



EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

11. JAHRGANG

1/2

JAN./FEBR. 1965



Ein bezauberndes winterliches Motiv. Über Nacht hatte sich rings um einen Springbrunnen an den Sträuchern und Bäumen eine Eisverkrustung gebildet, und die alten Gräser vor dem Brunnen waren in herrliche Eisblumen verwandelt worden.

KURZNACHRICHTEN

Die „Evangelischen Krankenanstalten Duisburg Nord, Gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ sind am 8. Dezember 1964 im Verwaltungshochhaus der August Thyssen-Hütte AG gegründet worden. Das Kapital von einer Million DM wird je zur Hälfte von der Evangelischen Kirche und vom „Verein Evangelischer Krankenanstalten Duisburg Nord e.V.“ aufgebracht. In der neuen Gesellschaft sind die evangelischen Gemeinden Beeck, Laar, Marxloh, Obermarxloh und Walsum-Aldenrade vertreten. Zweck der Gesellschaft ist Bau und Verwaltung eines modernen Krankenhauses in Hamborn-Fahrn. Vorsitzender des Aufsichtsrates ist ATH-Hüttendirektor Dr. Cordes, sein Stellvertreter Superintendent Henn vom Kirchenkreis Duisburg Nord. Das neue Haus, das mit einem Kostenaufwand von rd. 35 Millionen DM erstellt werden soll, ist als Ersatz für das inzwischen geschlossene Beecker Krankenhaus und das jetzige Evangelische Krankenhaus Hamborn (Morianstift) gedacht, das bis zur Eröffnung des Neubaus in Fahrn in Betrieb bleibt. Es ist erstmalig in der Bundesrepublik, daß sich die Evangelische Kirche und ein privater Verein mit Mitgliedern aus Industrie, Handel, Banken und Bürgerschaft in einer gemeinsamen Krankenhausgesellschaft zusammengefunden haben. Auch Eisenbahn und Häfen ist Mitglied dieses Vereins.

Im Kampf gegen den braunen Rauch in den Stahlwerken hat die ATH in den vergangenen Jahren große Anstrengungen unternommen. Beim Bau des neuen Oxygen-Stahlwerks in Beeckerwerth wurde dieses Problem voll gelöst. Schwieriger ist die Frage bei den Thomas-Stahlwerken, bei denen behördlicherseits befristete Auflagen für die Entstaubung der Konverter gemacht sind. Bei dem aus sieben 40-Tonnen-Konvertern bestehenden Thomas-Stahlwerk der ATH z. B. belaufen sich die Kosten für die Entstaubung auf vier Millionen DM je Konverter. Dazu kommen Nebenkosten für die Änderung der Stahlkonstruktionen sowie die Verstärkung der Stützen und Fundamente in Höhe von zwei bis drei Millionen DM, so daß sich der gesamte Kostenaufwand auf 40 bis 50 Millionen DM belaufen würde. Der für die Entstaubung gesetzte Termin hat die Werksleitung zu einschneidenden Entscheidungen gezwungen, weil der Einbau der Entstaubungsanlagen im Hinblick auf den erheblichen Produktionsausfall nur in Stufen erfolgen kann.

Der Kulturring Hamborn wird seinen Freuden auch im Frühjahr 1965 Theaterabende bieten. Nachdem das Theater am Niederrhein, Kleve, bereits am 9. Januar das Schauspiel „Der Rebell, der keiner war“ von Sean O'Casey spielte, folgt am 19. Februar als Aufführung der Burghofbühne Dinslaken die Komödie „Heiraten ist immer Risiko“ von Saul O'Hara, und am 19. März bringen die Dinslakener Theaterleute die Komödie „Zwei Herren aus Verona“ von William Shakespeare.

Hüttendirektor Ass. E. W. Mommsen, Vorstandsmitglied bei Phoenix-Rheinrohr und Vorstandsvorsitzer des Rationalisierungskuratoriums der Deutschen Wirtschaft, wurde kürzlich von der Technischen Hochschule in München die Würde eines Dr. rer. pol. h. c. verliehen.

Kurznachrichten	2
Wir sind im Bilde	3
A U S Unsere Eisenbahn in Beeckerwerth	4, 5 u. 6
Kleiner Schnappschuß von großen Persönlichkeiten	6
D E M Das geht uns alle an (2. Teil)	7, 8 u. 9
Das beste Urlaubsfoto	10
I N H A L T EH-Mitteilungen	11
Aus der Betriebsgemeinschaft	11, 12
Unsere Jubilare	12, 13
Einer von vielen	14, 15



Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Hamborn. Alle Einsendungen sind zu richten an die Abteilung E, Hbv. Still, Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, Hamborn, Franz-Lenze-Straße 15.

Druck: Droste Verlag und Druckerei GmbH, Düsseldorf, Pressehaus. Druck der äußeren Umschlagseiten Gebr. Hermes, Düsseldorf

Aufnahmen: EH: Maas, Müller, Schentke, Vocke, Wiesner
ATH: Meyer
HBAG: Brink

Titelbild: Das Thyssen-Hochhaus in Düsseldorf
Rückseite: Winterliches Motiv



Am 5. Januar wurden in einer kleinen Feierstunde im Schifferheim 47 Pensionäre verabschiedet, die im letzten Halbjahr wegen Erreichens der Altersgrenze in den Ruhestand traten. Die meisten hielten dem Gemeinschaftsbetrieb über 40 Jahre, drei von ihnen sogar 50 Jahre lang, die Treue.

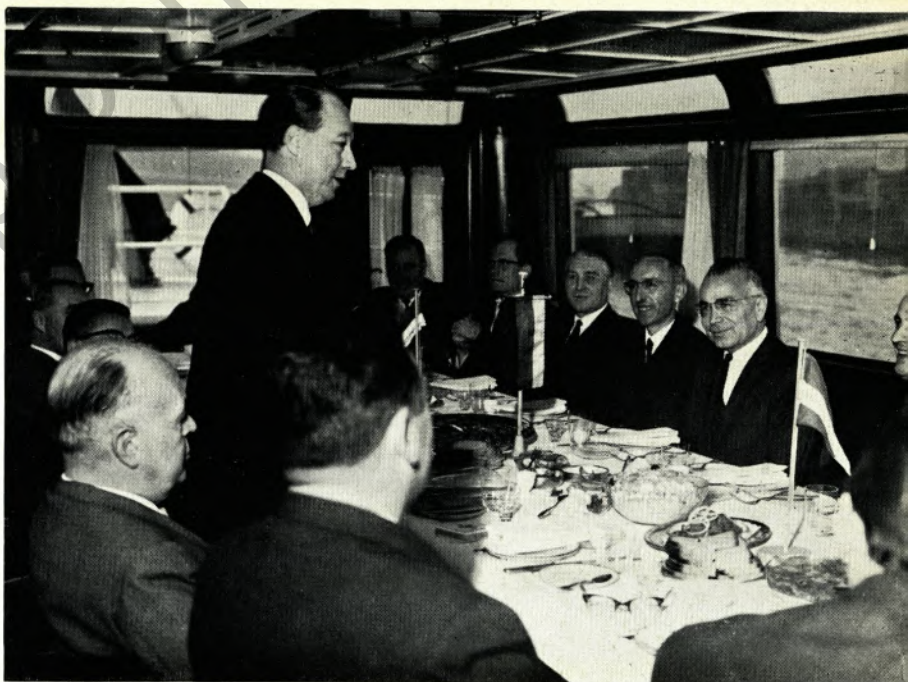
In einer Ansprache brachte Herr Direktor Bergermann den Dank der Geschäftsführung an die scheidenden Mitarbeiter zum Ausdruck. Er gedachte dabei auch der Ehefrauen der Pensionäre, die in langen Jahren an der Erhaltung der Arbeitskraft wesentlichen Anteil hatten. Im weiteren Verlauf seiner Rede wies Herr Direktor Bergermann auf die Probleme hin, die sich für den Gemeinschaftsbetrieb durch den sehr hohen Prozentsatz der z. Z. und in den nächsten Jahren noch in Pension gehenden Mitarbeiter ergeben. Es falle schon schwer, die entstehenden Lücken

wieder zu schließen, ganz zu schweigen von dem durch Produktionsanstieg bedingten höheren Personalbedarf. In diesem Zusammenhang betonte er, daß das Streckennetz der Eisenbahn inzwischen auf 600 km Gleis ausgedehnt wurde und in den nächsten Jahren zwangsläufig noch eine weitere Ausdehnung erforderlich sei. Im vergangenen Jahr erreichten die Transportleistungen der Bahn mit 65 Mill. t und die Umschlagsleistung des Hafens Schwelgern mit 14 Mill. t absolute Höchstzahlen.

Abschließend wünschte Herr Direktor Bergermann den scheidenden Herren und ihren Familien alles Gute und vor allem Gesundheit für den weiteren Verlauf ihres Lebens.

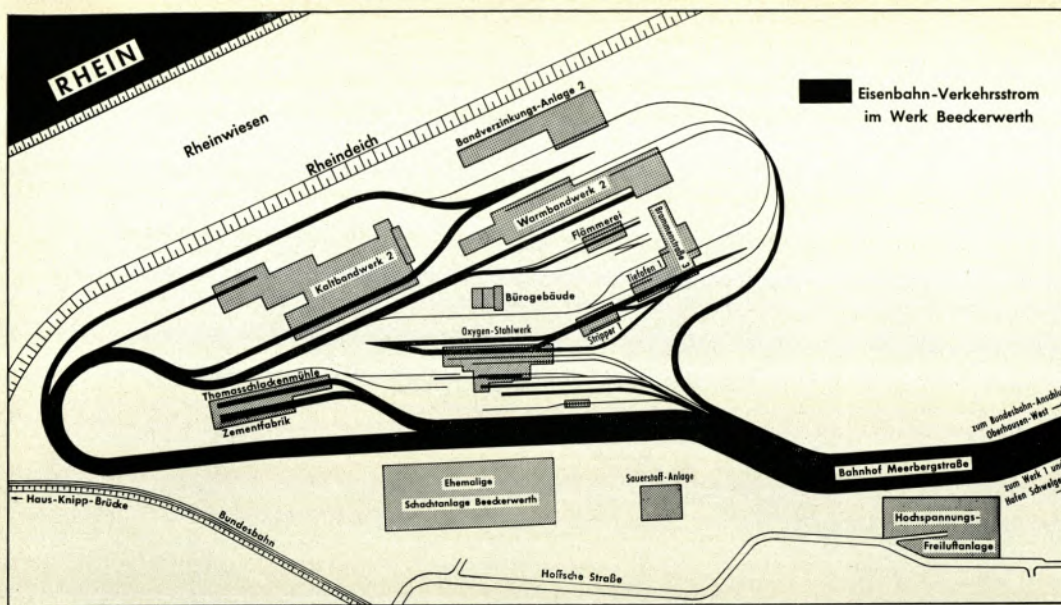
Herr Betriebsratsvorsitzender Aulmann schloß sich für die Betriebsvertretung mit kurzen Worten dem Dank und den besten Wünschen der Geschäftsführung an.

Wir sind



„im Bilde“

Herren des französischen Finanzministeriums besuchten Ende des vergangenen Jahres die ATH. Bei dieser Gelegenheit interessierten sie sich auch eingehend für das Verkehrswesen. Herr Direktor Christophers gab ihnen anläßlich einer Bootsfahrt durch die Duisburg-Ruhrorter Häfen eine Einführung in unsere Transportprobleme. Unsere Bilder zeigen die Gäste während des Vortrages von Herrn Direktor Christophers und bei einer anschließenden Fahrt mit unserem Schubboot „Thysen I“.



