



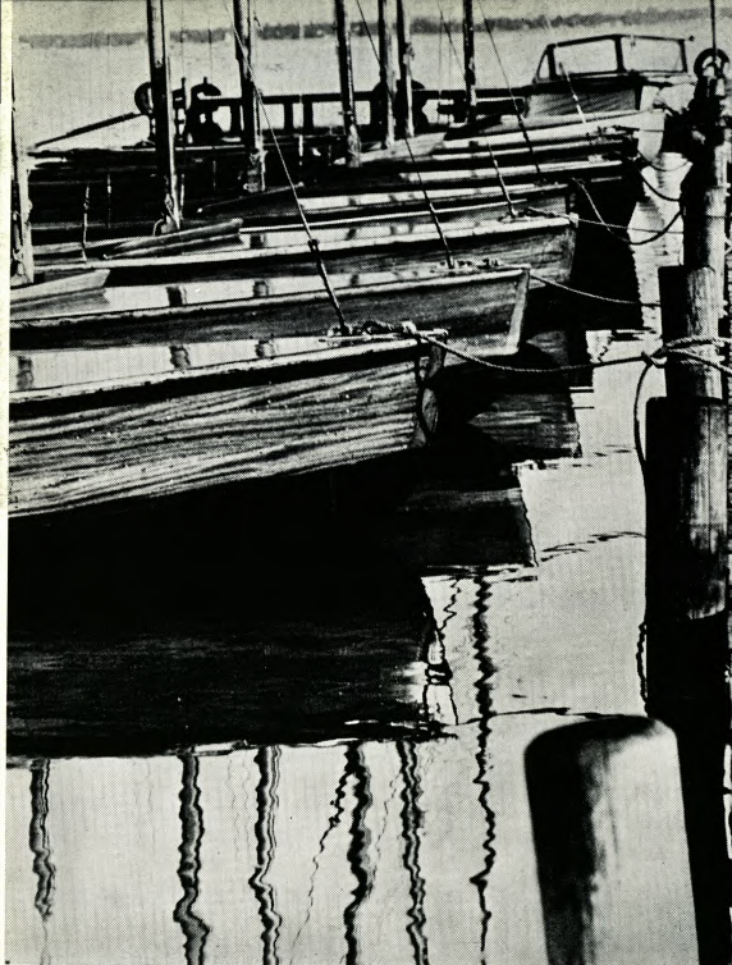
**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

15. JAHRGANG

3/4

März / April 1969



Im Jachthafen ahnt man den Frühling.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten

Dritter Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgang
erfolgreich abgeschlossen

Ehrung unserer Werksjubilare

„Morgenstille am Rhein“

Aus dem Arbeitsprogramm der Volkshochschule

Eine neue Unfallverhütungsvorschrift

Prokurist Möllmann trat in den Ruhestand

Aber der nächste Sommer kommt bestimmt!

„Regierungswechsel“

Mußte das sein?

Unsere Jubilare

Familiennachrichten

Nochmal Schwein gehabt



Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn.
Schriftleitung: Kurt-Hermann Still.

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

Aufnahmen: EH: Betriebsmaschinen dienst, Kiel, Still, Zerulla

ATH: Lang, Meyer

HBAG: Maruschke

Sonstige: Weinhold

Titelbild: Neue Brücke über die Autobahn in Oberhausen-West

Rückseite: Graphik in der Natur (aufgenommen im Botanischen Garten Duisburg-Hamborn)

KURZNACHRICHTEN

Im Blick auf die Schrumpfungspläne westeuropäischer Regierungen für den Bergbau wird heute oft übersehen, daß die **Kohleproduktion der Welt** ständig steigt. Mit 2870 Mill. t (2045 Mill. t Steinkohle und 825 Mill. t Braunkohle) wurde 1968 mehr Kohle in der Welt gefördert als in irgend einem andern Jahr zuvor. Gegenüber 1967 stieg die Weltkohlenförderung nach Angaben des US-Bureau of Mines um 150 Mill. t.

Dem **Aufsichtsrat der Ruhrchemie AG**, Oberhausen-Holten, an deren Grundkapital von 84 Mill. DM die ATH nach Übernahme der HOAG zu einem Drittel beteiligt ist, gehören seit November 1968 die ATH-Vorstandsmitglieder Dr. Sohl, Dr. Brandi und Professor Dr. Cordes an. Im letzten Geschäftsjahr erreichte die Ruhrchemie 255 Mill. DM Umsatz.

Der **Steinkohlenbergbau der Bundesrepublik** setzte im Jahre 1968 als Folge des Konjunkturaufschwungs nicht nur seine gegenüber dem Vorjahr unveränderte Steinkohlenförderung in Höhe von 112,0 Mill. t voll ab, sondern auch noch 8,3 Mill. t Steinkohlen von den Haldenbeständen. Die insgesamt abgesetzte Förderung betrug also 120,3 Mill. t gegenüber 114,6 Mill. t im Vorjahr. Ende des Jahres 1968 beliefen sich die Haldenbestände an Steinkohlen und Steinkohlenkoks auf insgesamt 9,5 Mill. t gegenüber 17,8 Mill. t vor einem Jahr.

Die **Schwerpunkte der künftigen Meeresforschung und -technik** der Bundesrepublik Deutschland sind nach Ausführungen eines Sprechers des Bundesministeriums für wissenschaftliche Forschung: 1. Forschung und Entwicklung im Hinblick auf die direkte oder indirekte Nutzung der Lebewelt des Meeres für die menschliche Ernährung. 2. Forschung und Entwicklung im Hinblick auf die Gewinnung mineralischer Rohstoffe aus dem Meerwasser und dem Meeresboden. 3. Bekämpfung der Verschmutzung des Meeres. 4. Wechselwirkung zwischen Atmosphäre und Ozean, weil ein besseres Verständnis dieser Vorgänge die Vorhersage der Umweltbedingungen verbessern kann. 5. Intensivierung der Küstenforschung (u. a. Ausbau des Küstenschutzes, Landgewinnung und -erhaltung, Ausbau der Küsten-Wasserstraßen).

„**Europa gestern und morgen**“ heißt der vom Europäischen Komitee für Foto und Film ausgeschriebene **Wettbewerb**, für den sich entlang der Schienen Europas reizvolle Motive finden lassen. Das Thema läßt sich oftmals mit einer einzigen Fotografie darstellen; vielleicht in der Begegnung eines flotten TEE-Zuges mit einem guten alten Dampfproß der Schiene. Ein Containerzug neben einem Pferdefuhrwerk, ein modernes Stellwerk vor dem Hintergrund einer alten Stadtmauer, ein Bahnbus, haltend vor einem alten Gasthof mit Posthalterei – der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt. Teilnehmen kann jedermann, das Alter des Einsenders wird berücksichtigt. Eingesandt werden können die Wettbewerbsarbeiten u. a. an die Fachstelle für Jugendphotographie e. V., 6 Frankfurt 1, Feldbergstr. 45. Dort sind auch die Einsendebedingungen und Teilnehmerscheine erhältlich.



Die Teilnehmer des 3. Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgangs bei einer Übungsarbeit.

Dritter Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgang erfolgreich abgeschlossen

26 Lehrgangs-Teilnehmer bestanden ihre Meisterprüfung

In der Zeit vom 11. November 1968 bis zum 28. März 1969 wurde in Zusammenarbeit mit der Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel im Lehrraum des Gemeinschaftsbetriebes für den hiesigen Kammerbereich der 3. Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgang durchgeführt. Wie bereits die Vorgänger in den ersten beiden Lehrgängen — die Werkszeitung berichtete seiner Zeit darüber — mußten auch diesmal die 26 Teilnehmer in 328 Unterrichts-Doppelstunden den Stoff für 29 Unterrichtsfächer in sich „hineinpauken“. Dabei durften die „Schüler“ über die tägliche Unterrichtszeit von 7.30 Uhr bis 15.00 Uhr hinaus noch zu Hause viele Stunden intensiv gearbeitet haben, da es sonst kaum möglich war, den hohen Anforderungen gerecht zu werden. Die Berufsbezeichnung Industriemeister gibt es offiziell seit ca. 12 Jahren in Deutschland. Der Werksbahnbetriebsmeister ist jedoch ein relativ junger Beruf, da nach der Entwicklung dieses Berufsbildes durch die Industrie- und Handelskammern Dortmund und Duisburg erst seit ca. 6 Jahren einschlägige Meisterlehrgänge in Dortmund und Duisburg durchgeführt werden. Das Schergewicht der Ausbildung liegt außer beim fachlich-theoretischen Wissen in der Vorbereitung auf die Aufgaben eines Vorgesetzten. Dabei werden als selbstverständlich unterstellt: überdurchschnittliche Berufsfertigkeiten, gutes Berufs- und Allgemeinwissen sowie die Fähigkeiten zur Menschenführung. Entsprechend war auch der Lehrstoff zusammengestellt, der von 28 sorgfältig ausgewählten Fachdozenten gelehrt wurde.

