



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

16. JAHRGANG

9/10

SEPT./OKT. 1970



Am 30. Juli traf mit einer Torpedopanne gegen 10 Uhr die zweimillionste Tonne flüssiges Roh-eisen ein, die die HOAG an die ATH auslieferte. Diese, in verhältnismäßig kurzer Zeit erreichte Leistung gibt Zeugnis von der fortgeschrittenen Kooperation zwischen den beiden Hüttenwerken. Unser Bild wurde beim Kippen der festlich geschmückten Pflanze im Oxygenstahlwerk Beecker-werth aufgenommen.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
Direktor Adolf Müller †	3
Lebhafte Belegschaftsversammlung im Juli	3-4
Frauen frei von Krebs!	4
Lokomotivfabrik Jung lieferte Jubiläumslok aus	5-7
Jubilare und Familiennachrichten	7
Arbeitsschutz-Informationen: Vorsicht beim Umgang mit Lösemitteln und anderen chemischen Reinigungsmitteln	8-10
KENNEN SIE DEN?	10
34 044 ⁰³ – Eine neue Wagennummer beim Gemeinschaftsbetrieb	11
Betriebssportgemeinschaft EH-Süd wurde Turniersieger	12-13
Einer von vielen	13-15
Arbeite sicher	15

KURZNACHRICHTEN

Mit einer **Beförderungsleistung von 8079 000 Tonnen** der Werksbahnbetriebe Nord und Süd hat der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen im Juli 1970 eine neue Höchstleistung erzielt. Die bisherige Höchstleistung dieser Betriebsabschnitte war im November 1969 mit 7812 000 beförderten Tonnen erreicht worden. Die Gesamtbeförderungsleistung im Juli 1970 einschließlich des Eisenbahnbetriebs Ost (HOAG) betrug 9653 000 Tonnen.

Die Zahl der **Trans-Europ-Expres-Güterzüge (TEEM)** hat sich mit dem neuen Jahresfahrplan 1970/71 auf 110 Verbindungen erhöht, von denen 70 die Bundesrepublik Deutschland berühren.

Der schnellste dieser internationalen Güterzüge ist der TEEM 302, der um 1.35 Uhr Rotterdam Zuid G verläßt und bereits um 14.29 Uhr nach 758 Kilometer Fahrtstrecke über Venlo in Basel, Badischer Bahnhof, eintrifft.

Täglich verkehren jetzt in der Bundesrepublik über 14000 **Güterzüge nach** ebenso exakt berechneten **Fahrplänen** wie die Züge des Reiseverkehrs. Die Höchstgeschwindigkeiten haben dabei in diesem Jahr auf breiter Basis zugenommen.

Die grundsätzliche Umwandlung der Durchgangsgüterzüge mit 80 km/h in Schnellgüterzüge mit 100 km/h Höchstgeschwindigkeit sowie Steigerung der Spitzengeschwindigkeit der Durchgangsgüterzüge vor allem im Fernverkehr von bisher 65 auf künftig 80 km/h bringt neben beachtlichen Beschleunigungen günstigere Abfahrt- und Ankunftszeiten, reibungsloseren Betrieb auf den dicht belegten Strecken sowie eine Reihe innerbetrieblicher Vorteile.

Die **Werkszeitung der Ruhrkohle AG** wählte nach einem Preisausschreiben unter ihren Lesern aus 3746 eingereichten Vorschlägen den Vorschlag „Ruhrkohle“ als den am besten für die Werkzeitschrift des Unternehmens geeigneten Namen aus. Die seit Beginn dieses Jahres monatlich herausgegebene Zeitung war bisher schon unter diesem Namen erschienen.

Der **Flughafen Düsseldorf** steht nach Frankfurt und Berlin an dritter Stelle im innerdeutschen Luftverkehr und an 13. Stelle in der Rangliste der 50 größten europäischen Flughäfen. Im Jahre 1969 betrug der Luftfrachturnschlag 29318 t, während 5281 t Luftpost verladen wurden. Der Luftfrachturnschlag wird sich in den nächsten Jahren beträchtlich erhöhen. Für 1972 werden 50000 t und für 1976 bereits 60000 t Luftfracht auf dem Flughafen Düsseldorf erwartet.

Impressum

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

Schriftleitung: Kurt-Hermann Still

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

Druck: Michael Schiffer KG, Rheinberg

Aufnahmen: EH: Kiel, Kirchenkamp, Neumann, Schentke, Still, Wenzel
ATH: Meyer, Metzger

Titelbild: Die 50. Bo'-Bo'-Lokomotive von der Lokomotivfabrik Jung bei der Ankunft in Oberhausen-West. (Siehe auch Artikel auf Seite 5 dieser Ausgabe.)

Rückseite: Noch läßt die leichte Dünung nichts von den bevorstehenden Herbst- und Winterstürmen ahnen.



Direktor Adolf Müller

Am 30. Juli 1970 verschied nach längerer, schwerer Krankheit Herr Direktor Adolf Müller, früherer technischer Geschäftsführer des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, kurz vor Vollendung seines 73. Lebensjahres. Der Verstorbene gehörte von der Gründung des Gemeinschaftsbetriebes im Jahre 1949 bis zum 30. September 1963 der Geschäftsführung an. Den Wiederaufbau der Verkehrsanlagen nach dem 2. Weltkrieg, die Festigung des Verkehrsverbandes und die spätere Ausweitung und Modernisierung der Betriebseinrichtungen hat Herr Müller in den Jahren seiner Tätigkeit ganz wesentlich beeinflusst. Als Freund des Fortschritts hat er stets die neuesten Erkenntnisse der Technik einzusetzen gewußt. In diesem Zusammenhang sei nur auf die Elektrifizierung des Werksbahnnetzes, auf die Umstellung von Dampf- auf Elloks und Dieselloks und auf die Inbetriebnahme der ersten hochmodernen elektrischen Stellwerke verwiesen. Durch seine Bereitschaft, sich jederzeit für die sozialen Belange der Belegschaft einzusetzen, durch sein liebenswürdiges, väterliches Wesen, und durch sein tiefes menschliches Verständnis erfreute sich der Verstorbene bei allen Mitarbeitern hoher Wertschätzung. Herr Müller war als Fachmann im Hafen- und Eisenbahnbau über die Grenzen des Gemeinschaftsbetriebes hinaus bekannt. Man hat ihn selbst im Ausland und sogar in Übersee zu Beratungen herangezogen. Wie sehr man seinen fachmännischen Rat schätzte, beweist unter anderem sein langjähriges Wirken als Vorsitzender des Ausschusses für Werkstransportwesen im Verein Deutscher Eisenhüttenleute, als Aufsichtsratsmitglied einer



namhaften deutschen Waggonfabrik und seine Tätigkeit im Fachnormenausschuß „Schienenfahrzeuge“. Trotz aller Aufgaben und Verpflichtungen bewahrte der Verstorbene sich immer die Warmherzigkeit und Freundlichkeit, mit der er sich um alles kümmerte, was das Wohl der ihm anvertrauten Mitarbeiter anging. So war er lange Jahre Protektor des Quartettvereins Eisenbahn und Häfen und Ehrenmitglied des Eisenbahn- und des Lokführer-Vereins. Mit tiefer Trauer nimmt der Gemeinschaftsbetrieb Abschied von Direktor Adolf Müller. Er wird seiner stets in Dankbarkeit und Ehre gedenken.

Lebhafte Belegschaftsversammlung im Juli

Da am 15. Juli für unsere Ausgabe 7/8 schon „Redaktionsschluß“ war, können wir leider erst in dieser Nummer von der sommerlichen, man kann fast sagen „heißen“ Belegschaftsversammlung berichten, die am 15. Juli 1970 im Lokal „Kleine-Natrop“ stattfand. Wir bitten dafür um Verständnis, denn auch Erscheinungstermine der Werkszeitung mit allen Vorbereitungsarbeiten bei der Druckerei lassen sich nicht ohne weiteres verschieben. Aber auch jetzt, nachdem man zu den Dingen etwas Abstand gewonnen hat, dürfte eine Betrachtung des Versammlungsablaufs noch von Interesse sein, zumal die nächste Belegschaftsversammlung schon wieder kurz bevorsteht. Nachdem Lokführer Dyja, seit Juni 1970 freigestelltes Betriebsratsmitglied,

die zahlreich erschienenen Versammlungsteilnehmer begrüßt und die Tagesordnung verlesen hatte, trug der 1. Vorsitzende, Karl-Heinz Diercks, den Tätigkeitsbericht der Betriebsvertretung vor. Er erläuterte unter anderem nochmals die Vorteile der tariflich abgesicherten vermögenswirksamen Leistungen und konnte über Erfolge berichten, die in Verhandlungen mit der Leitung der Verkehrsabteilung für die Verkehrsabfertiger in verschiedenen Punkten erzielt wurden, obschon die Geschäftsführung sich aufgrund eines vorliegenden Gutachtens bisher nicht in der Lage sah, der wesentlichsten Forderung dieser Berufsgruppe, nämlich einer höheren Einstufung zuzustimmen. Den anschließenden Bericht der Ge-

schaftsführung gab erstmals Direktor Sieverling, der über weitere Leistungssteigerungen bei den Eisenbahn- und Hafenbetrieben und über verstärkte Investitionsanstrengungen zu berichten wußte. Sorgen bereiten nach den Worten von Herrn Sieverling der Geschäftsführung insbesondere die leicht steigende Zahl der Betriebsunfälle und der drückende Personalmangel. Der daran anschließende Punkt der Tagesordnung „Betriebliche Angelegenheiten“ zeichnete sich durch Wortmeldungen zahlreicher Teilnehmer aus, die ihre zum Teil vorbereiteten Erklärungen mit Eifer vortrugen. Vermutlich hat die etwas herausfordernde Überschrift unseres Artikels in Heft 5/6 die Mitarbeiter aus der Reserve gelockt, denn über eine mangelnde Beteiligung

konnte man sich diesmal nicht beklagen. Nahezu sämtliche Wortmeldungen, die aus den verschiedensten Berufsgruppen kamen, hatten letztlich die Forderung nach besserer Bezahlung zum Hauptinhalt. Für die älteren, aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr voll einsetzbaren Belegschaftsmitglieder wird die Forderung nach einem Soziallohn ohne Einbußen für den Betroffenen vorgetragen, obgleich auch von der modernen Leistungsgesellschaft die Rede ist, die nach Leistungsprinzipien bezahlt werden sollte. Wenn

die Belegschaft des Gemeinschaftsbetriebes im ATH-Konzern nicht, wie es ein Verkehrsabfertiger in seinem Beitrag sagte „Erster von Hinten“ werden soll, dann müßte darauf geachtet werden, daß für gleiche Berufsgruppen mit gleicher Tätigkeit im Vergleich zur ATH die gleichen Verdienstchancen bestehen. Ähnliches gilt für die Gestellung von Arbeitsschutz-Kleidung, für die Versicherung von Arbeitnehmerfahrzeugen auf werkseigenen Parkplätzen usw. Die Geschäftsführung bekam eine Fülle von Forderungen und

Wünschen mit auf den Weg, und sie wird es sich nicht leicht machen, die einzelnen Punkte hinsichtlich ihrer Berechtigung und Erfüllbarkeit zu prüfen.

