



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

17. JAHRGANG

3/4

MÄRZ/APRIL 1971

Aus dem Inhalt

Kurznachrichten

Werksjubilare wurden gefeiert

Die Belegschaftsversammlung vom 17. März

Der technische Wagendienst zieht Bilanz

Der Gemeinschaftsbetrieb findet das Interesse zahlreicher Besuchergruppen

Transportsteuerung

Betriebsleitstelle Hochofen Ruhrort konnte ein neues Dienstgebäude beziehen

Neue Brücke Alsumer Steig erhielt die ersten Überbauten

Phonetik

Neubau von zwei Schiffsentladern im Hafen Schwelgern

Einer von vielen

Verbesserungsvorschlag hilft Unfälle in der EW zu verhindern

EH-Vereine feierten Karneval

Vermögensbildung 1971 nach geänderten Vorschriften

Quartettverein mit neuem Vorstand

Ruhige Jahreshauptversammlungen bei den Investmentclubs

Neue Straßenverkehrsordnung fordert Umlernen und Umdenken

Unsere Jubilare

Familiennachrichten

Arbeite sicher

KURZNACHRICHTEN

Eine Erhöhung der Dividende von 12 auf 14 Prozent beschloß der Aufsichtsrat der ATH für das Geschäftsjahr 1969/70, obschon im 1. Quartal des neuen Geschäftsjahres 1970/71 Erzeugung und Umsatz um 10 bzw. 12 v. H. zurückgingen. Mit der erhöhten Dividende wird der gute Verlauf des Geschäftsjahres 1969/70 honoriert. Es dürfte jedoch jetzt schon sicher sein, daß der Satz für das jetzt laufende Geschäftsjahr wieder niedriger ausfällt.

Zu stellvertretenden Vorstandsmitgliedern der ATH wurden vom Aufsichtsrat die Direktoren Dr. Zimmermann und Müser ernannt. Herr Dr. Zimmermann leitet seit 1965 das Werk Beeckerwerth und Herr Müser, der seit 1968 dem Vorstand der Thyssen-Röhrenwerke angehörte, kam nach dem Übergang der Röhrenproduktion auf Mannesmann im letzten Jahr wieder zur ATH. Der Aufsichtsrat erteilte gleichzeitig Herrn Direktor Höfges, ATH Werk Ruhrort, Generalvollmacht. Herr Höfges ist Mitglied des Beirates unseres Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen.

Zum neuen Vorstandsvorsitzenden des Arbeitgeberverbandes Eisen- und Stahlindustrie wählte die Mitgliederversammlung Hüttendirektor Kunz, Vorstandsmitglied der Fried. Krupp Hüttenwerke AG in Bochum. Hüttendirektor Dr. Brandt, der zehn Jahre lang in dieser Funktion tätig war, hatte auf eine nochmalige Kandidatur verzichtet.

22 000 Liter Blut haben Belegschaftsmitglieder der ATH und des Gemeinschaftsbetriebes bisher bei Blutspendeaktionen für das DRK seit 1953 gespendet, das wurde anlässlich der 14. Spendeaktion Anfang Januar festgestellt. Rund 3000 Spender hatten sich diesmal zur Verfügung gestellt. Wie die Landesreferentin des DRK dazu anerkennend feststellte, sei allein durch diese Aktion die Versorgung des Landes Nordrhein schon für eine Woche sichergestellt.

Die Rohstahl-Erzeugung im Ruhrgebiet hat sich in den letzten Jahren mehr und mehr an den Rhein verlagert. Im Bereich der IHK Duisburg erhöhte sie sich von 1960 bis 1970 um 52,3 Prozent, während sie im Bezirk Essen, zu dem auch die Städte Mülheim und Oberhausen gehören, um 38,7 Prozent und im Kammerbezirk Bochum um 15,8 Prozent abnahm. Im Bereich der IHK Dortmund erreichte die Steigerung 28 Prozent, während sie sich in ganz Nordrhein-Westfalen im vergangenen Jahrzehnt um 23,5 Prozent, im Bundesgebiet um 32,1 Prozent erhöhte.

Mit 21 Millionen Tonnen erreichten die Duisburg-Ruhrorter Häfen 1970 den größten Güterumschlag der Nachkriegszeit; er lag um fünf Prozent über 1969. Der Anstieg ist vor allem auf den erheblich gewachsenen Erzumschlag zurückzuführen, der 1970 mit 6,9 Millionen Tonnen 36 Prozent des Gesamtumschlages ausmachte. Der Anteil der Kohle betrug mit 2,6 Millionen Tonnen nur noch 13 Prozent, während Mineralöl mit 23,7 Millionen Tonnen leicht hinter das Ergebnis des Vorjahres zurückblieb. Der Rhein-See-Verkehr erreichte 1970 rund 600 000 Tonnen.

Mit der Erweiterung ihres Verwaltungszentrums beginnt die ATH in Hamborn. Im Anschluß an den zwölfgeschossigen Bau der neuen Hauptverwaltung in Hamborn, der im Frühjahr 1963 bezogen wurde, wird in Kürze ein neungeschossiges und 70 Meter langes weiteres Bürogebäude errichtet. Es wird Platz für etwa 600 Mitarbeiter bieten und soll, sofern die vorgesehenen Termine eingehalten werden können, Ostern 1972 bezugsfertig sein.

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.

Druck: Michael Schiffer KG, Rheinberg

Aufnahmen: EH: Caspers, Drost, Heimann, Kl.-Hartlage, Kiel, Wiesner
ATH: Lang, Meyer

Titelbild: Der Bau der neuen Schiffsverladehalle im Hafen Walsum schreitet rüstig voran

Rückseite: Es muß doch Frühling werden





Direktor Sieverling und Betriebsratsvorsitzender Diercks übermittelten den Dank der Geschäftsführung und Betriebsvertretung.

Werksjubilare wurden gefeiert

Zur traditionellen Ehrung der Jubilare, die in den letzten beiden Jahren ihr Dienstjubiläum begingen, hat der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen am 19. März eingeladen. Im Saal der Gastwirtschaft „Kleine Natrop“ hatten sich 67 Jubilare mit ihren Ehefrauen, die Geschäftsführung, die Betriebsvertretung sowie Abteilungsleiter und Betriebschefs eingefunden um gemeinsam einige gesellige Stunden zu verleben. Der Quartettverein EH unter Leitung von Musikdirektor Aßmann und die Musikkapelle der Schachanlage 2/5 sorgten für den musikalischen Rahmen des Abends. Im Namen der Geschäftsführung begrüßte Herr Direktor Sieverling die Anwesenden, unter ihnen 14 Jubilare, die ihr 50jähriges Dienstjubiläum, 19 die ihr 40jähriges und 34 die ihr 25jähriges Dienstjubiläum in den letzten beiden Jahren beim Gemeinschaftsbetrieb feierten. Er dankte den Jubilaren für ihre treue Mitarbeit und stellte fest, daß die hohe Zahl von Jubilaren, die in der alle zwei Jahre stattfindenden Jubilarfeier des Gemeinschaftsbetriebes zu ehren ist, den Schluß zulasse, daß in unseren Betriebsabteilungen im allgemeinen ein gutes und kameradschaftliches Verhältnis unter den Kollegen vorherrscht. Denn nur ein gutes Betriebsklima mache die Arbeit zur Freude, sporne zu hoher Leistung an und könne einen Mitarbeiterstamm schaffen, der ein ganzes Arbeitsleben lang seinem Betrieb treu bleibt. Anschließend gab Herr Direktor Sieverling einen Überblick über die in den verflossenen beiden Jahren geleistete Arbeit und über die vor uns

liegenden Aufgaben. Er wies auf die kräftige wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung hin, die die Jahre 1969/70 kennzeichnete. Die Schaffung größerer Wirtschaftseinheiten, welche die ATH durch die Aufnahme der HOAG in ihren Konzern und die HBAG und FTAG durch den Zusammenschluß in der Bergbau AG Oberhausen der Ruhrkohle AG verwirklichten, blieben auch auf den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen nicht ohne Auswirkung. Nach Abschluß eines neuen Gesellschaftsvertrages über den Ge-

meinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen wurde die Abteilung Verkehr/HOAG in den Gemeinschaftsbetrieb eingegliedert. Die Übernahme der Verkehrsaufgaben im Oberhausener Raum sowie die Produktionssteigerung bei der ATH brachten dem Gemeinschaftsbetrieb neue Aufgaben und größere Beförderungs- und Umschlagsleistungen.

So stiegen die vergleichbaren Leistungen der Werksbahn von 105,7 Mio/t im Geschäftsjahr 1968/69 auf rund 110 Mio/t im Geschäftsjahr 1969/70. Die ►

Der Quartettverein EH sorgte für den feierlichen Rahmen der Veranstaltung





Humorist Heribert Pauly brachte das Publikum zu wahren Lachstürmen

► Umschlagsleistung der beiden Werks-
häfen Schwelgern und Walsum Süd
blieb im Vergleichszeitraum mit rund
15,5 Mio/t annähernd gleich.
Herr Sieverling unterstrich, daß es
großer Anstrengungen und der Aus-
schöpfung möglicher Rationalisierungs-
maßnahmen bedurfte, den Anforde-
rungen der Gesellschafter gerecht zu
werden. Nach seinen Worten ist dies
zu einem erheblichen Teil nur der vor-
bildlichen Einsatzbereitschaft der Mit-
arbeiter zu verdanken, die wegen der
ständig angespannten Personallage
oftmals eine große Zahl von Über-
stunden leisten mußten.
Anschließend ging Herr Direktor Sie-
verling im einzelnen auf die nennens-
werten technischen und organisatori-
schen Veränderungen ein, die seit 1969
beim Gemeinschaftsbetrieb durchge-
führt wurden oder sich zur Zeit noch
in der Ausführung befinden. Dazu ge-
hören u. a. die Erweiterung der Um-
schlagskapazität im Hafen Schwelgern
durch den Bau von zwei neuen Schiffs-
entladern, die bereits am 31. März
1971 bzw. am 30. Juni 1971 in Betrieb
genommen werden sollen sowie die
Beschaffung von neuen Lokomotiven,
von denen sich zur Zeit 27 in Bestellung
befinden. Er wies darauf hin, daß es
wegen der ständigen Steigerung der
Anhängelasten unserer Fahreinheiten
erforderlich ist, künftig auch neue Lo-
komotiven mit größerer Zugkraft zu
beschaffen. So wurde die Entwicklung
einer neuen 6achsigen E-Lok mit



1220 PS Leistung vorangetrieben und
die Ausrüstung von 11 ED-Loks für
Doppeltraktion, die zusammen 1600
PS leisten und von einem Lokführer
gesteuert werden, bestellt. Auch in Be-
stellung befindliche 11 Dieselloks muß-



Die „3 Cordas“ zeigten gekonnte Akrobatik

ten mit einer Leistung von 1050 PS in
ihrer Zugkraft stärker als bisher aus-
gelegt werden.
Stärker als die Leistungen, so berich-
tete Herr Direktor Sieverling abschlie-
ßend, sind beim Gemeinschaftsbetrieb
jedoch in letzter Zeit die Personal-
kosten gestiegen, so daß trotz einer an
sich zu erwartenden Kostendegression
durch Leistungsanstieg die Beförde-
rungskosten je Tonne weiter gestiegen
sind. Die ATH ist nach seinen Worten
trotz erheblicher Zuwachsraten in der
Produktion vor allem im Geschäftsjahr
1970/71 durch Marktabschwächung bei
anhaltendem Kostenauftrieb vor neue
Probleme gestellt, die auch uns zu
äußerster Sparsamkeit auf allen Ge-
bieten veranlassen. Die wirtschaftliche
Entwicklung bei den Gesellschaftern
wird vom Gemeinschaftsbetrieb eine
Überprüfung seiner Konzeption in
bezug auf seine Aufwendungen und
Investitionen verlangen.
Die Grüße und Glückwünsche des Be-
triebsrates übermittelte Vorsitzender
Karl-Heinz Diercks. Mit den Worten
„Jubilare sein heißt treu sein“ unter-
strich er die Wichtigkeit eines treuen
Mitarbeiterstammes für das Unterneh-
men. An Geschäftsführung, Betriebsrat
und Belegschaft richtete er die Bitte, in
dem Bestreben um gegenseitiges Ver-
ständnis nicht nachzulassen. Gleich-
zeitig mit dem Dank an die Jubilare
verband Karl-Heinz Diercks auch den
Dank an die Ehefrauen der Jubilare,
die nach seinen Worten an den Er-

folgen und Verdiensten ihrer Männer erheblichen Anteil haben.

