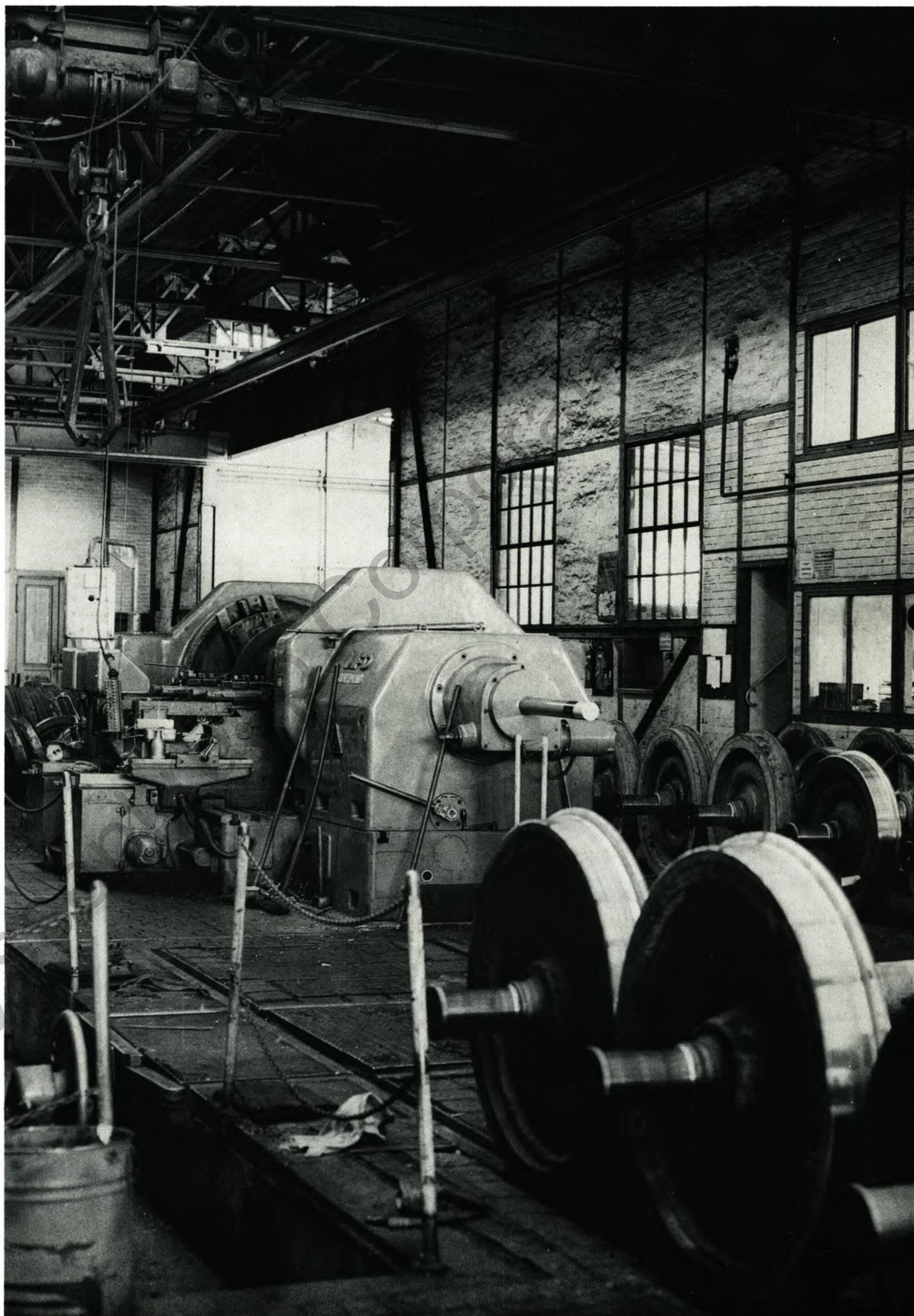




# EISENBAHN<sup>UND</sup> HÄFEN

WERKZEITSCHRIFT DES GEMEINSCHAFTSBETRIEBES EISENBAHN UND HÄFEN · DUISBURG-HAMBORN



**2**

76

APRIL/JUNI

|                                                                                                                                          |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| kurz berichtet – schnell gelesen                                                                                                         | 2  |
| Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen                                                                                                        | 4  |
| August Thyssen starb vor 50 Jahren                                                                                                       | 6  |
| Thyssen-Gruppe steht trotz Stahlkrise auf festen Füßen                                                                                   | 7  |
| Ein weiterer Beitrag zum Umweltschutz:<br>Azetylenversorgung der EWH wurde auf Flaschengas umgestellt                                    | 7  |
| Wieder ein Schritt zur Rationalisierung der kaufmännischen Verwaltungsarbeit:<br>Neues EDV-Informationssystem für die Materialwirtschaft | 9  |
| Ehrung der Jubilare des Jahres 1975                                                                                                      | 12 |
| Vom versuchsweisen Einsatz zum Regelbetrieb:<br>Funkfernsteuerung von Lokomotiven bei EH                                                 | 14 |
| Thyssen-Gruppe mit neuem Firmenzeichen                                                                                                   | 16 |
| Ein bemerkenswertes Vereinsjubiläum:<br>70 Jahre Lokomotivführerverein                                                                   | 16 |
| Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen                                                                                                 | 16 |
| Ausdrücke und Auszudrückendes                                                                                                            | 18 |
| Mitteilungen werksverbundener Vereine                                                                                                    | 19 |
| Unsere Jubilare                                                                                                                          | 20 |
| Familiennachrichten                                                                                                                      | 21 |
| Neue Spezialwagen im Einsatz bei EH                                                                                                      | 22 |
| EH-Mitteilungen                                                                                                                          | 22 |
| Andere Länder – andere Vorschriften                                                                                                      | 23 |
| Kuppelei, ganz nach Vorschrift                                                                                                           | 23 |



## Impressum

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

Redaktion: Kurt-Hermann Still

Alle Einsendungen sind zu richten an die Abteilung V, Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, Duisburg 11, Postfach 11 01 41.

Druck: Michael Schiffer KG, Rheinberg

Aufnahmen:  
EH: Becker, Betriebsmaschinendienst, Verheyden, Wiesner

Sonstige: ATH-Fotoabteilung, AEG-Telefunken, Archivfotos

Titelbild: Blick in die Radsatzwerkstatt Hamborn. Im Bildmittelpunkt die Radsatzdrehbank

Rückseite: Radsatz-Lager vor der EWH

## Thyssen-Gruppe

**Die Thyssen Gruppe** stellte auf der diesjährigen Hannover-Messe ihre Produkte wieder stärker in den Vordergrund. Im Thyssen-Messehaus gaben die August Thyssen-Hütte, Thyssen Niederrhein, die Thyssen Westfälische Union, die Thyssen Handelsunion und Thyssen Rhenstahl Technik einen Überblick über ihr Leistungsprogramm.

**Die Fritz Thyssen Stiftung** in Köln hat zur Förderung wissenschaftlicher Forschungsarbeiten 9 Mill. DM bewilligt. 2 Mill. DM wurden allein zur Unterstützung von Projekten im Rahmen des Forschungsunternehmens „19. Jahrhundert“ vergeben. Mit ebenfalls 2 Mill. DM wird das gemeinsam mit der Deutschen Forschungsgemeinschaft gestartete Schwerpunktprogramm „Biologie des Alters“ gefördert, für das im Vorjahr eine gleich hohe Summe ausgegeben worden war. Zu der Vielzahl weiterer aus Stiftungsmitteln geförderter Projekte gehören unter anderem Forschungsvorhaben über „Rüstungskontrolle in Europa“, „Gegenwarts- und Zukunftsprobleme des amerikanisch-westeuropäischen Verhältnisses“ sowie zum Thema „EG-Politik und Süd-Europa“.

**Einen Auftrag im Wert von fast 3 Mrd. DM** hat eine Arbeitsgemeinschaft der Firmen Thyssen Rhein-stahl-Technik, Düsseldorf, und Lummus, Bloomfield (USA) aus dem Irak erhalten. Es handelt sich um den Bau eines Chemiewerkes.

**Auf dem Schrottsektor** strebt die Stahlindustrie eine noch weitergehende

Wiederverwendung („Recycling“) an als dies bisher der Fall war. Dabei erfordern die immer höher werdenden Ansprüche der Abnehmergruppen der Stahlindustrie auch bei dem Rohstoff Schrott eine bessere Sortierung und Aufbereitung. Zudem fördert die befürchtete Rohstoffverknappung die Aktivität, auch Metalle zurückzugewinnen, die als Korrosionsschutz die Oberflächen der Stähle überziehen. Die August Thyssen-Hütte entwickelt in Zusammenarbeit mit den Firmen Lurgi und Berzelius und mit finanzieller Unterstützung der Kommission der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl ein Verfahren zur großtechnischen Rückgewinnung von Blei und Zink. Diese Arbeiten gewinnen an Bedeutung, da in zunehmendem Maße verzinktes Stahlblech Anwendung findet. Durch stärkeren Einsatz von oberflächengeschütztem Schrott wird sich jedoch der Anteil der Nichteisenmetalle im Filterstaub der Stahlwerke erhöhen, so daß sich für die Wiedergewinnung der Metalle ein höherer Anreiz ergibt. Auf diesem Wege ist es möglich, die vornehmlich im Stahlwerk anfallenden Filterstäube und -schlämme gemeinsam mit denen des Hochofens dem Erzeugungsprozeß wieder zuzuführen und zugleich Blei und Zink aus dem Stahlschrott für die Rückgewinnung wieder aufzuschließen.

## Stahl-Industrie

**Die Welt-Stahlerzeugung im vergangenen Jahr** war mit 652 Mill. t um 8,2% niedriger als im Boomjahr 1974. Die UdSSR rangierte mit 142 Mill. t an der Spitze der Stahlerzeuger, gefolgt von

den USA mit 106 Mill. t. Japan erreichte eine Produktion von 102 Mill. t.

**Die deutschen Stahlwerke** werden in der Zeit von April bis Juni dieses Jahres rund 10,40 Mill. t Rohstahl erzeugen. Diese Prognose stellt die EG-Kommission in ihren Vorausschätzungen „Stahl“ auf. Die tatsächliche Produktion im Referenzzeitraum 1975 hatte 10,23 Mill. t betragen. Für Frankreich veranschlagt die Kommission für diese Zeit eine Rohstahlproduktion von 5,75 (5,44) Mill. t, für Italien von 5,50 (5,63) Mill. t, für die Niederlande von 1,15 (1,16) Mill. t, für Belgien-Luxemburg von 4,40 (4,74) Mill. t, für Dänemark-Irland von 0,25 (0,17) Mill. t und für Großbritannien von 5,45 (4,74) Mill. t.

**Der Stahlverbrauch** der westlichen Welt soll 1976 nach der schärfsten Krise, welche die Stahlmärkte seit Kriegsende zu verzeichnen hatten, wieder um 10% auf 470 Mill. t zunehmen. So lautet die neueste Vorausschätzung des Internationalen Eisen- und Stahlinstituts in Brüssel für dieses Jahr. Die Brüsseler Experten erwarten die stärkste Zunahme des Stahlverbrauchs mit 15% in den USA. In der Europäischen Gemeinschaft rechnet das Institut mit einer Erhöhung des Stahlbedarfs um 11%. Deutsche Fachleute beurteilen die Verbrauchsentwicklung in der Bundesrepublik etwas weniger optimistisch. Für Japan wird eine Verbrauchszunahme in diesem Jahr um nur 7% in Aussicht gestellt. Am amerikanischen und japanischen Stahlmarkt hat die Nachfrage bereits angezogen. In Westeuropa glaubt das Brüsseler Institut erst in der zweiten

Jahreshälfte 1976 mit einer nachhaltigen Erhöhung der Stahlaufträge rechnen zu können.

**Ein verstaatlichtes britisches Walzwerk** mit dem gleichen Ausstoß wie ein Konkurrenzbetrieb in Belgien braucht rund 50% mehr Arbeiter und Angestellte. Zu diesem beklagenswerten Ergebnis kommt eine Untersuchung der staatlichen British Steel Corp. Das britische Werk liegt bei Llanwern in Südwales, das belgische ist das Sidmar-Werk bei Gent. Beide Werke produzieren warm- und kaltgewalzten Bandstahl und Bleche, beide wurden etwa zur gleichen Zeit errichtet und haben ungefähr die gleiche Wertschöpfung. Der Verwaltungsrat der British Steel Corp. legte diese Verhältnisse so unverblümt dar, weil er daran interessiert ist, die Produktivität zu verbessern. British Steel hat sich auch nie gescheut, Zahlen darüber bekanntzugeben, wie hoffnungslos niedrig die Produktivität im gesamten Unternehmensbereich ist. Sie ist geringer als praktisch in allen Ländern auf dem europäischen Kontinent, in den Vereinigten Staaten und besonders in Japan. Setze man die Jahresproduktion je Stahlarbeiter in England gleich 100, so ergäben sich für Frankreich 140, für die Bundesrepublik 160 für die Vereinigten Staaten 200 und für Japan sogar 260.

## Bergbau

**Die Kohleproduktion der EG-Länder** lag 1975 bei 256,83 Mill. t gegenüber 242,58 Mill. t im Vorjahr. Das entspricht einer Steigerung von 5,9%.

**Mit fast 1 Mrd. DM** fördert das Bundesforschungsministerium bis 1977 die Kohleforschung. Rund 330 Mill. DM der Bundesmittel sind für die Erforschung neuer Technologien für die Bergbautechnik und Aufbereitung vorgesehen. Mit 600 Mill. DM sollen die Verfahren zur Kohlevergasung und -verflüssigung weiterentwickelt werden.

**In zwei bis drei Jahren** wird die Bundesrepublik wissen, ob sie einmal eines der größten Gasländer der Welt werden kann. Eine Gruppe deutscher Wissenschaftler an der Technischen Hochschule Aachen unter Leitung von Prof. Werner Wenzel hat den 6,5-Mill.-DM-Auftrag vom Bundesforschungsministerium erhalten, die technische Möglichkeit der Vergasung von Steinkohle in Tiefen unter 1500 Meter und die wirtschaftliche Rentabilität zu untersuchen. Die Aussichten scheinen jedenfalls nicht schlecht zu sein. Prof. Wenzel hat sich ein Vergasungsverfahren patentieren lassen, das die bisherige Skepsis der Bergbauexperten gegenüber der Untertagevergasung überwinden könnte. 150 Mrd. t Steinkohle bedeuten – gemessen an der Steinkohlenförderung von heutzutage von rund 100 Mill. t im Jahr – 1500 Jahre Umwandlung von Kohle in hochwertigste Erdgas-Energie.

## Deutsche Bundesbahn

**Der Investitionsbedarf der Deutschen Bundesbahn** bis zum Jahr 1985 wird nach Angaben des Verwaltungsrats rd. 80 Mrd. DM betragen. Vom gesamten Investitionsbedarf entfallen allein 50 Mrd. DM auf Rationalisierungsmaßnah-

men, wovon wiederum 10 Mrd. DM für die Beschaffung von neuen Triebfahrzeugen abgezweigt werden sollen. Erhaltung und Verbesserung der bestehenden Anlagen erfordern knapp 30 Mrd. DM. Für den Neubau von Streckennetzen sind rd. 13 Mrd. DM vorgesehen. Der Investitionsplan bewirkt trotz Modernisierung und Verbesserung der Bahn und neben der Verkürzung des Streckennetzes nur, daß bis zum Jahr 1985 die jährlichen Zuschüsse aus der Bundeskasse auf der Höhe von 10 Mrd. DM festgehalten werden können.

