



EISENBAHN UND HÄFEN

WERKZEITSCHRIFT DES GEMEINSCHAFTSBETRIEBES EISENBAHN UND HÄFEN · DUISBURG-HAMBORN



4

75

OKTOBER/DEZEMBER

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter!

Das Jahr 1975 neigt sich seinem Ende zu. Es brachte für uns, wie auch für viele andere Unternehmen, die bisher schärfste und nachhaltigste Rezession seit der Währungsreform. Der gravierende Rückgang von Absatzmöglichkeiten für Stahl und Stahlerzeugnisse führte bei den zu diesem Industriezweig gehörenden Gesellschaftern des Gemeinschaftsbetriebes zu einer kräftigen Drosselung der Produktion, was zwangsläufig ebenfalls erhebliche Einbußen beim Transport- und Umschlagsaufkommen unseres Werksbahn- und Hafenbetriebes zur Folge hatte. Einschneidende Maßnahmen auf dem Personalsektor wurden erforderlich, Reduzierung von Überstunden, Einbeziehung der Sonntage in die Vierzigstundenwoche und Einführung von Kurzarbeit für einen großen Teil unserer Belegschaft konnten bisher Schlimmeres – nämlich Entlassungen – verhindern. Geschäftsführung und Betriebsrat haben sich die diesbezüglichen Entscheidungen nicht leicht gemacht, denn diese Maßnahmen bescherten einem großen Teil der Mitarbeiter fühlbare Einkommenseinbußen. Diese alles andere als wünschenswerte Entwicklung brachte viele Bürger unseres Staates wieder zur Besinnung und unter anderem zu der Erkenntnis, daß wirtschaftliches Wachstum und die damit verbundenen Produktivitäts- und Einkommenssteigerungen nicht auf Dauer vorprogrammiert werden können. Wir dürfen feststellen, daß die durch die Schwierigkeiten der letzten Monate in unserem Unternehmen eingetretenen negativen Folgen durch eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Firmenleitung, Betriebsrat und Belegschaft so gering wie möglich gehalten werden konnten. Da wir wissen, daß die augenblickliche Situation von vielen unserer Mitarbeiter besondere Opfer verlangt, möchten wir Ihnen an dieser Stelle ganz besonders für Ihr Verständnis und Ihren Einsatz danken. Was das vor uns liegende Jahr bringt, wissen wir heute noch nicht. Hoffen wir, daß die konjunkturelle Talsohle erreicht ist und daß es bald wieder bergauf geht. Zu den vor uns liegenden Festtagen und zum bevorstehenden Jahreswechsel übermitteln wir allen Belegschaftsmitgliedern sowie unseren Pensionären und den Angehörigen herzliche Grüße und unsere besten Wünsche.

Die Geschäftsführung

Christophers

Sieverling

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen!

Noch nie seit Bestehen des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen haben wir als Arbeitnehmer in diesem Lande vor so schwierigen wirtschaftlichen Problemen gestanden, wie vor diesen Weihnachtstagen und dem Jahreswechsel.

Auch an Eisenbahn und Häfen ging der Strom der weltweiten Rezession nicht spurlos vorbei. Wir mußten erkennen, daß die Beschäftigten in diesem Unternehmen nicht auf einer glücklichen Insel leben, an der das Zeitgeschehen spurlos vorüberzieht. Führen wir uns die wichtigsten Ereignisse dieses Jahres noch einmal vor Augen:

Als wir im April der Veränderung der Arbeitszeit für mehrere Betriebsbereiche zustimmten – die für die Betroffenen einen erheblichen Einkommensverlust bedeutete – taten wir dies schweren Herzens nur, um Kurzarbeit und Entlassungen zu vermeiden. Aber die Talsohle der Beschäftigungslage war noch nicht erreicht, so daß die Unternehmensleitung im Juni an den Betriebsrat herantrat, um mit uns über Kurzarbeit zur Vermeidung von Entlassungen zu verhandeln. Auch hier bemühte sich der Betriebsrat, eine für die Betroffenen günstige Regelung herbeizuführen. Die Verhandlungen darüber waren so schwierig, daß die Unternehmensleitung die Tarifvertragsparteien einschalten mußte. Ohne daß wir für uns in Anspruch nehmen, mit der Vereinbarung über Kurzarbeit den Stein der Weisen gefunden zu haben, sind wir der Überzeugung, eine gute Regelung herbeigeführt zu haben. Unabhängig vom politischen Tagesstreit hoffen wir, daß die schon erkennbaren Silberstreifen am konjunkturellen Horizont sich im neuen Jahr verstärken.

In diesem Sinne wünschen wir besinnliche Weihnachtstage und einen guten Jahresbeginn 1976.

Der Betriebsrat

Diercks

Fuhrmann

Zum bevorstehenden Jahreswechsel	2
kurz berichtet – schnell gelesen	3
Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen	4
Keine Rentenminderung wegen Kurzarbeit oder Arbeitslosigkeit	6
Wir sind „im Bilde“	7
Bitte an die Werksrentner:	
Lohnsteuerkarte abgeben!	7
Das Bilanz-Lexikon	8
Duisburger Wirtschaft in Drei-Minuten-Schau	8
Kleine Ursache – große Wirkung	9
Pfeilerbahn zu den Hochöfen Ruhrort wurde	
ernüuert	10
Von der Idee zum Verbesserungsvorschlag	11
Stiftungsfest des Quartettvereins	14
EH-Rückblende –	
was berichtete die Werkzeitung vor 20 Jahren	15
Arbeitsschutz – Informationen	16
Werksverbundene Vereine berichten	17
Unsere Jubilare	19
Familiennachrichten	19
Sind Standgeldrechnungen „unabwendbar?“	20
Fußball-Lokalderby bei Eisenbahn und Häfen	23
Arbeite sicher!	23



Impressum

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

Redaktion: Kurt-Hermann Still

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

Druck: Michael Schiffer KG, Rheinberg

Aufnahmen:

EH: AS, BSG-EH, Glosemeyer, Hildebrandt, Hohlsiepe, Kl.-Hartlage, Wiesner

Titelbild: Im Leitstand über dem Verwaltungsgebäude Hafen Schwelgern gehen auch nachts die Lichter nicht aus

Rückseite: Rathaus Hamborn

Thyssen-Gruppe

Die bisherige Rheinstahl AG, Essen, soll, um die Zugehörigkeit zur Thyssen-Gruppe auch nach außen deutlich zu machen, in Thyssen-Industrie AG umbenannt werden. Wie es heißt, soll mit dieser Firmenbezeichnung auch zum Ausdruck gebracht werden, daß das Verarbeitungsunternehmen der Thyssen-Gruppe ein Partner für weite Bereiche der Wirtschaft mit umfassendem Produktions- und Verfahrens-Know-how ist. Die Rheinstahl Handel und Verkehr GmbH, Duisburg, wird zum 1. Oktober 1975 der Thyssen Handelsunion AG, Düsseldorf, zugeordnet. Die Ausgliederung dieses Bereichs erfolgt im Rahmen der Konzentration der Verarbeitungsinteressen der Thyssen-Gruppe auf die Rheinstahl AG. Rheinstahl ist damit ein reines Verarbeitungsunternehmen geworden.

Europas größte Pressenstraße wird im Rheinstahl-Werk Remscheid bis 1977 mit einem Aufwand von 30 Mill. DM errichtet. Auf einer 12 000-t-Schmiedepresse werden schwere Gesenckstücke, insbesondere Kurbelwellen für den europäischen Markt hergestellt.

23 000 Triebwerks-Verdichterschaukeln für die bisherige Version des Tristar hat das Werk Remscheid der Rheinstahl AG in den vergangenen drei Jahren geliefert. Jetzt kam der Auftrag, auch die entsprechenden Schaukeln der weiterentwickelten Triebwerke zu liefern. In einem modernen Hochleistungs-Flugtriebwerk sind die Verdichter-Schaukeln der ersten Stufe die am stärksten beanspruchten Bauteile.

Stahl-Industrie

In einem Leistungsvergleich auf dem Stahlsektor liegen deutsche Stahlhersteller an der Spitze: Thyssen und Krupp. Ihre Arbeitsproduktivität ist am größten, d. h. sie erwirtschafteten je Beschäftigten den größten Erlös. Es folgen Estel, Mannesmann, Italsider und das französische Unternehmen Denain. Das Schlußlicht bildet das verstaatlichte britische Großunternehmen BSC.

Die französischen Stahlhersteller, die durch Rekord-Verschuldung und steigende Verluste unter starken Druck gerieten, fordern internationale Aktionen zur Begrenzung von Produktion, Exporten und Preissenkungen aus Konkurrenzgründen. Wie es in Paris heißt, rechnen große französische Stahlfirmen damit, im laufenden Jahr stark in die roten Zahlen zu geraten.

Ruhrkohle AG

Rund 5,68 Mill. t Kohle gefördert hat die Ruhrkohle AG im September dieses Jahres. Das waren 11,4% mehr als im August. Ebenfalls um 14,3% gestiegen ist der Kohleabsatz im Monatsvergleich August/September.

Die Lieferung von 2 Mill. t Koks-kohle jährlich an italienische Stahlunternehmen hat die RAG mit Italsider vereinbart. Dieser Vertrag, der vorerst bis 1985 läuft, löst einen Liefervertrag über eine geringere Menge ab. Die fest vereinbarten 2 Mill. t im Jahr sind ein wichtiges Element der Sicherung der Koks-kohlenversorgung des ita-

lienischen Unternehmens. Von der RAG wird die Vereinbarung als „in allen Teilen zufriedenstellend“ bezeichnet. Italsider versorgt Hüttenwerke in fünf italienischen Städten, die im vergangenen Jahr 10 Mill. t Roheisen und 11 Mill. t Rohstahl produzierten, mit Koks-kohle aus Amerika, Polen, Australien und der UdSSR.

Die Haldenbestände bei der RAG werden sich bis zum Jahresende 1975 auf rd. 15 Mill. t belaufen. Da die RAG damit rechnet, daß sich auch im Jahre 1976 kein Absatzzuwachs gegenüber 1975 ergeben wird – das Absatzvolumen des Unternehmens wird sich bei einer voraussichtlichen Förderung von 68 Mill. t auf 60 Mill. t belaufen – dürfte das kommende Jahr nochmals eine Haldenaufstockung um 8 Mill. t bringen, so daß dann rund 23 Mill. t auf Halde liegen würden. Der Vorstand der RAG machte deutlich, daß das Unternehmen mit den 15 Mill. t Halden bis Ende 1975 „noch allein fertig wird“, und daß dabei sogar die Aussicht besteht, nach dem befriedigenden Abschluß für 1974 auch im laufenden Jahr die Bilanz im Rahmen von plus minus Null zu halten. Ebenso klar wies er aber darauf hin, daß die Finanzierung der voraussichtlichen Haldenbildung von 8 Mill. t im Jahre 1976 die Kräfte des Unternehmens überfordert. Hier müsse die Bundesregierung zu ihren energiepolitischen Zusagen stehen. Daß heißt, daß die Bundesregierung die Finanzierung der zusätzlichen Halden übernehmen soll, um, wie man sich ausdrückte, „den Vorsatz, eine nationale Kohlereserve zu bilden, auszuführen“.

Die nachgewiesenen Energiereserven der Welt, die

mit heutigen Methoden gewinnbar sind, werden auf rund 1095 Mrd. t SKE geschätzt. Bei Unterstellung der heutigen Förderrate bei gleichmäßigem Verbrauch würden diese Reserven, wie die neueste Untersuchung im Auftrag der Welt-Energiekonferenz ausführt, den Bedarf der Menschheit für 156 Jahre decken. Praktisch die Hälfte dieser nachweislich gewinnbaren fossilen Energierohstoffe besteht aus Steinkohle, Braunkohle und Torf, knapp ein Fünftel aus Erdöl und Erdgas, und mehr als ein Drittel aus Ölschiefer und Teersanden.

Die vorliegende Studie gibt die bewiesenen Kohleweltreserven mit 1,4 Billionen t an, von denen 590 Mrd. t in geologisch so günstigen Flözen auftreten, daß sie mit der heutigen Technologie und den gegenwärtigen Kosten gewonnen werden können.

Auch die insgesamt vermuteten Kohlevorkommen der Welt lassen sich einigermaßen genau schätzen und betragen nach der obigen Studie rund 10,8 Billionen t, wobei China noch nicht berücksichtigt ist. Nach einer Ländereinteilung werden der Sowjetunion schätzungsweise 5,7 Billionen t zugeschrieben, was mehr als die Hälfte der Gesamt-Weltreserven wäre. Der größte Teil dieser Kohlevorkommen liegt allerdings im Hohen Norden, so daß die Förderung dort sehr schwierig sein wird. Die Gesamtreserven der USA werden mit 2,9 Billionen t angesetzt; ihre nachweislich gewinnbaren Vorkommen sind aber schon heute größer als die der UdSSR. An dritter Stelle steht China, das über mindestens 1 Billion t Kohle verfügt. In Europa (außerhalb der Sowjetunion) werden rd. 600 Mrd. t vermutet.

Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

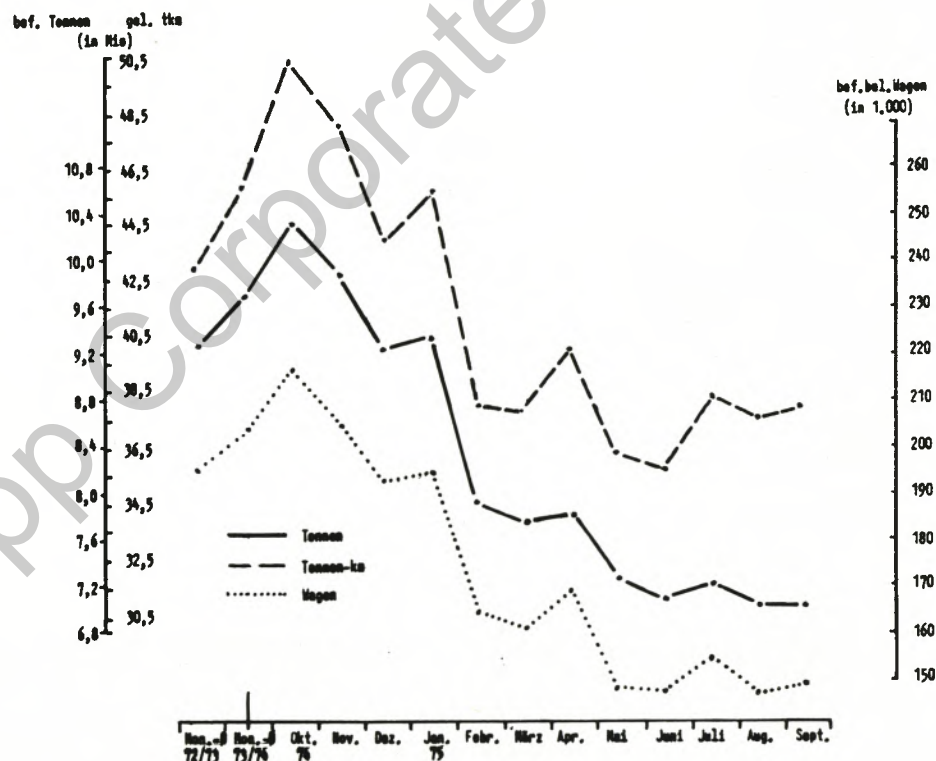
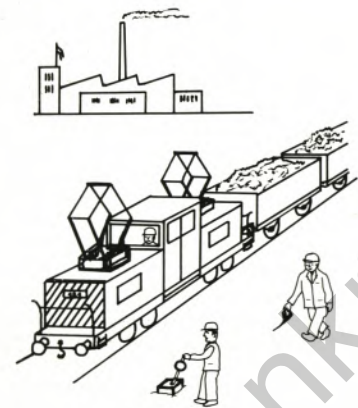
Bericht zur Betriebs- und Geschäftslage EH im Geschäftsjahr 1974/75

Die Entwicklung des Verkehrsgeschehens beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen im Geschäftsjahr 1974/75 stand ganz im Zeichen des konjunkturellen Tiefs in der gesamten Eisen- und Stahlindustrie. Aufgrund des starken Rückgangs der Nachfrage insbesondere auf den Exportmärkten mußte auch die Produktion im Hüttenbereich unserer Gesellschafter nach Monaten mit noch hoher Beschäftigungslage zu Beginn des Berichtszeitraumes später erheblich gedrosselt werden. So lagen im 2. Halbjahr 1974/75 die Rohstahlerzeugung mit monatsdurchschnittlich 815000 Tonnen um rd. 33 % und die Roheisenerzeugung mit rd. 700000 Tonnen um 30 % unter den Zahlen des Monatsdurchschnitts 1973/74. Hiervon waren zwangsläufig auch das Transportaufkommen der Werksbahn und der Umschlag in den Werksanlagen betroffen, da die Verkehrsanteile der Hüttenseite bei der

Werksbahn rd. 87% und bei den Werksanlagen rd. 95% ausmachen. Diese stark veränderte Beschäftigungslage machte es erforderlich, auf allen Gebieten durch gezielte Einsparungsmaßnahmen dem bestehenden Kostendruck zu begegnen. So wurden auf dem personellen Sektor neben einem allgemeinen Einstellungsstopp und dem totalen Abbau der Werktagsüberstunden auch die Sonntagsstunden in die 40-Stunden-Woche einbezogen. Für die Beschäftigten im Fahrbetrieb kam es ab Juli 1975 sogar zur Einführung von Kurzarbeit; ab Oktober 1975 wurden auch die Hafenbetriebe in die

Kurzarbeit einbezogen. Des weiteren erfolgten eine Überprüfung der geplanten Investitionen, Kürzungen auf dem Instandhaltungs- und Reparatursektor sowie der weitgehende Verzicht auf Anschaffungen für Gegenstände der Betriebs- und Geschäftsausstattung. Ebenso mußten die Ausgaben im Verwaltungsbereich erheblich eingeschränkt werden. Nach Ablauf des Geschäftsjahres 1974/75 zeigt sich, daß durch diese Maßnahmen eine weitgehende Anpassung hinsichtlich des Betriebsmittel- und Arbeitszeiteinsatzes an die veränderte Beschäftigungssituation erreicht werden konnte, wie auch die

Schaubild I:
Die Beförderungsleistung
der Werksbahn



Leistungs-
kennzahlen
der Werksbahn

	Mon.-Ø 1973/74	Mon.-Ø 1. Halbj. 1974/75	Mon.-Ø 2. Halbj. 1974/75	Mon.-Ø 1974/75	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
1. beförderte Tonnen insgesamt (in 1 000)	9 657	9 047	7 235	8 141	- 15,7
davon ATH	7 616	7 096	5 477	6 286	- 17,5
TN	963	930	654	792	- 17,8
Bergbau	807	764	894	829	+ 2,6
Sonstige	271	257	210	234	- 13,7
2. geleistete tkm insgesamt (in 1 000)	45 852	43 963	37 496	40 729	- 11,2
Betriebsmittel- u. Arbeitseinsatz					
a) Lok-Einsatz-Std.	82 654	78 271	62 816	70 544	- 14,7
b) verf. Arbeitsstd. EB-Personal	317 146	305 980	258 072	282 026	- 11,1

nachfolgenden Zahlen zeigen.

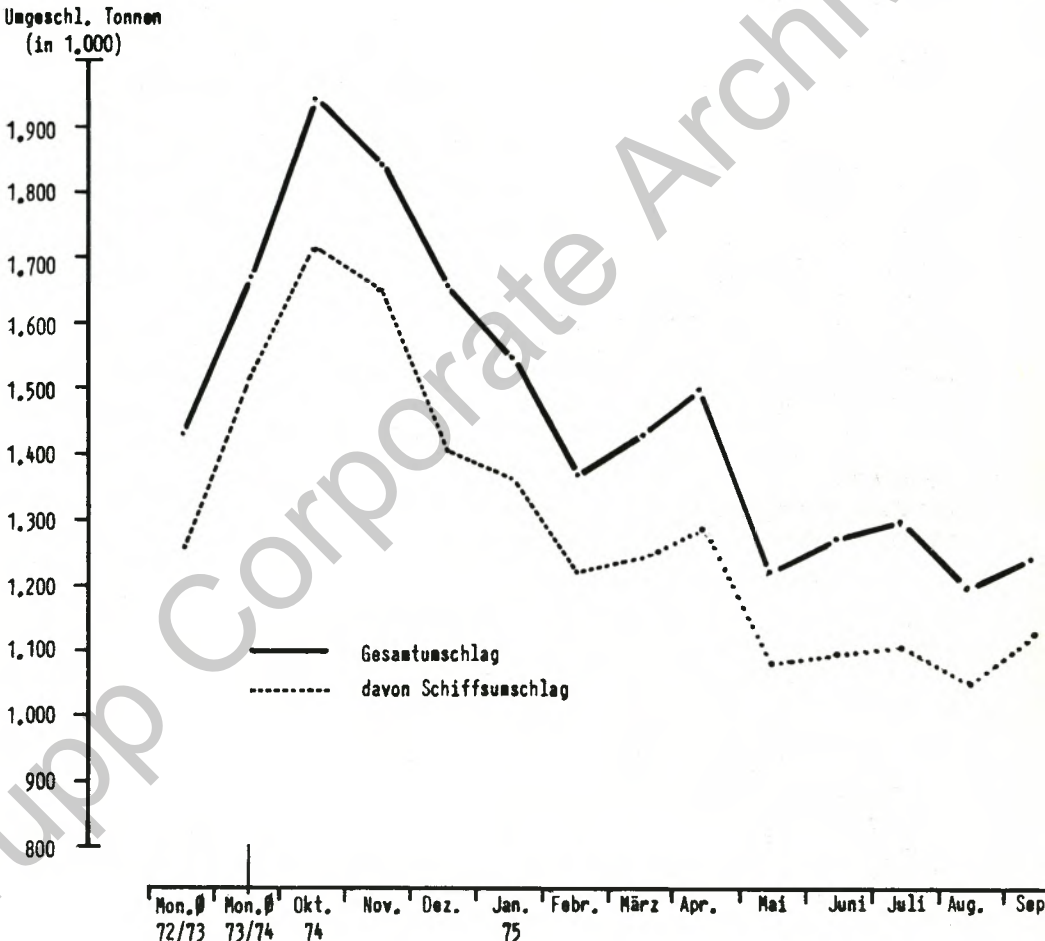
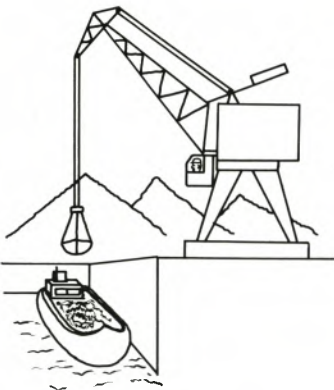
Werksbahn

Die durchschnittliche Beförderungsleistung betrug im abgelaufenen Geschäfts-

jahr 8 140 600 Tonnen je Monat und ist damit gegenüber dem Vorjahr um 15,7% geringer. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß die beiden Halbjahre im einzelnen sehr unterschiedlich verliefen. Während

im 1. Halbjahr 1974/75 im Monatsmittel noch rd. 9,0 Mill. Tonnen befördert wurden, lag der Durchschnitt des Transportaufkommens im 2. Halbjahr bei nur rd. 7,2 Mill. Tonnen. Das nebenstehende Schaubild

Schaubild II:
Die Umschlagsleistung
der Werkschäfen



Leistungs-
kennzahlen
der Werkschäfen

	Mon.-Ø 1973/74	Mon.-Ø 1. Halbj. 1974/75	Mon.-Ø 2. Halbj. 1974/75	Mon.-Ø 1974/75	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
1. umgeschlagene Tonnen insgesamt (in 1 000)	1 675	1 631	1 278	1 454	- 13,2
davon ATH	1 374	1 340	1 074	1 206	- 12,2
TN	205	207	144	176	- 14,1
Bergbau	52	45	22	33	- 36,5
Sonstige	44	39	38	39	- 11,4
2. Schiffsverkehr					
Anzahl beladener Schiffe					
im Eingang	714	566	419	492	- 31,1
im Ausgang	601	519	458	489	- 18,6
3. Betriebsmittel- u. Arbeitseinsatz					
a) Hebezeugstunden	8 785	8 031	6 143	7 087	- 19,3
b) verf. Arbeitsstunden Hafen- personal und Unternehmer	40 440	36 980	30 013	33 496	- 17,2

über die Beförderungsleistung der Werksbahn zeigt deutlich den Leistungseinbruch ab Monat Februar 1975. Einzelheiten sind der Übersicht I „Die Beförderungsleistung der Werksbahn“ zu entnehmen.

Werkshäfen

Bei den Werkshäfen Schwelgern und Walsum-Süd ist für das abgelaufene Geschäftsjahr ebenfalls ein deutlicher Rückgang hinsichtlich der Umschlagsleistung zu verzeichnen. Während im Vergleich zum Vorjahr das 1. Halbjahr des Berichtszeitraumes im Monatsmittel mit 1 631 000 Tonnen noch nahezu die gleichen Gesamtmengen erzielte, fiel die Leistung im 2. Halbjahr mit rd. 1 278 000 Tonnen im Durchschnitt um rd. 24% ab. Durch die eingangs aufgeführten Maßnahmen konnte der Betriebsmittel- und Arbeitseinsatz voll der schwankenden Beschäftigungslage angepaßt werden, wie die Tabelle II zeigt. Die Anzahl der im Monatsmittel eingegangenen Schiffe ging von 714 Schiffen im Vorjahr auf 492 Schiffe im Geschäftsjahr 1974/75 zurück, d. h. also um mehr als 30%. Der Rückgang beim Schiffsausgang lag bei rd. 20%.

Die Übersicht II zeigt die Umschlagsleistung der Werkshäfen im einzelnen.

Belegschaftsstand

Die Anzahl der für EH beschäftigten Mitarbeiter betrug zum Stand 30. 9. 75 4 398 Personen und hat sich damit gegenüber dem gleichen Zeitpunkt des Vorjahres um 102 Personen verringert; gegenüber dem 31. 3. 75 beträgt der Rückgang sogar 143 Mitarbeiter. Hier wirkte sich der zur Anpassung an die veränderte Beschäfti-

gungslage verfügte Einstellungsstopp deutlich aus. Relativ stark war der Rück-

einer Bauzeit von 13 Monaten das neue Stellwerk Hafen Schwelgern-Süd in Be-

Belegschaft

	Stand 30. 9. 74	Stand 31. 3. 75	Stand 30. 9. 75
EH-Belegschaft			
Insgesamt (ohne Oberhausen)	3 487	3 504	3 409
davon Arbeiter	2 925	2 933	2 837
davon Angestellte	522	540	535
davon Auszubildende	40	31	37
darin enthalten: ausländische Arbeitskräfte	867	869	831
im Bereich Oberhausen			
insgesamt	1 013	1 037	989
davon Arbeiter	849	867	818
davon Angestellte	164	170	171
darin enthalten: ausländische Arbeitskräfte	103	98	89

gung bei den ausländischen Arbeitskräften; ihre Anzahl ging von insgesamt 970 Mitarbeiter am 30. 9. 74 auf 920 Personen am 30. 9. 75 zurück.

Die Übersicht „Belegschaft“ gibt die Entwicklung des Belegschaftsstandes jeweils zum 30. 9. sowie zum 31. 3. 75 wieder.

Investitionen

Die für das Geschäftsjahr 1974/75 geplanten Investitionen konnten in Abstimmung mit den Gesellschaftern nahezu vollständig durchgeführt werden; es wurden lediglich die Objekte vorerst zurückgestellt, die wegen der veränderten Beschäftigungslage nicht unmittelbar betriebsnotwendig waren.

Im Monat Juli 1975 ging, wie bereits in der letzten Ausgabe berichtet wurde, nach

trieb. Darüber hinaus wurden auch einige neue Lokomotiven und Eisenbahnwagen bestellt sowie der Bau von zwei Portalkränen am Rheinkai in Auftrag gegeben, da für derartige Anschaffungen erhebliche Lieferzeiten bestehen.

Kosten

Die Wirksamkeit der im Frühjahr 1975 eingeleiteten Sparmaßnahmen zeigt sich auch in der Entwicklung der Werksselbstkosten der Werksbahn und der Werkshäfen. Dennoch war es nicht zu verhindern, daß bei den **leistungsbezogenen Kosten** je beförderte Tonne bzw. je Tonne Umschlag durch den sehr starken Rückgang des Beförderungs- und Umschlagsaufkommens ein beträchtlicher Anstieg gegenüber dem Vorjahr eingetreten ist.

G. Haßhoff

Keine Rentenminderung wegen Kurzarbeit oder Arbeitslosigkeit

Versicherte, die von Kurzarbeit oder Arbeitslosigkeit betroffen sind, haben keine Minderung ihrer Rente zu befürchten. Darauf macht der Verband Deutscher Rentenversicherungsträger in einer Veröffentlichung aufmerksam.

