



EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

16. JAHRGANG

1/2

Jan./Febr. 1970



Winterliche Impression

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten
Wir sind „im Bilde“
39 Pensionäre verabschiedeten sich
Personelle Veränderungen im Beirat
des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen
Arbeitsschutz-Information
Mitdenken lohnt sich!
Wer oder was ist „We – Wa – Wo“?
EH-Mitteilungen
Interessante Angaben über den Ruhrbergbau
Welche Pflichten hat der Arbeiter
nach dem neuen Lohnfortzahlungs-Gesetz
Unsere Jubilare
Familiennachrichten
Ein neues Abendkleid – und ein Riesenkrach
St. Nikolaus beim Eisenbahn-Verein
Auto-Verschrottung künftig in fünf Großanlagen
Arbeite sicher!

KURZNACHRICHTEN

Mit der Dezemberausgabe 1969 verabschiedete sich der „Förderturm“, die Werkszeitschrift der Hamborner Bergbau A.G. und der Friedrich Thyssen Bergbau A.G. von seiner Leserschaft. Die Zeitschrift, die 44 Jahre lang ein Bindeglied zwischen Firmenleitung und Belegschaften aller Hamborner Bergbaubetriebe war, stellte ihr Erscheinen wegen der Gründung der Ruhrkohle A.G., in die die beiden Bergbaugesellschaften eingebracht wurden, ein.

Die HOAG nahm am 4. Dezember 1969 ein neues Berufsbildungszentrum in Betrieb, das hinsichtlich seiner modernen und zweckmäßigen Ausrüstung seinesgleichen suchen dürfte. Durch ein großzügig angelegtes Schulungsprogramm wurden für die Belegschaftsmitglieder die Voraussetzungen geschaffen, sich schon heute auf Maßnahmen einzustellen, die morgen durch neue Produktionsverfahren und Arbeitstechniken unaufhaltsam auf sie zukommen. Das Haus wird daher unter dem Motto geführt: Wer den Fortschritt will, muß mit der Bildung beginnen.

575 Millionen Tonnen Stahl erwartet das Internationale Eisen- und Stahlinstitut im Jahre 1970. Diese Mitteilung machte IISI-Generalsekretär Baker auf dem dritten Kongreß, den diese Vereinigung diesmal in der japanischen Hauptstadt durchführte. Dr. Sohl gab in Tokio die Präsidentschaft im IISI ab an den Präsidenten der Armco Steel Corporation, Johnston.

86 Millionen DM stellte die Fritz Thyssen Stiftung seit 1960 zur Förderung der Wissenschaft zur Verfügung. Im letzten Jahr hat sie rund zehn Millionen DM für diese Zwecke verwendet.

Wie aus einer vom Kraftfahrt-Bundesamt veröffentlichten Statistik hervorgeht, lag die Zahl der erstmals zugelassenen Kraftfahrzeuge von Januar bis September 1969 mit 1 388 705 um rund dreißig Prozent über der im Vergleichszeitraum des Vorjahres, als es 1 079 535 Kraftfahrzeuge waren. Auch das vor der Rezession erzielte gute Verkaufsergebnis wurde bisher um rund zehn Prozent übertroffen.

Die großen europäischen Eisenbahnverwaltungen sind bis auf Albanien, Finnland, Portugal und die Sowjetunion in der Europäischen Güterzugfahrplan-Konferenz zusammengeschlossen.

Seit 1961 arbeiten die Verwaltungen am systematischen Aufbau eines Netzes durchgehender internationaler Schnellgüterzüge unter der Bezeichnung TEEM-Trans-Europ-Express-Güterzüge.

Der „TEEM“ mit dem längsten Laufweg, der auch die Bundesrepublik berührt, ist zur Zeit der TEEM 125 von Narbonne in Südfrankreich über Dijon–Kehl–Hamburg und die Vogelfluglinie bis Stockholm. Er legt insgesamt 2710 Kilometer, davon 906 in Deutschland, zurück.



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

Schriftleitung: Kurt-Hermann Still.

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

Aufnahmen: EH: Schentke, Still, Wiesner, Winnekendonk
ATH: Meyer
HBAG: Maruschke

Titelbild: Blick unter eine Diesellok: Einstellen der Bremsen in einer Lok-Reparaturgrube.

Rückseite: Rodelpartie im Jubiläumshain, Hamborn.



Wir sind im Bilde

Belohnung für Lebensretter

Am 25. 3. 1969 rettete Herr Heinrich Moldenhauer einen Matrosen vor dem Tod durch Ertrinken. Die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft und der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen zeichneten Herrn Moldenhauer (Bild 1) durch Überreichung eines namhaften Geldbetrages und eines Dankschreibens aus.

Herr Wilhelm Holland rettete einem Arbeitskollegen, der mit einer Benzolvergiftung bewußtlos in einem Behälter lag, am 21. 7. 1969 das Leben. Die Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, vertreten durch Herrn Dipl.-Ing. Buthe, überreichte Herrn Holland ebenfalls einen Geldbetrag und eine Ehrenurkunde (Bild 2). Die Anerkennung des Gemeinschaftsbetriebes wurde Herrn Holland schon früher überreicht.



Auszeichnung für unfallfreies Fahren

Die in letzter Zeit häufig vorgenommene Auszeichnung bewährter Kraftfahrer konnte auch im November 1969 erfreulicherweise wieder fortgesetzt werden.

Herr Oberamtsrichter Daniel (Bild 3) zeichnete im Auftrag der Deutschen Verkehrswacht folgende Herren aus:

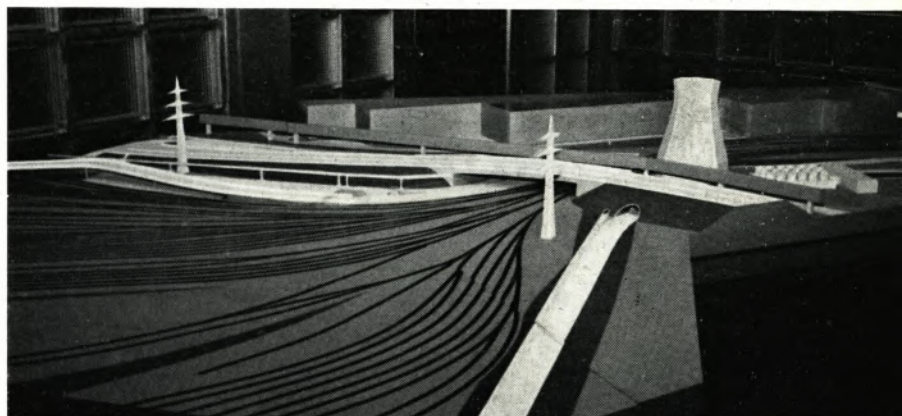
Für 30 Jahre unfallfreies Fahren (Gold):

Heinrich Moldenhauer, Hafen Schwelgern
Karl Waltl, Eisenbahn-Süd

Für 10 Jahre unfallfreies Fahren:

Friedrich Gehrmann, Zentrale Betriebsüberwachung
Werner Hanelik, Zentrale Betriebsüberwachung
Theo Sudhoff, Zentrale Betriebsüberwachung
Werner Stuwe, Zentrale Betriebsüberwachung

Auch der dritte Kursus für Lokführer-Anwärter des Jahres 1969 konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Am 12. Dezember legten 13 Mitarbeiter die Prüfung als Lokführer und 3 als Dienst-Triebfahrzeugfahrer ab. Unser Bild zeigt die Männer nach bestandener Prüfung.



Nach jahrelangen Vorbereitungen wurde jetzt mit dem Bau der neuen Brücke Alsumer Steig begonnen. In einem Jahr wird der Verkehr über eine Fahrbahn der neuen Brücke laufen. Unser Foto zeigt das Modell des Bauwerks von der Anlegestelle Alsum aus gesehen. Im Vordergrund eine geplante Werkstraße zum Rheinufer des Hafens Schwelgern.

39 Pensionäre verabschiedeten sich



Am 7. Januar 1970 fand im Schifferheim die Verabschiedung der Pensionäre des letzten Halbjahres 1969 statt. Es waren 39 ehemalige Belegschaftsmitglieder, die mit ihren bisherigen Chefs zu einigen Stunden gemüthlicher Unterhaltung zusammenkamen.

Im Namen der Geschäftsführung brachte Herr Direktor Bergermann den Dank für die geleistete Arbeit und die besten Glückwünsche für den wohlverdienten Ruhestand zum Ausdruck. Er hob besonders hervor, daß sich unter den 39 ausscheidenden Mitarbeitern 30 Jubilare befanden, und zwar 7 mit 25jährigem, 18 mit

40jährigem und 5 mit 50jährigem Dienstjubiläum. Daß ein solch hoher Anteil der nun scheidenden Belegschaftsmitglieder dem Gemeinschaftsbetrieb über so viele Jahre hinweg die Treue hielt, wertete Herr Direktor Bergermann als sicheres Zeichen eines guten Betriebsklimas. Von den Pensionären waren bisher tätig 5 beim Eisenbahnbetrieb, 9 beim Betriebsmaschinenendienst, 9 in den Eisenbahnwerkstätten, 8 bei der Bauabteilung, 5 im Hafen Schwelgern, 2 bei der Arbeitsvorbereitung und einer bei der Verkehrsabteilung.

In den Dank für die langjährige Mitarbeit und die besten Wünsche für eine glück-

liche Zukunft schloß Herr Direktor Bergermann den Rat und die Bitte ein, sich wohl zu Zeitvertreib und Muße dem rechten Hobby zu widmen, andererseits aber auch die Ehefrau an dem verdienten Ruhestand teilnehmen zu lassen, indem man ihr bei den zahlreichen täglichen Arbeiten so gut wie möglich zur Hand geht.

Die Grüße der Betriebsvertretung überbrachte der 2. Betriebsratsvorsitzende Kollenbach. Er wies darauf hin, daß der Betriebsrat stolz auf die langjährige Tätigkeit der jetzt ausscheidenden Belegschaftsmitglieder sei. Den Pensionären wünschte er für die Zukunft viel Glück und beste Gesundheit.

Personelle Veränderungen im Beirat des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen

Im Zuge der Neuordnung des Gemeinschaftsbetriebes mit Wirkung vom 1. Oktober 1969 gab es auch einige personelle Veränderungen im Aufsichtsgremium unserer Gesellschaft. Hüttendirektor Professor Dr. Cordes, Vorstandsmitglied der ATH, schied aus dem Beirat aus, da er auch innerhalb des ATH-Vorstandes das Ressort „Verkehr“ an Herrn Hüttendirektor Bergassessor a. D. Haniel abgetreten hat.

Direktor Neumann, bisheriger Leiter der Abteilung Verkehrswirtschaft bei der ATH und Geschäftsführer der Thyssen-Verkehr G.m.b.H., verließ den Beirat des Gemeinschaftsbetriebes, weil er am 31. Dezember 1969 in Pension ging. Hüttendirektor Haniel gedachte in der Sitzung vom 17. Dezember 1969 der Leistungen und Verdienste, die sich die beiden Ausscheidenden beim Aufbau des Verkehrsverbundes und durch konstruktive Mitarbeit innerhalb des Beirats bzw. der Ausschüsse erworben haben. Er machte nochmals besonders deutlich, daß Herr Professor Cordes der „Vater“ des Gemeinschaftsbetriebes in seiner bisherigen Form ist, da die Gründung dieses Verkehrsverbundes 1949 auf der Grundlage eines von Herrn Dr. Cordes ausgearbeiteten Gutachtens erfolgte. Herr Dr. Cordes nahm sowohl an den Gründungsgesprächen, als auch an sämtlichen Beiratsitzungen teil. Vom 1. Oktober 1953 an entsandte ihn die ATH als ordentliches Beiratsmitglied in dieses Gremium. Es dürfte daher keinen Zweiten geben, mit

dessen Person das Wirken des Gemeinschaftsbetriebes so eng verbunden ist.

Herr Direktor Neumann wurde von der ATH im Juni 1959 in den damals gebildeten Verkehrs- und Tarifausschuß für Eisenbahn und Häfen entsandt. Auch nach der Zusammenfassung dieses Ausschusses mit dem Bilanz- und Finanzausschuß zu einem „Kaufmännischen Ausschuß“ im Jahre 1963 vertrat Herr Direktor Neumann in dieser Arbeitsgruppe weiterhin die Verkehrsinteressen der ATH und konnte als Experte maßgeblich zur Lösung der diesem Ausschuß gestellten Arbeiten beitragen.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1966 entsandte die ATH Herrn Direktor Neumann als ordentliches Mitglied in den EH-Beirat. Herr Direktor Haniel sprach den beiden Ausscheidenden im Namen aller Gesellschafter für die jahrelange Mitarbeit herzlichen Dank aus.

