



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

18. JAHRGANG

10/12

1972

Aus dem Inhalt

Kurznachrichten

Zum bevorstehenden Jahreswechsel

Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

– Das Rechnungswesen berichtet zur Betriebs- und Geschäftslage EH –

Was tut die K.9 – 09 in Duisburg?

– Erstmalige Erprobung einer funkferngesteuerten Lokomotive beim Gemeinschaftsbetrieb –

Wir sind „im Bilde“

Arbeitssicherheit im Geschäftsjahr 1971/72

Wichtige Mitteilung der Betriebskrankenkasse

Vor 100 Jahren wurde eine Idee geboren:

Rudolf Diesels Erfindung kam erst spät zur Schiene
(Fortsetzung und Schluß des in Nr. 7/9 begonnenen Berichts)

Volkswirtschaftliche Zusammenhänge deutlich gemacht:
Bestimmungsfaktoren unserer Konjunktur

Scharf beobachtet!

Als Kampfrichter bei den Spielen der XX. Olympiade
in München

Eisenbahn-Verein machte Ausflug ins Schwalmthal

Zwei neue Schubboote im Dienst der ATH
für Erzfahrt Europoort-Schwelgern

Betriebskrankenkasse Hamborn krankt an steigenden Kosten

Jonny Wagenschreck grinst weiter

Unsere Jubilare

Familiennachrichten

Arbeite sicher

KURZNACHRICHTEN

Eine Produktionsminderung um 1,3% auf 41,2 Mill. t ergab sich für die deutsche Stahlindustrie im Geschäftsjahr 1971/72 (1. Oktober bis 30. September), nachdem schon das Vorjahr ein Minus von 10% gebracht hatte. Für September meldet das Statistische Bundesamt einen Ausstoß von 3,72 Mill. t gegenüber 3,88 Mill. t im August. Je Produktionstag wurden 132 000 t (133 600) hergestellt. Auch im September hat sich die seit April anhaltende Tendenz fortgesetzt, daß der Rohstahlausstoß über den vorjährigen Monatsergebnissen liegt, und zwar für die ersten 3 Quartale des Kalenderjahres nun um 2,8 (bis einschließlich August erst um 1,7) %. Es wird auch nicht erwartet, daß das letzte Quartal einen so scharfen Produktionsrückschlag wie das vierte Quartal 1971 mit damals kaum noch 110 000 t produktionstäglichem Ausstoß bringen wird.

Die Welt-Stahlproduktion wird in diesem Jahr 628 Mill. t erreichen und damit 8% mehr betragen, als im Rezessionsjahr 1971. Sie wird auch im nächsten Jahr weiter zunehmen. Diese Voraussage ist im Jahresbericht des Internationalen Eisen- und Stahlinstituts, Brüssel, enthalten. In der längerfristigen Prognose des Instituts, der eine jährliche Nachfragesteigerung von durchschnittlich 4,5% zugrunde liegt, wird von einem Weltverbrauch von 751 Mill. t Stahl 1975 gesprochen. Bis 1980 soll er auf 939 Mill. t und bis 1985 sogar auf 1 144 Mill. t ansteigen.

Dr. Richard Risser, Vorstandsmitglied der August Thyssen-Hütte, wurde für seine Verdienste um die Nachkriegsentwicklung der Eisen- und Stahlindustrie mit dem Großen Verdienstkreuz der Bundesrepublik ausgezeichnet. Bei der Überreichung durch den Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes NRW, Dr. Riemer, wies dieser auf die besonderen Verdienste Risssers in zahlreichen Fachkreisen beim Wiederaufbau der internationalen Handelsbeziehungen hin.

Die Handelsunion-Gruppe der ATH, die zur Zeit 10 000 Mitarbeiter beschäftigt und im Geschäftsjahr 1970/71 über 4,3 Milliarden DM umsetzte, wurde am 1. Oktober neu gegliedert. Aus den bisherigen drei großen Tochtergesellschaften – Heinr. Aug. Schulte Eisenhandel GmbH, Eisen- und Stahlhandel GmbH und Stahlunion-Export GmbH – wurden die beiden neuen Unternehmensgruppen Thyssen Stahlunion und Heinr. Aug. Schulte gebildet.

Einen neuen Streckenrekord hat im Juli eine Lokomotive der Bundesbahn aufgestellt: sie fuhr in den 31 Tagen insgesamt 50 251 Kilometer und hatte damit bereits nach weniger als 25 Tagen eine Strecke zurückgelegt, die dem Erdumfang entspricht. Die in Frankfurt (Main) stationierte elektrische Schnellzuglokomotive 103 157 hat damit Spitzenleistungen der Baureihe 112 aus den Jahren 1969 und 1970 erheblich übertroffen. Im Tagesdurchschnitt legte sie 1621 Kilometer zurück. Das bedeutet, daß sie ununterbrochen 67,5 km/h hätte fahren müssen, um diese Leistung zu erreichen. Derart hohe Kilometerleistungen erfordern jedoch entsprechend häufige Wartung und Pflege, außerdem ergeben sich zwischen jedem Einsatz betriebsbedingte Wartezeiten. In der Spitzenleistung der Lokomotive widerspiegeln sich deshalb nicht nur optimale Umlaufpläne, sondern auch beste Werkstattarbeit. Dabei stellt das Ergebnis der 103 157 durchaus keine Einzelleistung dar; im gleichen Monat erreichte die 103 129 mit 50 156 Kilometern eine um nur 95 Kilometer geringere Kilometerleistung.

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: Betriebsmaschinenendienst,
Boßmann, Glosemeier, Noll,
Still, Wenzel, Wiesner, Zölle
ATH: Lang, Meyer

Titelbild: Halbzeug-Knüppel und Blechcoils warten auf den Abtransport zum Empfänger

Rückseite: Graphik in der Natur



Zum bevorstehenden Jahreswechsel

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter!

Nicht mehr lang ist die Zeit bis zur Schwelle des neuen Jahres. Wir wollen dies zum Anlaß nehmen, uns persönlich an Sie zu wenden. An erster Stelle steht unser Dank für Ihren Arbeitseinsatz und Ihre Leistung in den zurückliegenden Monaten. Wenn auch die wirtschaftliche Unsicherheit, die den Beginn des Jahres 1972 überschattete, im weiteren Verlaufe einem gedämpften Optimismus Platz machte, so sind wir dennoch nicht ohne Sorgen, weil sich die Erlössituation unserer Gesellschafter seither kaum gebessert hat. Wir wissen noch nicht was uns 1973 erwartet; man kann nur hoffen, daß sich die wirtschaftliche Lage der Produktionsgesellschaften, für die wir unsere Leistungen erbringen, nachhaltig bessern möge. Wir haben an Sie die Bitte, auch im kommenden Jahr durch Ihre Aktivität das was in Ihren Kräften steht hierzu beizutragen.

Möge das neue Jahr unserer Arbeit Erfolg und allen unseren Mitarbeitern und Pensionären sowie Ihren Angehörigen Gesundheit, Zufriedenheit und Glück schenken.

Die Geschäftsführung
Bergermann Christophers Sieverling

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Der Jahreswechsel und die Weihnachtsfeiertage stehen vor der Tür. Es sollen Tage der Besinnung und Harmonie im Kreise der Familie sein.

Ein hartes arbeitsreiches Jahr liegt hinter uns. Die Anfangsmonate des Jahres 1972 waren für viele Belegschaftsmitglieder gekennzeichnet von der Sorge um den Arbeitsplatz. Durch die Zusammenarbeit von Geschäftsführung und Betriebsrat konnten Härtefälle vermieden werden. In den folgenden Monaten bis heute hat sich die Beschäftigungslage stark verbessert. Es wurden hohe Anforderungen an den Einsatz unserer Kolleginnen und Kollegen gestellt.

Wir geben der Hoffnung Ausdruck, daß der von jedem Belegschaftsmitglied erbrachte Beitrag zur Bewältigung der gestellten Aufgaben sich zum Wohl aller in unserem Unternehmen Beschäftigten auswirkt.

Unseren Belegschaftsmitgliedern – sowie unseren Pensionären und ihren Familien – wünschen wir ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches neues Jahr.

Betriebsrat
Diercks Fuhrmann

Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

Das Rechnungswesen
berichtet
zur Betriebs- und
Geschäftslage EH

Mit dem 30. 9. 1972 schließt das Geschäftsjahr 1971/72, so daß nachstehend eine Entwicklung des Verkehrsgeschehens für das gesamte Geschäftsjahr im Vergleich zum Vorjahr gegeben werden kann.

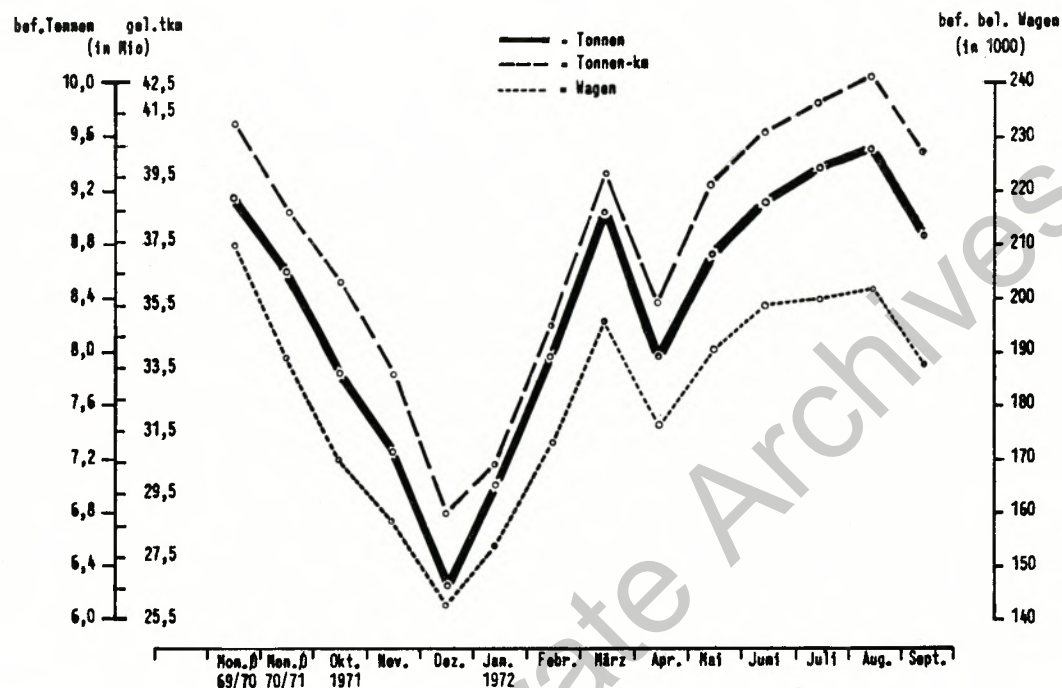
Nachdem bereits das 1. Halbjahr des Geschäftsjahres 1971/72 durch eine deutlich rückläufige Konjunktur gekennzeichnet war, konnte auch ein spürbarer Aufschwung im 2. Halbjahr nicht verhindern, daß das abgelaufene

Geschäftsjahr insgesamt gesehen leistungsmäßig hinter dem Vorjahr zurückblieb.

Werksbahn

Die durchschnittliche monatliche Beförderungsleistung betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr 8 247 000 Tonnen und ist damit gegenüber dem Vorjahr um 4,1% zurückgegangen. Die monatlichen Anforderungen seitens der Produktionsbetriebe an die Eisenbahn waren dabei recht unterschiedlich. Die niedrigste Monatsleistung des Geschäftsjahres war im Dezember 1971 mit rd. 6,3 Mill. beförderten Tonnen; die höchste wurde im Monat August 1972 mit rd. 9,5 Mill. bef. Tonnen erreicht. (Siehe Übersicht I „Die Beförderungsleistung der Werksbahn“.)

I. Die Beförderungsleistung der Werksbahn



Leistungskennzahlen der Werksbahn

1. beförderte Tonnen	Mon.-Ø 1970/71	Mon.-Ø I. Halbj. 1971/72	Mon.-Ø II. Halbj. 1971/72	Mon.-Ø 1971/72	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
insgesamt (in 1000)	8 600	7 565	8 929	8 247	— 4,1
davon ATH	6 818	6 106	7 344	6 725	— 1,4
TN	867	563	639	601	— 30,7
Bergbau	675	688	745	716	+ 6,1
Sonstige	240	208	201	205	— 14,6
2. geleistete tkm insgesamt (in 1000)	38 472	33 798	40 103	36 951	— 4,0
3. Betriebsmittel und Arbeitseinsatz					
a) Lok-Einsatz-Stunden	83 393	71 445	79 751	75 598	— 9,3
b) verf. Arbeitsstd. des EB-Personals	347 375	301 475	315 599	308 537	— 11,2

Werkshäfen

Die gesamte Umschlagsleistung der Werkshäfen Schwelgern und Walsum liegt mit 1 147 000 Tonnen im Monatsdurchschnitt des Geschäftsjahres 1971/72 um 16% unter der Leistung des Vorjahres. Hier ist jedoch zu berücksichti-

gen, daß während der Gesamtdauer des 1. Halbjahres Niedrigwasser herrschte und damit erschwerte Bedingungen für den Schiffsumschlag gegeben waren. Die Anzahl der eingehenden beladenen Schiffe ist zwar gegenüber dem Vorjahr kaum rückläufig (— 1,8%), infolge des geringen Ladungsgewichtes je Schiff konnte die

absolute Menge des Vorjahres jedoch bei weitem nicht erreicht werden. Der Monat Januar 1972 hatte mit 836 000 umgeschlagenen Tonnen die niedrigste Umschlagsleistung zu verzeichnen; die höchste Monatsleistung wurde im August 1972 mit 1 525 000 Tonnen erzielt. (Siehe Übersicht II. „Die Umschlagsleistung der Werkshäfen“.)

Investitionen

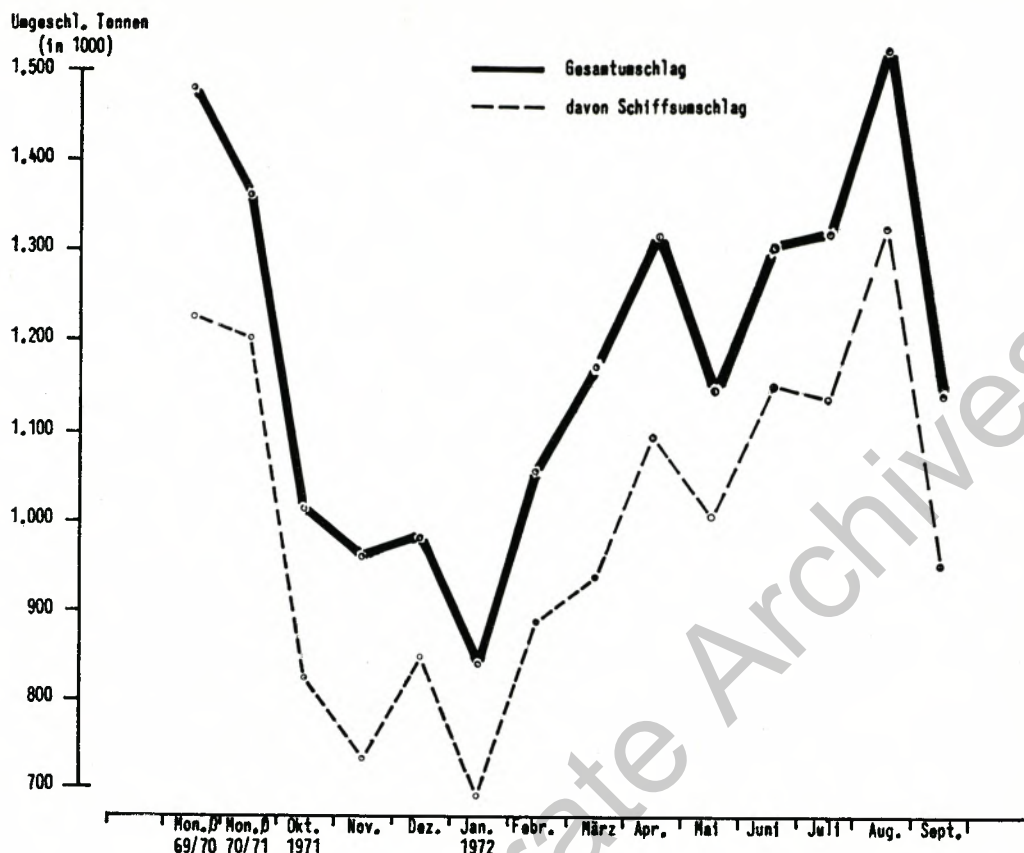
In Anbetracht der anhaltend kritischen Ertragslage bei unseren Gesellschaftern mußten die betrieblichen Investitionen auf das unbedingt notwendige Maß reduziert werden, so daß Verlagerungen von bereits geplanten In-

vestitionsvorhaben über das Geschäftsjahr 1971/72 hinaus notwendig wurden. Die verbliebenen Mittel sind weitgehend für den Ersatz alter und nicht mehr brauchbarer Anlagen und Betriebsmittel – insbesondere Eisenbahnwagen und Lokomotiven – verwandt worden.

