



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

12. JAHRGANG

5/6

MAI/JUNI 1966



Weißer Wal vor dem Hafen Schwelgern!

Wie Presse- und Rundfunkmeldungen vielfach berichten, hat sich ein weißer Beluga-Wal in den Rhein verirrt. Einer „Duisburger Walfangflotte“ unter Anführung des Duisburger Tierparkdirektors Dr. Gewalt gelang es trotz zahlreicher Versuche (siehe unser Bild vor dem Hafen Schwelgern) nicht, den Wal für das Delphinarium zu fangen.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
Wir sind „im Bilde“	3
Das neue Gesundheitszentrum in Hamborn	4
Quartettverein unter neuem Dirigenten	6
Kostenbewußtes Denken auch im Verkehrsbetrieb	7
Einer von vielen	8
EBW-Wagenreparatur konnte neue Werkshallen beziehen	10
Unsere Jubilare	11
Aus der Betriebsgemeinschaft	12
EH-Mitteilungen	13
Schwieriger Kranbrücken-Transport	13
Merfelder Bruch — ein Paradies der Wildpferde	14
Die Ruhrfestspiele 1966	15
Nochmal Schwein gehabt	15



Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn.
Schriftleitung: Kurt-Hermann Still.

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

Aufnahmen: EH: Büschgen, Christ, Noll, Römer, Still, Vocke

ATH: Epha, Lang, Meyer
HBAG: Brink

Titelbild: Erzschiß aus der Perspektive des Kranführers im Hafen Schwelgern

Rückseite: Frühsommer im Hamborner Jubiläums-Park

KURZNACHRICHTEN

Dr.-Ing. E.h. Hans-Günther Sohl, der Vorsitzende des Vorstandes der ATH, feierte am 2. Mai seinen 60. Geburtstag. An seinem 47. Geburtstag - 2. Mai 1953 — trat Dr. Sohl, der seit 1948 dem Aufsichtsrat der ATH angehörte und einige Jahre dessen Vorsitz war, in den Vorstand ein. Seiner unternehmerischen Initiative ist es zuzuschreiben, daß die ATH heute nicht nur das größte europäische Hüttenwerk ist, sondern auch Holdinggesellschaft der Thyssen-Gruppe wurde, die mit ihrer Stahlerzeugung zu den ersten Unternehmen der Welt zählt und auch mit ihrem Umsatz zur Spitzengruppe der deutschen Industrie gehört. Seit zehn Jahren ist Dr. Sohl Vorsitzender der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie. Er ist ferner u. a. Mitglied des Beratenden Ausschusses der Montanunion und stellvertretender Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Industrie. Auch gehört er bedeutenden Unternehmen als Vorsitzender oder Mitglied des Aufsichtsrates an. 1956 verlieh ihm der Bundespräsident das Große Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland.

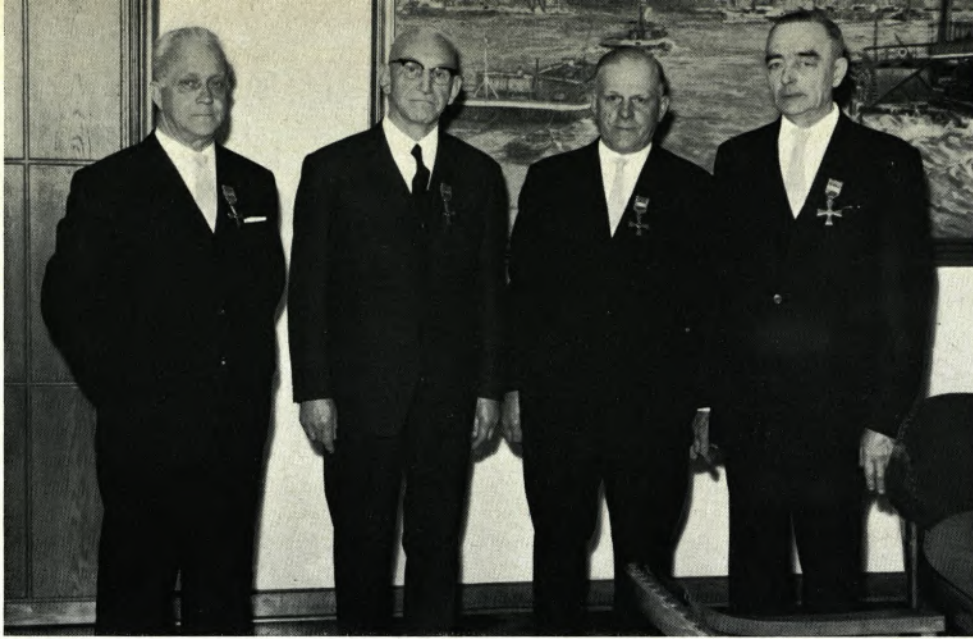
Auf der Hannover-Messe vermittelte „Haus Thyssenstahl“ in diesem Jahre zum zehnten Male die Produktion der ATH und ihrer Tochtergesellschaften den Besuchern aus aller Welt. In eigenen Pavillons stellten außerdem die Thyssen Röhrenwerke, die Deutschen Edelstahlwerke und Armco Thyssen ihre Erzeugnisse aus.

Das neue, aus drei Wohnblocks und einem Wirtschaftsgebäude bestehende Bergmannsheim an der Warbruckstraße in Hamborn-Marxloh gegenüber der Schachanlage Friedrich Thyssen 2/5 wurde am 2. April 1966 im Rahmen einer Lossprechungsfeier seiner Bestimmung übergeben. Damit folgte der Konzentration der Betriebe die Konzentration der Heime, indem dafür das Bergmannsheim Hoffschestraße und das Pestalozzidorf Beekwerth geschlossen wurden. Für die im Heim Warbruckstraße untergebrachten Belegschaftsmitglieder der Schachanlage Friedrich Thyssen 2/5 kommen nunmehr die langen Anmarschwege in Fortfall.

Der Männergesangsverein „Concordia“ der Schachanlage Lohberg, der bis zum heutigen Tage bei Wertungssingen und Gesangswettbewerben beachtliche Plätze belegt, feierte die 50. Wiederkehr des Gründungsjahres mit drei Veranstaltungen, einem Geistlichen Konzert am Karfreitag in der Martin-Luther-Kirche in Lohberg, einem Festkonzert am 23. April in der Stadtschänke Hackfort in Dinslaken und einem Freundschaftssingen am 22. Mai im Burgtheater Dinslaken.

Die Schifferbörse Duisburg-Ruhrort hat erstmalig in ihrer 65jährigen Geschichte einen Vertreter der verladenden Wirtschaft in den engeren Vorstand berufen; sie wählte den Leiter der Verkehrsabteilung der ATH, Direktor Ekarl Neumann, zum ersten stellv. Vorsitzenden.

Abschiedsfeier für verdiente Mitarbeiter. 416 im Jahre 1965 in den Ruhestand getretene Mitarbeiter der Hamborner Bergbau AG und der Friedrich Thyssen-Bergbau AG wurden am 13. Mai 1966 in der Duisburger Mercatorhalle verabschiedet.

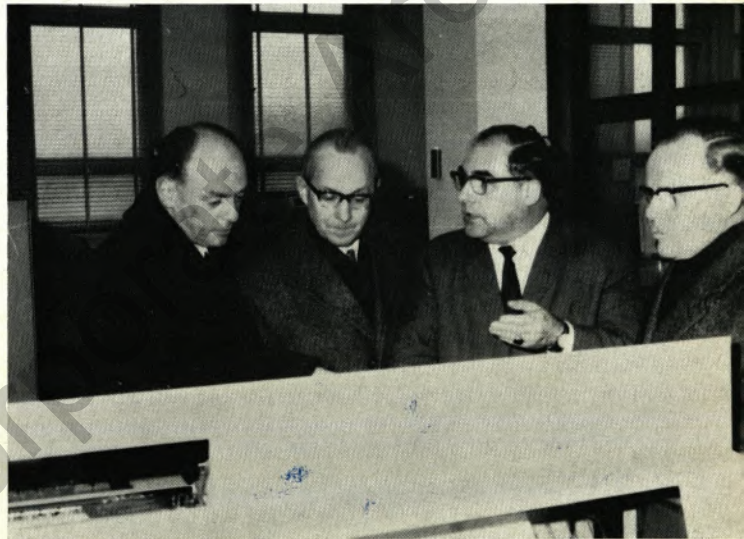


Am 31. März besuchten Herren der Bundesbahn-Direktion Frankfurt den Gemeinschaftsbetrieb, um sich über die Arbeitsweise unseres elektronischen Datenfernübertragungs- und -verarbeitungssystems zu informieren. Die Gäste, die bei der DB an der Lösung ähnlicher Probleme arbeiten, zeigten sich sehr beeindruckt und stellten fest, daß der Gemeinschaftsbetrieb mit dem Einsatz der elektronischen Datenverarbeitung für die Eisenbahnverkehrsprobleme ein gutes Stück Pionierarbeit auf diesem Sektor geleistet habe.

Im großen Sitzungssaal der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer heftete am 5. Mai 1966 Regierungspräsident Kurt Baurichter 57 Arbeitsjubilaren, unter denen sich vier Mitarbeiter unseres Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen befanden, in Anerkennung ihrer 50jährigen Werkszugehörigkeit den Verdienstorden der Bundesrepublik Deutschland an. Von unseren Betriebsangehörigen erhielten diese Auszeichnung: Kaufm. Angestellter Theodor Sons — Verkehrsabteilung, die Lokführer Johann Schlebusch und Johann Wozny — Betriebsmaschinendienst und Elektro-Monteur Friedrich Pieper — Eisenbahnwerkstatt.