Der Beirat des Gemeinschaftsbetriebes hat nunmehr folgende Zusammensetzung:

Von der August Thyssen-Hütte AG

Hüttendirektor Bergassessor a. D. Haniel
— Vorstandsmitglied der ATH —,
der zugleich zum Vorsitz gewählt wurde.

Direktor Backhaus

— Abteilungsdirektor der Abtlg. Rechnungswesen der ATH —

Direktor Höfges

— Technischer Werksleiter des Werkes Ruhrort der ATH —

Direktor Schütte

— Betriebsdirektor der Betriebswirtschaft ATH —

Direktor Wilps

— Abteilungsdirektor der Abtlg. Verkehrswirtschaft der ATH —

Von der Hüttenwerk Oberhausen AG

Hüttendirektor Dr. Kürten

— Vorstandssprecher der HOAG und
Vorstandsvorsitzender der Niederrhein.
Hütte —

Von der Ruhrkohle AG

Direktor Dr. von der Gathen

— Maschinendirektor bei der Ruhrkohle-
Hauptverwaltung, Essen —

Bergwerksdirektor Dr.-Ing. Batzel

— Vorstandsmitglied der Bergbau-AG,
Oberhausen —

Bergwerksdirektor Prussmann

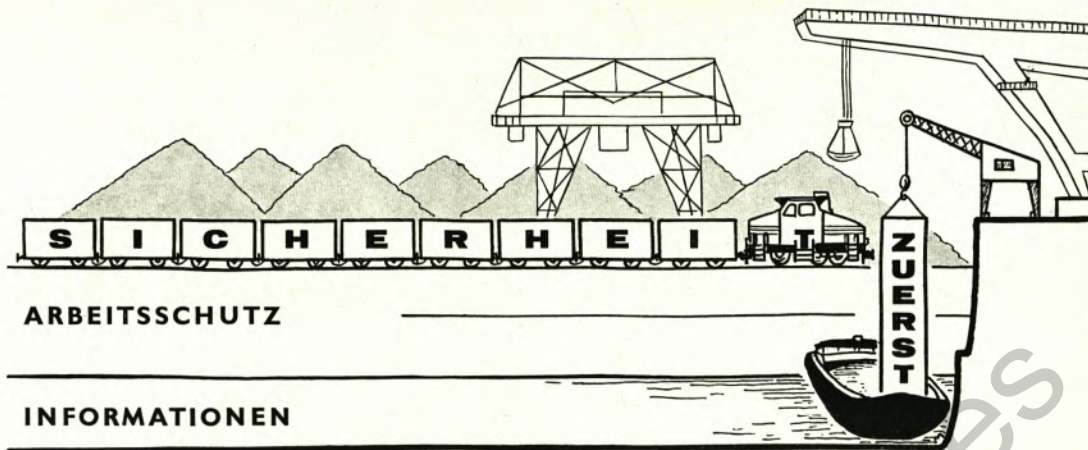
— Vorstandsmitglied der Bergbau-AG,
Oberhausen —

Von der Hamborner und Friedrich Thyssen-Bergbau AG (Altgesellschaften)

Bergwerksdirektor Dr. Wegmann

— Vorstandsmitglied der Hamborner
Bergbau AG —

In diesem Zusammenhang sei noch darauf hingewiesen, daß Herr Direktor Wilps als Nachfolger von Herrn Direktor Neumann mit Wirkung vom 1. Januar 1970 die Leitung der Abteilung Verkehrswirtschaft der ATH übernommen hat und vom gleichen Zeitpunkt an auch in die Geschäftsführung der Thyssen-Verkehr G.m.b.H. eintrat.



Stopp den Unfall!

Vom 1. 1. 1970 bis 30. 6. 1970, ein halbes Jahr lang, führen die gewerblichen Berufsgenossenschaften unter dem Zeichen der schützenden Hand die „Aktion gegen den Unfall 1970“ in Nordrhein-Westfalen durch. Die Aktion steht unter der Schirmherrschaft des Ministerpräsidenten des Landes, Heinz Kühn.

In den Ländern Baden-Württemberg, Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein wurden ähnliche Aktionen schon mit Erfolg durchgeführt.

„Was soll diese Aktion eigentlich?“ „Werden wir nicht laufend mit Unfallaktionen gefüttert?“ werden sich viele fragen. Nicht ganz zu unrecht. In den großen Betrieben gibt es Arbeitsschutzorganisationen, die für die Arbeitssicherheit verantwortlich sind. Das stimmt, aber müssen wir nicht alle in gewissen Zeitabständen besonders angeregt werden, über das „Routinemäßige“ hinaus etwas mehr zu tun?

Jahr für Jahr sterben in Deutschland immer noch ca. 30 000 Menschen durch einen Unfall. Frauen, Kinder, Männer, sie sterben im Betrieb, auf der Straße oder im Haushalt. Die „Aktion gegen den Unfall 1970“ kämpft deshalb dafür, Gefahrenquellen zu erkennen und die Gefahren selbst zu beseitigen. Sie kämpft damit gegen das persönliche Leid, das jeder Unfall hervorruft. Sie kämpft gegen die riesigen wirtschaftlichen Verluste, die Jahr für Jahr von uns getragen werden müssen.

Gegen die „Pech“-Vorstellungen

Gegen das vermeintliche „Pech gehabt“ will die Aktion ansetzen. Es muß denen, die einmal einen Unfall verursacht haben, klar gemacht werden, daß es durch fehlerhaftes Verhalten zu Unfällen kam. Ein Unfallereignis steht in keinem Zusammenhang mit einem Lotteriespiel. Hier kann man von „Pech“ sprechen, wenn man eine Niete gezogen hat. Ebenso wenig kann man von „Glück“ sprechen, wenn man nach beendeter Schicht gesund zu Hause ankommt. Man kann hier von sich behaupten, daß man fachlich richtig gearbeitet hat, d. h. es wurden keine Fehler gemacht, die zu einer Körperschädigung führten.

Der Erfolg der Aktion im Betrieb hängt weitgehend von der Mitarbeit aller ab. Die Berufsgenossenschaften haben für jeden Monat ein Sicherheitsprogramm ausgearbeitet. Im Januar soll der innerbetriebliche Transport und Verkehr, der in der Unfallhäufigkeitsskala an erster Stelle liegt, besonders unter die Lupe genommen werden. Zum Transport gehören Wege, Lasten und Transportmittel. Viele Dinge gibt es dort zu beachten. Sind die Wege sicher, besonders bei Eis und Schnee? Werden die Lasten nach ihrer Gefährlichkeit beurteilt? Können die Transportmittel die Lasten sicher aufnehmen? Es gäbe viele Dinge aufzuzeigen, darüber werden wir aber in den nächsten Wochen informiert.

Hier noch die Themen der folgenden Monate:

Februar: Sicherheit am Arbeitsplatz

März: Auffinden und Kennzeichnen von Gefahrenquellen

April: Elektrische Einrichtungen

Mai: Sicherheit im Straßenverkehr

Juni: Mitwirkung bei der Arbeitssicherheit

Der Ministerpräsident hat in seinem Aufruf an alle Mitbürger appelliert, diese Aktion zu unterstützen. Selbst unsere Kinder werden in den Schulen und Verkehrskindergärten auf die Gefahren im Straßenverkehr hingewiesen und erhalten Unterrichtsmaterial. Werbefachleute haben in geschmackvoller Weise die Aktion mit vorbereitet. Über Presse, Rundfunk und Fernsehen wird die Öffentlichkeit laufend über einzelne Maßnahmen informiert. Dies alles verspricht einen Erfolg. Wir sind aber besonders auf Ihre Mitarbeit angewiesen, wenn es ein voller Erfolg werden soll.

Machen Sie mit! Informieren und überzeugen Sie Ihre Mitarbeiter, Kollegen oder Freunde. Der Erfolg kommt uns allen zugute.

H. Kiel





Herr Direktor Bergermann bei der Übergabe der Prämie an Herrn Naumann.

Zu dieser Erkenntnis sind inzwischen viele unserer Belegschaftsmitglieder gekommen. Das zeigt sich in der erfreulichen Zunahme der Einsendung von Verbesserungsvorschlägen. Während in den zurückliegenden Jahren jährlich rd. 15 Vorschläge eingereicht wurden, waren es im letzten Jahr 28. Von diesen Vorschlägen konnten 19 mit einer Geldprämie und einer mit einer Buchprämie belohnt werden. Zwei Vorschläge waren für unseren Betrieb nicht anwendbar und konnten deshalb vom Prüfungsausschuß nicht angenommen werden. Für insgesamt 6 Vorschläge müssen noch praktische Versuche im Betrieb durchgeführt werden, bevor über ihre Anwendbarkeit und ihren Nutzen entschieden werden kann.

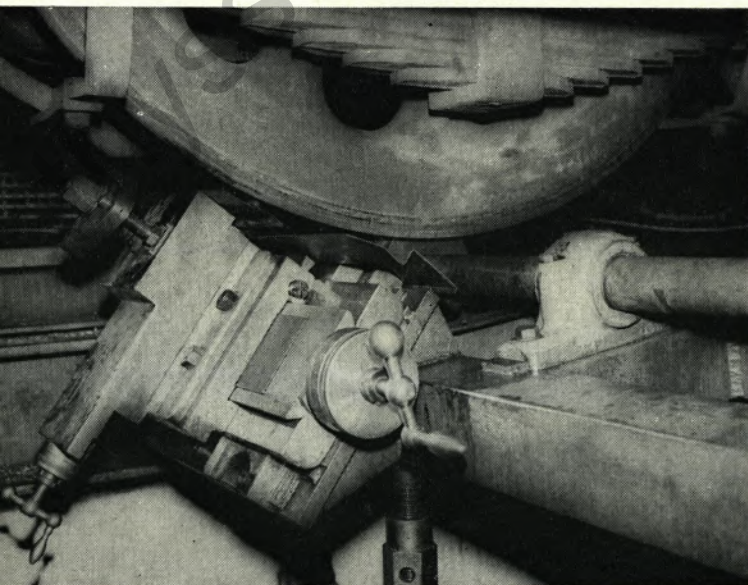
Die 19 Geldprämien machen eine Gesamtsumme von 5320,— DM aus. Das ist genausoviel wie in den beiden Vorjahren zusammen. Den Einsendern von zwei besonders guten Vorschlägen, für die der Prüfungsausschuß in seiner letzten Sitzung Belohnungen vergeben konnte, überreichte Herr Direktor Bergermann persönlich die Prämien und sprach ihnen, stellvertretend für alle Einsender, im Namen der Geschäftsführung Dank und Anerkennung aus. Am Beispiel dieser beiden Vorschläge soll hier in unserem Artikel gezeigt werden, daß sich Mitdenken und Mitmachen wirklich lohnt.

Zunächst der Vorschlag der Mitarbeiter Loggen, Naumann, Stuhlmann und Taubert:

„Unterflurabdrehvorrückung für Lok-Radsätze“

Durch den großen Verschleiß der Radsatzbandagen von Lokomotiven ist es erforderlich, daß die Laufflächen und Spurkränze durchschnittlich einmal zwischen den Hauptuntersuchungen nachgearbeitet werden. Die vorgenannten vier Mitarbeiter haben

**Unterflurabdrehvorrückung
beim Nacharbeiten einer Radsatzbandage.**



Mitdenken lohnt sich!



Transport von Langmaterial auf der Gabel eines Hubstaplers, wie er bisher durchgeführt wurde.

gemeinsam eine Abdrehvorrückung entwickelt, mit der die Bandagen nachgearbeitet werden können, ohne daß die Radsätze dafür ausgebaut werden müssen.

Für die damit erzielte Rationalisierung durch Einsparung an Arbeitszeiten für Aus- und Einbau der Radsätze und die Verkürzung der Lokausfallzeiten wurde der Vorschlag mit 1000,— DM prämiert.