Das Schlußwort und den Dank für die rege Beteiligung trug gegen 19 Uhr Betriebsratsvorsitzender Diercks vor.

Eine Anregung der Redaktion: Es sollte versucht werden, die Übertragungs- und Verstärkeranlage zu verbessern. Die zahlreichen Zwischenrufe „läuter!“ bewiesen, daß die Vorträge nicht in jedem Winkel des Saals „ankamen“.

Frauen frei von Krebs!

Vorsorgeuntersuchungen sollen vor gefährlicher Krankheit schützen

Die Krebserkrankung steht in der Statistik der Todesursachen mit den Herz- und Kreislauferkrankungen mit Abstand an der Spitze. Unter dem Motto „Frauen frei von Krebs“ hat sich daher unsere Betriebskrankenkasse zum Ziel gesetzt, wirksam an der Bekämpfung dieser Erkrankungen teilzunehmen. Als freiwillige Leistung wurde jetzt die Krebsvorsorgeuntersuchung für alle versicherten und mitversicherten Frauen eingeführt.

Weit häufiger als die Männer werden Frauen von Krebserkrankungen befallen. Doch ganz so bedrohlich und aussichtslos wie noch vor einigen Jahren sieht es für die Erkrankten nicht mehr aus. Die Medizin ist weitergekommen. Außerdem weiß man inzwischen, daß in einer Früherkennung bereits der erste Schritt zur Heilung liegt. Beachten sollte man aber auf jeden Fall, daß eine sehr große Gefahr darin liegt, daß man der Krankheit im Anfangsstadium zu wenig Beachtung schenkt bzw. sie nicht erkennt.

Krebs im Anfangsstadium bereitet nämlich keine außergewöhnlichen Beschwerden.

Die moderne medizinische Forschung hat gerade in jüngster Zeit auf dem Gebiet der Früherkennung dieser furchtbaren Krankheit ganz bedeutende Fortschritte gemacht. Sie ist zu der Feststellung gekommen: Je früher der Krebs erkannt wird, desto günstiger sind die Aussichten auf Heilung. Besonders große Erfolge sind bei Frauen erzielt worden, die an Brust- oder Unterleibskrebs erkrankt waren. Und ge-

rade diese beiden Krebsarten treten am häufigsten auf.

Wenn jetzt unsere Betriebskrankenkasse als freiwillige Leistung die Krebsvorsorgeuntersuchung für die versicherten und mitversicherten Frauen durchführt, so wird damit zweierlei erreicht: Die gesunden Frauen bekommen gewissermaßen ihre Gesundheit bestätigt und die anderen haben durch das rechtzeitige Erkennen dieser Krankheit eine große Chance, geheilt zu werden.

Unsere Krankenkasse wendet sich nun an die Frauen mit der Bitte, daß sie möglichst alle an einer solchen Vorsorgeuntersuchung teilnehmen. Die Kasse hat dabei Überlegungen angestellt, den Ablauf dieser Untersuchung so einfach wie möglich zu gestalten. Dabei müssen allerdings einige Regeln beachtet werden.

Für eine solche Untersuchung benötigen die Frauen lediglich einen Berechtigungsschein, den sie bei der BKK bekommen können. Mit diesem Berechtigungsschein können sie sich bei ihrem Arzt anmelden, der ihnen dann den Termin der Untersuchung mitteilt, so daß Wartezeiten weitestgehend vermieden werden. Die Krankenkasse hat eine Liste von Fachärzten erstellt, aus der sich jede Frau den Arzt ihres Vertrauens auswählen kann.

Die Vorsorgeuntersuchung beginnt mit einer Beratung, innerhalb derer die Möglichkeit gegeben ist, alle Fragen, die von Interesse sind, mit dem Arzt zu besprechen. Über den weiteren Verlauf der Untersuchung bzw. einer evtl.

notwendig werdenden Behandlung wird der Arzt dann informieren. Zu diesem Thema schreibt die Betriebskrankenkasse in Hamborn:

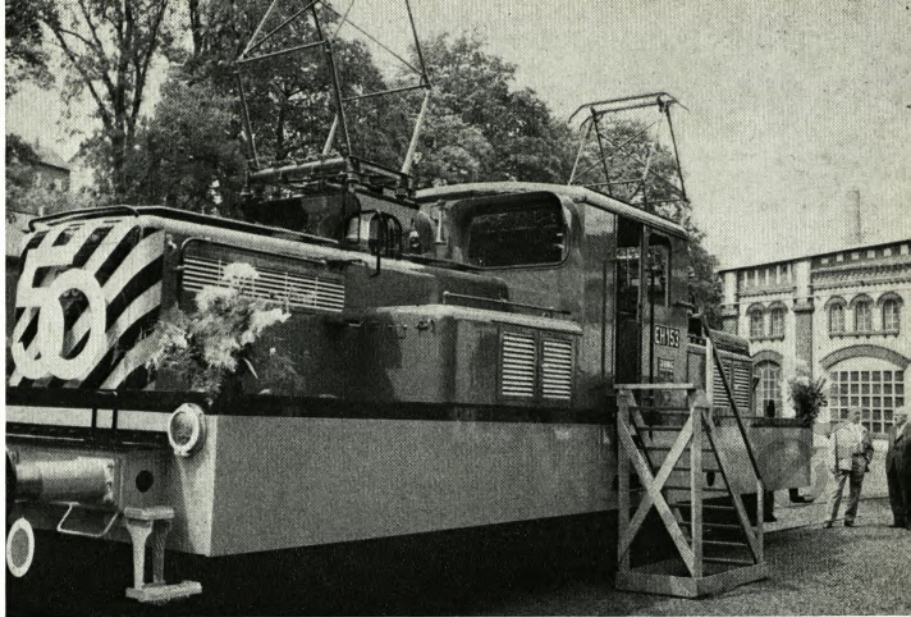
„Folgen Sie bitte unserer Einladung auch dann, wenn sich keine Beschwerden zeigen. Bei zu später Erkennung verschlechtern sich die Heilungschancen, bei rechtzeitiger Erkennung genügen dagegen oft einfache Eingriffe, um den Krankheitsherd zu beseitigen. Sie brauchen sich nicht zur Untersuchung anzumelden, wenn Sie sich innerhalb des letzten Jahres in stationärer frauenärztlicher Behandlung befanden, wenn Sie im Laufe des letzten halben Jahres bereits auf Krebs untersucht wurden oder wenn Sie z. Z. Mutterschaftsleistung erhalten. Sollten Sie aber dennoch eine Vorsorgeuntersuchung wünschen, so setzen Sie den behandelnden Arzt davon in Kenntnis. Nur er wird Ihnen dann sagen können, ob eine Untersuchung erforderlich ist.“

Das eingangs genannte Leitwort „Frauen frei von Krebs“ kann natürlich keine Garantieerklärung sein, aber es ist doch als Endziel anzusehen, das sich die Medizin und mit ihr die Krankenkassen gestellt haben. Jede Frau sollte mithelfen, diesem Ziel dadurch näher zu kommen, daß sie sich der Krebsvorsorgeuntersuchung unterzieht. Im übrigen geht der Anspruch auf die Krankenscheinprämie von 10 DM durch die Teilnahme an der Untersuchung nicht verloren.

Sollte jemand nähere Auskünfte über die Art der Untersuchung und die Möglichkeit der Früherkennung von Krebs wünschen, so steht die Krankenkasse gerne zur Verfügung.



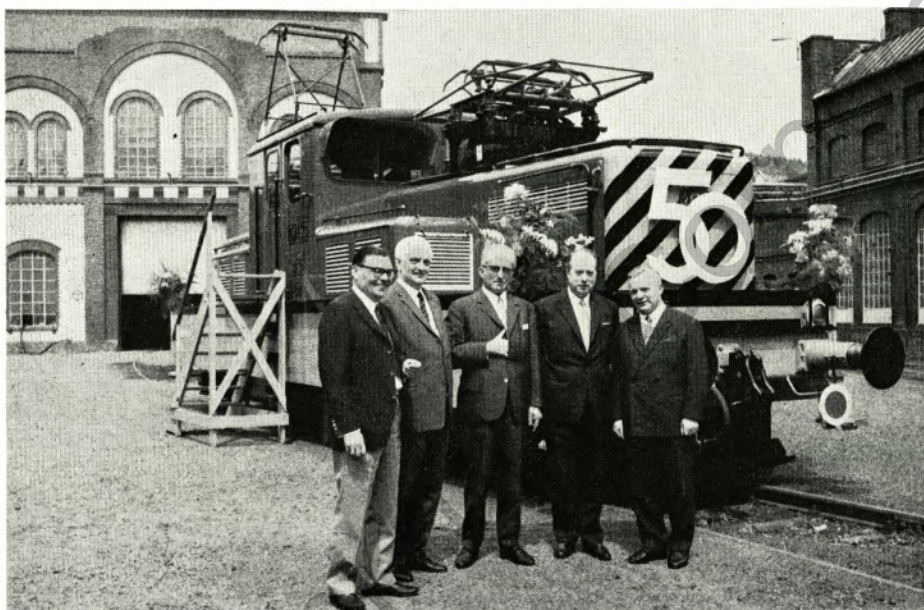
Herr Direktor Göbel, Geschäftsführer der Firma Jung, überreicht Herrn Direktor Bergermann die Schlüssel der Lokomotive.



Die festlich geschmückte Jubiläumslok auf dem Gelände der Lokomotivfabrik Jung.

