

SCHIENE UND KRAN

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

3. Jahrgang

Nr. 11

November 1957



Der Rhein hat viele Gesichter. Hier ist nichts mehr zu spüren von der Rebensönheit des Rheingaaes und auch nichts von der romantischen Pracht der sieben Berge. Und doch: Hat nicht auch dieses „strenge“ Bild, diese Duisburger Flußlandschaft ohne Gras und ohne Baum ihren besonderen Reiz? Ist es nicht schön, wie sich die drei großen Kähne in die Biegung des Stromes legen? Und begreifen wir nicht, wie ein Mensch zur Kamera greifen mußte, um dieses Rheinbild unserer Zeit zu gestalten?

Der Kohlenpreis

Die Frage der Kohlenpreiserhöhung hat in der Presse ein ziemlich lautes, zumeist unfreundliches Echo gefunden. Es ist einleuchtend, daß niemand sich darüber freut, wenn die Kohlenpreise erhöht werden. Wir haben aber den Eindruck, daß manche Presseäußerung zu stark vom Ärger beeinflusst ist. Deshalb wollen wir hier einmal versuchen, das Problem im Interesse unserer Bergbaugesellschafter ganz nüchtern und objektiv darzustellen.

Die Schriftleitung

Es gibt viele Menschen, die den Wunsch haben, einmal nach unter Tage zu kommen, um dort die Arbeitswelt des Bergmanns kennenzulernen. Diese Wünsche sind sogar zahlreicher, als uns lieb ist. Wir müssen nämlich, um Betriebsstörungen zu vermeiden, die Mehrzahl von ihnen ablehnen, und niemand lehnt gern Wünsche ab.

Warum aber drängt man sich so nach einer Grubenfahrt? Man empfindet sie als ein nicht ganz alltägliches Erlebnis, als ein Stück Romantik etwa: man bewundert den Bergmann vor Ort als Schwerstarbeiter im Wirtschaftsleben oder „Helfer der Menschheit“, wie ihn ja auch die neuen Wohlfahrtsbriefmarken herausstellen.

Der Bergmann selbst hat allerdings für solche Romantik nicht viel übrig. Sie vergeht im beruflichen Alltag schnell genug

und vergeht auch dem Besucher, wenn der Bergmann ihn fragt, ob er nicht auch den Bergmannsberuf zu seinem Lebensberuf machen will. Diese Frage wird zumeist ebenso schnell wie deutlich verneint. Übrig bleibt die aus vollem Herzen kommende Bestätigung des Besuchers, daß der Bergmann ein Recht darauf hat, an der Spitze der Lohnskala zu stehen.

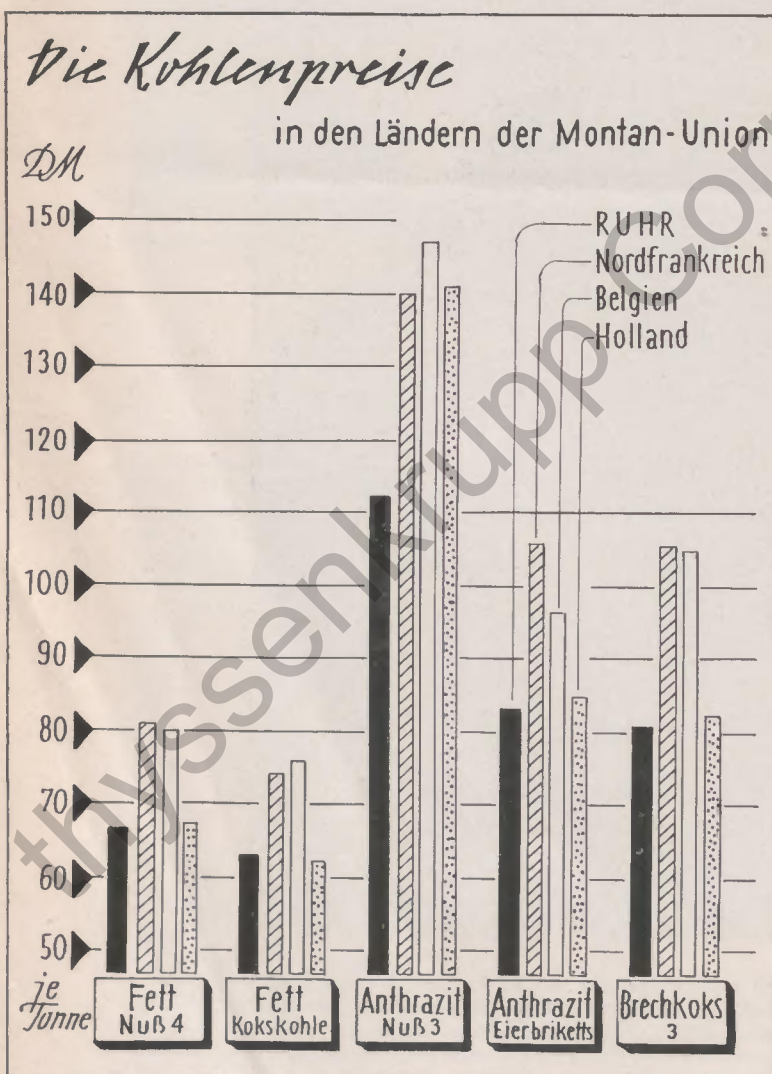
Hierin deckt sich nun wieder die Auffassung des Bergmanns mit der seiner Besucher, so daß man wohl unbestritten Einmütigkeit der Auffassung bei der Frage des Arbeitslohnes und der sozialen Stellung der Bergleute voraussetzen kann.