Kosten

Die angespannte Kostenlage hielt auch im Geschäftsjahr 1971/72 insbesondere durch die Steigerung bei den Personalkosten (tarifl. Lohn- und Gehaltserhöhungen ab 1. 10. 1971) sowie durch die rückläufige Beschäftigung weiter

II. Die Umschlagsleistung der Werkshäfen



Leistungskennzahlen der Werkshäfen

1. Umgeschlagene Tonnen	Mon.-Ø 1970/71	Mon.-Ø I. Halbj. 1971/72	Mon.-Ø II. Halbj. 1971/72	Mon.-Ø 1971/72	Veränderung gegenüber Vorjahr in %
insgesamt (in 1000)	1 366	1 003	1 290	1 147	— 16,0
davon für ATH	1 022	822	1 043	933	— 8,7
TN	235	118	168	143	— 39,1
Bergbau	73	37	48	42	— 42,5
Sonstige	36	26	31	29	— 19,4
2. Schiffsverkehr					
Anzahl bel. Schiffe					
im Eingang	609	673	524	598	— 1,8
im Ausgang	630	501	582	542	— 14,0
3. Betriebsmittel und Arbeitseinsatz					
a) Hebezeugstunden	8 663	6 163	7 632	6 898	— 20,4
b) verf. Arbeitsstunden					
Hafenpersonal und Unternehmer	42 114	34 426	35 482	34 954	— 17,0

Belegschaftsstand

Die Zahl der Beschäftigten für den Gemeinschaftsbetrieb setzt sich zum Ende des Geschäftsjahres 1971/72 – im Vergleich zum Vorjahr – wie folgt zusammen:

EH Belegschaft	Stand am 30. 9. 1971	Stand am 30. 9. 1972
insgesamt (ohne Oberhausen):	3 534	3 355
davon Arbeiter	3 013	2 813
davon Angestellte	488	498
davon Lehrlinge	42	44
Anteil der Gastarbeiter	772	702
im Bereich Oberhausen		
insgesamt:	1 071	975
davon Arbeiter	892	807
davon Angestellte	179	168

an. Trotz verstärkter Bemühungen um Anpassung an die in den einzelnen Monaten recht unterschiedliche Beschäftigungslage und Ausschöpfung aller gegebenen Möglichkeiten in Be-

trieb und Verwaltung war es nicht möglich, die Werkselbstkosten sowohl bei der Werksbahn als auch bei den Werkshäfen auf dem Stand des Vorjahres zu halten.

In diesem Zusammenhang seien auch die hohen Folgekosten erwähnt, die durch Unfälle und Schäden an Anlagen und Betriebsmitteln verursacht werden.

Th. Höffner

Erstmalige Erprobung einer funkferngesteuerten

Was tut die K. 9 - 09 in Duisburg?

Die guten Beziehungen zu unseren holländischen Eisenbahnfreunden der Koninklijke Nederlandsche Hoogovens en Staalfabrieken N. V., IJmuiden, ermöglichten uns vor einigen Monaten die Verwirklichung eines ganz besonderen Vorhabens: Die Erprobung einer funkferngesteuerten Lokomotive auf dem Schienennetz des Gemeinschaftsbetriebes.

Vom 5. bis 18. August 1972 stellte uns Hoogovens freundlicherweise die vierachsige, 96 t schwere, dieselelektrische Lokomotive K.9 - 09, Bauart General Electric (GE), ausgerüstet mit einer GE-Funkfernsteuerung, zur Verfügung. Was waren wohl die Gründe, die zum leihweisen Einsatz der K.9 - 09 bei EH führten?

In erster Linie gilt es, den technischen Fortschritt im Eisenbahnwesen zu verfolgen und, wo es angebracht erscheint, auch anzuwenden. Eine so komplizierte Angelegenheit, wie die Funkfernsteuerung von Fahrzeugen, läßt sich jedoch nicht ohne weiteres einfach bestellen und dann einsetzen. Es muß vielmehr zunächst geprüft werden, welches System gewählt werden soll, ob sich dieses oder jenes System, eingestellt auf eine entsprechende Fre-



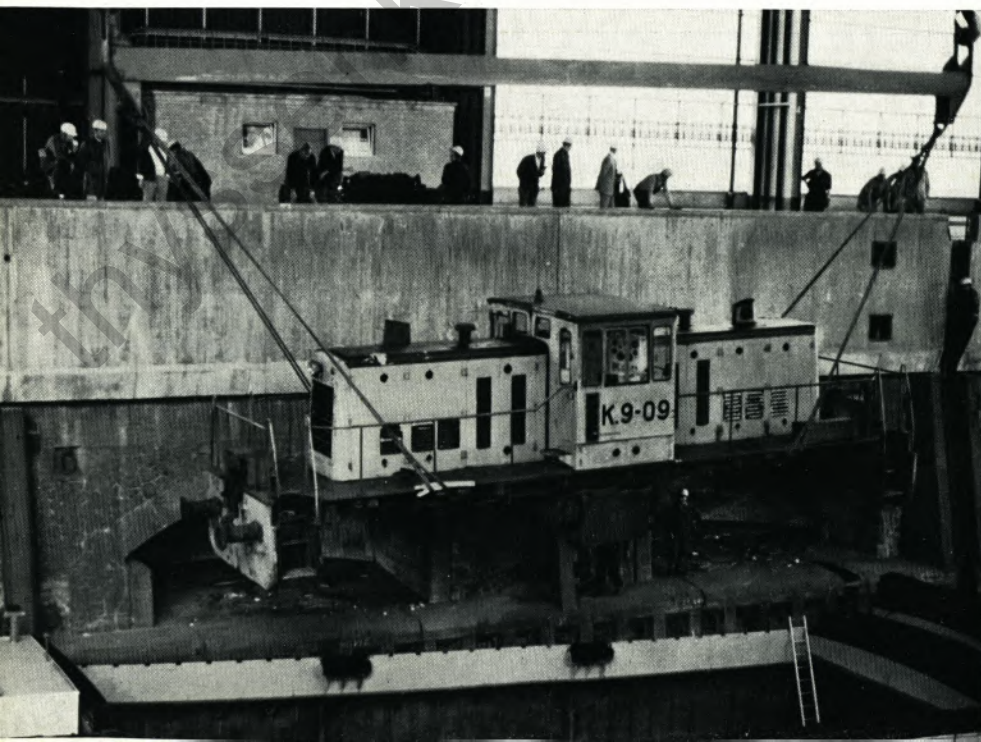
Anschließend wird die fahrbereite Lok zur EWH geschleppt.

quenz, deren Zuteilung von der Bundespost genehmigt werden muß, in unserem recht großen Eisenbahnnetz mit den verschiedensten Hochbauten (Hallen, Hochöfen, Gerüste) der viele Gleise überspannenden Fahrleitung und den zahlreichen, unsere Strecken in geringer Höhe kreuzenden Hochspannungsleitungen, anwenden läßt. Des weiteren ist es natürlich auch wichtig, zu sehen, wie unser Personal

mit der Funkfernsteuerung zurechtkommt.

Bevor wir nun diese Probleme mit der K.9 - 09 lösen konnten, mußten wir die Lok erst einmal hier haben; denn auf der Schiene über Strecken der NS und DB konnte sie wegen des zu großen Achsdruckes und der relativ geringen zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht gebracht werden. Es blieb also nur der Weg über das Wasser übrig.

Am 5. August traf in aller Frühe die K.9 - 09 mit der MS „Veldwijk“ in der neuen Umschlagshalle Walsum ein. Sie war zerlegt in Brückenrahmen mit Aufbauten und die zwei Drehgestelle, da die Tragfähigkeit der beiden Kräne auf je 40 t beschränkt ist. Die gute Vorarbeit unserer Mitarbeiter - es mußten eine entsprechend lange Traverse besorgt und an einigen Stellen verstärkte sowie in der Länge passende Seile besorgt und der beim Anheben eintretende Schrägzug der Seile vorbestimmt werden - führte zu einer kurzen Ausladezeit, und so konnte die Lok bald zur EWH geschleppt werden, um dort durch Anklemmen der Fahrmotorleitungen und andere Arbeiten wieder fahrbereit hergerichtet zu werden. In der Zwischenzeit waren auch die „Begleiter“ von Hoogovens eingetroffen, die uns in den nächsten Tagen



Die zerlegte Lokomotive wird im Hafen Walsum aus der MS „Veldwijk“ ausgeladen.

Lokomotive beim Gemeinschaftsbetrieb

zum Vorführen und Einfahren der Lok zur Verfügung standen.

Am 6. und 7. August fanden dann die ersten Versuchsfahrten statt, bei denen zunächst nur das EH-Netz abgefahren und auf eventuelle Störstellen hin untersucht werden sollte. Unser „Salonwagen“ und der Unterrichtswagen des Betriebsmaschinenendienstes bildeten den Zug, den die Lok zu ziehen hatte. Sie selbst war unbesetzt, wenn man davon absieht, daß einige Mitfahrer das Erlebnis auf dem Laufsteg der Lok miterleben wollten. Der Lokführer stand bei gedrückter Fahrt auf der Plattform des Spitzenwagens oder – bei gezogener Fahrt – vorne auf dem Rangierstand und dirigierte von dort aus den Zug. Später wurden dann größere Entfernungen des Lokführers zum Zug bzw. zur Lok gewählt, um die Reichweite der Funkfernsteuerung zu testen.

Es muß jetzt zum besseren Verständnis dieses Berichtes die Technik der Funkfernsteuerung kurz erklärt werden. Die GE-Funkfernsteueranlage, nach dem PCM-System arbeitend (Impuls-codierte Modulation), besteht aus dem Steuergerät, das der Lokführer trägt und mit dem er die Befehle an



An einem Sonntag fand die erste Versuchsfahrt im Beisein der Geschäftsführung statt. Im Vordergrund Lokführer Schwitzki, der die Einheit über Funk steuert.

die Lok übermittelt sowie dem Empfänger, der diese Befehle aufnimmt und auf die Lokomotivsteuerung überträgt. Die Hoogovens-Anlage arbeitet auf der Frequenz 153,86250 MHz bei einer HF-Ausgangsleistung von 0,5 Watt. Mit der GE-Anlage können in Abhängigkeit von der gewählten



Hier zieht die K.9-09 im Werk Ruhrort eine Ladestelle. Der Lokführer sichert die Einheit beim Überqueren einer Straße vom Rangierstand aus.

Zugriffszeit (Zeit vom Befehlübertragen bis zur Befehlsausführung) 15 bis 30 Lokomotiven auf einer Frequenz betrieben werden. Beim Vorhandensein mehrerer Lokomotiven auf einer Frequenz werden die einzelnen Lokomotiven im Teilzeitverfahren (time Sharing) vom jeweiligen Steuergerät, das als Sender arbeitet, angesprochen. Jede Lok hat einen speziellen Code und erfährt immer nach einem vollen Umlauf (Abfrage aller auf einer Frequenz arbeitenden Lokomotiven) den gewünschten Befehl. Diese Umlaufzeit beträgt zwischen 1 bis 3 Sekunden (abhängig von der Anzahl der auf diese Weise eingesetzten Lokomotiven). Sinnvolle Einrichtungen in den Geräten verhindern das Ansprechen der falschen Lok oder falsche Bedienungen. Der Lokempfänger nimmt die ihm zugehörigen Befehle auf und überträgt sie auf die mit Magnetventilen ausgestattete Steuerung. Beim GE-System können einschließlich „ein“, „aus“ und „Nothalt“ insgesamt 18 Befehle übertragen werden. Das Sendegerät (Steuergerät) wird mit einer Batterie betrieben (Betriebsdauer max. 8 Stunden) und wiegt ca. 4 kg, das Empfangsgerät arbeitet mit der Lokbatterie. Die maximale Reichweite beträgt ca. 600 Meter.

An den folgenden Tagen bis zum 17. August wurden in meist zweischichtigem Einsatz echte Betriebsfahrten an allen markanten Stellen unseres großen Netzes einschließlich des Bereichs TN, Oberhausen, durchgeführt. Unsere Lokführer, die vorher gut durch ihre holländischen Kollegen mit der Funkfernsteuerung vertraut gemacht wurden, fuhren selbständig alle Einsätze und konnten sich so vom Funktionieren der Funkfernsteuerung überzeugen. Es wurden gedruckte Fahrten

zur Pfeilerbahn nach Ruhrort unternommen, bei denen der Lokführer auf der Plattform des Spitzenwagens stehend, den Zug dirigierte.

Andere interessante Einsätze waren am Ablaufberg, an der Gleiswaage beim Verwiegen aller Wagen des Zuges oder als gedrückte Fahrten im Bereich TN zu verzeichnen. Überall, wo die knallgelbe Lok mit ihrem nicht überhörbaren Motorgeräusch und dem schrillen Klang des Signalhorns zu hören und zu sehen war, wurde sie bestaunt und mit den Augen verfolgt. Was hat denn dieser gelbe Kasten bei uns hier zu suchen? So mußten wohl die meisten Fragen gelautet haben. Was hatte sie wirklich zu suchen? Nun, wir wollten, wie eingangs beschrieben, den möglichen späteren Einsatz einer funkferngesteuerten Lokomotive bei EH vor der Festlegung auf irgendein System prüfen, um künftig unsere Eisenbahn noch sicherer und zweckmäßiger fahren und steuern zu können. Der Versuch ist zu unserer vollen Zufriedenheit verlaufen.

Unseren holländischen Freunden und vor allem der Fa. Hoogovens gebührt unser aller Dank. Am 18. August wurde dann die auf Hochglanz polierte Lok

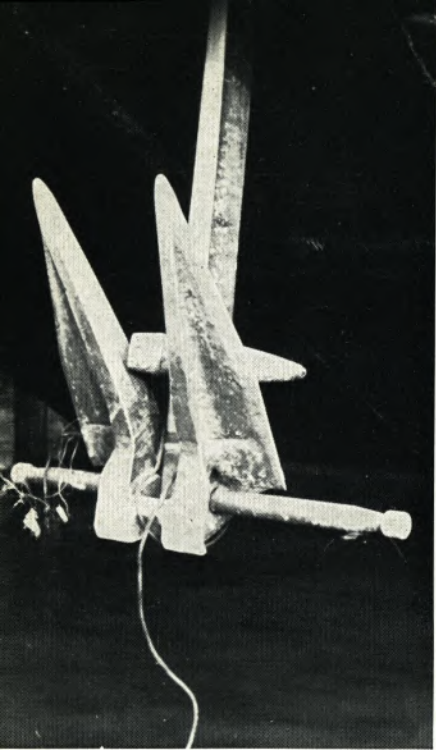


Hinein in die Schwaden der Schlackenbeete im Bereich des Oxygenstahlwerkes Bruckhausen. Bei gedrückter Fahrt steht der Lokführer auf dem Trittbrett des ersten Wagens und kann so den Fahrweg wesentlich besser einsehen.

auf dem gleichen Wege wie bei der Herfahrt mit der MS „Veldwijk“ zurückgebracht.

– Zölle –

Wir sind ›im Bilde‹



Am 11. Oktober 1972, gegen 7.00 Uhr, wurde im Hafen Schwelgern in dem Buganker des Schubleichters „SFNR 209“ eine 15-cm-Granate bemerkt. Die Granate ist beim Hieven des Ankers entweder auf dem Schubliegeplatz Orsoy oder im Hafenbecken Schwelgern mit nach oben gekommen.

Durch die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen (u. a. Verhören der in der Nähe liegenden bemannten Schiffe) mußte der Betrieb am Westufer des Hafens Schwelgern bis zur Bergung der Granate eingestellt werden.

Gegen 12.30 Uhr des gleichen Tages wurde das Geschloß durch einen Feuerwerker geborgen.

Wie bereits in den vorausgegangenen Jahren, besuchten am 3. 10. 1972 die Teilnehmer des diesjährigen Lehrganges für Aufsichtskräfte von Werkseisenbahnen der Wirtschaftsvereinigung der Eisen- und Stahlindustrie den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen.