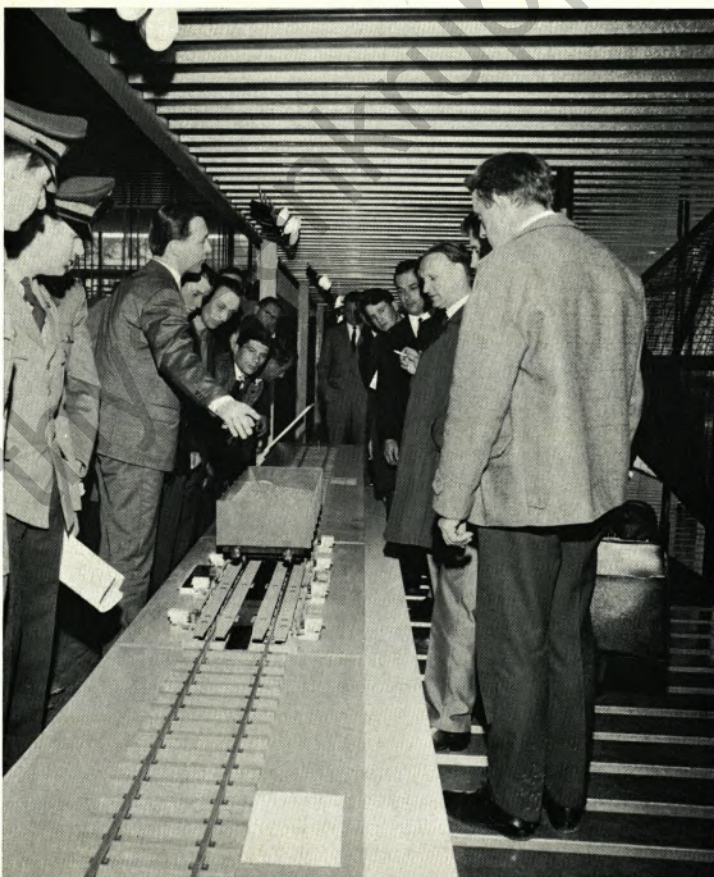
In seinen begrüßenden Worten hatte der Präsident der IHK, Dr. Schackmann, betont, daß die gesamte gewerbliche Wirtschaft den Goldjubilaren für ihre Ausdauer, Treue und Verbundenheit mit dem Betrieb und den Kollegen Dank schulde.

Regierungspräsident Baurichter nahm diese anerkennenden Worte auf und dankte den Jubilaren für ihre stete Einsatzbereitschaft. Wörtlich: „Sie waren in Ihrem Betrieb immer Vorbild!“ In einem geschichtlichen Rückblick erwähnte er die schwere Zeit des ersten Weltkrieges, als die Jubilare ihre Arbeit aufnahmen, sowie das Auf und Ab der Wirtschaft in den letzten Kriegs- und Nachkriegsjahren. Er wies ferner darauf hin, daß sich die Bundesrepublik trotz des vermeintlichen „Wohlstandes“ noch in einer Krise befinde. Dennoch dürfe man voller Stolz darauf zurückblicken, was durch menschliche und moralische Leistung



erreicht wurde. Ein Beweis dafür sei auch die Zahl der bisher verliehenen Auszeichnungen: allein im Regierungsbezirk Düsseldorf erhielten in den vergangenen Jahren 5400 Männer und 550 Frauen das Bundesverdienstkreuz.

Auf der diesjährigen Exportmesse in Hannover stellte die Thyssen-Industrie GmbH das Modell einer Zweikraft-Balken-Gleisbremse aus. Thyssen nahm die Fertigung von Gleisbremsen bereits 1923 auf und ist einziger Hersteller dieser Spezialeinrichtungen in der Bundesrepublik. Das Modell wurde in der Lehrwerkstatt der ATH angefertigt.



◀ **Wir sind „im Bilde“**



Überwachungsuntersuchungen erfordern ein gut ausgerüstetes medizinisches Laboratorium

Das neue Gesundheitszentrum an der Kaiser-Wilhelm-Straße in Hamburg.

Das neue

Für 20 000 Menschen, die in den Hamborner Werken der ATH, beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, bei der Thyssen Industrie GmbH und bei der Rheinische Siporex GmbH arbeiten, wurde jetzt der Neubau für die Werksärztliche Dienststelle fertiggestellt und bezogen.

Nach fast zweijähriger Bauzeit konnte der seit langem geplante Neubau Mitte Februar Zug um Zug in Benutzung genommen werden. Die 1960 im Torgebäude 1 für den Werksärztlichen Dienst eingerichteten Räume waren ursprünglich nur als erweiterte Unfallstation gedacht. Ihr Raumprogramm entsprach nicht mehr den heutigen Anforderungen, die an einen modernen Gesundheitsdienst in einem Hüttenwerk gestellt werden.

Die Planung für das neue Gesundheitszentrum begann bereits, als die ATH vor sechs Jahren Dr. Niemann als Werksarzt verpflichtete. Sie fand die volle Unterstützung durch den Vorstand und Aufsichtsrat.

Die architektonische Bearbeitung des Gesundheitszentrums wurde dem Architekten W. Jenny (BDA), Düsseldorf, übertragen, der trotz der etwas eingeengten Standortverhältnisse für das Gebäude eine sowohl städtebaulich als auch architektonisch ansprechende Lösung gefunden hat. Als Standort, der den Belangen des Werksärztlichen Dienstes Rechnung tragen konnte, bot sich das im Zusammenhang mit dem Ausbau der Kaiser-Wilhelm-Straße freigelegte Gelände zwischen der alten Hauptverwaltung und den 1956 errichteten Bauten der Technischen Versuchsanstalt und des Chemischen Hauptlabors an.

Das Gesundheitszentrum umfaßt fünf Geschosse, und zwar ein niederes Rohrgeschoß, das Keller- bzw. Tiefgeschoß, das Erdgeschoß und zwei Obergeschosse mit zusammen 11 400 Kubikmeter umbautem Raum. Das Gebäude wurde als Stahlbetonskelettbau mit massiver Ausfachung und äußerer Spaltklinkerverkleidung errichtet. Der Innenausbau erfolgte unter Beachtung der Zweckbestimmung der Räume mit der gebotenen Sparsamkeit. Auf den Schallschutz wurde besonderer Wert gelegt, wobei unter anderem die gedoppelten Stahlfenster mit innenliegenden Lamellenstores die in der Kaiser-Wilhelm-Straße herrschenden Geräusche nur wenig in das Gebäude eindringen lassen. Die besonderen Bedingungen, die hinsichtlich Heizung und Lüftung, je nach Zweckbestimmung der Räume erfüllt werden mußten, führten schließlich zum Einbau einer Klimaanlage. Bei der Planung wurde berücksichtigt, daß ein gut entworfener Grundriß personalsparend wirkt, wenn das Personal dadurch in die Lage versetzt wird, mehrere Tätigkeiten gleichzeitig zu überwachen. Die funktionelle Gliederung der Räume und Abteilungen paßt sich deshalb eng dem Untersuchungs- und Behandlungsablauf an. Auch wurden die Raumgruppierungen so vorgenommen, daß ein reibungsloser Verkehr gewährleistet ist und keine Überschneidungen entstehen.

Räume, die am häufigsten benutzt werden, wurden leicht zugänglich in der Nähe des Einganges angeordnet. Die Warteräume der jeweiligen Abteilungen wurden in Treppennähe gelegt. Es wurde ein besonderer Eingang vorgesehen für Belegschaftsmitglieder, die aus

den Betrieben kommen, während ein zweiter Eingang dem Zutritt von Besuchern gilt, die von außerhalb des Werkes kommen. Beide Eingänge sind mit fahrbaren Transportmitteln unter Überdachung erreichbar.

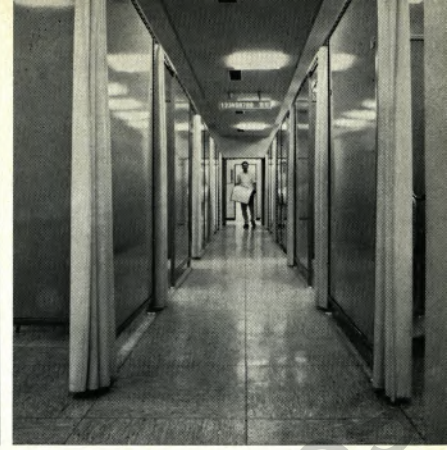
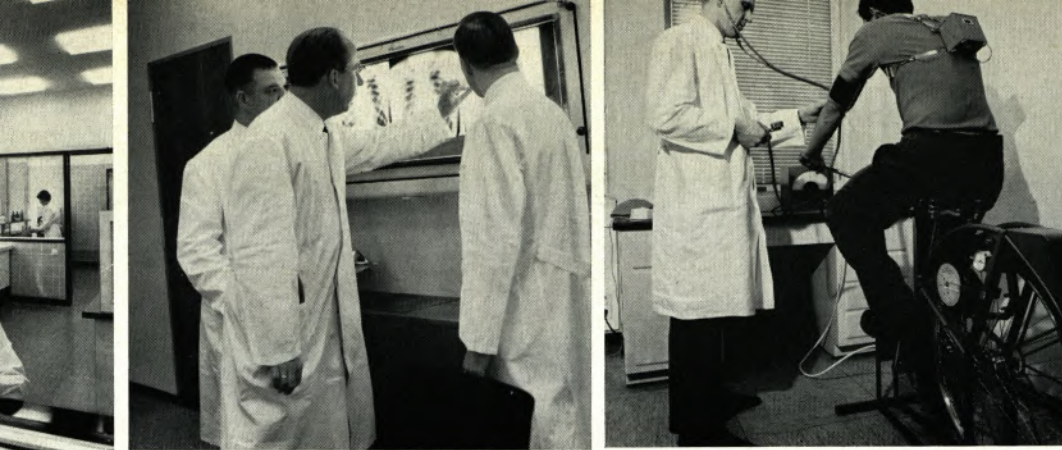
Im Erdgeschoß ist am Haupteingang eine großzügige Wartehalle eingerichtet, um die sich eine schalterartige Anmeldung, der große Karteiraum sowie Untersuchungsräume für die Voruntersuchung von Einstellungsbewerbern gruppiert. Darüber hinaus wurde die Unfallabteilung mit einem reichhaltigen Raumprogramm sowie ein besonderer Notaufnahmebereich im Erdgeschoß leicht erreichbar angeordnet. Im ersten Obergeschoß befindet sich der Schwerpunkt der prophylaktischen Gesundheitsbetreuung der Belegschaft mit Arzt und Untersuchungsräumen, einer medizinischen Bibliothek, einem Raum für Herz-Kreislauf (EKG)-Diagnostik, einem gut ausgerüsteten Urin-, Blut- und serologischen Laboratorium sowie einer großzügig gestalteten Röntgen-Abteilung. Der Transport Gehbehinderter wird durch Anordnung eines Krankenaufzuges auch für die oberen Geschosse ermöglicht.

Im zweiten Obergeschoß befindet sich die Abteilung Arbeitshygiene mit Räumen für arbeitsphysiologische, arbeitshygienische und arbeitspsychologische Untersuchungen. Außerdem wurden dort die Personalräume und der Unterrichtsraum für Erste Hilfe vorgesehen. Ferner ist im zweiten Obergeschoß die Sozialabteilung mit der Werksfürsorge und der Versicherungs-Abteilung untergebracht.

