



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

10. JAHRGANG

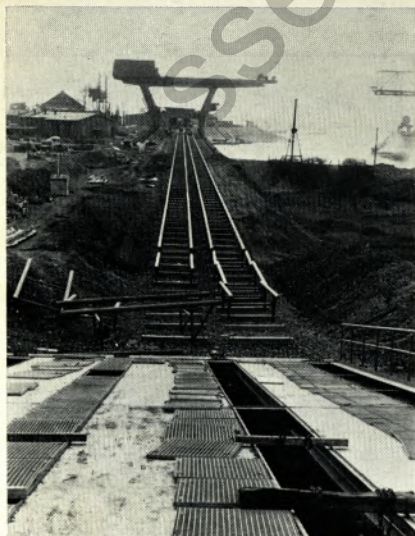
3/4

MÄRZ/APRIL 1964



Im grauen Einerlei des Alltags erfreut uns Städter ein solcher Anblick, wie diese Magnolie, die der Volksmund auch „Tulpenbaum“ nennt, weil die Blüten Tulpen ähnlich sehen. Sie steht im Garten-
gelände hinter dem Verwaltungsgebäude der Hauptverwaltung der Hamborner Bergbau AG.

A U S D E M I N H A L T	Kurznachrichten	2
	Wir sind „im Bilde“	3
	Ein Beitrag zur Bekämpfung der Luftverschmutzung	4
	Das Jahresfest unserer Jubilare	6
	Neue Schiffsentlader im Hafen Schwelgern bald betriebsbereit	9
	EH-Mitteilungen	12
	We wolle os wer freue	12
	Unsere Jubilare	13
	Aus der Betriebsgemeinschaft	14
	Gezeichnet und fotografiert	15



Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Hamborn. Alle Einsendungen sind zu richten an die Abteilung V des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Hamborn, Franz-Lenze-Straße 15.

Druck: Droste Verlag und Druckerei GmbH, Düsseldorf, Pressehaus. Druck der äußeren Umschlagseiten: Gebr. Hermes, Düsseldorf.

Aufnahmen:
ATH Dyja, Meyer
EH Schentke
HBAG Brink, Moese
PHX
Westdeutsche Luftwerbung,
Ruhrbergbau/Montan-Film

Unser Titelbild:
zeigt den Bau der Bandanlage von den neuen Schiffsentladern bis zum Verteiler Nord, von wo das Erz zum Lager bzw. zur Erzbrech- und Sieb- oder Sinteranlage der ATH weitergeleitet wird; im Hintergrund die neuen Schiffsentlader und der Stiehafen.

Umschlagrückseite:
Die Hafeneinfahrt; links im Bild die Signalstation.

KURZNACHRICHTEN

Gegen Ausgabe neuer ATH-Aktien hat am 12. Februar die August Thyssen-Hütte im Verhältnis 1:1 die bei der Fritz-Thyssen-Vermögensverwaltung AG, Köln, liegende Mehrheitsbeteiligung von Frau Amélie Thyssen an Phoenix-Rheinrohr im Nennwert von etwa 144 Millionen DM übernommen. Hierfür wurde das noch zur Verfügung stehende genehmigte Kapital von 182 Millionen DM benutzt. Das Grundkapital der ATH ist damit von 484 Millionen DM auf 628 Millionen DM gestiegen. Dieser Aktientausch schuf die Voraussetzung für die Übertragung von 100 Millionen DM ATH-Aktien als Eigentum an die Fritz Thyssen-Stiftung. Ausführlich haben wir darüber bereits in der vorigen Ausgabe berichtet.

Millionen-Auftrag auf Großrohre. Nachdem kürzlich in der nordholländischen Provinz Groningen die zweitgrößte bekannte Erdgasvorratsmenge der Welt entdeckt worden ist, soll nun zum Transport dieses Erdgases als erste Ausbaustufe eine 500 km lange Stahlrohrleitung nach Mittel- und Südholland gebaut werden. An der Lieferung für diese größte europäische Erdgasleitung wird das Großrohrwerk von Phoenix-Rheinrohr in Mülheim maßgeblich beteiligt sein; der ihm erteilte Auftrag umfaßt rund 35000 t Rohre mit 90 cm Durchmesser im Werte von über 25 Millionen DM.