Zu einer Betriebsversammlung hatten sich am 18. Oktober über 500 Belegschaftsmitglieder erstmalig in der Aula der Gewerblichen Berufsschule an der August-Thyssen-Straße in Duisburg-Hamborn eingefunden. Betriebsratsvorsitzender Karl-Heinz Diercks berichtete u. a. über die Bedeutung und Arbeit der Betriebsratsausschüsse. Anschließend erläuterte Werner Hahn (IG Metall) die Rechte der Arbeitnehmer nach dem BVG §§ 81 bis 85. Letzten Punkt der Tagesordnung bildete — wie immer — die Möglichkeit für die Belegschaft, sich zu ihren Fragen, Sorgen und Nöten selbst zu Wort zu melden.



Zahlreiche Wissenschaftler und Experten für die Begrünung von Halde, die sich zu einer internationalen Tagung in Essen aufhielten, besuchten am 4. Oktober die Halde Wehofen. Die Fachleute zeigten sich beeindruckt von den Erfolgen, die man inzwischen mit der systematischen Bepflanzung der Halde (man begann bereits 1950 damit) gemacht hat.

Der VDEh hat in diesem Jahr von der Wirtschaftsvereinigung der Eisen- und Stahlindustrie erstmals einen Lehrgang für Triebfahrzeugführer durchführen lassen. An einem Tag mußte der Unterricht wegen des nicht transportablen Bremslehrstandes im Lehr-Modell-Raum des Gemeinschaftsbetriebes stattfinden. Betriebsleiter Büschgen hier beim Erläutern und Vorführen der verschiedenen Geräte.



Arbeits- sicherheit im Geschäfts- jahr 1971/72

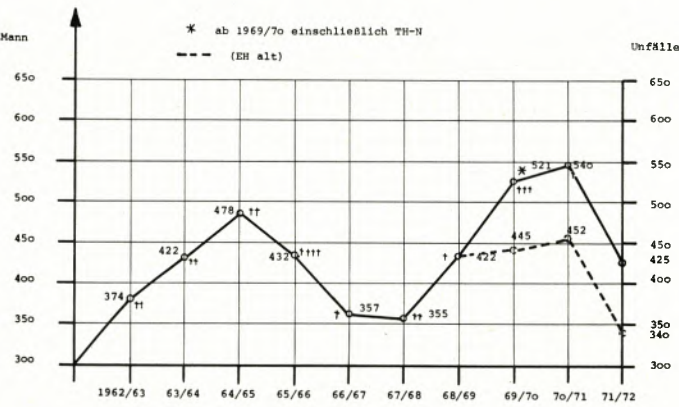
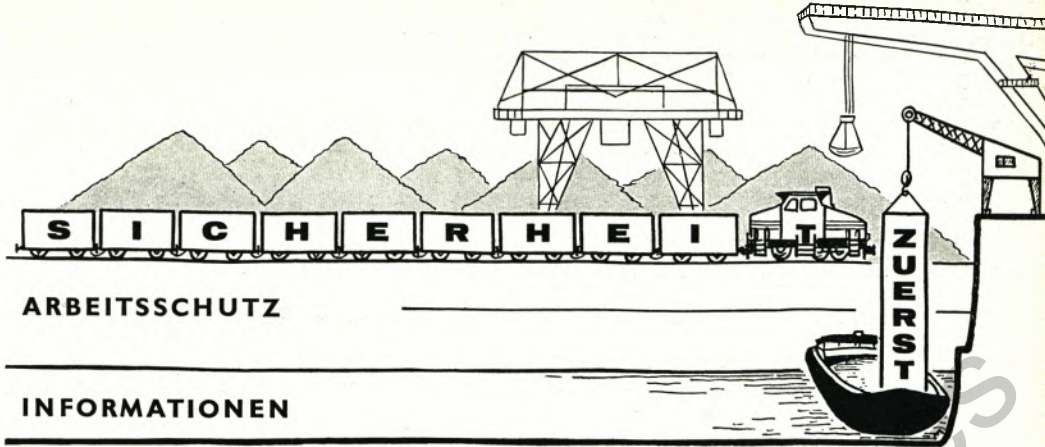
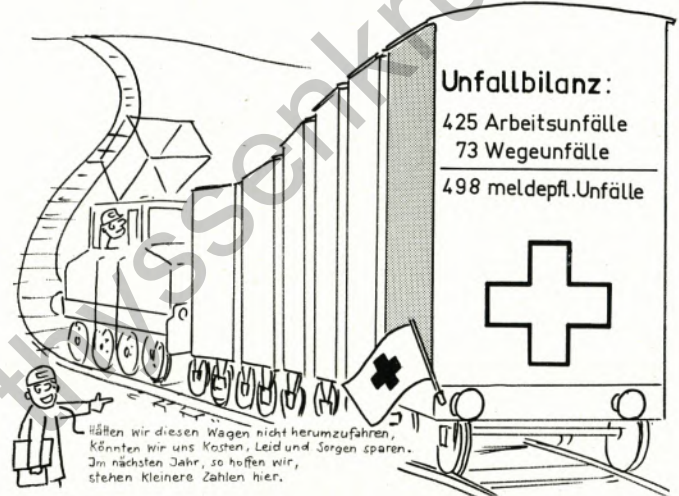


Tabelle 1

Mit diesem Bericht will die Abt. Arbeitssicherheit, wie in jedem Jahr, einen kurzen Überblick über das Unfallgeschehen des abgelaufenen Geschäftsjahres geben. Erstmals seit einem Zeitraum von 10 Jahren können wir in einem Unfallverhütungsbericht von „niedrigsten“ Zahlen sprechen. Die Entwicklung des Unfallgeschehens beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen hat im letzten Geschäftsjahr alle Erwartungen, die durch eine abgeschwächte Konjunktur beeinflusst waren, weit im positiven Sinn übertroffen. Die Zahl der meldepflichtigen Unfälle, also der Arbeitsunfälle, die eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als 3 Tagen zur Folge hatten, gingen von 540 auf 425, um 115 Unfälle zurück. Das sind ca. 21,3%. Vergleicht man die Zahlen der letzten 10 Jahre (ohne Ein-



beziehung unseres Verkehrsbetriebes bei der Thyssen Niederrhein AG), dann hatten wir im Geschäftsjahr 1971/72 die niedrigste Unfallziffer. Von 452 (1970/71) auf 340 gingen die Arbeitsunfälle im Bereich „alt EH“ zurück, das sind 24,8%. Besonders erfreulich ist die Tatsache, daß wir seit 1953 erstmals melden können, daß sich im abgelaufenen Geschäftsjahr kein tödlicher Unfall ereignet hat. Die Entwicklung der

Geschäftsjahr	68/69		69/70		70/71		71/72	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%
Eisenbahn Nord	154	1,37	162	1,38	154	1,35	111	1,04
Eisenbahn Süd	58	1,46	60	1,48	48	1,18	42	1,03
Eisenbahn Ost	-	-	-	-	34	0,71	28	0,68
Betriebsmaschinendienst	29	0,42	25	0,36	28	0,40	30	0,44
Betriebsmaschinendienst (0)	-	-	-	-	3	0,13	6	0,30
Bau-H	4	0,62	7	0,92	2	0,25	2	0,25
Bau-H (0)	-	-	-	-	-	-	2	0,83
Bau-O	30	0,89	48	1,25	42	1,32	35	1,25
Bau-O (0)	-	-	-	-	9	0,6	7	0,57
BauS/Sa	-	-	-	-	8	1,17	6	0,89
BauS/Sa (0)	-	-	-	-	-	-	-	-
Eisenbahnwerkstatt	56	1,18	48	1,04	78	1,64	47	1,06
Eisenbahnwerkstatt (0)	-	-	-	-	23	0,99	17	0,83
Fahrleitungsmaterial	6	1,11	9	1,56	8	1,29	6	1,02
Hafen Schwegeln	57	1,45	58	1,50	61	1,56	39	1,09
Hafen Valsen	-	-	-	-	12	1,59	22	2,32
Läger	5	1,08	7	1,36	4	0,78	8	1,58
Läger (0)	-	-	-	-	-	-	-	-
Verkehrsabfertiger	11	0,26	12	0,25	7	0,25	11	0,48
Verkehrsabfertiger (0)	-	-	-	-	7	0,77	3	0,35
Verwaltung	-	-	-	-	-	-	1	0,03
Verwaltung (0)	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige	14	1,17	9	0,79	11	0,83	2	0,17
Sonstige (0)	-	-	-	-	-	-	-	-
Gesamt EH	424	12,4	521	11,6	540	11,6	425	9,66
(0) = Überhausen								

Tabelle 2

Unfallhäufigkeit der letzten 10 Jahre bei EH ist der Tabelle 1 zu entnehmen. Wie die einzelnen Betriebe zu dieser erfreulichen Entwicklung beigetragen haben, ist aus der Tabelle 2 ersichtlich. Bei den gewerblichen Berufsgenossenschaften konnte man für 1971 einen Rückgang der Unfälle von ca. 3,0% verbuchen.

Ausfallzeiten und Kostenentwicklung
Unsere Behauptung, daß die Unfallhäufigkeit nicht mit dem Unfall-

Jahr	Gesamt	Ausfallstunden + je Unfall	Ausfallstunden der BG Ø je Unfall	entspricht einer Monatslei- stung
1965/66	54.287	136	-	v. 305 Mann
1966/67	36.197	101	127,1	v. 209 Mann
1967/68	44.025	124	130,3	v. 294 Mann
1968/69	47.546	112	132,3	v. 275 Mann
1969/70*	59.596	114	119,7	v. 346 Mann
1970/71	63.930	118	116,0	v. 371 Mann
1971/72	41.176	97	113,0	v. 238 Mann

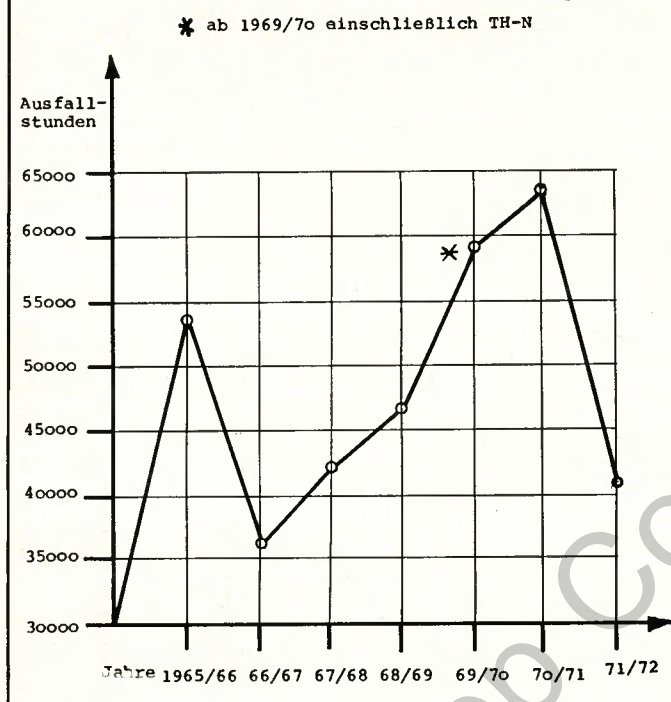


Tabelle 3

Jahr	Vorbelastung durch die BG DM	innerbetrieb- liche Vorbelastung DM	Ø je Unfall DM
1966/67	166.350	778.452	2. 180,50
1967/68	164.350	673.700	1. 903,40
1968/69	175.700	774.800	1. 756,40
* 1969/70	209.950	867.100	1. 664,30
1970/71	192.600	803.600	1. 488,14
1971/72	160.500	599.200	1.409,86

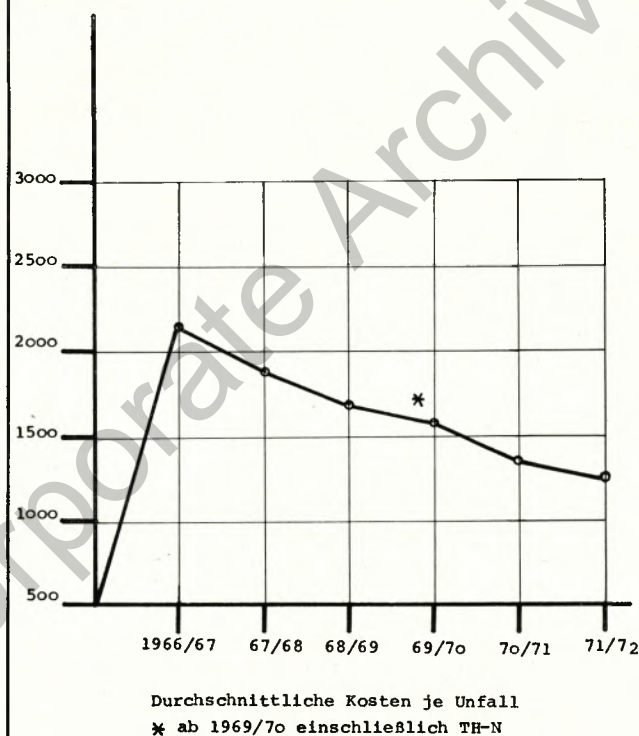


Tabelle 4

geschehen in Einklang zu bringen ist, hat sich auch in diesem Jahr wieder bewiesen. Die Ausfallzeit, nach der die Unfallschwere bemessen wird, ist nicht nur in der Gesamtheit gesunken, sondern auch je Unfall. 1970/71 lag die Ausfallzeit je Unfall noch bei ca. 118 Stunden, im letzten Geschäftsjahr sank die Zeit auf ca. 97 Stunden. Die Gesamtausfallzeit für Arbeitsunfälle sank um ca. 35,6% von 63 930 auf 41 176 Stunden (Tabelle 3). Die Ausfallzeiten in der gewerblichen Wirtschaft gingen 1971 um 15,3% zurück.

Die Kosten, die durch einen Arbeitsausfall anfallen, gehen im Rahmen der Lohnfortzahlung fast ausschließlich zu Lasten der Firma. Zu den Lohnfortzahlungskosten muß EH auch die Kosten, die durch das berufsgenossenschaftliche Vorbelastungsverfahren anfallen, tragen. Wie aus der Tabelle 4 zu ersehen ist, sanken naturgemäß auch diese Kosten. 1970/71 mußten wir 192 600,- DM zahlen, 1971/72 waren es 160 500,- DM. Je Unfall sanken die Kosten von 1488,14 DM auf 1 409,86 DM. Im Bereich der Berufsgenossenschaften stiegen die Unfallfolgekosten 1971 um 7,4%.

Verletzte Körperteile

Die Aufzeichnung der verletzten Körperteile (Tabelle 5) zeigt deutlich, daß mehr als 25% Fuß- und ca. 20% Beinverletzungen zu verzeichnen sind. Der größte Teil der Unfälle ist auf Umknicken im Gleisbereich zurückzuführen. Da wir noch nicht in der Lage sind, die Verkehrswege für das Eisenbahnpersonal immer von Unebenheiten und herumliegenden Gegenständen freizuhalten, werden wir uns für diesen Bereich verstärkt um eine Möglichkeit der Verbesserung der Körperschutzartikel, insbesondere der Sicherheitsschuhe, einsetzen. Der Aufwand für Körperschutzartikel betrug 188 261,49 DM, das sind pro Kopf der Belegschaft ca. 43,- DM.

