



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

17. JAHRGANG

7/8

JULI/AUG. 1971

Aus dem Inhalt

Kurznachrichten

22 Mitarbeiter gingen in Pension

Sparen wird wieder ganz groß geschrieben

Stellwerk Meerbergstraße wurde in Betrieb genommen

Schwere Achsdrücke erfordern schweren Oberbau

Die letzten Stationen der alten Straßenbrücke Alsumer Steig

Jubilaren-Vereinigung Hamborn besteht 1972 fünfzig Jahre

Betriebskrankenkasse erhöhte Beiträge auf 8,6 Prozent

Bei der Deutschen Bundesbahn läuft das größte Eisenbahnfahrzeug der Welt

Einer von vielen

Zuschauer sahen 70 Minuten lang spannenden Fußball

Jonny Wagenschreck grinst weiter!

Unsere Jubilare

Familiennachrichten

Lokführer i. R. Suerick vollendete sein 90. Lebensjahr

Betriebssportgemeinschaft EH-Süd fuhr nach Rotterdam

EH-Mitteilungen

Ein Herzbad mit Herz

Wertvolle Gedanken

Arbeite sicher

KURZNACHRICHTEN

Neuer Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI) wurde der Vorstandsvorsitzende der ATH, Dr. Hans-Günther Sohl. Herr Dr. Sohl, der auf der 22. Jahresversammlung des Verbandes in Düsseldorf einstimmig gewählt wurde, wird sein Amt am 1. Januar 1972 antreten. Bis dahin führt der seit der Gründung des BDI an seiner Spitze stehende Fritz Berg den Verband.

Unter dem Namen „**Thyssen Niederrhein GmbH Hütten- und Walzwerke**“ schlossen sich jetzt die Hüttenwerk Oberhausen AG (HOAG) und die Niederrheinische Hütte AG zusammen. Das neue Unternehmen, dessen Sitz Oberhausen ist, wird unter den Gesellschaftern des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen den bisherigen Platz der HOAG einnehmen. Die Umwandlung der Gesellschaftsform von Thyssen Niederrhein in eine Aktiengesellschaft ist vorgesehen.

Der Erzverladekai 5 im Hafen Walsum-Süd, der bisher noch dem Hochofenbereich unterstand, ging mit Wirkung vom 1. Juli dieses Jahres in die Regie des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen über. Damit werden nun alle im Hafen Walsum befindlichen Umschlags- und Hafenanlagen von EH betrieben.

Ein weiterer Beitrag zur Luftreinhaltung ist die in Bau befindliche neue, leistungsfähigere Kompakt-Dampfkesselanlage für die Hamborner Kokerei Friedrich Thyssen. Die neue Anlage, die den Dampf- und Wasserverbrauch der Kokerei decken soll, ersetzt die bisher kohlebefeuernden Kessel. Als Grundbrennstoff dient Gichtgas, notfalls kann auch Kokereigas verwendet werden.

Unter dem Eindruck der erschreckenden **Unfallbilanz 1970** mit 19128 Verkehrstoten und 376520 Verkehrsunfällen mit Personenschaden hat sich Verkehrsminister Leber für die Intensivierung der Unfallursachenforschung ausgesprochen und hierbei an erster Stelle zu schnelles Fahren, Vorfahrtverletzung und Alkohol am Steuer genannt. Auf den deutschen Straßen sind 1970 fast 15 Prozent mehr Verkehrstote gezählt worden als im Jahr zuvor.

Elektrische Schnelltriebwagen wird die DB vom Sommerfahrplan 1972 an erstmals in Deutschland für den Reiseverkehr einsetzen. Die entsprechenden Bauaufträge für die ersten drei dieser Schnelltriebzüge wurden bereits vergeben. Eine Einheit besteht aus 4 Wagen und ist 108 m lang. Alle 4 Wagen werden angetrieben, so daß der 16achsige Zug auch über 16 Fahrmotoren verfügen wird, die 5000 PS Nennleistung hergeben. Beim Anfahren kann durch kurzzeitige stärkere Belastung der Motoren sogar eine Leistung von 8200 PS erreicht und der vollbesetzte Zug dadurch aus dem Stand innerhalb von etwa 1 1/2 Minuten auf die Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h gebracht werden. Diese ersten drei Prototypen sollen voraussichtlich die Strecke München-Würzburg-Hannover-Bremen bedienen.

In wenigen Jahren sollen dann 72 Städte des Bundesgebietes im Intercity-Schnellverkehr durch modernste Züge, die den ganzen Tag über in festen Zeitabständen bei Geschwindigkeiten zwischen 160 und 200 km/h verkehren, verbunden sein.

Impressum

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

Schriftleitung: Kurt-Hermann Still

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

Druck: Michael Schiffer KG, Rheinberg

Aufnahmen: EH: Betriebsmaschinendienst, Herbers, Jauch, Kl.-Hartlage, Peters, Staudigel, Still, Vocke

ATH: Lang, Meyer
Sonsige: DB-Pressedienst

Titelbild: Lok 127 am Ablaufberg Meerbergstraße (s. auch Artikel im Innern dieser Ausgabe)

Rückseite: Für Pensionäre ist der Jubiläumshain in Hamborn im Sommer immer ein beliebtes Ziel.



Sparen wird wieder ganz groß geschrieben

Hinweise auf die z. Z. erforderlichen Sparmaßnahmen zogen sich wie ein roter Faden durch die Beiträge anlässlich der Belegschaftsversammlung am 16. Juni. Die Betriebsvertretung mußte den einen oder anderen Verbesserungswunsch im Augenblick zurückstellen, die Geschäftsführung forderte die Belegschaft zur Mithilfe bei den Anstrengungen zur Kostensenkung auf, und das Hafenpersonal klagte über Ebbe in der Lohntüte wegen der weggefallenen Überstunden. Vor nicht ganz vollem Saal hatte Betriebsratsmitglied Johannes Körperich die Versammlung mit der Begrüßung der Anwesenden und der Bekanntgabe der Tagesordnung eröffnet. Er entschuldigte den 1. und 2. Betriebsratsvorsitzenden Diercks und Kollenbach, die wegen Teilnahme an einem Lehrgang bzw. Urlaub an der Versammlung nicht teilnehmen konnten. Fritz Fuhrmann gab dann den Bericht der Betriebsvertretung. Er ging nochmal ausführlich auf die in der vorausgegangenen Belegschaftsversammlung vorgetragenen Wünsche ein und gab einen Überblick über das in diesem Zusammenhang bisher Erreichte. Aus der Tätigkeit des Betriebsrates in den letzten Monaten unterstrich Herr Fuhrmann insbesondere die Überarbeitung des Kataloges für Erschwerungs- und Sonderzulagen, der in seiner Neufassung ab 1. Juli 1971 Gültigkeit hat und das in einer Arbeitsgruppe über die sogenannte Springertätigkeit ausgearbeitete Untersuchungsergebnis, welches der Firmenleitung noch zur Genehmigung vorgelegt wird. Mit dem Hinweis auf die am 30. 9. 1971 auslaufenden Lohn- und Gehaltstarifverträge schloß Herr Fuhrmann seine Ausführungen.

Den Bericht der Geschäftsführung gab Herr Direktor Sieverling. Wenn in den letzten Jahren mit wenigen Ausnahmen immer von Leistungssteigerungen und sogar Höchstleistungen berichtet werden konnte, so kam diesmal die Geschäftsführung nicht umhin, die Produktionseinschränkungen unserer Gesellschafter aufzuzeigen, die auf die Beförderungs- und Umschlagsleistungen des Gemeinschaftsbetriebes nicht ohne Einfluß blieben. Der Leistungsrückgang führte dementsprechend zu einer weiteren Verschlechterung der

Ertragslage. Die August Thyssen-Hütte hat daher ihre sämtlichen Konzerngesellschaften angewiesen, einschneidende Maßnahmen zur Kostenminderung zu ergreifen, wie u. a. Abbau von Überstunden, Zurückstellung bereits genehmigter Investitionsvorhaben und Beschränkung bei der Beantragung neuer Investitionen. Mit einem Aufruf der Geschäftsführung an die Belegschaft, bei der Durchführung der Sparmaßnahmen aktiv mitzuwirken, schloß Herr Sieverling seinen Bericht.

Die Beiträge einiger Belegschaftsmitglieder, die sich zum Punkt „Betriebliche Angelegenheiten“ zu Wort gemeldet hatten, drehten sich überwiegend um Geld, sei es um die nach Meinung der Vortragenden zu niedrigen Grundlöhne oder zu geringen Zulagen. Nachdem sowohl Herr Sieverling als auch Herr Fuhrmann auf gestellte Fragen eingingen und zu einem Teil Überprüfung zusagten, konnte Herr Körperich, als keine weiteren Wortmeldungen mehr vorlagen, die Versammlung schließen.

22 Mitarbeiter gingen in Pension



In einer traditionellen kleinen Feier wurden am 1. Juli 22 bisherige Mitarbeiter des Gemeinschaftsbetriebes offiziell verabschiedet. Herr Direktor Sieverling, der die Pensionäre im Namen der Geschäftsführung begrüßte, dankte den Ausscheidenden für die geleisteten treuen Dienste. Er unterstrich in diesem Zusammenhang ganz besonders, daß 18 der jetzt in den Ruhestand tretenden Herren Jubilare sind. Drei von ihnen und zwar der Werkzeugausgeber Heinrich Timmermann, der Lokführer Adolf Nusch und der Oberlokmeister Gustav Hüfner, deren Namen er stellvertretend für alle übrigen nannte, können sogar auf eine über 50jährige Betriebszugehörigkeit zurückblicken. Im Verlaufe seiner An-

sprache nannte Herr Sieverling folgende interessante statistische Zahlen: Die 22 Mitarbeiter blicken auf insgesamt 1395 Lebensjahre zurück, von denen sie 882 Dienstjahre, das sind rd. 63 Prozent der Lebensjahre, beim Gemeinschaftsbetrieb zubrachten. Mit den besten Wünschen für einen geruh-samen und beschaulichen Lebensabend verband Herr Sieverling auch den Dank und die Grüße an die Ehefrauen der Pensionäre.

Namens des Betriebsrates begrüßte 2. Vorsitzender Manfred Kollenbach die Ausscheidenden. Er dankte für ihre aktive Mitarbeit und wünschte allen noch recht viele gesunde und zufriedene Lebensjahre.

Stellwerk



Bereits in der Märzausgabe unserer Werkszeitung haben wir über das neu erbaute Ablauf-Gleisbildstellwerk Meerbergstraße im Werksbereich Beeckerwerth berichtet. Im Juni/Juli 1971 ist diese Anlage in ihrer ersten Baustufe dem Fahrbetrieb übergeben worden. Die erste Ausbaustufe umfaßt den Anschluß der Bahnhofsbereiche Oxygenstahlwerk und Ablaufberg. Et-

Bahnhoftsbereichen Oxygenstahlwerk und später Westbahnhof mittels einer Dr-Gleisbildstellwerksanlage. Diese Technik hat sich bei uns in den Bereichen Vorbahnhof und Hafen Schwelgern-Nord gut bewährt.

