



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

18. JAHRGANG

4/6

1972

Aus dem Inhalt

Kurznachrichten

Wir sind „im Bilde“

Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

– Bericht zur Betriebs- und Geschäftslage EH –

Ideen in die Praxis umgesetzt:

Das Vorschlagswesen berichtet

Das neue Betriebsverfassungsgesetz 1972

Die letzten Stationen der Verladebrücke III

Betriebsratswahlen 1972 beim Gemeinschaftsbetrieb

Sondertransport klappte reibungslos

Jonny Wagenschreck grinst weiter

Unsere Jubilare

Familiennachrichten

Auszeichnungen

Vereinsmitteilungen

Die Betriebssport-Gemeinschaft berichtet

Lokomotivnummern elektronisch lesbar

Arbeite sicher!

KURZNACHRICHTEN

Hüttendirektor Professor Dr. Walter Cordes, Vorstandsmitglied der ATH, vollendete am 21. März 1972 sein 65. Lebensjahr. Professor Cordes gilt als geistiger „Vater“ des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, da die Erhaltung des Verkehrsverbundes aller im Norden Duisburgs gelegenen Hütten und Zechen nach der Auflösung der Vereinigten Stahlwerke seinen Bemühungen und Plänen zu verdanken ist. In seiner Eigenschaft als Beiratsmitglied des Gemeinschaftsbetriebes in der Zeit von 1953 bis 1969 hat Herr Dr. Cordes entscheidenden Anteil am Aufbau und Wirken unseres Verkehrsunternehmens gehabt.

Im Jahre 1971 erzeugte die eisenschaffende Industrie der Bundesrepublik 29,990 Mill. Tonnen Roheisen, 40,313 Mill. Tonnen Rohstahl und 28,717 Mill. Tonnen Walzstahlfertigerzeugnisse. Gegenüber 1970 ging die Erzeugung von Roheisen um 10,8 Prozent, von Rohstahl um 10,5 Prozent und von Walzstahl um 11,1 Prozent zurück.

Auch die Weltrohstahlerzeugung zeigte im Jahre 1971 eine rückläufige Tendenz. Nach vorläufigen Ermittlungen des Statistischen Amtes der EWG wurden im vergangenen Jahr mit 560,5 Mill. Tonnen 3,1 Prozent weniger Stahl erzeugt.

Auf ein 50jähriges Bestehen kann in diesem Jahr der Internationale Eisenbahnverband (UIC) zurückblicken. Es gibt kaum einen Sektor, auf dem nicht Eisenbahnexperten aus den verschiedensten Ländern anstehende Probleme gemeinsam zu meistern versuchen. So werden Fragen der Normung insbesondere von Wagen und Lokomotiven, der gemeinsamen Beschaffung von Fahrzeugen, des kombinierten Schiene-/Straße-Verkehrs, gemeinsamer Wagenparks, der Einführung einer automatischen Kupplung in ganz Europa behandelt; es sind aber auch Fragen der besten und schnellsten Leitungswege für Güterzüge, Zoll- und Tarifprobleme, Fragen der Grenzübergänge, der Abrechnungsverfahren, der allgemeinen Wirtschaftlichkeit und nicht zuletzt soziale Anliegen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung. Ausgesprochen zukunftsbezogen sind die Vorarbeiten für eine zentrale Lenkung des Güterverkehrs mit Hilfe der Elektronik.

Die Thyssen-Niederrhein AG errichtete in Oberhausen ein neues Preßwerk. Die Produktion, die auf modernsten Anlagen erfolgt, umfaßt in einer Vielzahl von Abmessungen Böden, Hauben und Kugelsegmente, die vor allem im Kesselbau Verwendung finden. Aus eigener Erzeugung werden hierfür alle gängigen Bau- und Kesselblechgüten sowie zahlreiche Sonderstähle und plattierte Bleche verwendet. Die Produktionsmöglichkeiten sind vor allem im oberen Abmessungsbereich erheblich erweitert worden. Für die Herstellung der plattierten Bleche baut Thyssen-Niederrhein einen neuen und leistungsfähigeren Betrieb.

Der Zug zur Elektrifizierung der Bundesbahnstrecken hält weiter an. Mitte 1971 waren rund 8760 Streckenkilometer elektrifiziert, das sind fast 30 Prozent des gesamten Netzes der DB. Auf diesem knappen Drittel der Schienenwege werden indessen fast drei Viertel der gesamten Förderleistung erbracht. Hierzu trägt bei, daß die mittlere Anhängelast der elektrisch bespannten Züge mit mehr als 500 Tonnen etwa das Doppelte dessen beträgt, was Diesellokomotiven im Durchschnitt ziehen. Das Ziel der Bundesbahn ist die Elektrifizierung von 11 000 Kilometern Streckengleis.

Impressum

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

Schriftleitung: Kurt-Hermann Still

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

Druck: Michael Schiffer KG, Rheinberg

Aufnahmen: EH: Becker, Bender, Betriebsmaschinendienst, Drost, Hermanns, Hildebrandt, Still, Wiesner

ATH: Lang, Meyer

Titelbild: Eisenbahnanlagen

Rückseite: Urlaub im Fischerhafen





Das bisher schlechteste Jahresergebnis der ATH seit Wiederaufnahme der Produktion nach der Demontage erläuterte Vorstandsvorsitzender Dr. Sohl auf der Jahreshauptversammlung der ATH am 28. April in der Mercatorhalle. Die gegenüber 1971 halbierte Dividende von 7% ist nicht verdient worden und mußte aus Rücklagen und außerordentlichen Erträgen finanziert werden. Auch für das jetzt laufende Geschäftsjahr 1971/72 sei ein Verlust nicht auszuschließen, da das Ergebnis der ersten fünf Monate noch schlechter als im Vorjahr gewesen ist. Erst seit März zeige die Tendenz wieder nach oben, was ganz sicher für die Beschäftigung, hoffentlich aber auch für die Erträge gelte.

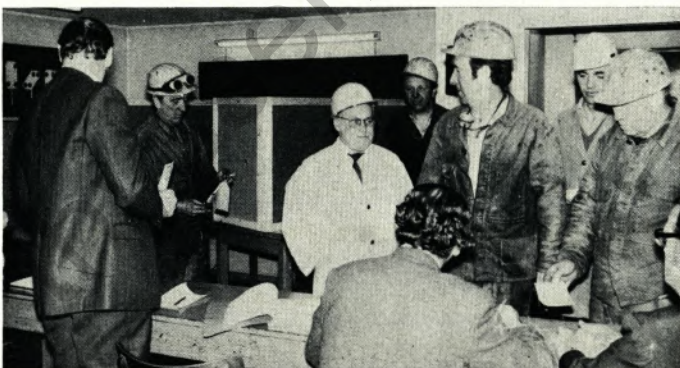
Im Rahmen einer kleinen Feierstunde nahmen Geschäftsführung, Betriebsvertretung und leitende Angestellte am 3. Mai Abschied von drei Herren, die dem Gemeinschaftsbetrieb an maßgeblicher Stelle gedient haben und vor kurzem in den Ruhestand traten bzw. deren Pensionierung unmittelbar bevorsteht. Es waren dieses Herr Hbv. Heuberg, bis zum 31. Dezember 1971 Leiter der Abteilung Rechnungsprüfung, Herr Reg.-Baumstr. a. D. Obering. Paul, der vom 16. Januar 1950 bis zum 31. Mai 1972 der Maschinentechnischen Abteilung Hamborn vorstand und Herr Reg.-Baumstr. a. D. Obering. Jungmaier, der vom 20. Juni 1949 an die Maschinentechnische Abteilung der HOAG-Verkehrsbetriebe leitete und mit seiner Abteilung anlässlich der Übernahme der Verkehrsaufgaben im Oberhausener Bereich durch EH am 1. November 1969 zum Gemeinschaftsbetrieb kam. Herr Jungmaier wird zum 30. Juni 1972 in den Ruhestand treten.

In einer kurzen „Laudatio“ gedachte Herr Direktor Bergemann des beruflichen Werdegangs und der Verdienste der beiden technischen Herren, während Herr Direktor Christophers die Abschiedsrede für Herrn Heuberg hielt. Dem Dank und den guten Wünschen für die Zukunft, den die Geschäftsführer zum Ausdruck brachten, schloß sich Manfred Kollenbach für die Betriebsvertretung an.

Wir sind »im Bilde«



Für den am 1. Oktober 1971 begonnenen Kursus für Lokführer-Anwärter fand am 29. März die Abschlußprüfung statt. Von ursprünglich elf Lehrgangsteilnehmern konnte sieben die Berechtigung zum Fahren von Triebfahrzeugen aller Art erteilt werden. ▼



▲ Eine verhältnismäßig hohe Wahlbeteiligung gab es bei den EH-Betriebsratswahlen 1972. In den Wahllokalen – hier in Hamborn – herrschte zeitweilig Hochbetrieb. Lesen Sie unseren ausführlichen Bericht über die Wahlen auf Seite 12 dieser Ausgabe.



Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

Bericht zur Betriebs- und Geschäftslage EH

Während im ersten Quartal des laufenden Geschäftsjahres 1971/72 (Okt.–Dez. 71) die Beschäftigungslage um rd. 17% bei der Werksbahn und um rd. 28% bei den Werkschäfen unter dem Durchschnitt des vorigen Geschäftsjahres lag, ist im II. Quartal 1971/72 (Jan. bis März 72) wieder eine Aufwärtsbewegung festzustellen. Dennoch konnte auch im II. Quartal die Durchschnittsleistung des Vorjahres noch nicht erreicht werden. Dazu muß noch gesagt werden, daß bereits im vergangenen Geschäftsjahr eine rückläufige Beschäftigung gegenüber 1969/70 von rd. 6% bei der Werksbahn

und rd. 8% bei den Werkschäfen zu verzeichnen war.

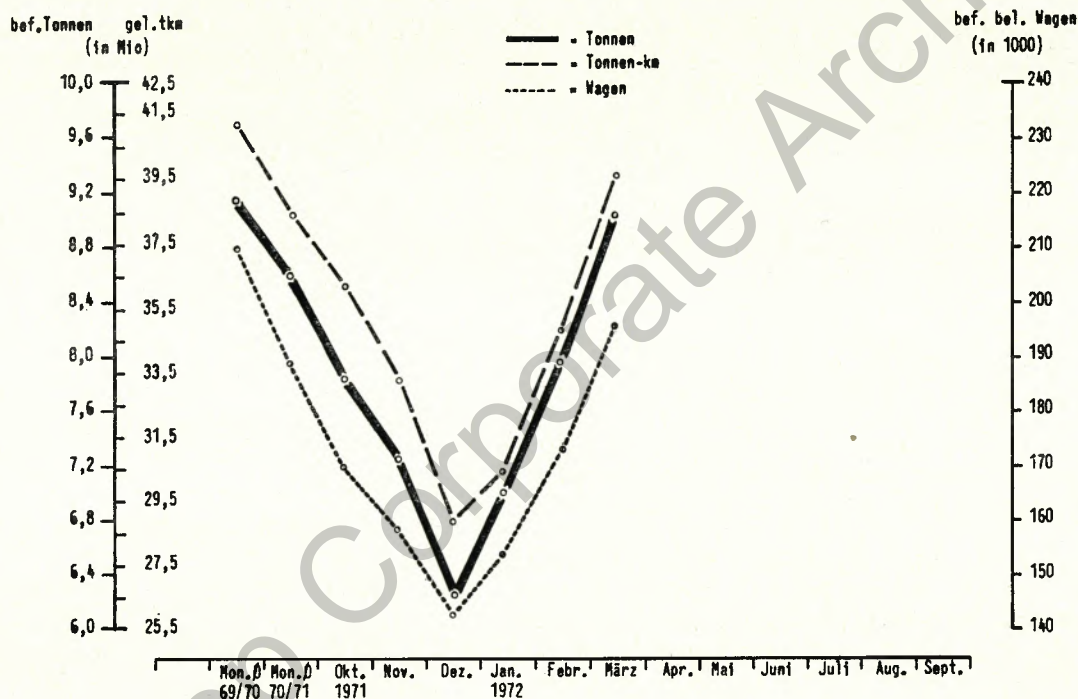
In der weiteren Folge dieses Berichtes wollen wir einige Kennzahlen und Schaubilder zur Werksbahn- und Hafenleistung sowie über den Stand unserer Belegschaft aufzeigen.

Werksbahn

Die monatliche Beförderungsleistung der Werksbahn hatte im Dezember 1971 ihren

Tiefpunkt mit 6,3 Mill. beförderten Tonnen. Ab Monat Januar 1972 ist wieder eine steigende Tendenz festzustellen, wobei der Monat März 1972 mit rd. 9 Mill. beförderten Tonnen zwar leicht über dem Monatsdurchschnitt des Vorjahres liegt; gegenüber dem Vergleichsmonat März 1971 – 9,9 Mill. beförderte Tonnen – jedoch noch um rd. 9% zurückliegt. Insgesamt gesehen liegt die monatliche Durchschnittsleistung des I. Halbjahres 1971/72 um 12% unter der Leistung des vorigen Geschäftsjahres. (Siehe Übersicht I. „Die Beförderungsleistung der Werksbahn“.)

