



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

18. JAHRGANG

1/3

1972

Aus dem Inhalt

Die Werkhäfen Schwelgern und Walsum Süd

37 Mitarbeiter traten in den Ruhestand

Betriebskrankenkasse unter dem Druck wachsender Kosten

Ein kurzes Kapitel Oberbau für schwerste Beanspruchung

Hier werden Schweißer ausgebildet:

Ein Blick in den Lehr-Schweißraum des Gemeinschaftsbetriebes

Lohnsteuer-Ermäßigung für 1972 möglichst bald beantragen

Eisenbahnen praktizieren europäische Zusammenarbeit

Schubleichter sorgen für Strukturwandel in der

Binnenschifffahrt

Bilanz des technischen Wagendienstes für 1971

Unsere Jubilare

Familiennachrichten

Jonny Wagenschreck grinst weiter

Eisenbahnwagen aus Ost und West — automatisch gekuppelt

Mal was anderes . . .

Keramisches Gestalten —

eine Freizeitbeschäftigung mit vielen Möglichkeiten

EH-Mitteilungen

„Frau Rembrandt“ mit Rubensfigur

Arbeite sicher!

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, Duis-
burg-Hamborn, Franz-Lenze-Straße 15.

Druck: Michael Schiffer KG, Rheinberg

Aufnahmen: EH: Betriebsmaschinendienst,
Herbers, Petranka, Wiesner

ATH: Lang, Meyer

Sonstige: DB-Pressedienst, Hütten- und
Walzwerks-Berufsgen.,
Hamburger Aero-Lloyd,
Maschinenfabrik Schenck

Titelbild: Ostufer Hafen Schwelaern

Rückseite: Exotische Blumenpracht im Botanischen Garten, Hamborn

Herr Dr. Sohl, Vorstandsvorsitzender der ATH, hat mit Beginn des Jahres 1972 die Präsidentschaft des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI) übernommen. Er ist der Nachfolger von Fritz Berg, der seit Gründung des BDI im Jahre 1950 dessen Präsident war und zum Ehrenpräsidenten gewählt wurde.

Zum neuen Präsidenten wählte die Vollversammlung der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg/Wesel Hütten- und Stahlwerke Dr. Karl-Heinz Kürten, den Vorstandsvorsitzenden der Thyssen Niederrhein AG Hütten- und Walzwerke Oberhausen und Vorstandsmitglied der ATH. Dr. Kürten ist Nachfolger des zum Ehrenpräsidenten ernannten Prof. Dr. Schackmann, der seit 1962 Präsident der Kammer war und – ebenso wie Vizepräsident Dr. Richard Risser – sein Amt im Präsidium jetzt niedergelegt hat. Mit Dr. Kürten steht zum viertenmal in der 140-jährigen Geschichte der IHK Duisburg ein Mann der eisenschaffenden Industrie an der Spitze dieser regionalen Selbstverwaltungs-Körperschaft.

10 Direktor Helmut Wilps, der Leiter der Ver-
11 kehrswirtschaft der ATH und ebenso wie Herr
12 Dr. Kürten Beiratsmitglied unseres Gemein-
schaftsbetriebes, wurde zum Vorsitzenden des
Allgemeinen Verkehrsausschusses der IHK
Duisburg berufen.

Dr.-Ing. Klaus Nürnberg wurde vom Aufsichtsrat der Thyssen Niederrhein AG mit Wirkung vom 1. März 1972 zum ordentlichen Vorstandsmitglied ernannt. Herr Dr. Nürnberg übernimmt gleichzeitig als Nachfolger von Prof. Dr.-Ing. von Bogdandy, der am 1. März in den Vorstand der Klöckner-Werke überwechselte, die technische Gesamtverantwortung für die beiden Werke des Unternehmens in Oberhausen und Duisburg-Hochfeld.

Für den Bau des Kanaltunnels haben kürzlich im Auftrag der britischen und französischen Regierung Gesellschaften beider Länder mit der Ausarbeitung einer endgültigen Studie begonnen. Wie in London bekanntgegeben wurde, soll der erste Abschnitt der etwa zwei Jahre beanspruchenden Studie die finanziellen, wirtschaftlichen und bautechnischen Aspekte des Projekts umfassen, das bei geschätzten Kosten von mindestens 300 Millionen Pfund Sterling (etwa 2,6 Milliarden DM) Großbritannien mit dem europäischen Festland verbinden soll. Der als Eisenbahnverbindung gedachte Kanaltunnel könnte frühestens 1978 fertiggestellt sein. Die endgültige Entscheidung über den Bau wird wahrscheinlich Ende 1973 getroffen werden. Als Bauzeit sind zunächst fünf Jahre veranschlagt.

Sowjetische Spezialisten sind der Ansicht, daß Eisenbahnzüge die Geschwindigkeit von Düsenflugzeugen erreichen können. Nach einem Bericht der sowjetischen Eisenbahnerzeitung „Gudok“ werden 1000 km pro Stunde auf dem Schienenwege für möglich gehalten. Einen praktischen Schritt hierzu stellt ein in Leningrad entwickeltes Modell einer Lokomotive dar, die auf Plattenschienen aus legiertem Aluminium gleitet. Das Modellfahrzeug, das ungewöhnlich schnell beschleunigen kann, wird mit elektrischen Linearmotoren angetrieben. Hierbei ist der sonst bewegliche Rotor des Elektromotors als unbewegliche Platte ausgeführt, die als Schiene dient. Durch das sich beim Einschalten des Motors ausbildende Magnetfeld schwebt die Lokomotive über die Schiene.



▲ Bild 1

Die Werkhäfen Schwelgern und Walsum-Süd

Einen interessanten Eindruck der beiden Werkhäfen, in denen der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen Betriebsführer ist, vermitteln unsere beiden Fotos aus der Vogelperspektive. Im Hafengebiet Schwelgern (Bild 1)

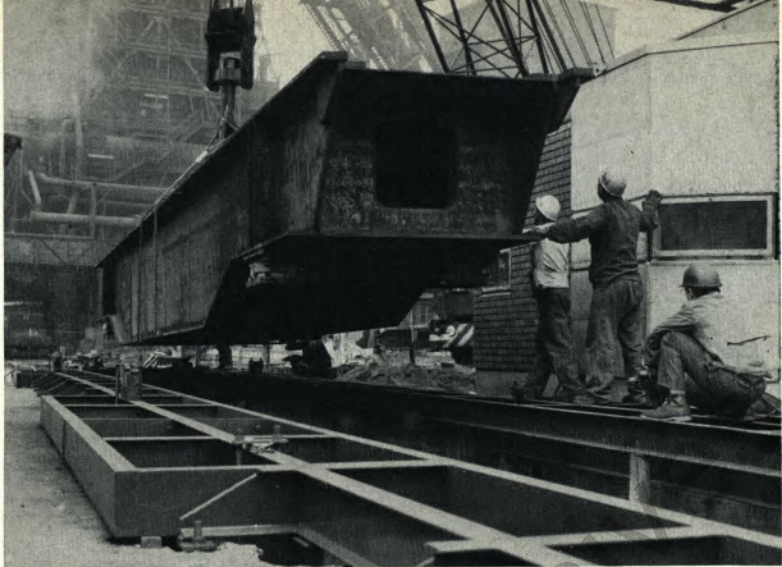
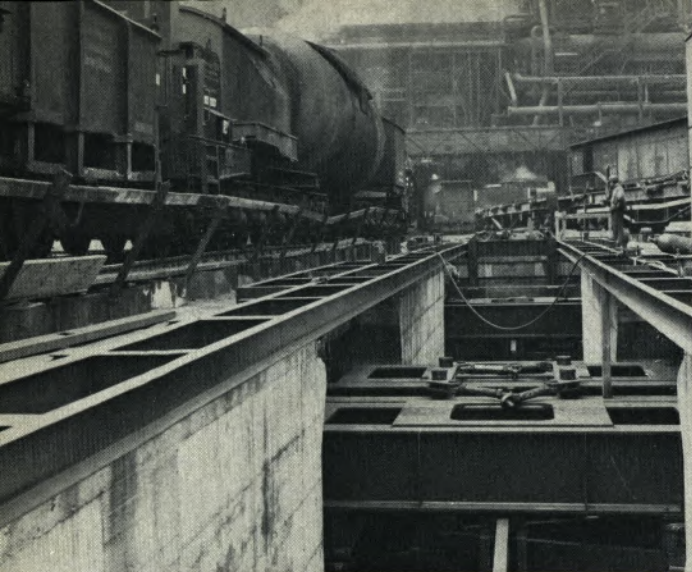
erkennt man deutlich die Verladeanlagen am Rheinkai, im Parallelhafen und im Stichhafen. In der rechten Bildmitte dominieren die beiden Schornsteine der Sinteranlage II der ATH. Etwas weiter links entsteht vor dem Hamborner Stadion der neue Großhochofen Schwelgern, von dem die Winderhitzer bereits deutlich zu erkennen sind. Im oberen Bildteil wird das Band der Nord-Süd-Achse, das sich quer durch den Stadtteil Hamborn/Marxloh zieht, erkennbar.

Der Hafen Walsum Süd (Bild 2) wird von der Verladehalle für Stahlerzeugnisse (Bildmitte) beherrscht. Links am Bildrand die Sinteranlage Walsum, die z. Z. Sintergut für die Hochöfen der ATH in Hamborn und Ruhrort produziert, davor der Erzverladekai 5. Die Luftaufnahme verdeutlicht, wie nah die Häfen, in denen der Gemeinschaftsbetrieb das Umschlaggeschäft wahrnimmt, zusammenliegen, denn oben rechts ist die Hafeneinfahrt und ein Teil des Hafenbeckens Schwelgern zu sehen. Beide Hafenanlagen werden nur durch die Schiffswerft der GHH, deren Hellingen einwandfrei zu erkennen sind, getrennt.

(Freigabe der Luftaufnahmen d. den Reg. Präs. Düss. Nr. 30 B 2513 u. 2522)



◀ Bild 2



Immer schwerere Schienenfahrzeuge können eingesetzt werden:

Torpedopfannen mit 16 Achsen gehen über größte Waage der ATH

Seit Herbst letzten Jahres ist bei der ATH die größte mechanische Waage in Betrieb. Es ist eine Gleisfahrzeug-Waage für Schwerlasten, die zur Zeit für einen Gewichtsbereich bis zu sechshundert Tonnen eingesetzt wird. Bei Bedarf kann die Waage durch eine bereits vorgesehene Erweiterung bis zum Bereich von tausend Tonnen ausgelegt werden.

Mit der Inbetriebnahme des Oxygen-Stahlwerkes Bruckhausen ergab sich im Materialfluß zwischen dem Hoch-

ofenwerk und dem Oxygen-Stahlwerk – von der Größenordnung her – ein völlig verändertes Bild. Es wird von großen Torpedopfannenwagen bestimmt, die das Roheisen – statt in den früheren kleinen Pfannenwagen zwischen den Hochöfen und dem inzwischen stillgelegten Thomasstahlwerk – nun zum Oxygen-Stahlwerk transportieren. Doch was nutzt ein noch so gut funktionierender Materialfluß, wenn man die jeweiligen Mengen nicht genau kennt. Einmal ist das für den störungsfreien Produktionsablauf wichtig, andererseits auch für die Verrechnung von Roheisenlieferungen von ATH-Tochtergesellschaften an die Stahlwerke Bruckhausen und Beeckerwerth.

Die nun in Betrieb genommene Waage ist eine Verbundwaage mit zwei Brücken von 15,00 und 11,50 Meter Länge und 1,90 Meter Breite. Jede der Brücken kann einzeln für eine Last bis zu dreihundert Tonnen benutzt werden. Im Verbund wägen beide zusammen sechshundert Tonnen.

Bei der Projektierung und der Auslegung des Fundamentes wurde vorgesehen, die Waage bei Bedarf durch eine dritte Brücke zu erweitern, so daß sie dann eine Wägefähigkeit von tausend Tonnen und eine Tragfähigkeit von 1800 Tonnen haben wird.

Die Auswägungseinrichtung ist ein Leuchtbild in Pultform für sitzende Be-

dienung mit angeschlossenen Buchungsaufzählern und einem Meßwertgeber, der parallel dazu die Werte als Leuchtziffern angibt, die darüber hinaus mit einer Reihe von Beiwerten direkt in die Datenverarbeitung der ATH übertragen werden. Die Waage wird hauptsächlich zur Wägung 16-achsiger Roheisen-Transportfahrzeuge – den sogenannten Torpedopfannen – benutzt, mit denen das Roheisen von den Hochöfen zum Stahlwerk transportiert wird.

Bei den technischen Details der neuen Waage ist zweifellos das Besondere darin zu erkennen, daß die Bauteile trotz der hohen Beanspruchung in normalen Abmessungen gehalten werden konnten. Die Lagerhaltung von Ersatzteilen wird dadurch erheblich vereinfacht.

Vor ihrer Inbetriebnahme ist diese zur Zeit größte Waage der ATH an fünf Tagen geeicht worden. Die Eichung wurde von der zuständigen Eichbehörde mit dreihundert Tonnen geeichter Last und dreihundert Tonnen sogenannter toter Last durchgeführt. Die geeichte Last bestand aus zwei Eichfahrzeugen von hundert Tonnen und sechzig Tonnen und einer Anzahl von 5-t-Blöcken.

