



EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

16. Jahrgang

3/4

März/April 1970



*Der Frühling
liegt
in der Luft!*

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
Fritz Ernsting zum Gedenken	3
Arbeitsteilung ATH — Mannesmann genehmigt	3
Neue Werkzeitschrift der Ruhrkohle A.G. stellte sich vor	4
Quartettverein Eisenbahn und Häfen auf neuen Wegen	5
65 Jahre elektrisches Bundesbahnnetz	6
Einbau der automatischen Güterwagenkupplung	6
Brücke über den Fehmarn-Belt Mitte der siebziger Jahre	6
Mußte das sein?	7
Hochwasser des Rheins — mit der Kamera dokumentiert	8, 9
In 72 Jahren aus Bruckhausen	10
61 Millionen Tonnen Thomasstahl	10
Die Bücherseite	11
Unsere Jubilare	12
Familiennachrichten	13
Jeder kann Lohnsteuer sparen	14
Unsere Kurzgeschichte: Die Bewerbung	15
Temperaturen der Achslager werden automatisch überwacht	15
Arbeite sicher!	15



Impressum

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: Betriebsmaschinenendienst, Drost, Still
ATH: Meyer
Bergbau A.G. Oberhausen: Maruschke
Sonstige: Rossberg

Titelbild: Auch im Hüttenwerk Oberhausen hat EH den gesamten Schienenverkehr durchzuführen. Hier DB-Wagen, die mit Vormaterial von der ATH über Oberhausen-West gelaufen sind.

Rücktitel: Die ersten Frühlingsblumen

KURZNACHRICHTEN

Der Aufsichtsrat der ATH hat am 27. Januar den Jahresabschluß zum 30. September 1969 gebilligt und damit festgestellt. Der Hauptversammlung am 29. April wird die Ausschüttung einer Dividende von zwölf Prozent — im Vorjahr zehn Prozent — auf das ATH-Grundkapital vorgeschlagen, und zwar von zwölf Prozent auf nom. 906 Millionen DM Aktien sowie sechs Prozent (halbe Gewinnberechtigung) auf nom. 94 Millionen DM. An Stelle von Prof. Dr. Pieter Sanders wird der HV die Wahl des VW-Vorstandsvorsitzers Dr. Lotz in den Aufsichtsrat vorgeschlagen.

Im Zeichen der wachsenden **Zusammenarbeit zwischen den beiden Thyssen-Unternehmen Hüttenwerk Oberhausen AG (HOAG) und Niederrheinische Hütte AG (NH)** wurde jetzt die Personalunion auf der Vorstandsebene vollendet. Die Vorstände bestehen aus: Dr. Karl-Heinz Kürten (kaufmännisches Ressort), der die NH als Vorsitzender und die HOAG als Sprecher vertritt, Prof. Dr. Ludwig von Bogdandy als technisches Vorstandsmitglied mit Zuständigkeitsbereich Oberhausen und Forschung, technisches Vorstandsmitglied Dr.-Ing. Kurt Krebs mit Zuständigkeitsbereich Duisburg-Hochfeld, Arbeitsdirektor Friedrich Kübel und stellvertretendes Vorstandsmitglied Dr. Helmut Kurre für das Ressort Finanz- und Rechnungswesen.

Der Schwerpunkt der ATH-Investitionen wird 1970 auf der Hochofenseite liegen. Das Werk Ruhrort wird in diesem Jahr seinen neuen Hochofen 6, der mit einem Gestelldurchmesser von elf Metern der gegenwärtig größte der ATH ist, in Betrieb nehmen können. In Schmelzern werden mit dem Bau eines neuen Großhochofens mit vierzehn Meter Gestelldurchmesser neue Maßstäbe für die Hochofentechnik gesetzt, wie Vorstandsvorsitzender Dr. Sohl in einem Ausblick auf die nahe Zukunft bekanntgab.

Für die **Urlaubszeit 1970** hat die Bundesbahn schon jetzt ein neues Sonderangebot ausgearbeitet: die Ferien-Touren-Karte. Wer mit der Bahn ein mindestens 200 Kilometer entferntes Urlaubsziel innerhalb Deutschlands ansteuert, kann anschließend für nur zwanzig Mark 14 Tage lang auf einem rund tausend Kilometer umfassenden Streckenbezirk rund um den Ferienort freizügig mit Zügen und Bussen der Bundesbahn fahren, um die nähere und weitere Umgebung des Urlaubszieles kennenzulernen und zu durchstreifen. Zwei gemeinsam reisende Personen zahlen für die Ferien-Touren-Karte nur dreißig, Eltern mit ihren Kindern pauschal vierzig Mark. Das Angebot soll vom 22. März bis 31. Oktober 1970 laufen.

Zusammenschließen wollen sich die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG, die Verkehrsbetriebe der Stadt Mülheim, die Essener Verkehrs-AG, die Straßenbahn Herne-Castrop-Rauxel GmbH sowie die Vestische Straßenbahnen GmbH. Das Gebiet der fünf Gesellschaften umfaßt rund 2,7 Millionen Einwohner. In einer Erklärung wird auf die schwierige wirtschaftliche Situation als Ursache des Zusammenschlusses verwiesen. Die innerbetrieblichen Rationalisierungsmaßnahmen seien nahezu ausgeschöpft, so daß nur noch die überbetriebliche Zusammenarbeit Möglichkeiten biete. Die neue Regionalgesellschaft will in ihrem Bereich auch den Stadtbahn-Betrieb übernehmen.

Ihre Kohlebestellung

Unsere Kohlelieferung

klappt reibungslos bei Frühbezug in den Monaten

MÄRZ

APRIL

MAI

JUNI

Fritz Ernsting zum Gedenken

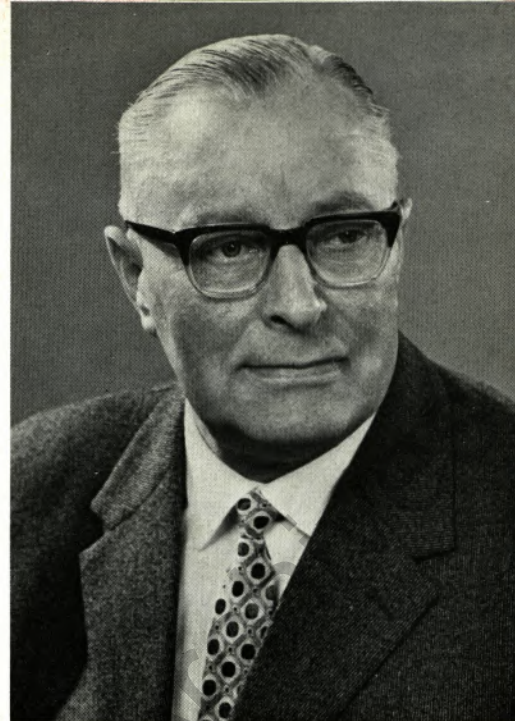
Fritz Ernsting, der langjährige 1. Vorsitzende des Betriebsrates unseres Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, verstarb am 24. Februar, kurz nach Vollendung seines 74. Lebensjahres.

Herr Ernsting, der am 30. September 1963 aus dem aktiven Dienst ausschied, begann seine Tätigkeit bei der ATH 1924 als Lokführer. In den Jahren 1926 bis 1933 war er Mitglied des ATH-Betriebsrates. Als nach Beendigung des Krieges wieder ein neuer Betriebsrat eingesetzt wurde, wählte man ihn zum stellvertretenden Vorsitzenden. Bereits ein Jahr später wurde er 1. Vorsitzender des ATH-Betriebsrates, bis er 1949 zum neugegründeten Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen übertrat um auch dort den Vorsitz im Betriebsrat zu übernehmen. Am 1. November 1955 erfolgte seine Ernennung zum Leiter der Arbeitssicherheit und am 1. Oktober 1959 zum Betriebsleiter.

Fritz Ernsting hat sich in den schwierigen Nachkriegsjahren während der Demontage der ATH und bei den Wiederaufbauarbeiten durch seinen starken persönlichen Einsatz besondere Verdienste erworben. Seine Tätigkeit im Betriebsrat war für die Belegschaft wie auch für die Unternehmensleitung gleichermaßen wertvoll, da er immer zwischen den Forderungen nach sozialen Verbesserungen und wirtschaftlicher Vernunft zu vermitteln wußte.

Auch gewerkschaftlich und kommunalpolitisch ist Fritz Ernsting hervorgetreten. Er gründete seinerzeit eine Gruppe der Transportarbeitergewerkschaft, die später in die Gewerkschaft ÖTV aufging, und war seit 1949 Mitglied des Hamborner Bürgerausschusses, den er bis 1957 als Bezirksvorsteher des Stadtbezirkes Hamborn leitete. Sein Wirken für die Stadt und die Öffentlichkeit wurde im September 1962 durch die Überreichung der Mercator-Plakette gewürdigt.

Der Gemeinschaftsbetrieb wird das Andenken seines ehemaligen Mitarbeiters in Ehren halten.



Arbeitsteilung ATH-Mannesmann genehmigt

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften in Brüssel hat in ihrer Sitzung vom 21. Januar dem Antrag der August Thyssen-Hütte AG und der Mannesmann AG zugestimmt, die geplante Arbeitsteilung auf den Gebieten der Röhren-Erzeugung und der Walzstahl-Produktion durchzuführen.

Danach wird die Röhrenfabrikation beider Unternehmen in den Mannesmannröhren-Werken zusammengefaßt, an deren Grundkapital von 300 Millionen DM die Thyssen-Gruppe zu einem Drittel und Mannesmann zu zwei Dritteln beteiligt sind. Die ATH übernimmt die Produktion und den Absatz von Walzstahl,

einschließlich der aus Breittlanchstahl geschweißten Profile, und von Bau-Elementen der Mannesmann AG Hüttenwerke.

Nach der Genehmigung durch die Europäische Kommission trat die Arbeitsteilung inzwischen in Kraft. Am 1. Februar gingen das Grobblech-Walzwerk, die Warmband-Adjustage und das Kaltwalzwerk mit den Nebenbetrieben in Hüttenheim, das Breittlanch-Walzwerk I einschließlich der Trägerschweißung sowie pachtweise das Breittlanch-Walzwerk II in Großenbaum und die Bandverzinkung in Finnentrop auf die ATH über.