**Die Lieferung von fast 5 000 Datenstationen** für die erste Ausbaustufe der geplanten Integrierten Transportsteuerung hat das Bundesbahn-Zentralamt München jetzt der Industrie in Auftrag gegeben. Der Auftragswert liegt bei rund 150 Millionen Mark. Mit der Integrierten Transportsteuerung will die Bundesbahn durch Einsatz elektronischer Datenverarbeitungsanlagen alle Beförderungsvorgänge weitgehend automatisieren und damit in den Bereichen Produktion, Absatz, Vorhaltung und Verwaltung in großem Umfang Personal einsparen. Außerdem liefert das System dem Management die für Unternehmensentscheidungen unerläßlichen Informationen. Um schon während der Aufbauphase Nutzen aus den Investitionen ziehen zu können, wurde das Projekt in Ausbaustufen unterteilt, deren erste ab 1977 Frachtberechnung, Frachtabrechnung und Frachtbriefbuchung im Stückgutverkehr, Fahrzeuginformation und -vormeldung zur Optimierung des Fahrzeugeinsatzes sowie die Zuglaufüberwachung mit Hilfe der elektronischen Datenverarbeitung ermöglichen wird.

# Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

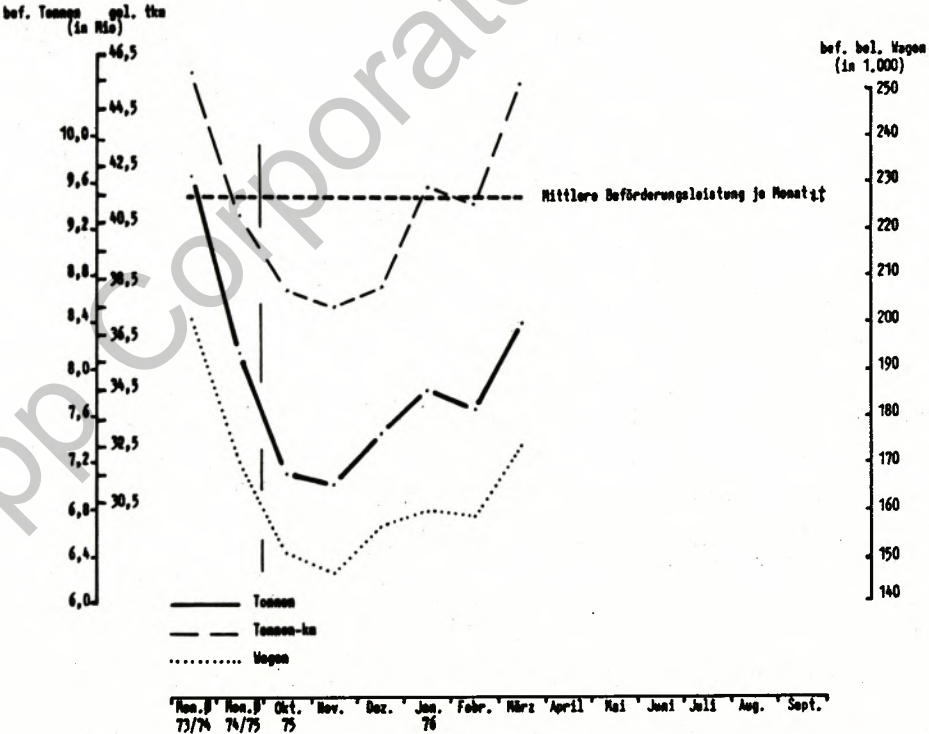
## Bericht zur Betriebs- und Geschäftslage EH im 1. Halbjahr des Geschäftsjahres 1975/76

Auch im 1. Halbjahr 1975/76 wurde das Verkehrsgeschehen beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen von den anhaltend niedrigen Produktionsleistungen unserer Gesellschafter bestimmt. So lagen im Berichtszeitraum die Rohstahlerzeugung um monatsdurchschnittlich 9,7% und die Roheisenerzeugung um 6,4% noch unter den Zahlen des Monatsdurchschnitts des vorangegangenen Geschäftsjahres, in dem ja bereits ein Rückgang von 21,4% bzw. 18,5% gegenüber 1973/74 zu verzeichnen war. Auch die Entwicklung der Kohle-Reinförderung verlief rückläufig, wenn auch weniger stark. Das hier-

durch entsprechend niedrige Leistungsaufkommen der Werksbahn und Werks-  
häfen erforderte daher die Fortsetzung der bereits im vorangegangenen Geschäftsjahr eingeleiteten bzw. erfolgten Maßnahmen zur Anpassung des Betriebsmittel- und Arbeitseinsatzes sowie die konsequente Beibehaltung aller Sparmaßnahmen, um dem bestehenden Kostendruck zu begegnen. Demzufolge ist für den gesamten Berichtszeitraum neben dem seit April 1975 bestehenden Einstellungsstopp auch die Betriebsvereinbarung, wonach für die Beschäftigten bestimmter Betriebsbereiche die Sonntagsarbeit in die

40-Stunden-Woche einzubeziehen ist, beibehalten worden. Darüber hinaus wurde in Abstimmung mit dem Betriebsrat, um Entlassungen zu vermeiden, neben der für die Beschäftigten des Lok- und Rangierdienstes bis einschließlich Januar 1976 beibehaltenen Kurzarbeitsregelung auch im Hafen-Verladebetrieb sowie in den Hafenwerkstätten in den Monaten Oktober bis Dezember 1975 kurzgearbeitet; in den Eisenbahnwerkstätten gab es eine Kurzarbeitsperiode von Dezember 1975 bis einschließlich März 1976. Vorausschauend kann gesagt werden, daß die Kurzarbeit für die nächsten Monate

Schaubild I:  
Die Beförderungsleistung  
der Werksbahn



Leistungs-  
kennzahlen  
der Werksbahn

|                                             | Mon.-Ø<br>1974/75 | Ø I. Quart.<br>1975/76 | Jan.<br>1976 | Febr.<br>1976 | März<br>1976 | Ø II. Quart.<br>1975/76 | Ø I. Halbj.<br>1975/76 |
|---------------------------------------------|-------------------|------------------------|--------------|---------------|--------------|-------------------------|------------------------|
| 1. beförderte Tonnen<br>insgesamt (in 1000) | 8 141             | 7 181                  | 7 824        | 7 649         | 8 382        | 7 952                   | 7 566                  |
| davon für                                   |                   |                        |              |               |              |                         |                        |
| ATH                                         | 6 286             | 5 425                  | 6 123        | 6 014         | 6 674        | 6 270                   | 5 847                  |
| TN                                          | 792               | 643                    | 689          | 665           | 710          | 688                     | 666                    |
| Bergbau                                     | 829               | 900                    | 819          | 794           | 798          | 804                     | 852                    |
| Sonstige                                    | 234               | 213                    | 193          | 176           | 200          | 190                     | 201                    |
| 2. geleistete tkm<br>insgesamt (in 1000)    | 40 729            | 37 883                 | 41 723       | 41 035        | 45 325       | 42 694                  | 40 289                 |
| 3. Betriebsmittel- u. Arbeitseinsatz        |                   |                        |              |               |              |                         |                        |
| a) Lok-Einsatz-Stunden                      | 70 544            | 61 950                 | 65 937       | 62 153        | 68 363       | 65 484                  | 63 717                 |
| b) Verf. Arbeitsstd. d. EB-Personals        | 282 026           | 248 802                | 262 165      | 243 903       | 270 060      | 258 709                 | 253 756                |

vorerst ausgesetzt ist. Diese Maßnahme stützt sich insbesondere auf die in der Eisen- und Stahlindustrie leicht verbesserte Auftragslage, die in den kommenden Monaten ein langsames Ansteigen der Roheisen- und Rohstahlproduktion erwarten läßt. Hiervon wären zwangsläufig auch

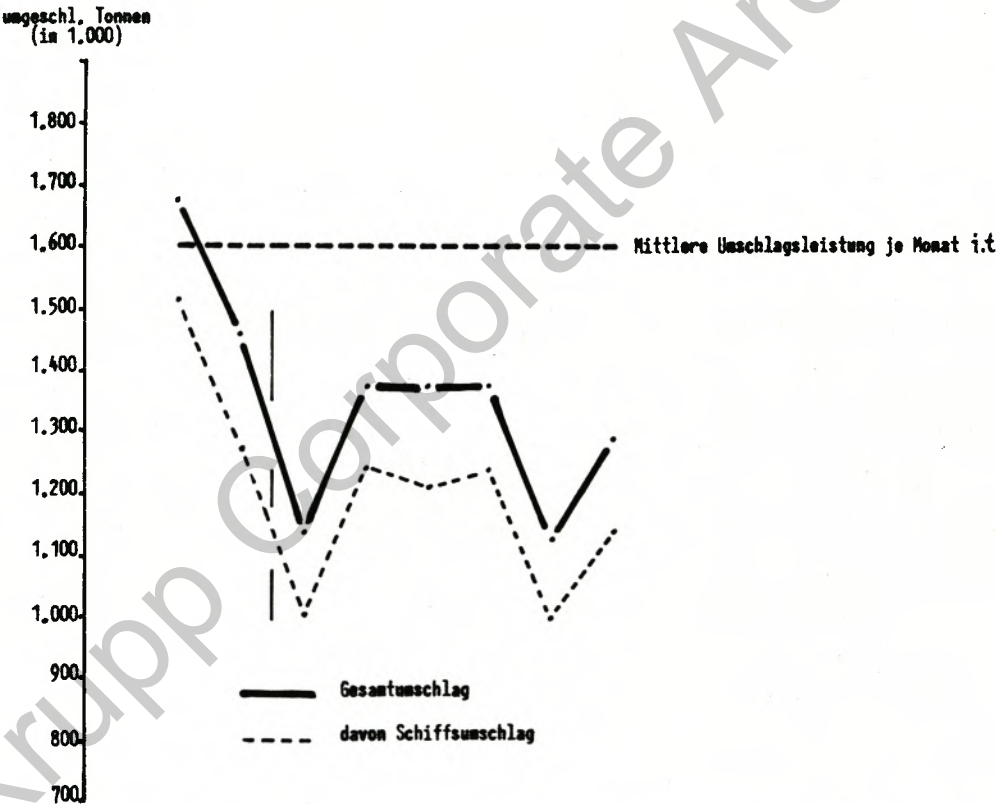
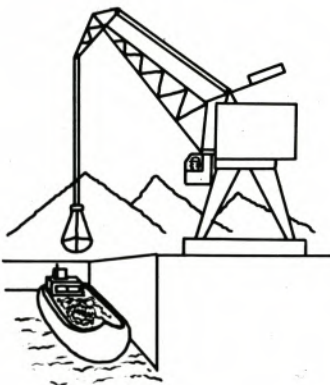
die Beförderungsleistung der Werksbahn und der Umschlag in den Häfen betroffen. Hoffnungen auf einen neuen „Stahlfrühling“ dürften sich jedoch zumindest im laufenden Geschäftsjahr nicht erfüllen. Eine zu optimistische Einschätzung ist schon deshalb nicht angezeigt, da auf den

für die Eisen- und Stahlindustrie wichtigen Auslandsmärkten noch eine gewisse Zurückhaltung sowie konjunkturelle Schwankungen und Unsicherheiten vorherrschen.

Werksbahn

Die Beförderungsleistung der Werksbahn

Schaubild II:  
Die Umschlagsleistung  
der Werkshäfen



Leistungs-  
kennzahlen  
der Werkshäfen

|                                                   | Mon.-Ø<br>1974/75 | Ø I. Quart.<br>1975/76 | Jan.<br>1976 | Febr.<br>1976 | März<br>1976 | Ø II. Quart.<br>1975/76 | Ø I. Halbj.<br>1975/76 |
|---------------------------------------------------|-------------------|------------------------|--------------|---------------|--------------|-------------------------|------------------------|
| 1. umgeschlagene Tonnen<br>insgesamt (in 1000)    | 1 454             | 1 297                  | 1 378        | 1 132         | 1 298        | 1 269                   | 1 283                  |
| davon für ATH                                     | 1 206             | 1 072                  | 1 149        | 958           | 1 105        | 1 070                   | 1 071                  |
| TN                                                | 176               | 161                    | 168          | 119           | 140          | 142                     | 151                    |
| Bergbau                                           | 33                | 33                     | 27           | 27            | 13           | 23                      | 28                     |
| Sonstige                                          | 39                | 31                     | 34           | 28            | 40           | 34                      | 33                     |
| 2. Schiffsverkehr                                 |                   |                        |              |               |              |                         |                        |
| Anzahl bel. Schiffe im Eingang                    | 492               | 632                    | 496          | 405           | 633          | 511                     | 572                    |
| im Ausgang                                        | 489               | 459                    | 471          | 432           | 544          | 482                     | 471                    |
| 3. Betriebsmittel- u. Arbeitseinsatz              |                   |                        |              |               |              |                         |                        |
| a) Hebezeugstunden                                | 7 087             | 6 315                  | 6 896        | 5 864         | 6 556        | 6 439                   | 6 377                  |
| b) Verf. Arbeitsstd. Hafenpersonal u. Unternehmer | 33 496            | 27 303                 | 30 595       | 26 831        | 31 125       | 29 517                  | 28 410                 |

lag im 1. Halbjahr 1975/76 mit monatsdurchschnittlich 7 566 000 Tonnen nur unwesentlich über dem sehr niedrigen Leistungsniveau des 2. Halbjahres des vorangegangenen Geschäftsjahres. Dagegen ist gegenüber dem Gesamtdurchschnitt des Geschäftsjahres 1974/75 ein Rückgang von 7,1% eingetreten.

Der Betriebsmittel- und Arbeitseinsatz konnte durch die eingangs erwähnten Maßnahmen nahezu vollständig an die niedrige Beschäftigungslage angepaßt werden.

Einzelheiten sind der Übersicht I „Die Beförderungsleistung der Werksbahn“ (Seite 4) zu entnehmen.

#### Werkshäfen

Auch die Umschlagsleistungen der Werks- häfen Schwelgern und Walsum-Süd la- gen im Berichtszeitraum mit rd. 1283 000 Tonnen im Monatsmittel nahezu auf der gleichen Höhe des niedrigen Aufkommens des 2. Halbjahres 1974/75. Im Vergleich zum Gesamtdurchschnitt des Vorjahres ist hier sogar ein Rückgang von monats- durchschnittlich 11,8% zu verzeichnen. Hinsichtlich des Betriebsmittel- und Ar- beitseinsatzes konnte auch bei den Werks- häfen eine weitgehende Anpassung an

das niedrige Beschäftigungsniveau erzielt werden (siehe Schaubild II, S. 5).

ten Mitarbeiter um 132 Personen zu ver- zeichnen ist. Gegenüber dem 31. 3. 75,

#### Belegschaft

|                                                | Stand<br>31. 3. 75 | Stand<br>30. 9. 75 | Stand<br>31. 3. 76 |
|------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| <b>EH-Belegschaft</b>                          |                    |                    |                    |
| Insgesamt (ohne Oberhausen)                    | 3 504              | 3 409              | 3 326              |
| davon Arbeiter                                 | 2 933              | 2 837              | 2 761              |
| davon Angestellte                              | 540                | 535                | 535                |
| davon Auszubildende                            | 31                 | 37                 | 30                 |
| darin enthalten:<br>ausländische Arbeitskräfte | 869                | 831                | 804                |
| <b>im Bereich Oberhausen</b>                   |                    |                    |                    |
| Insgesamt                                      | 1 037              | 989                | 940                |
| davon Arbeiter                                 | 867                | 818                | 778                |
| davon Angestellte                              | 170                | 171                | 162                |
| darin enthalten:<br>ausländische Arbeitskräfte | 98                 | 89                 | 82                 |

#### Belegschaftsstand

Der zum 1. 4. 1975 verfügte Einstellungs- stop führte zu einer weiteren Verminde- rung des Personalbestandes, so daß zum 31. 3. 1976 gegenüber dem 30. 9. 1975 eine Verringerung der für EH beschäftig-

d. h. nach Ablauf eines vollen Jahres, ist somit bereits ein Personalarückgang von 275 Personen eingetreten.