Lokomotivfabrik Jung lieferte Jubiläumslok aus

53 Bo'-Bo'-Lokomotiven einer Bauart



Firma Jung nahm nun die Auslieferung der fünfzigsten von ihr gebauten Lokomotive dieses Typs zum Anlaß, das „Jubiläum“ gebührend zu feiern. So hatte sie am 23. Juli zur Werksabnahme der Lok die Geschäftsführung und einige leitende Herren des Gemeinschaftsbetriebes zu ihrem Stammsitz nach Kirchen a. d. Sieg eingeladen. Im Rahmen eines kleinen Empfangs, an dem auch Geschäftsführung, Verkaufsleiter, Ingenieure und Monteure der Fa. Jung sowie der Inhaber und der Chefingenieur der Elektrofirma Kiepe teilnahmen, begrüßte Direktor Göbel die Gäste und gab einen Rückblick auf die in den vergangenen 15 Jahren

Auf dem Weg nach Oberhausen-West begegnet die Lok einem fast schon zur Vergangenheit gehörenden Zeitalter.



Zu einem Extrafoto für die Werkszeitung haben Aufstellung genommen von links nach rechts: Herr Prokurist Brückner (EH), Herr Direktor Göbel (Jung), Herr Direktor Bergermann (EH), Herr Direktor Christophers (EH) und Herr Kiepe (Inhaber der Fa. Kiepe)

Am 28. Juli, nachmittags um 15.20 Uhr, traf im Anschluß Oberhausen-West die fünfzigste von der Lokomotivfabrik Jung gelieferte 4achsige Elektrolokomotive mit dieselelektrischem Hilfsantrieb ein. Vor 15 Jahren waren die ersten 6 Maschinen dieser Bauart — und zwar 3 von der Lokomotivfabrik Jung und 3 von der Firma Krauss-Maffei — geliefert worden. Die





Ein interessanter Schnappschuß gelang auf der Überführungsfahrt der Lok 152. Einträchtig stehen EH-Ellok, DB-Dampflok und DB-Ellok nebeneinander und warten auf „freie Fahrt“.

praktizierte Zusammenarbeit. Er würdigte die Verdienste der für die technische Entwicklung dieses Loktyps verantwortlichen Herren Paul (EH) Baranowski (Kiepe) und Burmeister (Jung) und bezeichnete diese nur für den Gemeinschaftsbetrieb gebaute Lokomotive als ein echtes Beispiel industrieller Kooperation. Wie sehr dieses Lob seine Berechtigung hat, ersieht man aus der Tatsache, daß allein an der Zulieferung und dem Einbau der wichtigsten Aggregate der Lokomotive außer Jung vier weitere namhafte Firmen beteiligt sind. So liefert die AEG die Fahrmotoren, Klöckner-Humboldt-Deutz die Dieselmotoren für den Hilfsantrieb, die Firma Dornhoff die Hilfsaggregate, und das insbesondere aus dem Straßenbahn- und U-Bahnbau bekannte Unternehmen Kiepe, Düsseldorf, liefert und montiert die elektrische Ausrüstung. Herr Göbel bedankte sich gleichzeitig für das Vertrauen, das Eisenbahn und Häfen der Lokomotivfabrik Jung bisher entgegengebracht hat.

Für den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen stattete anschließend Herr Direktor Bergemann den beteiligten Firmen, insbesondere aber der Lokomotivfabrik den Dank für die bisher zuverlässige und solide Arbeitsführung ab. Er erwähnte, daß Jung zur Zeit noch die Lieferung weiterer 12 Bo' Bo'-Lokomotiven dieses Typs in Auftrag habe, ließ aber auch durchblicken, daß Eisenbahn und Häfen sich durch steigende Ansprüche der Produktionsbetriebe gezwungen sieht, in absehbarer Zeit auch Lokomotiven eines größeren Typs mit stärkerer Zugkraft zu konzipieren und zu beschaffen. Im Anschluß an diese kleine Feier wurde vor der Lok-Montagehalle die festlich geschmückte Lokomotive mit der EH-Nummer 153 durch die Überreichung

der Schlüssel an die Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes offiziell übergeben.



So mancher Tunnel muß im Siegerland passiert werden.

Die darauffolgende Werksbesichtigung bei der Lokomotivfabrik Jung, deren Fertigungsprogramm sich außer auf den Lokomotivbau auch auf die Herstellung von Spezial-Werkzeugmaschinen sowie LKW- und Panzer-Zubehörteile erstreckt, war für alle Gäste hochinteressant.

Lok fährt mit eigener Kraft nach Duisburg-Hamborn

Die bei der Lokomotivfabrik Jung für uns gebauten Lokomotiven fahren mit ihrer sogenannten Zweitkraft, dem dieselektrischen Hilfsantrieb, über

das Streckennetz der Deutschen Bundesbahn von der Abgangsstation Betzdorf (Sieg) nach hier. Die elektrische Oberleitung der Bundesbahn können sie nicht benutzen, da diese mit 15000 V Wechselstrom gespeist wird, während unsere Lokomotiven für den Betrieb mit 600 V Gleichstrom gebaut sind. Die für die Überführungsfahrten von den Bundesbahndirektionen herausgegebenen Fahrpläne schreiben eine Höchstgeschwindigkeit von 35 km je Stunde vor. Bei ihrer Fahrt vom Abgangsbahnhof zum Anschluß Oberhausen-West müssen die Loks Gleisanlagen von 4 Bundesbahndirektionen, nämlich Mainz, Köln, Wuppertal und Essen befahren und eine Gesamtfahrstrecke von 153 km zurücklegen. Auf ihrem Weg berühren sie u. a. Bahnhöfe der Städte Hennef, Siegburg, Köln, Opladen, Düsseldorf und Duisburg. Die Gesamtfahrzeit beträgt rd. sechseinhalb Stunden. Die Loks werden von einem Lokführer der Firma Jung gefahren, der



Bei der Durchfahrt durch einen DB-Bahnhof.

von einem Lotsen der DB unterstützt wird. Darüber hinaus fährt noch der Abnehmer unseres Betriebsmaschinendienstes mit.

Jubiläumslok wurde dem EH-Personal offiziell übergeben

Nachdem die Ellok EH 153 in der Lokwerkstatt Hamborn für den Einsatz im Werksbereich hergerichtet war, ließen es sich Vertreter der Lokomotivfabrik Jung nicht nehmen, sie am 31. Juli offiziell dem Betrieb zu übergeben. Man wünschte dem Fahrpersonal mit dieser Lok, wie mit allen anderen von Jung gelieferten bzw. noch zu liefernden Lokomotiven allzeit gute Fahrt.

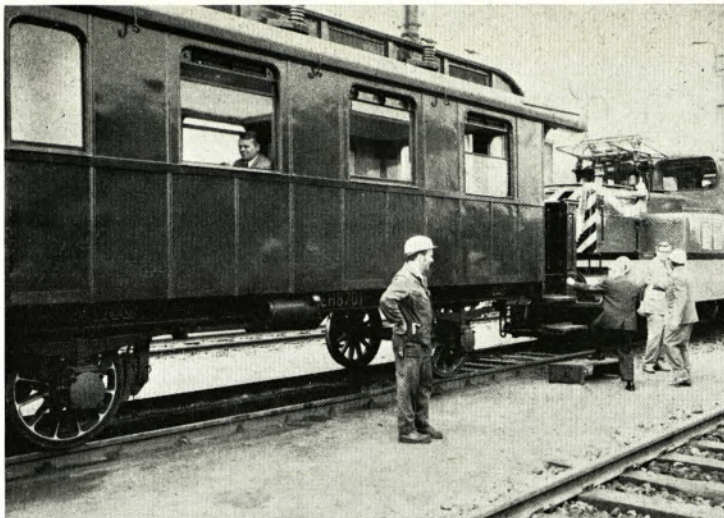


Abnahmeleiter Aust fährt die 50. Jung-Lokomotive von Oberhausen-West nach Bruckhausen.

Herr Direktor Bergermann gab anschließend die Schlüssel der Lok 153 an Herrn Lehrlokführer Petranka weiter, der sie dann bei ihrer ersten Aufgabe steuerte, nämlich die zur Übergabe anwesenden Gäste, u. a. Lokführer, Lehrlokführer, Oberlokführer und Lokmeister des Betriebes sowie Handwerker, Kolonnenführer, Vorarbeiter und Meister der Werkstatt, im alten Salonwagen zum Hafen Schwelgern zu fahren, wo diese im Schifferheim Gäste der Firma Jung waren.

Für die vorbildliche Organisation und Durchführung der „Jubiläumsfeierlichkeiten“ gebührt der Lokomotivfabrik Jung Lob und Dank.

Die Jubiläumslok fährt in den „heimatlichen“ Lokschnuppen ein.



Als erste Aufgabe übernimmt sieden Transport einer kleinen Festgesellschaft im Salonwagen zum Schifferheim.

Unser Jubilar

25 Jahre ist in unserem Betrieb tätig:

Heimleiter Günter Duda
Belegschaftsabteilung (5. 12. 1945)

Ein herzliches Glückauf!