Die Elektroblech-Herstellung wird von der

neugegründeten Walzwerk „Grillo Funke“ GmbH, Gelsenkirchen, fortgeführt. In die Geschäftsführung der Gesellschaft wurden Peter Modersohn und Dipl.-Ing. Johannes Lindemann berufen.

Die Übernahme der in diesen Werken beschäftigten Mitarbeiter durch die ATH bzw. durch die Walzwerk „Grillo Funke“ GmbH erfolgte unter Wahrung der bisher bei Mannesmann erworbenen und anerkannten Rechte und Anwartschaften.

Die Jahreshauptversammlung der Jubilaren-Vereinigung der August Thyssen Hütte AG., Duisburg-Hamborn, findet am Freitag, dem 15. Mai 1970, 17.30 Uhr in der Aula der Berufsschule Hamborn, August Thyssen-Straße statt. Hierzu werden alle Mitglieder herzlich eingeladen.

DER VORSTAND

Neue Werkzeitschrift der Ruhrkohle A. G. stellte sich vor

Da der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, dessen Mitgesellschafter die Ruhrkohle A.G. ist, die Werksbahnanlagen der zur Gruppe 2 — Bergbau A.G. Oberhausen — gehörenden Schachthanlagen Lohberg, Fried. Thyssen 2/5, Osterfeld, Jacobi/Haniel sowie der Kokerei Fried. Thyssen 4/8 betreibt, veröffentlichen wir für unsere Leser diese Übersicht, aus deren Produktionszahlen interessante Rückschlüsse über die Größenordnungen der Anlagen gezogen werden können. Es wird außerdem der Aufsichtsrat der Ruhrkohle A.G. vorgestellt, zu dessen stellvertretendem Vorsitzenden der Vorstandsvorsitzende der ATH, Herr Dr. Sohl berufen wurde. Ferner werden die Leser der für die Bergbau A.G. Oberhausen erschienenen Ausgabe mit der Organisation dieser Gruppe vertraut gemacht. Danach übernahmen Herr Dr.-Ing. Siegfried Batzel, bisher Vorstandsmitglied der Hamborner- und Friedrich Thyssen-Bergbau A.G., als technisches Vorstandsmitglied dieser Gruppe das Ressort „Planung“, Franz Josef Rauhut, bisher Mitglied der Bergwerksdirektion der Klöckner Bergbau A.G., als technisches Vorstandsmitglied das Ressort „Betrieb“, Werner Lipa, bisher Arbeitsdirektor bei der HOAG-Bergbau A.G. als Vorstandsmitglied das Belegschaftsressort; Hans Prussmann, bisher Vorstandsmitglied der Bergwerksgesellschaft Walsum, wurde für

das kaufmännische Ressort in den Vorstand berufen. — Wie in unserer letzten Ausgabe berichtet, sind die Herren Dr. Batzel und Prussmann Mitglieder des Beirates unseres Gemeinschaftsbetriebes. — Mit der Vorstellung der Werksdirektionen Lohberg und Friedrich Thyssen sowie des Gesamtbetriebsrates der Bergbau A.G. Oberhausen wird die Berichterstattung über die neuen Führungsgremien in der ersten Ausgabe dieser Bergbau-Werkzeitschrift abgerundet. Über Wissenswertes aus dem Bereich unseres Bergbaugesellschafters wird die EH-Werkzeitung, soweit es unseren Leserkreis interessieren könnte, wie bisher, auch in Zukunft berichten.

Mit der Nr. 1 des neuen Mitteilungsblattes wendet sich die Ruhrkohle A.G. an ihre Mitarbeiter. Die großformatige Zeitschrift trägt den Namen des Unternehmens, hat aber in einem Preisausschreiben ihre Leser gebeten, Vorschläge für einen zugkräftigen Namen zu machen, so daß sich am Titel in absehbarer Zeit wohl etwas ändern wird. In einer Übersicht werden den mehr als 180000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Produktionsanlagen aufgezeigt, die sich in 7 Gruppen zum Gesamtunternehmen Ruhrkohle A.G. zusammengeschlossen haben.

Ruhrkohle A. G., sieben Gruppen - ein Unternehmen

Gruppe 2

Bergbau AG Oberhausen

Zur Gruppe 2 gehören die Betriebe:

	Produktion 1969 (vorl.)		
	Mio t Kohle	Mio t Koks	Mio t Briketts
Lohberg	2,55	—	—
Fried. Thyssen 2/5	1,63	—	—
Osterfeld	1,74	0,90	—
Jacobi/Haniel	2,42	1,20	—
Prosper II	1,72	—	—
Prosper III/IV	1,35	1,98	—
Alstaden	0,36	—	0,22
Fried. Thyssen 4/8	—	1,29	—
	11,77	5,37	0,22

Gruppe 5

Bergbau AG Essen

Zur Gruppe 5 gehören die Betriebe:

	Produktion 1969 (vorl.)		
	Mio t Kohle	Mio t Koks	Mio t Briketts
Ewald	1,94	—	—
Recklinghausen	1,41	—	—
Friedrich der Große	1,61	0,38	—
Pluto	0,99	—	—
Bergwerk Bochum	2,76	0,57	—
Consolidation	1,94	0,27	—
Katharina	0,79	—	0,49
Carl Funke/	1,09	—	0,79
Poertingsiepen	—	0,75	—
König Ludwig	—	—	—
	12,53	1,97	1,28

Gruppe 3

Bergbau AG Gelsenkirchen

Zur Gruppe 3 gehören die Betriebe:

	Produktion 1969 (vorl.)		
	Mio t Kohle	Mio t Koks	Mio t Briketts
Graf Moltke	0,98	—	—
Hugo	1,85	0,64	—
Nordstern	1,34	—	—
Emil-Fritz	2,53	0,91	—
Mathias Stinnes	1,74	—	—
Zollverein	1,86	1,85	—
Holland	1,69	—	—
Graf Bismarck	—	0,38	—
	11,99	3,78	—

Gruppe 6

Bergbau AG Dortmund

Zur Gruppe 6 gehören die Betriebe:

	Produktion 1969 (vorl.)		
	Mio t Kohle	Mio t Koks	Mio t Briketts
Gneisenau	3,51	1,30	—
Minister Stein	2,05	0,89	—
Hansa	1,32	1,64	—
Germania	1,45	—	—
Wallrop	0,79	—	—
Emscher-Lippe	1,26	0,78	—
Victor-Ickern	1,94	0,92	—
Minister Achenbach	1,26	0,49	—
Kaiserstuhl	—	0,78	—
	13,58	6,80	—

Gruppe 1

Bergbau AG Niederrhein

Zur Gruppe 1 gehören die Betriebe:

	Produktion 1969 (vorl.)		
	Mio t Kohle	Mio t Koks	Mio t Briketts
Rheinpreussen	1,76	—	—
Pattberg	2,04	—	—
Friedrich Heinrich	2,55	1,07	—
Rossenray	1,10	0,78	—
Walsum	2,60	—	—
Niederrhein	2,74	—	0,31
Mevisen	0,91	—	0,25
	13,70	1,86	0,56

Gruppe 4

Bergbau AG Herne/
Recklinghausen

Zur Gruppe 4 gehören die Betriebe:

	Produktion 1969 (vorl.)		
	Mio t Kohle	Mio t Koks	Mio t Briketts
Fürst Leopold	1,11	—	—
Brassert	0,60	—	—
Wulfen	0,32	—	—
Westerholt	3,01	—	—
Schlagel & Eisen	1,55	—	—
General Blumenthal	2,39	—	—
Ewald-Fortsetzung	1,13	0,61	—
Scholven	—	0,86	—
Hassel	—	1,48	—
	10,11	2,95	—

Gruppe 7

Bergbau AG Westfalen

Zur Gruppe 7 gehören die Betriebe:

	Produktion 1969 (vorl.)		
	Mio t Kohle	Mio t Koks	Mio t Briketts
Sachsen	1,14	0,53	—
Radbod	1,21	0,46	—
Heinrich Robert	1,52	0,61	—
Werne	0,92	—	—
Königsborn	1,66	0,67	—
Monopol	2,20	0,77	—
Haus Aden	1,70	—	—
Grimberg 3/4	1,10	—	—
	11,45	3,04	—

Quartettverein Eisenbahn und Häfen auf neuen Wegen

Vorstand
auf der
Jahreshaupt-
versammlung
wiedergewählt

Auf der am 20. Februar dieses Jahres durchgeführten Jahreshauptversammlung schenken die Sänger des Gemeinschaftsbetriebes ihr Vertrauen für ein weiteres Jahr ihrem bisherigen Vorstand. So wurden Hermann v. d. Heide als 1. Vorsitzender, Artur Hermanns als 2. Vorsitzender und Schriftführer sowie Karl Gajek als Kassierer in ihren Ämtern durch eine Wiederwahl bestätigt. Der Vorstand berichtete nach der Wahl über die geplanten Veranstaltungen, die noch im Laufe dieses Jahres zur Ausführung kommen sollen. Am 6. Mai wird, wie in jedem Jahr, im Saal des Vereinslokals Kleine-Natrop ein Frühlingsfest mit Tanz und einem Unterhaltungsprogramm stattfinden. Die Teilnehmer aus den vergangenen Jahren wissen, daß gerade diese Veranstaltung durch Humor und Schwung bei den Gästen immer gut ankam. Hoffen wir, daß das auch diesmal der Fall ist. Im Herbst 1970 ist ein Männerkonzert vorgesehen, bei dem man Operetten- und Walzermelodien zur Aufführung bringen will. Die Proben hierzu sind bereits angelaufen und bereiten allen Sängern viel Freude. Aber auch die „Sängerfrauen“ sollen nicht zu kurz kommen und für das einmal-wöchentliche Alleinsein entschädigt wer-

den. Im September soll ein Tagesausflug die aktiven Sänger mit ihren Frauen zur Ahr führen. Ein brennendes Problem wurde ebenfalls auf der Hauptversammlung zur Sprache gebracht: die Nachwuchsfrage. Die Zahl der aktiven Sänger ist inzwischen auf 29 zurückgegangen, eine Tendenz, mit der nicht nur der Quartettverein Eisenbahn und Häfen zu kämpfen hat. Allen sangesfreudigen Belegschaftsmitgliedern wird daher die dringende Bitte ans Herz gelegt, sich dem Quartettverein anzuschließen. Die Proben finden weiterhin jeden Freitag ab 17.15 Uhr im Lokal Kleine-Natrop statt. Aber auch diejenigen, die glauben, daß sich ihre Stimme nicht für eine aktive Tätigkeit eignet, sind aufgefordert, als passive Mitglieder Förderer des Quartettvereins zu werden. In der Absicht, auch für junge Leute die Vereinsmitgliedschaft attraktiv zu machen, hat der Protektor des Vereins, Herr Direktor Christophers, vorgeschlagen, neue, moderne Wege zu gehen und eine Jugendgruppe im Quartettverein zu gründen. Der Vorstand hat diese Anregung aufgegriffen und bereits mit einer Reihe von Interessenten entsprechende Gespräche geführt. Es ist daran gedacht, neben