Niemand wird auch bestreiten wollen, daß das hierfür aufzuwendende Geld aus irgendeiner Quelle stammen muß. Meinungsverschiedenheiten bestehen offenbar darüber, welcher Art diese Geldquelle sein soll. Ohne diese Meinungsverschiedenheiten hätten die Zeitungen wohl kaum so viele kritische, teilweise sogar unfreundliche Worte gefunden, als die Kohlenpreise zum 1. Oktober dieses Jahres um etwa 7,5% heraufgesetzt worden sind. Die Ursache für diese wenig erfreuliche, leider aber unvermeidbare Maßnahme liegt in einer Reihe von Kostensteigerungen, die inzwischen den Bergbau zusätzlich belastet haben. Zu nennen sind hier die Erhöhung der Umlagebeiträge zur Bergbau-Berufsgenossenschaft (Unfallverhütung), der Beiträge zur Rentenversicherung und des Beitragssatzes zur Krankenversicherung, der Zuschuß zum Krankengeld in Auswirkung des Gesetzes über die Lohnfortzahlung im Krankheitsfalle, die Erhöhung der Pflicht-Versicherungsgrenze für die Renten- und Krankenversicherung und des gesetzlichen Kindergeldes, die Gewährung von Wohnungsgeld für den Bergmann, Lohn- und Gehaltserhöhungen sowie höhere Materialkosten. Diese Kostensteigerungen führten dazu, daß der Bergbau nicht mehr zur Kostendeckung kam, also mit Unterbilanz arbeitete. Sie ist naturgemäß je nach den geologischen Verhältnissen der einzelnen Schachtanlagen verschieden. Es gab auch einige wenige Schachtanlagen mit besonders günstigen Lagerungsverhältnissen und entsprechend hohen Leistungen, die keine roten Zahlen schrieben. Sie gehörten aber zu den Ausnahmen, und man muß den Steinkohlenbergbau der Natur seiner Lagerstätte entsprechend als eine Einheit auffassen. Deshalb mußte der Steinkohlenbergbau, nachdem er die deutschen Regierungsstellen schon seit längerer Zeit darüber unterrichtet hatte, neue Kohlenpreise festlegen und diese den Richtlinien der Montanunion entsprechend der Hohen Behörde in Luxemburg mitteilen. Wie diese Kohlenpreise aussehen, ist aus nebenstehender Abbildung ersichtlich.

Die Abbildung vergleicht die Preise von verschiedenen Kohlen- und Kokssorten aus Deutschland, Frankreich, Belgien und Holland. Man sieht auf den ersten Blick, daß auch jetzt noch in allen europäischen Ländern die Kohle erheblich teurer ist als in Deutschland.

Weshalb dann also die große Erregung über die Erhöhung der deutschen Kohlenpreise?

Nun, man behauptet, das ganze Preisgefüge würde dadurch in Bewegung geraten und die Kaufkraft der Deutschen Mark eine Minderung erfahren. Wir würden uns auf diese Weise langsam, aber sicher einer Geldentwertung nähern, die wir alle



Anteil der Kohlenkosten am Umsatz

Erzeuger-
Gruppe

Eisenschaffende
Industrie

Mineralöl - Jnd.

Nichteisenmetalle

Chem. Industrie

Steine u. Erden

Stahlbau

Fahrzeugbau

Textil u. Bekleidung

Ernährung

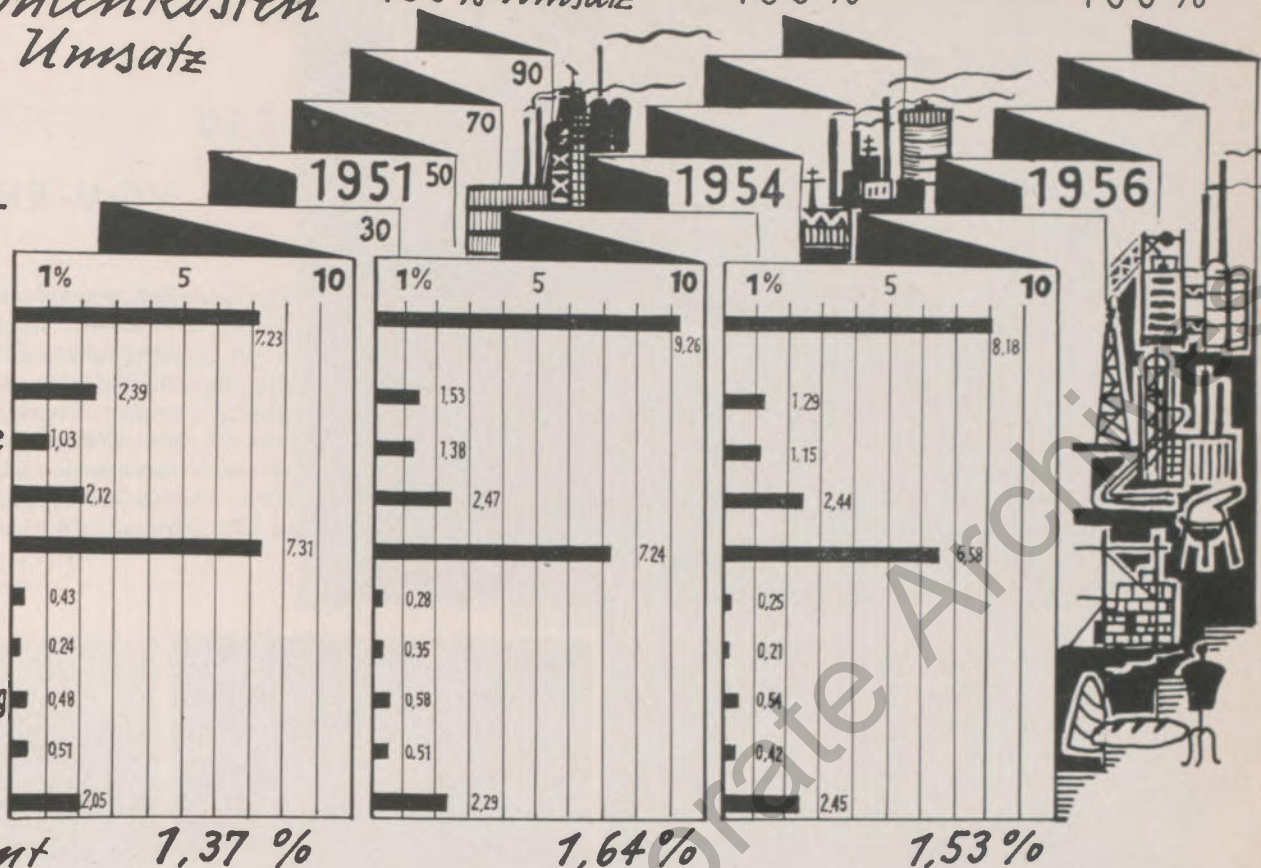
Zuckerindustrie

Insgesamt

100% Umsatz

100%

100%



noch in so unangenehmer Erinnerung haben, daß niemand sich eine Wiederholung wünscht. Selbstverständlich auch der Bergbau nicht.