Familiennachrichten

Geburtstag:

Johann Schmitz, früher Lokführer
geb.: 27. 12. 1885 (85 Jahre)
wohnhaft: Wesel, Reeser Landstr. 14
Hotel „Zur Aue“

Wilhelm Fronzek, früher Schweißer
geb.: 11. 12. 1890 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Beeck, Lierheggenstr. 14

Ernst Richter, früher Streckenwärter
geb.: 18. 12. 1890 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Gertrudenstr. 60

Theophil Kaczmarzewski,
früher Hilfsklempner
geb.: 20. 12. 1890 (80 Jahre)
wohnhaft: Greven/Westf. Post Pentrup,
Hütrup Nr. 39

Diamantene Hochzeit:

Heinrich Backhaus, früher Lokführer
geb.: 11. 4. 1888
verh.: 12. 12. 1910
wohnhaft: DU-Laar, Apostelstr. 50

Goldene Hochzeit:

Heinrich Specker, früher Kolonnenführer
geb.: 9. 11. 1894
verh.: 13. 11. 1920
wohnhaft: Walsum, Im kleinen Feld 11

Wilhelm Fischer, früher Hallenwärter
geb.: 26. 7. 1888
verh.: 19. 11. 1920
wohnhaft: DU-Hamborn, Fahrner Str. 262

Josef Peter, früher Rangiermeister
geb.: 5. 12. 1896
verh.: 25. 12. 1920
wohnhaft: DU-Hamborn,
Röttgersbachstr. 39

Todesfälle:

Johann Wennmann, Pensionär
früher Hilfsarbeiter
geb.: 26. 6. 1891
gest.: 15. 6. 1970

Wilhelm Beukmann, Pensionär
früher Kranführer
geb.: 15. 2. 1896
gest.: 2. 7. 1970

Heinrich Hüsselmann, Pensionär
früher Magazinausgeber

geb.: 11. 3. 1891
gest.: 10. 7. 1970

Johannes Stönnner, Pensionär
früher Schweißer

geb.: 18. 2. 1898
gest.: 13. 7. 1910

Heinrich Cornelissen, Pensionär
früher Lokführer

geb.: 5. 1. 1901
gest.: 23. 7. 1970

Bernhard Schöttler, Pensionär
früher Schlosser

geb.: 13. 7. 1893
gest.: 25. 7. 1970

Otto Feder, Pensionär
früher Elektriker

geb.: 17. 4. 1899
gest.: 26. 7. 1970

Andreas Karl, Pensionär
früher Gleiswerker

geb.: 10. 1. 1892
gest.: 4. 8. 1970

Friedrich Sensendorf, Pensionär
früher Bahnarbeiter

geb.: 4. 1. 1886
gest.: 10. 8. 1970

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen und Walsum

Jubilare:

40 Jahre im Dienst ist

Heinrich Kober, Eisenbahnwerkstatt-Ost
am 18. 10. 1970

Auf eine 25jährige Tätigkeit blicken zurück:

Wilhelm Paust, Eisenbahnwerkstatt-Ost
am 19. 10. 1970

Norbert Zilliken, Eisenbahnbetrieb-Ost
am 20. 10. 1970

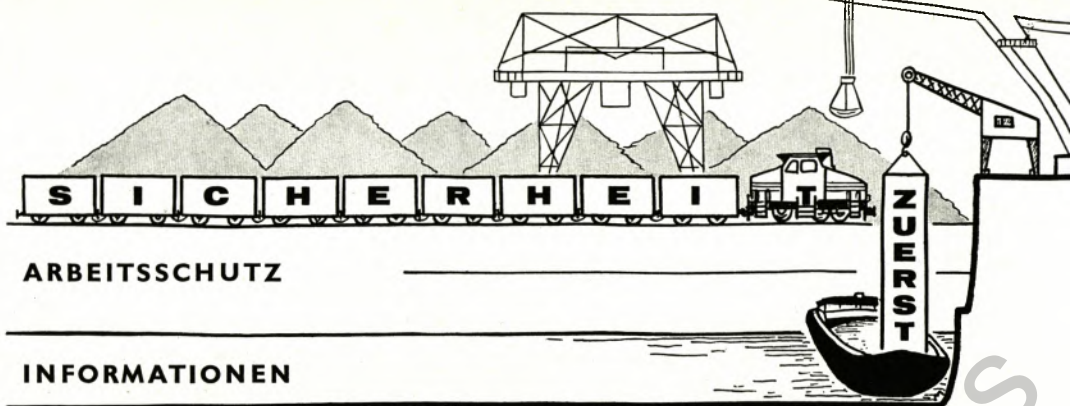
Wilhelm Keuter, Eisenbahnwerkstatt-Ost
am 29. 10. 1970

Günter Queda, Eisenbahnwerkstatt-Ost
am 1. 11. 1970

Helmut Radspieler, Hafen Walsum
am 6. 11. 1970

Johann Lindackers, Eisenbahnbetrieb-Ost
am 9. 11. 1970

Lorenz Rosendaal, Bauabteilung
am 20. 11. 1970



ARBEITSSCHUTZ

INFORMATIONEN

Vorsicht beim Umgang mit Lösemitteln und anderen chemischen Reinigungsmitteln

Fortsetzung des in unserer Ausgabe 7/8 begonnenen Berichtes

Schutzmaßnahmen

Die erste Schutzmaßnahme besteht darin, daß nur die vom Werk zur Verfügung gestellten Stoffe, die vorher geprüft wurden, verwendet werden. Sind für bestimmte Arbeitsvorgänge Lösemittel zu verwenden, für die besondere Schutzmaßnahmen vorgeschrieben sind, müssen diese ohne Einschränkung durchgeführt werden.

Um Hauterkrankungen soweit wie möglich zu verhüten, sind vorbeugende Maßnahmen zu ergreifen. Vor Aufnahme der Arbeit mit hautschädigenden Stoffen ist deshalb die saubere Haut mit einem geeigneten Hautschutzmittel gegen äußere Einflüsse zu schützen.



Vor Aufnahme der Arbeit mit hautschädigenden Stoffen soll die saubere Haut mit einem geeigneten Hautschutzmittel gegen äußere Einflüsse geschützt werden.

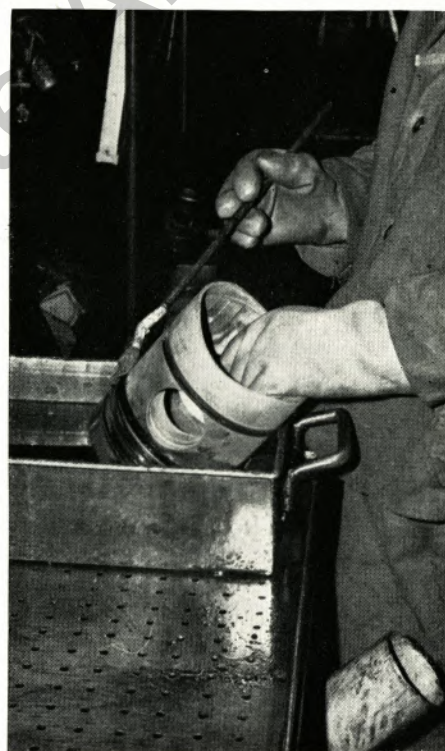
Dadurch läßt sich verhindern, daß Schmutz in die Poren und Hautöffnungen eindringt und daß die Haut durch



angreifende Flüssigkeiten entfettet wird. Wo die Gefahr besteht, daß die Hände mit Säuren, Laugen und anderen ätzenden oder giftigen Flüssigkeiten oder fettlösenden Lösemitteln in Berührung kommen, sind Schutzhandschuhe aus Gummi oder Kunststoff zu tragen.

Nach der Arbeit müssen die Hände

Durch ein solches Hautschutzmittel läßt sich verhindern, daß Schmutz in Poren und Hautöffnungen eindringt und daß die Haut durch angreifende Flüssigkeiten entfettet wird.



Schutzhandschuhe aus Gummi oder Kunststoff schützen vor ätzenden oder giftigen Flüssigkeiten.

bzw. die verschmutzte Haut gründlich von anhaftendem Schmutz und von der vorher aufgetragenen Schutzschicht befreit werden. Die Wahl des Reinigungsmittels richtet sich nach der Art der Verschmutzung. Meistens genügt warmes Wasser und eine milde Seife. Bei stark verschmutzten Händen darf man jedoch nur Spezialreinigungsmittel verwenden. Nach der Reinigung ist die Anwendung eines Hautpflegemittels sehr zu empfehlen. Sollte trotz aller Vorsichtsmaßnahmen eine Hauterkrankung auftreten, ist sofort ein erfahrener Facharzt aufzusuchen und dem Betrieb Meldung zu erstatten.

Die häufigsten Schädigungen werden aber durch das Einatmen von Lösemitteldämpfen hervorgerufen. Viele Lösemitteldämpfe gelangen durch das Lungengewebe mit dem Sauerstoff in die Blutbahn. Das Blut transportiert die Gifte in die Organe des Körpers. Es gibt Blutgifte, Nervengifte, Leber- und Nierengifte. Als Blutgift wirkt vor allem Benzol und seine Homologe. Um Vergiftungsfälle beim Umgang mit lösemittelhaltigen Stoffen einzuschränken, gibt es in der Bundesrepublik seit 1954 eine Lösemittelverordnung. Danach müssen giftige Arbeitsstoffe mit einem gelbschwarzen Schild mit der Aufschrift „Vorsicht, Einatmen der Dämpfe gefährlich, Schutzvorschriften beachten“ gekennzeichnet werden.



Gemäß Lösemittelverordnung von 1954 müssen giftige Stoffe mit diesem gelbschwarzen Schild gekennzeichnet werden.

Die Praxis hat gezeigt, daß diese Kennzeichnung nicht ausreicht, um Vergiftungsfälle sicher auszuschalten. Die Hersteller von Lösemittelgemischen sind nur verpflichtet die Kennzeichnung dann durchzuführen, wenn das Gemisch mehr als 10% gesundheitsschädlicher Stoffe enthält. Da die Rezepte der Gemische nicht bekannt sind, kann es vorkommen, daß der Verbraucher Stoffe verarbeitet, die nach dem Additionsprinzip mehr als 10% schädliche Stoffe enthalten. In diesen Zweifelsfällen muß man sich unbedingt mit der Gewerbeaufsicht in Verbindung setzen und sich die Unbedenklichkeit des Stoffes bestätigen lassen. Der Gewerbearzt verfügt über Listen bekannter Lösemittel und hat die Möglichkeit, sich von den Herstellern die Rezepte vorlegen zu lassen.

Bei einer Reihe von Arbeiten sind Atemschutzmaßnahmen erforderlich, wenn gesundheitsschädliche Gase und Dämpfe auftreten. In vielen Fällen sind Filtergeräte ausreichend. Atemfilter sollen verhindern, daß Atemgifte über die Atemorgane aufgenommen werden.

Die Filter befreien die einzuatmende Luft von Atemgiften, indem sie durch Siebwirkung die Gifte zurückhalten oder chemisch unschädlich machen. Sie

reinigen die Luft, geben aber keinen Sauerstoff ab. Weil die Atemfilter nur die giftigen Anteile aus der Einatemungs-luft herausfiltern, muß an der Arbeits-



Atemfilter verhindern, daß Atemgifte über die Atemorgane aufgenommen werden.

stelle genügend atembare Luft vorhanden sein. In geschlossenen Räumen und Behältern müssen daher in der Regel von der Umgebungsatmosphäre unabhängig wirkende Atemschutzgeräte benutzt werden (Preßluftatmer, Sauerstoffschutzgeräte).