dem Männerchor eine jugendliche Folklore- bzw. Soundgruppe zu bilden. Herr Musikdirektor Abmann, der Chorleiter des Vereins, hat sich bereit erklärt, auch die Ausbildung und Einstudierung dieser Jugendgruppe zu übernehmen. Die Probestunden sollen freitags von 16.00 bis 17.00 Uhr abgehalten werden. Junge Belegschaftsmitglieder, aber auch Familienmitglieder, deren Vater oder Mutter zur EH-Belegschaft gehören und die Interesse daran haben, in der Jugendgruppe mitzuwirken, werden gebeten, sich beim Vorstand zu melden. Es wäre wünschenswert, wenn unter anderem auch durch die Verwirklichung einer solchen Idee die Basis dieses werksverbundenen Vereins gestärkt würde. Abschließend ist hier noch von einer Ehrung langjähriger aktiver Sänger des Quartettvereins durch den Vorsitzenden des Sängerkreises Duisburg-Nord, Gerd Stalberg, zu berichten. Er überreichte anlässlich der Hauptversammlung für 50jährige aktive Sängertätigkeit den Vereinsmitgliedern Heinrich Meurer, August Christhofer und Fritz Brinken und für 40jährige Sängertätigkeit dem Vereinsmitglied Artur Duden die Ehrennadeln des Deutschen Sängerbundes.

Brandneu für unsere Jugend!

Alle mal herhören -
die ganz große
NEUIGKEIT!

Wir haben uns entschlossen, eine Sound-Group innerhalb des Quartettvereins zu gründen!

Der Name: steht noch nicht endgültig fest. — Beat-Band, Sound-Group, Soul-Gruppe, Musik- und Gesangsgruppe für die Jugend — wie Ihr sie nennt, ist egal. (Namen sind Schall und Rauch).

Ein Zusammenschluß von jüngeren Musikern (und solchen, die es werden wollen) **für junge und jugendliche Musikfreunde.**

Musikrichtung: Beat, Jazz, Soul, Underground, Blues and so on, man läßt uns hier völlig freie Hand.

Mitmachen: kann jeder, egal ob aktiv oder passiv, und zwar jeder, der sich für moderne Musik begeistert.

Interessierte wollen sich bitte mit Alfons Joosten, z. Z. Abt. Einkauf, Hausruf 4315, in Verbindung setzen.



Die älteste Bundesbahn-Lokomotive, die noch heute ihren Dienst auf der Strecke Murnau - Oberammergau tut, ist die elektrische Lokomotive 169002. Sie wurde 1909 von Krauss und Siemens gebaut.



65
Jahre

elektrisches Bundesbahnnetz

Gewissermaßen das „Pensionsalter“ von 65 Jahren erreichte am 24. Januar 1970 das Stromsystem, mit dem heute mehr als 8000 Kilometer Bundesbahnstrecken elektrisch betrieben werden. Die erste Bahn, die mit dem damals neuen System niederfrequenten Einphasen-Wechselstromes für den planmäßigen Betrieb elektrifiziert wurde, war die Nebenbahn Murnau-Bad Kohlgrub-Oberammergau, die damals noch der Lokalbahn-Aktien-

Gesellschaft in München gehörte. Im Jahre 1938 ging die Gesellschaft mit ihren deutschen Strecken in den Besitz des Deutschen Reiches über. Nach dem Krieg wurde die Strecke nochmals von Grund auf erneuert und dabei auch die alte Fahrleitung verstärkt. So konnte 1954 diese Nebenbahn, die Keimzelle des heutigen elektrischen Streckennetzes der Bundesbahn, von dem ursprünglichen Betrieb mit nur 5000 Volt und 16 Hertz auf die höhere Span-

nung von 15000 Volt und $16\frac{2}{3}$ Hertz umgestellt werden. Auf dieser Strecke fahren heute noch vier der ursprünglich fünf speziell hierfür gebauten elektrischen Lokomotiven. Die älteste von ihnen, die 169002, ist die älteste Bundesbahn-Lokomotive überhaupt. Sie wurde 1909 von Krauss und Siemens gebaut. Die bereits seit 1905 auf der Strecke eingesetzte frühere E 6901 steht heute, weitgehend in den Originalzustand zurückversetzt, als Denkmal im Gelände des Bundesbahn-Ausbesserungswerkes München-Freimann.

Einbau der automatischen Güterwagenkupplung in der Osterwoche 1976

Die europäischen Eisenbahnverwaltungen (UIC) haben jetzt einstimmig beschlossen, 60% ihres Güterwagenparks bis 1976 und den Rest kontinuierlich bis 1980 auf automatische Kupplungen umzustellen. Die Bundesbahn hat so disponiert, daß in der ersten Osterwoche 1976

der Güterverkehr ruht und innerhalb von sechs bis acht Tagen auf sämtlichen großen Güterbahnhöfen, Ausbesserungs- und Betriebswerkstätten der Kupplungseinbau bei den Güterwagen schlagartig durchgeführt wird.

Brücke über den Fehmarn-Belt Mitte der siebziger Jahre

Der Bau der Ostseebrücke über den 19 km breiten Fehmarn-Belt dürfte Mitte der siebziger Jahre aufgenommen werden. Diese Voraussage machte der Geschäftsführer des „Fehmarn-Lolland-Vereins e. V.“ in Hamburg, Edwin Schneider, vor der „Arbeitsgemeinschaft Vogelfluglinie“ (Europastraße 4), die auf der Halbinsel Burgtiefe (Kreis Oldenburg) tagte. Wie Schneider betonte, mache die Zu-

nahme im grenzüberschreitenden Verkehr eine feste Verbindung über die Ostsee notwendig. Zur Zeit beförderten die vier Hochseefährschiffe auf der Vogelfluglinie 2,2 Millionen Passagiere pro Jahr. Diese Zahl werde im Laufe des nächsten Jahrzehnts auf 4,4 Millionen Passagiere und rund 1 Million Kraftfahrzeuge steigen.



Die bereits 1905 für den Einsatz auf der gleichen Strecke gebaute frühere E 6901 steht heute als Denkmal im Gelände des Bundesbahn-Ausbesserungswerkes München-Freimann.

Durch einen schweren Auffahrunfall wurde dieser Diensttriebwagen total zerstört. Als Glück im Unglück kann man es bezeichnen, daß das Personal des Triebwagens die Situation rechtzeitig erkannte und früh genug abspringen konnte, so daß es nur beim Materialschaden blieb.

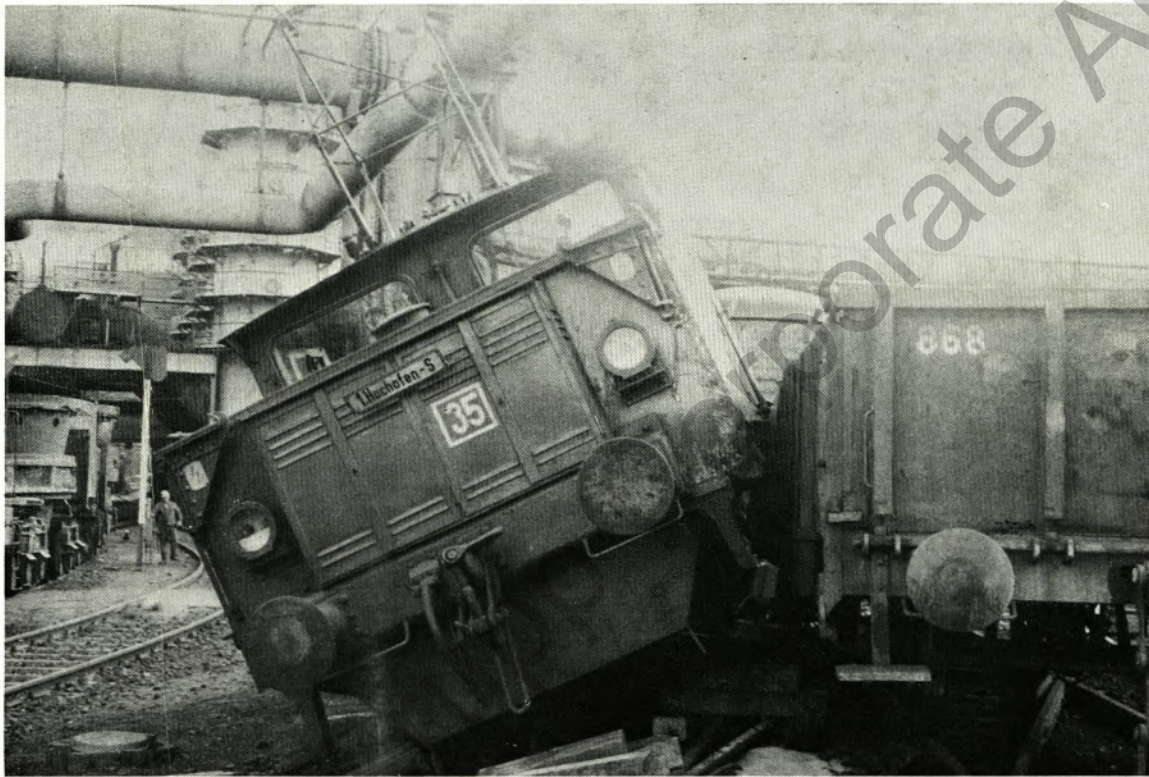
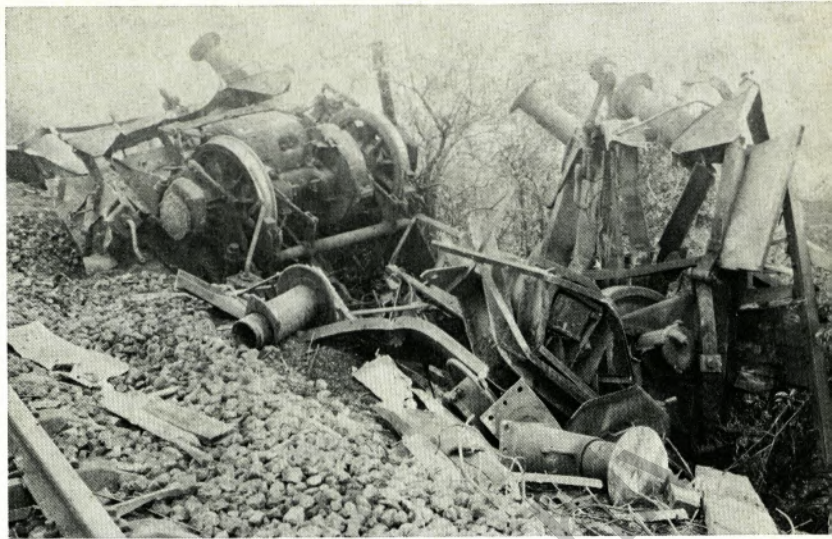
Die Folgen:

Gleisperrung 20 Stunden,

Aufwand für das Aufgleisen und Verladen mit Gerätewagen und Dieselkran 6x16 = 96 Stunden.