An zwei Messen werden sich unsere Gesellschafter, die August Thyssen-Hütte AG und die Phoenix-Rheinrohr AG, in diesem Jahr beteiligen. Bei der Hannover-Messe Ende April/Anfang Mai stellt sie wieder gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften im Haus Thyssenstahl aus. Auf der Posener Messe im Juni wird die Thyssen-Gruppe einen gemeinsamen Ausstellungsstand besitzen. Die Phoenix-Rheinrohr AG beschickt außerdem die „Achema“ (Ausstellung des chemischen Apparatebaus), Frankfurt, und die internationale Messe in Zagreb.

Die Schubschiffahrt auf dem Rhein erhöhte, wie aus dem Geschäftsbericht der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort für das Jahr 1963 zu entnehmen ist, durch Inbetriebnahme neuer Einheiten ihre Kapazität auf 42 Schubboote und 176 Leichter mit 272800 t Nutzlast. Die Entwicklung auf diesem Gebiet ist noch nicht abgeschlossen. Man rechnet mit dem Einsatz noch größerer Einheiten sowie der verstärkten Verwendung sogenannter Koppelverbände.

Die Betriebskrankenkasse der ATH, zu der auch die Belegschaftsmitglieder des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen gehören, hat zur Zeit 13340 Mitglieder. Der Durchschnittsrankenbestand liegt unter dem Durchschnitt aller Betriebskrankenkassen der Hüttenwerke des Bundesgebietes. Trotzdem mußte wegen der steigenden Krankheitskosten der Beitragssatz von 8,8 auf 9% angehoben werden.

Die Ruhrfestspiele 1964 in Recklinghausen finden in diesem Jahr vom 14. Mai bis 28. Juni statt. Eröffnet werden sie durch das Ensemble der Ruhrfestspiele mit Schillers „Die Verschwörung des Fiesko zu Genua“. An weiteren Aufführungen sind vorgesehen: „Don Juan oder Die Liebe zur Geometrie“ von Max Frisch (Schauspielhaus Zürich) und Molières „Der eingebildete Kranke“ (Deutsches Schauspielhaus Hamburg) und Heinrich von Kleists „Amphitryon“ (Berliner Schiller-Theater).

Mammuttanker nach Amsterdam. Auf dem europäischen Kontinent gibt es nur wenige Seehäfen, die von 85000-Tonnen-Schiffen angelaufen werden können. Der Amsterdamer Hafen bietet diese Möglichkeit. Vor wenigen Wochen wurde der Mammuttanker „Frisia“ von 85000 Tonnen zwecks Erneuerung eines 40 Tonnen schweren Zahnrades der Turbinenanlage in eines der großen Docks eingefahren.



Eine Luftaufnahme des Werkes Ruhrort der Phoenix-Rheinrohr AG

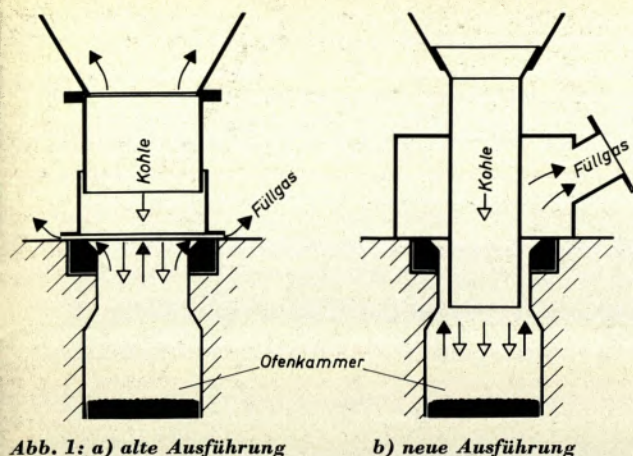
Zur Orientierung: Oben die Ruhr, rechts der Rhein mit der Homberger Brücke, links davon die Ruhrorter Verwaltung der PHX, davor das Hochdruckkraftwerk und weiter nach unten die Hochofenanlagen, in der Bildmitte der Emscherbahnhof, rechts davon der Loksuppen Ruhrort, am unteren Bildrand ist der Schornstein der Sinteranlage und rechts davon der Bahnhof Honigstraße zu erkennen. (Freigegeben Reg.-Präs. Ddf., Nr. 03/2500)

