



EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

11. JAHRGANG

3/4

MÄRZ/APRIL 1965



Schulanfang!

In diesen Tagen ist es wieder soweit; für viele unserer Kleinen beginnt ein neuer Lebensabschnitt. Was sie in den vergangenen Wochen und Monaten mit ihren Puppen, Geschwistern und Freundinnen oftmals gespielt haben, wird nun Wirklichkeit. Stolz, in freudiger Erwartung, oft aber auch zaghaft und ängstlich, beginnen sie den ersten Schultag. Wir Erwachsene blicken ihnen gedankenvoll nach, und manche Erinnerung an die eigene Schulzeit wird wieder wach. Wie schnell doch die Zeit vergeht!

KURZNACHRICHTEN

Immer mehr elektrische Lokomotiven und Diesellokomotiven

Die Zahl der bei der Deutschen Bundesbahn eingesetzten elektrischen Lokomotiven hat Ende des vergangenen Jahres 1750 erreicht. Hinzu kommen 204 elektrische Triebwagen mit Stromzuführung und 228 Akkumulatorentriebwagen. Außerdem verfügt die Bundesbahn über rund 1800 Diesellokomotiven, 1020 Dieseltriebwagen und 1400 Kleinlokomotiven. Die Zahl der Dampflokomotiven beträgt nur noch etwa 5000.

Vergleichsweise sind z. Z. beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen 113 elektrische Lokomotiven, 17 Diesellokomotiven und eine Anzahl Baustellenfahrzeuge, u. a. Schienenkräne, Schweißwagen, Rottenkraftwagen usw. im Einsatz. Die Verschrottung der letzten, bereits seit einiger Zeit außer Betrieb gesetzten Dampflokomotiven ist bald abgeschlossen.

Produktion, Versand und Umsatz der August Thyssen-Hütte AG

lagen in den ersten Monaten des neuen Geschäftsjahres 1964/65 etwas über dem Monatsdurchschnitt des abgelaufenen Geschäftsjahres.

Ruhrgebiet erzielte neuen Rohstahlrekord

Im vergangenen Jahr wurden im Ruhrgebiet 24,15 Mill. Tonnen Rohstahl erzeugt; die bisherige Rekordproduktion des Jahres 1960 von 21,9 Mill. Tonnen wurde damit um 10,3 Prozent übertroffen. Gegenüber 1963 stieg die Rohstahlproduktion 1964 um 20,1 Prozent.

Anstieg auch der Weltstahlproduktion

Nach zeitweiliger Stagnation in den westlichen Ländern ist die Stahlproduktion in allen Ländern der Welt (China ausgenommen) um 45 Mill. Tonnen oder 12 Prozent auf 420 Mill. Tonnen angestiegen. Sie erreichte damit einen neuen Rekordstand. Die größte Zuwachsrate hatte Japan mit 26,3 Prozent zu verzeichnen; dieses Land stellte 39,8 Mill. Tonnen her und rückte damit in der Reihe der größten Stahlerzeuger der Welt an die dritte Stelle, gefolgt von der Bundesrepublik. Die deutschen Erzeuger stellten die Rekordmenge von 37,4 Mill. Tonnen gegenüber 31,6 Mill. Tonnen im Jahre 1963 her, also fast 19 Prozent mehr als im Vorjahre.

Noch lange Lebensdauer für Friedrich Thyssen 2/5

Für die Schachanlage Friedrich Thyssen 2/5 ist ein gewinnbarer Kohlenvorrat von rd. 48 Mill. Tonnen errechnet worden, was einer Jahresförderung von 1,3 Mill. Tonnen entspricht, so daß sich eine weitere Lebensdauer der Schachanlage von 37 Jahren ergibt. Unberücksichtigt sind dabei die beachtlichen Kohlenvorräte, die in größeren Teufen als 1000 Meter noch lagern.

Die Ausgaben der gesetzlichen Unfallversicherung sind im ersten Halbjahr 1964 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres um über 300 Mill. DM auf 1,4 Mrd. DM gestiegen, was überwiegend auf Leistungsverbesserungen durch das Unfallversicherungs-Neuregelungsgesetz zurückzuführen ist. Am stärksten war die Erhöhung bei den Kosten für die ambulante und stationäre Heilbehandlung, die nahezu auf das Doppelte gestiegen sind. Die Ausgaben für Abfindungen, Sterbegeld, Beihilfen und die Berufshilfe nahmen fast um die Hälfte zu. Der Bestand an laufenden Renten betrug Ende Januar rd. 992000 = 1,2 v. H. mehr als am gleichen Stichtag des Vorjahres.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
Wir sind „im Bilde“	3
Jubilärfest 1965	4, 5
Lokführer verhütet Unfall	6
Für Umsicht im Betrieb belohnt	6
Weitere moderne Lokomotiven in Betrieb genommen	7, 8
10 Jahre Werkszeitung des Gemeinschaftsbetriebes	8
Einer von vielen	9, 10
Die restlichen Preisträger unseres Fotowettbewerbs	10
EH-Mitteilungen	11
Sport beim Eisenbahnbetrieb Süd	11
Unsere Jubilare	12, 13
Aus der Betriebsgemeinschaft	14
Konzert des Quartettvereins am 11. April	15



Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Hamborn

Schriftleitung: Kurt-Hermann Still

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

Aufnahmen: EH: Schentke, Scholz, Schorcht, Still

ATH: Meyer

HBAG: Brink

Lokomotivfabrik Jung

Polydor-Schallplatten-Gesellschaft

Titelbild: Sicherheitsposten mit Martinhorn

Rückseite: Windmühle

Am 19. Januar wurden die handbedienten Schrankenanlagen an den Bahnübergängen Frundsbergstraße, Nordstraße und Kurfürstenstraße unserer Lohberger Strecke außer Betrieb genommen und durch automatisch betätigte Blinklichtanlagen mit Halbschranken ersetzt. Die Tageszeitungen berichteten seinerzeit ausführlich darüber, um die Bevölkerung mit der Funktion dieser im Duisburger Norden bisher unbekannten Anlagen vertraut zu machen. Inzwischen sind einige Wochen vergangen, und man kann sagen, daß sich die Anlagen bisher tadellos bewährt haben. Die Verkehrsteilnehmer haben sich schnell an die Neuerung gewöhnt, und die jahrelangen Planungsarbeiten für die komplizierte Technik der Anlagen mit ihren Sorgen und Mühen sind schon bald vergessen. Sowohl für unsere technischen Abteilungen als auch für die Aufsichtsbehörden, welche die Inbetriebnahme genehmigen mußten, und die Techniker der von uns mit der Ausführung beauftragten Firma stand, abgesehen von dem beabsichtigten Rationalisierungseffekt, die unbedingte Sicherheit des Straßen- und Eisenbahnverkehrs an erster Stelle. Man kann sagen, daß es allen Beteiligten gelungen ist, dieses Problem absolut einwandfrei zu lösen. Die neuen Halbschrankenanlagen stellen gegenüber dem früheren System sogar eine Verbesserung dar, da sie die Sicherung der Bahnübergänge unabhängig von der Aufmerksamkeit und der Zuverlässigkeit von Schrankenwärttern und damit von menschlichen Schwächen machen. Hoffen wir, daß sie zur Verhütung von Unfällen beitragen.

Bei der Abnahme einer der neuen Sicherungsanlagen.



Schon nach kurzer Zeit haben sich die Verkehrsteilnehmer an die Halbschranken mit Blinklicht gewöhnt.



Unser Bild zeigt die Ankunft des Transportes im Zufahrtsgleis des Martinwerks I. Der erste Pfannenwagen war aus dem obengenannten Anlaß mit Girlanden geschmückt.

Die einmillionste Tonne flüssiges Roheisen wurde am 12. Februar 1965 von der Niederrheinischen Hütte zum Martinwerk I der ATH zum Versand gebracht. Die Transporte, die in Spezial-Pfannenwagen für flüssiges Eisen erfolgen, werden bereits seit einigen Jahren durchgeführt und dienen der Rationalisierung der Produktion. Die Niederrheinische Hütte übergibt die Pfannenwagen in Hochfeld Süd der Bundesbahn, die ihrerseits die Zustellung nach Oberhausen West vornimmt. In Oberhausen West werden die Wagen von einer EH-Lokomotive übernommen und auf den Werksgleisen zum Mischergleis Martinwerk I der ATH gefahren. Dort erfolgt dann die Entleerung in den Roheisenmischer.

**Wir sind
„im Bilde“**

Ende Dezember lief wieder ein Lehrgang für Lokführer-Anwärter aus. Von den 15 Teilnehmern bestanden 14 die Prüfung zum Lokführer. Unser Bild zeigt die neuen Lokführer nach bestandener Prüfung vor der Lokleitung.



Am 19. März fand im Rheingarten Homberg die traditionelle Ehrung der Werksjubilare unseres Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen statt. Geehrt wurden diesmal 100 Mitarbeiter des Jubilärjahrganges 1964: 46 mit 25jähriger, 49 mit 40jähriger und 5 mit 50jähriger Dienstzeit; letztere – stellvertretend für alle Jubilare – seien hier namentlich genannt: Schleifer Hansen, Vorarbeiter Hesselmann, Schlosser Ketter, Stellwerkswärter Schwarz und Kolonnenführer Tenbeck. Direktor Bergermann hieß – zugleich im Namen seines Kollegen Direktor Christophers – die Jubilare mit ihren Frauen, unter ihnen 32 Jubilare mit 50 und mehr Dienstjahren, die sich bereits im Ruhestand befinden, und zahlreiche Ehrengäste herzlich will-

für die Jubilare, daß sie als bewährte Stammbesellschaft besondere Verantwortung tragen. Gerade für einen Dienstleistungsbetrieb wie „Eisenbahn und Häfen“, bei dem der Mensch im Vordergrund stehe, wirke sich der fehlende Nachwuchs nachteilig aus. Nachwuchswerbung sei deshalb das Gebot der Stunde, und die Jubilare seien die besten Werber für den Betrieb.

Erfreulicher Leistungsbericht

Dann gab Direktor Bergermann einen anschaulichen Rückblick auf den Ablauf des vergangenen Jahres. Ausgehend von dem für EH geltenden Grundsatz „Produzieren heißt transportieren“, ging er zunächst auf die Erzeugung der Produktionsbetriebe ein, wobei er die starke Steigerung der Erzeugung



Blick in den Saal während der Begrüßungsansprache.

Ein Ehrenabend für unsere Jubilare

kommen. Zu den Ehrengästen, die der Einladung zu diesem Abend gefolgt waren, gehörten unter anderen unser ehemaliger Direktor Müller, der frühere Betriebsratsvorsitzende Ernsting, die Herren Falkenreck, Home, Mauermann, Patzer, Rebbelmund, Schweitzer und Wilken, sowie Herr Buhlitz von der IG Metall.

Direktor Bergermann wies eingangs seiner Rede darauf hin, daß sich bereits 560 Jubilare im Ruhestand befinden und 780 Jubilare – 22 Prozent der Belegschaft – noch im aktiven Dienst stehen. Infolge der angespannten Arbeitsmarktlage sind bereits 11 Prozent der z. Z. 3600 Mann starken Belegschaft ausländische Gastarbeiter. Die Tatsache, daß Arbeitsplätze, wie anderswo auch, heutzutage öfter als früher gewechselt werden und in den kommenden 5 Jahren jährlich etwa 80 Mitarbeiter durch Erreichung der Altersgrenze ausscheiden, bedeute vor allem

von Roheisen und Rohstahl um 22 bzw. 21% im letzten Geschäftsjahr herausstellte. Diese wurde überwiegend durch die Inbetriebnahme des Werkes II der ATH in Beeckerwerth hervorgerufen. Die Kohle-Rohförderung habe demgegenüber allerdings nur eine Steigerung von etwa 2% erfahren. Entsprechend den genannten Ziffern sei auch die Beförderungsleistung der Werksbahn gestiegen, wurden doch im letzten Geschäftsjahr 65,5 Mill. t befördert (Steigerung +16%) und rund 280 Mill. tkm geleistet (Steigerung rund 14%), Zahlen, die bisher noch nicht erreicht wurden. Anschaulich gemacht bedeutet dies, daß EH mehr beförderte als die holländische, die norwegische, die schwedische, die schweizerische, die spanische oder die österreichische Staatsbahn und etwa die gleiche Menge wie die italienische Staatsbahn oder rund 20% der Beförderungsmengen der Deut-

schen Bundesbahn. Möglich wurde diese Leistung durch Senkung des Aufwandes an Lok- und Arbeitsstunden, die Erhöhung der Tragfähigkeit vieler Wagen (im Schnitt auf 39,6 t/Wagen) und den Einsatz neuer Wagen. Allein im letzten Jahr wurden Wagen im Werte von rd. 10 Mill. DM neu beschafft.

Auch im Hafen Schwelgern war im letzten Jahr eine starke Steigerung der Umschlagleistungen auf 12,1 Mill. umgeschlagene Tonnen zu verzeichnen. Erfreulicherweise konnten auch hier die geleisteten Arbeitsstunden je umgeschlagene 1000 t im Geschäftsjahr 1963/64 auf 41,7 Stunden gesenkt werden, was nicht zuletzt auf den verstärkten Einsatz von Schubleichtern im Erztransport zurückzuführen war.