I. Die Beförderungsleistung der Werksbahn



Leistungskennzahlen der Werksbahn

1. beförderte Tonnen	Mon. ø 1970/71	ø I. Quart. 1971/72	Januar 1972	Februar 1972	März 1972	ø II. Quart. 1971/72
insgesamt (in 1000)	8 600	7 125	7 008	7 963	9 040	8 004
davon ATH	6 818	5 589	5 754	6 609	7 505	6 623
TN	867	658	393	465	546	468
Bergbau	675	655	678	691	792	720
Sonstige	240	223	183	198	197	193
2. geleistete tkm						
insgesamt (in 1000)	38 472	32 679	30 424	34 731	39 594	34 916
3. Betriebsmittel und Arbeitseinsatz						
a) Lok-Einsatz-Stunden	83 393	71 188	66 529	69 233	79 346	71 702
b) verf. Arbeitsstd. des E-B Personals	347 375	307 041	283 574	290 682	313 472	295 909

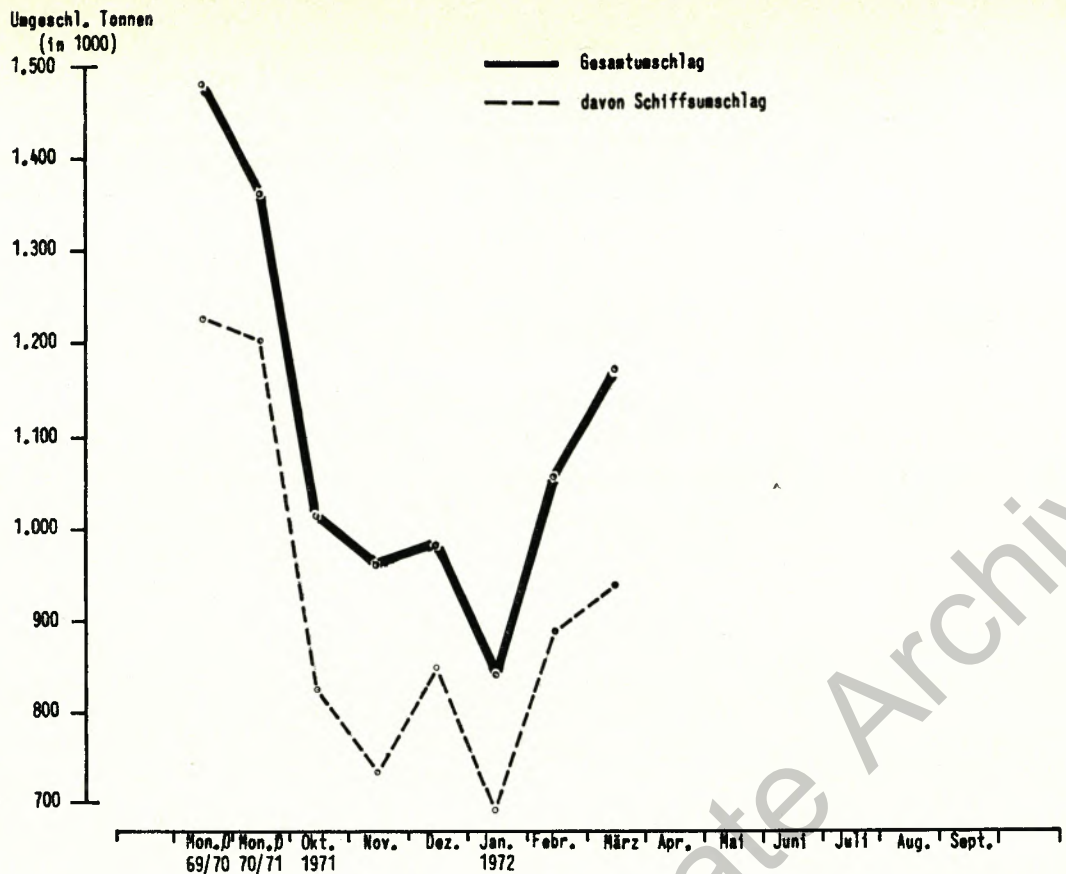
Werkschäfen

Bei der Umschlagsleistung der Werkschäfen Schwelgern und Walsum ist zu berücksichtigen, daß während des gesamten Zeitraumes Oktober 1971 bis März 1972 Niedrigwasser herrschte und damit erschwerte Bedingungen für den Schiffsumschlag gegeben waren.

Die Anzahl der eingehenden beladenen Schiffe ist zwar gegenüber dem Vorjahr noch gestiegen, infolge des geringeren Ladungsgewichtes je Schiff konnte die absolute monatliche Umschlagsmenge des Vorjahres jedoch nicht erreicht werden. Der Monat Januar 1972 hatte mit 836 000 umgeschlagenen Tonnen die niedrigste Umschlagsleistung zu verzeichnen;

ab Monat Februar 1972 ist auch hier wieder eine steigende Tendenz erkennbar. Die monatliche Durchschnittsleistung des I. Halbjahres 1971/72 liegt beim Hafenumschlag sogar um 26% unter dem Monatsmittel des vorangegangenen Geschäftsjahres. (Siehe Übersicht II. „Die Umschlagsleistung der Werkschäfen“ auf Seite 5.)

II. Die Umschlagsleistung der Werkhäfen



Leistungskennzahlen der Werkhäfen

	Mon. $\bar{x}$ 1970/71	$\bar{x}$ I. Quart. 1971/72	Januar 1972	Februar 1972	März 1972	$\bar{x}$ II. Quart. 1971/72
1. Umgeschlagene Tonnen						
insgesamt (in 1000)	1 366	986	836	1 059	1 172	1 022
davon für ATH	1 022	789	670	882	985	846
TN	235	126	94	123	112	110
Bergbau	73	42	51	35	44	43
Sonstige	36	29	21	19	31	23
2. Schiffsverkehr						
Anzahl bel. Schiffe						
im Eingang	609	625	630	657	875	721
im Ausgang	630	523	421	422	591	478
3. Betriebsmittel u. Arbeitseinsatz						
a) Hebezeug-Stunden	8 663	6 221	5 316	5 736	7 264	6 105
b) verf. Arbeitsstunden						
Hafenpersonal und Unternehmer	42 114	34 644	32 600	33 659	36 366	34 208

Belegschaftsstand

Die Zahl der Beschäftigten für den Gemeinschaftsbetrieb setzte sich zum Ende des zweiten Quartals des Geschäftsjahres 1971/72 wie folgt zusammen:

EH Belegschaft	
insgesamt:	3 364
davon Arbeiter	2 836
davon Angestellte	488
davon Lehrlinge	40
Anteil der Gastarbeiter an der EH-Belegschaft	674
Im Bereich Oberhausen	
insgesamt:	983
davon Arbeiter	817
davon Angestellte	166

Investitionen

Die betrieblichen Investitionen mußten in Anpassung an die Ertragssituation und den Produktionsrückgang bei unseren Gesellschaftern auf das unbedingt notwendige Maß reduziert werden. Es war notwendig die verbliebenen Mittel weitgehend für den Ersatz alter und nicht mehr brauchbarer Anlagen und Betriebsmittel — insbesondere Loko-

motiven und Wagen — zu verwenden.

Kosten

Die angespannte wirtschaftliche Lage bei den Unternehmen des Montanbereiches in Verbindung mit den ständig im Ansteigen begriffenen Kosten blieb auch auf den Gemeinschaftsbetrieb nicht ohne Auswirkung. Gerade bei einem Dienstleistungsbetrieb, der einen relativ hohen Personalkostenanteil aufzu-

weisen hat, wirkten sich die Kostensteigerungen in besonderem Maße aus. Diese Tendenz wurde durch die rückläufige Beschäftigung in den ersten Monaten des laufenden Geschäftsjahres noch verstärkt. Trotz intensiver Bemühungen und mit Nachdruck eingeleiteter Sparmaßnahmen in allen Bereichen war es daher nicht möglich, die Werkselbstkosten sowohl bei der Werksbahn als auch bei den Werkhäfen auf dem Stand des Vorjahres zu halten.

Ideen in die
Praxis
umgesetzt

Das Vorschlagswesen berichtet

Es zählt schon zu einer guten Gewohnheit, daß das Betriebliche Vorschlagswesen von Zeit zu Zeit an dieser Stelle über seine Tätigkeit informiert. So soll es auch diesmal sein. Doch vorweg einige Erklärungen in eigener Sache! Wir nehmen an, daß nicht jedem bekannt ist, was mit einem Verbesserungsvorschlag geschieht, sobald er beim Verbesserungsvorschlagswesen eingegangen ist. Zunächst sei nochmal gesagt, daß ein Verbesserungsvorschlag nicht schriftlich abgefaßt sein muß, sondern auch mündlich dem Sachbearbeiter für das Vorschlagswesen vorgebracht werden kann. So mancher hat seinen Verbesserungsvorschlag schon in dieser Art, entweder an seinem Arbeitsplatz oder im Büro der Technisch-Wirtschaftlichen Abteilung (TWA) eingereicht. Ganz gleich, auf welche Art der Vorschlag zum Vorschlagswesen gelangt, seine Bearbeitung erfolgt mit der Bestätigung seines Einganges. Danach erfolgt die kartmäßige Erfassung und die Versendung des Vorschlages an kompetente Gutachter, die um Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme zum Vorschlag gebeten werden. Im einzelnen sollen die Gutachter ihre Meinung dazu äußern, ob der Vorschlag grundsätzlich sinnvoll ist, ob er ihnen als neuartig oder gar patentfähig erscheint, wie es mit der Verwirklichung bestellt ist und welche Einsparungen, natürlich unter Berücksichtigung der Einführungskosten, durch ihn erreicht werden können. Nicht bei allen Vorschlägen läßt sich der Wert rechnerisch bestimmen, so z. B. bei Vorschlägen, die das Gebiet „Arbeitssicherheit“ betreffen. Diese Vorschläge müssen dann vom Gutachter entsprechend ihrer Bedeutung eingestuft werden. Abschließend soll das Gutachten eine zusammengefaßte Stellungnahme enthalten. Da in solchen Beurteilungen die persönliche Meinung des Gutachters nicht ganz auszuschließen ist, bittet das Vor-

schlagswesen in der Regel mehrere Gutachter um ihre Stellungnahme. Nachdem die Gutachten beim Vorschlagswesen eingegangen sind, stellt der zuständige Sachbearbeiter alle für die Bewertung des Vorschlags notwendigen Daten auf einen Bearbeitungsbogen zusammen. In der Praxis sieht das so aus, daß das Wesentliche aus dem Vorschlag und aus den einzelnen Stellungnahmen als „Extrakt“ auf dem Bogen wiedergegeben wird. Gemäß den Richtlinien für das Betriebliche Vorschlagswesen wird dann eine Bewertung des Vorschlags durchgeführt. Je nach dem, ob eine Ersparnis durch den Vorschlag errechnet werden kann oder nicht, wird die Prämie unter Berücksichtigung aller sie beeinflussenden Faktoren errechnet.

Wenn eine Reihe von Vorschlägen diesen Bearbeitungsstand erreicht haben, tritt der Prüfungsausschuß für das Betriebliche Vorschlagswesen zusammen. Die Mitglieder dieses Ausschusses sind:

Der Leiter der Technisch-Wirtschaftlichen Abteilung
– Obering. Netzig,

der Beauftragte der Geschäftsführung
– Obering. Zölle
(als Nachfolger von Herrn Obering. Paul),

ein Vertreter des Betriebsrates
– (in der Regel der 1. Vorsitzende)

und als Belegschaftsmitglied, das bereits zahlreiche Verbesserungsvorschläge in der Vergangenheit eingereicht hat
– Betriebsleiter Mäder

Aufgabe dieses Ausschusses ist die Beurteilung und Bewertung des Verbesserungsvorschlages. Nicht selten kommt es vor, daß in diesen Sitzungen die gemäß den Richtlinien vorab erstellte Gesamtbeurteilung des Vorschlages unter anderen Gesichtspunkten gewertet und entsprechend korri-

giert wird. Den gesamten Sitzungsverlauf hält der Sachbearbeiter für das Vorschlagswesen in einer Niederschrift fest. Nach Unterschrift durch alle Ausschußmitglieder wird die Niederschrift der Geschäftsführung zur Anerkennung vorgelegt. Damit werden normalerweise die darin aufgeführten Verbesserungsvorschläge abgeschlossen. Die Einsender werden über das Ergebnis der Vorschlagsbewertung umgehend benachrichtigt.

Manch einer wird jetzt sagen, wenn alles so programmgemäß wie beschrieben abläuft, warum habe ich dann noch keinen abschließenden Bescheid über meinen Verbesserungsvorschlag? So einfach, wie geschildert, ist leider nicht jeder Vorschlag abzuwickeln. Wir haben zur Zeit noch Vorschläge aus den Jahren 1969 und 1970 in Bearbeitung, die entweder eine längere Erprobungszeit erfordern, oder deren Begutachtung nicht ohne weiteres firmenintern erfolgen kann, so daß man ihrerwegen auswärtige Gutachter um ihre Stellungnahme bitten muß. Diese Umstände können die Bearbeitung beachtlich verzögern. Für diese Fälle bitten wir hiermit die Betroffenen um ihr Verständnis.

Aus der gegebenen Darstellung ist zu erkennen, daß zur gerechten Beurteilung eines Vorschlages ein nicht unerheblicher Arbeits- und Zeitaufwand erforderlich ist. Doch das sollte niemanden von der Einreichung eines Verbesserungsvorschlages abhalten. Unterlassen Sie auch die allzu kritische Betrachtung Ihrer eigenen Idee. Lassen Sie die Fachleute über Ihren Vorschlag urteilen. Was meinen Sie, wie oft sich bei anfangs simpel erscheinenden Vorschlägen ein großer Wert für den Betrieb herausgestellt hat.

So, das mag zur Ermunterung, zur Information und nicht zuletzt auch zur Begründung der oft langen Bearbeitungszeit genügen. Nachfolgend möchten wir nun einiges über die in der Zeit

von Januar 1971 bis März 1972 abgeschlossenen Verbesserungsvorschläge berichten.

Der Prüfungsausschuß brachte in dieser Zeit 26 Verbesserungsvorschläge zum Abschluß. Davon wurden 23 mit einer Geldprämie von insgesamt 4755,- DM bewertet, 3 konnten nicht angenommen werden. Für einen Vor-

eine „Vorrichtung zum Ausbau des Ausgleichhebelbolzens an Wagen mit 4- und 7achsigen Drehgestellen“. Diese Vorrichtung erleichtert den Ausbau des Bolzens, indem er nicht mehr wie früher herausgetrieben werden muß, sondern herausgezogen werden kann.

Von Herrn **Dieter Bode**, EWH, kam ein Vorschlag, der die Bearbeitung

toren an Oberleitungsstützrohren erspart.