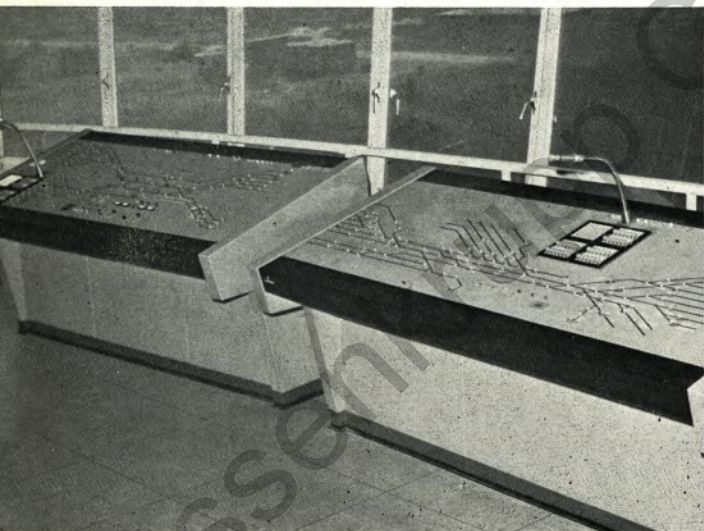
2. System:

Steuerung des Ablaufbetriebes im Verschiebebahnhof Meerbergstraße mit-

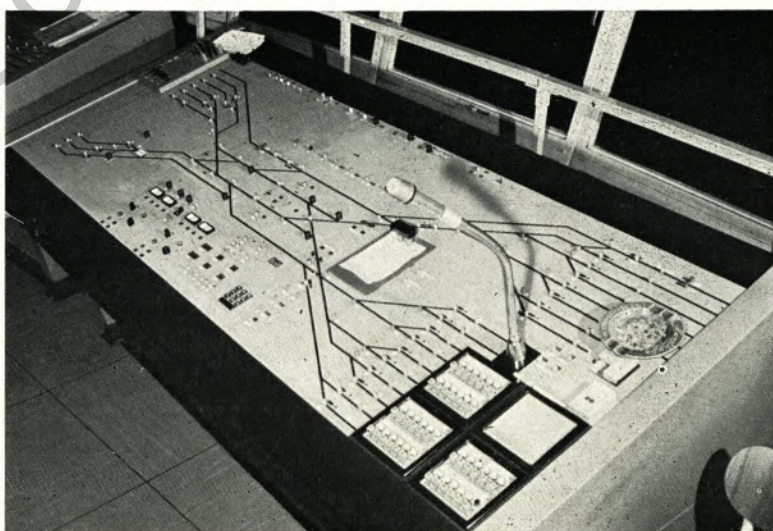
Betriebsgefährdung führen darf. Mit Hilfe des neu entwickelten Verknüpfungssystems, der sogenannten „Drei-Phasen-Magnetkern-Transistor“-Technik (MT-Technik) läßt sich diese Aufgabe lösen. Jedes Verknüpfungsglied wird mit drei Steuertaktphasen angesteuert. Mit Takt 1 wird eine Information nur eingelesen, mit Takt 2 wird diese Information nur ausgelesen und damit ein Ausgangsimpuls erzeugt.

Mit Takt 3 kann eine Information ausgelesen werden, ohne daß hierbei ein elektrischer Schaltimpuls am Baustein-ausgang erzeugt wird, d. h. die Information wird gelöscht.

Jedes Verknüpfungsglied im Speicher besteht ausschließlich aus den drei Schaltelementen Magnetkern, Transistor und Widerstand, wodurch eine geringe Ausfallwahrscheinlichkeit im Baustein gegeben ist. Weiterhin stellt der bewickelte Magnetkern einen Speicher dar, der bei Stromausfall seine



Zwei der insgesamt drei installierten Gleisstellische



Hier der Stelltisch für den Bereich Ablaufberg

wa im Winter 1971 wird der Endausbau fertiggestellt sein, der den Anschluß des Westabschnittes vorsieht. Geliefert und aufgebaut wurde diese Anlage von der Firma Siemens AG. Da der Bahnhof Beeckerwerth sowohl Rangieraufgaben wie auch Verschiebeaufgaben wahrnehmen muß, besteht die Sicherungsanlage aus zwei vollkommen verschiedenen Systemen.

1. System:

Steuerung des Fahrbetriebes in den

tels einer Spurplanablaufanlage mit elektronischem Speicherwerk.

Zunächst seien einige Erläuterungen zu der hier angewandten elektronischen Schaltungstechnik gestattet:

In der Eisenbahnsignaltechnik dürfen zum Steuern und Sichern von Zug- und Rangiereinheiten nur Schaltelemente verwendet werden, bei denen das Auftreten irgendeines Fehlers sowohl im Bauelement, wie auch in den Verbindungsleitungen nicht zu einer

Information behält. Eine Sonderschaltung für eine gesicherte Datenspeicherung ist damit nicht erforderlich.

Die Bausteine der MT-Technik sind stromgesteuert aufgebaut, so daß das gesamte logische Verknüpfungssystem als Reihenschaltung und **nicht** als Parallelschaltung wirkt. Hierdurch wird eine signaltechnisch sichere Kopplung der Bausteine untereinander erreicht. Die Verknüpfungselemente sind niederohmig und somit besonders unemp-

Meerbergstraße wurde in Betrieb genommen

findlich gegenüber äußere Störeinflüssen. Diese Technik fand im Verschiebebahnhof ihre erste große Anwendung, da zur Laufwegsteuerung abgedrückter Waggons äußerst kurze Schaltzeiten erforderlich sind.

Aus den drei genannten Schaltelementen Magnetkern—Transistor—Widerstand wurden wenige sinnvoll arbeitende Grundverknüpfungselemente entwickelt, mit denen sich je nach Größe der Bahnhoftanlage ein vollständiges Schaltkreissystem aufbauen läßt.

Der Fahrbetrieb im Bahnhof Meerbergstraße—Oxygenstahlwerk—Westbahnhof wird über drei Stellische gesteuert. Zwei Stellische sind z. Z. in Betrieb.

Die derzeitige Sicherungsanlage umfaßt 73 Einfachweichen, 7 Doppelkreuzungsweichen, 22 Hauptlichtsperrsignale und 58 Lichtsperrsignale. Im Endausbau kommen 28 Einfachweichen, 2 Doppelkreuzungsweichen, 12 Hauptlichtsperrsignale und 16 Lichtsperrsignale hinzu.

Zur sicheren Betriebsführung können im Augenblick 91 Fahrstraßen und später zusätzlich 93 Fahrstraßen gebildet werden. Da das Bedienungspersonal nicht alle Weichen einsehen kann, wurden diese mit Freimeldeeinrichtungen, sog. Achszählkreisen ausgerüstet, so daß die besetzte Weiche im Stellisch rot ausgeleuchtet wird und gegen Umstellen verriegelt ist. Die Schalteinrichtungen der Stellwerksanlage sind in drei Relaisräumen untergebracht. Daneben sind drei Stromversorgungsräume und ein Batterieraum für den Netzersatz bestückt worden. Die gesamte Sicherungsanlage ist in 45 Gestellrahmen untergebracht. Zwecks Zusammenschaltung der Baugruppen über Lötpunktverteiler mußten ca. 120000 Lötstellen hergestellt werden. Insgesamt wurden ca. 10000 m Innenraumkabel und ca. 75000 m Erdkabel verlegt.

Dem Bedienungspersonal stehen zur Verständigung mit den benachbarten Stellwerken und dem Rangierpersonal im Gleisfeld 41 WL-Sprechstellen und 39 Lautsprecher zur Verfügung. Das Gleisfeld wird mit 275 Mastansatzleuchten, bestückt mit zweimal 125 W HQL ausgeleuchtet.

Wie bereits erwähnt, übernimmt das

Spurplanablaufstellwerk mit elektronischem Speicher die Steuerung der über den Ablaufberg gedrückten Waggons. Der Verschiebebahnhof umfaßt auf der Bergseite 13 Gleise und auf der Talseite 15 sogenannte Richtungsgleise. Zwischengeschaltet ist ein Ablaufberg

mit zwei wechselweise zu benutzenden Ablaufgleisen.

Der elektronische Speicher nimmt maximal 50 Abläufe auf. Die Laufwege der ablaufenden Waggons stellen sich nach automatischen Abruf aus dem Speicher selbsttätig um, so daß jeder



Blick vom Stellwerk auf die Richtungsgleise der Talgruppe des Ablaufberges

Ablauf programmgerecht das vorbestimmte Richtungsgleis erreicht. Die Laufweginformation wird also vom ablaufenden Waggon nacheinander in einzelne Stellenaufträge für die im Laufweg liegenden Weichen umgewandelt.

Zu diesem Zweck wurden leistungsstarke Weichenantriebe entwickelt, die eine Weiche in ca. 0,6 bis 0,8 Sek. umstellen. Eine ständige Weichenlaufzeitüberwachung kontrolliert die Umlaufzeit.

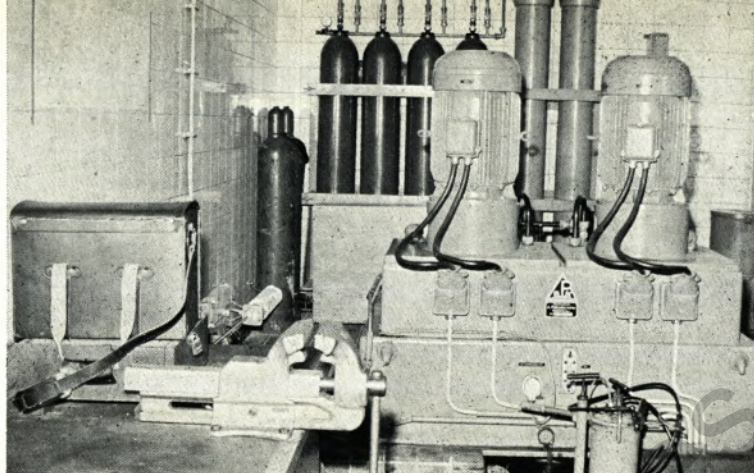
Weiterhin wird die gesamte Ablaufgleiszone von einer elektronisch arbeitenden Gleisfreimeldeanlage lückenlos überwacht. Damit erkennt der Bediener am Stellisch durch Rotausleuchtung, wo sich der ablaufende Waggon augenblicklich befindet. Das ist notwendig um unbeabsichtigtes manuelles Umstellen von befahrenen Weichen zu

verhindern. Die primäre Bedeutung liegt aber darin, daß sich so eine Falschläuferanzeigeeinrichtung schaffen ließ. Holen sich beispielsweise zwei Abläufe derart ein, daß die für den zweiten Ablauf notwendigen Weichen nicht mehr umgesteuert werden können, kommt es zu einem Falschlauf, der nun angezeigt wird. Damit diese Meldung eindeutig ist, wird sowohl das Ist-Gleis wie auch das eigentliche Soll-Gleis des Falschläufers gemeldet. Obwohl die gesamte Ablaufsteuerung voll automatisch arbeitet, kann der Bediener bei Gefahr im Verzuge — gefährliches Auffahren oder zu erwartenden Eckstoß bei stehengebliebenen Waggons in der Weichenzone — manuell in die Weichensteuerung eingreifen.

Werden ganze Waggongruppen abgedrückt, stellt ein sog. elektronischer



Auf diesem Fernschreiber mit Blocktastatur wird der Rangierzettel und gleichzeitig der Lochstreifen für die eigentliche Ablaufsteuerung erstellt.