Bilder aus dem Betriebsgeschehen

Direktor Bergermann erläuterte dann – erstmalig mit einer Dia-Vorführung –

Die diesjährige Jahreshauptversammlung des Jubilärenvereins ist am 16. Mai 1965, 10 Uhr,

eine Reihe von Bildern aus dem Betrieb. Durch diese Vorführung wurde den Anwesenden das Betriebsgeschehen des letzten Jahres in einer lebendigen Form dargestellt und nahegebracht. Für die bereits ausgeschiedenen Belegschaftsmitglieder gab es auf diese Weise – außer dem Wiedersehen mit ihren alten Freunden und Bekannten – auch ein Wiedersehen mit vertrauten Betriebsanlagen bzw. mit Neuanlagen in der altbekannten Umgebung. Man sah u. a. die wieder viergleisig ausgebauten Brücke über den Rhein-Herne-Kanal, die neue Schiebebühne in der EBW, Bilder von der alten und neuen Radsatzwerkstatt, von der Baustelle der Hallen 4, 8, 9 der EBW, vom Lokschuppen Bruckhausen, vom neuen Lehr-Modellraum für Lokführer und

Für das kommende Jahr kündigte Herr Bergemann u. a. die Planung und den Baubeginn eines Sozialgebäudes im Raume Ruhrort, den Neubau von vier Stellwerken, der elektrischen Werkstatt Hafen Schwelgern, die Weiterführung der Uferbefestigung im Hafen und umfangreiche Arbeiten an den Gleisanlagen, insbesondere im Bahnhof Grünstraße und Vorbahnhof sowie im Bahnhof Meerbergstraße, an. Mit Dankesworten an alle, die an der Gestaltung des Festabends beteiligt waren, schloß er seinen interessanten Bericht. Den Dank an die Mitarbeiter von EH für die bewiesene Einsatzbereitschaft und an die Geschäftsführung für die bewährte gute Zusammenarbeit brachte Betriebsratsvorsitzender Aulmann zum

Ausdruck. Der Pensionär Josef Teupe dankte der Geschäftsführung im Namen aller Goldjubilare für die Einladung und versicherte, daß die Pensionäre nach wie vor ganz besonders an dem Betriebsgeschehen von EH Anteil nähmen. Nach dem gemeinsamen Abendessen blieben die Festteilnehmer noch gesellig beisammen, unterhalten von ausgezeichneten kabarettistischen Vorführungen. Der Quartettverein EH unter seinem Chorleiter Karl Eberhardt erfreute wie immer durch Gesangseinlagen, und die kleine Besetzung der Hamborner Bergkapelle Schacht 2/5 gab zu allem den musikalischen Rahmen. Es war ein Abend, der allen Teilnehmern in angenehmer Erinnerung bleiben wird.



Geschäftsführung, Betriebsrat und Ehrengäste verfolgen aufmerksam die kabarettistischen Vorführungen.

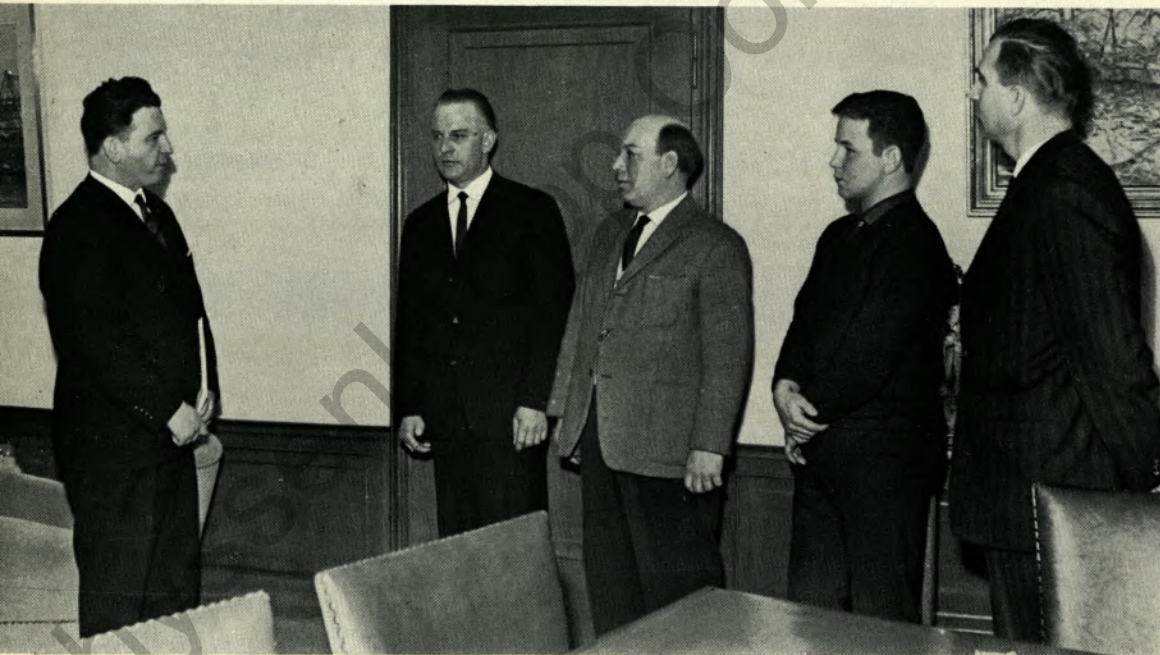
Ausschnitte aus dem Unterhaltungsprogramm.

Wagenmeister, von den neuen Sozialgebäuden Bruckhausen und Beeckerwerth, von dem im Bau befindlichen Stellwerk Vorbahnhof und dem neuen Stellwerk Kaltwalzwerk II. Auch vom Hafen Schwelgern wurden eine Anzahl Aufnahmen gezeigt: die neue mechanische Werkstatt, das Schub-Schlepp-Bugsierboot „Thyssen I“, zwei Schaufellader, die in der Erzverladung wesentlich rationeller arbeiten als Bagger und Planiertrappen, vom Ausbau des Südufers im Stichthafen mit den neuen Schiffsentladern und den Kaibändern und vom neuen Erzlagerplatz der ATH. Der Dia-Vortrag wurde mit einem Bild der neuen Halb-Schrankenanlagen, die kürzlich an den Bahnübergängen Frundsberg-, Nord- und Kurfürstenstraße in Betrieb genommen wurden, abgeschlossen. Es war wirklich ein instruktiver Einblick in all das, was sich bei EH im letzten Geschäftsjahr getan hat.



Lokführer Hermann Lippert verhütete schweren Unfall

Vor einigen Wochen ereignete sich auf der Strecke Schacht 2/5 – Stellwerk Kaiserstraße an einem der Überwege ein Zusammenstoß zwischen einem mit Feinkohle beladenen Zug und einem Pkw. Der Fahrer des Pkw hatte versucht, den Bahnkörper noch vor dem nahenden Zug zu überqueren, was ihm infolge Schneeglätte nicht mehr gelang. Der Pkw wurde von dem Kohlenzug erfaßt und blieb stark beschädigt auf dem Übergang liegen. Der Fahrer des Pkw, der glücklicherweise unverletzt blieb, und einige Hilfsbereite versuchten sofort, den beschädigten Wagen von den Schienen des Nachbargleises zu räumen, was aber nicht gelang. Geistesgegenwärtig warnte Lokführer Lippert über Funk und mit Signaltönen eine in diesem Augenblick entgegenkommende Zugeinheit, die den Überweg in der Kurve nicht einsehen konnte. Dieser Zug, der dadurch noch gerade früh genug angehalten werden konnte, hätte durch den unvermeidlichen Zusammenprall mit dem beschädigten Pkw zweifellos weiteren schweren Sachschaden und evtl. sogar Personenschaden verursacht. Durch die Aufmerksamkeit von Lokführer Lippert konnte das verhindert werden. Die Geschäftsführung brachte Herrn Lippert hierfür ihre besondere Anerkennung zum Ausdruck. In diesem Zusammenhang möchten wir nicht unerwähnt lassen, daß Lokführer Lippert bereits mehrfach wegen besonderer Aufmerksamkeit belobigt wurde.



Unser Bild zeigt von links nach rechts: Dipl.-Ing. Buthe von der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, Hafenarbeiter Rekowski, Schlosser Wolsky und Schlosser Normann, ganz rechts Sicherheitsingenieur Kiel.

Für Umsicht bei der Unfallverhütung im Betrieb belohnt

Am 19. Februar dieses Jahres belohnte die Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft zwei Mitarbeiter des Gemeinschaftsbetriebes für ihr umsichtiges Verhalten bei der Rettung aus Unfallgefahr und einen Mitarbeiter für einen Verbesserungsvorschlag, der zur Sicherheit am Arbeitsplatz beiträgt.

Schlosser Wilhelm Wolsky, EBW, hatte eine mit Sauerstoff gefüllte Stahlflasche, die unmittelbar neben einer in Brand geratenen Acetylenflasche lag, unter Lebensgefahr aus dem Gefahrenbereich entfernt und damit schwerwiegende Folgen verhütet.

Hafenarbeiter Alois Rekowski (Hafen Schwelgern) band einem Schwerverletzten, dem das Bein abgequetscht wurde, geistesgegenwärtig den Oberschenkel fachgerecht und geschickt ab, so daß kein lebensgefährdender Blutverlust eintrat.

Schlosser Günter Normann aus der Signalmeisterei hat eine Vorrichtung konstruiert, die zur Erleichterung der Arbeit und vor allem zur Verminderung von Unfallgefahren bei der Reparatur und Wartung von Eisenbahnsignalen eingesetzt wird.

Herr Dipl.-Ing. Buthe von der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft bedankte sich bei den Männern für ihre Mitarbeit bei der Unfallbekämpfung und überreichte die Belohnungen. Betrieblicherseits erhielten die drei Mitarbeiter bereits vor einiger Zeit durch die Geschäftsführung eine Anerkennung.

Neuer Steuertarif für 1965

Steueränderungen ab 1. Januar 1965 bringen Erleichterungen für Lohnsteuerpflichtige

Wie wir in der Januar/Februar-Ausgabe der Werkszeitung in unserem Artikel „Steuern sparen! Aber wie?“ bereits angekündigt, sind ab 1965 einige Bestimmungen in der Steuergesetzgebung geändert worden. Nachstehend erläutern wir die wichtigsten Veränderungen des neuen Gesetzes.

Zunächst müssen wir einen kurzen Blick zurückwerfen. Der Gesetzgeber hatte beim Lohn- bzw. Einkommensteuertarif mit Wirkung zum 1. Januar 1958 eine Reihe einschneidender Veränderungen vorgenommen. Zunächst befreite er ein jährliches Einkommen (nach Abzug der Werbungskosten, Sonderausgaben und sonstigen Freibeträge) bis zu 1680,— DM (bei Ehegatten 3360,— DM) von der Besteuerung.

Den Einkommensbetrag, der 1680,— DM (bei Ehegatten 3360,— DM) überstieg, besteuerte er bis zu einem Einkommen von 8000,— DM jährlich (bei Ehegatten 16 000,— DM) mit 20 Prozent. Diese gleichmäßige Belastung des Einkommens mit einem gleichbleibenden Prozentsatz nennt man proportionale Besteuerung und den Bereich, in der sie angewendet wird — also ab 1680,— DM (3360,— DM) bis zu 8000,— DM (16 000,— DM) —, die proportionale Stufe.

Soweit das Einkommen den Jahresbetrag von 8000,— DM (16 000,— DM) überstieg, wurde es mit einem ständig steigenden Prozentsatz besteuert. Dieser Prozentsatz begann bei 27,2 Prozent und stieg bis zu 53 Prozent an. Diese Besteuerung nach steigenden Prozentsätzen nennt man progressive Besteuerung und den Bereich, in dem sie zum Zuge kommt, also bei einem Einkommen über 8000,— DM (16 000,— DM) jährlich, progressive Stufe.

Durch diese Art der Versteuerung wurden gerade die mittleren Einkommen besonders fühlbar belastet. Mit dem für 1965 verabschiedeten Steueränderungsgesetz hat der Gesetzgeber nun dieser Tatsache Rechnung getragen und die damals eingeführten Belastungen revidiert und gemildert.

In der proportionalen Zone wird ab 1. Januar 1965 der Steuertarif von 20 auf 19 Prozent ermäßigt. Entsprechend beginnt der Progressionstarif mit einem Satz von 19 Prozent (bisher 27,2 Prozent). Er steigt zunächst langsamer als bisher an, um bei den hohen Einkommen die Durchschnittsbelastung des bisherigen Tarifes zu erreichen. Dadurch wird erreicht, daß beispielsweise ein steuerpflichtiges Jahreseinkommen eines Unverheirateten von 10 000,— DM ab 1965 gegenüber der bisherigen Versteuerung um 207,— DM geringer versteuert wird.

Neuer Arbeitnehmerfreibetrag

Bisher war der Lohnsteuerpflichtige gegenüber dem veranlagten Einkommensteuerpflichtigen dadurch benachteiligt, daß er bei jeder Lohn- bzw. Gehaltszahlung unmittelbar seine Steuern bezahlen

mußte, während der Einkommensteuerpflichtige teilweise seine Steuern bedeutend später entrichtete. Durch einen neu geschaffenen Arbeitnehmerfreibetrag von 240,— DM jährlich soll hier ein Ausgleich geschaffen werden.

Dieser Arbeitnehmerfreibetrag ist in die Lohnsteuerabzugstabelle eingearbeitet worden und macht sich daher monatlich bei der Einhaltung der Steuerbeträge bemerkbar.