Unsere Eisenbahn

Gemeinschaftsbetrieb setzt

Bei der Bedeutung des Werkstransportes für derartig große Betriebsanlagen, wie sie die ATH in Beeckerwerth erstellt hat, vor allem auch um ein wirtschaftliches Arbeiten zu gewährleisten, ist es notwendig, die Verkehrsplanung mit größter Sorgfalt durchzuführen. So wurde auch eine Vielzahl von Plänen entworfen und diskutiert, bis eine den örtlichen Gegebenheiten entsprechende optimale Form der Verkehrserschließung des neuen Werkes gefunden war. Es lag nahe, einen alten Plan aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg aufzugreifen. Er sah die Schaffung eines Anschlußbahnhofs der Werke an die Emschertalbahn vor, um eine günstige Verbindung an das damalige Werk Hagendingen und an die lothringische Minette zu errichten. Wegen der zu hohen Investierungs- und Betriebskosten für Eisenbahn und Häfen wie auch für die Deutsche Bundesbahn mußte dieser Plan jetzt jedoch aufgegeben werden. So wurde nach eingehenden Untersuchungen der technischen und eisenbahnbetrieblichen Voraussetzungen wie auch der verkehrspolitischen und tariflichen Gegebenheiten der Übergabebahnhof Oberhausen West

als Anschlußbahnhof für die neuen Werksanlagen in Beeckerwerth bestimmt.

„Bahnhof Meerbergstraße“

Die Größe des Verkehrsaufkommens, die produktionsbedingte Bedienung der Ladestellen in den Betrieben sowie die heute schon erreichte Auslastung des größten Werksbahnhofs Grünstraße zwangen dazu, einen völlig neuen, materialflußgerecht gelegenen zentralen Bahnhof für das Werk II der ATH zu schaffen. Aufgabe der Eisenbahnplanung war es deshalb, im Raum Beeckerwerth einen leistungsfähigen Rangierbahnhof zu entwickeln. Er mußte den nach modernsten Gesichtspunkten aufgebauten Produktionsanlagen entsprechen und in wirtschaftlicher Weise allen Verkehrsaufgaben gerecht werden.

Für diesen Bahnhof, für den sich inzwischen die Bezeichnung Bahnhof Meerbergstraße eingebürgert hat, bestehen folgende Verkehrsbeziehungen:

- Verkehr des Werkes II mit dem Übergabebahnhof Oberhausen West;
- Verkehr zwischen dem Werk II und dem bisherigen Werk;

- Verkehr zwischen dem Werk II und dem Hafen Schwelgern;
- Verkehr der über den Bahnhof Meerbergstraße zu bedienenden Betriebe des Werkes II untereinander.

Seinen Aufgaben entsprechend wurde der Bahnhof im Süden der neuen Beeckerwerther Betriebe und diesen vorgelagert angeordnet und als einseitiger Rangierbahnhof mit der Arbeitsrichtung West-Ost ausgebildet.

52 Kilometer Gleis – 443 Weichen

Nach Feststellung eines Rahmenplanes für die Bebauung Beeckerwerth – Produktion, Platzbedarf und Lage der Betriebe bei voller Ausnutzung des zur Verfügung stehenden Geländes – wurden Pläne für verschiedene Ausbaustufen entwickelt. Mit dem Anwachsen der Produktion und dem damit zunehmenden Transportaufkommen müssen die Verkehrsanlagen den steigenden Anforderungen angepaßt werden.

Mit einer heute schon erreichten Monatserzeugung von mehr als 100 000 Tonnen Oxygenstahl und deren Weiterverarbeitung in den nachgeschalteten Betrieben



Die großen Gleisbau-Arbeiten sind geschafft, der Eisenbahnbetrieb rollt

in Beeckerwerth fährt monatlich über 1 Mill. t Material

im ATH-Werk II 12 Lokomotiven ein

Auch der Roheisen-Transport von den Hochöfen zum Oxygen-Stahlwerk wird über den neuen Bahnhof Meerbergstraße abgewickelt

ist die erste Ausbaustufe erreicht. Dies entspricht auf der Verkehrsseite einer Materialbewegung von 1,02 Millionen Tonnen je Monat. Dazu werden im Raum Beeckerwerth 12 Lokomotiven benötigt, die monatlich mehr als 20000 beladene Wagen, davon etwa 9000 DB-Wagen, verarbeiten müssen. Zu dieser Ausbaustufe gehören 52,2 Kilometer Gleis und 443 Weicheneinheiten; etwa 38 Kilometer Gleis sind mit Fahrleitung überspannt. Zur Bedienung der Baustellen des Werkes II mußten zusätzlich 15 Kilometer Baugleis verlegt werden. In Spitzenzeiten waren bis zu 100 Gleiswerker gleichzeitig eingesetzt. Auch die Männer der Signalmeisterei und Fahrleitungsmeisterei leisteten ihr Äußerstes, um die Arbeiten termingerecht fertigzustellen.

Vier Stellwerke vorgesehen

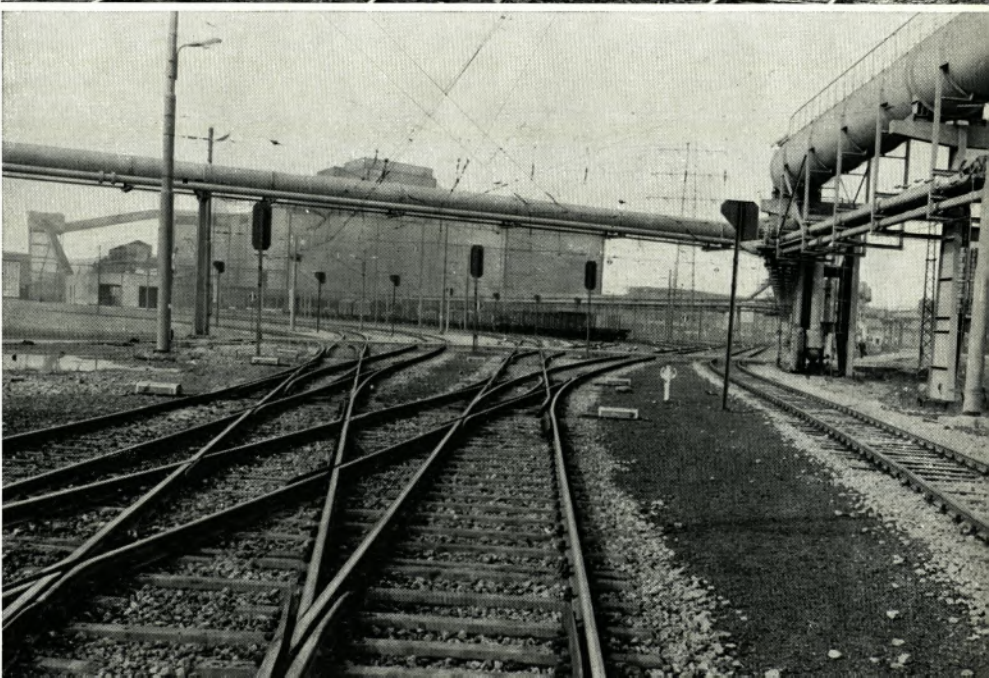
Die Planung der Verkehrseinrichtungen in Beeckerwerth sieht im Endausbau ein auf etwa 85 Kilometer erweitertes Gleisnetz mit 550 Weicheneinheiten vor. Es wird für den zu erwartenden Spitzenbedarf an Wagen ausgelegt sein. Vier moderne Stellwerke werden für diese Ausbaustufe geschaffen. Sie steuern dann die umfangreichen Sicherungsanlagen und ermöglichen einen reibungslosen und wirtschaftlichen Betriebsablauf.

Bahngelände 5 Meter angeschüttet

Zentrale Sammel- und Verteilerstelle für den Eisenbahnverkehr im Raum Beeckerwerth ist, wie schon erwähnt, der Bahnhof Meerbergstraße. Er umfaßt in der ersten Ausbaustufe eine Einfahrgruppe von drei Gleisen mit einer Gesamtaufstelllänge von 1430 Metern, eine Richtungsgruppe von acht Gleisen, wovon fünf an einen Ablaufberg angeschlossen sind. Die Richtungs-

Mitte: Bahnhof Meerbergstraße: Hier werden die Züge zergliedert und neu zusammengestellt

Unten: Die Eisenbahn-Verkehrsadern verzweigen sich hier vor dem Oxygen-Stahlwerk zu den verschiedensten Betriebspunkten im Werk II in Beeckerwerth





Eine sehr wichtige Einrichtung auf dem Bahnhof Meerbergstraße ist die Doppelwaage. Auf ihr können alle nach dem Werk II oder von dort kommenden Wagenladungen gewichtsmäßig erfaßt werden

Leerwagenzüge finden teilweise ohne vorherige Zugzerlegung in den nicht an den Ablaufberg angeschlossenen Richtungsgleisen Aufstellung.

Die vom Werk I und dem Hafen Schwelgern kommenden Züge fahren zu einem Teil die Betriebe des Werkes II direkt, d. h. ohne Berührung des Bahnhofs Meerbergstraße, an. Zum überwiegenden Teil aber werden sie – wie beim Eingang von der Bundesbahn – über den Bahnhof Meerbergstraße geleitet.

Die in den Richtungsgleisen nach Betriebsbereichen vorsortierten Wagen werden im Nahbereich der Produktionsbetriebe nachrangiert und dann den Ladestellen zugeführt, von den Ladestellen zum Bahnhof zurückfließende Wagen in der Sammelgruppe zu Zügen zusammengefaßt und über den Ablaufberg verteilt. Die aus dem Werk II herauslaufenden Wagen werden, soweit sie nicht als Eckverkehr aus den Richtungsgleisen wieder in das Werk II zurückkehren, in den Ausfahr Gleisen aufgestellt. Dort erfolgt die Zugbildung und die Ausfahrt aus dem Raum Beeckerwerth.

Die Verkehrsanlagen in Beeckerwerth, die in guter Zusammenarbeit mit allen Betriebsstellen der August Thyssen-Hütte entwickelt wurden, erforderten einen Kostenaufwand von insgesamt 16 Millionen DM. Sie fügen sich in den Rahmen der künftigen Ausbauplanung ein und gewährleisten einen wirtschaftlichen Ablauf des Verkehrs.

F. Walter

gleise haben eine gesamte Nutzlänge von 3300 Meter. Die Sammelgruppe umfaßt drei Gleise mit insgesamt ca. 1000 Meter Aufstelllänge. Zwei von den drei Ausfahr Gleisen sind an den Ablaufberg angeschlossen; die Gesamtnutzlänge beträgt ca. 1600 lfd. Meter.

Zum Bahnhof gehören weiter die Ablaufanlage, die im ersten Ausbau ein Wägleis und ein Umfahrgleis, im Endausbau zwei Wägleise mit zwei Umfahrgleisen umfaßt, sowie zwei Fahrgleise, die gleichzeitig als Lokomotiv-Verkehrsgleise dienen. Um Raum für die Bahnhofs-

anlage zu gewinnen, mußte das Gelände fünf Meter angeschüttet werden, wobei 40 000 Kubikmeter Schutt einzubringen waren, die von Eisenbahnwagen herangefahren wurden.

Über den Ablaufberg

Die vom Bundesbahn-Anschluß Oberhausen West kommenden Züge werden, soweit sie für das Werk II bestimmt sind, zunächst in die Einfahrgruppe aufgestellt, erfahren dort eine Eingangsbehandlung und werden im Ablaufverfahren über den Ablaufberg in die Richtungsgleise verteilt.

Kleiner Schnappschuß von großen Persönlichkeiten . . .



Seltenes Glück hatte unser Mitarbeiter Paul Maas (Hauptmagazin). Während seines Kuraufenthaltes in Bad Honnef besuchte er das Anwesen Dr. Konrad Adenauers. Bei der Gelegenheit gelang ihm dieses nicht alltägliche Foto unseres Alt-Bundeskanzlers (er hat inzwischen für Bekannte und Unbekannte hiervon über 80 Abzüge anfertigen lassen müssen!). Einige Tage später erwartete er nach dem Kirchgang den Herrn Alt-Bundeskanzler und trug ihm die Bitte vor, sein Foto mit einem Autogramm zu versehen, der der alte Herr gern nachkam. Ein Bekannter schoß bei dieser Gelegenheit das zweite Foto, das Dr. Adenauer, links von ihm unseren Mitarbeiter Maas und die Tochter Adenauers zeigt.