Nach den offiziellen Ansprachen von Geschäftsführung und Betriebsvertretung sowie dem gemeinsamen Abendessen sorgte ein buntes Unterhaltungsprogramm für Frohsinn und gute Laune. Mit Hilfe der Gastspielsdirektion Peter Wolf hatten die Organisatoren der Feier, die Belegschaftsabteilung EH, einen Strauß von Humoristen, Sängern und Akrobaten zusammengestellt, der für jeden Geschmack einige Leckerbissen bereithielt. Die Kapelle Schacht 2/5 spielte unermüdlich, und zu später Stunde wurde sogar noch das Tanzbein geschwungen.

Die Gesangseinlagen von Marlies Koerdt und Horst Kerstan sorgten für Stimmung



Versammlungsraum war bis zum letzten Platz besetzt:

Die Belegschaftsversammlung vom 17. März

Das Interesse an den seit einiger Zeit vierteljährlich stattfindenden Belegschaftsversammlungen des Gemeinschaftsbetriebes scheint seitens der EH-Belegschaft noch immer zuzunehmen. Die Besucher waren auf der ersten Versammlung des Jahres 1971 jedenfalls so zahlreich erschienen, daß der Saal der Gastwirtschaft Kleine-Natrop kaum für alle einen Sitzplatz hatte. Lokführer Dyja begrüßte als Versammlungsleiter die Anwesenden und stieg dann in die Tagesordnung ein. Betriebsratsvorsitzender Karl-Heinz Diercks gab als erster Redner den Bericht der Betriebsvertretung. Er konnte zahlreiche Verbesserungen und Vereinbarungen bekanntgeben, die der Betriebsrat in Verhandlungen mit der Geschäftsführung erreichte; so unter anderem Betriebsvereinbarungen über die kostenlose Ausgabe von Regenschutzkleidung sowie über die Zahlung einer Anerkennungsvergütung bei unverschuldeter Erwerbsminderung und Arbeitsplatzwechsel. Er kündigte die Ausgabe eines Sprachbuches mit den gebräuchlichsten Ausdrücken in allen bei den EH-Gastarbeitern gesprochenen Sprachen an, das der weiteren Förderung einer besseren Verständigung zwischen den ausländischen – und den deutschen Mitarbeitern dienen soll. Er appellierte an alle Belegschaftsmitglieder, die

Unterkunfts- und Sozialräume sauberzuhalten und nicht mutwillig zu beschädigen. Mit dem Hinweis auf die im vergangenen Jahr durch die Wohnungskommission an EH-Belegschaftsmitglieder vergebenen 247 Wohnungseinheiten schloß Herr Diercks seine Ausführungen.

Anschließend berichtete Herr Direktor Christophers für die Geschäftsführung. Er wies darauf hin, daß der Leistungsbericht wegen der jetzt kürzer gewordenen Zeitabstände, in der die Belegschaftsversammlungen stattfinden, nicht allzuviel Neuigkeiten enthalten könne. Für den Einsatz der Belegschaft, die auch in den zurückliegenden Wintermonaten stärkeren Belastungen vor allem durch Überstunden, die wegen des bestehenden Personalmangels nicht zu vermeiden sind, ausgesetzt war, sagte Herr Christophers Dank und Anerkennung. Er berichtete, daß zur Zeit einschließlich des bei der HOAG angelegten Personals 4665 Arbeitskräfte, darunter 803 Ausländer, für EH tätig seien.

Eingehend kam Herr Christophers auf die Betreuung der Belegschaft durch den werksärztlichen Dienst der ATH zu sprechen. Er forderte dazu auf, sich künftig an den Gemeinschaftsleistungen, wie Röntgenuntersuchung und Grippe-

schutzimpfung noch stärker zu beteiligen. Sein Bericht enthielt darüber hinaus Hinweise über die im Zuge der Produktionserweiterungen der ATH bei EH in der nächsten Zeit vorgesehenen Investitionen. Abschließend wies er darauf hin, daß wegen der im letzten Jahr erheblich gestiegenen Kosten und der zurückgegangenen Erlöse im gesamten Thyssen-Konzern starke Anstrengungen gemacht werden müssen, um Kosten zu sparen.

Die Belegschaft beteiligte sich an der anschließenden Diskussion durch zahlreiche Wortmeldungen. Unter anderem berichtete ein Kranführer aus dem Hafen Schwelgern über seine täglichen Sorgen und verschiedene Lokführer über Arbeitsbelastung durch Sprachschwierigkeiten mit den Gastarbeitern und Überstunden. Erstmals meldete sich erfreulicherweise auch ein Gastarbeiter zu Wort, der seit 5 Jahren beim Gemeinschaftsbetrieb tätig ist. Trotz Sprachschwierigkeiten trug er seine Anliegen für jeden verständlich vor. Sein Mut wird nicht zuletzt dazu beitragen, das Verständnis untereinander zu fördern.

Kurz vor 19.00 Uhr konnte der Versammlungsleiter Dyja, nachdem keine Wortmeldungen mehr vorlagen, die Versammlung schließen.



Der technische Wagendienst zieht Bilanz!

Beim werkseigenen Wagenpark stellen bekanntlich die Gewaltschäden einen erheblichen Faktor der Gesamtkosten, die er im Laufe der Zeit verursacht, dar. Gerade diese Gewaltschäden sind aber viel schwerer in den Griff zu bekommen als Mängel, die durch Verschleiß oder Konstruktionsfehler hervorgerufen werden. Die Gewaltschäden sind deshalb so schwer faßbar, weil jeder einzelne Wagen nur ein kleines Teil eines großen Ganzen darstellt, jederzeit gegenüber der Gewalt ein wehrloses Objekt ist und wegen seines freizügigen, weitläufigen Einsatzes nur schwer überwacht werden kann.

Der Technische Wagendienst steht ständig im Kampf um die Verhütung von Gewaltschäden. Intensive Aufklärung und Werbung um Mitarbeit sind wesentliche Bestandteile dieses Kampfes. Um möglichst viele Helfer zu gewinnen, welche gemeinsam mit uns Einfluß ausüben, wurden in letzter Zeit mehrfach gezielte größere Aktionen gestartet. Es begann im Jahre 1965 mit der Veröffentlichung in unserer Werkszeitung

„Das geht uns alle an!“

Sie wurde ab 1967 durch die bekannte Fortsetzungsserie „Mußte das sein“

abgelöst. Im Jahre 1969 wurde dann erstmals eine Jahresübersicht unter dem Titel

„Hätten Sie das gedacht“

veröffentlicht. Ein Jahr später wurde unter der Überschrift „Wer oder was ist We Wa Wo“

wieder auf die vorgenannten Probleme hingewiesen.

Die Verteilung der Handbücher We Wa Wo erfolgte dann in Verbindung mit Vorträgen im Interesse der Verhütung von Wagenbeschädigungen. Aus einem dieser Vorträge stammt wiederum der erste Gedanke zur späteren Symbolfigur des

„Jonny Wagenschreck“

Nun erhebt sich nicht zu Unrecht die Frage: haben Mühe und Aufwand sich auch gelohnt? Dies nachzuweisen, ist beinahe ebenso schwer, wie die Gewaltschäden in den Griff zu bekommen. Zu viele Faktoren spielen gleichzeitig eine Rolle und lassen keine mathematisch genaue Rechnung zu. Eine Möglichkeit, ohne großen Aufwand Vergleiche anzustellen, bietet in diesem Fall die nachstehende Statistik. (Der Wagenpark des Eisenbahnbetriebes Ost ist in den Zahlen nicht enthalten.)

1. Anzahl der durch Gewalteinwirkung beschädigten EH-Wagen

	1968	1969	1970
1.1 Beschädigungen durch Be- u. Entladefehler	17 040	15 182	12 867
1.2 Beschädigungen durch Rangierschäden	649	591	790
1.3 Beschädigungen durch unsaubere Gleise	531	520	345
Gesamtsumme Stück	18 220	16 293	14 002

2. Anzahl der infolge Gewalteinwirkung verschrotteten EH-Wagen

	1968	1969	1970
2.1 Ursache Be- und Entladefehler	31	24	25
2.2 Ursache Rangierschäden	6	10	4
Gesamtsumme Stück	37	34	29

Diese zahlenmäßige Entwicklung ist sehr erfreulich und es ist nur zu hoffen und zu wünschen, daß sie anhält und es keine Rückschläge gibt. Man kann hieraus Erfolge ablesen. Anders sehen dagegen auf den ersten Blick die nachfolgenden Kostenübersichten aus.

Es war nicht möglich im gleichen Zeitraum auch die absoluten Kosten für die Instandsetzung beschädigter Wagen zu senken. Diese sind leider von 1968 bis 1970 um 12 Prozent gestiegen. Wenn man aber berücksichtigt, daß von 1968 bis 1970 die reinen Lohnkosten um 22 Prozent und die lohngelunden- und lohnähnlichen Kosten (zu letzteren gehören u. a. die Lohnfortzahlung und die Sonderzahlung) sogar um 60 Prozent gestiegen sind, wird es verständlich, daß sich der Rückgang der Beschädigungen auch bereits in den Kosten niedergeschlagen hat.