Der Vorschlag des Mitarbeiters Hanraths,

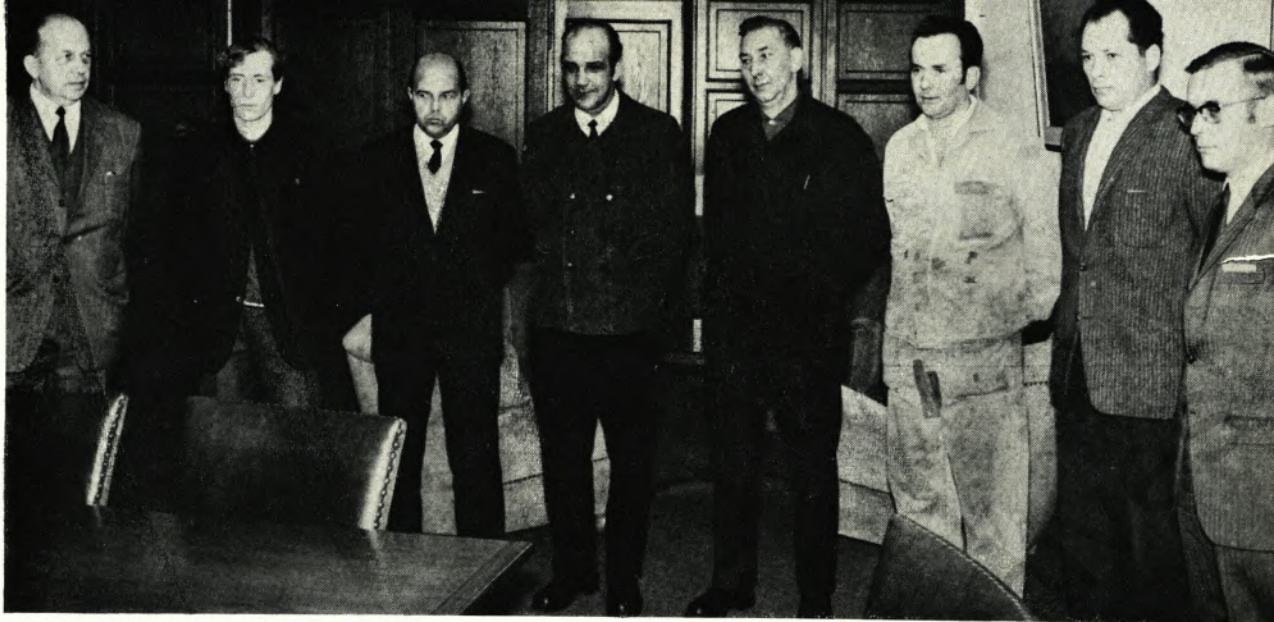
„Haken am Hubstapler zum Transport von Zugstangen“

wird in Folgendem beschrieben.

Bisher konnte Langmaterial (insbesondere Zugstangen) mit dem Hubstapler nur quer zur Fahrtrichtung auf der Gabel des Staplers transportiert werden. Das erforderte in vielen Fällen einen zusätzlichen Mann, der die Stangen während der Fahrt festhielt und bei Tordurchfahrten dem Fahrer behilflich war.

Um diese Schwierigkeiten zu beseitigen, war vorgesehen, für 2 Hubstapler je ein Zusatzgerät für den Transport von Langmaterial zu kaufen. Die Kosten dafür hätten sich auf mehrere Tausend DM belaufen, und ein Mann zum Halten der Stangen wäre trotzdem zwischenzeitlich bis zur Auslieferung erforderlich gewesen.

Durch seinen Vorschlag, 2 Haken seitlich am Stapler anzubringen, hat Herr Hanraths das Problem enorm billig, verblüffend einfach und darüber hinaus noch besser gelöst. Er erhielt dafür eine Prämie von 590,— DM.



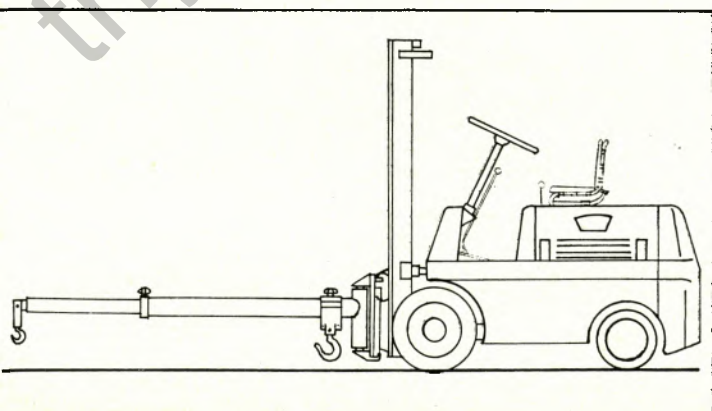
Die 5 erfolgreichen Einsender zusammen mit Betriebschef Kirchmann, Oberingenieur Schentke und Oberingenieur Netzig bei der Überreichung der Prämien durch Herrn Direktor Bergermann. Von links nach rechts: Die Herren Kirchmann, Hanraths, Schentke, Stuhlmann, Loggen, Taubert, Naumann und Netzig.

Am Beispiel dieses Vorschlages wird deutlich, daß Verbesserungsvorschläge sich nicht immer auf schwierige technische Vorrichtungen oder ausgereifte Konstruktionen beziehen müssen, sondern daß eine noch so einfach scheinende Idee oft große Vorteile für die Firma und damit auch eine hohe Prämie bringen kann. Behalten Sie deshalb keine Ihrer Ideen für sich, auch wenn Sie Ihnen noch so simpel erscheint. Vielleicht sind Sie der erste, der gerade darauf gekommen ist.

Im einzelnen erhielten seit dem letzten Bericht in der Werkzeitung folgende Mitarbeiter Geld- oder Buchprämien:

1. Werner Tschirner, EW: Anbaugerüst für Kasten-Oberteile von Ot- und OOt-Kohlewagen;
2. Ernst Niluschewski, EW: Tragbock für Wagenkästen;
3. Paul Sklarek, BM: Führungshalter für Bremssohlen an den ED-Loks 104–106;
4. Arno Herbergs, EW: Neue Anordnung für den Klappenanschlag an OOtzz-Wagen;
5. Alfred Dunkel, EW, Richard Hahne, EW: Neuer Drehstahlhalter;
6. Wolfgang Drost, BM: Änderung der Wiegesignale;
7. Reinhard Efferts, BM: Verbesserung an den Stromabnehmerventilen;
8. Herbert Strobach, EW, Kurt Lichtenberger, EW, Eberhard Tomczak, EW: Entwicklung einer Kollektorfräsmaschine;
9. Kurt Wittrop, BM: Begrenzungsbrücke für LKW an Überwegen;
10. Erwin Lesniewski, EW: Spannvorrichtung für das Abdrehen von Zylinderköpfen;
11. Heinz-Dieter Wolf, BM: Halterung für eine Winde mit Verlängerungsstange;

Ursprünglich vorgesehenes Zusatzgerät (Kranarm mit Teleskopverlängerung) zum Transport von Langmaterial mittels Hubstapler.



Transport von Langmaterial entsprechend dem Vorschlag von Herrn Hanraths.

12. Ernst Kahmann, Bau-O: Entwicklung eines neuen Sprengwagens zur Unkrautbekämpfung;
13. Paul Fischer, EW: Entwicklung einer Druckstange als Hilfsvorrichtung bei Richtarbeiten an O- und Wannenwagen-Seitenwänden;
14. Walter Endemann, EW: Gestell zum Transport von O-Wagentüren;
15. Paul Loggen, BM, Franz Naumann, BM, Otto Stuhlmann, BM, Eberhard Taubert, BM: Unterflurabdrehvorrückung für Lokradsätze;
16. Kurt Wittrop, BM: Anbringen von Nummernkästen am Hochofen zur Übermittlung der Zahl der abzufahrenden Schlackenpfannen;
17. Albert Hanraths, EW: Haken am Hubstapler zum Transport von Langmaterial;
18. Gerhard Schwark, EW: Richtgestell für Kokillenwagen-Drehgestelle;
19. Wilhelm Kurtz, EW: Änderung des Zugkastens an Schlackenpfannenwagen;
20. Johann Gromowski, Flm: Abstützvorrückung für Leitern über 8 m Länge.

Die Möglichkeiten, die im Verbesserungswesen liegen, sind vielseitig. Darum sollte kein Mitarbeiter mit seinen Vorschlägen zurückhalten. Mitdenken lohnt sich!

G. Netzig

Wer oder was ist We - Wa - Wo??

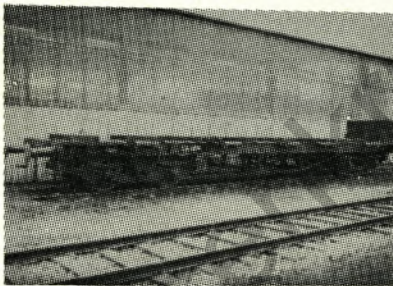
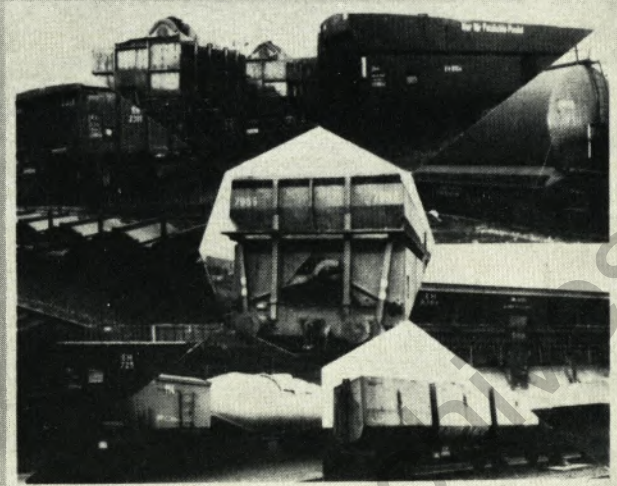
Diese Frage werden sich alle stellen, die in nächster Zeit erstmals dieses Wortspiel hören. Der nachstehende Bericht soll darüber Aufschluß geben und gleichzeitig falschen Auslegungen von vornherein vorbeugen.

„We-Wa-Wo“ ist die Abkürzung für den Titel eines vom Technischen Wagendienst des Betriebsmaschinendienstes im Januar 1970 erstmals herausgegebenen Nachschlageheftes. Dieses Heft soll allen Benutzern von Werksbahn-Wagen ermöglichen, für zu verladendes Transportgut den richtigen Werksbahn-Wagen anzufordern bzw. zu verwenden. „We-Wa-Wo“ ist deshalb weiter nichts, als die leicht einprägsame Abkürzung für die Worte: „Welchen Wagen Wofür“. In dem Bemühen, Wagenbeschädigungen und Wagen-

Titelseite des neuen Handbuches für den Einsatz von Werksbahnwagen.

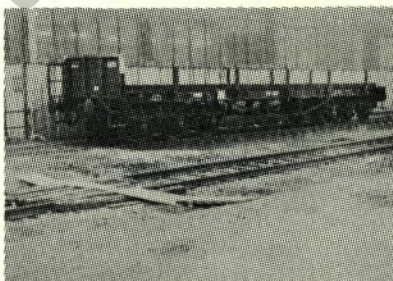
Welchen Wagen Wofür

Handbuch
für den Einsatz der Werksbahnwagen
nach Ladegütern



Wagentyp:
Flachwagen
Kurzbezeichnung: SS 15
Wagen-Nummern: 4300-4699
EDV-Schlüssel-Nr.: 62
Tragfähigkeit: 60 t
Ladelänge: 15,15 m
Länge über Puffer: 16,7 m
Anzufordern bei EH-
Wagenverteilung I

**Ein Blick auf den
Aufbau des Ver-
zeichnisses, hier:
„Flachwagen“.**



Wagentyp:
Flachwagen
Kurzbezeichnung: SS 90
Wagen-Nummern: 4870-4899
EDV-Schlüssel-Nr.: 63
Tragfähigkeit: 90 t
Ladelänge: 15,15 m
Länge über Puffer: 16,7 m
Anzufordern bei EH-
Wagenverteilung I

We Wa Wo

verschleiß auf ein Mindestmaß zu senken, stößt der Technische Wagendienst unter anderem auch immer wieder auf die Benutzung falscher Wagen für die verschiedenen Ladegüter. Dadurch werden die Werksbahn-Wagen oftmals nicht unerheblich in Mitleidenschaft gezogen. Sobald die Wagenmeister dagegen einschreiten, stoßen sie vielfach beim Verlager auf Unkenntnis dieser Zusammenhänge. Das brachte den Technischen Wagendienst auf den Gedanken, diese Lücke durch ein entsprechendes Nachschlageheft zu beseitigen. Das Ergebnis liegt mit „We-Wa-Wo“ jetzt vor.

In einem Sammelverzeichnis kann jedes im Werksbereich vorkommende Ladegut in alphabetischer Reihenfolge aufgesucht und die für den Transport in Frage kommenden Wagengattungen abgelesen werden. Für die Bezeichnung der vielen Ladegüter wurden grundsätzlich die Angaben des bereits vorhandenen Werksbahn-Schlüsselheftes verwendet, um nicht durch neue Ausdrücke Verwirrung zu schaffen. Dies geschah nicht nur in bezug auf die Bezeichnung, sondern auch für die Anzahl der aufgeführten Güter einschließlich der wichtigen Kenn-Daten. In dem dann folgenden Wagenverzeichnis sind alle Werksbahn-Wagen-Typen in der bei EH üblichen Reihenfolge, nämlich Offene Wagen, Flachwagen, Kübelwagen, Selbstentladewagen, Gedeckte Wagen und sonstige Spezialwagen bei gleichzeitiger Angabe ihrer wichtigsten Daten abgebildet. Diese Darstellungen sind grundsätzlich linksseitig angeordnet. Auf der rechten Seite sind die zugehörigen Ladegüter, ebenfalls alphabetisch geordnet, wiederholt. Zur Vervollständigung enthält das Nachschlageheft schließlich noch eine

Übersicht der beim Gemeinschaftsbetrieb eingeführten und angewendeten Kurzbezeichnungen der verschiedenen Werksbahn-Wagen-Typen.