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

H. Berl

## August Thyssen starb vor 50 Jahren

**A**m 4. April jährt sich zum fünfzigsten Male der Tag, an dem zu Ostersonntag 1926 August Thyssen im Alter von 84 Jahren verstarb. Das soll Veranlassung sein, im Rahmen eines kurzen Rückblicks des Le- bens und Schaffens dieses bedeutenden Industriellen zu gedenken.

August Thyssen wurde am 17. Mai 1842 in Eschweiler geboren. Nach der Schulzeit besuchte er das Polytechnikum in Karls- ruhe, um im Anschluß daran in Antwerpen sein Wissen nach der wirtschaftlichen Seite zu ergänzen. Heimgekehrt, genügte er der militärischen Dienstpflicht und trat dann in das väterliche Bankgeschäft ein. 1867 führte ihn sein Weg nach Duisburg. Dort finden wir ihn unter den Gründern des Bandeisenwalzwerks „Thyssen, Fossoul & Co.“. Im Jahre 1871 löste er sich jedoch von dieser Firma. Er tat den Schritt in die Selbständigkeit und gründete die Firma „Thyssen & Co.“ in Mülheim, ein Unterneh- men zur Herstellung von Bandeisen. Ziel- strebig baute er dieses Unternehmen aus durch Aufnahme der Herstellung von Röh- ren, Gewindemuffen, Fittings und Blechen sowie durch Angliederung des Maschinen- baus. Die Errichtung eines Siemens-Mar- tin-Stahlwerkes war nur folgerichtig auf dem Wege zu größerer Unabhängigkeit. Über den Rahmen seiner Mülheimer Stammfirma hinaus beteiligte sich Thyssen

seit den siebziger Jahren an weiteren Un- ternehmen im Montanbereich. Eine dieser Beteiligungen brachte ihn ab 1883 mit der Gewerkschaft Deutscher Kaiser (GDK) in Hamborn in Verbindung. Er erkannte die sich ihm hier bietenden Möglichkeiten und erwarb bis 1891 alle Anteile an dieser Ge- werkschaft. Seit 1889 Vorsitzender des Grubenvorstandes, betrieb er den Aus- bau der Zechenanlagen und legte ab 1891 mit dem Bau eines Hütten- und Walzwer- kes in Bruckhausen den Grundstein für eine Entwicklung, die bis in die heutige Zeit reicht und dem Hamborner Raum eine dominierende Stellung in der deutschen Eisen- und Stahlindustrie verschafft hat. Über viele Schwierigkeiten hinweg ent- standen bis zum ersten Weltkrieg die großen Anlagen der heutigen Thyssen- hütte in Hamborn. In Dinslaken kamen die Bandeisenwalzwerke in Betrieb, die Aktiengesellschaft für Hüttenbetrieb in Duisburg-Meiderich wurde gegründet. Zechen und Hütten durchzog und verband ein umfangreiches Netz von Gleisanlagen für den immer größer werdenden Werks- eisenbahnbetrieb. Der Hafen Schwelgern entstand für die wasserseitigen Verkehrs- belange der Gewerkschaft. Im lothringi- schen Raum erwarb August Thyssen um- fangreiche Erzkonzessionen. Auf der Basis der Minetteerze errichtete Thyssen ein

großes Hüttenwerk in Hagendingen. Aus der Gewerkschaft Deutscher Kaiser war ein großer Hütten- und Bergwerkskonzern entstanden, maßgeblich gestaltet von August Thyssen.

Der Ausgang des ersten Weltkrieges führte vor allem zum Verlust des Werkes in Hagendingen. Es galt, den Konzern auf die neuen Verhältnisse einzustellen. Trotz seines inzwischen hohen Alters war August Thyssen weiterhin aktiv tätig, wenngleich sein Sohn Fritz mehr und mehr Aufgaben in der Leitung des Konzerns übernahm. Der Thyssenkonzern beteiligte sich nach dem ersten Weltkrieg an den Gesprächen über einen Zusammenschluß der Eisen- und Stahlindustrie. August Thyssen, von der Notwendigkeit dieser Vereinigung überzeugt, war bereit, die bisher sorgsam erhaltene Selbständigkeit seiner Werke aufzugeben, ein für ihn sicherlich nicht leichter Entschluß. Anfang Januar 1926 wurde eine Studiengesellschaft gegrün- det, die bereits den neuen Namen Ver- einigte Stahlwerke AG erhielt. August Thyssen erlebte den Übergang seines Konzerns in die neue Firma nicht mehr. Nach einem arbeits- und erfolgreichen Leben schloß er am 4. April 1926 die Augen für immer. Er hinterließ ein Werk, welches die nachfolgenden wechselhaften Zeit- läufe dauerhaft überstanden hat.

H. Christ

# Thyssen-Gruppe steht trotz Stahlkrise auf festen Füßen

Der Konzernabschluß der Thyssen-Gruppe für 1974/75 umfaßt Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen von 101 Gesellschaften. Sie werden zu Abrechnungskreisen zusammengefaßt, die wiederum den einzelnen Bereichen der Thyssen-Gruppe wie Stahl, Verarbeitung, Handel und Dienstleistungen sowie Rohstoffe zugeordnet sind.

Eine Analyse des Jahresabschlusses der Thyssen-Gruppe zeigt, daß der Geschäftsverlauf in den einzelnen Bereichen im Vergleich mit dem Vorjahr zum Teil sehr unterschiedlich war.

Das wird schon beim Umsatz deutlich. Der Gesamtumsatz ist von rd. 30 Mrd. DM auf rd. 29 Mrd. DM zurückgegangen. Das sind rd. 4% weniger als im Vorjahr. Der Kundenumsatz – also der Umsatz ohne die gegenseitigen Lieferungen innerhalb der Thyssen-Gruppe – verminderte sich von 22,0 Mrd. DM um 3% auf 21,4 Mrd. DM.

Der Umsatz des Verarbeitungsbereichs ist im letzten Jahr als einziger weiter ge-

stiegen. Dagegen war – außer bei „Rohstoffe und Sonstiges“ – in allen übrigen Bereichen, besonders im Massensteinbereich sowie im Handel und Dienstleistungsbereich, ein Umsatzrückgang gegenüber 1973/74 festzustellen.

Ähnliches ergibt sich beim Vergleich der Ergebnisentwicklung in den einzelnen Bereichen.

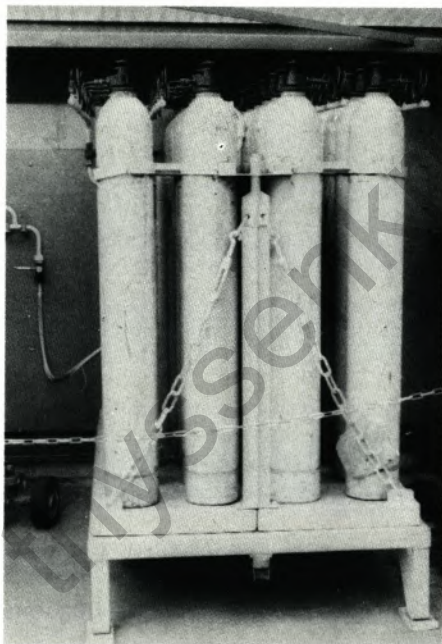
Der Gewinn vor Steuern vom Einkommen, Ertrag und Vermögen ist gegenüber dem Vorjahr insgesamt um mehr als die Hälfte zurückgegangen.

Der Rückgang des Gesamtergebnisses im Jahr 1974/75 war vor allem eine Folge des starken Nachfragerückgangs, der Anfang 1975 im Massensteinbereich eintrat. So ist der Anteil des Massensteinbereichs von 86% im Vorjahr auf nur noch 47% zurückgegangen. Die Bereiche Edelstahl, sowie Handel und Dienstleistungen haben zwar anteilmäßig mehr zum Ergebnis beigetragen, absolut gerechnet haben sie aber weniger erwirtschaftet als 1973/74.

Stabilisierend wirkte dagegen der Verarbeitungsbereich, der im Vergleich zum Vorjahr eine erhebliche Ergebnisverbesserung verzeichnen konnte. An dieser Ergebnisverbesserung war neben Rhein Stahl auch die Thyssen Westfälische Union beteiligt.

Trotz der Ergebniseinbußen haben 1974/75 noch alle Bereiche positiv abgeschnitten. Insgesamt kann das Ergebnis der Thyssen-Gruppe für das generell schwierige Jahr 1974/75 als befriedigend bezeichnet werden. Das gilt vor allem, wenn man sich die folgenden Hauptdaten des Jahresabschlusses vor Augen hält.

|                                                                                                               |              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Zuführung zu                                                                                                  |              |
| Pensionsrückstellungen                                                                                        | 312 Mill. DM |
| Abschreibungen auf Sach- und Finanzanlagen                                                                    | 871 Mill. DM |
| Zuführung zu Rücklagen                                                                                        | 136 Mill. DM |
| Bilanzgewinn der ATH                                                                                          | 151 Mill. DM |
| Dieser Bilanzgewinn der ATH erlaubte wieder – wie im Vorjahr – eine Ausschüttung von 7,- DM je 50,- DM Aktie. |              |



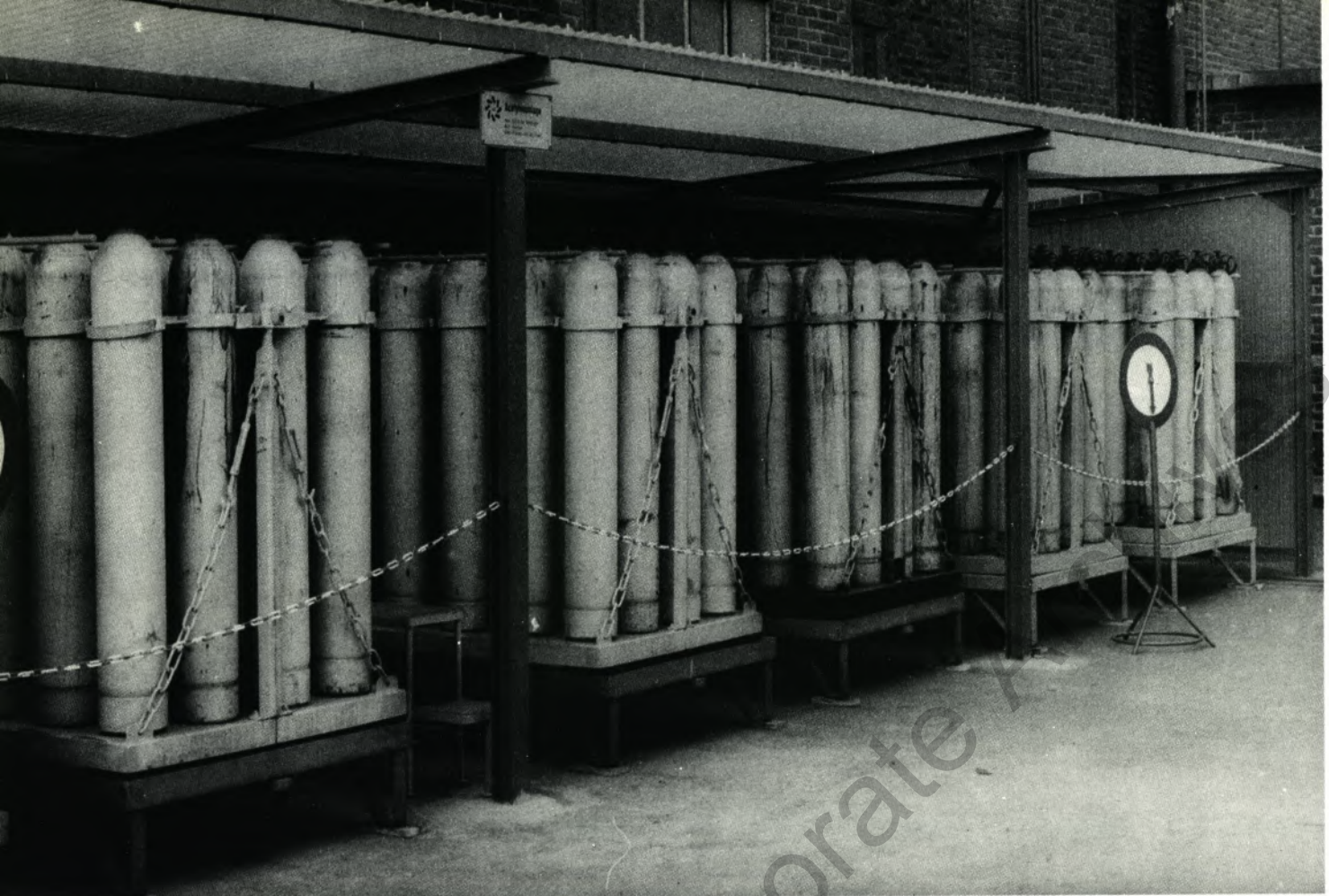
Aus 28 Einzelflaschen besteht ein Flaschenbündel mit Azetylen-Flaschen, die gefüllt unter einem Druck von ca. 15 atü stehen.

Ein weiterer Beitrag zum Umweltschutz:

## Azetylenversorgung der EWH wurde auf Flaschengas umgestellt

Im Zuge des Fortschritts und unter Beachtung des Umweltschutzes wurde, von vielen unbeachtet, in der Eisenbahnwerkstatt eine Umstellung vorgenommen. Seit 1936 hatte man das in der EBW zum Wärmen, Brennen und Autogenschweißen erforderliche Azetylgas in einer Entwicklungsanlage selbst erzeugt. Als in den fünfziger Jahren der Gasbedarf immer größer wurde, kam 1952 eine zweite 100-kg-Anlage dazu, die erst wechselweise betrieben, später parallel gefahren wurde. Die erforderlichen baulichen Einrichtungen,

wie Karbidlager und alle Nebenanlagen, mußten auf den steigenden Bedarf abgestimmt und laufend rationalisiert werden. Ursprünglich erfolgte die Beschickung der Anlage manuell mit Eimern. Später setzte man hierfür einen luftbetriebenen Kran auf einer Kurvenbahn ein. Für die Karbidschlammverladung war die Errichtung eines besonderen Portalkranes mit 5t Tragkraft erforderlich. Beheizung, Beleuchtung, Werkzeuge und Geräte, die in der Azetylenanlage zum Einsatz kamen, mußten alle der großen Explosionsgefahr wegen,

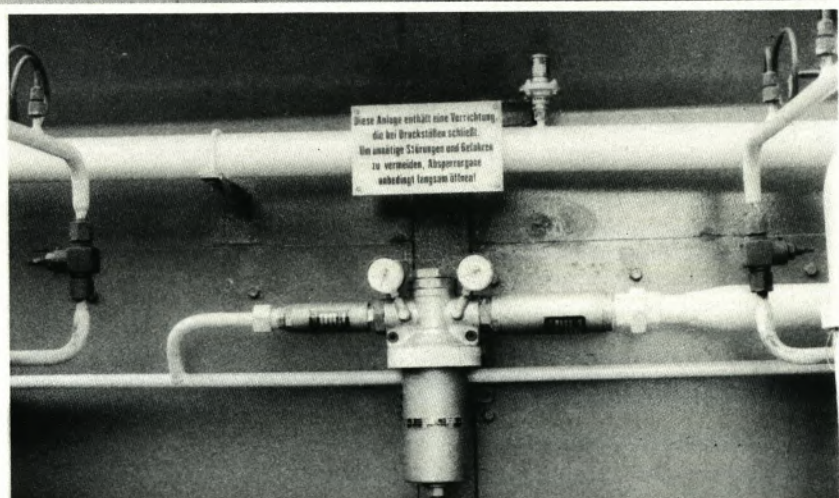


**Teilansicht der neuen Bündelstation für die Azetylenversorgung der EWH. Jeweils vier Flaschenbündel sind an die Ringleitung angeschlossen.**

ex-geschützt bzw. funkenfrei ausgeführt sein. Jeden Monat vergaste die Anlage so 12 bis 15 t Karbid.