Während bis 30. Juni 1969 bei Bezug des Kurzarbeitergeldes die Beiträge zur Rentenversicherung nur aus dem tatsächlich erzielten niedrigen Verdienst abzuführen waren, sind sie seit 1. Juli 1969 in Höhe des Entgelts zu entrichten, das der Berechnung des Kurzarbeitergeldes zugrunde liegt. Bezieher von Kurzarbeitergeld werden also in der Rentenversicherung so gestellt, als ob sie das zuletzt erhaltene durchschnittliche Bruttoarbeitsentgelt weiter erhalten würden.

Der Differenzbetrag zwischen dem Beitrag, der nach dem erzielten Verdienst zu zahlen wäre und dem angenommenen höheren Lohn wird vom Arbeitgeber getragen. Die Bundesanstalt für Arbeit erstattet

ihm auf Antrag hiervon 75 Prozent. In der Versicherungskarte aus dem Sozialversicherungsnachweisheft wird als beitragspflichtiges Entgelt nicht der tatsächlich erzielte Verdienst, sondern die angenommene höhere Entlohnung bescheinigt.

Diese wird im Leistungsfall der Rentenberechnung zugrunde gelegt, so daß kein Nachteil entsteht.

Anders als beim Kurzarbeitergeld wird bei Arbeitslosigkeit verfahren. Zeiten, in denen eine rentenversicherungspflichtige Beschäftigung durch eine mindestens einen Kalendermonat andauernde Arbeitslosigkeit unterbrochen worden ist, werden bei der Rentenberechnung als Ausfallzeit angerechnet. Voraussetzung ist, daß der Arbeitslose bei einem deutschen Arbeitsamt als Arbeitsuchender gemeldet war und Arbeitslosengeld bzw. Arbeitslosenhilfe oder öffentliche Sozialhilfe oder Familienunterstützung bezog.

Im Gegensatz zum Kurzarbeitergeld werden alle Zeiten der Arbeitslosigkeit als Ausfallzeiten bewertet, also auch die vor Juli 1969. Die Anrechnung hängt jedoch in der Regel davon ab, daß die Zeit vom Eintritt in die Versicherung bis zum Versicherungsfall überwiegend mit Pflichtbeiträgen belegt ist. Wenn dies zutrifft, werden die bis einschließlich 1964 zurückgelegten Ausfallzeiten mit dem durchschnittlichen Vorhundertersatz aus den bis dahin entrichteten Beiträgen, die später zurückgelegten Ausfallzeiten mit dem Durchschnittswert rentensteigernd honoriert, der sich aus allen bis zum Vorjahr zurückgelegten Versicherungszeiten errechnet.

Wie der Verband Deutscher Rentenversicherungsträger (VDR) mitteilt, ist es erforderlich, daß die Arbeitslosigkeit dem Rentenversicherungsträger gegenüber spätestens bei der Rentenantragstellung nachgewiesen wird.

Am 10. August wurde der Stahlüberbau für die Werksbahnbrücke Neumühler Straße in Oberhausen-Sterkrade eingebaut.



Wir sind im Bilde

Im Zuge der Erweiterung des Grobblechwalzwerkes der Thyssen-Niederrhein AG, Oberhausen, muß eine Werksbahnbrücke Emscher-Ost gebaut werden. Hierzu ist es erforderlich, Verankerungspfähle mit einer Länge von 19 Meter zu rammen. Unsere Bilder zeigen die Ausführung der Rammarbeiten.



Werksrentner bitte Lohnsteuerkarten abgeben!

In diesen Wochen werden durch die Steuerämter die Lohnsteuerkarten für das Jahr 1976 zugestellt.

Nach den Lohnsteuerbestimmungen sind auch von Beziehern einer Werksrente dem Arbeitgeber Lohnsteuerkarten vorzulegen, obwohl ein Lohnsteuereinkauf aufgrund der Höhe der gewährten Werkspension nicht in Frage kommt.

Sofern ein Werksrentenbezieher einer Beschäftigung nachgeht, muß uns die zweite Lohnsteuerkarte eingereicht werden.

Falls keine Lohnsteuerkarte vorliegt, muß gemäß § 37 der Lohnsteuereinführungsvorschriften die Werksrente nach der Steuerklasse 6 versteuert werden.

Wir bitten daher die Bezieher von Werksrenten (Pensionäre und Witwen), die Lohnsteuerkarten nach Erhalt unverzüglich unserer Belegschafts- und Sozialabteilung zuzusenden. Sollten vom

Steueramt keine Lohnsteuerkarten ausgestellt worden sein, sind diese dort anzufordern. Zuständig sind die Stadt- oder Gemeindeverwaltungen, nicht die Finanzämter.

Vielleicht achten auch die Angehörigen von Werksrentenbeziehern darauf, daß die Lohnsteuerkarte an folgende Anschrift geschickt wird:

Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen
Belegschafts- und Sozialabteilung

41 Duisburg 11

Postfach 141

Das Bilanz-Lexikon

Gerade zum Jahreswechsel liest man häufig auch in den Tageszeitungen vom Abschluß des Geschäftsjahres dieses oder jenes Unternehmens. Im Zusammenhang damit ist dann häufig von der „Bilanz“ die Rede, wenn diese nicht sogar gedruckt ist. Was verbirgt sich nun eigentlich hinter der Bezeichnung Bilanz? Nun, hierüber sollte man auch als Normalsterblicher ohne kaufmännische Vorbildung einiges wissen. Eine Bilanz ist die vollständige Aufstellung des Vermögens und der Schulden eines Unternehmens zu einem bestimmten Stichtag eines Jahres. Auf der linken Seite der Bilanz stehen die AKTIVA, d. h. die Vermögenswerte des Unternehmens, auf der rechten die PASSIVA, d. h. das Kapital und die Schulden des Unternehmens. Demgegenüber enthält die Gewinn- und Verlustrechnung sämtliche Aufwendungen und Erträge in einem „Bilanzierungszeitraum“, das heißt, sie enthält die Wertbewegungen seit der letzten Bilanzaufstellung.

AKTIVA –

nennt der Bilanzbuchhalter die in dem Unternehmen tatsächlich vorhandenen Vermögenswerte. Sie werden unterteilt in Anlagevermögen und Umlaufvermögen.

Anlagevermögen –

darunter werden Vermögensgegenstände verstanden, die für längere Zeit oder dauernd angelegt sind und genutzt werden, wie z. B. Grundstücke, Gebäude, Maschi-

nen, Fahrzeuge und die Betriebs- und Geschäftsausstattung, aber auch Beteiligungen und langfristige Ausleihungen, wie z. B. an Tochtergesellschaften gegebene langfristige Kredite.

Umlaufvermögen –

ist der Teil der Vermögenswerte, der umgesetzt wird, sich somit ständig verändert. Darunter fallen z. B. die Vorräte an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, Fertigwaren, die zum Verkauf bestimmt sind, die Forderungen des Unternehmens aus erbrachten Lieferungen und alle Geldmittel (Bargeld und Bankguthaben).

PASSIVA –

sind identisch mit den Finanzierungsmitteln des Unternehmens. Sie geben Auskunft über Herkunft der Mittel und beantworten Fragen nach dem Kapitalgeber.

Stammkapital –

darunter ist das Kapital, die Finanzierungsmittel einer Gesellschaft zu verstehen, das dem Unternehmen durch seine Gesellschafter zur Verfügung gestellt worden ist.

Rücklagen –

sind die Sparsbüchse des Unternehmens. Sie können aus den Gewinnen in beliebiger Höhe gebildet werden, müssen aber in der Bilanz gesondert ausgewiesen werden. Man unterscheidet gesetzliche und freie Rücklagen. Für Aktiengesellschaften schreibt z. B. der Gesetzgeber vor, daß ein bestimmter Teil des Gewinns nicht ausge-

schüttet, sondern zur inneren Stärkung des Unternehmens den Rücklagen zuzuführen ist.

Hinzu kommen einige Sonderposten, die aufgrund bestimmter Steuergesetze in die Rücklage einzustellen sind.

Rückstellungen –

hier handelt es sich um Schulden des Unternehmens, die zwar bei der Erstellung der Bilanz bereits bekannt sind, in ihrer Höhe und Fälligkeit aber noch nicht genau feststehen, z. B. erwartete Steuernachzahlungen, Pensions-, Rekultivierungsverpflichtungen.

Verbindlichkeiten –

bei diesen Schulden des Unternehmens ist zwischen langfristigen Verbindlichkeiten, deren Laufzeit mindestens 4 Jahre beträgt, und kurzfristigen, die früher zurückgezahlt bzw. beglichen werden müssen, zu unterscheiden. Der ersten Gruppe gehören vor allem langfristige Bankkredite an. Bei den kurzfristigen Schulden handelt es sich im wesentlichen um Verbindlichkeiten gegenüber Lieferanten.

Rechnungsabgrenzung –

fallen Zahlung in das Geschäftsjahr und Leistung in das Folgejahr, so wird der Wert der noch zu erbringenden oder noch zu empfangenen Leistungen am Bilanzstichtag in aktiven oder passiven Posten der Rechnungsabgrenzung festgehalten. Hier handelt es sich meist um Pachten, Versicherungen, Pensionen.

Duisburger Wirtschaft in Drei-Minuten-Schau

Gemeinsam mit 27 Duisburger Industrie- und Handelsunternehmen und unterstützt vom Werbe- und Presseamt der Stadt Duisburg hat die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer zu Duisburg einen Multivisionsbeitrag „Duisburg als Wirtschaftszentrum“ erstellt, der jetzt erstmalig – neben den 7 Themen des städtischen Programms – in der städtischen Multivisionsschau angeboten wird, die zur Zeit für einige Wochen ihr Domizil in der Schalterhalle der Stadtparkasse Duisburg an der Königstraße gefunden hat.

In der Erstellung dieses Beitrages, der mit mehr als 100 Farbdias die Stellung Duisburgs als größte Industriestadt des Ruhrgebietes und die Bedeutung der 120 000 industriellen Arbeitsplätze für die Stadt und ihre Bevölkerung zeigt, sehen Stadtverwaltung und Kammer ein Beispiel guter

Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Stadt. Natürlich können in der knappen Zeit von 3 Minuten nur die wichtigsten Fakten dargestellt werden. Das sind vor allem die internationalen Verflechtungen des niederrheinischen Wirtschaftszentrums, seine produktionsspezifischen Eigenarten und sein Rang als Drehscheibe des nassen und trockenen Verkehrs. „Ballungszentrum der Hochöfen und Stahlwerke – aber kein Ballungszentrum mehr des braunen Rauchs“, heißt es im letzten der vier Kapitel, in denen auch auf einige der Einrichtungen hingewiesen wird, die die Duisburger Industrie geschaffen hat, um die Umweltsituation in Duisburg zu verbessern. „Duisburg“, so klingt die Tonbildschau aus, „ist ein Wirtschaftszentrum – das Wirtschaftszentrum für den Niederrhein – zum Arbeiten, zum Einkaufen, zum Leben“. – Eine einfache Feststellung, aber

eine Feststellung, die nach Meinung der Kammer und der beteiligten Firmen unter den bisher angebotenen Programmen der städtischen Multivisionsschau nur noch fehlte.

Wie sich schon am ersten Tag der in der Stadtparkasse installierten Tonbildschau zeigte, findet das moderne Informationszentrum bei der Bevölkerung lebhaften Anklang. Die Aufstellung in der Schalterhalle der Stadtparkasse, die während der Kassenstunden von 8.30 bis 15.30 Uhr zugänglich ist, kann allerdings nur als eine Zwischenlösung angesehen werden. Deshalb werden Stadt und Kammer gemeinsam prüfen, welche weiteren Aufstellungsorte in Betracht kommen, bis voraussichtlich im kommenden Frühjahr – das mobile Domizil der Multivisionsschau, das „DU-MOBIL“, wieder zur Verfügung steht.



Mangelnde Aufmerksamkeit hat im Eisenbahnbetriebsdienst meistens verhängnisvolle Folgen. Selbst wenn man die schwersten, nämlich die möglichen Schäden an Leib und Leben eines Menschen einmal ausklammert, wird dem Unternehmen häufig zumindest erheblicher wirtschaftlicher Schaden zugefügt. Eine offenbar nicht auszurottende Ursache schwerer Schäden ist das Vergessen von Hemmschuhen im Gleis. Gerade kürzlich ging wieder eine Rechnung der Deutschen Bundesbahn über unseren Tisch, in der diese für die Beseitigung eines Schadens fast 5 000,- DM fordert. In der zugehörigen Meldung über besondere Betriebsereignisse unseres Eisenbahnbetriebes wird kurz und sachlich über die Entgleisung eines Frachtzuges berichtet, und als Ursache angegeben „vor dem vierten Wagen lag ein Hemmschuh“. Ob sich unsere Mitarbeiter im Rangierdienst wirklich häufiger vor Augen führen, was ein im Gleis vergessener Hemmschuh für Folgen haben kann? Sie sollten es unbedingt tun, denn dadurch aktiviert man seine Aufmerksamkeit, und der „vergessene“ Hemmschuh kann als Unfallursache bald wirklich vergessen werden!

Kleine Ursache – große Wirkung



Hier brachte ein im Zug mitgeschleifter Hemmschuh, nachdem er sich im Herzstück einer Weiche festgesetzt hatte, mehrere Wagen zur Entgleisung.

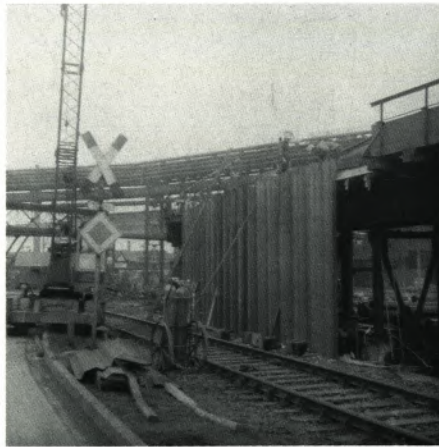
Dieser Ausgabe liegt die Karte „Duisburg“ bei, die uns vom Werbeamt der Stadt zur Verfügung gestellt wurde und unseren Lesern bei der Freizeitgestaltung als kleine Hilfe dienen soll.