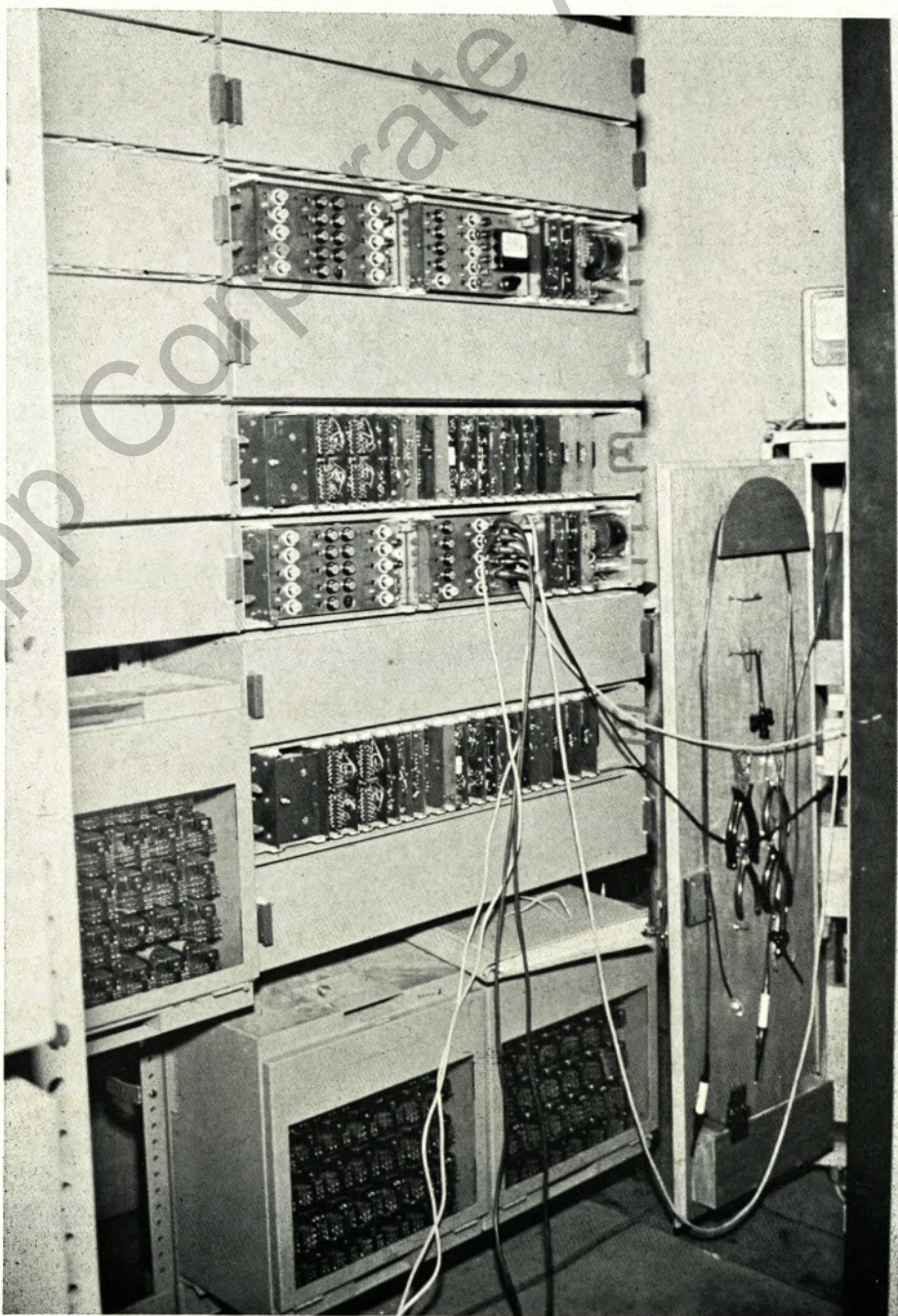
Die durch eine elektronische Auswertung ermittelten Bremskraftwerte werden über diese Hydrauliksteuerung auf die Balken der Gleisbremse wirksam.

Achszahlvergleich fest, ob die ablaufende Waggongruppe wie vorgesehen und gespeichert richtig entkuppelt wurde. Laufen durch fehlerhaftes Entkuppeln am Berg zuviel oder zu wenig Waggonen als vorgesehen ab, kommt es ebenfalls zu einer Falschläuferanzeige, derart, daß Soll- und Ist-Gleis angezeigt werden. Natürlich ist die vorausgegangene Einspeicherung der Soll-Achsen je Ablauf erforderlich. Nun soll geschildert werden, wie das Ablaufgeschäft eingeleitet, d. h. das elektronische Speicherwerk im voraus gefüllt wird.

In der Berggleisgruppe werden also die Waggonen hinsichtlich ihres Zieles bunt bereitgestellt. Ein Zettelschreiber nimmt je Waggon die Achszahl und den Waggonzustand, ob leer, beladen oder Vorsichtswagen, auf. Dieses Konzept legt er in einen in der Berggruppe aufgestellten Faksimilesender ein. Das Schriftbild wird photoelektrisch abgetastet und zur Stellwerkskanzel übertragen. An Hand der Aufschreibung erstellt nun der Stellwerksbedienstete mittels einer Fernschreibmaschine und zusätzlicher Blocktastatur den Rangierzettel, indem er vor allen Dingen nach seinen Betriebskenntnissen die Zielgleisnummern für jeden Ablauf hinzufügt. Der Rangierzettel (fünffach) wird in der Talgleiszone beim Oberhemmschuhleger ebenfalls auf einen Fernschreiber herausgespielt und hier an die einzelnen Hemmschuhleger verteilt. Parallel dazu wird in der Kanzel der Steuerlochstreifen für den elektronischen Ablaufspeicher gestanzt. Sodann wird der Lochstreifen am Ablauftisch in einen Lochstreifenleser eingelegt und abgetastet. Anschließend kann das Ablaufgeschäft beginnen. Zwei elektronisch gesteuerte Gleisbremsen in der Ab-

laufzone der Bauart „Thyssen-Wuppertal“ vervollständigen die Ablaufanlage. Zur Festlegung der Bremskraft wird das

Gewicht jeder Waggonachse vor der Bremse über einen Dehnungsmeßstreifen ermittelt. Die Bremsauslaufge-



In dieser mit steckbaren Plattenbaugruppen ausgerüsteten elektronischen Baueinheit werden die Bremskraftwerte in Sekundenbruchteilen automatisch ermittelt und an die Hydrauliksteuerung der Gleisbremse weitergegeben.

schwindigkeit der Waggons wird überwiegend vom Füllungsgrad der Talgleise bestimmt. Sie muß also vom Stellwerksbediensteten vorgegeben werden. Ebenfalls ist die Bremskraftregelung auf einen einstellbaren Mittelwert festgelegt worden. Stimmen nun Waggongeschwindigkeit und vorgegebene Auslaufgeschwindigkeit über-

ein, wird der Gleisbremssteuerung das Kommando „Brems lösen“ über eine Radaranlage erteilt, die laufend die Ist-Geschwindigkeit des Waggons in der Brems ermittelt. Zu einem späteren Zeitpunkt wird über die z. Z. in Bau befindlichen Gleiswaagen noch besonders berichtet. Mit diesem Stellwerk und den bereits

in Auftrag gegebenen Gleisbildstellwerken für die Bereiche Alsum-Süd und Hafen Schwelgern-Süd werden die Bestrebungen um eine Zentralisierung und Modernisierung der Stellwerksanlagen bei gleichzeitigen Rationalisierungseffekten weiter intensiviert.

W. Fischer

Schwere Achsdrücke erfordern schweren Oberbau



Die Zufahrt zur Flammerei Beckerwerth. Hier wurden schwere Schienen der Form UIC 60 verwendet.



Eine doppelte Kreuzungsweiche 140 – 1 : 7, die ebenfalls unter Verwendung von Schienen UIC 60 hergestellt wurde.

Im Zuge der Erweiterung der Fertiglager-Flammerei im Werk II Beckerwerth mußte auch die Gleisanlage umgestaltet werden. Die Forderung des Produktionsbetriebes lautete: Pendelzüge von der Flammerei zum Fertiglager mit einem höchstzulässigen Achsdruck von 50 Tonnen zu fahren. Der Normenausschuß für Industrieweichen, dem der Leiter unserer Oberbauabteilung, Herr Dipl.-Ing. Lührs, angehört, hatte zur gleichen Zeit die ersten Weichen mit Schienen UIC 60 entwickelt. Dies war bei der Lösung der Aufgabe eine große Hilfe. Denn ein Gleis mit Schienen der Form UIC 60 – H nützt wenig, wenn die schwächsten Stellen, nämlich die Weichen, nicht in gleich schwerer Ausführung geliefert werden können. Die Schiene UIC 60 wird von der ATH gewalzt. Sie hat gegenüber den sonst gebräuchlichen Schienen eine größere Fußbreite und ist im Steg und Kopf stärker. Das Material hat eine Festigkeit von 90 kg je mm². Dadurch erhöht sich das Widerstandsmoment um etwa 50 Prozent gegenüber dem der Schiene S 49. Außerdem wurde im Gleis der Schwellenabstand von bisher 63 cm auf 55 cm verringert. Das Schotterbett,

gemessen unter der Schwelle, hat eine Stärke von 30 cm. Alle Momente zusammen gewähren eine bessere Lastverteilung.

Bei den Weichen wurde als weitere Neuerung die innere Backenschienenbefestigung eingeführt. Eine Spannkammer wird durch den jetzt hohlen Gleitstuhl geschlagen und setzt sich mit seinem Spannbügel auf den Schienenfuß (siehe Bild). Auch diese Neuerung soll zur längeren Haltbarkeit der Weiche beitragen. Früher befestigte man die Backenschiene von außen mittels Stützwinkel an jeder zweiten Schwelle. Außerdem wurde dabei das Profil der Schiene noch durch die erforderlichen Schraubenlöcher geschwächt.

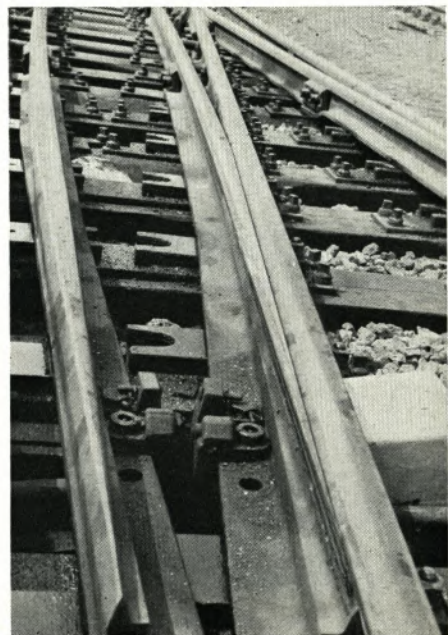
Für alle, die es interessiert, nun noch einige Leistungsdaten:

Es wurden eingebaut ca. 1,6 km Gleis UIC 60, 16 einfache Weichen und eine doppelte Kreuzungsweiche. Die Gesamtkosten beliefen sich auf etwa 1,2 Mio DM bei einem Lohnanteil von ca. 30 Prozent. Die Bauzeit betrug 6 Monate, wobei man berücksichtigen muß, daß der gesamte Umbau unter Aufrechterhaltung des Betriebes erfolgte.

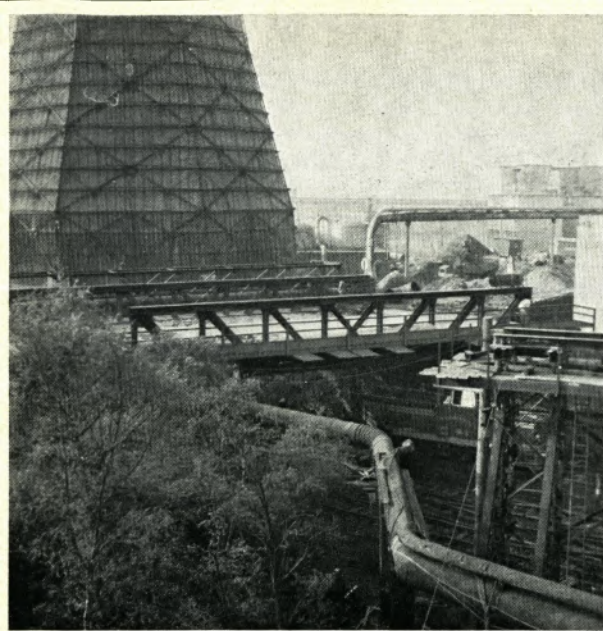
Ein guter Kontakt der Bahnmeisterei zu allen Betrieben war hier außerordentlich wichtig.

H. Herbers

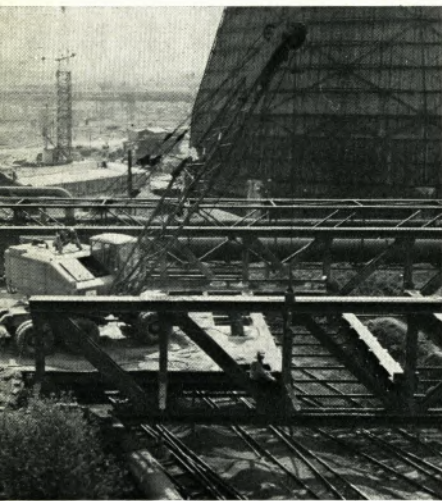
Hier die innere Backenschienenbefestigung. Der hohle Gleitstuhl nimmt die Spannkammer auf.