Man könnte jemandem, der mit sorgenvoll erhobenem Zeigefinger auf diese Gefahr hinweist, allerdings die Gegenfrage stellen, ob es denn die Aufgabe des Bergbaus sei, durch einen künstlich unter Kostendeckung gehaltenen, d. h. unrealistischen Kohlenpreis der übrigen Wirtschaft des In- und Auslandes zusätzlich Gewinne zu verschaffen.

Wir wollen aber diese Frage gar nicht aufwerfen, weil wir nicht streiten, sondern nur Tatbestände nüchtern darstellen wollen.

Und da sagt uns ein Blick auf die obige graphische Darstellung, daß man die Dinge auch nicht über Gebühr dramatisieren sollte.

Insgesamt betrugen also im Durchschnitt aller Industrien die Kohlenkosten im Jahre 1951 1,37%, im Jahre 1954 1,64% und im Jahre 1956 1,53% der Umsätze. Eine Erhöhung der Kohlenpreise um 7,5% bedeutet rein rechnerisch, daß die Kohlenkosten von 1,53% der Umsatzwerte auf rund 1,65% der Umsatzwerte heraufgehen würden, wenn in jedem Erzeugnis der Industrie der gleiche Kohlenanteil enthalten bleibt wie bisher.

Deutlicher als diese Zahlenreihen wirkt vielleicht zur Veranschaulichung ein kleines Beispiel aus dem praktischen Leben:

Man hat ausgerechnet, daß zur Erzeugung von 100 kg Mehl etwa 12 kg Steinkohle aufgewendet werden müssen. Durch die Kohlenpreiserhöhung steigt der Preis für 12 kg Kohle um etwa 0,06 DM.

Wird die Kohlenpreiserhöhung bis zum Endergebnis, in unserem Falle bis zum Mehl, gleichmäßig „weitergewälzt“, so könnte dieses Verfahren nur dazu führen, daß der Preis von 100 kg (2 Zentner) Mehl sich um 6 Pfennig, der Preis von 1 kg

Mehl sich also um den in Geldeswert gar nicht zählbaren Betrag von $\frac{6}{100}$ Pfennig verteuert.

Muß aber der heraufgesetzte Kohlenpreis wirklich zwangsläufig in jedem Falle bis auf den Verbraucher abgewälzt werden? Man kann diese Frage mit gutem Gewissen verneinen. Die anderen Wirtschaftszweige haben es nämlich viel leichter als der Bergbau, ihre Erzeugungskosten durch Mechanisierung und Rationalisierung zu begrenzen. Der Automation gehört ohnehin die Zukunft. Sie wird eine wesentliche Herabsetzung des Anteils der Arbeitskosten am Enderzeugnis bringen. Der Bergbau aber kann trotz aller Mechanisierung, die im Rahmen der geologischen Möglichkeiten kräftig vorangetrieben wird, auf diesem Wege nicht im gleichen Tempo folgen. 60% seiner Erzeugungskosten sind Lohnkosten, und allzuviel wird sich wohl auch künftig daran nicht ändern.

Es ist nicht notwendig und schon gar nicht zwangsläufig, daß die neuen Kohlenpreise irgendwelche Preiserhöhungen nach sich ziehen.

Könnte man, so mag schließlich gefragt werden, dem Bergbau wegen seiner grundlegenden Bedeutung nicht dadurch helfen, daß man ihn stärker mit staatlichen Geldern unterstützt? Seine Lebensgrundlage wäre dann nicht wie bei den anderen Industriezweigen der gerechte Preis, sondern die staatliche Subvention. Ein solches Verfahren steht im Widerspruch zu den bindenden Bestimmungen der Montanunion. Außerdem ist es wohl auch gerechter, wenn der tatsächliche Kohlenverbraucher seinem Verbrauch entsprechend den höheren Kohlenpreis bezahlt als der Steuerzahler ohne Rücksicht auf seinen Kohlenverbrauch. Das müßte er aber im Falle der Subvention tun, wenn auch indirekt und nicht so deutlich wahrnehmbar, dafür aber wahrscheinlich in wesentlich höherem Maße als jetzt.

Hierzu wäre abschließend zu sagen: „Wollen wir eine ‚Vogel-Strauß-Politik‘ treiben oder den Dingen nüchtern ins Auge sehen?“