3. Kosten für die Instandsetzung der beschädigten Wagen

	1968 DM	1969 DM	1970 DM
3.1 Instandsetzung durch EW-H	1 029 524	985 946	1 252 946
3.2 Instandsetzung durch BM	672 200	665 300	653 400
Gesamtsumme	1 701 724	1 651 246	1 906 346

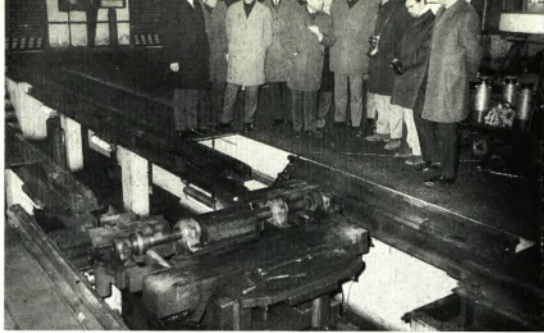
4. Zeitwert der verschrotteten Wagen*

	1968 DM	1969 DM	1970 DM
4.1	198 480	193 769	147 932

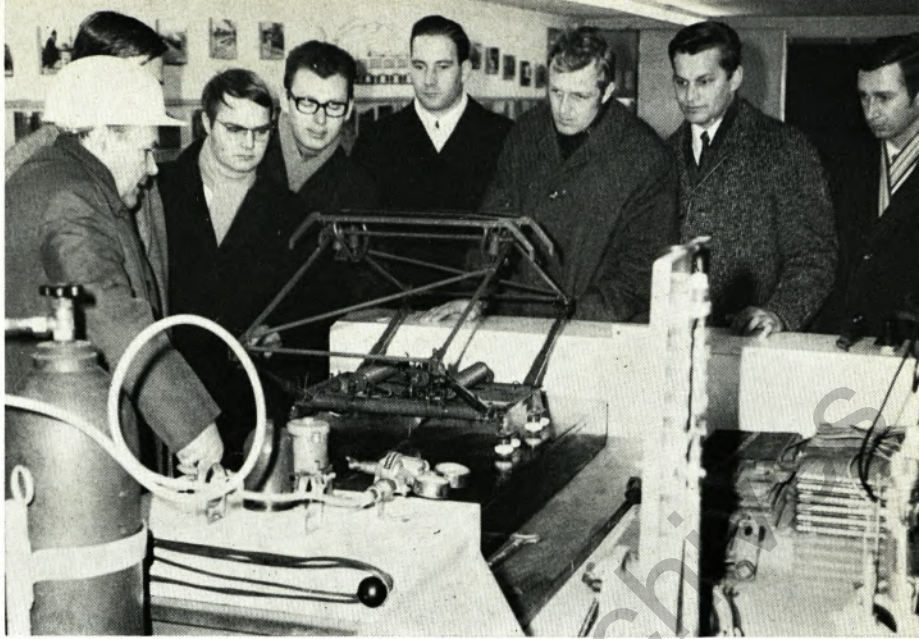
* Die Kosten für die Ersatzbeschaffung liegen höher.

Es wäre ein Trugschluß aus den vorgenannten Ergebnissen zu folgern, daß die Zahl der beschädigten Wagen zwar zurück ging, Art und Umfang der Beschädigungen aber entsprechend der absoluten Kostensteigerungen angewachsen sind. Wie schon gesagt, übersteigen die im Vergleichszeitraum eingetretenen Personalkosten- und Materialkosten-Erhöhungen die Steigerungsrate der absoluten Kosten erheblich, so daß wir unter Berücksichtigung dieser Faktoren auch dem Kostenvergleich ein positives Ergebnis entnehmen können.

Den Technischen Wagendienst veranlaßt diese Bilanz, den beschrifteten Weg fortzusetzen. Im Interesse einer Kostensenkung wäre es nur zu begrüßen, wenn der Kreis, der mit uns gemeinsam „Jonny Wagenschreck“ jagt, immer größer würde! Besser mitmachen, als zum Schluß selbst zum Gejagten werden!



Am 13. Januar besuchten 28 Baureferendare – Fachrichtung Maschinenbau und Elektrotechnik – aus der Bundesrepublik, die derzeit an einem Kursus in Bad Godesberg teilnahmen, den Gemeinschaftsbetrieb. Sie wollten sich vor allem über Einrichtungen und Anlagen einer Werksbahn ein Bild machen, die es bei der Deutschen Bundesbahn nicht gibt, wie Zweikraftloks, Hüttenbahnwagen, Betriebsablauf in einem Hafen usw.



Der Gemeinschaftsbetrieb findet das Interesse zahlreicher Besuchergruppen

Eisenbahn und Häfen, größter Werksbahnbetrieb Europas, ist mit seinen Einrichtungen immer wieder das Ziel zahlreicher Besuchergruppen und Fachleute aus dem In- und Ausland. Die Kamera hielt für die Leser unserer Werkszeitung einige Phasen solcher Besichtigungen in den Monaten Januar und Februar im Bild fest.

Das Maschinenamt Duisburg stattete mit seinen Dienststellenleitern EH am 29. Januar einen Besuch ab, um einen Einblick in die Besonderheiten einer großen Werks-Anschlußbahn zu gewinnen.





Im Rahmen eines internationalen Erfahrungsaustausches besuchten 21 französische, belgische und luxemburgische Werkseisenbahner am 16. Februar Eisenbahn und Häfen. Nach Einführungsvorträgen und Erläuterungen besichtigten sie die Einrichtungen des Betriebsmaschinendienstes und der Eisenbahnwerkstatt in Hamborn. Anschließend führte sie ihr Weg weiter zur Westfalenhütte, Dortmund.

Transportsteuerung

Der Vorstand der Bundesbahn hat ein Programm für die Einrichtung einer ersten Stufe der „Integrierten Transportsteuerung“ angenommen. Die erste Stufe des horizontalen Aufbaues einer „Hierarchie“ elektronischer Rechenanlagen soll nach den gegenwärtigen Vorstellungen die zen-

trale Frachtberechnung, Güterwagensteuerung und Zugüberwachung umfassen. Sie soll bis 1974 arbeitsfähig sein.

Zum Beauftragten des Vorstandes für die Planung der Integrierten Transportsteuerung wurde Ministerialrat Professor Dr.-Ing. habil. Walter Schmitz bestellt.

In diesem Zusammenhang ist es von Interesse, daß Herr Professor Dr. Schmitz mit einem seiner Assistenten am 18. Februar dieses Jahres den Ge-

meinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen besuchte, um sich hier darüber zu informieren, in welchem Umfang die elektronische Datenverarbeitung für den Eisenbahnbetrieb bei uns bereits praktische Anwendung findet. Herr Professor Schmitz äußerte sich sehr anerkennend über die bei EH bisher auf diesem Gebiet geleistete Arbeit, da der Gemeinschaftsbetrieb einen Teil der von der DB für die erste Ausbaustufe vorgesehenen Aufgaben bei sich bereits zufriedenstellend gelöst hat.

Betriebsleitstelle Hochofen Ruhrort konnte ein neues Dienstgebäude beziehen



Der alte Dienstraum genügte schon seit langem nicht mehr den Anforderungen, die an eine Funkleitstelle gestellt werden.

Daneben: Der Neubau wurde in moderner Fertigbauweise erstellt. Die Teile des Obergeschosses wurden auf Spezialwagen zur Baustelle befördert.

Die Montage erfolgte mit dem Dieselkran des Betriebsmaschinendienstes.

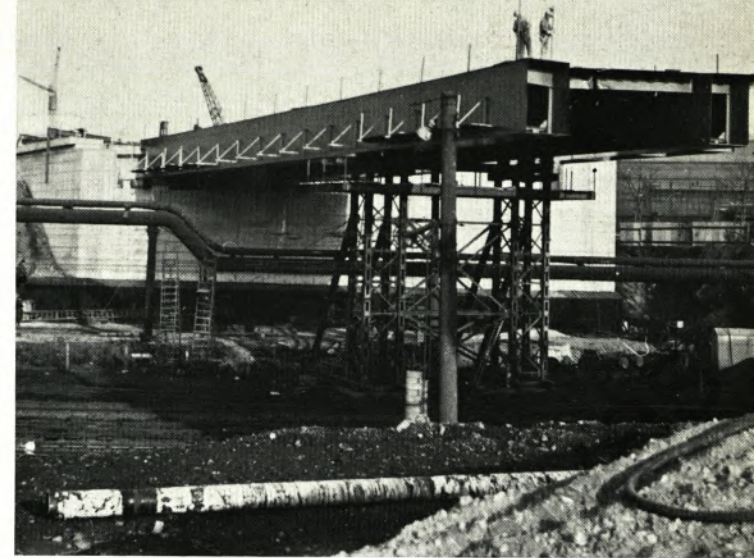


Nach dem Motto „was man sieht, braucht man nicht zu erfragen“, wurde bei der Planung besonderer Wert auf ausgezeichnete Sichtverhältnisse gelegt. Neben dem Disponenten der Funkleitstelle ist der Lokmeister „Hochofen“ in dem neuen Gebäude untergebracht. Außerdem steht dem Fahrpersonal nunmehr auch ein Frühstücksraum zur Verfügung.

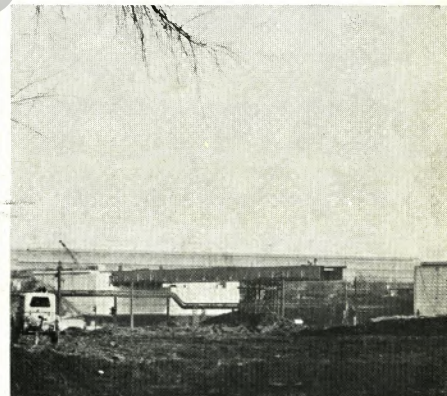
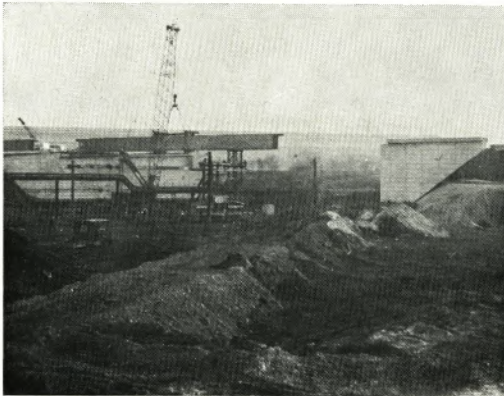


Neue Brücke Alsumer Steig erhielt die ersten Überbauten

Ende Januar konnte an der neuen Brücke Alsumer Steig mit der Montage des westlichen Überbaues begonnen werden. Bei der Montage der Stahlkonstruktion standen nur kurze Sperrzeiten unseres Werksbahnverkehrs zur Verfügung. Daher wurden die Brückenteile über die Straße angeliefert und jeweils hinter den Widerlagern auf den bereits angeschütteten Straßenrampen angesetzt. Mit Hilfe eines Autokrans von 165 t Tragkraft, der vor dem nördlichen bzw. hinter dem südlichen Widerlager aufgestellt wurde, erfolgte



dann die Montage. Die untenstehenden Bilder zeigen die einzelnen Montagephasen. Auf dem obigen Bild ist der Querschnitt des Überbaues sichtbar. Die abgebildete Stütze ist eine Montagehilfsstütze, die nach dem endgültigen Zusammenbau der Brücke wieder entfernt wird. Mit der Inbetriebnahme der westlichen Fahrbahn ist im Juli dieses Jahres zu rechnen. Kleine-Hartlage



Mal was anderes | Phonetik

„Nicht jeder macht es den Schalterbeamten im Hauptbahnhof so leicht wie jener Spanier, der Bad Vilbel verlangt. Als sei es die selbstverständlichste Sache der Welt, bekommt er seine Fahrkarte nach Bad Vilbel. Und Außenbach, das ein Italiener haben will, wird glatt mit Offenbach bedient. Schwieriger wird es bei einem Spanier, der nach Wellar möchte. Aber die Einfügsamkeit der Frauen und Männer am Schalter scheint potenziert zur Zunahme der Gastarbeiter zu wachsen. Anstandslos erhält dieser Kunde Wetzlar.“

Einen großen Coup leistet sich ein Türke. Vermutlich dank einer gepflegten Umgangssprache mit deutschen Kollegen an der Arbeitsstätte hat er einen bestimmten Wortschatz erworben. Selbstsicher sprudelt er hervor, er möchte nach Kotzberg fahren. Ein paar Augenblicke gehen hin und her durch die Scheibe, eine kleine Frage forscht durch die Sprechmembran, und wieder kommt nur

Kotzberg heraus. Niemand kann eigentlich sagen, wieso es am Ende klappt. Nach Godesberg, genauer Bad Godesberg, will dieser Mann.