Unsere Bilder zeigen Ausschnitte vom Einbau der 600-Tonnen-Waage bei laufendem Betrieb. (Werkaufnahmen Carl Schenk, Maschinenfabrik.)



37 Mitarbeiter traten in den Ruhestand

Anfang Januar wurden in einer kleinen Feierstunde im Schifferheim die ehemaligen Mitarbeiter des Gemeinschaftsbetriebes verabschiedet, die im zweiten Halbjahr 1971 in Ruhestand gingen. Herr Direktor Bergermann begrüßte die Anwesenden und dankte den Ausscheidenden für ihre Treue und Zuverlässigkeit. Er unterstrich besonders, daß unter den 37 Pensionären



sind, und zwar konnten 12 von ihnen ihr 25jähriges Dienstjubiläum, 10 ihr 40jähriges und zwei sogar ihr 50jähriges Jubiläum beim Gemeinschaftsbetrieb feiern. Herr Bergermann wünschte den Pensionären

für die Zukunft Gesundheit und Zufriedenheit.

Den Dank und die Grüße des Betriebsrates an die ausscheidenden Kollegen brachte der Betriebsratsvorsitzende Diercks zum Ausdruck.

Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft konnte den 20000sten Lehrgangsteilnehmer begrüßen

In der Schulungsstätte für Arbeitsschutz der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft konnte am 21. Dezember 1971 der 20 000. Lehrgangsteilnehmer registriert werden. Die Schulungsstätte für Arbeitsschutz

gingen wurden bisher 3268 Führungskräfte, 5048 Meister, 11 686 Vorarbeiter und Sicherheitsbeauftragte praxisbezogen ausgebildet. Vom Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen konnten im vergangenen Jahr 33 Be-

Neben der ständigen Leitung der Schulungsstätte für Arbeitsschutz sind mehr als 70 Fachleute aus Wissenschaft, Industrie und Verwaltung engagiert, um Themen aus den Bereichen der Arbeitspsychologie, der Arbeitsphysiologie, der Arbeitsmedizin, der Arbeitspädagogik, des Arbeitsrechts und der Sicherheitstechnik eingehend zu behandeln.

20 000 Lehrgangsteilnehmer bedeuten, daß von allen in Hütten- und Walzwerken Tätigen an Rhein, Ruhr und Sieg etwa jeder 15. Beschäftigte Gelegenheit hatte, sich über die Problematik des Unfalls, einer Geißel unserer Zeit, zu unterrichten und moderne Methoden der Unfallverhütung kennenzulernen. Führungskräfte und Sicherheitsbeauftragte müssen wissen, wo Unfallschwerpunkte liegen und wie Unfälle entstehen. Sie müssen die Ursachen der Unfälle erkennen können und ihrer Ausbildung und ihren Aufgaben entsprechend den Sicherheitsstandard beherrschen, der nach dem Stand der Technik gegeben ist. Um über den Sicherheitsstandard gut informiert zu sein, bedarf es einer ständigen Ausbildung, die die Schulungsstätte für Arbeitsschutz der Hüttenindustrie bietet. Die in der Nachkriegszeit festzustellende Tendenz, daß die Zahl schwerer und schwerster Unfälle im Bereich der Hütten- und Walzwerks-BG rückläufig ist, nämlich auf fast 50%, dürfte mit ein Erfolg der Schulungsstätte für Arbeitsschutz und der 20 000 Lehrgangsteilnehmer sein.



Herr Horst Ungewitter von der Hoesch Hüttenwerke AG, Dortmund, war der 20 000. Lehrgangsteilnehmer der Schulungsstätte für Arbeitsschutz der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft. Als Präsent erhielt er ein tragbares Fernsehgerät.

hat die Aufgabe, die Probleme der Unfallverhütung allen dafür Zuständigen und Verantwortlichen in Hütten- und Walzwerken bewußt zu machen und Wege zu mehr Sicherheit am Arbeitsplatz zu weisen. Um eine praxisnahe Ausbildung zu erreichen, werden die Lehrgänge nach Betriebs- und Produktionsbereichen gegliedert. Zur Zeit werden 47 verschiedene Bereichskurse angeboten. In 780 mehrtägigen Lehr-

legschaftsmitglieder an solchen Lehrgängen teilnehmen. Die Schulungsstätte für Arbeitsschutz wurde 1957 in Gelsenkirchen eröffnet und ist die erste und einzige Schulungsstätte dieser Art im Ruhrgebiet. Sie wurde vor 5 Jahren in den Neubau der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, Essen, verlegt. Hier stehen 2 moderne Schulungsräume und zugehörige Nebenräume zur Verfügung.

Betriebskrankenkasse unter dem Druck wachsender Kosten

Die Lage der Krankenkassen ist gekennzeichnet durch ungewöhnlich starke Steigerungen der Kosten. Dieser Kostenanstieg ist bei praktisch allen Krankenkassen zu verzeichnen. Eine Tabelle, die wir nachstehend abdrucken, gibt einen Überblick über die Erhöhung der Kosten bei den Betriebskrankenkassen der ATH und über die durchschnittliche Zunahme bei den Betriebskrankenkassen der gesamten Bundesrepublik. Die Übersicht zeigt, daß ein Anstieg teilweise um bis zu 35 Prozent zu verzeichnen ist. Verständlich, daß die Geschäftsführer unserer Betriebskrankenkasse kein rosiges Bild zeichnen konnten und daß die Vertreterversammlung den Vorschlägen des Vorstandes ihrer Kasse folgen mußten, die Beitragssätze ab 1. Januar 1972 kräftig zu erhöhen.

Der allgemeine Beitragssatz für Pflicht- und freiwillig Versicherte, deren Anspruch auf Krankengeld ruht, weil sie während einer Arbeitsunfähigkeit für mindestens sechs Wochen Arbeitsentgelt erhalten, erhöhte sich für die bei der Betriebskrankenkasse der ATH Hamborn Versicherten von bisher 8,6 auf 10,2 Prozent. Die gesetzliche Beitragsbemessungsgrenze liegt bei 1575 DM, so daß der Höchstsatz je Monat 160,65 DM beträgt.

Vorstand und Vertreterversammlung der Kasse appellierten an alle Mitglieder, sich angesichts dieser Situation ihrer Verantwortung für die weitere finanzielle Entwicklung der Betriebskrankenkasse bewußt zu sein.

Arbeitsdirektor Doese wies als Vorstandsvorsitzender der Betriebskrankenkasse mit Nachdruck darauf hin, daß die Gesundheit, wie die höheren Ausgaben im Vorjahr und im Voranschlag 1972 zeigten, teuer geworden sei und daß krank sein seinen Preis fordere.

Man habe vor der Frage gestanden, ob man die Beiträge anheben oder die Leistungen senken solle. Da aber eine Minderung der Leistungsfähigkeit der Kasse nicht in Frage komme, sei der einzige Ausweg – den der Vorstand einstimmig empfahl – eine weitere Beitragserhöhung. Zwar müsse man dabei fragen, wie oft man noch die Beiträge erhöhen müsse, um mit den fortlaufenden Kosten Schritt zu halten.

Die modernen Krankenhäuser kosteten sicherlich viel Geld; andererseits aber müsse man vor allem auf Seiten der Ärzte dafür Verständnis haben, daß Steigerungsraten, wie sie in der Vergangenheit erzielt werden konnten, nicht mehr möglich seien. An die für den Abschluß von Arzthonoraren zuständigen Organe der Krankenkassen müsse man appellieren, bei ihren künftigen Verhandlungen mehr noch als bisher die Tatsache zu berücksichtigen, daß weitere Beitragserhöhungen einfach nicht mehr möglich seien. Denn die Kassen befänden sich in der Tat in einer besorgniserregenden Situation.

Hoher Krankenstand

Die Mitglieder der Vertreterversammlung der Hamborner Betriebskrankenkasse, die unter dem Vorsitz von Friedrich Schorn tagte, wählten zunächst an Stelle der ausscheidenden Mitglieder Alois Häusler und Alfred Gronnemann zu

neuen Mitgliedern der Vertreterversammlung Willi Hörner und Heinz Richter und an Stelle der ausscheidenden Vorstandsmitglieder Karlheinz Werner und Heinrich Lellau zu neuen Vorstandsmitgliedern Alfred Gronnemann und Werner Fiegler.

Geschäftsführer Siegfried Feldmann gab dann einen Überblick über die Lage der Hamborner Betriebskrankenkasse der ATH, der auch die Belegschaftsmitglieder der Werke Beeckerwerth und Duisburg Süd sowie des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, der Thyssen Industrie und von Siporex/Emmelsum angehören. Das Jahr 1971, so sagte er, werde in die Geschichte der Betriebskrankenkasse als das Jahr der großen Teuerung eingehen. Es sei außerdem gekennzeichnet durch einen ungewöhnlich hohen Krankenstand.

Weiter führte er aus, daß vom 1. Januar bis zum 30. September 1971 die Ausgaben für Arzthonorare (gegenüber dem gleichen Zeitraum 1970) von rund 4 Millionen DM auf 5,7 Millionen DM (um 41 Prozent) gestiegen seien, für Zahnärzte von 1,2 Millionen auf 1,6 Millionen DM (27 Prozent), für Zahnersatz von 680 000 auf 970 000 DM (42 Prozent), für Arzneien von 3,3 Millionen auf 4,4 Millionen DM (31 Prozent), für Krankenhauspflege von 5,6 Millionen auf 7,4 Millionen DM (32 Prozent).

Steigerung der Kosten bei den Betriebskrankenkassen im ersten Halbjahr 1971 gegenüber 1970 in Prozent

Leistungsgebiete	Betriebs- krankenkassen der BRD	Betriebs- krankenkassen ATH Hamborn Ruhrort	
Ärztliche Behandlung	26,7	33,06	33,5
Zahnärztl. Behandlg.	22,6	17,9	16,1
Arzneien u. Hilfsmittel	18,2	34,7	16,4
Zahnersatz	40,8	26,6	14,7
Krankenhauspflege	26,3	25,3	29,2

Andererseits mußte die Kasse gleichzeitig erhebliche Beitrags-Mindereinnahmen verzeichnen, die sich aus dem geringeren durchschnittlichen Arbeitsverdienst der Mitglieder ergaben; er sank von 1552 DM im März 1971 auf 1329 DM im Monat November. In den Monaten August und September nahm die Betriebskrankenkasse 76 000 DM weniger an Beiträgen ein, und im November betrugen die Mindereinnahmen gegenüber dem September 129 000 DM. Die Heraussetzung der Beitragsbemessungsgrenze ab 1. Januar 1972 auf 1575 DM wird bei der Kasse nicht zu höheren Beitragseinnahmen führen.

Der Voranschlag für 1972 der Hamborner Kasse – bei der 31 600 Mitglieder (davon 6600 Rentner und 2600 freiwillig Versicherte) und mit deren Familienangehörigen etwa 100 000 Menschen versichert sind – sieht Einnahmen von rund 41,7 Millionen DM und Ausgaben von rund 40,2 Millionen DM vor. Damit überschreiten die geschätzten Einnahmen erstmals die Grenze von 40 Millionen DM.

Krankenstand beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn u. Häfen
im Geschäftsjahr 1970/71 in %

Monat		Arbeiter	Angestellte
Oktober	1970	10,00	5,82
November	1970	10,60	5,79
Dezember	1970	10,15	4,84
Januar	1971	11,66	4,32
Februar	1971	11,64	3,00
März	1971	11,13	3,03
April	1971	9,96	1,95
Mai	1971	8,24	2,83
Juni	1971	8,27	1,74
Juli	1971	8,26	1,95
August	1971	8,83	1,95
September	1971	8,33	1,73
Durchschnitt im Geschäftsjahr		9,76	3,27

Die Kasse hofft, im Jahre 1972 400 000 DM der Rücklage zuführen zu können; jedoch erreicht sie damit immer noch nicht das gesetzlich vorgeschriebene Soll von 4 Millionen DM. Das Defizit aus der Rentnerversicherung wird 1972 weiter ansteigen. Den geschätzten Einnahmen von etwa 4,6 Millionen DM stehen Ausgaben für Rentner von fast acht Millionen DM gegenüber: sie müssen von den aktiven Versicherten aus ihren Beiträgen mit aufgebracht werden, solange hier nicht eine gesetzliche Änderung erfolgt. In einer sehr lebhaften Diskussion erörterten die Mitglieder der Vertreterversammlung die finanzielle Lage der Kasse,

den Voranschlag 1972 und die Frage der Beitragserhöhung. In diesem Zusammenhang appellierten alle Sprecher mit Nachdruck an das Verantwortungsbewußtsein der Mitglieder. Vor allem sei es unverantwortlich, daß Nichtkranke unberechtigt arbeitsunfähig seien. Wie zwei fristlose Entlassungen in den letzten Wochen zeigten, werde man in solchen Fällen hart durchgreifen. Nicht zuletzt aus diesen Gründen werde man auf die Tätigkeit der drei Krankenbesucher nicht verzichten, sondern – besonders am Wochenende – die Besuche verstärken müssen.