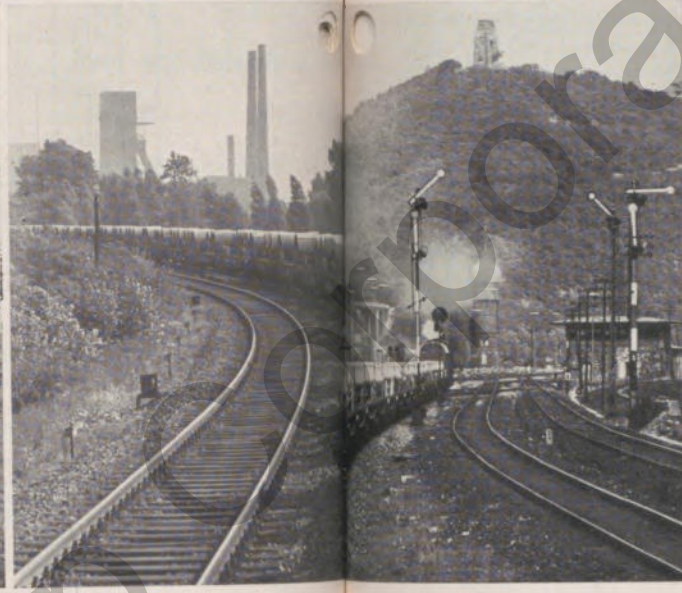
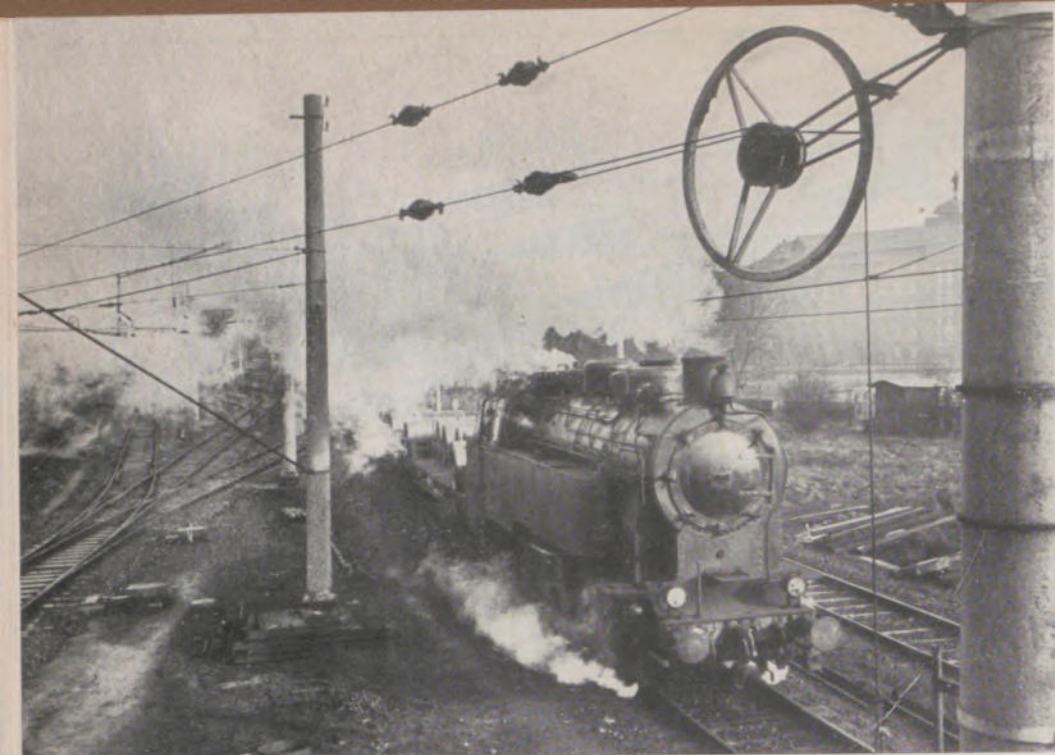
MIT Coilzug DER ATH

VOM RHEIN INS SIEGERLAND

Seit zwei Jahren ist der „Blechzug“, wie ihn der Volksmund im Sauerland nennt, für die Anwohner des Lennetals eine bekannte Erscheinung. Meist in flotter Fahrt, an drei ansteigenden Strecken unter Einsatz einer zusätzlichen Schiebelok, seine 1000-Tonnen-Last Breitband von der August Thyssen-Hütte auf Spezialwaggons wand. Endstation ist der Bahnhof Kreuztal (Sieg), von wo er dann in das Werk Eichen der Siegerland AG zurückgeschoben wird. „Siegerland“, an der die August Thyssen-Hütte im Frühjahr 1954 eine Minderheitsbeteiligung von 35 Prozent des Aktienkapitals übernommen hat, ist der größte Eisen- und Stahlwerk im Sauerland. Mehrmals in der Woche fährt der Coilzug, der aus zwanzig vierachsigen Flachwaggons besteht, von denen jeder eine Tragfähigkeit von 50 t hat. Über 300 Züge werden vom Warmbreitband-Walzwerk der ATH aus auf die siebenstündige Fahrt ins Siegerland geschickt.



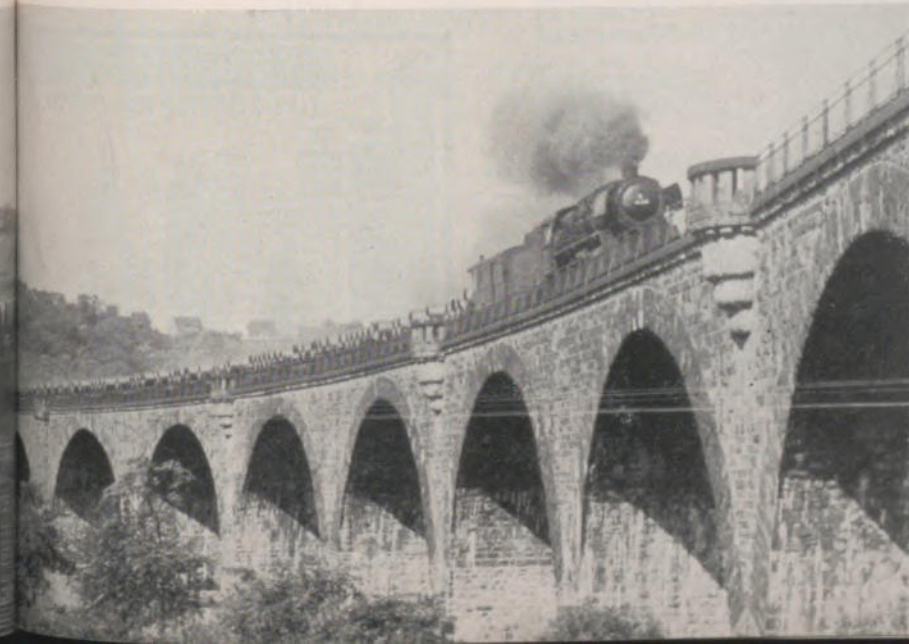
die zwischen 83 und 1000 Meter lang sind. Altena mit seiner traditionsreichen Jugendburg (Bild oben) wird passiert. Dann folgt zwischen Altenhundem und Welschen Ennest auf einer Strecke von zehn Kilometern eine Steigung von 1:80, die trotz Schiebelok nur im mäßigen Tempo von etwa zwanzig Stundenkilometern genommen werden kann. Schließlich geht es eine zwölf Kilometer lange Gefällstrecke, die 1:70 erreicht, nach Kreuztal zur Sieg abwärts. Der Stationsvorsteher von Kreuztal freut sich, wenn der Zug pünktlich um 17.18 Uhr im Bahnhof eintrifft. Er läßt ihn dann sofort ins Eichener Walzwerk zurückschieben. In der Nacht noch werden die Waggons entladen. Am nächsten Morgen rollt der Zug leer wieder nach Hamborn zurück: Neue Breitband-Coils warten bereits wieder auf ihn zu einer weiteren Fahrt ins Siegerland.