Noch weit unverständlicher, dennoch nicht ungelöst, bleibt das Begehren eines Italieners mit Wiwaloff. Da hilft kein Atlas und kein Wörterbuch. Hier hilft nur eine Instuition von der Spezies, wie sie sich bei den Schalterbeamten auf Deutschlands größtem Umschlagplatz für Ausländer herausbildet. Wiwaloff, das ist nichts anderes als Wiesloch-Walldorf. Dagegen nimmt sich ein anderer Herr von jenseits der Alpen mit Russüssenheim harmlos aus und erhält sofort sein Rüsselsheim.

Die verblüffendsten Überraschungen liefern jene Gäste in der Bundesrepublik, die Jahr um Jahr neue Generationen voller schöpferischer Begabung entsenden: Amerikaner. Unter einem rund durch den Mund gerollten

Kaugummi Peiris zu hören, ergibt normal Paris. Hehnau ist längst als Hanau, Weißbeeten als Wiesbaden geläufig. Das ist alles sehr einfach. Kompliziert wird es erst in jener Kombination, die in München erfunden wurde, wo sich die Bayern eines Tages einem Ort Gäptown gegenübersehen. Gap, das ist GAP, das Autokennzeichen von Garmisch-Partenkirchen, und daraus wird eben Gäptown. Nach ähnlichem Rezept ist in Frankfurt Keetown geschaffen worden, was schlicht Kaiserslautern heißt, und richtige Amis fahren kurz und bündig nach Bikeh, was Bad Kreuznach gleichkommt, und nach Keetschi, was besonders simpel ist, denn es bedeutet Kirch Göns.

Kein Esperanto und kein Englisch, kein Italienisch und kein Spanisch genügen einem Dienst am Fahrkartenschalter in Frankfurt. Da bedarf es der Fähigkeit, international hören zu können.“

Die Jahreshauptversammlung der Jubilaren-Vereinigung

der August Thyssen-Hütte AG Hamborn findet am Freitag, dem 7. Mai 1971, 17.00 Uhr, in der Aula der Berufsschule Hamborn, August-Thyssen-Straße statt. Hierzu werden alle Mitglieder eingeladen.

Der Vorstand

Umschlagskapazität wird den künftigen Erfordernissen angepaßt:

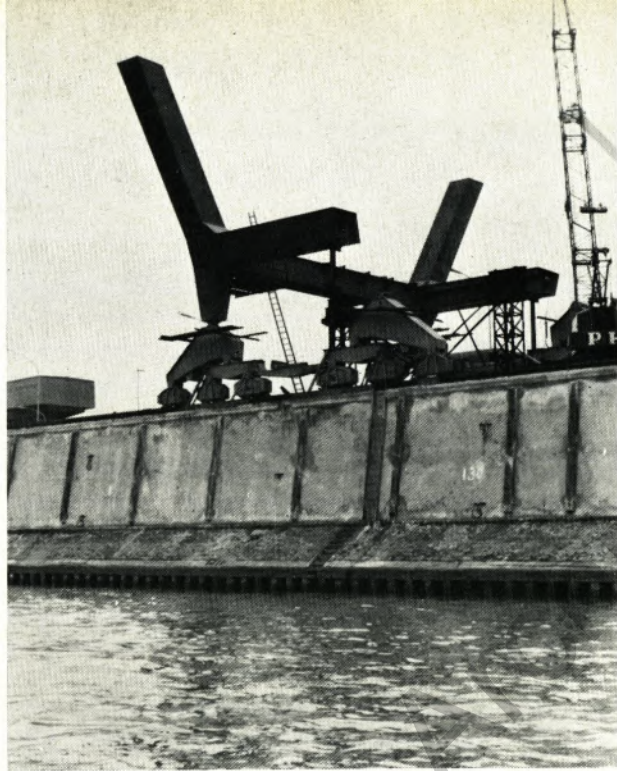
Neubau von zwei Schiffsentladern für Erz im Hafen Schwelgern

Im Verlauf des Hafenausbaues werden am Ostufer des Hafens Schwelgern zwei neue Schiffsentlader errichtet.

In der Konstruktion ähneln sie denen, die bereits seit 1964 am Südufer des Hafens in Betrieb sind.

Mit einer Tragkraft von je 30 t liegen sie jedoch um 5 t höher, als die vorhandenen Entlader.

Alle Erkenntnisse in bezug auf die Reparatur und Instandhaltung sowie auf die Wartungsfreiheit von Maschinen- und Stahlbauteilen, die aus dem Betrieb der bereits vorhandenen Schiffsentlader gewonnen wurden, konnten in Zusammenarbeit mit der Lieferfirma richtungsweisend für die neuen Geräte verwendet werden. Die neuen Schiffsentlader, die ausschließlich dem Erzumschlag dienen, fördern das Erz über einen eingebauten Bunker mit Plattenband auf eine Förderbandanlage. Diese Förderbandanlage besteht aus zwei Bandstraßen, die ebenfalls neu am Ostufer des Hafens Schwelgern errichtet wurden. Da die eingebauten Bunker verfahrbar sind, kann jeder Entlader wiederum jede der beiden Bandstraßen mit Erz beschicken.



Im Oktober 1970 richtete die Lieferfirma Jucho die Baustelle ein. Kurz darauf wurden die ersten Teile des Fahrwerkes und des Tragwerkes montiert.

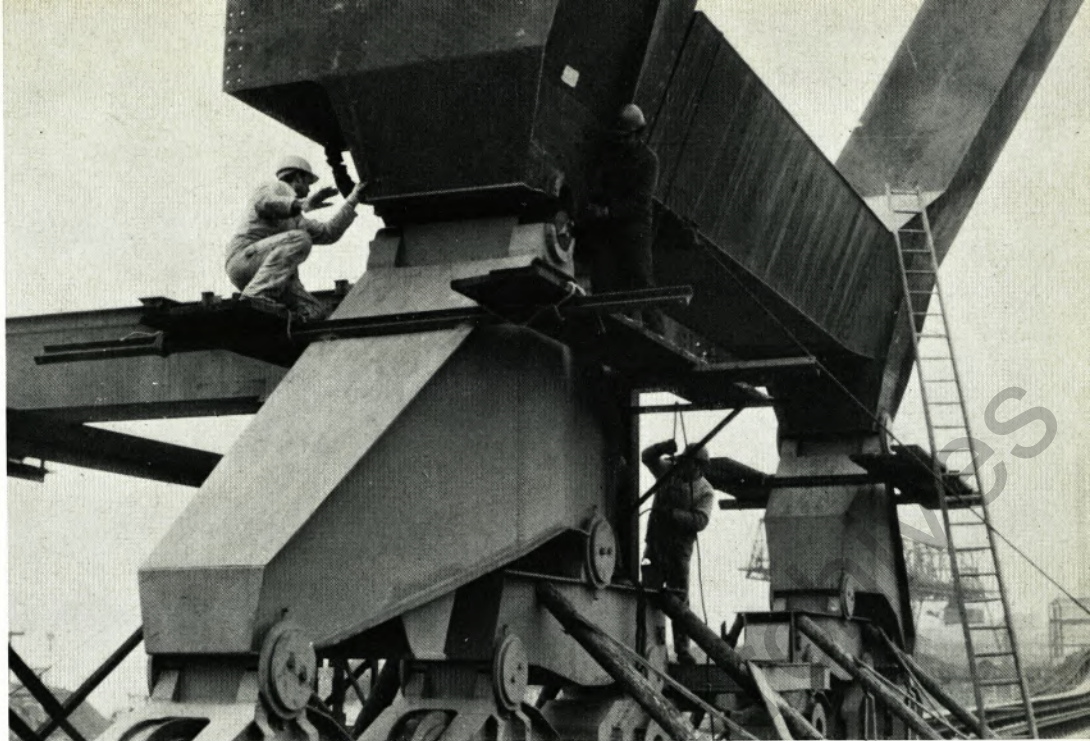


Eine Stütze des Tragwerkes wird angeschlagen.

Die ebenfalls im Bau befindlichen beiden Bandanlagen für den Erztransport werden wenig später bereits von dem neuen Schiffsentlader überspannt.

Betriebsleiter Heimann, Hafen Schwelgern, hat für die Werkszeitung den Montage-Fortgang des ersten neuen Schiffsentladers im Bild festgehalten.

Die Stütze wird auf das Tragwerk gesetzt und an die bereits vorhandene Tragkonstruktion angeschlossen, eine Arbeit, die vom Führer des Montagekrans besonderes Fingerspitzengefühl verlangt. ▶



Die beiden Katzfahrbahnträger wurden an der Baustelle aus je zwei Hälften zusammenmontiert. Jeder Träger hat ein Gewicht von 50 t.

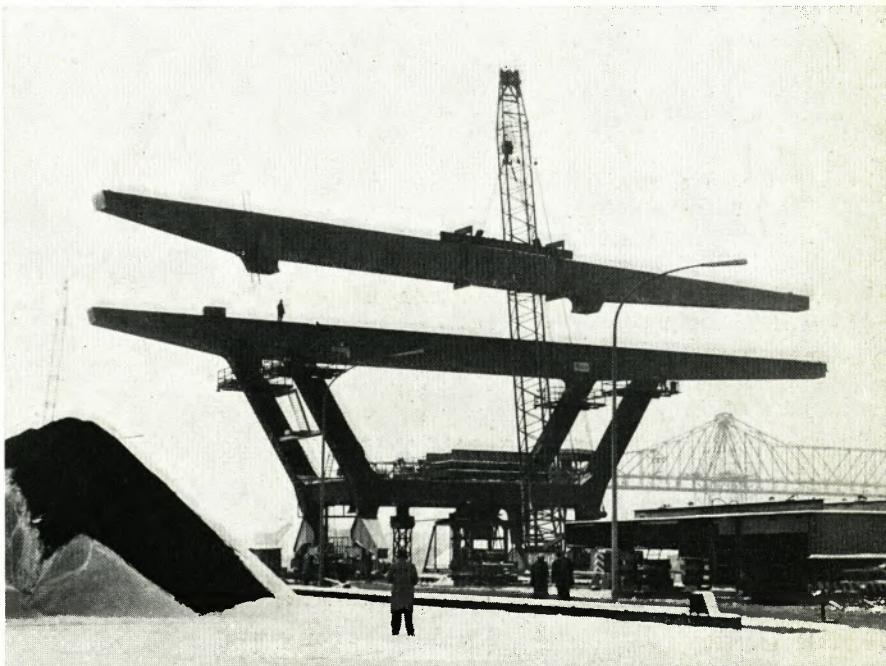
Daneben: Ein Katzfahrbahnträger hängt im Montagekran, der eine Tragfähigkeit von 200 t hat und wird emporgezogen.