Leider mußte bei dieser Erstausgabe eine Reihe von Zugeständnissen gemacht werden, um das baldige Erscheinen nicht in Frage zu stellen. Diese Zugeständnisse beziehen sich auf die Verwendung von Wagen-Typen für bestimmte Ladegüter, für die sie eigentlich nicht geeignet sind. Einerseits ist ihre Verwendung für derartige Zwecke bereits Gewohnheit geworden, andererseits ist sie durch besondere Be- und Entladeverhältnisse erforderlich. Bei einer gewaltsamen Sofort-Umstellung könnte dadurch im erstgenannten Fall unter Umständen ein vorher nicht zu übersehender Wagenmangel bei verschiedenen Wagentypen eintreten, im letztgenannten Fall könnten Betriebsstörungen in der Produktion die Folge sein. Die Schaffung eines idealen Zustandes kann daher nur stufenweise erfolgen. Indirekt wird damit erfreulicherweise also gleichzeitig auch noch eine weitere Berichtigung des gesamten Wagenparks in bezug auf seine zahlenmäßige Zusammensetzung eingeleitet. Die vorgenannten Gründe und der inzwischen erfolgte Zusam-

kann mehr sagen, dies habe er nicht gewußt. Selbstverständlich wird das im Anfang nicht ohne Schwierigkeiten abgehen, wie das bei allem „Neuen“ erfahrungsgemäß der Fall ist. Damit dieses Heft in bezug auf die erwünschte Mitarbeit gut ankommt, wurde es den zuständigen Stellen der Be- und Entladebetriebe, den Versandleitern und dem Eisenbahnbetrieb nicht einfach zugeschickt, sondern im Rahmen eines erläuternden Vortrages überreicht. Der Betriebsmaschinendienst konnte auf diese Weise gleichzeitig Gelegenheit nehmen, auch wieder einmal ganz allgemein um Mitarbeit zur Schonung des Wagenparks zu bitten. Auch mit dieser Veröffentlichung ist die Hoffnung verbunden, den Kreis der Verständnissvollen für eine wirtschaftliche Idee zu erweitern.

W. Hebisch

EH-MITTEILUNGEN

Gut besuchte

Belegschaftsversammlung

Zahlreiche Mitarbeiter hatten sich zu der am 3. Dezember stattgefundenen Belegschaftsversammlung im Saal der Gastwirtschaft „Kleine-Natrop“ eingefunden. Der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende Kollenbach eröffnete die Versammlung mit einem Rückblick auf die erfolgreiche Arbeit der Betriebsvertretung in den zurückliegenden Monaten. Anschließend berichtete Direktor Bergemann für die Geschäftsführung über die Geschäftslage des Gemeinschaftsbetriebes. Dabei hob er insbesondere die wiederum gestiegenen Leistungen der Betriebe hervor und dankte allen Belegschaftsmitgliedern, die durch unermüden Einsatz dazu beitrugen, den gestiegenen Anforderungen gerecht zu werden. Über das neue Lohnfortzahlungsgesetz sowie seine Vorzüge und Auswirkungen berichtete dann Herr Ziethoff von der IG Metall. Den Abschluß bildete eine allgemeine Diskussion über aktuelle Probleme der Belegschaft, zu der es zahlreiche Wortmeldungen gab.

in den Zuständigkeitsbereich TL I unter der Leitung von Herrn Direktor Bergemann und TL II unter der Leitung von Herrn Direktor Sieverling wie folgt aufgeteilt:

Bereich TL I

**Leitung: Geschäftsführer
Direktor Bergemann**

Arbeitssicherheit
Eisenbahnbaubetrieb
Maschinentechnische Abteilung
(Werkstätten Hamborn und Oberhausen sowie Fahrleitungsmeisterei)
Arbeitsvorbereitung
Betriebsmaschinendienst
Technisch-Wirtschaftliche Abteilung

Bereich TL II

**Leitung: Geschäftsführer
Direktor Sieverling**

Eisenbahnbetriebsleiter
Eisenbahnbetrieb
(ZBÜ sowie Eisenbahnbetriebe Nord, Süd und Ost)
Hafenbetrieb
(Werkshäfen Schwelgern und Walsum-Süd)

Lohnzahltag 1970

Von Januar bis Juni 1970 stehen die Löhne an folgenden Tagen bei den Banken bzw. Sparkassen zur Verfügung:

Dienstag,	den 13. 1. 1970
Donnerstag,	den 12. 2. 1970
Donnerstag,	den 12. 3. 1970
Montag,	den 13. 4. 1970
Mittwoch,	den 13. 5. 1970
Donnerstag,	den 11. 6. 1970

Personalien

Mit Wirkung vom 23. Dezember 1969 wurden folgende Beförderungen wirksam:

Herr Dipl.-Ing. Günter Netzig wurde zum Oberingenieur für die Technisch-Wirtschaftliche Abteilung (TWA) ernannt.

Herr Ing. Heinz-Helmut Wenzel wurde Betriebsleiter im Bereich der Maschinentechnischen Abteilung.

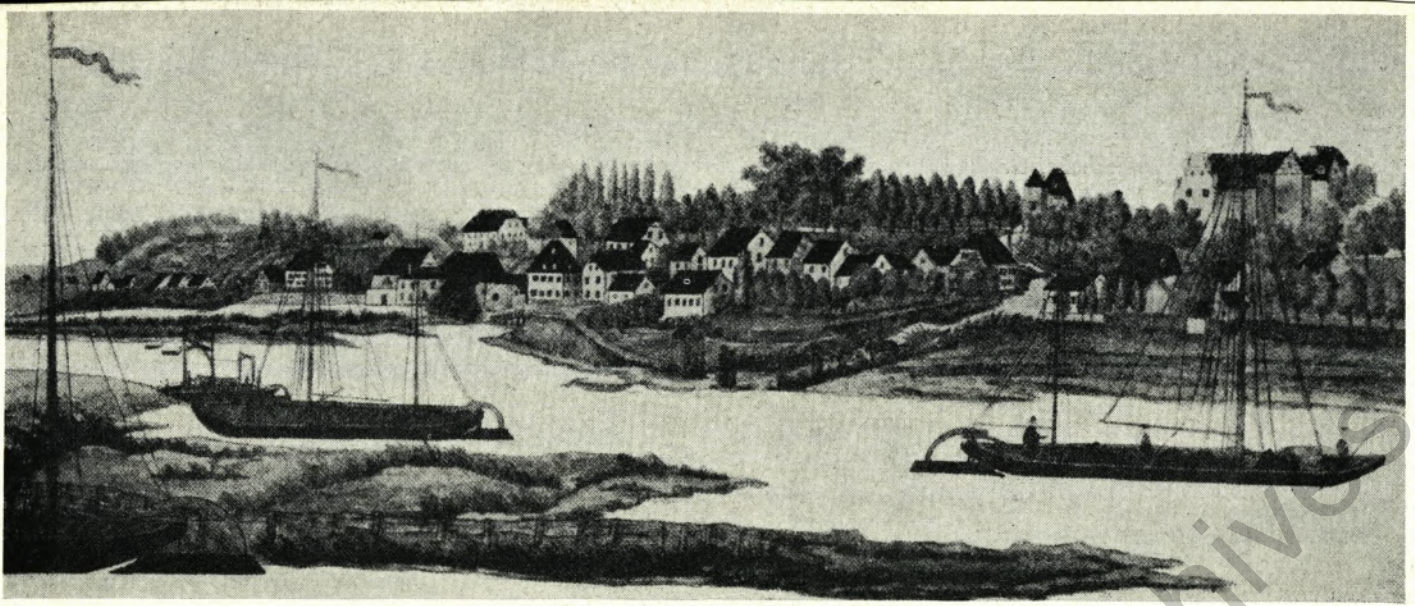
Betriebsführer im Bereich des Betriebsmaschinendienstes Hamborn wurde Herr Obermeister Bernhard Mäder.

Hohe Auszeichnung für EH-Pensionär

Das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik — verliehen vom Bundespräsidenten — erhielt am 14. Januar Herr Ludwig Scheffel. Herr Scheffel war bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1965 Vorarbeiter in der Eisenbahnwerkstatt und viele Jahre Betriebsratsmitglied. Duisburgs Oberbürgermeister Masselter, der Herrn Scheffel die Auszeichnung überreichte, würdigte seine Öffentlichkeitsarbeit u. a. als Mitglied städtischer Ausschüsse, als Presbyter und Kirchmeister. Für seine Verdienste erhielt Herr Scheffel bereits 1965 die Stadtplakette der Stadt Duisburg, vier Jahre später wurde er Träger des Stadtringes.