Steuern sparen! Aber wie?

Zum Ablauf eines jeden Jahres wird für die meisten von uns die Frage akut, ob durch eingetretene steuermindernde Umstände im abgelaufenen Kalenderjahr die Möglichkeit gegeben ist, eine Steuerersparnis zu erreichen. Über die Erstattungsmöglichkeiten für das abgelaufene Jahr (Antragsfrist 30. April 1965) berichten wir nachstehend, über die im voraus zu beantragende Steuerermäßigung für das Jahr 1965 erst in der nächsten Ausgabe, da für 1965 verschiedene Bestimmungen der Lohnsteuergesetze sich ändern.

Welche Steuerermäßigungen sind für 1964 möglich? Der Gesetzgeber unterscheidet zwischen Werbungskosten, Sonderausgaben, außergewöhnlichen Belastungen und Freibeträgen in besonderen Fällen.

Werbungskosten sind solche Kosten, die bei der Ausübung des Berufes entstehen und demgemäß zur Erwerbung, Sicherung und Erhaltung des Arbeitslohnes notwendig sind.

Zu den Werbungskosten zählen:

Beiträge zu **Berufsverbänden**, z. B. Gewerkschaften, VdEh, VDI u. ä.

Aufwendungen für **Fahrten** zwischen Wohnung und Arbeitsstätte: Bei Benutzung eines eigenen Kraftfahrzeuges müssen Angaben über Fahrzeugart und -größe, kürzeste einfache Straßenverbindung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte und an wieviel Tagen im Kalenderjahr das Fahrzeug benutzt wird, gemacht werden. Für jeden angefahrenen Kilometer der einfachen Fahrt gewährt der Gesetzgeber als Pauschale bei Benutzung des Kraftwagens 0,50 DM, eines Kleinstwagens von nicht mehr als 500 ccm Hubraum 0,36 DM, eines Motorrades oder Motorrollers 0,22 DM, eines Mopeds 0,12 DM. Eine Beschränkung der Kilometer-Pauschale auf 40 km Wegestrecke tritt ein, wenn der Arbeitnehmer aus nicht zwingenden persönlichen Gründen seinen Wohnsitz an einem Ort, der mehr als 40 km von der Arbeitsstelle entfernt liegt, hat. Aufwendungen für **Arbeitskleidung** können ebenfalls als Werbungskosten abgesetzt werden.

Ist aus beruflichen Gründen eine **doppelte Haushaltsführung** erforderlich oder ist der Steuerpflichtige täglich länger als 12 Stunden unterwegs, so können hierdurch entstandene Mehrkosten bis zu einem gewissen Grade als Werbungskosten berücksichtigt werden. Bei berechtigter doppelter Haushaltsführung können Mehrkosten bis zu 8,— DM täglich bei einem Jahresverdienst bis zu 9000,— DM, bis zu 10,— DM täglich bei einem Jahresverdienst von mehr als 9000,— DM eingesetzt werden. Hinzu kommen die notwendigen Kosten der Unterkunft am Beschäftigungsort und die tatsächlichen Fahrtkosten für jeweils zwei Familienheimfahrten im Kalendermonat.

Mehraufwendungen eines Arbeitnehmers für die Beköstigung am Dienstort gehören grundsätzlich zu den nicht-abzugsfähigen Kosten der Lebensführung. Bei erforderlicher Abwesenheit

vom Wohnort von täglich mindestens 12 Stunden kann ohne besonderen Nachweis eine Pauschale von 1,50 DM eingesetzt werden.

Da der Gesetzgeber Werbungskosten bis zu dem Pauschalbetrag von 564,— DM bereits beim Abzug der Lohnsteuer berücksichtigt, erbringen nur die darüber hinausgehenden Beträge eine Steuerermäßigung.

Die Sonderausgaben

Die nächste Möglichkeit einer Steuerermäßigung ist bei den Sonderausgaben gegeben. Hierfür hat der Gesetzgeber in die Lohnsteuertabelle für 1964 bereits eine Pauschale von 636,— DM eingearbeitet. Nur die diesen Betrag übersteigenden Kosten können als Sonderausgaben eine Steuerermäßigung bringen.

Bei den Sonderausgaben unterscheidet der Gesetzgeber zwischen begrenzt und unbegrenzt abzugsfähigen Sonderausgaben. Im einzelnen zählen zu den Sonderausgaben:

Arbeitnehmeranteile zu Krankenkassen, zur gesetzlichen Renten- und Arbeitslosenversicherung, freiwillige Überversicherung, Beiträge zur freiwilligen Weiterversicherung der nicht mehr im Arbeitsprozeß stehenden Ehefrau, Beiträge für Lebensversicherungen, Sterbegeld- und Unfallversicherungen (nicht dagegen Sachversicherungen, wie Haus-, Feuer-, Einbruch- und Diebstahlversicherungen), Beiträge zum Jubilarenverein, Beiträge für Haftpflichtversicherung.

Beiträge für Kraftfahrzeug-Haftpflicht werden in der Regel nur zu 50 Prozent anerkannt. Besteht aber nicht die Möglichkeit, für die Benutzung eines Kraftfahrzeugs bei Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte unter Werbungskosten das Kilometergeld geltend zu machen, so sind die Beiträge voll einzusetzen.

Beiträge an Bausparkassen zur Erlangung von Baudarlehen. (Wird eine Wohnungsbauprämie beansprucht, so gelten die Beiträge nicht als Sonderausgaben.)

Schuldzinsen, wenn sie mit der Lebenshaltung in Zusammenhang stehen, z. B. Ausstattung und Ausbildung von Kindern, Beschaffung von Haushaltsgegenständen usw. Die in Zusammenhang mit Ratenkäufen verbundenen Umsatz- und Kreditprovisionen zählen ebenfalls hierzu.

Gezahlte bzw. eingehaltene Kirchensteuer und Ausgaben zur Förderung mildtätiger, religiöser und anderer Zwecke: Hierunter fällt insbesondere das Kirchgeld der evangelischen Kirchengemeinden. Bei Spenden muß von dem Empfänger eine Bescheinigung über den förderungswürdigen Charakter dem Antrag beigelegt werden.

Was sind außergewöhnliche Belastungen?

Außergewöhnliche Belastungen sind solche Aufwendungen, die zwangsläufig größer sind, als sie den übrigen Arbeitnehmern mit gleichen wirtschaftlichen Verhältnissen erwachsen wür-

den. Man unterscheidet hier zwischen der „außergewöhnlichen Belastung“ und der „außergewöhnlichen Belastung in besonderen Fällen“. Die außergewöhnliche Belastung ist dadurch gekennzeichnet, daß dem Antragsteller eine zumutbare Eigenbelastung angerechnet wird. Im anderen Fall wird im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten ein Pauschalsatz, ohne jede weitere Einschränkung in bezug auf die Höhe des lohnsteuerpflichtigen Einkommens usw. als Steuerfreibetrag gewährt.

Für die Berechnung der zumutbaren Eigenbelastung ist der voraussichtliche Jahresarbeitslohn des Arbeitnehmers und gegebenenfalls seines steuerpflichtigen Ehegatten (Steuerklasse IV) zugrunde zu legen. Der voraussichtliche Arbeitslohn des Jahres ist um die Werbungskosten und Sonderausgaben, bei Arbeitnehmern der Steuerklasse I, II und III mindestens um 1200,— DM jährlich, bei Arbeitnehmern der Steuerklasse IV mindestens um 2400,— DM jährlich zu kürzen. Ebenso können gewährte Freibeträge für Vertriebene, Sowjetzonenflüchtlinge und gleichgestellte Personen abgesetzt werden.

Die zumutbare Eigenleistung beträgt,

wenn sich der nach obigen Angaben ermittelte Betrag beläuft auf	bei einem Arbeitnehmer der Steuerklasse I	bei Arbeitnehmern der Steuerklassen II, III oder IV mit Kinderfreibeträgen für		
		0 Kinder	1 oder 2 Kinder	3 oder mehr Kinder
nicht mehr als 6000,— DM . .	6 %	5 %	3 %	—
mehr als 6000,— DM . .	7 %	6 %	4 %	2 %

des um obige Beträge gekürzten Jahresarbeitsverdienstes.

Zu den außergewöhnlichen Belastungen zählen:

Krankheits-, Diät- und Kurkosten, bestimmte Aufwendungen anlässlich von Todesfällen, unter gewissen Voraussetzungen die Töchteraussteuer, Wiederbeschaffung verlorengegangenen Hausrates.

Als außergewöhnliche Belastung in besonderen Fällen, also ohne Anrechnung der zumutbaren Eigenbelastung, aber dafür mit einer Beschränkung bis zu den gesetzlichen Pauschalsätzen, können abgesetzt werden:

Unterhalt bedürftiger Angehöriger, u. a. Paketsendungen in die Zone, auswärtige Unterbringung von Kindern, die noch in der Berufsausbildung stehen.

Beschäftigung einer Hausgehilfin bzw. Haushaltshilfe.

Abschließend zu den hauptsächlich steuerlichen Absetzmöglichkeiten muß noch erwähnt werden, daß es für besondere Fälle steuerfreie Pauschalbeträge gibt. Dies trifft zu für Körperbehinderte, Hinterbliebene, Sowjetzonenflüchtlinge, Vertriebene usw.

Die Beantragung von Steuerermäßigungen auf Grund der vorstehend geschilderten Möglichkeiten im Rahmen des Lohnsteuer-Jahresausgleiches kann bis zum 30. April 1965 erfolgen. Sind beide Ehegatten berufstätig und wird ein gemeinsamer Jahresausgleich beantragt, ist dies noch bis zum 31. Mai 1965 möglich.

Der Antragsteller ist gegenüber dem Finanzamt für jeden vorgebrachten Grund beweispflichtig (Belege).

Tiere im Winter

Der Winter bedeutet für die Tierwelt oft eine Notzeit. Viele Tiere stellen sich von Natur aus ganz auf diese Jahreszeit ein; sie halten in der Erde vergraben einen Winterschlaf, oder haben soviel an Kernen und Körnern im Herbst gesammelt, daß sie gut „durch den Winter kommen“. Tiere

aber, die auf uns Menschen angewiesen sind, sind dem Hungertod ausgeliefert, wenn wir ihnen nicht helfen.

Wir Stadtbewohner sollten da in erster Linie an die Vögel denken. Jede Futterhandlung bietet eine reichhaltige Auswahl an richtigem Vogelfutter, das bei einer Winterfütterung besonders

wichtig ist. Da die Tiere bei Frost keine offene Wasserstelle finden, dürfen wir kein salzhaltiges Futter streuen. Hierauf sollten wir besonders achten. Sonnenblumenkerne, Hanf, Mohn, grob geschroteten Mais und andere Kornarten streuen wir in die Futterhäuschen oder an geschützten, für die Tiere gut sichtbaren und schneefreien Stellen. Dabei sollten wir immer den gleichen Futterplatz benutzen, um den Vögeln das Suchen in der Kälte zu ersparen. Für den Beobachter ist es interessant, wie die kleinen Tiere sich täglich zur bestimmten Zeit einstellen und auf ihre Ration warten. Auch die frechen Spatzen, die uns im Frühjahr die Saaterbsen aus dem Beet picken, sollten wir von dieser „Tafel“ nicht ausschließen; denn ein aufgeplusterter, schilpender Spatz gehört genauso mit zur Natur wie eine Amsel oder eine Meise.