Welche Atemfilter verwendet werden müssen, richtet sich nach den gesundheitsschädlichen Gasen und Dämpfen, die bei der Verarbeitung eines Arbeitsstoffes vorhanden sein können. Die Benutzer müssen sich vorher gründlich über den Stoff informieren und die richtigen Filter anfordern. Bei uns werden die Masken von der Atemschutzstelle der ATH gewartet, die auch alle erforderlichen Atemfilter vorrätig hält. Die Benutzer müssen mit den Atemschutzgeräten vertraut sein. Jedem Träger ist eine nur für ihn bestimmte Maske zur Verfügung zu stellen. Tritt ein Wechsel ein, ist die Maske vorher gründlich zu desinfizieren. Auch sollten die Filter nicht mal von diesem, dann wieder von einem anderen Mann benutzt werden. Keiner weiß, ob der Vorbenutzer nicht eine ansteckende Krankheit hat. Die Wirkungsdauer eines Atemfilters richtet sich nicht nach der Benutzungszeit, sondern nach der vernichteten Giftgasmenge. Auf keinen Fall dürfen geöffnete, auch unbenutzte Filter, länger als 6 Monate gelagert werden.

Erste Hilfe

Nach versehentlichem Verschlucken von Lösemitteln muß man dem Patienten etwa einen Becher voll reines Parafinöl zu trinken geben. Keinesfalls Milch, Speiseöl oder Rizinusöl verabreichen. Ist der Vergiftete bewußlos, kein Parafinöl einflößen, sondern schnellstens zum Arzt bzw. in ein Krankenhaus bringen; in jedem Fall den Arzt unterrichten, um welches Gift es sich handelt.

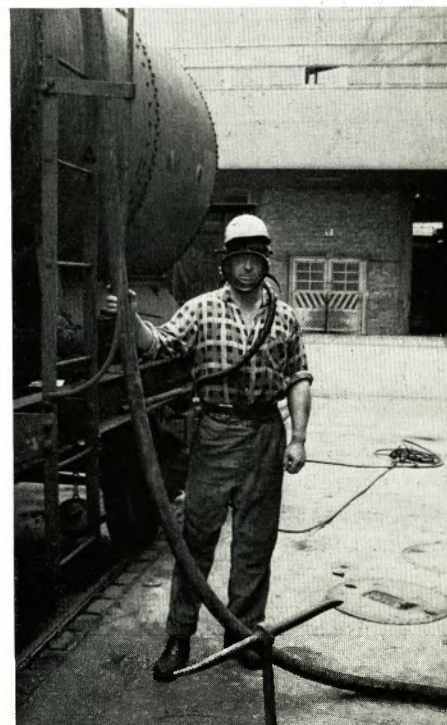
Was sagt die Vorschrift?

Behälter, in denen sich Säuren, Laugen, Gifte oder sonstige gesundheitsschädliche Flüssigkeiten befinden, müssen durch ein auffallendes Merkmal (Aufschrift oder dgl.) gekennzeichnet und so beschaffen sein, daß Form und Aussehen eine Verwechslung mit Trinkgefäßen ausschließen. Vorräte sind unter Verschuß zu halten.

Nach Einatmen von Lösemitteldämpfen ist der Patient sofort in die frische Luft zu bringen, ruhig zu lagern und durch Zudecken vor Wärmeverlust zu schützen. Bei Atemstillstand muß künstliche Atmung (z. B. Atemspende) schnellstens eingeleitet werden. Gefährliche Schädigungen der Lunge treten durch Lösemitteldämpfe nicht ein, so daß auch Beatmungsgeräte eingesetzt werden können.

Bei Verbrennungen müssen noch glimmende Kleidungsstücke sofort vorsichtig entfernt werden. Verschmutzungen nicht abwaschen. Zur Vermeidung von Entzündungen nur keimfreien Verband anlegen. Bei großflächigen Verbrennungen den Verletzten warmhalten,

Bei Arbeiten in Behältern sind von der Umgebungsatmosphäre unabhängig wirkende Atemschutzgeräte zu benutzen, hier ein Preßluftatmer.





Behälter, in denen sich gesundheitsschädliche Flüssigkeiten befinden, müssen sich durch Form und Aussehen von Trinkgefäßen unterscheiden.

um einen zu großen Wärmeverlust zu vermeiden.

Ist neben der Verbrennung eine gefährliche Verätzung eingetreten, so ist diese vorzugsweise mit viel Wasser zu behandeln.

Nach Einwirkung auf die Augen mit viel (möglichst lauwarmem) Wasser spülen.

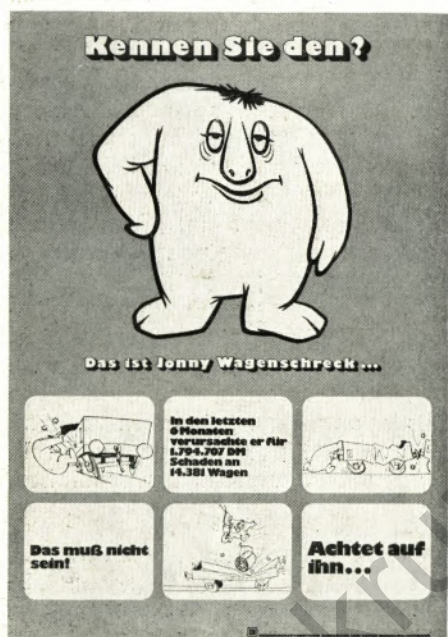
In allen fraglichen oder schweren Fällen ist schon während der Ersten Hilfe ein Arzt herbeizurufen.

Das Gebiet der gesundheitsschädlichen Stoffe ist so umfangreich, daß der hier

wiedergegebene Bericht nur oberflächlich auf die Gefahren hinweisen konnte. Es wurde mit Absicht auf technische Details verzichtet, um keinen zu verwirren. Beabsichtigt war eine grobe Information, um Belegschaftsmitglieder, die mit lösemittelhaltigen Stoffen in Berührung kommen, darauf aufmerksam zu machen, daß die Einhaltung der geforderten Schutzmaßnahmen für sie lebensnotwendig ist.

(Einige Aufnahmen unseres Berichtes wurden gestellt.)

H. Kiel



Kennen Sie den?

grab". Vielleicht wurden auch Vergleiche mit der Gegenwart gezogen. Sie waren auch viel zeitnäher, wie etwa die Werbung im Fernsehen für die „Rote von Henkel“ oder gar für den „Weißen Riesen“. Ja, dies war ein Vergleich der standhielt. „Er“ sieht auf dem Plakat tatsächlich aus wie ein weißer Riese! Aber was soll ausgerechnet der in unserem Werk? So viel weiße Riesen gibt es gar nicht, wie wir sie hier nötig hätten.

Nun, nach 3 Wochen lüftete sich das Geheimnis ebenso plötzlich, wie es erschienen war. Das Vermuten und das Raten hatten ein Ende. Es trifft zu, es ist ein Riese. Dieses Mal handelt es sich aber nicht um den „Weißen“ sondern um

„Jonny Wagenschreck“

Schwarz auf weiß ist es zu lesen. In einem halben Jahr richtet er ausschließlich an den Eisenbahnwagen Schäden von nahezu

2 Millionen DM

an. Wie er das hauptsächlich macht, wird gleich noch symbolisch gezeigt. Beim Beladen, beim Entladen und beim Befördern der Eisenbahnwagen, stets lauert er im Hintergrund. Er schlägt zu, wenn ihm nur die geringste Möglichkeit dazu gelassen wird. Der Schaden kann dabei im Einzelfall verhältnis-

mäßig gering erscheinen. In der Summe bei über 5000 Wagen, die mehr oder weniger täglich behandelt werden – ergibt es eben den vorgenannten Betrag. Wahrhaftig ein echter Riese.

Jedem, der mit diesen Dingen zu tun hat, muß auch immer wieder in Erinnerung gebracht werden, daß es sich hierbei ausschließlich um unnötige Kosten handelt. Sie verteuern das Verkaufsprodukt und müssen von allen irgendwie mitgetragen werden, wenn wir konkurrenzfähig bleiben und uns unseren Arbeitsplatz sichern wollen. Deshalb sollte jeder, der damit zu tun hat, sich stets bemühen, nicht selbst „Jonny Wagenschreck“ zu werden.

Der Technische Wagendienst von EH wird auch in Zukunft nicht ruhen und rasten und Jonny Wagenschreck im Interesse aller überall nachspüren und in verschärfter Form jagen wo er nur kann. Wir rechnen umgekehrt mit der Unterstützung aller.

Wenn er auch noch so verschmitzt dreinschaut, dieser Jonny Wagenschreck, er ist und bleibt ein hinterlistiger Bursche. Deshalb sei auch hier nochmal die Aufforderung an alle gegeben:

„ACHTET AUF IHN“

W. Hebisch

Falsch geraten. Bei dieser Frage handelt es sich eben um keinen Witz, der nur unter vorgehaltener Hand weitererzählt werden darf! Es ist vielmehr die Überschrift zu einem Plakat mit einer auffallenden Karrikatur, das vor kurzer Zeit schlagartig in allen Betrieben auftauchte.

Natürlich kannte „ihn“ auf Anhieb niemand. Woher sollte man ihn auch wohl kennen, eigentlich eine dumme Frage. Aber nun war er einmal da und veranlaßte viele einmal darüber nachzudenken. Selbstverständlich wird der eine oder andere auch gedacht haben, was soll der Quatsch nun schon wieder. Es tauchten vielleicht auch Erinnerungen an Plakate aus längst vergangenen Zeiten auf, wie „Feind hört mit“, „Kohlenklau“ oder „Groschen-

Mancher Leser wird sich beim Lesen der Überschrift fragen: „Schon wieder eine neue Wagennummer, schon wieder umlernen und umdenken, muß das sein?“ Nun, verehrte Leser, betrachten wir die jetzige Situation und die Gründe, die für die Ummummerung Veranlassung gaben.

Beginnen bei dieser Betrachtung können wir mit der Frage „warum überhaupt Wagennummern?“ Die Antwort hierauf lautet einfach „als Unterscheidungskennzeichen“.

