



EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

13. JAHRGANG

9 / 10

September/Oktober 1967

KURZNACHRICHTEN

Dr. Sohl, Vorstandsvorsitzer der ATH, wurde zum Aufsichtsratsvorsitzenden der Demag AG in Duisburg gewählt. Der aus Altersgründen zurückgetretene bisherige Vorsitzende Dr. Hans Reuter (72) übernahm den stellvertretenden Vorsitz, den bisher Dr. Sohl innehatte.

Die ATH und die Hüttenwerke Oberhausen A.G. wollen sich zusammenschließen. Der Antrag zur Genehmigung der Fusion wurde bereits bei der Europäischen Gemeinschaft in Brüssel gestellt. Durch den Zusammenschluß werden Einsparungen bei den Investitionen und erhebliche Rationalisierungserfolge erwartet.

Zu Prokuristen der ATH ernannt, wurden Herr Dipl.-Kfm. Kemper und Herr Dipl.-Volksw. Zumschilde. Beide Herren waren längere Zeit beim Gemeinschaftsbetrieb in leitender Stellung tätig.

Das von der Betriebskrankenkasse der ATH für ihre Mitglieder und damit auch für unsere Belegschaftsangehörigen am 1. Januar 1965 eingeführte „Krankenschein-Scheckheft“ hat sich bestens bewährt. Dieses vereinfachte Verfahren, wonach das Kassenmitglied im Krankheitsfalle für sich oder seine Familienangehörigen einfach aus dem ihm ausgehändigten Krankenschein-Scheckheft einen Krankenschein austrennt, selbst ausfüllt und dem Arzt vorlegt, hat Schule gemacht. Nach dem bewährten Prinzip geben ab 1. September dieses Jahres zwei große Krankenkassen, die Deutsche Angestellten-Krankenkasse und die Barmer Ersatz-Kasse, Krankenscheinhefte an Stelle von Einzelscheinen aus.

Der Hamborner Kulturring hat für die Spielzeit 1967/68 folgendes Aufführungsprogramm vorgesehen: 14. September: „Ingeborg“, Komödie von Curt Goetz (Burghofbühne, Dinslaken); 20. Oktober: „Fast ein Poet“, Schauspiel von O'Neill (Burghofbühne, Dinslaken); 17. November: „Urfaust“ von J. W. v. Goethe (Theater am Niederrhein, Kleve); 15. Dezember: „Junge Liebe auf Besuch“, Lustspiel von Karl Wittlinger (Theater am Niederrhein, Kleve); 26. Januar: „Schleuse“, Schauspiel von Wolfgang Altendorf (Theater am Niederrhein, Kleve); 16. Februar: „Der Bürgermeister“, Komödie von Gert Hofmann (Burghof-Bühne, Dinslaken); 19. März: „Irma in Douce“, Musical von A. Breffort — oder „Der Mann mit dem Zylinder“, musikalisches Lustspiel von Scheu-Nebhut (Burghof-Bühne, Dinslaken); 19. April: „Ein Mann namens Judas“, Schauspiel von Puget-Bost (Theater am Niederrhein, Kleve); 17. Mai: „Die wundersame Schustersfrau“, Volkskomödie von G. de Lorca (Burghof-Bühne, Dinslaken). — Änderungen der Aufführungsdaten bleiben vorbehalten.

Das älteste Bahnwärterhäuschen in Deutschland, an der Stadtgrenze zwischen Nürnberg und Fürth, das an die erste Fahrt der Ludwigs-Eisenbahn am 7. Dezember 1835 erinnert, wurde jetzt abgerissen.

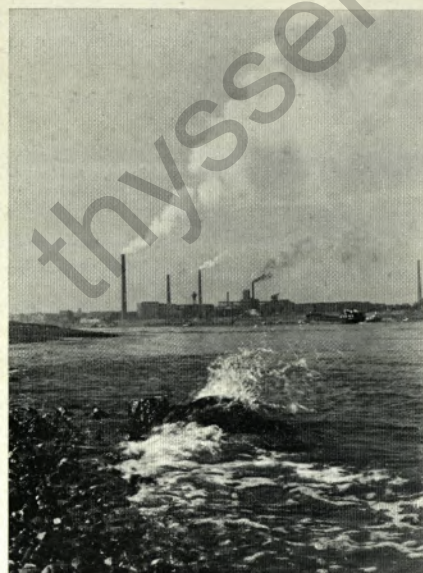
Entwicklungshilfe: Aus Mitteln der Kapitalhilfe werden gegenwärtig 252 und aus Mitteln der technischen Hilfe 2522 Projekte in 95 Entwicklungsländern von der Bundesrepublik gefördert. 10 200 Fach- und Führungskräfte aus den Entwicklungsländern wurden in den letzten 10 Jahren in der Bundesrepublik ausgebildet.



„Erinnerungen an einen Sommerurlaub“ hat der Fotograf diesen Schnappschuß benannt. Die meisten von uns, die in diesem Sommer ihren Urlaub nehmen konnten, denken in der nun vor uns liegenden „dunklen“ Jahreszeit sicherlich gern an die Urlaubszeit zurück, zumal der vergangene Sommer doch im großen und ganzen das hielt, was man sich von einem richtigen Sommer verspricht.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
Wir sind „im Bilde“	3
Grünes Licht für den Bau der Alsumer Steig-Brücke	4
MTM und UMS, was steckt dahinter?	5
Betriebskrankenkasse Hamborn glich ihren Etat im Jahre 1966 nur knapp aus	7
Mußte das sein?	8
Erz aus dem afrikanischen Busch	9
F.C. EH-Süd konnte auf 5 Jahre Vereinsgeschehen zurückblicken	12
Fußballspiel zwischen Verwaltung EH und Kokerei ATH	12
Aus der Arbeit unserer Fotogemeinschaft	12
Unsere Jubilare	13
Aus der Betriebsgemeinschaft	14
EH-Mitteilungen	14
Mit der Kamera im Ruhrorter Hafen	15
Holzauge — sei wachsam!	15



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

Schriftleitung: Kurt-Hermann Still.

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

Aufnahmen: EH: Büschgen, Caspers, Hartl, Heimann, Koller, Liß, Maas

ATH: Meyer

HBAG: Brink

Unser Titelbild zeigt diesmal einen Teil des Hafens Schwelgern aus einer anderen Sicht.

Rückseite: Industrielandschaft am Niederrhein

Ein kleines festliches Ereignis gab es am 28. Juli am Rheinufer des Hafens Schwelgern. Das 800-Tonnen-Seeschiff „Stella Maris“ aus Haren/Ems übernahm hier nach seiner Jungferntour die erste Ladung mit 800 Tonnen Warmbandcoils für Finnland. Aus diesem Anlaß übermittelte Direktor Neumann, Geschäftsführer der Thyssen-Verkehr G.m.b.H., Kapitän Hanses die Glückwünsche der ATH.



**Wir sind
»im Bilde«**

Ein seltener Schnapsschuß gelang im August Herrn Manfred Heimann, Hafen Schwelgern. Vier Küstenmotorschiffe hatten gleichzeitig am Rheinufer des Hafens festgemacht, so daß beinahe der Eindruck entstand, man befinde sich in einem Überseehafen. Durch die verhältnismäßig starken Exporte der ATH haben sich die Umschlagleistungen des Hafens für Eisen in den letzten Monaten stark erhöht.

In den frühen Morgenstunden des 3. September übertrug der Westdeutsche Rundfunk sein traditionelles Hafenkonzert von Bord unseres Schubbootes Thyssen I, das zu diesem Zweck am Steiger der Schifferbörse in Ruhrort festgemacht hatte. Im ersten Teil des Konzerts führte Siegfried Berndt (WDR) ein Gespräch über Zweck und Funktion eines Schub-Bugsierbootes. Zu diesem Gespräch im Ruderhaus der Thyssen I hatten sich neben Kapitän Büren Prokurist Obering. Pilgram (EH) und Prokurist Kuster (Thyssen-Verkehr G.m.b.H.) eingefunden.



Grünes Licht für den Bau der neuen Alsumer Steig-Brücke

Nach langwierigen Verhandlungen und umfassenden planerischen Vorbereitungen konnten Bevollmächtigte der Stadt Duisburg und des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen im Juni ihre Unterschrift unter den Vertrag setzen, der einen Verkehrsengpaß in Alsum beseitigen wird. Die Bauarbeiten für die neue Straßenbrücke am Alsumer Steig können jetzt in Angriff genommen werden. Die Brücke wird 57 Meter lang sein und zwei getrennte Doppelfahrspuren mit breitem Mittelstreifen besitzen.

Bereits im August 1961 waren die ersten Besprechungen für den Bau dieser neuen Brücke geführt worden. Sie wurde im Zusammenhang mit der Sanierung Alsums durch die Stadt Duisburg und der Neuord-

nung des Verkehrs, der auf Grund des Generalverkehrsplans der Stadt auch in diesem Bereich beabsichtigt ist, notwendig.

Bei der Projektierung dieser Straßenbrücke im Zuge der Alsumer Straße standen verkehrstechnische Fragen im Vordergrund. Dieser Straßenführung kommt für den innerstädtischen Verkehr sowie für die Verbindung zwischen Duisburg und Walsum/Dinslaken angesichts des steigenden Verkehrsaufkommens eine entscheidende Bedeutung zu; denn sie soll die Friedrich-Ebert- und Kaiser-Wilhelm-Straße sowie die Pollmann-Kreuzung, die seit Jahren ein neuralgischer Verkehrsknoten in Marxloh ist, entlasten.