Ein interessanter Ammonitenfund wurde beim Lohberger Schachtabteufen gemacht

Unser Bild zeigt die Versteinerung eines Ammoniten. Das waren Meerestiere, etwa unseren Schnecken vergleichbar; nur mit dem Unterschied, daß ihre Kalkgehäuse etwa in einer Ebene spiralig gewunden war und nicht in aufsteigender Linie wie bei den „modernen“ Schneckengehäusen. Dieser stattliche Bursche hat immerhin einen Durchmesser von 1,20 m. Gelebt hat er im Kreidemeer, das damals den Lohberger Raum überlagert hat. Die Geologen nennen diese Zeit das untere Senon. Das ist immerhin 100 Millionen Jahre her. Verblieben sind von diesem Meer die Kreideschichten des Deckgebirges, das jetzt mit dem Gefrierverfahren beim Lohberger Schacht 3 durchteuft worden ist. Dabei kommen recht interessante Versteinerungen zutage. Nicht immer aber hat man das Glück, auf ein solches Prachtstück zu stoßen. Augenblicklich beschäftigt sich die Wissenschaft mit diesem Fund.

**Wir sind
„im Bilde“**





die Füllgase sich irgendeinen Weg entgegen der in die Koksofenkammer einlaufenden Kohle suchen mußten, an der Ofendecke und aus allen Spalten der Fülltrichter in die Atmosphäre austraten und den ganzen Wagen in eine Qualmwolke hüllten (siehe Bild 2), sieht der Füllvorgang bei dem neuen Wagen wesentlich anders aus. Hier wird die Kohle über ein teleskopartiges Einfüllrohr in die Ofenkammer eingefüllt (Bild 1b). Zwischen diesem Rohr und dem Füllloch bleibt ein ringförmiger Spalt bestehen, der nur dazu dient, daß die Füllgase ohne Behinderung und gleichmäßig aus allen vier Füllöchern entweichen können. Die mit den Einfüllrohren verbundenen Hauben, die die

Ein Beitrag zur Bekämpfung der Luftverschmutzung

Oberingenieur Dipl.-Ing. Stephan

Im Oktober 1963 wurde auf der Kokerei August Thyssen ein neuer Füllwagen für die Koksofenbatterie I in Betrieb genommen.

Dieser Wagen ist eine Neukonstruktion der Maschinenfabrik Hartung, Kuhn & Co. und beseitigt so gut wie vollständig die Füllgasemissionen beim Befüllen einer Koksofenkammer mit frischer Kokskohle.

Die Bestrebungen, die starken Belästigungen der Ofenbedienungsmannschaft durch die austretenden Füllgase und die mitgerissenen Kohle- bzw. Halbkoksteilchen zu verringern, gehen schon Jahrzehnte zurück. Teilerfolge wurden hierbei erreicht; so werden die Füllgase auf der Kokerei Westende durch einen Dampfstrahl in die Gasvorlage abgesaugt. Ein anderes Verfahren sieht die Absaugung dieser Füllgase in eine in Betrieb befindliche, benachbarte Kammer vor. Leider ist die Anwendung dieser beiden Verfahren nur bei bestimmten Voraussetzungen möglich. Im Bild 1 ist das Übergangsstück eines Füllwagens zur Ofenkammer schematisch dargestellt. Die linke Zeichnung zeigt den Auslauf eines Füllwagens der bisher üblichen Konstruktion, die rechte dagegen den des neuen Füllwagens. Während bei den alten Wagen