Hier wird der Träger um 90° geschwenkt. ▼



Nachdem der zweite Katzfahrbahnträger in seine richtige Lage gedreht worden ist, wird er nun auf seine beiden Stützen abgesenkt. ▶

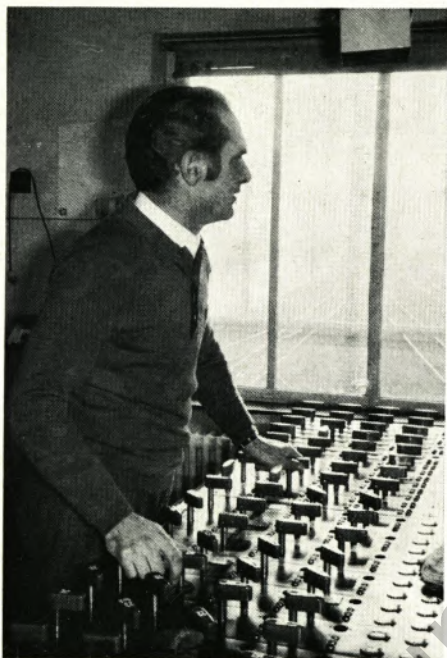


Einer von vielen

Die über 3000 Beschäftigten des Gemeinschaftsbetriebes üben die verschiedensten Berufe aus. Wir stellen unter dieser Überschrift Mitarbeiter vor, deren Tätigkeit stellvertretend für ihre Arbeitskollegen ein Berufsbild kennzeichnet, mit dem wir unsere Leser näher vertraut machen und damit das Verständnis für den Nachbarn zum Wohle der Allgemeinheit fördern wollen.

Weichenwärter beim Eisenbahnbetrieb

Leere Torpedopfannen zur Waage durch Gleis 4? ertönt die Frage aus dem Lautsprecher der Wechselsprechanlage auf dem Stellwerk Emscherbahnhof im Bereich Eisenbahnsüd. Weichenwärter Günter Anders, der auf diesem Stellwerk als „Springer“ seinen Dienst verrichtet, stellt fest, daß



Auf einem elektro-mechanischen Stellwerk muß jede Weiche einzeln mit dem entsprechenden Weichenhebel umgestellt werden.

dieser Fahrt nichts im Wege steht und antwortet seinem Kollegen vom benachbarten Stellwerk Stahlstraße: „Leere Torpedopfanne zur Waage durch Gleis 4 kommen lassen!“ Fast gleichzeitig wird ihm vom Stellwerk Helmholtzstraße ein Kalkzug zum Tiefbunker-Blasstahlwerk angeboten. Nachdem Stellwerk 6 zugestimmt hat, kann er auch diese Fahrt annehmen. Über Langeweile kann Günter Anders während seines Dienstes bestimmt nicht klagen.

Das Stellwerk Emscherbahnhof liegt

Weichenwärter Anders muß, bevor er „freie Fahrt“ gibt, auf den Fernseh-Bildschirmen feststellen, ob der Überweg von Straßenfahrzeugen geräumt ist.

an der Nahtstelle zwischen dem Bahnhof Honigstraße, der Sinteranlage und den Produktionsbetrieben des Werksteiles Meiderich im Ruhrorter Werk der ATH. Diese Lage findet in der Häufigkeit und der dichten Reihenfolge der Fahrten ihren deutlichen Ausdruck. Der Dienst des Weichenwärters erfordert – insbesondere auf Stellwerken der Größenordnung des Stellwerks Emscherbahnhof – ständige Aufmerksamkeit. Während einer Schicht sind viele Gespräche mit den benachbarten Stellwerken, den Disponenten der Funkleitstellen und dem Rangierpersonal zu führen. Wenn man dabei an die Nachrichtenmittel früherer Jahre denkt, dann ist dem Weichenwärter der Wechselsprecher heute eine wertvolle Unterstützung bei der Durchführung dieser Aufgaben. Weichenwärter Anders hat darüber hinaus aber auch ständig „seine Gleisanlagen“ und die vorbeifließenden Fahrten zu beobachten. Vor Zulassung einer Fahrt muß er immer eine „Fahrwegprüfung“ vornehmen. Bei den Fahrten von und zu dem Bereich Stahlstraße muß er dabei insbesondere darauf achten, daß der Überweg vor der Kontiststraße von Straßenfahrzeugen geräumt ist. Dieser Überweg ist durch Straßenverkehrsampeln, die vom Weichenwärter geschaltet werden, technisch gesichert. Um eine einwandfreie Sicht zu gewährleisten, wurde eine



Fernsehanlage installiert. Auf zwei Bildschirmen ist der Überweg aus verschiedenen Perspektiven auch bei Dunkelheit und Nebel vom Weichenwärter gut einzusehen.

Außenstehende könnten zu der Frage neigen, warum Günter Anders die Berufsbezeichnung „Weichenwärter“ trägt, weil bisher bei der Schilderung seiner Tätigkeiten vom Stellen der Weichen noch nicht die Rede war. Natürlich hat er Weichen zu stellen und Signale zu bedienen, nur sind dafür die oben beschriebenen Vorgänge als „Vorleistung“ unbedingt notwendig. Auf dem Stellisch des Stellwerks Emscherbahnhof – es handelt sich um ein Stellwerk elektromechanischer Bauart – sind in vier Reihen übereinander die Weichen- und Signalhebel angeordnet. Sie sind durch Nummern und Buchstaben gekennzeichnet. Kleine weiße und rote Lämpchen neben den Hebeln und eine akustische Überwachungseinrichtung zeigen dem Weichenwärter an, ob die örtliche Stellung der Weiche mit der des Hebels auf dem Stellisch übereinstimmt und welches

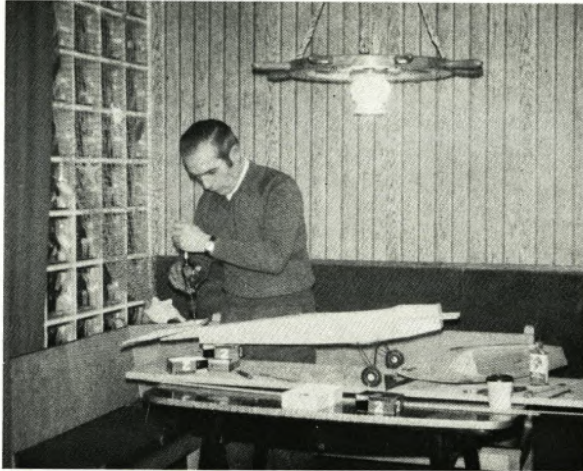


Signalbild draußen erscheint. Modernere Stellwerke in DR-Technik lassen auf dem Stelltisch, der anders gestaltet ist und die Gleisanlage in verzerrter Form darstellt, auch noch den Verlauf der einzelnen Fahrten erkennen. Das Wechseln der Lämpchen von weiß auf rot und umgekehrt könnte einen Berufsfremden verwirren, für den Weichenwärter wird es zur Routine. Wie ist nun Günter Anders „Weichenwärter“ geworden?

Seinen Weg als Eisenbahner hat er 1955 beim Gemeinschaftsbetrieb im Rangierbetrieb begonnen. Seit 1960 war er Rangiermeister. Zu seiner jetzigen Tätigkeit mußte er im Jahre 1967 wegen akuten Personalmangels förmlich überredet werden. Heute macht ihm der Dienst als Weichenwärter Freude, und er bereut den „Berufswechsel“ nicht mehr. Die Freizeit widmet Günter Anders seiner Familie und seinem Hobby, das

man wegen der Vielseitigkeit schon als künstlerisches Schaffen bezeichnen könnte. Er malt, schnitzt, schreinert und baut funkgesteuerte Flug- und Schiffsmodelle. An freien Tagen ist er dann bei gutem Wetter oft mit seinen vier Kindern in Testerberge, um die Flugmodelle zu erproben. Jetzt, in den Wintermonaten, ist er damit beschäftigt, die Eßecke in seiner Wohnung im Stil einer Schiffskajüte auszugestalten.

In seiner Freizeit widmet sich Günter Anders vielseitigen Beschäftigungen, wobei er sich für grobere Arbeiten einen Bastelraum eingerichtet hat.



Verbesserungsvorschlag hilft Unfälle in der EW zu vermeiden

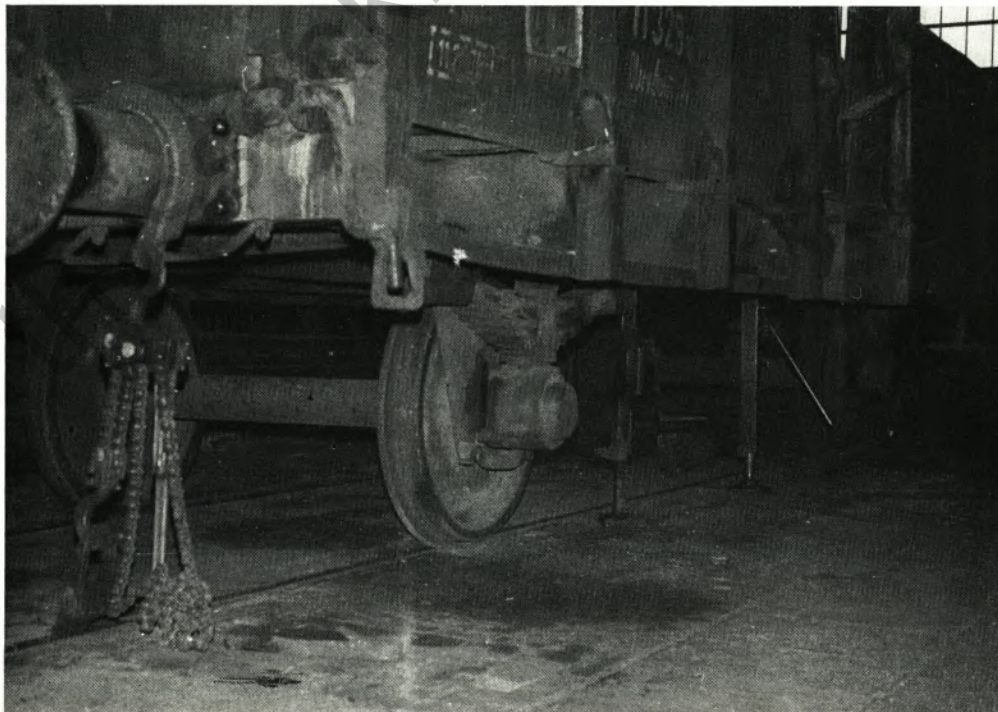
Mit Ketten, die als Schlinge um den Puffer gelegt wurden, und einer an der Schiene angeschweißten Lasche wurden die Langträger von beschädigten Waggonen mittels Zughub und hydraulischer Winden gerichtet. Häufig kam es dabei zu Kettenbrüchen durch Überlastung und Abriß der angeschweißten Laschen.

Unser Schlosser Walter Schumacher, Eisenbahnwerkstatt Hamborn, konstruierte einen Haltebügel, der statt der Kette um den Puffer gelegt wird und eine bedeutend höhere Sicherheit gewährt. Statt der Lasche wird eine Klaue verwendet, die unter den Schienenkopf greift. Diese Vorrichtung ist seit einiger Zeit

mit Erfolg im Einsatz. Herr Schumacher erhielt für seinen Verbesserungsvorschlag von der Geschäftsführung und von der Berufsgenossenschaft eine Geldprämie.