Leistung der Werksbahn und der Häfen

Die Zahl der Mitarbeiter, die 1971/72 für den Gemeinschaftsbetrieb

Dienstleistungen erbrachten, sind im Monatsdurchschnitt um ca. 5,5%, das sind 255 Mann, zurückgegangen. Mit 4396 Mitarbeitern wurde eine Monatsdurchschnittsleistung erzielt, die mit 36 950 578 t/km auf dem

Tabelle 5

Verletzte Körperteile	Anzahl	%
Kopf	26	6,1
Augen	13	3,1
Oberkörper	26	6,1
Unterkörper	6	1,4
Arme	23	5,4
Hände	58	13,6
Finger	77	18,1
Beine	81	19,1
Füße	108	25,4
Zehen	7	1,7
Gesamtunfälle	425	

Tabelle 6

Geschäftsjahr	Belegschaft im Monats $\bar{x}$	Verfahrene Arbeits- stunden im Monatsmittel	An- stieg in %	Durchschnittliche Monatsleistung				Anstieg der Unfall- häufig- keit in %
				Werksbahn t/km	An- stieg in %	Hafen t	An- stieg in %	
1966/67	3.382	486.084	-	24.795.513	-	976.046	-	-17,3
1967/68	3.403	510.106	5,1	26.894.424	8,4	1.110.986	13,8	- 6,0
1968/69	3.426	526.652	3,2	29.847.417	10,9	1.173.094	5,6	18,8
1969/70	4.471	700.952	33,1	41.160.503	37,9	1.289.630	9,9	5,4 (23,4)
1970/71	4.651	654.059	- 7,5	38.472.317	- 6,5	1.365.717	5,9	3,6
1971/72	4.396	589.237	- 9,9	36.950.578	- 3,9	1.146.904	-16,0	-21,3

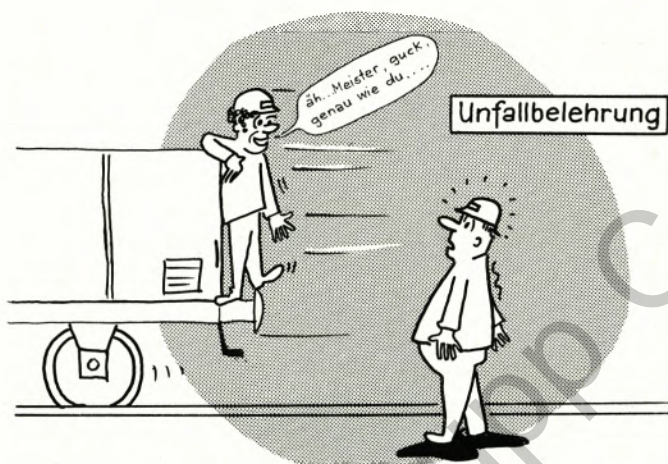
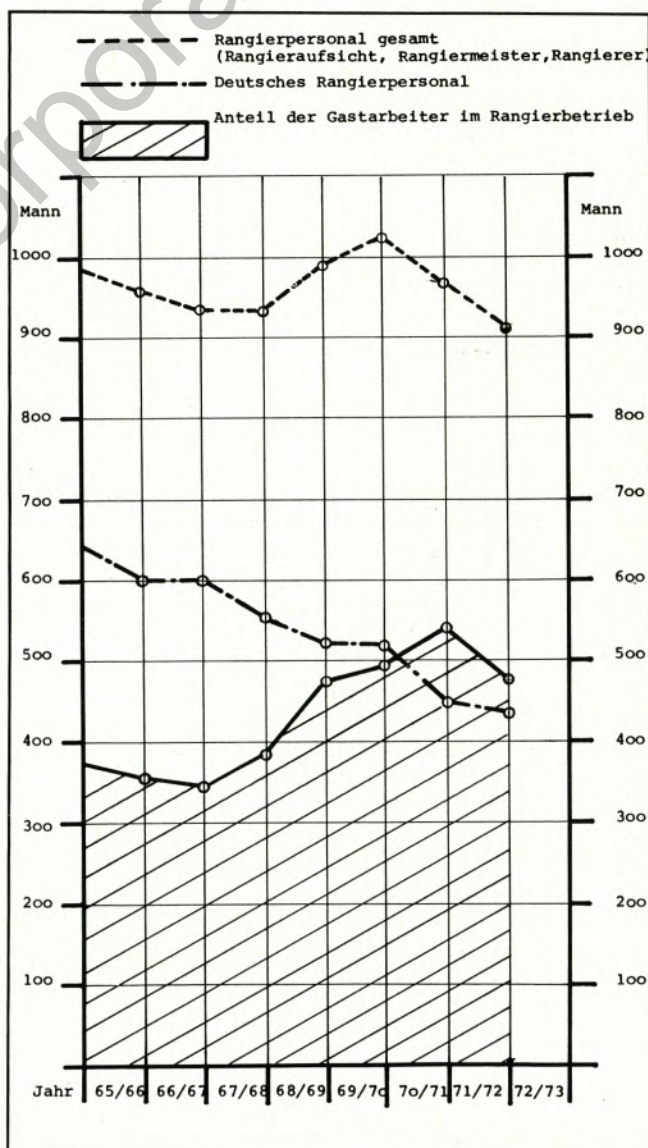
Sektor der Werksbahn um ca. 5,0% und in den Häfen mit 1146904 t um ca. 6,4% unter der Leistung des Vorjahres lag (Tabelle 6). 589 237 Arbeitsstunden wurden im Monatsdurchschnitt verfahren, das waren 9,9% weniger als im Jahr zuvor. Je 1 Million verfahrenen Arbeitsstunden wurden im Bereich der Wirtschaftsvereinigung 95, bei EH 60 Unfälle verursacht. Die Basiszahl der Unfallhäufigkeit (Unfälle je 1000 Mann Versicherte) sank von 12,4 auf 8,0. Der Durchschnitt der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft betrug 10,3. Der Einsatz der ausländischen Mitarbeiter im Gesamtbereich EH hat sich im Vergleich zum Vorjahr zahlenmäßig nicht geändert. Im Rangierbetrieb EN und ES ist es fast wieder zu einem Gleichstand zwischen deutschen und ausländischen Mitarbeitern gekommen (Tabelle 7). Gemessen an der Belegschaftsstärke verursachten die ausländischen Mitarbeiter 1971/72 158 = ca. 20,4% meldepflichtige Arbeitsunfälle. 1970/71 waren es ca. 24,0%.

noch nicht geübten Informationsaktion, die die gesamte Belegschaft einschließen soll.

Die erfreuliche Bilanz der Arbeitssicherheit für das Geschäftsjahr 1971/72 darf uns alle aber nicht zufrieden stimmen. Jeder Unfall ist zuviel. Daß aber umsichtiges Verhalten das Unfallgeschehen beeinflussen kann, beweist das abgelaufene Geschäftsjahr. Diese Erkenntnis, daß das Verhalten eines Menschen maßgeblich zur Entstehung des Unfalls beitragen kann, sollte einigen doch zu denken geben. Das Umsetzen dieser Erkenntnis zum Erfolg muß aber von jedem Mitarbeiter des Gemeinschaftsbetriebes unterstützt werden. Auch diejenigen, die „ihren Laden schon in Ordnung halten“ wollen, sollten allmählich einsehen, daß die Unfallverhütung eine gemeinnützige Aufgabe ist und nicht dem Selbstzweck dient. Wenn uns das gelingt, können wir guten Mutes das Geschäftsjahr 1972/73 angehen.

H. Kiel

Tabelle 7



Schulungen, Sicherheitsausschuß

Im Vordergrund der Unfallverhütungsarbeit stand wie immer die Beseitigung technischer Mängel und Aufklärung der Belegschaft zum sicherheitsbewußten Arbeiten. Der Sicherheitsausschuß tagte in regelmäßigen Abständen. 34 Mitarbeiter nahmen an Lehrgängen der Berufsgenossenschaften teil. 6 Mitarbeiter erhielten eine Prämie für Verbesserungsvorschläge, die der Arbeitssicherheit dienen. Ein besonderes Schwergewicht legte die Abt. Arbeitssicherheit auf die Informationen unserer Belegschaftsmitglieder. In der zweiten Hälfte des vergangenen Geschäftsjahres begannen wir mit einer bis dahin

Wichtig! An alle Mitglieder der BKK Hamborn!

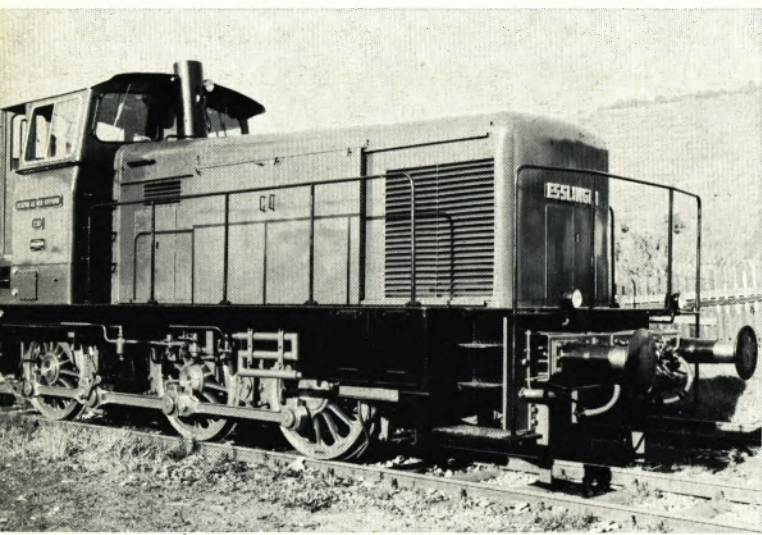
Im Laufe des Monats Dezember 1972 werden die Krankenscheinscheckhefte für 1973 durch die Bundespost an die einzelnen Mitglieder verschickt. Dem Krankenscheinheft 1973 liegt ein „Antrag auf Prämien-erstattung für nichtbenutzte Krankenscheine 1972“ bei. Dieser Antrag muß ausgefüllt und unterschrieben, zusammen mit dem Krankenscheinheft 1972, an die BKK Hamborn eingereicht werden. Letzter Termin für die Rückgabe der ausgefüllten Anträge ist der

31. Januar 1973.

Die Betriebskrankenkasse weist eindringlich darauf hin, daß der Termin für die Prämienrückzahlung einzig und allein von der fristgemäßen Rücksendung der Prämienanträge abhängt.

Vor 100 Jahren wurde eine Idee geboren:

Rudolf Diesels Erfindung kam erst spät zur Schiene



Bei der HOAG-Verkehrsabteilung (heute E u. H Eisenbahnbetrieb-Ost) wurden zwischen 1954 und 1962 20 dreiachsige Diesellokomotiven mit verschiedenen Leistungsstärken – 440 bis 900 PS – von der Maschinenfabrik Esslingen angeschafft. Die Konstruktion der Lokomotive ist weitgehend derjenigen der DB-Lok V 60 (heute Bauart V 260) angepaßt.

(Fortsetzung und Schluß unseres Artikels aus Nr. 7/9)

In der Ausgabe 7/9 unserer Werkszeitung berichteten wir über die Entwicklung des Dieselmotors und seine nur zögernd einsetzende Verwendung in Schienen-Triebfahrzeugen. Unseren Lesern wurde ferner die Entwicklung hinsichtlich der Verwendung von Diesellokomotiven beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen aufgezeigt. Im zweiten Teil unseres Berichts wollen wir heute kurz die Verwendung des Dieselmotors für dieselektrischen Hilfsantrieb von Elektroloks streifen, um uns dann ausführlich dem Werdegang des Dieselantriebs von Lokomotiven bei unserem Eisenbahnbetrieb-Ost (früher HOAG-Verkehrsabteilung) zu widmen.

Eisenbahnen, die aus verschiedenen Gründen mit elektrisch angetriebenen Loks ohne den Aufwand eines großen Fahrleitungsnetzes fahren wollen, nehmen dazu ebenfalls den Dieselmotor zur Hilfe (z. B. Amerika). Durch die Verwendung des Dieselmotors erhält jede Lok zur Erzeugung des erforderlichen Stromes ihr eigenes Kraftwerk. Wenn dafür im allgemeinen die untere Grenze der Wirtschaftlichkeit auch meist bei Loks mit etwa 1000 PS angenommen wird, so macht der Gemeinschaftsbetrieb bei seiner vierachsigen Standard-Ellok schon seit über 15 Jahren bei insgesamt 65 Lokomotiven davon Gebrauch. Es handelt sich um den dieselektrischen Hilfsantrieb, der bei Ausfall der Fahrleitung bzw. auf kurzen, nichtelektrifizierten Streckenabschnitten zwar die gleiche Zugkraft aber mit erheblich verminderter Geschwindigkeit sicherstellt.

Steigende Zuglasten erfordern auch für den Nord- und Südbereich unserer Eisenbahn neue, noch stärkere Loktypen, über die wir bei Auslieferung noch ausführlich berichten werden.

Im Bereich der früheren HOAG-Werksbahn, deren Aufgaben durch den Gemeinschaftsbetrieb 1969 übernommen wurden, faßte man 1952 den Plan, die älteren Dampflokomotiven nach und nach auszumustern und durch Dieselloks zu ersetzen.

Mit der Entwicklung geeigneter Diesellokomotiven wurde 1954 die Maschinenfabrik Esslingen beauftragt. Das Ziel war, eine Einheitsbauart zu entwickeln, die durch Variation der Motorleistung unterschiedlichen Zugkraftanforderungen angepaßt werden konnte. Da um diese Zeit die Deutsche Bundesbahn die ersten dreiachsigen V 60 Dieselloks – heute die Bauart V 260 – in Betrieb nahm und diese Loktype sowohl technisch ausgereift war, wie auch einen passenden Leistungsbereich hatte, wurde die vorgesehene Werkslok dieser Bauart weitgehend angepaßt. Die wichtigste Änderung bestand darin, daß anstelle der bei der DB üblichen Daimler-Benz- und Maybach-Motoren, geeignete Motoren der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg vorgesehen wurden, und zwar in den Leistungsklassen 440 PS, 700 PS und 900 PS. Hierzu wurde das Reibungsgewicht auf 52 t, 54 t und 57 t abgestuft.

So wurden schließlich zwischen 1954 und 1962 20 dreiachsige dieselhydraulische Lokomotiven mit Blindwelle und Stangenantrieb der Bauart V 60 bestellt.

Sechs Lokomotiven sind mit dem 440-PS-Motor ausgerüstet. Als Antriebsmotor wurde ein 8-Zylinder-Reihenmotor verwendet.

Zu der Gruppe mittlerer Leistung zählen vier 650-PS-Loks und acht 700-PS-Loks. Der 700-PS-Motor ist hierbei eine verbesserte Ausführung des 650-PS-Motors. Es handelt sich um einen 12-Zylinder-Motor mit 1500 Umdr./Min. ohne Aufladung.

Für den Zugverkehr wurden 1956/57 zwei 900-PS-Loks beschafft. Die Leistung von 900 PS wird durch Aufladung der 650-PS-Motoren erreicht.

Da die beiden letztgenannten Lokomotiven für den Zugverkehr nicht ausreichend waren, wurden später zwei 700-PS-Loks in Doppeltraktion gefahren. Hierbei wird die zweite Lok über besondere Steuer- und Überwachungseinrichtungen von der ersten Lok aus mitgesteuert. Die Doppeltraktion wurde nach Auslieferung schwerer vierachsiger Diesellokomotiven wieder aufgegeben.

Bei der weiteren Verdieselung wurde berücksichtigt, daß die Tonnenleistung der Werksbahn in stetigem Steigen begriffen war und immer höhere Anforderungen an die Loks gestellt wurden. Es schien daher zweckmäßig, die Leistung zukünftiger Dieselloks wesentlich zu steigern.

Der inzwischen zu voller Betriebssicherheit entwickelte Antrieb der Achsen mit Gelenkwellen erleichterte den Übergang zur vierachsigen Lokomotive, die nun 2 zweiachsige Drehgestelle erhielt.

1966 wurden die ersten 4 vierachsigen Dieselloks mit 80-t-Reibungsgewicht und 780 PS Motorleistung von der Firma Krauss-Maffei, München, abgeliefert. Die maximale Anfahrzugkraft dieser Lok ist mit rd. 24 000 kp um rund 40% höher als die der dreiachsigen Dieselloks.

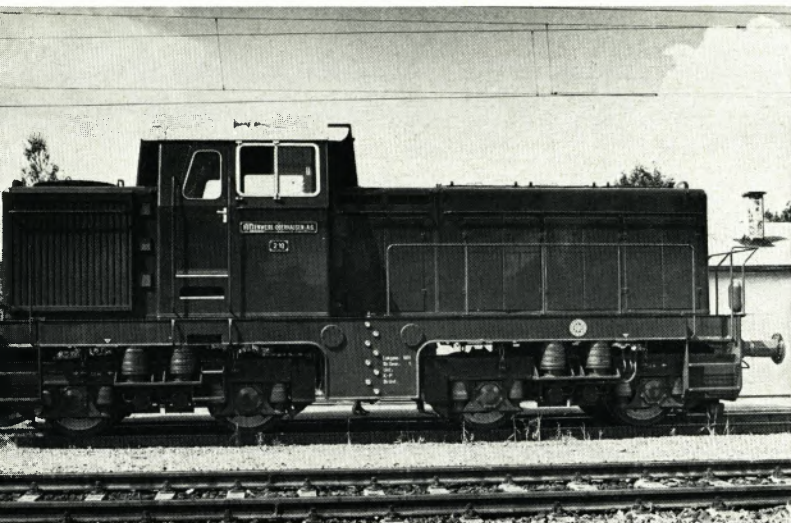
Die neue Bauweise mit 2 zweiachsigen Drehgestellen ermöglichte nun das Durchfahren von Gleisbögen bis zu 50 m Radius herab. Der Antriebsmotor ist wieder ein MAN-Motor der Type R 6 V 22/30 AT mit Aufladung. Es handelt sich um einen 6-Zylinder-Reihenmotor mit 22 cm Zylinderdurchmesser und 30 cm Kolbenhub. Um das hohe Reibungs-

gewicht von 80 t zu erzielen, genügten ein schwerer Motor und schwere Rahmenbauweise nicht; es mußten auch noch Zusatzgewichte eingebaut werden.