Zahlreiche Verbesserungen

Ferner sieht das Steueränderungsgesetz folgende weitere Veränderungen vor:

1. Bei berechtigter doppelter Haushaltsführung hat sich der Pauschalbetrag für die notwendigen Mehraufwendungen für Verpflegung bei einem Verdienst bis zu 9000,— DM von bisher 8,— DM auf 9,— DM täglich und bei einem voraussichtlichen Jahresarbeitsverdienst von mehr als 9000,— DM von 10,— DM auf 11,— DM täglich erhöht.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß eine zwingende doppelte Haushaltsführung jetzt auch dann anerkannt wird, wenn der Ehegatte des Arbeitnehmers noch in der Sowjetzone wohnt. Voraussetzung für die Anerkennung von Mehraufwendungen in solchen Fällen ist jedoch, daß der Haushalt des Ehegatten in der Sowjetzone noch als eigener Haushalt des Arbeitnehmers angesehen werden kann; er muß zu diesem Haushalt also wesentlich beitragen.

2. Verpflegungsmehraufwand bei Arbeitnehmern, die ausschließlich aus beruflichen Gründen regelmäßig mehr als 12 Stunden von ihrer Wohnung abwesend sind, wurde bisher pauschal mit täglich 1,50 DM als Werbungskosten anerkannt. Dieser Betrag erhöht sich ab 1965 auf 2,50 DM je Tag.

Kinderfreibetrag bis 27 Jahre

3. Bisher erhielten Steuerpflichtige auf Antrag unter bestimmten Voraussetzungen einen Kinderfreibetrag für Kinder zwischen 18 und 25 Jahren. Diese Altersgrenze ist auf die Vollendung des 27. Lebensjahres hinaufgesetzt worden. Dieser Kinderfreibetrag wird künftig jedoch nicht mehr gewährt, wenn die Einkünfte und Bezüge des Kindes 7200,— DM im Jahr übersteigen.

4. Erhöhte Sonderausgaben brachten bisher nur dann einen Steuerfreibetrag, wenn sie den Betrag von 636,— DM überstiegen. Ab 1965 ist dieser Pauschalbetrag von 636,— DM auf 936,— DM erhöht worden.

5. Bei der Beantragung von Sonderausgaben sind bei den beschränkt abzugsfähigen Sonderausgaben gewisse Höchstbeträge zu beachten. Hierbei wurden bei Steuerpflichtigen, wenn sie mindestens vier Monate vor Jahresende das 50. Lebensjahr vollendet hatten, diese Höchst-

beträge verdoppelt. Das galt allerdings nicht für Steuerpflichtige, die nach dem 31. Dezember 1964 das 50. Lebensjahr vollendet hatten. Diese Beschränkung ist nunmehr fortgefallen.

6. Im Steuergesetz ist ein besonderer Höchstbetrag für Sonderausgaben vorgesehen, die der Alterssicherung dienen. Dieser Betrag, der vor den übrigen Sonderausgaben abgezogen werden darf, belief sich bisher auf 500,— DM für Ledige und 1000,— DM für Verheiratete. Da dieser Betrag für eine gesicherte private Altersvorsorge nicht mehr ausreicht, wurde er auf 1000,— DM bzw. 2000,— DM heraufgesetzt. Der Vollständigkeit halber muß erwähnt werden, daß Beträge, die der Arbeitgeber für die Zukunftssicherung seiner Arbeitnehmer aufwendet, von diesem Betrag vorweg in Abzug gebracht werden müssen.

7. Totalgeschädigte, Vertriebene, Sowjetzonenflüchtlinge usw. erhielten bisher je nach Familienstand und pauschaliert innerhalb eines Zeitraumes von drei Jahren bei Aufwendungen zur Wiederbeschaffung von Hausrat und Kleidung eine Steuerermäßigung. Der Steuerpflichtige hatte kein Wahlrecht zwischen dem pauschalen Freibetrag oder einer Absetzung seiner Ausgaben als außergewöhnliche Belastung, was in den meisten Fällen günstiger war. Das Steueränderungsgesetz gibt ab 1965 den Begünstigten die Möglichkeit, für ihre tatsächlichen Wiederbeschaffungsaufwendungen einen Freibetrag für außergewöhnliche Belastung unter Berücksichtigung der zumutbaren Eigenbelastung zu beantragen. Wird hiervon Gebrauch gemacht, so wird der bisherige Pauschalfreibetrag nicht gewährt.

8. Bezog ein Arbeitnehmer aus mehreren Dienstverhältnissen Arbeitslohn, was teilweise für Werksrentner zutrifft, wurde neben der ersten Lohnsteuerkarte eine weitere Steuerkarte für das zweite Dienstverhältnis ausgegeben, nach der die Lohnsteuer mit einem festen Vonhundertsatz (20 v. H.) zu erheben war. Ab 1965 wird in diesen Fällen eine Lohnsteuerkarte mit der Steuerklasse VI ausgestellt.

Ebenfalls geändert wurde die Bezeichnung auf den Lohnsteuerkarten von Ehegatten, die beide in einem Dienstverhältnis stehen. Bisher bestand die Möglichkeit, daß die mitarbeitende Ehefrau, wenn es für sie günstiger war, an Stelle der Steuerkarte IV die Steuerkarte F beantragen konnte. Bei der Ausstellung der Steuerkarte F behielt der Ehemann die Steuerklasse III. Um auch den geringer verdienenden Ehemännern die günstigere Versteuerung zu ermöglichen, fällt ab 1965 die Steuerklasse F fort, und an deren Stelle kann die Steuerklasse V beantragt werden.

Die neuen Bestimmungen haben auch für alle Steuerermäßigungsanträge, die für das Jahr 1965 bereits im voraus gestellt wurden, Gültigkeit.

Blumen für Angelika

Am Schalter 4 des Postamtes stand ein Bursche mit einem Strauß roter Rosen und fragte die junge Beamtin: „Fräulein Angelika, sind Sie das?“ „Ja schon, ich heiße Angelika.“ „Bitte schön“, sagte er und reichte ihr die Blumen durch den Schalter. „Für mich?“ fragte sie verlegen, „das kann doch nicht sein. Von wem kommen die Rosen?“ „Das kann ich Ihnen leider nicht sagen. Sie sind in unserem Geschäft für Fräulein Angelika, Postschalter 4, bestellt worden.“ Der Junge grüßte höflich, zwinkerte mit den Augen, als wenn er sagen wollte: Du weißt es schon, Fräuleinchen. Und weg war er.

Angelika kam aus ihrer Verlegenheit nicht mehr heraus. Die Kollegen hänselten sie, und die Kunden schmunzelten. Angelika überlegte, von wem die herrlichen Rosen wohl sein könnten. Rolf war nur eine flüchtige Bekanntschaft gewesen, und so viel Geld, wie dieser Strauß kostete, hatte er nie in der Tasche. Na ja, dachte sie, ich bin bestimmt die falsche Angelika.

Als ein Monat vergangen war, stand eines Morgens ein junges Mädchen mit einem Rosenstrauß vor Angelikas Schalter. „Sind Sie Fräulein Angelika?“ „Ja, ich heiße so“, entgegnete Angelika und wurde so rot wie die Rosen, die durch das Seidenpapier leuchteten. „Bitte schön, die Blumen möchte ich für Sie abgeben.“ Dann wollte das Mädchen gehen. Angelika rief sie zurück. „Bitte, sagen Sie mir doch, wer die Blumen bestellt hat. Es muß ein furchtbarer Irrtum sein. Ich habe nicht die geringste Ahnung, wer mir Rosen schicken sollte.“ „Es tut mir leid“, entgegnete das Mädchen. „Die Blumen sind für Fräulein Angelika, Schalter 4, bestellt worden. Es war ein junger Mann, sah übrigens sehr gut aus, mehr kann ich Ihnen leider nicht sagen.“

Allmählich wurde Angelika unsicher. Kam ein junger Mann zu ihrem Schalter, wurde sie verlegen, verzählte sich oft und war immer mit dem Gedanken beschäftigt: Ob der es wohl ist? Dieser anonyme Blumenspende war bestimmt schon des öfteren im Postamt gewesen; woher sollte er sie auch sonst kennen. Und dann noch ihren Vornamen! Oder sollten sich ihre Kollegen diesen Ulk erlauben? Das wäre aber ein sehr teurer Scherz, dachte Angelika.

Wenn ein junger Mann den Schalteraum betrat, flüsterten ihr die lieben Kollegen zu: „Angelika, du wirst beobachtet, freundlich lächeln.“

„Es ist zum Wahnsinnigwerden, ich halte das einfach nicht mehr aus“, vertraute sich Angelika ihrer Freundin

an. „Du mußt das als Selbstverständlichkeit hinnehmen“, meinte die Freundin. „Wenn du dich dadurch aus der Ruhe bringen läßt, amüsieren sich deine Kollegen nur. Ich würde an deiner Stelle den nächsten Strauß ohne irgendeine Frage annehmen, als wenn ich ihn selber bestellt hätte.“ „Hoffentlich gibt es keinen nächsten“, seufzte Angelika.

Es waren noch keine vier Wochen vergangen, als ein hörbares „Sst“ durch den Schalteraum ging. Und dann stand auch schon ein gutgekleideter, junger Mann vor Angelika mit einem Rosenstrauß. Angelika blickte auf und fragte kurz: „Bitte?“ „Fräulein Angelika, sind Sie das? Bitte, die Blumen sind für Sie bei uns bestellt worden.“ „Ja, richtig, danke“, entgegnete Angelika mit einer solchen Selbstverständlichkeit, daß es dem jungen Mann die Sprache verschlug. Er drehte sich kurz um, und weg war er.

Da faßt man sich ein Herz, dachte Hans, bringt ihr noch selber die Blumen, um zu sehen, ob sie sich darüber freut; und was sagt das freundliche Fräulein Angelika: Ja, richtig, danke. Als wenn sie schon auf die Blumen gewartet hätte. Sie wird einen ganz bestimmten jungen Mann im Verdacht haben, der sie „durch die Blume“ verehrt. — Und mich hat sie nur für den Laufjungen des Blumenladens gehalten! Hätte ich doch bloß den Brief nicht dazugelegt! Aber hübsch ist Angelika trotzdem; warten wir ab, wie sie auf den Brief reagiert.

Angelika legte die Rosen zur Seite, die Kollegen hänselten nicht mehr, nichts brachte sie mehr aus der Ruhe. Der junge Mann hatte ihr zwar gut gefallen, sehr gut sogar, aber von ihm waren die Blumen bestimmt nicht, denn wer bringt schon seine eigene Bestellung.

Als sie am Abend den Strauß mit nach Hause nehmen wollte, entdeckte sie einen Brief zwischen den Blüten. Jetzt klopfte das Herz doch ganz mächtig. Sie riß den Umschlag auf und entdeckte einen langen Brief und einen Zehnmarkschein darin. Nanu, dachte sie, zehn Mark? Wer kommt auf den Gedanken, mir Geld zu schenken. Doch dann las sie:

Sehr verehrtes Fräulein Angelika, zehn Mark haben mich vor zwei Jahren vor übergroßem Hunger bewahrt, mir aber auch gleichzeitig den Schlaf geraubt, denn mein schlechtes Gewissen ließ mir Tag und Nacht keine Ruhe.

Es war auf den Tag genau vor zwei Jahren, als ich den Schalteraum betrat, eine Aktentasche mit einigen Habseligkeiten in der Hand und keinen einzigen Pfennig in der Tasche. Ich war von zu Hause weggelaufen, weil mein Vater mich zu einem Beruf zwingen wollte, an dem ich in keiner

Weise interessiert war. Ich hatte mir schon meine eigenen Pläne gemacht, wollte Techniker werden und nicht ins elterliche Geschäft gehen. Es hat furchtbaren Krach mit meinem Vater gegeben, und dann lief ich fort. Ja, Fräulein Angelika, und warum ich ins Postamt ging, weiß ich nicht. Vielleicht wollte ich Menschen um mich haben, vielleicht auch nur ein Dach über dem Kopf. Jedenfalls wurden Sie von einer Kollegin zu einem anderen Schalter gerufen. Ihre Tasche stand auf dem Schreibtisch, offen, das Portemonnaie obenauf. Ich war so furchtbar hungrig, ein Griff, und schon war es passiert. Im selben Augenblick habe ich es bereut, am liebsten hätte ich das Geld gleich wieder in die Tasche gelegt. Aber vielleicht wäre ich dabei aufgefallen und als Dieb an den Pranger gestellt worden. Glauben Sie mir, ich habe noch nie in meinem Leben einem Menschen etwas weggenommen. Ich war ein Schuft, ein ganz gemeiner, aber ich hatte Hunger. Ob Sie mir wohl verzeihen können? Dann habe ich mir in einer anderen Stadt Arbeit besorgt. Tag und Nacht habe ich geschuftet, um mein Ziel zu erreichen. Aber immer, wenn ich einen Zehnmarkschein in der Hand hielt, mußte ich an Sie denken. Ich war auch schon des öfteren an Ihrem Schalter und habe Briefmarken gekauft. Und bald war es nicht mehr ein Zehnmarkschein, der mich an Sie erinnerte, sondern ganz einfach mein Herz.

Jetzt, wo ich meinem Vater bewiesen habe, daß ich es mit eigener Kraft geschafft habe, ist wieder Hausfrieden geschlossen. Und nun möchte ich auch meine Schuld bei Ihnen abtragen. Die Zinsen für die „geborgten“ zehn Mark habe ich in Rosen eingetauscht, über die Sie sich — ich möchte es sehr hoffen — gefreut haben.

Werden Sie mich nun als Dieb verurteilen, oder werden Sie meine Einladung für Samstagabend ins Weinstubchen annehmen?