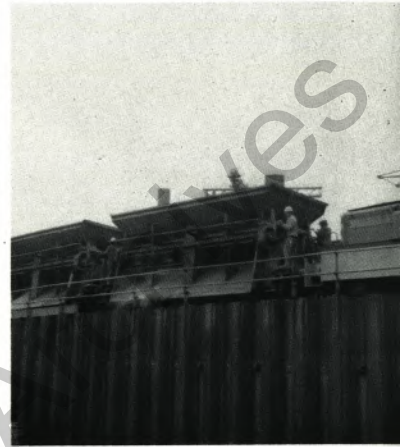
Die alte Pfeilerbahn vor Beginn der Bauarbeiten

Der neue Bahnkörper aus zwei verschiedenen Perspektiven

Die ersten Spundbohlen sind aufgestellt



Der Kies wird per Talbotwagen zwischen den miteinander verankerten Spundwänden eingebracht



Pfeilerbahn zu den Hochöfen Ruhrort wurde erneuert

Die im Jahre 1915 erstellte Pfeilerbahn zu den Hochöfen 6–9 im Werk Ruhrort, bestehend aus einem Brückenzug von 150 m Länge, war nicht mehr standsicher. Die Stahlstützen, auf denen die Einzelgleisbrücken mit Stützweiten von ca. 10 m aufgelagert waren, senkten sich aufgrund des schlechten Baugrundes ständig. Somit wurde es immer wieder notwendig, diese Setzungen durch Futterbleche zwischen Stützen und Brücken auszugleichen, damit das Gleis auf der Bahn in betriebsbereitem Zustand blieb.

Bei der Neuplanung der Pfeilerbahn wurde durch Bodenuntersuchung festgestellt, daß der tragfähige Baugrund erst in 6 bis 8 m Tiefe anstand. Dadurch wäre eine

Gründung auf Pfählen erforderlich gewesen, die wieder durch die nicht mögliche Stilllegung der Pfeilerbahn wegen des kontinuierlichen Betriebes der Hochöfen auswich. Die Sperrzeiten beschränkten sich auf 8 bis 12 Stunden einmal wöchentlich, nachdem die Bunker der Hochöfen mit dem Beschickungsgut gefüllt waren. So erfolgte die Sanierung der Bahn unter weitgehender Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes.

An beiden Seiten der Pfeilerbahn wurden Spundwände in Streifenfundamente gestellt und miteinander verankert (vom Einrammen der Spundbohlen wurde wegen der Vielzahl von Rohrleitungen und Kabel im Erdreich abgesehen). Nach der Veran-

kerung füllte man den Zwischenraum mit Kies bis zur Unterkante der Gleisbrücken an. In den 8- bis 12stündigen Zugpausen erfolgte nun abschnittsweise die Demontage der Gleisbrücken. Noch erforderliche Kiesmassen wurden mit Kübeln eingebracht und ein auf dem neuen Damm verlegtes Gleisjoch an die noch vorhandenen Gleisbrücken wieder angeschlossen.

Nach rund siebenmonatiger Bauzeit waren sämtliche Gleisbrücken demontiert und durch den Fangedamm ersetzt.

Die einzelnen Bauphasen wurden von unserem Mitarbeiter Kleine-Hartlage im Bild festgehalten.

Eine Gleisbrücke wird mit dem Autokran demontiert



Nach der Demontage einer Gleisbrücke wird der noch fehlende Kies mit Kübeln eingebracht, verteilt und mit einem Rüttler verdichtet



Ein Gleisjoch schließt wieder die vorhandene Lücke



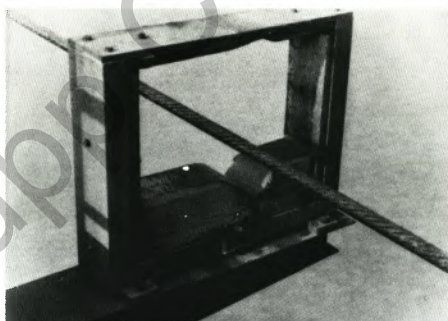


Von der Idee zum Verbesserungsvorschlag

Es ist erstaunlich, daß selbst neue Anlagen, Verfahren und Arbeitsabläufe immer wieder verbessert, wirtschaftlicher und sicherer gestaltet werden können. Wir wollen hier dem Einrichter eines Verfahrens oder Arbeitsablaufes nicht unterstellen, daß er sich einbildet, eine optimale Lösung gefunden zu haben. Die Regel wird aber sein, daß er selbst nichts Verbesserungswürdiges mehr gefunden hat oder einen Weg dazu nicht mehr erkennen konnte. Seltsamerweise finden andere, die der konstruktiven Lösung entfernter stehen, oft dann die Punkte, die nicht ideal gelöst wurden. Sollte sich hier die Ansicht bestätigen, daß das ständige Eingespantsein in eine Sache den kritischen Blick dafür trübt, daß das schöpferische Denken beim Vertrautsein mit einer Sache ab einem unbestimmten Punkt versagt, also eine Betriebsblindheit einsetzt?

Es muß etwas Wahres daran sein, denn in Lehrmethoden zur Ideenfindung wird gesagt, daß Zusammenkünfte von Fachleuten zur Findung von Verbesserungen an vorhandenen Systemen oder zur Lösung neu zu beschreitender Wege nicht länger als 45 Minuten dauern sollen. In solchen Zusammenkünften wird von dem Mitarbeiterstab regelrecht Jagd auf einen Gedankenblitz zur Lösung eines vorher bekannten Problems gemacht. Eingeweihte kennen solche Methoden unter verschiedenen Namen. Alle haben aber ein Ziel, nämlich die Ideenfindung. Die in solchen Sitzungen geäußerten Lösungsvorschläge werden allesamt ungeachtet ihres Wertes festgehalten, auch wenn sie im ersten Schritt völlig abwegig erscheinen. Jede da geäußerte Möglichkeit wird zu einem späteren Zeitpunkt gedanklich durchgespielt. Eine Auswahl der praktikablen Verfahren, erfolgt wiederum später, wobei die Lösung, die dem Ziel am nächsten kommt, eingeführt wird.

Bild 1



Was könnte der potentielle Einsender eines Verbesserungsvorschlages daraus lernen oder als Anregung erhalten? Eines kann schon gesagt werden: Egal, ob jemand vor sich hinbrütet, um ein Problem zu lö-

Bild 1 u. 2 Hans Gerdes und Horst Thimm machten den Vorschlag, die Reibhölzer an der Führung der Katzfahrseile der Schiffsentlader durch Kunststoffrollen zu ersetzen.

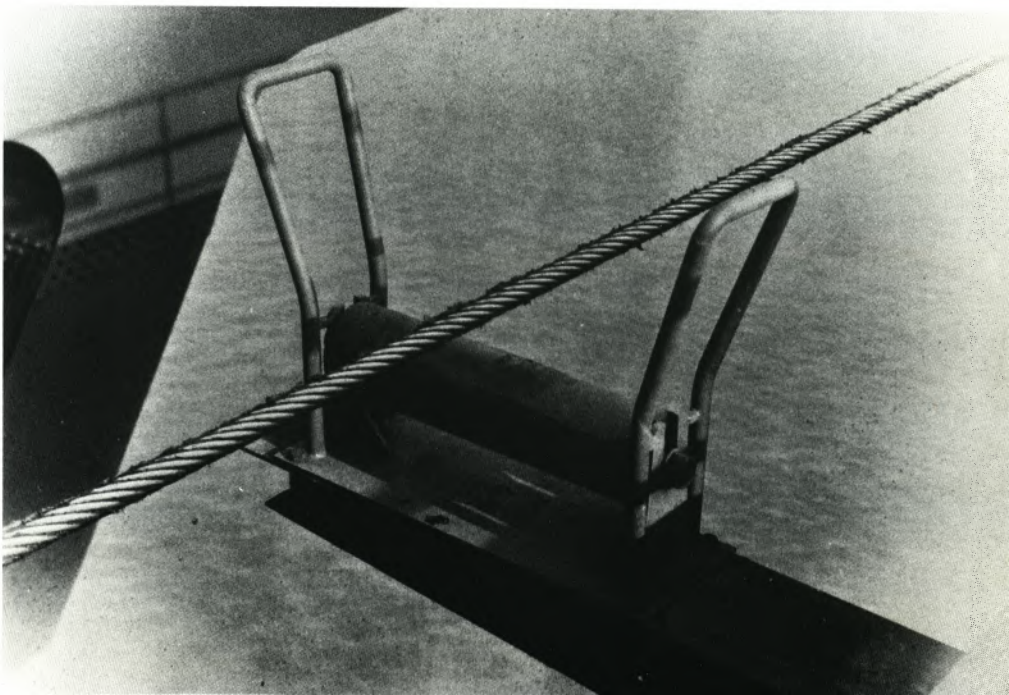


Bild 2

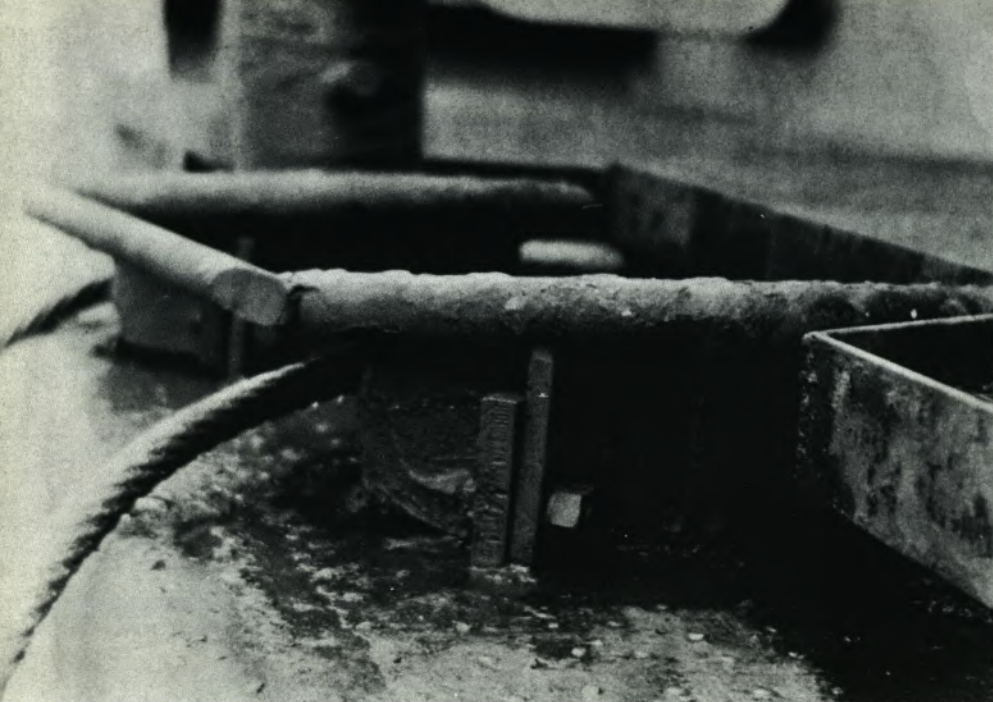


Bild 3 Schleißbleche für die Poller der Hafenbugsierboote entsprechen der Idee von Heinrich Palm.

3. Ausdrückvorrichtung für Kupplungsbolzen am Kupplungsflansch der Kranfahrwerksmotoren.

Bernhard Mäder, BM: Federnder, nagelbarer Boden für O-Wagen. Hier wurde, obwohl der Vorschlag nicht zur Anwendung kommt, eine Prämie für die gedank-

sen oder ob Ideen zur Lösung in einem berufenen Kreis erarbeitet werden sollen, die Verfahren gleichen sich. Hier wie dort sollte niemand sich zu lange damit beschäftigen, denn er rennt sich fest. Besser ist es, den Gedanken zu einem anderen Zeitpunkt nochmal neu aufzunehmen. Auch sollte man niemals die gefundenen Gedanken zu früh sortieren, besser ist es, jeden Gedanken bis zur möglichen Lösungsreife durchzuspielen. Gelingt das nicht, scheidet er von selbst aus. Vor einem sollte man sich auch hüten, daß man seinen Gedankenblitz oder seine gefundene Lösung verwirft oder verwerfen läßt, wenn man Einwände hört wie: „Wenn das ginge, hätten das die Fachleute schon längst gemacht.“ „Für das Problem bin ich nicht zuständig.“ „Dazu habe ich keine Zeit.“ „In unserer Lage können wir uns das sicherlich nicht leisten.“ „Das haben wir früher schon mal gemacht“ und ähnliche Sätze. Lassen Sie sich nicht beirren. Für Sie kann es nur einen richtigen Weg geben, nämlich den zum Betrieblichen Vorschlagswesen. Wie das zu erreichen ist, sollte Ihnen schon bekannt sein, falls nicht, so sei hier nochmal die Rufnummer genannt: 2 6369, im Telefonbuch unter Technisch-Wirtschaftliche Abteilung zu finden.

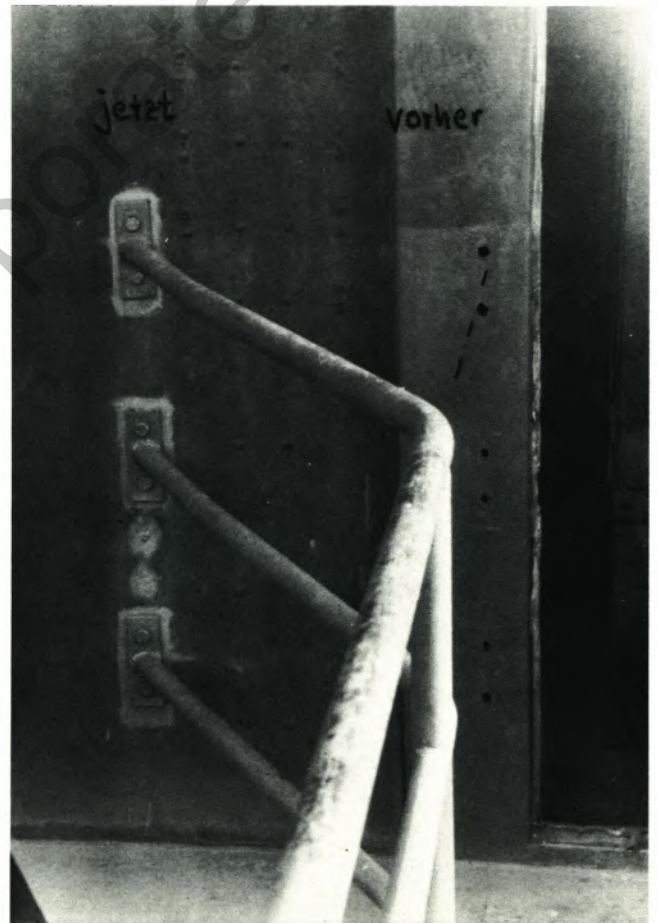
Die Namen derjenigen, die ihren Gedanken nicht verworfen haben, sondern zum Verbesserungsvorschlag ausreifen ließen und in den letzten zwei Sitzungen des Bewertungsausschusses für das Betriebliche Vorschlagswesen prämiert worden sind, geben wir mit ihren Verbesserungsvorschlägen nachfolgend bekannt:

Johann Eilbacher, EWH: Maßnahme zur Beseitigung von Unfallgefahren in der Abkocherei.