Der Gesamtlehrgang war in einen Grund- und Fachlehrgang unterteilt, wobei diesmal erstmalig nach Abschluß des Grundlehrgangs Zwischenprüfungen vorgenommen wurden, die man auf die Hauptprüfung anrechnete. Der Zweck der Zwischenprüfung bestand in einer Entlastung der Teilnehmer während des Fachlehrgangs von 11 Fächern und in einer gewissen Auslese, da bei einem schlechten Ergebnis der Zwischenprüfung die weitere Teilnahme am Fachlehrgang ausgeschlossen war. Die Teilnehmer, die, außer vom Gemeinschaftsbetrieb, von der HOAG, von Mannesmann, Thyssen-Röhrenwerke, der Niederrheinischen Hütte und der Duisburger Kupferhütte kamen, führten zehn verschiedene Dienstbezeichnungen, wie u. a. Rangiermeister, Vorrangierer, Rangieraufseher, Betriebsassistent, Wagenmeister, Lokführer, techn. Angestellter,

Kolonnenführer einer Bahnmeisterei und Aufsichtsführender im verkehrlichen Abfertigungsdienst.

Zur Beurteilung des Prüfungsergebnisses standen, wie auch bei den ersten beiden Lehrgängen, die Zensuren „sehr gut“, „gut“, „befriedigend“ und „ausreichend“ zur Verfügung. Wenn man berücksichtigt, daß fünf von 21 Teilnehmern des 1. Lehrgangs, zehn von 26 Teilnehmern des 2. Lehrgangs und 9 von 26 Teilnehmern des jetzt beendeten Lehrgangs die Abschlußprüfung mit „sehr gut“ oder „gut“ bestanden, und darüber hinaus das umfangreiche Unterrichtsprogramm kennt, kommt man zu der Überzeugung, daß die Lehrgangsteilnehmer hart gearbeitet haben, und die Wochen und Monate, die sie wieder „auf der Schulbank“ saßen, keine Erholungszeit war.



Nach bestandener Abschlußprüfung läßt ein strahlendes Lächeln die Mühen und Sorgen der vergangenen Monate schnell vergessen.

Ehrung unserer Werksjubilare

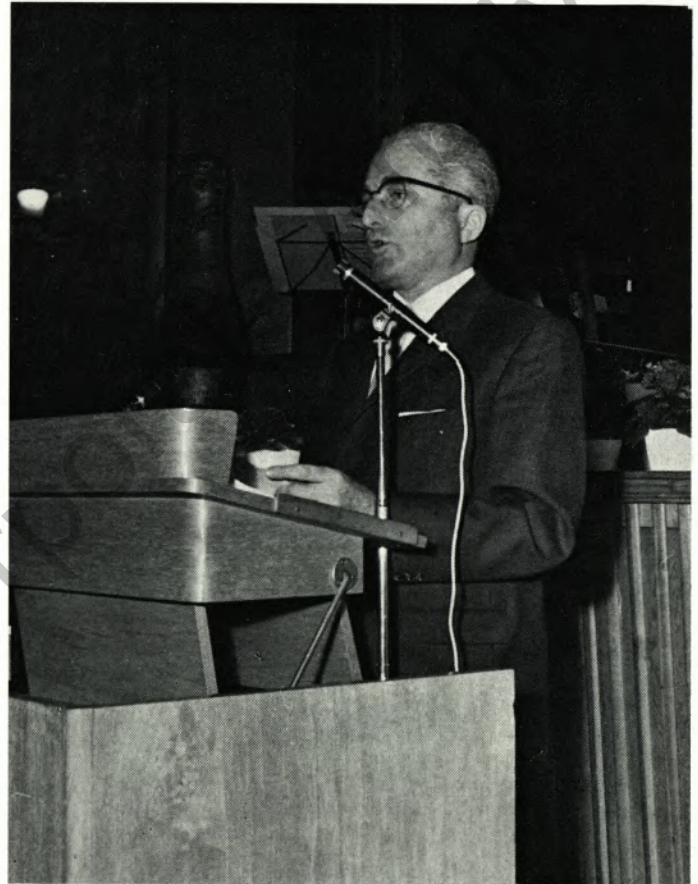
Zu dem nun schon zur guten Tradition gewordenen Ehrenabend für langjährig bewährte Mitarbeiter hatte die Geschäftsführung unseres Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen am 21. März 1969 in den Saal von Kleine-Natrop in Hamborn-Marxloh eingeladen. Diesmal galt es, die Jubilarjahrgänge 1967 und 1968

zu ehren. Von den 81 Jubilaren, die gemeinsam mit ihren Frauen, mit der Geschäftsführung, der Betriebsvertretung sowie den Betriebschefs und unmittelbaren Vorgesetzten einige frohe Stunden erlebten, blickten 20 auf eine 50jährige, 41 auf eine 40jährige und 20 auf eine 25jährige Werkszugehörigkeit zurück.

Im Mittelpunkt der Feier stand die Ansprache von Herrn Direktor Bergermann. Er hieß die Festgemeinschaft herzlich willkommen und übermittelte den Jubilaren die Grüße und Glückwünsche seines Amtsvorgängers, Direktor i. R. Adolf Müller, der wegen seines Gesundheitszustandes leider nicht hatte kommen können, sowie die Grüße von Herrn Ziethoff von der Industriegewerkschaft Metall, Verwaltungsstelle Duisburg. Zur Freude der Festteilnehmer hatte es sich der nunmehr im Ruhestand lebende langjährige frühere Betriebsratsvorsitzende des Gemeinschaftsbetriebes, Fritz Ernsting, nicht nehmen lassen, mit seiner Gattin an der Feier zu Ehren seiner ehemaligen Mitarbeiter teilzunehmen.

Rückblick auf das Geschehen innerhalb des Gemeinschaftsbetriebes in den Jahren 1967 und 1968

Aus dem dann von Direktor Bergermann erstatteten aufschlußreichen Rückblick ging hervor, daß zu Anfang des Berichtszeitraums auch die beiden Partner des Gemeinschaftsbetriebes, die ATH und der Bergbau, noch durch das Auslaufen der allgemeinen Wirtschaftsrezession betroffen waren: „Es bedurfte aller Anstrengungen und der Ausschöpfung aller Rationalisierungsmaßnahmen, diese Zeit ohne größere negative Auswirkungen für den Betrieb sowie für unsere Mitarbeiter zu überstehen“, was nicht zuletzt der vorbildlichen Einsatzbereitschaft der Belegschaft zu verdanken gewesen sei. „Der Gemeinschaftsbetrieb hat in beiden Jahren steigende Beförderungs- und Umschlagsleistungen vollbringen müssen. Während im Jahre 1966 insgesamt 65,6 Millionen t befördert wurden, stieg die Beförderungsleistung 1967 auf 70,2 Millionen t und 1968 auf rund 77 Millionen t an. Ein ähnliches Bild zeigt die Umschlagslei-



Direktor Bergermann und (links) stellv. Betriebsratsvorsitzender Kollenbach bei der Festansprache.



stung unseres Werkshafens Schwelgern: 1966 = 11,6 Millionen t, 1967 = 11,7 Millionen t und 1968 = 13,3 Millionen t.“ Dieses Ergebnis, so führte Herr Direktor Bergermann aus, habe bei der ständig angespannten Personallage oft nur mit einer großen Zahl von Überstunden vollbracht werden können. Den anerkennenden Worten für diese außerordentliche Einsatzbereitschaft der Mitarbeiter schloß er den Dank an die Ehefrauen der Jubilare an, die durch ihr Verständnis für die Forderungen des Gemeinschaftsbetriebes in hohem Maße dazu beigetragen hätten, daß ihre Männer die erreichten Leistungen vollbringen konnten.

Technische und organisatorische Veränderungen

Herr Bergermann wies dann auf die wesentlichsten seit 1967 durchgeführten Maßnahmen hin, die es dem Gemeinschaftsbetrieb ermöglichten, die künftig zu erwartenden größeren Aufgaben noch wirtschaftlicher zu erfüllen, und zwar bei weiterer Verbesserung der Arbeitsbedingungen und Arbeitsplätze der Mitarbeiter. Das Erfordernis noch größerer Beförderungsleistungen ergebe sich aus dem gegenwärtigen Trend der Industrie zu Zusammenlegungen und damit zur Bildung wirtschaftlich günstigerer Betriebsgrößen. Im Blick hierauf fordere das Zusammengehen von ATH und HOAG auch vom Gemeinschafts-

betrieb Eisenbahn und Häfen die Anpassung des Leistungsangebotes an den neuesten Stand der Technik.