Ihr ganz ergebener
Hans Hartmann.

Angelika faltete den Brief zusammen. Ja, richtig, das Portemonnaie, das sie verloren hatte. Sie hatte doch fest geglaubt, daß es beim Laufen zur Straßbahn aus der Tasche gefallen war. Der Gedanke, daß es ihr gestohlen worden sein könnte, war ihr nie gekommen.

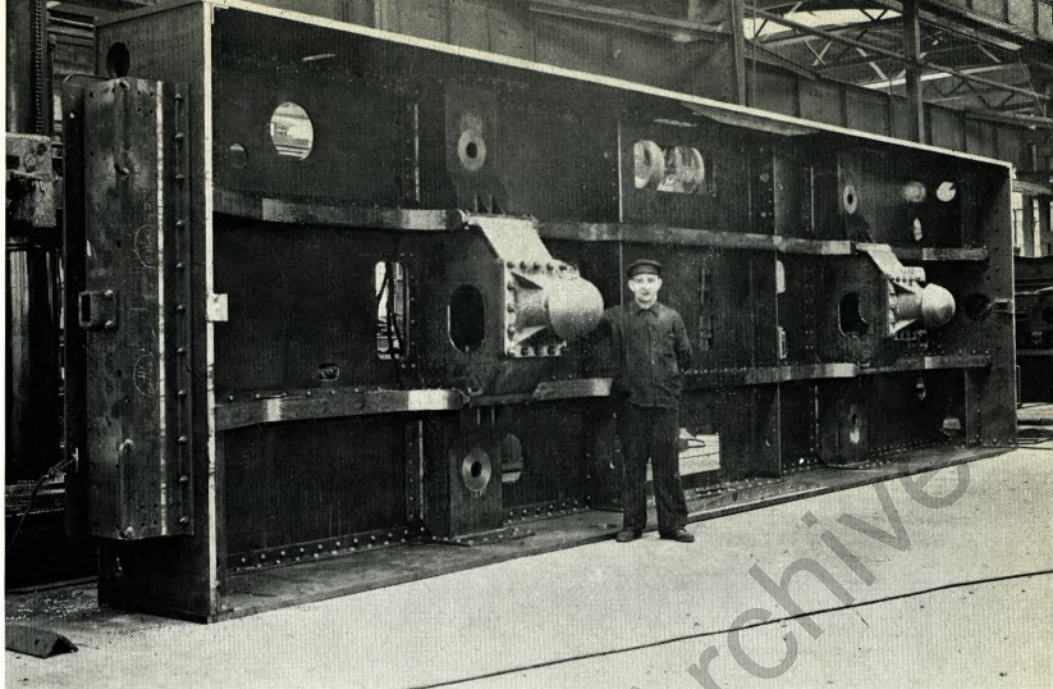
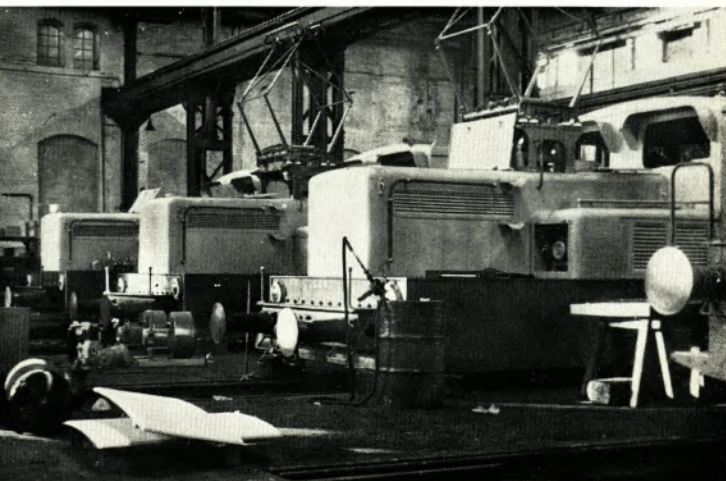
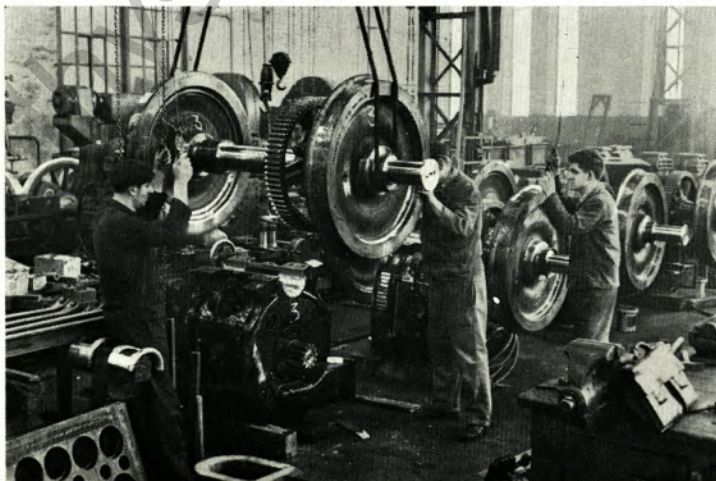
Heute war Freitag. Warum sollte sie sich nicht den „Dieb“ einmal näher ansehen?! Und als er dann vor ihr stand, erkannte sie sofort in ihm den jungen Mann wieder, der ihr den letzten Blumenstrauß gebracht hatte. „Sie?“ „Ja, ich“, sagte er. Als er spät am Abend seine Rechnung mit einem Zehnmarkschein bezahlte, sahen sich beide an und lachten. I. V.

In diesen Tagen konnten vier neue 4achsige Lokomotiven, die unserer seit Jahren bewährten Standardtype entsprechen, ihren Dienst bei der Eisenbahn aufnehmen. Die mit Sprechfunk ausgerüsteten Lokomotiven tragen die Bezeichnung Zweikraftlokomotiven, weil sie außer dem normalen Antrieb mit 660 V Gleichstrom der Fahrleitung über einen Hilfsantrieb verfügen, der aus einem eingebauten Diesel/Gleichstromaggregat besteht, durch das Strom für den Betrieb der eigenen Fahrmotoren erzeugt werden kann. Diese Einrichtung versetzt die Lokomotiven in die Lage, auch Strecken, die nicht mit einer Fahrleitung versehen sind – und das kommt aus den verschiedensten zwingenden Gründen häufig vor – zu befahren. Die Geschwindigkeit der Lokomotive ist dann zwar geringer, da das eingebaute Aggregat nur Strom mit erheblich niedrigerer Spannung erzeugt.

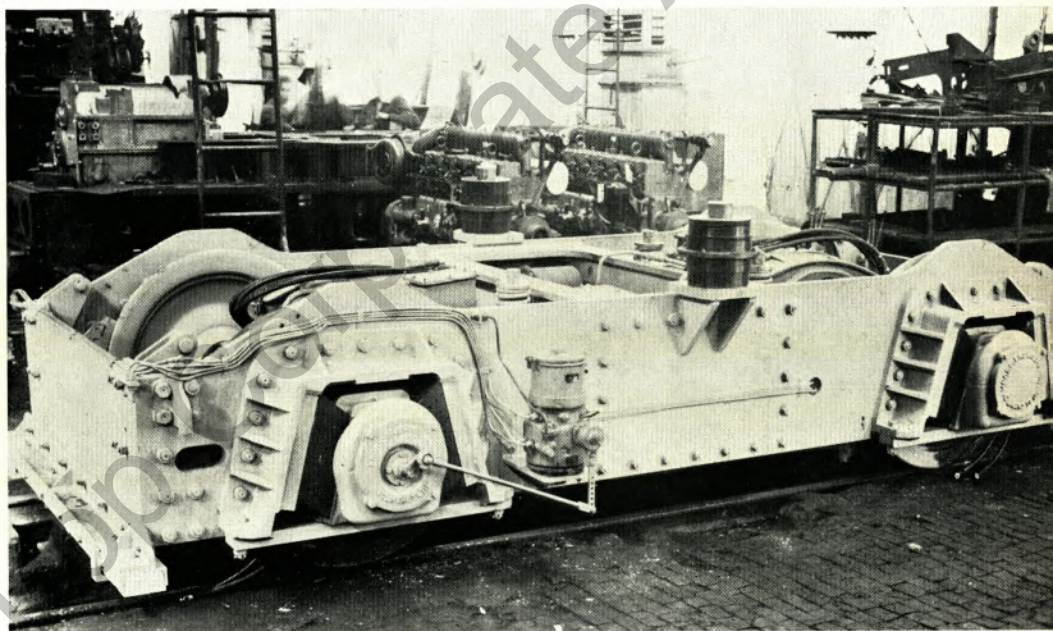
Während der Fertigung der jetzt ausgelieferten Lokomotiven bei der Lokomotivfabrik Jung hatten wir Gelegenheit, von den verschiedenen Bauzuständen Fotos anzufertigen, die wir hier veröffentlichen. Diese Bilder dürften für viele unserer Leser, die die schmucken Schienenfahrzeuge nur auf der Strecke sehen, interessant und aufschlußreich sein.

Weitere moderne Zweikraftlokomotiven in Betrieb genommen

Radsätze beim Einpassen der Tatzlager und Probelauf.

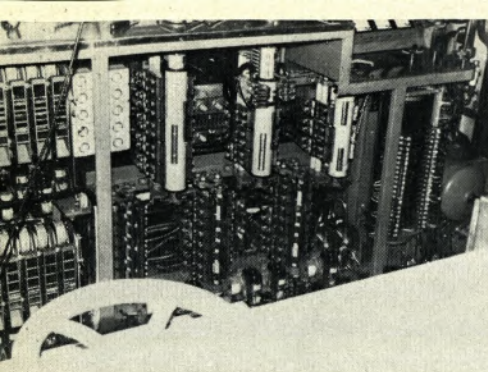


Der Haupttrahmen (Brückenträger) einer Lok von unten gesehen mit den halbkugelförmigen Drehzapfen für die verschleißfreie Gummilagerung in den Drehgestellen.

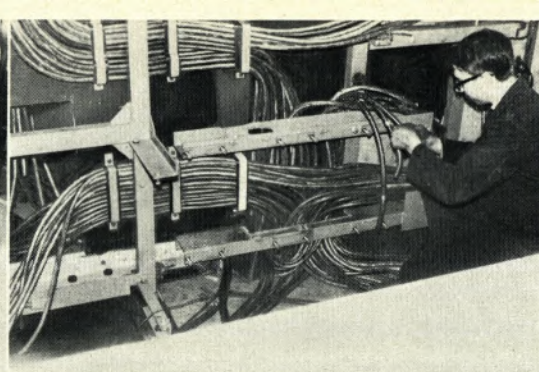


Fertiges Drehgestell mit eingebauten Tatzlagermotoren vor dem Aufsetzen des Hauptrahmens.

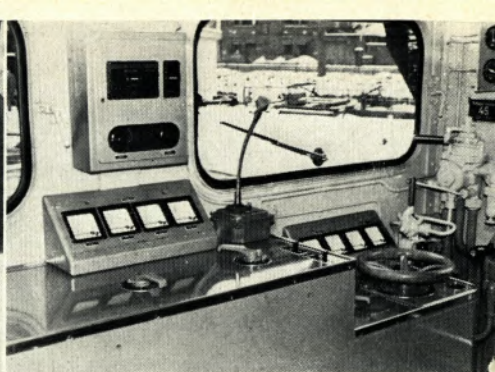
Drei Lokomotiven (Haupttrahmen und Führerhaus) während der Montage in den Montageständen



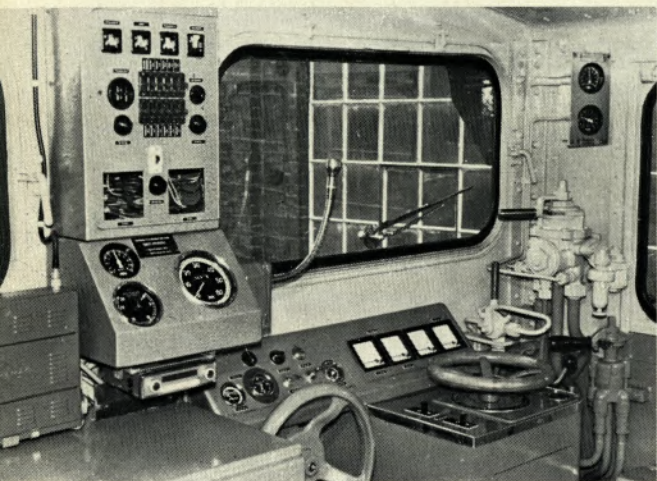
Blick in den Steuerungsschrank während der Elektromontage.



Kabelverlegung im Widerstandsraum.



Hauptführerstandsseite.



Führerstand zur Generatorseite.



Fertige Lokomotive vor der Überführung nach Oberhausen West. Die Lokomotiven fahren die Bundesbahnstrecke von Kirchen a. d. Sieg nach Oberhausen mit eigener Kraft (mit dem Hilfsantrieb).