Die neue Alsumer Straßenbrücke wird entsprechend der städtischen Planung vor allem den Durchgangsverkehr zwischen Ruhrort und Walsum aufnehmen. Die Alsumer Straße und die neue Brücke mußten deshalb so geführt werden, daß der Verkehr zügig und ohne Behinderung um die Werksanlagen der ATH herumfließen kann.

Mit dem Bau der neuen Brücke wird auch die nicht ungefährliche „Sprungschanze“ verschwinden, mit der die neue Alsumer Straße vom Kraftwerk Hamborn her bisher an dieser Stelle endet.

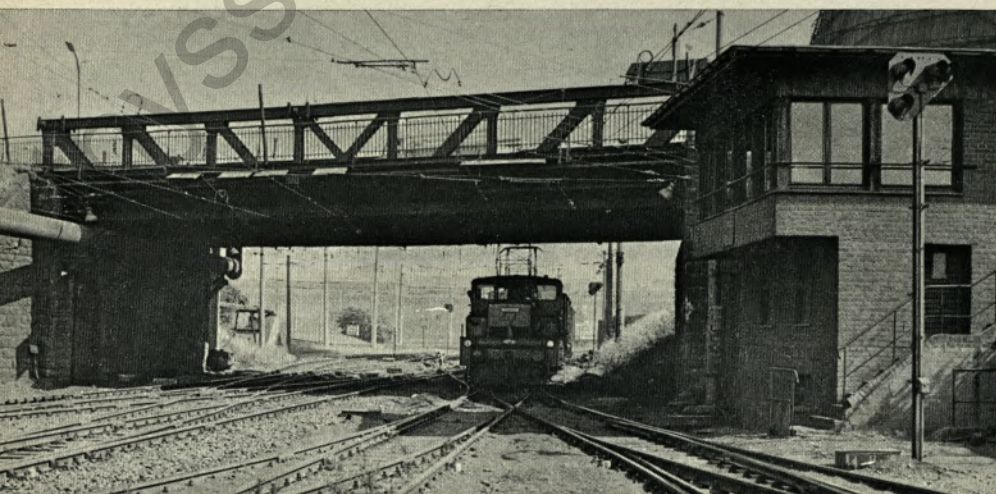
Die ATH wird sich auch an den über vier Millionen DM betragenden Baukosten der Brücke fast zur Hälfte beteiligen müssen.

Die Brücke wird zwischen den beiden Widerlagern das Hüttengelände in einer Länge von etwa 57 Meter überspannen. Davon entfallen 47 Meter auf die Gleisanlagen des Gemeinschaftsbetriebes, während für eine interne Werkstraße die restlichen zehn Meter verbleiben.

Diese breite Werkstraße wird — ähnlich wie an der Thyssenbrücke zwischen den Betrieben östlich und westlich der Kaiser-Wilhelm-Straße — eine werksinterne Verbindung zwischen den Hamborner Betrieben und dem Hafen Schwelgern schaffen.

In ihrer technischen Konzeption ähnelt die neue Alsumer Brücke der Thyssenbrücke. Ein entscheidender Unterschied wird jedoch sein, daß sie zwei völlig getrennte Doppelfahrspuren von je 7,5 Meter Breite besitzt und der fast drei Meter breite Mittelstreifen nicht befahren werden kann. Auf jeder Seite werden ein Radfahrweg von 2,5 Meter und ein Gehweg von fast zwei Meter hinzukommen. Die Brücke selbst wird eine leichte Krümmung besitzen.

Mit den Vorbereitungen für die erforderlichen Ausschreibungen der Bauarbeiten wurde bereits begonnen, und man hofft, im Frühjahr 1968 die Arbeiten aufnehmen zu können.



Einen schweren Verkehrs-Engpaß bildet die Straßenbrücke, die in Alsum über die Gleise des Gemeinschaftsbetriebes führt; vor ihr mündet die ausgebaute Alsumer Straße in einer gefährlichen „Sprungschanze“. Der Neubau der Brücke wird hier bessere Verkehrsverhältnisse bringen.

MTM und UMS-

was steckt dahinter ?



(Fortsetzung unseres in der Ausgabe 7/78 begonnenen Artikels)

In unserer letzten Ausgabe brachten wir einen Beitrag über den Aufbau des MTM-Systems. Wie berichtet, hat man für Instandhaltarbeiten ein auf MTM aufbauendes Verfahren, das UMS-Verfahren entwickelt, dessen Zeitstandards nach dem Baukasten-Prinzip aufgebaut sind und dessen kleinste Elemente die MTM-Grundwerte darstellen.

Solche kleinen Elemente für Grundbewegungen sind u. a.: Hinlangen nach einem Gegenstand (z. B. Schraubenschlüssel oder Hammer), Ergreifen des Gegenstandes, Bringen des Gegenstandes.

Aus diesen kleinsten Bausteinen wurden für stets wiederkehrende Bewegungszyklen wie: Gebrauch eines Schraubenziehers, Gebrauch eines Schraubenschlüssels, Gebrauch von mechanischen und hydraulischen Hebern u. ä. größere Bausteine gebildet, die für alle Bereiche der Instandhaltung gültig sind. Diese „Bausteine“ mit den zugehörigen Ausführungszeiten sind in Richtwerttabellen (UMS-Grundwerte) aufgeführt. In den Werkstätten der Wagenreparatur und Lokreparatur werden z. Z. typische Arbeiten der einzelnen Fachgebiete beobachtet und analysiert. Wir nennen dies „Musterarbeitswert-Analyse“. Hierbei liegt die Betonung auf „Muster“. Wir beschränken uns auf eine dem Schwierigkeitsgrad der einzelnen Fachgebiete angepaßte Anzahl von Musterarbeitswert-Analysen.

Die zeitliche Bewertung der so gewonnenen Musterarbeitswerte erfolgt mit Hilfe der Richtwerttabellen und Fachgebietsformeln. Die Musterarbeitswerte enthalten nur die reinen Ausführungszeiten. Zu diesen Zeiten werden Verteilzeiten und Arbeitsvorbereitungszeiten hinzugerechnet.

Unter Verteilzeiten werden unregelmäßig anfallende Zeiten, z. B. für kleinere Störungen, Wartezeiten und auch Zeiten für persönliche Bedürfnisse zusammengefaßt und durch einen Zuschlag auf die Ausführungszeiten verteilt.

Unter Arbeitsvorbereitungszeiten wird das tägliche Vorbereiten und Aufräumen des Arbeitsplatzes u. ä. verstanden. Sie werden wie die Verteilzeiten durch einen Zuschlag bewertet.

Die erstellten Musterarbeitswerte werden in „Musterarbeitswert-Kataloge“ nach Fach-

und Arbeitsaufgabengebieten in Zeitgruppen eingeordnet.

An Hand dieser „Musterarbeitswert-Kataloge“ werden die einzelnen Tätigkeiten bewertet. Diese Bewertung erfolgt jedoch nicht in effektiven Zeiten, sondern in Zeitspannen aus folgenden Gründen: Viele Teile an unseren Fahrzeugen haben zwar die gleiche Funktion, z. B. Radsätze, Achshalter, Zugvorrichtung, Klappen usw., weisen jedoch konstruktive Abweichungen auf. Die auszuführenden Arbeiten an diesen Teilen sind dementsprechend gleich oder ähnlich.

Die gleiche Arbeit an den gleichen Teilen kann bei gleicher Arbeitsmethode oft zwar geringfügige, aber doch unterschiedliche Zeiten erfordern. Wir sagen also: Ein qualifizierter Handwerker ist auf Grund unserer Studien in der Lage, eine ihm übertragene Arbeit in einer Zeitspanne von beispielsweise 5,5 bis 6,5 Stunden auszuführen. Der Arbeitsvorgang verliert auf diese Weise seine genaue Zeit, dafür bekommt er einen „Mittelwert“ der entsprechenden Zeitgruppe als „Standardzeit“. Bei unserem Beispiel erhielt der Handwerker die Standardzeit 6 Stunden für die Lohnverrechnung vorgegeben. Das UMS-Zeitgruppensystem ist mathematisch gesichert, d. h. die Schwankungen um die Mittelwerte der Zeitgruppen gleichen sich bei einer gewissen Anzahl von Standardzeitwerten über einen Lohnabrechnungszeitraum aus.

Kalkulieren durch Vergleich

Unsere Standardfahrzeuge sowie einige andere Typen, die in großer Anzahl vorhanden sind, werden vom technischen Büro der EBW systematisch zeichnerisch erfaßt. An

Hand dieser Zeichnungen werden in der AV Reparaturkataloge erstellt. In diesen Reparaturkatalogen sind alle Wagenteile und die daran vorkommenden Reparaturarbeiten festgelegt. Die einzelnen Arbeitsgänge werden zeitlich bewertet an Hand der UMS-Musterarbeitswert-Kataloge und zwar:

1. Direkte Bewertung, wenn der erstellte Musterarbeitswert dem jeweiligen Arbeitsgang des Reparaturkatalogs entspricht.
2. Durch direkten Vergleich, wenn das zu bearbeitende Teil oder der durchzuführende Arbeitsumfang ähnlich dem Musterarbeitswert ist.
3. Durch indirekten Vergleich, bei selten vorkommenden Arbeiten. Hierbei muß der Kalkulator die dem Musterarbeitswert zugrunde liegende Musterarbeitswert-Analyse mit dem Umfang und der Methode der durchzuführenden Arbeit genau vergleichen.

Nur in den Fällen, in denen die vorhandenen Richtzeitwerte nicht ausreichen, wird jeweils eine neue Arbeitsanalyse im Betrieb vorgenommen.

So ist es möglich, mit einem relativ geringen Anteil von Musterarbeitswerten eine große Anzahl möglicher Arbeiten zeitlich zu bewerten.