Fülllöcher zur Ofendecke hin abdichten, sind wiederum über Leitungen mit dem sogenannten Naßentstauber verbunden. Der Naßentstauber (Firma Krupp-Ardelt) vereinigt in einem Gehäuse sowohl die Absauge- als auch die Entstaubeinrichtung (Bild 3). Vor dem Ventilator ist gemeinsam auf einer Welle diese Entstaubeinrichtung angeordnet. Sie besteht aus Scheiben, die jede für sich mit Wasser bedüst werden. Zwei dieser Scheiben bestehen aus Maschendrahtgitter, die dritte Scheibe ist aus einem Lochblech hergestellt. Der gesamte Füllgasstrom wird vom Ventilator durch diese drei Filterscheiben gesaugt. Durch die hohe Drehzahl von 1700 U/min bildet sich an jeder Filterscheibe ein Wasserschleier, der die Staubteilchen benetzt. Diese nassen Staubteilchen werden durch das anhaftende Wasser jetzt so schwer, daß sie durch die Fliehkraft aus dem Füllgasstrom herausgeschleudert werden. Da die Füllgase aber nicht nur aus Kohle- und Ascheteilchen, sondern auch aus feinsten Teerpartikelchen, Gas und anderen brennbaren Stoffen bestehen, würde diese Tatsache allein aber noch keinen vollen Erfolg der Entstaubung der Füllgase bringen. Als wesentliche Maßnahme hat sich daneben die Verbrennung der Füllgase zum frühestmöglichen Zeitpunkt

Abb. 2: Beim Füllen mit dem alten Wagen wird dieser von einer dichten Staub- und Füllgaswolke eingehüllt



Die Gesundheit geht von der Küche aus

Vernünftige Ernährung ist einmal ein Kapitel wert.

Essen wir zu viel und zu gut? Fachleute der Weltgesundheitsorganisation ermahnten vor einiger Zeit die Europäer, weniger reichlich und weniger nahrhaft zu essen. Krankheiten seien sonst die Folge. Und in der Tat: Viele Menschen werden heute von Leiden geplagt, die in kargen Kriegs- und Nachkriegszeiten kaum auftraten.

In der Bundesrepublik beschäftigen sich bereits seit einem runden Jahrzehnt Wissenschaftler und Ärzte mit den wichtigen Fragen richtiger Ernährung. Sie haben allgemeinverständliche und jedermann zugängliche Leitsätze aufgestellt. Über vierzig Ernährungsberaterinnen und drei Großküchenberater leisten Aufklärungsarbeit. Besonders schwierig ist es allerdings, an die Hausfrauen heranzukommen. Organisationen und Firmen sind aufgeschlossener. In den Werksküchen wird immer mehr nach den Empfehlungen der „Deutschen Gesellschaft für Ernährung e. V.“, Frankfurt a. M., und des „Max-Planck-Instituts für Ernährungsphysiologie“, Dortmund, gekocht. Die Personal- und Küchenchefs wissen warum. Sie dienen damit nicht nur ihren Kantine ngästen, sondern auch dem Unternehmen. Richtig ernährte Menschen sind ausgeglichener, leistungsfähiger und besser geschützt gegen Krankheiten.

Auf dem Umweg über das oft so anders geartete Kantinenessen — 80 Prozent der Berufstätigen nehmen heute dort ihre Hauptmahlzeit ein — hoffen die Ernährungsforscher auch die Hausfrauen alter Art „umzuschulen“. Denn: „Ein Strom von Gesundheit geht von der Küche auf die ganze Familie über, wenn die Haus-

Was Frauen angeht und Männer lesen sollten

frau Bescheid weiß in Ernährungsfragen. Was uns die Hausfrau täglich auf den Tisch setzt, kann das wirksamste Mittel der modernen Heilkunde sein. Es kann aber auch die Ursache sein für Fettsucht, Kreislaufschäden, Gicht, Zahnfäule und Zuckerkrankheit.“ So der Hamburger Universitätsprofessor Dr. Kühnau, Experte und Fanatiker auf diesem Gebiet.