Hans Gerdes und Horst Thimm, HSW: Ersatz der Reibhölzer an der Führung der Katzfahrseile der Schiffsentlader durch Kunststoffrollen (Bild 1 u. 2).

Heinrich Hülser, EWH: Befestigung der hydraulischen Behälterentleerer an Gabelstaplern.

Bild 4 Durch das Versetzen des Geländers am oberen Umlauf der Schiffsentlader verschaffte Alfred Sabotta der Bedienung des Hilfsschalters eine bessere Überschaubarkeit des Arbeitsbereiches.



Bernhard Kalke, BM: Sichern der Einsteckungen an EH-SS-Wagen. Dieser Vorschlag wurde als Hinweis auf ein Problem mit einer Anerkennungsprämie bewertet.

Heinz-Dieter Lewe, HSW:

1. Verbesserung der Seilführung in der Seiltrommel an Stangengreifern.
2. Änderung der Schmierstoffbohrungen an den Rollenachsen der Walsumer Greifer.

liche Arbeit bei der Ausarbeitung des Vorschlags vergebend.

Ernst Meier, EWH: Verstärkung für Gabelstaplerrahmen.

Felix Narloch und Karlheinz Paske, HSW: Verbesserung an den Gummipaketkupplungen der Bandanlage im Hafen Schwelgern.

Heinrich Palm und Horst Thimm, HSW: Verbesserte Kolbenführung an den Zurrzylindern des Bootes „Thyssen II“.

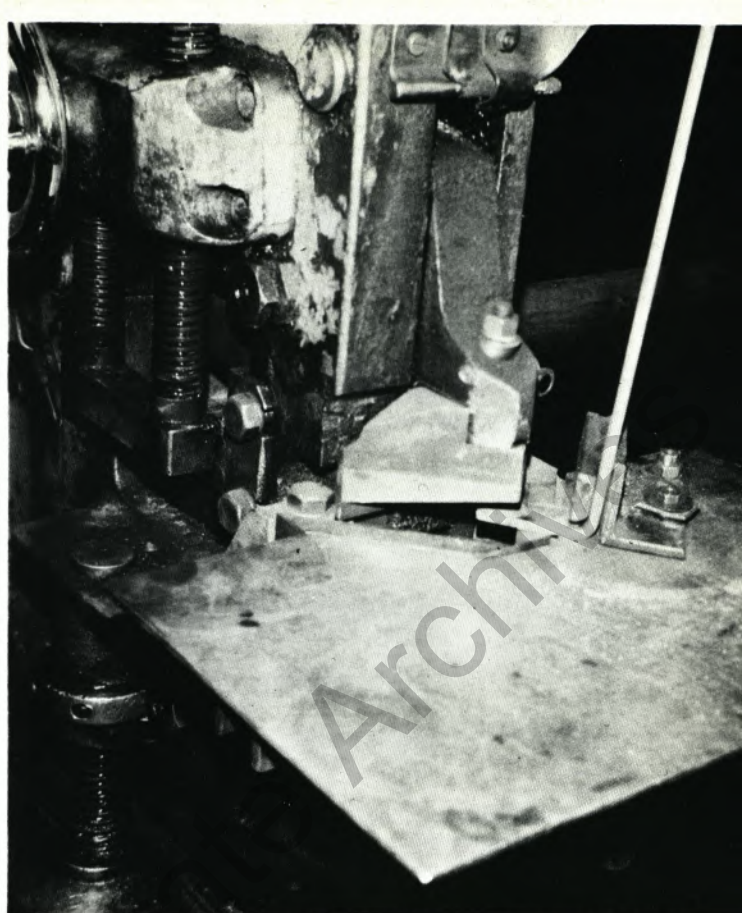


Bild 5 u. 6 Eine von Günter Schmidt erdachte Schablone (Bild 5) ermöglicht maßgenaues Schneiden von Zettelhalterbügeln auf der Profilschere (Bild 6, mit Werkstück)

Heinrich Palm, HSW: Schließbleche für die Poller der Hafenbugsierboote (Bild 3).

Horst Rau, HSW: Meßhilfe zum Auffinden von Störungen in Schützensteuerungen.

Hansjürgen Rumpel, HSW: Änderung des Bundbolzens der Druckstangenbefestigung an den Breitschalengreifern.

Hermann Rühl, BM: Loklaufstundenzähler für Vierachs-Krauss-Maffei-Loks.

Alfred Sobottka, HS: Versetzen des Geländers am oberen Umlauf der Schiffsentlader (Bild 4).

Günter Schmidt, EWH: Schablone zum maßgenauen Schneiden von Zettelhalterbügeln auf der Profilschere (Bild 5 u. 6).

Theodor Terhorst, EWH: Zentrierhalterung zum Schneiden von Blechscheiben auf der Profilschere.

Horst Thimm, HSW:

1. Umbau der Schweißmaschine vom Boot „Specht“ auf einen Wagen.
2. Abdecken der Bremse am Verladeband Alsum.

Heinz-Günter Wagner, EWH:

1. Änderung des Fußbodenblechs an den Bremsenständen der OO-Wagen.
2. Einsparung des Ab- und Anbaus der Entladeklappen bei der Reparatur von 100-t-Wagen.

Willi Schautz, EWH: Verbesserung des Hakens zum Einhängen der Zugvorrichtung bei Richtarbeiten an Waggons (Bild 7 u. 8).

Allen Einsendern von Verbesserungsvorschlägen, auch denen, deren Vorschlag nicht prämiert wurde, sei an dieser Stelle nochmals gedankt. Diesem Dank möchten wir die Bitte anschließen, uns auch weiterhin Vorschläge, Anregungen und Ideen zuzuleiten.

H. W. Hildebrandt



Bild 7 u. 8 Der Arbeitssicherheit diene ganz besonders der Vorschlag über eine Verbesserung des Hakens zum Einhängen der Zugvorrichtung bei Richtarbeiten an Waggons. Bild 7 zeigt die alte - Bild 8 die neue Ausführung.





Pensionär W. Teupe konnte außer Glückwünschen interessante Einzelheiten aus den Gründungstagen des Chores beisteuern



Direktor Christophers bei der Festansprache anlässlich des Stiftungsfestes des Quartettvereins im Schützenhof Marxloh

Stiftungsfest des Quartettvereins

Seit 25 Jahren besteht der Quartettverein Eisenbahn und Häfen. Das war immerhin Anlaß zu einer Feier. Zum Stiftungsfest traf man sich am 25. Oktober im Vereinslokal Marxloher Schützenhof. Einen Tag später fand ein Festkonzert im Marxloher Clauberg-Gymnasium statt. Beide

Auch auf dem Stiftungsfest lies es sich der „Jubilar“ nicht nehmen durch einige gekonnte Darbietungen zu überzeugen



Veranstaltungen verzeichneten ein ausgezeichnetes Niveau.

Der 1. Vorsitzende Artur Hermanns begrüßte am Festabend die zahlreich erschienenen Gäste. Als Ehrengäste waren anwesend: Der Protektor des Quartettvereins, Direktor Christophers, der Sängerkreis-Vorsitzende Ernst Rolles sowie die Vertreter der Werks- und Nachbarvereine. Auch eine befreundete Blasmusikkapelle war erschienen.

Direktor Christophers überbrachte dem Quartettverein die Glückwünsche der Unternehmensleitung. Der Protektor ließ in einer kurzen Rückblende noch einmal die wichtigsten Stationen der wechselvollen 25jährigen Vereinsgeschichte Revue passieren. Er zollte dem rührigen Quartettverein Lob und Dank. In einer kritischen Anmerkung stellte Direktor Christophers jedoch auch fest, daß sich in der heutigen Zeit zu wenig und vor allem kaum jüngere Menschen aktiv am Chorgesang beteiligen. Abschließend wünschte der Redner dem Quartettverein für die Zukunft ein herzliches „Glück auf“.

Ehrungen

Im Mittelpunkt des Festabends stand die Ehrung langjähriger Sangesfreunde. Ernst Rolles, Vorsitzender des Sängerkreises Duisburg-Nord, überreichte Arthur Duden und Willy Brandt, die seit 50 Jahren dem Deutschen Sängerbund angehören, die Ehrennadel und Urkunde. Für 25jährige Treue im Quartettverein EuH wurden geehrt: Hermann von der Heide, Johannes Alba, Artur Hermanns, Arthur Duden, Werner Kaldewey, Franz Jasinski, Fritz Paschke, Siegfried Bonerz und Willi Hamacher.



Ein weiterer Höhepunkt der Jubiläumsveranstaltungen war das Festkonzert im Clauberg-Gymnasium

Erinnerungen

Nach der Gratulationscour erfreuten die Sänger des Jubilars die Gäste mit einigen Liedvorträgen. Anschließend ging man zanglos zum gemütlichen Teil über. Die „Flamingos“ und die Blasmusikkapelle sorgten mit flotten Rhythmen dafür, daß die Tanzbeine kräftig geschwungen wurden. Aber nicht nur auf der Tanzfläche, sondern auch an den Tischen ging es sehr stimmungsvoll zu. Vielfach schwelgte man in alten Erinnerungen und sprach von vielen gemeinsamen Erlebnissen.

Niveauvolles Konzert

Lebhaften Anklang fand jedoch auch das gutbesuchte Festkonzert am nächsten Tag in der Aula des Clauberg-Gymnasiums. Die Sängerschar des Quartettvereins EuH und der Hamborner ATH-Chor servierten Kostproben ihres Könnens. Während der Chor des Jubilars unter Leitung von Hans-Hermann Haverkamp mit den Rische-Wer-

ken „Junges Mädchen“ und „Auf dem Hügel“ besonders imponierte, beeindruckten die „Thyssen-Sänger“ unter Leitung von Heinz Gilhaus mit den Vorträgen „Die Birke“ von Lißmann und dem „Tscherkessenlied“ von Kracke.

Reizvoll

In einem reizvollen Gegensatz zum gebotenen Chorgesang standen Instrumentalvorträge, ausgeführt vom Mandolinenorchester „Harmonie 1913“ Dinslaken-Barmingholten unter Leitung von Horst Jakob und dem Bläserkreis Dinslaken-Bruch, den Willi Baßfeld leitet. Die variantenreiche h-moll Festouvertüre Nr. 4 von Wölki bewältigte das zahlenmäßig sehr stark besetzte Barmingholter Mandolinenorchester geradezu meisterlich. Nach dem gemeinsamen Finale – das Volkslied „Kein schöner Land...“ – rauschte noch einmal starker Beifall auf. Ein gelungenes Festkonzert war zu Ende.

Willi Pütz

EH

Rückblende

Was berichtete die Werkzeugzeitung vor 20 Jahren?

Zwanzig Jahre, so wird mancher sagen, das ist doch noch gar nicht so lange her. Und doch, wenn man eine Zeitung aus dem Jahre 1955 aufschlägt, erkennt man verblüfft, welche zwischenzeitliche Entwicklung sich einerseits hinter den Berichten und Schlagzeilen verbirgt, die den Problemen dieser Zeit gewidmet sind, aber auch, wie sich andererseits die Sorgen und Freuden von damals und heute gleichen. Die erste Werkzeugzeitung des Gemeinschaftsbetriebes war im April 1955 unter der Bezeichnung „Schiene und Kran“ mit einem noch recht bescheidenen Umfang von 4 Seiten erschienen. Für unseren derzeitigen Leserkreis wollen wir unter dieser Überschrift hin und wieder einen kurzen Blick in die 20 Jahre alten Aus-

gaben der Werkzeugzeitung tun und das, was uns interessant erscheint, „aufwärmen“ – mal zum Nachdenken, mal zum Schmunzeln.

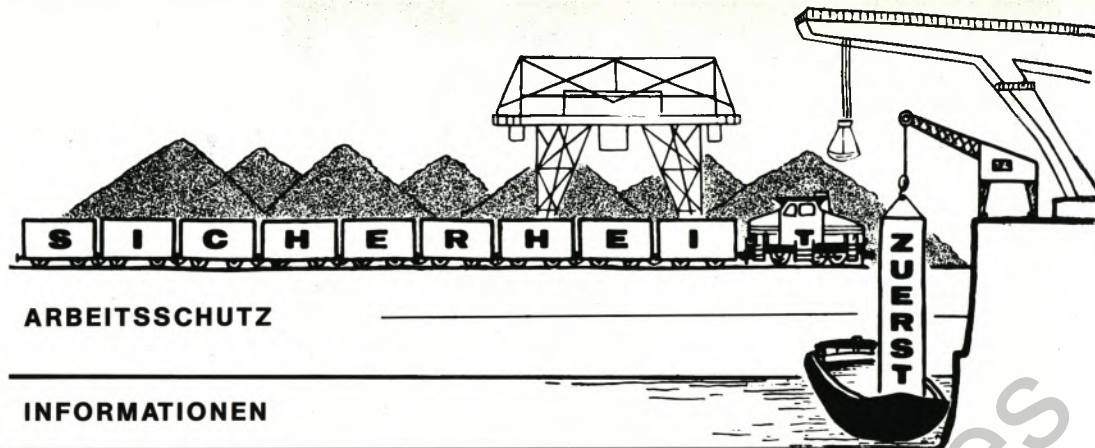
In der Ausgabe August 1955 wird über stolze Leistungen der bereits über ein Netz von nahezu 500 km verfügenden Werksbahn berichtet. Täglich „dampfen“ allein von der Schachanlage Lohberg 6 bis 7 Kohlenzüge mit je 2000 Tonnen zum Bahnhof Grünstraße, über dessen Ablaufberg bis zu 2000 Wagen am Tag abgedrückt werden. Im März 1955 wurde mit einer Transportleistung von 3,3 Mill. Tonnen die bis dahin höchste Monatsleistung erzielt. Die Ausgabe September 1955 ist der Unfallverhütung gewidmet. Laut Statistik sind 35 Prozent der Unfälle im Rangier-

dienst durch Auf- oder Abspringen von Wagen entstanden, und die Geschäftsführung hat entschieden, einen „Eisenbahner-Zugstiefel“ zum Schutz gegen Fußverletzungen einzuführen.