Der Diensttriebwagen mußte verschrottet werden.

Zeitwert rd. 10000 DM.



**Mußte
das
sein?**

Trotz guter Sichtverhältnisse kam es zur Flankenfahrt mit schweren Folgen. Lok und Wagen entgleisten und wurden schwer beschädigt.

Die Folgen:

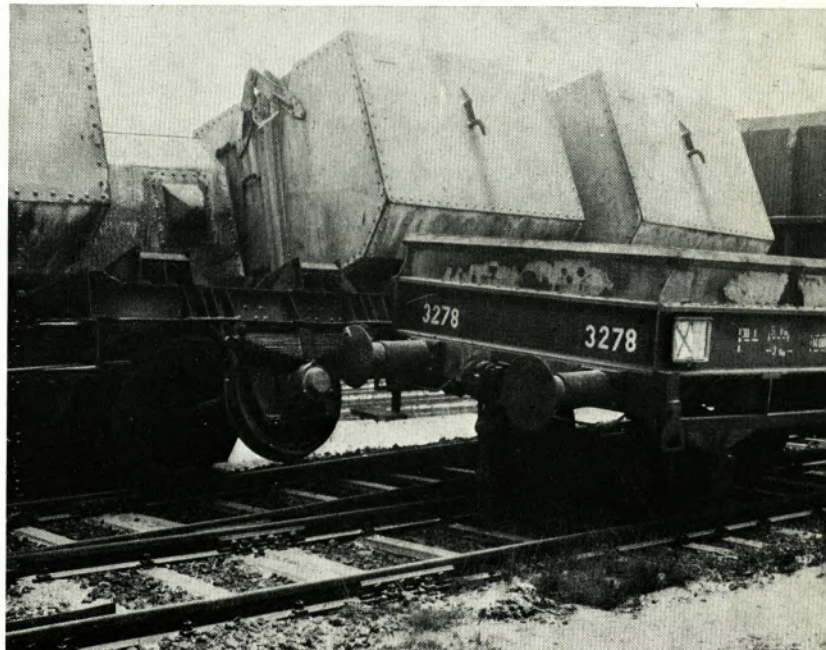
Gleisperrung 10 Stunden,

Aufwand für das Aufgleisen 5x8 = 40 Stunden,

Reparaturkosten für Lok und Wagen 21 600 DM.

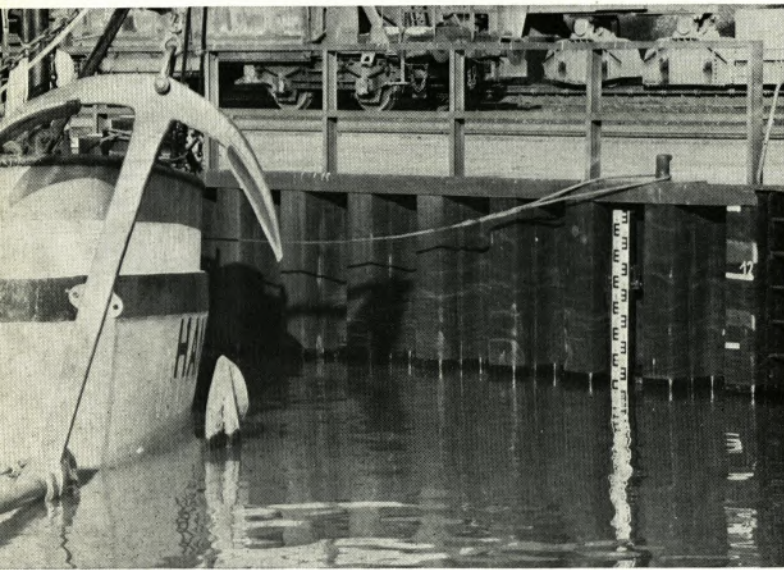
Beim Besetzen eines Gleises kam es mit abgestellten Wagen zu einer Flankenfahrt, wobei Kohlenkübel vom Wagen auf den Laufweg fielen. Abgesehen von Wagen- und Kübelbeschädigungen bestand auch eine Gefährdung für Menschen.

Die Kosten für die Beseitigung des Unfallschadens betrugen rd. 2500 DM.



Wer über Tor 13 in Alsum
zu den Hafenwerkstätten wollte,
bekam nasse Füße. ▶

Fast 11,50 m zeigte der Pegel im Hafen
Schwelgern am 25. Februar. Aber das Wasser
hätte noch gut einen Meter steigen müssen,
um über die Kaimauer zu treten. ▼



Hochwasser des Rheins - mit der Kamera dokumentiert



Ruhrorts bekanntes Wahrzeichen,
der Schiffsmast,
scheint hier mitten
im Strom zu stehen.



In Orsoy erreichte die Flut sogar
das „Wassertor“, so daß der
Fährverkehr Orsoy / Walsum
eingestellt werden mußte.



Im Nordhafen des Werkes Ruhrort sah es schon unangenehmer aus, hier stand ein Teil der Hafenanlagen bereits im Wasser. ►



Blick von der linken Rheinseite - hier Rheinkamp-Baerl - über die überfluteten Äcker und Wiesen hinweg auf das Werk Beeckerwerth. ►



Starke Schneefälle und plötzliche Tauwetterperioden führten in diesem Frühjahr zu Hochwasserständen und Überschwemmungen, wie sie im Gebiet des Rheinstroms und seiner Nebenflüsse seit Jahren, ja seit Jahrzehnten nicht mehr beobachtet wurden. Mit der Kamera waren wir in den Werkhäfen und am Niederrhein unterwegs, um für unsere Leser die Eindrücke im Bild festzuhalten. Von größeren Schäden, vor allem von einer Katastrophe, blieben unsere Werks- und Hafeneinrichtungen jedoch zum Glück verschont.



Weite Landstriche überflutete durch den Rückstau des Rheins auch die Lippe, wie hier im Mündungsgebiet bei Wesel.

J. B. Snell:

Lokomotiven - gestern und heute

128 Seiten mit 53 farbigen Zeichnungen und 9 einfarbigen Illustrationen, geb. 9,80 DM, Verlag Delius, Klasing & Co, Bielefeld und Berlin.

Aus dem einleitenden geschichtlichen Überblick geht hervor, daß die Wiege der Dampflokomotive im Bergbau stand: In Süd-Wales (England) fuhr bei Merthyr am 13. Februar 1804 die erste Eisenbahnlokomotive der Welt, ein wahres Ungeheuer, über die gußeisernen Schienen eines Bergwerksbetriebes. Sie zog einen Zug, bestehend aus fünf Wagen mit zehn Tonnen Eisen und 70 Menschen. Ihr Erfinder war Richard Trevithick. Sie lief zwar nur kurze Zeit, denn sie ruinierte mit ihrem schweren Gewicht schnell die einer solchen Belastung nicht gewachsenen Schienen und wurde deshalb zu stationärer Verwendung umgebaut, aber immerhin, sie war gelaufen. Dieser Maschine aus dem Jahre 1804 ist auch die erste der 52 farbigen Abbildungen gewidmet, die den Siegeszug der Lokomotive vom rollenden Dampfkessel bis zur dieselhydraulisch betriebenen Schnellzuglokomotive begleiten, von denen letztere in Deutschland zur Welt kam, aber sich zuerst in den USA in großem Stil durchsetzte.

Etwa 150 Jahre menschlichen Erfindergeistes auf dem Gebiete des Lokomotivbaues werden in diesen bunten Abbildungen und neun Schwarz-Weiß-Bildern lebendig. Da begegnet man z. B. Blenkinsops für die Middleton-Bahnstrecke gebauten Lokomotive aus dem Jahre 1812, ein Modell, das mit noch drei weiteren Maschinen in Betrieb kam. Natürlich ist auch Stephenson's berühmte „Rocket“ (Rakete) aus dem Jahre 1829 vertreten; ebenso werden vorgestellt die „Lion“ (1838), die 30 Jahre lang zwischen Liverpool und Manchester fuhr, die amerikanischen Lokomotiven „Lafayette“ (1837) und „Camelback“ (Kamelrücken) (1848), die von dem Engländer Crampton für Nordfrankreich 1859 gebaute Lok — eine erste Expreß-Lokomotive, die „Amerikanische Standard-Lok“ aus dem Jahre 1860, eine Vertreterin der 744er Baureihe der Westbahn von Frankreich (1870), von der im Laufe der Zeit 154 Stück gebaut wurden, eine ähnliche Lokomotive der Spanischen National-Bahnen (1864),

eine Achtrad-Maschine des Amerikaners Forney (1866), Lokomotiven der Belgischen Nationalbahnen (um 1885), der Preußischen Staatsbahnen (1882), der aus dem Jahre 1879 stammende Dampf-Triebwagen der Französischen Staatsbahnen, eine 1887 von Johnson für die englische Midland-Bahn konstruierte Lokomotive, ein Beispiel aus dem Lokomotiven-Bestand der Paris-Lyons-Mittelmeer-Linie (1894), ferner bezeichnende Konstruktionen aus der englischen Great-Northern-Linie (1898), der amerikanischen Baltimore-Ohio-Linie (1904), der Neuseeländischen Bahnen (1901), der PS-Baureihe der Preußischen Staatsbahnen (1906), der Expreßloks der Französischen Ostbahnen (1903). Es werden auch Lokomotiven der Schwedischen Staatsbahnen (1908), der Adriabahn (1902), der französischen Vivarais-Bahn (1903), der Topeka & Santa Fé-Bahn der USA (1911), der Staatsbahnen von Java (1913), der Französischen Nationalbahnen (1925), der Great Western Railway (1923), der Deutschen Reichsbahn (1926), der Union Pacific-Eisenbahn (1926) und der Sowjetischen Staatsbahnen (1932) gezeigt. Ebenso werden Öllokomotiven, die in Indien Dienst taten (1936, 1940) vorgestellt.