10 Jahre Werkszeitschrift

GEMEINSCHAFTSBETRIEB EISENBAHN UND HÄFEN

Vor 10 Jahren, im April 1955, erschien zum ersten Male das Nachrichtenblatt „Schiene und Kran“, der Vorläufer unserer heutigen Werkszeitung „Eisenbahn und Häfen“. In dem Geleitwort der damaligen Geschäftsführer, der Herren Direktoren Müller und Hoffmann, hieß es, daß das neue Nachrichtenblatt kein „Käseblatt“ werden solle. Der Leser wird beim Betrachten der vorliegenden wie auch der vorhergehenden Ausgaben selber feststellen können, daß dieser Wunsch in Erfüllung gegangen ist. Aus den vier Seiten starken ersten Nachrichtenblättern in Schwarzweißdruck ist inzwischen eine vielseitige, farbig gestaltete Betriebszeitschrift geworden, die Anklang gefunden hat. Von April 1955 bis heute spannt sich zwar nur ein Bogen von 10 Jahren, aber was haben uns die 10 Jahre nicht alles an Entwicklungen und Ereignissen gebracht. Unsere Werkszeitung hat sich bemüht, diese Zeit als Chronist festzuhalten. Neben dem Geschehen im eigenen Bereich wurde aber auch nicht der Blick auf die Entwicklung der uns nahestehenden Produktions-Gesellschaften vergessen. Damit trug unsere Betriebszeitschrift dazu bei, die Verbundenheit der Betriebsangehörigen zu jener großen Betriebsgemeinschaft mehrerer Werke im Duisburger Norden zu erhalten und zu stärken, die diesem Raum sein Gesicht gibt.

Die Herausgabe einer Werkszeitung wie der unsrigen bringt eine Menge Arbeit mit sich. Mit der Arbeit allein ist es aber nicht getan. Es gehört die Mitarbeit vieler dazu. So wenden wir uns aus Anlaß dieses kleinen Jubiläums an Sie, liebe Leser, mit der Bitte, unsere Arbeit durch Beiträge in Wort und Bild mehr noch als bisher zu unterstützen, um unserer Zeitung auch weiterhin das Gepräge einer echten Gemeinschaftsarbeit zu geben.

SCHIENE UND KRAN

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen Duisburg-Hamborn

1. Jahrgang

Nr. 1

April 1955



Direktor Reg.-Baumstrasse 11, A. Müller



Direktor A. Hoffmann

Zum Geleit

Liebe Mitarbeiter!

„Was ist das denn für ein Käseblatt?“ werden viele von euch fragen.

Nun, ein Käseblatt soll es nicht werden, das neue Nachrichtenblatt von F. H. E. soll nicht den Makulaturhaufen bei euch zu Hause verschicken. Es wird deshalb keine Artikel bringen, deren Stoff schon von anderen Druckwerken bereitgestellt wird, und wird auch keine Artikel bringen, die zwar spezielle Betriebsangelegenheiten, in deren Name aber so trocken sind, daß sich keiner dafür interessiert, mit denen sich aber jeder aus dem Leben aus dem Leben zu helfen hat.

Nun, es soll aufzuklären beitragen in den lebendigen Organismus von Eisenbahn und Häfen. Es soll ein Blatt werden, das auch über das Geschehen in unseren verschiedenen Betrieben klar und nicht uninteressant, insbesondere über die Vorgänge bei der Hüttenarbeit, über den Betriebsablauf sowie über die Interessen der Betriebsgemeinschaft, sowohl Betriebsgemeinschaft als auch Betriebsablauf selber, sich damit offen aussprechen. Es soll die Kameradschaft und Betriebsverbundenheit pflegen und dazu beitragen, eine gute und dauerhafte Betriebsgemeinschaft des gemeinsamen Vorwärtens zu erhalten, was uns als wichtigste Ziel ganz besonders am Herzen liegt.

Aber dafür braucht das Blatt nicht groß zu sein. Wir werden, wie immer, alles Bisherige abstrichen und den Umfang des Blattes so klein wie möglich halten. In dieser Hinsicht gehen wir eigene Wege. Das Blatt soll von nun an unendlich verkleinert. Und wir soll es heißen, unser Familienangehörige? Wir finden das Namen „Schiene und Kran“ passend. Wer jedoch eine bessere Bezeichnung findet, mag sie uns mitteilen.

Und nun lassen wir euch uns auch sehr Beteiligung, zur Gestaltung des Blattes. Haltet ihr etwas Interessantes zu berichten, teilt das kurz mit. Im nächsten Artikel wird auch Näheres darüber angeführt. Die Mitwirkenden brauchen nicht „entgelt“ zu empfangen. „Folger“ macht unsere Veröffentlichung. Nur keine Angst vor der Feder. Es kommt auf die Idee und den Stoff und das richtige Wort und Handeln an.

Fahrt frei und glücklich!

Grußbeileitung

Kor Müller



Rangiermeister Thomas Stich beim Dienst im Steliwerk Lokschuppen.

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.

Rangiermeister beim Eisenbahnbetrieb

Etwa ein Drittel der gesamten Belegschaft von EH ist im Eisenbahnbetriebsdienst beschäftigt. Hierzu gehören insbesondere der Rangierdienst und der Stellwerksdienst.

Die Aufgabe des Rangierdienstes besteht im wesentlichen im Bedienen der Be- und Entladestellen, im Auflösen und Bilden von Wagengruppen sowie im Befördern der Güter von und zu den einzelnen Betriebsbereichen. Der Rangierdienst ist nach der Unfallstatistik einer der gefährvollsten Dienstzweige des Eisenbahndienstes. Oft kosten Rangierunfälle Gesundheit und Leben der Bediensteten; es können große Schäden an Betriebsmitteln und Beförderungsgut entstehen und weittragende Betriebschwierigkeiten die Folge sein. Die Sicherheit des Rangierbetriebes ist weitgehend von der Aufmerksamkeit aller beteiligten Bediensteten abhängig. Gesetzlicherseits wird verlangt, daß Rangierbewegungen jeweils nur ein Bediensteter zu leiten hat. Er prüft den Fahrweg und beauftragt den Lokomotivführer zur Ausführung der Rangierbewegungen mündlich oder durch Signale. Er sorgt für die Befolgung der Vorschriften und wacht über die Sicherheit des Rangierpersonals. Dem Rangierleiter sind Rangierer zugeteilt, mit denen er die anfallenden Rangierarbeiten zu verrichten hat. Er muß aber nicht nur den Rangierdienst und die dafür geltenden Bestimmungen beherrschen, auch die Arbeitsweise der von seiner Einheit zu bedienenden Produktionsbetriebe soll er gut kennen. Alles erfordert viel Erfahrung und einen Sinn für zweckmäßige Arbeitseinteilung. In der Regel werden die Aufgaben des Rangierleiters von Rangiermeistern wahrgenommen.

Stellvertretend für die rund 300 Rangiermeister des Gemeinschaftsbetriebes wollen wir unseren Lesern Rangiermeister Thomas Stich vorstellen.

43 Jahre ist Rangiermeister Stich bei uns beschäftigt. Als er 1922 seine Arbeitsstelle im oberschlesischen Industriegebiet verlor, weil dieses Gebiet Polen zugesprochen wurde, zog er mit einigen seiner Arbeitskollegen auf eigene Faust ins Ruhrgebiet und fand eine neue Beschäftigung bei der August Thyssen-Hütte, Abteilung Eisenbahn, als Rottenarbeiter. Ein halbes Jahr später wurde er in den Rangierdienst übernommen und im Hochofenbereich eingesetzt wo er sieben Jahre als 2. Rangierer fuhr. Zur Zeit des „passiven Widerstandes“ gegen die Besatzungstruppen mußte er wieder zurück zur Rotte, da es im Fahrbetrieb an Beschäftigung fehlte. Rangiermeister Stich kann sich noch erinnern, wie im jetzigen Bereich Vorbahnhof/Kaiserstraße riesige Berge Kohlen auf Halde lagen, weil sie während dieser Zeit nicht abgefahren werden konnten. In den weiteren Jahren der wirtschaftlichen Flaute hatte er Glück, daß er nicht, wie viele andere, arbeitslos wurde. Im Jahre 1930 wurde Thomas Stich dann zum 1. Rangierer befördert. In dieser Eigenschaft mußte er schon häufig den Rangiermeister vertreten. So blieb es nicht aus, daß 1943 die Ernennung zum Rangiermeister erfolgte.

Als der Zweite Weltkrieg begann, wurden

viele seiner jüngeren Arbeitskollegen zum Wehrdienst eingezogen. Der Krieg brachte besonders auch für die Rangierbediensteten erschwerte und gefährvolle Arbeitsbedingungen mit sich. Es wurden vom Rangierpersonal ständig 12-Stunden-Schichtenverfahren und die danach wohlverdienten Ruhepausen noch durch häufige Fliegerangriffe gestört. Auch während der Dienstzeit hat Rangiermeister Stich viele Fliegerangriffe erlebt. Oft mußten er und seine Arbeitskollegen bei der Fahrt hinter Wagenwänden vor Geschossen der Tiefflieger Deckung suchen. Des Nachts waren strenge Verdunkelungsvorschriften einzuhalten. Die Rangiererhandleuchten waren bis auf einen ganz schmalen Schlitz abgedunkelt. Ebenso die Spitzenlaternen der Lokomotiven. Außenbeleuchtung gab es zu der Zeit überhaupt nicht.

Um die Lücken, welche durch die Einberufungen zum Wehrdienst in den Reihen des Rangierpersonals entstanden waren, zu schließen, wurden ausländische Arbeitskräfte — sogar Frauen — zum Rangierdienst verpflichtet.

Kurz vor Ende des Krieges wurde Rangiermeister Stich noch zum Volkssturm eingezogen und mit mehreren Kollegen in das



Auch das Umlegen von handbetätigten Weichen gehört zu den Pflichten des Rangiermeisters.

Daneben: Ein Bild aus alten Zeiten: Dritter von links Herr Stich, links neben ihm der frühere Betriebsführer Falkenreck.



Bild links außen: Beim Ausfertigen des Rangierzettels.

Daneben: Der Fahrauftrag wird erteilt.

holländische Städtchen Winterswijk beordert. Das brachte ihnen den Scherznamen „Winterswijker-Husaren“ ein. In Holland kam Thomas Stich in britische Gefangenschaft, aus der er im August 1945 wieder entlassen wurde. Nach Hamborn zurückgekommen, fand er gleich wieder Beschäftigung bei EH als

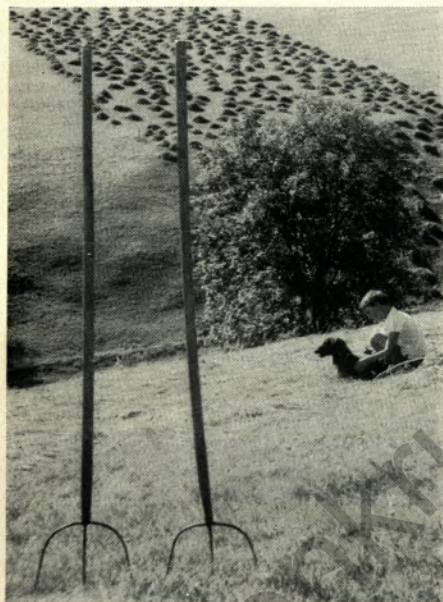
Rangiermeister. Die Produktion der ATH lag zu der Zeit still und sollte auch nicht wieder aufgenommen werden, da die ATH auf der Demontageliste stand. Das Hauptverkehrsauftakommen fiel damals bei den Schachtanlagen und den Kokereien an. Die unsicheren Verhältnisse und die schlechte Versorgungslage der Nachkriegszeit bekam

Herr Stich auch hart zu spüren. Eine kleine Aufbesserung der kargen Lebensmittellationen konnte er in seinem Hobby, das er nun schon seit 32 Jahren betreibt, nämlich in der Kleingartenhaltung und der Kaninchenzucht, finden. Jüngere Kollegen können sich noch entsinnen, daß Herr Stich ihnen damals oft ein Körbchen voll Obst aus dem eigenen Garten mitbrachte.

Rangiermeister Stich wird in diesem Jahr 65 Jahre alt und kann auf ein bewegtes Eisenbahnerleben zurückblicken. Noch heute arbeitet er wie eh und je im Rangierdienst, wenn er auch nicht mehr in den Brennpunkten des Betriebes eingesetzt wird. Vertretungsweise versieht Rangiermeister Stich auch den Dienst auf den Stellwerken Buschstraße, Lokschuppen und Posten Weseler Straße. In schweren Tagen und selbst bei außergewöhnlichen Anforderungen hat man Rangiermeister Stich nie mürrisch und unzufrieden gesehen, was seine Vorgesetzten und Kollegen zu schätzen wissen.