Mit Beginn des laufenden Jahres hat man die Versorgung der Werkstätten in Hamborn mit Azetylen von einer vorher erstellten zentralen „Bündelstation“ aus in Betrieb genommen und die eigene Entwickleranlage am 23. 12. 75 stillgelegt. Per LKW werden jetzt die gefüllten Stahlflaschen-Bündel angeliefert, die unter einem Druck von ca. 15 atü stehen. Jeweils 4 solcher Bündel sind mit der Ringleitung der EWH verbunden und geben über die vorgeschriebenen Sicherheitseinrichtungen und die erforderlichen Druckminderer ihren Inhalt ab. 4 Bündel stehen in Reserve, so daß für Umschalten und Austauschlieferungen immer genügend Zeit bleibt. Die Betriebsleitung braucht sich nun keine Gedanken und keine Sorgen mehr über Luftverunreinigung durch nachvergastenden Schlamm, Verunreinigung der Emscher durch überlaufende Schlammbecken oder Schwierigkeiten für die Ablagerung des anfallenden Karbidschlammes zu machen. Hoffen wir, daß die Versorgung der EWH mit Azetylen durch die Kompaktanlage so reibungslos, störungsfrei und unfallfrei erfolgt, wie das in den letzten Jahren mit den Eigenentwicklern möglich war.

**Spezielle Einrichtungen und Meßgeräte sorgen für ein sicheres, gefahrloses Betreiben der Anlage.**



# Neues EDV-Informationssystem für die Materialwirtschaft

**S**eit Anfang Oktober 1975 befindet sich im Bereich der Materialwirtschaft und in einigen Teilbereichen des Rechnungswesens das Informationssystem „Materialwirtschaft“ im Einsatz. Dieses Informationssystem ist aufgrund der bei EH vorgesehenen Vollintegration sämtlicher anfallenden Verwaltungsarbeiten als Ergänzung zu den bereits bestehenden Informationssystemen auf dem Verkehrs- und Betriebssektor sowie im Personalbereich entwickelt worden.

## Zielsetzungen

Was versteht man nun unter einem integrierten Informationssystem? Nun, die Zielsetzung eines solchen Systems liegt im vorliegenden Falle darin, die Vielzahl der Materialbestände und -bewegungen und die sie beeinflussenden Faktoren aktueller zu erfassen, um sich damit den Notwendigkeiten der Betriebs- und Verwaltungsstellen besser als bisher anpassen zu können. Dieses System soll ferner dazu beitragen, die einzelnen Arbeitsabläufe schneller und sicherer abzuwickeln sowie transparenter zu gestalten. Hierzu gehören u. a. eine bedarfsgerechte Lagerhaltung (d. h. eine wesentliche Senkung der Gesamt-Lagerbestände), die schnelle Auslösung des Beschaffungsvorganges im Bedarfsfall, sowie die direkte Erfassung und rationelle Abrechnung der Materialbewegungen.

## Voraussetzungen

Um die vorgenannten Ziele zu erreichen, sind zunächst die folgenden grundlegenden Voraussetzungen geschaffen worden:

1. eine Material-Datenbank, in deren verschiedenen Dateien sich alle Aktivitäten der Materialwirtschaft niederschlagen
2. ein Programmsystem für die Material-Datenerfassung und -Datenauswertung in Direktverarbeitung

Außerdem sind als weitere Voraussetzungen vor der Einführung des Informationssystems „Materialwirtschaft“ die Schulung der Mitarbeiter und der Einsatz geeigneter Kommunikationsmittel besonders hervorzuheben.

## Die Material-Datenbank

Die in der Material-Datenbank gespeicherten Informationen bilden in ihrer Gesamtheit die Basis für das Informationssystem „Materialwirtschaft“. Die einzelnen Datenbestände werden gemäß ihrer Funktion in Stamm-, Hilfs- und Arbeitsdateien geführt.

Die in einer Stammdatei enthaltenen Informationen werden entweder auf Dauer oder über einen längeren Zeitraum gespeichert. Zu den Stammdateien in dieser Datenbank gehören u. a. die

Artikel-Stammdatei,  
Lager-Bestandsdatei,  
Anforderungsdatei,  
Bestelldatei,  
Wareneingangsdatei und  
Lieferanten-Stammdatei

Als Hilfsdateien bezeichnet man im allgemeinen Datenbestände, die zur Prüfung von Eingabedaten herangezogen werden bzw. zur Ergänzung von Stammdateien dienen. Solche Hilfsdateien sind in diesem Fall die

Inventurfelddatei,  
Kostenstellendatei,  
Kostenartendatei,  
Datei „Einkaufsbedingungen“ und  
Artikeltextdatei.

In einer Arbeitsdatei befinden sich Informationen über Vorgänge, die nur bis zu ihrer Erledigung in der Datenbank gespeichert bleiben. Als typische Fälle hierfür gelten z. B. ein offener Lagerausgleich in der Lagerausgleichsdatei, eine nicht erledigte Bedarfsanmeldung in der Bedarfsanmeldungsdatei sowie die innerhalb eines Monats verbuchten Materialbewegungen in der Materialbewegungsdatei.

Beim Aufbau der Material-Datenbank ist weitgehend auf die bereits bestehende Materialstamm- bzw. Artikeltext-Datei des bisherigen Material-Abrechnungssystems zurückgegriffen worden. Den vorhandenen Dateien ließen sich jedoch nicht alle benötigten Informationen entnehmen. Es war daher erforderlich, alle notwendigen Ergänzungsdaten zu erfassen und unter der Kontrolle des Informationssystems der Datenbank zuzuführen. Dabei han-

delte es sich insbesondere um das Kostenstellenverzeichnis und ein neues Lieferantenverzeichnis sowie um einkaufsspezifische Daten der Artikel-Stammdatei und Angaben über nicht abgeschlossene Beschaffungsvorgänge. Diese Aufgaben sind von den Mitarbeitern der Bereiche Materialwirtschaft und Rechnungswesen übernommen worden.

## Material-Datenerfassung und -Datenauswertung in Direktverarbeitung

Die direkten Beziehungen der betreffenden Stellen in den Bereichen Materialwirtschaft und Rechnungswesen zur elektronischen Datenverarbeitung beschränkten sich bisher darauf, daß die Fachabteilung ihre zu verarbeitenden Daten mittels Ablochbeleg an das Rechenzentrum weiterreichte und von dorthin nach einer bestimmten Zeit die gewünschten Ergebnisse in Form einer Liste bzw. auf einem Formular erhielt. Eine wesentliche Voraussetzung für das Erreichen der in der Einleitung genannten Ziele bestand nun darin, die „Computerleistung“ direkt an den Arbeitsplatz zu bringen. Dazu bedarf es des Einsatzes geeigneter Kommunikationsmittel für den Dialog zwischen Fachabteilung und EDV – im vorliegenden Fall übernehmen Bildschirmgeräte diese Funktion – sowie der Bereitstellung eines Programmsystems zur Datenerfassung und -auswertung in Direktverarbeitung.

Eine Direktverarbeitung hinsichtlich der Datenerfassung bedeutet, daß alle aufkommenden Informationen von ihrem Entstehungsort her ohne Zwischenschaltung Dritter in die Datenbank eingehen. Diese Informationen können sowohl gänzlich neue Daten (z. B. Stammdaten) beinhalten als auch bereits vorhandene nach ihrem Aufruf lediglich verändern bzw. ergänzen und sie anschließend der Datenbank für eine weitere Verarbeitung wieder zur Verfügung stellen. Hierzu ist festzustellen, daß jeder einzelne Bereich nur seine spezifischen Daten dem System zuführt, letztlich jedoch alle gespeicherten Informationen bei der Datenauswertung nach unterschiedlichen Kriterien miteinander verknüpft werden können. Auch bei der

Datenauswertung bietet das System die Möglichkeit, direkt auf die Datenbank zuzugreifen. Der Anwender kann diese Auswertungen entweder von seinem Arbeitsplatz aus, also von dort, wo das Informationsbedürfnis entstanden ist, abrufen (bei Druckerausgabe) oder sie sich auf seinem Bildschirm anzeigen lassen.

#### Schulung der Mitarbeiter

Dieser Aufgabe ist bei den Vorbereitungen zur Übernahme des Informationssystems

b) die Arbeitsweise und Funktionen der Anwenderprogramme erstreckt. Für die Durchführung der Schulung und zur Unterstützung der täglichen Arbeit mit dem Informationssystem ist ein „Benutzer-Handbuch“ geschaffen worden. Es enthält Kurzbeschreibungen der jeweiligen Programmfunktionen und Hinweise auf mögliche Fehlerquellen und deren Beseitigung bei der Anwendung der Programme. Daneben verweisen Programmablaufpläne und Tabellen auf die

Änderung und Löschen von Stammsätzen, erfolgt unmittelbar durch die Sachbearbeiter in den Magazinen. Die Verbuchung der anfallenden Materialbewegungen in der Datenbank wird vom Magazin direkt vorgenommen, so daß der Buchbestand eines Artikels den jeweils aktuellsten Stand ausweist. Auswertungen wie z. B. die Material-Bestandsentwicklung innerhalb der letzten 12 Monate oder der Nachweis der Material-Einzelbewegungen des laufenden Monats können jederzeit am Bildschirm zur Anzeige aufgerufen werden. Auf die gleiche Weise kann sich der Magazinverwalter über den Fortgang einer von ihm eingeleiteten Materialbeschaffung informieren.

#### Materialbeschaffung

Mit dem System wird täglich bei den Vorratsmaterialien, für die ein Mindestbestand festgesetzt ist, eine Bedarfsermittlung durchgeführt. Dabei wird unterschieden, ob der Bedarf in einem für das Material einkaufsberechtigten oder lediglich bestandsführenden Lager entstanden ist. Falls das betreffende Lager für den Artikel nicht einkaufsberechtigt ist, setzt die interne Beschaffung ein, andernfalls wird die externe Beschaffung eingeleitet.

#### Interne Beschaffung

Das Lager erhält vom System den Hinweis auf einen angegriffenen Mindestbestand bei einem Artikel. Der Magazinverwalter eröffnet durch die direkte Eingabe der disponierten Menge einen Lagerausgleichsvorgang in der Lagerausgleichsdatei, wenn sich die Beschaffung als notwendig erweist. Daneben besteht immer die Möglichkeit, unabhängig von der maschinellen Bedarfsermittlung, die Materialbeschaffung über einen Lagerausgleich abzuwickeln. In beiden Fällen ist das abgebende Lager, welches hier die Rolle des innerbetrieblichen Lieferanten spielt, über die „Anforderungsliste für Lagerausgleich“ aufgefordert, die Durchführung des Lagerausgleiches zu übernehmen. Nach erfolgter Belieferung des anfordernden Lagers wird der Vorgang durch Eingabe der gelieferten Menge beendet und aus der Lagerausgleichsdatei entfernt.

#### Externe Beschaffung

Aufgrund der bei der Bedarfsermittlung festgestellten Notwendigkeit einer Beschaffung wird in der Datenbank ein Bedarfsanmeldungsverfahren angelegt und dem betreffenden Lager ein diesbezüglicher Hinweis über die „Bedarfsanmeldungsliste“ gegeben. Wenn die vom System vorgeschlagene Materialbeschaffung durchgeführt werden soll, ergänzt der Magazinverwalter die ausgedruckte Bedarfsanmeldung durch Eintragung der Bestellmenge, Bestellart und etwaiger Lieferzeitsvorschriften. Natürlich hat auch hier das Lager die Möglichkeit, mit der direkten Eingabe einer Bedarfsanmeldung in die Datenbank jederzeit einen Beschaffungsvorgang einzuleiten. Die vervollständigte „Bedarfsanmeldungsliste“ wird



Im Büro des EBW-Lagers Hamborn arbeitet Herr Klemme mit Hilfe seines Bildschirm-Terminals die Materialentnahmescheine ab.

eine besondere Bedeutung zugekommen, haben sich doch für die Tätigkeit der betroffenen Bereiche mit der Einführung des Systems gewisse Änderungen ergeben. Der in Frage kommende Personenkreis ist deshalb vorher mit der Handhabung und Arbeitsweise des neuen Systems vertraut gemacht worden, um von Anfang an einen möglichst reibungslosen Arbeitsablauf zu gewährleisten. Die Unterrichtung der Mitarbeiter ist bereichsweise getrennt nach der jeweiligen Aufgabenstellung erfolgt; sie hat sich schwerpunktmäßig auf

a) die allgemeine Handhabung des Informationssystems (z. B. Anmeldung im System oder Aufruf von Programmen) und

Ablaufsteuerung und Verarbeitungsmerkmale in den einzelnen Programmen.

#### Die Problemkreise im Rahmen des Informationssystems „Materialwirtschaft“

Mit dem Informationssystem „Materialwirtschaft“ werden die Arbeitsabläufe der im folgenden beschriebenen Problemkreise gesteuert.

#### Lagerbestandsführung

Die in allen Magazinen gelagerten Artikel (Vorratsmaterial und Reserveteile) sind sämtlich in der Artikel-Stammdatei und der Lager-Bestandsdatei erfaßt. Die Verwaltung dieser Dateien, d. h. Neuanlage, Ver-

über die Lagerverwaltung zur Anforderungsstelle im Rechnungswesen weitergeleitet. Dort wird nun durch die Eingabe der vom Magazin vorgetragenen Beschaffungsdaten die Umwandlung der in der Datenbank gespeicherten Bedarfsanmeldung in eine Anforderung veranlaßt. Dagegen werden die Bedarfsanmeldungen für den Einmalbezug von Material erstmals in der Anforderungsstelle dem System zugeführt und sofort als „Anforderungen“ in die Datenbank aufgenommen; die Kontierungsdaten (Kostenart, Kostenstelle, Stoffgruppe) werden vor der Eingabe auf Gültigkeit und Vollständigkeit geprüft. Die Daten aller angelegten Anforderungen werden – bei Lagermaterial zusammen mit Informationen über offene und erledigte Bestellungen für den angeforderten Artikel – dem Einkauf in Form einer „Anforderungsliste“ zur Einleitung des eigentlichen Bestellvorganges übergeben. Nachdem die Bearbeitung einer Anforderung durch den Einkäufer hinsichtlich der Lieferantenauswahl, einer evtl. Angebots-einholung und der Festlegung der Einkaufsbedingungen erfolgt ist, wird von diesem die Bestellschreibung im System ausgelöst. Dabei werden die in der Datenbank gespeicherten Informationen zu dieser Anforderung nach ihrer Anzeige auf dem Bildschirm lediglich durch Eingabe der einkaufsspezifischen Daten wie z. B. Bestellpreis, Lieferanten-Nr., Lieferungs- und Zahlungsbedingungen ergänzt. Die externe Materialbeschaffung findet schließlich ihren Abschluß mit dem Eingang des bestellten Materials. Die Wareneingangsstelle verbucht die eingegangene Menge direkt in der Datenbank. Auch bei diesem Vorgang werden im System vorhandene Informationen – nämlich die Daten der offenen Bestellung – zur Bildschirm-anzeige aufgerufen und lediglich ergänzt. Mit der Verbuchung der Eingangsmenge ist automatisch das Ausdrucken der Wareneingangsmeldung verbunden.