Im zweiten Fall konstruierte Herr Leitis eine Richtseilfeder für Oberleitungen. Obwohl dieser Vorschlag bei uns nicht eingeführt wird, die Idee aber an sich gut ist, wurde er anerkennend prämiert.

Die Herren **Wilhelm Feldkamp**,

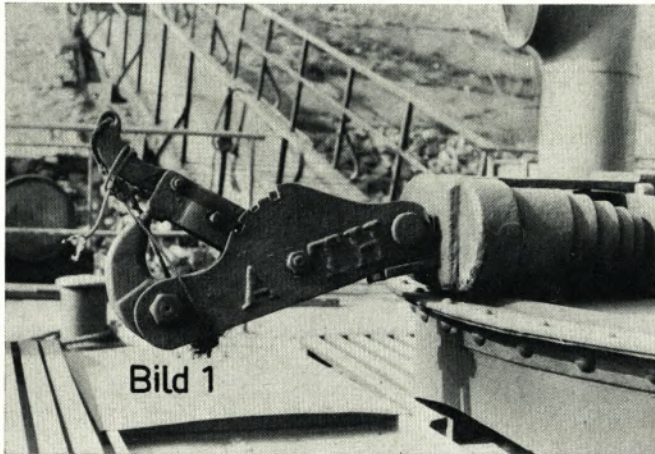


Bild 1

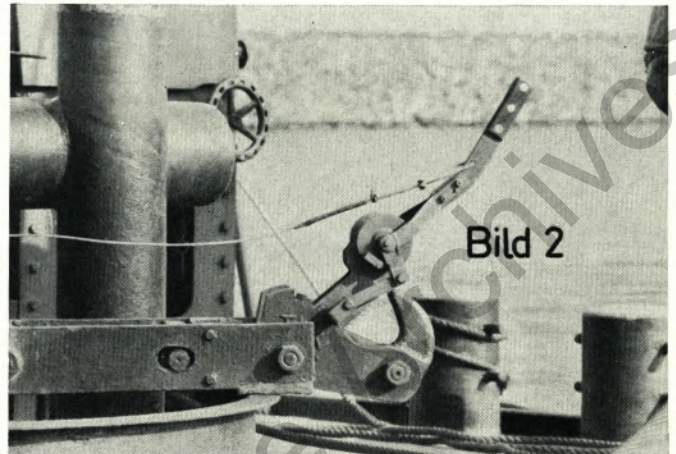


Bild 2

schlag war eine Buchprämie gedacht, gegen diesen Beschluß des Prüfungsausschusses erhob der Einsender jedoch Einspruch.

In einem anderen Fall gab sich der Einsender ebenfalls mit der Begründung des ablehnenden Bescheides nicht zufrieden und erwirkte dadurch eine erneute Behandlung seines Vorschlags. Wir erwähnen dies, damit nicht jemand denkt, die Beschlüsse des Prüfungsausschusses wären unanfechtbar.

Jetzt zu den Verbesserungsvorschlägen selbst einige Worte.

Die Herren **Josef Sosinski** und **Bernd Zumbroich**, HS, schlugen die „Verbesserung des Schlepphakens an den Bugsierbooten Thyssen I und III“ vor. Bei den bisher verwendeten Schlepphaken (Bild 1) kam es immer wieder vor, daß das Schleppseil abgeworfen wurde, da die Arretierung der Abwurfeinrichtung sich ungewollt löste. Durch den Vorschlag wurde der Haken so umgebaut (Bild 2), daß die Feststellung des Hakens nur durch gewollte Auslösung aufgehoben wird.

Von Herrn **Erwin Börner**, AV, stammt der Vorschlag „Distanzstücke für Schienenböden der Blockschrottwagen“. Die Böden bestehen aus Schienenpaketen. Diese Pakete verschieben sich oft bei Verladearbeiten. Durch den Einbau der von Herrn Börner vorgeschlagenen Distanzstücke (Bild 3) liegen die Schienenpakete fest und können nicht mehr verschoben werden. An diesem Beispiel sieht man, welche relativ einfach erscheinende Vorschläge Erfolg bringen können.

Herr **Horst Gniech**, EWH, ersann

von Kugelsegmenten auf der Drehbank verbessert. Von diesem Vorschlag kann gesagt werden, daß er sich bei der Bearbeitung von kugelförmigen Drehpfannen und ähnlichen Werkstücken in unserer EWH bestens bewährt hat.

Der Verbesserungsvorschlag von Herrn **Dieter Krüger**, Flm, beinhaltet den Ersatz der heute im Fahrleitungsbau verwendeten Ösenschrauben zur Führung des Mastschaltegestänges durch nach vorn offene Führungsgabeln (Bild 4). Bei Gebrauch dieser Gabeln, die mittels Bolzen verschlossen werden können, braucht das Gestänge nicht mehr ein- oder ausgeschoben, sondern kann in die offenen Gabeln eingelegt bzw. aus den Gabeln herausgeklappt werden.

Von Herrn **Heinrich Leitis**, Flm, wurden zwei Verbesserungsvorschläge eingereicht. Der erste Vorschlag betrifft eine Maßnahme, die uns Schweißarbeiten bei der Montage von Isola-

EWB, und **Hermann Rühl**, BM, schlugen uns eine Einrichtung zur Verhinderung von Anlasserschäden an ED-Lok vor. Durch den Einbau eines Tast Schalters an der Einrückvorrichtung des Anlassers wird damit im Führerhaus der Lok angezeigt, ob das Anlasserritzel nach dem Startvorgang noch am Zahnkranz anliegt oder nicht. Der von Herrn **Artur Hellexa**, AV, eingereichte Vorschlag „Änderung der seitlichen Handstangen an Ots-Wagen“ wurde nicht wie vorgeschlagen eingeführt, sondern veranlaßte uns, die Notwendigkeit der Handstangen zu überprüfen. Wir kamen zu dem Ergebnis, daß die Handstangen zukünftig nach einer Beschädigung nicht mehr repariert, sondern abgebaut werden.

Der unverhältnismäßig hohe Zulauf von OÖk-Wagen mit beschädigten Pufferträgern veranlaßte Herrn Hellexa zu einem weiteren Vorschlag. Mit diesem Vorschlag regte er die Verstär-

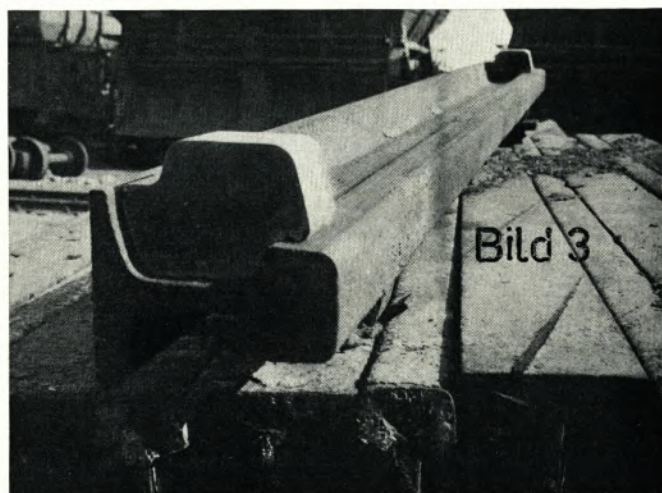
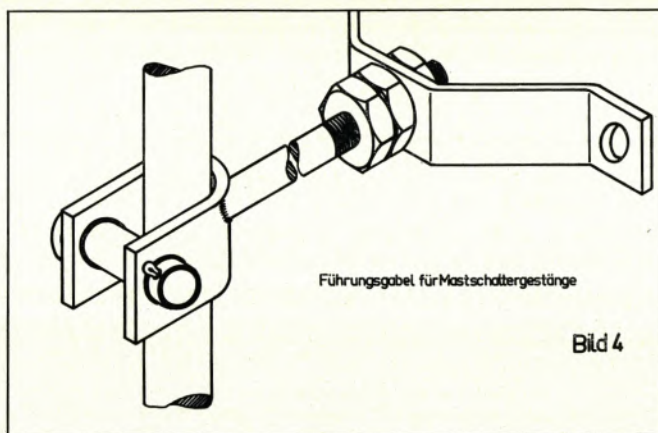


Bild 3



kung der Pufferträger an den gefährdeten Stellen an.

Von Herrn **Hans Gehringer**, BM, wurde uns der Einbau einer Sicherung im Stromkreis Batterie-Anlasser des ED-Lok-Hilfsantriebs vorgeschlagen. Wir konnten diesen Vorschlag noch nicht zum Abschluß bringen, doch sahen wir in ihm, neben seinem noch festzustellenden Wert, eine Anregung zur häufigeren Kontrolle der Anlasser. Der Verbesserungsvorschlag von den Herren **Wilhelm Peters**, EWH, und **Karl Graeber**, EWH, sieht die Sicherung der Kübel unserer Roheisenkübelwagen gegen Auseinanderklaffen vor. Eine Sicherung ist für die auf die DB

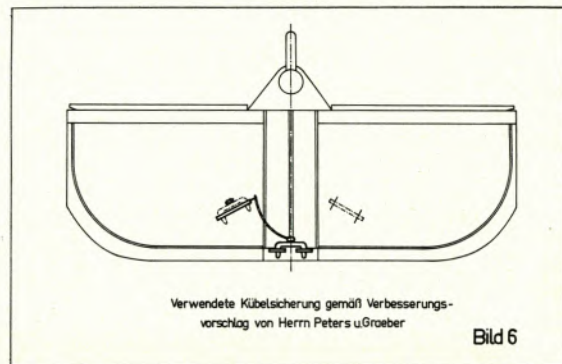
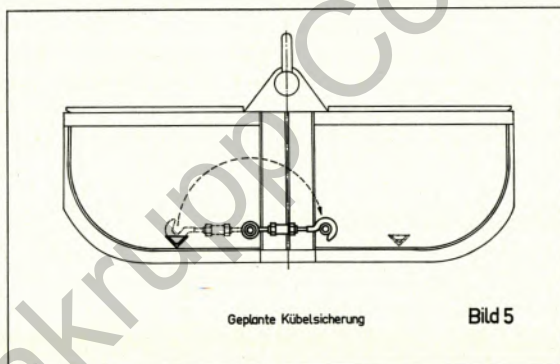
Deckblech abgedeckt. Dadurch können die beim Lauf des Motors an der Kohle auftretenden Funken nicht mehr zerstörend auf die Spannfedern einwirken. Von Herrn **Horst Rau**, HSW, sind uns zwei Verbesserungsvorschläge gemacht worden. Ein Vorschlag betrifft die Änderung der Kontaktschalter für die Getriebeumschalthebel an den Hallenkränen im Hafen Walsum. Der zweite Vorschlag betraf die Verstärkung der Lagerplatte der im Hafen Schwelgern an den Anlagen Brücke I und Schuttseparation in Gebrauch befindlichen BBC-Schalter.

Herr **Hans Gerdes**, HSW, schlug die Verlegung des Motors der Bundzange

den mußte. Zudem war die Steckdose so ungeschützt, daß sie bei Verladearbeiten oft abgerissen wurde. Auf die Anregung von Herrn Gerdes hin, wurde die Steckdose an der Seilflasche tiefer und an einer geschützten Stelle angebracht. Aufgrund eines Verbesserungsvorschlages von Herrn **Jean van Deurzen**, HS, wurden an den Stangen unserer Stangengreifer in der Nähe des Greiferkörpers Winkel angeschweißt (Bild 7). Diese Winkel sollen das Aufsetzen des Greiferkopfes auf Schiffsdeckbauten verhindern. Wie die Abbildung zeigt, hat der Kranführer durch diese Winkel die Möglichkeit, den Greifer, wenn es nötig ist, an den Deckbauten entlanggleiten zu lassen, ohne daß dabei der Greiferkopf aufsetzt und dadurch Schaden anrichtet.

Eine Änderung der Befestigung der Schleißbleche an Trimmgreifern schlug uns Herr **Alfred Bark**, HSW, vor. Bisher war es üblich, daß die Schleißbleche welche die Greiferschalenbalcken führen, angenietet wurden. Nach dem Vorschlag von Herrn Bark werden jetzt diese Schleißbleche mit Senkschrauben befestigt.

Von Herrn **Josef Krowicki**, HSW, wurde vorgeschlagen, den am Rheinuferkai Schwelgern vorhandenen und von der Kranbahn südlich verlaufenden Maschendrahtzaun bei einer er-



übergewandten Wagen vorgeschrieben. Über die Art der Sicherungen bestanden schon Vorstellungen (Bild 5). Wie aus Bild 6 zu ersehen ist, läßt sich mit dem sehr einfachen Vorschlag der gleiche Effekt erzielen, wie mit der verhältnismäßig aufwendigen geplanten Sicherung.

Herr **Fritz Hinz**, MT, schlug uns eine billigere Ausführung von Wagenidentifizierungsnummern vor, falls die jetzt vorhandenen und an jeder Längsseite angebrachten aufgeschweißten Wagennummern ersetzt werden müssen. Aufgrund eines Vorschlags von Herrn **Walter Czeszak**, EWH, werden die Spannfedern der Kohlebürsten an den Conz-Luftpressermotoren jetzt mit einem

für die Hallenkräne im Hafen Walsum vor. Der Motor befand sich ursprünglich längsseitig der Bundzange auf einer Konsole. Nicht selten kam es vor, daß bei Verladearbeiten der Motor beschädigt oder gar abgerissen wurde. Herr Gerdes verlegte den Motor an eine geschütztere Stelle und schützte ihn zusätzlich mit starken Streben. Ein weiterer Verbesserungsvorschlag von Herrn Gerdes befaßt sich mit dem Elektroanschluß auf der Seilflasche der Hallenkräne im Hafen Walsum. Die Steckdose für die Kabelverbindung zur Bundzange war so angebracht, daß bei Wechsel des Verladegeschirrs nur zum Zweck des Aufhebens der Kabelverbindung eine Leiter benutzt wer-

forderlichen Erneuerung durch Leitplanken zu ersetzen.