H. Scholz

Das beste Urlaubsfoto 1964



Nachdem wir Ihnen in der vorigen Ausgabe die drei ersten Preisträger und deren prämierte Fotos vorgestellt hatten, und wir darüber hinaus die erfreuliche Mitteilung machen konnten, daß drei weitere Preise zur Vergabe kamen, wollen wir unseren Lesern nun auch diese Preisträger vorstellen. Der 4. Preis im Werte von DM 30,- wurde Herrn Heinz Kiel, Sicherheitsingenieur des Gemeinschaftsbetriebes, für sein Bild „Im Heu“ zugesprochen. Den 5. Preis mit DM 20,- erhielt Hans-Dieter Krüger für sein Foto „Bonarbridge in Schottland“. Herr Krüger, damals noch kaufm. Lehrling (inzwischen Angestellter der Abteilung Rechnungswesen), hat das Bild der Eisenbahnbrücke mit der reizvollen Spiegelung bei seinem letzten Ur-

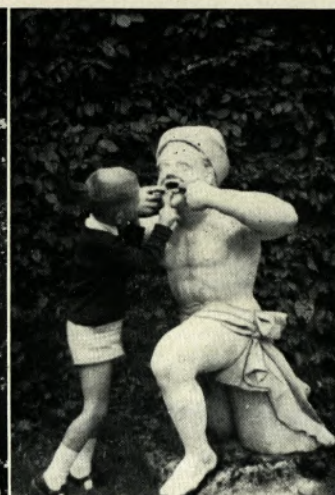
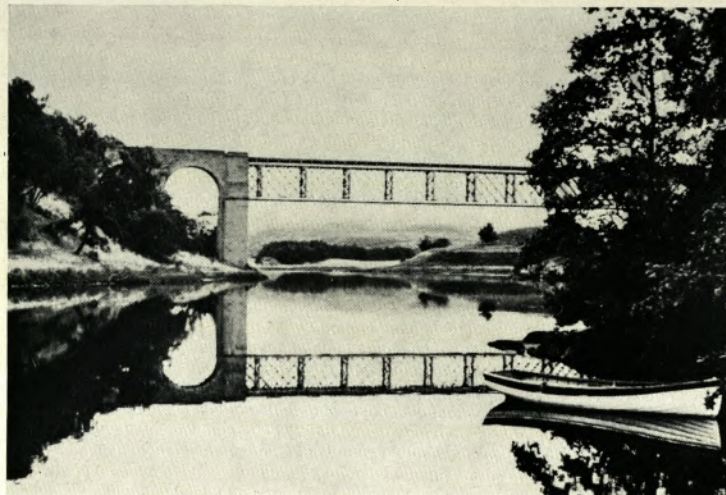
laub, den er in Großbritannien verlebte, aufgenommen. Den Wert von DM 20,- hatte auch der „Sonderpreis für Originalität“, den wir Frau Else Noller, Oberhausen-Sterkrade, für ihr Foto „Zeig mal, hast du schon alle Zähne?“ zuerkannten. Auch diesen Preisträgern nochmals unseren herzlichen Glückwunsch.

Hoffentlich hat unsere neutrale Jury mit der Reihenfolge der Preisverteilung auch den Geschmack der Mehrzahl unserer Leser getroffen.

Inzwischen macht sich die Schriftleitung Gedanken, wie sie auch 1965 mit einem ähnlichen Wettbewerb vielen Lesern Freude und Unterhaltung bereiten kann. Aber das „Wie und Was“ soll diesmal noch nicht verraten werden.

4. Preis, Heinz Kiel: „Im Heu“. Die moderne Art und die geschickte Raumaufteilung der Fotografie lassen den Schluß zu, daß der Einsender etwas vom Fotografieren versteht. Die Bestätigung erhielten wir, als wir hörten, daß Herr Kiel ein eifriges Mitglied unserer Fotogemeinschaft ist.

5. Preis, Hans-Dieter Krüger: „Bonarbridge in Schottland“. Das Bild wurde von einem ausgezeichneten Farbdia abgezogen und ist dadurch leider etwas „hart“. Nichtsdestoweniger wirkt es auch in Schwarzweiß durch die interessante Spiegelung auf der Wasseroberfläche noch gekonnt. Daneben: Sonderpreis für Originalität, Else Noller: „Zeig mal, hast du schon alle Zähne?“ Der originelle Einfall zu diesem Foto, das im Schloßpark von Hellbrunn b. Salzburg aufgenommen wurde, wirkte auf alle Betrachter so erheitend, daß Frau Noller für ihre Einsendung die Zuerkennung dieses Sonderpreises wirklich verdient hat.



Künftig:

„Bilderschrift“ auf Europas Bahnhöfen

Sie soll den Fahrgästen, besonders den Sprachunkundigen, helfen

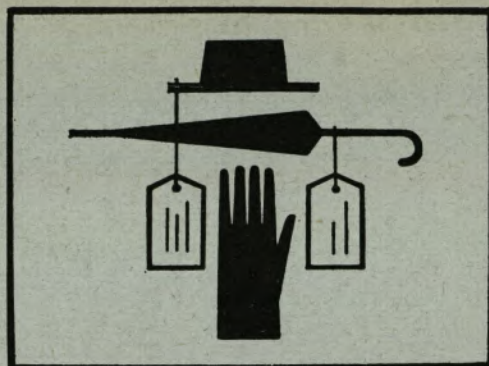
Die seit rund vier Jahren betriebenen Bemühungen des Internationalen Eisenbahn-Verbandes (UIC) zur einheitlichen Einführung einer Bildersprache, die auf den Bahnhöfen die verschiedenen Kundendienste der Eisenbahnen kennzeichnen soll, treten demnächst in ein neues Stadium: In Nürnberg traf sich vom 26. bis 28. Oktober ein eigens gebildeter Fachunterausschuß des Verbandes, um Vereinbarungen über weitere Bildsymbole, sogenannte Pictogramme, für diese Zwecke zu beraten.

Im Hintergrund dieser Aktion des UIC, der die meisten europäischen Eisenbahnverwaltungen und mehrere im Nahen Osten und in Übersee vereinigt, steht die Überlegung, daß im internationalen Reiseverkehr ein wahrhaft babylonisches Sprachgewirr herrscht, seit der Tourismus nach dem letzten Kriege zunehmend auch Kreise erfaßt hat, die nicht über Sprachkenntnisse für fremde Länder verfügen. So sieht man immer wieder auf Bahnhöfen zwischen Norwegen und Sizilien ratlose Reisende, die verzweifelt in einem Wörterbuch blättern, um zu erfahren, welches Schild in der Halle wohl auf die Gepäckabfertigung, das Auskunftsbüro, das Fundbüro oder den Gepäckträger weisen mag. Denn nicht immer findet sich so gleich ein sprachkundiger Eisenbahner oder Passant, der klare Auskunft geben kann. Noch schwieriger wird die Lage von Touristen ohne Sprachkenntnisse, wenn sie sich in einem Lande befinden, das sich nicht der in Mitteleuropa gebräuchlichen Schrift bedient, in Griechenland etwa oder in Bulgarien, der Sowjetunion und gewissen Gegen-

den Jugoslawiens mit ihrer kyrillischen Schrift.

Die Eisenbahnen vieler Länder erkannten bald die Notwendigkeit neuer Hilfsmittel an. Der internationale Eisenbahnverband begnügte sich zunächst mit Hinweisen an die Bahnverwaltungen, leichtverständliche Leuchtschilder und symbolische Zeichen zu verwenden. Angesichts des damit noch nicht gelösten Problems, daß die Hinweisschilder von Land zu Land unterschiedlich blieben, bildete sich bald darauf ein Unterausschuß des UIC, der einheitliche Symbolentwürfe ausarbeitete, 1962 einen internationalen Wettbewerb zur Gewinnung weiterer Zeichen ausschrieb und die Ergebnisse langer Beratungen in einer Broschüre vorlegte, die sowohl Empfehlungen von „Pictogrammen“ als auch schon verbindliche Beschlüsse zusammenfaßte.

Zunächst wurde Einigung über mehr als 20 Begriffe der neuen „Bilderschrift“ erzielt, unter anderem über die Symbole für Toiletten, Auskunfts- und Fahrkartenschalter, Platzkarten- und Fundbüro, Gepäckträgersignale, Gepäckabfertigung und -aufbewahrung, Postamt, Telegrammannahme, Fernsprecher, Bahnhofsbüfett und -restaurant, Geldwechsel, „Auto im Reisezug“, Gepäckschließfächer, Trinkwasser und andere Kundendienste oder Publikumseinrichtungen. Weitere „Pictogramme“ werden zum Beispiel angestrebt für Bahnpolizei oder Polizei, Bäder und Friseur, Apotheken, Krankenbetreuung, Schlaf- und Liegewagenkarten-Verkaufsstellen, Zoll, Wartesaal und Übernachtungsräume oder Tageshotel.



Dieses Zeichen soll den Weg zum Fundbüro erleichtern

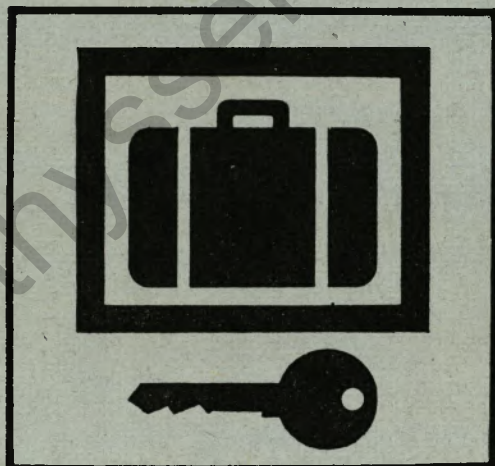


Das Symbol für „Gepäckabfertigung“

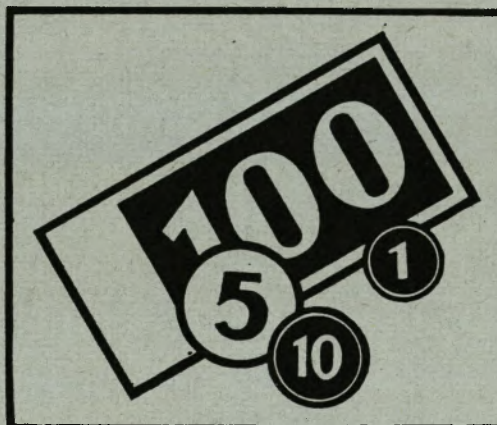
Der Erfolg der neuen „Bilderschrift“ steht und fällt mit zwei Forderungen: Sie muß überall einheitlich oder höchstens leicht abgewandelt und — in der Regel schwarz auf weiß — klar verständlich sein.

Erste Erfolge sind inzwischen dadurch erzielt worden, daß nicht nur die im UIC zusammengeschlossenen Eisenbahnverwaltungen, darunter die Deutsche Bundesbahn wie die Deutsche Reichsbahn, die bisher vereinbarten „Pictogramme“ anerkannten, sondern auch die in einer eigenen Vereinigung tätigen osteuropäischen Eisenbahnen sich den Empfehlungen anschlossen.

Jedenfalls bleibt die Tatsache bestehen, daß die europäischen Eisenbahnen in einem neuen Gemeinschaftswerk einen weiteren Beitrag zur Förderung des internationalen Fremdenverkehrs und damit des Kennenlernens der Völker untereinander zu leisten bereit sind. Von Finnland bis Portugal, von der Türkei bis Schottland werden die „Bilderschrift“-Schilder, stehen sie erst einmal allgemein zur Verfügung, dem fremden Fahrgast auf den Bahnhöfen eine große Hilfe bieten.



Hinweiszeichen für Gepäckschließfächer



Hier führt der Weg zur Wechselstube

Die Pulverflagge

Der Lokomotivfahrmeister klappte die Mappe mit den Dienstbefehlen und sonstigen Anweisungen zu.

„Also, mach's gut, Heiner“, verabschiedete er den Reservelokomotivführer Heiner Mohr, der sich gerade zum Dienst eingefunden hatte. „Sag mal, wie geht's eigentlich Karin?“ Karin, das war Heiners Frau; der Fahrmeister war manchmal bei den beiden zu Gast gewesen.

„Ja, das wollte ich dir gerade sagen“, antwortete Heiner. „Jetzt ist es soweit. Ich habe sie eben in die Klinik gebracht. Heute soll das Kind kommen. Schön, nicht?“

„Und du bist auf der Lok. Hättest du doch vorher was gesagt...“

„Nein, das ist schon richtig so. In der Klinik stehe ich ja doch nur 'rum und kann nichts tun, und zu Hause möchte ich auch nicht allein sitzen. Übrigens, Walter“, fügte der Lokführer hinzu, „die Klinik hat versprochen, daß sie hier im Lokfahrdienst anruft, wenn das Kind da ist; dann erfahre ich das so früh wie möglich.“

Fahrmeister Walter überlegt. Ihm ist noch etwas eingefallen:

„Paß mal auf, Heiner. Du hast doch den Eilzug 4648 hin und den 4649er zurück. Da kann ich dir doch auch unterwegs Nachricht geben. Ich 'laß' dir einfach die Pulverflagge, die schwarze, zeigen.“

„Geht denn das?“

(Wer im Eisenbahnsignalwesen nicht erfahren ist, muß dazu wissen: Pulverwagen werden, während sie beladen stillliegen, zur warnenden Kennzeichnung mit der schwarzen „Pulverflagge“ versehen. Wenn aber, wie der Fahrmeister vorschlug, mit dem schwarzen Tuch einem fahrenden Zug ein Signal gegeben

wird, so gibt es das in den Dienstvorschriften gar nicht; es kann also keine Verwechslung mit einem Gefahren- oder einem anderen Signal eintreten. Immerhin, Walter und Heiner handelten hier nicht ganz den Vorschriften gemäß, sondern machten sich eine Lücke zunutze.)

„Ja, die Pulverflagge, das machen wir. Schwirr ab, Heiner. Es wird Zeit.“

Lokführer Heiner fuhr los. Auf dem Hinweg zeigte sich nichts Besonderes.

Aber auf der Rückfahrt, in Poggendorf, schwenkte der Fahrdienstleiter lachend und mit wilden Armbewegungen die mangels häufiger Benutzung leicht verstaubte Pulverflagge. Heiner, auf der Durchfahrt ohne Halt, antwortete dankend mit einem langgezogenen Pfiff.

Nach 20 Minuten kam Ermsweiler, eine Baustelle mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Stundenkilometer. Nanu, dachte Heiner, was ist denn das: Bei der Durchfahrt stand am Bahnsteig schon wieder ein Eisenbahner und winkte mit der Pulverflagge. „Danke, weiß schon Bescheid“, rief Heiner im Vorüberfahren. Und fröhlich pfiff er noch einmal.