Wir wissen theoretisch zwar einiges über den Brennwert (Kalorien) von Kohlehydraten, Eiweiß und Fett in der

Nahrung, von notwendigen Mineralien und Spurenelementen, von den wichtigen Vitaminen und nicht unwichtigen sog. Ballaststoffen u. ä. m. In der Praxis hapert es jedoch damit, die modernen Erkenntnisse nutzbringend anzuwenden. Wir leiden gleichzeitig an Überernährung und Mangelerscheinungen. Wir essen zu einseitig in dieser oder jener Beziehung. Wir essen nicht gemäß unserem Alter, unserem Gesundheitszustand, unserer Statur und angeglichen an den uns täglich abgeforderten Energiebedarf, also an unsere berufliche Tätigkeit.

Wir essen zu hastig und zu zerstreut. Kurzum: Wir essen falsch! Wir haben irgendwie den Instinkt dafür verloren, was uns bekommt. Aus Unsicherheit und Unwissenheit grassieren vielerorts Vitamin-Psychosen, Naturheil-Koller, Diät-Komplexe und Ernährungsneurosen. Für geschäftstüchtige Beglückungsapostel und rührig die Reklametrommel schlagende Reformisten blüht der Weizen so prächtig wie bisher noch nie.

„Wer richtig arbeiten will, der muß auch richtig essen“, sagt Professor Dr. Kraut, der Leiter des Dortmunder Institutes. Der Mensch braucht eine möglichst vielseitige, abwechslungsreiche und gemischte Kost. Er braucht ein bestimmtes Nährstoffgemisch, wenn er in einer bestimmten Tätigkeit gute Leistungen erreichen will. Eine Grundregel lautet: Eiweiß reichlich, Fett bescheiden, viel Gemüse, Obst, Salate. Kräuter und Gewürze besitzen eine heilsame, anregende Wirkung. Richtige Zubereitung ist wichtig. Schädlich ist das stundenlange Kochen, das die Nährwerte in den Speisen nur mindert.

Es heißt: Iß morgens wie ein König, mittags wie ein Bürger, abends wie ein Bettelmann. Nicht immer läßt sich dieses Prinzip praktizieren. An dieser Wertung unserer Mahlzeiten ist jedoch etwas



Richtige Ernährung ist wichtig. Das gilt auch für die Kinder. Für sie heißt richtig aber meist „lecker“, wie man an diesen Leckermäulchen hier sehen kann.

dran, und unsere Tische sind heute wirklich oft zu voll, zu einseitig, zu gleichförmig, zu einfallslos, zu lieblos. Scheinbar nur geringfügige Änderungen bringen bereits Besserung. Eine gründliche Revision unserer Koch- und Eß-

Dreimal soviel Brot wie wir heute verzehrten die Menschen im Jahre 1800, aber nur dreizehn Kilo Fleisch je Kopf. Nach Feststellungen der Statistiker essen wir heute dagegen fast 60 Kilo Fleisch je Kopf und Jahr, während der Brotverbrauch auf ein Drittel gesunken ist.

Der (unverbindlich festgestellte) tägliche Bedarf an verdaulichen Nahrungsstoffen für Erwachsene mit 70 bis 75 kg Körpergewicht beträgt: Bei vollkommener Ruhe 79 g Eiweiß, 49 g Fett, 396 g Kohlehydrate = 2300 Kalorien. Bei mittlerer Arbeit erhöht sich dieser Bedarf auf 103 g Eiweiß, 61 g Fett, 470 g Kohlehydrate = 2900 Kalorien. Schwerarbeiter brauchen 121 g Eiweiß, 94 g Fett, 535 g Kohlehydrate und damit 3200 Kalorien. 4200 Kalorien, nämlich 185 g Fett, 159 g Eiweiß und 600 g Kohlehydrate benötigen Schwerstarbeiter, um die verbrauchten Energien aufzufüllen.

gewohnheiten könnte für die Gesundheit Wunder wirken.