Die Herren **Heinrich Palm**, HSW, und **Hansjürgen Rumpel**, HSW, konstruierten eine Anschlagbrücke für die Dreherwerkgetriebe der Kräne 4, 5 und 6 im Hafen Schwelgern. Durch diese Anschlagbrücke wird der Ein- und Ausbau sowie der Transport der etwa 1500 kg schweren Drehwerkgetriebe erleichtert und die Unfallgefahr gemindert.

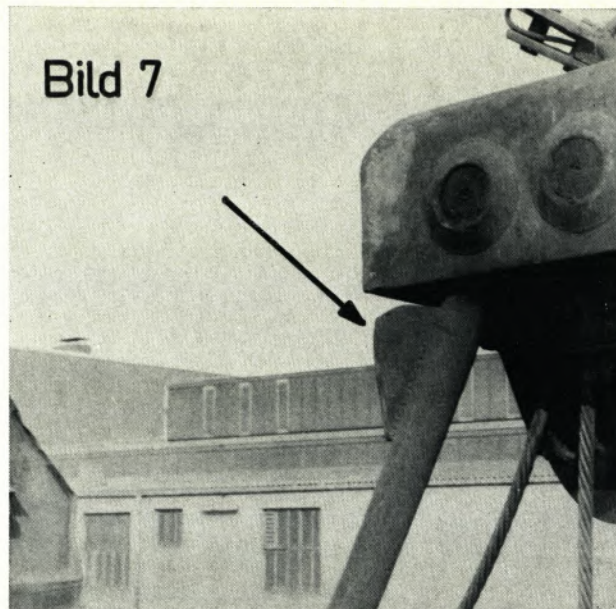
Herr **Wilhelm Nosbisch**, HSW, schlug uns die Verbesserung der Bremsenrichtung für die Katze der Brücke III im Hafen Schwelgern vor. Bisher war das Abbremsen der Katze über die Fußbremse im bestimmten Bereich der

Brücke nicht möglich. Herr Nosbisch änderte die Aussteuerung der Brems-einrichtung so, daß die Katze immer mit der Fußbremse weich abgebremst werden kann.

Wir möchten an dieser Stelle nochmals den Einsendern von Verbesserungsvor-schlägen danken. An alle sei der Auf-ruf wiederholt: „Macht mit beim Betrieblichen Vorschlagswesen!“

H.-W. Hildebrandt

(Zeichnungen W. Fuchs)



Das neue Betriebsverfassungsgesetz 1972

Am 19. Januar 1972 ist das neue Betriebsverfassungsgesetz in Kraft getreten. Schon die Tatsache, daß nicht nur die Bundesregierung und die Opposition, sondern auch die Gewerkschaften und die Bundesvereinigung der deutschen Arbeitgeberverbände formulierte Gesetzesvorschläge für diese Neufassung des alten, seit 1952 geltenden Betriebsverfassungsgesetzes vorgelegt hatten, zeigt, welche Bedeutung der in diesem Gesetz geregelten Grundordnung der Betriebe und den Rechten und Pflichten der in ihnen Tätigen zukommt. Es kann nicht Sinn dieses Beitrags sein, die 132 Paragraphen des Gesetzes zu erläutern. Hier sollen vielmehr lediglich die Leitlinien des neuen Betriebsverfassungsrechtes aufgezeigt werden, die das tägliche betriebliche Geschehen beeinflussen.

Das neue Recht hat die „Spielregeln“ der Zusammenarbeit zwischen Belegschaft, Betriebsrat und Werksleitung wesentlich komplizierter gestaltet. Es gibt mehr Institutionen, mehr Zuständigkeiten, mehr Verwaltung. Nur wenn die am betrieblichen Geschehen Beteiligten diese Neuerungen, ihre Bedeutung und Auswirkungen kennen, wird ein reibungsloses Zusammenwirken zum Wohl des Betriebes und seiner Mitarbeiter weiterhin gewährleistet sein.

Das Wohl der Arbeitnehmer und des Betriebes ist es auch, dem das Betriebs-

verfassungsgesetz vorrangige Bedeutung zumißt und dem die vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Betriebsrat und Arbeitgeber bei der Auslegung und Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen Rechnung zu tragen hat (§ 2 Abs. 1).

Eine vertrauensvolle Zusammenarbeit erfordert engen Kontakt und regen Austausch von Informationen zwischen der Belegschaft, dem Betriebsrat und dem Arbeitgeber.

Dieser Informationsaustausch beginnt am Arbeitsplatz. Erstmals hat demgemäß das neue Betriebsverfassungsrecht für den Arbeitnehmer und den Arbeitgeber Unterrichts-, Anhörungs- und Erörterungsrechte und -pflichten in Angelegenheiten festgelegt, die den Arbeitnehmer an seinem Arbeitsplatz betreffen (§§ 81 ff.), sowie ein Recht auf Einsicht in die Personalakten (§ 83) und ein Beschwerderecht (§§ 84 ff.), das in unserem Unternehmen bereits seit Jahren in der Arbeitsordnung verankert ist.

Daneben ist durch monatliche Besprechungen zwischen Arbeitgeber und Betriebsrat (§ 74) sowie durch zahlreiche weitere Kontakte zwischen dem Arbeitgeber und seinen Beauftragten einerseits und den Betriebsräten, ihren Ausschüssen und dem Wirtschaftsausschuß (§§ 106 ff.) andererseits gewährleistet, daß alle, das Wohl der Arbeitnehmer und des Betriebes betreffenden

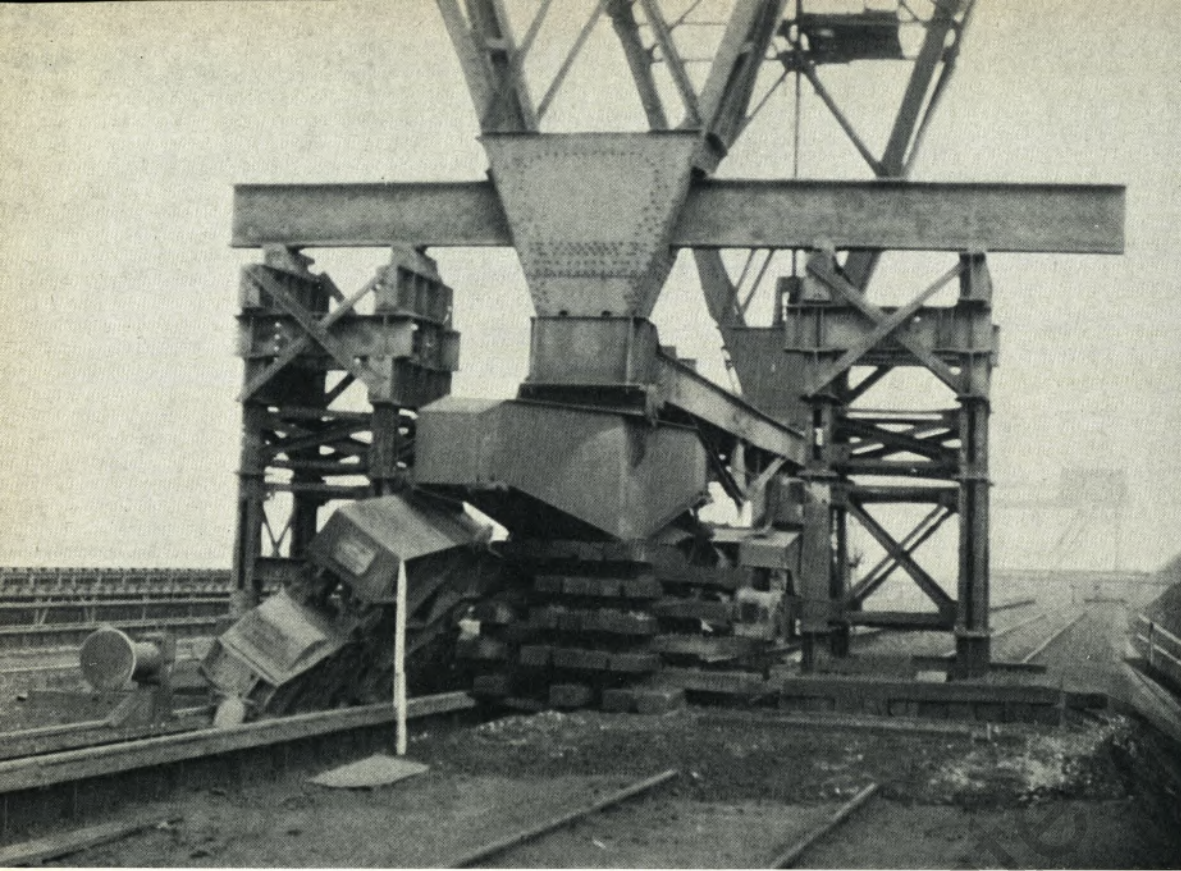
Probleme zügig erörtert und gelöst werden können.

Eine nicht zu unterschätzende Bedeutung im Rahmen einer vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen Belegschaft, Betriebsrat und Arbeitgeber haben auch die im § 43 geregelten Betriebs- und Abteilungsversammlungen sowie die Jugendversammlungen. Diese Versammlungen dienen nicht nur der Erörterung tarifpolitischer, sozial-politischer und wirtschaftlicher Angelegenheiten, die den Betrieb oder seine Arbeitnehmer unmittelbar betreffen (§ 45); sie geben dem jeweiligen Betriebsrat und dem Arbeitgeber auch Gelegenheit, die Mitarbeiter über Erfolge und Sorgen zu informieren.

Gemäß Paragraph 43 wird der Arbeitgeber darüber hinaus verpflichtet, mindestens einmal in jedem Kalenderjahr in einer Betriebsversammlung über das Personal- und Sozialwesen und über die wirtschaftliche Lage und Entwicklung des Betriebes zu berichten. Nach Paragraph 80 hat der Arbeitgeber den Betriebsrat über alle Angelegenheiten des Betriebes zu unterrichten, die dieser für die Durchführung seiner Aufgaben nach dem Betriebsverfassungsgesetz kennen muß.

Welche Aufgaben hat nun der Betriebsrat, wobei hier nur die für das betriebliche Geschehen bedeutsamsten Bestimmungen genannt werden können?

(Fortsetzung Seite 19)



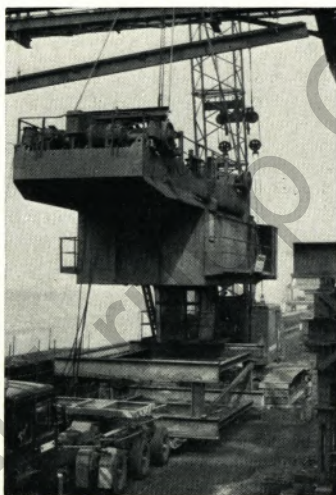
Der Schaden am wasserseitigen Brückenbein, der zur Stillsetzung der Brücke am 20. Dezember 1971 zwang



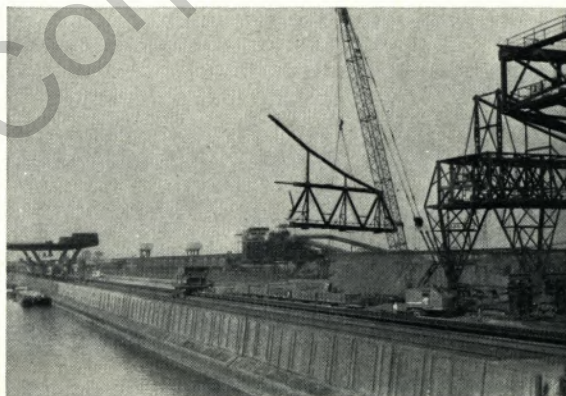
Die landseitige Brückenstütze ebenfalls verzogen

Die letzten Stationen der Verladebrücke III

Bergung der Greif-
laufkatze, die an-
schließend auf einem
Spezial-Tieflader zum
Westufer des Hafens
transportiert wurde

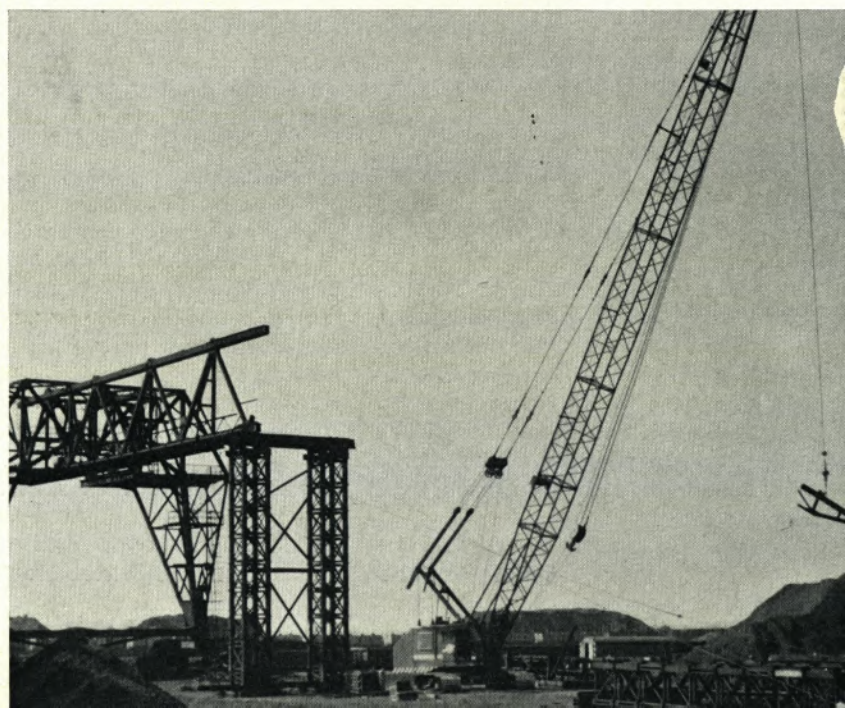


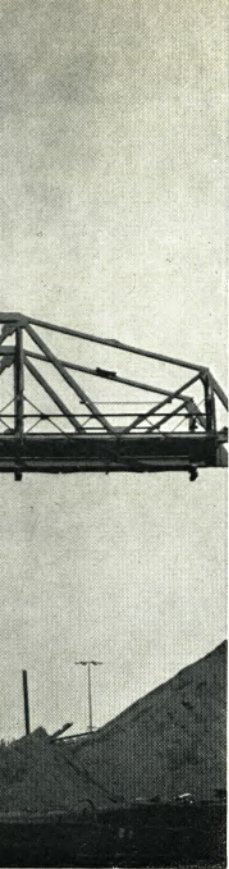
Das land-
seitige
Brückenbein
ist bis zur
ersten Ab-
stützung
demon-
tiert