Im Bereich des Eisenbahnbetriebes erwähnte er in diesem Zusammenhang folgende Neuerungen bzw. Veränderungen: Der durch die stark ansteigende Produktion bedingte Ausbau des neuen Rangierbahnhofs Meerbergstraße schreite zügig voran und werde nach Aufnahme des Ablaufbetriebes zu einer spürbaren Entlastung des Bahnhof Grünstraße führen. Für den Betriebsablauf ergäben sich Veränderungen durch die Stilllegung der Schachtanlage Westende und die Erweiterung einiger Produktionsanlagen wie etwa die Errichtung einer Stranggußanlage in Ruhrort und durch die Aufnahme der Produktion im neuen Oxygenstahlwerk Bruckhausen im kommenden Herbst. In unserem Übergabebahnhof Oberhausen-West werde die Übergabegruppe an die DB in Kürze neue Gleise erhalten. Zur schnelleren Betriebsabwicklung seien im Eisenbahnbetrieb neue Betriebsleitstellen mit Funkbetrieb eingerichtet worden, und zwar im Hafen Schwelgern, in den Bereichen Rampe, Beeckerwerth, HO Hamborn, HO Hüttenbetrieb, HO Meiderich, HO Ruhrort und Stellwerk Ablaufberg. Insgesamt seien damit 9 Feststationen und 85 Lokomotiven mit Funk ausgerüstet. Zur besseren Sicherung der Überwege bediene sich die Eisenbahn auch der Fernsehtchnik. Für die Abwicklung der Flüssigkeits Transporte habe man in größerem Umfange Torpedofanwagen eingesetzt. Die in Abstimmung mit dem werksärztlichen Dienst der ATH von unserem Sicherheitswesen regelmäßig durchgeführten Hör- und Sehtests für Beschäftigte im Eisenbahn- und Hafenbetrieb dienen der Verbesserung der persönlichen Sicherheit. Zur weiteren Qualifizierung der Mitarbeiter seien Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgänge durchgeführt worden, zu denen bisher 33 Teilnehmer vom Dienst freigestellt worden sind.

Im Hafen Schwelgern wurde, wie Herr Bergermann weiter berichtete, zur rationelleren endgültigen Verbringung des Hüttenschutts im Mai 1967 eine Schuttseparations- und Verladeanlage neu in Betrieb genommen. Das Schub-Bugsierboot „Thyssen I“ erhielt eine Radaranlage, so daß nun auch bei unsichtigem Wetter der Bugsierdienst aufrechterhalten werden kann. Das 32 Jahre alte, nun nicht mehr benötigte Bugsierboot „Thyssen II“ wurde verschrottet.

„Der Betriebsmaschinendienst erhält, bedingt durch Produktionserweiterung der ATH, sieben neue ED-Lokomotiven sowie einen beachtlichen Teil an neuen Wagen. Insgesamt wurden für die Beschaffung in den Jahren 1967/68 rd. 4,2 Millionen DM für Lokomotiven und 9,2 Millionen DM für Wagen bereitgestellt.“ Die Arbeitszeit der Wagenschnellausbesserung konnte im Abschnitt Süd durch neue Maßnahmen — vor allem durch das Aufgleisen von entgleisten Fahrzeugen auch für die Spätschicht nur noch mit einem Gerätewagen — auf eine Schicht reduziert werden.

Aus dem Sektor Eisenbahnbetrieb nannte Direktor Bergermann die 1967 neu in Betrieb genommenen Stellwerke Matenastraße, Hafen Schwelgern Nord und Stellwerk Sinteranlage. Er berichtete von dem Übergang zu schwereren Schienenformen S 54, S 64 und UJC 60 sowie von der Normung der Industrieweichen. Die neuen Schienen sollen auch beim Gemeinschaftsbetrieb in bestimmten Gleisen verlegt werden, damit ein Achsdruck bis zu 50 t zugelassen werden kann. Weiter erwähnte er den Übergang von dezentraler auf zentrale Betriebsführung in der Signalmeisterei, wodurch eine Personaleinsparung erreicht wurde, und den Einsatz eines Kombiwagens mit Funkausrüstung zum Zwecke der schnelleren Störungsbeseitigung. Er wies auch darauf hin, daß die Ruhrorter Belegschaft des Gemeinschaftsbetriebes bald in ein neues Sozialgebäude umziehen könne zu dem die durch die Stilllegung der Schachtanlage Westende frei gewordenen Mannschafts- und Büroräume umgebaut und für unsere Zwecke nutzbar gemacht werden sollen.

Auf die Eisenbahnwerkstätten zu sprechen kommend, führte er u. a. aus: „Nach Inbetriebnahme der neuen Hallen 12/13, 22/23 für die Wagenreparatur, der Neueinrichtung unserer Mechanischen Werkstatt, der Verlegung der Vorferti-

gung sowie dem Neubau für das Betriebs- und Technische Büro ist nun das letzte Großobjekt — Umbau der Halle 10 — in Angriff genommen worden. Diese Halle ist durch die Verlegung des Hauptmagazins frei geworden. Sie wird nun mit modernen Betriebseinrichtungen, Arbeitsgruben, Bekranung und einer ausreichenden Heizung so ausgebaut, daß demnächst in ihr alle Wagen mit hydraulischen Einrichtungen unter wesentlich besseren Voraussetzungen als bisher instandgesetzt werden können. In die vorhandenen Keller werden die Druckluftkompressoren der EBW verlegt, damit die ständige Lärmbelästigung in der Lok-Werkstatt aufhört.

Die einzurichtende Reduzierstation für die Heizung wird so groß ausgelegt, daß die Hallen 8, 9, 10 und 11 mit Warmluftgebläse-Heizungen betrieben werden können. Die Anlagen sollen noch 1969 eingebaut werden. Da auch in Halle 1 mit der Montage einer Hallenheizung begonnen wurde, wird es am Ende dieses Jahres in den EBW-Hallen keine Koksöfen mehr geben. Nach Fertigstellung und Belegung der Halle 10 steht die Halle 2, in der zur Zeit auch Hydraulikwagen instandgesetzt werden, ausschließlich der Lokreparatur zur Verfügung. Die Schweißerei kann in den dafür vorgesehenen Teil der Halle 9 einziehen, so daß auch die Material-Vorfertigung dann in einer Halle ausgeführt wird.

Nach Abschluß der großen Bauarbeiten (Schiebebühne I) konnten auch die Wege und Plätze in der EBW so hergerichtet werden, daß ordentliche Fahrmöglichkeiten für die Gabelstapler vorhanden sind. Neue Transportbehälter und Paletten haben den Materialtransport weiter verbessert.

Der Erweiterungsbau für die Wasch- und Umkleieräume geht zügig voran. Mit der Fertigstellung verfügt die EBW über 20 zusätzliche Duschzellen. Gleichzeitig wird mit der Umstellung auf moderne Kleiderspinde begonnen. Nach dem Einzug in den neuen Trakt werden die alten Sozialräume abschnittsweise umgebaut, modernisiert und auch mit den größeren Spinden ausgestattet. Im Zuge der Neugestaltung der Werkstätten sind für jede Meisterschaft saubere, freundliche Frühstücksräume eingerichtet worden. Toilettenanlagen in der Nähe der Arbeitsplätze haben die veraltete Gemeinschaftsanlage abgelöst.

Der neue Anstrich der Hallen, mit dem in der Lok-Reparatur begonnen wurde, dient sowohl als Schutz gegen Verrosten als auch zur Verschönerung des Arbeitsplatzes.“

Besonders interessant für die Festteilnehmer war der Hinweis von Direktor Bergermann, daß in den Eisenbahnwerkstätten damit begonnen wurde, die

Leistungsentlohnung

einzuführen: „Es trat und tritt ein Prämienlohn an die Stelle des bisherigen Akkordlohnes. Zur Ermittlung des Prämienlohnes verwenden wir das sogen. UMS-Verfahren. Als Vorbereitung für die Einführung dieses Verfahrens waren und sind auch noch weiterhin umfangreiche Arbeiten zur Erstellung von Musterarbeitswertanalysen, die katalogmäßige Erfassung aller vorkommenden Arbeiten an Lok und Wagen sowie die Erstellung einer sehr großen Zahl von Zeichnungen erforderlich. Im Zusammenhang mit einer planvollen modernen Ausgestaltung der



- ▶ Arbeitsplätze schaffen wir damit unseres Erachtens die Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Arbeitsweise in der EBW und eine gerechte Entlohnung der Belegschaft.“

Sicherheit zuerst

Abschließend berichtete er über die erfolgreichen Maßnahmen zur Gewährleistung der persönlichen Sicherheit der Belegschaftsmitglieder. Durch ihre intensive Unterweisung habe man einen Rückgang der schweren persönlichen Unfälle um rd. 30 % erreichen können. Im Geschäftsjahr 1966/67 sei erstmals seit 1959 kein tödlicher Unfall zu verzeichnen. Die Einführung eines gelben Kunststoffanzuges als Regen- und Funkenschutz für die im Außendienst tätigen Belegschaftsmitglieder, die Ausgabe von Winterhauben zum Schutzhelm als Vorbeugung gegen Erkältungskrankheiten, die Durchführung von Schutzimpfungen gegen Grippe, die Ausgabe von qualitativ besseren Schutzanzügen und von Schutzgamaschen an die Schweißer und Brenner von EH waren weitere wirksame Maßnahmen für die persönliche Sicherheit der Belegschaft.