Im Oktober gleichen Jahres wird über das fünfjährige Bestehen des Quartettvereins berichtet, aus dessen Anlaß im Lokal Fahrner Hof ein Konzert- und Unterhaltungsabend stattfand. Unter der Überschrift „Dichtet die Fenster ab!“ werden Tipps für die Brennstoffersparnis gegeben.

Ausführlich berichtet schließlich die November-Nummer 1955 über die Arbeit in der Dampflokomotivwerkstatt, die Obermeister Münster leitet.

INFORMIEREN-
MOTIVIEREN



Kraftbetriebene Türen, Tore und Fenster

Kraftbetriebene Türen, Tore und Fenster sind Drehflügel, Faltflügel, Rolll Tore und Schiebetüren. In unseren Betrieben sind sie an Werkstatthallen, Lokschuppen und Gebäuden zu finden. Kraftbetrieben heißt: die Fenster, Türen und Tore müssen die für die Bewegung der Flügel erforderliche Energie teilweise oder vollständig von Kraftmaschinen zugeführt bekommen. Da immer mehr Türen, Fenster und Tore mit Kraftantrieb ausgestattet werden und hierdurch Gefährdungen auftreten, die vorher nicht vorhanden waren, sind rechtsverbindliche Richtlinien zum 1. Februar 1975 vom Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften herausgegeben worden.

Danach müssen bestimmte Anforderungen an kraftbetriebene Fenster, Türen und Tore auch bei vorhandenen Anlagen erfüllt werden. Die wichtigsten Punkte sind:

1. An kraftbetriebenen Fenstern, Türen und Toren müssen dauerhaft und leicht erkennbar angegeben sein:
 - a) Hersteller oder Lieferer
 - b) Baujahr
 - c) Fabriknummer
 - d) Flügelgewicht (N)
2. Quetsch- und Scherstellen, die von Nebenschließkanten, sofern sie sich um mehr als 8 mm von ihren Gegenschließkanten entfernen können, gebildet werden, müssen innerhalb der Reichweite von Personen gesichert sein. Durch Profileisten oder Abdeckungen läßt sich die Ausbildung von Quetsch- und Scherstellen an Nebenschließkanten verhindern. (Siehe Skizze.)
3. Bauteile, von denen der sichere Betrieb der kraftbetätigten Fenster, Türen und Tore abhängt, müssen für Wartung und Prüfung leicht zugänglich sein.
4. Fenster, Türen und Tore mit elektrischem Antrieb müssen einen Haupt-

schalter besitzen, mit dem sie allpolig abgeschaltet werden können. Dieser Hauptschalter muß gegen irrtümliches oder unbefugtes Einschalten gesichert werden können.

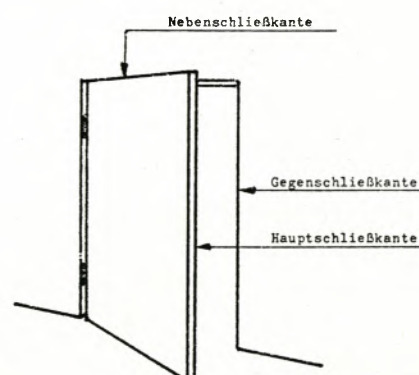
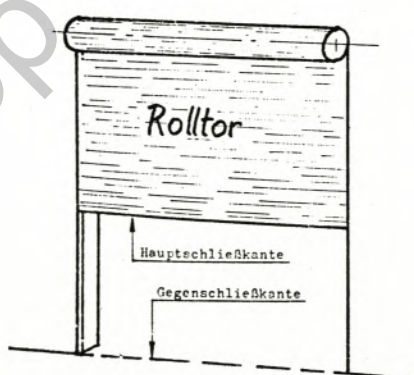
5. Kraftbetriebene Fenster, Türen und Tore müssen vor der ersten Inbetriebnahme und nach Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich, von einem Sachkundigen geprüft werden. Über die Durchführung der Prüfung muß ein Nachweis geführt werden. Die bei der Überprüfung erkannten Mängel sind dann dem verantwortlichen Betreiber zu melden, damit dieser für Abhilfe sorgen kann.

Für die Personen, die unsere kraftbetriebenen Fenster, Türen und Tore pflegen, instandsetzen und warten müssen, ist folgender Hinweis wichtig:

Vor Pflege-, Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten muß der Antrieb der kraftbetriebenen Fenster, Türen und Tore abgeschaltet werden. Damit niemand während dieser Wartungsarbeiten den Kraftantrieb einschaltet, muß das Schaltorgan gegen irrtümliches oder unbefugtes Einschalten gesichert werden. Dies kann z. B. durch Anbringen eines Schlosses geschehen, von dem der an dem Tor Arbeitende den Schlüssel bei sich trägt.

Nach Durchführung aller Maßnahmen hof-

Erläuterungen für die Anwendung der Fachausdrücke



Da dies nur ein Teil der geforderten Sicherheitsvorkehrungen ist, erhebt die Aufzählung keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

fen wir, daß in unserem Betrieb keine Unfälle mehr an und mit kraftbetriebenen Fenstern, Türen und Toren verursacht werden.

Ein nicht alltäglicher Unfall!

Ein Mitarbeiter hatte den Auftrag, eine Betonmischmaschine an einen Lkw anzuhängen und zu einer Baustelle zu fahren. Die Betonmischmaschine kann an der Radaufhängung in eine Arbeits- und Transportstellung verstellt werden. Gegen unbeabsichtigtes Zurückschwenken der

Radachse muß ein Sicherungsbolzen unter den Achsschenkeln eingesteckt werden. (Siehe Bild 1.)

Unser Mitarbeiter hat die Betonmischmaschine (in Transportstellung ist das Gewicht auf die Deichsel ausbalanciert) an den Lkw angehängt und die vordere Stütze



Bild 1

umgeklappt und befestigt. (Siehe Bild 2.) An der Baustelle löste er die Kupplung am Lkw und versuchte, die Deichsel der Betonmischmaschine mit einer Hand fest-

haltend, die Maschine an den richtigen Standort zu schieben. Dieses gelang ihm aber nicht, die Deichsel fiel ihm aus der Hand und schlug auf den linken Fuß.

Was war geschehen?
Beim Anhängen stand die Betonmischmaschine in Transportstellung. Während der Fahrt verstellte sich die Radaufhängung in Arbeitsstellung, wobei sich das

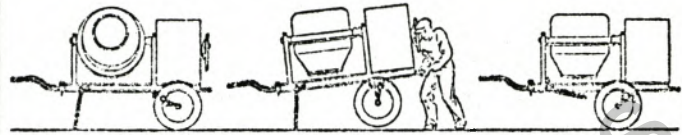


Bild 2

Arbeits-
stellung

Zurückschwen-
ken der Räder

Transport-
stellung

Gewicht der Betonmischmaschine automatisch auf die Deichsel verlagert hat. Die Ursache: Der Bolzen zum Sichern der Achsverstellung fehlte!

Werkverbundene Vereine berichten

Lokführer-Verein

Seinen traditionellen Jahresausflug veranstaltete der Lokführer-Verein Eisenbahn und Häfen am 6. Juli 1975. Diesmal ging die Fahrt bei strahlendem

Am Nachmittag konnte der Vereinsvorsitzende J. Wolf die Herren Sieverling und Waltemade nebst ihren Frauen als Gäste begrüßen. Nach ebenfalls gutem Abendessen wurden noch einige gemütliche

Stunden bei Tanz und guter Laune in feuchtfrohlicher Runde verbracht. W. Drost

Eisenbahner-Verein

Für die Mitglieder des Eisenbahner-Vereins brachte der 24. August einen Ausflug und damit für Jung und Alt einige frohe Stunden.

Mit zwei Omnibussen und einigen Personenwagen ging es vom Amtsgericht Hamborn über Bebelplatz und Walsum-Markt in Richtung Groß-Reken. Das Wetter war, wie nicht anders zu erwarten, „schön“. Schon dadurch herrschte bei allen fröhliche Stimmung. Am Gasthaus „Birkenhain“ angekommen, konnte sich jeder nach Be-



Sonnenschein zum Bergschlößchen in Üdem. Gegen 11 Uhr wurde das Ziel erreicht. Nach einem vorzüglichen Mittagessen gab es ein Preiskegeln mit sehr reger Beteiligung, da die Preispalette diesmal besonders reichhaltig war. Der nahe gelegene Reichswald lud anschließend zu Spaziergängen ein.

Sacklaufen und Eierlaufen ist für Jung und Alt immer eine Belustigung





Die siegreiche Tischtennis-Mannschaft der BSG Eisenbahn und Häfen. Von links nach rechts: Glosemeier, Ahrweiler, Künstler, Wirth, Nattkamp und Marczinski.

lieben betätigen. Die meisten machten einen ausgedehnten Waldspaziergang. Bänke zum Ausruhen waren genug am Wege. Die gute Waldluft hatte die meisten hungrig gemacht, und gegen 12 Uhr gab es Mittagessen. Nach dem Essen wurde zum Kegeln geblasen. Für die Kinder gab es auf der Wiese Sacklaufen, Eierlaufen und Ringwerfen, wobei es sehr lustig zugeht. Mancher große Preis wurde gewonnen. Ein Tischtennis-Turnier fand ebenfalls statt. Großen Spaß macht es immer wieder, älteren Menschen beim Sack- und Eierlaufen zuzusehen. Das kurzweilige Programm dauerte bis 16 Uhr. Anschließend gab es Kaffee und Kuchen, für die Kleinen natürlich Kakao. Nachher war es jedem freigestellt nochmal zu wandern oder auf der Terrasse zu einem kleinen Skatenspiel zusammen zu kommen. Bei Anbruch der Dunkelheit ging es dann Richtung Heimat, wo man gegen 21 Uhr müde und trotzdem gut gelaunt ankam, mit dem festen Willen, „im nächsten Jahr geht's wieder mit“. Es war wirklich eine gelungene Fahrt. An den Gesichtern der Teilnehmer konnte man erkennen, daß es ihnen gefallen hatte.

F. Glosemeier

Helmut Bigalke (zweiter von links) hier mit der Traditionself.

Zur gemeinsamen Weihnachtsfeier laden Eisenbahner- und Lokführer-Verein am 7. Dezember im Lokal „Kleine-Natrop“, Duisburg-Hamborn, ein. Die Veranstaltung beginnt um 15.30 Uhr (Einlaß ab 15.00 Uhr). Voranmeldungen nehmen alle Vorstandsmitglieder entgegen.

BSG Eisenbahn und Häfen

Die Tischtennisabteilung unserer Gemeinschaft ist eine der erfolgreichsten Mannschaften innerhalb des Betriebs-

sportverbandes. Bei guten und spannenden Spielen mit anderen namhaften Betriebsportgemeinschaften konnte abermals die Meisterschaft in der Saison 1974/75 errungen werden. Mit 48:0 Punkten steht diese Crew ungeschlagen an erster Stelle. Erwartungsgemäß hieß auch in einem spannenden Pokal-Endspiel gegen die hervorragende Mannschaft der BSG Textilwerke Reichel aus Rheinberg der Sieger: „BSG 1962 Eisenbahn und Häfen“. Herzlichen Glückwunsch!

Einem bewährten Fußballer des Betriebsports soll an dieser Stelle ein „Danke“ gesagt werden, dem Mitbegründer unserer Gemeinschaft Helmut Bigalke. Er hat sich durch seinen fairen und sportlichen Einsatz bei allen Spielen als Vorbild guten Betriebssports einen Namen gemacht. Lange Jahre war er Spielführer unserer Traditionself. 130 Spiele hat er für unsere BSG ausgetragen. Ausgezeichnet wurde Helmut Bigalke mit der silbernen Ehrennadel. 1965 wurde er zum Spieler des Jahres gewählt. 1974 wurde ihm der Fairneß-Pokal verliehen. Es ist unser Wunsch, daß H. B., der sich vom aktiven Fußballsport zurückzieht, weiterhin unserer BSG als Berater zur Verfügung steht.

Zu unserer Jahresabschlußfeier am 14. Dezember 1975 möchten wir alle Mitglieder und Freunde unserer BSG herzlichst einladen. Die Feier ist im Vereinslokal „Hamborner Stadtpark“ und beginnt um 19.00 Uhr. Für gute Unterhaltung und Tanz ist bestens gesorgt. Gleichzeitig wünscht der Vorstand der BSG 1962 Eisenbahn und Häfen allen seinen Mitgliedern, Freunden und Gönnern zum bevorstehenden Weihnachtsfest und für das Jahr 1976 Gesundheit, Glück und viel Erfolg.

BSG – EH

Jubilaren-Vereinigung

Der Männergesangverein der August Thyssen-Hütte veranstaltet für die Mitglieder der Jubilaren-Vereinigung August Thyssen-Hütte AG und Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen am 5. Dezember 1975, um 18 Uhr im Clauberg-Gymnasium, Hamborn, Kampstraße, ein Adventskonzert. Der Vorstand lädt hierzu herzlich ein.