Aufgrund der guten Erfahrungen mit diesen Dieselloks wurden 1967/68 weitere 4 Loks dieser Bauart bestellt und geliefert. Mit 2 zweiachsigen 240 PS Dieselloks von 30 t Reibungsgewicht der Firma Gmeinder u. Co., Mosbach (Baden), die 1966 ausgeliefert wurden und ursprünglich für eine neue

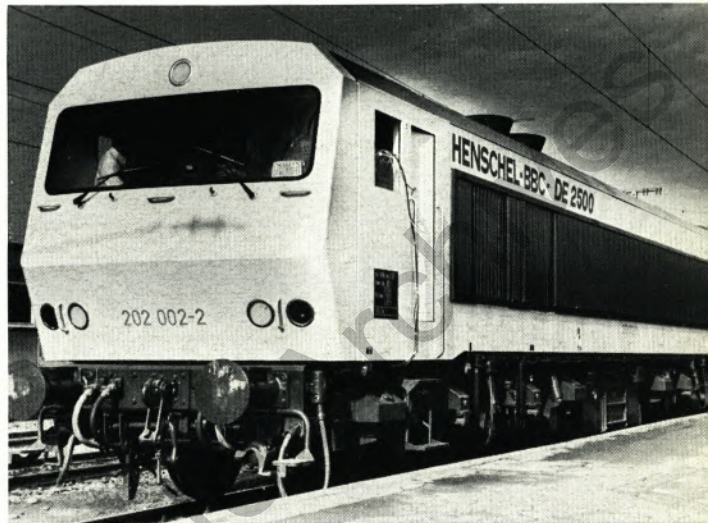
1969 wurden von der Niederrheinischen Hütte in Duisburg 2 ältere dreiachsige Henschel-Dieselloks mit Daimler-Benz-Dieselmotoren von 500 PS Leistung und Kuppelstangenantrieb übernommen. Diese Lokomotiven können wegen des kurzen Achsstandes bis herab zu Gleisbögen von 60 m Radius gefahren werden.

Wenn die Verwendung von Dieselmotoren zum Antrieb von Schienenfahrzeugen auch verhältnismäßig lange auf sich



Das Paradeferd unseres Werksbahnbetriebes Oberhausen ist jedoch die von Krauss-Maffei konstruierte vierachsige Diesellok, von der zwischen 1966 und 1968 8 Stück bestellt und geliefert wurden. Die Loks verfügen über eine Motorleistung von 780 PS und ein Reibungsgewicht von 80 Tonnen. Die Anfahrzugkraft dieser Loks, die mit rd. 24 000 Kp um rd. 40% höher als die der dreiachsigen Dieselloks ist, ist eine ideale Voraussetzung für den Einsatz im Zugverkehr.

Stranggußanlage vorgesehen waren, und einer älteren zweiachsigen 280-PS-Diesellok war 1968 der Diesellokbestand auf 31 Stück gestiegen.



Als jüngste Entwicklung auf dem Gebiet der Diesellokomotiven verspricht diese diesel-elektrische Lok den Durchbruch zu neuen technischen Dimensionen. Gegenwärtig wird bei der Bundesbahn die von Henschel und BBC entwickelte Maschine in Meßfahrten und im Alltagsbetrieb erprobt. Zwei weitere sind im Bau. Der hier mit Hilfe elektronischer Regel- und Steuertechnik verwirklichte Drehstromantrieb kann womöglich für den Bau künftiger elektrischer Schienenfahrzeuge ebenfalls richtungsweisend werden.

warten ließ, so hat doch die technische Entwicklung auf diesem Gebiet in den letzten 15 Jahren ein ganz beachtliches Tempo vorgelegt.

Volkswirtschaftliche Zusammenhänge deutlich gemacht: **Bestimmungsfaktoren unserer Konjunktur**

Konjunktur, Rezession, Teuerung, Defizit, das sind Begriffe aus dem Wirtschaftsgeschehen, für die wir uns auch als Laien stärker interessieren sollten, gelingt es doch keinem, ihren Auswirkungen – zumindest über den eigenen Geldbeutel – zu entgehen. Wir hoffen daher, mit diesem aktuellen Beitrag das Interesse unserer Leser für die komplizierten Vorgänge, die die Wirtschaft unseres Staates beeinflussen, wecken zu können.

Unsere Volkswirtschaft steht – nach Meinung der Experten – am Beginn eines neuen Wachstumszyklus – des sechsten seit der Währungsreform. Der fünfte ist Ende des vergangenen Jahres nach einer länger anhaltenden Phase der Stagnation zu Ende gegangen. 1972 brachte zunächst einen neuen Aufschwung. Seine Schubkraft ist jedoch in den letzten Monaten weitgehend geschwunden. Im Augenblick sind sich die Sachverständigen nicht recht darüber einig, ob sich die Fahrt nach oben wieder beschleunigen oder eher weiter abschwächen wird.

Sicher ist, daß sich das Wachstum unserer Wirtschaft nicht stetig, sondern in Schwankungen – Zyklen – vollzieht. Auf Phasen stärkerer Expansion folgen Zeiten schwächeren Anstiegs. Das Wachstum kann vorübergehend praktisch aufhören, wie zeitweise 1971, oder

gar in Rezession umschlagen, wie in der kurzen Phase 1966/67. Bestimmt wird diese zyklische Folge von mehr oder weniger stärkerem Wachstum letztlich immer wieder durch vier Grundfaktoren: durch die privaten Investitionen, den privaten Verbrauch, den Saldo unserer Leistungsbilanz mit dem Ausland und den Saldo des Staatshaushalts. Diese vier Faktoren können jeder für sich entweder expansiv (ausdehnend), neutral oder kontraktiv (dämpfend) wirken. Für ihre Gesamtwirkung auf die volkswirtschaftliche Nachfrage kommt es darauf an, ob sie in die gleiche oder in entgegengesetzte Richtung zielen. Frühere Wachstumszyklen wurden meist durch eine lebhaftere Auslandsnachfrage oder durch eine zunehmende Investitionsbereitschaft der Unternehmen eingeleitet. Das war zum Beispiel 1964 der Fall. Heute erweist sich die private Investitionsneigung jedoch nicht als belebender Faktor. Die Unternehmen haben vielmehr in diesem Jahr ihre Investitionen gekürzt. Diese wirken daher im Augenblick dämpfend auf die Konjunktur, und von ihnen gehen keine expansiven Einflüsse auf das Einkommen aus. Steigende Investitionen lassen gewöhnlich in der ersten Phase – zum Beispiel durch den Bau neuer Fabriken, von Anlagen oder die Errichtung von Gebäuden – zusätz-

liche Einkommen für alle an der Durchführung dieser Investitionen Beteiligten entstehen. Später folgt diesem „Einkommenseffekt“ der „Kapazitätseffekt“: Nach Vollendung der Investitionen stehen auch neue Kapazitäten für die Produktion zur Verfügung. Im Augenblick werden die Kapazitäten in der Industrie durch bereits früher begonnene, jetzt auslaufende Investitionen ständig erweitert.

Die Aussichten für die deutsche Exportwirtschaft werden in jüngster Zeit trotz der erneuten DM-Aufwertung im Jahre 1971 wieder etwas positiver beurteilt. Steigende Exporte könnten im Prinzip eine stark anregende Wirkung auf die Nachfrage ausüben. Durch Exporte wird neues Einkommen geschaffen, weil bei der Produktion und dem Transport der Güter Löhne und Gehälter gezahlt werden. Die Güter selbst gelangen nicht auf den Inlandsmarkt, sondern gehen ins Ausland. Durch Exporte wächst das Einkommen, ohne daß sich das inländische Güterangebot gleichzeitig erhöht.

Umgekehrt fließt durch Importe Einkommen in das Ausland ab, und das Angebot an Gütern wird vermehrt. Importe wirken konjunkturell dämpfend und preissenkend. Die Gesamtwirkung des Verkehrs mit dem Ausland ergibt sich für eine Volkswirtschaft aus dem

Saldo Ausfuhren und Einfuhren von Gütern und Diensten Dieser Saldo ist jedoch für unsere Leistungsbilanz in den Monaten Januar bis Juli mit 583 Millionen DM negativ gewesen, das heißt die Überschüsse im Außenhandel sind kleiner als die Defizite im Dienstleistungsverkehr und bei den Übertragungen (z. B. Überweisungen von Gastarbeitern in ihre Heimat).

Der private Verbrauch hat sich im ersten Halbjahr 1972 um rund 9,5% erhöht. Das war zwar weniger als in den Vorjahren; dennoch blieb er ein gewichtiger Faktor für die volkswirtschaftliche Dynamik. Er wurde vor allem durch den weiteren Anstieg der Löhne und Gehälter angekurbelt. Die Lohnerhöhungen selbst übertrafen den gleichzeitigen Produktivitätsfortschritt wieder erheblich.

Für die konjunkturelle Wirkung der Staatsausgaben – des vierten Faktors – ist von entscheidender Bedeutung, ob die öffentlichen Haushalte mit Überschüssen oder mit Defiziten abschließen. In vereinfachter Darstellung entnimmt der Staat auf der einen Seite dem wirtschaftlichen Kreislauf Geld, vor allem in Form von Steuern. Er führt andererseits dem Kreislauf wieder Geld durch Ausgaben für Verbrauchs- und Investitionszwecke zu. Haushaltsdefizite wirken vom konjunkturellen Standpunkt aus im Grundsatz anregend, Haushaltsüberschüsse dagegen bremsend. Im laufenden Jahr haben sich die öffentlichen Haushalte in der Bundesrepublik nach Feststellungen der Deutschen Bundesbank „eindeutig expansiv“ ausgewirkt. Danach steigen die Ausgaben der Gebietskörperschaften be-

trächtlich stärker als die Einnahmen, obgleich die Konjunktorentwicklung seit Monaten zu erheblich höheren Steuereinnahmen führt, als ursprünglich erwartet wurde. Das Kassendefizit der Gebietskörperschaften wird für 1972 auf 18 Milliarden DM geschätzt.

Zurückgehende private Investitionen, steigen der privater Verbrauch, mit leichtem Defizit abschließende Leistungsbilanz mit dem Ausland und erhebliche Defizite der öffentlichen Haushalte – das sind die Faktoren, welche unsere Konjunktur zur Zeit bestimmen. Die Aufzählung läßt erkennen, welche große Verantwortung der öffentlichen Finanzpolitik zukommt in einer Situation, in der die Lebenshaltungskosten mit einer Jahresrate von rund 6% steigen.

Scharf beobachtet!

Infolge Platzmangels in der vorhergehenden Ausgabe unserer Werkszeitung kommen wir erst jetzt dazu, eine Zuschrift unseres Betriebschefs Kirchmann (EWH) zu veröffentlichen, die uns bereits Ende Mai erreichte. Da das Thema heute wie morgen aktuell ist, sollte sie dennoch die Aufmerksamkeit unserer Leser finden. Herr Kirchmann nahm eine Veröffentlichung in der Werkszeitung der ATH, Ausgabe 4/5 zum Thema Umweltschutz zum Anlaß, folgendes festzustellen:

„50 Experten der ATH täglich im Kampf gegen Staub, Abgase und Wasserverschmutzung“ so lautet die Überschrift zu einem interessanten Artikel in der Werkzeitung der August Thyssen-Hütte. Dieser Beitrag brachte wohl vielen einen Einblick in ein Gebiet, von dem heute viel geredet wird, das aber selten mit solch treffenden Beispielen und überraschenden Zahlen belegt wird. Aber nicht nur das brachte der Beitrag, sondern auch gute und treffende Aufnahmen aus dem

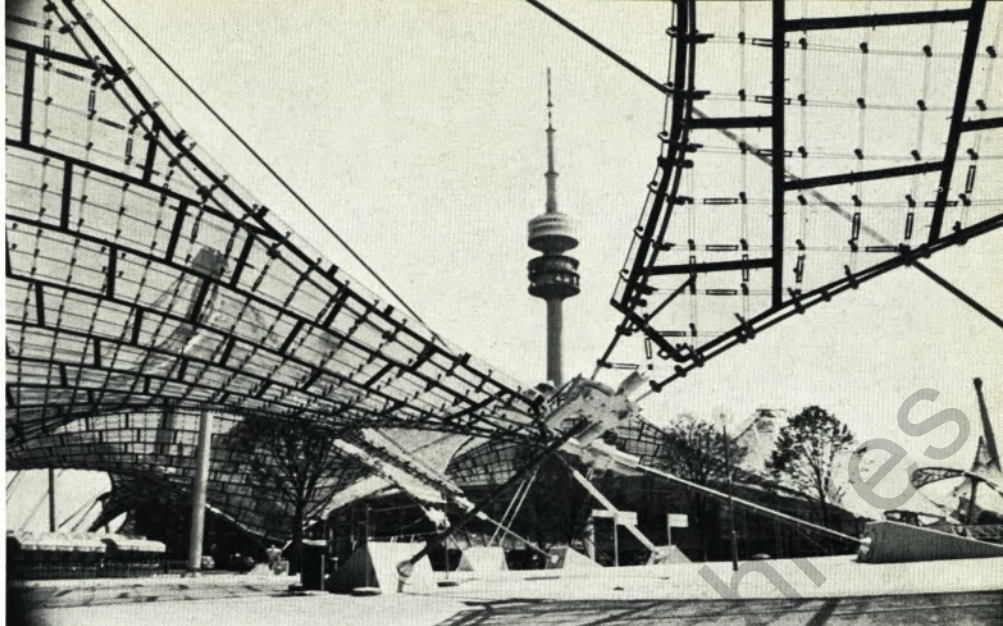
ATH-Bereich. Besonders das (hier wiedergegebene) Bild vom Werk Beeckerwerth muß jeden, der mit der Eisenbahn verbunden ist, ansprechen. Es zeigt eine vierachsige ED-Lok, die einen mit Coils beladenen Zug abzieht. Blickt man jedoch genauer hin, so muß man fragen: „Darf so geladen und gefahren werden?“ Und dann muß man zu der Feststellung kommen, daß diese Frage zu verneinen ist, denn hier hat der Fotograf festgehalten, was alles falsch gemacht werden kann. Da sind auf dem ersten Wagen hinter der Lok, einem 15-m-Flachwagen, Coils aufgeladen. Dieser Wagen ist für vieles andere, nur nicht zum Coiltransport geschaffen. Dann folgen zwei Wagen, die speziell für den Coiltransport beschafft wurden und entsprechend hergerichtet sind. Diese beiden Wagen – verhältnismäßig leichter Bauart – sind leer, während dahinter wieder mehrere mit Coils beladene Wagen folgen. Eine Entgleisung der leeren Wagen wäre gar nicht verwunderlich, wollen wir nur hoffen, daß es diesmal gut gegangen ist. Dann sieht man auf der Straße auch noch einen Coiltransport per Zugmaschine mit Hänger. Sicher (?) gehen diese 3 Coils zu einer Empfangsstelle, die keinen Gleisanschluß hat, und es sind nicht die, die in der Fahrinheit der Eisenbahn auf den leeren Wagen fehlen.

Dies sind die Gedanken, die mir beim Betrachten des Bildes kamen. Vielleicht regen sie noch andere zur Beobachtung an und helfen mit, Unfälle und Schäden zu verhindern.



Als Kampfrichter bei den Spielen der XX. Olympiade in München

Dieter Boßmann aus unserer Abteilung Rechnungswesen berichtet:



Blick vom Stadioneingang auf Sporthalle und Olympiaturm. Im Vordergrund Verankerungen des Zeldaches.

Es fällt einem schwer den richtigen Anfang zu finden, wenn man über die Teilnahme an einem derartigen Ereignis – wie es die Olympischen Spiele nun einmal sind – in einer kurzen und zusammenfassenden Art und Weise berichten will. Zu viele Begebenheiten hätten es verdient, an besonderer Stelle gebührend erwähnt zu werden. Ich glaube aber, daß in einem solchen Bericht mit Fug und Recht zunächst einmal meine in München ausgeübte Tätigkeit im Vordergrund stehen sollte, die auch ein kleines Steinchen im großen Mosaik dieser hervorragend organisierten und durchgeführten Spiele der XX. Olympiade war.