Eingehend diskutierte man auch, ob man den Beitrag jetzt in einem Zug kräftig anheben oder im Laufe des Jahres 1972 eine zweite Erhöhung vorsehen sollte, sofern sich die Lage der Kasse nicht bessere.

Die Vertreterversammlung beschloß schließlich – gegen nur drei Stimmen von insgesamt dreißig anwesenden stimmberechtigten Mitgliedern – eine Beitragserhöhung in einem Zug ab 1. Januar 1972 von 8,6 auf 10,2 Prozent für den sog. allgemeinen Beitragssatz.

Im einzelnen erhöhte die Betriebskrankenkasse Hamborn ihre Beitragssätze wie folgt:

Allgemeiner Beitragssatz von 8,6 auf 10,2 Prozent,
Beitragssatz für freiwillige Mitglieder ohne Anspruch auf Barleistungen von 7,3 auf 8,8 Prozent,
Beitragssatz für freiwillige Mitglieder bei einem Auslandsaufenthalt von 4,1 auf 5,0 Prozent,
Beitragssatz für Berufssoldaten oder Soldaten auf Zeit von 4,1 auf 5,0 Prozent,
Beitragssatz für Versicherte ohne Anspruch nach dem Lohnfortzahlungsgesetz von 10,8 auf 12,6 Prozent.

Ideen muß man haben:

Ein kurzes Kapitel Oberbau für schwerste Beanspruchung



So wurde eine einfache Weiche von der Rotte der Bahnmeisterei 5 auf Volleisenschwellen seitlich montiert. Hier der Weichenanfang.

Vor einigen Jahren wurde in der Bahnmeisterei 5 (Beeckerwerth) durch den Rottenmeister Ehrenreich die sogenannte „Volleisenschwelle“ entwickelt. Genau genommen besteht sie aus Brammen von 30 cm Breite und 6 cm Stärke, die von den „Oberbauern“ auf Schwellenlänge von 2,50 m geschnitten wurden. Diese Schwelle, ursprünglich für Strippergleise gedacht, hat sich heute in Gleisen der Gieß- und Tiefenhalde außerordentlich bewährt, während sie auf den Stripperplätzen von der Entwicklung überrollt wurde. Strippergleise werden heute folgendermaßen ausgebildet: Zunächst werden im gesamten Gleisbereich Brammen von 20 cm Stärke auf vorbereitetem Planum ausgelegt, dann

werden Kranbahnschienen KsA 120 (schwerstes Profil) spurgerecht ausgelegt und im Abstand von ca. 50 cm geteilte Rippenplatten Rus 66 aufgeheftet. Danach muß die Kranbahnschiene noch einmal seitlich abgesetzt werden, um die Rippenplatten allseitig mit einer Schweißnaht aufzuschweißen. Mit den üblichen Befestigungsmitteln werden die Schienen endgültig verlegt. Dieser Oberbau ist praktisch starr, denn die Schiene liegt in der gesamten Länge auf. Somit müssen Fallbelastungen von den Federn der Kokillenwagen aufgenommen werden, was zwar zweifellos ein Nachteil ist. Trotzdem stellt dieser Oberbau für Strippergleise heute die optimale Lösung dar.

Nun aber zurück zur Volleisenschwelle.

Die Gleisanlage zwischen Gieß- und Kokillenhalle Beeckerwerth wurde vor drei Jahren im Zuge des Neubaus der Kokillenhalle umgestaltet. Als Material fand Verwendung: Schienen S 54 mit 90 kg/mm² Festigkeit auf Holzschwellen und Weichen ebenfalls aus Schienen S 54 auf Holzschwellen, wobei die Weiche in dieser Form eine absolute Neuentwicklung war. Nach allen vorangegangenen Überlegungen mußte diese Gleisanlage von Dauer sein. Leider haben Gießzüge aber die unangenehme Eigenschaft, daß schon nach kurzer Zeit durch überlaufendes Eisen eine starke Bärenbildung an den Kupplungen auftritt. Dadurch wird so ein Gießzug schnell zu einer starren Einheit. In Bögen von 140 m Radius ergibt das einen hohen Verschleiß an den



Die fertig verlegte Weiche mit Volleisenschwellen im Herzstück - bzw. Radlenkerbereich,



Die montierte Weiche vom Weichenende her gesehen.

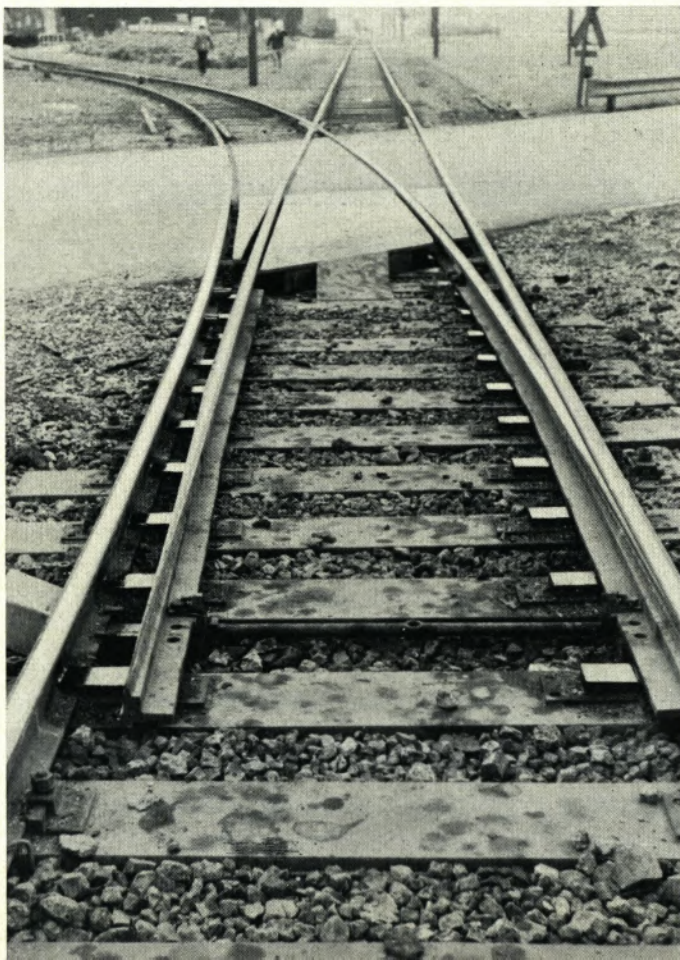
Schienen, noch schlimmer ist dieser an den Weichen. Schon nach einem Jahr mußten Auftragsschweißungen an Zungen und Herzstücken ausgeführt werden. Im Bereich des Radlenkers waren die Seitendrucke so stark, daß teilweise die Rippenplatten brachen und die Schwellenschrauben in den Holzschwellen nach außen gepreßt wurden. So dauerte es nicht lange und das höchstzulässige Maß an Spurerweiterung war erreicht.

Da griff die Bahnmeisterei 5 zur Selbsthilfe. Man wechselte die Holzschwelle aus und zog „Volleisenschwellen“ ein. Nach Aufschweißen der Rippenplatten konnte das Gestänge befestigt werden. Da sich diese Art außerordentlich gut bewährte, kam man zu dem Entschluß, eine einfache Weiche mit einem Radius von 120 m ganz auf Brammen zu verlegen. Auf den hier gezeigten Bildern ist das gut zu erkennen. Die Volleisenschwellen wurden seitlich ausgelegt, die Rippenplatten für Holzschwellen wegen der größeren Auflagerfläche und somit längeren Schweißnaht verteilt, das Gestänge der Weiche aufgesetzt und gespurt, die Rippenplatten geheftet, das Gestänge seitlich abgesetzt, alle Platten ringsum geschweißt, die Weiche komplett montiert und in einer Sperrpause eingeschoben. Die Weiche liegt schon allein von ihrer Konstruktion her gesehen völlig fest. Natürlich erhebt sich hier die Frage, ob die Kosten gegenüber der holzgeschwellten Weiche nicht zu hoch sind. Da die Brammen aus Restblöcken gefertigt sind, werden sie uns vom

Produktionsbetrieb zum Schrottpreis zuzüglich Walzkosten zur Verfügung gestellt. Das heißt, sie kosten rd. 27,- DM/m gegenüber 22,60 DM für die Holzschwelle. Bei 140 m Schwellen pro Weiche sind das 616,- DM Mehrkosten. Die Schweißkosten werden gedeckt durch das Einsparen der Schwellenschrauben. Wartungskosten werden aber erheblich gesenkt und die Lebensdauer dieser Schwelle ist praktisch unbegrenzt. Darum können die Männer der Bahnmeisterei 5 dieses System der Selbsthilfe überall dort empfehlen, wo überschwerer Betrieb praktisch keine andere Möglichkeit zuläßt.

H. Herbers

desgleichen im Bereich der Zungenvorrichtung.



Hier werden Schweißer

Ein Blick in den Lehr-Schweiß- raum des Gemeinschafts- betriebes

Seit einiger Zeit verfügt EH über einen Lehr-Schweißraum. Viele unserer Leser werden vom Bestehen einer solchen Einrichtung noch

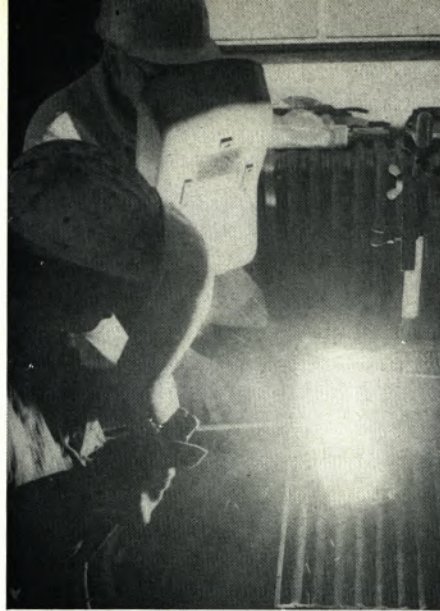


Metall-Schutzgasschweißen

gar nichts wissen, manche werden sich vielleicht auch fragen, warum und wozu. Nachfolgende Ausführungen sollen deshalb einen Einblick über Sinn und Zweck dieses Raumes vermitteln.

Das Schweißen ist im Laufe der Jahre zu einem allgemein bekannten Begriff geworden. Immer mehr werden die lösbaren Niet- und Schraubverbindungen durch festes Zusammenfügen mittels Schweißen verdrängt. Da, wo früher mehrere Kolonnen von früh bis spät unter dem Dröhnen der Niethämmer Bauteile fer-

In der Stirnseite dieses Gebäudes wurde der Lehr-Schweißraum eingerichtet.



Metall-Lichtbogenschweißen

tigten, werden heute die Verbindungen rationeller und mit zunehmender Güte durch das geräuscharme Schweißen erstellt. Selbstver-

ausgebildet:

ständig sind mit dem Schweißen auch neue Probleme verbunden, zumal sich die Technik auch heute immer noch in einer lebhaften Entwicklung befindet. Für die Schweißarbeiten und die Schweißer beim Gemeinschaftsbetrieb liegen diese Probleme hauptsächlich im anzuwendenden Schweißverfahren und im Ausbildungsstand.

In diesem Zusammenhang sei als Beispiel die Umstellung vom Metall-Lichtbogenschweißen zum Metall-Schutzgasschweißen erwähnt. Das erfordert eine besondere Einarbeitung der Schweißer. Der Unterschied zwischen dem Metall-Lichtbogenschweißen gegenüber der Schutzgasschweißung ist beachtlich. Dazu kommt noch die schwierigere Bedienung der Anlage. Diese Umstellung für den Schweißer wird zweckmäßig außerhalb des laufenden Arbeitsprogrammes durch eine planmäßige Schulung durchgeführt. Der Gewinn, der in einer Verbesserung der Nahtgüte, der Vervielfachung der Abschmelzleistung und der Erhöhung der Wirtschaftlichkeit liegt, lohnt den verhältnismäßig kleinen Aufwand.

Neben den Schweißverfahren sind es aber auch die Werkstoffe, die einer dauernden Fortentwicklung unterliegen. Gerade die Stahlindustrie zwingt mit der Verbesserung der Stahlgüten – höhere Festigkeiten, geringere Konstruktionsgewichte – zu laufender Anpassung.

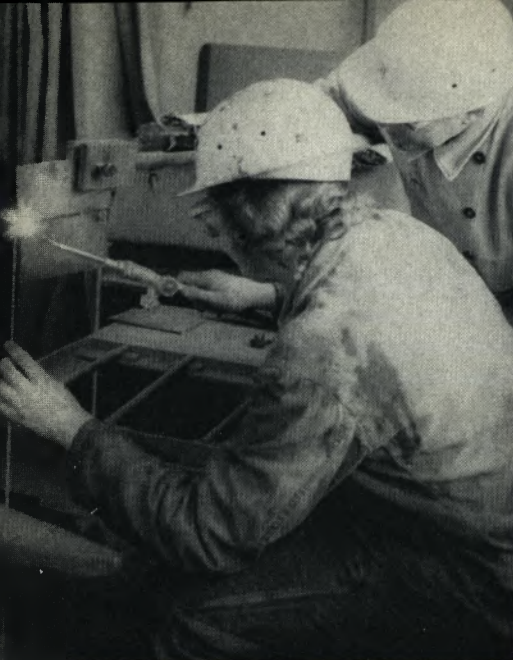
Auch damit müssen die Schweißer immer wieder vertraut gemacht werden.

