergessen. Aber an deine Enzianrösche kannst du dich wohl gar nicht mehr erinnern?“

„Kann ich auch nicht, Mutter“, gestand er ehrlich. „Aber nur zum Kirchweihfest passierte das“, und er reichte ihr ein Gläschen.

„Und das war dann auch genug für ein ganzes Jahr“, antwortete sie lächelnd.

Wieder war tiefes Schweigen um sie. Und langsam stieg die Dämmerung aus dem Tal.

„Laß uns ins Haus gehen, es wird kühl“, meinte der alte Mann besorgt. Da erklang ein Juchzer vom Tal hoch. „Die Kinder kommen, wir wollen so lange warten.“ Und sie gingen ein Stück den Weg hinunter.

Ein kleines Mädchen kam ihnen entgegengesprungen. In der einen Hand schwenkte es ein Lebkuchenherz und in der anderen einen Beutel Tabak.

Es reichte den beiden Alten die Gaben, schwätzte begeistert vom Kirchweihfest und ging mit ihnen ins Haus. Zwei Jahreszeiten — der Frühling und der Herbst — und jede ist auf ihre Art schön, dachte der alte Mann.

I. V.

Auch Hafen Schwelgern meldet Rekord-Leistung

Nicht nur der Eisenbahnbetrieb konnte in den vergangenen Sommermonaten – wie auf Seite 2 dieser Ausgabe berichtet – einen neuen Leistungs-Rekord aufstellen. Mit einer Umschlagsleistung von 1 313 812 Tonnen im Monat August erreichte der Werkschiffhafen Schwelgern eine neue Höchstleistung und überschritt erstmals die Marke von 1,3 Mill. Tonnen.

Die bisherige Höchstleistung betrug 1 292 000 Tonnen und wurde ein Jahr früher, im August 1968 erreicht.



Augen auf im Straßenverkehr!

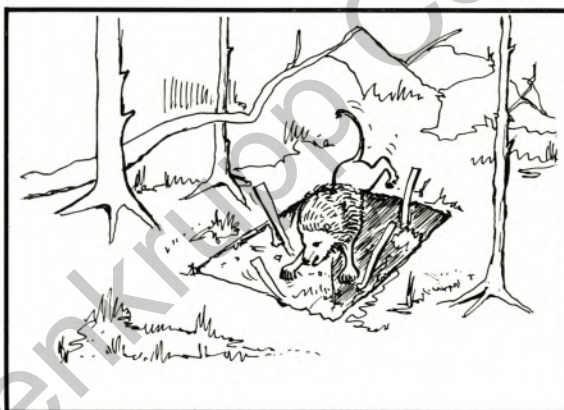
So erfüllt die Warnbake an der Weseler Straße in Hamborn nicht ihren Zweck. Gerade hier, am Bahnübergang Schacht 2/5, kommt es häufig zu Unfällen. Unsere

Abteilung Sicherheitswesen, deren Leiter das hier abgebildete Übel auffiel, hat inzwischen das Straßenverkehrsamt verständigt, das sicherlich bald Abhilfe schafft.

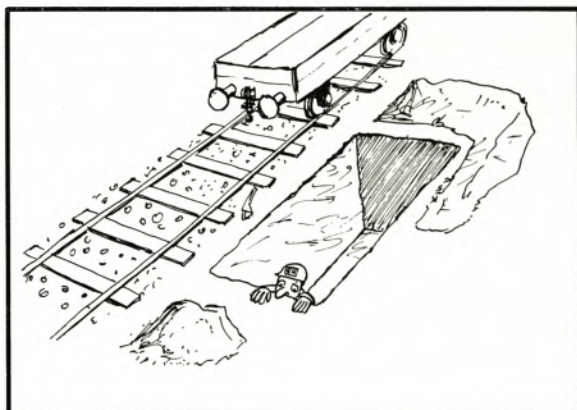
Arbeite
sicher



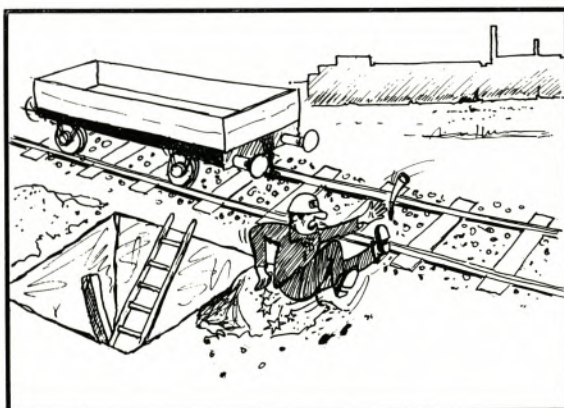
**Technische Mängel
an Maschinen,
Arbeitsgeräten
und Anlagen, die
zu Unfällen
führen können, sind
sofort dem zu-
ständigen
Vorgesetzten
zu melden.**



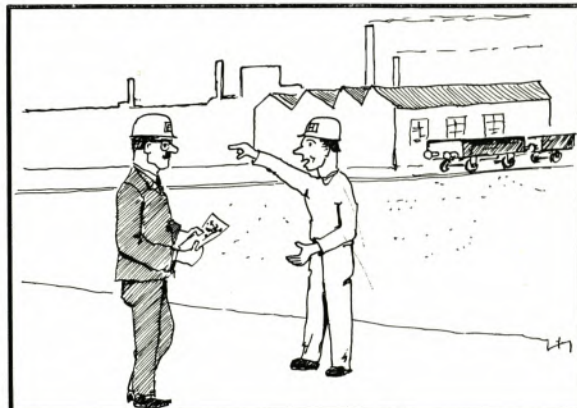
Diese Falle ist fürwahr
geeignet nur für Afrika.



Rangierer aber sind kein Wild,
wie man zeigt in diesem Bild.



Hier wurde einer noch gerettet,
weil ein Sandberg ihn gebettet.



Begegnet dir mal eine Falle,
schnellstens melden, denk an alle!