So werden heute Langträger von Waggonen gerichtet. Die bisher verwendete Kettenschlinge ist durch einen Haltebügel und die angeschweißte Lasche durch eine Klaue ersetzt worden.

Hier nochmal deutlich die von Herrn Schumacher erdachten Hilfsvorrichtungen.





Hoch stand das Stimmungsbarometer auf der gemeinsamen Karnevalsveranstaltung des Eisenbahn-, des Lokführer- und des Quartettvereins auf der ersten gemeinsamen Karnevalsveranstaltung am 21. Februar.

EH-Vereine feierten Karneval

Zur ersten gemeinsamen Veranstaltung, die entsprechend der Jahreszeit im Zeichen des Karnevals stand, luden der Eisenbahn-, der Lokführer- und der Quartettverein des Gemeinschaftsbetriebes am 21. Februar ein. Bereits vor Beginn der Veranstaltung mußten die Saaltüren geschlossen werden. Die Kasse meldete „ausverkauft“. Im gut temperierten Saal „Kleine Natrop“ hatte die Kapelle „Bujok“ bereits die Stimmung angeheizt, ehe die

Veranstaltung um 20.11 Uhr mit dem Einmarsch des Elferrates der „Marx-loher Jecken“ begann, die von Stund' an als „fidele B(r)aukolonne“ die Herrschaft über die Narren übernahm. Schlag auf Schlag folgte ein närrisches Programm. Hilde Damm reizte mit ihrem Vortrag das Zwergfell so sehr, daß das Schlucken hinterher schwerfiel. Richard Weingarten zeigte in „Jürgen-von-Manger-Art“, wie schwer es doch ist, sein Geld nach getaner

Arbeit zu verdienen. Werner Willing, als Texter, Komponist und Interpret, sorgte dafür, daß das Stimmungsbarometer nicht absank. Karl Weiler als Tanzparodist kam an einer Zugabe seiner temperamentvollen Tänze nicht vorbei. Dieter Karsten, der „Mann mit dem Brett vorm Kopp“, er war die Spitze. Man könnte noch mehrere Superlative aufzählen, wie die Damen-turnriege von 1911 oder die Tanzgarde der K.G. Rot Weiß. Es war ein gelungenes Programm, das alle Anwesenden, unter ihnen die Herren Direktoren Bergermann und Sieverling mit ihren Gattinnen, voll zufriedenstellte. Die Aktiven gaben die „Baustelle“ frei und die „Bauaufsicht“ an die Kapelle Bujok ab, die nun die noch schlummernden Energien weckte. Es durfte getanzt werden, und man stürzte sich munter ins Getümmel. Dabei konnte man über manches bejahrte Paar staunen.

Ein schöner Abend voller Freude und Frohsinn ging leider viel zu schnell zu Ende. Wir haben aber das Gefühl mitgenommen, daß es sich lohnt auf diesem Wege weiter zu gehen, denn am Aschermittwoch muß nicht alles vorbei sein.

H. Winnekendonk



Die Betriebssportgemeinschaft EH-Süd feierte am 14. Februar im Abtei-Keller, Hamborn, Karneval. Vor ausverkauftem Saal wickelte sich ein vielseitiges und buntes Programm ab, das zum größten Teil aus eigenen Reihen gestaltet wurde. Zu vorgerückter Stunde begrüßte sogar Prinz Karneval aus Duisburg die versammelte närrische Schar, die ihm ihre Ovationen entgegenbrachte.



Vermögensbildung 1971 nach geänderten Vorschriften

Für das Kalenderjahr 1970 war letztmalig für vermögenswirksame Leistungen (bis 624,- DM jährlich) eine Befreiung von Steuer- und Sozialabgaben vorgesehen. Seit Januar 1971 ist die gesetzliche Förderung der vermögenswirksamen Leistungen grundlegend umgestellt. Die bisher steuerfrei gezahlte Vermögensbildung ist demnach voll steuerpflichtiges und sozialversicherungs-pflichtiges Entgelt. Als Ausgleich für den Fortfall der bisherigen Steuer- und Sozialversicherungsvergünstigung erhält der Arbeitnehmer jedoch eine sogenannte Sparzulage. Diese Arbeitnehmer-Sparzulage beträgt 30 Prozent, im Falle von mehr als drei Kindern 40 Prozent der vermögenswirksamen Leistung bis zum Höchstbetrag von 624,- DM jährlich. Maßgebend hierfür sind die Eintragun-

gen auf der Lohnsteuerkarte. Diese Sparzulage wird jedoch nur gewährt, wenn der zu versteuernde Einkommensbetrag im Kalenderjahr der vermögenswirksamen Leistung bei Alleinstehenden 24000,- DM und bei zusammenveranlagten Ehegatten 48000,- DM nicht übersteigt.

Die Umstellung seit Januar 1971 wirkt sich bei der Lohn- und Gehaltsabrechnung wie folgt aus:

1. Der bisher als „tarifliche Vermögensbildung“ ausgewiesene Betrag wird in den Bruttolohn einbezogen und normal versteuert und versichert.
2. Auf Grund des Antrages an den Arbeitgeber wird der monatlich zu überweisende Vermögensbildungsbetrag wie bisher einbehalten, wobei dieser Betrag tarifliche sowie

private Vermögensbildung beinhalten kann.

3. Auf den monatlich einbehaltenen Vermögensbildungsbetrag wird eine Sparzulage in Höhe von dreißig bzw. vierzig Prozent gewährt, die mit der Lohn- bzw. Gehaltsabrechnung zur Auszahlung kommt.

Die finanzielle Auswirkung der neuen Vermögensbildung sieht im Normalfall so aus, daß zum Beispiel von der tariflichen Vermögensbildung in Höhe von 26,- DM, Lohnsteuer- und Sozialversicherungsbeiträge von ca. dreißig Prozent einbehalten werden.

Für die Anlage der vermögenswirksamen Leistung auf ein Sparkonto werden dreißig Prozent von 26,- DM als Sparzulage wieder erstattet.

Bei Verheirateten mit drei und mehr Kindern ergibt sich bei der neuen Verrechnung ein Vorteil gegenüber früher, da diese Belegschaftsmitglieder oft steuerfrei sind, und außerdem vierzig Prozent der vermögenswirksamen Leistung als Sparzulage erhalten.

Anhand unserer Tabellen möchten wir nochmals zeigen, mit welchem Wertzuwachs bei einer jährlichen Vermögensbildung von 624,- DM nach dem Sparprämien-Gesetz gerechnet werden kann.

Bei der Gewährung der Zusatzprämie, die vierzig Prozent der Grundprämie beträgt, kommt es auf das zu ver-

a) ohne Gewährung der Zusatzprämie

AN = Arbeitnehmer	Sparhöchstbetrag			Prämien		Zinsen	Gesamt- betrag	Wert- zuwachs
Familienstand	im Monat DM	im Jahr DM	in 6 Jahren DM	%	DM	DM	DM	DM
Alleinstehende (AN)								
unter 50 Jahren	52	624	3 744	20	749	1 376	5 869	2 125
über 50 Jahre	52	624	3 744	20	749	1 376	5 869	2 125
Ehepaare (1 AN)								
ohne Kinder	52	624	3 744	20	749	1 376	5 869	2 125
mit 1 bis 2 Kindern	52	624	3 744	22	824	1 390	5 958	2 214
mit 3 bis 5 Kindern	52	624	3 744	25	936	1 403	6 083	2 339
mit 6 und mehr Kindern	52	624	3 744	30	1 124	1 435	6 303	2 559
Ehepaare (2 AN)								
ohne Kinder	104	1 248	7 488	20	1 498	2 750	11 736	4 248
mit 1 bis 2 Kindern	104	1 248	7 488	22	1 648	2 772	11 908	4 420
mit 3 bis 5 Kindern	104	1 248	7 488	25	1 872	2 806	12 166	4 678
mit 6 und mehr Kindern	104	1 248	7 488	30	2 247	2 862	12 597	5 109

b) mit Gewährung der Zusatzprämie

Alleinstehende (AN)								
unter 50 Jahren	52	624	3 744	28	1 049	1 421	6 214	2 470
über 50 Jahre	52	624	3 744	28	1 049	1 421	6 214	2 470
Ehepaare (1 AN)								
ohne Kinder	52	624	3 744	28	1 049	1 421	6 214	2 470
mit 1 bis 2 Kindern	52	624	3 744	30,8	1 154	1 440	6 338	2 594
mit 3 bis 5 Kindern	52	624	3 744	35	1 311	1 462	6 517	2 773
mit 6 und mehr Kindern	52	624	3 744	42	1 573	1 504	6 821	3 077
Ehepaare (2 AN)								
ohne Kinder	104	1 248	7 488	28	2 097	2 840	12 425	4 937
mit 1 bis 2 Kindern	104	1 248	7 488	30,8	2 307	2 871	12 666	5 178
mit 3 bis 5 Kindern	104	1 248	7 488	35	2 621	2 918	13 027	5 539
mit 6 und mehr Kindern	104	1 248	7 488	42	3 146	2 997	13 631	6 143

steuernde Einkommen im Jahr vor dem Vertragsabschluß an. Das Jahreseinkommen darf nachstehende Beträge bei dem jeweiligen Familienstand nicht übersteigen. In dieser Tabelle sind Pauschalbeträge für Werbungskosten, Sonderausgaben, außergewöhnliche Belastungen, Arbeitnehmer- und Weibnachtsfreibetrag eingebaut. Das zu steuernde Einkommen darf für die Gewährung der Zusatzprämie nicht mehr als 6000,- DM bei Alleinstehenden unter 50 Jahren ohne Kinder (unter 18 Jahren) sowie 12000,- DM von allen übrigen Personen betragen.

Familienstand	Jahres-einkommen bis DM		
Alleinsteh. Arbeitnehmer:		mit 2 Kindern	18 480
unter 50 Jahren		mit 3 Kindern	20 280
ohne Kinder	8 400	mit 4 Kindern	22 080
mit 1 Kind	16 800	mit 5 Kindern	23 880
mit 2 Kindern	18 480	mit 6 Kindern	25 680
über 50 Jahre		Ehegatten (2 Arbeitnehmer)	
ohne Kinder	15 240	ohne Kinder	16 800
Ehegatten (1 Arbeitnehmer)		mit 1 Kind	18 000
ohne Kinder	15 600	mit 2 Kindern	19 680
mit 1 Kind	16 800	mit 3 Kindern	21 480
		mit 4 Kindern	23 280
		mit 5 Kindern	25 080
		mit 6 Kindern	26 880

Quartettverein mit neuem Vorstand

Im Vereinslokal Kleine-Natrop trafen sich die Mitglieder des Quartettvereins am 29. Januar zur Jahreshauptversammlung. Schnell und zügig wurden die einzelnen Punkte der Tagesordnung abgewickelt, in deren Mittelpunkt die Neuwahlen des Vorstandes standen. An der Spitze gab es einen Führungswechsel, da der 1. Vorsitzende Hermann v. d. Heidt in den Ruhestand trat und daher nicht mehr kandidierte. Seit 1962 hatte Herr v. d. Heidt die Geschicke der EH-Sänger geleitet. Seine geleistete Arbeit wurde vom neuen Vorstand aufrichtig gewürdigt. Die Versammlung wählte einstimmig Artur Hermanns zum neuen Vorsitzenden. Außerdem wurden in den Vorstand berufen: als 2. Vorsitzender Manfred Ostheimer, als Schriftführer Heinz Perlbach, als 1. Kassierer Karl Gajek, als 2. Kassierer Artur Duden. Notenwarte wurden August Christhofer und Siegfried Bonerz. Die Versammlung wählte Hermann v. d. Heidt zum Ehrenvorsitzenden. Aus dem Tätigkeitsbericht ging hervor, daß der Quartettverein wieder sehr rührig war. So nahmen die EH-Sänger anlässlich des 90jährigen Bestehens des Buschhausener MGv an dessen Jubiläumskonzert teil. Als ein besonders erfreuliches Ereignis registrierte man, daß die Geschäftsführung EH im vergangenen Herbst eine Elektro-Orgel zum Proben zur Verfügung stellte. Erwähnenswert war die Durchführung eines Frühlingsfestes bei Kleine-Natrop und ein ausgedehnter Familienausflug nach Altenahr bei herrlichem Wetter. Zum Chor gehören z. Z. 31 Sänger, die unter Leitung von Musikdirektor Peter Aßmann bei den verschiedensten Anlässen ihr Können unter Beweis stellen. Die Proben finden jeden Frei-

tag von 17.00 bis 19.30 Uhr bei Kleine-Natrop statt. Der Verein würde sich freuen, wenn sich aus der EH-Belegschaft weitere aktive Interessenten dem Männer-Chor anschließen würden.