Wenn man mehr als ein Objekt, seien es Betriebsmittel, wie Werkzeugmaschinen, Hebezeuge oder Fahrzeuge besitzt, ist es aus verschiedenen Gründen erforderlich, daß man sie voneinander unterscheiden kann. Diese Unterscheidungskennzeichnung kann eine Wortbezeichnung sein, z. B. sind in der Radsatzwerkstatt der EW-H zwei Radsatzdrehmaschinen, die durch die Benennungen „Deutschland – Drehmaschine“ und „Hegenscheid – Drehmaschine“ eindeutig bezeichnet sind. Bei mehr als zwei bis zu zehn unterschiedlichen Objekten ist es sinnvoll diese mit Ziffern zu kennzeichnen, da die Unterscheidungsmerkmale und die hiervon abhängigen Benennungen das Gedächtnis sonst stark belasten würden. Meist wissen nur Eingeweihte hinreichend genau Bescheid. Bei mehr als zehn Objekten mit unterschiedlichen Merkmalen legt man nach wichtigen Gesichtspunkten Nummernserien für bestimmte Unterscheidungsmerkmale fest. Wie aber sieht eine Kennzeichnung für 7000 verschiedenartige Güterwagen aus?

Durch die Überleitung des Verkehrsbetriebes der HOAG in den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen ist ein Wagenbestand von insgesamt rd. 7000 Wagen vorhanden.

Der Wagenpark im Bereich Oberhausen ist bisher nach anderen Gesichtspunkten geordnet und gekennzeichnet gewesen, als der Wagenpark im Bereich Hamborn/Ruhrort. Seit Fertigstellung der Verbindungsbahn zwischen den Häfen Schwelgern und Walsum wird ein freizügiger, den betrieblichen und wirtschaftlichen Erfordernissen entsprechender Wagentausch im gesamten Werksbahnnetz angestrebt. Der freizügige Wagenverkehr bedingt aber eine eindeutige Kennzeichnung eines jeden einzelnen Wagens. Doppelte Kennzeichnungen (sprich Wagennummern) darf es nicht geben, da für die gesamte Umlaufverfassung usw. nur die Wagennummer maßgebend ist.

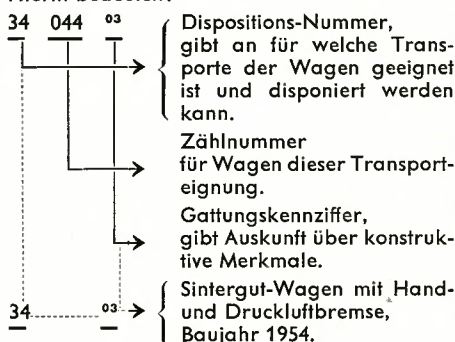
Für alle direkt oder indirekt mit Wagenkennzeichnungen arbeitenden Stellen ist es von großer Bedeutung, daß möglichst nur eine Kennzeichnung gewählt wird, die für alle Aufgaben aussagefähig ist. Damit wird u. a. eine einheitliche Sprach- und Begriffsregelung aller Beteiligten, ein einheitlicher Ausgangspunkt für alle denkbaren Aufgaben und eine geringere Kapazitätsbelastung der EDV-Speicher sowie eine übersichtlichere und einfachere Programmierung für die Datenverarbeitung ermöglicht. So wurden im Hause Überlegungen angestellt und Vorschläge erarbeitet, damit dieses Problem sinnvoll für alle Beteiligten gelöst werden konnte.

Wie sieht nun die neue Wagenkennzeichnung bei EH aus, und was bedeuten die einzelnen Glieder?

Wir wollen das hier an einem Beispiel erklären:

Der 00tsi-Wagen (Sintergut-Wagen) mit der alten Nr. 8143 erhielt nun die Kennzeichnung 34 044⁰³.

Hierin bedeuten:



Genauer gesagt:

- 34 = Dispositionsnummer (Dispo-Nr.), hier: Wagen ist für Sintertransporte geeignet.
- 044 = Zählnummer, hier: der 44. Wagen dieser Dispo-Nummer.
- 03 = Gattungskennziffer, hier: Wagen mit Hand- und Druckluftbremse.
- 3403 = Gattungsnummer, hier: Wagen einer bestimmten Bauart des Baujahres 1954.

Wo ist die neue Kennzeichnung am Wagen zu finden?

Im Zusammenhang mit der Festlegung dieser neuen Kennzeichnung wurde festgestellt, daß die Wagennummern auf den Wagenseiten für den Betrieb draußen ausreichend sind, was bei DB-Wagen ja schon immer der Fall ist. Die Nummern auf den Stirnflächen werden in Zukunft entfallen. Ferner kann auf die geschweißten Nummernschilder, außer bei Wagen für Heißtransporte, verzichtet werden. Selbst bei schweren Schäden, bei denen die angeschriebenen Wagenkennzeichen bis zur Unkenntlichkeit abgebrannt sind, können mit Hilfe der Wagentaten in der EDV solche Wagen identifiziert werden.

Die neue Wagenkennzeichnung ist nach ihrer Gliederung in 2 – 3 – 2 Stellen je einmal auf einer Wagenseite angeschrieben. Entsprechend ihrer Bedeutung sind die ersten fünf Stellen 140 mm groß und die beiden letzten Stellen 80 mm groß aufgeschrieben.

Wie wird nun mit dieser neuen Kennzeichnung gearbeitet?

Verkehrsabteilung

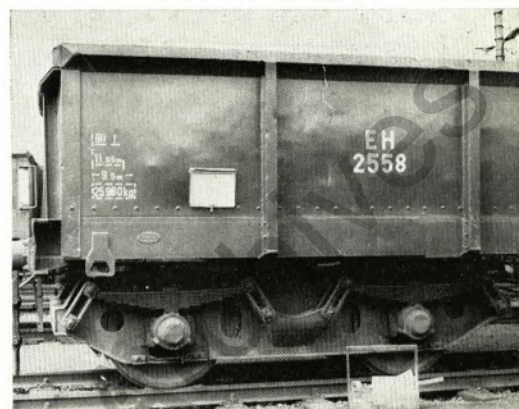
Die Verkehrsabfertiger erfassen die ersten fünf groß angeschriebenen Ziffern der Wagen. Damit ist jeder Wagen eindeutig zu unterscheiden, da die Kombination von Dispo-Nummer und Zählnummer nur jeweils einmal vorhanden ist.

Eisenbahnbetrieb

Die ZBÜ disponiert die Wagen nach den ersten beiden Stellen also der Dispo-Nummer. Sie gibt eindeutig an für welche Transporte die Wagen geeignet sind.

Betriebsmaschinendienst

Auf Grund der Eindeutigkeit der Kennzeichnung ist bei Umstellung der Wagenkartei



Aus dem ehemaligen EH-Wagen 2558 wurde nach der Ummummerung der Wagen 15098, wobei die Dispo-Nr. 15 aussagt, daß es sich um einen 4achsigen 00-Wagen handelt, und die gleiche Nummer in Verbindung mit der klein geschriebenen zweistelligen Zahl 21 für den Techniker Aufschluß über Gattung, Bauart usw. gibt.

eine schnelle Übersicht über die konstruktiven Merkmale wie Lüftung, Druckluftbremse, Handbremse usw. je Dispo-Nummer gegeben.

Maschinentechnische Abteilung, Eisenbahnwerkstätten und Arbeitsvorbereitung

Für den gesamten Bereich der Beschaffung und Instandhaltung bietet die Kennzeichnung enorme Vorteile. Für die einzelnen technischen Gattungen (in der Wagennummer zu erkennen aus der Dispo-Nummer und dem zweistelligen

Anhängsel) bestehen Zeichnungssätze. Neubeschaffungen von Standardwagen können sozusagen nach Zeichnungen „aus der Schublade“ bestellt werden. Auf Grund der Zeichnungssätze werden Reparaturkataloge erstellt, so daß nach einer Gattungsnummer bei Untersuchungen und Reparaturen alle Teile des Wagens, sowohl hinsichtlich des Materials als auch der Vorfertigung und Reparatur, genau zu bestimmen sind.

Kostenabteilung

Auf Grund der eindeutigen technischen Bestimmung von den Reparaturkatalogen und Zeichnungen her über die Gattung zur Dispo-Nummer lassen sich die Kosten einwandfrei spezifiziert erfassen und besser auswerten. Sie können mit Hilfe der technischen Codifizierung für einzelne Arbeiten, für Baugruppen bis zu Dispo-Gruppen erfaßt und den Kostenträgern zugeordnet werden. Es kann festgestellt werden, welche Gattungen auf Grund ihrer konstruktiven Konzeption oder

besonderen Einrichtungen wie Hydraulik, Bremsen usw. für die eingesetzten Transporte besonders geeignet oder besonders störanfällig sind und damit höhere Reparaturkosten verursachen.

Anlagenbuchhaltung

Eine sichere Erfassung, eine schnellere Übersicht und eine Hilfe bei der Bewertung der Fahrzeuge wird hier zu verzeichnen sein.

Techn.-Wirtschaftliche Abteilung

Für die vielseitigen Untersuchungen werden mehr und vor allem aussagefähigere Daten durch die EDV zu bekommen sein. Eindeutige Spezifikation und Kombinationsmöglichkeiten je nach Aufgabe und Zielsetzung werden die Arbeit hier erleichtern.

Elektronische Datenverarbeitung

Hier ist eine einfachere und einheitliche Standardsführung gegeben. Nach der Einführung

der neuen Kennzeichnung soll ein Teil der betriebsgebundenen Wagen der ATH in den gemeinsam genutzten Wagenpark eingegliedert werden. Mit den anderen Gesellschaftern laufen entsprechende Verhandlungen, damit möglichst alle Fahrzeuge gemeinsam, d. h. je nach Bedarf, von allen Betrieben genutzt werden können. Damit würde eine gleichmäßige Behandlung **aller** Wagen, sei es in der Disposition, Instandhaltung und Kostenverteilung, erreicht. Für den Wagenpark bedeutet dies **eine einheitliche** Kennzeichnung für den gesamten Bereich des Gemeinschaftsbetriebes.

Nach dieser Übersicht, verehrter Leser, werden Sie wohl die Notwendigkeit und Vorteile der neuen Wagen-Nummer erkennen. Sie ist eine der vielen Rationalisierungsmaßnahmen (Ratio kommt aus dem Lateinischen und heißt Vernunft) die z. Z., und auch in Zukunft, beim Gemeinschaftsbetrieb durchgeführt werden. Auch sie trägt dazu bei, daß wir unsere Aufgaben schneller und besser durchführen können. Kirchenkamp

Betriebssportgemeinschaft EH-Süd wurde Turniersieger Wanderpokal ging an die 1. Mannschaft

In der Woche vom 13. bis 19. Juli 1970 veranstaltete die Betriebssportgemeinschaft Eisenbahn und Häfen, Abschnitt Süd, ein Fußballturnier um den vom Vereinswirt G. Heidenreich (Hamborner Stadtparkgaststätte) gestifteten Wanderpokal. Acht Mannschaften aus Duisburg, aufgestellt in zwei Gruppen, spielten auf der Anlage von DJK Alt-Hamborn bei zeitweise strömendem Regen um die begehrte Trophäe. Man sah teilweise erstklassigen Fußball, der von den trotz schlechten Wetters zahlreich erschienenen Zuschauern mit Beifall bedacht wurde. Die sehr guten Leistungen der angesetzten Verbandsschiedsrichter, insbesondere die von Herrn Heinz Potocnik aus Hamborn, trugen viel dazu bei. Erwähnenswert ist die sportliche Einstellung jeder der teilnehmenden Mannschaften, die trotz der schlechten Witterungsbedingungen zu jedem Spiel antraten. Von Montag bis Samstag gab es in den beiden Gruppen folgende Paarungen und Ergebnisse.