Der Geldbeutel wird übrigens durch eine Umstellung keineswegs über Gebühr strapaziert. Richtige Ernährung braucht nicht mit erhöhten Ausgaben verbunden zu sein. Einfallsreichtum und Nachdenken kosten ohnehin überhaupt nichts!

Barbara Reichert

Vater und Sohn halten heimlich zusammen

Eine wahre Geschichte, wie wir sie heute in fast jeder Familie erleben

Es gibt große Sammler, die Weltruhm genießen. So einer ist der Sammler Jan noch nicht. Er ist noch ziemlich klein. Knapp einen Meter zwanzig groß. Dennoch sammelt er schon mit einer Leidenschaft, als wäre er zwei Meter.

Jan sammelt vornehmlich Karl-May-Serien, Nagetiere der Heimat, Micky-mäuse, Luftfahrtpioniere und weibliche Lieblinge der Leinwand, die letzteren allerdings weniger aus Herzensbedürfnis als zum Umtausch gegen die sehr seltenen Foltern des Mittelalters. In diesem Zusammenhang muß ich auf meine Frau zu sprechen kommen. Sie findet zwar jeden echten Eifer lobenswert, aber Jans konzentrierter Eifer ist ihr unbehaglich, weil er angeblich ihren Haushalt in Unordnung bringt. Und da ich immer wieder zwischen meinem Sohn und meiner Frau zu vermitteln habe, gerate ich neuerdings oft in familiäre Unzuträglichkeiten.

Jan kommt zum Beispiel aus der Schule und hat infolge einer rätselhaften Anhäufung von Glücksfällen eine Zwei im Rechnen. „Wünsch dir was, mein Junge!“ sage ich hocherfreut. „Möchtest du vielleicht neue Farbstifte?“

„Ich möchte schrecklich gern den Torwart Hechter, BC Bückeburg, dritte Liga, Serie zwei, Bild eins, der fehlt mir noch. Wenn du mir den besorgen könntest.“

Natürlich kann ich das. Ich erkundige mich näher und erfahre, daß dieser Torwart in Packungen einer bestimmten Sorte Haferflocken liegt. Ich kaufe also eine solche Packung und öffne sie erwartungsvoll. Aber da ist es der Linksaußen vom Celler Rasensport, der oben auf dem Hafer liegt und mich spöttisch angrinst. Ich kaufe die zweite Packung, kein Hechter, die dritte, siebte, dreizehnte, immer noch kein Hechter. Dann gebe ich es auf und gehe verärgert nach Hause. Aber der Hauptärger begann erst, als ich meiner Frau die Pakete auf den Küchentisch stellte. Denn sie wollte durchaus keine sechseinhalb Pfund Haferflocken haben, woraus sich dann wieder eine jener erwähnten Unzuträglichkeiten entwickelte.

Oder wir müssen eine Woche lang morgens, mittags und abends die gute Rindsbrühe der Firma „Novum-Bovum“

trinken, weil Jan nach Winnetous Abschied von der Roten Rose fahndet. Als er ihn schließlich hat, sind wir leiblich und seelisch ziemlich herunter. Trotzdem werde ich nicht müde, meiner Gattin den hohen Wert des Sammelns für eine fortschrittliche Bildung klarzumachen. Jan assistiert mir vortrefflich dabei. So gehen wir beispielsweise spazieren, und die Gattin bleibt plötzlich vor einem Baum stehen und starrt ergriffen auf ein gelbes Vögelchen, das da sitzt und singt. Dann fragt sie Jan in einem pädagogischen Drange, was das für ein Vogel sei. Jan weiß es nicht, er sammelt keine Singvögel. Aber das macht nichts, er fragt nur eben zurück, was das für eine Maschine ist, die da hinten knattert. Das weiß nun wieder die Gattin nicht. Und nun zieht er triumphierend siebzehn Motorradserien aus der Tasche und beweist ihr, daß es eine ZDB 125 mit Zweitaktmotor, Fußschaltung, 5 PS, 75 km ist. Und dann stehen die Gattin und die Goldammer da und schämen sich.