Mit dem nochmaligen herzlichen Dank namens der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen für die vorbildliche und langjährige Mitarbeit der Jubilare beschloß Direktor Bergermann seine Ansprache.

Die Glückwünsche der Betriebsvertretung überbrachte den Jubilaren **stellv. Betriebsratsvorsitzender Manfred Kollenbach**.

Die Jubilare, die sich mit dem Betrieb und den Arbeitskameraden besonders verbunden fühlten, dürften mit innerer Befriedigung feststellen, daß sie mit dem Gemeinschaftsbetrieb „durch dick und dünn“ gegangen sind. In guten und weniger guten Zeiten hätten sie treu und redlich ihre Pflicht getan und durch ihre Einsatzbereitschaft wesentlichen Anteil daran, daß der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen heute in der Lage ist, die großen Aufgaben zu bewältigen, die mit der steigenden Produktion verbunden sind. Dafür gebühre ihnen herzlicher Dank. Allerdings habe sich auch gezeigt, daß der stürmische Wirtschaftsaufschwung einerseits und die Weiträumigkeit des Gemeinschaftsbetriebes andererseits die wünschenswerten Kontakte unter den Mitarbeitern geringer werden ließen. Das dürfe nicht sein. Es komme vielmehr darauf an, das Kennenlernen untereinander, das Mit- und Füreinander zu fördern. Hier stelle sich besonders den Führungskräften eine große Aufgabe. Die Jubilare bitte er, mitzuhelfen, daß sich die jungen und auch die ausländischen Mitarbeiter mehr als bisher in die Gemeinschaft aller Betriebsangehörigen einfügen. In seinen Dank für die Werkstreue der Jubilare schloß auch er deren Ehefrauen ein, die durch ihr häusliches Wirken entscheidend zu den beruflichen Erfolgen ihrer Männer beigetragen hätten. Er schloß mit den Worten: „Möge es uns vergönnt sein, in Frieden und Freiheit weiter unserer Arbeit nachzugehen, um das Erworbene zu halten und zu mehren!“

Damit war der offizielle Teil beendet, dem der Quartettverein Eisenbahn und Häfen unter Musikdirektor Peter Aßmann und die kleine Besetzung der Hamborner Bergkapelle den gesanglichen und musikalischen Rahmen gegeben hatten.



Der zweite Teil des Abends stand im Zeichen eines ausgezeichneten Unterhaltungsprogramms.





Zum Ausklang Unterhaltung und Tanz

Nach dem gemeinsamen Abendessen stand der zweite Teil des Abends im Zeichen eines ausgezeichneten Unterhaltungsprogramms mit kabarettistischem und artistischem Einschlag.

Zu später Stunde spielte die Bergkapelle dann noch zum Tanz auf. Alle Beteiligten werden diese Jubilarfeier in angenehmer Erinnerung behalten.

Morgenstille am Rhein

Noch bedeckt ein dichter Nebelschleier,
bunte Wiesen, Felder und den Rhein.
Auch die neuen Riesenungeheuer,
deckt der dichte Frühjahrsnebel ein.

Friedlich ziehen Schiffe ihre Bahnen,
Glocken läuten aus dem nahen Ort.
Wie in alten Zeiten unsere Ahnen,
schaffen wir auch weiter immerfort.

Ein paar Kühe stehen dort am Wasser,
Pferde tummeln sich im tollen Spiel.
Möwen segeln schreiend auf dem Wasser.
alles Leben drängt nach einem Ziel.

Hermann Alexi

Aus dem Arbeitsprogramm der Volkshochschule Duisburg Frühjahrstrimester 1969:

Die nachstehenden Kurse dienen zur Vorbereitung der Hörer auf die Teilnahme an Industriemeister-Lehrgängen. Wir empfehlen die Kurse insbesondere den Betriebsangehörigen, die an einem der nächsten Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgänge teilnehmen wollen.

Fachrechnen

Für Anfänger

Einfache Aufgaben aus der Statik: Zusammensetzung und Zerlegung von Kräften — Statisches Moment — Reibung — Schiefe Ebene, Keil, Schraube — Rolle, Flaschenzug, Wellrad — Schwerpunkt — Standsicherheit.

Heinz-Helmut Wenzel

Geschäftsstelle Dahlmannstraße 23 (Arbeitsamt)
DU-Hamborn

10 Doppelstunden 7,— DM
Donnerstag, ab 8. Mai, 18.00 Uhr

Rechnen mit dem Rechenstab

Alle Skalen des einfachen Rechenstabes werden behandelt:

Multiplikation — Division — Brüche — Proportionen — Dreisatz — Quadrieren — Kubieren — Radizieren — Kreisberechnung

Heinz-Helmut Wenzel

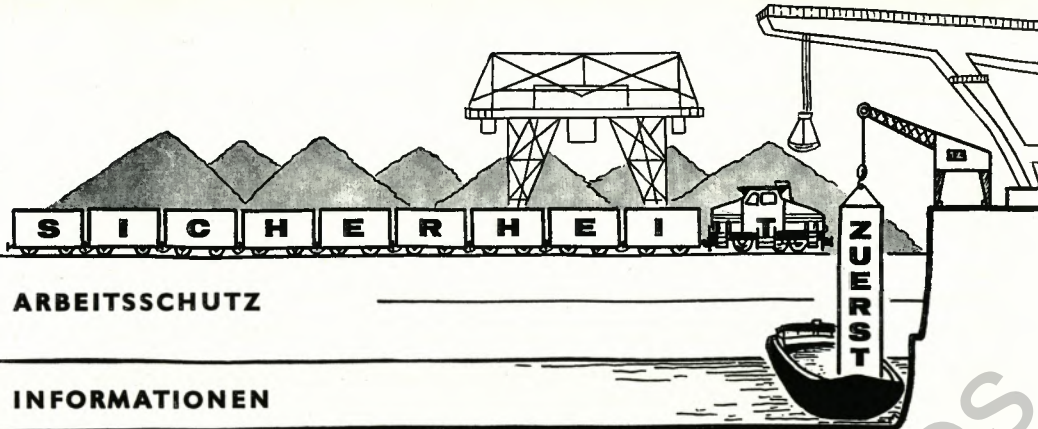
Geschäftsstelle Dahlmannstraße 23 (Arbeitsamt)
DU-Hamborn

10 Doppelstunden 7,— DM
Freitag, ab 2. Mai, 18.00 Uhr



ARBEITSSCHUTZ

INFORMATIONEN



Eine neue Unfallverhütungs-Vorschrift

Die Unfallverhütungsvorschrift „Bahnen“ galt ab 1934 für Eisenbahnen, Straßenbahnen, Seilschwebbahnen und Materialbahnen. Der technische Fortschritt und der Betrieb dieser Bahnen haben sich so unterschiedlich entwickelt, daß die Unfallverhütungsvorschrift der Praxis nicht mehr gerecht wurde. Neue Vorschriften waren deshalb erforderlich, die jeweils gesondert den Eigenheiten der verschiedenen Sachbereiche Rechnung trugen. Für jedes Sachgebiet hat man daher getrennte Unfallverhütungsvorschriften erarbeitet und in Kraft gesetzt.

Die neue Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ ist für den Bereich der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft seit dem 1. Oktober 1968 gültig. Der Wortlaut der Vorschrift wurde allen Vorgesetzten ausgehändigt und liegt in allen Betriebs- und Meisterbüros zur Einsicht aus. Der Anhang zur Vorschrift enthält „Durchführungsregeln und Erläuterungen“. An Hand von Beispielen wird dort aufgezeigt, wie das gewünschte Schutzziel erreicht werden kann. Fachausdrücke und Begriffe werden in den Begriffsbestimmungen näher erläutert. Da uns die Erfahrung gelehrt hat, das Vorschriften meist nach einem Unfallereignis ernst genommen werden und man sich dann erst bequemt, die Vorschriften auch zu lesen, soll an dieser Stelle ergänzend zur Unterrichtung über die neue Unfallverhütungsvorschrift auf folgendes hingewiesen werden:

Geltungsbereich

Die Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ umfaßt alle nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehörenden Schienenbahnen, die in der Genehmigungsurkunde als „Eisenbahnen“ bezeichnet sind und damit einer Bau- und Betriebsordnung des Bundes oder eines Landes unterliegen. Ferner gilt sie auch für Bahnen, die nur innerbetriebliche Transportaufgaben erfüllen und daher einer Genehmigung nicht bedürfen aber entsprechend den Bau- und Betriebsordnungen gebaut und betrieben werden. Das sind Bahnen, die keine unmittelbare Gleisverbindung mit Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs haben.