### Permanente Inventur

Die Inventurstelle ruft täglich die „Bestandsaufnahmeliste“ mit den Inventurfeldern ab, deren Artikel einer Bestandsprüfung unterzogen werden sollen. Die Aufnahmemenge wird nach der Inventur vom Prüfer direkt in die Datenbank eingegeben. Das System vergleicht daraufhin die in der Lager-Bestandsdatei gespeicherte Buchbestandsmenge mit der Aufnahmemenge und verbucht eine festgestellte Differenz sofort bei der Istbestandsmenge; gleichzeitig wird die Inventurdifferenz als Materialbewegung in die Materialbewegungsdatei aufgenommen. Nach Abschluß der Bildschirmeingabe erhält der Prüfer in der von ihm aufgerufenen „Inventurergebnis-Liste“ das vom System ermittelte Inventurergebnis.

### Materialabrechnung

Die Materialbewegungen (Eingänge, Entnahmen, Rückgaben und Berichtigungen) werden in einer monatlichen Abrechnung bewertet und für die sich anschließende Weiterverarbeitung in der Buchhaltung

und der Kostenrechnung aufbereitet. Als Ergebnisse aus dieser Abrechnung werden u. a. der Nachweis des Materialverbrauches nach Kostenarten und Kostenstellen, die Buchungsaufgaben über den Materialverbrauch und den Lagerzuschlag sowie die Lagerliste mit den monatlichen Einzelbewegungen aller Artikel gewonnen. Zur Bewertung des Materialverbrauches wird dabei der Verrechnungspreis

den und Änderungen von Verrechnungspreisen über den Bildschirm direkt vorzunehmen.

### Schlußbemerkung

Mit der Einführung des Informationssystems „Materialwirtschaft“ ist ein weiterer Schritt auf dem Wege zur vollen Integration aller Arbeiten im kaufmännischen Bereich vollzogen worden. Für die



In der Abteilung Einkauf werden die Anforderungslisten mit einkaufsspezifischen Daten ergänzt, die hier durch Frau Petry über Terminal in den Rechner eingegeben werden.

eines jeden Artikels herangezogen. Den Verrechnungspreis ermittelt das System auf der Grundlage der Rechnungswerte für die Wareneingänge. Die Zuordnung der Rechnungswerte zu den in der Datenbank gespeicherten Wareneingangsmeldungen erfolgt unmittelbar durch den Sachbearbeiter in der Materialabrechnung. Diese Stelle hat außerdem die Möglichkeit, Berichtigungen von Materialbestän-

nächste Ausbaustufe dieses Systems ist die Einbeziehung weiterer Bestelldaten z. B. für wiederkehrende Leistungen, Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie Investitionen vorgesehen. Parallel hierzu wird an der Erstellung des Informationssystems „Rechnungswesen“ gearbeitet, wobei in der ersten Phase der Bereich der Buchhaltung übernommen werden soll.



# Ehrung der Jubilare des

**D**er festlich geschmückte Saal der Gaststätte „Montan“ – bisher bei unserer Belegschaft unter dem Namen „Kleine-Natrop“ bekannt – war in diesem Jahr an zwei verschiedenen Abenden für EH-Jubilare mit ihren Ehefrauen sowie den Abteilungschefs und den Betriebsrat reserviert. Die große Zahl der Arbeitsjubilare 1975 – 126 Mitarbeiter begingen ihr Dienstjubiläum, davon 7 ihr 40jähriges und 119 waren 25 Jahre in unserem Unternehmen tätig – machte es erforderlich, daß die traditionelle Ehrung in zwei Gruppen und zwar am 26. März und am 2. April durchgeführt wurde. Der Programmablauf, wie auch das Programm selbst, waren auf beiden Veranstaltungen gleich. Nach Liedvorträgen des Quartettvereins Eisenbahn und Häfen unter seinem Dirigenten Hans H. Haverkamp übermittelte Direktor Helmut Sieverling den Jubilaren den Dank der Geschäftsführung. In seiner Festrede unterstrich er, daß die traditionellen Jubilarefeiern und der damit verbundene Dank an die Mitarbeiter für ihre Firmentreue der Geschäftsführung ein besonders wichtiges Anliegen seien. Er verzichtete erstmals auf einen ausführlichen Rückblick auf die Leistungen des vergangenen Jahres, da den Jubilaren diese Zahlen sowohl in Betriebsversammlungen als auch in der Werkzeitung ausführlich bekanntgemacht worden seien. Dem Dank und der Anerkennung, die der Redner den Jubilaren, wie auch deren Ehepartnern übermittelte, schlossen

sich Betrachtungen über das Unternehmen und seine Mitarbeiter sowie über die durch die Schwierigkeiten der jüngsten Zeit diktierten Maßnahmen an.

Direktor Sieverling stellte fest, daß seit Bestehen des selbständigen Unternehmens Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen in den Jahren 1949 bis 1975 insgesamt 1117 Mitarbeiter ihr 25jähriges Dienstjubiläum, 888 ihr 40jähriges und 131 sogar ihr 50jähriges Jubiläum begehen konnten. Hierauf dürfte das Unternehmen, wie auch seine Belegschaft, stolz sein. Er unterstrich, daß ein Unternehmen erst durch seine Mitarbeiter zum Leben gebracht wird, und daß finanzielle Mittel, wie hochwertige Anlagen, nichts nutzen, wenn es an Personal fehlt, welches fähig und in der Lage ist, Ideen zu realisieren und Güter oder Dienstleistungen zu produzieren und zu verkaufen. Es dürfte jedoch auch das zu einem funktionsfähigen Unternehmen gehörende Kapital nicht vernachlässigt werden, da es ohne dessen angemessene Verzinsung keine Mittel, die nun mal für Investitionen – sei es zur Arbeitsplatz-Erhaltung oder für neue Arbeitsplätze – notwendig seien, gebe.

Direktor Sieverling betonte nochmals die Notwendigkeit der in den vergangenen Monaten mit Zustimmung des Betriebsrats ergriffenen Anpassungsmaßnahmen an das verminderte Auftragsvolumen. So schmerzlich die Auswirkungen für die Beleg-



# Jahres 1975

schaft seien, so dürfte man nicht vergessen, daß auch der Gemeinschaftsbetrieb gezwungen sei, seine Transport- und Umschlagsleistungen so preiswert wie möglich zu erbringen. Wenn wir uns mit unserer Produktion, wie es scheinen mag, auch nicht auf dem freien Markt behaupten müßten, so dürfte es doch den meisten durch tägliche Anschauung klar werden, wie stark die Konkurrenz anderer Transportmittel und anderer Transportwege in den letzten Jahren geworden ist. Das gelte auch für den Hafenumschlag. Jedes Nachlassen in dem Bestreben, die Leistungen zu niedrigsten Kosten auszuführen, müsse daher auch beim Gemeinschaftsbetrieb zur Gefährdung von Arbeitsplätzen führen.

Mit einem kurzen Ausblick auf die derzeitige Geschäftslage und dem Dank an die Akteure und Organisatoren der Veranstaltung schloß Direktor Sieverling seine Ausführungen.

Im Namen des Betriebsrates begrüßte der 1. Vorsitzende Karl-Heinz Diercks die Festteilnehmer. Er ging in seinen Ausführungen auf die schlechte Beschäftigungssituation beim Gemeinschaftsbetrieb in jüngster Zeit ein. Gleichzeitig freute er sich, mitteilen zu können, daß ab April bei EH in keinem Betriebsteil mehr Kurzarbeit verfahren wird, wohingegen auf die Einbeziehung der Sonntage in die 40-Stunden-Woche seitens der Unternehmensleitung noch nicht verzichtet werden könne. Der Redner

bat jedoch, objektiv zu bedenken, daß sich derartige Maßnahmen nicht auf den Gemeinschaftsbetrieb allein beschränken. Bei einem Vergleich mit anderen Industriebereichen müsse man feststellen, daß man bei EH noch relativ gut abgeschnitten habe. Er verwies in diesem Zusammenhang auch darauf, daß das Netz der sozialen Sicherung des arbeitenden Menschen in unserem Land noch nie so gut und so stark gewesen sei, wie in der jetzigen Zeit. Betriebsratsvorsitzender Diercks dankte den Jubilaren sodann für ihren unverdrossenen Einsatz in den Jahren ihrer Tätigkeit. Er bat sie, in ihrem Streben um Verständnis für die wechselhaften Erscheinungen im Berufsleben nicht nachzulassen, damit man die Gemeinschaft bilde, die notwendig sei, um dem gemeinsamen Anliegen zu dienen.

Auch den Ehefrauen der Jubilare galt sein Dank, die durch ihr häusliches Wirken in all den Jahren ihren Männern unterstützend zur Seite gestanden haben.

Abschließende Dankesworte waren an die Geschäftsführung und die Belegschaftsabteilung für die Ausrichtung und Organisation des Festes gerichtet.

Nach einem reichlichen Abendessen sorgte ein mehr als zweistündiges, buntes Unterhaltungsprogramm für Stimmung und Humor, und daran anschließend konnte bis zum frühen Morgen das Tanzbein geschwungen werden.

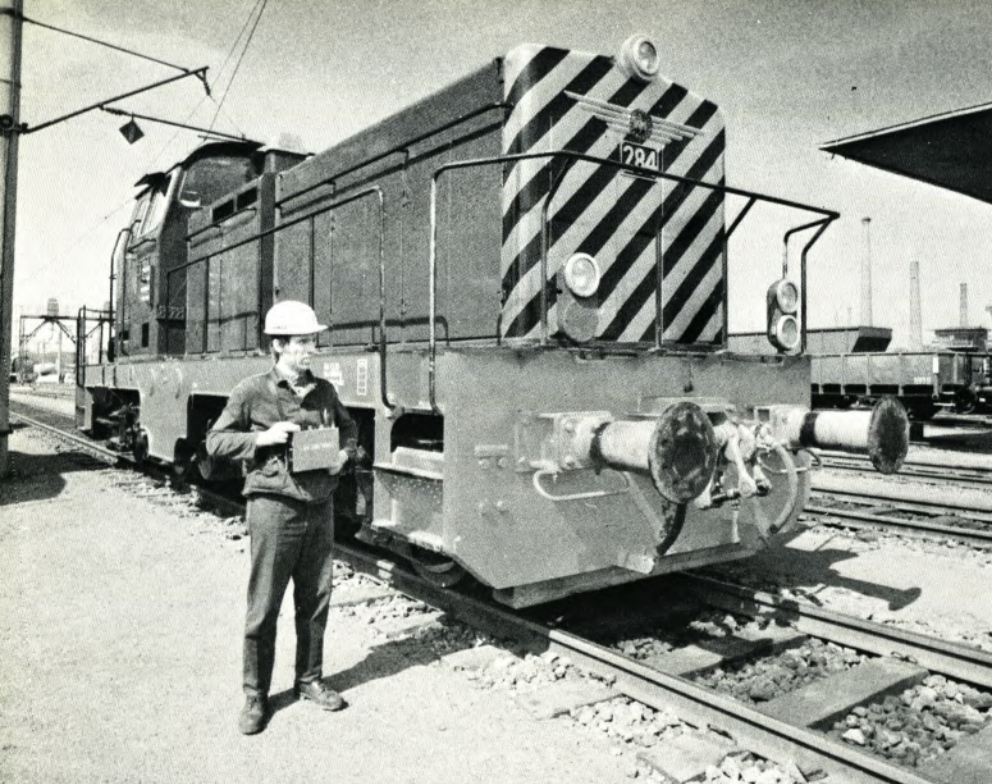


Bild 1

kerwerth und mit einigen Rangierloks im Bereich Eisenbahn-Nord (Hamborn, Schwelgern und Schacht 2/5).

Die hier gewonnenen Erfahrungen zeigten, daß bisher keine außergewöhnlichen Schwierigkeiten auftraten, die den Einsatz der funkferngesteuerten Lokomotiven als nicht realisierbar erscheinen lassen. Die Betriebssicherheit und Brauchbarkeit des FFS-Systems AEG-Telefunken wurde nicht in Frage gestellt.

Vom EH-Lokomotivpark mit z. Z. 113 elektrischen Lokomotiven (600 V Gleichstrom) und 57 dieselhydraulischen Lokomotiven (darunter 15 vierachsige 80 t bzw. 90 t schwere Loks, die restlichen Lokomotiven bis auf wenige in dreiachsiger Ausführung mit Stangenantrieb ähnlich der V 60 bzw. V 260 der DB) sind z. Z.:

Vom versuchsweisen Einsatz zum Regelbetrieb:

# Funkfernsteuerung von Lokomotiven

**M**it der Einführung der Funkfernsteuerung (FFS) von Lokomotiven wurde beim Gemeinschaftsbetrieb nach entsprechenden Vorarbeiten, wie Aussuchen des richtigen Systems und Vergleichen mit verschiedenen, schon auf dem Markt befindlichen Fernsteuerungsarten bis zum Sommer 1972, im Frühjahr 1973 versuchsweise begonnen.

Die Wahl des bei EH zum Einsatz gelangenden FFS-Systems fiel auf das Fabrikat AEG-Telefunken, nachdem vorher noch im Sommer 1972 mit einem amerikanischen System, das uns freundlicherweise von einem niederländischen Werkseisenbahn-Unternehmen samt Lokomotive und Besatzung zur Verfügung gestellt wurde, eine grundsätzliche Erprobung des möglichen Einsatzes von funkferngesteuerten Lokomotiven im Eisenbahnbetrieb von EH stattgefunden hatte.

Die Werkzeugzeitung hat hierüber ausführlich im Heft 10/12 1972 berichtet.

Bis zur Erzielung einer Serienreife der Fernsteuerungsanlage und dem Erhalt der „vorläufigen“ Genehmigung der Aufsichtsbehörde zum versuchsweisen Einsatz von über Funk ferngesteuerten unbesetzten Triebfahrzeugen im März 1974 wurden mit den ersten 4 Versuchsanlagen die verschiedensten Einsatzarten und -orte erprobt und entsprechende Programme festgelegt.

Bei der Wahl des FFS-Systems mußte vor allem beachtet werden, daß von der Deutschen Bundespost für das Betreiben von Fernwirkfunkanlagen des „nichtöffentlichen beweglichen Landfunkdienstes“ (nöbL) nur wenige Frequenzen innerhalb verschiedener Frequenzgruppen zur Verfügung gestellt werden können. Vorzugsweise sollen diese wenigen Frequenzen im 0,7-m-Band liegen, und hier sind wiederum einschränkende Bedingungen bei in Grenznähe zu Nachbarstaaten liegenden Betrieben zu beachten.

Es muß also im Interesse der wirtschaftlichen Frequenznutzung eine Vielfachnutzung jeweils einer Frequenz bzw. eines Funkkanales angestrebt werden.

