



EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

12. JAHRGANG
7/8
JULI/AUGUST 1966



Die älteste Brücke über die Aare, einen der Zuflüsse des Rheins, die heute noch benutzt wird, ist die Kapellbrücke in Luzern (Schweiz). Mit ihrem achteckigen Wasserturm und den malerischen Giebeln ist sie ein weltbekanntes Wahrzeichen dieser schönen Stadt, die jedes Jahr wieder, vor allem während der Ferienzeit, zahlreiche Besucher anlockt.

AUS DEM INHALT

Kürznachrichten	2
Wir sind „im Bilde“	3
Neues Stellwerk Vorbahnhof in Betrieb genommen	4
Haben SIE schon einmal über einen Verbesserungsvorschlag nachgedacht?	6
Unser Fotowettbewerb 1966	10
Rangierfunk beim Eisenbahnbetrieb-Süd	10
EH-Mitteilungen	11
Verschrottung alter Hebezeuge im Hafen Schwelgern	12
Unsere Jubilare	13
Aus der Betriebsgemeinschaft	13
56 Pensionäre wurden verabschiedet	14
Gezeichnet und fotografiert	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: Bender, Drost, Hartl, Hohlsiepe, Kordowski, Noll, Römer, Still, TWA
ATH: Meyer
HBAG: Brink

Titelbild: Eisenbahn-Assistent Kirschner bei der Arbeit im Bezirk Rampen (Eisenbahn-Nord)

Rückseite: Blick auf die Niederen Tauern (Salzburger Land)

KURZNACHRICHTEN

Das zur Zeit modernste kontinuierliche Röhrenwerk Europas, die neue Rohrkontistrafte, ist seit April dieses Jahres im Werk Mülheim der Thyssen Röhrenwerke AG in Betrieb. Sie ermöglicht eine Produktion von 18 000 t Stahlrohren im Monat. Es werden Rohre von 26,9 bis 108 mm Durchmesser bei verschiedenen Wandstärken produziert.

Das Ausbildungszentrum der Schachtanlage Friedrich Thyssen 2/5 der Friedrich Thyssen Bergbau AG wurde am 10. Juni vor einem Kreis von geladenen Gästen von Arbeitsdirektor Terhorst offiziell seiner Bestimmung übergeben. Es besteht aus einem Übungsbergwerk, einer Maschinen- und Elektrobildungshalle mit rd. 1000 m² Übungsfläche, einer Schlosserwerkstatt mit rd. 450 m² Arbeitsfläche, einer Elektrowerkstatt (rd. 230 m² Arbeitsfläche) sowie aus Unterweisungsräumen und einer Modellsammlung.

Zahlen aus der Binnenschifffahrt: Von den insgesamt 7812 Binnenschiffen, die in der Mehrzahl in Nordrhein-Westfalen beheimatet sind, fuhren drei Viertel (73 v. H.) mit Motorkraft. Durch die zunehmende Motorisierung liegt die Leistungsfähigkeit der Binnenslotte erheblich über dem Stand von 1960, obgleich sich der Umfang der Flotte — gemessen an der Tragfähigkeit — seitdem nur geringfügig verändert hat. Nach dem Kriege wurden 1632 Binnenschiffe gebaut, davon 1510 Motorschiffe. Knapp die Hälfte aller einsatzfähigen Schiffe ist älter als 50 Jahre.

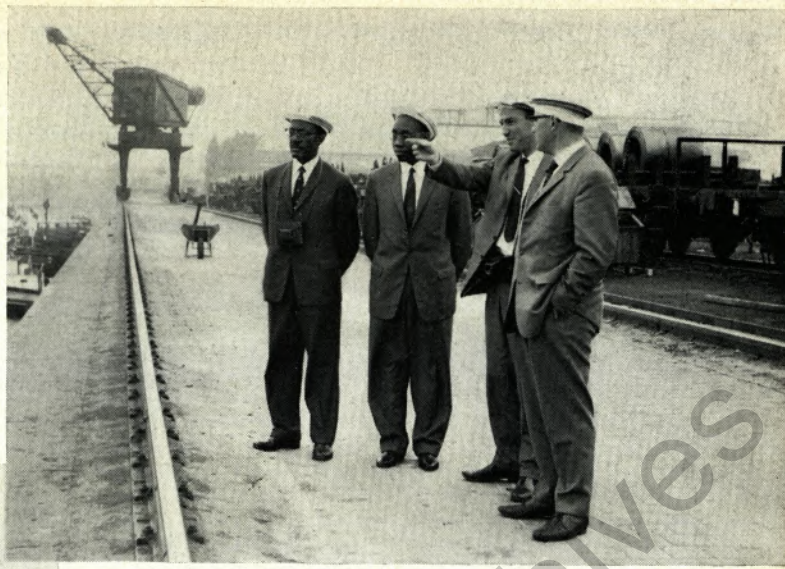
Nichtentflammbare Schutzkleidung aus reinwollenem Material hat eine britische Firma auf den Markt gebracht. Das Herstellungsverfahren geht davon aus, daß Wolle von Natur aus nicht brennbar ist. Je schwerer die Faser und je dichter das Gewebe, desto stärker die feuerabweisenden Eigenschaften. Die neue Schutzkleidung verliert diese Eigenschaften — im Gegensatz zu chemisch behandelten Geweben — auch durch wiederholtes Waschen nicht. Außerdem sind die Textilien im Tragen angenehmer als Asbestkleidung.

Die photokina 1966 in Köln findet vom 1. bis 9. Oktober statt. Mit ihrem Angebot an phototechnischen und photochemischen Erzeugnissen wird diese Messe wieder weltwirtschaftliche Bedeutung haben. Ein besonderer Anziehungspunkt werden auch die großen Bilderschaufenster sein.

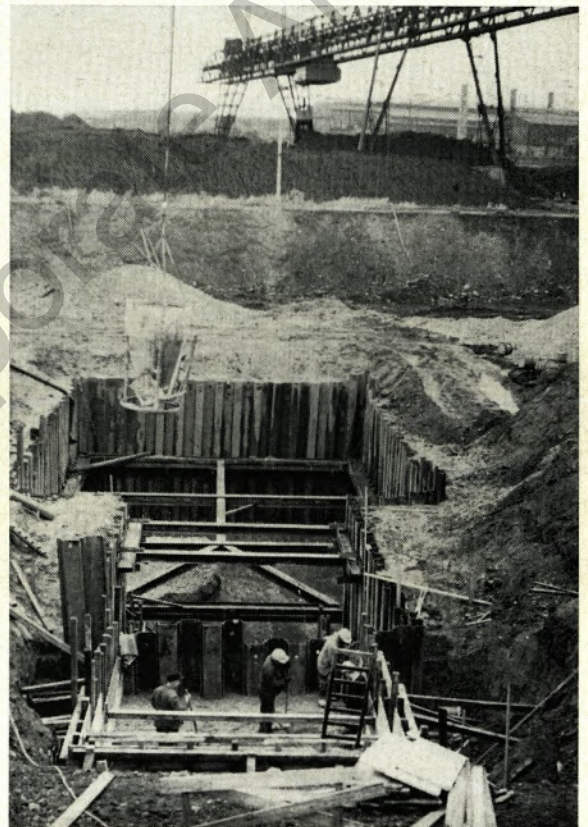
Die Bevölkerungszahl im Bundesgebiet einschließlich West-Berlin hat sich von 1950 bis 1965 um rd. 8,9 Millionen auf 59,04 Millionen erhöht. Der Bevölkerungszuwachs ist je zur Hälfte auf die von Jahr zu Jahr steigenden Geburtenüberschüsse sowie auf den Zustrom von Flüchtlingen und ausländischen Zuwanderern zurückzuführen. Außerdem ergab sich am 1. Januar 1957 durch die Eingliederung des Saarlandes als 11. Bundesland eine Steigerung der Einwohnerzahl um eine Million.

Die größte Bevölkerungsdichte im Bundesgebiet — abgesehen von den Stadtstaaten — hat Nordrhein-Westfalen mit 489 Einwohnern je qkm vor dem Saarland mit 433 und Hessen mit 239 Einwohnern. Dagegen kommen im flächenmäßig größten Bundesland, Bayern, nur 141 und in Niedersachsen, dem zweitgrößten Bundesland, 144 Einwohner auf einen Quadratkilometer.

Wir sind „im Bilde“



1 u. 2: Leitende Herren der Ostafrikanischen Eisenbahn, Nairobi (Kenya) besichtigten am 5. Juli den Gemeinschaftsbetrieb. Unsere Bilder wurden am Rheinufer, Hafen Schwelgern und bei einer Fahrt mit dem Schubboot „Thyssen I“ aufgenommen.



3 u. 4: Mit den Bauarbeiten für die neue Schutt-reparation am Rheinufer des Hafens Schwelgern wurde Ende Mai begonnen. Unsere Aufnahmen zeigen die Baugrube für den Tiefbunker aus Stahlbeton sowie die umfangreichen Erdbewegungen zur Herstellung des erforderlichen Lagerplatzes für 40 000 t.

tisch für den normalen Zugbetrieb eine moderne Anlage für den Ablaufbetrieb gebaut wird.