Der Name „Meisenglocke“ besagt schon, für welche Vogelart diese Futtergehänge gedacht sind, die wir an Bäumen und Sträuchern befestigen. Für die Meisen, die zu den Weichfutterfressern gehören, können wir die Futterstellen auch selbst herrichten. Wir nehmen ein Gefäß, das nicht allzu tief ist, z. B. einen sehr kleinen Blumentopf, füllen ihn mit flüssigem Kokosfett gemischt mit Körnern, lassen die Masse erkalten, nachdem wir zweckmäßig noch einen Stab zum Anfliegen durch ihre Mitte gesteckt haben, und hängen den Topf mit der Öffnung nach unten in einen Strauch. Talgfette eignen sich auch gut dafür, nur müssen wir darauf achten, daß es ungesalzene Fette sind.

Einige Groschen, die wir für den guten Zweck der Tierfütterung im Winter opfern, werden kaum so weh tun wie der Anblick eines verhungerten Vögelchens im Schnee.

Wer etwas ländlich oder vielleicht gar am Waldesrand wohnt, sollte sich ruhig einmal mit dem nächsten Revierförster in Verbindung setzen, der für Hilfeleistung sicher dankbar ist. In den meisten Fällen wird das Futter für das Wild zur Verfügung gestellt, so daß es nur noch täglich auszustreuen ist.

Für jeden Naturfreund eine lohnende Mühe zur Erhaltung der Tierwelt!

I. V.

Kleine Schäden - große Preise

Nein, es ist nicht zu bestreiten, und das weiß auch jedes Kind, daß die größten Kleinigkeiten oft erschreckend teuer sind.

Läuft das Wasser beispielsweise aus dem Krane unentwegt, ist zwar schnell zu kleinem Preise eine Dichtung eingelegt. Doch holt man für die Verrichtung einen Mann besonders her, dann bezahlt man für die Dichtung fünfzehn Mark, wenn nicht noch mehr.



Auch an Roll- und Fensterläden und an manchem Türverschuß zeigen sich mal kleine Schäden, die man schnell beheben muß. Selbst die Öfen und die Herde geben uns zu mancher Frist einen Anlaß zur Beschwerde, der nicht groß, doch störend ist.

Tröstlich ist in solchen Fällen, daß da ein geschickter Mann sich bei diesen Bagatellen meistens selber helfen kann. Mit dem Beile, mit der Feile, mit gezieltem Hammerschlag werkt er ohne große Eile dann am Samstagvormittag.



Die Rheinischen Wohnstätten geben den Mietern einige Tips



Aus dem linken Nebenhause – er ist auf ein Skatspiel scharf – kommt ganz plötzlich Walter Krause, der nun auch gleich helfen darf. Mutter hilft mit klugen Reden, Ruth und Dieter schauen zu. So erledigt man fast jeden kleinen Schadensfall im Nu.

Und Herr Krause spricht zu Dieter: „Gib auf alles nur gut acht, daß Du lernst, was da ein Mieter in der Wohnung selber macht.“



Wer da geht zum Hauswirt heute wegen jeder Kleinigkeit, merkt gar bald, die Handwerksleute haben meistens wenig Zeit.

Sie benutzen d'rum den Wagen und berechnen Lohn und Sprit und der Hauswirt muß das tragen und der Mieter trägt es mit.

Deshalb lautet die Devise: Selbst ist der geschickte Mann. Er heilt Schäden, wenn er diese ohne Schaden heilen kann.“

Platonisch

Der Königsberger Weise, Immanuel Kant, saß an der Tafel neben einer Dame, von der er wußte, daß sie für ihre Garderobe weit über die wirtschaftlichen Verhältnisse ausgab; Mann und Kinder mußten darunter leiden.

Als man eine Weile gesellschaftlich-leicht über die großen griechischen Philosophen diskutiert hatte, hob Kant in einer Pause lächelnd sein Glas und wandte sich zur Nachbarin:

„Sie sind sicher doch auch eine große Verehrerin des einmaligen Plato?“

„Allerdings!“ antwortete die Dame geschmeichelt, „aber wie kommen Sie darauf?“

„Nun, meine Liebe, ich habe gehört, daß Sie offenbar nach dem Grundsatz dieses auch von mir verehrten Mannes leben: erst der Staat, dann die Familie...“

Das geht uns | alle an!

Fortsetzung unseres in der Ausgabe 11/12 1964 begonnenen Berichts

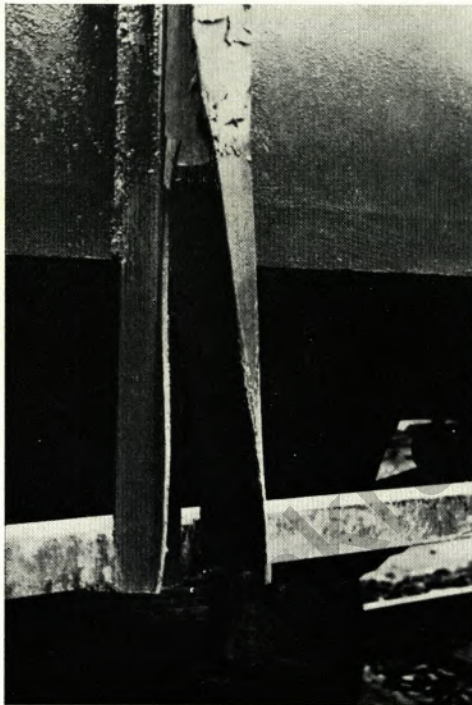
Das Echo, das unser Artikel nach seiner Veröffentlichung in der letzten Ausgabe des Jahres 1964 hervorrief, beweist, daß wir mit diesem Bericht auf dem richtigen Wege sind. Um nochmals die von vielen geäußerten Zweifel zu entkräften: es handelt sich keinesfalls um übertriebene Darstellungen mit Seltenheitswert. Die in diesem und im vorausgegangenen Bericht abgedruckten Bilder stellen beschädigte Wagen dar, die häufig, leider fast alltäglich, bei uns eingehen. Es gibt darüber hinaus selbstverständlich Schäden an Wagen, die infolge Materialermüdung entstanden sind. Es erübrigt sich, hiervon einige Beispiele zu veröffentlichen, da sich sowohl unsere technischen Abteilungen als auch die einiger Waggonbaufirmen, mit denen wir in Geschäftsverbindung stehen, intensiv darum bemühen, durch Verwendung geeigneteren Materials oder Konstruktionsänderungen und regelmäßige Untersuchungen die Anzahl dieser Schäden immer mehr zu verringern. Fest steht, daß der weitaus größere Teil der Gewaltschäden durch menschliches Versagen hervorgerufen wird und infolgedessen vermeidbar ist.

Bei den Be- und Entladern sind es ganz besonders zwei Berufs-

gruppen, die durch größere Achtsamkeit und Umsichtigkeit künftig die Anzahl der Gewaltschäden wesentlich senken können, nämlich die Kranführer und zu einem geringeren Teil die Bediener von Seil-Spill-Anlagen. Trotz aller Schwierigkeiten, die sich gegen die gewissenhafte Ausübung des Kranführerberufes durch den meist „hohen“ Arbeitsplatz bei nicht immer einwandfreien Sichtverhältnissen ergeben, sollte die pflegliche Behandlung der Eisenbahnwagen nicht außer acht gelassen werden. Steigerungen der Verladeleistungen und damit eventuell verbundene Prämien, so erstrebenswert sie sind, dürfen sich nicht zu Lasten des Wagenparks auswirken.

Unachtsamkeit und unüberlegtes Handeln sind in den meisten Fällen die Ursache für Gewaltschäden im Eisenbahnbetriebsdienst. Gesteigerte Aufmerksamkeit und das nötige Verantwortungsgefühl werden die Anzahl der Fehler und damit der Schäden verringern.

Zum Abschluß unserer Betrachtungen richten wir nochmals an alle die dringliche Bitte: Helfen Sie mit, Waggonbeschädigungen zu verhüten und damit unnötige Kosten zu sparen.



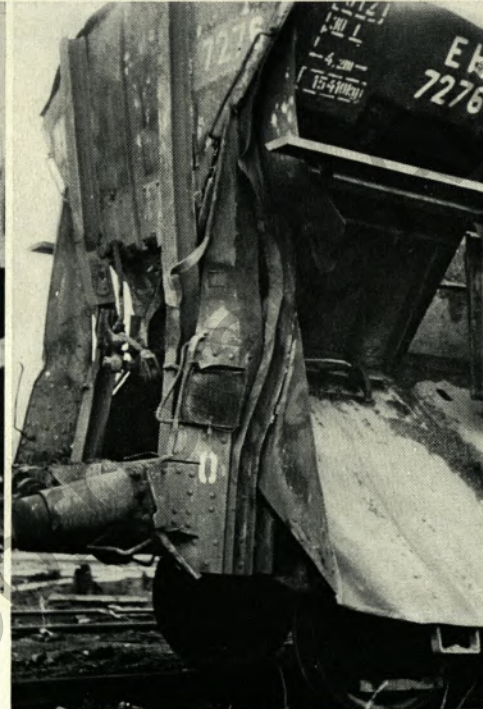
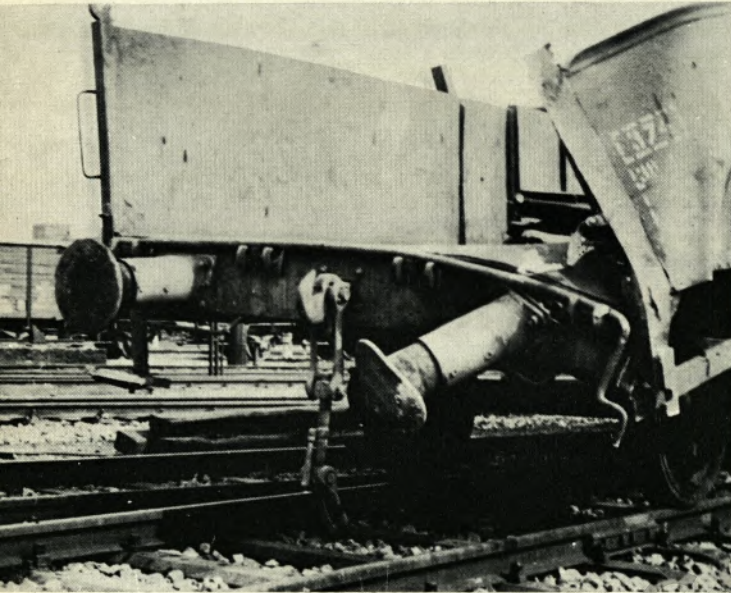
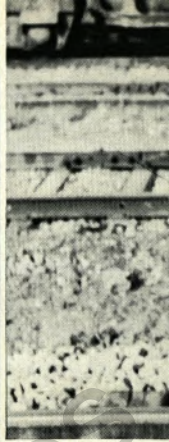
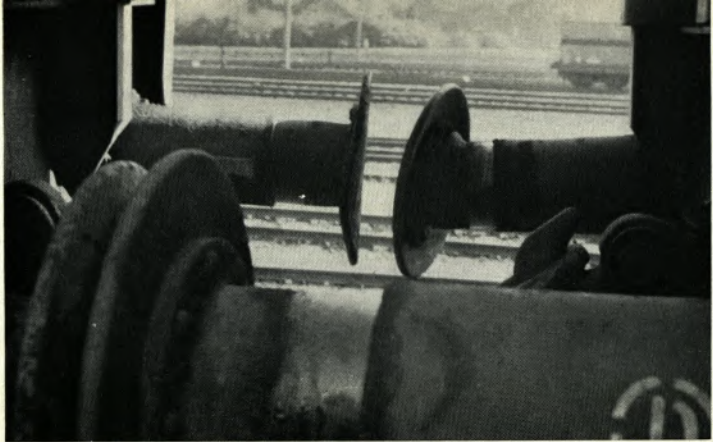
Nicht „profilfreie“ Gleise rufen immer wieder Zerstörungen hervor, wie verbogene Fußtritte, abgerissene Seitenwandungen und abgeschlagene Seillösen.

Gewaltschäden als Folgen von Eisenbahnbetriebs- fehlern

Die verbrannte Seitenwand eines hölzernen O-Wagens, der neben nahe am Gleis gestapelten heißen Blöcken abgestellt wurde.