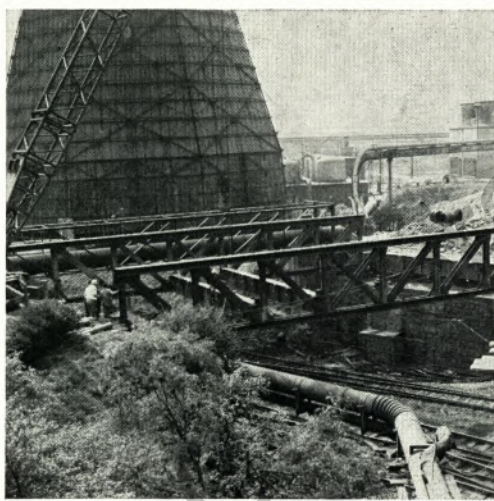
Die letzten Stationen der alten Straßenbrücke Alsumer Steig



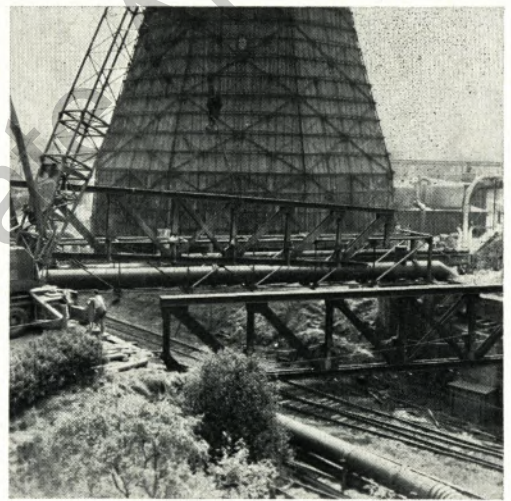
Die Brücke vor Beginn der Abbrucharbeiten



Die Fahrbahnbleche werden vom Autokran aufgenommen.

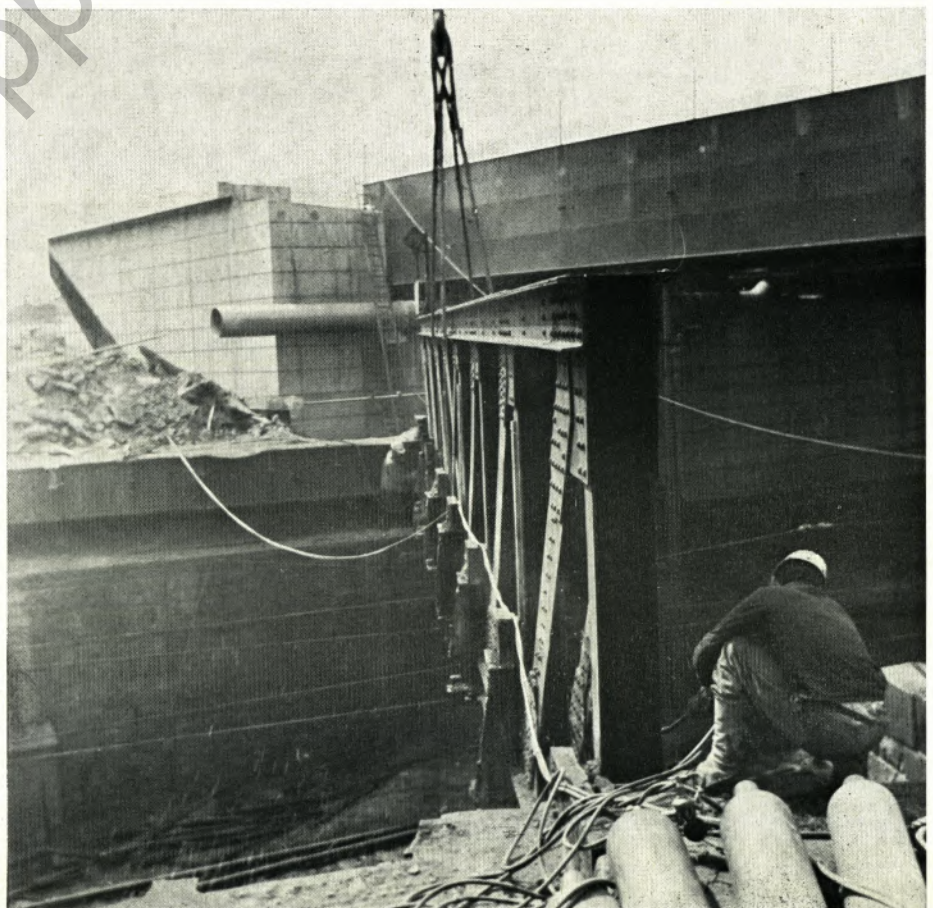


Hier werden die Querträger herausgenommen



Demontage des östlichen Hauptträgers

Wie bereits an anderer Stelle dieser Ausgabe berichtet, schreiten die Bauarbeiten an der neuen Straßenüberführung Alsumer Steig über unsere Werksbahn rüstig voran. Die Demontage der bejahrten alten Straßenbrücke, die unter Aufrechterhaltung des Werksbahnverkehrs erfolgen mußte, wurde in ihren einzelnen Phasen von der Bauleitung für die Werkszeitung im Bild festgehalten.



Demontage des westlichen Hauptträgers. Im Hintergrund rechts der Überbau der neuen Brücke.

Kl.-Hartlage

Über 4000 Mitglieder zählt die Jubilaren-Vereinigung Hamborn der ATH, zu der neben den Jubilaren der Werke Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth der ATH auch die Jubilare des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen sowie der Thyssen Industrie gehören. Die Vereinigung kann im nächsten Jahr auf ein 50jähriges Bestehen zurückblicken.

In der Jahreshauptversammlung im Mai bestätigten die Mitglieder die satzungsgemäß ausscheidenden Vorstandsmitglieder erneut in ihrem Amt. Personaldirektor Dr. Isselhorst konnte als Vorsitzender der Vereinigung in der Aula der Städtischen Berufsschule Hamborn neben einer großen Zahl von Mitgliedern auch Arbeitsdirektor Doese sowie Vertreter der Betriebsräte der ATH von Hamborn und Ruhrort, des Gemeinschaftsbetriebes, der Kokereien August Thyssen und Westende, des Kraftwerkes Hamborn und der Jubilaren-Vereine von Ruhrort und Niederrhein begrüßen.

Die Mitgliederzahl des Vereins beträgt, wie aus dem Bericht von Geschäftsführer Kauth hervorgeht, gegenwärtig 4148, davon 2876 bei der ATH, 1255 beim Gemeinschaftsbetrieb und 17 bei der Thyssen Industrie. Im vergangenen Jahr waren 309 Sterbefälle zu verzeichnen – eine Zahl, die in dieser Höhe bisher noch nie in der Geschichte der Vereinigung eingetreten war. Nicht zuletzt deshalb überstiegen die Ausgaben die Einnahmen um mehr als 33000 DM. Auch das Vermögen des Vereins sank erheblich, da die beträchtlichen Zuschüsse der ATH und des Gemeinschaftsbetriebes das Loch in der Kasse nicht ganz zu stopfen in der Lage waren.

Arbeitsdirektor Doese überbrachte den Jubilaren die Grüße des Vorstandes und gab ihnen wie in den vergangenen Jahren einen kurzen Überblick über die Lage des Unternehmens. Die ATH werde mit allen Kräften versuchen und in den kommenden Monaten auch alle Mittel einsetzen, sagte er dabei, um aus der augenblicklichen ungünstigen wirtschaftlichen Situation wieder herauszukommen. „Wir sind dabei“, so betonte er wörtlich, „den Bleistift anzuspitzen, um ganz genau zu rechnen. Vieles, was sich in der Überbeschäftigung an Kosten einschlich, wird jetzt gestrichen.“ Inzwischen habe der Vorstand genaue Anweisungen zur Senkung der Kosten auf allen Ebenen gegeben.

In diesem Zusammenhang wies Arbeitsdirektor Doese auch auf die ungünstige Lage der Krankenkassen hin. Im Laufe des Jahres 1970 seien die Krankenziffern beachtlich in die Höhe geschneilt. Zwar gäbe es noch weitere

Jubilaren-Vereinigung Hamborn besteht 1972 fünfzig Jahre

Werke in der Stahlindustrie mit hohen Ziffern, aber die ATH rage doch hier hoch heraus.

Es wäre sicherlich aufschlußreich, die Gründe für diese Entwicklung zu diskutieren – ob sie, wie die einen sagten, auf die starke Beanspruchung durch Überstunden zurückzuführen sei, oder auf die Einführung der Lohnfortzahlung ab 1. Januar 1970, wie die anderen meinten. Eines aber sei viel wichtiger, nämlich schnell wieder auf einen normalen Krankenstand zu kommen. Es gebe keine Meinungsverschiedenheiten darüber, daß allen Kranken jede nur mögliche Hilfe durch Arzneimittel, Ärzte und Krankenhäuser zugute kommen müsse. Aber 1970 seien insgesamt 1903 Belegschaftsmitglieder viermal und öfter arbeitsunfähig gewesen; bei einer ganzen Reihe von ihnen hätten die Ausfallzeiten jeweils bis zu vierzehn Tagen betragen. Hier müsse man sich fragen, ob diese Mitarbeiter in einem Hüttenwerk den richtigen Arbeitsplatz hätten.

Gerade die Jubilare, die immer ver-

antwortungsvoll und pflichtbewußt gearbeitet hätten, bitte er auch diesmal, dem Unternehmen zu helfen. „Ihre Tätigkeit war und ist Beispiel, und sie muß es bleiben.“

Das Ziel der notwendigen Kostensenkung sei, durch kostengünstige Produktion im Wettbewerb zu bleiben und genügend Geld zu erwirtschaften, um die Anlagen stets auf dem modernsten Stand zu halten. Für die Betriebsräte überbrachte der Betriebsratsvorsitzende des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Diercks, Grüße und beste Wünsche.

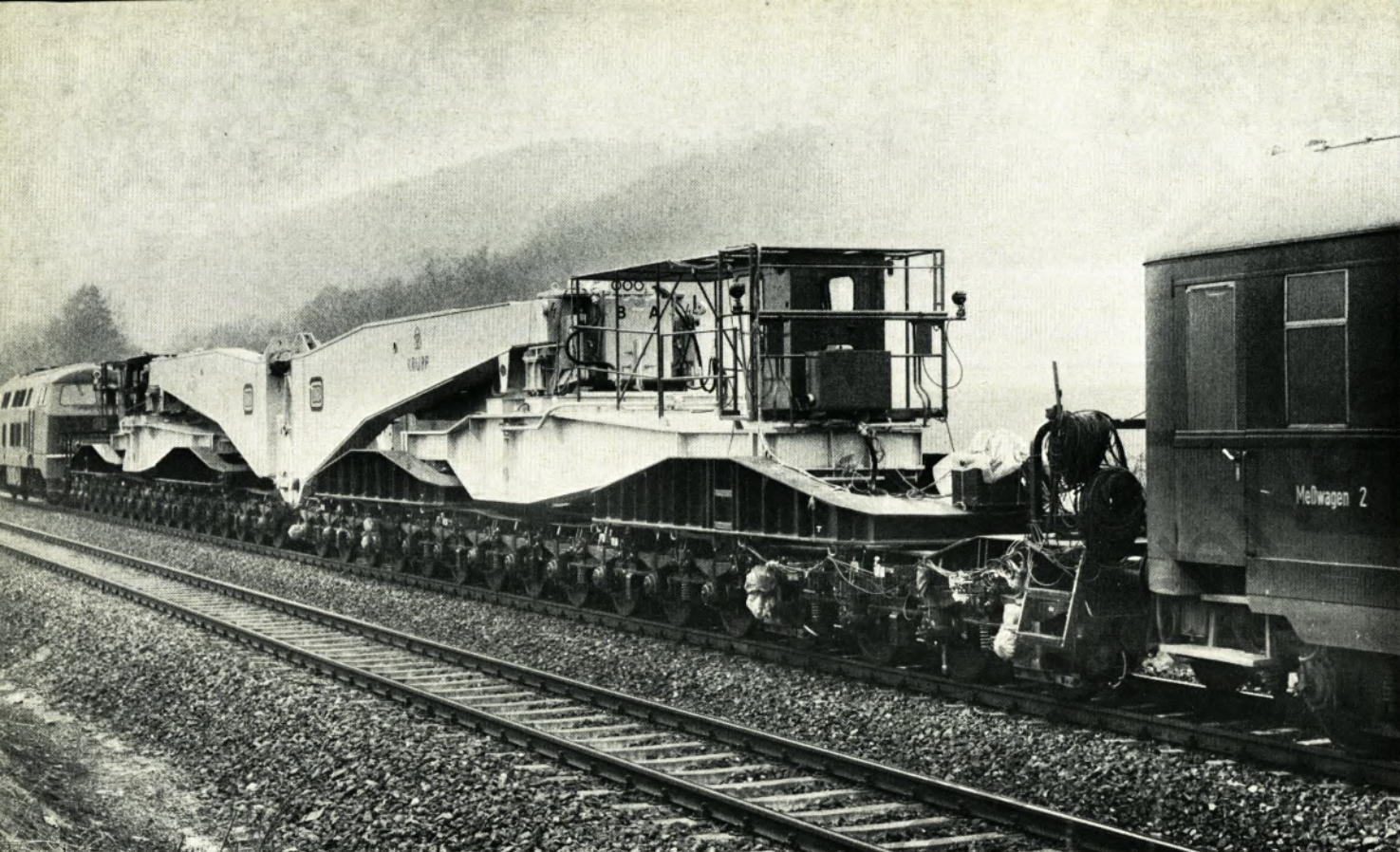
Bei den Wahlen wurden dann der bisherige zweite Vorsitzende Brammen (EH), der bisherige zweite Kassierer Gerritzen und der bisherige zweite Schriftführer Ludwikowski wiedergewählt.