Unsere Aufgabenstellung an den Lieferanten der FFS lautete daher:

„Funkfernsteuerung von mindestens 10 Lokomotiven gleichzeitig und unabhängig voneinander auf einem Hochfrequenzkanal sowie vollkommen gleiche Ausführung der Anlagen für dieselhydraulische, dieselektrische und elektrische Lokomotiven mit Oberleitung bzw. Batterieantrieb.“

Vom Beginn des versuchsweisen Einsatzes der FFS im Frühjahr 1973 bis heute (Frühjahr 1976) wurde der praktische Einsatz erprobt im Stahlwerks-Schlackenverkehr, in der Flämmerei-Beeckerwerth, im Roheisentransport Bereich Ruhrort, im Blocktransport der Tiefofenhalle in Beek-

7 B'B' -Diesellokomotiven von Krauss-Maffey, 1060 PS, 90 t, mit elektronischer Steuerung (Bild 1),

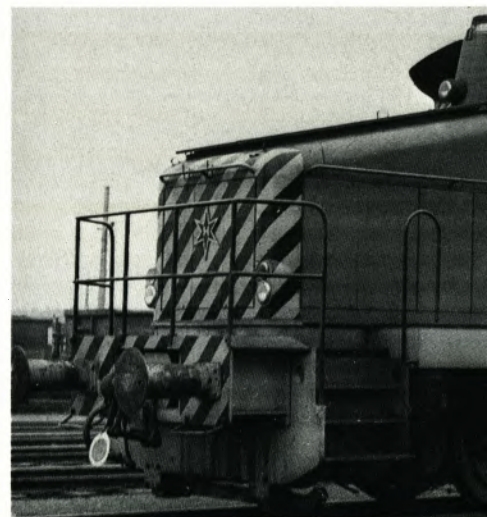
5 C -Dieselloks Henschel, 650 PS, 54 t, mit pneumatischer Steuerung (Bild 2) und

1 Bo'Bo'-elektrische Lokomotive 600 kW, 80 t, AEG/Kiepe mit schützengesteuerter Geomatik-Anfahr- und Bremssteuerung sowie Diesel-Hilfsbetrieb (Bild 3)

mit einer Funkfernsteuerungs-Anlage AEG/Telefunken ausgerüstet.

Weitere 14 elektrische Bo'Bo'-Lokomo-

Bild 2



tiven werden z. Zt. auf FFS bei uns umgebaut. 6 elektrische Lokomotiven Bo'Bo', 1000 kW und 100 t Dienstgewicht, mit Drehstromantrieb und Asynchronfahrmotoren sowie Dieselhilfsantrieb, sind in Bestellung und werden ebenfalls mit FFS versehen werden.

Alle mit FFS einsetzbaren Lokomotiven sind auf den späteren AK-Einbau (AK = automatische Mittelpufferkupplung) voll vorbereitet und waren versuchsweise bereits einige Tage mit dieser Kupplung ausgerüstet.

An FFS-Anlagen, bestehend aus Geber, Empfänger und Lokantenne sind z. Zt. 19 Stück vorhanden. Im planmäßigen Einsatz im 3-Schicht-Betrieb befinden sich – abhängig vom derzeitigen Ausbildungsstand der Lokomotivführer zum „Lokomotivrangierführer“ – 3 Lokomotiven. Weitere zusätzliche Lokeinsätze folgen jetzt etwa monatlich.

Beim Versuchsbetrieb wurden darüber hinaus Überlegungen darüber angestellt, wie der FFS-Einsatz noch weiter verbessert werden könnte.

setzung für den Einsatz funkferngesteuerter Lokomotiven anzugeben; die Ausrüstung von Wagen mit dieser Kupplung und ihr Einsatz im sogenannten „Inselbetrieb“ wird allerdings die **betriebs sichere** Durchführung des Rangierbetriebes wesentlich erleichtern.

Der Rationalisierungseffekt beim FFS-Einsatz ist in der Vereinigung des Postens von Lokführer und Rangierleiter zum „Lokrangierführer“ zu sehen. Dagegen aufzurechnen sind u. a. die Anschaffungskosten für die FFS-Anlagen, die Umbau- bzw. Neubaumehrkosten für die FFS-Anpassung der Lokomotiven, sowie die zusätzlichen Aufwendungen für Instandhaltung, Reparatur und Verzinsung.

Der Einsatz von Funkfernsteuerung bringt jedoch darüber hinaus noch eine ganze Reihe weiterer Verbesserungen, von denen hier nachfolgend die wichtigsten genannt seien:

3. Jede mit FFS ausgerüstete Lokomotive wird mit einem speziellen Rangierstand versehen, der gut zu besteigen ist, und von dem aus die Lokomotive bzw. der ganze Zug ferngesteuert werden kann.

4. In vielen künftigen Anwendungsgebieten der FFS wird das Kuppeln und auch das Entkuppeln der Lokomotive mit dem ersten Wagen des Zuges automatisch erfolgen, wobei durch Funkfernsteuerung wieder entkuppelt werden kann.

Wie schon erwähnt, werden bestimmte Lokomotiven und Wagengruppen mit der automatischen Kupplung ausgerüstet werden, andere Lokomotiven erhalten eine vom Führerstand bzw. vom Funkfernsteuergerät aus fernbedienbare „Rangierkupplung“, die ein Zwischentreten zum Kuppeln oder Entkuppeln der Fahrzeuge unnötig macht.

## bei EH

Hier war zu erkennen, daß für Verkehrsrelationen, die nur artrein miteinander verkehren, mit der Einführung der automatischen Mittelpufferkupplung die körperliche Belastung des „Lokrangierführers“ herabgesetzt und der Verkehr selbst noch sicherer erfolgen kann. Letzteres gilt vor allem beim Einsatz im Gefahrenbereich unter den Hochöfen und bei großer Wärmeabstrahlung des Ladegutes.

Es wurde zwar festgestellt, daß keine zwingende Notwendigkeit besteht, die Ausrüstung von bestimmten Wagentypen mit automatischer Kupplung als Voraus-

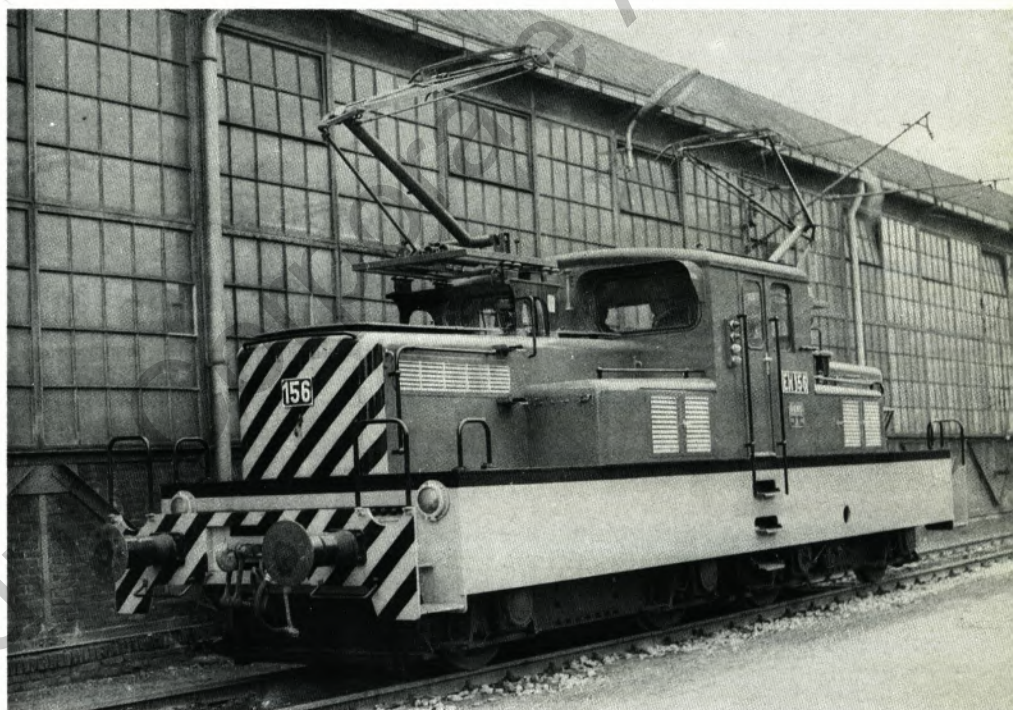


Bild 3

1. Die Technik der schnellen Signalübermittlung per Funk gibt dem Lokrangierführer ein nicht hoch genug ansetzbares Maß an Sicherheit, da durch seinen Knopfdruck, bzw. seine Schalter-Betätigung, der Befehl bereits – ohne die sonst vorhandene Verzögerung durch Übermittlung – von der Fernsteuerung sofort erkannt wird und in der Lokomotive in Sekunden-Bruchteilen zur Ausführung gelangt.

2. Der Lokrangierführer bietet, jeweils an der Spitze der Zugeinheit arbeitend – egal, ob mit der Lokomotive als Spitze oder geschoben auf dem letzten bzw. dann ersten Wagen stehend – die optimale Lösung für die Sicherheit beim Befahren der in unserem Werksbereich so zahlreich vorhandenen Überwege.

Also auch hier **mehr Sicherheit** bei der Arbeit.

Die Einführung der Funkfernsteuerung bei der Abfuhr langer, geschlossener Einheiten ist vorerst noch nicht vorgesehen. Hierbei ist jedoch auch das Gleisnetz von EH zu berücksichtigen, in welchem es nur relativ wenige „Strecken“ gibt.

Das Haupteinsatzgebiet für den FFS-Betrieb werden die „Rangierfahrten“ bilden. Ebenso sind aber auch „geschobene“ Fahrten in besonderen Einzelfällen, wie z. B. auf Rampen zur Bunkerbedienung oder bei Fahrten mit Spitzkehren in die Überlegungen für FFS-Einsatz einbezogen. (Bericht wird in der nächsten Ausgabe mit einer Beschreibung der technischen Merkmale des **Systems** fortgesetzt!)

G. Zölle



Ein bemerkenswertes Vereinsjubiläum:

# 70 Jahre Lokomotiv

Die Pflege der Geselligkeit kam in den 70 Jahren des Bestehens nicht zu kurz. Zu den Sommerfesten und Ausflügen waren die Familien der Mitglieder ebenfalls eingeladen. Hier ein Archivbild vom Sommerfest 1928.



**A**m 10. April 1976 konnte der Lokomotivführerverein Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen seinen 70. Geburtstag feiern. Dieses für einen Verein nicht alltägliche Jubiläum nimmt die Werkzeitung zum Anlaß, ihren Lesern einen kleinen Einblick in die Vereinsgeschichte zu geben.

Durch den um die Jahrhundertwende

einsetzenden Boom bei Kohle und Stahl wurde das Wachstum der Produktionsstätten für diese Güter bestimmt. Im gleichen Tempo wuchsen auch die innerwerklichen Verkehrseinrichtungen – damals vornehmlich Werksbahnen – mit. Von dieser Entwicklung war auch die Werksbahn der Gewerkschaft DEUTSCHER KAISER

betroffen, die in dieser Zeit nicht nur einen starken Zugang an Betriebsmitteln – Loks, Wagen usw. – sondern auch an notwendigem Personal zu verzeichnen hatte.

In dem so mitgewachsenen Kreis der Lokführer herrschte damals – der Chronik nach – „eine rechte Kameradschaft“ und so nimmt es nicht wunder,

---

## Thyssen-Gruppe mit neuem Firmenzeichen

Die August Thyssen-Hütte AG hat anläßlich der Vorlage des Berichts zum Geschäftsjahr 1974/75 der Öffentlichkeit mitgeteilt, daß die in- und ausländischen Unternehmen der Thyssen-Gruppe künftig anstelle ihrer bisher unterschiedlichen Firmenzeichen eine einheitliche Firmenmarke einsetzen werden.

Nachdem inzwischen die meisten Konzernunternehmen den Namen THYSSEN in ihre Firmierung aufgenommen haben, stellt diese einheitliche Firmengruppe einen weiteren wichtigen Schritt auf dem Wege



dar, die dezentral organisierte Thyssen-Gruppe für die Öffentlichkeit transparent und überschaubar zu machen. Dem gleichen Ziel dient auch eine zunehmende Angleichung im äußeren Erscheinungsbild aller Unternehmen der Thyssen-Gruppe. Das neue Firmenzeichen symbolisiert als Kombination zwischen Wort- und Bildmarke den „Bogen über allen Thyssen-Aktivitäten“ und soll auch die Erweiterung der Unternehmensbasis um die breite Palette an Investitionsgütern der bisherigen Rhein Stahl AG verdeutlichen.

# führerverein



Anläßlich eines Festes im „Zuschlag“ in Duisburg-Meiderich im Sommer 1931 stellten sich hier die Teilnehmer dem Fotografen. In der obersten Reihe ist als 7. von links der spätere Leiter des Betriebsmaschinen dienstes, Werkmeister Home zu erkennen.

daß sich aus diesem Kreis ein Verein bildete. Nach Erstellung der Vereinssatzungen zur „fachlichen Weiterbildung sowie Pflege der Kameradschaft und Geselligkeit untereinander“, waren diese der Polizeibehörde vorzulegen. Erst nachdem es von dort keinen Einspruch gab, und der Vorsitzende der Gewerkschaft DEUTSCHER KAISER, August Thyssen, seine Zustimmung gegeben hatte, konnte der Verein am 10. April 1906 aus der Taufe gehoben werden.

Der „Täufling“ hatte 42 Mitglieder und wurde seinen Satzungen gerecht. So wird in der Chronik immer wieder von „Fachvorträgen“ berichtet, aus denen die Mitglieder „gute Lehren ziehen konnten“. Die ursprüngliche Aufgabenstellung des Vereins wurde jedoch bald erweitert. Zunächst wird die Gründung einer Unterstützungskasse beschlossen, die bei längerer Krankheit eines Mitgliedes eine einmalige Zahlung von 30,00 RM leistete. Später gründete man auch noch eine Sterbekasse.

Durch Ausbruch des ersten Weltkrieges mit der sich anschließende In-

flationszeit wurde die Entwicklung des Vereins zunächst unterbrochen. Die Chronik berichtet aus dieser Zeit: „Das Fortbestehen des Vereins ist nur der Zähigkeit seiner älteren Mitglieder zu verdanken.“ Erst 1926 geht es mit dem Vereinsleben wieder bergauf.

Nachdem die August Thyssen-Hütte in diesen Jahren größere Dampflokomotiven in Betrieb genommen hatte, tauchte bei der Eisenbahn der ATH zum ersten Male die Berufsbezeichnung „Heizer“ auf. Nach Beschluß einer Namensänderung konnte sich auch diese Berufsgruppe dem Verein anschließen. Er hieß jetzt: „Lokomotivführer- und Heizerverein der August Thyssen-Hütte“. Mit strammer Haltung wurde die Zeit des „1000jährigen Reiches“ soweit überstanden, bis durch Ausbruch des zweiten Weltkrieges das Vereinsleben völlig zum Erliegen kam.

Am 11. Januar 1948 wurde die erste Nachkriegsversammlung des Vereins abgehalten. In den jetzt folgenden Jahren nahm er einen erneuten Aufschwung, wovon die heutige Vereins-

stärke – 120 Mitglieder – Zeugnis gibt. Daß die Pflege der Geselligkeit in all den Jahren nicht zu kurz gekommen ist, braucht eigentlich nicht erwähnt zu werden. Die Vereinschronik berichtet immer wieder von Familienausflügen, Herrentouren, bunten Abenden und dergleichen. Ebenfalls berichtet sie davon, daß eine vereinszugehörige Gesangsgruppe und eine ebensolche Theatergruppe bei Veranstaltungen „mit ihrem Können die Besucher und Gäste erfreute.“

In den letzten Jahren bemühte man sich auch beim Lokführerverein, die Kontakte zu anderen werksverbundenen Vereinen des Gemeinschaftsbetriebes zu vertiefen. Das fand sichtbaren Ausdruck in gemeinsamen Veranstaltungen, die alle als Erfolg zu bezeichnen waren.