Gruppe I

Rhein. Motoren Oele	– Stadtreinigungsamt-N.	1:2 (0:1)
Rot/Weiß Phönix	– EH Süd I	0:2 (0:0)
Stadtreinigungsamt-N.	– Rot/Weiß Phönix	3:2 (2:1)
EH Süd I	– Rhein. Motoren Oele	2:0 (0:0)
Stadtreinigungsamt-N.	– EH Süd I	1:2 (1:0)
Rhein. Motoren Oele	– Rot/Weiß Phönix	0:3 (0:2)

Tabelle

1. Eisenbahn und Häfen Süd I	3	3	0	0	6:1	6:0
2. Stadtreinigungsamt-Nord	3	2	0	1	6:5	4:2
3. Rot/Weiß Phönix	3	1	0	2	5:5	2:4
4. Rhein. Motoren Oele	3	0	0	3	1:7	0:6

Gruppe II

Deutsche Shell AG	– Thyssengas	1:1 (0:0)
Post Borussia 67	– EH Süd II	1:1 (0:1)
Thyssengas	– Post Borussia 67	1:3 (1:2)
EH Süd II	– Deutsche Shell AG	1:0 (0:0)
Thyssengas	– EH Süd II	1:0 (0:0)
Deutsche Shell AG	– Post Borussia 67	0:5 (0:2)

Tabelle

1. Post Borussia 67	3	2	1	0	9:2	5:1
2. Eisenbahn und Häfen Süd II	3	1	1	1	2:2	3:3
3. Thyssengas	3	1	1	1	3:4	3:3
4. Deutsche Shell AG	3	0	1	2	1:7	1:5

Am Sonntag, dem 19. Juli fanden die Endspiele statt. Wiederum meinte es der Wettergott nicht gut mit dem Ausrichter, so daß sich die für das Finale qualifizierten Mannschaften wieder bei starkem Regen gegenüber standen. Punkt 16 Uhr spielte die Mannschaft vom Stadtreinigungsamt-Nord gegen die II. Mannschaft des Ausrichters um den 3. Platz. Die Mannschaft vom Stadtreinigungsamt-Nord begann sofort mit schnellen Vorstößen um die Führung zu erzwingen, leider hatte aber der linke Verteidiger Zielonka bei einer gewagten Rückgabe Pech, und es stand 0:1 für EH Süd II durch ein Eigentor. Die Verwirrung in der Mannschaft nutzten die Eisenbahner geschickt aus und erzielten bald darauf durch Ringesen das 0:2. Kurz vor dem Halbzeitpfeiff gelang Panhey das Anschlußtor. Nach dem Wiederbeginn legte Stadtreinigungsamt-Nord ein mächtiges Tempo vor und erzielte bald darauf durch Ammschewski das Ausgleichstor. Durch einen starken Endspurt gelang der BSG EH Süd II durch Ahrweiler I der viel umjubelte Siegtreffer und die Mannschaft kam somit auf den dritten Platz. Anschließend standen sich im Endspiel, unter der Leitung von Herrn Potocnik die BSG Post Borussia 67 Duisburg und die BSG Eisenbahn und Häfen Süd I gegenüber. In diesem Spiel sah man alles, was sich der Zuschauer wünscht. Schnelligkeit, Kampf, packende Torszenen, gekonnte Abwehrparaden und fairen Einsatz eines jeden Spielers bis zur letzten Minute. Die Eisenbahner nutzten jede Unaufmerksamkeit der gegnerischen Abwehr sofort aus und erzielten durch Jäschke II (2) und Gratzner einen 3:0 Pausenstand. In der 2. Halbzeit begannen die Postsportler mit stürmischen Angriffen, jedoch ohne Erfolg. In der 78. Minute erhöhte Jäschke II nach herrlichem Doppelpaßspiel mit Gromowski auf 4:0 und kurz vor Spielende gelang der Post durch Lange der verdiente Ehrentreffer.

Ab 20 Uhr fand dann im Vereinslokal die Siegerehrung mit

gemütlichem Beisammensein statt. Jede beteiligte Mannschaft erhielt eine Erinnerungsurkunde, die ersten vier eine Placierungsurkunde. Großer Jubel herrschte, als dem Spielführer Bruno Klemiski von der BSG EH Süd I der Siegerpokal überreicht wurde. Die Anstrengungen einer harten Woche waren in diesem Moment vergessen und wurden durch den Turniersieg belohnt.

Den Fairneßpreis erhielt die Mannschaft der Deutschen Shell AG und die Urkunde für den fairsten Spieler des Turniers, erhielt Hasso Veldkamp von der BSG-Thyssengas.

Dank gebührt allen beteiligten Betriebssport-Gemeinschaften, den Herren Heyden, Hönke und Wichmann von der

Turnierleitung, den Schieds- und Linienrichtern und auch dem Ausrichter, der Betriebssportgemeinschaft 1962 Eisenbahn und Häfen, Abschnitt Süd. Sie alle trugen dazu bei, daß dieses Turnier so großartig über die Bühne lief und eine Werbung für den Betriebssport war.

Zu den flotten Rhythmen moderner Musik wurde am späten Abend noch eifrig das Tanzbein geschwungen, bis man sich zur späten Stunde beim „Casatschoc“ vereint zurief: „Auf Wiedersehn 1971.“

E. Steinbacher

Einer von vielen

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

Kapitän beim Bugsierdienst Häfen

Das Bugsieren, das Ein- und Ausschleppen der Kähne und Leichter in den Häfen Schwelgern und Walsum-Süd, wird durch werkseigene Schleppboote durchgeführt. Es herrscht, wie man in Fachkreisen sagt, Schleppezwang. Für diese Arbeit standen bis 1963 im Hafen Schwelgern zwei Motorschlepper, „Thyssen II“ und „Thyssen III“, zur Verfügung. „Thyssen II“ ist inzwischen außer Dienst gezogen und verschrottet worden. „Thyssen III“, ein stabiles Boot aus dem Jahre 1927,

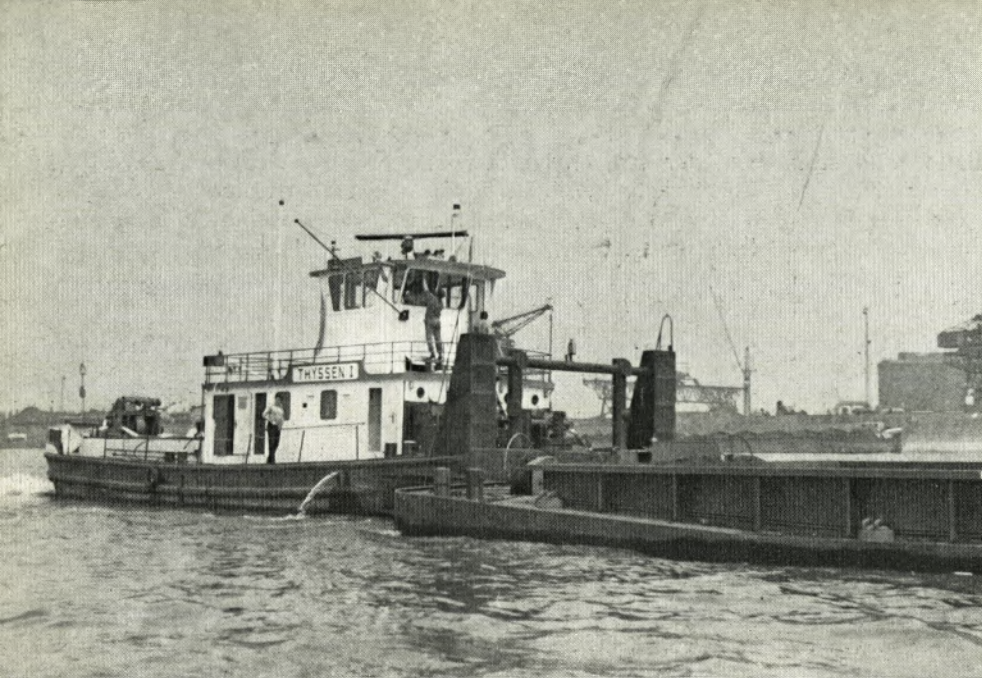
hat 1961 einen neuen Motor erhalten und ist mit seinen 450 PS in der Lage, jeden Rheinkahn zu verschleppen. Mit der Einführung der Schubschiffahrt auf dem Rhein haben auch unsere Gesellschaften sich auf diesen technischen Fortschritt eingestellt und 1963 auf der Meidericher Schiffswerft ein Hafenbugsierschubboot bauen lassen. Das Schubboot „Thyssen I“ ist mit zwei Motoren von je 400 PS ausgerüstet und wird durch 2 Voith-Schneider-Propeller angetrieben.

Kapitän Janssen vor dem Steuerhaus des „Thyssen I“.



In der Regel werden die von den Seehäfen zu Berg und vom Oberrhein zu Tal kommenden Kähne von ihren Streckenbooten auf der Reede vor dem Hafen losgeworfen und vor Anker gelegt. Nachdem der Schiffsführer sein Schiff im Hafendienstgebäude angemeldet hat, teilt der Hafenmeister es je nach Bedarf zum Schleppen ein. Jetzt beginnt die Verantwortlichkeit unserer Schlepperkapitäne. Die Führung eines Schleppzuges stellt hohe Anforderungen an den Kapitän des Bugsierbootes. Gerade das Ein- und Ausschleppen von Kähnen bis zu 3000 t Tragkraft und einer Länge von über 100 m erfordert Geschicklichkeit und fachliches Können. Besonders im Wechsel zwischen Strom und stehendem Wasser in der Hafenmündung ist eine längere Erfahrung des Kapitäns notwendig.