Im Untergeschoß ist die Bäder-, Bestrahlungs- und Inhalations-Abteilung eingerichtet, wobei die Grundrißlösung unter Ausnutzung des Mittelraumes eine klare Trennung der feuchten und trockenen Behandlungsräume aufweist. Darüber hinaus befinden sich in diesem Geschoß Nebenräume, wie Installationsräume, ein Wäscheraum und ein Verbandsmittelager.

Gesundheit durch Vorsorge

Die räumlichen Gegebenheiten und die medizinische Ausrüstung der neuen Werksärztlichen Dienststelle ermöglichen es, daß in Zukunft die hier tätigen Ärzte mit ihrem geschulten Hilfspersonal sich in verstärktem Umfang dem Gesundheitsschutz sowie der Krankheitsvorbeugung der Belegschaft widmen können. „Es muß verhütet werden, daß die Gesunden von heute die Kranken von morgen werden“, erklärte der leitende Werksarzt Dr. med. Niemann, Facharzt für innere Medizin, anläßlich der Übernahme des neuen Gebäudes. Die Vorsorge des Werksarztes beginnt bereits bei der Einstellungsuntersuchung. Bei dieser Untersuchung wird festgestellt, ob der Bewerber für den vorgesehenen Arbeitsplatz gesundheitlich tauglich ist, oder ob durch frühere Erkrankungen die Eignung beeinträchtigt ist. Ein zur Bronchitis neigender Arbeiter eignet sich nicht für einen Hitze- oder Staubbetrieb, ein Herzkranker gehört nicht in einen gasgefährdeten Betrieb, ein Einäugiger kann nicht als Rangierer eingesetzt werden. In der Folgezeit nach der Einstellung erfolgen für eine Reihe von Betrieben Überwachungsuntersuchungen, die gesetzlich vorgeschrieben sind oder auf Grund der Sicherheitsbestimmungen durchgeführt werden.



In der Gruppenarbeit zwischen Arbeitsmediziner, Unfallchirurg und Internisten sieht der leitende Werksarzt, Dr. Niemann (Mitte), die Grundlage für den Arbeitserfolg einer großen Werksärztlichen Abteilung; links Dr. Ploenes, rechts Dr. Damsky.

Das Fahrrad-Ergometer sowie der Pulszähler werden zur Prüfung von Herz und Kreislauf herangezogen.

Hochmodern und zweckmäßig ist die Abteilung für Bestrahlungen, Bäder und Massage.

Gesundheitszentrum in Hamborn

Kontrolluntersuchungen fördern die Gesundheit und lassen anbahnende Erkrankungen frühzeitig erkennen und einer baldigen Behandlung zuführen. Wenn es arbeitsmedizinischen Bemühungen in den Betrieben auch nie gelingen wird, Erkrankungen ganz zu vermeiden, so muß die werksärztliche Arbeit doch darauf abzielen, die mannigfachen schädlichen Auswirkungen betrieblicher Einflüsse in engen Grenzen zu halten.

Arbeitshygiene prüft und verbessert Arbeitsbedingungen

Die Arbeitsmedizin umfaßt ein sehr weit gespanntes Gebiet, in dem die Arbeitshygiene einen wichtigen Platz einnimmt. Die Schaffung möglichst optimaler Umweltbedingungen zur Verhütung von Berufskrankheiten und vorzeitigem Kräfteverschleiß ist das Hauptanliegen der Arbeitshygiene.

Die Einflüsse am Arbeitsplatz, die schnell zu Schädigungen der Gesundheit führen, sind weitgehend bekannt. Die Schwerarbeit geht immer mehr zurück. Das Interesse des Werksarztes konzentriert sich jetzt vor allem auch auf Arbeitsplatz-Bedingungen, die oft erst nach jahrelanger Einwirkung zu gesundheitlichen Schädigungen führen.

In allen Fällen, in denen eine Gesundheitsgefährdung durch die Arbeitsbedingungen vermutet wird, kann die Abteilung Arbeitshygiene innerhalb des Werksärztlichen Dienstes, an der Spitze Dr. med. Damsky, um Rat gefragt werden. Sie beurteilt Messungen, die von der Technologischen Abteilung des Chemischen Hauptlabors oder der Physikalischen Abteilung der Technischen Versuchsanstalt nach den Angaben des Werksarztes durchgeführt werden. Dazu gehören z. B. Klima- und Lärmmessungen, Untersuchungen von Dämpfen, Gasen und Stäuben und die Beurteilung von Beleuchtungsverhältnissen.

Alles kann man sich leisten — nur keinen Unfall!

So lautet der Rat von Dr. med. Ploenes, Facharzt für Chirurgie beim Werksärztlichen Dienst.

Die Bekämpfung der Arbeitsunfälle ist eine Aufgabe, die nicht nur einer verpflichtenden Vorsorge für den arbeitenden Menschen entspricht, um ihm und seinen Familienangehörigen Leid und Not zu ersparen, sondern die auch eine wesentliche wirtschaftliche Bedeutung hat.

Hat sich aber erst einmal ein Unfall ereignet, dann obliegt dem Arzt die Behandlung der Verletzung, deren Erstversorgung am Unfallort oder in einer der Unfallstationen erfolgt. Wo auch immer auf dem Werksgelände ein Unfall passiert, unter dem Notruf 130 werden Krankenwagen, Werksarzt, die Unfallambulanz im Gesundheitszentrum sowie der Heilgehilfe in der Unfallstation Tor 6 gleichzeitig alarmiert. Von dem Inhalt der Durchsage hängt es ab, in welchem Umfang der Einsatz des Rettungsdienstes erfolgen muß. Bei schweren Unfällen und schwieriger Rettung gelangt auch der Rettungstrupp der Feuerwehr zum Einsatz, der mit den erforderlichen Geräten für die mitunter schwierige Bergung ausgerüstet ist. Die Heilgehilfen in den Unfallstationen arbeiten eng mit dem Unfallarzt zusammen, dem die Verletzten in allen unklaren Fällen zugewiesen werden. Insbesondere werden ihm Verletzte vorgestellt mit verschleppten Wunden, die sich infolge mangelnder Beachtung durch den Verletzten selbst oder infolge unsachgemäßer Behandlung durch Laien verschlimmerten.

Über jeden meldepflichtigen Unfall wird ein den Unfallhergang und die Unfallfolgen schildernder Bericht angefertigt, der sowohl

dem Sicherheitswesen, der Betriebskrankenkasse als auch dem Betrieb zugestellt wird. Von der Ausstellung dieses Berichtes hängt die Auszahlung des Verletzengeldes ab.

Im Einvernehmen mit den Hausärzten und Durchgangsärzten ist nach Wiedereintritt der Arbeitsfähigkeit die Nachbehandlung des Verletzten in der modern eingerichteten Bäderabteilung möglich.

Werksarzt hilft bei akuten Fällen

In akuten Erkrankungsfällen steht das Gesundheitszentrum zur Stellung der Diagnose und zur Leistung der Ersten Hilfe selbstverständlich allen Belegschaftsmitgliedern zur Verfügung. Kassenärztliche Krankenbehandlung bei einer zu betreuenden Belegschaft von über 20 000 kann vom Werksarzt nicht erfolgen. Das wird ohne weiteres verständlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß bei einem Krankenstand von sechs Prozent bei der ATH etwa 1200 arbeitsunfähig erkrankt wären. Nimmt man die gleiche Zahl von arbeitsfähigen Behandlungsbedürftigen, so ist leicht einzusehen, daß auch eine Vielzahl von Werksärzten nicht in der Lage wäre, sich auch nur eines Bruchteiles dieser Kranken anzunehmen, ohne die eigentlichen Aufgaben im Werk zu vernachlässigen.

Vorstand und Aufsichtsrat der ATH haben durch den Bau des Gesundheitszentrums bewiesen, daß Gesundheitsvorsorge im Betrieb nicht nur eine sozioethische Forderung, sondern eine unternehmerische Aufgabe ist. Aus freier Unternehmerinitiative wurde der Werksärztliche Dienst der ATH entwickelt und gestaltet.

Zarte Hände helfen in der neuen Unfallambulanz bei kleineren Verletzungen.





Der Beifall galt gleichermaßen dem Quartettverein, der Solistin Edith Lehrmann und Helmut Gottschalk am Flügel.

Konzert in der Stadthalle

Quartettverein unter neuem Dirigenten

Mit einer ähnlich großen Veranstaltung wie schon 1964 trat der Quartettverein Eisenbahn und Häfen in diesem Frühjahr wieder einmal an die Öffentlichkeit. In diesem Konzert am 3. April 1966 in der Stadthalle Hamborn stellte er sich zugleich unter seinem neuen Chorleiter, Musikdirektor Peter Aßmann, vor. Da lag es nahe, auch den Männerchor „Concordia“ und den Schülerchor der kath. Schule Sandstraße, beide aus Duisburg-Hamborn, mitwirken zu lassen; denn P. Aßmann leitet auch diese Chöre. Als Solistin hatte man die heimische Sängerin Edith Lehrmann (Alt) verpflichtet. Den instrumentalen Teil bestritten Mitglieder des Orchesters der Bergwerksgesellschaft Walsum und bei einigen Liedvorträgen auch noch Schülerinnen des Schulchores.

Erfreulicherweise war die Stadthalle Hamborn bis auf den letzten Platz besetzt — und dies trotz des Orgelkonzertes zur gleichen Stunde in der Friedenskirche nebenan und trotz des starken Gewitterregens vor dem Konzert.

Der erste Teil des Programms war ausschließlich Franz Schubert und seinen Interpreten, dem Quartettverein Eisenbahn und Häfen, der Solistin Edith Lehrmann und Helmut Gottschalk am Flügel, vorbehalten. Hier wurde erneut deutlich, daß Franz Schubert der Meister des deutschen Liedes ist. Der Farbenreichtum seiner Lieder, in denen Text und Melodie jeweils besonders aufeinander abgestimmt sind, und die unbedingte Schönheit seiner auf das deutsche Gemüt abgestellten Musiksprache begeistern immer wieder. Diesmal hörten wir den hymnusartigen Psalm 23 „Gott ist mein Hirt“, das formvollendete Lied „Du bist die Ruh“, das lebhaft bewegte „Auf dem Wasser zu singen“, das beschwingte, marschmäßige Lied „Das Dörfchen“, den Gesang „Die Nacht“, das dynamisch bewegte „Nachtgesang im Walde“ und so bekannte Lieder wie das „Heideröslein“ und „Die Forelle“. Der Quartettverein gab hier schöne Proben seines chorischen Könnens. Im Klang geschmeidig, sauber im Singen und behutsam in der Dynamik empfinden die schwierigen Gesänge echt Schubertsches Profil. Auch die Solistin Edith Lehrmann trug zum Gelingen des Ganzen wesentlich bei; sie begeisterte mit dem Wohlklang ihrer Altstimme. Helmut Gottschalk, als Begleiter am Flügel sehr geschätzt, wußte sich ausgezeichnet der Sängerin und auch dem Chor anzupassen.