Bereits zu Beginn dieses Jahres erhielt ich vom NOK auf Vorschlag des Deutschen Schwimmverbandes eine vorläufige Einladung als Kampfrichter für die Schwimmwettkämpfe anlässlich dieser Olympischen Spiele. Nach mehreren Veranstaltungen in der Hallensaison 1972 (westdeutsche und deutsche Meisterschaften) wurde dann die endgültige Nominierung vorgenommen, und wir vorgesehenen Kampfrichter trafen uns bei der großen Testveran-

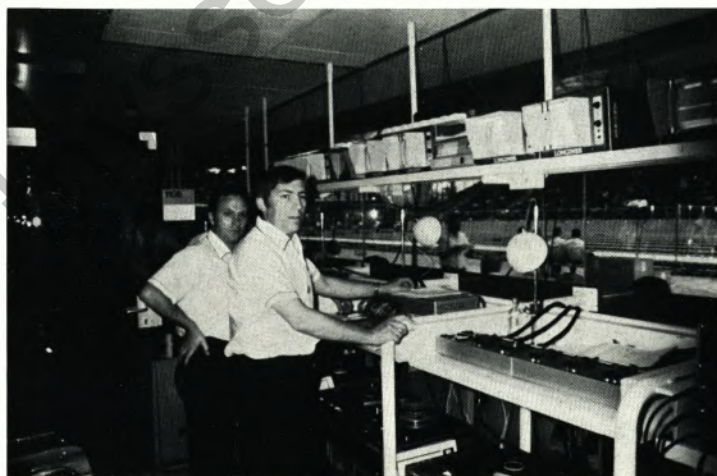
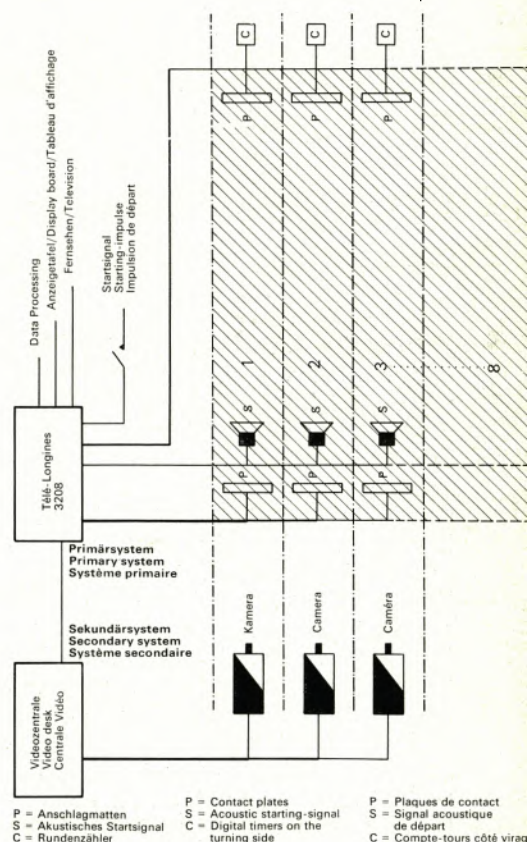
staltung – den Deutschen Meisterschaften – zur Einarbeitung in der Münchener Olympiaschwimmhalle vom 16. bis 23. 8. 1972. Mit fünfzehn weiteren Kameraden aus dem Bundesgebiet wurde ich der Zeitnehmergruppe zugeteilt, wobei diese Funktionseinteilung auch bereits für die Olympischen Spiele Gültigkeit hatte. Das ist verständlich, wenn man davon ausgeht, daß es keine Zeitmessung in der herkömmlichen Weise bei derartigen Sportveranstaltungen mehr gibt, sondern diese Tätigkeiten von komplizierten Einrichtungen übernommen werden, die eine gewisse Einarbeitung erfordern. Bei den Schwimmwettkämpfen gelangten folgende zwei Systeme zur Anwendung, deren Funktionen durch die hier gezeigte Skizze etwas verdeutlicht werden.

1. Das Primärsystem (Anschlagmatten und Zeitdrücker)

– Tele-Longines 3208, elektronischer, quartzgesteuerter Achtbahndrucker mit Speicherwerken und Ausgängen für Data-Processing, Anzeigetafel und Fernsehen. Registrierung der Zwischen- und

Endzeiten auf die $\frac{1}{1000}$ Sekunde.

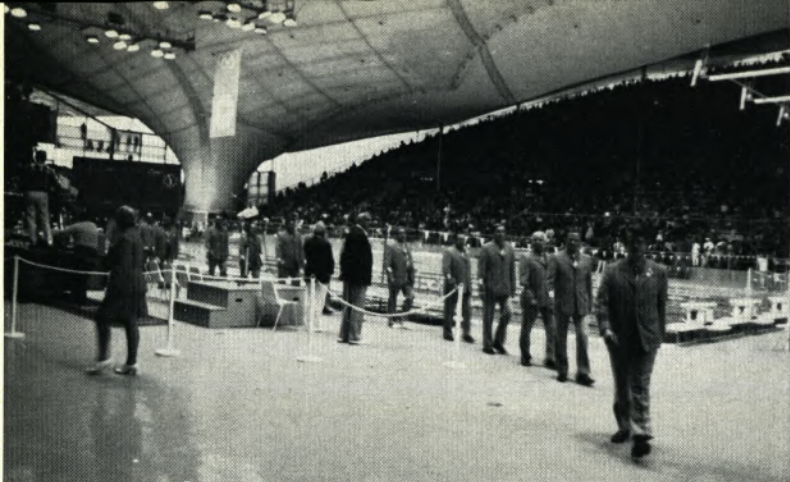
– Elektrische Anschlagmatten für die Auslösung der Impulse der Zwischen- und Endzeiten. Digitale Rundenzähler in den Wendeblocken.



Der Verfasser des Berichts in der Kabine der Zeitmeßanlage des Schwimmstadions

2. Das Sekundärsystem

– Video-Longines-Anlage, mit elektronischen Kameras über jeder Bahn, Magnetband-Aufzeichnung und Wiedergabe auf Monitoren mit eingblendeter Zeit auf die $\frac{1}{100}$ Sekunde.



Einmarsch der Kampfrichter vor Beginn der Wettkämpfe. Vierter von vorn: Dieter Boßmann

Während die Primäranlage ausschließlich von Technikern der Herstellerfirma bedient wurde (unter Aufsicht eines FINA-Schiedsrichters), waren wir für die Festlegung der Zeiten des Sekundärsystems verantwortlich. Die Zeiten dieses Systems erlangten aber nur Gültigkeit, wenn das Primärsystem ausfiel. Außerdem mußten wir die Staffelaufstellungen kontrollieren, was nur mittels der Monitore möglich war. Zu unserem Glück fiel das Primärsystem weder bei den DSV-Meisterschaften noch bei den Olympischen Spielen aus. Das hatte natürlich für uns den enormen Vorteil, daß wir alle Schwimmwettkämpfe aus nächster Nähe unbelastet miterleben konnten. Dabei wurde als einziger Nachteil gern die warme Luft in dem engen Glaskasten der Zeitmeßanlage, der sich an der Längsseite des Schwimmbeckens befand, in Kauf genommen.

Was haben wir Kampfrichter nun alles gesehen und erlebt an sportlichen Ereignissen in München während der Zeit vom 23. 8. bis 10. 9. 1972? Ich kann nur feststellen viel, vielleicht sogar schon zuviel, so daß sich am Ende eine gewisse Übersättigung einstellte. Durch die Tatsache, daß wir nur jeden zweiten Tag zum Einsatz kamen, bestand für uns die Möglichkeit, auch häufig die anderen Sportstätten zu besuchen. Mit unserem internationalen Kampfrichterausweis hatten wir – bis auf geringe Ausnahmen – Zutritt zu fast allen Veranstaltungen und Wettkampfstätten. Außerdem waren uns vom NOK für die Eröffnungs- und Schlußfeier Tribünenkarten zur Verfügung gestellt, wodurch wir auch diese Ereignisse aus nächster Nähe miterleben konnten. Ich persönlich habe allerdings nur an der Eröffnungsfeier teilgenommen, da ich zwei Tage vor Beendigung der Spiele die Heimreise angetreten hatte.

Zu den eindrucksvollsten Erlebnissen gehört für mich die Eröffnungsfeier, die trotz aller Einengung durch das schon zur Schablone gewordene Zeremoniell die Zuschauermassen immer wieder zu Begeisterungstürmen hin-

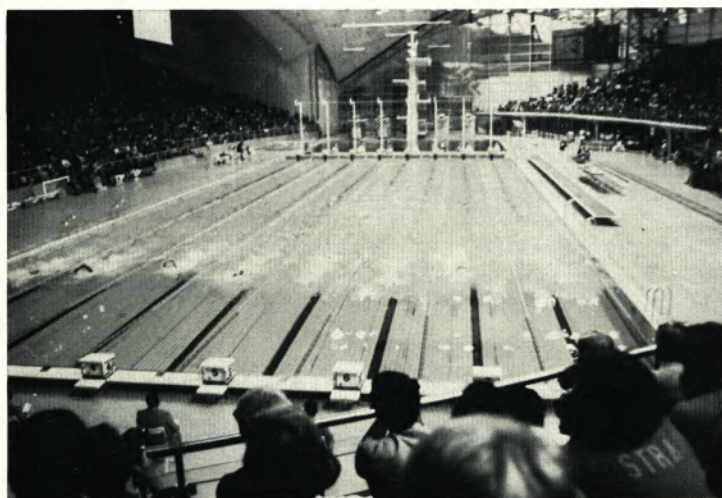
riß und wirklich das Prädikat „einmalig“ verdient hat. Im sportlichen Mittelpunkt standen für mich die Wettkämpfe in der herrlichen Olympiaschwimmhalle. Hier stand alles im Schatten eines Mannes, der mit sieben erkämpften Goldmedaillen zu Recht als der Star von München gefeiert wurde: Mark Spitz. Wo dieser Schwimmer die Kraft und die Energie für derartige Leistungen hernimmt, diese Frage blieb auch in München unbeantwortet. Aber auch andere Sterne strahlten hell bei diesen Wettbewerben der Rekorde (30 Welt-, 84 Olympische- und über 300 Landesrekorde): Roland Matthes, Shane Gould, Melissa Belote oder Nobutaka Taguchi. Dicht daneben aber auch Enttäuschungen wie Gary Hall oder Hans Faßnacht, die einfach nicht ihre Topform in München an den Start brachten. Riesengroß auch die Freude bei den Schwimmerinnen der Bundesrepublik, die sich in zwei Staffeltwettbewerben überraschend die Bronze-medailien sichern konnten. Erfreulich das Abschneiden unserer Wasserballer, besonders für mich, da ich etliche Jahre diesen Sport selbst ausgeübt habe. Auch die knappste Entscheidung der Olympischen Spiele fiel in der Schwimmhalle. Das 400-m-Lagenschwimmen der Herren wurde durch $\frac{2}{1000}$ Sekunden entschieden. Darüber wurde viel ge-

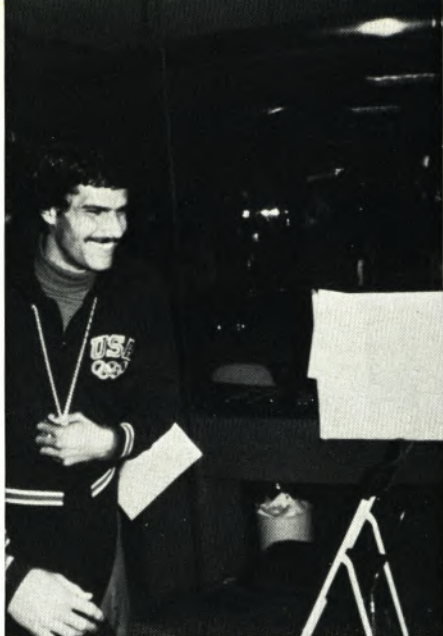
schrieben und berichtet. Ich meine, wenn man die Technik einsetzt, dann muß man sie auch bis zur letzten Konsequenz ausnutzen und bezeichne deshalb die getroffene Entscheidung als gerecht. Im übrigen hätte es bei einer $\frac{1}{10}$ -Sekunden-Messung auch keine 2 Goldmedaillen gegeben, sondern die beiden Schwimmer hätten einen Entscheidungslauf entsprechend dem Reglement bestreiten müssen.

Höhepunkte in anderen Sportarten, die ich als Zuschauer miterlebt habe, waren z. B. der 400-m-Hürdenlauf von Aki Bua, der 200-m-Lauf von Heide Rosendahl im Fünfkampf (in dem sie bis zum Letzten kämpfte, und es trotzdem nicht zur Goldmedaille reichte), das dramatische Speerwurfduell Wolfermann-Lusis, der Hochsprungwettbewerb mit Ulrike Meyfarth und die Spiele der Hockey-Nationalmannschaft. Enttäuschend dagegen das Spiel unserer Fußballer bei der klaren Niederlage gegen Ungarn. Viele andere Ereignisse verdienten ebenfalls besonderer Erwähnung, doch leider reicht dazu der Platz nicht aus und außerdem sind diese Ergebnisse durch die aktuelle Berichterstattung hinreichend bekannt.

Zu diesen sportlichen Erlebnissen kamen noch die menschlichen Begegnungen mit den Vertretern anderer Länder und Rassen, wobei wir Schwimmkampfrichter ein sehr gutes Verhältnis untereinander hatten und manch fröhliche Stunde gemeinsam nach den Wettkämpfen verbrachten (unser Kader bestand aus 30 deutschen und 86 ausländischen Kampfrichtern). Dabei wurden fehlende Sprachkenntnisse auf allen Seiten häufig durch Gesten ersetzt. Entscheidend war, daß man sich verstand, und das war bei uns – ohne Rücksicht auf Staatsangehörigkeit oder politische Einstellung – uneingeschränkt der Fall. Ähnliches konnten wir auch bei unseren Besuchen im Olympischen Dorf feststellen (wir Kampfrichter

Blick auf das Schwimmbecken während eines Zwischenlaufes über 100-m-Freistil der Herren. Auf Bahn 3: Klaus Steinbach aus Kleve für die BRD, auf Bahn 4: Mike Wenden (Australien) und auf Bahn 5: Mark Spitz (USA)





Der überragende Athlet der XX. Olympischen Spiele, Mark Spitz, nach Gewinn seiner 7. Goldmedaille.

wohnten alle im Hotel Schwabylon), wo man spürte, daß auch alle Aktiven einen ganz ausgezeichneten Kontakt untereinander hatten. Über die tragischen Ereignisse von München ist ausreichend geschrieben und berichtet worden, so daß ich diese nicht noch einmal erläutern möchte. Hinzuzufügen

ist wohl, daß auch in unserem Kreis eine tiefe Betroffenheit herrschte, und wir froh waren, daß einen Tag zuvor die Schwimmwettkämpfe ohne jegliche Störung abgeschlossen worden sind und zu diesem Zeitpunkt nur noch der FINA-Kongreß lief. Aber auch wir waren – wie ca. 80% der Beteiligten – der Meinung, daß die Spiele weitergehen sollten, und diese, auf die Idee der Völkerverständigung aufbauende Veranstaltung nicht einigen Extremisten zum Opfer fallen sollte.

Ein Wort auch noch zu den Sportstätten und den Verkehrsverbindungen. Ich persönlich fand sie hervorragend und möchte sagen, daß München mit diesen neu geschaffenen Verkehrseinrichtungen vielen Städten weit voraus ist. Gleiches gilt für die meisten Sportstätten. Auch das vielzitierte Zeltdach paßte sich ganz hervorragend dem

Gesamtbild an. Ob die Kosten zu hoch waren, das wird die Zukunft zeigen, wenn erst einmal die erforderlichen Unterhaltungskosten aufgebracht werden müssen. Die für mich unbegreiflichste Geldausgabe ist allerdings der Tribünenbau an der Regattastrecke in Oberschleißheim, weil diese Tribünen wahrscheinlich kaum je wieder gefüllt werden können.

Alles in allem war die Teilnahme an den Olympischen Spielen für mich ein eindrucksvolles und bedeutendes Erlebnis, zumal ich als „grünes Männchen“ – so wurden wir Kampfrichter wegen unserer grünen Kleidung genannt – alles aus nächster Nähe erleben konnte. Denn ob für mich noch einmal die Möglichkeit der Teilnahme an einer Olympiade besteht, das dürfte in den Sternen stehen.

D. Boßmann

Eisenbahn-Verein machte Ausflug ins Schwalmatal

Am 5. August startete der Eisenbahn-Verein Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen seinen Jahresausflug. Diesmal ging es gemeinsam los. Pensionäre und Aktive waren mit Frauen und Kindern eingeladen.

Ein Bus fuhr 8.30 Uhr in Dinslaken ab, zwei weitere, um 8.45 Uhr vom August-Bebel-Platz. Das Wetter schien nicht gut zu werden, der Himmel gab sich grau und trübe. Die Stimmung war trotzdem bei allen gut. Hinter Kamp-Lintfort kam dann zum erstenmal die Sonne durch.

Gegen 10.15 Uhr war der erste Bus in Brüggen, dem ersten Treffpunkt angelangt. Hier konnte man die alte Burg und vieles andere Sehenswerte besichtigen.