Diese Zeiten sind für die verschiedenen Zwecke wie Planung, Steuerung und Entlohnung in Instandhaltungsbetrieben hinreichend genau.

Was wird bei den Musterarbeitswert-Analysen außerdem erfaßt?

Durch die chronologische Aufschreibung der einzelnen Arbeitsgänge läßt sich aus einer Musterarbeitswert-Analyse der genaue Arbeitsumfang, der Arbeitsvorgang und die Methode erkennen.

Bei der Auswertung prüft der Arbeitsvorbereiter, ob die angewandte Methode verbesserungsfähig ist. Da er mit vorbestimmten Zeiten arbeitet, ist er jeweils in der Lage, die durchgeführte mit einer verbesserten Methode kalkulatorisch direkt zu vergleichen.

Während der Erstellung von Musterarbeitswert-Analysen werden Aufschreibungen über

Die Tabelle zeigt eine Reihe von Zeitgruppen, die jeweilige Zeitspanne und die zutreffenden Mittelwerte. Beispielsweise umfaßt die Zeitgruppe E alle Arbeiten, deren Zeitbedarf zwischen 0,9 und 1,5 Stunden liegen. Für alle Arbeiten dieser Zeitgruppe wird der Mittelwert von 1,2 Stunden vorgegeben.

UMS-Zeitgruppen		
Zeitgruppe	Zeitspanne der Zeitgruppe Stunden	Mittelwert der Zeitgruppe Stunden
A	bis 0,15	0,1
B	0,15 bis 0,25	0,2
C	0,25 bis 0,50	0,4
D	0,50 bis 0,9	0,7
E	0,9 bis 1,5	1,2
F	1,5 bis 2,5	2,0
G	2,5 bis 3,5	3,0
H	3,5 bis 4,5	4,0
I	4,5 bis 5,5	5,0
K	5,5 bis 6,5	6,0
L	6,5 bis 8,0	7,3
M	8,0 bis 10,0	9,0

Eine UMS-Musterarbeitswert-Analyse.
Die Zeiteinheit des UMS-Systems ist

$\frac{1}{10\,000}$ Stunde.

die gebrauchten Werkzeuge und die Häufigkeit des Einsatzes gemacht, mit dem Ziel, Standardwerkzeugsätze für die einzelnen Arbeitsbereiche festzulegen. Hierbei werden Überlegungen angestellt, möglichst arbeits-erleichternde und zeitsparende Werkzeuge zu beschaffen oder ggf. selber zu gestalten.

Die wichtigsten Merkmale des UMS-Verfahrens

Die wichtigsten Merkmale des UMS-Verfahrens lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die wiederkehrenden typischen Arbeiten werden an den Arbeitsplätzen beobachtet und analysiert. Sie werden an Hand von UMS-Richtzeitwerttabellen zeitlich bewertet und bilden Musterarbeitswerte.

Zu den reinen Ausführungszeiten kommen Zuschläge für Arbeitsvorbereitungen, sachliche und persönliche Verteilzeiten u. ä. hinzu.

Die Ausführungszeiten für alle ähnlichen Arbeiten werden — soweit wie möglich — durch direkten oder indirekten Vergleich mit den Musterarbeitswerten ohne Vorteilzeiten ermittelt.

Die ermittelten reinen Arbeitszeitwerte werden in Zeitgruppen eingeordnet, der Mittelwert der jeweiligen Zeitgruppen wird vorgegeben.

Die Mitarbeiter der UMS-Gruppen und ihre Aufgaben

Zur Einführung des UMS-Verfahrens in der EBW wurden zwei Gruppen gebildet:

UMS-Gruppe für Wagenreparatur,
UMS-Gruppe für Lokreparatur.

Die Mitglieder dieser Gruppe bestehen aus handwerklich geschulten Arbeitsvorbereitern. Ihre Ausbildung entspricht dem Berufsbild eines Arbeitsvorbereiters. Sie besitzen entweder einen Meisterbrief oder ein Technikerzeugnis.

Darüber hinaus haben alle eine Ausbildung im Arbeitsstudium (REFA) erhalten. Hinzugezogen wurden vier qualifizierte Betriebs- handwerker. Die Auswahl wurde entsprechend den hohen Anforderungen, die bei der Mitarbeit gestellt werden, getroffen. In einem mehrwöchigen MTM- und UMS-Lehr- gang wurden sie in den theoretischen Grund- lagen und der Anwendung dieser Verfahren gründlich geschult.

Zur Zeit erstellen beide Gruppen in den Werkstätten Musterarbeitswert-Analysen. Sobald genügend Musterarbeitswerte vor- handen sind, wird zunächst in der Radsatz- werkstatt und in der Wagenreparatur II, anschließend in der Lokreparatur, ein so- genannter Probelauf begonnen. Während des Probelaufs wird geprüft, ob genügend Ar- beiten erfaßt sind, um mit einer Leistungs- entlohnung auf Grundlage der UMS-Zeit-

Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen Arbeitsvorbereitung		Musterarbeitswert-Analyse		Code: 0790 Katal. Nr.:		
Arbeitsaufgabe: Sicherungspatrone, bis 60 A in Schraubkappe, wechseln, (Lok-Führerhaus)				MAW Nr.: 132 Datum: 13.6.67 Fachgebiet: Elektriker Zeichnung:		
Anzahl der Arbeiter:				Beobachter: Bode	Bl.: 1 von:	
Zelle	Mann	Beschreibung des Arbeitsvorganges	Nachweis	Einheits- zeit	Anz.	Gesamtzeit
1		Leiter zum Führerhaus hochgehen	03.0208			33
2		Türgriff erfassen und drehen	01.0901			7
3		Türe öffnen	04.0102			11
4		Zum Schaltschrank gehen (bis 1,5m)	03.0102			5
5		Abdeckung von Schaltschrank öffnen mit	01.0903	25	4	100
6		Schlüssel (4 Riegel mit Vierkantansatz)				
7		Abdeckung herausziehen	12.0006			17
8		Abdeckung seitlich abstellen	04.0109			23
9		Vor Schrank hinknien	03.0110			16
10		Durchgebrannte Sicherung suchen, aus	13.0003			51
11		mehreren Elementen auswählen				
12		Schraubkappe herausdrehen	15.0305			38
13		Sicherung aus Schraubkappe ziehen	0750.02 D			5
14		Neue Sicherung hernehmen	04.0102			11
15		Sicherungsstärke prüfen	13.0001			13
16		Sicherung in Schraubkappe stecken	12.0003			10
17		Schraubkappe mit Sicherung einschrauben	15.0305			38
18		Meßinstrument einrichten	0790.058			171
19		Durchgang der Sicherung prüfen	0790.087			35
20		Aufrichten im Führerhaus	03.0110			16
21		Abdeckung von Schaltschrank hernehmen	04.0109			23
22		Abdeckung in Schrank einsetzen	12.0006			17
23		Abdeckung schließen 4 x	01.0903	25	4	100
24		Zur Führerhaustüre gehen	03.0102			5
25		Türgriff fassen	04.0103			17
26		Türe schließen	01.0901			7
27		Leiter hinabsteigen	03.0208			33
28						
29						
30						
B merkmale:			Gesamtzahl der Musterarbeitswerte		0.0802	
			Standard-Zeitgruppe		A	

werte beginnen zu können. Ggf. werden noch fehlende Musterarbeitswerte erstellt, bis der gewünschte „Erfassungsgrad“ erreicht ist.

Leistungsentlohnung

Wenn der gewünschte „Erfassungsgrad“ erreicht und eine gute Übersicht über das UMS-Verfahren in den jeweiligen Werk- stätten gewonnen ist, steht der endgültigen Einführung nichts mehr im Wege.

Geschäftsführung und Betriebsrat werden gemeinsam überlegen, wie Leistung und Lohn in Einklang gebracht werden können. Das Ergebnis der Verhandlungen wird in einer Betriebsvereinbarung festgelegt. Der Leistungsfaktor ergibt sich aus der Gegen- überstellung der Vorgabezeitwerte (UMS- Zeitwerte) und der gebrauchten Zeiten. Für die einzelnen Leistungsfaktoren wird jeweils eine Leistungsprämie nach den mit dem Be- tribsrat festgelegten Richtlinien ermittelt.

Zusammenfassung

Der technisch hohe Stand der neuen An- lagen beim Gemeinschaftsbetrieb erfordert Rationalisierung im Instandhaltungs- und Reparaturbereich. UMS ist ein Verfahren,

mit dessen Hilfe Arbeits- und Materialpla- nungen erleichtert werden, ferner ein ob- jektiver Leistungslohn gestaltet werden kann und schließlich die betrieblichen Ko- sten richtig erfaßt und ggf. gesenkt werden können.

Es ist ein Verfahren, daß im Instandhalte- bereich mit weniger Personal für Arbeits- studien zu einem schnelleren Erfolg führt als die bisherigen Arbeitsstudienverfahren. UMS hat sich in vielen Werken als durch- führbar erwiesen und bewährt. Nur mit einer gezielten Rationalisierung ist es mög- lich, die uns übertragenen und auf uns zu- kommenden Aufgaben zu lösen.

Dieser Artikel sollte lediglich die technische Seite des UMS-Verfahrens in groben Zügen erläutern.

Die organisatorischen Probleme der Arbeits- vorbereitung sind vielseitig und schwierig, aber auch sehr interessant. Über diese Seite des Verfahrens sowie die Überwachungs- möglichkeiten und verschiedenartigen Pla- nungen, wie Arbeitsvolumen- und Kapazi- tätsplanungen, die sowohl für Betriebsleiter als auch Betriebswirte gleichfalls interessant sind, wird zu einem späteren Zeitpunkt be- richtet.