6998 – unter dieser bahnamtlichen Nummer fährt der Coilzug, einer der vielen Sonderzüge, die von der Bundesbahn im Revier neben den täglich 2500 Regel-Güterzügen abgefertigt werden. Die Wagen werden in der Verladehalle der Breitbandstraße des Warmband-Walzwerkes beladen und dann von unseren Loks partiellweise herausgezogen zum Vorbahnhof Eisenbahn und Häfen. Eine „EH“-Lok zieht ihn am nächsten Morgen, meist gegen acht Uhr, zum Bahnhof Oberhausen-West, einem der elf großen Verschiebebahnhöfe im Bezirk der Bundesbahndirektion Essen. In Oberhausen wartet bereits das Personal auf den Zug, um seine

Waggons aufzuschleppen. Nach dem Bremsen an der ersten Station, dem Bochum-Langendreer, führt der Zug bis Oberwengern, wo der Lokführer Haeger, der Wagenmeister Speckers und der Schichtführer Kopania den Zug bis zum Bahnhof Oberhausen-West beheimatet. Punkt 17.18 Uhr beginnt der Zug auf seine Reise. Er überquert den Rhein-Haardener Kanal, die Emscher, Osterfeld-Süd, Bottrop-Süd, Essen-Karnap, Essen-Schalke werden ohne Halt durchfahren. Er rollt vorbei an „Unser Fritz“ in Wanne-Eickel mit ihrer markanten Schornstein. In Bochum-Riemke wird

eine Schiebelok angesetzt – die erste Steigung muß überwunden werden, in Bochum-Langendreer das gleiche Manöver kurz danach. Und dann geht es in schneller Fahrt durch Witten Hbf und auf einer weitausholenden Bogenbrücke über die Ruhr (siehe unten) nach Oberwengern, wo die Lok gewechselt wird. Von hier verläuft die Strecke, oft stark ansteigend, durch eine Vielzahl von Tunnel ins Sauerland. Hagen wird umfahren, die Hohensyburg grüßt von der Höhe. Lokführer Schepp vom Betriebswerk Hagen-Vorhalle, dessen Lok in Oberwengern vorgespannt wurde, fährt insgesamt sechzehnmal über die Lenne und durch fünfzehn Tunnel,



Wieder einige gute Gedanken zur

Verbesserung unserer Werkstattarbeit

In Fortsetzung unseres Berichtes über Verbesserungsvorschläge in der diesjährigen Juli-Nummer unserer Betriebszeitung „Schiene und Kran“ bringen wir heute wiederum mehrere brauchbare Anregungen zur besseren Gestaltung der Arbeitsverfahren. Wie die bisher mitgeteilten Vorschläge stammen auch die folgenden von Mitarbeitern unserer Eisenbahnwerkstatt in Hamborn.

Schlosser Bamberger, i. R., hielt es für zweckmäßig, die leeren Karbidtrommeln aus dem 1. Stockwerk der Azetylanlage nicht mehr wie bisher über eine Treppe ins Erdgeschoß zu transportieren und von da in einen Eisenbahnwagen zu verladen, sondern über eine Rutsche aus Holz unmittelbar in diesen hinabgleiten zu lassen. Bei dieser einfachen Förderweise sind weniger Arbeitsstunden und ein geringerer Kraftaufwand erforderlich. Bamberger erhielt eine Belohnung von 50 DM.

Schlosser Geiling, Elektrowerkstatt, konstruierte eine Haltevorrichtung, die ein schnelleres und sichereres Bohren der Kontaktbacken der Kranfahrshalter gewährleistet. Dadurch wurde auch ein Rückgang des Material- und Werkzeugverbrauches erreicht. Die Anregung wurde mit 30 DM bewertet.

Schleifer Hildebrandt, Mechanische Werkstatt, hat gleich zwei Vorschläge eingereicht. Er konstruierte und baute eine Spannvorrichtung, die es ermöglicht, Bolzen für die Steuerung von Dampflokomotiven ohne Umspannen und genau maßhaltig zu schleifen. Der zweite Vorschlag befaßte sich mit dem Verschmieden von Spiralbohrern im Gesenk. Beide Vorschläge brachten ihm 50 DM Belohnung.

Und nun ein recht guter Vorschlag zur Unfallverhütung von dem **Fräser Janicki** aus dem Stahlbau. Er baute ein Schutzgitter für die Kaltsäge, das von ihr abfliegende Späne auffängt. Auf diese Weise werden Augenverletzungen der in der Nähe der Säge sich aufhaltenden Arbeitskameraden vermieden. Dieser Vorschlag wurde mit 50 DM ausgezeichnet.

Auch der **Dreher Schürmann**, Mechanische Werkstatt, hat zwei Anregungen gebracht. Das formgerechte Bearbeiten der Drehpfannenteile geschah früher mit zwei von Hand bedienten Supporten, wobei die Drehbank zwecks Prüfung der Form des Werkstückes mittels einer angelegten Blechschablone öfter stillgesetzt werden mußte. Die richtige Formgebung hing im hohen Grade von der Geschicklichkeit des Drehers ab. Die von Schürmann erdachte und konstruierte Kopiervorrichtung hat den Vorteil, daß das Werkstück absolut formgerecht und sauber sowie vollautomatisch und wesentlich schneller bearbeitet werden kann.