Ruhige Jahreshauptversammlungen bei den Investmentclubs

An zwei aufeinanderfolgenden Tagen, am 10. und 11. Februar, führten die beiden privaten Investmentgesellschaften, die sich beim Gemeinschaftsbetrieb etabliert haben, ihre Jahreshauptversammlungen 1971 durch. Trotz eines nicht rosigen Ergebnisses für 1970, für das man wegen der allgemeinen Entwicklung auch kaum die Vorstände der Wertpapiergemeinschaften verantwortlich machen konnte, gab es kaum Kritik. Beide Clubs konnten auch inzwischen – hervorgerufen durch den Kursanstieg an den Aktien-Börsen – über buchmäßige Erfolge berichten, die sich am Versammlungstag nach Angabe der Geschäftsführer beim 1. Investmentclub EH auf rd. 3 Prozent und bei EH-Investors sogar auf rd.

Frühlingsfest am 19. Mai

Wie in den Vorjahren, veranstaltet der Quartettverein auch in diesem Jahr und zwar am 19. Mai im Lokal Kleine-Natrop ein Frühlingsfest, unter Mitwirkung des Mandolinenvereins Walsum/Barmingholten. Zum Tanz spielt die bekannte Kapelle „He-Pi-Nas“ auf. Eintrittskarten sind im Vorverkauf bei den Vorstandsmitgliedern zu haben.

7 Prozent beliefen. Wenn man bedenkt, daß zum 31. 12. 1970 beide Gesellschaften noch einen buchmäßigen Verlust auswiesen, kein schlechter Jahresbeginn! Die vom Gemeinschaftsbetrieb halbjährlich ausgesetzte Prämie in Form einer Aktie für den Club, der im Bewertungszeitraum das beste Ergebnis erwirtschaften konnte, fiel für das 2. Halbjahr 1970 an EH-Investors. Nachdem die Jahresabschlußprüfer den Versammlungen Entlastung des Vorstandes empfohlen hatten, die in beiden Fällen einstimmig erteilt wurde, konnten Neuwahlen für Geschäftsführungen und Anlagen-Ausschüsse vorgenommen werden, die folgendes Ergebnis brachten:

	1. Investmentclub EH	EH-Investors
1. Geschäftsführer	Waltemade	Still
2. Geschäftsführer	Beltermann	Hellerung
Anlagenausschuß:	Gödl	Haschker
	Herrendorf	Haßhoff
	Liß	Netzig
	Nawrath	Roberg
	Praß	Seidl

Den Abschluß beider Hauptversammlungen bildete ein interessanter Fachvortrag des Leiters der Wertpapier-

Abteilung der Deutschen Bank, Hamburg.

Neue Straßenverkehrsordnung fordert Umlernen und Umdenken

Am 1. März trat die neue Straßenverkehrs-Ordnung (STVO) in Kraft. Inzwischen ist hierüber in zahlreichen Publikationen berichtet worden. Doch es gibt langjährige Gewohnheiten, die nicht immer leicht überwunden werden. Aus diesem Grund will die Werkzeitung mit diesem Beitrag allen Lesern Gelegenheit geben, sich nochmals mit den neuen Regelungen vertraut zu machen.

Die alte Straßenverkehrs-Ordnung stammt noch aus dem Jahre 1937. Die Entwicklung ist weitergegangen, wie wir täglich auf unseren Straßen feststellen können. Der ständig anwachsende Straßenverkehr war jedoch nicht der einzige Faktor, der für eine Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung sprach. Hierbei ging es auch andererseits um die Anpassung an das internationale Verkehrsrecht. Natürlich erhofft sich der Gesetzgeber noch einige der Allgemeinheit dienliche Nebeneffekte, wie sie auch in der neuen Straßenverkehrs-Ordnung herausgestellt werden. Dazu gehören verstärkt gegenseitige Rücksichtnahme und ständige Beobachtung der anderen Verkehrsteilnehmer.

Was unverändert blieb, ist die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften. Grundsätzlich bleibt es auch dabei, daß links zu überholen ist. Eine geringe Lockerung des Verbots, rechts zu überholen, ist jedoch in der neuen Straßenverkehrs-Ordnung enthalten. Bei dieser Lockerung geht man aber vom Begriff des Nebeneinanderfahrens aus. Hierzu heißt es wörtlich: „Ist der Verkehr so dicht, daß sich auf den Fahrstreifen für eine Richtung Fahrzeugschlangen gebildet haben, so darf rechts schneller als links gefahren werden.“ Hierin steckt aber leider ein Fallstrick; denn der Gesetzgeber sagt nicht, bei welchem Fahrzeugabstand und bei welcher Zahl von Fahrzeugen eine „Schlange“ beginnt. Sicherlich wird diese Tatsache zu einigen Auslegungsschwierigkeiten führen.

Wie im Ausland üblich, muß nun auch in der Bundesrepublik der Wechsel von einer Spur in die andere deutlich durch Richtungsanzeiger angekündigt werden. Außerdem ist Vorschrift, daß sich der Überholende sobald wie möglich wieder nach rechts einordnen muß; der Überholte darf dabei nicht behindert werden.

Neu ist, daß die Formulierung zur bisherigen Vorfahrtsregelung im Kreisverkehr weggefallen ist. Ab 1. März gilt auch in der Bundesrepublik hierbei die im Ausland vielfach gültige allgemeine Grundregel: Rechts hat Vorfahrt vor links. Bei den in Deutschland üblichen relativ geringen Radien für den Kreis-

verkehr wird man es aber in den meisten Fällen – allerdings mit neuer Beschilderung bei der Einfahrt in den Kreis – bei der bisherigen Regelung belassen müssen.

Wie die Praxis immer wieder zeigt, können in Stoßzeiten Kreuzungen verstopfen. Für diesen Fall hat der Gesetzgeber im Paragraphen 11 vorgeschrieben: „Stockt der Verkehr, so darf trotz Vorfahrt oder grünen Lichtzeichens niemand in die Kreuzung oder Einmündung einfahren, wenn er auf ihr warten müßte. Auch wer sonst nach den Verkehrsregeln weiterfahren darf oder anderweitig Vorrang hat, muß darauf verzichten, wenn die Verkehrslage es erfordert; auf einen Verzicht darf der

Verstöße nun teurer

Katalog für Verwarnungsgeld verschärft

Mit dem Inkrafttreten der neuen Straßenverkehrs-Ordnung am 1. März wurde auch der Katalog für das Verwarnungsgeld, mit dem die Polizei geringfügige Verstöße gegen die Straßenverkehrs-Ordnung an Ort und Stelle ahndet, erweitert und verschärft. So wird bei Verstößen gegen das Rechtsfahr-Gebot eine Strafe von 20 DM statt bisher 10 DM erhoben. Die mißbräuchliche Benutzung der Warnblinkanlage kostet jetzt 10 DM statt bisher 5 DM. Neu in den Katalog wurden aufgenommen: Verbotenes Halten in zweiter Reihe bis zu 20 DM, verkehrsbehinderndes Langsamfahren 10 DM, Behindern abfahrender Linienbusse 10 DM, unzulässiges Einfahren in eine Straßenkreuzung oder Einmündung bei Verkehrsstockungen 10 DM, nur mit Standlicht fahren 10 DM, die mißbräuchliche Benutzung der Nebelschlussleuchten 20 DM sowie Nicht- oder Falschbedienen einer Parkuhr oder -scheibe 20 DM.

andere nur vertrauen, wenn er sich mit dem Verzichtenden verständigt hat.“ Diese Gesetzesregelung sollte sich jeder Autofahrer stets vor Augen führen, wenn er eine stark befahrene Kreuzung oder Einmündung ansteuert. Bei den Parkverboten, die unter Paragraph 12 ausgewiesen werden, handelt es sich um die sogenannten „gesetzlichen Parkverbote“ und die durch Verkehrszeichen ausdrücklich angeordneten. Bei den gesetzlichen Parkverboten gelten ohne Aufstellung von Verkehrszeichen, wie schon in der Vergangenheit, der Fünf-

Meter-Abstand an Kreuzungen und Einmündungen und der Fünfzehn-Meter-Bereich von Omnibus- und Straßenbahn-Haltestellen. Neu dagegen ist das gesetzliche Parkverbot vor Licht- und Vorfahrtszeichen im Zehn-Meter-Bereich, wenn diese Zeichen durch das Fahrzeug verdeckt werden könnten. Für alle Bereiche der gesetzlichen Parkverbote gilt die Definition: Wer länger als drei Minuten hält, der parkt. Hierin liegt zweifellos eine Verschärfung im Vergleich zu den früheren Bestimmungen; denn nun ist auch dem Anlieferverkehr nur noch die Zeit von drei Minuten zugestanden.

Zahlreicher als bisher werden künftig die Parkverbote geregelt. Die hierbei zugrunde gelegte Schärfe zeigt sich bei der Beschilderung. An die Stelle des alten Parkverbots-Schildes rückt das Halteverbots-Schild. Dieses kreisrunde blaue Schild mit rotem Rand und rotem Schrägstrich ist in der Aussage härter als das bisherige Parkverbot, da es nur eingeschränktes Halten erlaubt. Ein neues Schild ist hier noch hinzugekommen, mit dem das absolute Halteverbot angezeigt wird. Es ist kreisrund und blau, mit rotem Rand und zwei roten Querstrichen. In einem Bereich, der mit einem derartigen Schild versehen ist, ist freiwilliges Anhalten verboten.