27
Flachwagen

Ladegut I			Ladegut II			Ladegut III		
Bezeichnung	Bezeichnung	Bezeichnung	Bezeichnung	Bezeichnung	Bezeichnung	Bezeichnung	Bezeichnung	Bezeichnung
Aluminium	77 3	Mech.-Teile für LK	82 3	Waldschäfer	87 4	Aluminium	77 3	Mech.-Teile für LK
Aluminiumpulver	77 4	Mech.-Teile für Sonstige	82 4	Waldschäfer verpackt	87 5	Aluminiumpulver	77 4	Mech.-Teile für Sonstige
Baum - verpackt	87 3	Mech.-Teile für Wagen	82 5	Waldschäfer - Wechselteile	87 6	Baum - verpackt	87 3	Mech.-Teile für Wagen
Baugestein	88 1	Mech.-Teile NE-Metall für LK	77 3	Waldschäfer	87 7	Baugestein	88 1	Mech.-Teile NE-Metall für LK
Baugestein	88 2	Mech.-Teile NE-Metall für Sonstige	77 4	Zugstühle	88 4	Baugestein	88 2	Mech.-Teile NE-Metall für Sonstige
Baugestein sonstige	88 3	Mittelbohle warm gewalzt	41 1	Zinn	77 7	Baugestein sonstige	88 3	Mittelbohle warm gewalzt
Baugestein verpackt	88 4	Mittelbohle kalt	41 2	Zinn	77 8	Baugestein verpackt	88 4	Mittelbohle kalt
Baugestein	88 5	Mittelbohle - Metall	41 3	Zinn	77 9	Baugestein	88 5	Mittelbohle - Metall
Baugestein	88 6	Mittelbohle - Holz	41 4	Zinn	77 10	Baugestein	88 6	Mittelbohle - Holz
Baugestein	88 7	Mittelbohle - Stahl	41 5	Zinn	77 11	Baugestein	88 7	Mittelbohle - Stahl
Baugestein	88 8	Mittelbohle - Eisen	41 6	Zinn	77 12	Baugestein	88 8	Mittelbohle - Eisen
Baugestein	88 9	Mittelbohle - Kupfer	41 7	Zinn	77 13	Baugestein	88 9	Mittelbohle - Kupfer
Baugestein	88 10	Mittelbohle - Zinn	41 8	Zinn	77 14	Baugestein	88 10	Mittelbohle - Zinn
Baugestein	88 11	Mittelbohle - Blei	41 9	Zinn	77 15	Baugestein	88 11	Mittelbohle - Blei
Baugestein	88 12	Mittelbohle - Nickel	41 10	Zinn	77 16	Baugestein	88 12	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 13	Mittelbohle - Silber	41 11	Zinn	77 17	Baugestein	88 13	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 14	Mittelbohle - Gold	41 12	Zinn	77 18	Baugestein	88 14	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 15	Mittelbohle - Platin	41 13	Zinn	77 19	Baugestein	88 15	Mittelbohle - Platin
Baugestein	88 16	Mittelbohle - Palladium	41 14	Zinn	77 20	Baugestein	88 16	Mittelbohle - Palladium
Baugestein	88 17	Mittelbohle - Rhodium	41 15	Zinn	77 21	Baugestein	88 17	Mittelbohle - Rhodium
Baugestein	88 18	Mittelbohle - Iridium	41 16	Zinn	77 22	Baugestein	88 18	Mittelbohle - Iridium
Baugestein	88 19	Mittelbohle - Osmium	41 17	Zinn	77 23	Baugestein	88 19	Mittelbohle - Osmium
Baugestein	88 20	Mittelbohle - Platin	41 18	Zinn	77 24	Baugestein	88 20	Mittelbohle - Platin
Baugestein	88 21	Mittelbohle - Silber	41 19	Zinn	77 25	Baugestein	88 21	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 22	Mittelbohle - Gold	41 20	Zinn	77 26	Baugestein	88 22	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 23	Mittelbohle - Nickel	41 21	Zinn	77 27	Baugestein	88 23	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 24	Mittelbohle - Silber	41 22	Zinn	77 28	Baugestein	88 24	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 25	Mittelbohle - Gold	41 23	Zinn	77 29	Baugestein	88 25	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 26	Mittelbohle - Nickel	41 24	Zinn	77 30	Baugestein	88 26	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 27	Mittelbohle - Silber	41 25	Zinn	77 31	Baugestein	88 27	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 28	Mittelbohle - Gold	41 26	Zinn	77 32	Baugestein	88 28	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 29	Mittelbohle - Nickel	41 27	Zinn	77 33	Baugestein	88 29	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 30	Mittelbohle - Silber	41 28	Zinn	77 34	Baugestein	88 30	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 31	Mittelbohle - Gold	41 29	Zinn	77 35	Baugestein	88 31	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 32	Mittelbohle - Nickel	41 30	Zinn	77 36	Baugestein	88 32	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 33	Mittelbohle - Silber	41 31	Zinn	77 37	Baugestein	88 33	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 34	Mittelbohle - Gold	41 32	Zinn	77 38	Baugestein	88 34	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 35	Mittelbohle - Nickel	41 33	Zinn	77 39	Baugestein	88 35	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 36	Mittelbohle - Silber	41 34	Zinn	77 40	Baugestein	88 36	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 37	Mittelbohle - Gold	41 35	Zinn	77 41	Baugestein	88 37	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 38	Mittelbohle - Nickel	41 36	Zinn	77 42	Baugestein	88 38	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 39	Mittelbohle - Silber	41 37	Zinn	77 43	Baugestein	88 39	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 40	Mittelbohle - Gold	41 38	Zinn	77 44	Baugestein	88 40	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 41	Mittelbohle - Nickel	41 39	Zinn	77 45	Baugestein	88 41	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 42	Mittelbohle - Silber	41 40	Zinn	77 46	Baugestein	88 42	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 43	Mittelbohle - Gold	41 41	Zinn	77 47	Baugestein	88 43	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 44	Mittelbohle - Nickel	41 42	Zinn	77 48	Baugestein	88 44	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 45	Mittelbohle - Silber	41 43	Zinn	77 49	Baugestein	88 45	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 46	Mittelbohle - Gold	41 44	Zinn	77 50	Baugestein	88 46	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 47	Mittelbohle - Nickel	41 45	Zinn	77 51	Baugestein	88 47	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 48	Mittelbohle - Silber	41 46	Zinn	77 52	Baugestein	88 48	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 49	Mittelbohle - Gold	41 47	Zinn	77 53	Baugestein	88 49	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 50	Mittelbohle - Nickel	41 48	Zinn	77 54	Baugestein	88 50	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 51	Mittelbohle - Silber	41 49	Zinn	77 55	Baugestein	88 51	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 52	Mittelbohle - Gold	41 50	Zinn	77 56	Baugestein	88 52	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 53	Mittelbohle - Nickel	41 51	Zinn	77 57	Baugestein	88 53	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 54	Mittelbohle - Silber	41 52	Zinn	77 58	Baugestein	88 54	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 55	Mittelbohle - Gold	41 53	Zinn	77 59	Baugestein	88 55	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 56	Mittelbohle - Nickel	41 54	Zinn	77 60	Baugestein	88 56	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 57	Mittelbohle - Silber	41 55	Zinn	77 61	Baugestein	88 57	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 58	Mittelbohle - Gold	41 56	Zinn	77 62	Baugestein	88 58	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 59	Mittelbohle - Nickel	41 57	Zinn	77 63	Baugestein	88 59	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 60	Mittelbohle - Silber	41 58	Zinn	77 64	Baugestein	88 60	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 61	Mittelbohle - Gold	41 59	Zinn	77 65	Baugestein	88 61	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 62	Mittelbohle - Nickel	41 60	Zinn	77 66	Baugestein	88 62	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 63	Mittelbohle - Silber	41 61	Zinn	77 67	Baugestein	88 63	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 64	Mittelbohle - Gold	41 62	Zinn	77 68	Baugestein	88 64	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 65	Mittelbohle - Nickel	41 63	Zinn	77 69	Baugestein	88 65	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 66	Mittelbohle - Silber	41 64	Zinn	77 70	Baugestein	88 66	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 67	Mittelbohle - Gold	41 65	Zinn	77 71	Baugestein	88 67	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 68	Mittelbohle - Nickel	41 66	Zinn	77 72	Baugestein	88 68	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 69	Mittelbohle - Silber	41 67	Zinn	77 73	Baugestein	88 69	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 70	Mittelbohle - Gold	41 68	Zinn	77 74	Baugestein	88 70	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 71	Mittelbohle - Nickel	41 69	Zinn	77 75	Baugestein	88 71	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 72	Mittelbohle - Silber	41 70	Zinn	77 76	Baugestein	88 72	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 73	Mittelbohle - Gold	41 71	Zinn	77 77	Baugestein	88 73	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 74	Mittelbohle - Nickel	41 72	Zinn	77 78	Baugestein	88 74	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 75	Mittelbohle - Silber	41 73	Zinn	77 79	Baugestein	88 75	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 76	Mittelbohle - Gold	41 74	Zinn	77 80	Baugestein	88 76	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 77	Mittelbohle - Nickel	41 75	Zinn	77 81	Baugestein	88 77	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 78	Mittelbohle - Silber	41 76	Zinn	77 82	Baugestein	88 78	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 79	Mittelbohle - Gold	41 77	Zinn	77 83	Baugestein	88 79	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 80	Mittelbohle - Nickel	41 78	Zinn	77 84	Baugestein	88 80	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 81	Mittelbohle - Silber	41 79	Zinn	77 85	Baugestein	88 81	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 82	Mittelbohle - Gold	41 80	Zinn	77 86	Baugestein	88 82	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 83	Mittelbohle - Nickel	41 81	Zinn	77 87	Baugestein	88 83	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 84	Mittelbohle - Silber	41 82	Zinn	77 88	Baugestein	88 84	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 85	Mittelbohle - Gold	41 83	Zinn	77 89	Baugestein	88 85	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 86	Mittelbohle - Nickel	41 84	Zinn	77 90	Baugestein	88 86	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 87	Mittelbohle - Silber	41 85	Zinn	77 91	Baugestein	88 87	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 88	Mittelbohle - Gold	41 86	Zinn	77 92	Baugestein	88 88	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 89	Mittelbohle - Nickel	41 87	Zinn	77 93	Baugestein	88 89	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 90	Mittelbohle - Silber	41 88	Zinn	77 94	Baugestein	88 90	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 91	Mittelbohle - Gold	41 89	Zinn	77 95	Baugestein	88 91	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 92	Mittelbohle - Nickel	41 90	Zinn	77 96	Baugestein	88 92	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 93	Mittelbohle - Silber	41 91	Zinn	77 97	Baugestein	88 93	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 94	Mittelbohle - Gold	41 92	Zinn	77 98	Baugestein	88 94	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 95	Mittelbohle - Nickel	41 93	Zinn	77 99	Baugestein	88 95	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 96	Mittelbohle - Silber	41 94	Zinn	77 100	Baugestein	88 96	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 97	Mittelbohle - Gold	41 95	Zinn	77 101	Baugestein	88 97	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 98	Mittelbohle - Nickel	41 96	Zinn	77 102	Baugestein	88 98	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 99	Mittelbohle - Silber	41 97	Zinn	77 103	Baugestein	88 99	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 100	Mittelbohle - Gold	41 98	Zinn	77 104	Baugestein	88 100	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 101	Mittelbohle - Nickel	41 99	Zinn	77 105	Baugestein	88 101	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 102	Mittelbohle - Silber	41 100	Zinn	77 106	Baugestein	88 102	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 103	Mittelbohle - Gold	41 101	Zinn	77 107	Baugestein	88 103	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 104	Mittelbohle - Nickel	41 102	Zinn	77 108	Baugestein	88 104	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 105	Mittelbohle - Silber	41 103	Zinn	77 109	Baugestein	88 105	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 106	Mittelbohle - Gold	41 104	Zinn	77 110	Baugestein	88 106	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 107	Mittelbohle - Nickel	41 105	Zinn	77 111	Baugestein	88 107	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 108	Mittelbohle - Silber	41 106	Zinn	77 112	Baugestein	88 108	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 109	Mittelbohle - Gold	41 107	Zinn	77 113	Baugestein	88 109	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 110	Mittelbohle - Nickel	41 108	Zinn	77 114	Baugestein	88 110	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 111	Mittelbohle - Silber	41 109	Zinn	77 115	Baugestein	88 111	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 112	Mittelbohle - Gold	41 110	Zinn	77 116	Baugestein	88 112	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 113	Mittelbohle - Nickel	41 111	Zinn	77 117	Baugestein	88 113	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 114	Mittelbohle - Silber	41 112	Zinn	77 118	Baugestein	88 114	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 115	Mittelbohle - Gold	41 113	Zinn	77 119	Baugestein	88 115	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 116	Mittelbohle - Nickel	41 114	Zinn	77 120	Baugestein	88 116	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 117	Mittelbohle - Silber	41 115	Zinn	77 121	Baugestein	88 117	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 118	Mittelbohle - Gold	41 116	Zinn	77 122	Baugestein	88 118	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 119	Mittelbohle - Nickel	41 117	Zinn	77 123	Baugestein	88 119	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 120	Mittelbohle - Silber	41 118	Zinn	77 124	Baugestein	88 120	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 121	Mittelbohle - Gold	41 119	Zinn	77 125	Baugestein	88 121	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 122	Mittelbohle - Nickel	41 120	Zinn	77 126	Baugestein	88 122	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 123	Mittelbohle - Silber	41 121	Zinn	77 127	Baugestein	88 123	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 124	Mittelbohle - Gold	41 122	Zinn	77 128	Baugestein	88 124	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 125	Mittelbohle - Nickel	41 123	Zinn	77 129	Baugestein	88 125	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 126	Mittelbohle - Silber	41 124	Zinn	77 130	Baugestein	88 126	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 127	Mittelbohle - Gold	41 125	Zinn	77 131	Baugestein	88 127	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 128	Mittelbohle - Nickel	41 126	Zinn	77 132	Baugestein	88 128	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 129	Mittelbohle - Silber	41 127	Zinn	77 133	Baugestein	88 129	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 130	Mittelbohle - Gold	41 128	Zinn	77 134	Baugestein	88 130	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 131	Mittelbohle - Nickel	41 129	Zinn	77 135	Baugestein	88 131	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 132	Mittelbohle - Silber	41 130	Zinn	77 136	Baugestein	88 132	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 133	Mittelbohle - Gold	41 131	Zinn	77 137	Baugestein	88 133	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 134	Mittelbohle - Nickel	41 132	Zinn	77 138	Baugestein	88 134	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 135	Mittelbohle - Silber	41 133	Zinn	77 139	Baugestein	88 135	Mittelbohle - Silber
Baugestein	88 136	Mittelbohle - Gold	41 134	Zinn	77 140	Baugestein	88 136	Mittelbohle - Gold
Baugestein	88 137	Mittelbohle - Nickel	41 135	Zinn	77 141	Baugestein	88 137	Mittelbohle - Nickel
Baugestein	88 138	Mittel						



Wußten Sie das schon?

Interessante Angaben über den Ruhrbergbau

Schon im frühen vierzehnten Jahrhundert muß im Ruhrgebiet nach Kohle gegraben worden sein; denn in einer Urkunde wird bereits im Jahre 1317 im Zusammenhang mit der Schaffung einer Herberge für durchreisende Bettelmönche ein „Kohlenschuppen“ erwähnt. Vor über 650 Jahren diente also schon Ruhrkohle als Heizmaterial, wenn auch freilich die Holzfeuerung damals bei weitem den Vorrang hatte.

Im Jahre 1575 wurde in einer Bergverordnung des Richters der Fürstäbtissin zu Essen eine Kohlengesellschaft — „Sossietät der Köhler auf der Goes“ — erwähnt. Diese Gesellschaft war die Vorgängerin der späteren „Gewerkschaft des Steinkohlenbergwerks ver. Hagenbeck“. Die Zeche ver. Hagenbeck, die 1898 in den Besitz des damaligen Mülheimer Bergwerks-Vereins überging, ist damit wahrscheinlich die älteste urkundlich nachgewiesene Zeche des Ruhrgebiets. Bis in die vierziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts wurde sie nur im Stollenbau betrieben; 1853 ist der erste Tiefbauschacht niedergebracht worden. 1928 wurde die Förderung auf Hagenbeck eingestellt und die Zeche mit der Zentralschachtanlage Rosenblumendelle vereinigt, die 1966 stillgelegt wurde.