Ferner hat Schürmann eine Spannvorrichtung konstruiert, die ein schnelleres und genaueres Spannen und Drehen der Dichtungsringe für Kolben- und Schieberstangen an Dampflokomotiven ermöglicht. Das neue Spannfutter kann für Ringe verschiedener Abmessungen benutzt werden und hat eine fast unbegrenzte Haltbarkeit. Schürmann erhielt für seine Anregungen eine Belohnung von 110 DM.

Die genannten Vorschläge haben sich in der Praxis recht bewährt. Wir sprechen diesen Mitarbeitern nochmals unsere Anerkennung und unseren Dank für ihre geistige Arbeit aus und hoffen, daß sich noch andere Mitarbeiter um Verbesserungsvorschläge bemühen und sie einreichen.

W.

Schaubilder geben Aufschluß

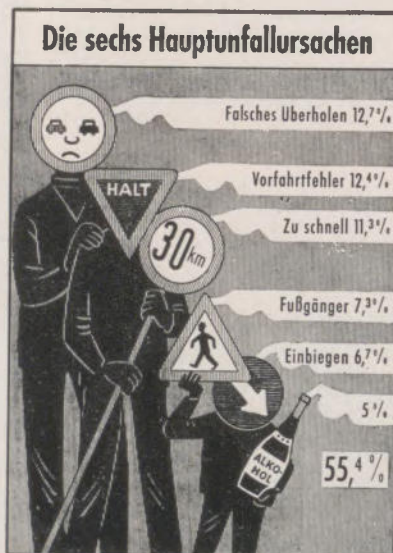
Auf den ersten Platz gerückt

485 000 Kraftfahrzeuge hat die Bundesrepublik im Jahre 1956 ins Ausland ausgeführt. Sie ist an die erste Stelle der Auto-Exportländer gerückt und hat damit den Platz eingenommen, den England seit Jahren innehatte. Der Abstand ist allerdings sehr gering und ebenso der Zunahme der deutschen Ausfuhr wie der Abnahme der englischen zuzuschreiben. Beide Länder exportierten im vergangenen Jahr 45 bzw. 46% ihrer Kraftfahrzeugproduktion, während die USA nur 5, Frankreich 21 und Italien 28% der Produktion ausführen.

„Alkoholfrei“ mehr gefragt

Wie das Schaubild zeigt, läßt sich im Getränkeverbrauch in der Bundesrepublik im Vergleich zur Vorkriegszeit eine bemerkenswerte Verschiebung feststellen. Am meisten abgenommen hat der Verbrauch von Getreidekaffee. Mehr als vor dem Kriege wird schwarzer Tee getrunken. Dasselbe gilt für Mineralwasser, Limonaden und Fruchtsäfte, deren Verbrauch sich verdreifacht hat. Bei alkoholischen Getränken (Bier, Wein, Spirituosen) ist der Anstieg verhältnismäßig gering.

Hauptschuldige im Straßenverkehr

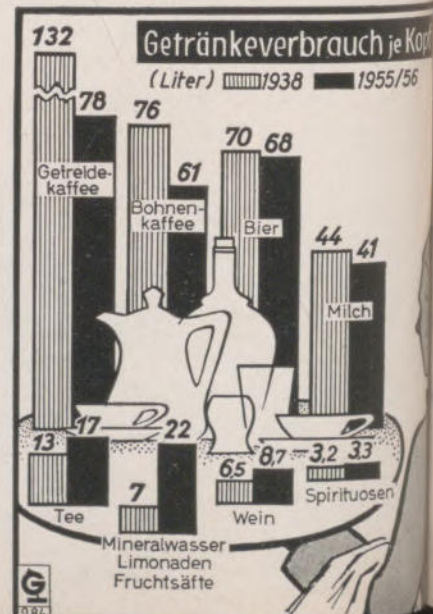
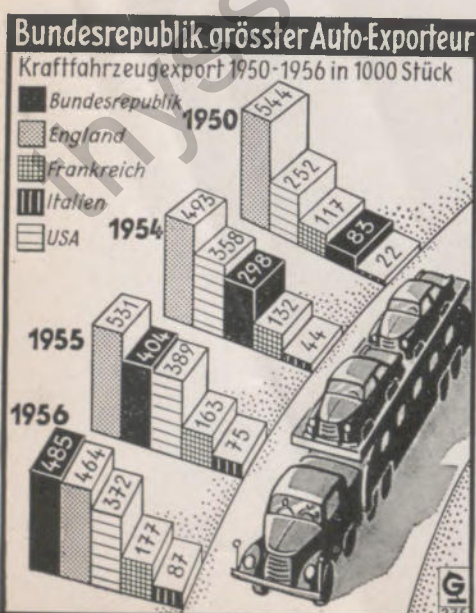


ruinieren Jahr für Jahr Leben und Gesundheit von über 190 000 Menschen.

Menschliche Unzulänglichkeit, Unwissenheit, Leichtsinns und Rücksichtslosigkeit sind schuld daran.

Im Jahre 1956 kamen im Bundesgebiet bei 623 000 Verkehrsunfällen 12 645 Personen ums Leben, 361 000 wurden verletzt. Der gesamte Schaden an Leib, Leben und Sachgütern betrug fast 2 Milliarden DM.

(Aus dem „Taschenbuch für Alle“: Wir und die Straße.)

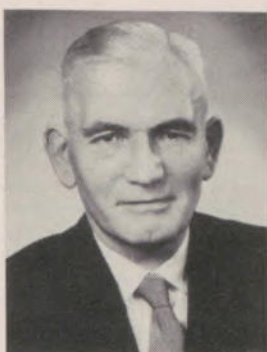


Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Heinrich Nünninghoff, Lokführer
EB-Maschinenamt
eingetreten am 17. 12. 17



Hans Großholdermann, Anstreicher
Hafen Schwelgern
eingetreten am 18. 12. 17



Felix Buschta, Kolonnenführer
Signalmeisterei
eingetreten am 28. 12. 17



Karl Adler, Weichensteller
Eisenbahn Süd
eingetreten am 29. 12. 17

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:



Walter Mertens
Schiebebahnenführer, EW I
eingetreten am 6. 12. 32



Johann Pietrzak, Lokführer
Maschinenbetrieb Nord
eingetreten am 6. 12. 32



Heinrich Schareina
Schlosser-Kolonnenführer, EW II
eingetreten am 15. 12. 32



Johann Dordel, Rangiermeister
Eisenbahn Nord
eingetreten am 15. 12. 32



Karl Misch, Schreiner
EW I
eingetreten am 20. 12. 32

Unsere Jubilare ein
herzliches Glückauf!