„Schmelzschweißer“, ist im Jahre 1936 ein Lehrberuf geworden. Er umfaßt die Ausbildung im Gas- und Lichtbogenschweißen und schließt nach 3 Jahren mit der Gesellenprüfung ab.

Nun gilt es aber nicht nur, diese gelernten Fachleute auf dem Laufenden zu halten, sondern überhaupt welche auszubilden. Durch fortgesetzt zunehmenden Bedarf im gesamten Maschinen-, Brücken- und Rohrleitungsbau ist die Nachfrage ständig größer als das Angebot. Deshalb müssen laufend auch noch interessierte befähigte Belegschaftsmitglieder als Schweißer angelernet werden. Schließlich gibt es in großen Reparaturbetrieben, zu denen man die Werkstätten des Gemeinschaftsbetriebes zählen kann, viele Arbeitsplätze, an welchen der Facharbeiter neben seiner spezialisierten Arbeit das Schweißen auch noch zusätzlich beherrschen muß.

Die Erkenntnis, daß eine intensive Einarbeitung in die Materie besser ist, als eine notdürftige Unterweisung an den Arbeitsplätzen, führte zu der Überlegung, einen Lehr-Schweißraum einzurichten. Als im Jahre 1968 das neue Betriebsgebäude für die Eisenbahn-Werk-





Hier erfolgt die Ausbildung im Gasschweißen und

stätten fertiggestellt wurde, bot sich in dem frei werdenden alten Gebäude dazu eine Gelegenheit. Der Raum ist mit seiner Gesamtfläche von 20 m² zwar klein, muß aber vorerst zur Erfüllung der gestellten Aufgabe genügen. Seine Einrichtung besteht aus
je einem Schweißisch für Gas- und Lichtbogenschweißen,
einer Handbrennmaschine,
einem Kühlwasserbecken und
einer Werkbank mit Schraubstock und Amboß.

Als Energiequelle wird für das Gasschweißen Flaschengas benutzt. Für das Lichtbogenschweißen steht ein Schweißgleichrichter zur Verfügung.

Es wäre ein Irrtum, zu glauben, dieser Lehr-Schweißraum stünde nun nur den Arbeitskräften der Eisenbahn-Werkstätten zur Verfügung, weil er im Gelände derselben liegt.

In letzter Zeit wurden bereits für verschiedene andere Werkstätten und Betriebe Einstellungs-Untersuchungen, Überprüfungen vorhandener Kenntnisse, Umschulungen und Ausbildungen durchgeführt.

Bei den Ausbildungslehrgängen handelt es sich zunächst nur um eine Grund- bzw. Kurzausbildung. Sie erstreckt sich über 90 Stunden. Unter den bisher ausgebildeten Mitarbeitern befanden sich Handwerker aus Metallberufen ebenso wie Hilfshandwerker. Beide können durch die Ausbildung einerseits ihre Einsatzmöglichkeiten vergrößern, andererseits besteht die Möglichkeit, die Qualität ihrer Arbeit zu steigern.

Eine solche Ausbildung teilt sich in fachkundliche Unterrichtung und praktische Unterweisung auf. Im fachkundlichen Teil werden Schweißgeräte, Werkstoffe, Zusatzwerkstoffe, Normen, Unfallverhütung und Gesundheitsschutz behandelt. Der praktische Teil vermittelt die erste grundlegende Fertigkeit im

Schweißen bei Benutzung verschiedener Schweißgeräte und Werkstoffe.

In Zukunft sollen - sobald die entsprechenden Voraussetzungen getroffen sind - zu den Grundausbildungen für Anfänger auch weiterbildende Fortsetzungslehrgänge möglich werden. Ebenso soll allen Schweißern stets Gelegenheit gegeben werden, die irgendwann und irgendwo erworbenen Kenntnisse theoretisch und praktisch immer wieder auf den neuesten Stand bringen zu können.

Wer sich allerdings im persönlichen Interesse weiterbilden möchte, dem werden nach wie vor die Fachvorträge und Einrichtungen des Deutschen Schweißverbandes (DVS) empfohlen. Gerade in Duisburg ist dazu beste Gelegenheit. Hier werden Schweißkurse und Fachvorträge in der Schweißtechnischen Lehr- und Versuchsanstalt, in unmittelbarer Nähe der Hüttenschule und in der gewerblichen Berufsschule in Duisburg-Hamborn abgehalten.

Helmut Aust



hier im Brennen mit der Handbrennmaschine.

Lohnsteuerermäßigung für 1972 möglichst bald beantragen

Anträge auf Steuerermäßigungen für 1971 können jetzt nur noch rückwirkend im Rahmen des Lohnsteuer-Jahresausgleichs bis zum 30. April 1972 gestellt werden. Für berufstätige Ehepaare gilt diese Frist bis zum 31. Mai 1972. Anträge auf Steuerermäßigungen im voraus für das Kalenderjahr 1972 können laufend, spätestens jedoch bis zum 30. November 1972 gestellt werden. Sie können frühestens mit Beginn des auf die Antragstellung folgenden Monats wirksam werden. Die Höhe der Vergünstigungen wird dadurch zwar nicht beeinträchtigt, aber sie verteilt sich nur noch auf die restlichen Monate des Jahres. Die einzige Ausnahme ist der Monat Januar. Der Gesetzgeber unterscheidet zwischen Werbungskosten, Sonderausgaben, außergewöhnliche Belastungen und Freibeträgen in besonderen Fällen.

I. Werbungskosten

Der in der Lohnsteuer-Abzugstabelle bereits berücksichtigte Pauschalsatz für Werbungs-

kosten in Höhe von 564,- DM muß durch folgende Aufwendungen überschritten werden. Sonst bringt eine Geltendmachung von Werbungskosten keine Steuerermäßigung. Werbungskosten des mitverdienenden Ehegatten sind auf besonderem Antragsformular geltend zu machen.

Allgemein fallen unter den Begriff Werbungskosten alle Aufwendungen des Arbeitnehmers, die der Erwerbung, der Sicherung und Erhaltung der Einnahmen dienen.

Hierbei kommen insbesondere in Betracht:

1. Gewerkschaftsbeiträge oder sonstige Beiträge zu den verschiedensten Berufsvereinigungen.
2. Aufwendungen für typische Arbeitskleidung, Arbeitsmittel, Fachliteratur.
3. Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit eigenen oder öffentlichen Verkehrsmitteln. Ab 1967 veränderte sich der Pauschalbetrag je Kilometer unter Berücksichtigung der einfachen Wegestrecke

für Kraftfahrzeuge einschl. Kleinstfahrzeuge auf 0,36 DM, für Motorräder und für Motorroller auf 0,16 DM.

Da 1971 die 40-km-Begrenzung aufgehoben wurde, können jetzt wieder weitere Wegestrecken geltend gemacht werden. Körperbehinderte (Erwerbsminderung von mindestens siebzig Prozent oder 50 Prozent und zusätzlicher Gehbehinderung) können auf jeden Fall 0,50 DM je Kilometer geltend machen. Liegen die tatsächlichen Aufwendungen höher, können diese angesetzt werden, wenn sie einzeln nachgewiesen werden.

4. Aufwendungen für doppelte Haushaltsführung aus beruflichen Gründen.

Ab 1967 sind die Familienheimfahrten auf eine pro Woche beschränkt worden.

5. Bei einer beruflich bedingten regelmäßigen täglichen Abwesenheit von der Wohnung von mehr als zwölf Stunden, die Mehraufwendung für Verpflegung. Eine regelmäßige Abwesenheit liegt vor, wenn der Arbeitnehmer an mehr als der Hälfte der jährlichen Arbeitstage über zwölf Stunden von der Wohnung abwesend ist.

II. Sonderausgaben

Auch hier muß die gesetzliche Pauschale von 936,- DM, wo beide Ehepartner berufstätig sind von 1872,- DM durch die angefallenen Sonderausgaben überschritten werden, wenn das Ausfüllen eines Ermäßigungsantrages Gewinn bringen soll.

Im Gegensatz zu den Werbungskosten müssen

bei Ehepaaren die Sonderausgaben gemeinsam beantragt werden.

Bei den Sonderausgaben unterscheidet der Gesetzgeber zwischen begrenzt und unbegrenzt abzugsfähigen Sonderausgaben. Es würde den Rahmen des Artikels überschreiten, wollte man alle Einzelheiten aufzeigen. In Zweifelsfragen stehen die Beratungsstellen mit Auskünften zur Verfügung.

Im einzelnen zählen zu den Sonderausgaben:

1. Arbeitnehmer-Anteile zur Krankenkasse, gesetzlicher Rentenversicherung, Arbeitslosenversicherung.

2. Beiträge zur freiwilligen Weiter- bzw. Höherversicherung in den gesetzlichen Rentenversicherungen.

3. Private Krankenversicherung.

4. Unfallversicherung.

5. Lebensversicherung.

Ab 1967 ist bei Abschluß von privaten Lebensversicherungen, die als Sonderausgaben berücksichtigt werden sollen, die Mindestvertragsdauer auf zwölf Jahre erhöht worden. Die neue Mindestvertragsdauer von zwölf Jahren verkürzt sich bei Steuerpflichtigen, die bei Vertragsabschluß das 48. Lebensjahr vollendet haben, für Versicherungen gegen laufende Beitragszahlung um die Zahl der angefangenen Lebensjahre, um die der Steuerpflichtige älter als 48 Jahre ist, höchstens jedoch auf sieben Jahre.

6. Sterbeversicherung (auch Beiträge zum Jubilarenverein).

7. Aufwendungen für die eigene Berufsausbildung oder für eine Berufsausbildung des Ehegatten.

8. Ausbildungs- bzw. Aussteuerversicherung.
9. Ausgaben des Arbeitgebers für die Zukunftssicherung des Arbeitnehmers, soweit sie insgesamt 312,- DM im Kalenderjahr übersteigen und der Arbeitnehmer davon die Lohnsteuer zu tragen hat.

10. Haftpflichtversicherung (abzüglich Schadenfreiheitsrabatt).

11. Beiträge an Bausparkassen.

Wird von der Absetzung als Sonderausgaben Gebrauch gemacht, ist es für nach dem 8. 12.

1966 abgeschlossene Verträge nicht mehr möglich, weitere Sparvergünstigungen, sei es in Form von Prämien oder Steuerermäßigungen auch nicht für andere Sparverträge zu erhalten.

12. Schuldzinsen, wenn sie im Zusammenhang mit der Lebenshaltung stehen.

13. Kirchensteuern.

14. Spenden.

III. Außergewöhnliche Belastungen

Außergewöhnliche Belastungen liegen vor, wenn einem Arbeitnehmer zwangsläufig größere Aufwendungen erwachsen als der überwiegenden Mehrzahl der Arbeitnehmer mit gleichen wirtschaftlichen Verhältnissen. Der Gesetzgeber unterscheidet zwischen der „außergewöhnlichen Belastung“ und der „außergewöhnlichen Belastung in besonderen Fällen“. Die außergewöhnliche Belastung ist dadurch gekennzeichnet, daß dem Antragsteller eine zumutbare Eigenbelastung angerechnet wird. Bei der außergewöhnlichen Belastung in besonderen Fällen wird im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten ein Pauschalsatz, ohne jede weitere Einschränkung in bezug auf die Höhe des lohnsteuerpflichtigen Einkommens, als Steuerfreibetrag gewährt.

Die zumutbare Eigenbelastung richtet sich nach Familienstand, Bruttoverdienst, vermindert um die Werbungskosten, Sonderausgaben und evtl. weitere Freibeträge.

Als außergewöhnliche Belastungen können unter bestimmten Voraussetzungen berücksichtigt werden:

1. Krankheits-, Diät- und Kurkosten,

2. bestimmte Aufwendungen anlässlich von Todesfällen,

3. Wiederanschaffung verlorengegangenen Hausrates.

Zu den außergewöhnlichen Belastungen in besonderen Fällen können zählen:

1. Unterhalt bedürftiger Personen, u. a. Paketsendungen in die Zone.

2. Auswärtige Unterbringung von Kindern, die noch in der Berufsausbildung stehen.

3. Alimente-Zahlungen.

4. Beschäftigung einer Hausgehilfin bzw. Haushaltshilfe.

IV. Freibetrag in besonderen Fällen

Körperbehinderte, Hinterbliebene Heimatvertriebene, Sowjetzonenflüchtlinge, Spätheimkehrer und diesen gleichgestellte Personen können bei Nachweisführung besondere Steuerfreibeträge beantragen.