Die Geschichte des modernen Tiefbaus beginnt in Essen. 1839 gelang es zum erstenmal, die über den Kohlenflözen lagernde Mergelschicht zu durchstoßen; im Feld der Essener Zeche „Graf Beust“ wurde in einer Tiefe von etwa sechzig Metern ein Flöz angebohrt. Es war Franz Dinnendahl, der durch die Erfindung der Wasserhaltungsmaschine (1804) dem Tiefbau den Weg gewiesen hatte. Der veraltete Stollenbau wurde mit der Zeit völlig verdrängt. 1852 trat die maschinelle Seilfahrt an die Stelle des bis dahin üblichen Einstieges in die Gruben über Leitern. Die Dampfmaschine hatte die große geschichtliche Wende gebracht.

Im Jahre 1840 förderte der Ruhrbergbau zum erstenmal eine Million Tonnen Kohle — nur ein Zehntel dessen, was die englischen Zechen damals erbrachten. Eine andere interessante Zahl: In den ersten Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts betrug die Belegschaftsstärke der Ruhrzechen durchschnittlich acht bis zehn Mann.

Als eigentliches Ruhrkohlengebiet bezeichnet man den im wesentlichen zwischen Ruhr und Lippe gelegenen Teil des nordwestdeutschen Steinkohlenvorkommens, der durch Schachtanlagen und Bohrungen erschlossen ist. Es handelt sich also um einen breiten Gürtel von Hamm im Osten über den Rhein hinaus bis an die deutsch-niederländische Grenze. Am Südrand des Reviers streichen die Kohlenflöze im Ruhrtal zutage aus. Das ist der Grund dafür, daß an den Ruhrhängen die ersten Bergbaustollen vorgetrieben wurden. Nach Norden wird das Kohlengebirge von Kreidemergelschichten überlagert. An der Lippe erreicht das Deckgebirge bereits eine Mächtigkeit von siebenhundert bis tausend Metern; weiter nördlicher ist es noch mächtiger.

Das gesamte Steinkohle führende Gebirge des Ruhrgebiets ist zweitausendneuhundert Meter mächtig; es sind etwa achtzig Kohlenflöze von unterschiedlicher Stärke vorhanden. Die Flözmächtigkeit streut zwischen einem halben bis zu drei Metern. Werden alle Kohlenflöze zusammengerechnet, dann ergibt sich eine „Kohlenmächtigkeit“ von etwa achtzig Metern. Das sind knapp drei Prozent des Gebirgskörpers.

Als sicher vorhandene natürliche Steinkohlenvorräte werden die Vorkommen bezeichnet, die bis zu einer Teufe von eintausendzweihundert Metern anstehen. Das Ruhrgebiet verfügt über fünfundsechzig Milliarden Tonnen sichere Kohlenvorräte. Die Kohlenvorkommen in der Teufe zwischen eintausendzweihundert und eintausendfünfhundert Metern werden als wahr-

scheinliche Vorräte angenommen. Sie betragen sechsundfünfzig Milliarden Tonnen, so daß sich für das Ruhrgebiet Gesamtvorräte von 121 Milliarden Tonnen errechnen.

Nach dem heutigen Stand der Technik sind fünfundsechzig Prozent der sicheren Vorräte gewinn- und verwertbar. Das sind rund gerechnet fünfundvierzig Milliarden Tonnen — ein praktisch unerschöpflicher Vorrat, der sich noch beträchtlich vergrößert, wenn man die wahrscheinlichen Vorkommen bis zu einer Teufe von eintausendfünfhundert Metern mit mehr als sechsundfünfzig Milliarden Tonnen hinzurechnet. Bei der Annahme, daß hiervon ebenfalls fünfundsechzig Prozent gewinn- und verwertbar sind, ergäbe sich ein zusätzlicher Vorrat von zweiundvierzig Milliarden Tonnen.

Die Kohlenarten des Ruhrgebiets: Etwa vier Prozent des Vorkommens entfallen auf die am tiefsten lagernde Magerkohle und den Anthrazit; es folgt die darüberliegende Eßkohle mit einem Anteil von fünfzehn Prozent, dann die Fettkohle mit neunundfünfzig Prozent, während die am nächsten der Erdoberfläche gelagerte Flamm-, Gasflamm- und Gaskohlengruppe mit etwa zweiundzwanzig Prozent an dem Gesamtvorkommen beteiligt ist. Der hohe Anteil der Fettkohle mit fast sechzig Prozent ist besonders bemerkenswert. Die Fettkohle besitzt eine hervorragende Backfähigkeit, und ihr verdankt der Ruhrkoks seinen Ruf als „bester Koks der Welt“.

Die eigentliche Produktionsstätte einer Zeche liegt tief unter der Erde — an der Ruhr in einer Teufe von sechshundert, achthundert, ja, tausend und mehr Metern. Auf einem weitverzweigten Schienennetz von zusammen fast siebentausend Kilometern Länge rollt die aus dem Berg gebrochene Kohle heute maschinell zum Schacht, zu den sogenannten Füll-örtern, von wo sie ans Tageslicht transportiert wird. Der Zugverkehr wird mit Hilfe von modernen Gleisbildstellwerken

überwacht. Der Betrieb auf einer modernen Ruhrzeche gleicht dem Zugverkehr auf dem Güterbahnhof einer Eisenbahnstation. Und das alles viele hundert Meter unter Tage auf verhältnismäßig beengtem Raum!

Die Ruhrzechen sind heute nahezu ausnahmslos vollmechanisiert, angefangen vom Füllort bis zum Gewinnungsstreb. Auf dem Schienennetz unter Tage pendeln insgesamt vierhunderttausend Förderwagen von den Ladestellen zum Schacht und zurück. Viele dieser Förderwagen fassen jeweils vier oder fünf Tonnen Kohle. Gezogen werden sie von Lokomotiven, die durch Elektrizität, Dieselöl oder Druckluft betrieben werden – fünftausend solcher Lokomotiven sind auf den Ruhrzechen unter Tage eingesetzt.

Aber auch „vor Ort“, also dort, wo die Kohle „gemacht“ wird, beherrscht die Maschine heute das Feld. In den Abbaubetrieben der Ruhrzechen stehen moderne Gewinnungsmaschinen der verschiedensten Systeme. Neunzig Prozent der



Zugverkehr unter Tage.

gesamten Ruhrförderung werden vollmechanisch hereingewonnen. Im Verlaufe von zehn Jahren hat sich die Menge der maschinell gewonnenen Kohle fast genau verzehnfacht. Jede zweite Schachanlage ist heute im Kohlenabbau zu hundert Prozent mechanisiert.

(Die vorstehenden Angaben zu unserem Informationsbericht entstammen der vom Gesamtverband des deutschen Steinkohlenbergbaus, Essen, herausgegebenen neuen Druckschrift „Unser Steinkohlenbergbau – gestern – heute – morgen.“)
Dr. E. Binder

Welche Pflichten hat der Arbeiter nach dem neuen Lohnfortzahlungsgesetz?

– Ab 1. Januar 1970 tritt das Gesetz über die Lohnfortzahlung für Arbeiter im Krankheitsfalle in Kraft. Der Geschäftsführer der Betriebskrankenkasse Hamburg der ATH, Feldmann, antwortete der Werkzeitung aus diesem Anlaß auf eine Reihe von Fragen über die Verpflichtungen, die sich aus dem neuen Gesetz für alle Lohnempfänger ergeben. –

Frage: Das Lohnfortzahlungsgesetz, das nur für Arbeiter gilt, sieht die arbeitsrechtliche Lösung im Krankheitsfalle vor. Was bedeutet das?

Antwort: Die arbeitsrechtliche Lösung bedeutet, daß der Arbeiter – wie bereits der Angestellte – innerhalb der ersten sechs Wochen einer Arbeitsunfähigkeit einen Anspruch auf die Fortzahlung des Arbeitsentgelts hat.

Frage: Wer hat Anspruch auf Lohnfortzahlung während der Arbeitsunfähigkeit?

Antwort: Dieser Anspruch gegen den Arbeitgeber entsteht für jeden Arbeiter vom ersten Tage der Beschäftigung an.

Frage: Welcher Lohn wird dem Arbeiter während der ersten sechs Wochen der Arbeitsunfähigkeit gezahlt?

Antwort: Nach dem Gesetz ist dem Arbeiter bei Arbeitsunfähigkeit der Lohn fortzuzahlen, den er verdient hätte, wenn er nicht durch Arbeitsunfähigkeit an seiner Arbeitsleistung verhindert worden wäre.

Frage: Ist auch eine andere Regelung möglich?

Antwort: Ja, nach den gesetzlichen Bestimmungen kann von dieser Regelung durch Tarifvertrag abgewichen werden, das heißt, die Tarifpartner haben die Möglichkeit, von der gesetzlichen Regelung abweichende Bestimmungen über die Berechnung des im Krankheitsfall fortzuzahlenden Arbeitsentgelts zu treffen.

Frage: Welche Verpflichtung ist dem Arbeiter durch das Gesetz auferlegt worden?

Antwort: Der Verpflichtung des Arbeitgebers, bei Arbeitsunfähigkeit den Lohn fortzuzahlen, steht die Anzeige- und Nachweispflicht der Arbeitsunfähigkeit des Arbeiters gegenüber.

Frage: Was bedeutet Anzeigepflicht?

Antwort: Der Arbeiter ist nach dem Gesetz verpflichtet, dem Arbeitgeber die Arbeitsunfähigkeit und deren voraussichtliche Dauer unverzüglich anzuzeigen, das heißt, sie ihm persönlich mitzuteilen.

Frage: Was bedeutet unverzüglich anzuzeigen?

Antwort: Nach der ständigen Rechtsprechung bedeutet unverzüglich: ohne schuldhaftes Verzögern.

Frage: Sie sagten, daß neben der Anzeigepflicht auch die Nachweispflicht der Arbeitsunfähigkeit dem Arbeiter obliegt. Worin besteht hier die Verpflichtung des Arbeiters?

Antwort: Das Gesetz verpflichtet den Arbeiter, neben der Mitteilung über seine Arbeitsunfähigkeit noch vor Ablauf des dritten Kalendertages nach Beginn der Arbeitsunfähigkeit eine ärztliche Bescheinigung über die Arbeitsunfähigkeit sowie über deren voraussichtliche Dauer nachzureichen.

Frage: Würden Sie bitte diese Verpflichtungen des Arbeiters, die ja von großer Bedeutung sind und von der bisherigen Regelung wesentlich abweichen, noch einmal kurz zusammenfassen?

Antwort: Gerne. Nach dem Gesetz ist der Arbeiter verpflichtet: 1. dem Arbeitgeber seine Arbeitsunfähigkeit unverzüglich, also ohne schuldhaftes Zögern, persönlich anzuzeigen, sie ihm mitzuteilen; 2. vor Ablauf des dritten Kalendertages nach Beginn der Arbeitsunfähigkeit eine ärztliche Bescheinigung nachzureichen.

Frage: Was geschieht, wenn die Arbeitsunfähigkeit länger, als in der ärztlichen Bescheinigung angegeben ist, dauert?

Antwort: Dauert die Arbeitsunfähigkeit länger, als in der ärztlichen Bescheinigung angegeben, so ist der Arbeiter nach dem Gesetz verpflichtet, eine neue ärztliche Bescheinigung vorzulegen.

Frage: Gilt das auch für Kuren?

Antwort: Ja, das gleiche gilt auch für Kuren. Nur muß in dieser vorzulegenden Bescheinigung neben der Angabe über die voraussichtliche Dauer der Kur darüber hinaus auch noch die Bestätigung enthalten sein, daß die Kostenübernahme für diese Kur in voller Höhe erfolgt.

Frage: Warum die Bestätigung der Kostenübernahme in voller Höhe?

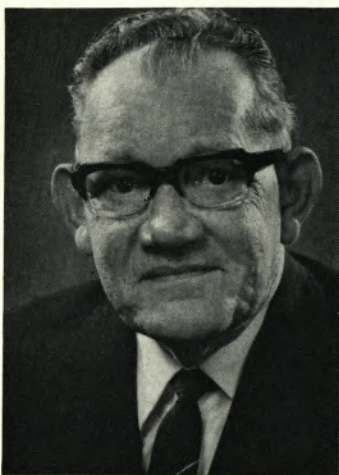
Antwort: Der Arbeitgeber ist nach dem Gesetz während der Dauer einer Kur nur dann zur Lohnfortzahlung verpflichtet, wenn die Kosten von der Entsendestelle in voller Höhe übernommen werden.

Frage: Falls der Arbeiter diese gesetzlichen Bestimmungen nicht beachtet, was geschieht dann?

Antwort: Kommt der Arbeiter seinen ihm vom Gesetz auferlegten Verpflichtungen nicht nach, so ist der Arbeitgeber berechtigt, die Fortzahlung des Arbeitsentgelts zu verweigern.