Zur Beleuchtung der Fahrzeuge hieß es in der alten Fassung der Straßenverkehrs-Ordnung: „Wenn die Fahrbahn durch andere Lichtquellen ausreichend beleuchtet ist, darf mit Standlicht gefahren werden.“ Nach der neuen Regelung ist künftig auf beleuchteten Straßen nur noch Abblendlicht (Fahrlicht) zulässig. Standlicht und Fernlicht dagegen sind verboten. In diesem Zusammenhang soll auch kurz die Benutzung des Warnblinklichts erwähnt werden. Unter Paragraph 16 (Warnzeichen) ist nun unmißverständlich festgelegt worden, daß gegen die mißbräuchliche Benutzung des Warnblinklichts stets einzuschreiten ist. Das ist immer der Fall, wenn durch ein Fahrzeug der Verkehr nicht gefährdet, sondern nur behindert wird. Zweifelloso trifft dies dann zu, wenn ein Fahrzeug an übersichtlicher Stelle be- oder entladen wird. Eine Begünstigung des PKW-Verkehrs gegenüber dem LKW-Verkehr zeigt sich beim Paragraphen 19 der neuen Straßenverkehrs-Ordnung. Hier wird unter Absatz 3 vorgeschrieben, daß Lastkraftwagen über 7,5 Tonnen und Lastzüge vor Bahnübergängen außerhalb geschlossener Ortschaften schon direkt hinter der einstreifigen Bake (also etwa achtzig Meter vor dem Bahnübergang) warten müssen, wenn die Schranken sich schließen

oder das rote Blinklicht gegeben wird. Mit dieser Regelung soll den schnelleren Verkehrsteilnehmern die Überholchance gewahrt bleiben, um den Abfluß des Verkehrs nach Freigabe des Bahnübergangs zu beschleunigen.

In der bisherigen Straßenverkehrs-Ordnung gab es keine Aussage zum Verkehrsunfall. Diese Lücke wird nun durch den Paragraphen 34 geschlossen. In ihm ist nun folgendes festgelegt:

1. Nach einem Verkehrsunfall hat jeder Beteiligte sofort zu halten, sich über die Unfallfolgen zu vergewissern und den Verkehr zu sichern. Unberührt bleiben die Pflichten, die sich aus den Vorschriften über die Hilfeleistung bei Unglücksfällen (Paragraph 330c des Strafgesetzbuches)

und über die Verkehrs-Unfallflucht (Paragraph 142 des Strafgesetzbuches) ergeben.
2. Beteiligt an einem Verkehrsunfall ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zum Unfall beigetragen haben kann.

Gleichfalls neu in der Straßenverkehrs-Ordnung ist unter Paragraph 13 die Regelung der Benutzung der Parkscheibe, die vom Gesetzgeber legalisiert wurde. Damit werden die von Stadt zu Stadt verschiedenen Parkscheiben in Zukunft einheitlich aussehen. Darüber hinaus ist mit dem Verkehrszeichen 290 (Zonenhaltverbot für einen Stadtbezirk), der Hinweis für die Bereiche gegeben, in denen das Parken mit Parkscheibe möglich ist.

Besonderes Augenmerk sollten einige Verkehrsteilnehmer auf den Paragraphen 18 der Straßenverkehrs-Ordnung lenken. In ihm ist

festgelegt, welche Fahrzeuge Autobahnen und Kraftfahrstraßen (dazu zählen der Ruhr-schnellweg – E 3 – und auch die Nord-Süd-Straße in Duisburg) befahren dürfen. Das ist nur den Fahrzeugen gestattet, die auf ebener Strecke schneller als sechzig Stundenkilometer fahren können. Das trifft beispielsweise bei Mofas und Mopeds nicht zu.

Nach dem Willen des Bundesverkehrsministeriums soll für die Einführung aller Bestimmungen der neuen Straßenverkehrs-Ordnung ein Spielraum von sechs Monaten gewährt werden. Damit ist schon angedeutet, daß auch die neuen Verkehrszeichen erst nach und nach aufgestellt werden.

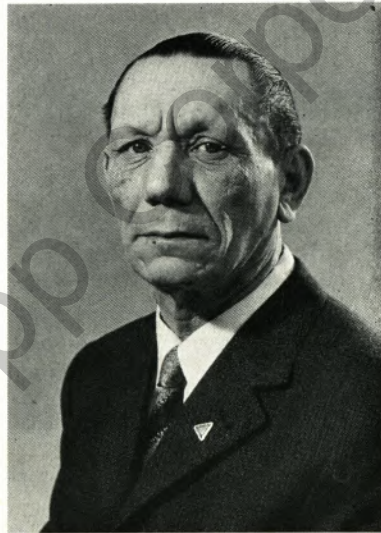
Die Kosten für den Austausch der Verkehrsschilder werden übrigens in der Bundesrepublik auf etwa zehn Millionen DM geschätzt.

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Hermann Lersch
Betr.-Assistent, ZBÜ
eingetreten: 4. 5. 1931



Walter Swakowski
Weichenwärter, EBN
eingetreten: 9. 6. 1931

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Schreiner Helmut Pelz, EWH
(25. 5. 1946)

Lokführer Walter Pliester mann, BM-Nord
(28. 5. 1946)

Allen unseren Jubilaren
ein herzliches Glückauf!

Durch ein Versehen wurden in unserer Ausgabe 1/2 1971 zwei Jubilare nicht genannt. Wir dürfen daher nachträglich zum 25jährigen Dienstjubiläum unsere herzlichen Glückwünsche aussprechen:

Herrn Karl-Heinz Cornelissen,
Abt.-Vorsteher, TWA (10. 2. 1946)

Herrn Wilhelm Kützner,
Rangiermeister, EN (20. 2. 1946)

Familiennachrichten

Geburstag:

Gerhard Suerick, früher Lokführer
geb.: 8. 6. 1881 (90 Jahre)
wohnhalt: DU-Hamborn, Gottliebstr. 55
Karl Heider, früher Verlademeister
geb.: 15. 5. 1886 (85 Jahre)
wohnhalt: Walsum, Beckstr. 12
Jakob Michalski, früher Schlosser
geb.: 30. 6. 1886 (85 Jahre)
wohnhalt: Bottrop-Fuhlenbrock, Görkenstr. 5
Johann Johardt, früher Stellwerkswärter
geb.: 20. 5. 1891 (80 Jahre)
wohnhalt: DU-Beeck, Arnoldstr. 61a

Diamantene Hochzeit:

Alois Bartetzko, früher Gleiswerker
geb.: 19. 6. 1888
verh.: 20. 6. 1911
wohnhalt: DU-Hamborn,
Röttgersbachstr. 32

Goldene Hochzeit:

Paul Schreiber, früher Pförtner Verwaltung
geb.: 19. 10. 1895
verh.: 17. 3. 1921
wohnhalt: DU-Hamborn, Bayreuther Str. 22
Friedrich Kiel, früher Kolonnenführer
geb.: 24. 3. 1900
verh.: 28. 3. 1921
wohnhalt: DU-Hamborn, Kleiststr. 49

Matthias Lieser, früher Vorarbeiter
geb.: 7. 4. 1895
verh.: 23. 4. 1921
wohnhalt: Friedrichsfeld, Holzstr. 215d

Ernst Arndt, früher Betr.-Assistent
geb.: 13. 3. 1899
verh.: 7. 5. 1921
wohnhalt: DU-Hamborn, Emscherstr. 177

Ernst Hübner, früher Lokführer
geb.: 9. 1. 1900
verh.: 13. 5. 1921
wohnhalt: DU-Hamborn, Wiesenstr. 7

Wilhelm Wilken, früher Betriebsleiter
geb.: 8. 3. 1894
verh.: 4. 6. 1921
wohnhalt: DU-Hamborn, Märker Str. 25

Wilhelm Falkenreck, früher Betriebsführer
geb.: 19. 1. 1891
verh.: 8. 6. 1921
wohnhaft: DU-Hamborn, Wieselstr. 66

Hubert Siebers, früher Stellwerkswärter
geb.: 7. 1. 1897
verh.: 13. 6. 1921
wohnhaft: Dinslaken-Eppinghoven,
Wiesenstr. 282

Karl Rühl, früher Bürohilfskraft
geb.: 4. 1. 1898
verh.: 21. 6. 1921
wohnhaft: Walsum, Am Rosengarten 8

Josef Koszinski, Pensionär
früher Monteur
geb.: 27. 6. 1910
gest.: 7. 1. 1971

Hermann Heske, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 24. 9. 1900
gest.: 20. 1. 1971

Dietrich Blumberg, Pensionär
früher Betr.-Assistent
geb.: 31. 8. 1884
gest.: 26. 1. 1971

Rudolf Rehberg, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 24. 6. 1891
gest.: 27. 1. 1971

Karl Eberhard, Lokmeister
BM-Süd
geb.: 9. 3. 1906
gest.: 30. 1. 1971

Friedrich Schmitz, Pensionär
früher Vorarbeiter
geb.: 3. 3. 1897
gest.: 4. 2. 1971

Emil Gabriel, Lokführer
BM
geb.: 15. 2. 1907
gest.: 4. 2. 1971

Paul Sturmheit, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 27. 4. 1896
gest.: 6. 2. 1971

Rudi Jasinek, Frührentner
früher Hafenarbeiter
geb.: 14. 1. 1933
gest.: 8. 2. 1971

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen und Walsum

Jubilare:

Sein 50jähriges Dienstjubiläum feiert

Anton Diendorf, Zentr. Betriebsbüro
am 18. 4. 1971

40 Jahre im Dienst sind

Heinrich Winter, Eisenbahnbetrieb
am 20. 5. 1971

Hermann Matten, Eisenbahnbetrieb
am 28. 5. 1971

Auf eine 25jährige Tätigkeit blicken zurück

Hans Kammenhuber, Bauabteilung
am 15. 4. 1971

Werner Alles, Eisenbahnwerkstatt
am 17. 4. 1971

Wilhelm Voßkamp, Eisenbahnbetrieb
am 20. 4. 1971

Heinrich Platen, Eisenbahnbetrieb
am 23. 4. 1971

Waldfried Berg, Hafen Walsum
am 2. 5. 1971

Herbert Grabowski, Eisenbahnbetrieb
am 7. 5. 1971

Werner Kostink, Eisenbahnbetrieb
am 14. 5. 1971

Erwin Nehrenheim,
Betriebsmaschinenendienst
am 17. 5. 1971

Gaudenz Edeler, Hafen Walsum
am 20. 5. 1971

Friedrich Mellinghoff,
Betriebsmaschinenendienst
am 23. 5. 1971

Hermann Pallerberg, Eisenbahnbetrieb
am 4. 6. 1971

Todesfälle:

Sebahattin Pacaman, Rangierer
EN
geb.: 16. 8. 1944
gest.: 25. 12. 1970

Edmund Kwitowski, Anstreicher
EW H
geb.: 9. 7. 1919
gest.: 28. 12. 1970

Paul Krause, Schlosser
EW H
geb.: 11. 9. 1909
gest.: 31. 12. 1970

Hermann Brahm, Pensionär
früher Rangiermeister
geb.: 23. 10. 1890
gest.: 2. 1. 1971

Karl Maier, Pensionär
früher Rangiermeister
geb.: 30. 4. 1904
gest.: 7. 1. 1971

Arbeite
sicher



Bei verminderter
körperlicher und
geistiger Leistungs-
fähigkeit durch
Krankheit oder
Alkoholgenuß ist die
Arbeitsaufnahme
verboten!



Gerade jetzt vor Schichtbeginn,
Hat er noch ein Bier im Sinn.



Eine Runde, noch 'ne Runde,
Voll ist bald nicht nur die Stunde.



... Hick, jetzt ruft ihn doch die Pflicht,
Daß er blau ist merkt er nicht.



Der Pförtner sagt zum Glück oh nein,
Betrunkene Leut' laß ich nicht rein.