V. Wechsel der Steuerklassen

Bei Ehegatten, die beide in einem Dienstverhältnis stehen, wird im Regelfall die Steuerklasse IV eingetragen. Falls es für den geringer verdienenden Teil günstiger ist, kann er die Steuerklasse V beantragen, wodurch sein Ehepartner die Steuerklasse III behält.

VI. Änderungen in der Steuergesetzgebung

1. Ab 1970 gelten für im Laufe des Jahres geborene Kinder die Freibeträge für das ganze Jahr. (Bisher wurde nur der volle Jahresfreibetrag gewährt, wenn das Kind vor dem 1. September geboren wurde.)

2. Für Kinder, deren Ausbildung im Kalenderjahr keine vier Monate mehr gedauert hat, wird für das betreffende Jahr kein Kinderfreibetrag mehr gewährt, auch nicht anteilmäßig.

3. Da ab 1970 die bisher übliche Viermonatsfrist fortgefallen ist, die für die ganzjährige Anerkennung einer veränderten Steuerklasse erforderlich war, können Neuverheiratete für das Jahr der Eheschließung die Steuerklasse III beantragen oder sich wie Unverheiratete besteuern lassen.

4. Ab 1970 (Erlaß des Bundesministers der Finanzen vom 18. 3. 1971) wird für Studenten zwischen dem 18. und 27. Lebensjahr kein Kinderfreibetrag mehr gewährt, wenn die nach dem Honnefer Modell gezahlten monatlichen Beihilfen 400,- DM übersteigen.

Eisenbahnen praktizieren europäische Zusammenarbeit

Gemeinschaftsbeschaffung von Standard-Eisenbahnfahrzeugen

„Die Eisenbahnen können bei der wirtschaftlichen und politischen Integration Europas eine aktive Rolle spielen, und sie sind sich dieser Aufgabe bewußt. Voraussichtlich wird sich, ausgehend von den Bahnen der EWG, bald eine mehr oder weniger enge Betriebsgemeinschaft europäischer Bahnen entwickeln. Die Tendenz ist in den bereits zahlreich vorhandenen Teil-Betriebsgemeinschaften, wie Europ-Güterwagengemeinschaft, TEE-Gemeinschaft, Interfrigo, Intercontainer, Schlafwagenpool, und in anderen mit ihnen verflochtenen Gemeinschaften für besondere Aufgaben, wie Forschungs- und Versuchsamt (ORE) der UIC sowie EUROFIMA, deutlich erkennbar.“

So formuliert Dipl.-Ing. Werner Reck, stellvertretender Direktor der Euro-

päischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (EUROFIMA) in Basel, die Entwicklung bei der Standardisierung und Gemeinschaftsbeschaffung von Eisenbahnfahrzeugen. Vor einiger Zeit hat diese Gesellschaft an die Waggonindustrie in sechs europäischen Ländern eine beschränkte Ausschreibung über die Entwicklung und Lieferung der ersten Serie des kommenden Standard-Personenwagens der europäischen Eisenbahnen herausgegeben.

Diese erste Serie umfaßt fünfhundert Wagen für die Staatseisenbahnen Belgiens, der Bundesrepublik Frankreichs, Italiens, Österreichs und der Schweiz. Die Niederländischen Eisenbahnen sind indirekt dadurch beteiligt, daß die Wagen für deren Fernverkehr auf

Grund eines bilateralen Abkommens durch die Deutsche Bundesbahn gestellt werden. Die Ausschreibung stellt sowohl für die Eisenbahnen als auch für die Fahrzeugindustrie der einzelnen Länder ein bedeutungsvolles Ereignis dar. Denn erstmalig zeichnet sich durch die Zusammenfassung der Beschaffung für mehrere Bahnen die Möglichkeit einer echten Großserienfertigung für Eisenbahn-Personenwagen ab.

Diese Wagen werden hohen Komfort aufweisen (sehr geräumig und klimatisiert) und sind bestimmt für Fernzüge bis zu 200 km/h. Der Auftrag soll an eine internationale Firmengruppe vergeben werden, die in Zusammenarbeit mit Eisenbahnexperten die Standardisierungsarbeiten durchführen wird. Die erste Serie soll 1975 geliefert werden.



Schubleichter sorgen für Struktur- wandel in der Binnen- schifffahrt

Wie alle Zweige der Transportwirtschaft befindet sich auch die europäische Binnenschifffahrt mitten in einem Strukturwandel. Teilweise unterstützt durch staatliche Abwrackprämien, vermindert sich die Zahl vor allem der kleinen, älteren Fahrzeuge. Gleichzeitig werden moderne größere Einheiten mit geringerem Personalbedarf in Dienst gestellt. Zu Anfang der sechziger Jahre gab es in der Europäischen Gemeinschaft, wie ihrem jüngsten Bericht zu entnehmen ist, 45 415 Binnenschiffe. 1969 waren es nur noch 41 618. Zu Beginn der sechziger Jahre waren 27 440 Motorschiffe mit 9,8 Millionen Tonnen registriert. Bis Anfang des Jahres 1969 erhöhte sich die Zahl der Motorschiffe auf 29 013 mit 11,7 Millionen Tonnen.

Mit 12 152 Motorschiffen, aber nur 3,7 Millionen Tonnen, liegen die Holländer an der Spitze. Die Flotte der französischen Binnenschifffahrt umfaßt 5677 Motorschiffe mit 2,1 Millionen Tonnen. Der Zahl nach liegt die Bundesrepublik auf Platz drei mit 5586 Motorschiffen. Aber mit 3,4 Millionen Tonnen rangiert sie vor Frankreich. 5180 belgische Motorschiffe verfügen nur über 2,3 Millionen Tonnen. Italien ist arm an Binnenschiffstraßen. 403 Motorschiffe mit 54 000 Tonnen sind registriert. Luxemburg schließlich meldet fünfzehn Motorschiffe mit 8000 Tonnen.

Die neuen Personal- und Antriebskosten sparenden Schubleichter, die in der Erzzufuhr auch für die ATH von Rotterdam Europoort und dem Botlek-Hafen seit 1957 in zunehmendem Maße eingesetzt werden, setzen sich immer mehr durch. Zu Beginn der sechziger Jahre waren 312 Schubleichter im Einsatz, davon in Frankreich 209, in den Niederlanden 59, in der Bundesrepublik 41, in Belgien zwei und in Italien einer. Bis Anfang 1969 erhöhte sich die Zahl auf 1054. Frankreich führt weiterhin mit 724 Schubleichtern. Dann

folgen: Niederlande 131, Bundesrepublik 125, Italien 44, Belgien 30. Die Gesamttonnage der Schubleichter erhöhte sich in diesem Zeitraum von 348 000 auf 973 000 Tonnen.

Wie die Industrie- und Handelskammer in ihrem Jahresbericht für 1970 feststellte, hat die Schubschiff-Flotte allein auf dem Rhein in den letzten Monaten die Tragfähigkeit von einer Million Tonnen überschritten. Das bedeutet eine Verzehnfachung der Schubschiff-Tonnage innerhalb von zehn Jahren. Der Anteil der Schubschifffahrt an der internationalen Rheinflotte liegt gegenwärtig bei einem Neuntel der Tragfähigkeit. Die transportwirtschaftliche Bedeutung ist jedoch weit höher einzuschätzen. Die Kammer erinnert daran, daß die ersten Schubeinheiten auf dem Rhein im Jahre 1957 zunächst versuchsweise in Fahrt kamen. Das erste Schubboot hatte mit vier Leichtern von je 1 250 Tonnen insgesamt jeweils 5000 Tonnen Massengüter befördert. Heute dagegen transportiert ein Schubverband mit vier Leichtern auf dem Niederrhein in der Regel 8000 bis 9000 Tonnen. Da die Leichter laufend größer werden, dürften demnächst Viererverbände mit 10 000 bis 11 000 Tonnen Tragfähigkeit regelmäßig zum Einsatz kommen.

Die beiden stärksten Schubboote auf dem Rhein sind mit einer Leistungsfähigkeit von je 4800 PS für Verbände mit sechs Schubleichtern gebaut worden. Sechserverbände sind zwar bislang noch nicht zugelassen; dazu bedarf es offensichtlich noch bestimmter wasserbaulicher Maßnahmen an einigen besonders schwierigen Stromabschnitten. Erste Versuchsfahrten im August 1970 bei Nimwegen und Ende März 1971 bei Düsseldorf sind mit gutem Ergebnis durchgeführt worden.

Der gute alte Schleppkahn ohne eigenen Antriebsmotor ist zwar noch im Einsatz, aber die Zahlen sind stark rückläufig.

17 663 Kähne waren zu Beginn der sechziger

Jahre in den sechs Partnerstaaten registriert. Anfang 1969 schwammen nur noch 11 566. Die Tonnage verminderte sich von 6,8 auf 4,6 Millionen Tonnen. Die Zahl der holländischen Kähne verminderte sich nur von 8463 auf 8196. In Frankreich dagegen sind von 3928 Kähnen innerhalb eines Jahrzehnts nur noch 1131 übrig geblieben. Die Abwrackaktion in der Bundesrepublik verminderte die Zahl 2428 auf 1355. Italien meldet einen Rückgang von 2039 auf 326. Belgien verringerte die Zahl von 805 auf 558.

Die jetzt erst vorgelegte Verkehrsstatistik der europäischen Binnenschifffahrt des Jahres 1968 zeigt vor allem die Bedeutung der Süßwasserkapitäne für die holländische Wirtschaft. Hier wurden 242,2 Millionen Tonnen befördert, davon 147,4 Millionen über die Landesgrenzen hinweg. Die deutsche Binnenschifffahrt brachte es auf 233,4 Millionen Tonnen, davon 133,3 Millionen im Auslandsverkehr. Frankreich meldet 101,8 Millionen Tonnen, davon 39,5 Millionen über die Landesgrenzen hinweg. Von 93,3 Millionen Tonnen in Belgien wurden 65,1 Millionen im Auslandsverkehr transportiert. Italien beförderte 3,9 Millionen Tonnen im Jahre 1968. Eine Verkehrsbeziehung zu anderen Ländern ist hier für die Binnenschifffahrt nicht möglich.

Nach der letzten Erhebung vom 31. Dezember 1968 beträgt die Gesamtlänge der Kanäle, Flüsse und Seen in der Europäischen Gemeinschaft 24 822 Kilometer. Davon sind als Binnenwasserstraßen qualifiziert 21 644 Kilometer. Zahlreiche in den vergangenen Jahrhunderten gebaute Kanäle entsprechen nicht mehr den heutigen Verkehrsanforderungen. 4325 Kilometer des europäischen Wasserstraßennetzes sind nur für Schiffe unter 250 Tonnen befahrbar.

Durch vorbeugende Maßnahmen des Technischen Wagendienstes sollen die Kosten zur Erhaltung der Einsatzfähigkeit des Wagenparks möglichst niedrig gehalten werden. Zu diesen vorbeugenden Maßnahmen gehören u. a. das Überwachen und Verfolgen von Wagenbeschädigungen beim Be- und Entladen sowie beim Verfahren von Wagen mit Rangier-Hilfsmitteln, wie Seilwinden oder anderen Rangiergeräten. In diesem Zusammenhang ist weiterhin zu beachten, daß nur die für die verschiedenen Ladegüter zugelassenen Wagen zur Beladung angesetzt werden und daß sich die Wagen zur Beförderung in einem technisch einwandfreien Zustand befinden. Diese kurze Aufzählung sollte bereits genügen, um die damit verbundenen Probleme vor Augen zu führen. Es ist notwendig, sich sehr vielseitig einzusetzen, da die Fälle im einzelnen immer wieder verschieden geartet sind. Man muß sich dazu stets mit vielen Menschen verschiedenster persönlicher Auffassungen und Einstellungen auseinandersetzen, wobei mitunter auch noch der berufliche Rang eine Rolle spielt. Erfolg oder Mißerfolg aller dieser Bemühungen lassen sich leider auch nicht sofort erkennen bzw. ermitteln, sofern dies überhaupt möglich ist. Hinzu kommt noch, daß jeder Fall finanziell gesehen nur einen winzigen Teil einer großen Summe ausmacht.

Um bei diesen Bemühungen eines Tages nicht doch zu ermüden, wird natürlich Zahlenmaterial gesammelt um Erfolg oder Mißerfolg dieser Tätigkeit feststellen zu können. Aus diesem Grund stellt der Technische Wagendienst am Ende eines jeden Jahres eine Übersicht zusammen. Ist das Ergebnis positiv, erfreut es. Fällt das Ergebnis negativ aus, muß nach Ursachen geforscht werden. In beiden Fällen spornt es aber zu neuen Taten an. Die Übersicht wurde in letzter Zeit mit Jahresbeginn als Bilanz des Technischen Wagendienstes regelmäßig auch in der Werkszeitung veröffentlicht. Diese Veröffentlichung betrachten wir ebenfalls als vorbeugende Maßnahme zur Verhütung von Wagenbeschädigungen. Wir hoffen, daß die Darstellung zum Nachdenken und zur Mitarbeit anregt.

In diesem Jahr standen wir nun vor der Frage, ob eine solche Veröffentlichung bei dem inzwischen eingetretenen Produktionsrückgang noch sinnvoll ist. Schließlich bleibt der Konjunkturabschwung auch auf diesem Gebiet nicht ohne Folgen und verfälscht das Gesamtbild etwas.