Neben der Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ besteht für uns noch die Rechtsnorm des Landes, die Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (BOA) vom 1. Januar 1968. Diese Verordnung schränkt die Vorschriften

nicht etwa ein oder erweitert sie. Die Verordnung ist auch nicht vorrangig. Beide Rechtsnormen stehen gleichrangig nebeneinander und regeln unabhängig voneinander die aus ihrer Aufgabenstellung erwachsenen Tatbestände.

Muß ein Tatbestand, der in beiden Normen enthalten ist, geregelt werden, bei dem keine Übereinstimmung festgestellt werden kann, dann ist immer die strengere Bestimmung einzuhalten. Die Voraussetzungen für die weniger strenge Norm sind dann zugleich miterfüllt.

Schutzabstand

Die Bestimmungen über den einzuhaltenen Schutzabstand wurden während der Beratung der Vorschrift wohl am meisten diskutiert. Die Bestimmungen des § 5 über den beiderseits neben Fahrzeugen zu festen Gegenständen oder zu anderen Fahrzeugen auf benachbarten Gleisen einzuhaltenden Schutzabstand von mindestens 0,5 m sind neu formuliert, in ihrer Aussage aber nahezu unverändert geblieben. Sie verlangen im Gegensatz zur bisherigen Vorschrift, daß der Schutzabstand nur noch im „Verkehrs- und Arbeitsbereich“ der Beschäftigten und damit nicht mehr im gesamten Bahnbereich

vorhanden sein muß. Aus diesem Grunde ist jeweils zu klären, wo und in welchem Umfang der „Verkehrs- und Arbeitsbereich“ besteht.

Daneben ist noch die Vorschrift der BOA über die „Umgrenzung des lichten Raumes“ einzuhalten, die sich nicht nur im Wortlaut von der Unfallverhütungsvorschrift unterscheidet. Die Unterscheidung ist in der unterschiedlichen Aufgabenstellung der Vorschriften begründet.

Können im Einzelfall aus zwingenden Gründen die Vorschriften über die „Umgrenzung des lichten Raumes“ einerseits sowie die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift über den erforderlichen Schutzabstand andererseits nicht zugleich eingehalten werden, sind Ausnahmegenehmigungen sowohl von der BOA als auch von der UVV erforderlich. Die staatlichen Aufsichtsbehörden, die Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht bei einer Bundesbahndirektion (LfB), können dem Unternehmer nur eine Ausnahmegenehmigung von einer Rechtsordnung erteilen, aber ihn nicht von der Einhaltung der Bestimmungen einer Unfallverhütungsvorschrift befreien. Ausnahmen von Unfallverhütungsvorschriften kann nur die Berufsgenossenschaft zulassen.

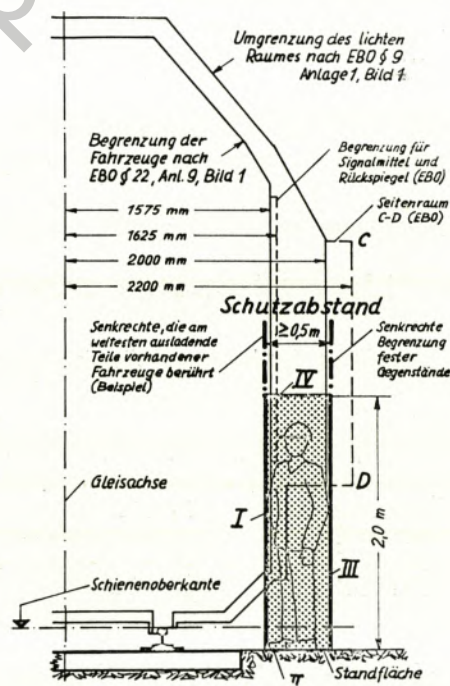


Bild 1

Aus Abbildung 1 ist zu erkennen, daß die „Umgrenzung des lichten Raumes“ im unteren Bereich den „Schutzabstand“



Bild 2

nach UVV einschneidet. Da die staatliche Rechtsnorm in erster Linie nur das sichere Durchfahren der Fahrzeuge neben festen

Gegenständen regelt, fordert die Unfallverhütungsvorschrift, die ja gerade dem Schutz des Menschen zu dienen hat, einen Schutzabstand in voller Breite bis zum jeweiligen Standort des Beschäftigten.

Wie gefährlich eine Nichtbefolgung dieser Vorschrift für den Rangierer ist, kann man aus Bild 2 erkennen.

Wege im Gleisbereich



Bild 3

Führen Wege an unübersichtlichen Stellen auf Gleisen, müssen Sperren angebracht sein (§ 6 [1]).

Unübersichtliche Stellen sind z.B. Gebäudeausgänge und Treppen.

Sperren sind unter anderem selbstzufallende Schranken, Drehkreuze, Absperrgelenke (Bild 3), jedoch keine Hinweisschilder oder Signale.

Gegen diese Vorschrift wird leider in den Betrieben aus Bequemlichkeit zu oft verstoßen (Bild 4), dabei läßt sich ohne großen Aufwand eine Schutzvorrichtung anbringen. Wenn dann der Gefahrenanstrich immer in Ordnung ist, hat man eine große Unfallquelle entschärft.



Bild 4

Müssen Fahrzeuge auf hochgelegenen Gleisen erreicht und verlassen werden können, müssen Wege oder Laufstege außerhalb der Gleise vorhanden sein. Werden Fahrzeuge auf solchen Gleisen von Hand ge- oder entkuppelt, müssen auch zwischen den Schienen Laufstege und Zugänge zu diesen vorhanden sein (§ 6 [2]).

Das Vorhandensein eines Weges allein genügt nicht. Der Weg muß auch in Ordnung sein, damit das Rangierpersonal nicht stolpert oder beim Einbrechen einer morschen Bohle abstürzt. Infolge unsauberer Wege oder schadhafte Bodenbelags ist schon mancher Rangierer in einen Bunker gestürzt (Bild 5).

Bild 5



Bild 5

Neben Gleisen, auf denen regelmäßig rangiert wird, müssen Rangierwege vorhanden sein (§ 6 [4]).

Dem Rangierer droht Gefahr, wenn er beim Abspringen von den Fahrzeugen nicht sicher auf den Boden aufkommt. Die Be- oder Entlader von Wagen sollten einmal daran denken und nach dem Verladevorgang die Rangierwege säubern. Wie soll der Rangierer bei dieser Unordnung (Bild 6) seine Aufgabe erfüllen?



Bild 6



Bild 7

Das Rangierpersonal kann nur dann seine Aufgaben erfüllen (Wagen kuppeln, Fahrweg sichern usw.), wenn wirklich „Rangierwege“ vorhanden sind.

Die in den Fotos 6 und 7 dargestellten Wege sind keine „Rangierwege“ im Sinne der Vorschrift. Es gehört zu den vordringlichen Aufgaben der Vorgesetzten aber auch der Mitarbeiter, die aufgezeigten Mängel beseitigen zu lassen.



Umfüllstellen und Ladestellen

Vor Gleisabschnitten, auf denen Kessel- oder Behälterwagen für verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase gefüllt oder entleert werden, müssen örtlich verschließbare Einrichtungen zum Schutz gegen Auffahren anderer Eisenbahnfahrzeuge vorhanden sein (§ 8).

Solche Einrichtungen sind z. B. umlegbare Prellböcke oder abweisende und von Hand verschließbare Schutzweichen und Gleissperren (Bild 8). In der Regel sind Gleisabschnitte für derartige Zwecke mit Gleissperren gegen Ablaufen der zum Umfüllen bereitgestellten Fahrzeuge versehen. Hier müssen also zusätzliche Sicherungen für die entgegengesetzte Fahrtrichtung vorgesehen werden. Der Schlüssel für diese Sicherungen sollte beim Umfüllbetrieb liegen.

Laderampen und Bahnsteige

Laderampen und Bahnsteige von mehr als 0,8 m Höhe über SO und von über 10 m Länge müssen überkragend und so ausgeführt sein, daß Personen unter ihnen Schutz finden können, sofern ein Schutzabstand nach § 5 Abs. 1 nicht vorhanden ist (§ 11 [1]).



Bild 9

Die Forderung wird erfüllt durch ein Überkragen von mindestens 0,7 m und eine lichte Höhe von 0,7 m. Personen, die plötzlich von Fahrzeugen überrascht werden, können darunter Platz finden (Bild 9). Die Laderampen können durch Pfeiler abgestützt sein.