Der zweite Programmteil nach der Pause war ganz auf „Wandern und Schauen“ eingestellt. Den Anfang machte hier der Männerchor Concordia, von Klarinetten und Geigen begleitet, mit drei heiteren, frisch gesungenen Liedern von Quirin Rische. Friedrich Zipp's „Fröhlicher Jahrmarkt“, eine Kantate für Kinderchor und Instrumente, gab dem Schulchor Gelegenheit zu unbeschwertem Singen. Peter Aßmann hat diesem Chor wirklich eine eigene Prägung verliehen. Auch das sich etwas zu eintönig wiederholende musikalische Leitmotiv vermochte dieses fröhliche Singen der Kinder nicht zu beeinträchtigen. Eine Steigerung des chorischen Gesangs waren zweifellos Paul Zoll's ebenfalls von Instrumenten und vom Klavier begleiteten Lieder „Das Ständchen“ und „Frische Fahrt“, ersteres polyphon und in hervorragender klanglicher Abrundung geboten,

und letzteres kraftvoll und gediegen in der Stimmführung sich darbietend.

Als glanzvoller Abschluß des Konzerts vereinigte der erfahrene und rührige Chorleiter alle Mitwirkenden einschließlich der Solistin zu einem großen Abendgesang. Er begann mit dem Volkslied „Der Mond ist aufgegangen“ nach dem Satz von Adolf Pfanner; daran schloß sich dann das bekannte westfälische Lied „Nun wollen wir singen das Abendlied“, zu dem Peter Aßmann selber den Satz geschrieben hatte. Er zeigte hier, daß er zu größeren chorisch-musikalischen Leistungen durchaus fähig ist und treffliche Gaben für eine solche zusammenfassende Darbietung von Hause aus mitbringt.

Der stürmische Beifall während des Konzerts und vor allem am Schluß des Abends belohnte verdientermaßen alle Mitwirkenden. Auch die Zugaben zeigten, wie sehr diese Veranstaltung dem großen Besucherkreis gefallen hatte.

Musikdirektor Peter Aßmann dirigiert den Schülerchor, der von Orchestermitgliedern der Bergwerksgesellschaft Walsum und Flötenspielerinnen des Schulchores begleitet wird.



Kostenbewußtes Denken auch im Verkehrsbetrieb

In den letzten Wochen und Monaten ist immer wieder durch Presse, Rundfunk und Fernsehen neben der schwierigen Lage des Bergbaus auch von der schlechten Ertragslage der gesamten deutschen Stahlindustrie berichtet worden. So hat auch der Vorstand unserer Muttergesellschaft August Thyssen-Hütte in der letzten Hauptversammlung in dieser Hinsicht seine Sorgen ausgedrückt und auf die Verschlechterung der Ertragslage hingewiesen. Er verband damit die Aufforderung an alle Mitarbeiter, durch besondere Sparsamkeit zu einer Verbesserung der Lage beizutragen.

Vernünftige Erträge sind für die Wirtschaftsunternehmen lebensnotwendig; sie sind dringende Voraussetzung für die Erhaltung eines Unternehmens und garantieren nicht zuletzt auch die Sicherheit der Arbeitsplätze. Für jedes Unternehmen ist ein Betriebskapital notwendig. Diejenigen, die das Kapital zur Verfügung stellen (Aktionäre), erwarten eine entsprechende Verzinsung ihres Geldes. Der erwirtschaftete Gewinn erlaubt es, darüber hinaus das Unternehmen auf dem wettbewerbsnotwendigen Stand zu halten, d. h. sich in seinen Betriebsmitteln der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung anzupassen. So waren in den letzten 10—15 Jahren des Wiederaufbaues bedeutende Kapitalsummen (Investitionen) erforderlich, um den Produktionsgesellschaften im internationalen Wettbewerb ihren Platz zu sichern. Auch Eisenbahn und Häfen hatte sich den vorausschauenden Planungen der Gesellschafter anzuschließen, um die erhöhten Anforderungen hinsichtlich der Transport- und Hafenumschlagsleistungen erfüllen zu können.

Auf Grund der veränderten Wirtschaftslage gilt es nun, das Erreichte zu erhalten. Eisenbahn und Häfen kann als Dienstleistungsbetrieb der Produktionsgesellschaften die Einnahmen zwar wenig beeinflussen, wohl dagegen die Ausgaben bzw. die Kosten. So gehen alle Kosten des Gemeinschaftsbetriebes letztlich in die Kosten der Rohstahlerzeugung der Hütte bzw. der Kohleförderung des Bergbaus ein. Man ist geneigt, Transportkosten als recht unbedeutend im Verhältnis zu den Kosten der eigentlichen Produktion anzusehen. Bedenkt man jedoch, daß etwa 8—10 Tonnen Material (Rohstoffe, Koks, Zwischentransporte zu den einzelnen Produktionsstufen, Abfuhr des Fertigmaterials, Transporte von Nebenprodukten) von der Werksbahn über eine durchschnittliche Entfernung von 4 km zu bewegen sind, ehe als eigentliche Leistung 1 Tonne Rohstahl hervorgebracht werden kann, so erhalten auch die Kosten des Verkehrsbetriebes ihre Bedeutung. Kosten möchte man allzu gern als eine Angelegenheit der Kaufleute betrachten. Dieses ist insofern auch richtig, wenn damit ihre Erfassung, Aufschlüsselung, Auswertung und Verrechnung gemeint sind. Verursacht werden Kosten jedoch in jeder Betriebs- und Verwaltungsstelle, also unmittelbar an jedem Arbeitsplatz. Wenn es also darum geht, Mittel und Wege zur Kosteneinsparung zu finden, kann jeder Mitarbeiter entscheidend dazu beitragen.

Es geht also uns alle an!

Dies gilt einmal für das Führungspersonal; es ist verantwortlich für den wirtschaftlichen Einsatz seiner Mitarbeiter und der ihm zur Verfügung stehenden Anlagen und hat dadurch wesentlichen Einfluß auf das Betriebsgeschehen. So ist gerade in den letzten Jahren in enger Zusammenarbeit zwischen Unternehmensführung und den Leitern der Bereiche durch Verbesserungen und Rationalisierungsmaßnahmen vieles erreicht worden.

Jeder von uns kann jedoch darüber hinaus an seinem Arbeitsplatz durch kostenbewußtes Denken Kosten sparen. Was heißt nun kostenbewußtes Denken? Es wird vielleicht eher verständlich, wenn man zunächst einmal an seinen privaten Haushalt denkt. Jeder kann durch sparsame Lebensführung und sinnvolle, überlegte Ausgaben mit seinen Mitteln auskommen oder sogar etwas für Rücklagen überbehalten. Genauso kann er im Betrieb durch schnelle, einwandfreie Ausführung der ihm übertragenen Arbeiten und pflegliche Behandlung betriebseigener Anlagen, Geräte und Werkzeuge sowie durch sparsame Verwendung von Materialien und Stoffen dazu beitragen, die Kosten zu senken. Das gilt nicht nur für hohe Beträge, sondern reicht vom großen bis zum kleinsten Betrag; denn

viele Wenig geben ein Viel! Das wird einem erst bewußt, wenn man sich mal folgende Zahlen vor Augen hält: 10 % des im Geschäftsjahr 1964/65 ausgewiesenen Reinertrages der ATH ergeben eine Summe von 8,1 Mill. DM. Um diese Summe aufzubringen, müßte jeder der rd. 90 000 Beschäftigten der zum Thyssen-Kreis gehörenden Firmen monatlich DM 7,50 einsparen helfen. Wie leicht erscheint das, wenn man nur einmal überlegt, was die Arbeitsstunde und was das tägliche Bedarfsmaterial im Betrieb für Werte haben. Die Kosten des Gemeinschaftsbetriebes betrugen im letzten Geschäftsjahr durchschnittlich rd. 6 Mill. DM je Monat. Hierin sind nicht einmal die Aufwendungen enthalten, die naturgemäß laufend für Neuanlagen und Ersatzbeschaffungen anfallen.

Würde es uns z. B. gelingen, diese Kosten um nur 3 % zu verringern — ein Satz, den wohl jeder für seinen privaten Bereich durchaus für möglich hält —, so ergäbe das bereits eine monatliche Einsparung von DM 175 000,— oder jährlich ca. DM 2 Mill. So könnte also Geld verdient werden. Aber diese Beispiele zeigen auch auf, wie bei entgegengesetzter Wirkung Geld verloren werden kann. An dieser Stelle soll gleich über Kosten gesprochen werden, die bei EH von besonderem Übel sind, nämlich den sogenannten „Schadkosten“, die durch unsachgemäße Behandlung und Bedienung der Anlagen verursacht werden.

So mußten im vergangenen Geschäftsjahr rd. DM 700 000,— aufgewandt werden für die Behebung von Entgleisungs- und Auflaufschäden. Es handelt sich hierbei nur um jene Fälle, die von der Werksbahn zu vertreten waren, und nicht um Schäden, die von den Produktionsbetrieben verursacht wurden. Hierfür mußte ein noch höherer Betrag ausgegeben werden.

Im Hafenbetrieb betrugen im gleichen Zeitraum die Schiffs- und Wagenschäden rd. DM 150 000,—. Gewiß werden Schadfälle sich nicht ganz vermeiden lassen, insbesondere, wenn an den Betrieb besonders hohe Anforderungen gestellt werden, jedoch sollte jeder erkennen, welche Folgen die geringste Unachtsamkeit und Fahrlässigkeit haben.