Wir haben uns trotzdem entschlossen, die Bilanz 1971 zu veröffentlichen. Auch bei rückläufiger Produktion bleiben die Vergleiche u. E. interessant. Schließlich sind wir davor auch nicht zurückgeschreckt, als seiner Zeit die Konjunktur stark anzog. Gerade jetzt sollten alle Anstrengungen unternommen werden, diese unnötigen Kosten zu senken.

Die Gegenüberstellung von 1968 bis 1971 ergibt folgendes Bild:

1. Anzahl der durch Gewalteinwirkung beschädigten EH-Wagen

	1968 Stück	1969 Stück	1970 Stück	1971 Stück
1.1 Beschädigungen durch Be- u. Entladefehler	17 040	15 182	12 867	9 611
1.2 Beschädigungen durch Rangierschäden	649	591	790	805
1.3 Beschädigungen durch unsaubere Gleise	531	520	345	399
Gesamtsumme	18 220	16 293	14 002	10 815

Bilanz des Technischen Wagendienstes für 1971

2. Anzahl der durch Gewalteinwirkung verschrotteten EH-Wagen

	1968 Stück	1969 Stück	1970 Stück	1971 Stück
2.1 Ursache Be- und Entladefehler	31	24	25	20
2.2 Ursache Rangierschäden	6	10	4	12
Gesamtsumme	37	34	29	32

3. Kosten für die Instandsetzung der beschädigten Wagen

	1968 DM	1969 DM	1970 DM	1971 DM
3.1 Instandsetzung durch EW H	1 029 524	985 946	1 252 946	1 285 281
3.2 Instandsetzung durch BM	672 200	665 300	653 400	628 700
Gesamtsumme	1 701 724	1 651 246	1 906 346	1 913 981

4. Zeitwert der verschrotteten Wagen

	1968 DM	1969 DM	1970 DM	1971 DM
4.1	198 480	193 769	147 932	123 962

Es war nicht möglich im Vergleichszeitraum auch die absoluten Kosten für die Instandsetzung beschädigter Wagen zu senken. Diese sind leider von 1968 bis 1971 um 12,4 Prozent gestiegen. Wenn man aber berücksichtigt, daß von 1968 bis 1971 die reinen Lohnkosten um rd. 37 Prozent und die lohngebundenen- und lohnähnlichen Kosten (zu letzteren gehören u. a. die Lohnfortzahlung und die Sonderzahlung) sogar um mehr als 60 Prozent gestiegen sind, wird es verständlich, daß sich der Rückgang der Beschädigungen auch bereits in den Kosten niedergeschlagen hat. Es wäre ein Trugschluß aus den vorgenannten Ergebnissen zu folgern, daß die Zahl der beschädigten Wagen zwar zurückging, Art und Umfang der Beschädigungen aber entsprechend der absoluten Kostensteigerungen angewachsen sind. Wie schon gesagt, übersteigen die im Vergleichszeitraum eingetretenen Personalkosten- und Materialkosten-Erhöhungen die Steigerungsrate der absoluten Kosten erheblich, so daß wir unter Berücksichtigung dieser Faktoren auch dem Kostenvergleich ein positives Ergebnis entnehmen können.

Den Technischen Wagendienst veranlaßt diese Bilanz, den beschrittenen Weg fortzusetzen.

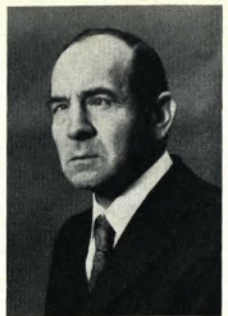
Unsere Jubilare

Auf eine 50jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:

Peter Horz,
Dreher, HS
eingetreten: 1. 4. 1922



Johannes Steinbrink,
Hilfsarbeiter, EWH
eingetreten: 26. 4. 1922



Am 1. April 1972 feiert Herr Peter Horz im Hafen Schwelgern sein 50jähriges Dienstjubiläum. Der Jubilar, der am 18. 2. 1908 in Rheinberg geboren wurde, kam bereits mit sieben Jahren zum Hafen Schwelgern. Herr Horz lernte als Junge den Bereich seines späteren Arbeitsplatzes kennen, weil sein Vater 1915 die Gutsverwaltung des alten Maashofes übernahm. Dieser Gutshof gehörte der August Thyssen-Hütte und lag früher in der Nähe unseres jetzigen alten Schifferheimes. Wenn Peter nicht gerade die Schule in Alsum besuchte oder seinem Vater auf dem Gutshof helfen mußte, strolchte er im Hafen umher. Besonders die Fähre hatte es ihm angetan; er durfte mit dem Nachen oft mitfahren. Herr Horz erinnert sich genau noch an die damalige Zeit, besonders an das Jahr 1920; das Wasser stand so hoch, daß der Hafen überflutet wurde. Die Tiere auf dem Maashof, es waren 140 Schweine und 15 Kühe, standen halb im Wasser. Als Peter älter wurde, führte er bereits Botendienste für das alte Schifferheim aus. Er schaffte mit dem Handwagen Waren herbei, die er in der alten ATH-Fleischhalle in Marxloh abholen mußte. Nach seiner Entlassung aus der Schule in Alsum war es daher nicht verwunderlich, daß er im Hafen Schwelgern auch seinen späteren Beruf wählte. Peter trat am 1. April 1922 als Schlosserlehrling in die Hafenwerkstatt ein. Er wurde während seiner Lehrzeit auch als Dreher ausgebildet und legte in diesem Fach 1925 seine Gesellenprüfung ab.

Herr Horz blieb nach Beendigung seiner Lehre weiterhin im Hafen Schwelgern und arbeitete hier wahlweise als Schlosser und als Dreher. Er gehört zu den Handwerkern, die überall im gesamten Hafen in allen Anlagen eingesetzt werden können. Im 2. Weltkrieg wurde diese Tätigkeit unterbrochen. Herr Horz mußte Soldat werden und kam nach Norwegen zur Küstenartillerie. Auch hier hatte er wieder Wasser vor der Nase, nur daß dieses Wasser etwas ausgedehnter war, als das des Hafens Schwelgern.

Nach Entlassung aus der Kriegsgefangenschaft setzte er dann seine Tätigkeit im Hafen Schwelgern fort. Herr Horz erfüllt mit großem Pflichtbewußtsein seine betrieblichen Aufgaben. Bei seinen Arbeitskollegen und bei seinen Vorgesetzten ist er aus diesem Grunde sehr angesehen und beliebt. Er ist ein durch und durch guter Handwerker. Dieses beweist er auch in der Gestaltung seiner Freizeit. Er besitzt zu Hause einen großen Bastelraum, in dem er häufig anzutreffen ist. Hier gehört seine Liebe den Holzarbeiten. Leider besitzt er keinen Schrebergarten mehr; der Garten wurde mittlerweile Werksgelände. Seine Freizeit ist aber auch ohne Gartenarbeit ausgefüllt, denn er liest auch gerne ein gutes Buch.

Wir wünschen Herrn Horz zu seinem 50jährigen Jubiläum alles Gute. Besonders wünschen wir ihm, daß er sich noch vieler Lebensjahre bei voller Gesundheit erfreuen kann.

Auf eine 50jährige Betriebszugehörigkeit blickt am 26. April 1972 Waschraumwärter Johannes Steinbrink, Eisenbahnwerkstatt Hamborn zurück.

Der Jubilar wurde am 26. April 1908 in Walsum geboren. Als Sohn eines früheren Weichenstellers bei der Werksbahn der ATH war es nur verständlich, daß nach Abschluß der Schule auch er seine Beschäftigung im Bereich der ATH suchte.

Trotz der schwierigen Zeit der Inflation fand er schließlich einen Arbeitsplatz als Zurrichter in der Adjustage des Profilwalzwerkes, wo er am 26. April 1922 seine Tätigkeit aufnahm.

Im Frühjahr des Jahres 1942 wurde Johannes Steinbrink wie viele andere auch zur Wehrmacht eingezogen. Nach der Entlassung aus englischer Gefangenschaft im Jahre 1947 war eine Rückkehr an seinen alten Arbeitsplatz infolge Kriegszerstörungen und Demontagen nicht mehr möglich. Erschwerend kam hinzu, daß durch ein Augenleiden

seine berufliche Tätigkeit kaum noch auszuführen war. Aus diesem Grunde nahm er am 14. März 1947 seine neue Tätigkeit beim Platzbetrieb der Eisenbahnwerkstatt auf. In der Reinigung und Instandhaltung der Wasch- und Umkleideräume fand er hier ein umfangreiches Wirkungsfeld. Stets bemüht, die ihm gestellten Aufgaben zu erfüllen, wird er als tüchtiger und fleißiger Mitarbeiter von Vorgesetzten und Kollegen gleichermaßen geschätzt.

Herr Steinbrink hat eine Tochter und einen Sohn und vier prachtvolle Enkelkinder. Von seinen beliebten Freizeitbeschäftigungen ist ihm nur noch das Spaziergehen geblieben, da er seinen Garten durch Neubebauung verloren hat.

Wir gratulieren Herrn Steinbrink zu seinem Goldjubiläum recht herzlich und wünschen ihm für die Zukunft alles Gute, vor allem aber beste Gesundheit.

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Siegfried van Kesteren,
Rangiermeister, EBN
eingetreten: 19. 3. 1947

Johann Eilbacher,
Schlosser, EWH
eingetreten: 9. 4. 1947

Kurt Weller,
Verkehrsabfertiger, V
eingetreten: 20. 5. 1947

Bernhard Galinski,
Rangiermeister, EBN
eingetreten: 20. 3. 1947

Leo Heymann,
Lokführer, BM
eingetreten: 14. 4. 1947

Adam Sielski,
Schlosser, EWH
eingetreten: 19. 6. 1947

Werner van Kesteren,
techn. Zeichner, Bau/Vermessung
eingetreten: 1. 4. 1947

Helmut Marschall,
kaufmännischer Angestellter, V
eingetreten: 16. 4. 1947

Franz Schroiff,
Gleiswerker, Bau-O
eingetreten: 23. 7. 1947

Theodor Nienhaus,
Vorarbeiter, HS
eingetreten: 1. 4. 1947

Arnold Kullmann,
Verkehrsabfertiger, V
eingetreten: 29. 4. 1947

Friedrich Witgenfeld,
Schmied, EWH
eingetreten: 27. 8. 1947



Unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



Die Jahreshauptversammlung der Jubilaren-Vereinigung der August Thyssen-Hütte AG Hamborn findet am Freitag, dem 5. Mai 1972, 17.00 Uhr, in der Aula der Berufsschule Hamborn, August-Thyssen-Straße, statt. Hierzu werden alle Mitglieder eingeladen.
Der Vorstand

Familiennachrichten

Geburtstag:

Michael Spillecke, früher Betr.-Assistent
geb.: 28. 3. 1887 (85 Jahre)
wohnhaft: DU-Beeck, Am Kamannshof 7
Adalbert Cieplik, früher Weichensteller
geb.: 9. 4. 1887 (85 Jahre)
wohnhaft: DU-Meiderich, Haferackerstr. 3
Christian Lange, früher Schreiner
geb.: 13. 4. 1887 (85 Jahre)
wohnhaft: DU-Beeck, Friedr.-Ebert-Str. 309

Karl Strohmaier, früher Lokmeister
geb.: 2. 6. 1887 (85 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Röttgersbachstr. 49
Karl Huhn, früher Batteriemonteur
geb.: 2. 4. 1892 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Dieselstr. 132
Josef Schürjan, früher Schlosser
geb.: 2. 4. 1892 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Dieselstr. 165

Wilhelm Weymann, früher Dreher
geb.: 1. 6. 1892 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Meiderich, Neumühler Str. 2
Richard Buhren, früher Schlosser
geb.: 10. 6. 1892 (80 Jahre)
wohnhaft: Oberhausen-Holten, Lützowstr. 101
Oskar Büscher, früher Abt.-Vorsteher
geb.: 20. 6. 1892 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Kolpingstr. 86

Diamantene Hochzeit:

Albert Ruhnke, früher Streckenwärter
geb.: 16. 8. 1889
verh.: 12. 5. 1912
wohnhaft: DU-Hamborn, Dahlstr. 16

Goldene Hochzeit:

Johann Kullmann, früher Streckenwärter
geb.: 26. 8. 1899
verh.: 4. 2. 1922
wohnhaft: Walsum, Rotbachstr. 141
Wilhelm Horbach, fr. kaufm. Angestellter
geb.: 9. 2. 1898
verh.: 1. 3. 1922
wohnhaft: DU-Hamborn,
Kaiser-Friedrich-Str. 31
Franz Orłowski, früher Betr.-Assistent
geb.: 13. 10. 1900
verh.: 11. 3. 1922
wohnhaft: DU-Meiderich, Letjenstr. 1