Die Arbeitszeit unserer Hafenboote läuft „Rund um die Uhr“, d. h., daß unsere Schlepper Tag und Nacht in

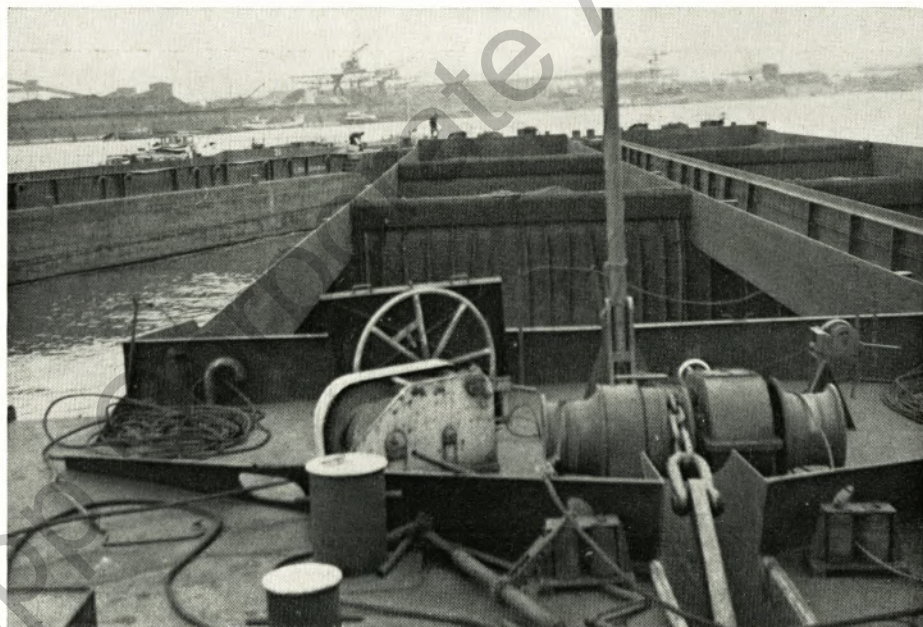


Schubboot „Thyssen I“ auf dem Rhein. Während der Fahrt streichen die Matrosen ihr Schiff.

Jetzt sind unsere Kapitäne, die nach gründlicher Ausbildung das Radarschifferpatent erworben haben, in der Lage, bei jedem Wetter Erzleichter vom Schubschiffliègeplatz Orsoy zum Hafen zu bugsieren.

In den meisten Jahren sind wir ja von einem starken Winter und somit von Eis und Eisgang verschont geblieben. Aber in den Jahren 1954, 1956 und 1963 kam zum Bugsieren noch das Eisbrechen hinzu. Unser „Thyssen III“ bringt zwar für diesen Zweck mit seinem flachen Steven die besten Voraussetzungen mit, es kommt aber auch hierbei wieder in erster Linie auf die Erfahrung und das Können des Kapitäns an.

Für die Ausübung dieser verantwortungsvollen Tätigkeit stehen uns im Hafen Schwelgern fünf Kapitäne zur Verfügung. Einer von Ihnen ist Kapitän Fritz Janssen.



Eine Schubeinheit aus der Sicht des Kapitäns.

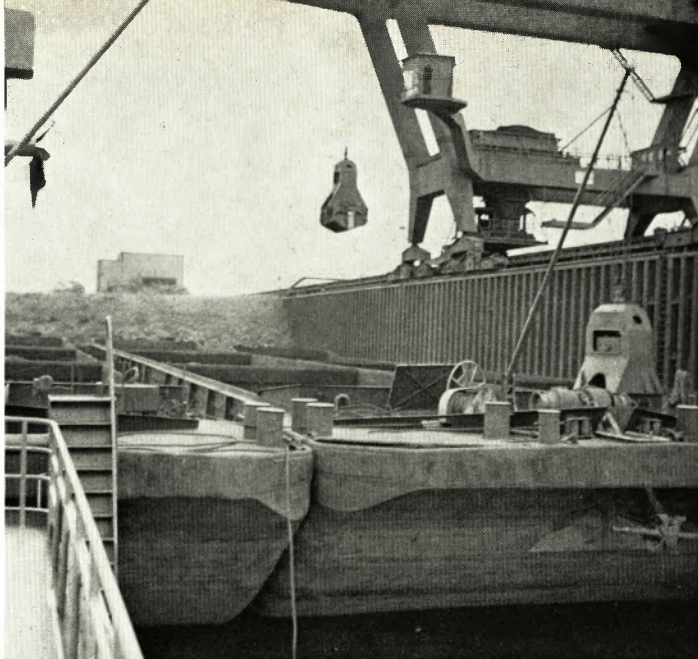


Bereitschaft sind, um die Erzversorgung der ATH nicht abreißen zu lassen. Es ist verständlich, daß gerade in der Dunkelheit besonders hohe Ansprüche an das Bootspersonal gestellt werden. Die Unbilden der Witterung, wie Sturm und Nebel, machen unseren Besatzungen oft große Schwierigkeiten. Es ist früher nicht selten vorgekommen, daß einer unserer Dampfer mitten auf dem Rhein vom Nebel überrascht wurde. Da gibt es keine Bremse, die das Fahrzeug zum Stehen bringt. Man kann höchstens den Anker werfen oder langsam versuchen, mit ein wenig Glück den Hafen wiederzufinden. Gegen Nebel und schlechte Sicht kommt uns heute eine bedeutende Erfindung zur Hilfe. Seit Dezember 1968 ist unser Schubboot „Thyssen I“ mit einem Flußradargerät ausgerüstet.

Herr Janssen ist 44 Jahre alt und in Homberg am Niederrhein geboren. Die Liebe zur Schifffahrt bekam er mit in die Wiege gelegt, denn sein Vater fuhr ebenfalls als Schlepperkapitän auf dem Rhein. Er nahm seinen Sohn nach Beendigung der Schulzeit als Schiffsjunge mit an Bord. Herr Janssen erlernte den Matrosenberuf und wurde im Jahre 1943 mit Schleppboot und Besatzung von der Kriegsmarine eingezogen. Der Schlepper war bis Kriegsende in Holland, Belgien und Frankreich eingesetzt. Nach dem Kriege erwarb Herr Janssen das Rheinpatent und fuhr als Steuermann und Kapitän auf verschiedenen Schleppern und Motorschiffen auf dem Rhein und seinen Nebenwasserstraßen. Am 1. August 1967 wurde er beim Ge-

„Thyssen III“ in Bereitschaft vor dem Hafendienstgebäude.

Am Schiffsentlader werden leere Leichter abgeholt.



meinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen als Reserve-Kapitän eingestellt, und, nachdem er die nötigen Erfahrungen im Hafen Schwelgern gesammelt hatte, erhielt er seine Anstellung als Kapitän. Herr Janssen ist verheiratet und hat einen Sohn von vier Jahren. In seiner Freizeit beschäftigt er sich mit Anstreicherarbeiten an seinem Haus in Homberg. Er bastelt auch gern und liest oft ein gutes Buch. Sogar im Urlaub kann sich Herr Janssen nicht vom Wasser trennen. Seine Lieblingsbeschäftigungen sind dann Schwimmen und Segeln.

R. Neumann

Am 27. August endete der zweite **Ausbildungslehrgang für Lokführer** im Jahre 1970. Von anfänglich 13 Anwärtern hielten 10 durch und schlossen die Prüfung zum Lokführer erfolgreich ab. Sie stellten sich im Anschluß an die mündliche Abschlußprüfung dem Fotografen vor der Lokleitung zu diesem Gruppenbild.



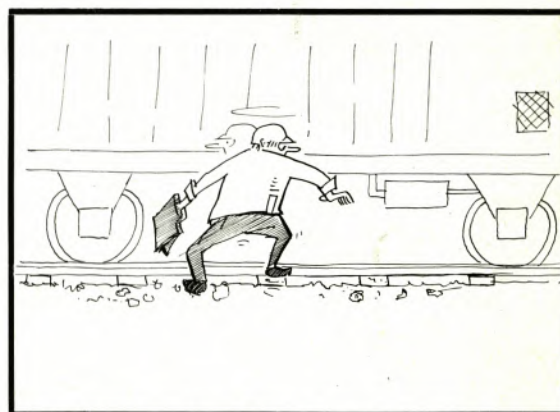
Arbeite
sicher



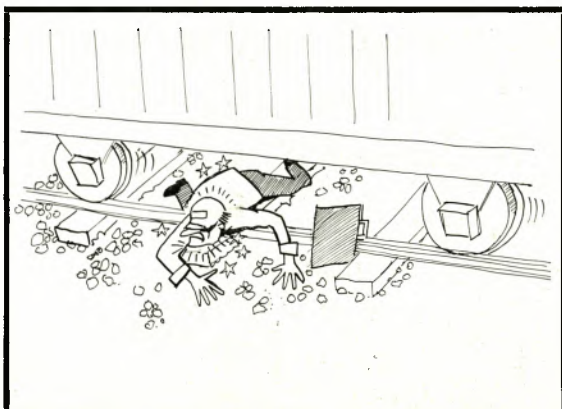
Nicht unter
Eisenbahnwagen
durchkriechen!
Nicht über Puffer
klettern!



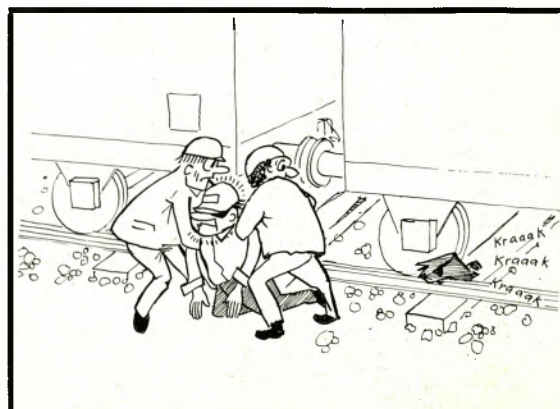
„Big Valley“ gestern, das war Klasse,
vor diesem Zug ich auch nicht passe.



Links und rechts – kein Feind (Rangierer) zu sehen,
so bald wird also nichts geschehen.



Doch Schienen haben ihre Tücken,
die Räder (Räder) jetzt schon näherrücken.



Die „Barkleys“ (Kollegen) reißen ihn heraus,
Gott sei Dank der Film ist aus.