Aus den weiteren veranschaulichten Typen seien nur einige noch genannt, z. B. ein von Borsig in Berlin gebauter Stromlinien-Renner (1935), ein von der Firma Henschel in Kassel und der Berliner Maschinenbau-Gesellschaft fertiggestellter Maschinentyp für gemischten Verkehr (1938), eine moderne spanische Lok (1943), ein Typ der Union Pacific Railroad (1941), der mit seinen 340 Tonnen Gewicht zu den größten Dampflokomotiven gehörte, die je gebaut wurden, ein Benzin-Elektrischer Triebwagen (1924) aus den USA, die diesel-hydraulische V-200 der Deutschen Bundesbahn (1954) und die Diesel-Elektro-Lok U 25 C der amerikanischen General Electric Company (1963). In Kurztexten werden sachverständig die wichtigsten Angaben sowie konstruktive Einzelheiten und Besonderheiten aller vorgestellten Lokomotiven mitgeteilt. In besonderen Kapiteln wird außerdem dargelegt, wie aus Dampf Arbeit wird, wie die Räder beschaffen und angeordnet sind, und wie es kam, daß man von der Kohlenfeuerung bei den Lokomotiven abging und zu Diesel-Maschinen oder anderen Antriebsarten überging. Der Eisenbahnfreund — und nicht nur er — wird dem schmucken Büchlein interessante Hinweise entnehmen können und manches erfahren, was er noch nicht gewußt hat.

Dr. Binder

In 72 Jahren aus Bruckhausen 61 Millionen Tonnen Thomasstahl

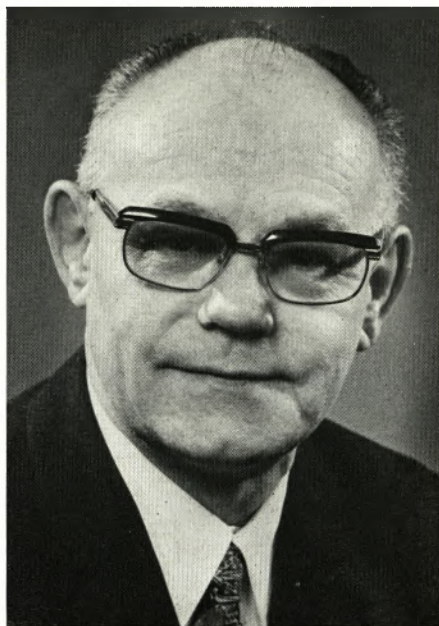
Am 27. Dezember 1969 wurde das Thomas-Stahlwerk der ATH in Bruckhausen stillgelegt. Damit endete nicht nur im Bereich der Thyssen-Gruppe, sondern auch im ganzen Ruhrgebiet, die Produktion von Thomasstahl. Die ATH erzeugte seit 1897 Thomasstahl in drei Werken. Die Betriebe standen sämtlich an der gleichen Stelle, an der der Werksgründer, August Thyssen, sein erstes Thomas-Stahlwerk errichtet hatte.

Die Produktion von Thomasstahl im heutigen Bereich der ATH hatte im Werk Ruhrort bereits am 22. September 1879 und in Bruckhausen, wo August Thyssen zunächst ein SM-Stahlwerk gebaut hatte, am 20. Juli 1897 begonnen. Dieses erste Thyssensche Thomaswerk in Bruckhausen arbeitete schließlich mit sechs 16-t-Konvertern. Bereits im zweiten Jahr überflügelte es mit 179 000 Tonnen die Erzeugung von SM-Stahl um 60 000 Tonnen, im Jahre 1900 erreichte es 267 000 Tonnen gegenüber nur 93 000 Tonnen SM-Stahl.

Als das Werk Ende 1913 einem völlig neuen Betrieb mit fünf, später sechs 30-t-Konvertern wich — während des Baues arbeiteten zeitweise beide Anlagen gleichzeitig —, hatte es fast 7,5 Millionen Tonnen Stahl erzeugt. Das zweite Thomaswerk in Bruckhausen produzierte dann bis zum 31. Januar 1945 über 30 Millionen Tonnen. Das dritte Thomaswerk, das nach der Demontage praktisch völlig neu gebaut wurde, ging am 8. März 1953 in Betrieb. Es besaß sieben 40-t-Konverter und erreichte bis zu seiner Stilllegung 23,5 Millionen Tonnen. Seit 1953 wurden in Bruckhausen fast 640 000 Chargen aus über 25,5 Millionen Tonnen Roheisen erblasen und Stahl in zuletzt zweihundert verschiedenen Güten produziert. Die höchste Monatsproduktion wurde mit 168 500 Tonnen im Oktober 1968 erreicht, die höchste Tagesleistung mit 6799 Tonnen am 16. Dezember des gleichen Jahres.

Insgesamt erzeugten die drei Bruckhausener Thomaswerke im Verlauf ihrer 72jährigen Betriebszeit über 61 Millionen Tonnen Thomasstahl. Zum Transport dieser Menge würde man 61 000 Güterzüge — aneinandergereiht zweimal die Strecke vom Ruhrgebiet bis Korea — benötigen.

Unsere Jubilare



Am 25. Mai 1970 feiert Obermeister Franz Trestik sein **goldenes Dienstjubiläum**.



Am 1. Juni 1970 blickt Oberlokmeister Gustav Hüfner auf eine **50jährige berufliche Tätigkeit** im Bereich von EH und seinen Partnern zurück.

Der gebürtige Hamborner kam schon als Dreizehnjähriger zur Eisenbahnwerkstatt, wo er seine Laufbahn als flinker Bote des Betriebsbüros begann und schon bald in allen Werkstätten und der ATH-Hauptverwaltung bekannt war.

Herr Trestik gehört zu den wenigen, die 50 Jahre in den Eisenbahnwerkstätten tätig sind und daher die Entwicklung dieser Abteilung miterlebten und mitgestaltet haben.

Quicklebendig und voll sprühender Energie wurde er in fast allen Werkstätten eingesetzt und erhielt so von der Pike auf eine gründliche und systematische Ausbildung. 1927 wurde er in der damaligen Stahlbauwerkstatt Anzeichner und 1939 Vorzeichner. Von 1940 bis 1943 besuchte er die Maschinentechnische Abendschule in Hamborn. Das bedeutete für ihn, am Tage seiner Arbeit nachzugehen und abends die Schulbank zu drücken. Wenn es auch oft nicht leicht war, nach zehnstündigem Arbeitstag, bei Fliegeralarm und Lebensmittelkarte noch Leistung zu zeigen, so wurde sein Fleiß doch belohnt, denn er bestand die Prüfung als Maschinenmeister mit gut.

Kurz vor Kriegsschluß wurde auch Herr Trestik zur Wehrmacht eingezogen und geriet noch in Gefangenschaft. Nach seiner Rückkehr gehörte er mit zu dem alten Stamm, der sich hoffnungsvoll und mit bewundernswürdigem Elan an den Wiederaufbau der zerstörten Fabrikanlagen machte. Seine vielseitigen Erfahrungen und Kenntnisse im Stahlbau und in der allgemeinen Instandhaltung, sowie seine unermüdliche Schaffenskraft erlaubten es, Herrn Trestik immer dort einzusetzen, wo schnell etwas durchgezogen werden mußte, was nicht lange geplant und vorbereitet werden konnte.

1946 wurde Herr Trestik Vorarbeiter und 1950 wurde ihm die Stahlbauwerkstatt einschl. Schmiede und Schweißerei als Meister unterstellt. Nun erst recht war er immer und überall zur Stelle, wenn es galt, Probleme zu lösen und Verbesserungen zu schaffen. Dabei ist er nicht nur im Bereich der Eisenbahnwerkstatt Hamborn, sondern weit darüber hinaus bekannt.

Sein ruheloser Einsatz und sein unermüdliches Wirken fanden 1957 in der Ernennung zum Obermeister Anerkennung. Bei der Neuordnung der Eisenbahnwerkstätten in den letzten Jahren kam sein vielseitiges Improvisationsgeschick allen Beteiligten zugute.

Immer einsatzfreudig und pflichtbewußt wird Herr Trestik von seinen Vorgesetzten und Kollegen gleichermaßen geschätzt. Für seine Mitarbeiter hat er immer ein offenes Ohr und ist stets hilfsbereit.

Als Mitglied des Jubilarenvereins fühlt sich Franz Trestik besonders werksverbunden. Von seinen beiden Söhnen ist einer als Vorarbeiter in der EW-H und einer als Betriebsmonteur bei der ATH tätig.

Wir gratulieren Herrn Obermeister Trestik zu seinem Goldjubiläum recht herzlich und wünschen ihm für die Zukunft alles Gute, vor allem beste Gesundheit.

Nachdem der Vater bereits 1915 gefallen war, mußte der Jubilar seinen Lebensweg schon sehr früh selbst mitbestimmen. Diese Tatsache, die Lehre als Maschinenschlosser beim Schacht 1/6 sowie Gesellenzeiten unter Tage und im Elektrobetrieb der ATH haben ihn schließlich zu einem sehr zielstrebigem und konsequenten Menschen geformt. In dieser Zeit hat aber auch die Eisenbahn ihre Reize auf ihn ausgeübt. So wechselte der junge Schlossergeselle im Jahre 1924 zur Eisenbahn. Aus der 4jährigen Zeit als Lokheizer erinnert er sich noch lebhaft des Tages, an dem er mit seinem Lokführer den Gründer unserer heutigen ATH, Herrn August Thyssen, mit seiner Familie im Salonwagen durch das Werk fahren durfte. Andererseits wird sich heute noch so mancher Lokführer, Oberlokführer und auch Lokheizer an die folgende Zeit erinnern, in welcher er als Lokheizer vom Lokführer Hüfner ausgebildet wurde. In diesen 17 Jahren, in denen er als Lokführer tätig war, fuhr er nach und nach alle Loktypen und in allen Betrieben. In diese Zeit fiel auch der 2. Weltkrieg mit seinen besonderen Anforderungen.