Bisher regelten zwei Stellwerke elektromechanischer Bauart den Rangierbetrieb im Bereich Vorbahnhof und zwar die Stellwerke Vorbahnhof und Klosterstraße. Die neue Technik ermöglichte die Zusammenlegung beider Betriebsstellen zu einem Zentralwerk und somit eine erhebliche Personaleinsparung. Hinzu kommt die erhöhte Betriebssicherheit. Statt bisher 22 verfügt der Betrieb jetzt über 51 gesicherte Fahrwege.

Nachdem die umfangreichen Planungen abgeschlossen waren, wurde mit den Oberbauarbeiten und dem Stellwerksbau begonnen. Der Stellwerksbau weicht in seiner Gesamtkonzeption von den bisher beim Gemeinschaftsbetrieb errichteten Bauten dieser Art ab. Die Notwendigkeit, dem Stellwerksper-

dingt. Nach Beendigung der Bauarbeiten im Herbst 1965 wurden die Innenanlagen von der Firma Siemens installiert. Zur gleichen Zeit begann unsere Signalmeisterei mit den Arbeiten an den Außenanlagen. Hier seien einige Zahlen genannt, die Aufschluß über den Umfang der Anlage selbst geben:

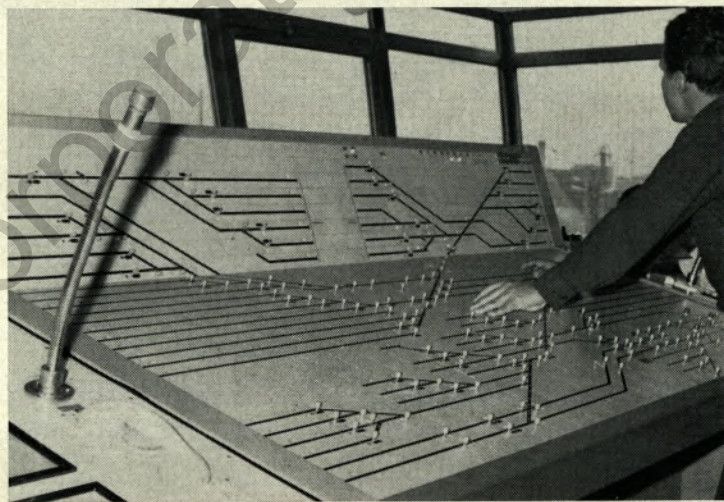
Im Stellwerk wurde mit 16-, 24- und 60-adrigen Kabeln gearbeitet. Es mußten etwa 12 000 Adern aufgelegt und gelötet werden. 1 500 m Schaltkabel wurden verbraucht. Für die signaltechnischen Außenanlagen wurden 9 000 m Kabel verlegt. 89 Antriebe und 100 Signale mußten installiert und aufgestellt werden. Hinzu kommen 190 Gleisfeldleuchten, die das Bahnhofsgebiet nachts hell erleuchten. Für sie wurden 8 000 m Kabel verlegt. Für 18 Wechsellaufsprecher Säulen waren nochmals 3 500 m Fernmeldekabel erforderlich. Nach 12 Monaten Bauzeit waren die elektronischen Arbeiten beendet.

Neues Stellwerk Vorbahnhof in Betrieb genommen

In unserer Ausgabe Juli/August 1965 wurde vom Fortschritt der Bauarbeiten am neuen Stellwerk Vorbahnhof berichtet. Am 17. 6. 1966 war nun der Zeitpunkt gekommen, den gesamten Bereich an die neue Dr-Anlage anzuschließen. Für die Umstellung benötigte man 3 Tage. Insgesamt mußten 67 Weichen, 8 Doppelkreuzungsweichen, 1 Kreuzungsweiche und 4 Gleissperren angeschlossen werden. Die 100 Signale wurden bereits im Zuge der Vorarbeiten aufgestellt. Ihre Optiken waren bis zur Inbetriebnahme verdunkelt und die Signalschirme durch Auskreuzen für den Betrieb ungültig gemacht.

Eine kleinere Anlage dieser Technik besteht bereits seit einigen Jahren im Stellwerk Meiderich. Der Gemeinschaftsbetrieb hat jetzt mit dem Stellwerk Vorbahnhof erstmalig eine Bahnhofsanlage dieser Größe in Dr-Technik gebaut. Der Anfang ist gemacht, Erfahrungen wurden bereits gesammelt, so daß weitere Anlagen im Zuge der fortschreitenden Rationalisierung und Automatisierung folgen werden. Das nächste Stellwerk dieser Technik wird in Kürze im Hafen Schwelgern-Nord installiert. Eine umfangreiche Anlage wird an der Meerbergstraße entstehen, wo neben dem Gleisbild-

Vom Gleisbild-Stelltisch wird die Anlage durch den Stellwerkswärter gesteuert.

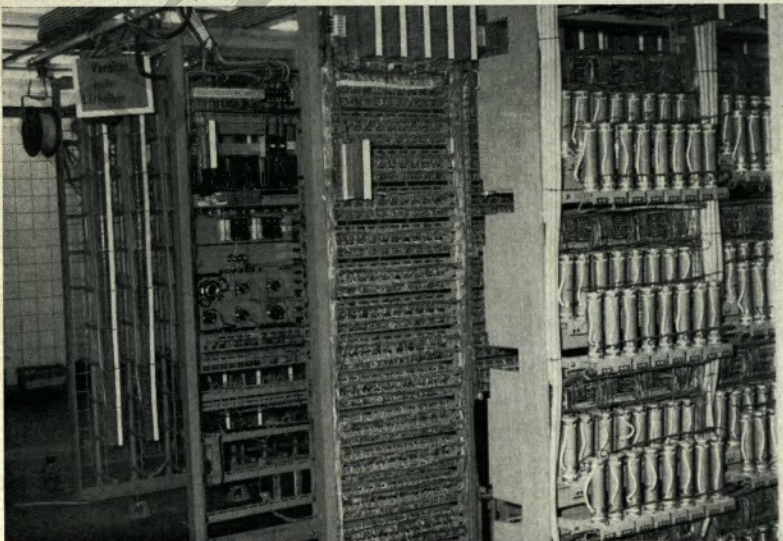


sonal eine ungehinderte Sicht über den gesamten Bereich zu geben, wurde dadurch erreicht, daß man den Stellwerksraum als Glaskanzel und seitlich den Gleisen anordnete. Alle erforderlichen Schalt- und Relaisräume wurden unterirdisch eingerichtet. Diese Maßnahme war architektonisch be-

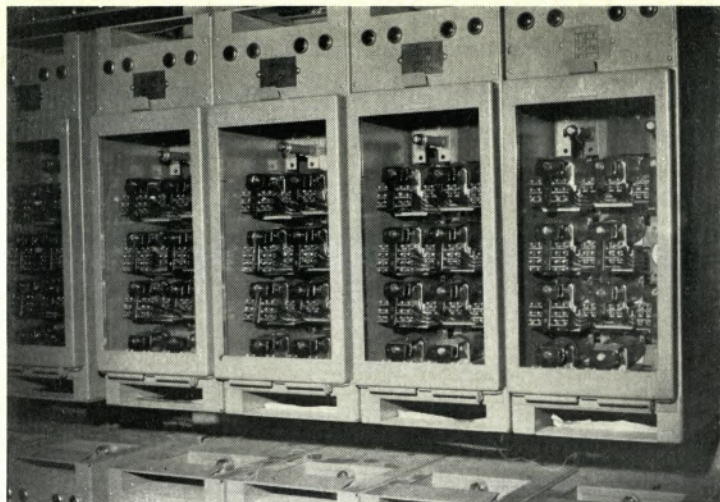
Wie arbeitet die Dr-Technik?

Vergegenwärtigt man sich die rein mechanische und die elektromechanische Technik, so wird hier die Signalabhängigkeit, das Kernstück des Eisenbahnsignalwesens, auf mechanischem Wege über das sogenannte Verschußregister hergestellt. Die Signalabhängigkeit fordert: Ein Signal darf erst auf Fahrt gestellt werden, wenn alle für die Zugfahrt erforderlichen Weichen und Flankenschutzeinrichtungen in der richtigen Lage verschlossen sind und solange verschlossen bleiben, wie das Signal auf Fahrt steht.

Das Verschußregister ist eine Anordnung von quer zueinander liegenden Schubstangen, die einmal am Weichenstellhebel und zum anderen am Fahrstraßensignalhebel angreifen. Durch entsprechendes Zusammenwirken dieser Schubstangen wird erreicht, daß sich feindliche Fahrstraßen mit der eingestellten Fahrstraße ausschließen. Da dieser gegenseitige Ausschluß so ungeheuer wichtig ist und praktisch nicht versagen darf, hat man noch beim elektromechanischen Stellwerk die mechanische Verschußeinrich-



Blick in den Relaisraum.



Eine Relaisgruppe.

tung beibehalten. Ebenfalls gibt es hier aus Sicherheitsgründen keine Lötverbindungen. Alle Schaltverbindungen liegen auf Klemmbrettern.

Die Dr-Technik arbeitet nur noch mit elektrotechnischen Bauteilen wie Relais, Widerstände und Kondensatoren. Das Hauptmerkmal aber bleibt der Verzicht auf mechanische Verschlüsse. Hierin liegt die große Umwälzung. Es wurde der Schritt zur vollständigen Relaischaltung gemacht. Das von der Firma Siemens entwickelte Relais K 50 hat sich dafür bestens bewährt. Alle Schaltverbindungen sind jetzt Lötverbindungen. Dieser Weg konnte beschritten werden, da alle Arbeits- und Ruhekontakte in einer sinnvollen Schaltung überwacht werden. Das Funktionsprinzip dieses Dr-Stellwerkes lehnt sich verhältnismäßig eng an das elektromechanische System an. Es besitzt ebenfalls den dreiteiligen Aufbau Weichen—Fahrstraße—Signal. Der Wärter bedient alle drei Gruppen. Doch läßt sich der abspielende Vorgang in der Vielzahl der Relais nicht mehr verfolgen.