„Aufläufe“ zweier Wagen oder Wagengruppen aufeinander erfolgen praktisch laufend und bewußt, da sie zum Rangiergeschäft gehören. Sofern sie im richtigen „Maß“ durchgeführt werden, d. h., die im rollenden Fahrzeug vorhandene Energie am Ziel bereits so gering ist, daß sie von den Federn der Puffer aufgenommen werden kann, ist alles in Ordnung. Ist diese Energie am Ziel aber noch zu groß, treten entsprechende Beschädigungen an den Wagen ein. Pufferbeschädigungen, die durch Aufläufe hervorgerufen werden, reichen von der einfachen Verformung bis zum Abbrechen des Pufferstößels (rechts).

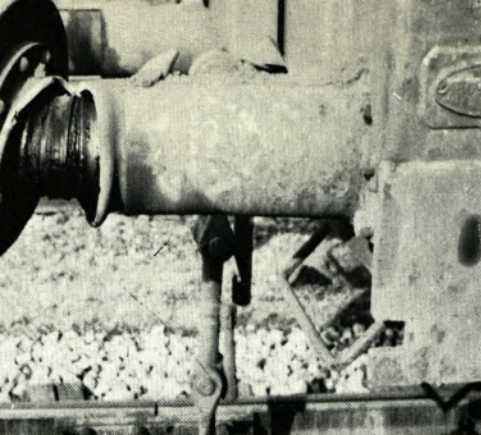


Durch zweisp

Flankenfahrten verursachen fast immer schwere Wagenbeschädigungen, wie bei diesem eisernen O-Wagen und dem Schüttelsbentlader.

Das in den Wagen geladene zu „warme“ Ladegut ist schon an den verbrannten Farbflächen zu erkennen. Es bleibt meist nicht hierbei. Schweißnähte reißen, Bleche und Träger glühen aus, Schmieröle verbrennen usw. Die Folgeschäden sind erheblich.





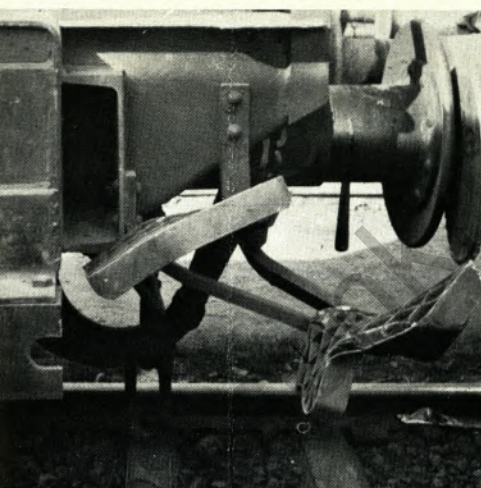
Hier hat die Ladung
beim Auflauf die
Kopklappe
eines O-Wagens
zerschlagen.



Fahren beschädigter O-Wagen, unter dem die Weiche
während der Fahrt umgelegt wurde.



Beim „Durchrutschen“ über das Gleisende gedrückte
und beschädigte Pfannenwagen.



Die Rangieraufstiege sind nicht zum Einhängen
der Seile von Rangierwinden angebracht.



Einseitige Beladungen führen stets zu Entgleisungen mit entsprechenden
Wagenbeschädigungen.



Nachdem die schweren Lasten zunächst richtig auf die Kopfenden
über die Drehgestelle verteilt wurden, zwang eine nachträglich
in der Mitte abgesetzte Überlast den Wagen „in die Knie“.

Das beste Urlaubsfoto 1964



Herr Direktor Bergermann überreichte den drei ersten Preisträgern die Geldpreise.
Von links nach rechts: Herr Müller, Frl. Vocke, Herr Wiesner.

Eifrige Leser der Werkszeitung werden mit Spannung auf die Veröffentlichung der Preisträger unseres sommerlichen Fotowettbewerbs warten. Nun, hier sind sie. Die neutrale Jury hat entschieden:
Der 1. Preis, DM 100,-, ging an Herrn Rolf

Müller, technischer Zeichner unserer Fahrleitungsmeisterei, für sein Foto „Abendstimmung am Entenfang“. Den 2. Preis im Werte von DM 70,- bekam die kaufm. Angestellte Frl. Inge Vocke, Abt. Materialwirtschaft, für ihre gelungene Auf-

nahme vom Hintersee bei Berchtesgaden, dicht gefolgt von Herrn Horst Wiesner, Betriebsmaschinendienst, der für sein Bild „Waldeinsamkeit“ den 3. Preis über DM 40,- erhielt.

Für die neutrale Jury hatten sich freundlicherweise Herr Redakteur Meyer von der ATH und der Vorsitzender unseres Betriebsrates, Herr Aulmann, zur Verfügung gestellt. Die beiden Preisrichter hatten keine einfache Wahl zu treffen, denn über Geschmack läßt sich bekanntlich nicht streiten. Daß erfreulicherweise eine Anzahl recht guter Fotos eingesandt worden sind, machte die Entscheidung nicht leichter. Wir freuen uns daher, berichten zu können, daß noch 3 weitere Preise im Gesamtwert von DM 70,- vergeben wurden. Die Gewinner dieser Preise werden wir unseren Lesern in der nächsten Ausgabe vorstellen. Aber eine Überraschung hatten wir für sämtliche Teilnehmer unseres Preisausschreibens: **jeder** Einsender, der keinen Geldpreis erringen konnte, bekam das „Foto-Taschenbuch 1965“ überreicht. Dieses Taschenbuch enthält außer einem Kalendarium mit speziellen Eintragungsmöglichkeiten für den Fotoamateure 170 Seiten Text mit wertvollen Anregungen und Tips.

Sie sehen, lieber Leser, die Teilnahme lohnte sich also in jedem Falle. Wir hoffen, daß die Fotoamateure unter unseren Lesern, die sich diesmal am Wettbewerb nicht beteiligten, beim nächstenmal dabei sind.



2. Preis, Inge Vocke: „Hintersee bei Berchtesgaden.“ Dieses Foto zeigt eine echte Urlaubslandschaft, Wasser, Wälder und schneebedeckte Gipfel. So dürften sich viele ihr Urlaubsziel erträumen.



3. Preis, Horst Wiesner: „Waldeinsamkeit.“ Eine sehr schwierige Aufnahme, die ausgezeichnet gelungen ist. Vom technischen Standpunkt aus dürfte diese Aufnahme besonders hoch zu bewerten sein.

1. Preis, Rolf Müller: „Abendstimmung am Entenfang in Duisburg.“ Der Fotograf hat es hervorragend verstanden, die Romantik der Abendstunde an diesem stillen Winkel unserer heimatischen Natur einzufangen. Man sieht, auch die nähere Umgebung unserer Heimatstadt ist voller Motive.

**Ergebnis
des Preisausschreibens
unserer Juli/August-
Ausgabe des
vergangenen Jahres**



US-Soldat Frank Reilly – Ein Leben für die Eisenbahn

Kürzlich hat Frank T. Reilly sein kleines privates Eisenbahnmuseum in Heilbronn zusammengepackt, einen letzten Blick auf die ihm vertraut gewordenen Lokomotiven, Signale und Stellwerke geworfen und ist dann nach zweieinhalb Jahren in die Vereinigten Staaten zurückgekehrt. Der junge, sympathische Soldat, den die Wochenzeitung „The Overseas Weekly“ als den „größten amerikanischen Eisenbahnfreund in Europa“ rühmte, wurde in die Heimat zurückversetzt.

Reilly versah seinen Dienst bei der C-Kompanie im Ersten Bataillon des 4. US-Infanterieregiments in Heilbronn. Er ist Mitglied der amerikanischen National Railroad Historical Society, der Nationalvereinigung für Eisenbahngeschichte, die ihn beauftragte, in Europa nach Eisenbahnmaterial Ausschau zu halten, das in den USA eine Bereicherung für Museen darstellen könnte.

„Reilly lebt für die Eisenbahn“, stellt die Zeitschrift „Overseas Weekly“ lakonisch fest, die in Frankfurt am Main für amerikanische Familien und Soldaten in ganz Europa und Nordafrika herausgegeben wird. Davon zeugte allein schon sein Quartier.

Über seinem Bett hing die Fabrikmarke einer Lokomotive aus dem 19. Jahrhundert. In einer Ecke leuchtete ein Lokomotivscheinwerfer; in einer anderen stand eine Bremserlampe, die der 23jährige Reilly als Andenken aus New Jersey nach Europa mitbrachte. Wo andere Kameraden Mädchenfotos an den Wänden aufreihen, hingen bei ihm nur Lokomotiven – alte und neue, dampfend, qualmend, stehend, funkensprühend, fahrend, in jeder Pose und mit vielfältigem Hintergrund.

So scheute Frank Reilly auch keine Mühe, in seiner Freizeit oft auf dem Lokomotivführerstand von amerikanischen Armeezügen nach Bremerhaven oder Grafenwöhr mitzufahren. Deutschen Eisenbahnern, so berichtete er, zeigte er dann stolz seine Mitgliedskarte der Eisenbahngeschichtlichen Vereinigung, die in den USA selbst

Millionäre zu Mitgliedern zählt, Museen unterhält, Lokomotiven und ganze alte Züge kauft und auf besonderen Strecken sogar fahren läßt.

In zweieinhalb Jahren hat Reilly in Europa für seine Vereinigung große Mengen Eisenbahnmaterial für Museumszwecke gekauft – das Erworbene entspricht etwa zwei kompletten Dampflokomotiven, wie das „Overseas Weekly“ berechnet hat. Seine letzten Bemühungen galten der Einleitung des Kaufes einer Schmalspur-Tenderlokomotive mit vier Wagen, wie sie heute noch auf der Bottwartalstrecke zwischen Heilbronn-Süd und Marbach (N) verkehren.

Wo dieser bemerkenswerte Eisenbahnfreund nicht auf der Suche nach Kaufobjekten war, fotografierte er Lokomotiven oder nahm ihre Signaltöne mit genauer Herkunftsbezeichnung auf Tonband auf. Rund 400 km legte er auf Kamerajagd vor kurzem auf der Eisenbahn zurück, um eine der letzten Mallet-Schmalspurlokomotiven in Warthausen (Württ.) aufzunehmen.

Eine derartige Begeisterung für die Eisenbahn hat Frank Reilly in genau fünfzehn Jahren entwickelt; denn er war acht Jahre alt, als ihn sein Großvater, ein Lokomotivführer bei der „Jersey Central“-Eisenbahngesellschaft im Osten der USA zum ersten Male in den Führerstand einer Lokomotive hob.

Reillys Traum ist der Kauf und Besitz einer eigenen Lokomotive. Sie wird ihn viele Dollars kosten. „Ich brauche bestimmt einige Jahre, um so viel zu sparen“, sagte der junge Soldat. „Aber eines Tages werde ich es schaffen.“ lk



Fotos (2): Calmbach (Frankfurt)

Abschied von der Deutschen Bundesbahn und ihren Dampflokomotiven nahm letztthin Frank Reilly (rechts) – der „größte amerikanische Eisenbahnfreund in Europa“. Während seines zweieinhalbjährigen Aufenthaltes in der Bundesrepublik hat er nicht nur mit Kamera und Tonband dem Leben am Schienenstrang nachgespürt, sondern auch Eisenbahnmaterial im Umfang von etwa zwei kompletten Dampflokomotiven für Museumszwecke angekauft.



Fachmann unter Fachleuten war Frank Reilly in der Diskussion mit deutschen Eisenbahnern. Immer wieder verblüffte er seine Gesprächspartner mit den „intimsten“ Kenntnissen von Dampflokomotiven, denen in der Freizeit seine ganze Liebe gilt. Unser Bild zeigt ihn im Gespräch mit Lokpersonal auf dem Heilbronner Hauptbahnhof.

Durch des Lebens dunkle Nacht
strahlen doch viel goldne Sterne.
Hoffnungsvoll entgegenlacht
uns ein Morgenrot von ferne.