Unsere Jubilare

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Fritz Surmund
Lokführer, BM
eingetreten: 4. 12. 1950

Johannes Straetker
Weichenwärter, ES
eingetreten: 4. 12. 1950

Heinrich Palm
Kolonnenführer, HS
eingetreten: 6. 12. 1950

Kurt Wagner
Schlosser, Bau-T
eingetreten: 8. 12. 1950

Karl-Heinz Pietschke
Kolonnenführer, EWH
eingetreten: 8. 12. 1950

Ernst Kleber
Schlosser, EWH
eingetreten: 11. 12. 1950

Manfred Büssow
Elektriker, BM
eingetreten: 12. 12. 1950

Horst Goepner
Vorarbeiter, BM-N
eingetreten: 15. 12. 1950

Heinz Hoppmann
Betriebs-Ingenieur, BauH
eingetreten: 1. 1. 1951

Franz Schmitz
Vorarbeiter, EWH
eingetreten: 31. 1. 1951

Franz Schmitz
Rangier-Meister, EN
eingetreten: 2. 2. 1951

Horst Blechschmidt
Hilfsarbeiter, ES
eingetreten: 2. 2. 1951

Manfred Kollenbach
Betr.-Bürovorsteher, EWH
eingetreten: 3. 2. 1951

Willi Dick
Rangiermeister, ES
eingetreten: 6. 2. 1951

Theodor Feldkamp
Lokführer, BM-N
eingetreten: 10. 2. 1951

Johannes Roth
Pförtner, A
eingetreten: 10. 2. 1951

Alfons Koschella
Rangieraufseher, EN
eingetreten: 15. 2. 1951

Fritz Bruckmann
Rangieraufseher, EN
eingetreten: 15. 2. 1951

Heinz Berndsen
Rangiermeister, EN
eingetreten: 16. 2. 1951

Karl-Heinz Kuhlmann
Weichenwärter, ES
eingetreten: 16. 2. 1951

Günter Jesuns
Bürobote/Datenüberbringer, V
eingetreten: 17. 2. 1951

Harro Pasler
Kolonnenführer, EWH
eingetreten: 17. 2. 1951

Erich Gerhards
Rangiermeister, ES
eingetreten: 2. 3. 1951

Heinrich Bruckmann
Dreher, EWH
eingetreten: 7. 3. 1951

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Familiennachrichten

Geburtstag:

Otto Eckermann, früher Weichenwärter
geb.: 20. 1. 1882 (94 Jahre)
wohnhaft: 441 Warendorf, Nordufer 46

Johann Mester, früher Lokführer
geb.: 3. 3. 1883 (93 Jahre)
wohnhaft: 41 Duisburg 12, Herwarthstr. 32

Otto Reuffurth, früher Schlosser
geb.: 30. 12. 1884 (91 Jahre)
wohnhaft: 41 Duisburg 11, Kaiser-Wilh.-Str. 54

Heinrich Axning, früher Schlosser
geb.: 9. 1. 1891 (85 Jahre)
wohnhaft: 41 Duisburg 11, Bilsestr. 7

Wilhelm Falkenreck, früher Betriebsführer
geb.: 19. 1. 1891 (85 Jahre)
wohnhaft: 41 Duisburg 11, Dieselstr. 66

Hermann Schwidlinski, früher Hafenarbeiter
geb.: 21. 12. 1895 (80 Jahre)
wohnhaft: 41 Duisburg 11, Pfälzerstr. 5

Goldene Hochzeit:

Paul Beck, früher Streckenwärter
geb.: 29. 6. 1903
verh.: 16. 12. 1925
wohnhaft: 41 Duisburg 11, Udostraße 15

Johann Mucha, früher Wagenmeister
geb.: 10. 2. 1902
verh.: 21. 1. 1926
wohnhaft: 41 Duisburg 11, Papiermühlenstr. 33

Johann Behlau, früher Vorarbeiter
geb.: 7. 10. 1897
verh.: 2. 2. 1926
wohnhaft: 41 Duisburg 11, Wiesenstr. 19

Theodor Kriebel, früher Wagenmeister
geb.: 4. 11. 1900
verh.: 14. 2. 1926
wohnhaft: 41 Duisburg 11, Wiesenstr. 73

Todesfälle:

Franz Ipach, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 23. 10. 1903
gest.: 27. 7. 1975

Heinrich Bernsen, Pensionär
früher Wagenrevisor
geb.: 4. 9. 1895
gest.: 29. 7. 1975

Leo Schwarz, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 8. 2. 1901
gest.: 30. 7. 1975

Philipp Becker, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 7. 3. 1903
gest.: 2. 8. 1975

Norbert Zander, Rangiermeister, ES
geb.: 22. 2. 1937
gest.: 4. 8. 1975

Hermann Gabler, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 20. 8. 1897
gest.: 5. 8. 1975

Albert Blechschmidt, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 18. 11. 1902
gest.: 30. 8. 1975

Michael Grewen, Pensionär
früher Waschraumwärter
geb.: 14. 8. 1896
gest.: 4. 9. 1975

Friedrich Horstmann, Pensionär
früher Magazinausgeber
geb.: 20. 10. 1901
gest.: 18. 9. 1975

Otto Hochrebe, Pensionär
früher Betriebs-Assistent
geb.: 5. 7. 1903
gest.: 20. 9. 1975

Günter Krause, Weichenwärter, EN
geb.: 2. 8. 1932
gest.: 20. 9. 1975

Erwin Musch, Pensionär
früher Waschraumwärter
geb.: 5. 4. 1901
gest.: 20. 9. 1975

Ernst Rech, Pensionär
früher Monteur
geb.: 8. 3. 1891
gest.: 22. 9. 1975

Heinrich Mank, Betriebs-Assistent, ZBÜ
geb.: 22. 9. 1944
gest.: 23. 9. 1975

Julius Schmidt, Pensionär
früher Rangiermeister
geb.: 16. 11. 1892
gest.: 25. 9. 1975

Helmut Aulmann, Gruppenführer, AV
geb.: 22. 10. 1921
gest.: 28. 9. 1975

Michael Spillecke, Pensionär
früher Betriebs-Assistent
geb.: 28. 3. 1887
gest.: 29. 9. 1975

Walter Millkuhn, Rangiermeister, ES
geb.: 14. 2. 1929
gest.: 1. 10. 1975

Franz Weich, Gleiswerker, Bau-O-Süd
geb.: 11. 12. 1915
gest.: 2. 10. 1975

Herta Ignorek, Pensionärin
früher Waschraumwärterin
geb.: 12. 5. 1908
gest.: 5. 10. 1975

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen

40 Jahre im Dienst ist:

Adolf Sinning, Betriebsmaschinenendienst
am 16. 12. 1975

Auf eine 25jährige Tätigkeit blicken zurück:

Richard Wagner, Betriebsmaschinenendienst
am 18. 11. 1975

Walter Marquardt, Eisenbahnwerkstatt
am 20. 12. 1975

Todesfall:

Günter Hüstegge, Stellwerker
Eisenbahnbetrieb Ost
geb.: 9. 10. 1926
gest.: 5. 10. 1975

Hier könnten Sie sparen helfen:

Sind Standgeldrechnungen unabwendbar?

Über die Entstehung und Bewertung von Standgeldkosten für Waggonen der Deutschen Bundesbahn haben wir an dieser Stelle noch nie berichtet.

Da im Laufe eines Jahres hierfür Millionen ausgegeben werden müssen – und wenn man es genau betrachtet ohne Nutzen – sollte dieses Thema jedoch einer intensiven Betrachtung wert sein.

Halt, nicht jetzt schon kneifen und weiterblättern, denn wir möchten uns mit den nachfolgenden Ausführungen nicht nur an die Mitarbeiter unseres Betriebes wenden, die erst kürzere Zeit bei uns tätig sind, sondern glauben, daß es auch für den „gestandenen Eisenbahner“ noch Einzelheiten auf diesem Gebiet gibt, die er nicht kennt und daher in seinem täglichen Wirken auch nicht beachten kann.

Wenn Sie also hier bei der Stange bleiben – und das hoffen wir doch – gelingt es uns vielleicht gemeinsam, daß durch bessere Information alle EH-Mitarbeiter – und es sind nicht wenige, die durch ihre Tätigkeit das Betriebsgeschehen gerade in Richtung auf den Wagenumlauf hin stärker beeinflussen können, vom Fahrbetrieb über die ZBÜ bis zur Abfertigung – zu Kosteneinsparungen beitragen.

Das wäre doch eine gute Sache oder mit den Worten unserer jüngeren Arbeitskollegen zu sprechen „das wäre doch stark“. Genug der einführenden Worte, und da Sie noch dabei sind, lohnt es sich zum Thema zu kommen.

Die Deutsche Bundesbahn berechnet Wa-

genstandgelder für Einzelwagen oder Wagengruppen unter Berücksichtigung einer Ladefrist (= standgeldfreie Zeit) von z. Z. 36 Stunden in der einfachen Behandlung, das heißt Zustellung leer und Abholung beladen oder Zustellung beladen und Abholung leer – sowie von z. Z. 72 Stunden in der doppelten Behandlung; das heißt: Zustellung beladen und Abholung beladen. Voraussetzung für diese Berechnung ist die ordnungsgemäße Erfassung des Wagenumschlufs in den DB-Anschlußbahnhöfen, in denen die Zustellung und Abholung der Staatsbahnwagen nach festgelegten Bedienungs- und Abrechnungsstunden erfolgt. Die entsprechend ihrer Bauart nach Eigentümer und Gattung gekennzeichneten Wagen unterscheidet man nach

1. E- und Ed-Wagen, die vornehmlich im Schrottverkehr zu den Stahlwerken und für die Rohstoffzuführung eingesetzt werden;
2. Spezialwagen, die überwiegend für den Versand von Walzwerkserzeugnissen verwendet werden.

Sie werden je nach Einsatzmöglichkeit zu Gattungsgruppen zusammengefaßt und im Bewertungssystem nach

- a) Stückkontrolle = Bewertung der Wagenzahl in einer Gruppe
- b) Nummernkontrolle = Bewertung des Einzelwagens

c) Planzugverkehr = Bewertung einer geschlossenen Zügeinheit

abgerechnet.

Ehe wir nun im einzelnen auf die Behandlung der vorgenannten drei Gruppen eingehen, möchten wir darauf hinweisen, daß eine präzise, bis ins Detail gehende Darstellung, an dieser Stelle naturgemäß nicht möglich und auch nicht erforderlich ist. Wir sind sicher, daß wir Ihnen mit der Darstellung der grundsätzlichen Fakten und Kriterien dieses Systems der Standgeld-Abrechnung viele interessante Hinweise geben können.

Das Stückkontrollverfahren

Schon die Bezeichnung deutet auf eine Bewertung der Wagen nach der Stückzahl hin. Die Stückkontrolle ist vom Wagenaufkommen her das am häufigsten angewandte der drei Abrechnungssysteme und umfaßt alle Wagengattungen. Lediglich einige Spezialwagen-Typen, die Sonderbauten aller Gruppen und die Wagen der ausländischen Eisenbahnverwaltungen werden ausschließlich nach Nummernkontrolle abgerechnet. Bei der Stückkontrolle unterscheiden wir grundsätzlich das sogenannte Beladefrist-Verfahren und das Entladefrist-Verfahren. Das Beladefrist-Verfahren wird für die Wagengattungen angewendet, die überwiegend leer von der DB zugeführt werden und den Anschluß nach der Beladung im Werk mit Versandgütern wieder verlassen (insbesondere

Flachwagen, Schiebedachwagen und Höckerwagen), während das Entladefrist-Verfahren bei den Wagentypen zur Anwendung kommt, die der Werksbahn überwiegend im beladenen Zustand von der DB übergeben werden, letzteres auch dann, wenn hiervon ein großer Teil nach der Entladung an anderer Stelle im Werksbereich wieder beladen und zum Versand gebracht wird (E-Wagen-Gruppe). Bei der nach Beladefrist-Verfahren praktizierten Stückkontrolle – bei uns auch Spezialwagen-Stückkontrolle genannt – wird z. Z. nach 8 Abrechnungs-Gruppen unterschieden. Die benötigten Wagen dieser Gattungen müssen bei der DB unter Angabe der gewünschten Zustellungszeit angefordert werden. Vorausgesetzt, daß die DB die Wagen zuführt bzw. daß der Vorrat im Anschlußbereich zumindest die Höhe der Anforderung erreicht, wird die **angeforderte** Wagen-Stückzahl in einer Gruppe nach Ablauf der Ladefrist, das heißt z. Z. 36 Stunden später, rückgabepflichtig. Der Wagenausgang wird hierfür vereinbarten Abrechnungsstunden (es gibt 6 davon: Stunde 3, 7, 11, 15, 19 und 23) zugeordnet. Wird die Zahl der rückgabepflichtigen Wagen, das „Rückgabesoll“ nicht erreicht, wird die Zahl an Wagen, die unter dem „Soll“ liegt, standgeldpflichtig. Wird das

ponenten der Wagenverteilung mit viel Fingerspitzengefühl, Erfahrung und in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen der Gesellschafter lösen müssen.

Die Stückkontrolle für die nach dem Entladefrist-Verfahren zu behandelnden Wagen – es handelt sich um die überwiegend mit Schrott beladenen eingehenden E-Wagen sowie um mit Kalk zulaufende Ed-Wagen – unterscheidet sich von der zuvor beschriebenen in erster Linie darin, daß hier die zu den Abrechnungszeiten echt **zugestellte** Wagenzahl 36 Stunden später Rückgabesoll wird. Bei dieser Wagen-Gruppe wirkt sich jedoch die eingangs bereits erwähnte Verdoppelung der Ladefrist auf 72 Stunden für alle beladen zugestellten und wieder beladen zum Versand gebrachten Wagen stärker aus, da die Schachtanlagen die aus dem Schrottzulauf kommenden Wagen in erheblichem Umfang mit Kohle beladen und versenden. Hier kommt es für unsere Eisenbahn, die auf die Standzeiten der beladenen Wagen so gut wie keinen Einfluß hat, darauf an, leer gewordene Wagen entweder schnellstens der Beladung wieder zuzuführen oder – sofern hierfür keine Anforderung vorliegt – umgehend der DB wieder zurückzugeben. Jeder Wagen der hier un-

mit doppelter Ladefrist zu behandelnden Wagen mindert.

Bis hierhin konnten Sie unseren Ausführungen hoffentlich noch folgen, denn wir haben uns bewußt auf das Wesentliche beschränkt und Ausnahmen wie Sonderregelungen nicht genannt. Der an dieser Stelle abgebildete „Kontrollnachweis“ eines Abrechnungstages der E-Wagen-Gruppe soll nur noch mal die Systematik der Stückkontrolle im Entladefrist-Verfahren demonstrieren. Sollte er für Sie schon zuviel „chinesisch“ enthalten, lesen Sie einfach weiter.