Bei seiner Pflichtauffassung, seinen Leistungen und seiner ausgesprochen konsequenten, persönlichen Art konnte es nicht ausbleiben, daß er schließlich, 1945 zum Oberlokführer befördert, in den Aufsichtsdienst wechselte. Bis zum Jahre 1955 war Herr Hüfner als Oberlokführer und Lokmeister im Lokschuppen Nord beschäftigt. Ausgestattet mit diesen Erfahrungen erfolgte seine Berufung als Oberlokmeister für den gesamten Lokbetrieb Süd. In diese Zeit fallen verschiedene wichtige Veränderungen, an deren Gelingen der Jubilar wesentlich beteiligt ist. Es begann mit der innerbetrieblichen Anpassung der Verhältnisse des Lokbetriebes Süd an das im Laufe der Zeit für den Abschnitt Nord entwickelte System. Es folgte die Trennung der Aufgaben und Arbeitsleistungen zwischen dem BM und der EW II, welche damals noch im Lokschuppen Süd mit untergebracht war. Nach dem Auszug dieser EW II folgte schließlich die Modernisierung des gesamten Lokschuppens. Eine Leistung, welche in bezug auf die Gesamtorganisation für immer mit seinem Namen verbunden sein wird. Ebenso wird der Name Hüfner aber auch bei der ATH wach gehalten. Nachdem bereits der Vater dort als Meister beschäftigt gewesen war, stellen nun auch wieder die beiden Söhne des Jubilars ihre Arbeitskraft dem Hüttenwerk zur Verfügung.

Fragt man den Jubilar nun nach seinem Hobby, so ist er sich darüber noch nicht ganz schlüssig. Er spielt zwar sehr gern einen guten Skat, damit kann man aber später nach der Pensionierung wohl nicht die ganze Zeit ausfüllen. Bisher hat er sich deshalb auch noch keine Sorgen zu machen brauchen. Denn neben seiner beruflichen Tätigkeit war er auch stets zu Stelle, wenn es um das Gemeinwohl ging. In diesem Zusammenhang seien seine über 13jährige Tätigkeit im Betriebsrat als Angestelltenvertreter, seine stellvertretende Tätigkeit im Krankenkassenvorstand und seine noch aktive Tätigkeit im Vorstand der Berufsgruppe der Werk- und Industriemeister innerhalb der JSM, deren Mitbegründer er gleichzeitig ist, erwähnt.

Bei solcher Vielseitigkeit und bei der mit 64 Jahren noch vorhandenen, ungebrochenen Vitalität, wird wohl die Frage nach dem endgültigen Hobby auch noch zu klären sein. Wichtiger dabei ist, daß dem Jubilar seine Gesundheit noch lange erhalten bleiben möge, und dies wünschen wir ihm anläßlich seines Jubiläums ganz besonders.

Auf eine 40jährige Werkszugehörigkeit blicken zurück:



Konrad Reimann
Schlosser, EWH
eingetreten: 1. 5. 1930



Peter Rose
Vorarbeiter, Flm
eingetreten: 21. 6. 1930

25 Jahre in unserem Betrieb tätig:

Kolonnenführer Walter Czeszak,
EWH (4. 5. 1945)
Vorarbeiter Wilhelm Rossmüller,
HS, El.-Werkstatt (30. 5. 1945)
Vorarbeiter Josef Sosinski,
HS, Mech. Werkstatt (16. 6. 1945)
Vorarbeiter Heinz Haeusler,
Bau S/Sm (23. 6. 1945)
Schlosser Theodor Basse,
EWH (25. 6. 1945)
Schlosser Paul Weinberg,
Bau S/Sm (28. 6. 1945)
Meister Hans Gerdes,
Mech. Werkstatt Hafen (30. 6. 1945)



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



Familiennachrichten

Geburtstag:

Johann Sabitzki, früher Lokführer
geb.: 23. 5. 1890 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Laar, Rheinstraße 58

Ferdinand Höhnke, früher Streckenwärter
geb.: 4. 6. 1890 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Uhlandstraße 45

Goldene Hochzeit:

Richard Buhren, früher Schlosser
geb.: 10. 6. 1892
verh.: 8. 5. 1920
wohnhaft: OB-Holten, Lützowstraße 101

Gustav Zülch, früher Bahnarbeiter
geb.: 8. 5. 1887
verh.: 18. 5. 1920
wohnhaft: DU-Meiderich, Biesenstraße 62

Heinrich Göke, früher Betr.-Assistent
geb.: 31. 10. 1898
verh.: 20. 5. 1920
wohnhaft: DU-Beeck, Helmholtzstraße 23

Johann Welers, früher Verlademeister
geb.: 2. 11. 1882
verh.: 24. 5. 1905
wohnhaft: DU-Beeck, Gotenstraße 67

Johann Podwalski, früher Rangiermeister
geb.: 14. 4. 1895
verh.: 29. 6. 1920
wohnhaft: Walsum, Hermann-Löns-Straße 2

Todesfälle:

Artur Berger, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 9. 6. 1902
gest.: 24. 12. 1969

Robert Meiswinkel, Pensionär
früher Lok-Heizer
geb.: 13. 6. 1885
gest.: 29. 12. 1969

Heinrich Meyer, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 21. 6. 1892
gest.: 30. 12. 1969

Johann Drexler, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 3. 12. 1887
gest.: 1. 1. 1970

Wilhelm Kuipers, Pensionär
früher Werkzeugausgeber
geb.: 31. 8. 1904
gest.: 6. 1. 1970

Heinrich Haferkamp, Hilfsarbeiter, EWH
geb.: 28. 7. 1907
gest.: 7. 1. 1970

Kurt Steyer, Rangiermeister, ES
geb.: 26. 5. 1921
gest.: 13. 1. 1970

Bronislaus Florkowski, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 18. 9. 1895
gest.: 15. 1. 1970

Karl Dahlbender, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 9. 11. 1902
gest.: 16. 1. 1970
Matthäus Kroll, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 13. 10. 1887
gest.: 31. 1. 1970
Hermann Schmitz, Pensionär
früher Rangieraufseher
geb.: 8. 12. 1902
gest.: 4. 2. 1970
Heinrich Plückelmann, Pensionär
früher Gleiswerker
geb.: 31. 12. 1887
gest.: 7. 2. 1970
Heinrich Sieger, Pensionär
früher Kolonnenführer
geb.: 17. 1. 1899
gest.: 11. 2. 1970
Johann Dühr, Pensionär
früher Transportarbeiter
geb.: 18. 9. 1896
gest.: 17. 2. 1970

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen und Walsum

Jubilare:

40 Jahre im Dienst sind

Heinrich Wolsky, Hafen Walsum, 28. 5. 1970
Johann Bogler, Eisenbahnbetr., 25. 6. 1970

25 Jahre ist im Betrieb tätig

Aloys Lambert, Eisenbahnbetr., 15. 5. 1970

Todesfälle:

Heinz Milautzki, Verloader
geb.: 5. 5. 1924
gest.: 9. 2. 1970

Jeder kann Lohnsteuer sparen durch rechtzeitigen Antrag beim Finanzamt

Anträge auf Steuer-Ermäßigungen für 1969 können jetzt nur noch rückwirkend im Rahmen des Lohnsteuer-Jahresausgleichs bis zum 30. April 1970 gestellt werden. Für berufstätige Ehepaare gilt diese Frist bis zum 31. Mai 1970. Anträge auf Steuer-Ermäßigungen im voraus für das Kalenderjahr 1970 können laufend, spätestens jedoch bis zum 30. November 1970 gestellt werden. Sie können frühestens vor dem Beginn des auf die Antragstellung folgenden Monats wirksam werden. Die Höhe der Vergünstigungen wird dadurch zwar nicht beeinträchtigt, aber sie verteilt sich nur noch auf die restlichen Monate des Jahres. Die einzige Ausnahme ist der Monat Januar. Der Gesetzgeber unterscheidet zwischen Werbungskosten, Sonderausgaben und Freibeträgen in besonderen Fällen.

Werbungskosten

Der in der Lohnsteuer-Abzugstabelle bereits berücksichtigte Pauschalsatz für Werbungskosten in Höhe von 564,— DM muß durch die nachstehend genannten Aufwendungen überschritten werden, sonst bringen die Werbungskosten keine Steuerermäßigung. Werbungskosten des mitverdienenden Ehegatten sind auf besonderem Antragsformular geltend zu machen.

Allgemein fallen unter den Begriff Werbungskosten alle Aufwendungen des Arbeitnehmers, die dem Erwerb, der Sicherung und Erhaltung der Einnahmen dienen. Hierbei kommen insbesondere in Betracht:

- Gewerkschaftsbeiträge oder sonstige Beiträge zu den verschiedenen Berufsvereinigungen.
- Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit eigenen oder öffentlichen Verkehrsmitteln. Ab 1967 veränderte sich der Pauschalbetrag je Kilometer unter Berücksichtigung der einfachen Wegestrecke für Kraftfahrzeuge einschl. Kleinstfahrzeuge auf 0,36 DM, für Motorräder und Motorroller auf 0,16 DM. Die maximale Wegestrecke wurde auf vierzig Kilometer beschränkt. Körperbehinderte (Erwerbsminderung von mindestens siebenzig Prozent oder fünfzig Prozent und zusätzlicher Gehbehinderung) können auf jeden Fall 0,50 DM je Kilometer geltend machen. Liegen die tatsächlichen Aufwendungen höher, können diese angesetzt werden, wenn sie einzeln nachgewiesen werden.

In einem Grundsatz-Urteil hat das Bundesverfassungsgericht im Oktober 1969 entschieden, daß die Herabsetzung der Kilometerpauschale von 0,50 DM auf 0,36 DM nicht verfassungswidrig sei. Damit wurde endgültig

entschieden, daß je Kilometer nur 0,36 DM eingesetzt werden dürfen.

- Aufwendungen für typische Arbeitskleidung, Arbeitsmittel, Fachliteratur.
- Aufwendungen für doppelte Haushaltsführung aus beruflichen Gründen. Ab 1967 sind die Familienheimfahrten auf eine pro Woche beschränkt worden.
- Bei einer beruflich bedingten täglichen Abwesenheit von der Wohnung von mehr als zwölf Stunden, die Mehraufwendung für Verpflegung. Eine regelmäßige Abwesenheit liegt vor, wenn der Arbeitnehmer an mehr als der Hälfte der jährlichen Arbeitstage über zwölf Stunden von der Wohnung abwesend ist.