Eine weitere aussichtsreiche Möglichkeit, Kosten zu sparen, liegt im Betriebsmitteleinsatz. Wenn es beispielsweise dem Gemeinschaftsbetrieb gelingt, in Zusammenarbeit zwischen Werksbahn und Produktionsbetrieben die Umlaufzeiten des Wagenparks um nur 10 % zu beschleunigen, so lassen sich rd. 500 Wagen einsparen, sei es durch Erfüllung erhöhter Anforderungen mit dem vorhandenen Wagenpark ohne Neuanschaffungen oder durch Nichtersetzen verschrotteter Wagen. Das Kapital, was hierdurch gespart würde, beträgt rd. DM 20 Mill. Hinzu kämen die für dieses Kapital aufzubringenden Zinsen und die Kosten, die für die Instandhaltung der 500 Wagen sonst aufzuwenden wären.

Im Vergleich mit den uns nahestehenden Produktionsgesellschaften sind die Leistungen des Gemeinschaftsbetriebes sehr personalkostenintensiv. Lohnerhöhungen und Arbeitszeitverkürzungen haben dadurch bei uns eine besonders kostensteigernde Wirkung. Um so wichtiger ist es daher, im Betrieb und in der Verwaltung unproduktive Zeiten zu vermeiden. Wenn jeder der Beschäftigten des Gemeinschaftsbetriebes täglich nur 10 Minuten für Dinge vergeuden würde, die mit seinen betrieblichen Aufgaben nichts zu tun haben, entstünde dadurch ein Ausfall von insgesamt 600 Stunden! Manche unpopuläre Maßnahme, wie beispielsweise die Einschränkung von Über- und Sonntagsstunden, ist daher im Zusammenhang mit dem hohen Personalkostenanteil beim Gemeinschaftsbetrieb zu betrachten. Dann wird sie sicherlich verständlicher.

Die Aufzählung der Beispiele könnte noch um eine ganze Reihe verlängert werden. Wir hoffen jedoch, daß die angeschnittenen Probleme genügen, um jeden von uns zu kostenbewußtem Denken zu veranlassen. Jeder möge an seinem Arbeitsplatz, für seinen Bereich, ja auch für den Bereich seines Arbeitskollegen mitdenken. Es erfordert große Anstrengungen, innerhalb des Betriebsgeschehens Kosten zu senken und damit unsere Industrie lebensfähig zu halten. Dieses ist ein Anliegen, was der aktiven Mitarbeit jedes einzelnen von uns bedarf.

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.



Kranführer im Hafen Schwelgern

Die Bedienung der umfangreichen Kran- und Umschlaganlagen des Hafens Schwelgern erfordert eine Anzahl gut ausgebildeter Kranführer. Da wir es hier nicht mit Kranen schlechthin zu tun haben, sondern mit Hebezeugen, die nach Größe, Bauart und Verwendungszweck sehr verschieden sind, müssen auch die Kranführer entsprechend vielseitig ausgebildet sein. Ein ausgebildeter Kranführer muß nach Möglichkeit sämtliche Typen der im Hafen Schwelgern vorhandenen Hebezeuge fahren können, damit er je nach den Erfordernissen des Betriebes auf jedem Hebezeug eingesetzt werden kann. Es ist durchaus möglich, daß ein Kranführer, der heute auf der Verladebrücke II fährt, am nächsten Tag, oder sogar noch während einer Schicht, auf einen Portalkran oder einen Schiffsentlader „umspringen“ muß. Diese Umbesetzungen sind manchmal erforderlich, da die Anforderungen an den Hafen bezüglich der umzuschlagenden Güterarten sehr vielseitig sind.

Selbstverständlich kann man hierzu nur Männer gebrauchen, die für den Beruf eines Hafen-Kranführers die entsprechende Eignung mitbringen. Neben der körperlichen Tauglichkeit und einer Veranlagung für den Umgang mit Maschinen, müssen auch gewisse charakterliche Eigenschaften vorausgesetzt werden. Hierzu zählt ein Mindestmaß an Zuverlässigkeit und Verantwortungsgefühl. Schließlich sind es Hebezeuge mit Anschaffungswerten bis zu einigen Millionen DM, die dem Kranführer anvertraut werden. Trotz hoher Umschlagsleistung kommt es darauf an, daß die Anlagen schonend gefahren und gut gewartet werden, um kostspielige Reparaturen und Ausfallzeiten zu vermeiden.

„Einer von vielen“, nämlich einer, der hier stellvertretend für seine Berufskollegen herausgestellt werden kann, ist der Kranführer Gerhard Uhlich.

1930 in Ostpreußen geboren und infolge des letzten Krieges nach Westdeutschland umgesiedelt, lebt er heute mit seiner Familie, nicht weit von seinem Arbeitsplatz entfernt, in Duisburg-Beeck. Herr Uhlich ist seit 1956 im Hafen Schwelgern tätig. Entsprechend dem Ausbildungsverlauf eines Kranführers im Hafen Schwelgern hat er als Hafenarbeiter bei uns begonnen. Nachdem er ein Jahr „von der Pike an“ im Schiff gearbeitet hat, und mit allen Einzelheiten des Schiffsumschlages vertraut war, wurde er zur weiteren Ausbildung in den Kranbetrieb übernommen. Die einer Kranführerausbildung vorausgeschaltete Tätigkeit als Hafenarbeiter hat sich für den Betrieb und die Betriebssicherheit bestens bewährt. Bevor ein Mann als Kranführer den Umschlagsvorgang von „oben“ aus seiner Krankanzel steuert, muß er wissen, worauf es „unten“ im Schiffsraum ankommt und was dort zu beachten ist.

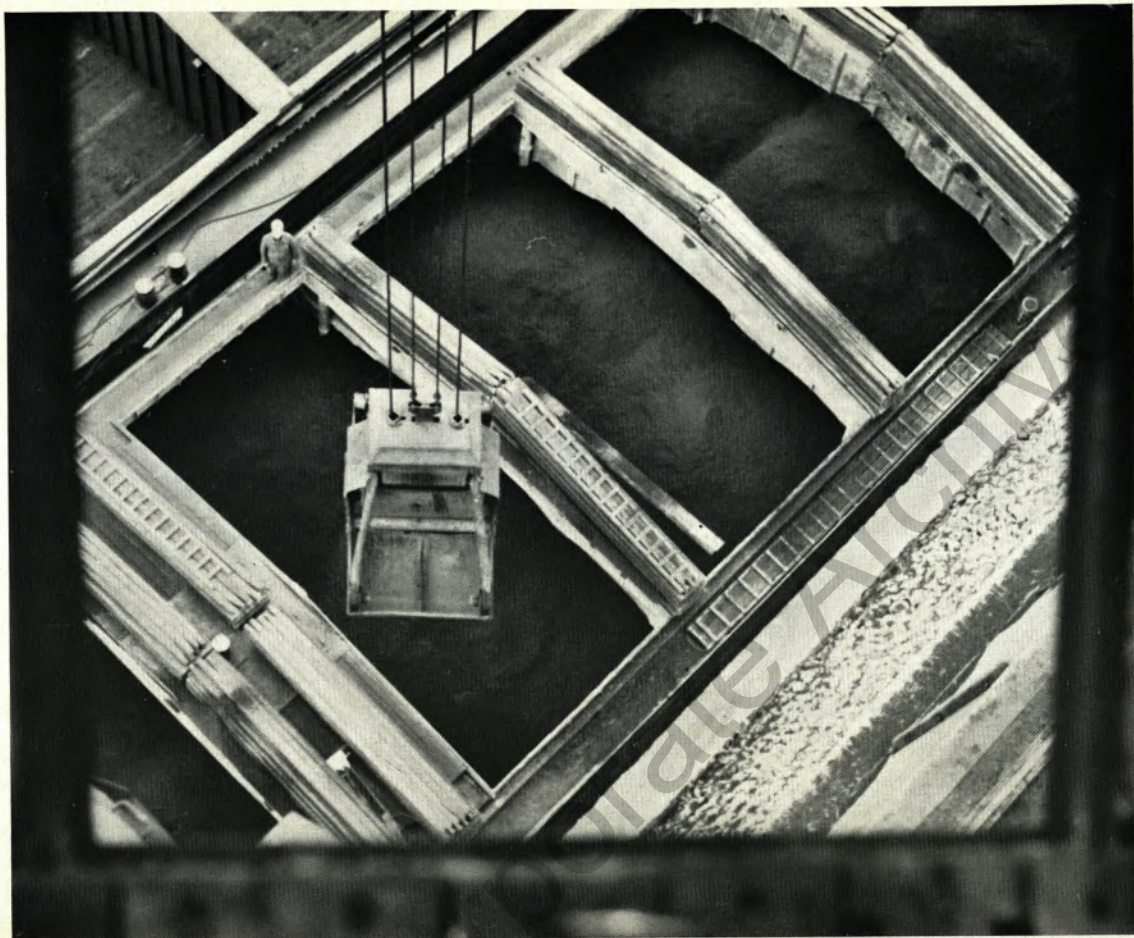
Die nächste Station seiner Ausbildung war die Verladebrücke III, wo er als Brückenhilfsmann für die Wartung der Brücke verantwortlich war. Während dieser Zeit wurde er unter Aufsicht des Kranführers hin und wieder an die Steuerhebel im Führerstand herangefahren und somit im Laufe der Zeit als Kranführer ange-



Schichtbeginn! Bis zum Kranführerstand der Brücke II sind ca. 32 m zu klettern.

Kranführer Uhlich im Kranführerhaus des Drehkranes auf der Verladebrücke II.

Blick aus der Krankanzel der Brücke II. So sieht der Kranführer Schiff und Greifer.



Blick von einer Verladebrücke auf den südlichen Teil des Parallelhafens mit dem Hafendienstgebäude.



lernt. Diese eigentliche Lehrzeit, unter der Betreuung eines Oberkranführers, dauerte 9 Monate. Danach legte Herr Uhlich die Kranführerprüfung für die Verladebrücke III ab. Neben der Überprüfung seiner Fahrsicherheit, besonders im Schiffsraum, mußte er bei dieser Prüfung beweisen, daß er auch über den technischen Aufbau der Verladebrücke in den Grundzügen Bescheid weiß. Auch Fragen, die das Verhalten eines Kranführers in außergewöhnlichen Situationen — wie Sturm, Feuer, Unfall usw. — betreffen, mußten beantwortet werden.

Im Verlauf der folgenden Jahre wurde Gerhard Uhlich an weiteren Hebezeugen ausgebildet. Er gehört heute zu den Kranführern unserer Hafenbelegschaft, die auf sämtlichen Umschlagsanlagen des Hafens eingesetzt werden können.