Kirchenkamp ■

Betriebskrankenkasse Hamborn glich ihren Etat 1966 knapp aus

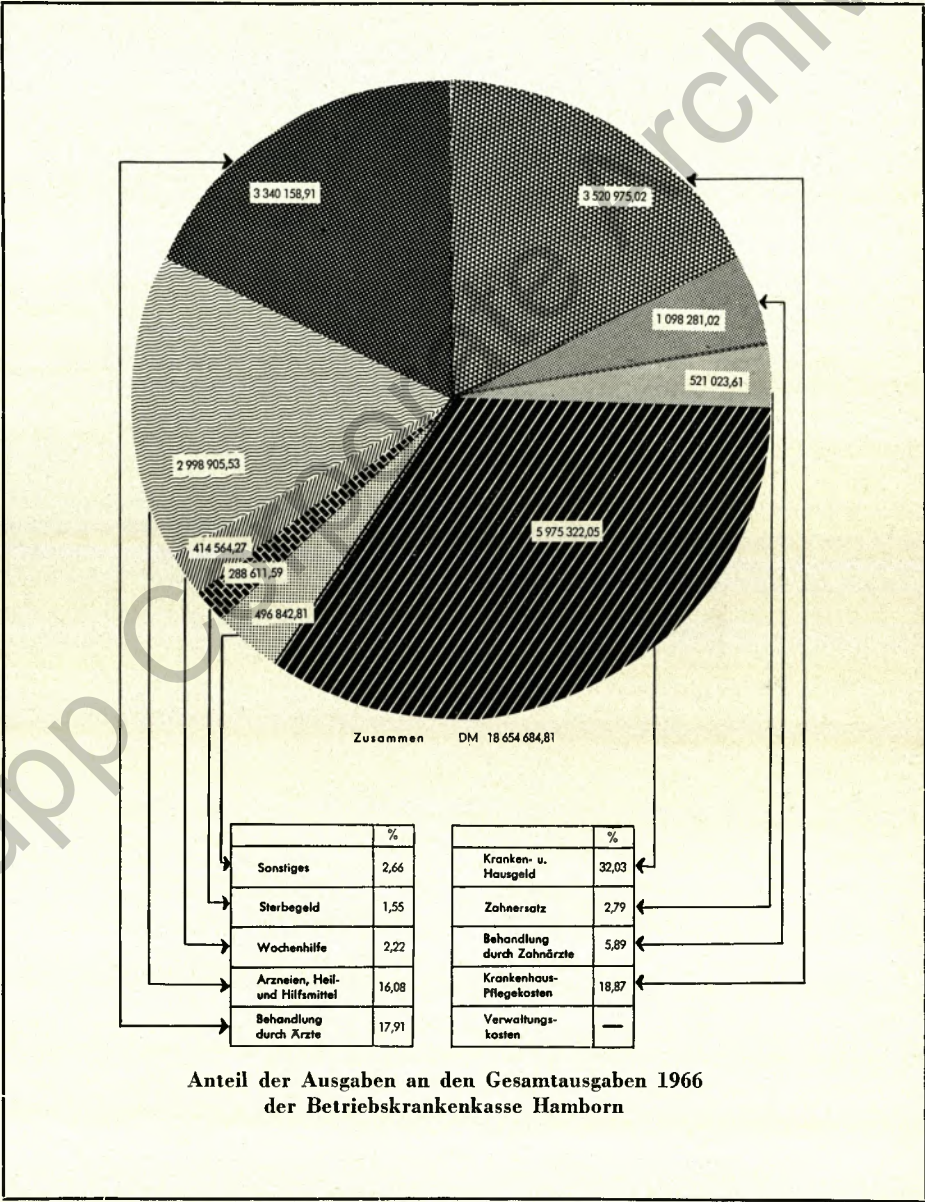
In der Presse war in der jüngsten Vergangenheit mehrfach zu lesen, daß die Finanzlage bei den Krankenkassen sehr angespannt sei und daß in mancher Hinsicht etwas geschehen müsse. Hat diese Sorgen auch die Betriebskrankenkasse der August Thyssen-Hütte AG Hamborn? Hierüber berichtet Geschäftsführer Feldmann.

Der Geschäftsbericht der Betriebskrankenkasse Hamborn der ATH, zu deren Mitgliedern neben den Mitarbeitern der Werke Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth auch die Belegschaften der Thyssen Industrie GmbH und des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen zählen, liegt jetzt für das Jahr 1966 vor. Erfreulicherweise kann festgestellt werden, daß dieses Geschäftsjahr mit einer — wenn auch nur geringen — Vermögenszunahme in Höhe von 16 800 DM abgeschlossen werden konnte; 1965 betrug sie noch rund 450 000 DM. Einer Gesamteinnahme von 18,67 Millionen DM stand 1966 eine Gesamtausgabe von 18,65 Millionen DM gegenüber. Worin liegt die Ursache dieser geringen Vermögenszunahme?

Betrachtet man die grafische Darstellung, so stellt man fest, daß fast ein Drittel der Ausgaben auf Barleistungen entfällt, nämlich auf das Kranken- und Hausgeld in Höhe von fast sechs Millionen DM. Der durchschnittliche Krankenstand betrug 1966 6,38 Prozent. Wird immer noch nicht erkannt, daß ein solch hoher Krankenstand zwangsläufig die Ausgaben weiter in die Höhe treibt?

Könnte man — und dieser Wunsch geht an alle — den Krankenstand des Vorjahres im Durchschnitt des Jahres 1967 nur um ein Prozent senken, d. h. auf 5,38 Prozent, so würden die Ausgaben für Kranken- und Hausgeld um fast eine ganze Million DM niedriger sein — ein Betrag, der zum Nachdenken Anlaß geben sollte. Es kann nur immer wieder darauf hingewiesen werden, daß jedes einzelne Mitglied mit seinen Familienangehörigen den Schlüssel zum Geldschrank seiner Krankenkasse in Händen hält. Während die Betriebskrankenkasse im Jahre 1960 je Mitglied für Arzneimittel rund 56 DM ausgegeben hat, stieg diese Ausgabe im Jahre 1966 auf über 114 DM an, eine Verdoppelung allein bei diesen Ausgaben. Muß das sein? Werden nicht viele Medikamente gesammelt, um dann später achtlos weggeworfen zu werden? Wie sieht die sogenannte „Hausapotheke“ aus?

Bedenkt man gar nicht, daß hier letzten Endes eigenes Geld sinnlos vertan wird? Wir möchten die Gelegenheit benutzen, jedes Mitglied unserer Betriebskrankenkasse



Einsendeschluß

unseres diesjährigen Fotowettbewerbes „Unsere Heimat, das Ruhrgebiet“ ist der 31. Oktober 1967. Beeilen Sie sich bitte, Ihre besten Fotos auszusuchen und abzusenden. Sie können wieder wertvolle Preise gewinnen. Näheres bitte in unserer Ausgabe März/April 1967 nachlesen!

auf die eigene Verantwortung aufmerksam zu machen. Mehr denn je gilt die Bitte: „Helft mit, mit wenigen Mitteln ein Höchstmaß an Leistungen zu erzielen und zu erhalten!“ Niemand kann auf die Dauer mehr ausgeben als er einnimmt!

Auch die Versichertengemeinschaft unserer Krankenkasse muß mit ihren Mitteln vernünftig umgehen, wenn Beitragserhöhungen vermieden werden sollen. Dabei kann jeder Versicherte helfen.



Mußte das sein?

Die im Kran hängende Last wurde auf dem Eisenbahnwagen abgesetzt

Und das waren die Folgen:
Verschrottung des Wagens.
Neubeschaffungswert: ca. DM 22 000,—



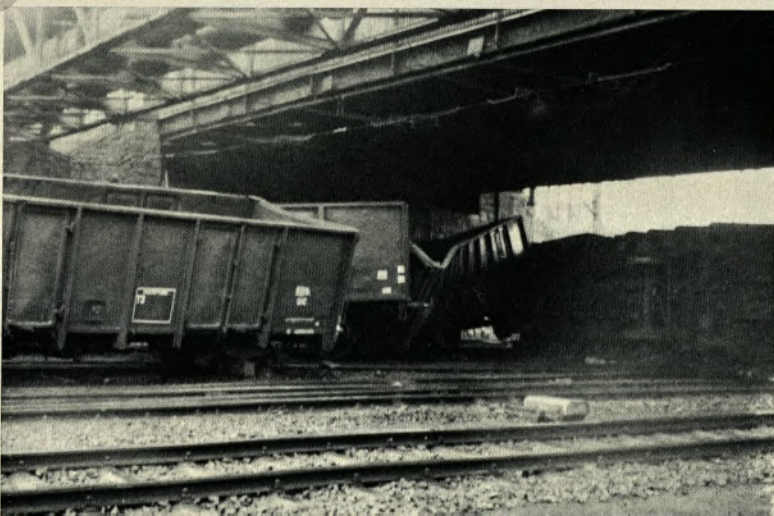
Eine vom Kran herabfallende Last zerschlug den Eisenbahnwagen

Und das waren die Folgen:
Verschrottung des Wagens.
Neubeschaffungswert: ca. DM 24 000,—



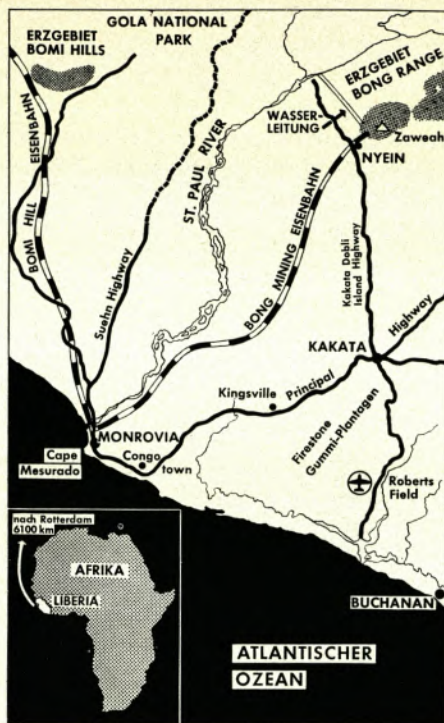
Durch Überfahren des Gleisabschlusses stürzten Eisenbahnwagen in den Rhein

Und das waren die Folgen:
Absicherung der Rheinschifffahrt durch Wasserschutzpolizei.
Bergung der auch noch unter der Wasseroberfläche befindlichen Eisenbahnwagen durch Taucher.
Gerätewageneinsatz: 80 Arbeitsstunden.
Erstattung der Kosten für den Tauchereinsatz.