Bild 10

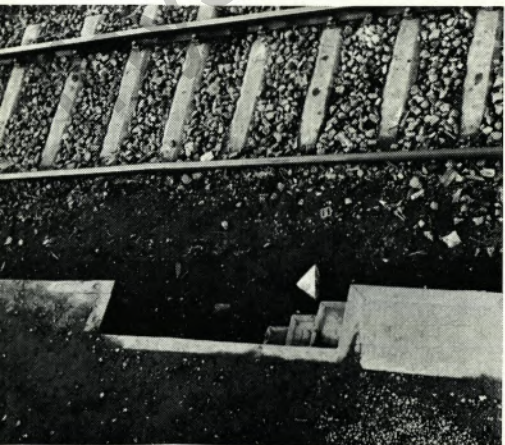


Bild 11

Die nach der alten Unfallverhütungsvorschrift „Bahnen“ geforderten Aufstiege in Abständen von 10 m waren häufig so angeordnet, daß sie jeweils einen Einschnitt bildeten und wiederholt zu Unfällen führten (Bild 10).

Hemmschuhe

Hemmschuhe müssen der Schienenform entsprechen und auffallend gekennzeichnet sein, wenn sie untereinander verwechselt werden können.

Verwechslungen können z. B. dort entstehen, wo der Eisenbahnbetrieb sich mit Schiebebühnen kreuzt. Die Schienenform der Schiebebühne entspricht nicht der bei der Bahn verwendeten Schiene, folglich ist das Profil des Hemmschuhs auch unterschiedlich (Bild 11).

Eine farbige Kennzeichnung kann hier schon erheblich zur Sicherheit beitragen.

Arbeitsgruben

Arbeitsgruben in Gleisen müssen gut erkennbar sein (§ 16 [1]).

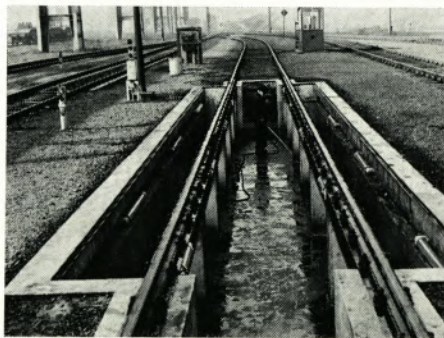


Bild 12

Arbeitsgruben sind z. B. durch Anstrich der Grubenkanten oder durch Beleuchtung des Grubenbereiches gut erkennbar. Bild 12 zeigt, wie die Kennzeichnung ohne große Umstände aufgetragen werden kann und wie sie sich von der Umgebung weithin abhebt.

Arbeitsgruben, die regelmäßig überschritten werden, müssen mit Übergängen versehen sein (§ 16 [3]).

Da in den Erhaltungsbetrieben ja auch von diesen Übergängen aus Reparatur-

und Wartungsarbeiten durchgeführt werden, eignen sich keine ausgedienten Waggonbohlen zu diesem Zweck, sondern nur eine stand- und rutschfeste Gitterrost-Konstruktion (Bild 13 und 14).

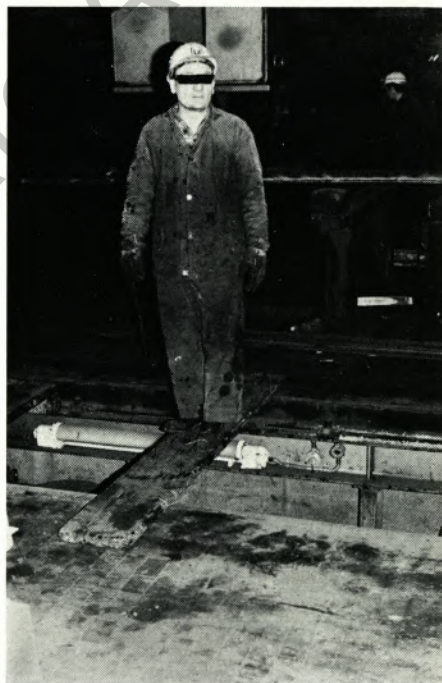


Bild 13



Bild 14

Fahrzeuge

Fahrzeuge müssen auf jeder Längsseite mindestens ein Trittbrett und einen Haltegriff für Rangierer haben. Dies gilt nicht, soweit dies aus betriebstechnischen Gründen nicht möglich ist (§ 18 [1]).

Demgegenüber bestimmt § 29 Abs. 11 der Eisenbahn- und Betriebsordnung lediglich, daß Wagen diese Einrichtungen haben „sollten“. Hier ist also, wie eingangs angeführt, die schärfere Regelung der Unfallverhütungsvorschrift anzuwenden. Wie sollte man auch Leben und Gesundheit des Rangierpersonals sichern, wenn Wagen mit solchen Schäden weiter im Betrieb bleiben dürften? (Bild 15 u. 16).

Fahrzeuge mit kippbaren Aufbauten oder mit Klappen müssen Einrichtungen haben, die unbeabsichtigtes Kippen, Auslösen oder Schließen verhindern (§ 21 [1]).

Diese Vorrichtungen müssen aber von den Benutzern der Fahrzeuge auch zweckentsprechend eingesetzt werden.

Was kann ein nicht sorgfältig eingesetzter Bolzen (Bild 17) an einem Pfannenwagen für schwere Folgen nach sich ziehen? Bei Dunkelheit oder beengten Arbeitsplätzen kann der Rangierer leicht solche Mängel übersehen, deshalb muß der Verloader diese Einrichtungen sorgfältig handhaben.

(Wird fortgesetzt)

H. Kiel

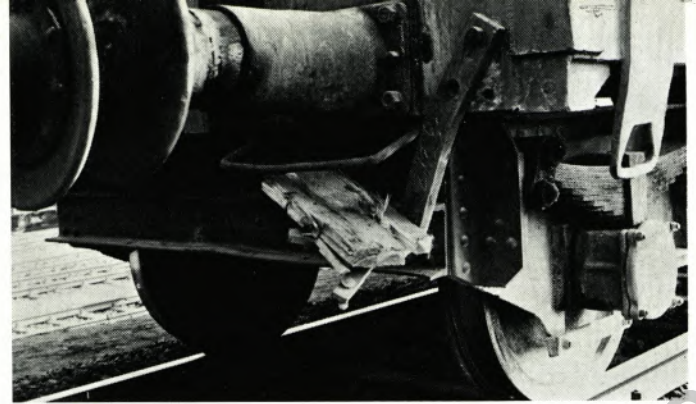


Bild 15



Bild 16

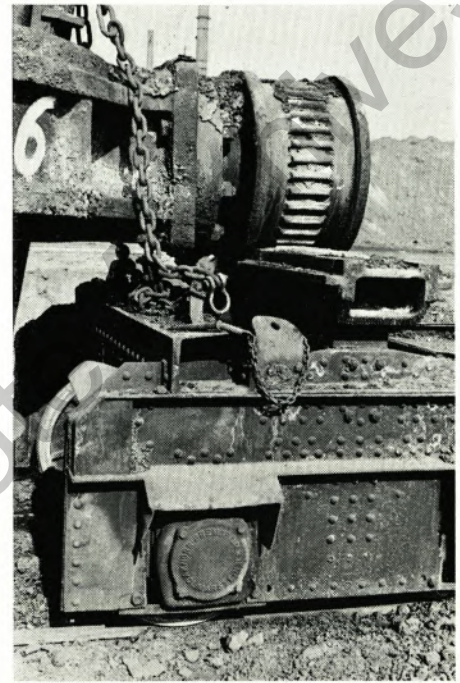


Bild 17



Prokurist Möllmann trat in den Ruhestand

Der langjährige Leiter der Abteilung Rechnungs- und Finanzwesen des Gemeinschaftsbetriebes, Prokurist Dietrich Möllmann, trat zum 31. März in den Ruhestand. Herr Möllmann, der am 21. Januar dieses Jahres sein 65. Lebensjahr vollendete, kann auf eine nahezu zwanzigjährige Tätigkeit in der eingangs genannten verantwortungsvollen Position zurückblicken. Er hat dabei maßgeblich am Aufbau und zu der Entwicklung unserer Gesellschaft mitgewirkt. Die notwendigen Erfahrungen, die zur Ausübung seiner Funktion Voraussetzung waren, er-

warb Herr Möllmann sich während seines beruflichen Werdeganges, der ihn nach seiner schulischen Ausbildung auf dem Realgymnasium von 1920–1925 zur Deutschen Bank führte. Im Anschluß daran knüpfte Herr Möllmann den ersten Kontakt zu Verkehrsunternehmen, als er vier Jahre bei der Deutsch-Niederländischen Schiffs- und Handelsgesellschaft in Duisburg-Ruhrort und anschließend ebenfalls vier Jahre bei der Reederei Vulcaan in Rotterdam tätig war.