Die Dr-Anlage wird vom Gleisbildstell Tisch aus gesteuert. Hier sind sämtliche Gleise,

Weichen, Gleissperren und Signale auf einem pultförmigen Tisch entsprechend der Örtlichkeit dargestellt. Soll nun z. B. eine Fahrstraße auf Signal A nach Gleis 1 eingestellt werden, muß der Stellwerkswärter durch gleichzeitiges Bedienen einer Weichengruppentaste (WGT) und der betreffenden Weichentaste alle erforderlichen Weichen einzeln in die richtige Lage bringen. Der Weichenlauf wird ihm im Tischfeld durch Blinkzeichen angezeigt. Hat die Weiche die Endlage erreicht, erscheint Ruhelicht. Dann führt er die Start-Ziel-Tastung zum Einlauf der Fahrstraße durch. Es ist zugleich die Taste am Signal A und die Fahrstraßentaste Gleis 1 zu drücken. Das Hauptsignal A gibt freie Fahrt. Sämtliche Weichen, die zur eingestellten Fahrstraße gehören, sind verschlossen, solange das Signal auf Fahrt steht. Der erfolgte Weichenverschluß ist durch ein Lämpchen im Tischfeld der Weichen kenntlich gemacht. Die richtige Signalstellung wird ebenfalls durch Kontrollampen angezeigt. Durch die Zwei-Hand-Bedienung wird der Stellwerkswärter gezwungen, sich voll und ganz auf seine Handlungsweise einzustellen. Aus der Tatsache heraus, daß Tasten gedrückt werden müssen, um einen

Vorgang einzuleiten, spricht man von der Dr- oder Drucktastentechnik. Hat die Fahr-einheit ihr Ziel erreicht, wird das Signal gestrichen, die Fahrstraße aufgelöst, und die Weichen werden in Grundstellung gebracht. Der Stellwerkswärter hat wieder entsprechend dem Zwei-Hand-Prinzip folgende Tasten zu bedienen:

Das Signal wird durch Bedienung der Signaltaste A und der Haltgruppentaste (HaGT) gestrichen. Die Fahrstraße wird durch Bedienung der gleichen Taste am Signal A und der Auflösungsgruppentaste (AGT) aufgelöst. Die Weichen werden durch Bedienung der entsprechenden Weichentaste und der Weichengruppentaste (WGT) in die Grundstellung gebracht.

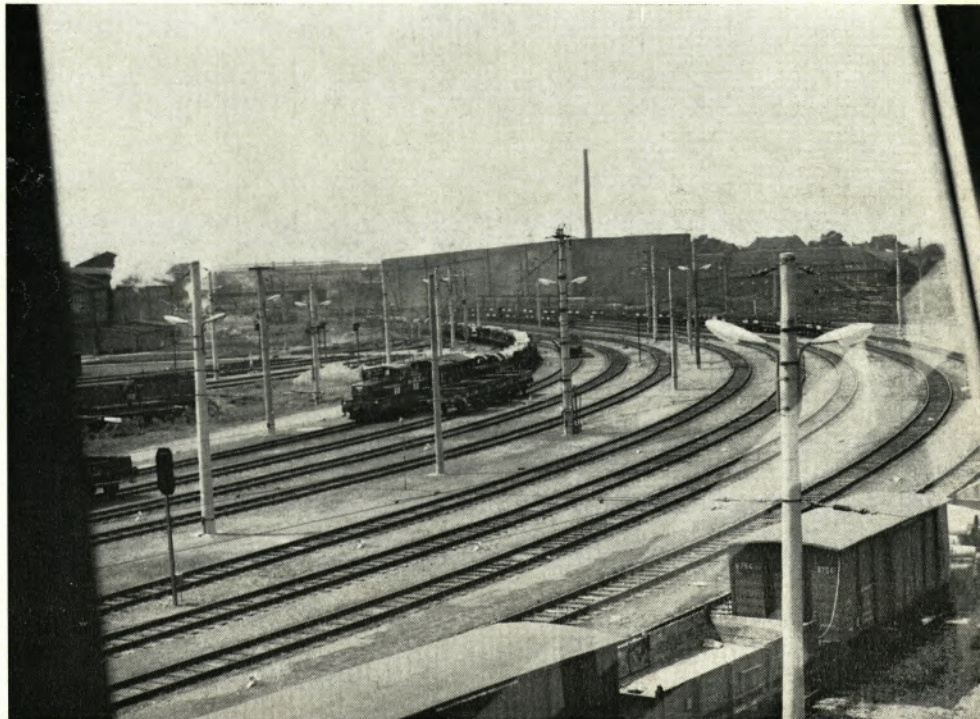
Hat sich der Wärter in der Einstellung der Fahrstraße geirrt oder liegt ein betriebsgefährdender Umstand vor, kann er durch Bedienen der Fahrstraßenhilfstaste (FHT) mit einmaliger Tastenbedienung das Signal streichen und die Fahrstraße auflösen. Um solche Fehlhandlungen zu erfassen, wird das Bedienen der FHT durch ein Zählwerk registriert. Desgleichen wird das Auffahren einer Weiche über ein Auffahrzählwerk angezeigt.

Arbeitet die Anlage in einem Punkt fehlerhaft, so geben die Kontrollampen Blinklicht.

Einige Weichen sind vom Stellwerk aus nicht einzusehen. Zur Durchführung einer Fahrt muß das Freisein dieser Weichen gewährleistet sein. Zu diesem Zweck enthält die Anlage 7 Achszählkreise. Über Magnet-schienenkontakte, die in den betreffenden Weichen liegen, wird durch Zählung der ein- und auslaufenden Achsen und durch Vergleich dieser Zählungen festgestellt, ob die Weiche besetzt oder frei ist. Ist die Weiche besetzt, erscheint im Stell Tisch Rot-ausleuchtung. Der Wärter kann eine Fahrstraße, die über diese Weiche läuft, nicht einstellen.

Der Relaisraum ist das Herz der Anlage. Man unterscheidet hier Weichen-, Signal- und Fahrstraßengruppen. Diese Gruppen

Aus der Kanzel des Stellwerkes hat der Wärter einen ungehinderten Blick auf das Betriebsgeschehen.



sind einzeln auswechselbar. Über Messerkontakte sind sie im Relaisgestell mit der Gesamtanlage verbunden. Man spricht hier vom sogenannten Baukastenprinzip. Sind Gruppen defekt, werden sie nur ausgewechselt. Entsprechend den räumlichen Verhältnissen ist jederzeit eine Erweiterung der Anlage möglich.

Weiterhin wird die Anlage durch zahlreiche Wechsellautsprechersäulen ergänzt. Im Bahnhofsgelände wurden 18 Sprechstellen und

8 Lautsprecherkreise mit insgesamt 14 Lautsprechern installiert. Damit ist eine gute Verständigung zwischen den Rangierabteilungen und dem Stellwerkswärter gewährleistet. Weiterhin bestehen Sprechverbindungen zu allen benachbarten Stellwerken. Durch eine fahrbare Innensprechsäule im Relaisraum ist bei Reparaturarbeiten jederzeit eine Verständigung zwischen dem Unterhaltungspersonal und dem Wärter geschaffen worden.

Für die erforderliche gleichbleibende Temperatur und Luftfeuchtigkeit im Relais- und Bedienungsraum sorgt eine Klimaanlage. Abschließend kann gesagt werden, daß durch die Inbetriebnahme des neuen Stellwerks ein weiterer Schritt auf dem Wege der Rationalisierung des Eisenbahnbetriebes getan wurde. Gleichzeitig wurde Betriebssicherheit durch die Einführung des Dr-Systems wesentlich erhöht.

W. Fischer

Haben Sie schon einmal über einen Verbesserungsvorschlag nachgedacht?!

Seit dem Jahre 1951 werden beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen Verbesserungsvorschläge prämiert. Dabei ist bis zum 1. 4. 1966 eine Gesamt-Prämiensumme von DM 10 545,— zur Auszahlung gekommen.