Gerhard Brinkmann, früher Lokführer
geb.: 28. 2. 1898
verh.: 4. 4. 1922
wohnhaft: DU-Meiderich, Dennewitzstr. 25
Josef Teupe, früher kaufm. Angestellter
geb.: 28. 7. 1897
verh.: 16. 4. 1922
wohnhaft: DU-Hamborn, Ziegelhorststr. 16
Wilhelm Linzenich, früher Weichenwärter
geb.: 23. 12. 1901
verh.: 20. 4. 1922
wohnhaft: DU-Ruhrort,
König-Friedrich-Wilhelm-Str. 35

Adolf Stachiewski, früher Rangiermeister
geb.: 17. 2. 1894
verh.: 20. 5. 1922
wohnhaft: DU-Hamborn, Sofienstr. 5
Johannes Kropp, früher Gleiswerker
geb.: 5. 3. 1897
verh.: 10. 6. 1922
wohnhaft: Walsum, Im kleinen Feld 26

Todesfälle:

Theodor Sons, Pensionär
früher kaufm. Angestellter
geb.: 23. 8. 1902
gest.: 1. 7. 1971

Huseyin Kocal, Lokführer, BM
geb.: 27. 2. 1937
gest.: 15. 10. 1971

Franz Breuker, Pensionär
früher Rangieraufseher
geb.: 16. 8. 1901
gest.: 29. 10. 1971

Richard Buchholz, Pensionär
früher Wagenmeister
geb.: 28. 9. 1902
gest.: 10. 11. 1971

Karl Domann, Pensionär
früher Kranführer
geb.: 5. 11. 1896
gest.: 11. 11. 1971

Karl Krüger, Pensionär
früher Wagenmeister
geb.: 12. 12. 1895
gest.: 26. 11. 1971

Johann Sanders, Lokführer, BM
geb.: 23. 6. 1918
gest.: 1. 12. 1971

Karl Siebes, Pensionär
früher kaufm. Angestellter
geb.: 13. 8. 1887
gest.: 3. 12. 1971

Johann Steyer, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 14. 6. 1895
gest.: 11. 12. 1971

Johann Sabitzki, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 23. 5. 1890
gest.: 18. 12. 1971

Friedrich Schmidt, Pensionär
früher Rangiermeister
geb.: 21. 9. 1881
gest.: 16. 1. 1972

Karl Schwichtenberg, Pensionär
früher Bootsmaschinist
geb.: 27. 12. 1893
gest.: 19. 1. 1972

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen

Auf eine 25jährige Tätigkeit blicken zurück

Karl Vielain, Bau/Bahnmeisterei
am 17. 1. 1972

Karl Bleckmann, Mannschaftsraumwärter
am 20. 1. 1972

Siegfried Rhein, Eisenbahnwerkstatt/
Techn. Wagendienst
am 5. 2. 1972

Franz Rochlitzer, Bau/Signalmeisterei
am 5. 2. 1972

Wilhelm Weyh, Lagerwirtschaft
am 10. 2. 1972

Leo Schwarz, Bau/Bahnmeisterei
am 19. 2. 1972

Karl-Heinz Marquardt, Eisenbahnwerkstatt
am 1. 4. 1972

Jubilare:

Sein 50jähriges Dienstjubiläum feiert

Heinrich Holthoff, Eisenbahnbetrieb
am 12. 5. 1972

Heinrich Nottenkämper,
Betriebsmaschinendienst
am 1. 4. 1972

Friedrich Wittmer, Bau/Signalmeisterei
am 1. 4. 1972

Leo Staszak, Eisenbahnbetrieb
am 1. 4. 1972

Hans Caldenhoven, Eisenbahnbetrieb
am 2. 4. 1972

Raimund Hick, Betriebsmaschinendienst
am 2. 4. 1972

Herbert Kussin, Eisenbahnwerkstatt
am 2. 4. 1972

40 Jahre im Dienst ist

Heinrich Hohmann, Eisenbahnbetrieb
am 13. 5. 1972

Heinz Bonmann, Eisenbahnwerkstatt
am 8. 4. 1972

Günter Griep, Eisenbahnbetrieb
am 15. 4. 1972

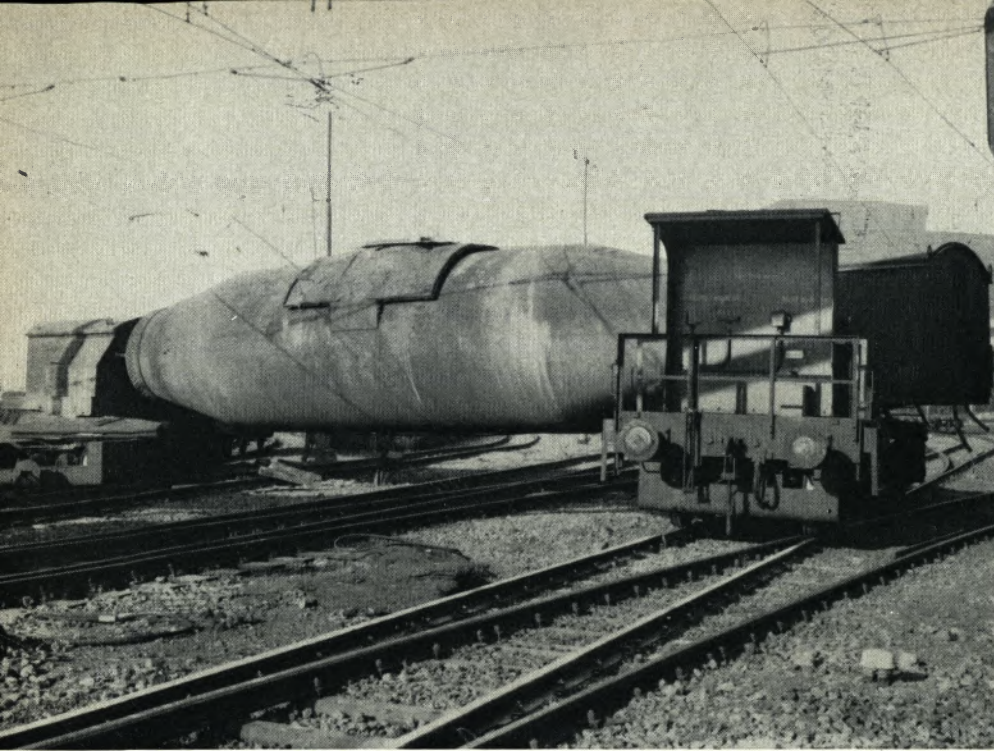
Kurt Klietsch, Verkehrsabteilung
am 16. 4. 1972

Heinz Rosener, Eisenbahnbetrieb
am 21. 4. 1972

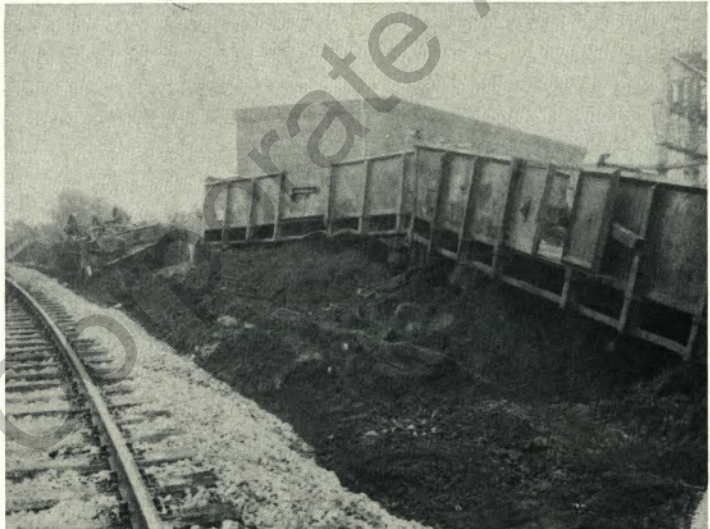
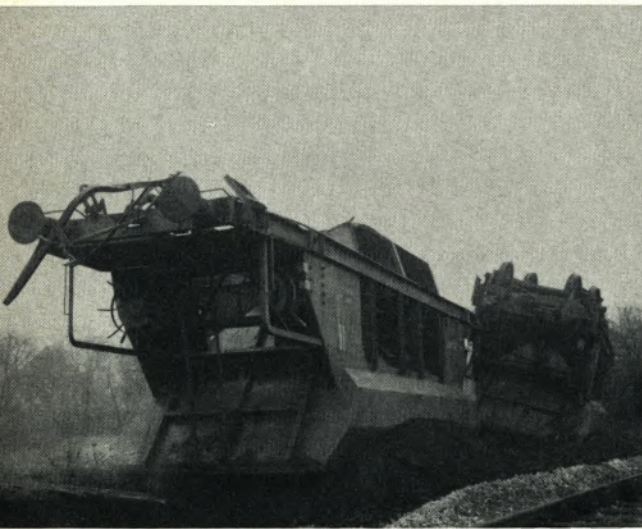
Eduard Rücker, Eisenbahnbetrieb
am 24. 4. 1972

Otto Klietsch, Eisenbahnbetrieb
am 23. 5. 1972

Wilhelm Cabanski, Eisenbahnbetrieb
am 26. 5. 1972



Durch das Umstellen einer Weiche unter einer fahrenden Einheit kam es zu einem zweisepurigen Lauf. Der mit flüssigem Roheisen beladene Torpedopfannenwagen wurde dabei aus der Drehpfanne gerissen und entgleiste. Als Glück im Unglück kann man es bezeichnen, daß die Torpedopfanne nicht umstürzte bzw. die Ausmauerung nicht beschädigt wurde. Das auslaufende Roheisen hätte einen nicht übersehbaren Schaden verursachen können. Gesamtkosten ca. DM 19 000,-



Jonny Wagenschreck grinst weiter!



Beschädigungen an den Bühnengeländern sowie den Bremseinrichtungen – trotz Schutzabdeckungen – von Warmblockwagen häufen sich in letzter Zeit immer mehr. Vermutlich wird beim Absetzen der Abdeckhauben für die Blöcke zu leichtfertig gearbeitet. Die Reparaturkosten und die Ausfallzeiten sind sehr hoch.

Infolge einer Zugtrennung kam es in einem Streckenabschnitt mit Gefälle durch das Nachlaufen der getrennten Einheit zu einem schweren Auflauf. Hierbei wurden insgesamt 11 Wagen schwer beschädigt, wovon 4 Wagen verschrottet werden mußten. Neubeschaffungswert eines solchen Wagens ca. DM 30 000,- Die Gesamtkosten des angerichteten Schadens werden DM 150 000,- sicherlich übersteigen.





So wird die automatische Kupplung (Mitte) eines Tages aussehen. Die beiden Kupplungsteile greifen beim Zusammendrücken zweier Fahrzeuge ineinander und verbinden Zug- und Stoßeinrichtung, Luft- und elektrische Steuerleitungen ohne weiteres menschliches Zutun. Ein Handgriff an der Wagenseite dient zum Entkuppeln. Die Seitenpuffer fallen weg, sobald alle Fahrzeuge mit der Mittelpufferkupplung ausgerüstet worden sind.

Mit Fragen der automatischen Kupplung befaßten sich Experten aus ost- und westeuropäischen Ländern kürzlich in München. Die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSSHD) mit Sitz in Warschau und der Internationale Eisenbahn-Verband (UIC) mit Sitz in Paris hatten nahezu dreißig Delegierte, unter ihnen auch drei Russen, entsandt. Auf der Tagesordnung stand vor allem die „verfeinerte“ Anpassung der west- und der osteuropäischen Kupplungsvariante, die einwandfrei miteinander und mit der gegenwärtig in der Sowjetunion benutzten automatischen SA 3-Kupplung zusammenwirken.

Eisenbahnwagen aus Ost und West - automatisch gekuppelt

Die Einführung der automatischen Kupplung bedeutet gegenwärtig das wichtigste, aber auch das größte Problem für die europäischen Eisenbahnen. Die Eisenbahnen der USA, Japans und der Sowjetunion kuppeln ihre Fahrzeuge zwar seit langem automatisch, jedoch ohne Druckluftleitungen für die Bremse sowie elektrische Steuerleitungen. Was in den USA, in Japan und in der Sowjetunion teilweise seit Jahrzehnten Selbstverständlichkeit ist, mußte trotz zahlreicher Ansätze wegen der zahlreichen beteiligten Länder in Europa immer wieder verschoben werden: die Ablösung der mit der Hand zu verbindenden Eisenbahnkupplungen durch entsprechende automatische Einrichtungen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Arbeiten hierfür verstärkt fortgesetzt und in engem internationalen Einvernehmen auch zwischen Ost und West koordiniert. Als Ergebnis liegen jetzt zwei weitgehend übereinstimmende Kupplungsbauarten vor, die einwandfrei „gemischt“ kuppeln. Umfangreiche Versuchsfahrten auch unter extremen klimatischen Bedingungen haben die Betriebstüchtigkeit beider Varianten unter Beweis gestellt. So wird es zwar keine Einheitskupplung geben, immerhin aber eine reibungslose „Koexistenz“ zweier aufeinander abgestimmter Systeme. Die automatische Kupplung der europäischen Bahnen wird vollautomatisch arbeiten und sowohl Druckluft- als auch Steuerleitungen verbinden. Gegenwärtig wird an einer Zusatzkonstruktion für elektrische Heizleitungen gearbeitet.