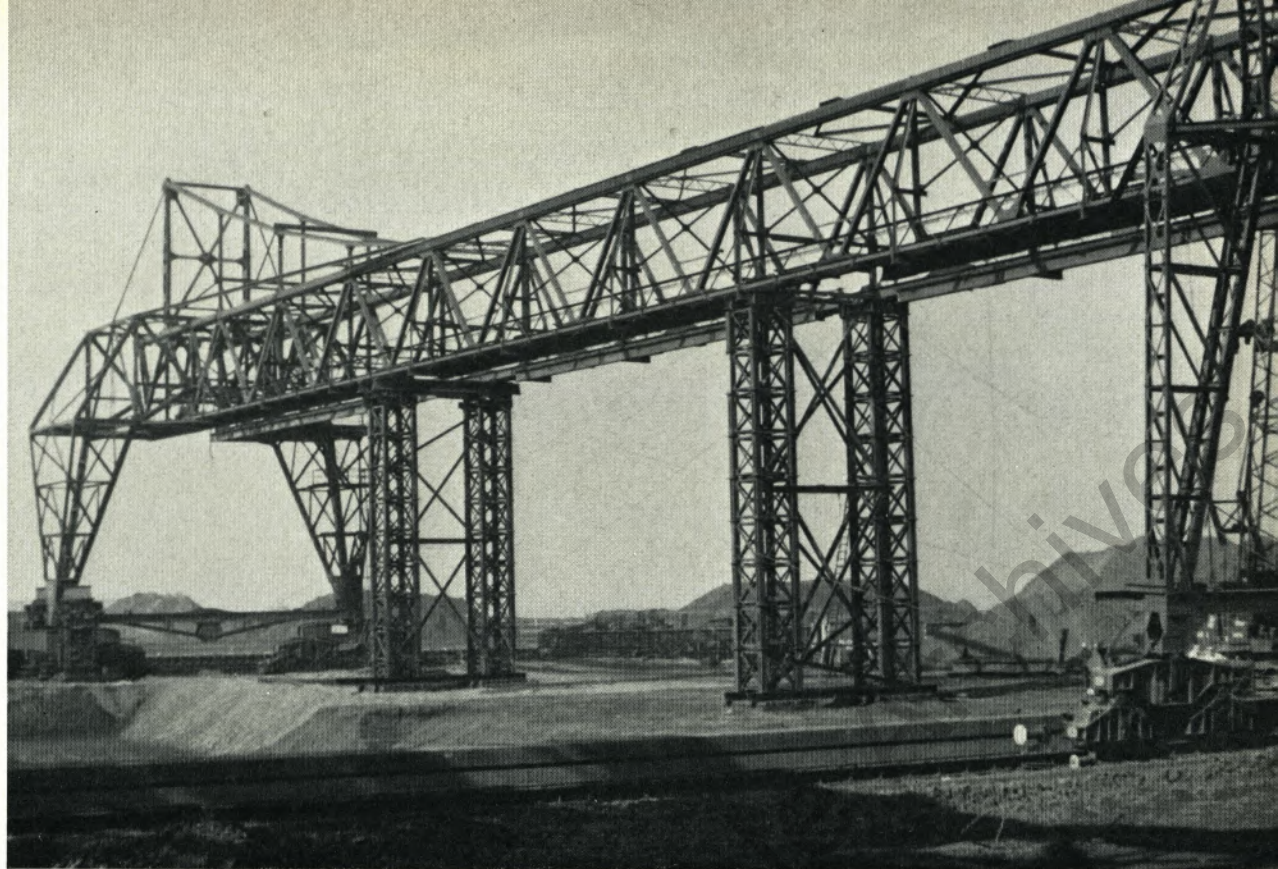
Demontage
des wasser-
seitigen
Kragarmes

Der Brückenträger wird
in Einzelteile zerlegt





durch den Schaden



Zur Demontage hat man die Brücke im Mittelfeld abgestützt

Vom 3. bis zum 30. März 1972 wurde im Hafen Schwelgern die Verladebrücke III verschrottet. Diese Verladebrücke, die über eine Tragkraft von 15 Tonnen verfügte, war über 60 Jahre alt und wurde im Jahre 1910 von der Demag, Duisburg, am Ostufer des Hafens Schwelgern errichtet. Sie hatte eine Länge von insgesamt 141,25 m, die Stützweite betrug 85,25 m, und das Gesamtgewicht 735 Tonnen. Durch einen Schaden am südlichen, wasser-

seitigen Brückenbein mußte die Verladebrücke am 20. 12. 1971 stillgesetzt werden. Eine Reparatur der Brücke erschien nicht mehr zweckmäßig und wirtschaftlich, so daß entschieden wurde, das Hebezeug zu verschrotten. Im Jahre 1966 waren die dem Verschleiß am stärksten ausgesetzten Teile der Brücke – die Laufkatze und das Brückenfahrwerk – erneuert worden, so daß von der ursprünglichen Verladebrücke noch die gesamte Brücken-

konstruktion vorhanden war. Die vor 6 Jahren erneuerten Teile (Katze und Brückenfahrwerk) werden für eine neue Verladebrücke, die im nächsten Jahr am Westufer des Hafens Schwelgern errichtet werden soll, wieder verwendet. Unser Mitarbeiter Arnold Bender hat die einzelnen Stationen der Verschrottung der alten Brückenkonstruktion, sowie die Bergung der Laufkatze und des Brückenfahrwerkes für die Werkszeitung im Bild festgehalten.

Einsam und ohne Funktion steht hier noch die Hauptstütze im Gelände



Als letztes werden die Fahrwerke geborgen



Heiß umkämpft waren diesmal die Sitze im Betriebsrat. Wahlplakate und Wahlversammlungen vermittelten echte Wahlkampfstimmung.

Nach dem neuen Betriebsverfassungsgesetz haben alle drei Jahre regelmäßige Betriebsratswahlen in der Zeit vom 1. März bis 31. Mai stattzufinden. Da die Amtszeit des 1968 gewählten Betriebsrats auslief, stand entsprechend den Bestimmungen des Betriebsverfassungsgesetzes auch beim Gemeinschaftsbetrieb die Wahl eines neuen Betriebsrats, der sich aus 23 Mitgliedern – 19 Arbeiter und 4 Angestellte – zusammensetzen hat, an. Der Wahlvorstand, zu dem die Betriebsratsmitglieder Diercks, Fuhrmann und Körperich vom Betriebsrat gewählt worden waren, mußte vor Ausschreibung der Wahl bestimmungsgemäß eine Abstimmung über gemeinsame Wahl bzw. Gruppenwahl unter den wahlberechtigten Arbeitern und Angestellten durchführen lassen. Am 1. März entschieden sich die 603 wahlberechtigten Angestellten bei einer Wahlbeteiligung von 63,5% mit einer Mehrheit von 78,6% für die gemeinsame Wahl. Die Arbeiter, deren 2676 Wahlberechtigte sich mit 54,56% an einer Abstimmung am 14. März beteiligten, stimmten mit 86,58% der abgegebenen Stimmen der gemeinsamen Wahl ebenfalls zu. So konnte dann am 15. März die Wahl ausgeschrieben und der Wahltermin auf den 26. und 27. April festgelegt werden. Entsprechend der Wahlausschreibung waren innerhalb von zwei Wochen Wahlvorschläge einzureichen. Jede Vorschlagsliste mußte von mindestens 100 wahlberechtigten Arbeitnehmern unterzeichnet sein. Die große Überraschung der diesjährigen Betriebsratswahl beim Gemeinschaftsbetrieb war dann auch die ordnungsgemäße Einreichung mehrerer Vorschlagslisten. In den letzten Jahren hatte es außer der offiziellen Liste der IG Metall keine weiteren Wahlvorschläge gegeben. Diesmal lagen dem Wahlvorstand nach Ablauf der Vorschlagsfrist außer der IG-Metall-Liste zwei weitere Vorschläge vor. Wenn auch dadurch bedauerlicherweise auf eine Persönlichkeitswahl verzichtet werden mußte – die Wahlvorschriften sehen für diesen Fall Listenwahl nach den Grundsätzen der Verhältniswahl vor – so dürfte dieses als ein Zeichen eines stärkeren demokratischen Bewußtseins bei vielen Wahlberechtigten doch grundsätzlich zu begrüßen sein, was die verhältnismäßig hohe Wahlbeteiligung bewies. Aber wir wollen dem Ergebnis nicht vorgreifen. Nach der Auslosung der Listen-Nummern hatten die Wahlberechtigten folgende Wahlmöglichkeiten:

Betriebsratswahlen 1972 beim Gemeinschaftsbetrieb

Über 70 Prozent machten von ihrem Stimmrecht Gebrauch

Vorschlagsliste 1, „Unabhängige“

Lfd. Nr.	Name	Beruf
1.	Laps, Werner	Weichenwärter
2.	Bossmann, Dieter	Kfm. Angestellter
3.	Meixner, Rudolf	Vorarbeiter
4.	Reffig, Willi	Kolonnenführer
5.	Bertram, Rolf	Kfm. Angestellter
6.	Akgünes, Mehmet	Rangiermeister
7.	Lehringer, Erich	Kolonnenführer
8.	Reinartz, Gerhard	Kranführer
9.	Dandler, Werner	Weichenwärter
10.	Ruhnke, Paul	Oberkranführer
11.	Demirci, Nurittin	Rangierer
12.	Riebe, Gerhard	Kranführer
13.	Schittek, Alfred	Rangieraufseher
14.	Bothmann, Hermann	Weichenwärter
15.	Pfannenschmidt, Werner	Rangiermeister
16.	Weyers, Hermann	Rangiermeister
17.	Becciu, Ignazio	Rangiermeister

Vorschlagsliste 2, „Industriegewerkschaft Metall“

Lfd. Nr.	Name	Beruf
1.	Diercks, Karl Heinz	Rangieraufseher
2.	Fuhrmann, Friedrich	Sicherheits-Meister
3.	Großmann, Heinrich	Dreher Kolonnenführer
4.	Gehlhaar, Alfred	Kfm. Angestellter
5.	Dyja, Walter	Lokführer
6.	Grafen, Jürgen	Verkehrsabfertiger
7.	Palm, Heinrich	Schlosser Kolonnenführer
8.	Körperich, Johannes	Lokführer
9.	Cierpke, Horst	Rangiermeister
10.	Pyta, Konrad	Lokführer
11.	Fuchs, Walter	Vorarbeiter
12.	Wolf, Josef	Oberlokkführer
13.	Ohm, Gabriel	Schlosser
14.	Ströter, Christel	Datenübermittlerin
15.	Hill, Hugo	Lokführer
16.	Herhammer, Heinz	Rangiermeister
17.	Schmidtke, Oskar	Lokführer
18.	Dubies, Werner	Rangiermeister
19.	Gebert, Arnold	Lokführer
20.	Gromowski, Johannes	Techn. Angestellter
21.	Merl, Walter	Schlosser
22.	Grosse, Karl Heinz	Rangieraufseher
23.	Akkemik, Erdogan	Rangiermeister
24.	Adik, Dieter	Wagenmeister
25.	Brinskelle, Manfred	Lokführer
26.	Hoffmann, Werner	Vorarbeiter
27.	Hol, Johannes	Kfm. Angestellter
28.	Pasler, Harro	Schlosser Kolonnenführer
29.	Piazzolla, Nunzio	Lokführer
30.	Schroiff, Franz	Gleiswerker
31.	Herrmann, Heinz	Verkehrsabfertiger
32.	Schüring, Heinz Jürgen	Lokführer
33.	Söllner, Hansbert	Rangieraufseher
34.	Kubiak, Rolf	Schlosser
35.	Löwe, Helmut	Verkehrsabfertiger

(Fortsetzung nächste Seite)



Vor der konstituierenden Sitzung am 5. Mai stellte sich der neu gewählte Betriebsrat dem Fotografen der Werkszeitung.

(Fortsetzung Liste 2)

Lfd. Nr.	Name	Beruf
36.	Yilmaz, Ali	Lokführer
37.	Euskirchen, Peter	Schlosser
38.	Ruhrmann, Rolf	Schlosser
39.	Dietz, Oskar	Verkehrsabfertiger
40.	Pauch, Heinrich	Schlosser
41.	Finke, Walter	Gleiswerker
42.	Kleber, Ernst	Schlosser
43.	Fuhg, Manfred	Verkehrsabfertiger
44.	Sooth, Fritz	Gleiswerker
45.	Banzet, Heinrich	Lokführer

Vorschlagsliste 3, „Christlicher Metallarbeiterverband“

Lfd. Nr.	Name	Beruf
1.	Gailus, Herbert	Lokführer
2.	Prestia, Enzo	Rangierer
3.	Wagner, Alfons	Lokführer
4.	Keilau, Manfred	Lokführer
5.	Drapal, Günther	Lokführer
6.	Güler, Halil Nihat	Rangierer
7.	Dworczak, Josef	Rangiermeister
8.	Doctor, Helmut	Rangiermeister

Von den drei beteiligten Gruppen wurde ein lebhafter „Wahlkampf“ geführt. Jede Seite machte mit Handzetteln, Flugblättern und Plakaten auf sich aufmerksam.