Aber nicht nur die Pflege des Geistes, auch die des Körpers wird durch das Sammeln günstig beeinflusst. Seit es bei der Zahnpasta „Perlodent“ Bildchen für ein Schönheitsköniginnenquartett zugibt, putzt sich Jan neunmal am Tag die Zähne gegen früher einmal in der Woche. Die Gattin findet das übertrieben, und jedesmal, wenn sie neue Pasta herbeischleppen muß, kommt es zu neuen Unzuträglichkeiten. Aber Jan und ich lassen uns nicht irremachen, die Körperpflege ist zu wichtig, um daran zu sparen.

Nun hat uns leider ein kleines Mißgeschick betroffen. Jan hat wieder einmal

sein Bedürfnis nach sauberen Zähnen gestillt. Kaum ist er aus dem Badezimmer hinaus, eilt schon die Gattin hinein und ruft plötzlich laut nach mir. Was ist geschehen? Je nun, da hängt, wie ich sehe, ein weißes Würstchen Zahnpasta in der Länge zweier Regenwürmer vom Waschbecken mitten in den Ausfluß hinab. Seitdem behauptet die Gattin steif und fest, das Sammeln ruiniere den Charakter — und nicht nur bei kleinen Jungen, sondern auch bei Herren mit melierten Schläfen. Seit dieser Zeit betreiben wir beide das Sammeln nur ganz heimlich, wodurch es an Reiz noch bedeutend gewinnt. E. P.

Eine Liebeserklärung

„Lange mußte ich auf Dich warten. Die Jahre gingen ins Land, ich wurde älter und älter, und immer noch nicht hatte ich Dich gefunden!“

Auf dem Wege zu Dir türmten sich Hindernisse auf, bei manchem Schritt streiften mich die Dornen. Aber ohne Dich schien mir das Leben so öde — ruhelos lief ich durch die Straßen. Weder im Kino noch im Wirtshaus konnte ich Ersatz für Dich finden. Was nützte da der Trost, daß es noch Unzählige geben sollte, die die gleiche Sehnsucht quälte! Mein Wunsch schien mir der dringendste zu sein. Ich malte mir das Leben in der Zukunft schon aus; immer wollte ich zufrieden sein, wenn ich Dich nur erst hätte. Wie würde ich Dich ausschmücken, daß es eine Freude sei, Dich anzuschauen! Eine schmerzliche Enttäuschung befahl mich jedesmal, wenn einer sein Glück in Dir gefunden hatte und froh war, gleich nach Dienstschuß schnurstracks zu Dir zu eilen, um in Deiner anheimelnden

Wärme auszuspannen. Heute schau ich bei Sturm, Regen oder Sonnenschein aus dem Fenster auf Menschen, die hin- und hergetrieben werden auf der Suche nach der Abwechslung. Dann fühle ich mich wohl und geborgen in Dir, weil Du mir jeden Tag aufs neue gefällt, und ich immer wieder gerne zu Dir zurückkomme.

Ich hab' Dich liebgewonnen und möchte Dich nicht mehr missen — Dich, meine eigene, gemütlige Wohnung — Dich, mein gutes Zuhause!“ H. S.



Franz: „Hast du schon einmal einen Schornsteintiger gesehen, der ein Mädchen in einem weißen Frühlingskleid in den Arm nimmt?“ Fritz: „Dumme Frage! — Wieso?“ Franz: „Genauso dumm ist es, neben weißer Wäsche einen schmutzigen Teppich auszuklopfen.“