Der Leser des Jahres

von Jo Hanns Rösler

Ferdinand Feber, unwillig aufschauend, da Besucher sich seinem Haus näherten, legte das Buch beiseite, nicht ohne zuvor durch einen Knick im Blatt angemerkt zu haben, wie weit er mit der Lektüre des Romans gekommen war. „O meine Freunde!“ rief er froh. „Es geht mir herrlich! Ich habe den deutschen Romanpreis 1964 gewonnen. Ich habe meine Mitbewerber weit aus dem Feld geschlagen. Anlässlich der Preisverleihung hat man vom Verlegerverband eine Wohnung eingerichtet, herrliche Möbel, bequeme Sessel, die Fußböden voller Teppiche und die Wände voller Bilder, damit ich mich in Muße der Muse widmen kann. Ich genieße hinfür den Vorzug eines Stipendiums, erhalte eine hohe Monatsrente, meine Steuern zahlen die Verleger, den elektrischen Strom die Buchhändler, die Heizung der Staat, damit ich mich weiterhin dem neuen deutschen Roman ungestört widmen kann. Alle Verleger sind meine Freunde geworden, besuchen mich, bringen mir Blumen, Wein und Süßigkeiten — man ladet mich zu den Tutzinger Tagungen, zu den Ansbacher Gesprächen, zu den Tukanieren und zu den Vorlesungen der Gruppe 47 nach Stockholm ein — ich werde, nachdem man mich entdeckt hat, gefördert, ausgebildet und betreut — alle Buchhändler stellen mein Bild ins Fenster, im Fernsehen werde ich über einen Roman gebeugt gezeigt, wie ich atme, wie ich mich erbeuge —“

Der Freunde Schar wundert sich nicht wenig.

„Du hast den deutschen Romanpreis gewonnen?“ fragten sie.

„Ja.“

„Als Dichter?“

„Ach, Dichter!“ winkte Ferdinand Feber geringschätzig ab. „Dichter haben wir wie Sand am Meer. Bei uns wird mehr geschrieben als gelesen. Uns fehlt der Leser! Früher suchte man neue Dichter, schickte sie auf Reisen, gab ihnen Stipendien und hoffte so, die Buchkultur des Landes zu

fördern. Das heiße ich das Pferd von hinten gezaumt! Dieses Jahr hat man es endlich einmal anders gemacht. Und da habe ich mit weitem Abstand den großen deutschen Romanpreis gewonnen.“

„Als was?“

Ferdinand Feber sagte stolz: „Als fleißigster Leser des Jahres.“ (DB)

Schnell mit der „Draisine“

Vor 150 Jahren unternahm der Freiherr und Forstmeister Karl Friedrich Christian Ludwig v. Drais aus Sauerbronn eine Probefahrt mit seiner „Laufmaschine“ durch das badische Musterlände. Angetan mit dem grasgrünen Jagdrock und Zylinder holperte er, sich wechselweise mit den Beinen vom Boden abstoßend, zum Gaudium der Bürger mit seiner Erfindung über das Kopfsteinpflaster.

Prompt entzogen ihm, der unziemlichen Fortbewegungsart wegen, die mustergültigen Behörden seine mit Pensionsberechtigung verbundene Forstmeisterstelle — aber das Fahrrad war erfunden.

Als die ersten Eisenbahnen fuhren, wandte sich Karl v. Drais, arg strapaziert vom Kopfsteinpflaster, der glatten Schiene zu. Er konstruierte ein leichtes Eisenbahn-Wägelchen, das durch Kurbelstangen und Hebel von den darauf sitzenden Männern mit starken Armen schnell fortbewegt werden konnte, weil die Schienen den kleinen Rädern nur eine geringe Reibung entgegensetzten.

Das Wägelchen erhielt den Namen des Erfinders und heißt auch heute noch „Draisine“, obgleich inzwischen längst findige Eisenbahner das Hebelgestänge ausgebaut und es durch einen kleinen Benzinmotor ersetzt haben.

Gießerei

Die Sirene ruft mahndend zur Pflicht.
Gestalten verschlingendes Tor führt ins Dunkel.
Durch gelbe Fenster dringt fahl das Licht,
fällt auf Kelle und Löffel. —
Formerhände packen den Kasten,
greifen zur Schaufel und stampfen den Sand.
Hier schnell ein Wenden, dort kurz ein Klopfen,
behutsames Glätten mit klobiger Hand.

Irgendwo knallen Wasserpumpen.
Dröhnende Maschinen fressen schmutzigen Sand:
säubern, mischen und spucken Klumpen
reiner, klebriger Erde.
Männer öffnen eiserne Klappen,
lösen den Riegel und prüfen die Glut,
geben Nahrung der hungrigen Flamme —,
erfrischenden Trank dem kochenden Blut.

Kerne rollen zur Trockenkammer. —
Im Gleichtakt der Arbeit stöhnen Maschinen,
hinten knattert ein Preßlufthammer,
stimmt ein in das Arbeitslied.
Männer schwitzen und sehen sich an,
bringen Stangen und Pfannen im Lauf. —
In Reih und Glied steht Kasten an Kasten,
liegt Form an Form, zum Abguß bereit. Glück auf!

Des Formers Stange löst den Stopfen.
Helleuchtender Eisenstrahl schießt in die Pfanne.
Es sprühen Funken, tanzen Tropfen,
brodelt flüssiges Eisen. —
Wandernde Pfanne füllt die Formen.
— Steiger brennen, ein flackerndes Licht.
— Müde vom Kampf gehn Former zum Tore,
erwartend des Tages neues Gesicht. —

Besuchskartenrätsel

von H. Wenzel

Bei einer Vorstellung in der Personalabteilung von EH haben drei Herren ihre Besucherkarten abgegeben. Als was wollen sie bei uns arbeiten?

W. GERRES
KIEHL

ARMIN SEGE
TRIER

O. FOLROV
TÜRKHEIM



Auflösung unseres Weihnachtsrätsels

Waagrecht: 2. Tag, 3. Eifel, 6. Gag, 7. Eem, 8. Gallone, 12. Nani, 13. Naht, 14. Motette, 16. Gestalt, 20. Oel, 21. Waal, 23. Gans, 25. Selen, 27. Skat, 29. Efeu, 31. Lametta, 24. Grat, 37. Ada, 38. Noah, 41. Email, 43. Start, 45. Christstollen, 47. Jemen, 48. Mus, 49. Inn.

Senkrecht: 1. Raffael, 4. Igelit, 5. Egmont, 9. Anode, 10. Natal, 11. Ehe, 15. Ente, 16. Goa, 17. Sole, 18. Alge, 19. Ton, 22. Asta, 24. Anet, 26. Lied, 28. Altai, 30. Fanal, 40. Atem, 42. Isis, 44. Toni, 46. smart. Frohe Weihnachten.

H. Wenzel

EH-MITTEILUNGEN

Höchste Tagesleistung

Die bisher höchste Umschlags-Tagesleistung des Hafens Schwelgern von Mai 1962 mit 45400 t wurde im November 1964 übertroffen. Mit 46138 t wurde am 21. November 1964 die höchste Tagesleistung seit Bestehen des Hafens erreicht.

Hilf mit - Unfälle verhüten!

Auch in der Unfallverhütung ist am Jahresende Bilanz gezogen worden, denn genauso wie die Behörden, Produktionsbetriebe oder Verwaltungen ist sie auf die bisherigen Ergebnisse der Unfallbekämpfung angewiesen, um für ihre weitere Arbeit die Folgerungen ziehen zu können.

Die Eigenart der Betriebe bestimmt den Aufbau und die Art der Untersuchungen und Darstellungen. Die Statistik soll uns z. B. zu erkennen geben, wo die Unfallschwerpunkte liegen, ob es sich um technische oder persönliche Unfallursachen handelt, und nicht zuletzt soll sie den Menschen zeigen, wieviel Schmerzen und Sorgen durch unfallwidriges Verhalten hervorgerufen werden.

Diese Absicht verfolgen wir auch bei der Aufzeichnung der markantesten Punkte aus unserer Unfallstatistik. Vielleicht sagt sich der eine oder andere im stillen:

„Daran, daß die Zahlen so hoch sind, bin ich nicht ganz unschuldig. Hätte ich damals etwas aufgepaßt, wäre die Zahl in der Rubrik ‚Unfälle beim An- und Abhängen von Wagen‘ niedriger.“

Auszug aus der Unfallstatistik EuH
(† = tödliche Unfälle)

Unfallart	Geschäftsjahre	
	62/63	63/64
Auf- u. Abspringen von Fahrzeugen	70	(1 †) 80
An- u. Abhängen von Wagen	(1 †) 26	(1 †) 56
Stolpern an Gleisen	45	41
Hemmschuhlegen	14	13
Ausbessern von Fahrzeugen	72	69
Arbeiten an den Gleisanlagen	30	21
Auf- und Abladen	27	34
Wegeunfälle gesamt:	(1 †) 92	73
Betriebsunfälle gesamt:	(2 †) 374	(2 †) 422
Insgesamt:	(3 †) 466	(2 †) 495

Zahlreiche Untersuchungen haben ergeben, daß etwa 75% aller Unfälle auf menschliche Fehler oder Ursachen zurückgeführt werden müssen. Etwa 10 bis 20% aller Unfälle haben technische Mängel als Ursache, der Rest ist nicht klar einzugruppieren. Es wird niemals gelingen, sämtliche Unfälle in Zukunft zu vermeiden, aber bei entsprechender Einstellung zu unserer Tätigkeit kann durch

uns ein beträchtlicher Anteil menschlicher Fehlhandlungen, die zu Unfällen führen, ausgeschaltet werden.

Unfälle haben Ursachen, deren Erforschung für die Unfallverhütung von großer Bedeutung ist. Durch eine gründliche Analyse des Unfallgeschehens lassen sich die meist vielfältigen Ursachen ermitteln. Deshalb wird an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen, daß bei dem Ausfüllen der Unfallanzeigen eine geneue Schilderung des Unfalles zu geben ist. Es muß daraus klar zu ersehen sein:

1. Was hätte der Verletzte tun können, um den Unfall zu verhindern?
2. Was kann der Betrieb tun, um solche Unfälle in Zukunft zu verhüten?

Von besonderer Wichtigkeit ist, daß der Unfall auf dem schnellsten Wege dem zuständigen Betriebsbüro gemeldet wird.

Es kommt nicht darauf an, die Schuld oder Mitschuld des Verletzten festzustellen, sondern durch Erkennen der Ursachen des Unfalls den Weg zu geeigneten Unfallverhütungsmaßnahmen zu finden.

Die obigen Zahlen und unsere Hinweise lassen erkennen, wie ernst die Frage der Sicherheit genommen werden muß. Wir appellieren daher an alle Mitarbeiter, mitzuhelfen, die Unfallhäufigkeit zu senken.