Am 27. April fand dann abends, nach Abschluß der Wahl, in einer öffentlichen Sitzung die Auszählung der Stimmen und die Bekanntgabe des Wahlergebnisses durch den Wahlvorstand statt. Von 3381 Wahlberechtigten hatten 2478 ihre Stimme abgegeben. Das bedeutet eine Wahlbeteiligung von 73,29 Prozent; für eine Betriebsratswahl eine verhältnismäßig gute Beteiligung und gegenüber der bei den vorausgegangenen Wahlen von 1968 erzielten Wahlbeteiligung von damals nur 57,5 Prozent eine beträchtliche Steigerung. Im einzelnen brachte die Wahl folgendes Ergebnis:

Gültige Stimmen: 2443

Ungültige Stimmen: 35

Von den gültigen Stimmen erhielten:

Liste 1, Kennwort „Unabhängige“
403 Stimmen

Liste 2, Kennwort „IG Metall“
1831 Stimmen

Liste 3, Kennwort „CMV“
209 Stimmen

Nach der ersten Verordnung zur Durchführung des Betriebsverfassungsgesetzes (§ 16) erhielten die

Liste 1 für die Gruppe der Arbeiter
3 Betriebsratssitze

Liste 2 für die Gruppe der Arbeiter
15 Betriebsratssitze

Liste 3 für die Gruppe der Arbeiter
1 Betriebsratssitz

Liste 2 für die Gruppe der Angestellten
4 Betriebsratssitze

Entsprechend der Reihenfolge der Listenplätze galten damit als gewählt:

Für die Gruppe der Arbeiter

1.	Diercks	Karl Heinz	Liste 2
2.	Großmann	Heinrich	Liste 2
3.	Dyja	Walter	Liste 2
4.	Palm	Heinrich	Liste 2
5.	Laps	Werner	Liste 1
6.	Körperich	Johannes	Liste 2
7.	Cierpke	Horst	Liste 2
8.	Pyta	Konrad	Liste 2
9.	Fuchs	Walter	Liste 2
10.	Gailus	Herbert	Liste 3
11.	Wolf	Josef	Liste 2
12.	Meixner	Rudolf	Liste 1
13.	Ohm	Gabriel	Liste 2
14.	Hill	Hugo	Liste 2
15.	Herhammer	Heinz	Liste 2
16.	Schmidtke	Oskar	Liste 2
17.	Rettig	Willi	Liste 1
18.	Dubies	Werner	Liste 2
19.	Gebert	Arnold	Liste 2

Für die Gruppe der Angestellten

1.	Fuhrmann	Friedrich	Liste 2
2.	Gehlhaar	Alfred	Liste 2
3.	Grafen	Jürgen	Liste 2
4.	Ströter	Christel	Liste 2

In einer konstituierenden Sitzung am 5. Mai wurde Karl-Heinz Diercks, der bereits im vorher amtierenden Betriebsrat seit dem 8. Juni 1970 den Vorsitz innehatte, erneut zum Vorsitzenden gewählt. Sein Stellvertreter wurde Friedrich Fuhrmann und Schriftführer Johannes Körperich. Dem gemäß § 27 des Betriebsverfassungsgesetzes zu bildenden geschäftsführenden Ausschuß gehören folgende Herren an:

Karl-Heinz Diercks
Friedrich Fuhrmann
Heinrich Großmann
Werner Dubies
Walter Dyja
Johannes Körperich
Konrad Pyta

Über die personelle Zusammensetzung weiterer Ausschüsse wird die Werkszeitung in ihrer nächsten Ausgabe noch berichten.

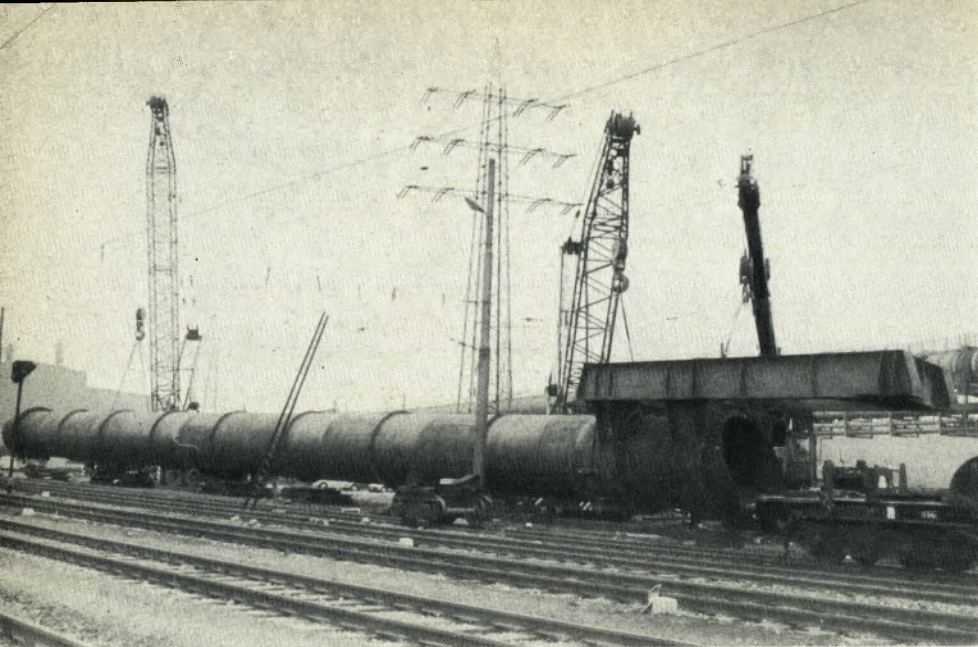
Hier gab es für die Schiene keine Konkurrenz:

Sondertransport klappte reibungslos

Am 31. März (Karfreitag) hatte der Gemeinschaftsbetrieb einen nicht alltäglichen Auftrag auszuführen, den unser Wagenrevisor Becker für die Werkszeitung im Bild festhielt. Eine fest verschweißte Gas-Rohrleitung mit einer Länge von 60 Meter, einem Rohrdurchmesser von 2,80 Meter und einem Ge-

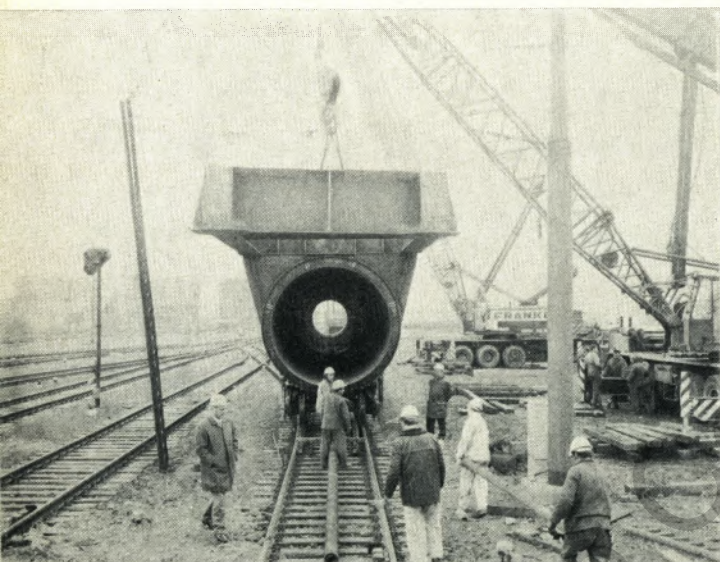
wicht von rd. 85 Tonnen mußte vom Bahnhof Meerbergstraße zum Stellwerk Alsumer Straße-Süd gefahren werden. Besondere Schwierigkeiten machte ein an einem Ende fest angeschweißtes Kopfstück, dessen Konstruktion 4,30 Meter hoch war, so daß sich mit der Fahrzeughöhe (1,20 m)

eine Gesamthöhe von 5,50 Meter über Schienenoberkante ergab. Das entspricht genau der Höhe der Querseile unserer Fahrleitung, so daß während der Fahrt ein Turmwagen der Fahrleitungsmeisterei vorausfahren mußte, um die Fahrleitung anzuheben. Die gesamte Konstruktion wurde mit Hilfe

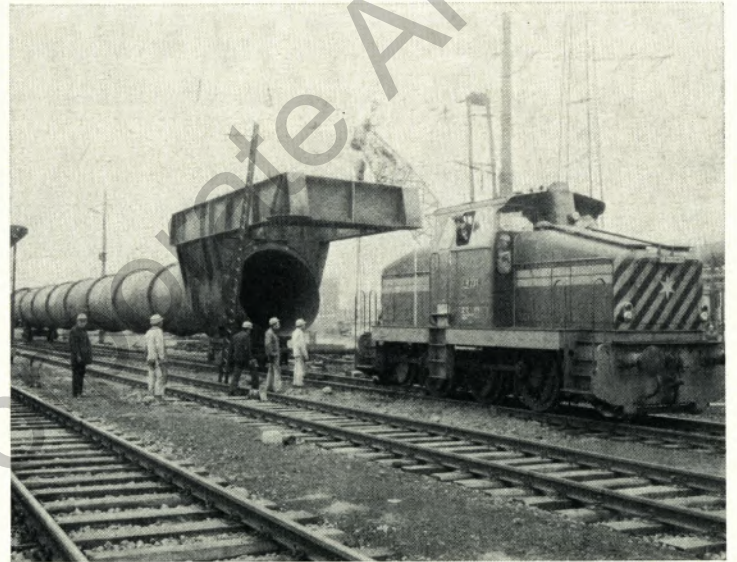


Die 60 Meter lange Konstruktion
vor der Verladung

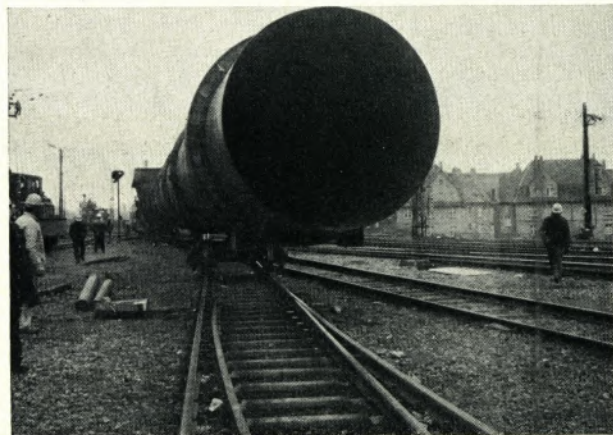
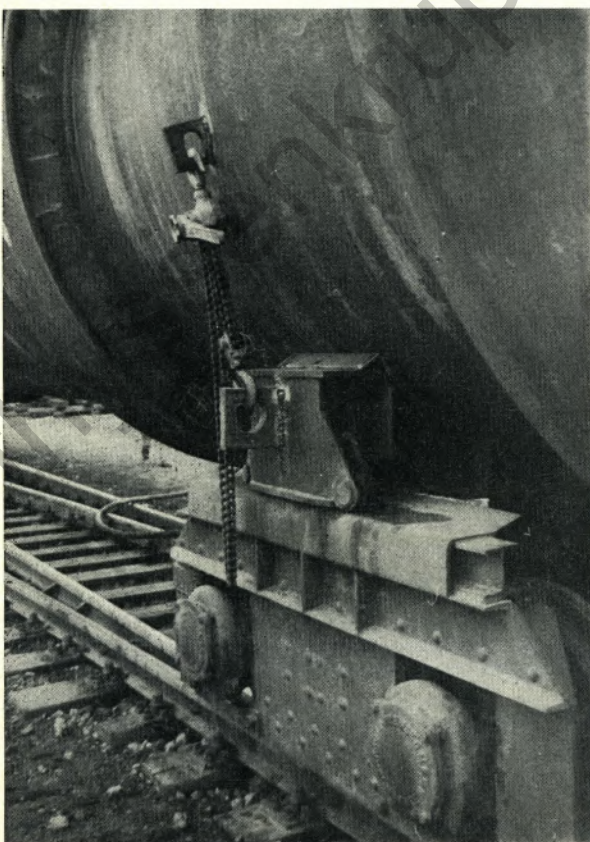
von drei Autokranen – zwei zum Heben und Bewegen, einer zum Festhalten gegen Verdrehen – zwischen zwei Fahrleitungsmasten hindurchgependelt und auf zwei Drehschemelwagen aufgesetzt. Die Verbindung zwischen dem vorderen Drehschemel und der Lok mußte durch eine 15 Meter lange Verbindungsstange hergestellt werden.



Nach der Verladung wird die Kupplungsstange für die Lok angehängt



Die Lok ist angekuppelt, und der Transport kann auf die Reise gehen



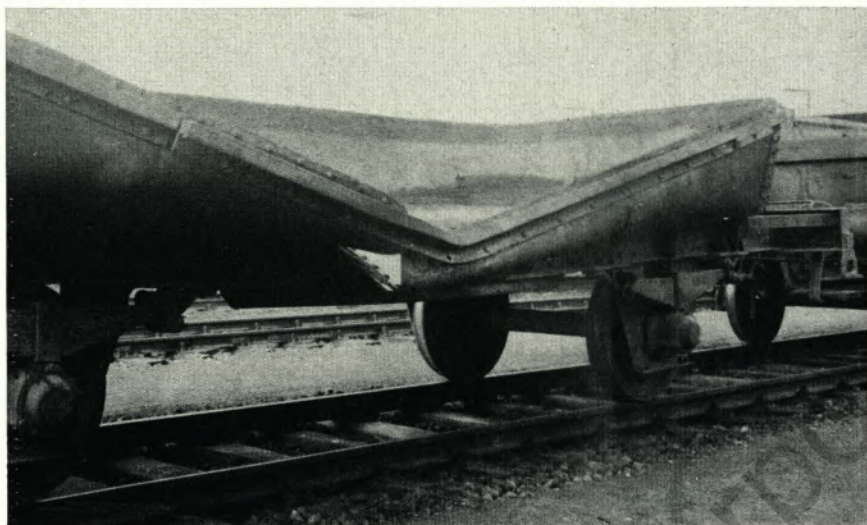
▲ Gefährlich war das Ausschwenken des langen Rohrstückes in den Kurven

◀ Gegen ein Verdrehen während der Fahrt wurden sowohl an der Rohrleitung als auch am Drehschemel angeschweißte Ösen mit einem Zughub verbunden

► Unsere Diesellok durch die 60 Meter lange Röhre gesehen.