Zum Schluß der Versammlung sahen die Jubilare den neuesten Thyssen-Film „Wer ist wer“, der bei der Hauptversammlung der ATH im April seine Uraufführung erlebt hatte und auch bei den Jubilaren großes Interesse fand.

Betriebskrankenkasse Hamborn erhöhte Beitrag auf 8,6 Prozent

Am 1. Juni trat die Vertreterversammlung der Betriebskrankenkasse Hamborn der ATH zusammen. Einziger Punkt der Tagesordnung war die Frage einer Beitragserhöhung. Wie aus dem Bericht des Geschäftsführers der Betriebskrankenkasse, Siegfried Feldmann, hervorging, hat sich die

Finanzlage der Krankenkasse weiter verschlechtert. Aus diesem Grunde wurde von der Vertreterversammlung nach eingehender Beratung einstimmig beschlossen, die Beiträge mit Wirkung vom 1. Juli von 7,6 Prozent auf 8,6 Prozent zu erhöhen.



Auf 32 Achsen bewegt sich dieser „Tausendfüßler der Schiene“ über die Eisenbahnstrecken Europas. Das Fahrzeug kann sogar auch in kurzer Zeit im beladenen Zustand in ein Straßenfahrzeug umgewandelt werden.

Bei der Deutschen Bundesbahn läuft das größte Eisenbahnfahrzeug der Welt

Seit Mitte 1970 verfügt die DB über ein neues Schwerlastfahrzeug für Großtransporte, dessen Dimensionen und Leistungsmöglichkeiten so ungewöhnlich sind, daß wir nicht versäumen möchten, unseren Eisenbahnfreunden dieses Fahrzeug vorzustellen. Der 32-achsige Schwerlastwagen, den die Firma Fried. Krupp für die Bundesbahn baute, gilt sicherlich nicht zu Unrecht als das größte Eisenbahnfahrzeug der Welt. Der Wagen kann Großteile bis zu 530 Tonnen Gewicht in einem Stück befördern. Damit kommt die Bundesbahn den Entwicklungstendenzen der Industrie entgegen, die immer größere und schwerere Maschinen und Maschinenteile als Einheit zu bauen bestrebt ist.

Der neue Spezialwagen ermöglicht außerordentlich vielseitigen Einsatz. Er besteht aus zwei im wesentlichen gleichen Hälften, zwischen die bei Lastfahrt das Ladegut eingehängt wird. Es schwebt dann gewissermaßen frei über den Gleisen, getragen von je einem Tragschnäbel zu beiden Seiten. Die Tragschnäbel stützen sich ihrerseits auf Verbindungsbrücken, von denen die Last gleichmäßig auf die

Drehgestelle und die einzelnen Achsen verteilt wird.

Im Baukastensystem

Sollen kleinere und nicht selbsttragende Teile befördert werden, so genügt ein 24achsiges Fahrzeug ohne Tragschnäbel. Der neue Spezialwagen für Groß- und Schwertransporte ist in einer Art Baukastensystem ausgeführt und kann durch Abnehmen der Tragschnäbel und zweier Drehgestelle in kurzer Zeit in einen „nur“ 24achsigen Wagen verwandelt werden.

Um in Kurven oder an nahe dem Gleis stehenden Anlagen auch bei Überschreitung des normalerweise zulässigen Lademaßes Hindernisse umgehen zu können, lassen sich die Tragschnäbel mitsamt der Ladung seitlich nach jeder Richtung um 55 Zentimeter verschieben.

Auf der Straße mit 128 Rädern

Für Transporte zu Baustellen, die über keine Anschlußgleise verfügen, kann das Schienenfahrzeug auch im beladenen Zustand auf dem Zielbahnhof in ein Straßenfahrzeug verwandelt werden und so den letzten Weg auf der Straße zurücklegen. Da der Rad-

druck hierbei nur halb so hoch sein darf wie auf der Schiene, benötigt der Schwerlasttransporter bei voller Auslastung als Straßenfahrzeug sogar 128 Räder, wobei jeweils vier auf einer Achse angeordnet sind.

Beim Transport eines 13 Meter langen Großteiles, zum Beispiel eines Transformators, erreicht das neue Fahrzeug eine Länge von über 63 Metern. Für Leerfahrten werden die beiden Wagenhälften mit oder ohne Tragschnäbel in der Mitte gekuppelt. In diesem Zustand kann der Wagen mit 80 km/h Höchstgeschwindigkeit ohne Lademaßüberschreitung verkehren.

Die Bundesbahn kann mit diesem Schienengiganten nicht nur Transporte innerhalb der Bundesrepublik, sondern auch in den anderen europäischen Ländern übernehmen, da der Wagen den internationalen Bedingungen entspricht.

Und hier die technischen Daten des „Giganten“ als 32-Achser:

Eigengewicht mit Tragschnäbeln	253 t
Eigengewicht ohne Tragschnäbel	173 t

Nutzlast des Wagens		Kleinster befahrbarer Bogen- halbmesser	kurzgekuppelt mit Tragschnäbeln	51,20 m
mit Tragschnäbel bei 20,0 t Achslast	387 t	(Einhängelänge des Ladegutes bis 13 m)	bei 13 m Länge der eingehängten Last	63,28 m
mit Tragschnäbeln bei 21,5 t Achslast	435 t	bei Außenführung		
mit Tragschnäbeln bei 22,0 t Achslast	450 t	bei Mittelführung		
		bei Innenführung		
Nutzlast des Wagens		Höchstgeschwindigkeit	Seitenverschiebbarkeit	± 550 mm
ohne Tragschnäbel bei 20,0 t Achslast	467 t	unbeladen	Hubmöglichkeit	450 mm
ohne Tragschnäbel bei 21,5 t Achslast	515 t	beladen		
ohne Tragschnäbel bei 22,0 t Achslast	530 t	Länge über Puffer	Breitenverstellbarkeit der Tragschnäbel stufenlos verstellbar	von 1700 bis 3600 mm von 3000 bis 3600 mm
		kurzgekuppelt		
		ohne Tragschnäbel		

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.

Schweißer in der Eisenbahnwerkstatt

In der Vorfertigung, in der Aufarbeitung, in der Wagenreparatur, wie auch in der Lokreparatur, an zahlreichen Stellen sind in der Eisenbahnwerkstatt Schweißer im Einsatz. Schweißer, die mit Elektroden oder mit Draht und Schutzgas dauerhafte Schweißverbindungen herstellen, damit Lokomotiven und Wagen instandgesetzt und wieder ihrem Verwendungszweck entsprechend eingesetzt werden können. Einer von ihnen ist Wilhelm Peters. Stellvertretend für alle andern Berufskollegen soll hier der Werdegang des Schweißers Peters aufgezeigt werden, zumal er noch als Kupferschweißer angefangen hat.

Wilhelm Peters, der 1912 geboren wurde, erlernte ursprünglich das Bäckerhandwerk und hat dann auch einige Jahre Brot und Brötchen gebacken. 1935 erging es ihm so, wie es auch heutzutage immer häufiger vorkommt, er mußte aus wirtschaftlichen Gründen seinen Beruf wechseln. Herr Peters besuchte einen Umschulungskursus und erlernte den Beruf des Kupferschweißers. Als Kupferschweißer bei der Firma Petzold in Duisburg begannen neue Lehr- aber auch Wanderjahre. Schon bald als Schlüsselkraft anerkannt, reiste Wilhelm Peters von Einsatz zu Einsatz, im In- und Ausland, während des Krieges und in Friedensjahren, bis er 1953 seßhaft werden

wollte. So kam er zum Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, wo Kupferschweißer für die Reparatur der Feuerbüchsen unserer Dampfloks damals dringend gebraucht wurden. Der Arbeitsablauf sah wie folgt aus: Mit zwei oder drei Azetylenbrennern wurde je nach Materialstärke das Kupfer erwärmt bis es sich verflüssigte, dann wurde fortlaufend mit Kupferstäben das Zusatzmaterial in die Schweiße gebracht. Das muß zum richtigen Zeitpunkt geschehen, dann nämlich, wenn die Schweiße flüssig aber noch nicht zu heiß, oder gar verbrannt ist. Der Spielraum ist gerade beim Feuerbüchsenkupfer sehr klein. Noch während das Material heiß ist, begann dann die Vergütungsarbeit. Früher von Hand mit einem Kugelhammer – später mit Hilfe von Druckluft und einem Setzhammer – mußte die Schweißstelle so bearbeitet werden, daß die Dichte des übrigen gewalzten Kupfers entsprach. Die Kontrolle hierfür brachte die Röntgenuntersuchung, die an jeder Feuerbüchse vorgenommen wurde. Jährlich mußte für das Kupferschweißen eine Zulassungs- und Abnahmeprüfung von Herrn Peters bestanden werden, wie auch heute noch die Schweißer einer besonderen Überwachung und Abnahme unterstehen.

Als man 1962 die Kesselschmiede still-



legte, weil keine Dampfloks mehr zur Revision anstand, begann für Herrn Peters auch ein neuer Berufsabschnitt. Kupferschweißung mit der autogenen Gasflamme war nicht mehr gefragt. Rechtzeitig hatte Wilhelm Peters aber auch schon das Elektroschweißen mit blankem Draht, mit getauchten Drähten und mit ummantelten Elektroden gelernt. So kam er als E-Schweißer und Schlosser erstmals bei dem Neubau von Wannenwagen zum Einsatz. Nachdem die Wagen-Neufertigung nur noch von Fremdfirmen ausgeführt wurde, wechselte Herr Peters in die Kübelreparatur, in der er auch heute noch eingesetzt ist. Der Schweißbrenner, den er ja schon bei der Kupferschweißung ständig brauchte, ist auch heute noch eines der hauptsächlichen Arbeitsgeräte bei Wärm- und Richtarbeiten. Zum Schweißen an den Kübeln stehen heute moderne Schweißgleichrichter mit absolut konstanter Spannung und modernste Elektroden zur Verfügung. Sicher wird bei Richtarbeiten auch noch manchmal zum