Am 1. Januar 1934 übernahm Herr Möllmann die interessante und qualifizierte Aufgabe eines Konzern-Revisors beim Krupp-Konzern. Nach siebenjähriger Tätigkeit wechselte er in gleicher Funktion zu den Vereinigten Stahlwerken, wo er seine Arbeit wegen der Einberufung zum Wehrdienst und anschließender russischer Gefangenschaft von 1942–1945 unterbrechen mußte. Im April 1946 übernahm Herr Möllmann Revisionsaufgaben bei der Bergbaugruppe Hamborn, und kurze Zeit später begann er seine Tätigkeit bei der damaligen Betriebsabteilung „Eisenbahn

und Häfen“ als Bürovorsteher. Bei Gründung des Gemeinschaftsbetriebes im Jahre 1949 wurde Herr Möllmann, unter gleichzeitiger Ernennung zum Handlungsbevollmächtigten, mit der Leitung des Rechnungs- und Finanzwesens beauftragt. Die Bedeutung dieser Position, und nicht zuletzt die Intensität mit der Herr Möllmann ihr gerecht wurde, fanden im Februar 1954 die verdiente Anerkennung in der Bestellung zum Prokuristen. Am 1. Januar 1966 feierte Herr Möllmann sein 25jähriges Dienstjubiläum.

Im Privatleben war der Pensionär in jungen Jahren ein eifriger Sportler und ist auch heute noch ein Wanderfreund. Das Sammeln von Briefmarken gehört zu seinen beliebtesten Beschäftigungen während der Freizeit. Darüber hinaus hat er sich auch der Lichtbildkunst zugewandt und konnte auf einschlägigen Wettbewerben manchen Preis mit seinen fotografischen Leistungen erzielen.

Wir wünschen Herrn Möllmann, der sich einer relativ guten Gesundheit erfreut, für die Zukunft alles Gute.



... aber der nächste Sommer kommt bestimmt!

Schneemassen in einem Ausmaß, wie es in unserer Gegend selten beobachtet wurde, brachte der Monat Februar. Eisen-

bahn- und Hafenanlagen versanken beinahe unter der weißen Pracht. Der Einsatz aller verfügbaren Kräfte war erforder-

lich, um den Betrieb trotz der erheblichen Behinderung aufrecht zu erhalten, damit in den Produktionsanlagen unserer Gesellschafter keine Ausfälle eintraten. Unsere Bilder wurden am Oxygenstahlwerk Beeckerwerth und im Hafen Schwelgern aufgenommen.



Regierungswechsel

Dann, eines Morgens, lag eine warme, weiche Luft über dem Land. Der Schnee verkroch sich immermehr in den Boden oder löste sich in dicke Wassertropfen auf, die von den Dächern fielen. Mutig stieg die Sonne höher und höher, überflutete alles mit ihren gelben, warmen Strahlen. Es roch nach frischer Erde.

Zarte Vogelstimmen erklangen von Sträuchern und Telefonmasten, so als wenn ein Orchester seine Instrumente für ein großes Konzert stimmt. Hier und da im Schatten lag noch ein kleiner Schneerest, unansehnlich und grau.

Die Krokusse waren nach den Schneeglöckchen die nächsten, die ihre Blütenblätter in der Sonne reckten. Dann wagten sie sich alle hervor, die blauen und roten Hyazinthen, die Schlüsselblumen und wie sie alle heißen.

Nicht nur Tiere und Pflanzen hatten ihren Winterschlaf beendet, auch die Menschen schüttelten die lange Winterzeit wie ein Schuppenkleid von sich ab. Wie die Blumen so schmückten auch sie sich mit hellen Farben und öffneten dem Frühling Türen und Fenster, um die Sonnenstrahlen in die Wohnungen zu lassen.

Die Kinder vertauschten die Schlitten gegen Rollschuhe und tummelten sich in der warmen Märzsonne.

Der Winter aber zog sich immer weiter zurück, und während der Frühling die Almen mit einem bunten Blument Teppich schmückte, sah man ihn wie einen geschlagenen Feind tief in den Bergen hocken.

J. V.

Der Winter hatte sich über das Land ausgebreitet. Mächtig lagen die Schneemassen auf den Hausdächern und Bäumen. Der Frost ließ die Schritte auf dem Asphalt, den er so hart wie Eisen gemacht hatte, klirren und malte Hände und Nasen rot. Man meinte, der Atem müßte in der Luft gefrieren, so kalt war es.

Nur ganz ängstlich wagte sich die Sonne hier und da hervor, wurde jedoch schnell wieder von grauen Wolken verdeckt.

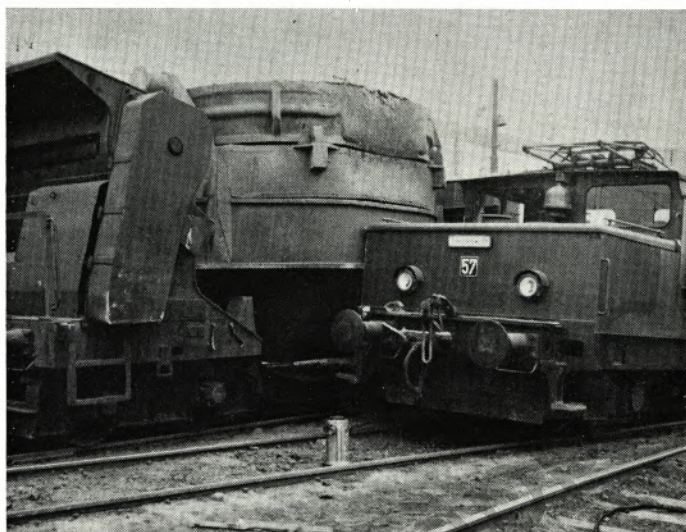
Die ganze Natur kannte in dieser Zeit nur einen Herrscher – den Winter. Grausam ließ er die Tierwelt hungern, wenn die Menschen nicht halfen. Kein Vogel

zweischerte mehr aus Freude am Dasein, sondern piepte, weil er Hunger hatte. Die Leute klagten: „So kalt war es schon lange nicht mehr“, und hüllten sich noch fester in den Mantel.

Nur die Kinder hatten ihre helle Freude an dem vielen Schnee und den zugefrorenen Seen.

In dem Blumenladen an der Ecke hatten große Eisblumen die Fenster dekoriert. Wie eine Filigrandecke wirkte die Schau fensterscheibe. Wenn man aber genau hindurchsah, schimmerte es zart rot und gelb durch die Scheibe, als wenn die Blumen sagen wollten: Es wird nicht immer Winter bleiben.

Mußte das sein?

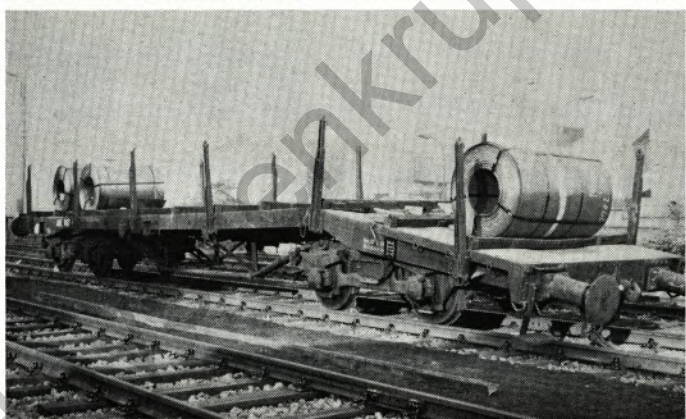


▲ So sieht es aus, wenn eine schwere Einheit im Gefälle auf eine im gleichen Gleis stehende andere Einheit auffährt. Unüberlegtes Handeln und zu spätes Erkennen der Situation infolge verschiedener widriger Umstände waren die Ursachen. Entsprechend hoch sind die Kosten für diesen Unfall, die mehr als DM 120 000,— betragen.

Infolge mangelhafter Fahrwegbeobachtung kam es zu dieser Flankenfahrt mit einem Schaden von

rd. DM 4 000,—

In vorliegendem Fall war noch eine ganz besondere Gefahr gegeben, weil es sich um eine Pfannen-Einheit mit flüssiger Schlacke handelte.



Durch einen abgesprungenen Hemmschuh erlitt dieser Wagen einen schweren Auflauf, der zum Bruch des Langträgers führte. Mehrere Tage Ausfall des Wagens, und Instandsetzungskosten in Höhe von etwa

DM 2 000,—

waren die Folgen.