Insgesamt wurden in dieser Zeit 127 Vorschläge eingereicht und davon 91 Vorschläge zur Durchführung angenommen und prämiert. 36 Vorschläge konnten nicht zur Verwendung kommen; jedoch erhielten 6 Einsender dieser Vorschläge eine An-



Tabelle 1: Entwicklung des betrieblichen Vorschlagswesens

Jahr	Anzahl der Verbesserungsvorschläge				Prämien- summe (absolut)	Prämien- summe je prämierter Vorschlag
	Insgesamt eingereichte Vorschläge	mit einer Geldprämie belohnt	nicht angenommene Vorschläge			
			mit einer Anerken- nungsprämie belohnt	nicht prämiert		
1951	3	3	—	—	200,—	67,—
1952	3	3	—	—	390,—	130,—
1953	3	3	—	—	140,—	47,—
1954	1	1	—	—	20,—	20,—
1955	4	4	—	—	425,—	106,—
1956	—	—	—	—	—	—
1957	4	3	—	1	290,—	97,—
1958	10	9	—	1	810,—	90,—
1959	4	4	—	—	750,—	188,—
1960	16	15	—	1	1 105,—	74,—
1961	8	8	—	—	895,—	112,—
1962	17	12	—	5	1 270,—	106,—
1963	16	8	2	6	1 865,—	233,—
1964	17	11	2	4	1 130,—	103,—
1965	14	2	1	11	570,—	285,—
1966 (bis Apr.)	7	5	1	1	685,—	114,—
S u m m e	127	91	6	30	10 545,—	i.M. 115,—

Tabelle 2: Aufteilung der eingereichten Vorschläge auf die Betriebe

Betrieb	Insgesamt eingereichte Vorschläge	mit einer Geldprämie belohnt	mit einer Anerkennungsprämie belohnt
Betriebsmaschinenendienst	45	31	2
Eisenbahnwerkstatt	38	36	—
Baubetrieb (einschließlich Signalwerkstatt)	14	8	1
Eisenbahnbetrieb	13	3	3
Hafenwerkstätten	3	2	—
Fahrleitungsmeisterei	10	10	—
Verwaltung und Sonstige	4	1	—
Summe	127	91	6

erkennungsprämie in Form eines Buches oder einer kleineren Geldsumme, weil ein besonderes persönliches Bemühen zu erkennen und in einzelnen Fällen offensichtlich ein erheblicher Zeitaufwand für die Ausarbeitung des Vorschlages erforderlich war.

Wenn man die prämierten Vorschläge nach Sachgebieten aufteilt, kommt man zu dem Ergebnis, daß 43 Vorschläge = 47 % auf das Sachgebiet Verbesserung unserer betrieblichen Anlagen (Gleise, Weichen, Fahrleitung, Lokomotiven, Wagen usw.) entfielen, 31 Vorschläge = 34 % eine Arbeits-erleichterung bzw. eine Verbesserung des Betriebsablaufes ermöglichten und 17 Vorschläge = 19 % der Betriebssicherheit und Unfallverhütung galten.

Wie aus Tabelle 1 ersichtlich ist, lagen in den Jahren 1951 bis 1957 nur wenige Vorschläge jährlich zur Bearbeitung und Entscheidung vor, da bis zu diesem Jahr noch nicht offiziell zur Einreichung von Vorschlägen aufgefordert worden war. Der erste offizielle Aufruf an die Belegschaft, Anregungen und Hinweise für betriebliche Verbesserungen einzureichen, wurde im Juli 1957 in der Werkszeitung veröffentlicht. Danach konnten 1958 und 1960 schon sehr viel mehr Vorschläge entgegengenommen und prämiert werden. Aber erst die Einführung neuer „Richtlinien für das betriebliche Vorschlagswesen“ und die Einsetzung eines Prüfungs- und Bewertungsausschusses für die Bearbeitung und Entscheidung über eingereichte Vorschläge im Jahre 1962 scheint das Vertrauen in der Belegschaft

geweckt zu haben, das notwendig ist, um die Idee des betrieblichen Vorschlagwesens nachhaltig zu fördern.

Zwar ist die Zahl der Vorschläge, die je Kopf der Belegschaftsangehörigen eingebracht wurden, im Vergleich zu anderen Unternehmen noch sehr gering. Jedoch kann in einem Dienstleistungsbetrieb, wie ihn der Gemeinschaftsbetrieb darstellt, nicht mit gleich hohen Zahlen wie in Produktionsbetrieben gerechnet werden.

Weshalb aber beschäftigen wir uns überhaupt mit dem Betrieblichen Vorschlagswesen?

Zur Beantwortung dieser Frage möchten wir einige Ausführungen wiedergeben, die die Wertschrift der Hamborner und der Friedrich Thyssen-Bergbau AG, Der Förderturn, in ihrer Ausgabe vom April 1966 veröffentlicht hat:

„Wir leben in einer Zeit der unübersehbar sich ausbreitenden Technik, niemand kann sich ihren Auswirkungen entziehen, aber auch niemand mehr kennt sich gleich gut in allen ihren Bereichen aus. Zwangsläufig hat diese Entwicklung zur Arbeitsteilung, zum Einsatz von Spezialisten geführt. Es gibt eine ganze Anzahl von Industriezweigen, in denen diese Entwicklung deutlich sichtbar geworden ist; als Beispiel am nächsten liegt uns der Steinkohlenbergbau des Ruhrgebiets, der z. Z. den wohl stärksten Mechanisierungsprozeß seiner Geschichte erlebt. Der Großeinsatz technischer Hilfsmittel aber bringt — das ist immer schon so gewesen — zwangsläufig „Kinderkrankheiten“ mit sich, weil die Menschen, die sich dieser Hilfsmittel bedienen, eben Menschen sind und sich erst einstellen müssen auf ein neues Arbeitsverfahren oder eine neuartige Maschinenanlage. Immer wieder betreten wir Neuland im Laufe unseres Lebens mit der Technik und müssen lernen; wir müssen uns bemühen, die Technik zu beherrschen; wir müssen schließlich nachdenken, wie wir sie verbessern können, damit unsere Arbeit leichter, besser, sicherer wird. Es gibt ein altes Sprichwort, das genau verdeutlicht, was hier gemeint ist:

Wer ist Lehrling? Jedermann!

Wer ist Geselle? Der was kann!

Wer ist Meister? Der was ersann!

Gewiß gibt es in jedem neuzeitlichen Industriebetrieb eine große Zahl von Fachleuten, die sich mit nichts weiter zu beschäftigen haben, als den Betriebsablauf zu beobachten und nachzusinnen, wie man Zeit, Material und Muskelkraft sparen kann, wie man bestimmte Arbeitsverfahren verbessern könnte und wie man Fehler und Störungen ausschaltet. Auch in unseren Betrieben ist das so; als ein Beispiel für viele sei die Tätigkeit des Sicherheitsbeauftragten genannt. Er ist als Spezialist dazu ausgebildet, die in jedem Arbeitsvorgang steckende Unfallgefahr zu suchen, sie sozusagen zu wittern und dafür zu sorgen, daß erkannte Gefahren durch entsprechende Vorrichtungen und Unterweisung des Personals auf ein Mindestmaß gesenkt werden. Aber diese Spezialisten können nicht überall sein und nicht lange genug an einer Stelle; am besten kennt doch den Arbeitsplatz der, der täglich dort arbeitet. Ihm werden Störungen und gefährliche Situationen zuerst bekannt. Wenn dann der Betreffende aber solche auf der Lauer liegende Gefahren oder Störungsquellen als gottgegeben hinnimmt mit dem Gedanken, „sollen doch die besser Bezahlten sich ihren Kopf zerbrechen, ich halte mich heraus“, dann handelt er kurzsichtig und leichtfertig. Es kommt wirklich darauf an — im Interesse aller, die dem Betrieb angehören —, daß keiner an seinem Arbeitsplatz gedankenlos arbeitet. Er wird mit Sicherheit betriebsblind, kennt nur immer dieselbe Walze und hat das Denken bei der Arbeit aufgegeben.“

Aus diesen Ausführungen wird deutlich, daß jedes Belegschaftsmitglied mitdenken und sich auch am Vorschlagswesen beteiligen sollte. Beim Gemeinschaftsbetrieb sind inzwischen aus fast allen Betrieben Vorschläge eingegangen, wie Tabelle 2 zeigt. Zwar ist der Anteil der Betriebe im Verhältnis zur Belegschaftsstärke recht unterschiedlich.

Aber es ist auch nicht verwunderlich, daß aus denjenigen Betrieben mehr Vorschläge eingehen, die einen höheren Anteil an handwerklich ausgebildeten Mitarbeitern aufweisen.

Die Berufsgruppen sind an den eingereichten Vorschlägen wie folgt beteiligt:

- 49 Handwerker
- 16 Handwerker-Kolonnenführer
- 10 Handwerker-Vorarbeiter
- 15 Werkstattmeister
- 15 Lokomotivführer
- 12 Rangierer und Rangiermeister
- 13 Wagenmeister
- 1 Kranführer
- 1 Weichensteller
- 1 Rottenführer
- 7 Angestellte und Sonstige

Auch an den Vorschlägen, die in den letzten 12 Monaten prämiert werden konnten, sind die verschiedensten Betriebe und Berufe beteiligt, und zwar:

- vom Betriebsmaschinendienst 1 Lokführer,
- von der EBW 1 Schweißer, 1 Hammer-
- schmied, 2 Dreher, 2 Kolonnenführer,
- vom Hafen 1 Seilspleißer,
- von der Fahrleitungsmeisterei 1 Vorarbeiter.

Die Summe der in diesen 12 Monaten ausbezahlten Geldprämien beträgt DM 1 290,— und teilt sich wie folgt auf:

1 Prämie zu	DM 450,—
1 Prämie zu	DM 230,—
(Aufteilung auf 2 Einsender)	
1 Prämie zu	DM 220,—
(Aufteilung auf 2 Einsender)	
1 Prämie zu	DM 120,—
1 Prämie zu	DM 70,—
3 Prämien zu	DM 55,—
1 Anerkennungsprämie zu	DM 35,—

Insgesamt sind in diesem Zeitraum 23 Verbesserungsvorschläge eingereicht worden, von denen 8 Vorschläge mit einer Geldprämie, 1 Vorschlag mit einer Anerkennungsprämie und 1 Vorschlag mit einer Buchprämie belohnt werden konnten. Bei 2 der prämierten Vorschläge handelte es sich um Vorschläge für den Unfallschutz, die auch von der Hütten- und Walzwerks-Berufgenossenschaft anerkannt und mit einer zusätzlichen Geldprämie bedacht wurden (s. Bilder 3—5).