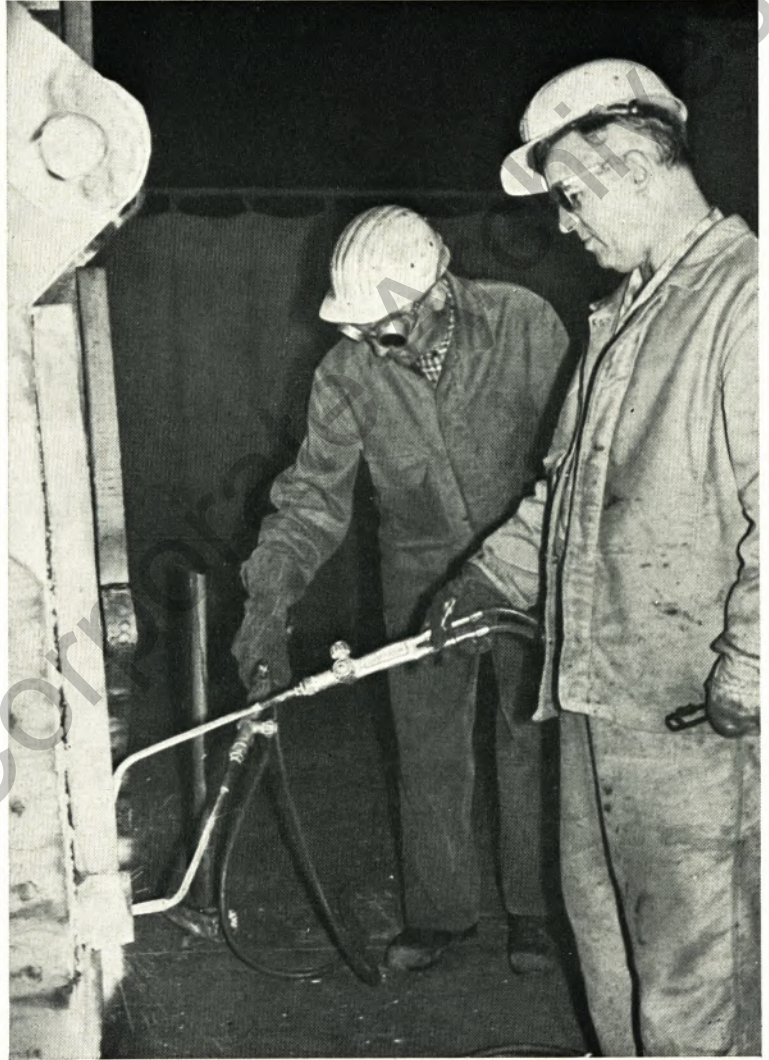
Hammer gegriffen, doch auch hier helfen hydraulische Pumpen und Pressen, die Arbeit zu erleichtern. So hat Herr Peters nach seinem wechselvollen Berufsleben vom Bäcker zum Kupferschweißer, vom Wagenneubau zur Kübelreparatur, heute einen Arbeitsplatz, auf dem er seine Erfahrungen verwerten und sein Können ein-

setzen kann. Zuverlässig und pünktlich, niemals zu spät kommend und von Vorgesetzten wie Kollegen gleichermaßen geschätzt, verrichtet er hier seine Arbeit. In seiner Freizeit beschäftigt Herr Peters sich mit Bastelarbeiten, wenn er nicht in seinem Schrebergarten am Mattler-Busch tätig sein kann. Hier

verbringt er die meiste freie Zeit, denn 22 Obstbäume, Gemüse und vor allem Blumen wollen in Ordnung gehalten und gepflegt werden. Auch von seiner 20jährigen Erfahrung als Kleingärtner gibt er gerne ab, vor allem seinem verheirateten Sohn, der seine Hilfe bei der Gartenarbeit immer mit Freude in Anspruch nimmt. G. K.



Wilhelm Peters beim Schweißen mit Elektroden



Wärm- und Richtarbeiten an einem Kohlenkübel mit dem Schweißbrenner. Hier arbeitet Wilhelm Peters zusammen mit seinem Arbeitskollegen Karl Graeber.



Manchmal wird bei Richtarbeiten auch noch zum Hammer gegriffen, in der Regel helfen heute aber hydraulische Pumpen und Pressen die Arbeit zu erleichtern.



Torwart Dammertz (V/E), hart bedrängt von Halbstürmer Fehlberg, klärt die Situation im Stile eines „Sepp Maier“.

Zuschauer sahen 70 Minuten lang spannenden Fußball

Zu einem fast schon traditionellen Fußballspiel am Montag, dem 7. Juni, traten die beiden „Hausmann“-schaften der Abteilungen Verkehr/Einkauf gegen Rechnungswesen/Organisation an. Wer glaubte, ein Spiel der alten Herren zu sehen, der wurde angenehm überrascht. Wenn auch die Bäuche bei einigen Spielern auf beiden Seiten der Mannschaften gleichmäßig verteilt waren, so konnte man doch schon nach kurzem Auftakt der Aktiven feststellen, daß sie noch lange nicht zum alten „Müllen-Eisen“ gehörten. Mit furiosen Sturmläufen und viel Wind begannen beide Mannschaften ihre Aktionen, wobei die verkehrsgewohnten Männer ein leichtes Übergewicht (nicht körperlich), hatten. Doch plötzlich, nach einem Konter der R/Org.-Mannschaft, der einen indirekten Freistoß einbrachte, stand es mit „Liß“ (List) und „Döring“ in der 24. Minute 1 : 0 für R/Org., unhaltbar für Torwart Dammertz. Nun, allzu lange sollte der Jubel der zahlreichen R/Org.-Anhänger nicht anhalten. Schon 7 Minuten nach dem Seitenwechsel glichen die Spieler von V/E, durch einen unhaltbaren Scharfschuß von Kremer, aus. Der Beifall war auch für diese, sowie für manche andere gute Leistung beider Mannschaften hochverdient. In einem rasanten Endspurt versuchten die Recken von V/E noch eine Wende herbeizuführen, doch

an der cleveren Abwehr der R/Org.-Mannschaft, die sich in den Schlußminuten regelrecht einnebelte (Staub), scheiterte auch diese Drangperiode von V/E. Nach dem Schlußpfiff trennten sich beide Mannschaften mit einem gerechten 1 : 1 unentschieden, nach einem kampfbetonten, harten aber fairen Spiel. Leider fehlte unter den Zuschauern ein gewisser Herr Schön, der nach dieser Begegnung sicherlich sehr „Still“ gewesen wäre. Als es dann galt, die

ausgetrockneten Kehlen anzufeuchten, wurde so mancher Bier-„Seidl“ gestemmt. Das Fazit des Spieles: Trotz aller Sparmaßnahmen sparten beide Mannschaften nicht mit ihrem Einsatz, so daß diese Begegnung, mit sicherem Pfiff des altbekannten Hamborn 07-Spielers H. Wankum, zu einer wahren Demonstration für den Fußballsport (ohne Bestechungsaffären), wurde.

H. J.

Der verdutzte Blick des Libero Hausmann (R/Org) ändert nichts an dem für Torwart Reinbach unhaltbaren Ausgleichstreffer.





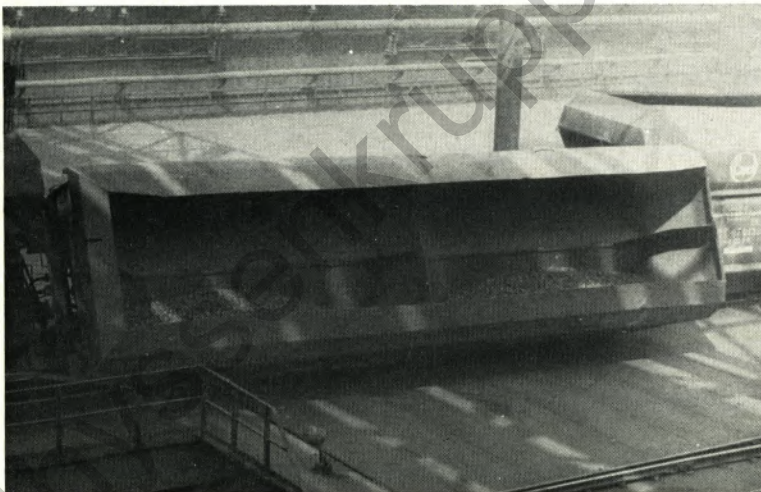
Eine Flankenfahrt brachte diesen beladenen SS-Wagen zum Umstürzen. Drei weitere Wagen entgleisten und wurden beschädigt. Gesamtkosten ca. DM 14000.



Jonny Wagenschreck



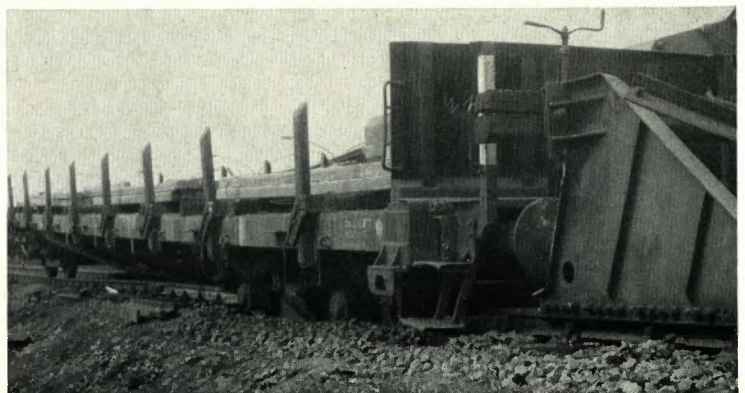
▲ Ein vom Wagen gefallenes Schrottstück war die Ursache dieser schweren Entgleisung. Gesamtkosten ca. DM 7000.



▲ Ein einseitig geladener 00t-Mietwagen ist beim Umsetzen entgleist und umgestürzt. Zwei weitere 00t-Wagen wurden dadurch beschädigt. Gesamtkosten ca. DM 4600.

► Eine mit dem Spill vorgezogene beladene Wagengruppe lief im Gefälle ohne abgebremst zu werden auf einen Prellbock. Dieser wurde verschoben und beschädigt. Ein Wagen entgleiste. Gesamtkosten ca. DM 5000.

**grinst
weiter!**



Unsere Jubilare



Am 16. 9. 1971 feiert Herr Franz Benke, Hafen Schwelgern, sein goldenes Dienstjubiläum.

Der Jubilar wurde am 13. 9. 1907 in Duisburg-Beeck geboren. Mit 5 Jahren kam er aber schon in den inzwischen versunkenen Stadtteil Alsum, in die Nähe des Hafens Schwelgern, seines späteren Arbeitsplatzes. Der Hafen Schwelgern war für den Jungen und seine Freunde immer ein Anziehungspunkt, wo sie besonders die alten Dampfkranke bestaunten. Er war mit dem Hafen damals schon verbunden, weil sein Vater hier als Kranführer beschäftigt war und er ihm von der in der Nähe gelegenen Wohnung in der Mittagszeit oft das Essen bringen mußte. Vielleicht ist das alles entscheidend dafür gewesen, daß der kleine Franz dann mit 14 Jahren am 16. 9. 1921 im blauen Arbeitsanzug in der alten Schlosserwerkstatt des Hafens Schwelgern als Lehrling stand. Nach seiner dreijährigen Lehrzeit arbeitete er dann als Schlosser im Hafen weiter. Später ließ er sich sogar noch als Kranführer ausbilden. Diese Kranführerausbildung verschaffte ihm im Krieg die Freistellung vom Wehrdienst, so daß er auch während des 2. Weltkrieges ohne Unterbrechung im Hafen beschäftigt war. Er ist von seiner Lehrzeit an bis heute dem Hafen treu geblieben. Am 1. 6. 1952 wurde er dann zum Kolonnenführer in der Mechan.-Werkstatt befördert. Die Ernennung zum Vorarbeiter erhielt Herr Benke am 1. 1. 1961. Seine Haupttätigkeit als Vorarbeiter ist die eines Schiffsexperten. Er ist zuständig für die Schadensaufnahme und für die Überwachung der Schadensbehebung auf den Schiffen, die bei der Entladung im Hafen beschädigt werden. Den größten Teil seiner Arbeitszeit verbringt Herr Benke also auf dem Wasser. Er ist weit über die Grenzen des Hafens Schwelgern bekannt, da es kaum ein Schiff gibt, das den Hafen Schwelgern anläuft und auf dem der Schiffsexperte Benke noch nicht gewesen ist. Trotzdem der Jubilar in Kürze seinen 64. Geburtstag feiert, erfreut er sich bester Gesundheit. Er ist sehr energiegeladener und erfüllt mit großer Begeisterung und Pflichterfüllung seine betrieblichen Aufgaben. Diese Begeisterung überträgt sich bei Herrn Benke auch auf sein großes Hobby, den Schrebergarten. Hier ist er mit Leib und Seele während seiner Freizeit beschäftigt. Mit be-

sonderer Liebe widmet er sich den Blumen der Göttin Iris, die bei uns auch als Gartenorchideen bekannt sind. Von seinen Kindern – Herr Benke ist Vater von fünf Jungen und einem Mädchen – haben zwei Söhne den Beruf des Vaters ergriffen und sind ebenfalls beim Gemeinschaftsbetrieb beschäftigt. Zu seinem 50jährigen Jubiläum wünschen wir diesem vorbildlichen Mitarbeiter alles Gute. Besonders wünschen wir ihm, daß er sich noch vieler Lebensjahre bei voller Gesundheit erfreuen kann.