Dann, wieder auf dem Heimatbahnhof, eilte er zum Fahrmeister Walter, um Näheres zu erfahren. „Das hat ja prima geklappt. Ich habe die Flagge schon in Poggendorf gesehen; in Ermsweiler war das gar nicht mehr nötig, und...“

„Doch, Heiner, das war nötig. Du weißt nämlich noch nicht alles. Deiner Karin geht's gut — und den. Zwillingen auch. Für das Mädchen hast du die Pulverflagge in Poggendorf gesehen und für den Jungen die in Ermsweiler. Na also, herzlichen Glückwunsch!“

Die letzten Worte mußte der Fahrmeister laut rufen; denn Heiner war schon aus der Tür — auf dem schnellsten Weg zur Klinik.

aus „Rad und Schiene“

Nur ein dummer „Autoreifen“

Eine Geschichte, die leider immer wieder vorkommt.

Ein Wochentag wie jeder andere, gegen 5.30 Uhr, leichter Nieselregen, glatte Straße.

Franz Kurz fährt mit seinem Kollegen Jupp Hense in einem Pkw zur Arbeit. Jahrelang fahren sie schon gemeinsam diesen Weg. Noch eine Kurve und zwei Kreuzungen, dann sind sie am Ziel. Da, plötzlich stimmt mit dem Wagen etwas nicht, er kommt ins Schleudern, und mit einem lauten Krach prallen sie gegen einen Straßenbaum.

Unfallursache: Ein abgefahrener Reifen.

Beide Männer werden mit lebensgefährlichen Verletzungen ins Krankenhaus eingeliefert. Der Pkw wurde mit Totalschaden sichergestellt. Eine Woche nach dem Unfall konnte der Fahrer bei der Vernehmung durch die Polizei nichts über den Unfallhergang sagen. Er wußte nur, daß plötzlich ein Straßenbaum auf ihn zukam. Dann verlor er das Bewußtsein. Ihm war auch nicht bekannt, daß seine Reifen stark abgefahren waren. Oder wollte er es nicht wissen?

Die Gutachter stellten fest, daß beim Durchfahren der Kurve ein Hinterreifen durch die Fliehkraft stark beansprucht wurde. Da aber auf der Lauffläche des Reifens kein Profil mehr war, scherte der Pkw aus, gelangte auf die andere Fahrbahnseite und prallte gegen den Baum.

Kollege Jupp mußte monatelang das Krankenlager hüten. Die Krankenkasse machte ihre Ansprüche geltend, Jupps Firma stellte Regreßansprüche wegen der ausgefallenen Arbeitsleistung, und zu guter Letzt wurde Franz wegen fahrlässiger Körperverletzung angeklagt. War das alles nötig? Ein paar neue Reifen kosten ca. 120,— DM; für runderneuerte hätte er den halben Preis bezahlt.

Wie sieht die Rechnung nun aber aus: Gefängnis, Führerscheinentzug, Totalschaden des Wagens, Krankenhaus- und Arztkosten, Gerichtskosten, Regreßansprüche der Versicherung und der Firma.

Zahlen brauchen wohl keine genannt zu werden, um klarzumachen, was ein abgefahrener „dummer“ Reifen neben Schmerz und Leid für Folgen haben kann.

Sind Ihre Reifen in Ordnung?

H. Kiel

De kann ma gratuliere

Von morgesfrüh bös owendslaat
En Haste on en Jage.
Ok nachs send völe noch ob Fahrt,
So geht dat Johr on Dage.

Et eß noch bloß en hen on her,
Ma kann kaum röwer loope,
On doch send et ömmer noch mehr,
Die sech en Auto koope.

Se fahre no die Büros gau,
No Zeche on Fabreke,
Se ille witt noch manche Bau
An Häwes, Bahn on Bröcke.

Sunndags fahre völe ob Land
Met öre Frau on Blage,
Se bade on lege em Sand
An schöne warme Dage.

Andre renne no de Grenz hen,
Om belleg wat tu schnappe;
Doch dat hüt meistens kinne Senn,
Ma mot off mehr berappe.

En Töff Töff eß geweiß ganz nett,
Wenn nex met düht pasiere,
Wer johrelang dat Glück schon hüt,
De kann ma gratuliere.

Hermann Alexi

Wußten Sie, daß ...

die Geschwindigkeit
der Erde um die Sonne 29,6 km/sek
eines Regentropfens 11,0 m/sek
einer Schneeflocke 0,2 m/sek
beträgt?

die Lebensdauer
einer Perlmuschel 80—100 Jahre
eines Karpfens 100—120 Jahre
einer Riesenschildkröte 200—400 Jahre
betragen kann?

ein Medizinball 1500 — 3000 g
ein Fußball 396 — 453 g
ein Tischtennisball 2,4 — 2,5 g
wiegt?

Auflösung des Besuchskartenrätsels

aus der Januar/Februar-Ausgabe:

Gleiswerker

(Bei der Wohnortangabe lag leider ein Fehler vor, Kiel wird selbstverständlich ohne H geschrieben, was unsere findigen Rätselfreunde schnell gemerkt haben werden!)

Rangiermeister
Lokomotivführer



Hermann Herde

* 15. 1. 1904 † 8. 3. 1965

Abteilungs-Vorsteher Hermann Herde, der Vertreter des Leiters unserer Verkehrsabteilung, ist nach kurzer Krankheit für immer von uns gegangen. Alle, die ihn kannten, betrauern seinen plötzlichen Tod. Herr Herde begann seine berufliche Laufbahn am 1. 9. 1917 als Lehrling der Gewerkschaft Deutscher Kaiser. Schon 1921 wurde er der Abteilung Eisenbahn und Häfen zugewiesen; er hat sich von da an den verkehrlichen Belangen unserer heutigen Muttergesellschaften verschrieben. Lange Jahre war er als Direktionssekretär tätig. Schon 1946 wurde er zum Bürovorsteher im kaufmännischen Büro Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen ernannt. Nachdem unsere Firma am 1. 10. 1949 selbständig wurde, arbeitete Herr Herde an den Aufgaben, welche die Neuorganisation und der Wiederaufbau mit sich brachten, wesentlich mit. Die Geschäftsführung verlieh seinen Leistungen durch seine Ernennung zum Abteilungs-Vorsteher in der Verkehrsabteilung am 1. 2. 1961 sichtbaren Ausdruck.

Das Leben unseres Herrn Herde war der Dienst an Eisenbahn und Häfen. Freudige Detailarbeit, treueste Pflichterfüllung, Aufgeschlossenheit modernen Entwicklungen gegenüber und eine edle Gesinnung machten ihn zu einem allseits hochgeschätzten Mitarbeiter und Vorgesetzten. Er wird allen, die ihn kannten, Vorbild bleiben.

5.30 bis 16.00 Uhr finden im Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen die Betriebsratswahlen statt.

In getrennten Wahlgängen werden 14 Arbeiter und 3 Angestellte in den Betriebsrat gewählt.

Jedem Wahlberechtigten ist die Möglichkeit gegeben, in dem für seinen Dienstbereich nächstliegenden Wahllokal abzustimmen.

1. Mittwoch, den 21. 4. und Donnerstag, den 22. 4. 1965

im Schulungsraum, Verwaltungsgebäude Bruckhausen, außerdem

2. Mittwoch, den 21. 4. 1965

im Eisenbahn-Dienstgebäude Ruhrort und im Eisenbahn-Dienstgebäude Hafen Schwelgern,

3. Donnerstag, den 22. 4. 1965

im Mannschaftsraum Hochofen Bruckhausen und im Mannschaftsraum Hochofen Hüttenbetrieb.

Der Wahlvorstand
gez. Eduard op de Hipt
gez. Johannes Hol gez. Artur Sommer

Sport beim Eisenbahnbetrieb Süd

Nachdem wir bereits in zwei Ausgaben des vergangenen Jahres über Betriebs-Fußballmannschaften berichtet hatten, erhielten wir nun eine Zuschrift über sportliche Tätigkeit beim Eisenbahnbetrieb Süd, die wir unseren sportlich interessierten Lesern nicht vorenthalten wollen. Wir freuen uns, daß der Sportsport auch beim Gemeinschaftsbetrieb immer mehr Anhänger findet, ist doch sein positiver Einfluß auf die Gesundheit und eine erholsame Entspannung in der heutigen Zeit unbestritten.

Wir vom Abschnitt Süd, so heißt es in dem uns zugestellten Bericht von Claus-Dieter Schorch, spielen seit 1962 mit wechselndem Erfolg gegen Betriebs-Fußballmannschaften aus ganz Duisburg und Umgebung. Nach anfangs, wie es schien, schwachem Interesse unter den Kollegen sind wir heute in der Lage, eine I. und

II. Mannschaft aufs Spielfeld schicken zu können. Außerdem haben wir noch eine „Alte Herren“-Elf, die auch sehr ehrgeizig aufspielt. In den letzten zwei Jahren haben wir 31 Spiele ausgetragen und davon 19 gewonnen. Bei 5 Spielen war der Ausgang unentschieden, und nur 7 wurden verloren. Eines unserer größten Spiele war die Freundschaftsbegegnung gegen die Elf der Hotel-Fachschule Dortmund. Am 5. 6. 1964 unterlagen wir im Hamborner Stadtpark mit 2:6 Toren. Einen Monat später, am 3. Juli, folgten wir der Einladung zum Rückspiel nach Dortmund und siegten dort mit 7:1 Toren. Erwähnenswert wären noch Begegnungen mit der Triton-Werft (6:3), Stadtverwaltung Duisburg (5:3), Zinkhütte Hamborn (5:1), Firma Wehmeyer (7:2), König-Brauerei Beeck (2:3), Fa. Krone, Duisburg (3:0), B.P. Friedrichsfeld (4:0), Verwaltung EH (8:1), Teerverwertung Meiderich (3:6) und ein Spiel gegen die Elf der Kokerei Schacht 4/8, mit der uns eine besonders gute Freundschaft verbindet, das wir mit 5:3 Toren gewannen. Alles in allem können wir über unsere Erfolge in der letzten Zeit sehr stolz sein. Wir hoffen, daß unsere sportliche Tätigkeit auf diesem Gebiet verstärktes Interesse findet, so daß unsere Mannschaften noch spielstärker werden und wir uns an stärkere Gegner heranwagen können.

Auch in geselliger Hinsicht sind wir nicht untätig. Wie schon 1963, so veranstalteten wir im vergangenen Jahr eine Weihnachtsfeier, bei der jeder anwesenden Dame ein kleines Präsent überreicht wurde. Es war jedesmal ein gelungener Abend. Bei der letzten Feier haben wir sogar einen „Spieler des Jahres“ gewählt, der sich durch sportliche, faire Haltung auf dem Spielfeld auszeichnete. Wir hoffen, daß der Titel und der Preis, der dem Gewählten zuerkannt wird, ein Anreiz für alle Spieler ist, sich auf dem Spielfeld vorbildlich zu benehmen.

Erwähnenswert ist noch, daß unsere neugegründete Tischtennis-Abteilung mit ihrem Training so weit fortgeschritten ist, daß in nächster Zeit schon an Clubkämpfe gedacht werden kann.

Die spielstarke I. Fußballmannschaft des Eisenbahnbetriebes Süd.



Personalien

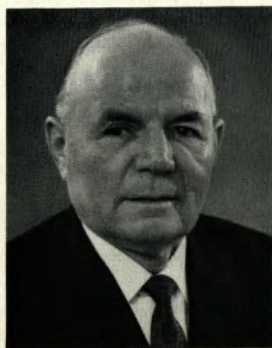
Seit dem 1. Januar 1965 ist Herr Paul Strack zum Betriebsführer im Abschnitt Süd des Eisenbahnbetriebsdienstes ernannt worden. Er übernimmt gleichzeitig die Vertretung von Betriebschef Wiing, die bisher von Betriebsführer Baack wahrgenommen wurde; Herr Baack ist zum 31. 3. 1965 in den Ruhestand getreten.

Betriebsratswahlen 1965

In allen Betrieben ist nach dem Betriebsverfassungsgesetz ein Betriebsrat zu bilden.

Nach den neuen Bestimmungen beträgt die Amtszeit des Betriebsrates 3 Jahre. Am 21. 4. und 22. 4. 1965 in der Zeit von

Unsere Jubilare



Auf eine **50jährige Werkszugehörigkeit** blickt am 22. März 1965 Signalwärter Hermann Höffner, Signalstation, Hafen Schwelgern, zurück.

Der Jubilar ist gebürtiger Hamborner und wohnt in Walsum, Sonnenstraße 38. Er begann seine berufliche Tätigkeit in der Mechanischen Hauptwerkstatt der ATH und kam dann zur Mechanischen Werkstatt, Hafen Schwelgern, wo er bis 1928 als Werkzeugschlosser beschäftigt war. Bis November 1934 arbeitete er im Kranbetrieb des Hafens als Brückenhilfsmann auf der Brücke I. Ein Betriebsunfall machte seine Umsetzung erforderlich; er ist seitdem als Signalwärter in der Signalstation des Hafens Schwelgern tätig.

Der Jubilar gehört dem Jubilarenverein an und ist ein zuverlässiger Mitarbeiter. Seine besondere Neigung gilt dem Männergesang. Er ist Mitglied des Quartettvereins und des Männergesangsvereins Walsum-Aldenrade.



Am 4. Mai 1965 feiert Bezirksvorsteher Friedrich Rosch vom Eisenbahnbetriebsbüro, Hafen Schwelgern, sein **50jähriges Dienstjubiläum**.