Die technischen Unterschiede sind kaum nennenswert. Damit konnten sich Ost und West einander einen weiteren Schritt annähern: sie erörterten bereits konkrete Möglichkeiten, bei anfallenden Reparaturen oder Wartungsarbeiten die beiden Kupplungsbauarten freizügig tauschen zu können.

Über den Einführungszeitpunkt ist freilich noch nicht entschieden. Fest stehen dürfte jedoch, daß der ursprünglich für Ostern 1976 vorgesehene Beginn der Umstellung um vier bis fünf Jahre hinausgeschoben werden muß, um auch die osteuropäischen Bahnen für eine gleichzeitige Umstellung gewinnen zu können.

Mal was anderes:

»Concorde« macht Hühner sprachlos

Die Hühner in der Farm von Paul Thomas in Lampney in England wollen nicht mehr so recht legen, seit das überschallschnelle Passagierflugzeug „Concorde“ in dem Gebiet Testflüge absolviert. Thomas schätzte, daß die Eierproduktion seiner 12 000 Hühner wegen des ohrenbetäubenden Lärms des Flugzeuges, das bisher achtmal über die Farm geflogen sei, um 12 000 Stück nachgelassen habe. „Als die ‚Concorde‘ das erstemal über meine Farm flog“, erzählte

Thomas, „verschlug es meinen Hennen geschlagene vier Minuten lang das Gegacker. Dann brach die Hölle los. Sie schlugen aufgeregt mit Flügeln und rannten in panischer Angst gegen die Gitter der Käfige. Einige Tage später sank die Eierproduktion beträchtlich.“ Auch andere Bauern in der Umgebung klagten über ähnliche Folgen. Sie wollen jetzt bei der Regierung Schadenersatz fordern.

Abstinenzler-Rabatt

Schwedische Abstinenzler am Steuer werden künftig billiger tanken können. Eine Erdölgesellschaft will Mitgliedern der „Organisation für totale Nüchternheit“, der mehr als 300 000

schwedische Kraftfahrer angehören, vom 1. Januar 1972 an einen beträchtlichen Rabatt beim Benzineinkauf einräumen.



Keramisches Gestalten —

Eine Freizeitbeschäftigung mit vielen Möglichkeiten

Angeregt durch unseren Artikel „Besuchen Sie doch mal die Volkshochschule“ sandte unser Belegschaftsmitglied Egon Petranka – Betriebsmaschinenendienst – der Werkszeitung einen Beitrag über seine Erfahrungen mit der Volkshochschule. Herr Petranka hat sich mit Hilfe der Volkshochschule ein nicht alltägliches Hobby zugelegt, das ihm Freude, Entspannung und gleichzeitig geistige Anregung vermittelt. Er besuchte Kurse für keramisches Gestalten und hat es, wie zahlreiche seiner Arbeiten beweisen, inzwischen auf diesem Gebiet zu einer Fertigkeit gebracht, die man mit Fug und Recht als künstlerisch bezeichnen kann. Aber, lassen wir ihn selbst über sein Hobby berichten:

Das Arbeiten mit Ton ist ohne großen Aufwand von Handwerkzeug möglich. Allerdings muß der Ton, um die nötige Härte zu erhalten, gebrannt werden, und dazu benötigt man einen Ofen, dessen Anschaffung für einen Nichtfachmann keine Kleinigkeit ist.

Die Volkshochschule bietet hingegen die Möglichkeit, den dort vorhandenen Brennofen zu benutzen. Auch Material wird hier sehr preiswert zur Verfügung gestellt.

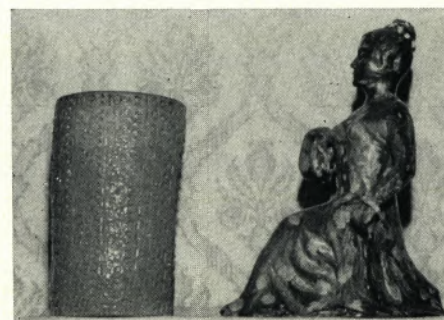
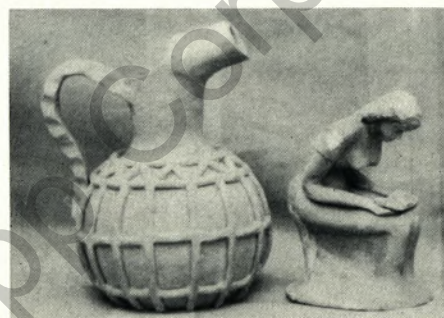
Alle Keramiken werden schichtweise mit der Hand aufgebaut. Zu beachten sind hierbei vier Arbeitsgänge:

1. der Aufbau,
2. das Trocknen des Tones,
3. das Brennen,
4. das Glasieren.

Das mechanisch gebundene Wasser entweicht nach dem Formen durch das Trocknen der Werkstücke an der Luft. Bei dem chemisch gebundenen Wasser geschieht das erst durch das Brennen, wobei eine Temperatur von etwa 800°C im Vorbrand genügt. Beim Glasierbrand liegt die Temperatur bei 1050°C, um diese zum Ausschmelzen zu bringen.

Der Reiz dieses Hobbys liegt in der Gegebenheit, immer wieder neue Gestaltungs- und Anwendungsmöglichkeiten zu suchen und zu erproben.

Die hier veröffentlichten Fotos zeigen Arbeiten von Herrn Petranka. Wir würden uns freuen, wenn sie den einen oder anderen unserer Leser dazu anregen, auch bei sich eine bisher ungenutzte künstlerische Ader zu entdecken.



EH-MITTEILUNGEN

Personalien

Herr Obering. Paul, Leiter unserer Maschinentechnischen Abteilung, tritt

wegen Erreichung der Altersgrenze Ende April 1972 in den Ruhestand. Als sein Nachfolger nahm Herr Dipl.-Ing. Günther Zölle mit der Dienstbezeichnung Oberingenieur am 1. Januar 1972 seine Tätigkeit auf.

Herr Hbv. Heuberg, Rechnungsprüfung, trat am 31. 12. 1971 in den Ruhestand. Die Leitung der Rechnungsprüfung

übernahm zum 1. Januar 1972 Herr Abteilungsleiter Ernst Lochthofen. Ebenfalls in den Ruhestand trat am 31. 12. 1971 Herr Abteilungsvorsteher Simon Körner (Verkehrsabteilung). Zu seinem Nachfolger als Leiter des Abfertigungsdienstes (V/A) wurde Herr Abteilungsvorsteher Heinz Mülleneisen ernannt.



Neuer Service der DB?

»Frau Rembrandt« mit Rubensfigur

Die Herren im TEE „Rembrandt“, der Amsterdam mit München verbindet, waren sich einig: „Es hat überhaupt keinen Sinn, die Geschichte zu erzählen. Kein Mensch wird sie glauben.“ Natürlich ist sie dennoch durchgesickert.

Es geschah auf der Rheinstrecke, abends gegen 18 Uhr, als der Zug gerade Koblenz verlassen hatte: Der Großraumwagen ist voll besetzt mit ausschließlich männlichen Fahrgästen. Einige lesen, andere dösen vor sich hin. Manche unterhalten sich, und wieder andere sind eingesnickt. Sie werden künftig nie mehr in der Eisenbahn schlafen.

Denn plötzlich öffnet sich die Tür, und es erscheint eine Dame. Ihr Erscheinen unterbricht jedes Gespräch. Ganz still wird es im Wagen. Nur das Rascheln niedersinkender Zeitungen ist zu hören. Die Dame, etwa dreißigjährig, blond und von üppigen Formen, ist unbekleidet. Sie trägt nichts als eine Armband-

uhr und einen Hauch schweren Parfüms. Sie ist so nackt wie ein Illustrierten-Titelbild.

Wortlos schreitet sie durch den Wagen, den Blick nach links und rechts auf ihre ebenso sprachlosen Betrachter richtend. Bis zur vorderen Tür geht sie, dort wendet sie und geht langsam zurück. Man könnte eine Stecknadel fallen hören, so still ist es. Dann erreicht die Venus von Koblenz die Tür, durch die sie hereingekommen ist. Ohne sich umzuwenden, geht sie hinaus.

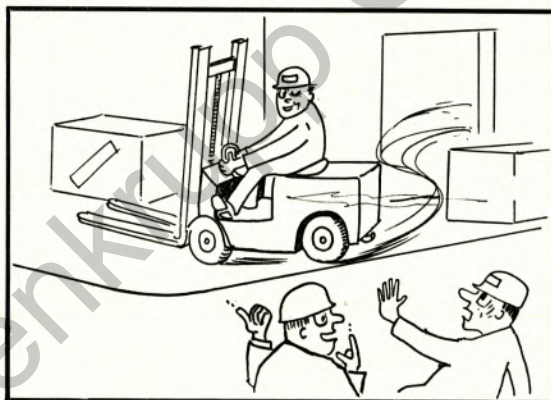
Damit ist der Bann gebrochen. Es wird laut im Wagen. Die Schläfer erwachen. Jemand lacht. Einer ruft: „Das ist doch nicht wahr!“ Ein anderer meint: „Das ist ein neuer Service der Bundesbahn für müde Geschäftsreisende.“ Ein Witzbold mit rheinischer Mundart findet diese Lösung: „Das ist Frau Rembrandt, die macht das jeden Abend!“ Einer der Beeindruckten nutzt den Aufenthalt in Mainz. Er steigt aus, läuft am Zug entlang – und findet die ein-

drucksvolle Blondine mit der Rubensfigur tatsächlich wieder. Sie sitzt in einem vollbesetzten Abteil, züchtig bekleidet, wie jeder andere im Zug. Staunend kommt dem Zeugen die Gewißheit, daß die Mitreisenden der blonden Dame offensichtlich von dem ganzen Vorfall überhaupt nichts wissen. Sie muß das Umkleiden in einer Toilette besorgt haben.

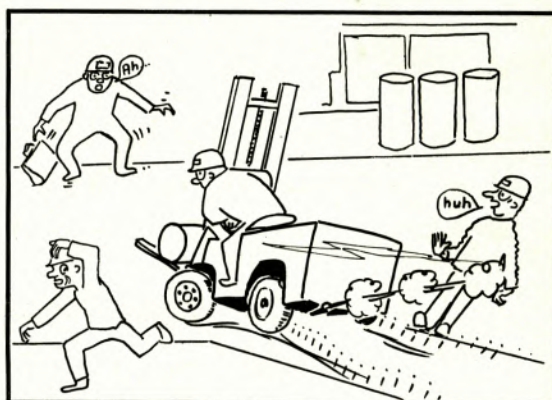
Nein, weitere Zwischenfälle gab's nicht mehr. Nur noch einen verwirrten Zugführer, der von allem nichts bemerkt hatte und aufgekratzten Reisenden immer wieder versicherte, daß Striptease noch nicht zum Service der Deutschen Bundesbahn gehört. Auch nicht in der ersten Klasse, nicht einmal in einem internationalen TEE.

Doch, einen Zwischenfall gab's noch. Es wird berichtet, ein Reisender sei mit seinem Platznachbarn in Streit geraten. Dabei soll er immer wieder ausgerufen haben: „Warum haben Sie mich nicht geweckt?“

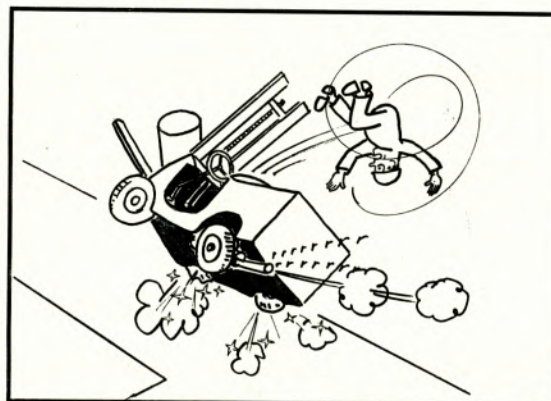
Arbeite
sicher



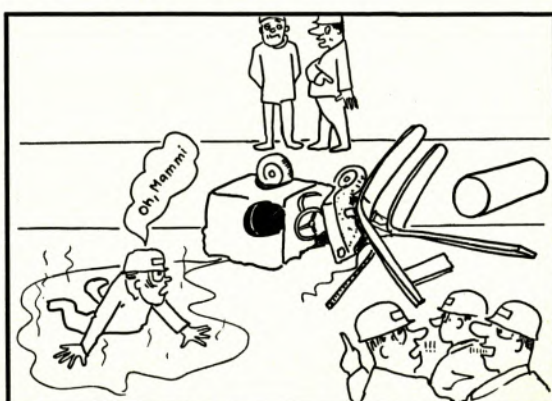
Kurvenfahren macht ihm Spaß, er fährt gern mit vollem Gas.



Seinen Ruf als „dollen“ Fahrer, trägt mit Recht der Kurvenraser.



Doch diesmal war's zuviel des Guten, das läßt ein Stapler sich nicht zumuten.



Die Erkenntnis wird sehr teuer: Niemals darf er mehr an's Steuer!