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Hermann Bresser,
Kolonnenführer, Bau S/Sm
eingetreten: 9. 9. 1946

Erich Kutz,
Gleiswerker, Bau O-Nord
eingetreten: 13. 9. 1946

Alfons Falkowski,
Weichensteller, EBN
eingetreten: 14. 9. 1946

Günter Scherer,
Kolonnenführer, EW H
eingetreten: 27. 9. 1946

Wilhelm Marquardt,
Hbv. Abt.-Leiter, Verkehrsabt.
eingetreten: 28. 10. 1946

Allen unseren Jubilaren
ein herzliches Glückauf!



Auf eine 50jährige Werkszugehörigkeit blickt am 5. 10. 1971 Wagenmeister Friedrich Wallacher zurück. Der Jubilar, der am 26. 8. 1906 in Eversberg, Kreis Ottweiler, geboren wurde, trat nach Beendigung der Schulzeit als Laufjunge bei der ATH ein. Da er sich schon bald mehr für technische Dinge interessierte, erfolgte seine Überweisung zur heutigen Eisenbahnwerkstatt. Nach kurzer Einarbeitungszeit wurde er als Schweißer und Brenner in der Lokwerkstatt, der Klempnerei und schließlich in der Wagenreparatur eingesetzt. Hier lernte er bei seiner Tätigkeit zwangsläufig die verschiedensten Arten von Werksbahn-Güterwagen, im Hinblick auf ihre technischen Einrichtungen aber auch auf die in einem rauen Werksbahnbetrieb auftretenden Wagenschäden, kennen.

Auf seinen Wunsch hin wurde Herr Wallacher im Jahre 1959 vom Betriebsmaschinendienst als Wagenmeister übernommen. Die Übernahme erfolgte bedenkenlos, da die unumgänglichen Voraussetzungen für den Beruf eines Wagenmeisters – technisches Verständnis und Pflichtbewußtsein – bei ihm vorhanden waren. Während seiner langjährigen Tätigkeit als Wagenmeister hat er das immer wieder bewiesen. Aber auch sein Beurteilungsvermögen über beschädigte Wagen und zwar inwieweit diese noch betriebs- und unfallsicher waren oder gegebenenfalls der Werkstatt zugeführt werden mußten, war immer sehr ausgeprägt. Bei solchen wichtigen Entscheidungen der Wagenmeister geht es schließlich um Sicherheit aber auch um Kosten. Auch sein Verhandlungsgeschick mit den Partnern, wenn es darum ging, von diesen die Anerkennung der verursachten Wagenschäden zu erhalten, sollte erwähnt werden. Zusammenfassend können wir feststellen, daß unser Jubilar seinen verantwortlichen Wagenmeisterdienst immer als „Fachmann“ gesehen hat.

Wenn wir Herrn Wallacher zu seinem 50-jährigen Jubiläum beglückwünschen, so tun wir dieses einerseits mit Freude, andererseits aber auch wehmütig. Denn diesen erfahrenen Fachmann werden wir in absehbarer Zeit durch die Pensionierung verlieren. Wir gönnen ihm aber den wohlverdienten Ruhestand. Besonders weil er dann mehr Zeit für das Lesen von guten Büchern und die Pflege seines Gartens findet.



Geburtstag:

Johannes Berns, früher Sattler
geb.: 2. 9. 1886 (85 Jahre)
wohnhaft: Oberhausen-Holten, Vennstr. 1 a

Jakob Bucksteegen, früher Dreher
geb.: 20. 9. 1886 (85 Jahre)
wohnhaft: DU-Meiderich, Roggenkamp-
straße 42

Richard Beikoff, früher Schlosser
geb.: 21. 10. 1886 (85 Jahre)
wohnhaft: Walsum, Blütenstr. 10

Franz Niepieklo, früher Weichensteller
geb.: 4. 9. 1891 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Rodenstockstr. 4

Nikodemus Oriwol, früher Wagenmeister
geb.: 11. 9. 1891 (80 Jahre)
wohnhaft: Herne, Hafenstr. 20

Johann Mahr, früher Kesselheizer
geb.: 15. 10. 1891 (80 Jahre)
wohnhaft: Bad Honnef, Menzenberger-
straße 35

Baptist Steinhäuser, früher Hafenarbeiter
geb.: 17. 10. 1891 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Beeck, Schleiermacherstr. 31

Friedrich Zwickler, früher Bohrer u. Fräser
geb.: 29. 10. 1891 (80 Jahre)
wohnhaft: Hamminkeln b. Wesel,
Kesseldorfer Str. 11

Goldene Hochzeit:

Bernhard Kretzmann, fr. Rangiermeister
geb.: 20. 7. 1899
verh.: 31. 7. 1921
wohnhaft: DU-Meiderich, Biesenstr. 37

Johann Blasko,
früher Hafenarbeiter
geb.: 9. 7. 1900
verh.: 5. 8. 1921
wohnhaft: Walsum, Am Finkenplatz 19

Wilhelm Hesselmann,
früher Hafenvorarbeiter
geb.: 26. 9. 1900
verh.: 20. 8. 1921
wohnhaft: Walsum, Steinstraße 39

Adolf Thiele, früher Vorarbeiter
geb.: 16. 8. 1900
verh.: 8. 9. 1921
wohnhaft: DU-Hamborn, Schliepmühlen-
straße 4

Heinrich Geven, früher Aufsichtskraft,
Verkehrsabt.
geb.: 19. 12. 1897
verh.: 13. 9. 1921
wohnhaft: Voerde-Eppinghoven,
Wuellbeck 2

Kaspar Schäfer, früher kaufm. Angestellter
geb.: 26. 2. 1890
verh.: 12. 10. 1921
wohnhaft: Dortmund-Brambauer,
Stellenbachstr. 1

Jubilare:

Auf eine 25jährige Tätigkeit blicken zurück

Rudolf Krämer, Betriebsmaschinen dienst
am 2. 9. 1971

Kurt Herhut, Eisenbahnbetrieb
am 17. 9. 1971

Werner Krynewicki, Eisenbahnwerkstatt
am 3. 10. 1971

Otto Brodde, Eisenbahnbetrieb
am 9. 10. 1971

Todesfälle:

Wilhelm Angenendt, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 17. 1. 1902
gest.: 29. 4. 1971

Günter Spielvogel, Weichenwärter, EN
geb.: 10. 2. 1932
gest.: 7. 5. 1971

Karl-Heinz Nowatzki, Rangierer, EN
geb.: 27. 2. 1938
gest.: 21. 5. 1971

Jakob Prybz, Pensionär
früher Schweißer
geb.: 21. 5. 1902
gest.: 6. 6. 1971

Heinrich Jacob, Pensionär
früher Weichensteller
geb.: 7. 7. 1901
gest.: 9. 6. 1971

Lokführer i. R. Gerhard Suerick vollendete sein 90. Lebensjahr.



Nicht alltägliche Geburtstagswünsche konnte die Werkszeitung am 8. Juni übermitteln. Ein ehemaliger Mitarbeiter unserer Eisenbahn vollendete an diesem Tag sein 90. Lebensjahr. Gerhard Suerick, der in Hamborn auf der Gottliebstraße im Hause einer Tochter aber noch in seiner eigenen Wohnung lebt, beging seinen Geburtstag in guter körperlicher und geistiger Frische. 1881 in Elten an der holländischen Grenze geboren, kam Herr Suerick nach Erlernung des Schlosserhandwerks am 13. Mai 1913 zur Gewerkschaft Deutscher Kaiser, der Vorgängerin der ATH. Er begann als Schlosser und wurde dann Lokheizer. Im 1. Weltkrieg mußte er, wie viele andere auch, seine berufliche Tätigkeit unterbrechen und als Unteroffizier Dienst im Infanterie-Regiment 39 tun. Ab 1. 12. 1924 wurde Herr Suerick zum Lokführer ernannt. An Einzelheiten seiner Lokführer-Jahre kann sich Herr Suerick noch erstaunlich gut erinnern. So berichtet er u. a. auch von guten und schlechten

Vorgesetzten und von Fahrten mit dem Salonwagen durch das Werksgelände. Daß er immer eine gehörige Portion Humor hatte und stets zu Späßen aufgelegt war, glaubt man ihm, als er schmunzelnd erzählt, wie gern er bei ebensolchen Fahrten mit dem Salonwagen seiner Lok etwas mehr Dampf gegeben hat, um die „hohen Herren“ tüchtig durchzuschütteln.

In den letzten Berufsjahren betreute Herr Suerick beim Betriebsmaschinen dienst die Wasserreinigungsanlage, die Sandtrockenöfen sowie die Wasserentnahmestellen für Dampflok und überwachte das Ein- und Ausfahren der Bagger und Dampfkräne. Nach 34 Dienstjahren ging er dann am 31. 12. 1946 in den wohlverdienten Ruhestand. Seit dem Tode seiner Frau im Jahre 1965 teilen sich seine drei Töchter die Betreuung des Vaters. Die Geburtstagsgäste, unter ihnen auch ein Vertreter des Jubilarenvereins, versprachen Herrn Suerick, in 10 Jahren zu seinem 100. Geburtstag wiederzukommen.



Die siegreiche 1. Mannschaft



Die 2. Mannschaft der BSG EH-Süd

Betriebssportgemeinschaft EH-Süd fuhr nach Rotterdam

Im Juni des vergangenen Jahres waren die Sportler der „Personeel Vereniging Gemeend Elevator Maatschappij“ aus Rotterdam, wie die Werkszeitung seinerzeit berichtete, Gäste der BSG EH-Süd.

Damals wurde für September 1970 ein Gegenbesuch geplant, der jedoch durch mancherlei Umstände immer wieder verschoben werden mußte. Jetzt aber, am 13. Juni 1971, war endlich der Tag gekommen, an dem die Betriebssportgemeinschaft mit zwei Mannschaften und einer beachtlichen Anzahl von Schlachtenbummlern, zu denen man auch die begleitenden Ehefrauen, Bräute und Freundinnen zählen konnte, gen Rotterdam fuhr. Herzlich war der Empfang durch die holländischen Gastgeber, als der „Weltenbummler-Skyliner“ gemächlich auf den Werkshof der Getreideumschlagsfirma rollte. Selbst der Himmel, der anfangs trüb und bedeckt gewesen war, freute sich und spendete Sonnenschein. Nach der Begrüßung und dem Austausch von Gastgeschenken, wurde im Werksgasthaus ein Imbiß mit einem „Koppje Coffi“ gereicht. Ein kleiner Stadtbummel schloß sich an, und dann fuhr man zu dem etwas außerhalb liegenden Fußballplatz. Interessierte hatten Gelegenheit, eine Hafenrundfahrt zu unternehmen. Die Mehrzahl blieb jedoch am Platz und bildete so mithin eine stattliche „Kulisse“ für die nun folgenden Spiele der 2. und 1. Mannschaft. Die 2. Mannschaft der BSG verlor mit 1:3 Toren. Dadurch hatten die Holländer zunächst Oberwasser und quittierten dieses Ergebnis mit erfreuten Mienen. Als dann aber die beiden 1. Mannschaften gegeneinander antraten, und in der 5. Spiel-

minute der BSG-Spielführer Bruno Klemski das erste Tor schoß, war das Lächeln schon nicht mehr ganz so froh. In der 18. Minute trat Birker das 2:0. Und dann gab es für die EH-Mannschaft kein Halten mehr. Die Stürmer machten ihrem Namen Ehre. Sie erzielten je zwei Tore und konnten ein Fußballsieg von 10:3 Toren an die EH-Fahne heften. Als faire Gegner überreichten die Gastgeber anläßlich dieses Sieges einen wertvollen Pokal, der fortan an exponierter Stelle von dieser Fußballschlacht künden wird. Im Anschluß an die Spiele besuchte man gemeinsam ein gepflegtes Restaurant, nahm eine schmackhafte Mahlzeit ein und saß noch einige Stunden bei Tanz und Unterhaltung zusammen. Gegen 22 Uhr wurde zum Aufbruch

geblasen. Begleitet von den herzlichsten Wünschen der holländischen Sportfreunde und der ehrlich gemeinten Begeisterung, diesen schönen Kontakt nicht abreißen zu lassen, fuhren die Duisburger Gäste wieder der Heimat zu. Das bei solchen Anlässen oft strapazierte Lied: „So ein Tag, so wunderschön wie heute...“, das auch an diesem Abend aus voller Kehle erklang, hatte hier ein echtes Motiv. G. P.