Er wurde am 7. Mai 1901 in Hamborn geboren und wohnt hier in der Gillhausenstraße 4. Seine berufliche Laufbahn begann er am 4. Mai 1915 als Schlosserlehrling in der Mechanischen Werkstatt der ATH. Im Dezember 1916 kam er zum Eisenbahnbetrieb. Am 4. Dezember 1933 wurde er zum Rangiermeister befördert und am 1. September 1948 Assistent. Seit 1. Juni 1955 ist er Vorsteher beim Eisenbahnbetrieb Nord, Hafen Schwelgern.

Der Jubilar, der dem Jubilarenverein angehört, ist ein sehr zuverlässiger und pflichtbewußter Mitarbeiter, der sich auch in schwierigen Lagen selbstlos für den Betrieb einsetzt. Den ihm unterstellten Vorsteherbereich Hafen Schwelgern leitet er mit viel Umsicht, wobei er Kontakt zu den Betriebsstellen des Hafens hält. Seine Freizeit weiß er gut auszufüllen. Er ist ein eifriger Spaziergänger, liebt gute Bücher und fotografiert gern.



50 Jahre im Dienst ist am 6. Mai 1955 Schlosser Peter Puhl, Eisenbahnwerkstätten, Lok-Reparatur.

Der Jubilar, wohnhaft in Duisburg-Meiderich, Werderstraße 21, wurde in Losheim, Bezirk Trier, am 8. Mai 1901 als Sohn eines Maschinensteigers geboren. Nach seiner Schulentlassung war er im Blechwalzwerk der ATH bis zum Jahre 1947 als Blechschneider und dann als Schlosser beschäftigt, in welcher Eigenschaft er noch heute tätig ist.

Als tüchtiger Handwerker erfreut sich der Jubilar guten Rufes. Er verfügt auf Grund seiner langjährigen Berufserfahrungen über gewissenhaftes fachliches Können und zeigt beste Arbeitsleistungen. Stets hat er sich durch Fleiß und Zuverlässigkeit ausgezeichnet und sich durch seine Führung die Anerkennung seiner Vorgesetzten und die Wertschätzung seiner Arbeitskameraden erworben.



Lokführer Johann Winkendick, Betriebsmaschinendienst Nord, feiert sein **50jähriges Dienstjubiläum** am 7. Juni 1965.

In den Eisenbahnwerkstätten begann er seine Schlosserlehre, die er mit der Gesellenprüfung abschloß. Vom 1. Februar 1921 bis September 1922 war er als Lokheizer beschäftigt. Seitdem ist er als Lokführer eingesetzt.

Der Jubilar, der in Walsum, Dr.-Wilhelm-Roelen-Straße 328, wohnt, war stets ein pflichtbewußter, fleißiger und zuverlässiger Mitarbeiter. In seiner Freizeit wandert er gern, auch ist er häufig mit dem Fahrrad unterwegs. Dem Lesen von Büchern historischen Inhalts gehört seine besondere Liebe. Sein Sohn ist ebenfalls als Lokführer bei Eisenbahn und Häfen tätig.



Auf eine **50jährige Werkszugehörigkeit** blickt schließlich noch Obermonteur Hans Brögmann, Hafen Schwelgern, zurück.

Der Jubilar wurde am 25. Mai 1901 in Duisburg-Ruhrort geboren und wohnt jetzt in Hamborn, Grillostraße 41. Er war zunächst Lehrling im Hafen Schwelgern, wo er am 15. Juni 1915 eintrat, und arbeitete nach Lehrabschluß bis zum Jahre 1942 als Elektriker. Seitdem ist er als Vorarbeiter — Obermonteur — eingesetzt.

Auch er ist Mitglied des Jubilarenvereins und erfreut sich bei Vorgesetzten und Mitarbeitern allgemeiner Beliebtheit.

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück :



Matthias Laps
Weichensteller
Eisenbahn Nord
eingetreten: 6. 5. 1925



Heinrich Cloudt
Weichensteller
Eisenbahn Nord
eingetreten: 7. 5. 1925



Nikolaus Heinrichs
Streckenwärter
Bauabt. Oberbau Nord
eingetreten: 13. 5. 1925



Gustav Hoffmann
Lokführer
Betr.-Masch.-Dienst Nord
eingetreten: 16. 5. 1925



Ernst Koch
Rangieraufseher
EBN
eingetreten: 20. 5. 1925



Theodor Held
Büroangestellter
Rechnungswesen
eingetreten: 2. 6. 1925



Johann Kubiak
Vorarbeiter
Hafen Schwelgern
eingetreten: 5. 6. 1925



Wilhelm Bussler
Rangiermeister
Eisenbahn Nord
eingetreten: 8. 6. 1925



Julius Dort
Schlosser
Fahrlungsmeisterei
eingetreten: 13. 6. 1925



Oswald König
Waschraumwärter
Bauabt.-Oberbau Nord
eingetreten: 15. 6. 1925



Dietrich Ströter
Vorarbeiter
Hafen Schwelgern
eingetreten: 17. 6. 1925



Karl Birkholz
Waschraumwärter
Bauabt.-Oberbau Nord
eingetreten: 22. 6. 1925



Wilhelm Schäfer
Lokführer
Betr.-Masch.-Dienst Nord
eingetreten: 30. 6. 1925

25 Jahre

sind in unserem Betrieb

tätig:



Eduard Rau
Hilfsarbeiter
EBW
eingetreten: 10. 6. 1940



Werner Polomka
Weichensteller
Eisenbahn Süd
eingetreten: 23. 6. 1940



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Friedhelm Plum, Signalmeisterei
mit Eleonore Smaniotto
am 6. 11. 64

Günter Posorski, Bauabt.-Oberbau-Nord
mit Bärbel Gesche
am 13. 11. 64

Irfan Yilmaz, Eisenbahn-Nord
mit Melehat Aydemir
am 11. 12. 64

Helga Arndt, Rechnungsprüfung
mit Herbert Idahl
am 18. 12. 64

Heinrich Schäfer, Betr.-Masch.-Dienst-N.
mit Ursula Hetkamp
am 18. 12. 64

Horst Joswig, EBW
mit Maria Murschall
am 18. 12. 64

Hans Gehringer, Betr.-Masch.-Dienst-N.
mit Helga Golouh
am 30. 12. 64

Erol Acar, Eisenbahn-Nord
mit Saniye Cabuk
am 31. 12. 64

Luigi Yarsalona, Eisenbahn-Nord
mit Bertalona Alfonsa
am 5. 1. 65

Werner Keienburg, Eisenbahn-Nord
mit Christa Schmitz
am 22. 1. 65

W. Schlagbauer, Betr.-Masch.-Dienst-N.
mit Elsbeth Krzyzalewski
am 5. 2. 65

Nachwuchs kam an:

Holger, 18. 12. 64
Johannes Buschmann, Bauabt.-
Oberbau-Nord

Andrea, 20. 12. 64
Karl Samp, Eisenbahn-Süd

Anke, 26. 12. 64
Heinz Herhammer, Eisenbahn-Süd

Siegfried, 29. 12. 64
Siegfried Haack, Eisenbahn-Süd

Ralf, 31. 12. 64
Hans-Dieter Reinhard, Verkehrsabt.

Sabri, 1. 1. 65
Resat Albayrak, Eisenbahn-Nord

Frank, 4. 1. 65
Gerhard Westenberger, Betr.-Masch.-
Dienst-Nord

Rolf, 4. 1. 65
Heinrich Schullenberg, Betr.-Masch.-
Dienst-Nord

Birgit, 4. 1. 65
Josef Hofmann, Hafen Schwelgern

Thomas, 5. 1. 65
Egon Kroll, Eisenbahn-Nord

Stephanie, 6. 1. 65
Karl-Heinz Altenschmidt, Eisenbahn-S.

Reiner, 7. 1. 65
Paul Kirschbaum, Eisenbahn-Nord

Thomas, 8. 1. 65
Heinz Falkenreck, Belegschaftsabt.

Volker, 8. 1. 65
Josef Brodmann, Eisenbahn-Nord

Birgit, 9. 1. 65
Franz Jendrzewski, Eisenbahn-Nord

Angelika, 9. 1. 65
Franz Rauch, Eisenbahn-Nord

Halim, 10. 1. 65
Hüseyin Aslan, Eisenbahn-Nord

Birgit, 11. 1. 65
Wolfgang Gebhardt, Eisenbahn-Nord

Mike, 13. 1. 65
Joachim Günther, Eisenbahn-Nord

Michael, 15. 1. 65
Reinhold Huter, Betr.-Masch.-Dienst-N.

Ralf, 21. 1. 65
Heinrich Nühlen, Betr.-Masch.-Dst.-N.

Kerstin, 21. 1. 65
Siegfried Börngen, Betr.-Masch.-Dst.-S.

Meike, 21. 1. 65
Alfred Heisler, Betr.-Masch.-Dienst-N.

Monika, 24. 1. 65
Hermann Kirsch, Eisenbahn-Nord

Holger, 26. 1. 65
Heinz Seidl, Verkehrsabt.

Dirk, 26. 1. 65
Günter Feldkamp, Hafen Schwelgern

Petra, 29. 1. 65
Friedrich Schmidt, EBW

Sabine, 29. 1. 65
Günter Schwab, Eisenbahn-Süd

Sabine, 31. 1. 65
Ernst Müller, Betr.-Masch.-Dienst-Nord

Michael, 2. 2. 65
Adolf Kutsch, Eisenbahn-Nord

Jutta, 4. 2. 65
Hans-Dieter Kaspar, Betr.-Masch.-
Dienst-Nord

Martin, 6. 2. 65
Ernst-Ludwig Becker, Allg.-Verwaltg.

Martina, 6. 2. 65
Ernst Koch, Lagerverwaltung

Udo, 9. 2. 65
Karl-Heinz Witzke, Vermessungsabt.

Marion, 10. 2. 65
Günter Mendel, Betr.-Masch.-Dienst-N.

Tommaso, 11. 2. 65
Felice Tatalo, Eisenbahn-Nord

Christa, 12. 2. 65
Hans Rietz, Betr.-Masch.-Dienst-Nord

Diamantene Hochzeit:

Johann Wefers, früher Verlademeister
geb. 2. 11. 82
wohnhaft: Duisburg-Beeck, Gotenstr. 67
verheiratet: 24. 5. 05

Goldene Hochzeit:

Johann Nienhaus, früher Schlosser
geb. 12. 11. 88
wohnhaft: Duisburg-Beeck, Theodorstr. 5
verheiratet: 4. 5. 15

Karl Stange, früher Lokmeister
geb. 7. 3. 94
wohnhaft: Walsum, Heinestr. 16
verheiratet: 17. 5. 15

Geburtstag:

Robert Meiswinkel, früher Lok-Heizer
geb. 13. 6. 85 (80 Jahre)
wohnhaft: Oberh.-Holten, Graf-von-der-
Mark-Str. 9a

Todesfälle:

Johann Simon, Pensionär
früher Weichensteller
geb.: 24. 6. 91
gest.: 17. 12. 64

Johannes Hagdorn, Pensionär
früher Kranmeister
geb.: 21. 9. 71
gest.: 24. 12. 64

Wilhelm Maaß,
Schlosser EBW
geb.: 7. 10. 08
gest.: 24. 12. 64

Sylvester Rapl
Weichensteller Eisenbahn-Nord
geb.: 30. 12. 26
gest.: 27. 12. 64

Wilhelm Strube
Weichensteller, Eisenbahn-Nord
geb.: 26. 2. 1900
gest.: 16. 1. 65

Johann Gebauer, Pensionär,
früher Waschraumwärter
geb.: 26. 2. 98
gest.: 29. 1. 65

Hermann Mainka
Gleiswerker Bauabt. Oberbau-Süd
geb.: 2. 12. 08
gest.: 3. 2. 65

Johannes Jacobs, Pensionär,
früher kfm. Angestellter
geb.: 13. 8. 88
gest.: 4. 2. 65

Hermann Jerzembeck, Pensionär,
früher Pförtner
geb.: 23. 12. 88
gest.: 4. 2. 65

Peter Mertens, Pensionär,
früher Streckenwärter
geb.: 21. 1. 1900
gest.: 8. 2. 65

Eugen Mitzner, Pensionär,
früher Büroangestellter
geb.: 29. 4. 90
gest.: 11. 2. 65

Nochmal gehabt!

Hemmschuh-Katapult



Hier wartet wer auf den Waggon
Mit Hemmschuh, und da kommt er schon.



Der Schuh wird eilig unterschoben
Und bleibt, so scheint's, auch richtig oben.



Doch er betritt sich wie ein Blitz
Von dem ihm zugedachten Sitz.



Dem Manne leuchtet's völlig ein:
Man muß schwer auf dem Kieker sein.



lieder von der waterkant

am 11. April
1965
in der
Stadthalle
Hamborn

Es singt der Quartettverein
Gemeinschaftsbetrieb
Eisenbahn und Häfen
Leitung: Karl Eberhardt
und

**Richard
Germer**

Lautensänger, bekannt durch
Fernsehen, Funk u. Schallplatte

Beginn der Veranstaltung
18.00 Uhr
Einlaß: 17.30 Uhr
Eintrittspreis:
An der Abendkasse,
bei den Vereins-
mitgliedern und beim
Verkehrsverein Hamborn
DM 2,-

u. a. gelangen zur Aufführung:
Meeresstimmen · Schifferlied ·
Rolling home · Einmal noch nach
Bombay · Seeräuberballade ·
Die Buddel mit Rum

**Wir empfehlen allen Musikfreunden
den Besuch der Veranstaltung!**