Unsere Jubilare

Auf eine 50jährige Werkszugehörigkeit blicken zurück:



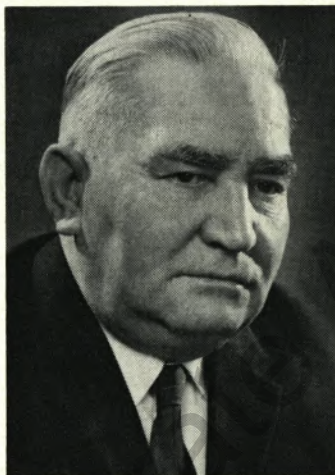
Karl Eberhard
Lokmeister, Betr.-Masch.-Dienst
eingetreten: 30. 3. 1920

Auf eine **50jährige Betriebszugehörigkeit** blickt am 30. März Lokmeister Karl Eberhard zurück. Lokmeister Eberhard gehört dem Kreis derer an, welche in ihrer Jugend in der Lehrlingswerkstatt der Eisenbahn-Werkstätten eine Lehre als Maschinen-Schlosser begannen, ohne dabei schon das feste Ziel vor Augen zu haben, damit zwangsläufig auch „Eisenbahner“ zu werden. Deshalb arbeitete der Jubilar zunächst auch erst nach beendeter Lehre mit Begeisterung in der sog. Bauschlosserei der ATH. Das war in diesem Fall auch selbstverständlich, nachdem der Vater als Werkmeister in der Zuricherei der ATH tätig war. Im Jahre 1929 wurde diese Bauschlosserei jedoch aufgelöst, und Herr Eberhard mußte der damaligen wirtschaftlichen Lage entsprechend mehr oder weniger zwangsläufig Lokheizer bei der Eisenbahn werden. Lokheizer wurden seiner Zeit noch gesucht, weil dafür eine abgeschlossene Lehre in einem metallverarbeitenden Beruf erforderlich war. Die aufregenden Kriegsjahre waren noch in frischer Erinnerung, als für den Wiederaufbau des Lokschuppens in Ruhrort tüchtige, selbstständige Handwerker abgestellt werden mußten. Einer davon war auf Grund seiner Kenntnisse und Erfahrungen der damalige Lokführer Karl Eberhard. Damit wechselte er bereits 1946 gleichzeitig von der Dampflok zur Ellok. Die gestellte Aufgabe bot reichlich Gelegenheit, sein wirkliches Können unter Beweis zu



Adolf Nusch
Lokführer, Betr.-Masch.-Dienst
eingetreten: 6. 4. 1920

50 Jahre im Dienst ist am 6. April Lokführer Adolf Nusch. Als Herr Nusch im Jahre 1936 Lokführer wurde, trat er im wahrsten Sinne des Wortes in die Fußstapfen seines Vaters. Dieser war bei der Vorgängerin von EH als Lokführer tätig gewesen. Der Jubilar hatte ursprünglich gar nicht die Absicht, diesen Beruf zu ergreifen. Das erfolgte lediglich unter dem Druck der wirtschaftlichen Lage der damaligen Zeit. Sein eigentliches Ziel war, einmal Meister in einer Werkstatt zu werden. Deshalb begann er auch nach Beendigung der Schulzeit mit der Lehre als Maschinenschlosser in der Lehrlingswerkstatt in den damaligen Eisenbahn-Werkstätten. Während der folgenden Gesellenzeit in der Lok-Reparatur-Werkstatt besuchte Herr Nusch gleichzeitig eine Abend-schule. Auf Grund der angespannten wirtschaftlichen Lage mußte der Jubilar jedoch ab 1925 zwangsweise als Lokheizer fahren und in den Schichtbetrieb wechseln. Durch die vielen Jahre der wirtschaftlichen Depressionen erging es ihm wie vielen seiner Kollegen. Er mußte nicht nur Lokheizer werden. Diese Zeit dauerte 11 Jahre bis er 1936 endlich als Lokführer eingesetzt werden konnte. Es folgten wechselvolle Jahre mit Auf- und Abstieg, verbunden mit besonderen Anstrengungen und Opfern. Wenn wir heute Herrn Nusch in Dankbarkeit zu seinem 50. Jubiläumsjahr beglückwünschen, so tun wir dies einerseits mit



Wilhelm Steinke
Meister, Hafen Schwelgern
eingetreten: 20. 4. 1920

Am 20. April ist Meister Wilhelm Steinke **50 Jahre im Dienst**. Der Jubilar, seit Januar 1954 Meister in der Elektrischen Werkstatt, Hafen Schwelgern, wurde am 20. Oktober 1905 in Hamborn geboren. Da sein Vater als Walzer bei der ATH beschäftigt war, lag es nahe, daß auch der Sohn zur „Hütte“ ging. Am 20. April 1920 begann er als Elektriker-Lehrling in der Elektrowerkstatt. Von 1923 bis 1947 arbeitete er dort als Monteur. Seine Erfahrung und seine besonders zu erwähnende Einsatzfreudigkeit waren die beste Grundlage für die weiteren Stationen seines beruflichen Werdeganges: 1947 Kolonnenführer, 1950 Vorarbeiter und vier Jahre später Meister. Vom Kriegsdienst blieb Wilhelm Steinke weitgehend verschont, er brauchte nur 2 Monate vor Kriegsende einzurücken. In seiner Freizeit macht der Jubilar, der drei verheiratete Töchter hat, am liebsten Fahrten mit seinem Auto in die weitere Umgebung mit anschließenden ausgedehnten Spaziergängen. Seine Werksverbundenheit kommt bei diesem vorbildlichen Mitarbeiter auch in der Zugehörigkeit zur Jubilaren-Vereinigung der ATH zum Ausdruck. Wir wünschen ihm für die Zukunft noch viele Jahre Gesundheit, in denen er seinem Hobby, dem Wandern, nachgehen kann.



Wilhelm Zwiest
Pförtner, Allgem. Verwaltung
eingetreten: 21. 4. 1920

Am 21. April feiert Wilhelm Zwiest, Pförtner in unserem Verwaltungsgebäude, sein **goldenes Dienstjubiläum**. Im Feinwalzwerk der ATH begann Herr Zwiest, dessen Vater 40 Jahre bei der ATH beschäftigt war, 1920 als Strecker. Bald darauf wurde er Drahtwalzer. Durch einen schweren Betriebsunfall, an dem Herrn Zwiest kein Verschulden traf, wurde seine berufliche Laufbahn am 1. Februar 1930 jäh unterbrochen. Der Jubilar, der dabei schwere Arm- und Beinverletzungen erlitt, war 5 Jahre arbeitsunfähig. 1935 konnte er im Maschinenbetrieb I der ATH wieder eine Tätigkeit als Büro-Hilfskraft aufnehmen. In gleicher Funktion kam er 1945 zur Eisenbahnwerkstatt. Bei Gründung des Gemeinschaftsbetriebes im Jahre 1949 wurde Herr Zwiest Pförtner im Verwaltungsgebäude unserer Gesellschaft. Alle in der Verwaltung Tätigen kennen den Goldjubilare als einen freundlichen und immer hilfsbereiten Mitarbeiter. Herr Zwiest gibt ein Beispiel dafür, wie man sich trotz eines schweren Schicksalsschlages, der die Gesundheit für immer beeinträchtigte, aktiv in den Dienst eines Unternehmens stellen kann. Der Jubilar, der eine verheiratete Tochter und drei Enkelkinder hat, ist Mitglied des Jubilaren-Vereins der ATH. Sein Hobby ist die Gartenarbeit in seinem gepflegten Schrebergarten. Wir wünschen Herrn Zwiest, der am 12. Januar 65 Jahre alt wurde, alles Gute.

FAMILIENNACHRICHTEN

Geburtstag:

Karl Clotz, früher Bahnmeister
geb.: 10. 3. 1885 (85 Jahre)
wohnhaf: DU-Hamborn, Im stillen Winkel 4
Peter Kuhn, früher Bahnarbeiter
geb.: 13. 4. 1890 (80 Jahre)
wohnhaf: DU-Beeck, Berlakstr. 10
Bernhard Stahl, früher kfm. Angestellter
geb.: 17. 4. 1890 (80 Jahre)
wohnhaf: Osnabrück, Albrechtstr. 2

Goldene Hochzeit:

Hermann Schwidlinski, früher Hafenarbeiter
geb.: 21. 12. 1895
verh.: 7. 3. 1920
wohnhaf: DU-Hamborn, Pfälzerstr. 5
August Pannek, früher Brückenhilfsmann
geb.: 7. 12. 1894
verh.: 5. 4. 1920
wohnhaf: Nindorf, Westenweg 7
Julius Schmidt, früher Rangiermeister
geb.: 16. 11. 1892
verh.: 17. 4. 1920
wohnhaf: Dinslaken, Helenenstr. 150

Todesfälle:

Heinrich Mölder, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 7. 8. 1892
gest.: 4. 9. 1969
Ewald Meier, Pensionär
früher Anstreicher
geb.: 2. 10. 1930
gest.: 24. 10. 1969
Heinrich Odenhausen, Verlade-Vorarbeiter
Hafen
geb.: 12. 9. 1906
gest.: 30. 10. 1969
Jakob Baum, Weichenwärter
Eisenbahnbetrieb-Süd
geb.: 23. 11. 1914
gest.: 16. 11. 1969
Heinrich Gormann, Pensionär
früher Aufsichtskraft
geb.: 22. 2. 1892
gest.: 24. 11. 1969
Josef Müller, Pensionär
früher Elektriker
geb.: 15. 1. 1894
gest.: 27. 11. 1969

NACHRICHTEN AUS DEM BEREICH OBERHAUSEN UND WALSUM

Jubilare:

50 Jahre im Dienst sind

Heinrich Wiemer, Signalwesen, 2. 2. 1970
Friedrich Müller, Eisenbahnbetr., 16. 2. 1970
Heinrich Sonntag, Oberbau, 19. 4. 1970

Auf eine 40jährige Tätigkeit blickt zurück:

Karl Weigt, Eisenbahnwerkstatt, 1. 4. 1970

25 Jahre ist im Betrieb tätig:

Heinz Geiermann, Signalwesen, 20. 1. 1970

Todesfälle:

Peter Assmann, Lokführer
geb.: 5. 10. 1908
gest.: 22. 11. 1969

▷▷

Freude, andererseits aber auch etwas wehmütig. Denn wir wissen, daß nunmehr die Zeit nur noch kurz ist, die uns dieser erfahrene und pflichtbewußte Lokführer noch zur Verfügung steht. Und wenn man ihn gerade in bezug auf die kommende Pensionierung nach seinem Hobby fragt, dann hört man, daß er sich erst wieder eines aufbauen muß, nachdem er soeben erst infolge städtebaulicher Entwicklungen aus seinem Heim mit dem lieb gewordenen Garten und der Bienenzucht weichen mußte.

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blickt zurück:

Hans Lersch
techn. Angestellter, ZBÜ
eingetreten: 22. 3. 1930



*Allen unseren
Jubilaren ein herzliches
Glückauf!*

Ein neues Abendkleid — und ein Riesenkrach

„Die Rechnung schicken Sie bitte meinem Mann in die Praxis. Hier ist seine Anschrift“, und sie reichte der Verkäuferin die Visitenkarte.

„Dr. med. Peter Bauer“, las diese leise vor sich hin.

„Sollte noch irgendetwas an dem Kleid zu ändern sein, Frau Bauer, rufen Sie uns bitte an, wir werden die Mängel sofort abstellen.“

Während die Verkäuferin das sagte, packte sie einen Traum von weißer Spitze, das teuerste und schönste Abendkleid ihrer Kollektion in Seidenpapier, verschürte das Paket und reichte es der Doktorengattin.

Beschwingt wie ein junges Mädchen huschte diese aus dem Salon, das Paket behutsam in der einen Hand haltend.

Wie wird Peter überrascht sein, wenn er mich in dieser herrlichen Robe sieht, dachte sie. Ich werde ihm aber vorher nichts verraten.

„Hallo, wohin so eilig“, hörte Frau Bauer jemanden hinter sich rufen. Es war ihre Freundin Gerda.

„Du, Gerda, ich habe mir gerade das weiße Abendkleid bei Brenner & Co. gekauft. Du weißt doch, welches ich meine?“ „Das auf der Modenschau gezeigt wurde?“ fragte Gerda vorsichtig.

„Genau das“, antwortete Lilo Bauer stolz. „Es kleidet mich ganz vorzüglich, Peter wird begeistert sein.“

„Vor allen Dingen, wenn er die Rechnung bezahlen muß“, meinte Gerda trocken.

„Erinnere mich nicht daran“, gab Lilo kleinlaut zurück.

„Aber ich mußte doch ein neues Kleid für den Presseball haben. Ich kann unmöglich immer in demselben Kleid erscheinen.“

„Ich sehe das ja auch alles ein, wenn nur Peter nicht zu kurzichtig ist.“

Als Frau Bauer nach Hause kam, packte sie die Kostbarkeit vorsichtig aus. Sie konnte nicht widerstehen und streifte das Kleid schnell noch einmal über.