Herr Uhlich ist ein bescheidener und zuverlässiger Mann, der es verdient, an dieser Stelle genannt zu werden. Diese positiven Eigenschaften findet man auch bestätigt, wenn man ihn aus seinem Privatleben erzählen hört. Auf die Frage: „Was tun Sie während

Ihrer Freizeit?“ gab er zur Antwort: „Meine Freizeit gehört meiner Familie und meinem Garten“.

G. Noll

Silbenrätsel

Aus den Silben

a — ban — bel — bon — da — dur — e — e — folk — ga — ga — gent — gu — ki — la — lam — le — lo — log — ma — mit — na — ne — ne — ni — nus — ra — re — re — re — res — ro — pi — sa — sa — sor — sum — the — tik — tris — u — u — uv — ver

sind die nachstehenden Bedeutungen zu suchen:

1. Planet, 2. Herrscher, 3. Strandsee, 4. weibl. Gestalt a. d. Freischütz, 5. das All, 6. Unterhaltungsliteratur, 7. franz. Universität, 8. Volkskunde, 9. Ziegenkäse, 10. Schlußwort, 11. Papstname, 12. Hauptstadt von Tanganjika, 13. Einsiedler, 14. Stadt in Japan.

Die Anfangsbuchstaben von oben nach unten gelesen ergeben einen Wunsch, der für alle Belegschaftsmitglieder in Erfüllung gehen möge.
(P. Rütten)

Auflösung Seite 15

EBW-Wagenreparatur konnte neue Werkshallen beziehen



Auch äußerlich gelungen: Die fertiggestellten Hallen 12/13 für die Wagenreparatur.

Hell und zweckmäßig ist die neue Doppelhalle. Eine moderne Bekräftigung ermöglicht rationelles Arbeiten. Noch liegen hier die Arbeitsplätze sehr eng zusammen. Nach Fertigstellung des zweiten Bauabschnitts wird sich das aber ändern.



Die alten Hallen 8 und 9 konnten nach dem Umzug der Wagenreparatur abgebrochen werden.



Der 1. Bauabschnitt für die neue Wagenreparatur, die Hallen 12 und 13, über den wir in unserer Werkszeitung mehrfach berichteten, wurde inzwischen fertiggestellt und bezogen. Nach Räumung der alten, baufälligen Hallen 8 und 9 konnten diese abgebrochen und mit dem 2. Bauabschnitt begonnen werden.

An der gleichen Stelle wurde inzwischen damit begonnen, die Fundamente für die neue Doppelhalle 22/23 zu erstellen.

Unsere Jubilare

Sein 50jähriges Dienstjubiläum kann am 9. August 1966 Herr Abt.-Vorsteher Alfred Müller, Belegschaftsabteilung, feiern.

Der Jubilar, der heute in Hamborn, Mittelstraße 9, wohnt, wurde am 25. Oktober 1902 in Gummersbach im Bergischen Land geboren. Nach seiner Schulentlassung begann er seine berufliche Laufbahn am 9. August 1916 als Lehrling in der Lohnbuchhaltung der ATH, in der er nach Lehrabschluß als Lohnbuchhalter verblieb. Im Juli 1946 wurde er zur Revision der ATH versetzt, wo er bis Ende September 1949 als Revisor Dienst tat. Dann kam er als Sachbearbeiter zur Belegschaftsabteilung unseres damals gegründeten Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen. Seine fachliche Bewährung brachte es mit sich, daß er ab 1. Oktober 1954 zum stellv. Bürovorsteher und ab 1. Oktober 1961 zum Abteilungsvorsteher befördert wurde. Gleichzeitig obliegt ihm seit 1954 die Vertretung des Abteilungsleiters.



Zur beruflichen Tätigkeit von Herrn Alfred Müller gesellten sich mit der Zeit ehrenvolle Berufungen. So wurde er im Jahre 1953 Mitglied des Vorstandes der Betriebskrankenkasse ATH, der auch unsere Belegschaftsmitglieder angehören, und seit 1961 ist er Vertreter des Vorsitzenden des Vorstands der Betriebskrankenkasse. Außerdem berief ihn das Vertrauen der Belegschaft schon im Jahre 1952 als Angestelltenvertreter in den Betriebsrat von EH, der ihn 1963 zu seinem 2. Vorsitzenden wählte.

Durch seine Mitarbeit im Betriebsrat und im Krankenkassen-vorstand ist Herr Müller bei der Belegschaft sehr bekannt.

Auch dadurch, daß er die Belegschaftsmitglieder in allen die Sozialversicherung betreffenden Angelegenheiten bestens und mit großer Bereitwilligkeit berät, erfreut er sich allgemeiner Beliebtheit.

So gehört Herr Alfred Müller zu unseren tüchtigsten und zuverlässigsten Mitarbeitern, dessen Pflichtbewußtsein der jüngeren Generation als beispielhaftes Vorbild dienen kann.

Wir wünschen dem Jubilar, daß ihm seine Schaffenskraft noch lange bei bester Gesundheit erhalten bleibt.



Herr Friedrich Dittscheidt, Eisenbahnwerkstatt, blickt am 10. Juli 1966 auf eine 50jährige Werkszugehörigkeit zurück.

Der Jubilar stammt aus Hamborn, wo er am 11. Oktober 1901 geboren wurde. Sein Vater war damals Bahnhofsaufseher bei der Werksbahn auf Schacht 1/6. Friedrich Dittscheidt wohnt jetzt in Walsum, Theodor-Heuss-Straße 348.

Er begann seine berufliche Laufbahn am 10. Juli 1916 als Dreherlehrling auf Schacht 1/6. Nach Beendigung der Lehrzeit wurde er von seinem Betrieb als Dreher übernommen. Am 15. Oktober 1925 trat er bei der EBW, Mech. Werkstatt, ein. Hier arbeitete er als Dreher und Hobler. Diese Tätigkeit übt er noch heute aus.

Fleiß und treue Pflichterfüllung zeichnen den Jubilar aus. Durch seine Zuverlässigkeit sowie sein ruhiges und höfliches Wesen hat er sich die Achtung und das Vertrauen seiner Vorgesetzten und Kameraden erworben. In seiner Freizeit beteiligt sich Herr Dittscheidt gern an einer Skatrunde.

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



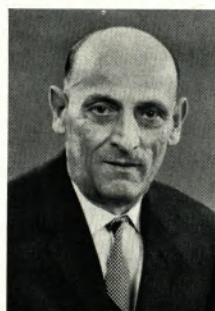
Wilhelm Radszuweit
Verlademeister
Hafen Schwelgern
eingetreten: 1. 7. 1926



Johann Kotz
Brückenhilfsmann
Hafen Schwelgern
eingetreten: 22. 7. 1926



Franz Mochalski
kfm. Angestellter
Verkehrsabteilung
eingetreten: 23. 7. 1926



Ferdinand Walther
Rangiermeister
Eisenbahn-Süd
eingetreten: 24. 7. 1926



Paul Rust
techn. Angestellter
ZBU
eingetreten: 28. 7. 1926

25 Jahre ist in unserem Betrieb tätig:

Rangiermeister Leonhard Krause, Eisenbahn-Nord (19. 7. 1941).

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Den Ehebund schlossen:

Yilmaz Yüksel, Eisenbahn-Nord
mit Necla Esen
am 2. 2. 1966

Corrado Amato, Eisenbahn-Süd
mit Ingrid Tummers
am 11. 2. 1966

Arno Sterl, EBW
mit Erika Fabert
am 11. 2. 1966

Heinz-Hermann Brandau,
Hafen Schwelgern
mit Veronika Seip
am 18. 2. 1966

Manfred Siebelitz, EBW
mit Gisela Blocksiepen
am 18. 2. 1966

Günter Sauer, Hafen Schwelgern
mit Margret Winnands, geb. Schwan
am 25. 2. 1966

Konstantinos Tsonis, Eisenbahn-Nord
mit Maria Hnitidou
am 27. 2. 1966

Kahraman Özcan, Eisenbahn-Nord
mit Pempe Duriye
am 1. 3. 1966

Karl-Heinz Prinz, Betr.-Masch.-Dienst-
Nord
mit Annelie Ottinger
am 4. 3. 1966

Udo Keller, Organisation
mit Karin Klein
am 11. 3. 1966

Demirali Cakmak, Eisenbahn-Süd
mit Gülnaz Karatas
am 16. 3. 1966

Heinz-Jürgen Brix, Eisenbahn-Nord
mit Sigrid Gottschling
am 18. 3. 1966

Hans-Dieter Aretz, Hafen Schwelgern
mit Ingrid Oelman
am 18. 3. 1966

Christian Richter, Eisenbahn-Nord
mit Helga Peter
am 1. 4. 1966

Nachwuchs kam an:

Ali, 5. 1. 1966
Ali Bozkaya, Eisenbahn-Nord

Remziye, 25. 1. 1966
Ali Riza Oymen, Eisenbahn-Nord

Mehmet, 9. 2. 1966
Fatma, 9. 2. 1966
Aziz Sahin, Eisenbahn-Nord

Fuat, 10. 2. 1966
Refik Batmaz, Eisenbahn-Süd

Berardino, 11. 2. 1966
Michele Bisceglia, Eisenbahn-Süd

Ulrike, 14. 2. 1966
Jürgen Peters, Eisenbahn-Nord

Uwe, 14. 2. 1966
Ewald Matthes, Hafen Schwelgern

Nursel, 15. 2. 1966
Hasan, 15. 2. 1966
Ahmet Güren, Eisenbahn-Süd

Gabriele, 17. 2. 1966
Heinz Risse, Verkehrsabteilung

Metin, 20. 2. 1966
Osman Keser, Eisenbahn-Nord

Andreas, 20. 2. 1966
Heinrich Büschgen, Betr.-Masch.-Dienst

Ceyhun, 23. 2. 1966
Sefer Karaca, Eisenbahn-Nord

Helmut, 24. 2. 1966
Heinrich Sagebaum, Bauabt.-Oberbau-
Nord

Christa, 24. 2. 1966
Adalbert Schweritz, Hafen Schwelgern

Dirk, 24. 2. 1966
Wilhelm Eminger, Eisenbahn-Süd

Frank, 3. 3. 1966
Walter Motnik, Betr.-Masch.-
Dienst-Süd

Maik, 3. 3. 1966
Gerhard Demba, Eisenbahn-Nord

Thomas, 6. 3. 1966
Günter Heise, Eisenbahn-Nord

Brigitte, 8. 3. 1966
Siegfried Haack, Eisenbahn-Süd

Thomas, 8. 3. 1966
Hans Schmeind, Eisenbahn-Süd

Michael, 10. 3. 1966
Günter Wenzel, Eisenbahn-Nord

Manuela, 13. 3. 1966
Gerhard Hälbig, Verkehrsabteilung

Bärbel, 18. 3. 1966
Bruno Klemski, Betr.-Masch.-Dienst-
Nord

Iris, 18. 3. 1966
Günter Biek, EBW

Sandra, 19. 3. 1966
Cleofe Di Schino, Fahrleitungsmeisterei

Jörg, 19. 3. 1966
Helmut Wiatrowski, EBW

Thomas, 20. 3. 1966
Magnus Schuster, Betr.-Masch.-Dienst-
Nord

Volker, 21. 3. 1966
Hans Gerdes, Hafen Schwelgern

Iris, 22. 3. 1966
Artur Kupke, Betr.-Masch.-Dienst-Süd

Claudia, 22. 3. 1966
Erwin Schauland, Arbeitsvorbereitung

Roland, 23. 3. 1966
Wilhelm Gameraad, EBW

Stergion, 23. 3. 1966
Sofia, 23. 3. 1966
Vassilios Nitsas, Eisenbahn-Nord

Bettina, 25. 3. 1966
Otto Busch, Verkehrsabteilung

Marco, 25. 3. 1966
Sergio Tonutti, Eisenbahn-Süd

Manuela, 25. 3. 1966
Arno Sterl, EBW

Francesco, 2. 4. 1966
Tristano Cosimo, Eisenbahn-Nord

Assunta, 4. 4. 1966
Salvatore Cozza, Eisenbahn-Nord

Silvia, 8. 4. 1966
Heinz Pellmann, Eisenbahn-Nord

Thomas, 8. 4. 1966
Herbert Thimm, Eisenbahn-Nord

Axel, 12. 4. 1966
Ernst Herfurth, Betr.-Masch.-Dienst-
Nord

Michael, 14. 4. 1966
Gerd-Uwe Müller, EBW

Geburtstag:

Kaspar Baum, früher Lokführer
geb. 16. 7. 1886 (80 Jahre)
wohnhaft: Elz Krs. Limburg, Oranien-
straße 6

Peter Schmidt, früher Wagenmeister
geb. 22. 7. 1886 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Hagedornstr. 50

Bernhard Halver, früher Obermonteur
geb. 31. 8. 1886 (80 Jahre)
wohnhaft: Walsum, Schloßstraße 68

Heinrich Passmann,
früher Büro-Vorsteher EBW
geb. 15. 6. 1886 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Meiderich, Paul-Bäumer-
Straße 75

Paul Hanelik, früher Bezirksvorsteher
geb. 27. 8. 1886 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Am Bischofs-
kamp 40

Todesfälle:

Hermann Pollmann, Magazinhilfsarbeiter
Bauabt. Oberbau-Nord
geb. 2. 3. 1903
gest. 14. 4. 1966

Günter Knappe, Gleiswerker
Bauabt. Oberbau-Nord
geb. 9. 8. 1934
gest. 18. 4. 1966

Franz Schmitz, Pensionär
früher Hilfshandwerker
geb. 2. 12. 1890
gest. 17. 2. 1966

Johann Beckerle, Pensionär
früher Weichenwärter
geb. 4. 8. 1900
gest. 20. 2. 1966

Viktor Wallenhorst, Pensionär
früher Rottenführer
geb. 21. 10. 1894
gest. 28. 2. 1966

Johann Buschmann, Pensionär
früher Hilfsarbeiter
geb. 14. 6. 1893
gest. 27. 3. 1966

Wilhelm Kremer, Pensionär
früher Dreher
geb. 12. 3. 1898
gest. 15. 4. 1966

Reg.-Baum, a. D. Franz Doebele,
Pensionär
früher Obering. Eisenb.-Betrieb
geb. 24. 8. 1882
gest. 3. 4. 1966

Bruno Beutner, Pensionär
früher Verkehrsabfertiger
geb. 30. 1. 1894
gest. 12. 4. 1966

Goldene Hochzeit:

Nikolaus Körperich
früher Rangiermeister
geb. 6. 12. 1886
verh. 20. 8. 1916
wohnhaft: DU-Hamborn, Hermannstr. 29

EH-MITTEILUNGEN

Sondervergütung

Der Gemeinschaftsbetrieb wird seinen Mitarbeitern auch für das Geschäftsjahr 1964/65 eine Sondervergütung zahlen. Diese Sondervergütung erhalten alle Belegschaftsmitglieder, die mindestens seit dem 30. 9. 1965 beim Gemeinschaftsbetrieb beschäftigt sind oder deren Eintrittstichtag vor dem 1. 10. 1965 liegt.

Bezugszeitraum für die Sondervergütung ist das Geschäftsjahr 1964/65. Belegschaftsmitglieder, die während dieses Zeitraumes ununterbrochen beschäftigt waren, erhalten die volle Sondervergütung. Die Höhe der Sondervergütung der übrigen Belegschaftsmitglieder richtet sich nach der Dauer ihrer Beschäftigung im Zeitraum Oktober 1964 bis September 1965 und beträgt je angefangenen Beschäftigungsmonat $\frac{1}{12}$ der vollen Prämie. Eine anteilige Zahlung erfolgt auch an wegen Berufs- bzw. Erwerbsunfähigkeit oder Erreichung der Altersgrenze seit dem 1. 10. 1964 ausgeschiedene ehemalige Belegschaftsmitglieder und Hinterbliebene der seit dem 1. 10. 1964 verstorbenen Werksangehörigen.

Die Auszahlung der Sondervergütung erfolgt mit der Lohn- bzw. Gehaltszahlung für den Monat Mai 1966.

Die Geschäftsführung weist ausdrücklich darauf hin, daß es sich bei dieser Sondervergütung um eine einmalige freiwillige Leistung handelt, die unter die tariflich-vertraglichen Vereinbarungen über Sonderzahlungen von 22. 3. 1965 fällt und der Anrechnung auf die dort genannten Leistungen unterliegt. Aus dieser freiwilligen Sondervergütung können insbesondere für die Zukunft Rechtsansprüche weder dem Grunde noch der Höhe nach hergeleitet werden.

Tankmöglichkeit für die EH-Belegschaft

Seit dem 10. 5. 1966 besteht für unsere Belegschaft die Möglichkeit, ihr Kraftfahrzeug an ATH-eigenen Tankstellen zu betanken. Hierbei ist von den im Nordbereich stationierten Belegschaftsmitgliedern die auf dem Parkplatz an Tor 3 in Hamborn (Franz-Lenze-Straße) gelegene Tankstelle zu benutzen, während den Beschäftigten des Südabschnittes die an Tor 5 in Meiderich (Stahlstraße) befindliche Tankstelle zur Verfügung steht.

Interessierte Belegschaftsmitglieder können am Schalter unserer Belegschaftsabteilung die Ausstellung einer Tankberechtigungskarte beantragen und erfahren dort die entsprechenden Bedingungen.

Die Tankstelle in Hamborn Tor 3 (Franz-Lenze-Straße) ist wie folgt geöffnet:

Montags bis freitags

durchgehend von 6 Uhr bis 18 Uhr

Samstags

durchgehend von 7 Uhr bis 15 Uhr

Die Öffnungszeiten der Tankstelle in Meiderich Tor 5 (Stahlstraße) lauten:

Montags bis freitags

durchgehend von 7 Uhr bis 15.30 Uhr

Samstags

durchgehend von 7 Uhr bis 11 Uhr.

Eine erteilte Tankberechtigung gilt bis auf weiteres. Sie erlischt in jedem Fall, wenn der Berechtigte aus unseren Diensten scheidet. Er hat dann vor seinem Ausscheiden die Berechtigungskarte bei der Belegschaftsabteilung abzugeben.

Vorsicht auf der Straße!

Im Mai fanden in der Bundesrepublik — wie in den vergangenen Jahren — Verkehrssicherheitstage statt. Ihr Motto „Komm gut heim!“ sollte zugleich ein Wunsch sein, den vor allem die Frauen und Kinder dem Mann und Vater täglich mit auf die Fahrt

zum Betrieb geben. Die große Zahl der im Straßenverkehr Verletzten und Getöteten läßt diesen Wunsch immer dringlicher werden.

Im Geschäftsjahr 1964/65 hatten 124 Mitarbeiter einen Wegeunfall. Das sind 30 Mitarbeiter mehr als im Jahr zuvor. Wieviel Leid und Unglück verbirgt sich hinter dieser Zahl!

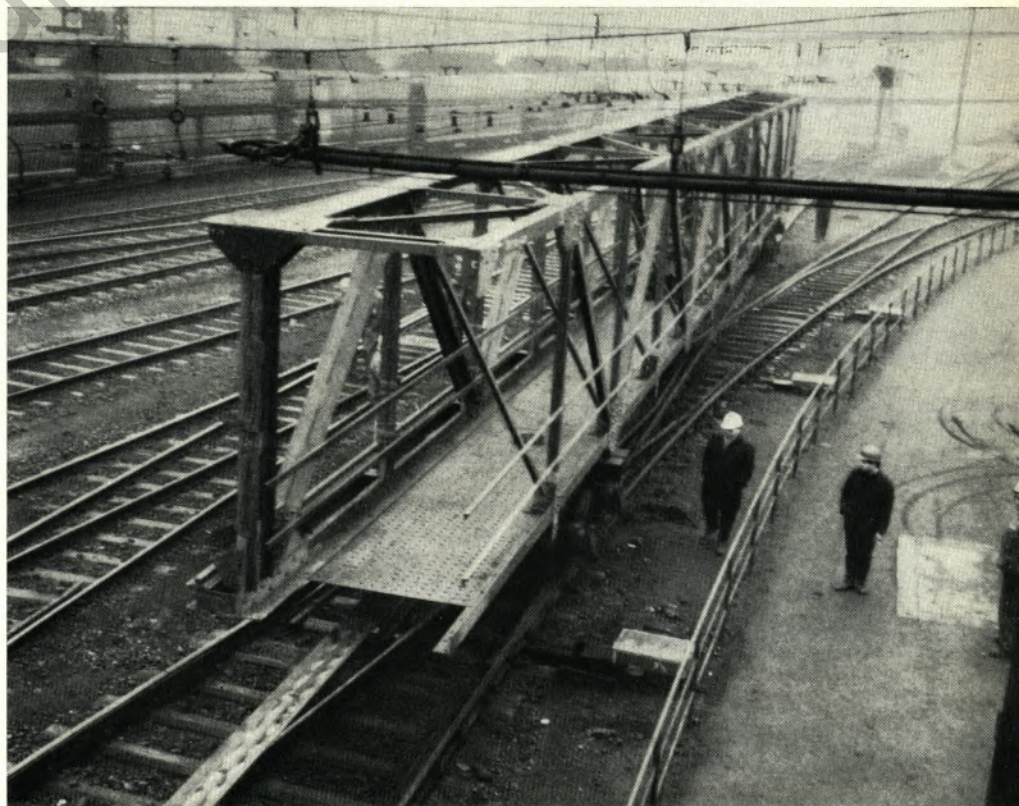
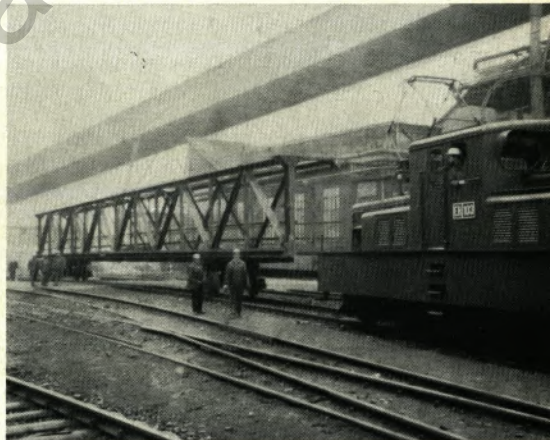
Die Sicherheit im Straßenverkehr hängt entscheidend von dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer ab. Wir appellieren nochmals an alle Mitarbeiter, das Verantwortungsbewußtsein gegenüber dem anderen und sich selbst zu wecken und zu erhalten.