Ein vergessener Hemmschuh führte zur Entgleisung mit Wagenbeschädigungen

Und das waren die Folgen:
Gleisperrung: 5 Stunden.
Aufwand für das Aufgleisen: 2 Gerätewagen à 5 Mann jeweils 7 Stunden = 70 Arbeitsstunden.
Reparaturkosten: ca. DM 28 000,—



Erz aus dem afrikanischen Busch

Anlagen in Westafrika mit der Ausbildung von Liberianern in der Bau-Abtlg. und beim Betriebsmaschinendienst. Insgesamt waren es 10 Mann, die innerhalb von 1½ Jahren auf ihre spätere Tätigkeit in ihrer Heimat, nämlich gemeinsam mit europäischem Personal die Anlagen zu betreiben, eingewiesen wurden. So mancher Mitarbeiter vorgenannter Abteilungen wird sich beim Lesen dieser Zeilen heute noch daran erinnern.

Diese vorbereitende Ausbildung von Liberianern bildete aber nur einen Teil der praktischen Unterstützung. Wesentlich ist die tatkräftige Mithilfe durch EH-Fachkräfte beim Bau, bei der Inbetriebnahme und schließlich beim Betrieb der Anlagen in Liberia selbst. Entsprechend den Aufgaben waren es die Bauabteilung und der Betriebsmaschinendienst, die durch eine bzw. drei Fachkräfte vertreten sind, zu denen sich später noch eine solche vom Eisenbahnbetrieb hinzugesellte. Diese Unterstützung war für die betroffenen Abteilungen anfangs insofern besonders schwierig, weil sie in eine Zeit eigenen Personal-Mangels fiel.

Für den einzelnen Mann hingegen ist eine derartige Tätigkeit, viele 1000 km von der Heimat entfernt in völlig ungewohnter Um-



Das Einfahrtssignal zum Bahnhof der Bong-Mining-Company. Im Hintergrund der Erzberg, am Fuße desselben Werkstätten, Magazin und Kraftwerk.

Lokführer Koller kehrte vor kurzem von einem mehrjährigen Einsatz in Liberia zurück. Von seinen Erlebnissen und Erfahrungen berichtete er der Werkszeitung. Wir nehmen dieses zum Anlaß, die Mitarbeit einiger unserer Männer am Aufbau der mit starker deutscher Beteiligung gegründeten Erzgesellschaft zu würdigen.

Die EH-Betriebszeitschrift Nr. 7/8 vom Juli/August 1965 enthielt u. a. einen Kurzbericht über das Eintreffen der ersten Erzlieferung der Bong Mining Company aus Liberia im Hafen Schwelgern. Inzwischen machen die Lieferungen dieser Gesellschaft aus dem Westafrikanischen Staat bereits etwa 20 % der rd. 40 verschiedenen Sorten aus, welche derzeit im Hafen Schwelgern umgeschlagen werden. Die Anlieferung soll im Laufe der nächsten Zeit noch weiter gesteigert werden. Auf diese Entwicklung soll nun heute nicht nur deswegen besonders hingewiesen werden, weil EH bei der Projektierung der Hafen- und Eisenbahnanlagen dieser unter Beteiligung deutscher Hüttenwerke — insbesondere der ATH — ins Leben gerufenen Gesellschaft durch seine Fach-Ingenieure wesentlich beteiligt war, sondern weil seine praktische Unterstützung durch handwerkliche Fachkräfte bis in die heutige Zeit hineinreicht. Diese praktische Unterstützung begann eigentlich bereits vor dem Bau der

Abfahrbereiter Zug im Bahnhof der Erzgewinnungs- und Aufbereitungsanlage während der Regenzeit.



gebung und mehr oder weniger auf sich allein gestellt, nicht nur abenteuerlich und interessant, sie verlangt auch einen ganzen Kerl. Da kann man nicht immer nur aus dem Vollen schöpfen und nach vorliegendem Plan arbeiten. Es ist oft genug erforderlich, neue Ideen zu entwickeln und zu improvisieren.

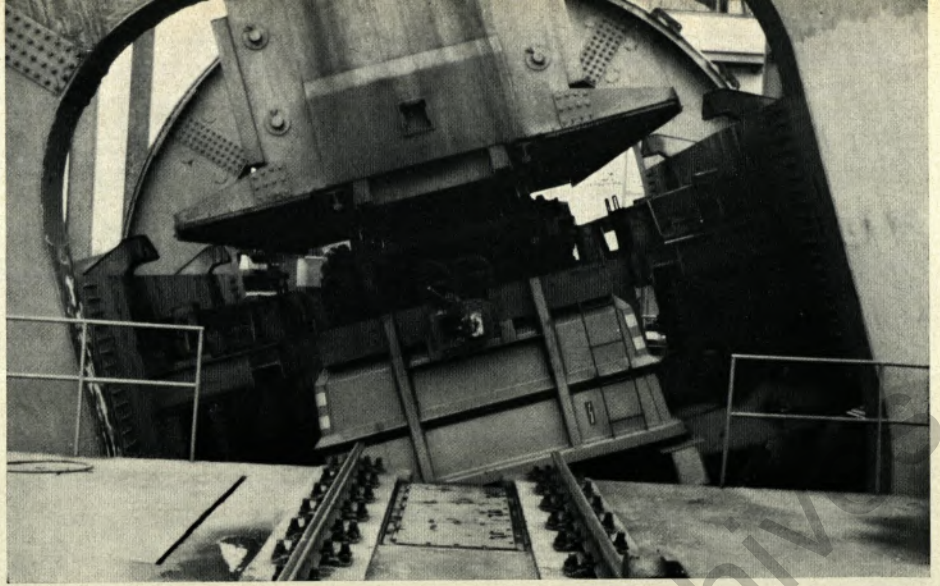
Einer dieser Mitarbeiter, der Lokführer Koller vom Betriebsmaschinendienst, ist nun nach mehrjähriger Tätigkeit in Afrika an seinen alten Arbeitsplatz zurückgekehrt und berichtete uns aus seinen Erlebnissen.

Als er im März 1965 mit dem Flugzeug von Düsseldorf über Paris-Dakar auf dem Flug-

platz Robertsfield bei Monrovia — der Hauptstadt von Liberia — eintraf, waren die Anlagen der Gesellschaft zum Teil noch im Bau. Diese Anlagen bestehen in der Hauptsache aus der Erzgewinnungs- und Aufbereitungsanlage am etwa 80 km von der Küste und der Stadt Monrovia liegenden Erzvorkommen „Bong Range“, aus der Eisenbahnlinie von der Verladeanlage bis zur Küste, aus den Umschlaganlagen und aus dem eigenen Hafen. Beim Eintreffen von Lokführer Koller in Afrika wurde gerade das erste Erz am Hafen auf Halde gefahren, aber noch nicht verschifft. Vor allen Dingen wurde noch an der Erzaufbereitungsanlage gearbeitet, während die Eisen-

Gleisbauarbeiten an der eingleisigen Strecke.

bahnanlagen einschließlich Fahrzeugpark als Voraussetzung für die Durchführung größerer Bauten und zur Verschiffung des Erzes mit als erste fertig waren. Zum Eisenbahnfahrzeugpark gehören neben 120 Erzwagen mit einer Tragfähigkeit von 80 t/Wagen, einigen Spezialwagen, wie Flach- und Kesselwagen, sowie 2 Rottenkraftwagen, 6 Lokomotiven. Es sind 2 kleine 2achsige 250-PS-Diesellok für Rangierarbeiten und 4 große, 4achsige (Drehgestell-) diesel-elektrische Lok zum Transport der schweren Erzzüge. Diese Lok haben ein Gewicht von 100 t und eine Anfahr-Zugkraft von 33 t. (Die schwersten Lok des Gemeinschaftsbetriebes wiegen 80 t und haben eine Anfahr-Zugkraft von 22,4 t.) Eine dieser 4 Lok wurde nun von Lokführer Koller gefahren. So lange alles gut ging, war das eine feine Sache, mit 50 km/Std. Geschwindigkeit und 3000 t Anhänelast von der Erzaufbereitungsanlage



Mit Hilfe eines modernen Kreiselkippers werden die Erzwagen durch eine Drehung um 360° um ihre Längsachse vollständig entladen. Die mit Spezial-Kupplungen ausgerüsteten Wagen brauchen zu diesem Zweck nicht entkuppelt zu werden. Der gesamte Erzzug kann dadurch in 75 Minuten vollständig entladen werden.