Verzaubert lächelte sie ihr Spiegelbild an. Wenn Peter davon nicht entzückt ist!

Die Woche war vergangen. Es kostete Frau Bauer eine enorme Beherrschung, ihr Geheimnis zu hüten.

Morgen sollte der Ball sein.

Plötzlich hörte sie, daß die Haustür aufgeschlossen wurde. Nanu, dachte sie, so früh kommt Peter doch sonst nie nach Hause. Irgendwie war ihr unheimlich zumute.

Nicht gerade sanft öffnete Herr Dr. Bauer die Zimmertür und reichte ihr die Rechnung.

„Die ist bei mir abgegeben worden; ich glaube, man hat sich in der Adresse geirrt“, sagte er ohne eine Miene zu verziehen und nahm die tägliche Post aus dem Ständer.

Frau Bauer rang nach Luft. Wenn ihr Mann so ruhig sprach, war die Gefahr meistens am größten. Und dann begann sie sanft und kleinlaut:

„Peter, ich kann in dem alten Abendkleid morgen nicht zum Ball gehen.“

„Dann bleiben wir eben beide zu Hause, denn ich kann nicht mit dir hingehen, wenn du so aufgeblasen aussiehst. Findest du nicht, daß wir mal wieder hundertprozentig einer Meinung sind?“

„Mir steht der Sinn nicht nach Scherzen“, gab sie weinerlich zurück. „Schließlich solltest du stolz sein, wenn deine Frau sich so nett kleidet.“

„Für mich ist nett kleiden nicht unbedingt mit so großen Ausgaben verbunden. Was meinst du, was die Leute sagen werden?“

„Das ist mir vollkommen gleichgültig, was die Leute sagen.“

„Ich denke, du legst so großen Wert darauf, denn sonst könntest du doch auch das schwarze Kleid tragen“, entgegnete er zynisch.

Frau Bauer wußte nicht mehr, wie sie es anstellen sollte, ihren Mann von der Notwendigkeit der Neuanschaffung zu überzeugen.

„Peter, sieh dir doch das Kleid erst einmal an, bevor du dich so aufregst.“ Und sie wollte aus dem Zimmer gehen, um es zu holen.

„Ich will das Ding nicht sehen“, sagte Herr Dr. Bauer ganz entschieden.

„Und ich werde in dem Kleid zum Ball gehen; und wenn du nicht mitgehst, gehe ich mit Gerda und Bernd“, konterte Frau Bauer. „Ich werde das Kleid auch selbst bezahlen, damit du es weißt.“

Sie nahm die Rechnung und legte sie in den Schrank.

„Dann entschuldige mich bitte bei unseren Freunden, ich hätte eine schwierige Operation und müßte den ganzen Abend in der Klinik bleiben.“

Eisiges Schweigen auf beiden Seiten.

Auf dem Presseball sah Frau Bauer in der Tat strahlend und attraktiv aus.

Aber der aufmerksamen Freundin Gerda war nicht entgangen, daß die Angelegenheit „Abendkleid“ doch nicht so ganz reibungslos „über die Bühne gegangen“ war. Irgendwie wirkte Lilo Bauer bedrückt. Doch sie fragte nicht lange, denn schließlich war sie Frau genug, um zu wissen, daß sich jeder Sturm einmal wieder legt. Da Lilo Bauer durch ihren Mann sehr bekannt war, wurde sie oft zum Tanz aufgefordert, und jeder bedauerte aufrichtig, daß sich der Herr Doktor mit seiner so charmanten Gattin nicht im Walzertakt drehen konnte. Erst da kam Lilo so recht zum Bewußtsein, wie sehr ihr Peter fehlte. Noch nie hatte sie sich so einsam gefühlt wie jetzt.

Habe ich richtig gehandelt, dachte Lilo. Wäre es nicht besser gewesen, nachzu-

geben und auf das Kleid zu verzichten? Aber da war der Trotzkopf bei beiden stärker gewesen, und nun war es um so schwerer, sich wieder zu versöhnen.

Tatsächlich blieb Herr Dr. Bauer den ganzen Samstag über in der Klinik. Erst gegen 22.00 Uhr, als er sicher war, daß seine Frau um diese Zeit auf dem Fest war, fuhr er in seine Wohnung.

Als er sein Haus betrat, kam es ihm auf einmal so leer, so tot vor. Er ging ins Wohnzimmer, stellte das Fernsehgerät an, schaltete es im nächsten Augenblick wieder ab, griff zu den Zigaretten, zündete eine an und zerdrückte sie nach zwei Zügen wieder im Ascher.

Er ließ sich in einen Sessel fallen, und seine Gedanken wanderten zu seiner Frau. Es war das erstemal, daß sie aus persönlichen Gründen nicht gemeinsam zu einem Fest gegangen waren. War er nicht doch zu hart gegen Lilo gewesen? Sonst war seine Frau gar nicht so anspruchsvoll! Warum hatte er ihr diesen Wunsch nicht erfüllt? Plötzlich fühlte er sich müde, überarbeitet und sehnte sich nach der Gesellschaft fröhlicher Menschen.

Er griff erneut zu den Zigaretten, und gerade, als er das Feuerzeug nahm, schellte das Telefon. Erleichtert ging er hinüber zum Apparat. Vielleicht mußte er noch einmal in die Klinik. Jedenfalls besser, als alleine im Haus zu sitzen, dachte er.

Doch da erkannte er Gerda's Stimme. „Willst du nicht noch für ein Stündchen kommen, Peter, und auf deine Frau aufpassen? Sie wird mächtig von den Männern umschwärmt.“

Peter, der den Streit vor den anderen natürlich nicht wahrhaben wollte, gab ihr lachend zur Antwort: „Ich bin gerade eben zur Tür hereingekommen und werde in einer Viertelstunde frisch rasiert erscheinen. Bis dahin, Gerda.“

Solch eine Freundin ist ja doch was wert, dachte Peter.

Als er den Saal betrat, saß seine ahnungslose Frau mit dem Rücken ihm zugewandt. Im selben Augenblick begann die Kapelle zu spielen. Peter ging auf Lilo zu, verbeugte sich galant und bat um den Tanz.

Lilo, wie aus einem schweren Traum erwacht, startete ihn an: „Du?“

„Mm“, machte er und drehte sie im Walzertakt. „Süß siehst du aus“, flüsterte er ihr zu, „ich könnte mich direkt in meine eigene Frau verlieben.“

„Ich habe nichts dagegen“, lachte sie glücklich.

Am nächsten Tag nahm Herr Dr. Bauer die Rechnung heimlich aus dem Schrank. Eine teure Versöhnung, dachte er, und erleichterte sein Konto um eine saftige Summe.

I. V.



St. Nikolaus beim Eisenbahn-Verein

Wie in jedem Jahr zur Weihnachtszeit, so war auch im Dezember 1969 Sankt Nikolaus unterwegs, um allen Kindern eine Freude zu machen. Im Lokal Kleinenatrop hatten sich etwa 150 Kinder des Eisenbahn-Vereins erwartungsfroh eingefunden. Die Lichter des Weihnachtsbaumes strahlten festlich von der mit Tannengrün geschmückten Bühne. Lieder zur Weihnacht und Gedichte, mit gläubigem Herzen von den Kleinen vorgetragen, halfen die Wartezeit verkürzen. Endlich klingelte das Glöckchen, und St. Nikolaus mit seinem getreuen schwarzen Mann trat ein. Der eine Güte ausstrahlend, der andere Furcht verbreitend. Bei seiner Be-

grüßung sprach der Nikolaus die Hoffnung aus, daß „Alle“ brav gewesen seien, was ihm lauthals bestätigt wurde. Befriedigt über die Antwort, wandte er sich an Herrn Direktor Bergemann, der es sich nicht nehmen ließ, wie in jedem Jahr, mit seiner Gattin zu erscheinen. Nachdem er von Direktor Bergemann die Bestätigung erhalten hatte, daß auch er brav gewesen sei, öffnete er die große Gabentüte, und bald sah man schokoladenverschmierte Mäuler über schnell leer werdende Tüten. Mit guten Wünschen für das neue Jahr und auf ein gesundes Wiedersehen zur nächsten Weihnachtszeit verabschiedete sich St. Nikolaus. H. Winnekendonk

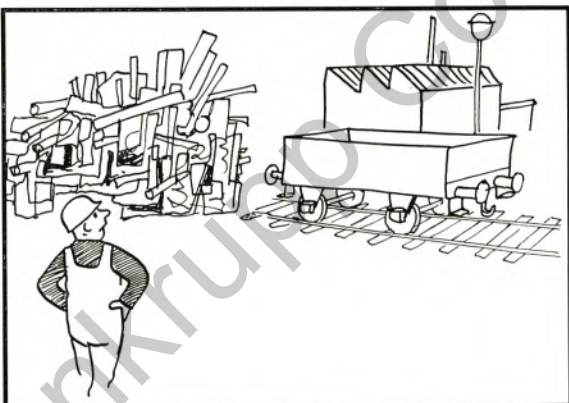
Auto-Verschrottung künftig in fünf Großanlagen

Die Studiengesellschaft für Autoverschrottung, der die Firmen Eisen und Metall A.G., Gelsenkirchen, Hansa-Rohstoffverwertung GmbH., Düsseldorf, Klöckner & Co., Duisburg, sowie die zur Thyssen-Gruppe gehörende Schrotthandel vorm. Albert Sonnenberg GmbH., Düsseldorf, angehören, hat die Vorbereitung zur endgültigen Errichtung mehrerer über die Bundesrepublik verteilter Großanlagen für die Verschrottung von Autokarosserien, sog. Shredder-Anlagen, beschlossen. Der Vorsitz der Beirats dieser Gesellschaft ist Direktor Walter Nerlich (Vorsitzer der Geschäftsführung von Schrotthandel vorm. Albert Sonnenberg), Stellvertreter Direktor Liemersdorf (Vorstandsmitglied der Eisen und Metall). Die vorläufige Geschäftsführung der Gesellschaft liegt in den Händen von Direktor Louis (Sonnenberg) und Direktor Werzner (Klöckner).

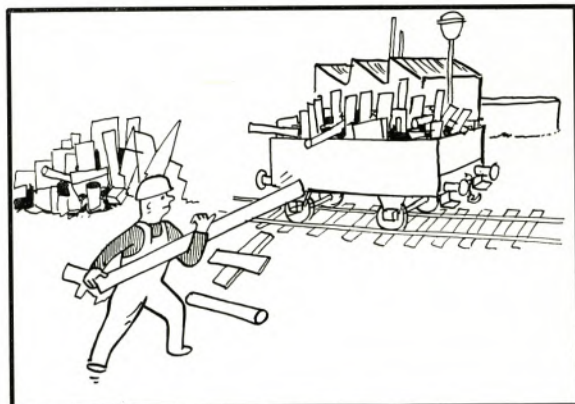
Arbeite
sicher



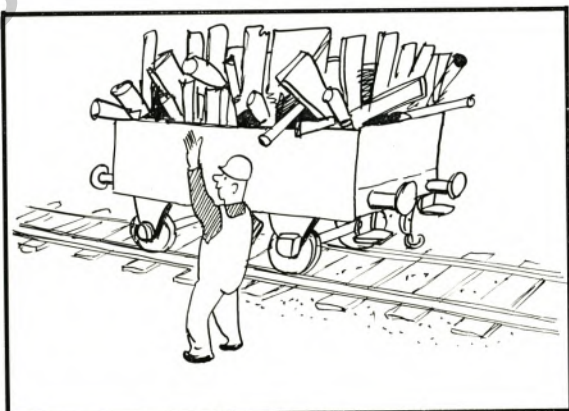
Eine Aufforderung zum sicherheitswidrigen Handeln darf nicht befolgt werden.



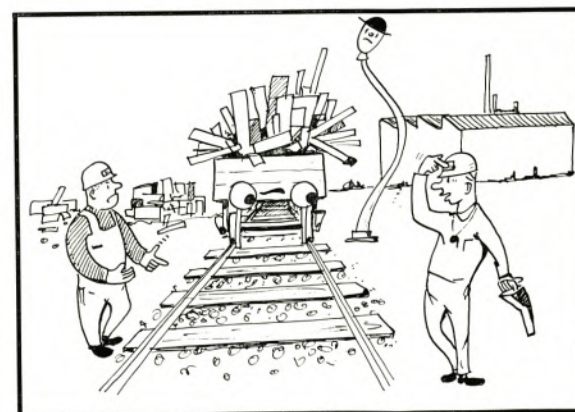
Mann, o Mann, wat vor'n Schrott, wie jetzt laden und dann noch flott?



Fragen?, nee, das kostet Zeit, Feierabend ist nicht mehr weit!



Das war vielleicht ein harter Brocken, jetzt gilt's Rangierer anzulocken.



Den Wagen werd' ich nicht verfahren, den kannst du hübsch nochmal beladen!