Wir wünschen dem „Jubilar“ noch recht viele Jahre erfolgreichen Wirkens zum Wohle seiner Mitglieder. Über die Festveranstaltung zum „70. Geburtstag“, die am 1. Mai stattfand, berichtet die Werkzeitung in ihrer nächsten Ausgabe.

# Ausdrücke und Auszudrückendes

Was sich so alles um das Wort „Ausbildung“ herumrankt, lesen Sie in den nachfolgenden Zeilen. Sie stammen aus der Feder eines, der es wissen muß und offenbar beim Schreiben seinen Beruf und alles, was damit zusammenhängt, durch eine ausgesprochen „humorvolle Brille“ betrachtet hat. Was für ihn spricht. Auch wenn Sie, lieber Leser, zu den schon längst Ausgebildeten gehören: diesen Ausbildungsunterricht sollten Sie sich nicht entgehen lassen

## Auszubildender

Der, um den es am meisten geht und der noch bis vor kurzem mit „König Lehrling“ bezeichnet wurde. Ein etwa 14- bis 18jähriges männliches oder weibliches Wesen, das stets lernwillig, höflich, zuvorkommend, kollegial und nie überheblich, arrogant, lernunwillig und maßlos ist. Frühere Motivation: „Ich möchte etwas lernen“, heutige: „Ich erwarte Ausbildung!“ Trotzdem ein Mensch, der wie ein solcher behandelt werden möchte und meist auch wird.

## Ausbildung

Gegenseitiges Bemühen von Auszubildenden und Ausbildendem (siehe diesen) und Ausbilder (siehe auch diesen), das beste aus einer Sache zu machen, die auf viel Papier herrlich aussieht und von den



Gegnern aller Schattierungen als „Ausbeutung“ bezeichnet wird.

## Ausgebildeter

Derjenige, der die Leiden eines Auszubildenden glücklich überstanden hat und nun die Dreckarbeiten verrichten muß, die ihm als Nochauszubildender nicht zuzumuten waren. Nach sehr kurzer Zeit wird er zum Gewöhnlich-Sterblichen, wenn er nicht gerade das Pech hat, jetzt selbst ausbilden zu sollen.

## Ausbildender

Großes Unternehmen mit eigener Lehrwerkstatt, Lehrfirma usw. oder von vielen Seiten unter Beschuß geratener Kapitalist, der selbst einmal ausgebildet wurde und sein Wissen weitergeben möchte.

## Ausbilder

Von vielen Seiten unter Beschluß geratener, früher einmal selbst ausgebildeter



Kapitalistenknecht, der sich hauptberuflich oder nebenbei anstelle des überlasteten oder unfähigen Auszubildenden bemüht, jungen Menschen etwas beizubringen und ihnen zu helfen, das angestrebte Berufsziel zu erreichen.

## Ausbildungsleiter

Derjenige, der die Gesetze auch nicht gemacht hat, aber den Kopf für alles halten muß, was wegen zu komplizierter und oft unerfüllbarer Vorschriften, Lehrermangels an den Berufsschulen usw. nicht klappt. Kann auch der Auszubildende selbst oder ein verantwortlicher Ausbilder sein.

## Ausbilder-Eignungsverordnung

Rechtsverordnung, die manchem Ausbilder mit reichlicher Erfahrung beweisen soll, daß es ihm noch an vielen Dingen fehlt, über die auch Dauererfolge nicht hinwegtäuschen dürfen.

## Ausbildungsordnung

Rechtsverordnung, mit der der Gesetzgeber offensichtlich beweisen will, daß man hinter jeder Perfektion zurückbleiben muß, wenn man überperfekt sein möchte. Beispiel „Industriekaufmann“, von dem man, wiederum beispielsweise, das „Mitwirken beim Bearbeiten von Zahlungsmit-



tel“ verlangt, ob der Ausbildungsbetrieb nun über eine eigene Geldschöpfungsanlage im Keller verfügt oder nicht.

## Stufenausbildung

Einer Vorbereitung auf vielseitige berufliche Tätigkeit folgt nach einer Abschlußprüfung, die bestanden werden muß, eine tiefergehende Ausbildung in spezialisierter Form, wenn der Prüfling weiterkommen möchte. Bisher nur in wenigen Berufssparten praktiziert.

## Ausbildungsstätte

Nach Ort und Einrichtung geeigneter Platz für die Entgegennahme der Leistungen vom Auszubildenden und/oder Ausbilder durch den Auszubildenden. Zeitweilig auch Ort, an dem der Auszubildende eigene Leistungen anbietet.

## Ausbildungsvergütung

Früher unter der Bezeichnung „Erziehungsbeihilfe“ bekannter Hungerlohn für die vom Auszubildenden dargebrachte Bereitwilligkeit, eine Ausbildung an sich zuzulassen.

## Ausbildungsmüdigkeit

Bezeichnung eines Zustandes, die dazu dient, festzustellen und darzutun, daß verschiedene, besonders kleinere Ausbildungsbetriebe trotz nachgewiesener jahrelanger Erfolge nicht mehr in der Lage sind, sich durch Berge von Auflagen, Vorschriften, Verordnungen und Gesetze durchzufressen, was zum Verlust der Ausbildungserlaubnis führen muß. Gemeint sind hier nicht die Ermüdungserscheinungen bei den Auszubildenden selbst, die weiteren Reformen auch nicht nur mit großer Gelassenheit entgegensehen.

(Aus der Zeitschrift „Position“ – Informationen zur Berufsausbildung der Industrie- und Handelskammern.)

# Mitteilungen werksverbundener Vereine

## Eisenbahn-Verein Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen

Die diesjährige Jahreshauptversammlung fand am 14. März im Saal der Gaststätte „Montan“ statt. Vorsitzender K. Matejka begrüßte die erschienenen Mitglieder und gab anschließend einen kurzen Jahresbericht. Der Kassierer E. Kürbis verlas dann seinen Kassenbericht, der von den anwesenden Mitgliedern zufrieden und mit Beifall zur Kenntnis genommen worden ist. Die Bekanntgabe des diesjährigen Jahresausfluges mit Zielort Uedem am Niederrhein fand ebenfalls volle Zustimmung.

Anschließend löste Alterspräsident Christian Klag den Vorstand auf. Sein Vorschlag, den gesamten Vorstand wieder zu wählen, wurde von den anwesenden Mitgliedern gutgeheißen.

Der Vorstand hat somit folgende Zusammensetzung:

- |                  |                       |
|------------------|-----------------------|
| 1. Vorsitzender  | K. Matejka            |
| 2. Vorsitzender  | H. Scheffler          |
| 1. Kassierer     | E. Kürbis             |
| 2. Kassierer     | H. Bornschier         |
| 1. Schriftführer | Fr. Glosemeier        |
| 2. Schriftführer | H. Blechschmidt       |
| 1. Beisitzer     | G. Moczko             |
| 2. Beisitzer     | K. Schnauber          |
| Kassenprüfer:    | Th. Held und A. Simon |

Als Altenbetreuer sind tätig:

Christian Klag  
Hagedornstraße 3 (400846)  
4100 Duisburg 11

Franz Glosemeier  
Weseler Str. 46-48 (401726)  
4100 Duisburg 11

Nach der Vorstandswahl fand die Ehrung der Jubilare statt. Es wurden 15 Mitglieder für 25 Jahre und 8 Mitglieder für 40jährige

Vereinstreue durch Übergabe einer Urkunde und einer Blume durch den Vorstand geehrt. Anschließend folgte ein bunter Abend mit einer Tombola, Musik und Humor. Da zu dieser Jahreshauptversammlung auch die Damen eingeladen waren, versteht es sich von selbst, daß auch getanzt wurde.

Es wird schon jetzt darauf hingewiesen, daß am 29. August 1976 unser gemeinsamer Jahresausflug stattfindet. Zielort des Ausfluges ist das Bergschlößchen in Uedem (zwischen Goch und Xanten gelegen). Die Preise für Fahrt, Mittagessen und Kaffeetafel betragen:

|                |          |
|----------------|----------|
| für Mitglieder | 10,00 DM |
| eigene Kinder  | frei     |
| Enkelkinder    | 5,00 DM  |
| Fremde         | 15,00 DM |

F. Glosemeier

## Betriebs-Sport-Gemeinschaft Eisenbahn und Häfen

Nach den kürzlich stattgefundenen Neuwahlen innerhalb unserer Gemeinschaft sieht der Vorstand für die nächsten 2 Jahre wie folgt aus:

1. Vorsitzender und Geschäftsführer  
Eduard op de Hipt
2. Vorsitzender und Tischtennis-Obmann  
Gerhard Marczinski
- Kassen- und Sozialwart  
Claus Dieter Schorch

Der bisherige 1. Vorsitzende, Günther Preuß, legte aus Gründen der Arbeitsüberlastung sein Amt nieder.

Der bis zur Jahreshauptversammlung amtierende Sportwart Ernst Steinbacher stellte aus gesundheitlichen Gründen sein Amt zur Verfügung. An dieser Stelle möchten wir recht herzlich den beiden zurückgetretenen Sportkameraden für ihre Arbeit, die ehrenamtlich ausgeführt wurde, danken. Wir hoffen, daß sie unsere Gemeinschaft auch weiterhin mit guten Ratschlägen unterstützen.

Für die Abteilung „Fußball“ konstituierte sich ein Ausschuß, der in Zukunft für den Spielbetrieb verantwortlich zeichnet. Zu diesem Ausschuß gehören die Sportkameraden Hans Peter Weymans, Dieter Kaiser und für den Hamborner Raum der Sportfreund Peter Staudigel. Um einen reibungslosen Spielablauf zu gewährleisten, wird der engere Vorstand diesem Gremium bei der Einarbeitung Schützenhilfe leisten.

Für die Abteilung „Skat“ steht der Kassen- und Sozialwart Claus Dieter Schorch zur Verfügung.

Bei der ersten Sitzung des neuen Vorstandes wurde das Konzept für das laufende Jahr festgesetzt. U. a. sind Freundschaftsspiele mit Betriebs-Sportgemeinschaften im umliegenden Kreis vorgesehen, wozu auch die Frauen unserer Mitglieder herzlich eingeladen werden. Eine anschließende Betriebsbesichtigung mit gemütlichem Beisammensein soll die Gemeinschaft weiter zum Wohle des Betriebssportes festigen.

Alle anfallenden Veranstaltungen sowie Auto-Rallye, Kinderfest, Nikolausfeier, Jahresabschlußfeier etc. werden in Gemeinschaftsarbeit ausgearbeitet und ausgeschrieben.

Es freut uns mitteilen zu können, daß der Führung des Betriebs-Sport-Verbandes Groß-Duisburg, dem immerhin 38 Betriebssportgemeinschaften mit insgesamt 1298 Mitgliedern angehören, 5 Beschäftigte unseres Gemeinschaftsbetriebes zur Verfügung stehen und hier in jeder Angelegenheit ein Wort mitsprechen. Es ist ein Zeichen für bisher gut geleistete Arbeit auf sportlichem Gebiet und in betriebs-sportlicher Hinsicht.

Hier die Namen der im Betriebs-Sport-Verband ehrenamtlich tätigen Mitglieder:

|                       |                   |
|-----------------------|-------------------|
| Geschäftsführer       | Eduard op de Hipt |
| Sportwart für alle    |                   |
| Sparten               | Ernst Steinbacher |
| Tischtennis-Obmann    | Gerd Maczinski    |
| Schiedsrichter-Obmann | Peter Staudigel   |
| Lehrwart für den      |                   |
| Fußballsport          | Wolfgang Barche   |

Wir haben den Wunsch, daß sich für den Betriebssport noch mehr Interessenten

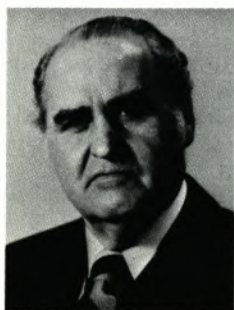
finden und sich unserer Gemeinschaft anschließen. Daher sei hier eine kurze Betrachtung zur Frage „was ist Betriebs-sport“ erlaubt.

Die Menschen der heutigen Zeit haben steigende Lebenserwartungen. Deshalb ist es wichtig, sich möglichst lange „fit“ zu halten, denn nur so können viele unliebsame Alterserscheinungen vermieden werden. Auf keinen Fall genügt es, dreimal täglich eine Tabelette zu schlucken. Jeder muß schon selbst etwas dafür tun und zwar nicht nur in jungen Jahren, sondern auch gerade dann, wenn man bereits älter ist. Eigentlich wissen wir das alle ziemlich genau. Nur handeln wir nicht danach. Als die deutschen Sportärzte in einer Umfrage u. a. die Frage stellten, was man häufiger tun sollte, um gesund zu bleiben, kam die Antwort „... mehr wandern, mehr Sport treiben“. Regelmäßige körperliche Bewegung steigert die Leistungsfähigkeit von Herz und Kreislauf. Der Puls schnellte bei einer etwas größeren Anstrengung nicht mehr gleich in die Höhe, und es geht uns nicht mehr so schnell die Puste aus. Nicht jeder ist in einem Sportverein um sich hier sportlich und körperlich zu betätigen. Deshalb besteht im Bundesgebiet ein Verband, dem viele Betriebs-Sportgemeinschaften angeschlossen sind, die alle vorkommenden Sportarten durchführen können. Auch Ihre Sportart ist dabei. Machen Sie sich einmal Gedanken darüber, ob Sie sich nicht auch sportlich betätigen wollen. Es kommt letztlich Ihrer Gesundheit zugute.