Erzzug auf der Fahrt durch den Busch.

die 80 km lange eingleisige Strecke bis zum Hafen durch den Urwald zu fahren. Die Einheiten wurden als „Ein-Mann-Züge“ gefahren. Auf etwa halber Strecke der eingleisigen Bahn befindet sich eine sogenannte „Ausweiche“, um entgegenkommende Züge passieren zu lassen. Da bei der vorliegenden Tagesförderung von 10 000 t Erz bei zweischichtigem Betrieb stets 2 Züge auf der Strecke sein müssen, muß in der Ausweiche regelmäßig der Gegenzug abgewartet werden. Die Leerzüge vom Hafen zur Aufbereitungsanlage werden dabei mit 60 km/h gefahren, wobei sie noch die fast stetige Steigung von 10‰ überwinden müssen, denn das Erzvorkommen liegt etwa 150 m über dem Meeresspiegel inmitten einer Hügelkette von rd. 300 m Höhe. Die Fahrzeit beträgt dabei 1¾ bzw. 1½ Std., so daß die Lokführer von der Abfahrt bis zur Rückkehr ungefähr 4 Stunden unterwegs sind und normalerweise in der Schicht 2 Züge fahren können. So sah es also aus, wenn alles wie vorgesehen verlief. Das war aber, wie so oft in der Praxis, nicht immer der Fall.

Dabei soll das unvermeidliche Überfahren von Ziegen, Buschkatzen, Antilopen und auch einmal einer 4 Meter langen Python-Schlange noch nicht als außergewöhnliche Störung angesehen werden. Wesentlich schlimmer wirkten sich betriebliche und technische Störungen aus. Es gab Entgleisungen durch Gleisverwerfungen oder Unterspülungen sowie Störungen an den Fahrzeugen. In Verbindung mit dem notwendigen Zwang, bei knapp bemessenem Fahrzeugpark stets auch noch die erforderliche Leistung zu erbringen, kann man deshalb hier nicht nur Lokführer sein, sondern muß sich selbstverständlich auch an der Instandsetzung der Lok und Wagen und beim Aufgleisen mit beteiligen. So kam es, daß der Arbeitstag oftmals 12 bis 16 Stunden, je nach Umfang der Störungen, dauerte und im Monat bis zu 260 Arbeitsstunden verfahren wurden. Dabei sind die klimatischen Vor-



Lokführer Koller gibt während der Fahrt vom Führerstand seiner Lok per Funk einen Bericht durch.



Panorama der Bungalow-Siedlung für Europäer und liberianische Aufsichtskräfte.

aussetzungen in der Gegend für Europäer nicht ganz einfach. Es herrscht subtropisches Klima mit der hohen Luftfeuchtigkeit von über 90%. Die Trockenheit dauert von etwa Oktober bis April, und die Regenzeit fällt in die Monate Mai bis September. Während die Übergangszeiten von einer Periode zur anderen von heftigen Gewittern begleitet werden, gibt es in der Regenzeit kaum vorstellbare Niederschlagsmengen. Im August 1966 fielen beispielsweise je m² 850 mm Niederschlag. Diese Wassermengen sind dann in der Trockenzeit wiederum die Ursache einer großen Mosquito-Plage, durch die die Gefahr einer Malaria-Infektion hoch ist. Auch auf dem Boden regt es sich in der Trockenzeit überall. So dringen die Schlan-

Neben diesen vorgenannten 350 Europäern und einigen Liberianern wohnen in der Nähe noch 1500 Liberianer in einer weiteren Siedlung und im Busch. Selbstverständlich gibt es für diese große Zahl von Menschen, weitab jeder anderen Ansiedlung, auch einen eigenen großen Supermarkt. Schließlich wurde durch Clubanlagen für Tennis, Fußball, Handball, Minigolf, Boccia, Kegelbahnen usw. auch für eine abwechslungsreiche Freizeitgestaltung gesorgt. Wem dies alles noch nicht genügt, der kann dann noch kostenlos mit dem Bus fahrplanmäßig die 80 km bis zur Landeshauptstadt Monrovia fahren, um einzukaufen oder im Meer zu baden. Man kann aber auch Kollegen einen Besuch abstatten, denn das im Hafen

es nicht besonders verwunderlich, daß augenblicklich neben der genannten Bong Mining Company mit starker deutscher Beteiligung, noch drei andere große Gesellschaften und zwar zwei liberianisch-amerikanische und eine schwedische unter dem Namen „Bomi-Hill Liberia-Mining-Company“, „Mano-River National-Iron-Ore-Ld.“ und „Lamco“ tätig sind.

Selbstverständlich hat Lokführer Koller in der Zeit seiner dortigen Tätigkeit auch an besonderen Ereignissen teil gehabt, die ihm immer in Erinnerung bleiben werden. So hat er die erste Beladung der „Anita Thyssen“ im Hafen Monrovia der Bong Mining Company miterlebt, und er hat selbst die 1. Million Tonnen Erz von der Aufbereitungsanlage bis zum Hafen gefahren. Aber dies alles wird noch übertroffen von der Ehre, die ihm anlässlich der Einweihung der Gesellschaft am 12. November 1965 widerfuhr, als er den Präsidenten von Liberia, Mr. Tubmann, auf dem Führerstand seiner Lok von Monrovia zur Aufbereitungsanlage zum Empfang durch den Generaldirektor der ATH, Dr. Sohl, den Direktor der Barbara-Erzbergbaugesellschaft Exploration, Dr. Plotzki, und den Sonderbotschafter der Bundesrepublik, Schmidt-Horex, fuhr.

Zum Schluß dieses Berichtes wird es manche bestimmt noch interessieren zu erfahren, daß von den seinerzeit bei EH ausgebildeten 10 Liberianern leider nur noch 3 bei der Gesellschaft tätig sind und zwar Mr. Pratt für das Sicherheitswesen, Mr. Kox im Baubetrieb als Aufsicht und Mr. Brown bei der Auto-Reparatur.



Clubanlagen zur Freizeitgestaltung.

gen bis in das Wohngebiet vor. Schlangenbisse sind aber eine Seltenheit. In erforderlichen Fällen erweist sich das eigene Gesundheitszentrum mit Krankenhaus der Gesellschaft, das mit 4 deutschen Ärzten und mit deutschen Schwestern besetzt ist, als besonders segensreiche Einrichtung. Es ist überhaupt gewaltig, was neben den Produktionsanlagen auch noch an sozialen Einrichtungen hier im afrikanischen Urwald geschaffen wurde, um das Leben unter den erschwerten Bedingungen lebenswert zu machen. So gibt es schöne freundliche Bungalows für Europäer und die einheimischen Aufsichtskräfte in der Nähe der Erzaufbereitungsanlage. Darin sind z. Z. etwa 350 Europäer, von denen rd. 200 verheiratet und 150 ledig sind, untergebracht. Zu dieser Siedlung gehört eine deutsche Schule mit 3 deutschen Lehrern und einer liberianischen Lehrerin. Es handelt sich um eine achtklassige Schule mit breiter, universeller Grundausbildung. Eine weitere Fortbildung kann dann allerdings nur in den Schulen der Landeshauptstadt Monrovia oder in Europa erfolgen.

beschäftigte Personal wohnt dort in der Nähe der Arbeitsplätze in angemieteten Wohnungen. Nicht nur die Zahl der bei diesem Projekt Beschäftigten ist groß, auch die Anzahl der Herkunftsländer ist beachtlich, denn es handelt sich um nicht weniger als etwa 15 Nationen. Darunter befinden sich neben den einheimischen Liberianern in der Hauptsache Deutsche, Italiener, Spanier, Holländer, Amerikaner, Engländer, Norweger, Libanesen und Inder. Solch ein buntes Gemisch kann nur in einem entsprechend toleranten Lande so frei leben, wie es Liberia wirklich ist. Man muß nämlich wissen, daß Liberia seit 1847 ein selbständiger Neger-Freistaat ist, der aus einer um 1822 begonnenen Ansiedlung freigelassener Negerklaven aus Nordamerika entstand. Dieser Staat hat jetzt etwas mehr als 2 Mill. Einwohner und umfaßt knapp 100 000 qkm Fläche. Bis zur Entdeckung seines Erzreichtums lebte das Land in der Hauptsache von der Ausfuhr von Kautschuk, Palmöl, Piasava und Kaffee. Nun gewinnt die Erzausfuhr immer mehr an Bedeutung, und so ist

Präsident Tubmann von Liberia wird durch die Herren Dr. Sohl, Dr. Plotzki und dem Leiter der Bong-Company, Herrn Zepter, begrüßt. Eine Angestellte der BMC überreicht ein Blumen-Arrangement. In Bildmitte, mit weißem Hemd, Lokführer Koller.





Fußballspiel zwischen der Verwaltung EH und Kokerei ATH endete 1:4 (0:1)

Am 30. August spielte eine Mannschaft der Verwaltung EH gegen eine Elf der Kokerei ATH und unterlag mit 1:4 Toren. Auf dem Platz am „Luftschacht“ in Beek entwickelte sich von Beginn an ein schnelles Spiel, das von unserer Mannschaft bis zur Pause offengehalten wurde, obwohl sich in der 30. Minute der Mittelstürmer Liß bei einem Zusammenprall eine Verletzung zu-

zog und die EH-Mannschaft das Spiel mit praktisch 10 Mann durchstehen mußte. In der zweiten Spielhälfte witterten die „Kokerei-Leute“ Morgenluft, spielten ihre bedeutend bessere Kondition aus und stürmten mit vereinten Kräften. Diesem Ansturm war die Abwehr der EH-Mannschaft, bei der die Spieler Mülleneisen und Hausmann herausragten, auf die Dauer nicht gewachsen.

Den Ehrentreffer erzielte in der letzten Minute der Halbstürmer Elias. Trotz dieser 1:4-Niederlage hofft die EH-Mannschaft in diesem Jahr noch einen Sieg verbuchen zu können.