Jonny Wagenschreck grinst weiter!

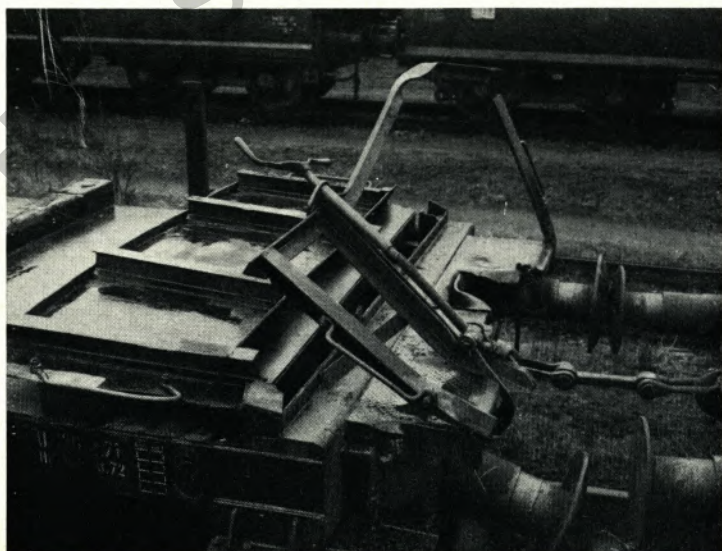
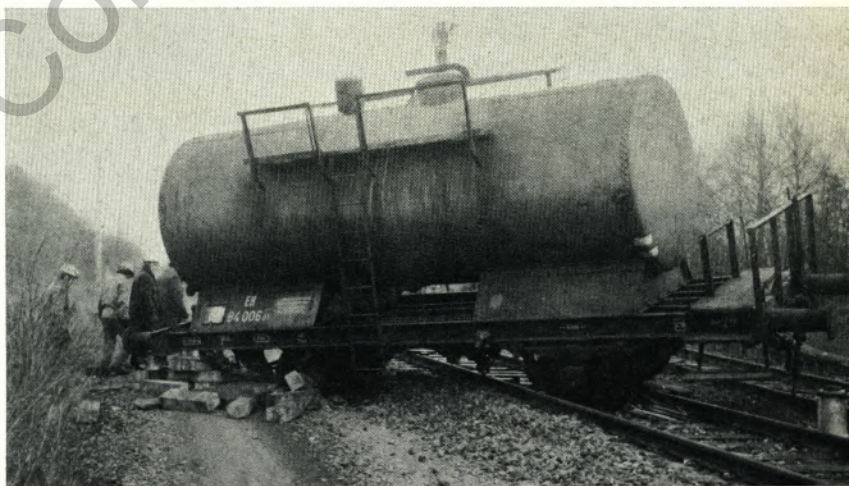


▲ Durch mangelhafte Fahrwegbeobachtung wurde bei einer Rangiertätigkeit ein „Halt“ zeigendes Signal durchfahren. Es kam zur Flankenfahrt mit einer anderen Einheit. Glück im Unglück, daß die Schlackenpfannen leer waren und keine umstürzte. Die Folgen hätten zur Katastrophe führen können.
Gesamtkosten ca. DM 60 000,-

◀ Vom Kran herabfallende Lasten beschädigten diesen Wannenwagen schwer. Derartige Schäden häufen sich in letzter Zeit wieder bedenklich. Nur mit großem Zeit- und Kostenaufwand können die Wagen wieder instandgesetzt werden.
Die Reparaturkosten für diesen W-Wagen betrugen ca. DM 14 000,-

Durch das Umstellen einer Weiche unter einer fahrenden Einheit kam es zu einem zweisepurigen Lauf, der den beladenen Kesselwagen zur Entgleisung brachte und zwei DB-Wagen beschädigte.
Gesamtkosten ca. DM 21 000,- ▶

Mangelhafte Fahrwegbeobachtung war der Grund, daß eine gedrückte Rangiereinheit auf eine abgestellte Wagengruppe fuhr. Der Aufprall war so stark, daß sich die Wagen übereinander schoben. Bühnengeländer und Schutzwände an den SS-Wagen wurden dadurch verbogen und abgerissen.
Gesamtkosten ca. DM 6700,- ▼





Unsere Jubilare

Am 31. August 1972 feiert Herr Werner Krekow, Eisenbahnbetrieb-Nord, sein 50jähriges Dienstjubiläum. Herr Krekow wurde am 5. November 1907 in Stettin (Pommern) geboren. Bereits im Jahre 1911 kam er mit seinen Eltern nach Walsum, wo er auch später die Schule besuchte. Am 31. August 1922 trat er als Lehrling bei der ATH-Abteilung Eisenbahn und Häfen ein und versah zunächst Botendienste. Nach verschiedenen anderen Tätigkeiten wandte sich sein Interesse im Laufe der Zeit dem Rangierdienst zu. Am 19. April 1927 wurde er vom Eisenbahnbetrieb als Rangierer übernommen. Aufgrund guter Leistungen konnte er später zum Rangiermeister aufsteigen. Gegen Ende des zweiten Weltkrieges

mußte Herr Krekow noch etwa sechs Monate Kriegsdienst leisten. Nach der Entlassung von der Wehrmacht setzte er seine Tätigkeit beim Eisenbahnbetrieb fort.

Herr Krekow wird als fleißiger und pflichtbewußter Mitarbeiter von seinen Vorgesetzten und Kollegen gleichermaßen geschätzt. In seiner Freizeit betätigt er sich am liebsten sportlich. Er ist begeisterter Radfahrer und Wanderer. Einen Garten, in dem er sich gerne beschäftigte, hat er leider durch Neubebauung verloren.

Zu seinem 50jährigen Jubiläum gratulieren wir Herrn Krekow recht herzlich und wünschen ihm für die Zukunft alles Gute.

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Wilhelm Dick,
Weichenwärter, EN
eingetreten: 4. 7. 1947

Stefan Bracht,
Rangiermeister, EN
eingetreten: 10. 7. 1947

Heinrich Praviza,
Rangiermeister, EN
eingetreten: 23. 7. 1947

Rolf Bertram,
kfm. Angestellter, HS
eingetreten: 16. 8. 1947

Albert Münster,
Verkehrsabfertiger, VA
eingetreten: 30. 8. 1947

Heinrich Skowronski,
Oberlokführer, BM-Nord
eingetreten: 1. 9. 1947

Wilhelm Messing,
Zugabfertiger, VA
eingetreten: 13. 9. 1947

Jürgen Jürgens,
Lokführer, BM-Nord
eingetreten: 22. 9. 1947



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



Familiennachrichten

Geburtstag:

August Lachmann, früher Stellwerkswärter
geb.: 15. 6. 1887 (85 Jahre)
wohnhaft: Walsum, Memeler Str. 42

Wennemar Dörnemann, früher Schlosser
geb.: 5. 7. 1887 (85 Jahre)
wohnhaft: Moers-Asberg, Wiedekamp 17
b. Brune

Josef Rohde, früher Weichensteller
geb.: 7. 8. 1887 (85 Jahre)
wohnhaft: DU-Meiderich, Bredowstr. 19

Gerhard Schmidt, früher Wagenmeister
geb.: 13. 8. 1887 (85 Jahre)
wohnhaft: Aegidenberg üB. Bad Honnef,
Aegidienberger Str. 74

Jakob Tümmers, früher Bezirksvorsteher
geb.: 20. 8. 1887 (85 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn,
Reichenbergerstr. 45

Thomas Dolata, früher Stellwerkswärter
geb.: 14. 9. 1887 (85 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn,
Schwartzkopfstr. 2

Adolf Laudert, früher Meister
geb.: 24. 9. 1887 (85 Jahre)
wohnhaft: Wuennenberg Kr. Büren,
Aatalstr. 24

Jakob Baack, früher Meister
geb.: 15. 7. 1892 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Gudrunstr. 18

Georg Drewes, früher kfm. Angestellter
geb.: 21. 9. 1892 (80 Jahre)
wohnhaft: Marburg (Lahn), Kantstr. 10

Goldene Hochzeit:

Otto Lindner, früher Hilfsschlosser
geb.: 1. 3. 1893
verh.: 5. 5. 1922
wohnhaft: DU-Hamborn, Wilhelmstr. 78

Friedrich Reinoss, früher Schlosser
geb.: 20. 12. 1896
verh.: 5. 6. 1922
wohnhaft: Walsum, Schulstr. 84

Heinrich Korte, früher Weichensteller
geb.: 24. 2. 1897
verh.: 20. 7. 1922
wohnhaft: DU-Hamborn,
Gestermannstr. 26

Heinrich Altena, früher Magazinarbeiter
geb.: 21. 9. 1893
verh.: 22. 7. 1922
wohnh.: Dinslaken-Hiesfeld, Im Hardtfeld 14

Boleslaus Alicki, früher Weichenwärter
geb.: 7. 4. 1900
verh.: 4. 8. 1922
wohnhaft: DU-Beeck, Am Beeckbach 22

Karl Borowski, früher Hilfsarbeiter
geb.: 12. 4. 1900
verh.: 26. 8. 1922
wohnhaft: DU-Hamborn,
Eickelkamp-Pfad 9

Albert Müller, früher Schmied
geb.: 12. 5. 1896
verh.: 9. 9. 1922
wohnhaft: Oberh.-Sterkrade, Königstr. 139

August Baack, früher Betriebsführer
geb.: 11. 8. 1899
verh.: 16. 9. 1922
wohnhaft: DU-Beeck, Vogelwiese 18

Hermann Lehmann, früher Weichensteller
geb.: 2. 2. 1892
verh.: 23. 9. 1922
wohnhaft: DU-Beeck,
Friedrich-Ebert-Str. 225

Todesfälle:

Dietrich Holtkamp, Pensionär
früher Anzeichner
geb.: 8. 11. 1891
gest.: 26. 1. 1972

Adolf Nusch, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 8. 11. 1905
gest.: 28. 1. 1972

Richard Beikoff, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 21. 10. 1886
gest.: 29. 1. 1972

Friedrich Nattenberg, Pensionär
früher Dreher
geb.: 9. 5. 1898
gest.: 1. 2. 1972

Ernst Kügler, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 7. 8. 1899
gest.: 4. 2. 1972

Paul Langhoff, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 25. 1. 1906
gest.: 6. 2. 1972

Jakob Haubruck, Pensionär
früher Dreher
geb.: 22. 12. 1908
gest.: 8. 2. 1972

Heinrich Stroh, Pensionär
früher Klempner
geb.: 18. 8. 1896
gest.: 17. 2. 1972

Valentin Hetzel, Pensionär
früher Verkehrsabfertiger
geb.: 28. 5. 1892
gest.: 21. 2. 1972

Bernhard Ufermann, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 8. 2. 1900
gest.: 28. 2. 1972

Johann Janzik, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 18. 9. 1892
gest.: 9. 3. 1972

Hermann Röhrig, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 24. 4. 1888
gest.: 10. 3. 1972

Werner Englert, Frührentner
früher Schlosser
geb.: 16. 2. 1916
gest.: 16. 3. 1972

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen

Jubilare:

40 Jahre im Dienst sind

Wilhelm Großhardt, Eisenbahnbetrieb
am 22. 6. 1972
Gerhard Schlömp, Lagerwirtschaft
am 17. 7. 1972
Friedrich Stiens, Eisenbahnbetrieb
am 9. 8. 1972

Auf eine 25jährige Tätigkeit blicken zurück

Heinrich Overbeck, Eisenbahnwerkstatt
am 25. 7. 1972

Johann Bartoszek, Verkehrsabteilung
am 18. 8. 1972

Johann Kulkens,
Allgem. Verwaltung/Verkehr
am 18. 8. 1972

Heinrich Maaßen, Bau/Bahnmeisterei
am 18. 8. 1972

Bernhard Schulz, Eisenbahnbetrieb
am 22. 8. 1972

Eduard Seck, Eisenbahnbetrieb
am 5. 9. 1972

AUSZEICHNUNGEN

Folgende Belegschaftsmitglieder wurden von der Verkehrswacht Duisburg mit der Ehrenurkunde und der Bronzeplakette für 10 Jahre unfallfreies Fahren ausgezeichnet:

Gerhard Uhlich, Hafenbetrieb

Werner Klakucar, Einkauf

Christian Richter, Eisenbahnbetrieb-Nord

VEREINSMITTEILUNGEN



Der Quartettverein Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen führte am 25. Februar dieses Jahres seine Jahreshaupt-

versammlung 1972 durch. Die Sänger schenken dem bisherigen Vorstand auch weiterhin ihr Vertrauen. So wurden Artur Hermanns als 1. Vorsitzender, Manfred Ostheimer als 2. Vorsitzender, Heinz Perlbach als Schriftführer und Karl Gajek als Kassierer durch Wiederwahl bestätigt.

Auch im abgelaufenen Jahr konnte der Quartettverein nach dem vom Schriftführer verlesenen Geschäftsbericht große Aktivität aufweisen. Besonders wurde auf das Frühlingsfest mit dem Mandolinen-Orchester Barmingholten am 19. Mai und die Teilnahme an einem Kurkonzert in Bad Schieder am 9. Oktober hingewiesen. Kassierer Karl Gajek gab den Kassenbericht, der von den Prüfern Hans Alba und Hermann Schöbel bestätigt wurde. In diesem Jahr ist wieder, der Tradition entsprechend, ein Frühlingsfest vorgesehen. Weiterhin ist für den Spätsommer ein Familienausflug geplant. Erfreulich war auch die Mitteilung, daß zwei neue Sänger im abgelaufenen Jahr sich dem Verein angeschlossen haben. Der Quartettverein zählt jetzt 31 aktive Sänger, Chorleiter ist weiterhin Musikdirektor Peter Aßmann. Die Proben finden jeden Freitag von 17.15 bis 19.15 Uhr im Lokal Kleine-Natrop statt. Dem Gesang aufge-

schlossene Belegschaftsmitglieder sind im Quartettverein stets willkommen.