Betriebssport ist nicht nur „Fußballspiel“!  
E. op de Hipt

# Unsere Jubilare

## Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Valentin Jankowiak  
Rottenführer, Bau-O-N  
eingetreten: 25. 7. 1936



Adolf Obieglo  
Vorarbeiter, Bau-H  
eingetreten: 3. 8. 1936



Gerhard Priebe  
Bote, EWH  
eingetreten: 25. 8. 1936



Franz Adamczewsky  
Gleiswerker, Bau-O-N  
eingetreten: 29. 8. 1936

## 25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Josef Baack  
Kolonnenführer, EWH  
eingetreten: 15. 6. 1951

Max Scholtz  
Batteriewärter, BM-S  
eingetreten: 15. 6. 1951

Friedhelm Orlowski  
Kranführer, HS  
eingetreten: 16. 6. 1951

Ferdinand Bellart  
Lokführer, BM  
eingetreten: 18. 6. 1951

Willi Müller  
Rottenmeister, Bau-O  
eingetreten: 18. 6. 1951

Wilhelm Rosskoth  
Schlosser, EWH  
eingetreten: 20. 6. 1951

Werner Wettmann  
Rangiermeister, ES  
eingetreten: 21. 6. 1951

Artur Gerick  
Wagenmeister, BM  
eingetreten: 22. 6. 1951

Franz Langowski  
Zugabfertiger, V  
eingetreten: 22. 6. 1951

Harald Leskien  
techn. Hilfskraft, Bau-H  
eingetreten: 22. 6. 1951

Hermann Thiele  
Kolonnenführer, Bau-H  
eingetreten: 22. 6. 1951

Hans Kniel  
Rottenführer, Bau-O-N  
eingetreten: 26. 6. 1951

Friedrich Schwitzki  
Lokmeister, BM  
eingetreten: 30. 6. 1951

Kurt Kriebel  
Anstreicher, Bau-H  
eingetreten: 2. 7. 1951

Friedrich Germann  
techn. Angestellter, ZBÜ  
eingetreten: 3. 7. 1951

Ludwig Lodewick  
Kranführer, HS  
eingetreten: 3. 7. 1951

Karl-Fritz Elsner  
Rottenführer, Bau-O-S  
eingetreten: 10. 7. 1951

Horst Wollny  
Weichenwärter, ES  
eingetreten: 10. 7. 1951

Konrad Bolland  
Weichenwärter, ES  
eingetreten: 12. 7. 1951

Reinhold Friedrich  
Rangiermeister, EN  
eingetreten: 12. 7. 1951

Herbert Krüger  
Rangiermeister, ES  
eingetreten: 12. 7. 1951

Herbert Kühne  
Betr.-Assistent, ES  
eingetreten: 12. 7. 1951

Werner Schertl  
Kolonnenführer, EWH  
eingetreten: 14. 7. 1951

Kurt Kettler  
Rangiermeister, ES  
eingetreten: 16. 7. 1951

Johannes Stanislawski  
Bezirksvorsteher, EN  
eingetreten: 16. 7. 1951

Heinz Ketelsen  
Lokführer, BM  
eingetreten: 17. 7. 1951

Hubert Michels  
El.-Schweißer, EWH  
eingetreten: 6. 8. 1951

Helmuth Schäfer  
kfm. Angestellter, M/La  
eingetreten: 15. 8. 1951

Herbert Gailus  
Lokführer, BM  
eingetreten: 18. 8. 1951

Gerhard Kotowski  
Rangiermeister, ES  
eingetreten: 20. 8. 1951

Johann Baack  
Abteilungsleiter, R  
eingetreten: 1. 9. 1951

Gabriel Ohm  
Schlosser, EWH  
eingetreten: 3. 9. 1951

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Familiennachrichten

Geburtstag:

|                                                                                                                      |                                                                                                                           |                                                                                                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Rudolf Mahlert, früher Oberingenieur<br>geb.: 14. 8. 1891 (85 Jahre)<br>wohnhaft: 4330 Mülheim-Ruhr, Bremerstr. 71   | Wilhelm Oppenberg, früher Streckenwärter<br>geb.: 26. 6. 1896 (80 Jahre)<br>wohnhaft: 4100 Duisburg-Hamborn, Goethestr. 9 | Adolf Schmänk, früher Vorarbeiter<br>geb.: 2. 7. 1896 (80 Jahre)<br>wohnhaft: 4243 Isselburg, Gartenstr. 14 |
| Franz Niepielko, früher Weichenwärter<br>geb.: 4. 9. 1891 (85 Jahre)<br>wohnhaft: 4100 Duisburg-Hamborn, Kantstr. 63 |                                                                                                                           |                                                                                                             |

Goldene Hochzeit:

|                                                                                                                                 |                                                                                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Franz Mochalski, früher kfm. Angestellter<br>geb.: 2. 12. 1902<br>verh.: 10. 7. 1926<br>wohnhaft: 4100 DU-Hamborn, Warthestr. 8 | Dietrich Rusch, früher Weichenwärter<br>geb.: 16. 9. 1899<br>verh.: 28. 8. 1926<br>wohnhaft: 4220 Dinslaken, Methastr. 41 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Todesfälle:

|                                                                                                 |                                                                                                    |                                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Felix Narloch, Kolonnenführer, HS<br>geb.: 16. 7. 1913<br>gest.: 16. 1. 1976                    | Adalbert Cieplik, Pensionär<br>früher Weichenwärter<br>geb.: 9. 4. 1887<br>gest.: 11. 2. 1976      | Franz Langowski, Pensionär<br>früher Weichenwärter<br>geb.: 28. 1. 1899<br>gest.: 27. 3. 1976 |
| Karl Biefang, Pensionär<br>früher Rottenführer<br>geb.: 15. 11. 1901<br>gest.: 18. 1. 1976      | Theodor Nikoley, Pensionär<br>früher Bahnwärter<br>geb.: 17. 7. 1890<br>gest.: 21. 2. 1976         | Georg Schneider, Pensionär<br>früher Obermonteur<br>geb.: 13. 2. 1897<br>gest.: 4. 4. 1976    |
| Heinrich Schwan, Pensionär<br>früher Waschraumwärter<br>geb.: 17. 1. 1901<br>gest.: 20. 1. 1976 | Wilhelm Fronzek, Pensionär<br>früher Schweißer<br>geb.: 11. 12. 1890<br>gest.: 25. 2. 1976         | Erich Engler, Pensionär<br>früher Schweißer<br>geb.: 28. 10. 1914<br>gest.: 9. 4. 1976        |
| Friedrich Passmann, Pensionär<br>früher Kranführer<br>geb.: 25. 11. 1900<br>gest.: 22. 1. 1976  | Karl Klein, Pensionär<br>früher Weichenwärter<br>geb.: 30. 10. 1898<br>gest.: 7. 3. 1976           | Anton Palacz, Pensionär<br>früher Stellwerkswärter<br>geb.: 2. 9. 1904<br>gest.: 10. 4. 1976  |
| Alois van der Linde, Pensionär<br>früher Wagenmeister<br>geb.: 15. 6. 1899<br>gest.: 2. 2. 1976 | Hermann Schwidlinski, Pensionär<br>früher Hafenarbeiter<br>geb.: 21. 12. 1895<br>gest.: 7. 3. 1976 |                                                                                               |
| Wilhelm Risse, Pensionär<br>früher Vorarbeiter<br>geb.: 1. 1. 1901<br>gest.: 5. 2. 1976         | Johann Blasko, Pensionär<br>früher Hafenmeister<br>geb.: 9. 7. 1900<br>gest.: 19. 3. 1976          |                                                                                               |

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen

40 Jahre im Dienst sind:

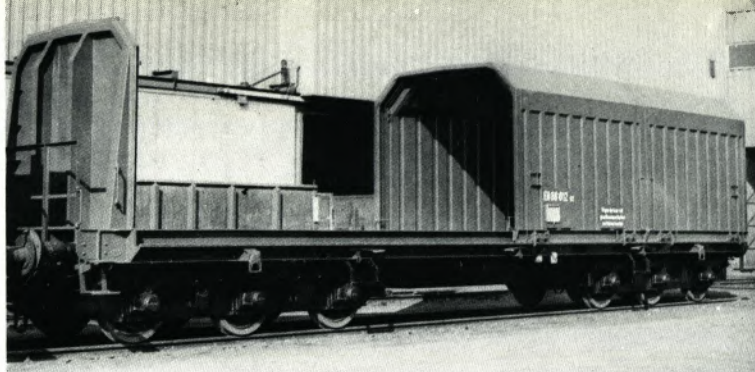
|                                                        |                                                       |                                                   |
|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Johann Bleuel, Mannschaftsraumwärter<br>am 15. 6. 1976 | Werner Sasse, Eisenbahnbetrieb<br>am 13. 7. 1976      | Karl Peper, Signalmeisterei<br>am 22. 8. 1976     |
| Wilhelm Frings, Eisenbahnbetrieb<br>am 17. 6. 1976     | Adolf Unnau, Betriebsmaschinendienst<br>am 5. 8. 1976 | Heinrich Löser, Eisenbahnbetrieb<br>am 2. 9. 1976 |

Auf eine 25jährige Tätigkeit  
blicken zurück:

|                                                       |                                                         |                                                             |
|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Paul Siekmeier, Eisenbahnwerkstatt<br>am 13. 6. 1976  | Willi Kunze, Betriebsmaschinendienst<br>am 9. 8. 1976   | Hans-Werner Bauer, Eisenbahnbetrieb<br>am 20. 8. 1976       |
| Fritz Ennigkeit, Eisenbahnwerkstatt<br>am 25. 6. 1976 | Karl-Heinz Tempel, Abfertigungsdienst<br>am 11. 8. 1976 | Manfred Osterkamp, Abfertigungsdienst<br>am 21. 8. 1976     |
| Max Mailänder, Hafen Walsum<br>am 28. 6. 1976         | Willi Scholten, Eisenbahnbetrieb<br>am 16. 8. 1976      | Karl-Heinz Busch, Betriebsmaschinendienst<br>am 22. 8. 1976 |
| Alex Wolf, Signalmeisterei<br>am 7. 8. 1976           | Bernhard Drießen, Abfertigungsdienst<br>am 17. 8. 1976  | Lambert Hickmann, Betriebsmaschinendienst<br>am 3. 1976     |

Todesfälle:

|                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------|
| Paul Osinski, Werksbahn-Betriebsmeister<br>geb.: 19. 11. 1927<br>gest.: 6. 3. 1976 |
|------------------------------------------------------------------------------------|



# Neue Spezialwagen im Einsatz bei EH

**F**ür den werksinternen Transport von nässeempfindlichen Gütern, insbesondere von Blechpaketen und kaltgewalzten Blechbunden (Coils), zwischen den Produktionsbetrieben der ATH und den Häfen, wurden 40 neue Spezialwagen mit je 4 teleskopartig zu verschiebenden Hauben beschafft.

Die sechsachsigen, 16,5 m langen Wagen sind auf den gleichen dreiachsigen Drehgestellen und dem gleichen Untergestell aufgebaut, das bereits bei den schon einige Zeit bei uns eingesetzten sechsachsigen Flachwagen SS 120 Verwendung fand.

Der von EH vorgeschlagene und von der

Lieferfirma entsprechend durchkonstruierte Wagen mit seinem einfachen Verriegelungsmechanismus, der gleichzeitig für alle vier Haubenteile in den jeweiligen Lade- oder Endstellungen Arretierung ist, kann sowohl vom Boden, wie auch von der Rampe und darüber hinaus unabhängig von der Bedienungsseite beidseitig betätigt werden. In den bei den jeweiligen Endstellungen der Hauben selbsttätig einrastenden Verriegelungen sind alle Bedienungsfunktionen für Öffnen, Schließen und Arretieren zusammengefaßt und je Wagenlängsseite an den drei Stoßstellen der Haubenteile angeordnet.

Die hier wiedergegebenen Bilder zeigen

den Wagen mit geschlossenen Hauben, mit zwei einseitig übereinandergeschobenen Hauben zum Freilegen einer Wagenhälfte, und mit der auf halber Wagenlänge freigelegten Wagenmitte, die somit günstig von den zur Be- und Entladung notwendigen Hebezeugen bedient werden kann.

Durch geeignete Mittel, wie zum Beispiel federnde Laufwerke mit großen Rollen und entsprechend gestaltete Laufschiene, sind die einzelnen Hauben trotz ihres Gewichtes von mehr als 1 Tonne sehr leicht zu verschieben. Für die Wagen dieses Typs wurde die Dispositions-Nummer 68 vergeben.

## EH-MITTEILUNGEN

### Betriebsmaschinendienst

Aus organisatorischen Gründen wurde mit Wirkung vom 1. März 1976 der Betriebs-

maschinendienst unter Leitung von Herrn Betriebs-Chef Büschgen mit den Bereichen Lokbetrieb, Technischer Wagendienst und Lok- und Wagenabnahme der Maschinentechnischen Abteilung unterstellt.

Die Lokführer aus dem Bereich Lokbetrieb werden nach entsprechender Übergangszeit dem Eisenbahnbetrieb zugeordnet.

### Personalien

Nachdem die Maschinentechnische Abteilung durch Unterstellung der Arbeitsvorbereitung und des Betriebsmaschinendienstes den vorgesehenen Umfang erhalten hat, wurde die Vertretung des Leiters der Abteilung neu geregelt. Mit Wirkung vom 29. März 1976 vertritt Herr Betriebschef Kirchmann Herrn Obering. Zölle in allen Angelegenheiten MT-L.

### Die Kriminalpolizei rät:

Zu Beginn der Reisezeit empfiehlt das Bundeskriminalamt allen Urlaubern, die ihre Ferien im Ausland verbringen wollen,

## Andere Länder – andere Vorschriften

sich über die Verkehrs- und sonstigen Vorschriften des Gastlandes eingehend zu informieren. Dabei geht es nicht nur

um Zollbestimmungen oder Straßenverkehrsregeln für Autofahrer. Böse Überraschungen kann auch der Bahnreisende

erleben, der seine Pflichten etwa als unfallbeteiligter Fußgänger nicht kennt oder nicht weiß, daß die Ausfuhr antiker Gegenstände auch dann verboten sein kann, wenn man sie als Ausländer in einem hierfür autorisierten Geschäft ganz legal erworben hat.

Gegen Diebstahl und Export von Kunstwerken und Antiquitäten suchen sich manche Länder durch besonders strenge Vorschriften zu schützen. So ist es möglich, daß allein das Aufheben der Bruchstücke einer antiken Vase oder das Hin- und Herschieben einer zertrümmerten Säule, die man fotografieren oder zeichnen möchte, von den betreffenden Behörden als Versuch einer strafbaren Hand-

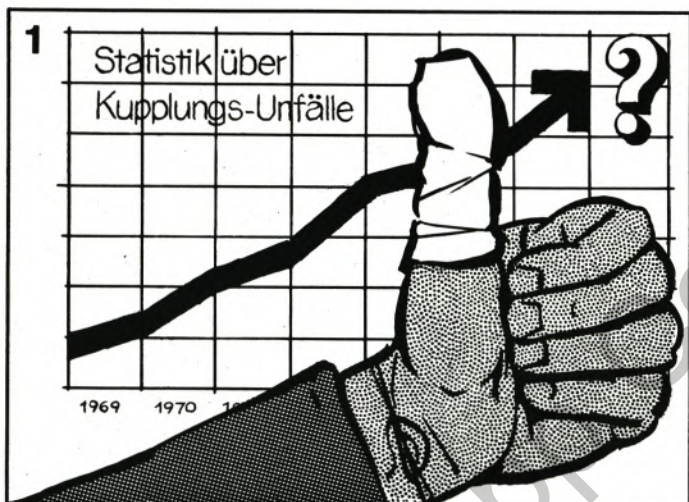
lung angesehen wird, mit allen unangenehmen Konsequenzen für den womöglich der Landessprache unkundigen Touristen.

Ein Sprecher des Bundeskriminalamtes in Wiesbaden machte kürzlich darauf aufmerksam, daß nach Berichten diplomatischer Vertretungen der Bundesrepublik Deutschland vielfach – namentlich bei deutschen Jugendlichen – keine Vorstellungen über die oftmals drakonischen Strafen bestehen, die in manchen Ländern nach dem dortigen Strafrecht verhängt werden können. So kann – je nach Landesrecht – der Besitz einer relativ geringen Menge Haschisch oder selbst der ahnungslos an einen Einheimischen ge-

tätigte Verkauf eines Transistorradios mehrjährige Freiheitsstrafen nach sich ziehen. Entsprechendes gilt für das Fotografieren in der Nähe von Anlagen mit militärischer Bedeutung oder für den illegalen Waffenbesitz. Man läßt es also besser gar nicht erst darauf ankommen.

Auch für den Auslandstouristen, der mit der Bahn reist, lohnt es sich, Informationen über die Vorschriften einzuholen, die im Ferienland gelten: bei dessen diplomatischen Vertretungen oder in den Reisebüros. Woanders ist manche Vorschrift und deren Handhabung anders. Das muß man wissen und berücksichtigen, wenn der Urlaub im Ausland eine ungetrübte Freude bleiben soll.

# Kuppellei ganz nach Vorschrift...



Das Kuppeln ist nicht ungefährlich – sonst wäre es wohl kaum erklärlich, daß diese Kurve munter steigt; hilf mit, daß sie sich endlich neigt!



So wird's gemacht, so ist es richtig: schön hinten fassen, das ist wichtig. Die Daumen liegen beide oben, solch eine Haltung ist zu loben;



denn wär'n die Daumen eingebogen und wird die Kupplung strammgezogen – das wäre schmerzlich in der Tat! zum Schluß noch einen guten Rat:



Wie Du ins Gleis getreten bist, so gehe auch zurücke; Und da so'n Puffer stärker ist, ist's besser, sich zu bücke!