Mittlerweile waren die zwei anderen Busse auch eingetroffen. Wer gut zu Fuß war, der konnte gegen 12.00 Uhr unter Führung des Vorsitzenden Karl Mateyka zum zweiten Treffpunkt, Kapelle an der Heide, wandern. Alle anderen fuhrten mit dem Bus dorthin.

Ein reichhaltiges Mittagessen wurde dann wieder gemeinsam eingenommen. Anschließend ging es zum gemütlichen Teil über. Wer Lust zum Wandern hatte, dem war Gelegenheit



gegeben die Gegend kennenzulernen. Für die Kinder ging es aber jetzt erst richtig los. Man veranstaltete Sacklaufen, Eierlaufen und Ringe werfen. Die größeren Jungen wurden zum Tore schießen aufgefordert. Kollege E. Kürbis war Torwart Nr. 1. Es gab sehr schöne Preise für die kleinen Teilnehmer zu gewinnen. Aber auch die Erwachsenen beteiligten sich beim Sacklaufen und Ringe werfen. Das war so richtig was fürs Herz. Groß und Klein haben lange nicht so gelacht. Mittlerweile hatte auch das Kegeln begonnen. Es waren für Damen und Herren viele nützliche Preise ausgesetzt. Zu schnell verging so die Zeit.

Gegen 19.30 Uhr hieß es heimfahren. Mit Musik und Gesang im Bus erreichte man eine Stunde später die Heimat. Es war für alle ein schöner Tag gewesen. Vor allem die Pensionäre konnten sich wieder so recht nach Herzenslust „ausklönen“.

Dank gilt an dieser Stelle vor allem den Organisatoren E. Kürbis und K. Mateyka für die mühevollen Arbeit. Auch dem Kollegen J. Wolf muß Dank gesagt werden, denn ohne seine Musik hätte das Tanzbein nicht geschwungen werden können. Franz Glosemeier





Die beiden Schwesterschiffe „Walrus“ und „Dolfijn“ vor Antritt der offiziellen Übergabefahrt nebeneinander am Kai.

Zwei neue Schubboote im Dienst der ATH für Erzfahrt Europoort - Schwelgern

Flaggengeschmückt traten die neuen Schubboote „Walrus“ und „Dolfijn“ mit beladenen Erzleichtern am 19. September die Fahrt nach Duisburg an. Damit verfügt die holländische ATH-Tochtergesellschaft N. V. Veerhaven Scheepvaart en Agentuurschappij, Rotterdam, über sechs eigene Schubboote, die im Liniendienst zwischen Rotterdam-Europoort und Duisburg den Erztransport abwickeln werden. Zusätzlich ist seit geraumer Zeit das unter belgischer Flagge fahrende Schubboot „Nijlpaard“ vertraglich bei diesem Rohstoff-Transport mit eingesetzt.

Am 18. September hatten die beiden neuen Schubboote mit beladenen Leichtern die Fahrt von Europoort nach Dordrecht, der ältesten Stadt Hollands, angetreten. Obwohl mit zwei hochmodernen Radaranlagen für die Nachtfahrt bestens ausgerüstet, gab es auf der Waal vor Dordrecht eine nächtliche Zwangspause.

Über die Toppen geflaggt, präsentierten sich diese imposanten Neubauten dann am darauffolgenden Tag, dem 19. September, dem Vorstand und Aufsichtsrat der N. V. Veerhaven und einigen geladenen Gästen.

Die beiden neuen Schubboote „Dolfijn“ und „Walrus“ entstanden nach Kon-

Über die Toppen geflaggt präsentieren sich die imposanten Neubauten in Dordrecht Vorstand und Aufsichtsrat der N. V. Veerhaven sowie einigen Gästen.



struktionsunterlagen der Rheinwerft Walsum der Gutehoffnungshütte Sterkade AG zusammen mit fünfzehn Schubleichtern. Sieht man von einigen Veränderungen ab, so knüpfte man beim Bau dieser Boote an die Erfahrungen an, die man bei dem Bau der Schubboote „Haniel 12“ und „Haniel 14“ auf der Walsumer Werft gesammelt hatte.

Die Abwicklung des Auftrags geschah in einer Arbeitsgemeinschaft zwischen der GHH-Rheinwerft in Walsum und der belgischen Schiffswerft St. Pieter N. V. Hemiksem.

Damit entstanden an zwei verschiedenen Orten zwei Schubboote, die wie ein Ei dem anderen gleichen. Der einzige Unterschied ergab sich nur in der Bauabwicklung; denn das Schubboot „Dolfijn“, das in Walsum gebaut wurde, war etwas früher fertiggestellt.

Beide Boote sind jeweils 35 Meter lang und 13 Meter breit. Die Seitenhöhe beträgt 2,80 Meter. Mit diesen Abmessungen gehören die Neubauten bereits zu den neuen, vergrößerten Typen der Streckenboote. Der Tiefgang liegt mit Minimalvorräten erstaunlicherweise bei nur etwa 1,67 Meter.

Angetrieben werden die neuen Schubboote von zwei Dieselmotoren mit je 1740 PS, die jedoch auf 1600 PS gedrosselt sind. Stellt man die Antriebsleistung von 3200 PS der neuen Schubboote zu den 2520 PS bei dem ersten Schubboot der Rheinschiffahrt, so wird deutlich, wie schnell die Entwicklung auf diesem Gebiet in den fünfzehn Jahren der Schubschiffahrt war. Transportierte das erste Schubboot 5200 Tonnen Erz von Rotterdam nach Schwelgern, so sind es bei den neuen Schubboot-Einheiten rund 9000 Tonnen. Zu dieser positiven Veränderung des Ladevolumens kommt noch die Zeitverbesserung für eine gleich lange Rheinstrecke, die mit vierunddreißig zu maximal sechsundzwanzig Stunden erheblich ist. Neben den beiden Dieselmotoren für den Antrieb der Schubboote gibt es noch eine ganze Reihe anderer technischer Einrichtungen mit gleichfalls großer Bedeutung.

Hierzu gehören zwei Drehstrom-Aggregate und ein Notstrom-Aggregat, UKW-Funksprechstation und nicht zuletzt zwei Fluß-Radaranlagen für die Meßbereiche von sechshundert bis tausend Meter.

Das Deckhaus mit den Wohn- und Wirtschaftsräumen für die Besatzungsmitglieder und zwei Passagiere ist zur Schall- und Vibrationsdämmung elastisch gelagert. Die Unterkünfte selbst sind gleichfalls nach den modernsten Gesichtspunkten unter weitgehender

Das neue Schubboot „Dolfijn“ mit beladenen Leichtern auf dem Weg zum Hafen Schwelgern. Das Foto wurde von der Rheinbrücke, Wesel, aufgenommen.



Verwendung von Kunststoffen ausgestattet. Die Belüftung der Räume wird von einer zentralen Anlage gesteuert. Dieses alles konnten die Gäste unter sachkundiger Führung auf beiden neuen Schubbooten eingehend besichtigen. Dann hieß es Leinen los.

Vom Begleitboot aus bestaunten die Gäste in Dordrecht die enorme Manövrierfähigkeit der Schubboote, die wenig später wieder ihre beladenen Leichter aufnahmen und die Fahrt nach Duisburg antraten.

Auf dem Begleitboot „Stadt Rotterdam“ dankte der Aufsichtsratsvorsitzende der N. V. Veerhaven, Professor Dr. Walter Cordes, den Vertretern der beiden Werften für die guten Leistungen bei diesen Neubauten und den Gästen für ihr reges Interesse an diesem Ereignis, der offiziellen Inbetriebnahme der beiden neuen Schubboote „Walrus“ und „Dolfijn“ in Dordrecht.

In den weiteren Ausführungen würdigte Professor Dr. Cordes die Hingabe und

den Einsatz, den Direktor Curt Noel (Haeger & Schmidt) bei der Einführung der Schubschiffahrt vor fünfzehn Jahren auf dem Rhein gezeigt hat und mit der er diese Entwicklung in den darauffolgenden Jahren immer weiter vorangetrieben hat.

Mit Blick in die Zukunft sagte er: „Wir stehen erst in den Anfängen einer programmierten Planfahrt. Wir werden weitere große Fortschritte erzielen, wenn wir zur Fahrt in Sechserverbänden übergehen und wenn zur Vermeidung unnötiger Wartezeiten in den Lade- und Löschhäfen der Austausch von leeren und beladenen Leichtern unabhängig von Eigentumsrechten an den einzelnen Leichtern möglich ist, das heißt, wenn auch die Transportgefäße in den Lade- als auch in den Löschhäfen frei austauschbar werden.“ Beim derzeitigen Stand der Entwicklung der Schubschiffahrt auf dem Rhein dürfte die Verwirklichung dieser Idee nicht mehr in allzu weiter Ferne liegen.

Betriebskrankenkasse Hamborn krank an steigenden Kosten

Die letzte Vertreterversammlung der Betriebskrankenkasse der ATH für die Bereiche Hamborn und Beeckerwerth mit Duisburg-Süd und Finnentrop sowie für den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, die Thyssen Industrie und die Rheinische Siporex zeichnete ein wenig erfreuliches Bild von der finanziellen Lage. Steigende Kosten, überwiegend verursacht durch einen erhöhten Krankenstand und die Verteuerung bei den Arzthonoraren, den Pflegesätzen der Krankenhäuser und den Arzneimitteln, belasten die Kasse erheblich, so daß das Geschäftsjahr 1971 mit einem Vermögensverlust von rund 681 000 DM abschloß.

Die Versammlung, die am 22. August stattfand, wurde vom Vorsitzenden Friedrich Schorn geleitet, der nach der Begrüßung zunächst des verstorbenen früheren Vorstandsmitgliedes der Betriebskrankenkasse, des ehemaligen Betriebsratsvorsitzenden August Hansel, und seiner Verdienste mit ehrenden Worten gedachte.

An der Versammlung nahmen 28 von 33 stimmberechtigten Mitgliedern teil, womit die Vertreterversammlung beschlußfähig war. Es wurde das Bedauern darüber ausgesprochen, daß eine bereits auf den 5. Juli einberufene Versammlung zum erstenmal in der Geschichte der Hamborner Betriebskrankenkasse nicht beschlußfähig gewesen war und deshalb nicht stattfinden konnte.

Die Versammlung entlastete nach dem Bericht der Kassenprüfer zur Jahresrechnung 1971 Vorstand und Geschäftsführung. Ausgiebig erörterte man den Geschäftsbericht selbst. Arbeitsdirektor Doese erklärte, man sei bemüht gewesen, den Ausgleich zwischen Einnahmen und Ausgaben herzustellen.

Er wies darauf hin, daß der unaufhaltsame weitere Anstieg der Ausgaben die Vertreterversammlung im vergangenen Jahr dazu gezwungen habe, den allgemeinen Beitragsatz ab 1. Juli 1971 auf 8,6 Prozent festzulegen. Bedauerlicherweise sei trotzdem das hohe Defizit nicht zu vermeiden gewesen. Es habe zur Folge, daß durch diese Vermögensabnahme das Pro-Kopf-Vermögen von 43,80 DM zu Beginn des Geschäftsjahres auf 21,51 DM gesunken sei.

Die hohen Einbußen, so unterstrich Arbeitsdirektor Doese, seien in erster Linie auf die starken Belastungen durch die „Krankenversicherung der Rentner“ zurückzuführen; denn sie habe eine Vermögensabnahme von rund 3,1 Millionen DM zu verzeichnen, während dagegen die „Allgemeine Krankenversicherung“ eine Vermögenszunahme von knapp 2,4 Millionen DM ausweise.

Seit der Rückkehr der Rentner am 1. August 1956 in die Betriebskrankenkasse haben die übrigen Versicherten insgesamt 13,4 Millionen DM für die Krankenversicherung der Rentner mit aufbringen müssen. Allein 1971 betrug der Anteil je aktives Mitglied über 481 DM gegenüber 114 DM im Vorjahr. Hinzu kommen die steigenden Behandlungs-

und Arzneimittelkosten als ebenso gravierende Ursachen für diese Entwicklung. Allein die Ausgaben je Mitglied für stationäre Behandlung in Krankenhäusern stiegen von 80,07 DM im Jahre 1960 auf 313,02 DM im Jahre 1971, also um 290,93 Prozent.

Beim Bundesarbeitsministerium, so sagte Geschäftsführer Feldmann, trage man sich gegenwärtig mit Überlegungen, eine Beitragserhöhung für Rentner in der gesetzlichen Krankenversicherung anzustreben, um so dem weiteren Anstieg der Belastungen entgegenzuwirken. Mit einer solchen Regelung wäre sicherlich eine finanzielle Entlastung der Rentner-Krankenversicherung zu erwarten. Der Betriebskrankenkasse Hamborn der ATH gehörten 1971 31 367 Mitglieder an gegenüber 29 489 im Jahre zuvor. Davon waren 1971 freiwillig 2766 und 6372 als Rentner versichert.

Durchschnittlicher Krankenstand (in Prozent)

	1969	1971	Vergleich
Gesamt BKK	7,01	8,77	+ 25,11
ATH (ohne Duisburg-Süd und Finnentrop)	6,84	9,24	+ 35,09
Eisenbahn und Häfen	7,49	8,03	+ 7,21
Thyssen Industrie	9,06	6,80	— 24,94
Rhein. Siporex	7,80	6,43	— 17,56

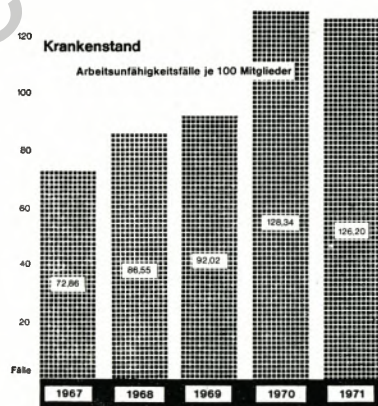
Die Steigerung des Krankenstandes setzte sich auch im ersten Halbjahr 1972 fort, wenn sie auch lediglich von 8,66 auf 8,77 Prozent anstieg. Arbeitsunfähig waren von Januar bis Juni 1972:

Januar	11,33 Prozent
Februar	12,16 Prozent
März	10,90 Prozent
April	10,99 Prozent
Mai	10,90 Prozent
Juni	12,02 Prozent

Bei den Altersgruppen sind die jüngeren Mitarbeiter unter neunzehn Jahren häufiger ar-

beitsunfähig, jedoch selten länger als vier Tage, während die Arbeitsunfähigkeit bei älteren Mitgliedern meist von längerer Dauer ist. Zu diesem Punkt unterstrich Arbeitsdirektor Doese die Notwendigkeit, die Ursache für diese steigende Tendenz durch Arbeitssicherheit und Arbeitsmedizin untersuchen und klären zu lassen.

Ein ernstes Sorgenkind der Betriebskrankenkasse Hamborn ist die Entwicklung der Mehrfach-Kranken. Bei einem Mitgliederzugang von 1969 auf 1971 von 18,4 Prozent stieg die Zahl der Fälle von Arbeitsunfähigkeit um 58,5 Prozent und die Zahl der Tage von Arbeitsunfähigkeit um 36,1 Prozent. Während im Jahre 1969 5885 Mitglieder drei- bis sechsmal arbeitsunfähig waren, wuchs diese Zahl im Jahre 1971 auf 13 258 an. Im gleichen Zeitraum fiel der Anteil der nicht arbeits-



unfähigen Mitglieder von 43,1 Prozent auf 31,8 Prozent.

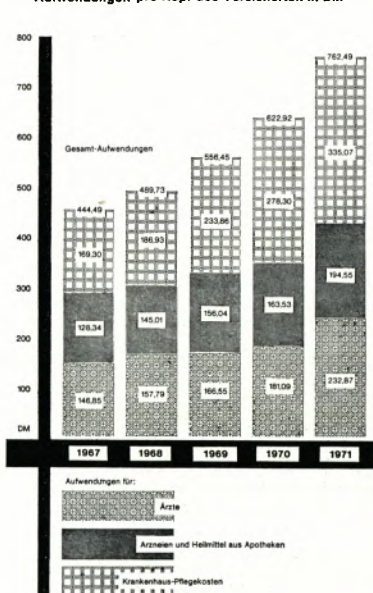
Die Krankenkasse hat seit Einführung des Gesetzes zur Lohnfortzahlung nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten, den Krankenstand zu beeinflussen. Sie kann lediglich im Zusammenwirken mit Vorstand und Vertreterversammlung aufklärend darauf einwirken, daß jeder einzelne Versicherte und seine Angehörigen in eigener Verantwortung dazu beitragen, die Finanzlasten und damit auch die Entwicklung der Beiträge positiv zu beeinflussen.