Während einer kleinen Feier nach der Versammlung wurden einige Sänger des Quartettvereins für ihre langjährige Mitgliedschaft im Deutschen Sängerbund geehrt. Der 1. Vorsitzende des Sängerkreises Duisburg Nord, Herr Gerd Stalberg, überreichte die Silbernadel für 25jährige Mitgliedschaft an Artur Hermanns und Heinz Perlbach. Für 40 Jahre Treue im DSB erhielt Alois Simon die Ehrennadel. Auf eine 50jährige aktive Sängertätigkeit kann der langjährige 1. Vorsitzende Hermann v. d. Heide zurückblicken. Ihm wurde neben der goldenen Nadel eine Urkunde des DSB überreicht. Herr Direktor Christophers, seit Jahren Protektor des Quartettvereins, beglückwünschte die Jubilare, und wies in einer kurzen Ansprache u. a. darauf hin, daß die Sänger mit ihrem Gesang, ihren Konzerten und sonstigen Auftritten viel zu einer harmonischen Betriebsgemeinschaft beigetragen, und die Jubilare im besonderen stets den Weg des Ausgleichs gesucht und gefunden haben. Er dankte den Jubilaren für ihren steten Einsatz im Dienst des Liedes und wünschte dem Quartettverein weiterhin ein herzliches „Glückauf!“.

Am 27. 2. 1972 fand im Vereinslokal Kleine-Natrop die Jahreshauptversammlung des **Lokomotivführervereins** statt. Nach Verlesung des Jahres- und des Kassenberichtes erfolgte die Entlastung und die Neuwahl des Vorstandes.

Folgender Vorstand wurde einstimmig gewählt:

1. Vorsitzender: Johannes Hol,
2. Vorsitzender: Josef Wolf,
1. Kassierer: Kurt Holland,
2. Kassierer: Manfred Ipach,
1. Schriftführer: Wolfgang Drost,
2. Schriftführer: Walter Karlbowski,
- Revisoren: Johann Meyer und Josef Seifer,
- Ehrenvorsitzender: Josef Drexler.

Im Anschluß an den offiziellen Teil der Versammlung waren auch die Frauen der Vereinsmitglieder zu einem gemütlichen Beisammensein eingeladen, in dessen Verlauf 15 anwesende Versammlungsteilnehmer für eine Vereinszugehörigkeit von über 40 Jahren geehrt wurden.



Die Betriebssport-Gemeinschaft berichtet

Die Betriebssport-Gemeinschaft 1962 Eisenbahn und Häfen feiert im Olympiajahr ihr 10jähriges Bestehen.

Auch ihr Programm, das in der Festwoche vom 25. Juni bis 2. Juli 1972 abgewickelt wird, ist auf das olympische Geschehen abgestimmt. Ob Fußball – international oder national –, Tischtennis, Skat, Autorallye oder Damenfußball; für alle ist etwas dabei.

Mitmachen kann jeder, der sich für die einzelnen Veranstaltungen interessiert. Helfen Sie bitte mit, sei es als Teilnehmer oder Zuschauer, daß diese Festwoche ein voller Erfolg wird.

Alles nähere entnehmen Sie bitte der aus Anlaß des 10jährigen Bestehens herausgegebenen Festschrift, die von den Mitgliedern der Gemeinschaft erworben werden kann.

Damit jeder Teilnehmer auf seine Kosten kommt, sei in kurzen Worten gesagt, daß diese Festwoche ein außer-

ordentlich reichhaltiges Programm bietet:

1. Schon als Auftakt gibt es eine Betriebsrundfahrt mit dem Salonwagen (damit die Ehefrauen die Arbeitsbereiche ihrer Männer kennenlernen).
2. Anschließend Mittagessen im Hamburger Stadtpark.
3. Ein großes Kinderfest soll die Kinder durch Spiel und Spannung erfreuen.
4. Beat für junge Leute.
5. Ein Tanzabend für die ältere Generation.

Die anschließende Woche soll dem Sport gewidmet sein:

Unter anderem findet am Montag ein offenes Tischtennisturnier für den BSV Groß-Duisburg statt.

Am Mittwoch ist eine Fußballbegegnung zwischen einer BSV-Auswahl und unserer BSG.

Donnerstag gibt es ein offenes Skatturnier, woran sich jeder beteiligen kann.

Freitag erfolgt eine umfangreiche motorsportliche Veranstaltung unter dem Motto: „Tour der Tücken!“

Sonnabend das große internationale Fußballturnier zwischen der PV.-Gem. Rotterdam und unserer Betriebssport-Gemeinschaft, sowie anschließend Prominentenfußball Nord gegen Süd.

Sonntag ist eine Abschlußfeier im Abteikeller mit einem kunterbunten Programm, das allen Freude bereiten wird. Eine namhafte Kapelle spielt zum Tanz auf.

Wann dürfen wir Sie als unser Mitglied begrüßen? Ob aktiv oder passiv, jedermann ist willkommen.

Der Vorstand der BSG Eisenbahn und Häfen

Lokomotivnummern elektronisch lesbar

Bei den Staatsbahnen erhalten nach den Wagen auch die Triebfahrzeuge einheitliche Nummern

Zwölfstellige Nummern werden in einigen Jahren Lokomotiven und Triebwagen im grenzüberschreitenden Verkehr tragen.

Damit sollen die Voraussetzungen für den Einsatz automatischer Lesegeräte geschaffen und ein weiterer Schritt bei der Automatisierung des Bahnbetriebes vollzogen werden.

Unser Bild zeigt eine im Verkehr nach Österreich eingesetzte elektrische Schnellzuglokomotive, die 110 171-6, an der die neuen Nummern zur Demonstration angebracht wurden;

es bedeuten (von links): 9 = Triebfahrzeug, 4 = Ergänzungsziffer, 80 = Deutsche Bundesbahn, 0 = Lokomotive im Unterschied zu Triebwagen; dann die alte Nummer.



Automatische Lesegeräte sollen künftig die Kennzeichen der Eisenbahnfahrzeuge, verschlüsselt durch eine zwölfstellige Nummer, selbsttätig erfassen. Damit wird ein weiterer Schritt zur Automatisierung des Eisenbahnbetriebes vollzogen werden. Zunächst einigen sich die europäischen Eisenbahnen auf einheitliche Nummernsysteme für die Güterwagen, anschließend auch für die Reisezugwagen und vor kurzem nun auch für die Lokomotiven und Triebwagen. Wenn die Lesegeräte eingeführt werden, müssen die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Lokomotiven nach den neuen Richtlinien bezeichnet und „benummer“ werden.

Sofern das bisherige nationale Nummernsystem bereits den Erfordernissen der elektronischen Datenverarbeitung mit sechs Ziffern und einer Kontrollziffer entspricht, kann es unverändert beibehalten bleiben; den im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrzeugen wird dann lediglich eine zusätzliche fünfstelligen Zifferngruppe vorangestellt. Dabei bedeutet an erster Stelle die Ziffer 9 das Unterscheidungsmerkmal „Triebfahr-

zeug“ gegenüber anderen Fahrzeugen. An zweiter Stelle steht eine Ergänzungsziffer. Sie wird so berechnet, daß die zur automatischen Fehlererkennung bei elektronischer Datenverarbeitung bestimmte Kontrollziffer am Ende der gesamten Fahrzeugnummer sowohl für die sechsstelligen nationalen Nummer als auch für die gesamte zwölfstellige Nummer gilt, also ohne Änderung beibehalten bleiben kann, wenn die neue fünfstelligen Zifferngruppe vorgesetzt wird.

Die folgenden beiden Stellen – also die 3. und 4. Stelle von vorn – bedeuten das verschlüsselte „Nationalitäten-Kennzeichen“ der Lokomotive, wobei jeder europäischen Eisenbahn, aber auch einer Reihe asiatischer Verwaltungen eine zweistellige Zahl zugeordnet ist. Die Deutsche Bundesbahn erhielt z. B. die Kennzahl 80, die Deutsche Reichsbahn 50, die Sowjetischen Eisenbahnen 20 und die Chinesischen Bahnen 33. Die Verschlüsselung des Eigentumsmerkmals erfolgte ebenfalls nach einem komplizierten System, so daß die beiden Einzelziffern noch zusätzliche Aussagen enthalten.

Die fünfte und letzte Ziffer der zusätzlichen Fünfergruppe ermöglicht noch eine Unterscheidung, ob es sich im Einzelfall um eine Lokomotive oder einen Triebwagen handelt. Dabei wurde international empfohlen, Lokomotiven mit 0, Triebwagen mit 9 zu kennzeichnen, obwohl zur weiteren Differenzierung auch die Ziffern 1 bis 4 für Lokomotiven und 5 bis 8 für Triebwagen zur Verfügung stehen. Die neue einheitliche Kennzeichnung der Triebfahrzeuge wurde vor kurzem zwischen dem Internationalen Eisenbahn-Verband (UIC) (Paris) und der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (Warschau) endgültig festgelegt und verbindlich vereinbart. Allerdings ist bei der Bundesbahn frühestens in einigen Jahren mit der Notwendigkeit zu rechnen, eine Reihe ins Ausland fahrender Lokomotiven entsprechend zu kennzeichnen. Das heutige System wurde bereits vor einigen Jahren auf die elektronische Datenverarbeitung ausgerichtet und damals bereits auf die in Zukunft zu erwartenden Erfordernisse im internationalen Verkehr vorbereitet.

Das neue Betriebsverfassungsgesetz 1972

(Fortsetzung von Seite 9)

Zunächst sind die Mitbestimmungsrechte des Betriebsrats bei generellen Regelungen sozialer Angelegenheiten zu nennen; sie reichen von der Mitbestimmung in Fragen der Ordnung des Betriebes über die Mitbestimmung in Fragen der Lage der Arbeitszeit, der Unfallverhütung, der Ausgestaltung und Verwaltung von Sozialeinrichtungen, der Vergabe und Kündigung von werksgeförderten Wohnungen bis hin zu der Mitbestimmung in Fragen der Festsetzung von Akkordlöhnen und der Aufstellung von Grundsätzen über das Betriebliche Vorschlagswesen (§ 87).

Sodann sind die Beteiligungsrechte des Betriebsrates in personellen Angelegenheiten zu nennen, die nicht – wie

im Betriebsverfassungsgesetz von 1952 – nur personelle Einzelmaßnahmen (§ 99 ff.) betreffen, sondern bereits das Stadium der Personalplanung umfassen (§ 92). Der Betriebsrat erhält ferner das Recht, die Einführung einer innerbetrieblichen Stellenausschreibung zu verlangen (§ 93) sowie bei der Aufstellung von Personalfragebogen, Beurteilungsgrundsätzen (§ 94) sowie bei der Schaffung von Auswahlrichtlinien (§ 95) mit zu bestimmen.

Zu den personellen Angelegenheiten gehört auch die Förderung der Berufsbildung der Arbeitnehmer (§ 96), die Durchführung betrieblicher Bildungsmaßnahmen wie die Errichtung inner- und außerbetrieblicher Berufsbildungseinrichtungen (§ 97).

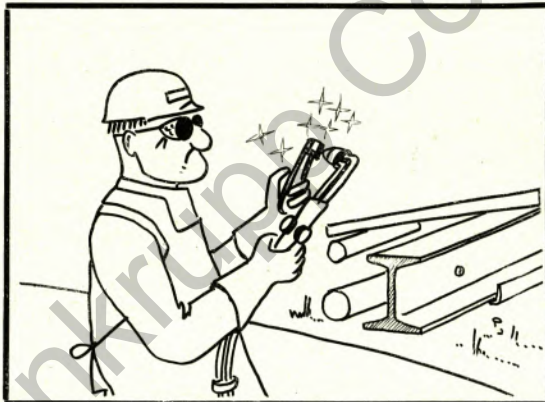
Schließlich ist noch auf die Informa-

tions- und Beratungspflichten des Betriebsrates und des Arbeitgebers bei der Gestaltung von Arbeitsplatz, Arbeitsablauf und Arbeitsumgebung (§ 90) hinzuweisen.

Dieser kurze Überblick soll alle am Betriebsgeschehen Beteiligten anregen, sich näher mit dem neuen Betriebsverfassungsrecht zu beschäftigen, um damit dem Ziel des Gesetzes, „die Entfaltung der Persönlichkeit zu fördern, die Entscheidungen zu objektivieren und die Arbeits- und Verwaltungsabläufe durchschaubarer zu machen“, ein Stückchen näher zu kommen – zum Wohl der Arbeitnehmer und des Betriebes.

Dr. J. Stempel

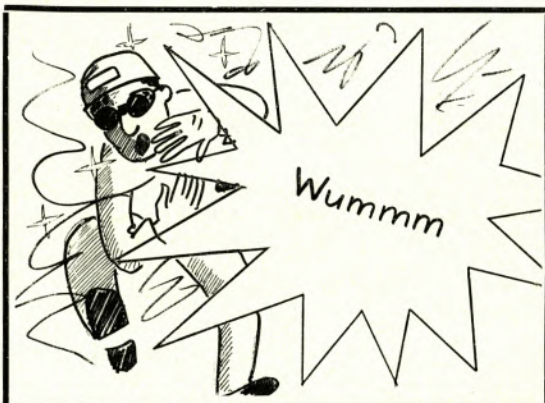
Arbeitsicher



Der Brenner, der nicht funktioniert, wird von der Werkstatt repariert.



Hier glaubt zwar einer an sein Können, nur der Teufel wird sein Tun ihm gönnen.



Die Probe war recht gut zu hören, Folgen bekam er schnell zu spüren.



Sein Ruf als Fachmann ist dahin, Mitleid und Spott sind sein Gewinn.