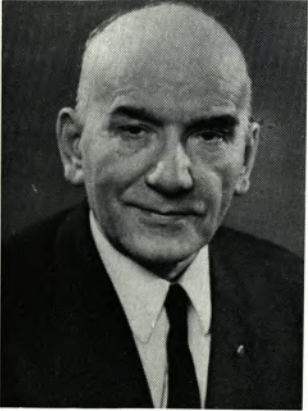


Im Werk Hamborn stürzten 3 Wagen in einen Schrottbunker. Dabei wurden die Wagen so schwer beschädigt, daß sie nur auf Flachwagen verladen weiter befördert werden konnten. Die Reparaturkosten können noch nicht angegeben werden, da die Höhe noch nicht bekannt ist. ►





Unsere Jubilare



Auf eine **50jährige Betriebszugehörigkeit** blickt am 4. Juni 1969 Kolonnenführer Arnold Flasche, EBW, zurück.

Der Jubilar wurde am 25. Februar 1905 in Walsum-Aldenrade geboren. Er wohnt heute in Hamborn, Sandstraße 11. Am 4. Juni 1919 wurde er vom ATH-Elektrobetrieb als Elektrikerlehrling eingestellt. Nach Lehrabschluß war er dort bis zum Jahre 1927 als Elektriker tätig. Anschließend arbeitete er bis 1940 als Elektro-Schweißer in der Zurichtung III, dann in gleicher Eigenschaft in der EBW-Wagenreparatur. Hier ist er noch heute beschäftigt, seit dem 1. November 1950 als Kolonnenführer. Seine berufliche Tätigkeit war lediglich gegen Ende des Zweiten Weltkrieges fünf Monate lang durch Wehrdienst und Gefangenschaft unterbrochen.

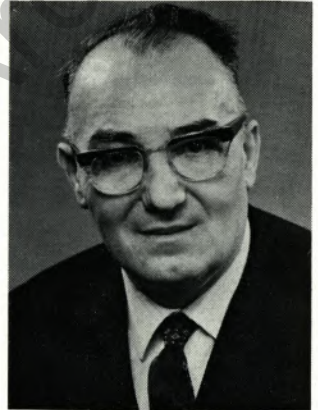
Herr Flasche, dessen Sohn als Elektriker bei der ATH arbeitet und dessen Vater selbständiger Handwerksmeister war, gilt als ein tüchtiger und vorbildlicher Handwerker, der auf Grund seiner Bescheidenheit von Vorgesetzten und Mitarbeitern sehr geschätzt wird. Die ihm verbleibende freie Zeit nutzt er gern zum Lesen guter Bücher und zum Lösen von Kreuzwortsätseln aus, eine Beschäftigung, die sein Wissen bereichert und ihm viel Freude macht.

Auch Anstreicher Paul Wawrzyniak, EBW, wohnhaft in Walsum, Neuenkirchener Str. 26, ist, und zwar am 7. Juni 1969, **50 Jahre im Dienst**.

Geboren wurde er am 4. Dezember 1904 in Helbra/Mansfelder See, in der damaligen Provinz Sachsen. Er trat am 7. Juni 1919 als Hilfsarbeiter in die Anstreicherei der EBW ein und ist dort auch verblieben. Später war er Farbspritzer, und seit dem Jahre 1948 arbeitet er als Anstreicher. Im Zweiten Weltkrieg wurde er im April 1940 zur Luftwaffe eingezogen; im Mai 1948 kehrte er aus der englischen Kriegsgefangenschaft an seinen Arbeitsplatz zurück.

Der Jubilar ist Angehöriger der Jubilarenvereinigung. Er gilt als äußerst fleißiger und gewissenhafter Mitarbeiter. Seit Ende November vergangenen Jahres ist er arbeitsunfähig. Das war der erste Krankenschein, den er in fast 50 Dienstjahren genommen hat! Sein Verhalten zu Vorgesetzten und Mitarbeitern ist stets vorbildlich gewesen.

Die Mußzeit weiß Herr Wawrzyniak sehr gut auszufüllen. Er ist ein großer Naturfreund, wandert gern und schätzt gute Lektüre. Seit 1934 besitzt er ein Häuschen mit einem großen Garten, dem seine ganze Liebe gehört.



Am 16. Juni 1969 feiert Meister Friedrich Langer, EBW, sein **goldenes Dienstjubiläum**. Der Jubilar, am 7. November 1904 in Hamborn geboren, wohnt jetzt in Beeck, Lierheggenstr. 10. Seine berufliche Laufbahn begann er im Juni 1919 als kaufmännischer Lehrling bei der ATH, Betrieb Schlackenmühle, wechselte dann aber aus besonderer Neigung zum Eisenbahnbetrieb über und ließ sich dort als Maschinenarbeiter einstellen. Im Dezember 1929 kam er als Autogen- und Elektroschweißer zur Eisenbahnwerkstatt. Ab März 1938 wurde er dort als Schweißprüfer und Arbeitsvorbereiter eingesetzt und am 1. September 1947 zum Meister für die Schweißüberwachung befördert.

Als tüchtiger und pflichtbewußter Meister erfreut sich der Jubilar bei seinen Vorgesetzten und Mitarbeitern eines sehr guten Ansehens. Seit 40 Jahren gehört er dem Deutschen Verband für Schweißtechnik an und besitzt die goldene Ehrennadel des Verbandes. Auch ist er Mitglied des Prüfungsausschusses der Schweißtechnischen Lehr- und Versuchsanstalt Duisburg.

Herr Langer, dessen Sohn als Vorarbeiter bei der ATH in Ruhrort tätig ist und dessen Vater Schießmeister auf Schacht 4/8 war, ist Mitglied der Jubilarenvereinigung und der Photogemeinschaft Eisenbahn und Häfen. Sein besonderes Hobby ist neben der Photographie vor allem die Beschäftigung mit der Vogelwelt, war er doch früher ehrenamtlicher Helfer der Vogelwarte Rossitten. Heute züchtet er Wellensittiche und Kleinfinken. Auch betätigt er sich als Kleingärtner.



Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Wilhelm Rheindorf
Hafenarbeiter,
Hafen Schwelgern
eingetreten: 4. 6. 1929

25 Jahre ist in unserem Betrieb tätig:

Technischer Angestellter **Hermann Meyer**,
Signalmeisterei (15. 5.)



Friedrich Steinkuhl
Weichenwärter,
Eisenbahn-Nord
eingetreten: 6. 6. 1929



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



Familiennachrichten:

Geburtstag:

Emil Gerull, früher Wagenmeister
geb. 16. 5. 1889 (80 Jahre)
wohnhft: Duisburg-Laar, Florastr. 54

Johann Zimmer, früher Weichenwärter
geb. 14. 6. 1889 (80 Jahre)
wohnhft: Walsum, Hülsemannhof 5

Goldene Hochzeit:

Franz Greinus, früher Rangiermeister
geb. 5. 3. 1893
wohnhft: 4221 Spellen Krs. Voerde,
Hufstraße 21
verheiratet: 19. 4. 1919

Todesfälle:

Eduard Thor, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 10. 3. 1900
gest.: 23. 11. 1968

Johann Schmitt, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 11. 4. 1903
gest.: 11. 12. 1968

Jakob Berg, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 28. 4. 1898
gest.: 17. 12. 1968

Nikolaus Mateoi, Pensionär
früher Gleiswerker
geb.: 9. 10. 1889
gest.: 23. 12. 1968

Wilhelm Dühr, Pensionär
früher Vorarbeiter
geb.: 3. 4. 1894
gest.: 30. 12. 1968

Karl Stremmer, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 9. 4. 1890
gest.: 1. 1. 1969

Theodor Dehmelt, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 29. 9. 1885
gest.: 3. 1. 1969

Alfred Pawlas, Eisenb.-Süd,
Weichenwärter
geb.: 2. 9. 1915
gest.: 7. 1. 1969

Heinrich Nergenaus, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 14. 3. 1901
gest.: 11. 1. 1969

Dieter Kwitowski, EBW
techn. Angestellter
geb.: 25. 2. 1943
gest.: 19. 1. 1969

Johann Zenner, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 10. 7. 1877
gest.: 21. 1. 1969

Friedrich Markmann, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 21. 11. 1902
gest.: 30. 1. 1969

Anton Kurek, Pensionär
früher Bahnmeister
geb.: 9. 1. 1891
gest.: 31. 1. 1969

Otto Ruck, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 23. 6. 1905
gest.: 31. 1. 1969

Jakob Theis, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 25. 1. 1903
gest.: 2. 2. 1969

Walter Lohan, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 16. 12. 1899
gest.: 8. 2. 1969

Julius Bohnenkamp, Pensionär
früher Monteur
geb.: 31. 3. 1884
gest.: 9. 2. 1969

Peter Berns, Pensionär
früher Betr.-Assistent
geb.: 26. 12. 1900
gest.: 10. 2. 1969

Die Jahreshauptversammlung der Jubilaren-Vereinigung der August Thyssen-Hütte AG Hamborn findet am 4. Mai 1969, vormittags 10.00 Uhr, in der Aula der Städtischen Berufsschule in Hamborn, August-Thyssen-Straße 45, statt.

Hierzu werden alle Mitglieder eingeladen.

Der Vorstand

Nochmal Gehabt!