Im Juli Röntgen-Reihenuntersuchung

Die diesjährige Röntgen-Reihenuntersuchung beim Gemeinschaftsbetrieb findet in der Zeit vom 4. bis 7. Juli statt. Die Uhrzeiten, zu denen die Untersuchungen im Schulungsraum des Verwaltungsgebäudes im Hafen Schwelgern und im Gemeinschaftsraum-Süd stattfinden, werden mit Rundschreiben noch rechtzeitig bekanntgegeben.

Auf die Bedeutung dieser, für die Gesundheit unserer Mitarbeiter, wichtigen Aktion haben wir wiederholt hingewiesen.

Außergewöhnlich war die Transportaufgabe, die unserer Eisenbahn am 15. April dieses Jahres gestellt wurde: Zwei 38 m lange und 38 t schwere Kranbrücken waren vom Stahlbau Werk Ruhrort zum Lagerplatz Drillhalle Werk Ruhrort zu verlagern. Der Transport konnte mit Hilfe von zweiachsigen Drehgestellen in Sonderfahrten reibungslos und ohne Zwischenfälle durchgeführt werden.





Wildpferdherde im Freigehege.

Merfelder Bruch - ein Paradies der Wildpferde

Alljährlich findet am letzten Samstag im Mai das traditionelle Wildpferdefangen im Merfelder Bruch statt. Dieses Schauspiel zieht Tausende von Zuschauern aus Deutschland und den Nachbarländern wie Holland, Belgien und Frankreich an. Doch auch zu anderen Jahreszeiten dürfte das Wildgehege für jeden Tierfreund ein Erlebnis sein.

Der Merfelder Bruch, den wir auf der Route B 8, in Richtung Wesel, Bucholtswelmen, Drevenack, B 58 bis Haltern — von da aus ist der Weg durch Hinweisschilder zur Wildpferdebahn gekennzeichnet — erreichen, umfaßt ursprünglich eine Fläche von 4000 ha. Moor, Heide, Nadel- und Laubwald beherrschen diese Landschaft, die manch schönes Plätzchen zum Picknick abseits vom Lärm und Schmutz der Industrie bietet.

Die Wildpferde des Merfelder Bruchs bilden das heute einzige Wildgestüt des europäischen Kontinents. Schon lange vor 1300 soll es hier die „wilden Pferde“ gegeben haben.

Die eingefriedete Wildbahn umfaßt heute eine Fläche von 200 ha, und den Bestand der Herde schätzt man auf ca. 180 Tiere.

Die Pferde leben das ganze Jahr über im Freien. Futter- und Wasserstellen bietet ihnen die Natur in ausreichendem Maße. Lediglich an strengen Wintertagen werden sie mit Heu und Stroh zusätzlich versorgt. Durch dieses harte Leben wird eine besonders widerstandsfähige und anspruchslose Rasse gezüchtet.

Bei der Versteigerung der einjährigen Hengste.



Die Farbe der Wildpferde ist nicht grau, wie wohl viele vermuten. Hier im Merfelder Bruch finden wir vorwiegend dunkel- und schwarz-braune Tiere vor.

Zu Zuchtzwecken verwendet man zwei Hengste. Davon wurde einer aus einem polnischen Wildpferdegestüt angekauft, um frisches Blut in die Herde zu bringen.

Und nun zurück zum Wildpferdefang. — Das Schauspiel des Einfangens spielt sich in einer Arena ab. Das ganze Rund ist von einem Wassergraben umgeben und erinnert an mittelalterliche Kampfstätten.

Während weit draußen die Herde zusammengetrieben wird, zeigt man in Dressur- und Springübungen gezähmte Wildpferde. Sie werden von Kindern vorgeführt und verdienen sich durch ihre exakten Vorführungen mit Recht den Beifall der vielen Zuschauer. Musikalische Darbietungen und reiterliches Können verschiedener Ponyvereine erfreuen die Anwesenden.

Allmählich kommt die Herde näher. Der Ring der Treiber wird enger, und es kommt nicht selten vor, daß ein Tier ausbricht und die anderen hinterhergaloppieren. Dann fängt die harte Arbeit wieder von vorne an.

Doch endlich ist es soweit. Der Boden dröhnt dumpf unter den Hufen der Pferde, und die Herde rast in die Arena. Dieses Bild paßt in jeden Wildwestfilm.

Und jetzt beginnt das Aussortieren, denn nur die einjährigen Hengste gelangen zur Versteigerung, um eine Inzucht zu vermeiden. Die Stuten bleiben immer in der Wildbahn, sie werden hier geboren und sterben auch hier.

Die Fänger haben sehr schnell die kleinen struppigen Hengste erspäht. Sie kreisen einen Teil der Herde gegen einen Versschlag ein, treiben die Stuten und Fohlen dahinter und versuchen nun, sich an die Hengste zu klammern. Sie machen das mit sehr geschickten Griffen um den Hals des Tieres. Doch die kleinen „Wilden“ lassen sich nicht so leicht einfangen. Oft schleifen sie den Fänger durch das Rund der Arena, werfen sich auf den Boden und es gehört schon viel Mut und Kraft zu diesem wilden Spiel. Aber Sieger bleibt in jedem Fall der Mensch.

Den gefangenen Tieren wird das Zeichen der Herzog-von-Croy'schen Wildbahn eingebrannt, und wenn alle „Einjährigen“ eingefangen sind, wird die übrige Herde wieder freigelassen.

Doch nun zur Versteigerung.

Jedes der gefangenen Tiere hat bereits seinen Liebhaber gefunden, und es kommt nicht selten vor, daß dieser bis über DM 800,— bietet, nur um „seinen“ Wilden zu bekommen. Vorwiegend werden die Tiere als Reitpferde für Kinder verwandt oder aber auch als leichtes Wagenpferd, denn wegen seiner Genügsamkeit und Härte ist es in kleineren Landwirtschaftsbetrieben sehr beliebt.

Wenn wir noch ein wenig die landschaftliche Schönheit genießen wollen, fahren wir zunächst nach Groß-Reken. Hier können wir uns in etwas abseits gelegenen Gartenlokalen erfrischen oder beim Mini-golf die steifen Glieder bewegen. Von da aus führt unser Weg nach Heiden. Auf dieser Strecke gibt es Parkplätze für den Autowanderer und sehr schöne Waldungen. Dann fahren wir weiter über Land nach Merbeck, Raesfeld in Richtung Wesel auf die Autobahn oder über Brünen, Voshövel, Drevenack nach Duisburg.

J. Vocke

Die 20. Ruhrfestspiele in Recklinghausen finden vom 8. Juni bis 31. Juli statt. Sie werden mit dem Schauspiel „Hexenjagd“ von Arthur Miller in der Inszenierung von Arno Aßmann eröffnet. Die zweite Ruhrfestspiel-Inszenierung bringt den „Zerbrochenen Krug“ von Heinrich von Kleist.

Drei führende auswärtige Bühnen werden das Theaterprogramm ergänzen, und zwar das Schiller-Theater Berlin mit „Die Plebejer proben den Aufstand“ von Günter Grass, das Württembergische Staatstheater Stuttgart mit dem Auschwitz-Oratorium „Die Ermittlung“ von Peter Weiss und das Hamburger Thalia-Theater mit „Meteor“ von Friedrich Dürrenmatt. Damit kommen die drei aufsehen-

erregendsten Neuerscheinungen auf deutschen Bühnen in Recklinghausen zur Auf-führung.

Den musikalischen Beitrag für die Ruhr-festspiele 1966 haben das Westfälische Sinfonieorchester Recklinghausen unter Leitung von Generalmusikdirektor Hubert Reichert und das Concertgebouw-Orchester Amsterdam übernommen. Als Chöre wirken der „Toonkunst-Chor“ und der Männergesangsverein „Apollo“ aus Amsterdam mit.

Das Thema der Kunstaussstellung der diesjährigen Ruhrfestspiele heißt „Variationen“. Das XV. Europäische Gespräch des DGB ist für den 14. und 15. Juni 1966 vorgesehen.

Die Ruhr-Festspiele 1966

Auflösung des Silbenrätsels von Seite 9: 1. Uranus, 2. Regent, 3. Lagune, 4. Agathe, 5. Universum, 6. Bellestristik, 7. Sorbonne, 8. Folklore, 9. Romadur, 10. Epilog, 11. Urban, 12. Daressalam, 13. Eremit, 14. Nagasaki. — Urlaubsfreuden —

Nochmal gehabt!



Zur Reparatur vom Innenleben
Muß man bei dem die Klappe heben.



Sperrschrauben aber gar nichts nützen,
Wenn sie, wie hier, nicht richtig sitzen.



Sperrschrauben hindern sie daran,
Daß sie sich wieder schließen kann.



Die Klappe ist statt draußen — drin.
Und was dazwischen kam ist hin!