Lichtbilder: Wilfr. Brink

Bücherecke

Grete Borgmann: „So wohnt sich's gut“. Mensch und Heim im technischen Zeitalter. Verlag Herder, Freiburg. Mit 71 Abbildungen und 7 Zeichnungen. 9,80 DM.

Dies ist ein Buch, das manchem unserer Leser willkommen sein wird, denn es gibt eine Fülle von Anregungen über neuzeitliches Wohnen. Wie man sich seine Wohnung schön und zweckmäßig gestalten kann, ist ja heute wichtiger denn je; denn der so sehr beanspruchte moderne Mensch braucht viel mehr als früher eine Stätte, wo er sich entspannen und von der Unruhe des Tages erholen kann. Die Möglichkeiten, die eigene Wohnung so einzurichten, daß man sich wirklich in ihr wohlfühlt, hat man in unserer Zeit tatsächlich, zumal die Industrie als Hilfe der fortgeschrittenen Technik Möbel und sonstige Einrichtungsgegenstände in vorbildlicher Ausführung und Gestaltung zu erschwinglichen Preisen herstellt.



Kurz - aber interessant

Nach Unterlagen aus dem Jahre 1956 hat das Gebiet der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (1 165 600 Quadratkilometer) 163,5 Mill. Einwohner, darunter 74,8 Mill. Erwerbstätige, von denen 1,45 Mill. in der Kohle- und Stahlindustrie beschäftigt sind. Zur gleichen Zeit zählten die Vereinigten Staaten von Amerika (7 828 000 Quadratkilometer) 169,4 Mill. Einwohner, darunter 70 Mill. Erwerbstätige, und die Sowjetunion (22 271 000 Quadratkilometer) 200,2 Mill. Einwohner, darunter 90,9 Mill. Erwerbstätige.

Auf dem Bahnhof in München-Ost ist seit kurzem die erste funktionsgesteuerte Lokomotive versuchsweise als Rangier-Lok eingesetzt. Vom Schaltbrett im Stellwerk dirigiert der Lokführer die „Geister-Lok“, wie man sie genannt hat.

Ein Atom-Kraftwerk im Kleinformat wird zur Zeit in Baltimore (USA) entwickelt. Die Anlage soll bei einem Gewicht von nur 100 Tonnen eine Kapazität von 1000 kW besitzen.

Im vergangenen Monat ist das fünfte Atom-U-Boot der Vereinigten Staaten vom Stapel gelaufen. In Frankreich wurde mit dem Bau eines französischen Atom-U-Bootes begonnen.

Der „Sturmvogel“ Albatros, der mit einer Flügelspannweite von über drei Metern einer der größten Vögel ist, kann ohne Unterbrechung rund fünftausend Kilometer weit fliegen.

Weitere Tips zur Steuerersparnis

Umzugskosten

sind, sofern sie nicht vom Arbeitgeber ersetzt werden, als Werbungskosten steuerlich abzugsfähig, wenn der Umzug im Interesse des Berufs erfolgt, z. B. wenn der Arbeitnehmer wegen seines besseren beruflichen Fortkommens den Wohnort wechselt.

Umzugskosten können eine außergewöhnliche Belastung sein und sind als solche steuerlich anzuerkennen, falls sie zwangsläufig anfallen, d. h. sofern der Arbeitnehmer sich der Belastung nicht aus tatsächlichen, rechtlichen oder sittlichen Gründen entziehen kann.

Unterhalt von Angehörigen

Erwachsen einem Arbeitnehmer zwangsläufig Aufwendungen durch den Unterhalt von Angehörigen oder anderen Personen, zu deren Unterhalt er rechtlich oder sittlich verpflichtet ist, oder durch eine etwaige Berufsausbildung von Kindern bzw. Enkelkindern, für die der Arbeitnehmer Kinderermäßigung nicht erhält, so werden diese Aufwendungen auf Antrag ohne Kürzung um die zumutbare Eigenbelastung — höchstens jedoch mit 900 DM für jede unterhaltene Person — als außergewöhnliche Belastung anerkannt. Voraussetzung ist, daß die unterhaltene Person kein oder nur ein geringes Vermögen besitzt. Der steuerlich abzusetzende Betrag von jährlich 900 DM vermindert sich um den Betrag, um den die eigenen Einkünfte der unterhaltenen Person 480 DM jährlich übersteigen.

Werden die Unterhaltsleistungen von mehreren Personen getragen, so kann jeder, der eine Unterstützung gewährt, den Teil von 900 DM als außergewöhnliche Belastung geltend machen, der seinem Anteil am Gesamtbetrag der Unterstützungsleistungen entspricht.

Folgendes Beispiel soll diesen Sachverhalt näher erläutern:

Die Steuerpflichtigen A und B haben zu dem Unterhalt ihres Vaters insgesamt 1800 DM beigetragen. A hat 600 DM und B 1200 DM aufgewendet. Der Vater hat eigene Einkünfte von 660 DM.

Der Höchstbetrag beträgt für die Steuerpflichtigen A und B gemeinsam 900 DM abzüglich (660 DM — 480 DM =) 180 DM = 720 DM. Davon entfallen auf den Steuerpflichtigen A $\frac{2}{6}$ von 720 DM = 240 DM, auf den Steuerpflichtigen B $\frac{4}{6}$ von 720 DM = 480 DM.

Für in Berufsausbildung stehende Kinder bzw. Enkelkinder, für die ein Freibetrag von 900 DM anerkannt wird, erhöht sich dieser auf Antrag um 720 DM auf 1620 DM, falls das Kind auswärts untergebracht ist.

Der vorstehend erwähnte zusätzliche Freibetrag von 720 DM wird auf Antrag auch für solche Kinder — falls sie auswärts

für einen Beruf ausgebildet werden — gewährt, für die der Arbeitnehmer Kinderermäßigung erhält.