Für die Verwaltung EH spielten: Mülleneisen, Bonerz, Kunze, Schurse, Schleiken, Hausmann, Urbanek, Berl, Liß, Elias und Fehlberg. **H. Liß** ■



Beim Kinderfest mit Kaffeetafel im Grünen kamen die Kleinen auf ihre Kosten.

rechtfertigten in jeder Hinsicht das Motto, und 22 Mannschaften kämpften mit vollem Einsatz um den Sieg. Höhepunkt und Abschluß der Festwoche war der am Sonntag, 23. Juli, stattgefundene „Bunte Abend“, für dessen Programmgestaltung freundlicherweise Mitarbeiter des Eisenbahnbetriebs-Nord sorgten.

Fünf Jahre sind zwar noch nicht viel, aber bei einer derartigen Aktivität der Mitglieder und insbesondere des Vereins-Vorsitzenden Ernst Steinbacher, wird der F. C. EH-Süd sicherlich noch manches Jubiläum feiern können. Wir wünschen ihm dazu viel Erfolg. ■

F. C. EH-Süd konnte auf 5 Jahre Vereinsgeschehen zurückblicken

Der Fußball-Club Eisenbahn und Häfen-Süd feiert in diesem Jahr sein 5jähriges Bestehen. Aus diesem Grunde fand vom 16. bis 23. Juli eine Festwoche mit vielseitigen Veranstaltungen statt. Überhaupt wird Vielseitigkeit bei diesem Club, der eine stattliche Anzahl Mitglieder und Freunde hat, groß geschrieben. Es wird nicht etwa nur Fußball gespielt, obschon die Mannschaft EH-Süd mit Recht von sich behaupten kann, zur Zeit eine der besten Betriebs-Fußballmannschaften des Duisburger Raums zu sein, was die zahlreichen Siege über namhafte Vertreter und der Pokalsieg 1965 über 5 Betriebsmannschaften der ATH beweisen. Darüberhinaus werden motorsportliche Veranstaltungen durchgeführt, verschiedene andere Sportarten gepflegt und sogar Skat-Meisterschaften ausgetragen. Dabei kommt erfreu-

licherweise die Geselligkeit nie zu kurz. So begann dann auch die Festwoche mit einem großen Kinderfest mit Kaffeetafel und Ballonflug-Wettbewerb. Der Mittwoch stand drei Tage später im Zeichen des Fußballs. Das Vorspiel wurde von der 2. Mannschaft gegen die Werksfeuerwehr ATH mit 3:2 Toren gewonnen. Das Hauptspiel war ein ausgesprochener „Schlager“, trat doch die 1. Mannschaft EH-Süd gegen den Kreismeister der Betriebssport-Gemeinschaften, Schwarz-Weiß Phoenix, Meiderich an. Mit einem Sieg über den Kreismeister mit 4:1 Toren konnten die EH-Spieler wieder ihre gute Form beweisen. Nach einem Ruhetag wurde am Freitag die „Tour der Tücken“, eine motorsportliche Veranstaltung im Rahmen der Pokalverteidigung gestartet. Die besonders schwierigen Aufgaben dieser Tour



Ein Teil der Motorsportler vor dem Start zur „Tour der Tücken“.

Aus der Arbeit unserer Fotogemeinschaft

In der am 21. Juli stattgefundenen Jahresversammlung der Fotogemeinschaft wurde Herr Heinz Kiel zum neuen 1. Vorsitzenden

und Herr Horst Wiesner zum 2. Vorsitzenden der Gemeinschaft gewählt. Die Wahl erfolgte einstimmig. Die Fotogemeinschaft beschloß,

unter ihren Mitgliedern wieder einen Fotowettbewerb zu veranstalten, für den diemal 4 verschiedene Themen zur Wahl gestellt wurden.

Unsere Jubilare

Ihr 50jähriges Berufsjubiläum feiern im November bzw. Dezember Motorenschlosser Friedrich Hemmer, EBW (27. 11. 67), Oberlokführer Heinrich Nünninghoff, BM-Nord (17. 12. 67), und Vorarbeiter Felix Buschta, Signalmeisterei (28. 12. 67).

Friedrich Hemmer wurde am 27. November 1903 in Stahlheim, Kreis Metz, als Sohn eines Schlossers geboren; er wohnt heute in Hamborn, Fiskusstraße 120. Seine berufliche Tätigkeit begann er am 14. November 1917 in dem ATH-Werk in Hagendingen (Lothringen). Nach kurzer Einarbeitung arbeitete er im dortigen Walzwerk als Steuermann bis August 1919. Als dann die Familie nach Hamborn übersiedelte, fand Herr Hemmer sofort bei der ATH in Hamborn-Bruckhausen wieder Beschäftigung. Er wurde der Zurichterei zugeteilt und verrichtete im Laufe der Zeit alle vorkommenden Arbeiten. Seit dem 1. Mai 1939 ist er in der EBW tätig. Hier ist er bis zum heutigen Tage in der Lokreparatur als Batteriewärter und Motorenschlosser beschäftigt.

Der Jubilar gehört dem Jubilarenverein an. Er gilt als fleißiger, pünktlicher und gewissenhafter Mitarbeiter, der sich wegen seiner Einsatzfreudigkeit sowie seines stets aufgeschlossenen und heiteren Wesens der Wertschätzung seiner Vorgesetzten und Kollegen erfreut.



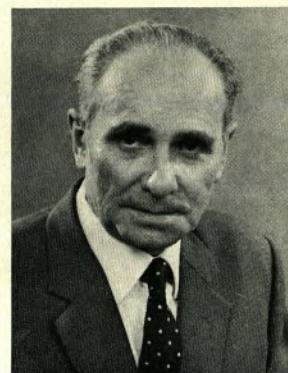
Oberlokführer Heinrich Nünninghoff (BM-Nord), am 27. 12. 1903 als Sohn eines Postassistenten in Hamborn-Bruckhausen geboren, wohnt jetzt in Walsum-Vierlinden, Goerdelerstraße 37. Am 17. Dezember 1917 trat er als Laufbursche bei der Eisenbahn-Betriebsbahnmeisterei der August Thyssen-Hütte ein, machte dann von September 1918 bis April 1922 die Schlosserlehre durch und arbeitete anschließend im Eisenbahnbetrieb als Lokheizer; vom 1. Oktober 1922 an war er als Lokführer eingesetzt, und schließlich wurde er zum Oberlokführer befördert.

Der Jubilar ist Mitglied des Lokführervereins. Er hat, wie schon sein Werdegang zeigt, ein Leben als Eisenbahner hinter sich: Begonnen hat seine berufliche Laufbahn in der Bahnmeisterei; seine handwerklichen Fähigkeiten erwarb er in der EBW, und schließlich konnte er sich als Spezialist im Lokführerberuf bewähren, für den er nach alter Väter Sitte noch das Rüstzeug des gelernten Schlossers mitbrachte sowie die Erfahrungen eines Lokheizers und Dampflokführers. Dieser grundlegende Werdegang und seine Liebe zum Beruf, seine vorbildliche Pflichtauffassung, und seine in langen Jahren erworbenen umfangreichen Kenntnisse führten dazu, daß Herr Nünninghoff schon verhältnismäßig früh im Aufsichtsdienst des Lokbetriebes als Oberlokführer tätig ist. Hier wirkt er nach wie vor unverdrossen belehrend und ausgleichend zum Wohle des Ganzen. In seiner Freizeit betätigt er sich gern in seinem Garten, eine Beschäftigung, die ihm echte Freude und Entspannung bietet.

Vorarbeiter Felix Buschta, wohnhaft in Hamborn, Wehofer Straße 53, stammt aus Duisburg-Hamborn, wo er am 19. Juli 1903 geboren wurde.

Am 28. Dezember 1917 wurde er von der August Thyssen-Hütte als Schlosserlehrling in der Abteilung Lokreparatur eingesetzt. Nach Lehrabschluß war er dort bis Ende 1933 als Schlosser beschäftigt. Er kam dann in gleicher Eigenschaft zur Signalmeisterei, in der er bis heute tätig ist, seit dem 1. Januar 1961 als Vorarbeiter.

In seinem Dienst zeichnet sich Herr Buschta durch Fleiß und Zuverlässigkeit aus. Er ist deshalb in der Signalmeisterei ein sehr geschätzter Mitarbeiter und erfreut sich allgemeiner Beliebtheit. Sein Hobby ist das Lesen guter Bücher. Ebenso liebt er die Erholung in der freien Natur; er wandert gern.



Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Johannes Kopitzki
Kolonnenführer
EBW
eingetreten: 4. 11. 1927



August Makowka
Lokmeister
Betr.-Masch.-Dienst-N.
eingetreten: 5. 11. 1927



Johann Vennmann
Wagenmeister
Betr.-Masch.-Dienst-N.
eingetreten: 8. 11. 1927



Lambert Terfurth
Lokführer
Betr.-Masch.-Dienst-N.
eingetreten: 9. 11. 1927



Karl Hölftgen
Hilfshandwerker
Eisenbahn-Nord
eingetreten: 15. 11. 1927

Heinrich Benninghoff
Streckenwärter
Bauabt.-O-Nord
eingetreten: 18. 12. 1927



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

- Heinrich Mank, Eisenbahn-Nord
mit Christine Okroglic
am 19. 5. 1967
- Hans Pillenkamp, Eisenbahnbaubetrieb
mit Karin Burkhardt
am 26. 5. 1967
- Wilhelm Quante, Eisenbahn-Süd
mit Mathilde Schürmann, geb. Lorenz
am 9. 6. 1967
- Horst Wolniak, Eisenbahn-Süd
mit Gabrijela Jenko
am 16. 6. 1967
- Heinz Laufer, EBW
mit Hildegard Grun, geb. Orlikowski
am 16. 6. 1967
- Otto Simon, Eisenbahn-Süd
mit Marion Böttger
am 16. 6. 1967
- Günter Haubrich, Eisenbahn-Nord
mit Maria Krekel
am 23. 6. 1967
- Karl-Heinz Cebula, Eisenbahn-Süd
mit Ilse Schubert, geb. Kühn
am 13. 7. 1967
- Kurt Augsburg, Hafen Schwelgern
mit Else Anna Birke
am 14. 7. 1967
- Dieter Weiss, Eisenbahn-Süd
mit Ingrid Ruberg
am 14. 7. 1967
- Andreas Janguinis, Eisenbahn-Nord
mit Dafni Pantazidu
am 16. 7. 1967
- Hans Seitz, Eisenbahn-Süd
mit Angela Goles
am 19. 7. 1967

Nachwuchs kam an:

- Dirk-Peter, 10. 6. 1967
Robert Frymark, Verkehrsabteilung
- Zeynep, 10. 6. 1967
Hüseyin Yildirim, Eisenbahn-Nord
- Torsten, 13. 6. 1967
Ulrich Bröske, Betr.-Masch.-Dienst-N.
- Oliver, 13. 6. 1967
Klaus-Peter Glosemeier, Signalmeisterei
- Claudia, 13. 6. 1967
Herbert Lumme, AV
- Semih, 20. 6. 1967
Seyfi Özcan, Eisenbahn-Nord
- Marco, 21. 7. 1967
Benno Guttzeit, Verkehrsabteilung
- Uwe, 25. 6. 1967
Dieter Heise, Betr.-Masch.-Dienst-Nord
- Frank, 28. 6. 1967
Artur Kupke, Betr.-Masch.-Dienst-Süd
- Nejmi, 29. 6. 1967
Halil Nihat Güler, Eisenbahn-Nord

- André, 30. 6. 1967
Gerd Uwe Müller, EBW
- Gülseher, 1. 7. 1967
Hüsni Alkan, Eisenbahn-Nord
- Franz, 2. 7. 1967
Valentin Burchacki, Eisenbahn-Süd
- Ulrike, 3. 7. 1967
Albert Mähler, Hafen Schwelgern
- Nuray, 7. 7. 1967
Haydar Özkan, Eisenbahn-Nord
- Ulrike, 7. 7. 1967
Heinz-Hermann Brandau, Haf. Schwelg.
- Andrea, 15. 7. 1967
Edmund Frisse, Hafen Schwelgern
- Uwe, 15. 7. 1967
Erich Lehringer, Bauabt.-O.-Nord
- Wilma, 17. 7. 1967
Sergio Tonutti, Eisenbahn-Süd
- Jörg, 20. 7. 1967
Kurt Behrendt, Eisenbahn-Nord
- Claudia, 22. 7. 1967
Horst Drozda, EBW
- Andrea, 25. 7. 1967
Walter Busanny, Hafen Schwelgern
- Alptekin, 26. 7. 1967
Cetin Dincer, Eisenbahn-Nord
- Arnd, 28. 7. 1967
Alfred Ruffing, Eisenbahn-Nord
- Thorsten, 30. 7. 1967
Bernd Franz, Hafen Schwelgern
- Sonja, 31. 7. 1967
Erich Grohnert, Hafen Schwelgern
- Handan, 2. 8. 1967
Mehmet Necati Kul, Eisenbahn-Nord
- Klaus, 4. 8. 1967
Boleslaus Karniewski, Eisenbahn-Süd
- Lorella, 4. 8. 1967
Francesco Corda, Eisenbahn-Süd
- Kirsten, 8. 8. 1967
Gerhard Stephanus, EBW

Geburtstag:

- Johann Wefers, früher Verlademeister
geb. 2. 11. 1882 (85 Jahre)
wohnhaft: DU-Beeck, Gotenstraße 67
- Karl Handke, früher Baggermaschinist
geb. 16. 11. 1882 (85 Jahre)
wohnhaft: Hamburg-Billstedt
Dankwerthweg 23
- Augustin Amman, früher Meister
geb. 20. 11. 1887 (80 Jahre)
wohnhaft: Walsum, Franzstraße 7

- Johann Drechsler, früher Stellwerkswärter
geb. 3. 12. 1887 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Grillostr. 22
- Jacob Gensheimer, früher Meister
geb. 26. 12. 1887 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Meiderich, Salmstr. 19
- Heinrich Plückelmann, früher Gleiswerker
geb. 31. 12. 1887 (80 Jahre)
wohnhaft: Spellen, Schweitzerstraße 24

Goldene Hochzeit:

- Friedrich Drost, früher Obermeister
geb. 21. 11. 1892
wohnhaft: DU-Buchholz, Lüderitz-Allee 41
verheiratet: 8. 11. 1917

Todesfälle:

- Hermann Wolff, Pensionär
früher Hilfsschlosser
geb.: 28. 6. 1892
gest.: 16. 6. 1967
- Fritz Görlitzer, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 7. 5. 1884
gest.: 18. 6. 1967
- Max Herold, Pensionär
früher Elektriker
geb.: 14. 7. 1902
gest.: 19. 6. 1967
- Heinrich Braun, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 4. 2. 1896
gest.: 9. 7. 1967
- Gerhard Keesen, Pensionär
früher Betr.-Assistent
geb.: 19. 7. 1879
gest.: 19. 7. 1967
- Adam Neitzert, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 10. 6. 1886
gest.: 23. 7. 1967
- Theodor Neukirch, Pensionär
früher Dreher
geb.: 30. 3. 1903
gest.: 29. 7. 1967
- August Melters, Kolonnenführer
Signalmeisterei
geb.: 31. 7. 1929
gest.: 31. 7. 1967

EH-MITTEILUNGEN

Personalien

Mit Wirkung vom 1. 8. 67 wurde der Leiter unseres Sicherheitswesens, Sicherheitsingenieur Heinz Kiel, zum Betriebsleiter ernannt.

Holzauge! Sei wachsam!!

Der sicherste Weg ist der kürzeste



Feierabend, Schicht ist aus;
Jetzt geht's schnell und froh nach Haus.



Der geht weiter seinen Trab;
Doch sein Kumpel, der kürzt ab.



Er muß unter Wagen her;
Jäh bewegen die sich sehr.

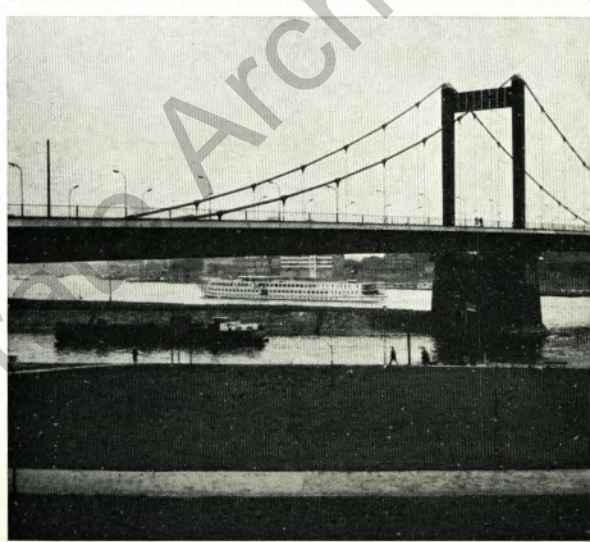


Wenn er das gelassen hätte,
Läg er gesund — wie Freund — im Bette.

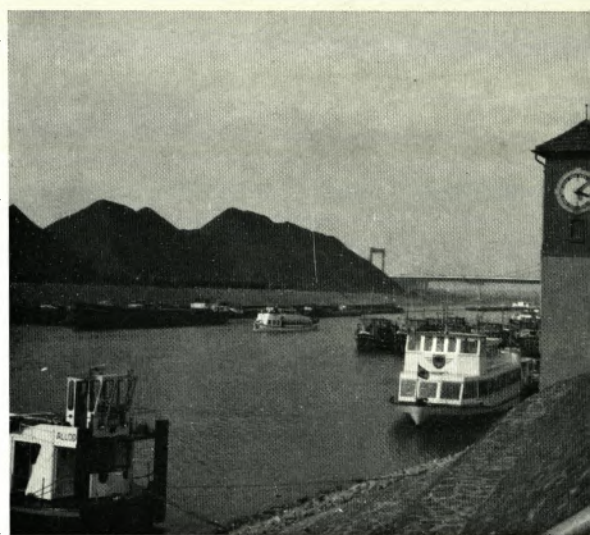
Das Wahrzeichen des Ruhrorter Hafens, der Schiffsmast auf der Mühlenweide, zeigt sich nur bei besonderen Anlässen im vollen Flaggenschmuck. Er trägt die Kontorflaggen sämtlicher in Ruhrort ansässiger Schiffahrtfirmen.



Die Ruhrorter Seite der Rheinbrücke Ruhrort-Homberg. Im Strom ist das mit 102 m längste auf dem Rhein verkehrende Kabinen-Fahrtsgastschiff „France“ zu erkennen.



Vorn rechts die Pegeluhr am Steiger Schifferbörse, von dem die weißen Boote der Hafag-Flotte zu ihren Hafenrundfahrten starten. Im Hintergrund die Feinkohlen-Halde am Hafenmund.



Hier die Kohlen-Halde aus einem anderen Blickwinkel. Über 250 000 t Feinkohle wurden hier abgelagert. Der Bürgerverein Ruhrort ist hierüber nicht erfreut, denn bei Westwind wird der wirbelnde Kohlenstaub in die Wohnviertel geweht. Der hier früher befindliche Liegeplatz für große Schleppboote mußte auf Grund der Brandgefahr auf eine Länge von ca. 100 m gesperrt werden.

Maas