13 der eingereichten Verbesserungsvorschläge mußten vom Prüfungsausschuß abgelehnt werden, weil diese Vorschläge für unseren Betrieb nicht brauchbar waren oder weil es sich hierbei um bereits bekannte Verfahren handelte, die bei uns nicht zur Durchführung kommen können.

Sämtliche Vorschläge, für die es eine Geldprämie gab, kommen beim Gemeinschaftsbetrieb zur Ausführung. Im einzelnen handelt es sich um folgende Verbesserungsvorschläge: (Die Prämiensätze stimmen in ihrer





Montage der Kupplungsfeder in den Getriebelock des Weichenantriebes nach der alten Methode, wobei die Feder in einen Schraubstock gespannt und mit Hilfe eines zweiten Mannes eingesetzt werden mußte.

Reihenfolge nicht mit den aufgeführten Vorschlägen überein.)

1. Eingießen der Seilenden am Vierstrang-Verladegeschirr
2. Zusätzliche Sicherung der Stirnwandrun- gen an Waggonen
3. Spannvorrichtung für die Reinigung von Getriebeblöcken am Siemens-Weichen- antrieb (Bilder 1 und 2)
4. Tragebügel für Gas- und Sauerstoff- flaschen (Bilder 3 und 4)
5. Lagerblock für Mitnehmerbolzen zur Be- arbeitung von Radsätzen mit kleinerem Luftkreisdurchmesser auf der Hegen- scheidt-Drehbank
6. Spannvorrichtung für die Reparatur von Stützlagern an Ellok-Fahrmotoren
7. Gesenk für die Anfertigung von Seiten- wand-Rungenhaltern
8. Auf verschiedene Mastdurchmesser ein- stellbare Steigeisen (Bild 5)

Allen Einsendern von Verbesserungsvor- schlägen möchten wir an dieser Stelle noch- mals unseren Dank für ihre Mitarbeit aus- sprechen.

An alle anderen Mitarbeiter aber seien ganz besonders die folgenden Ausführungen ge- richtet:

Jedes Belegschaftsmitglied sollte die Mög- lichkeit nutzen, seine Anregungen und Vor- schläge dem Prüfungsausschuß für das be- triebliche Vorschlagswesen mitzuteilen! Die- ser Ausschuß prüft unparteiisch und sachlich den Vorschlag und entscheidet über seine Bewertung. Selbst wenn der eingereichte Vorschlag nur zum Teil brauchbar ist, fällt er nicht unter den Tisch, sondern das

Brauchbare des Vorschlages wird berücksich- tigt und entsprechend bewertet. Der Aus- schuß trägt auch dafür Sorge, daß kein Ein- sender wegen seines Vorschlages irgend- welche Schwierigkeiten zu befürchten hat.



Verbesserte Montage mit der prämierten Spann- vorrichtung. Die Montage ist ohne Schraubstock und ohne den zweiten Mann möglich.

Der Prüfungsausschuß ist von der Geschäfts- führung bestimmt und setzt sich zusammen aus:

1. dem Leiter der Technisch-wirtschaftlichen Abteilung (TWA), Herrn Obering. Koch (ab 1. 7. 66 Herr Dipl.-Ing. Netzig),
2. einem Beauftragten der Geschäftsfüh- rung, Herrn Obering. Paul,
3. dem Vorsitzenden des EH-Betriebsrates, Herrn Aulmann,
4. einem weiteren Mitglied, das aus dem Kreise der früheren Einreicher von Vor- schlägen ausgewählt wurde, Herrn Ober- meister Mäder.

Ein Verbesserungsvorschlag kann jederzeit vor und bis zu einem Jahr nach der Durch- führung der Verbesserung wie folgt einge- reicht werden:

1. durch mündlichen oder schriftlichen Be- richt an den Sachbearbeiter für das Vor- schlagswesen in der Technisch-wirtschaft- lichen Abteilung (TWA, Telefon 2252),
2. durch Bitte um den Besuch des Sach- bearbeiters oder eines Mitglieds des Prü- fungsausschusses am Arbeitsplatz,
3. durch mündlichen oder schriftlichen Be- richt an den Vorgesetzten des Vorschla- genden,

4. durch einen schriftlichen Bericht direkt an die Geschäftsführung.

Für die Einreichung eines Verbesserungsvorschlages ohne Namensnennung (anonym) besteht folgende Regelung:

Bei der Einreichung eines anonym zu behandelnden Verbesserungsvorschlages sollen der Name des Einsenders und der Vermerk „anonym“ angegeben sein. TWA behandelt einen solchen Vorschlag dann anonym. Wenn der Vorschlag direkt an die Geschäftsführung eingereicht ist, gibt diese ihn zunächst anonym an TWA. Wenn bei der Be-



Bisheriger Transport von Gas- und Sauerstoff-
flaschen.



Transport mit der als Verbesserungsvorschlag
prämiierten Tragevorrichtung.

Verwendung der auf verschiedene Mastdurchmes-
ser einstellbaren Steigeisen im Betrieb unserer
Fahrleitungsmeisterei.

gutachtung des Vorschlages eine Rücksprache mit dem Einsender erfolgen muß, kann eine vertrauliche Besprechung mit dem Sachbearbeiter oder einem Mitglied des Prüfungsausschusses vereinbart werden, sofern der Einreicher sein Einverständnis gibt. Zur endgültigen Prämienermittlung nach Entscheidung über die Durchführung muß die Anonymität dann gegenüber dem Prüfungsausschuß aufgehoben werden. Allen anderen Personen gegenüber bleibt sie aber weiterhin gewahrt.

Wird ein Vorschlag von mehreren Betriebsangehörigen zusammen eingereicht, so erfolgt eine gleichmäßige Aufteilung der Prämie an die Einsender.

Die Bemessung der Prämie wird nach Möglichkeit von der erzielten Jahreseinsparung abhängig gemacht. Es wird für den angenommenen Vorschlag in der Regel eine einmalige Zahlung geleistet.

Zum Abschluß unseres Berichtes rufen wir nochmals alle unsere Belegschaftsmitglieder zur Mitarbeit am betrieblichen Vorschlagswesen auf.

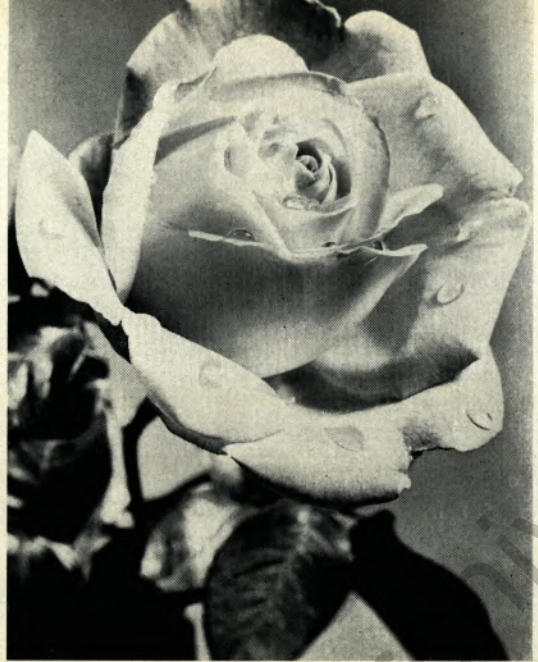
TWA



UNSER FOTOWETTBEWERB

»Pflanzen, Blumen und Bäume«

1966



Unter diesem Thema veranstaltet die Betriebszeitschrift auch in diesem Jahr einen Fotowettbewerb. Auf Grund der zahlreichen Einsendungen der vergangenen Jahre hoffen wir, hiermit einem großen Teil unserer Leser wieder eine Freude zu machen. Das Thema haben wir bewußt aus dem Bereich der uns umgebenden Natur gewählt, damit jeder Fotofreund Gelegenheit hat, in seinem Garten, im Blumenfenster oder auf Urlaubswanderungen durch Wälder und Parks das nach seiner Meinung beste Motiv zu fotografieren. Mit der Auswahl der Preisträger werden wir wieder eine unabhängige Jury, bestehend aus einem ausgesprochenen Foto-Fachmann und einem nicht-fotografierenden Laien, beauftragen (unter Ausschluß des Rechtsweges).

Für die besten Einsendungen kommen folgende Geldpreise zur Verleihung:

1. Preis DM 100,—
2. Preis DM 70,—
3. Preis DM 40,—

Für jedes nicht prämierte Bild, das jedoch in der Werkszeitung zur Veröffentlichung kommt, wird ein Unkostenbeitrag von DM 10,— gezahlt.

Teilnahmebedingungen

Teilnahmeberechtigt sind alle Werksangehörigen des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen. Jeder Teilnehmer darf höchstens drei Bilder einschicken. Die Abzüge, in der Ausführung schwarz/weiß, hochglänzend, sollen mindestens Postkartengröße haben, um eine gute Wiedergabe im Druck zu ermöglichen.