Durch die Kinderermäßigung bzw. durch den Freibetrag von 900 DM und den wegen auswärtiger Unterbringung zustehenden steuerfreien Betrag von 720 DM sind in der Regel alle Aufwendungen des Arbeitnehmers für den Unterhalt und die Berufsausbildung des Kindes steuerlich abgegolten. Entstehen dem Arbeitnehmer darüber hinaus noch besondere Aufwendungen, z. B. durch Krankheit des Kindes, so können diese Kosten gesondert neben den Freibeträgen und der Kinderermäßigung im Rahmen der außergewöhnlichen Belastung unter Berücksichtigung der zumutbaren Eigenbelastung geltend gemacht werden.

Beispiel: Das Kind ist in einer Blindenanstalt, Taubstummenanstalt oder dergleichen untergebracht und verursacht dadurch neben den üblichen Ausbildungskosten besondere Kosten wegen seines Gebrechens.

Versicherungsprämien

und Beiträge zu Kranken-, Unfall-, Haftpflicht-, Angestellten-, Invaliden-, Arbeitslosen-, Aussteuer-, Lebens- oder Todesfallversicherung, Beiträge zu Witwen-, Waisen-, Versorgungs- und Sterbekassen sind im Rahmen der Höchstbeträge als Sonderausgaben abzugsfähig. Abzugsfähig sind laufende und einmalige, vertragliche und zusätzliche (freiwillige) Prämien- und Versicherungsbeiträge sowie Eintrittsgelder und Aufnahmebeiträge, Prämienvorauszahlungen und Nachzahlungen.

Es muß besonders darauf hingewiesen werden, daß nicht nur die Aufwendungen des Steuerpflichtigen selbst, sondern auch die seines nicht dauernd getrennt lebenden Ehegatten und seiner Kinder, für die er Kinderermäßigung erhält, abzugsfähig sind.

Ferner ist es steuerlich einerlei, wer nach dem Versicherungsvertrag bezugsberechtigt ist oder wessen Leben versichert ist, d. h. die Aufwendungen können sowohl zugunsten eines jeden Familienmitgliedes getätigt werden als auch zugunsten eines jeden außenstehenden Dritten. Hierbei ist für die steuerliche Abzugsfähigkeit der Versicherungsprämien Voraussetzung, daß nicht die Bezugsberechtigten, sondern diejenigen, die die Versicherungsprämien zahlen, mit der Versicherung den Vertrag abgeschlossen haben.

Zinsen

Zinsen, die wegen einer Schuld gezahlt werden müssen, sind steuerlich abzugsfähig und können entweder Werbungskosten oder Sonderausgaben sein. Werbungskosten sind sie z. B. dann, wenn sie im Rahmen der Arbeitnehmerstätigkeit oder der Vermietung und Verpachtung anfallen. Als Sonderausgaben sind Schuldzinsen abzugsfähig (ohne Berücksichtigung einer Höchstgrenze), falls sie in keinem Zusammenhang mit zu versteuernden Einnahmen stehen.

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Johannes Kleine-Hartlage, Bauabteilung, mit Ruth Kobiella, am 7. August 1957
Wilhelm Rutscheidt, Hauptmagazin, mit Cäcilie Kazmierczak, am 30. August 1957
Werner Schroer, Eisenbahn Nord, mit Carola Bartsch, am 19. September 1957
Manfred Behrla, Verkehrsabteilung, mit Thea Koziolek, am 18. Oktober 1957
Franz Schmitz, Eisenbahn Nord, mit Waltraud Lamers, am 19. Oktober 1957

Nachwuchs kam an:

Wolfgang, 21. September 1957
Horst Kanzenbach, Eisenbahn Nord
Arnold, 25. September 1957
Josef Dworeczak, Eisenbahn Nord
Barbara } 27. September 1957
Werner }
Siegfried Patzsch, Masch.-Betr. Nord
Helma, 27. September 1957
Walter Wischniewski, Masch.-Betr. Nord

Ulrich, 28. September 1957
Günter Meurisch, Eisenbahn Nord
Anke, 28. September 1957
Horst Börsch, Hafen Schwelgern
Hannelore, 29. September 1957
Franz Jendrzewski, Eisenbahn Nord
Ursula, 30. September 1957
Gerhard Neuhoß, Masch.-Betr. Nord
Marion, 1. Oktober 1957
Albert Beier, Eisenbahn Nord
Reiner, 8. Oktober 1957
Friedrich Meermann, Eisenbahn Süd
Rudolf, 10. Oktober 1957
Rudi Lippke, Hafen Schwelgern
Gabriele, 13. Oktober 1957
Hans Krumbholz, Masch.-Betr. Nord
Ursula, 13. Oktober 1957
Theodor Lehnertz, Hafen Schwelgern
Frank-Thomas, 17. Oktober 1957
Günter Sorgenfrei, Masch.-Betr. Nord
Dietmar, 23. Oktober 1957
Heinz Haeusler, Signalmeisterei
Uwe, 26. Oktober 1957
Johannes Ganser, Eisenbahn Süd

Geburtstage:

Thomas Augustiniak, geb. 12. Dezember 1872, wird 85 Jahre; wohnhaft: Dbg.-Hamborn, An der Abtei 11; früher: Hallenwärter
Peter Welsing, geb. 13. Dezember 1877, wird 80 Jahre; wohnhaft: Dbg.-Beeck, Frankenstr. 6; früher: Lokführer

Todesfälle:

Johann Bongert, Stellw.-Wärter, Eisenbahn Süd, geb. 17. September 1902, gest. 12. Oktober 1957; eingetreten: 6. September 1926
Michel Müller, Streckenwärter, EB-Oberbau Nord, geb. 18. November 1894, gest. 13. Oktober 1957; eingetreten: 3. April 1923

Danksagung

Allen Belegschaftsmitgliedern des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, dem Jubiläumsverein und dem Quartettverein EH danken wir für die auf richtige Anteilnahme beim Heimgang unseres lieben Entschlafenen. Wwe. Maria Raupach und Sohn Heinz