Bei der Nummernkontrolle geht es um den bestimmten Wagen

In der Nummernkontrolle wird die Bewertung und Abrechnung nach Einzelwagen vorgenommen. Sie umfaßt die Wagen der Gattungen F und U (Großraum-Selbstentlader, Kesselwagen, Tieflader usw.), Sonderbauarten aller Gruppen und die Wagen der ausländischen Eisenbahnverwaltungen, letztere als „Original-Ausländer“ bezeichnet, also nicht die im Europäischen Wagenpool mit „Europ“ gekennzeichneten Wagen. Weiterhin müssen alle von der DB zurückgegebenen Wagen (verschmutzte Wagen, Wagen deren Ladung verschoben ist oder für die Papiere fehlen), auch die

KONTROLLNACHWEIS

E- und Ed-Wagen, Gruppe 0

Datum _____

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Stunde der Zuführung	Zustellung		Ende der Ladefr.	Zustel- lung	Minderrückgabe	./., Mehr- rückgabe	Rück- gabe- soll	Abholung			Minderrückg.	Mehr- rückg.	Bemerkungen
	leer	bel.						leer	bel.	gesamt			
1/ 3	-	55	2/15	55	124	28	151	63	29	92	59	-	
1/ 7	37	21	2/19	58	-	-	58	60	34	94	-	36	
1/11	-	42	2/23	42	-	36	6	27	11	38	-	32	
1/15	-	76	3/ 3	76	-	32	44	7	3	10	34	-	
1/19	-	47	3/ 7	47	-	-	47	-	5	5	42	-	
1/23	1	64	3/11	65	-	-	65	34	54	88	-	23	
	38	305		343	124	96	371	191	136	327	135	91	

./., leer zugeführte
Wagen (Sp. 2) 38

wiederbel. Wagen 98

STANDGELDBERECHNUNG

Minderrückgabe

135 Wagen

./., wiederbeladene Wagen

98 "

Gutschrift

- "

standgeldpflichtig gewordene Wagen

37 "

Standgeld 37 Wg. x DM 11,50=-

DM 425,50

Rückgabesoll überschritten, werden die zuviel zurückgegebenen Wagen bereits als Rückgabe der nächsten Abrechnungssunde gutgeschrieben. Sie werden sich nun fragen, was Sie als Eisenbahner zur Vermeidung von Belastungen für diesen Teilbereich beitragen können. Hier kommt es natürlich in erster Linie darauf an, die Bestellung dem wirklichen Wagenbedarf anzupassen, eine Aufgabe die unsere Dis-

nötig zurückgehalten wird – sei es für eine großzügige Bevorratung oder auch durch schwerfälliges Sammeln – verursacht zusätzliche Standgeldkosten. Zu erwähnen ist hierbei noch, daß leer bei der DB angeforderte Wagen dieser Gruppe – für den Fall, daß die Anforderungen der Beladebetriebe nicht aus dem aus der Entladung kommenden Leerverwagenaufkommen gedeckt werden können – die Zahl der

Wagen, die beim ersten Eingang gemäß ihrer Gattung der Stückkontrolle zugeordnet waren, in die Nummernkontrolle übernommen und dort abgerechnet werden. Gerade diese letzte Gruppe, die Rückläufer, verursachen in der Nummernkontrolle hohe Standgeldkosten. Die Gründe für die Rückgabe sind häufig durch das Verhalten der Versandbetriebe gegeben; können aber auch durch unkontrol-

lierte Rangierbewegungen – Auflauf – Ladungsverschiebung – Wagenschaden – unseres Eisenbahnbetriebes verursacht sein.

Sehen wir uns anhand einiger Beispiele die Bewertungsmöglichkeiten in der Nummernkontrolle an:

1. Einfache Behandlung – Ladefrist von 36 Stunden –
Zustellung leer am 1. Std. 3 – Abholung beladen am 4. Std. 19
Werksaufenthalt Gesamt 88 Std.
abzüglich Ladefrist ./. 36 Std.
52 Std.

= 3 angefangene Tage
Die Standgeldkosten für einen 4-achsigen Wagen betragen gemäß Progressionstabelle für 3 Tage DM 96,-.

2. Doppelte Behandlung – Ladefrist von 72 Stunden –
Zustellung bel. am 1. Std. 3 – Abholung beladen am 8. Std. 7

Zustellung bis zur Entladung 102 Std.
Leerzeit bis zur Beladung 18 Std.
Beladung bis zur Abholung 52 Std.
Werksaufenthalt gesamt 172 Std.
abzüglich Ladefrist ./. 72 Std.
Standgeldbelastung für 100 Std.

= 5 angefangene Tage
Die Standgeldkosten gem. Tabelle betragen bei einem 2-achsigen Wagen für 5 Tage DM 164,-.

3. Rückgabe eines Wagens durch die DB zwecks Regulierung der Ladung.
Rückgabe am 4. Std. 23 – endgültige Abholung am 7. Std. 15
Zweiter Werksaufenthalt: 64 Std. = 3 angefangene Tage.

Die Kosten für einen 2-achsigen Wagen betragen DM 102,50 und für einen Wagen mit mehr als 2 Achsen DM 154,-. Eine Ladefrist für zurückgegebene Wagen wird von der DB nämlich nicht mehr eingeräumt. Die standgeldpflichtige Zeit beginnt sofort mit der Zustellstunde und wird mit dem Steigerungssatz des zweiten Tages beginnend am ersten Rückstellungstag bewertet. Daran anschließende Standgeldtage werden mit der laufenden Progression weiterberechnet. Wie teuer dabei nicht zügig behandelte Wagen werden können, entnehmen Sie bitte der folgenden Tabelle der z. Z. gültigen Standgeldsätze, wobei zu erwähnen bleibt, daß für die standgeldpflichtigen Tage der Stückkontrolle immer die Sätze für den 1. Tag berechnet werden. Der in dieser Tabelle auftauchende Begriff „Hochbedarf“ wird von der DB für bestimmte Zeiträume ver-

kündet, wenn durch verstärkte Anforderung der DB-Kundschaft der Wagenraum übermäßig beansprucht und damit knapp wird. Diese Maßnahme kann unterschiedlich für einzelne Gattungen, Gattungsgruppen oder für den gesamten Wagenpark getroffen werden. Durch die Verdoppelung der Standgeldsätze soll eine schnellere Ent- und Beladung und damit eine zügige Rückgabe der Wagen an die DB erreicht werden.

Für Planzüge gelten besondere Bestimmungen

Planzüge sind geschlossene Zugeinheiten, die nach festgelegtem Fahrplan eingesetzt werden. Die Züge sind numerisch gekennzeichnet und werden in einer so-

der Hüttenwerke, und gut abgestimmte Beförderung durch unsere Lokeinheiten können die Standgeldkosten in diesem Teilbereich auf ein Mindestmaß beschränken.

Schneller fahren – Kosten sparen?

Halt, nehmen Sie das nicht wörtlich. Die vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeiten dürfen und sollen Sie natürlich nicht überschreiten. Damit ließe sich die Standgeldrechnung auch kaum ermäßigen.

Aber wenn Sie an Ihrem Arbeitsplatz dazu beitragen, den Wagenumlauf zu beschleunigen, sind Sie schon auf dem besten Wege. Jetzt sagen Sie nicht, daß Ihnen die Möglichkeit dazu fehle. Denken Sie mal daran, „Regulierer“ zu beobachten und

DB-Wagenstandgeldtabelle – ab 1. 7. 1974 –				
Tage	Wagen mit 2 Achsen DM	Wagen mit 3 u. mehr Achsen DM	Hochbedarf	
			Wagen mit 2 Achsen DM	Wagen mit 3 u. mehr Achsen DM
1	11,50	17,00	23,00	34,00
2	18,50	28,00	37,00	56,00
3	34,00	51,00	68,00	102,00
4	50,00	75,00	100,00	150,00
jed. weitere Tag	50,00	75,00	100,00	150,00

genannten Planzugliste ausgewiesen. Sie verkehren fast ausschließlich für die Rohstoffzuführung der Hochöfen und Stahlwerksbetriebe.

Die aus den bisher beschriebenen Standgeld-Ermittlungsverfahren bekannte Ladefrist von 36 bzw. 72 Stunden entfällt und wird durch eine individuelle, für jeden Zug festgelegte Aufenthaltszeit im Werksbereich, die sogenannte Planzeit, die relativ kurzfristig ist (in der Regel 5 bis 10 Stunden) ersetzt. Überschreitet ein Planzug die für ihn gültige Abholzeit, so wird er standgeldpflichtig und die Bewertung je Wagen vorgenommen. Eine evtl. Verspätung in der Zustellung wird bei der Abholung berücksichtigt und hinzuge-rechnet. Die kurze Ladefrist dieser Züge verlangt eine rationelle Behandlung durch alle beteiligten Betriebsstellen. Nur zügige Entladung durch die Empfangsbetriebe

schnellstens dem Versender wieder zuzu-führen, Irrläufer Ihrer Aufsichtsstelle zu melden, als entladen gemeldete Planzüge beschleunigt abzufahren, „Ausländer“ bevorzugt anzusetzen, nicht benötigte leere Wagen der E-Wagen-Gruppe bei der Wa-genverteilung zu melden usw., usw. Beim Nachdenken fällt Ihnen sicher selbst die eine oder andere Möglichkeit der Beein-flussung noch ein. Und glauben Sie nicht, das lohne sich doch für einzelne Wagen gar nicht; wie sagt man zu Recht: viele Wenig bringen ein Viel.

Wieviel gespart werden kann, mögen Sie daran sehen, daß sich die monatliche Rechnung der DB über Standgelder nur für den Werksbahnbereich Nord und Süd, also ohne TN, zwischen DM 150000,- und 450000,- bewegt. Eine stolze Zahl, über die es sich schon nachzudenken lohnt – meinen Sie nicht auch?

Fußball-Lokalderby bei Eisenbahn und Häfen

BSG EWH 73 – BSG EH 1962 2:0 (1:0)

Wer wird der Gegner von Grillo Hamborn im Pokal-Endspiel 1975 des Betriebssportverbandes Groß-Duisburg e. V.?

Durch das Spiel der BSG EWH 73 gegen die BSG EH 62 am 4. 8. 75 auf der Platz-anlage von Hamborn 07 sollte diese Frage

beantwortet werden. Zum ersten Male seit Bestehen beider Betriebssportgemeinschaften traf man aufeinander, was eine zusätzliche nervliche Belastung für alle Beteiligten, ob aktive Spieler oder Betreuer, darstellte.

Man mag dies darin sehen, daß schon etliche Tage vorher um die Benennung des Schiedsrichters gerangelt wurde. Das spitzte sich sogar soweit zu, daß man seitens des Vorstandes der BSG-EWH den vom BSV Duisburg angesetzten Schiedsrichter (Mitglied der BSG Wasser- u. Schifffahrtsverwaltung) wegen angeblich zu geringer Neutralität ablehnte.

Um gegen unsportliches Verhalten – eine Vermutung beider Sportgemeinschaften – gewappnet zu sein, stellte man diese Begegnung sogar unter die Aufsicht des Verbandsvorstandes, was einmalig in der Saison 1975 war. Damit das Spiel termingemäß stattfinden konnte, einigte man sich auf den anwesenden BSV-Schiedsrichterobmann Staudigel.

Nach der Seitenwahl und der Bitte des Schiedsrichters um ein anständiges, faires Spiel wurde um 17.15 Uhr der Anstoß ge-

geben. Von Beginn an waren beide Mannschaften auf Sicherheit bedacht, was zu einer Verkrampfung des Spieles führte. Chancen zum Torerfolg waren auf beiden Seiten genügend vorhanden.

In der 41. Minute war es dann soweit, auf Vorlage von Siebelitz konnte Hoffmeister den vielumjubelten Führungstreffer unterbringen. Man hatte in der 2. Halbzeit eine offensive Mannschaft der BSG EH 1962 erwartet aber anscheinend konnte sie den Ausfall von sieben Stammspielern nicht genügend verkraften.

Die EWH-Mannschaft stürmte kräftig weiter, denn man wollte die Führung ausbauen. So wurde das Spiel zeitweise sehr hektisch und für Siebelitz, Hoffmeister und Prinz (alle EWH) gab es die gelbe Karte. In der 68. Minute fiel dann die Entscheidung durch Mittelstürmer Siebelitz, der eine Flanke direkt zum 2:0 unhaltbar für den Gäste-Torwart einschob.

Noch einmal bäumte sich die Gastmannschaft auf, aber EWH-Torwart Mems wuchs über sich hinaus und ließ durch gekonnte Paraden keinen Treffer zu.

Nach dem Schlußpfiff herrschte über-

schäumende Freude bei den Spielern der BSG EWH und dem zahlreich erschienenen Anhang des Siegers, war es doch ihr bisher größter Erfolg.

Anerkennende Worte über die gebrachte Leistung fanden die Herren Christophers und Sieverling von der Geschäftsführung für Sieger und Besiegten.

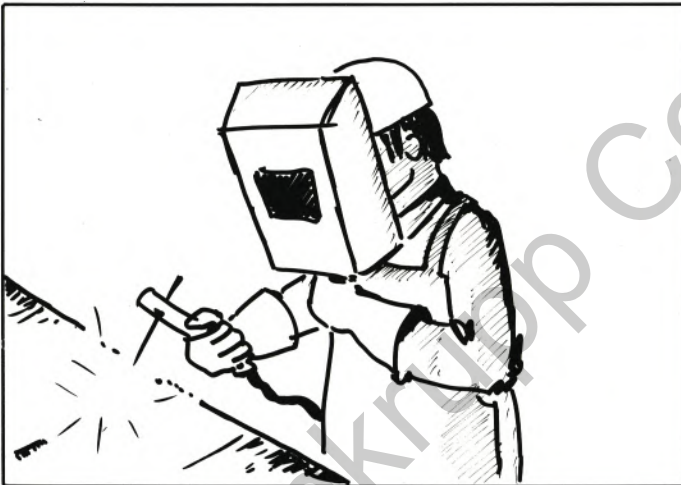
Beim anschließenden feucht-fröhlichen Umtrunk, der bis kurz vor Mitternacht in einem nahe gelegenen Lokal andauerte, war von einer Rivalität bei allen Beteiligten nichts mehr zu spüren, was volle Anerkennung verdient.

P.S.

Das Pokal-Endspiel verlor die BSG EWH 73 am 17. 9. 75 im Hamborner Stadtpark gegen den Pokalverteidiger und Niederrheinmeister 1974 Grillo Hamborn mit 4:0 (2:0) Toren.

P. Staudigel

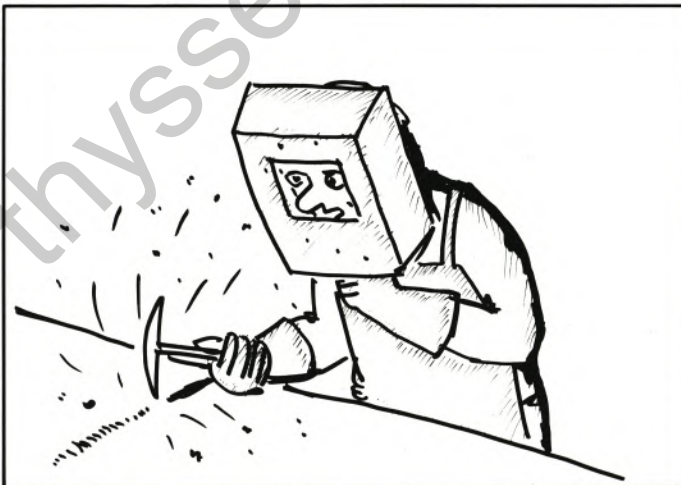
Arbeite
sicher



Der hier legt 'ne gute Naht,
Den Schirm, den hält er akkurat.



Auf der Stirne steht der Schweiß,
Er schaltet um von blau auf weiß.



Schlacke kratzt er von der Naht,
vorschriftsmäßig in der Tat.



Der Fachmann sagt es richtig:
Augenschutz ist wichtig.