Damit bei der Ermittlung der Preisträger durch die Jury die Anonymität gewahrt bleibt, sind die Fotos nicht mit dem Namen des Einsenders zu versehen. Nur auf dem verschlossenen Umschlag, in dem die Bilder eingesandt werden, ist die volle Anschrift des Absenders aufzuführen.

ren. Alle Einsendungen sind zu richten an die Redaktion der Betriebszeitung Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, 41 Duisburg-Hamborn, Franz-Lenze-Straße 15. Sie sollen auf der linken Seite den Vermerk „Nicht öffnen! Fotowettbewerb 1966“ tragen.

Nicht öffnen!
Fotowettbewerb 1966

Redaktion der Betriebszeitung
Gemeinschaftsbetrieb
Eisenbahn und Häfen
41 Duisburg-Hamborn
Franz-Lenze-Straße 15

Einsendeschluß
ist der 31. Oktober 1966

Die Preisträger werden, wie in den vergangenen Jahren, in der

1. Ausgabe des nächsten Jahres vorgestellt. Wir wünschen allen Fotofreunden Erfolg und würden uns über eine große Beteiligung besonders freuen.

Rangierfunk beim Eisenbahnbetrieb-Süd wird weiter ausgebaut



Betriebsassistent Waltl am Arbeitstisch.



Lokführer Nutt erhält über Funk einen Arbeitsauftrag ...



... und gibt ihn an den Rangiermeister Kross weiter.

Nachdem sich der Rangierfunk bei der Zentralen Betriebsüberwachung (ZBÜ) in nunmehr fast 6 Jahren bewährt hat (s. unsere Ausgabe 1/2 1966), wurde jetzt mit der Einrichtung weiterer „Betriebsüberwachungen“ bei der Eisenbahn begonnen. Im Eisenbahn-Bereich Süd konnten 11 Lokomotiven mit Funk ausgerüstet und den Betriebs-

überwachungen „Meiderich“ und „Hochofen“ unterstellt werden. Vorerst erhielten vier dieser Anlagen Lokomotiven, die am Hochofen eingesetzt sind. Die Ausrüstung der übrigen Lokomotiven mit Funkgeräten ist geplant. Für die weitere Zukunft ist außerdem noch die Einrichtung der Betriebsüberwachung „Ruhrort“ vorgesehen.

Für den technisch Interessierten sei erwähnt, daß für alle drei Betriebsüberwachungen beim EBS nur ein ortsfestes Sende- und Empfangsgerät mit der dazugehörigen Antennenanlage im Stellwerk Helmholtzstraße installiert wurde. Die abgesetzten Sprechstellen sind mit dem Funkgerät durch Telefonkabel verbunden.

EH-MITTEILUNGEN

Personelle Veränderungen

Mit Ablauf des Monats Juni 1966 beendeten der bisherige Leiter unserer Technisch-wirtschaftlichen Abteilung (TWA), Herr Oberingenieur Dipl.-Ing. Winfried Koch, der stellvertretende Abteilungsleiter der Abteilung Verkehr, Herr Diplom-Kaufmann Erich Holzmeier, sowie der Abteilungsvorsteher der Abteilung Organisation/EDV, Herr Werner Brill, ihre Tätigkeit beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen. Mit Wirkung vom 1. Juli 1966 wurde die Leitung der TWA Herrn Dipl.-Ingenieur Günter Netzig unter gleichzeitiger Ernennung zum Abteilungsleiter übertragen. Außerdem wurde Herr Netzig, an Stelle von Herrn Koch, Mitglied des Wirtschaftsausschusses und des Prüfungs- und Bewertungsausschusses für das betriebliche Vorschlagswesen.

Die Nachfolge von Herrn Holzmeier als Vertreter des Leiters der Verkehrsabteilung übernahm ab 1. Juli 1966 Herr Heinz Seidl, der gleichzeitig zum stellvertretenden Abteilungsleiter ernannt wurde.

Die bisherigen Aufgaben von Herrn Brill bei Org/EDV werden mit Wirkung vom 1. Juli 1966 Herrn Abt.-Vorsteher Erich Voßkamp neben seinen derzeitigen Aufgaben innerhalb der Abteilung verantwortlich mitübertragen. Gleichzeitig wird Herr Voßkamp, in dessen Händen bisher schon die Vertretung des Abteilungsleiters lag, zum stellvertretenden Abteilungsleiter ernannt.

Die Verwaltung änderte ihre Arbeitszeit

Die Arbeitszeit in der Verwaltung wurde im Zusammenhang mit der 40-Stunden-Woche ab 1. Juli 1966 wie folgt festgesetzt:

Montags — freitags 7.30 — 16.00 Uhr
mit einer jeweiligen
Mittagspause von 12.30 — 13.00 Uhr

Kinderfest bei EH-Süd

Wie bereits in den vergangenen Jahren, wurde auch in diesem Jahr am 12. Juni ein Kinderfest im Hamborner Stadtpark veranstaltet.

Bei den verschiedenen Spielen auf der Wiese gab es unter den Kindern viele strahlende Gesichter, vor allem, als sie mit Süßigkeiten für ihre Anstrengungen belohnt wurden. An der gemeinsamen Kaffeetafel ließen sich die Kleinen Kakao und Kuchen schmecken, für die Eltern gab es Kaffee und Gebäck. Ein festlicher Rahmen vermit-

telte beinahe den Eindruck, eine große Familie beisammen zu haben.

Hauptattraktion für die Kinder war der Ballonwettbewerb. Jedes Kind hatte einen Ballon mit seiner Anschrift versehen und wartete auf den gemeinsamen Start. Nach dem Ruf „Los“ sah man die bunten Kugeln den Wolken entgegenfliegen.

Anschließend zeigten die Väter ihren Kindern und Ehefrauen, wie richtiger Fußball gespielt wird. Man konnte feststellen, daß alle Spieler mit olympischem Geist bei der Sache waren. So gab es auch hier frohe und lachende Gesichter. Nach schwerem Kampf gingen in Schweiß gebadete Männer in die Duschkabinen. Anschließend an diese heiße Schlacht gab es dann die wohlverdiente Abkühlung im Gasthaus, und man sagte „Auf

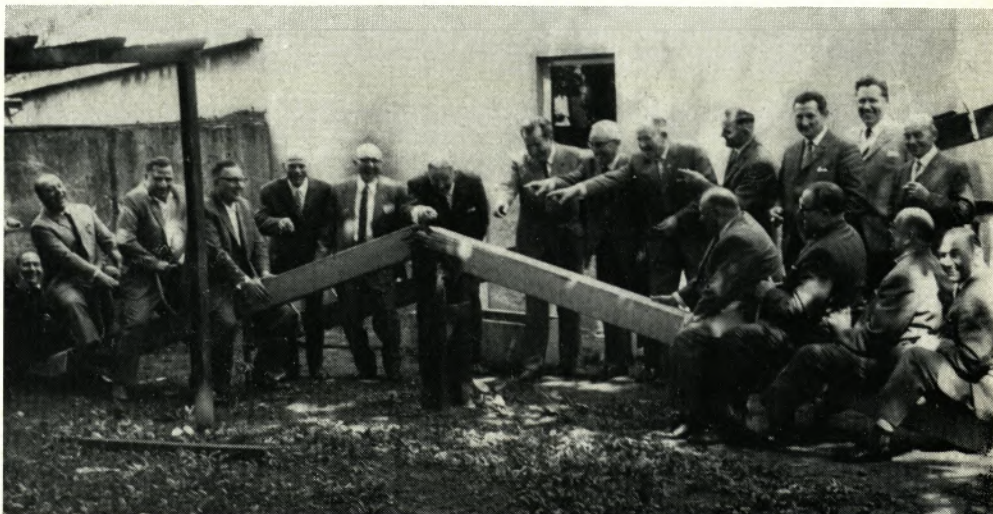
Wiederschen“ in der Hoffnung, sich zu gleichem Anlaß 1967 wieder zu treffen.