H. Kiel, Sicherheitsing.

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Calogero Galluzzo, Eisenbahn-Nord mit Rosa Caci am 10. 10. 1964
Alois Matzken, Betr.-Masch.-Dienst-Nord mit Hella Taux am 16. 10. 1964
Wilhelm Holtkamp, Eisenbahn-Nord mit Helene Bleckmann am 6. 11. 1964
Hans-Joachim Koscielny, Betr.-Masch.-Dienst-Nord mit Karin Vieten am 13. 11. 1964
Manfred Jebary, Hafen mit Ilse Krieger am 20. 11. 1964
Sergio Loi, Eisenbahn-Süd mit Bärbel Wruck am 20. 11. 1964
Werner Thomas, Betr.-Masch.-Dienst-N. mit Edda Dreweck am 11. 12. 1964

Nachwuchs kam an:

Hatice, 20. 8. 1964
Zikri Macit, Eisenbahn-Nord
Dirk, 29. 8. 1964
Ursula Wolf, Verkehrsabteilung
Manuela, 15. 10. 1964
Heinz Steinbach, Signalmeisterei
Elke, 22. 10. 1964
Günter Heinemann, Eisenbahn-Nord

Dolores, 15. 10. 1964
Antonio Orru, Eisenbahn-Nord
Iris, 19. 10. 1964
Friedhelm Hartmann, Hafen
Heike, 25. 10. 1964
Gerhard Kräcker, Eisenbahn-Nord
Sabine, 30. 10. 1964
Hans-Georg Schwarz, Eisenbahn-Süd
Volker, 3. 11. 1964
Arnold Marcinkowski, Eisenbahn-Nord
Sabine, 5. 11. 1964
Hermann Häsel, Betr.-Masch.-Dienst-N.
Ursula, 9. 11. 1964
Peter Franzen, TWA
Uwe } 9. 11. 1964
Kai }
Egon Schwabe, Betr.-Masch.-D.-Nord
Ali, 10. 11. 1964
Osman Yetiskin, Bauabt. Oberbau-N.
Carsten, 19. 11. 1964
Dieter Abel, Eisenbahn-Nord
Andrea, 22. 11. 1964
Wilhelm Döhr, EBW
Wolfgang, 25. 11. 1964
Manfred Strube, Fahrleitungsmeisterei
Jörg, 26. 11. 1964
Johann Trestik, EBW
Sabine, 2. 12. 1964
Franz Vadjlan, Eisenbahn-Nord
Christel, 8. 12. 1964
Josef Siemer, Betr.-Masch.-D.-Nord
Joachim, 10. 12. 1964
Friedrich Pliester, Betr.-Masch.-D.-Süd
Horst, 14. 12. 1964
Johannes Liebenthal, EBW

Geburtstage:

Karl Clotz, früher Bahnmeister geb. 10. 3. 1885 (80 Jahre) wohnhaft: Duisburg-Hamborn, Im stillen Winkel 4

Todesfälle:

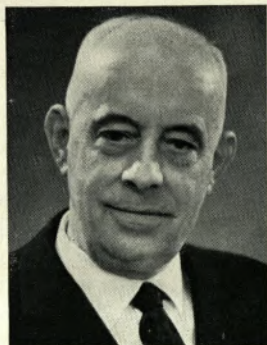
Wilhelm Busch, Weichensteller Eisenbahn-Süd geb.: 3. 10. 1901 gest.: 9. 11. 1964
Richard Bordihn, Pensionär früher Gleiswerker geb.: 28. 2. 1894 gest.: 13. 10. 1964
Friedrich Säwe, Pensionär früher Kolonnenführer geb.: 12. 8. 1910 gest.: 19. 10. 1964
Karl Vieth, Pensionär früher Büroangestellter geb.: 12. 6. 1878 gest.: 20. 10. 1964
Heinrich ter Steege, Pensionär früher Antreicher geb.: 3. 6. 1892 gest.: 25. 10. 1964
Rolf Haussmann, Dipl.-Ing. Bauabteilung geb.: 3. 12. 1919 gest.: 4. 11. 1964
Vinzenz Stoppa, Pensionär früher Hilfsarbeiter geb.: 2. 1. 1885 gest.: 7. 11. 1964

Theodor Lörks, Pensionär
früher Wagenschreiber
geb.: 8. 8. 1893
gest.: 8. 11. 1964
Gerhard Kapp, Rangiermeister
EB.-Nord
geb.: 14. 2. 1905
gest.: 13. 11. 1964
Leopold Kippnich, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 29. 10. 1880
gest.: 19. 11. 1964

Heinrich Lünig, Pensionär
früher Vorarbeiter
geb.: 21. 11. 1895
gest.: 16. 11. 1964
Johann Krupp, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 24. 3. 1885
gest.: 1. 12. 1964
Richard Baumgart, Pensionär
früher Betr.-Assistent
geb.: 16. 2. 1880
gest.: 1. 12. 1964

Georg Kempken, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 11. 7. 1896
gest.: 6. 12. 1964
Bernhard Rüffer, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 7. 3. 1889
gest.: 8. 12. 1964
Paul Neikes, Meister
EBW
geb.: 11. 4. 1911
gest.: 13. 12. 1964

Unsere Jubilare



Auf eine 50jährige Werkszugehörigkeit blickt am 1. März 1965 Herr Ferdinand Küpper, Rechnungswesen, zurück.

Er wurde am 29. Januar 1901 in Duisburg-Meiderich geboren und wohnt dort heute Borkhofer Straße 24. Am 1. März 1915 trat er als kaufmännischer Lehrling beim Hüttenbetrieb Meiderich ein und war dort nach Lehrabschluß in verschiedenen Abteilungen, zuletzt als Kostenrechner, tätig. Den gleichen Aufgabenbereich nahm er ab Mai 1932 bei der August Thyssen-Hütte AG wahr. Ab Anfang 1939 war er Personalsachbearbeiter. Im Oktober 1949 kam er zum Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, wo er seit 1957 als Gruppenführer der Anlagenabrechnung eingesetzt ist.

Der Jubilar, der sich früher sehr für die Jugendarbeit im CVJM eingesetzt und eine besondere Neigung zur Literatur hat, ist ein sehr werksverbundener Mann und eine gewissenhafte und zuverlässige Arbeitskraft. Sein lobenswertes Verhalten zu Vorgesetzten und Mitarbeitern verdient besonders hervorgehoben zu werden.



Am 8. März 1965 feiert Kalkulator Wilhelm Salden sein 50jähriges Dienstjubiläum. Er stammt aus Hamborn, wo er am 11. November 1900 geboren wurde, und wohnt heute hier in der Arnimstraße 2.

In der Zeit des Ersten Weltkrieges – von 1915 bis 1918 – war er bei der August Thyssen-Hütte AG in der Schlosserlehre und wurde dann anschließend als Schlosser und Kolonnenführer beschäftigt. Diese Tätigkeit übte er bis 1928 aus. Seitdem ist er bis zum heutigen Tage als Kalkulator tätig.

Der Jubilar erfreut sich wegen seiner Pünktlichkeit, seines Fleißes, seiner Gewissenhaftigkeit und geistigen Regsamkeit allgemeiner Wertschätzung. Seine Aufgeschlossenheit Neuerungen gegenüber, aber auch sein sorgsam abwägender kritischer Blick machen sein Urteil für Vorgesetzte und Mitarbeiter wertvoll. Seine Freizeit gehört meist der Natur; er ist ein eifriger Wanderer.

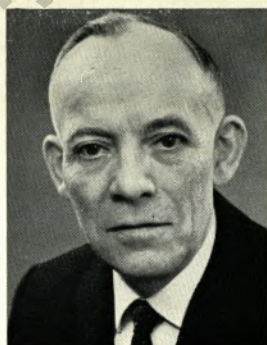


50 Jahre im Dienst ist am 29. März 1965 Karl Schroiff.

Der Jubilar stammt aus Eschweiler; er wurde dort am 29. März 1901 geboren. Sein Jubiläum und Geburtstag fallen also bei ihm zusammen. Er wohnt heute Ostackerweg 101.

Von 1915 bis 1916 war er zunächst beim Kleineisenbau der ATH als Bürolehrling beschäftigt. Dann arbeitete er bis 1919 als Schienenlocher und kam daraufhin zum Eisenbahndienst. Seit 1948 ist er dort Bezirksvorsteher.

Die besondere Vorliebe des Jubilars gilt dem Kleingartenbau und guten Büchern. Als sehr pflichtbewußter Mitarbeiter wird er allenthalben geschätzt.



Goldjubilär Fritz Indefrei, der am 30. März 1965 sein 50jähriges Dienstjubiläum hat, stammt aus Hamborn, wo er am 10. Februar 1901 geboren wurde. Er wohnt Rückertstraße 104.

Seinen Dienst begann Fritz Indefrei nach der Schulentlassung am 30. März 1915 bei der ATH, Zurichtung II. Er wurde dort als Bürohilfe und ab Juni 1919 als Büroangestellter beschäftigt. In gleicher Eigenschaft war er dann ab Oktober 1945 beim Kraftfahrbetrieb tätig. Im Oktober 1949 kam er zum EBW-Betriebsbüro von Eisenbahn und Häfen.

Der Jubilar fühlt sich dem Betrieb sehr verbunden. Er ist Mitglied des Jubilarenvereins. Der Betrieb schätzt ihn als stillen, ruhigen Mitarbeiter, der die ihm übertragenen Arbeiten gewissenhaft ausführt.

Am 12. April 1965 feiert **Dietrich Rusch** sein goldenes Arbeitsjubiläum.

Geboren wurde er am 16. September 1899 in Dinslaken, wo er heute in der Metastraße 14 wohnt. Er trat am 12. April 1915 beim Walzwerk Dinslaken ein und wurde dort als Verzinker ausgebildet. Von 1917 bis 1938 arbeitete er bei der ATH, Abteilung Eisenbahn, als Gleiswerker, eine Tätigkeit, die er dann in unserem Gemeinschaftsbetrieb weiter ausübte. Heute ist er als Weichenwärter beschäftigt.

Der Jubilar, Mitglied des Eisenbahnvereins von EH, gilt als sehr pflichtbewußt und zuverlässig. Er ist mit Begeisterung Kleingärtner. Sein besonderes Interesse gehört der Blumenzucht.



Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Otto Hanke
Schuppenarbeiter
Betr.-Masch.-Dienst-Nord
eingetreten: 3. 3. 1925



Paul Rawe
Anstreicher, EBW
eingetreten: 12. 3. 1925



Karl Maier
Rangiermeister
Eisenbahn-Nord
eingetreten: 16. 3. 1925



Hermann Essmann
Oberwagenschreiber
Verkehrsabteilung
eingetreten: 21. 3. 1925



Johannes Kauck
Lokführer
Betr.-Masch.-D.-Nord
eingetreten: 23. 3. 1925

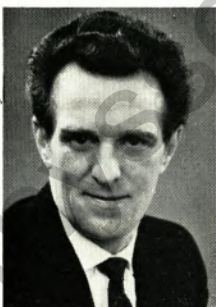


Wilhelm Milzewski
Streckenwärter
Bauabt.-Oberbau-Nord
eingetreten: 24. 3. 1925



Anton Stolz
Lokführer
Betr.-Masch.-D.-Nord
eingetreten: 21. 4. 1925

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:



Rudolf Witkiewicz
Rangiermeister
Eisenbahn-Süd
eingetreten: 5. 3. 1940



Hans-Jürgen Hellerung
Gruppenführer
Rechnungswesen
eingetreten: 1. 4. 1940



Hans Schwarz
Lokführer
Betr.-Masch.-D.-Süd
eingetreten: 1. 4. 1940



Erwin Nitschke
Rangieraufseher
Eisenbahn-Nord
eingetreten: 17. 4. 1940



Karl-Heinz Schnauber
Rangiermeister
Eisenbahn-Nord
eingetreten: 27. 4. 1940

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Einer von vielen

Die über 3000 Beschäftigten des Gemeinschaftsbetriebes üben die verschiedensten Berufe aus.

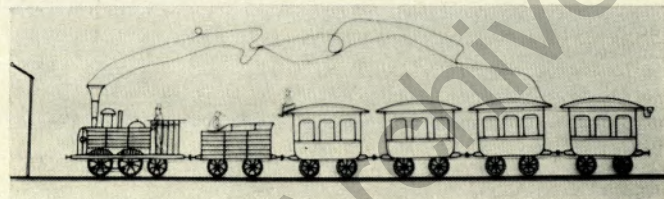
Wir stellen unter dieser Überschrift Mitarbeiter vor, deren Tätigkeit stellvertretend für ihre Arbeitskollegen ein Berufsbild kennzeichnet, mit dem wir unsere Leser näher vertraut machen und damit das Verständnis für den Nachbarn zum Wohle der Allgemeinheit fördern wollen.