Dies sei um so notwendiger, als mit dem Fortschritt der medizinischen und der damit verbundenen medizinisch-technischen Entwicklung die Aufgaben der gesetzlichen Krankenversicherung bereits in naher Zukunft immer größer, umfangreicher und teurer werden.

Arbeitsunfähigkeit (in Prozent)

	1971	1970
1 × arbeitsunfähig	34,13	34,04
2 × arbeitsunfähig	19,17	19,37
3 × arbeitsunfähig	9,34	8,93
4 × arbeitsunfähig	3,46	3,85
5 × arbeitsunfähig	1,42	1,43
6 × arbeitsunfähig	0,49	0,52
7 × arbeitsunfähig und öfter	0,25	0,40
nicht arbeitsunfähig	31,74	31,46

Aufwendungen pro Kopf des Versicherten in DM

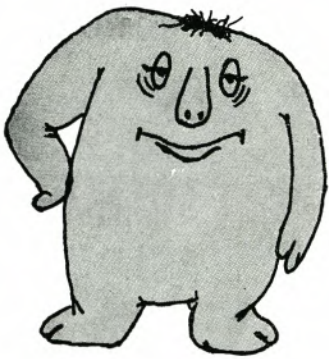




Nicht ordnungsgemäß abgesicherte Wagen setzten sich im Gefälle in Bewegung, entgleisten im Sicherheitsstumpfgleis durch eine Gleissperre und kamen erst nach Einwühlen ins Erdreich zum Stehen. Insgesamt wurden 3 Wagen schwer beschädigt, einer davon mußte verschrottet werden.
Die Kosten für Aufgleisung, Reparatur und Ersatzbeschaffung betragen ca. DM 26 000,-

Beim Vorziehen in ein Fahrgleis hinein kam es trotz guter Sichtverhältnisse zur Flankenfahrt mit einer anderen Fahreinheit. Es entstand schwerer Sachschaden. Eine Lok, drei OÖtz-Wagen und vier DB „Sas“-Wagen wurden schwer beschädigt.
Gesamtkosten ca. DM 194 000,-

Jonny Wagenschreck grinst weiter!



Durch das vorzeitige Umstellen einer Weiche unter der fahrenden Einheit kam es zu einem zweisepurigen Lauf, der die beladenen OÖtz-Wagen zur Entgleisung und zum Umstürzen brachte.

Die Kosten für Aufgleisung und Reparatur der Wagen betragen ca. DM 16 000,-



Durch eine Wagenüberladung mit über 150%! entgleisten drei OÖtz-Wagen. Sie wurden dabei außerdem schwer beschädigt. Die Ursache lag in der Beladung mit einem Ladegut, für welches die Wagen nicht gebaut sind. Trotz besonders großer und deutlicher Anschrift wurden die nur für Kokstransporte (Schüttgewicht 0,5 t/m³) gebauten zweiachsigen Wagen mit Sinter (Schüttgewicht 1,7 t/m³) beladen!
Die Kosten für Aufgleisung und Reparatur der Wagen belaufen sich auf ca. DM 14 000,-. Hinzu kommen noch erhebliche Kosten für die Reparatur der Gleisanlage.

Unsere Jubilare



Auf eine 50jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:

Adalbert Rheintal,
Lokmeister, BM-No.
eingetreten: 12. 3. 1923

Am 12. 3. 1973 werden es 50 Jahre, in denen **Lokmeister Adalbert Rheintal** dem Gemeinschaftsbetrieb bzw. der ATH seine Arbeitskraft zur Verfügung stellt.

In Homberg geboren, in Hamborn aufgewachsen, begann der Goldjubilär nach dem Schulbesuch am 25. 4. 1922 die Lehre als Dreher bei der ATH. Hier war er um diese Zeit allerdings nicht der einzige „Rheintal“. Neben dem Vater, der als Wagenmeister bei der Eisenbahn tätig war, befanden sich zu gleicher Zeit noch vier Brüder in der Lehre. Zwei Brüder Rheintal wurden später Lokführer, einer von ihnen ist unser Jubilär. Der Weg bis heute verlief allerdings nicht immer ohne Hindernisse. Es begann bereits nach kurzer Handwerkerstätigkeit in der mech. Hauptwerkstatt, Ende November 1925. Die Arbeit reichte nicht mehr für alle Arbeitskräfte. So mußte der Jubilär – einerseits als Jüngster und andererseits weil sein Vater noch in Arbeit stand – den Arbeitsplatz räumen.

Etwa ein Jahr später, im Oktober 1926, bot sich schließlich eine Gelegenheit, als Lokheizer bei der Werkeisenbahn der ATH anzufangen. Mitentscheidend dafür war das erlernte Metallhandwerk, wie es damals für diesen Beruf noch vorgeschrieben war. Das Ziel war natürlich Dampflokführer zu werden, doch das dauerte noch lange Zeit. Erst die wirtschaftliche Entwicklung in der Mitte der dreißiger Jahre ließ dies zu.

Sofern man in seiner beruflichen Entwicklung weiterkommen wollte, genügte es bald aber schon nicht mehr nur Dampflokführer zu sein. Da gehörte auch noch die Befähigung zum Ellokführer dazu. Diese Kenntnisse konnte sich der Jubilär alsbald als Wechsellokführer bei Überführungsfahrten von Lok aus dem Betrieb zur Werkstatt und umgekehrt, sowie als Lokführer der ersten Ellok im Bereich Hochofenwerk Hüttenbetrieb erwerben.

Persönliches Können und Fleiß, vereint mit den erlangten techn. Kenntnissen führten bald zum Einsatz als Lehrlokführer. Vor allen Dingen galt es, Dampflokführer auf die immer mehr zum Einsatz gelangenden Ellok umzuschulen. In Fortsetzung dieser Entwicklung wurde Herrn Rheintal nach Abschluß der Elektrifizierung des Betriebsbereiches Hüttenbetrieb Mitte der fünfziger Jahre die Aufsicht über diesen Bereich übertragen.

Mit der Elektrifizierung großer Teile der Werke Hamborn und des Hafens Schwelgern wuchsen auch die Probleme, die eine solche Umstellung mit sich bringt. Sie mußten mit den seinerzeit nur in geringer Zahl vorhandenen Fachkräften bewältigt werden. Dazu gehörte auch wieder der Jubilär. Nach Beförderung zum Oberlokführer Anfang 1959, in Anerkennung des bisher gezeigten Einsatzes,



Johann Bielinski,
Kolonnenführer, Bau S/Sm
eingetreten: 19. 1. 1923

Am 19. Januar 1973 ist **Herr Johann Bielinski**, Kolonnenführer unserer Signalmeisterei, 50 Jahre in unserem Unternehmen tätig. Herr Bielinski wurde am 13. 1. 1908 in Hamborn-Marxloh geboren. Seinem Vater folgend, der bei der ATH im Walzwerksbereich tätig war, trat er nach dem Besuch der Volksschule am 19. 1. 1923 ebenfalls dem Unternehmen bei.

In den folgenden Jahren wurde Herr Bielinski in der Signalmeisterei als Stellwerksschlosser ausgebildet und konnte sich mit den verschiedensten Bauformen der Stellwerkstechnik vertraut machen. Unter seiner Mitwirkung wurden Umbauten in fast allen Stellwerken des ATH-Bereiches Hamborn vorgenommen. Die Zugehörigkeit zur ATH wurde nur durch eine einjährige Militärzeit (1939 bis 1940) unterbrochen.

Seine erworbenen Fachkenntnisse konnte unser Goldjubilär als verantwortlicher Monteur hervorragend bei der Beseitigung von Kriegsfolgeschäden, vor allen Dingen in den Bereichen Schraubenfabrik, Kaiserstraße und Vorbahnhof verwerten.

Nach Einführung der Dr-Stellwerktechnik und Zentralisierung des Unterhaltungsdienstes wurde Herr Bielinski, als Kolonnenführer im Wechseldienst, mit der Störungsbeseitigung im Raum Duisburg-Hamborn beauftragt.

Der Arbeitseinsatz und die Kameradschaft des Jubilars waren stets beispielhaft und Leitbild für den Nachwuchs.

Wir wünschen unserem Jubilär, der nun auch bald in den wohlverdienten Ruhestand tritt, für seinen weiteren Lebensweg alles Gute.



40 Jahre im Dienst ist:

Wilhelm Hoffmann,
Schreiner, EWH
eingetreten: 16. 1. 1933

25 Jahre in unserem Betrieb tätig sind:

Otto Niesen
Dreher, EWH
eingetreten: 2. 1. 1948
Karl Matejka
Rangiermeister, EN
eingetreten: 3. 1. 1948
Karl Preuss
Hilfsarbeiter, BM-Nord
eingetreten: 7. 1. 1948
Stefan Castor
Batteriewärter, BM-Süd
eingetreten: 7. 1. 1948
Reimund Mamel
Schreiner, EWH
eingetreten: 22. 1. 1948
Josef Eideus
Kolonnenführer, EWH
eingetreten: 29. 1. 1948
Leo Zurr
Rangiermeister, ES
eingetreten: 2. 2. 1948
Alfred Eichelmann
Rangiermeister, ES
eingetreten: 11. 2. 1948
Heinrich Schepp
Betr.-Assistent, ES
eingetreten: 18. 2. 1948
Bernhard Decker
Schlosser, HS
eingetreten: 19. 2. 1948
Heinrich Pley
Wagenmeister, BM-Süd
eingetreten: 19. 2. 1948
Bernhard Laskowski
Lehrlokführer, BM-No
eingetreten: 4. 3. 1948

Allen Jubilaren ein herzliches Glückauf!

zes, erfolgte von nun an die Tätigkeit als Aufsichtskraft im Außendienst für den gesamten Lokeinsatz von EH.

Als es 1969 galt, die im Zusammenhang mit dem neuen Oxygenstahlwerk I entstandene Lokstation Bruckhausen einzurichten und in Betrieb zu nehmen, fiel die Wahl auf den damaligen Oberlokführer Rheintal. Mit der Übertragung dieser Aufgabe war auch die Beförderung zum Lokmeister verbunden. Nach Übergabe dieser Station an die jüngere Generation wurde ihm schließlich die Leitung der Lokstation Hochofenwerk Hüttenbetrieb übertragen. Damit schloß sich insofern der Kreis, als es genau der Bereich ist, in dem seine berufliche Entwicklung vom Lokführer ausgehend vor vielen Jahren ihren Anfang nahm. Eines ist aus der beruflichen Tätigkeit unseres Jubilars noch besonders zu erwähnen: Als der

französische Staatspräsident de Gaulle am 6. 9. 1962 die ATH besuchte, wurde der Sonderzug, der den hohen Gast vom Hafen Schwelgern zur Breitbandstraße und später nach Oberhausen-West brachte, von zwei EH-Loks gezogen. Die erste Lok fuhr ein ganz besonders zuverlässiger Lokführer, nämlich der damalige Oberlokführer Rheintal. Er steuerte den Präsidenten sicher und wohlbehalten zum DB-Anschluß.

Mit dem Erreichen dieses Arbeitsjubiläums steht der Jubilär gleichzeitig kurz vor seiner Pensionierung. Nach einem arbeitsreichen Leben freut er sich auf den Lebensabend im Kreise seiner Familie mit seinen zwei Söhnen und seinen zwei Enkeln. So gratulieren wir auch nicht nur zum Jubiläum, sondern wünschen gleichzeitig alles Gute für viele weitere Jahre in Gesundheit und Zufriedenheit.

Familiennachrichten

Geburtstag:

Otto Eckermann, fr. Weichenwärt.
geb.: 20. 1. 1882 (91 Jahre)
wohnh.: Warendorf, Nordufer 46

Johann Mester, fr. Lokführer
geb.: 3. 3. 1883 (90 Jahre)
wohnh.: DU-Meiderich,
Herwarthstr. 32

Ludwig Riehm, fr. Obermonteur
geb.: 6. 1. 1888 (85 Jahre)
wohnh.: Homberg, Mühlenstr. 9

Ed. Marsch, fr. Kesselschmied
geb.: 24. 1. 1893 (80 Jahre)
wohnh.: Puderbach, Schulstr. 4

Otto Linder, fr. Schlosser
geb.: 1. 3. 1893 (80 Jahre)
wohnh.: DU-Hamborn,
Wilhelmstr. 78

Hermann Hülsken, fr. Weichenw.
geb.: 5. 3. 1893 (80 Jahre)
wohnh.: Homberg, Dunkerstr. 23

Franz Greinus, fr. Rangiermeister
geb.: 5. 3. 1893 (80 Jahre)
wohnh.: St. Ilgen, Friedrichstr. 37

Goldene Hochzeit:

Karl Klein, fr. Weichenwärter
geb.: 30. 10. 1898
verh.: 6. 1. 1923
wohnh.: DU-Hamborn,
Cornelissenstr. 4

Wilhelm Helmes, fr. Rangiermstr.
geb.: 19. 2. 1898
verh.: 16. 1. 1923
wohnh.: DU-Hamborn,
Theodor-Heuss-Str. 10

Johann Lindner, fr. kfm. Angest.
geb.: 28. 4. 1898
verh.: 8. 2. 1923
wohnh.: DU-Hamborn, Grillostr. 7

Hans Brögmann, fr. Obermonteur
geb.: 25. 5. 1901
verh.: 15. 2. 1923
wohnh.: DU-Hamb., Grillostr. 40

Thomas Slojewski, fr. Hilfshandw.
geb.: 16. 12. 1901
verh.: 2. 3. 1923
wohnh.: DU-Hamborn,
Sterkrader Str. 60

August Missing, fr. Gleiswerker
geb.: 1. 2. 1895
verh.: 11. 3. 1923
wohnh.: DU-Laar,
Friedrich-Ebert-Str. 88

Todesfälle:

Hans Schwarz, Fröhrentner
früher Lokführer
geb.: 7. 5. 1925
gest.: 30. 6. 1972

Walter Rosenwald, Rangierer, ES
geb.: 31. 1. 1921
gest.: 6. 7. 1972

Gustav Ross, Pensionär
früher Gleiswerker
geb.: 24. 9. 1905
gest.: 11. 7. 1972

Franz Maciejczyk, Pensionär
früher Elektriker
geb.: 16. 8. 1906
gest.: 26. 7. 1972

Johann Johardt, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 20. 5. 1891
gest.: 28. 7. 1972

Franz Kehrbaum, Pensionär
früher Pförtner
geb.: 28. 1. 1904
gest.: 8. 8. 1972

Hermann Normann, Lokf., BM-N
geb.: 28. 6. 1928
gest.: 17. 8. 1972

Wilhelm Fischer, Pensionär
früher Hallenwärter
geb.: 26. 7. 1888
gest.: 18. 8. 1972

August Orlowski, Pensionär
früher Vorarbeiter
geb.: 6. 5. 1905
gest.: 26. 8. 1972

Alfred Schweisel, Lokführer, BM-N
geb.: 11. 1. 1925
gest.: 29. 8. 1972

Wennemar Dörnemann, Pens.
früher Schlosser
geb.: 5. 7. 1887
gest.: 2. 9. 1972

Hermann Walkenbach, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 24. 2. 1908
gest.: 3. 9. 1972

Ernst Dörr, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 10. 6. 1905
gest.: 16. 9. 1972

Matthias Dus, Pensionär
früher Elektriker
geb.: 2. 5. 1906
gest.: 19. 9. 1972

Karl Buckstegen, Pensionär
früher Rangiermeister
geb.: 22. 12. 1895
gest.: 27. 9. 1972

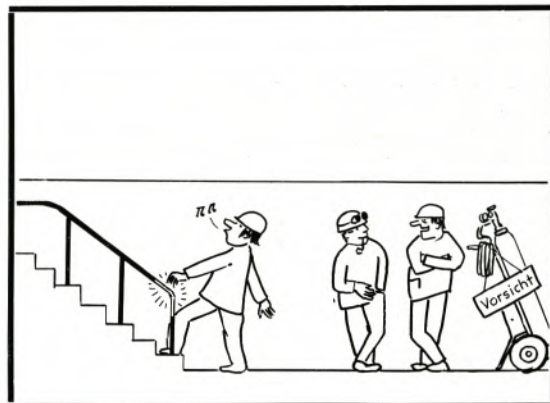
Ludwig Kröll, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 22. 8. 1889
gest.: 8. 10. 1972

Walter Schüle, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 12. 10. 1899
gest.: 9. 10. 1972

Arbeits
sicher



Damit ein Unglück nicht passiert,
Wird das Geländer repariert.



Doch in der Pause, man sehe und staune,
Kommt ein Kollege mit guter Laune.



Das Geländer war noch glühend heiß,
Der Schrei der folgte, war nicht leis.



Bemühungen kommen jetzt zu spät,
Zur Vorsicht man schon vorher rät.