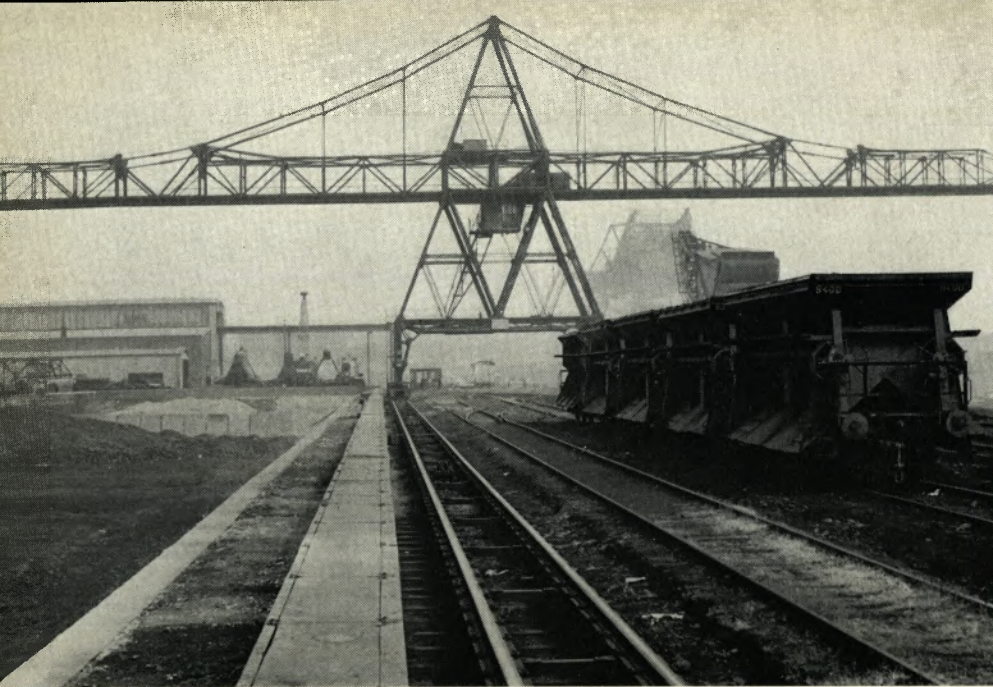
B. Kordowski

Ausflug des Lokführervereins

Unser Schnappschuß wurde anlässlich eines feucht-fröhlichen Herrenaufzuges des Lokführervereins, der bereits am 1. Mai dieses Jahres stattfand, gemacht. Wie man sieht, war die Stimmung im Lokal „Zur alten Post“ in Baerl vorzüglich. Der Kegelsport, ein Spaziergang durch den Baerler Busch sowie ein fröhlicher Abend im Garten des Lokals, mit launigen Einlagen von Josef Wolf und Fritz Frickel, sorgten dafür, daß der Tag allen Teilnehmern in angenehmer Erinnerung bleiben wird.

W. Drost





Die vorläufig noch verbleibende Zwillingschwester der Brücke VI, die Verladebrücke VII.

Verschrottung alter Hebezeuge im Hafen Schwelgern

Im Hafen Schwelgern wurden im Zuge der Rationalisierung in den letzten Tagen zwei Hebezeuge und zwar die Verladebrücke VI und der Kran II verschrottet.

Die Verladebrücke VI, von den älteren Belegschaftsmitgliedern des Hafens noch „Tempel I“ genannt, wurde im Jahre 1906 von der MAN gebaut und kostete damals 121 000,— Mark.

Sie war inzwischen als Hebezeug für den Massengutumschlag völlig veraltet und entsprach nicht mehr den Anforderungen, die heute an eine Krananlage gestellt werden müssen.

Damals, vor 60 Jahren, als es noch keine Greifer gab, wurde das Erz aus den Rheinkähnen von Hand in Kübel geschaufelt, und diese Kübel wurden dann von einem Hebezeug aus dem Schiff herausgehoben, entleert und wieder in dem Schiff abgesetzt.

Diese Art des Löschens von Erzschiffen unterscheidet sich selbstverständlich grundlegend vom heutigen Massengutumschlag, und entsprechend unterschiedlich sind auch Aufbau und Arbeitsweise der Hebezeuge von damals und heute.

Der Kran II, 1910 von der DEMAG gebaut, diente damals vorwiegend dem Umschlag von Kohle. Tragfähigkeit, Größe und Bauart dieses Kran-Typs, von dem nun noch drei im Hafen Schwelgern vorhanden sind,



Die abgetrennten Konstruktionsteile werden mit Autokranen demontiert und verladen.



Das alte Führerhaus der Brücke VI.

Abbruch des Kranes 11.

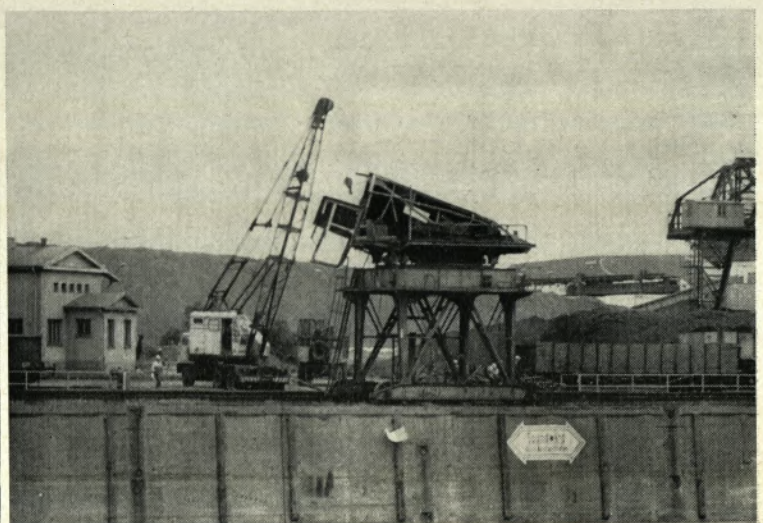


waren zugeschnitten auf den Umschlag von Kohlen aller Art von Eisenbahnwagen in Schiffe.

Der Umschlag von Kohle im Hafen Schwelgern, der in früheren Jahren einen wesent-

lichen Teil der Gesamtleistung des Hafens ausmachte, ist in den letzten Jahren sehr stark zurückgegangen, so daß die alten „Kohlen-Krane“, mit 56 Jahren „auf dem Buckel“ ausgedient haben.

G. Noll



Unsere Jubilare



Sein 50jähriges Dienstjubiläum feiert am 5. September 1966 Herr Georg Reszka, Eisenbahnbetrieb-Nord.

Der Jubilar wurde am 19. Januar 1901 in Hamborn als Sohn eines Bergmanns geboren und wohnt heute in Duisburg-Beeck, Marktplatz 14. Seine berufliche Laufbahn hat er am 5. September 1916 als Rangierer begonnen. Diesen Dienst versah er bis Ende Oktober 1933. Dank seiner guten Leistungen wurde er dann zum Rangiermeister befördert. Am 1. Februar 1948 erfolgte seine Ernennung zum Rangieraufseher, und seit 1. Januar 1960 ist er als Assistent tätig.

Als sehr zuverlässiger und gewissenhafter Mitarbeiter erfreut sich der Jubilar allgemeiner Wertschätzung. Er ist ein werksverbundener Mann und Mitglied des Eisenbahnvereins sowie der Jubilarenvereinigung. Stets war er ein begeisterter Freund des Sports. In früheren Zeiten hat er sich jahrelang als Fußballspieler aktiv betätigt. Sehr liebt er auch die Volksmusik und spielt in seiner Freizeit selber gern auf dem Bandoneon.

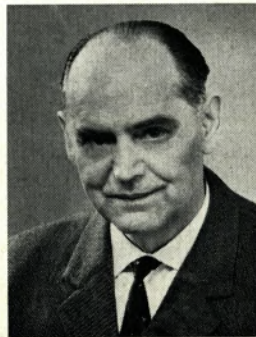
Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Herbert Wittche
Vorarbeiter
Fahrlungsmeisterei
eingetreten: 3. 9. 1926



Otto Rattay
Wagenmeister
Betr.-Masch.-D.-Nord
eingetreten: 3. 9. 1926



Gerhard Dreiskämper
Lok-Führer
Betr.-Masch.-D.-Nord
eingetreten: 6. 9. 1926



Karl Gajek
Kfm. Angestellter
Verkehrsabteilung
eingetreten: 27. 9. 1926



Friedrich Angenendt
Rangieraufseher
Eisenbahn-Nord
eingetreten: 2. 10. 1926



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Klaus Feron, Betr.-Masch.-Dienst-Nord
mit Irmgard Hennicken
am 1. 4. 1966

Zarif Gül, Eisenbahn-Nord
mit Hanim Akdag
am 3. 4. 1966

Otto Unger, EBW
mit Ingeborg Löffelmann
am 7. 4. 1966

Ernst Lauff, Eisenbahn-Nord
mit Anneliese Häupel
am 15. 4. 1966

Jakobus Kühnle, Eisenbahn-Nord
mit Luise Vogel
am 15. 4. 1966

Heinz Gutzeit, Einkauf
mit Maria Pfeil
am 22. 4. 1966

Artur Kerzl, Betr.-Masch.-Dienst-Nord
mit Wilma Ledenik
am 22. 4. 1966

Franz Wallenhorst, Hafen Schwelgern
mit Theodora van der Heijden
am 22. 4. 1966

Benito Pireddu, Eisenbahn-Nord
mit Heidemarie Macholz
am 29. 4. 1966

Klaus Böhne, Verkehrsabteilung
mit Anna-Margarethe Briefs
am 29. 4. 1966

Hans-Gregor Lütge, Rechnungswesen
mit Inge-Lore Kurek
am 6. 5. 1966

Walter Roszak, Verkehrsabteilung
mit Heike-Marie Bachor
am 5. 5. 1966

Irfan Düzgünoglu, Eisenbahn-Nord
mit Nalan Isilak
am 10. 6. 1966

Günter Peschel, Eisenbahn-Nord
mit Ursula Meissner, geb. Leichtweiss
am 10. 6. 1966

Nachwuchs kam an:

Türkan, 13. 3. 1966

Hasan Tarim, Eisenbahn-Nord

Gudrun, 3. 4. 1966

Roland Damrath, Rechnungsprüfung

Maria, 10. 4. 1966

Angelo Gentile, Eisenbahn-Süd

Frank, 11. 4. 1966

Florian Bachstetter, Eisenbahn-Nord

Gülten, 18. 4. 1966

Sabri Sever, Eisenbahn-Nord

Carola, 21. 4. 1966

Uwe Gantzer, Hafen Schwelgern

Sabine, 23. 4. 1966

Horst Zander, Eisenbahn-Nord

Giuseppe, 24. 4. 1966

Corrado Amato, Eisenbahn-Süd

Michael, 30. 4. 1966

Hanni Magiera, Verwaltung

Heike, 1. 5. 1966

Josef Hofmann, Hafen Schwelgern

Monika, 2. 5. 1966

Manfred Schywalski, Eisenbahn-Nord

Virginia, 4. 5. 1966

Corrado Naccarato, Eisenbahn-Nord

Giuseppe, 4. 5. 1966

Enzo Prestia, Eisenbahn-Nord

Martina, 5. 5. 1966

Theo Sudhoff, Eisenbahn-Nord

Dörte, 9. 5. 1966

Engelbert Gau, Eisenbahn-Süd

Andrea, 11. 5. 1966

Hans-Hermann Haverkamp, Signalmeisterei

Marlies, 16. 5. 1966

Gregor Brebeck, EBW

Susanne, 18. 5. 1966

Heinz-Georg Funk, Hafen Schwelgern

Silvia, 21. 5. 1966

Ernst Zoels, Eisenbahn-Nord

Gunnar, 21. 5. 1966

Ulrich Bröske, Betr.-Masch.-Dienst-Süd

Claudia, 25. 5. 1966

Siegfried Pietruszka, Eisenbahn-Nord

Elvira, 26. 5. 1966

Johannes Rogmann, Signalmeisterei

Hüseyin Ziya, 1. 6. 1966

Fevzi Kazak, Eisenbahn-Nord

Andreas, 2. 6. 1966

Karl-Heinz Nerian, Eisenbahn-Nord

Heike, 7. 6. 1966

Adolf Heil, Bauabt.-Oberbau-Nord

Ulrike, 13. 6. 1966

Wilhelm Eichholz, Bauabt.-Oberbau-Nord

Jörg, 15. 6. 1966

Wilhelm Nolte, Betr.-Masch.-Dienst-Nord

Britta, 17. 6. 1966

Klaus Dobberke, Betr.-Masch.-Dienst-Nord

Udo, 18. 6. 1966

Walter Borzutzki, Eisenbahn-Süd

Mehmet, 30. 3. 1966

Saban Demirer, Eisenbahn-Nord

Goldene Hochzeit:

Franz Niepieklo, früher Weichenwärter

geb.: 4. 9. 1891

verh. 11. 9. 1916

wohnhaft DU-Hamborn, Rodenstockstraße 4

Unser Pensionär Nikolaus Körperich, DU-Hamborn, Hermannstr. 29, schreibt uns zu der in der Ausgabe 5/6 gebrachten Meldung über seine goldene Hochzeit:

„Kurz vor meiner am 20. 8. 1916 vorgesehenen Hochzeit erhielt ich einen Gestellungsbefehl zum Kriegsdienst im damaligen Heer. Ich mußte meine Trauung daher auf den 16. 8. 1916 vorverlegen. Meine goldene Hochzeit begehe ich somit schon am 16. 8. 1966.“

Geburtstage:

Friedrich Schmidt, früher Rangiermeister

geb. 21. 9. 1881 (85 Jahre)

wohnhaft: 4103 Walsum, Stöckstr. 11

Dr. Max Döfel, früher Betriebs-Direktor

geb. 24. 9. 1881 (85 Jahre)

wohnhaft: DU-Hamborn, Preußenstr. 51

Johannes Berns, früher Sattler

geb. 2. 9. 1886 (80 Jahre)

wohnhaft: Oberhausen-Holten, Vennstr. 1 a

Jakob Bucksteegen, früher Dreher

geb. 20. 9. 1886 (80 Jahre)

wohnhaft: DU-Meiderich, Roggenkampstr. 42

Richard Beikoff, früher Schlosser

geb. 21. 10. 1886, (80 Jahre)

wohnhaft: DU-Hamborn, An der Walsumer Grenze 9

Todesfälle:

Dietrich Mölsen, Pensionär

früher Kolonnenführer

geb. 23. 5. 1897

gest.: 24. 4. 1966

August Riese, Pensionär

früher Fräser

geb.: 3. 4. 1904

gest.: 29. 4. 1966

Horst Mellinghoff, Rangierer

Eisenbahn-Nord

geb.: 16. 1. 1940

gest.: 1. 5. 1966

Franz Primus, Pensionär

früher Lokführer

geb.: 26. 9. 1900

gest.: 5. 5. 1966

Karl Heinke, Bauingenieur

Bauabteilung

geb.: 22. 11. 1905

gest.: 14. 5. 1966

Johann Schlimmerei, Weichenwärter

Eisenbahn-Nord

geb.: 4. 2. 1903

gest.: 16. 5. 1966

Heinrich van Kesteren, Pensionär

früher Weichensteller

geb.: 19. 11. 1902

gest.: 15. 5. 1966

Hermann Seefeldt, Waschaumwärter

Hafen Schwelgern

geb.: 19. 3. 1914

gest.: 12. 6. 1966

Friedrich-Karl Look, Magazinarbeiter

Hauptmagazin

geb.: 26. 11. 1926

gest.: 19. 6. 1966

56 Pensionäre wurden verabschiedet

Direktor Christophers dankt den Pensionären in einer Ansprache für ihre treue Mitarbeit.

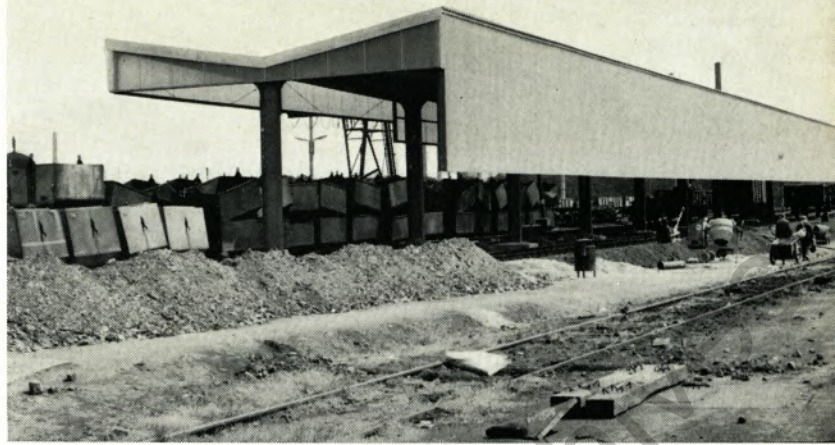
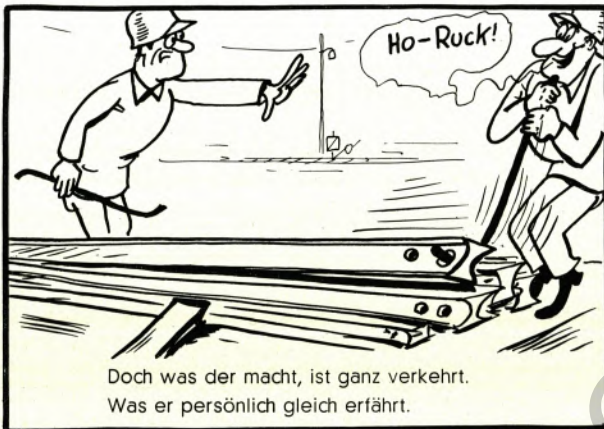


Am 6. Juli fand im Schifferheim die offizielle Verabschiedung der Pensionäre des 1. Halbjahres 1966 statt. Herr Direktor Christophers dankte im Namen der Geschäftsführung den Ausscheidenden, unter denen sich außer einem Goldjubililar 15 befanden, die ihr 25jähriges und 29, die ihr 40jähriges Dienstjubiläum feiern konnten, für ihre treue Mitarbeit. In einem Rückblick zeigte er die Schwierigkeiten auf, mit denen die Pensionäre im Verlaufe ihrer 40 bis 50 Berufsjahre zu kämpfen hatten, und erinnerte an die Zeit der Inflation und Weltwirtschaftskrise zwischen den beiden Weltkriegen, an die Kriegszeit und an die turbulenten Jahre nach dem 2. Weltkrieg, wo man für einen Tagesverdienst kaum eine Schachtel Zigaretten kaufen konnte. Er gedachte vor allem aber der Aufbauleistungen nach dem 2. Weltkrieg, an denen die Ausscheidenden durch ihre Mitarbeit Anteil hatten. Abschließend wünschte Herr Christophers den Pensionären einen guten Lebensabend bei bester Gesundheit und Zufriedenheit.

Im Namen der Betriebsvertretung wies Johannes Hol auf das gute Erbe hin, das die Ausscheidenden den jüngeren Mitarbeitern hinterlassen haben.

Der Goldjubililar Ferdinand Küpper, mit 51 Dienstjahren der „Dienstälteste“ der ausscheidenden Mitarbeiter, bedankte sich im Namen der Pensionäre für die Feierstunde.

Nicht gedacht — Mist gemacht!



Die Wagenabnahmehalle in Hamborn steht kurz vor der Fertigstellung. In diesem, einer Bahnsteighalle ähnlichen Gebäude, werden die in der EBW in-standgesetzten Wagen überprüft.

Große Fortschritte macht der 2. Bauabschnitt der Wagenreparaturhalle der EBW, über dessen Baubeginn wir in unserer letzten Ausgabe berichteten.

Gezeichnet und fotografiert...