Lokführer beim Betriebsmaschinendienst

Wenn auch die Romantik, welche den ersten Lokführer Deutschlands bei seiner Fahrt von Nürnberg nach Fürth am 7.12.1835 umgab – es war bekanntlich der Engländer Wilson, in Frack, Zylinder und weiße Handschuhe gekleidet –, infolge des Fortschrittes der Technik verschwunden ist, so sind doch seine grundsätzlichen Aufgaben die gleichen geblieben. Nach wie vor gilt es, mit viel Umsicht und Geschick die viele

es, der Erzählung aus seinem Leben bei EH zuzuhören, denn sie spiegelt gleichzeitig ein Stück echter Geschichte wider. Auf dem Wege der Wanderschaft nach alter Väter Sitte ließ sich Lokführer Brenner am 16. 10. 1922 bei der Gewerkschaft Deutscher Kaiser, der Vorgängerin der heutigen ATH, als Lokheizer anwerben, nachdem er in seinem Heimatort Alzey im Rheinhessischen die seinerzeit dazu noch

seinerzeitigen Siegermächte erfolgt. Da es darnach nicht mehr für alle Eisenbahner Arbeit in ihrem Beruf gab, mußte Lokführer Brenner ebenso wie viele seiner Kollegen in anderen Betrieben der Hütte arbeiten, wozu für manchen u. a. auch das bekannte „Erzschauflern im Schweinsbruch“ gehörte. Schließlich erhielt Lokführer Brenner nach Beendigung der Besatzungszeit die Aufgabe, die Dampflok Nr. 72 von der Zechen-



Als Heizer auf Lok 27

Während der Werkstatt-Ausbildung am Lufthammer in der Schmiede

Als Führer auf Lok 14. Bis Kriegsbeginn trug das Eisenbahnbetriebspersonal noch Uniformen

Freizeitausgleich als Betreuer einer Fußballmannschaft der ATH

Schwierigkeiten im Winter bei Eis und Schnee

Tonnen schweren und teuren Ungetüme von Lokomotiven unter wechselnden Bedingungen, sei es mit zu Tausenden von Tonnen zählenden Anhängelasten bei jedem Wetter, ob trocken oder naß, und zu jeder Zeit, ob Tag oder Nacht, wirtschaftlich, schaden- und unfallfrei zu beherrschen. Einer von diesen 443 Lokführern, denen die 132 Loks von EH anvertraut sind, ist der Lokführer Wilhelm Brenner. Interessant ist

geforderte abgeschlossene Handwerker-ausbildung als Schlosser und Dreher gewesen hatte. Um Lokführer zu werden, mußten die Lokheizer damals neben ihrer Heizertätigkeit auch noch eine Zeit in der Lokreparatur als Handwerker mitarbeiten. Nach insgesamt fünf solcher „Lokomotivführer-Lehrjahre“ wurde er schließlich im Jahre 1927 Lokführer. Inzwischen war 1923 die militärische „Ruhrbesetzung“ durch die

Gesellschaft Rhein-Elbe aus Essen zurück-zuholen, wohin sie von den Besatzungs-mächten verschleppt worden war. Zwischen 1931 und 1933 hatte Lokführer Brenner in- sofern Glück, als er wegen der außerge- wöhnlichen Arbeitslosigkeit nicht mit ent- lassen wurde, sondern lediglich nochmals als Lokheizer fahren mußte. Von 1933 an verlief sein Leben dann zwar ohne beruf- liche „Ausstellungen“ und „Rückstufungen“,



April 1962, die letzte Dampflok hat ihre letzte Schicht verfahren

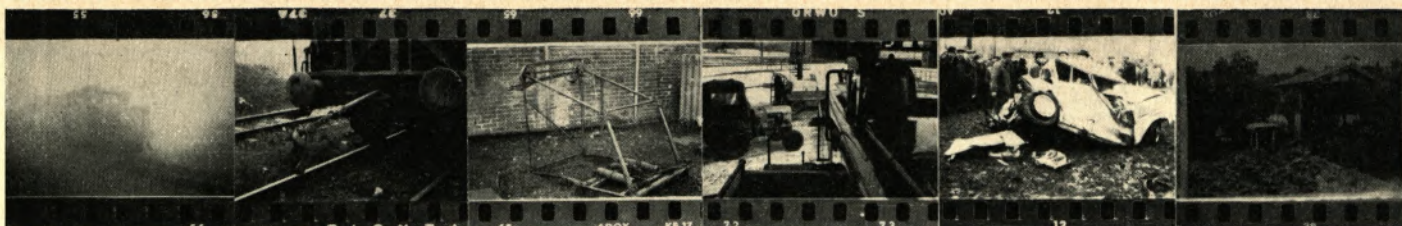
Diese 4 Einheitsloks lösen die Dampflok ab

Auch Lokführer Brenner mußte auf eine 4achsige 2-Kraft-Ellok umsteigen

Beim „Restaurieren“. Hier das Prüfen der Ölstände zur Verhütung von Motorschäden

Nur jedes 4. Jahr können die Lokführer ihren Urlaub im Sommer haben. Dann wird die Zeit voll ausgenutzt, wie hier im „EH-Urlaubsort“ Weinähr, und Lokführer Brenner beweist, daß er nicht nur mit schweren Loks, sondern auch mit schweren „Zugmaschinen“ der Landwirtschaft umzugehen versteht

Das Fahren bei Nacht erfordert besondere Aufmerksamkeit



Noch schwieriger sind die Verhältnisse bei Nebel

Infolge Fahrens mit vollkommen ausgedrehten Kupplungen wegen der kleinen Gleisbögen ist die Gefahr des Zerreißen von Zugvorrichtungen besonders groß. Jährlich werden etwa 180 Zugvorrichtungen zerrissen

Das vielfach unterbrochene Fahrleitungsnetz fordert immer wieder seine „Opfer“ an Stromabnehmern. Jährlich werden von den Lokführern etwa 150 Stromabnehmer beschädigt. Man bedenke dabei jedoch, daß jeder Führer einer Ellok den Stromabnehmer im Jahr zwischen 5000- und 15000mal ein- und ausfahren muß

Diesen Situationen an Überwegen stehen die Lokführer nur allzuoft gegenüber und können sie durch ihre Aufmerksamkeit meistens noch beherrschen, jedoch manchmal...

... läßt sich das Unglück beim besten Willen nicht mehr verhindern

Nach des Tages Mühen, Lasten und Aufregungen ist eine beruhigende Freizeitgestaltung, wie sie Lokführer Brenner als Gartenwart heute noch pflegt, besonders wichtig

jedoch auch nicht ohne Besonderheiten. Eine solche Besonderheit waren seine Fahrten mit flüssigem Eisen während der Fliegeralarme im letzten Krieg, weil keiner solche gefährlichen und nur unvollständig zu verdunkelnden Transporte in diesen kritischen Stunden vor seiner Tür stehen haben wollte. Als Lokheizer waren um diese Zeit größtenteils auch noch ausländische, z. T. weibliche Arbeitskräfte eingesetzt. Ein anderer Fall ist die Überführung der Dampflokomotive 27 bei Kriegsende nach Dortmund zur Unterstützung der dortigen eisenschaffenden Industrie, weil der ATH die Demontage auferlegt wurde.

Viele Lokheizer haben bei ihm während der Dampflokomotivezeit das Rüstzeug für die Zukunft mitbekommen und gehören heute mit zum Stamm der erfahrenen Lokführer. Eine gründliche Ausbildung bei einem solch erfahrenen Lokführer ist in diesem Beruf von

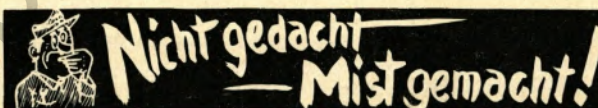
ausschlaggebender Bedeutung. Denn so schön, so frei und selbständig dieser Beruf auch ist, so erfordert er auf der anderen Seite auch gut ausgebildete und ganze Männer. Es kommt nicht nur darauf an, pünktlich, zuverlässig und aufmerksam zu sein, der Lokführer muß auch in seinem Beruf aufgehen. Eine alte Lokführer-Weisheit besagt: stets ausgeschlafen und nüchtern. Schließlich geht es nicht nur darum, keine Rangierschäden zu verursachen oder keine Zugvorrichtungen zu zerreißen oder keine Stromabnehmer zu beschädigen. Jeder Lokführer muß vielmehr auch stets bereit sein, zu jeder Tageszeit Dienst zu leisten, so auch an Fest- und Feiertagen, während andere feiern, und er muß für einen Urlaub im Januar oder November gegenüber den bevorzugten Sommermonaten Verständnis haben, denn für Lokführer läuft die Urlaubszeit über das ganze Jahr, von Januar

bis Dezember. Wenn nun heute Lokführer Brenner nach über 35 Lokführerjahren mit Stolz eine ZBU-Lok fährt und sagen kann, bisher schaden- und unfallfrei gearbeitet zu haben, so ist das nicht nur dem Glück, sondern auch dem Können und der Erfahrung zuzuschreiben. Dabei sind die Möglichkeiten zur Verursachung vorerwählter Schäden jederzeit gegeben. Um so höher ist es zu werten, wenn Lokführer Brenner umgekehrt schon Anerkennungen für die Verhütung von Schäden erhalten konnte.

Nachdem Lokführer Brenner früher schon Körper und Geist beim Sport gestählt hat und heute noch als eifriger Schrebergärtner das Amt eines Gartenwartes mit viel Erfolg ausübt, ist zu hoffen und zu wünschen, daß ihm die Gesundheit zur Ausübung seines Berufes weiterhin erhalten bleibt.

W. Schentke

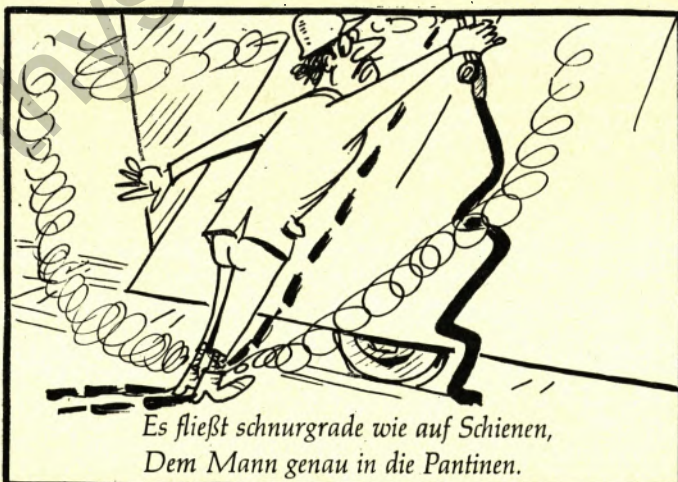
»Heißes« Eisen



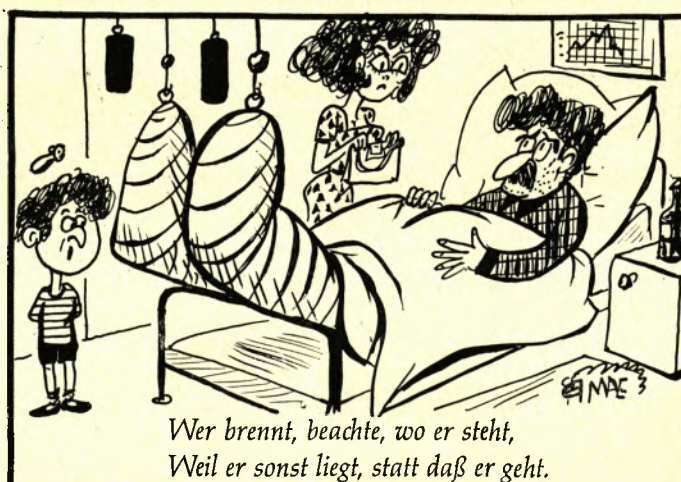
Am Wagen ist da was zu brennen,
Er will das ohne Leiter können.



Der Brenner zischt—Metall wird heiß,
Dann flüssig!—was ein jeder weiß.



Es fließt schnurgrade wie auf Schienen,
Dem Mann genau in die Pantinen.



Wer brennt, beachte, wo er steht,
Weil er sonst liegt, statt daß er geht.



thysse