In eigener Sache macht die Betriebssportgemeinschaft EH-Süd noch darauf aufmerksam, daß die Herbst-Orientierungsfahrt am 10. September um 17 Uhr stattfindet. Näheres wird zu gegebener Zeit noch mitgeteilt. Es wird um eine rege Beteiligung gebeten!

EH-MITTEILUNGEN

Die aufgrund des Betriebsverfassungsgesetzes am 13. Mai 1971 durchgeführte Wahl zur Jugendvertretung im Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen hatte folgendes Ergebnis:

Wahlberechtig:	66
abgegebene Stimmen:	57
gültige Stimmen:	56
ungültige Stimmen:	1
Wahlbeteiligung:	86,4%

Es erhielten

- Kalischko, Harald**
geb. 15. 12. 1953, gewerbl. Lehrling
38 Stimmen
- Kober, Ralf**
geb. 20. 5. 1953, Schlosser
31 Stimmen

- Romanski, Uwe**
geb. 27. 10. 1952, Elektriker
24 Stimmen
- Doetsch, Klaus**
geb. 22. 3. 1954, kaufm. Lehrling
22 Stimmen
- Kirz, Hans-Dieter**
geb. 8. 12. 1952, gewerbl. Lehrling
22 Stimmen
- Hartmann, Robert**
geb. 1. 12. 1953, kaufm. Lehrling
15 Stimmen

Zu wählen waren 3 Jugendvertreter, so daß Kalischko, Kober und Romanski gewählt wurden. Es wurde beschlossen, die Aufgaben wie folgt zu verteilen:

Vorsitzender:	Ralf Kober
Stellvertreter:	Uwe Romanski
Schriftführer:	Harald Kalischko



Ein Herzbad mit Herz



Blick auf den Weiher im Kurpark von Bad Orb

Warum erst warten, bis der erste Herzinfarkt leidlich überstanden ist!

Die jährlichen „Schwitzkuren“ unter südlicher Sonne, die oftmals mehr Schaden anrichten als Erholung bringen, sollte man durch einen Urlaub im deutschen Mittelgebirge einmal unterbrechen.

Sei es das Sauerland, der Westerwald, der Spessart, der Hunsrück – klimatisch werden hier viele Urlauber besser zurecht kommen als an der Cote d'Azur oder auf Sizilien.

Bad Orb im Spessart wird manchem Leser durch eine ärztlich verordnete Kur bereits bekannt sein. Und manch einer hat es dann zu seinem ständigen Urlaubsziel erwählt.

Junge Menschen winken ab, wenn man von einem Kurort spricht. Sicherlich trifft man mehr ältere Leute in den

Bädern an, aber in Orb wird auch der Jugend viel Abwechslung geboten.

Ein außergewöhnlich großes Freibad mit drei Becken, eine Minigolfanlage und Tennisplätze bietet Orb. Und für den zünftigen Wandersmann kilometerlange Wanderwege in verschiedenen Höhenlagen durch die herrlichen Wälder des Spessarts.

Für den älteren Kurgast stehen neben dem gepflegten Kurpark auch Anlagen mit Blumenarrangements und ebene Wege entlang dem Orbbach zur Verfügung.

Bad Orb liegt eingebettet im Orbtal, das nicht besonders breit ist. Leichte Steigungen beginnen schon fast am Kurpark.

Eine großzügig angelegte Konzerthalle, das Gradierwerk, die Trinkhalle und Lesehalle sind harmonisch in den Kurpark eingegliedert. Ein modernes Kurmittelzentrum ist der ganze Stolz der kleinen Kurgemeinde. Neben den abendlichen Konzert- oder Theaterveranstaltungen unterhält das Kurorchester täglich die Gäste – bei schönem Wetter natürlich im Freien.

Hat man Appetit auf ein Stückchen Sahnetorte – und das sollte man sich trotz Hungerkur ruhig einmal gönnen – stehen Kleinbusse zur Verfügung, die zu verschiedenen Ausflugslokalen fahren, z. B. zum Wartturm, von dem aus man einen herrlichen Blick über das ganze Orbtal hat oder ins Haselbachtal, zum Cafe Waldfrieden usw. Natürlich werden auch Tagesfahrten durch den Spessart und Odenwald veranstaltet.

Das reizvolle an Orb ist die Altstadt. Hinter den modernen Hotelbauten gibt es winkelige Gassen und Fachwerkhäuser im Schutze der alten Stadtmauer. Und oftmals muß ein „100-PS-Wagen“ einem „1-PS-Karren“ die Vorfahrt lassen.

Sicherlich ist der Aufenthalt in einem Bad immer etwas teurer, ganz abgesehen von der Kurtaxe.

Nicht weit entfernt von Orb gibt es viele kleinere Ortschaften bzw. Dörfer,

die sich allmählich auf den Fremdenverkehr eingestellt haben. Man wohnt zwar hier billiger, muß auf der anderen Seite aber auf das gesellige Leben eines Kurortes verzichten, sofern man nicht motorisiert ist.

Das Auto zu Hause lassen muß man auf jeden Fall bei einer ärztlich verordneten Kur.



Am Gradierwerk – auch Saline genannt – inhaliert man die heilsame Sole in feinsten Tröpfchen mit der Atemluft.

Um Kreislauf- und Herzerkrankungen vorzubeugen, lohnt es sich, den Urlaub für eine „freiwillige Kur“ zu opfern. Wer die Ruhe und Harmonie besonders liebt, der sollte im Herbst nach Orb fahren, weil dann der sommerliche Hochbetrieb langsam verebbt. Tausende von bunten Herbstblumen, umrahmt von den warmen Brautönen des Herbstwaldes werden jeden Naturfreund faszinieren.

Und für die „nur“ Urlauber empfiehlt sich ein zünftiger Abend in der Landsknechtsschänke in Wirtheim – so zünftig, wie die Landsknechte früher waren!



Ein kurioses Beispiel altertümlicher Bauweise ist dieses wohl kleinste Haus in Orb.

Wertvolle Gedanken

So mancher Mitarbeiter unseres Betriebes hat sicher bei diesem oder jenem Arbeitsgang oder auch bei der Beobachtung anderer Kollegen so im stillen schon gedacht: „Das könnte man doch anders machen!“ Vielleicht war der Gedanke gut – aber sobald man mit einer Sache nichts mehr zu tun hat, vergißt man sie schnell wieder. Wem ergeht es nicht so?

Stop! Eine ganze Reihe von Mitarbeitern hat sich nämlich nicht gescheut, ihre Ideen bezüglich Arbeitserleichterung, Unfallschutz, Schonung von Werkzeugen und Maschinen, Leistungssteigerung oder Rationalisierung bestimmter Arbeitsvorgänge dem Verbesserungsvorschlagswesen mitzuteilen, und sie in Bargeld zu verwandeln. So konnten im Jahr 1970 von 20 Verbesserungsvorschlägen 17 mit einer Gesamtprämie von 5050 DM abgeschlossen werden.

Da sage einer: „Nachdenken lohnt sich nicht!“ Wie gut die Vorschläge unserer Einsender durchdacht waren, erkennt man daran, daß nur 3 Vorschläge nicht prämiert werden konnten. Das soll aber nicht heißen, daß das Vorschlagswesen nur „vollkommene“ Vorschläge bewertet. Vielmehr möchten wir Sie ermuntern, Vorschläge, auch wenn sie nicht ganz ausgereift erscheinen, sofort dem Vorschlagswesen einzureichen, denn auch Anregungen werden bearbeitet und prämiert, nachdem sie von Fachleuten bis zur Anwendungsreife vervollständigt wurden. Die Form der Einreichung eines Verbesserungsvorschlages ist jedem Mitarbeiter freigestellt. Sie kann schriftlich oder mündlich beim zuständigen Vorgesetzten bzw. direkt beim Vorschlagswesen erfolgen.

Der Sachbearbeiter für das betriebliche Vorschlagswesen ist unter der Ruf-Nr. 2426 zu erreichen und ist gerne bereit, sich einen Ver-

besserungsvorschlag am Arbeitsplatz eines Einreichers erklären zu lassen.

So, das mag zur Ermunterung zaghafter „Nachdenker“ reichen. Sicher wird es für unsere Leser interessant sein, für welche Vorschläge die Prämiensumme von über 5000 DM im Jahr 1970 zuerkannt wurde. Die Reihenfolge der nachstehenden Aufzählung der prämierten Vorschläge hat nichts mit der Prämienhöhe zu tun.

Die prämierten Einsender waren:

Heinrich Benisch, EWH:

Verwendung von Hydraulik-Öl anstelle von Ate-blau.

Herbert Strohbach, EWH:

Kontrollbohrung an Ölbehälter der Stromabnehmereinzugsvorrichtungen

Hans Gehringer, BM:

Schutz der PZS-Batterien vor übermäßiger Erwärmung beim Ladevorgang.

Hermann Rühl, BM:

Verbesserung der Lichtbogenlöschkammern an EI-Lok.

Hans Gehringer, BM:

Sicherheitsschaltung zur Verhinderung der Zuführung zu hohen Ladestromes bei der automatischen Ladung von Batterien an Batterie-Loks.

Hermann Rühl, Hans Gehringer, BM:

Laufzeitgeber für Lokomotiven.

Wilhelm Kurtz, EWH:

Änderung des Drehpfannenbolzens an Kollidenwagen.

Kurt Ludwig, E:

Versorgung der Nachtschlußleuchten mit Batteriestrom.

Rolf Ruhrmann, EWH:

Entwicklung eines für alle EH-Wagentypen verwendbaren Hahnsicherungsbleches.

Walter Czesak, EWH:

Reparaturerleichterung durch Trennung der Keilriemenscheibe vom Gebläserad an Luftpresser.

Manfred Ostheimer, Sm:

Verbesserung der Stufenlinsenbefestigung sowie Montage- und Wartungsarbeiten an Signalhauben.

Walter Schuhmacher, EWH:

Eckversteifungsbleche für Blockschrötwagen.

Gerhard Wöckel, EWH:

Bolzen für Hubstaplerarme zum Verhindern des Abrutschens der Ladung.

Walter Schuhmacher, EWH:

Vorrichtung zum Festsetzen der äußeren Langträger beim Richten.

Nestor Rist, EWH:

Haltevorrichtung zum Richten von Seitenwänden an O-Wagen.

?? (anonym):

Verbesserung des Schriftverkehrs mit Lieferfirmen.

Hermann Rühl, BM:

Absaugen der Schleudersäure aus den Batterietrögen der Batterielokomotiven.

Allen Einsendern von Verbesserungsvorschlägen sei an dieser Stelle nochmals Dank gesagt. Das Vorschlagswesen hofft, im nächsten Jahr eine längere Aufzählung bringen zu können und bittet, daß jeder etwas kritischer seinen Arbeitsplatz auf evtl. Verbesserungsmöglichkeiten hin betrachtet.

H. W. Hildebrandt

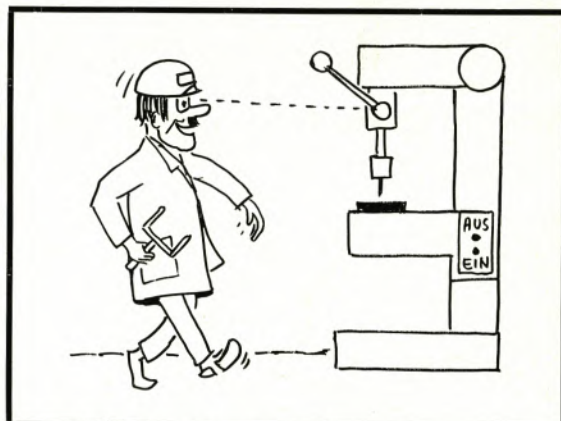
Arbeite
sicher



Maschinen und Geräte dürfen nur von Personen eingeschaltet und benutzt werden, die dazu befugt sind.



Pech hatte heut' der Maler, verschlissen ist das „Rollenlager“.



Ein neues Loch zu bohren, hat er sich selbst erkoren.



Doch niemals hätte er gedacht, was so ein Ding für Sachen macht.



Die Kollegen deshalb feixten, Schuster bleib' bei deinen Leisten!