Sonderausgaben

Auch hier muß die gesetzliche Pauschale von 936,— DM — wenn beide Ehepartner berufstätig sind von 1872,— DM — durch die angefallenen Sonderausgaben überschritten werden, wenn das Ausfüllen eines Ermäßigungsantrages Gewinn bringen soll. Im Gegensatz zu den Werbungskosten müssen bei Ehepaaren Sonderausgaben gemeinsam beantragt werden.

Bei Sonderausgaben unterscheidet der Gesetzgeber zwischen begrenzt und unbegrenzt abzugsfähigen Sonderausgaben. Es würde den Rahmen des Artikels überschreiten, wollte man alle Einzelheiten aufzeigen. Im einzelnen zählen zu den Sonderausgaben:

- Arbeitnehmeranteile zur Krankenkasse, gesetzliche Rentenversicherung, Arbeitslosenversicherung.
- Beiträge zur freiwilligen Weiter- bzw. Höherversicherung in den gesetzlichen Rentenversicherungen.
- Private Krankenversicherung.
- Unfallversicherung.
- Lebensversicherung: Ab 1967 ist bei Abschluß von privaten Lebensversicherungen, die als Sonderausgaben berücksichtigt werden sollen, die Mindestdauer auf zwölf Jahre erhöht worden. Die neue Mindestvertragsdauer von zwölf Jahren verkürzt sich bei Steuerpflichtigen, die bei Vertragsabschluß das 48. Lebensjahr vollendet haben, für Versicherungen gegen laufende Beitragszahlung um die Zahl der angefangenen Lebensjahre, um die der Steuerpflichtige älter als 48 Jahre ist, höchstens jedoch auf sieben Jahre.
- Sterbeversicherung (auch Beiträge zum Jubilarenverein).
- Aufwendungen für die eigene Berufsausbildung oder für eine Berufsausbildung des Ehegatten.
- Ausbildungs- bzw. Aussteuer-Versicherung.
- Ausgaben des Arbeitgebers für die Zukunftssicherung des Arbeitnehmers, soweit sie insgesamt 312,— DM im Kalenderjahr übersteigen und der Arbeitnehmer davon die Lohnsteuer zu tragen hat.
- Haftpflichtversicherung.
- Beiträge an Bausparkassen. Wird von der Absetzung als Sonderausgaben Gebrauch gemacht, ist es für nach dem 8. Dezember 1966 abgeschlossene Verträge nicht mehr möglich, weitere Sparvergünstigungen, sei es in Form

von Prämien oder Steuerermäßigungen auch nicht für andere Sparverträge zu erhalten.

- Schuldzinsen, wenn sie im Zusammenhang mit der Lebenshaltung stehen.
- Kirchensteuern.
- Spenden.

Außergewöhnliche Belastungen

Außergewöhnliche Belastungen liegen vor, wenn einem Arbeitnehmer zwangsläufig größere Aufwendungen erwachsen als der überwiegenden Mehrzahl der Arbeitnehmer mit gleichen wirtschaftlichen Verhältnissen. Der Gesetzgeber unterscheidet zwischen der „außergewöhnlichen Belastung“ und der „außergewöhnlichen Belastung in besonderen Fällen“.

Die außergewöhnliche Belastung ist dadurch gekennzeichnet, daß dem Antragsteller eine zumutbare Eigenbelastung angerechnet wird. Bei der außergewöhnlichen Belastung wird im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten ein Pauschalsatz — ohne jede weitere Einschränkung in Bezug auf die Höhe des lohnsteuerpflichtigen Einkommens — als Steuerfreibetrag gewährt.

Die zumutbare Eigenbelastung richtet sich nach Familienstand, Bruttoverdienst, vermindert um die Werbungskosten, Sonderausgaben und eventuelle weitere Freibeträge.

Als außergewöhnliche Belastung können unter bestimmten Voraussetzungen berücksichtigt werden: Krankheits-, Diät- und Kurkosten, bestimmte Aufwendungen anlässlich von Todesfällen, Wiederanschaffung verlorengegangenen Hausrates und die Aussteuer der Tochter; geleistete Aussteuer-Aufwendungen können nur noch in 1969 berücksichtigt werden, wenn die Ehe spätestens im Kalenderjahr 1968 geschlossen wurde.

Zu den außergewöhnlichen Belastungen in besonderen Fällen können zählen: Unterhalt bedürftiger Personen, u. a. Paketsendungen in die Zone, auswärtige Unterbringung von Kindern, die noch in der Berufsausbildung stehen, Zahlung von Alimenten und die Beschäftigung einer Hausgehilfin bzw. Haushaltshilfe.

Freibeträge in besonderen Fällen

Körperbehinderte, Hinterbliebene, Heimatvertriebene, Sowjetzonenflüchtlinge, Spätheimkehrer und diesen gleichgestellte Personen können bei Nachweisführung besondere Steuerfreibeträge beantragen.

Ergänzend muß noch erwähnt werden, daß seit dem 1. Januar 1965 verschiedene Steuerklassen geändert wurden. Bezieht ein Arbeitnehmer aus mehreren Dienstverhältnissen Arbeitslohn, so wird auf der zweiten Lohnsteuerkarte die Steuerklasse VI eingetragen. Bei Ehegatten, die beide in einem Dienstverhältnis stehen, wird im Regelfall die Steuerklasse IV eingetragen. Falls es für den geringer verdienenden Teil günstiger ist, kann er die Steuerklasse V beantragen, wodurch sein Ehepartner die Steuerklasse III behält.

Auch wenn die Richtigkeit der Angaben nach bestem Wissen und Gewissen durch Unterschrift bestätigt wird, so sind die geltend gemachten Aufwendungen durch geeignete Unterlagen zu belegen oder glaubhaft zu machen.



Die Bewerbung

Die Studienkollegen von Klaus saßen in der Stammkneipe. Wie das nun mal so üblich ist, mußte irgendetwas angestellt werden.

„Wie wär's, wenn wir für Klaus eine Heiratsanzeige aufgeben würden? Könnte ein toller Spaß werden, was meint ihr“, wandte sich Rolf an die anderen.

„Großartig“, hieß es einstimmig. „Schließlich liegen wir schon alle an der Kette. Nur Klaus hat noch das Vergnügen, frei herumzulaufen.“

Geheime Mächte gingen am nächsten Tag ans Werk und gaben besagte Anzeige bei der Zeitung auf. Sie baten, die eingegangenen Briefe an Klaus' Adresse zu senden. Erikas Bruder, der zu allen Streichen bereit war, las diese Anzeige und schnitt die Chiffre-Nummer aus.

Erika blätterte in der Zeitung. „Wieder nichts für mich dabei“, sagte sie mißmutig zu ihrer Mutter. „Manchmal werden so gute Stellen angeboten, und wenn man eine sucht, gibt's einfach nichts.“

Da ging die Tür auf. Helmut, ihr vierzehnjähriger Bruder, kam hereingestürmt.

„Du, Erika, ich habe heute die richtige Anzeige für dich in der Zeitung gelesen. Schau her, das ist die Chiffre-Nummer. Die ganze Anzeige konnte ich nicht ausschneiden, die war nämlich riesengroß.“

„Was soll ich mit der Nummer allein, ich muß wissen, was darin gestanden hat“, gab Erika ärgerlich zurück.

„Das kannst du gleich haben. Ich habe mir den Text abgeschrieben: Großes Industrieunternehmen sucht Vorstandssekretärin mit Sprachkenntnissen und guter Allgemeinbildung — besitzt du doch alles“, strahlte er seine Schwester an. „Gehaltsansprüche, Lichtbild natürlich und Zeugnisabschriften und was man sonst noch alles angeben muß“, sagte Helmut lässig.

„Hört sich gar nicht schlecht an, versuch's doch mal“, meinte die Mutter.

Und Erika verfaßte fein säuberlich eine Bewerbung, war nicht gerade kleinlich in ihren Gehaltsansprüchen und schickte die Unterlagen unter besagter Chiffre-Nummer an die Zeitung — und wartete.

Sie wartete nicht allein, denn die Kollegen von Klaus waren schon ungeduldig zu der Anzeigenannahme gegangen, um nachzuhören, ob noch keine Briefe eingegangen seien.

„Ich habe gerade die Briefe zu der uns angegebenen Anschrift gebracht“, gab das junge Mädchen hinter der Theke Auskunft.

Klaus erschien pünktlich zum Training. Mit keiner Miene verriet er etwas von den Briefen. Die lasse ich schmoren und vor Neugierde platzen, dachte er.

Er hatte sofort, als das junge Mädchen ihm das Bündel Briefe brachte, an einen Streich seiner Kommilitonen gedacht, aber noch keine Zeit gehabt, die Briefe zu öffnen. Denn bevor er seine Zimmertür schließen konnte, stand seine Wirtin vor ihm und erinnerte ihn an die überfällige Miete.

Ja, und dann hatte er sich sofort für das Training umziehen müssen. Und nun saß er auf seinem Zimmer und nahm zuerst den großen Umschlag, um ihn zu öffnen. Doch wie erstaunt war er, als er las:

Ich beziehe mich auf Ihre Anzeige . . . und möchte mich um die darin angebotene Stelle als Sekretärin bewerben . . .

Klaus las weiter, nahm das Lichtbild und studierte den Lebenslauf.

„Das darf doch nicht wahr sein“, sagte er laut. Vorsichtshalber verglich er noch einmal die Chiffre-Nummer. Alles stimmte. Da hat sich doch jemand mit diesem jungen Mädchen einen üblen Scherz erlaubt. Er besah sich das Bild noch einmal. Hübsches Ding, dachte er. Und wohnt hier ganz in der Nähe. Klaus legte den Brief zur Seite. Er nahm die anderen Bilder — studienhalber, wie er sich selber einredete — und zum Schluß steckte er den ganzen Papierkram in den Ofen.

Nur die Unterlagen von Erika verschloß er in der Schublade, und als einige Tage vergangen waren, entschloß er sich, ihr zu schreiben.

Diplomatisch, wie er veranlagt war, wählte er einen unverbindlichen Text, um das Mädchen nicht gleich auf den Irrtum aufmerksam zu machen. Das läßt sich besser bei einer Tasse Kaffee klären, überlegte er. „Ich danke Ihnen für Ihre Zuschrift“ — begann er auf der Schreibmaschine — „und möchte Sie gerne in einem persönlichen Gespräch kennenlernen. Da unsere Firma z. Z. Betriebsferien macht, ich aber mit der Neubesetzung der Stelle beauftragt bin, möchte ich Sie für kommenden Samstag, 16.00 Uhr, ins Cafe ‚Fernblick‘ einladen.

Ich denke, daß wir dann alles klären können und verbleibe mit . . .“

Klaus überlegte, ob der Inhalt seines Schreibens klar verständlich und doch der Wahrheit entsprechend war. Die Neubesetzung der Stelle stimmte auch — natürlich nicht die als Sekretärin, sondern als seine Freundin.

Als Erika den Brief las, stutzte sie. „Da stimmt doch etwas nicht“, sagte sie zu ihrer Mutter. Trotzdem fand sie sich zur besagten Zeit im Cafe „Fernblick“ ein.

„Fräulein Neugebauer?“ fragte Klaus und stellte sich vor.

„Setzen wir uns doch dort drüben in die Ecke, da sind wir ungestört“, schlug Klaus vor.

Erika mußte ihn immerfort ansehen. Was geht hier vor, überlegte sie. Klaus bestellte eine ordentliche Portion Kuchen, und bald waren beide in bester Stimmung.

Doch als er ihr die Geschichte erklärte, wollte sie erobst das Lokal verlassen. Klaus bat sie, ihn noch einen Augenblick anzuhören.

„Ich bin ganz unschuldig an der Sache, glauben Sie mir. Am besten ist doch, wir vergessen diese ganze Angelegenheit und gehen heute abend zusammen ins Kino.“

Erika stimmte kleinlaut, aber nicht gerade unwillig ein.

Als sie ihn bat, ihr die Unterlagen zu geben, entgegnete er: „Ich habe sie nicht mitgebracht, ich gebe sie Ihnen morgen.“ Im stillen hatte er schon einen Plan gefaßt. Sein Vater suchte seit einiger Zeit eine Sekretärin, und darum ging er am nächsten Tag mit der Bewerbung zu ihm.

„Nicht schlecht“, meinte dieser und bestellte Erika zu sich ins Büro.

„Was ich dir anbiete, ist in Ordnung“, lachte Klaus großspurig, „schließlich bin ich dein Sohn!“

Klaus hatte seinem Vater von dem Streich seiner Kollegen erzählt. Dieser schrieb ein Telegramm an die Burschen: „Meine Herren — Sekretärin Ia — Dank für Ihre Bemühungen — Extrarunde für alle.“

Sie sahen sich verdutzt an. „Verstehst du das, Klaus?“

„Ich schon, Ihr nicht?“ lachte dieser. Und dann hatte Erika die neue Stelle. Ihr Bruder schüttelte sein überkluges Haupt. „Begreife ich nicht“, gestand er seiner Mutter, „das war doch eine Heiratsanzeige, die ich Erika gegeben habe.“

„Du hast sicher die falsche Nummer aufgeschrieben“, lachte die Mutter und hütete mit Erika und Klaus das Geheimnis der „Bewerbung“.

I. V.

Fortschreitende Technik bei der Deutschen Bundesbahn

Temperaturen
der Achslager
werden automatisch
überwacht

Ist ein Achslager eines Eisenbahnwagens schadhaft oder schlecht geschmiert, was immerhin gelegentlich vorkommen kann, so wird es heiß. Man spricht dann von einem Heißläufer. Solche Heißläufer müssen möglichst bald erkannt werden, damit größere Schäden nicht eintreten. Früher war genügend Eisenbahnpersonal vorhanden, das die fahrenden Züge beobachtete und Heißläufer, die sich durch Rauchentwicklung oder Quietschen bemerkbar machten, rechtzeitig erkannte und den heißgelaufenen Wagen aussetzte. Mit fortschreitender Rationalisierung und Personalverminderung bei gleichzeitiger Erhöhung der Geschwindigkeit der Züge (auch der Güterzüge) muß diese „Beobachtung“ der fahrenden Züge automatisiert werden. Das Bundesbahn-Zentralamt München hat daher in den letzten Jahren mit der einschlägigen Industrie Untersuchungen angestellt, die Achslagertemperaturen fahrender Züge von außen zu messen und beim Überschreiten einer bestimmten Tempe-

ratur das heiße Achslager durch Abzählen der Achsen automatisch zu orten.

Gemessen wird die Infrarotstrahlung der Deckel der Achslager, die ein gutes Maß für die tatsächliche Lagertemperatur darstellt. Es gibt Wagen mit Rollenlagern und Wagen mit Gleitlagern. Beide Lagertypen haben verschiedene Betriebstemperaturen. Auch die verschiedenen Konstruktionen, besonders der Gleitlager, werden unterschiedlich warm. Da der Infrarotabtaster weder die Lagerarten noch die Lagerkonstruktionen unterscheiden kann und ohnedies beide Lager einer Achse gemessen werden müssen und es kaum vorkommt, daß beide Lager einer Achse heiß sind, gilt ein Lager dann als heiß, wenn die Differenz beider Lager einer Achse ein bestimmtes Maß, z. B. 15°C , übersteigt.

Die Lagerschalen werden vom Infrarotabtaster schräg von hinten abgetastet. Die Infrarotabtaster sind etwa 50 cm außerhalb der Gleise auf beiden Seiten angeordnet und

so eingestellt, daß sie eine etwa 8 cm^2 große Fläche der Lagerschalen erfassen.

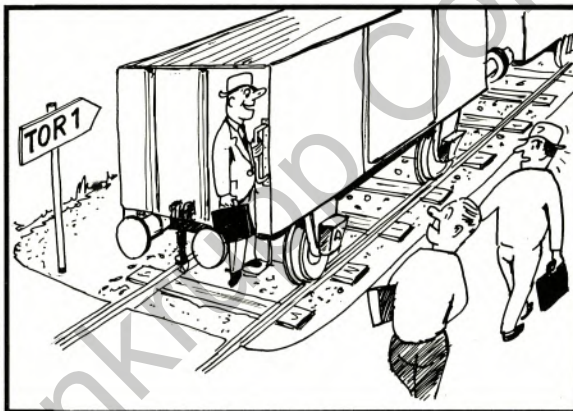
Ist ein heißes Lager erkannt, so wird ein Achszähler in Gang gesetzt, der die Achsen, beginnend mit der Achse des heißen Lagers, bis zum Schluß des Zuges abzählt. Diese Achszahl wird auf einem Tableau beim Fahrdienstleiter etwa 6 bis 7 km vom Infrarotabtaster entfernt, bei gleichzeitigem Erörten eines akustischen Signals optisch angezeigt. Auch wird durch Lampen signalisiert, ob das linke oder rechte Lager heiß ist. Der Fahrdienstleiter stellt den Zug und veranlaßt das Aussetzen des Wagens. Die 6 bis 7 km Entfernung zwischen dem Infrarotabtaster und dem Fahrdienstleiter sind nötig, um ihm die nötige Zeit für seine Dispositionen (Einfahrt ins Überholungsgleis usw.) zu geben.

Die DB wird mit Beginn des kommenden Sommerfahrplans 57 derartige Heißläuferortungsgeräte in Betrieb haben und plant den Einsatz weiterer Geräte.

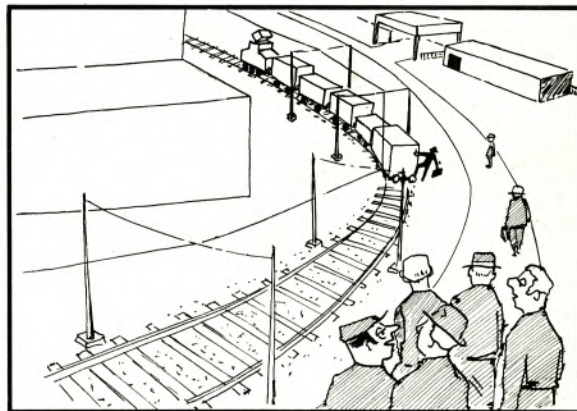
Arbeite
sicher



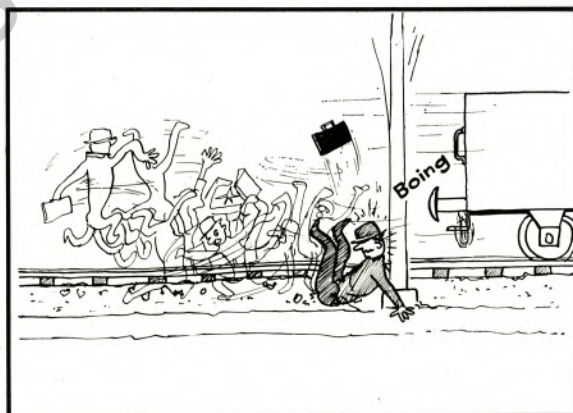
Das Mitfahren auf Wagen und Lokomotiven ist nur dem im Dienst befindlichen Rangierpersonal erlaubt.
Unter welchen Voraussetzungen dies geschehen darf, ist in den Dienstvorschriften festgelegt.



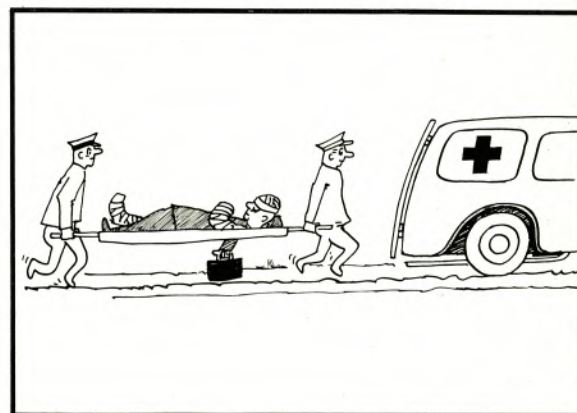
Hier demonstriert ein junger Mann, daß Zeit und Kraft man sparen kann.



Er ist ein Springer vor dem Herrn, wie man es macht, das zeigt er gern.



Nun, es ist nicht ganz gelungen, das Glück ist vor ihm abgesprungen.



Bald darauf kann jeder sehen, es kann noch „bequemer“ gehen!