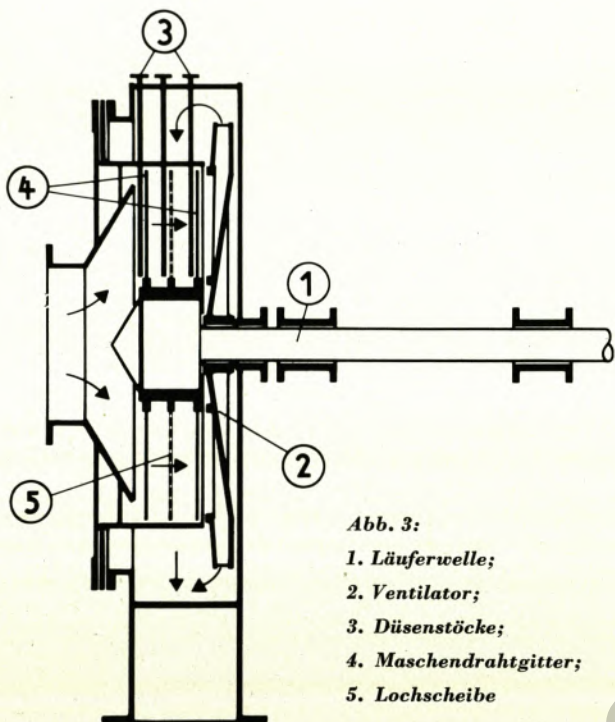


Abb. 3:

1. Läuferwelle;
2. Ventilator;
3. Düsenstöcke;
4. Maschendrahtgitter;
5. Lochscheibe

Abb. 4: Die Auswirkung der besseren Entstaubung der Füllgase mit Hilfe des neuen Füllwagens ist verblüffend: schneeweißer Wasserdampf verläßt den Abzugsschlot des Entstaubers

herausgestellt. Nach längeren Versuchen gelang es, die Strömungsverhältnisse an allen vier Trichtern so zu ver gleichmäßigen, daß eine selbsttätige Zündung der Füllgase an allen Trichtern normalerweise fast gleichzeitig erfolgt. Die brennenden Füllgase gelangen mit mehreren 100° C in den Entstauber und bringen dort das eingedüste Wasser zu einer plötzlichen Verdampfung. Diese Wasserdampf bildung ermöglicht wiederum eine schnellere Benetzung der festen Staubeilchen und damit eine Verbesserung der Entstaubung. Den Erfolg zeigt **Bild 4**. Schneeweißer Wasserdampf verläßt den Abzugsschlot des Entstaubers. Nur ein Teil des eingesprühten Wassers (etwa 20 bis 25%) verläßt als Dampfschwaden den Abzugsschlot. Der Rest wird mit den abgeschiedenen Feststoffteilchen in einem Behälter unter dem Füllwagen gesammelt und nach jedem Füllvorgang dem Kokslöschwasser zugeführt.

Durch das Einfahren des teleskopartigen Füllrohres in das verhältnismäßig enge Füllloch ($\varnothing = 350$ mm) ist ein fast auf den Zentimeter genaues Halten des Füllwagens nötig. Mit den bisher üblichen Fahrantrieben, gleichgültig ob mit Drehstrom- oder Gleichstrommotoren, war dies ohne mehrmaliges Hin- und Herrücken des Wagens nicht möglich. Eine Neuentwicklung der Firma Sachsenwerk brachte auch hierfür die gesuchte Lösung. Der sogenannte DSBS-Motor hat auf einer Welle sowohl eine Wicklung für Drehstrom als auch eine für Gleichstrom. Durch entsprechende Schaltung gelingt es nun bei jeder beliebigen Drehzahl, das gleiche Drehmoment an der Welle zu erhalten. Hierdurch kann der Wagen sehr gleichmäßig angefahren und ebenso weich gebremst werden. Im Schleichgang nähert sich der Wagen seinem Ziel und wird genau an der durch eine Markierung bezeichneten Stelle gestoppt. Der für diesen Sondermotor erforderliche Gleichstrom wird auf dem Wagen selbst durch einen Selengleichrichter hergestellt, es sind also nur die Strom abnehmer für den Drehstrom erforderlich.



Unser Jubilärjahrgang 1963 hatte seinen Ehrentag am 7. 3. 64. Diesmal wurden 122 Jubilare verdientermaßen geehrt. Gemeinsam mit ihren Frauen hatten sie sich im Rheingarten in Homberg eingefunden, um mit der Geschäftsführung und der Betriebsvertretung, den Betriebschefs und unmittelbaren Vorgesetzten sowie den Gästen einige frohe Stunden zu verleben. Unter ihnen befanden sich 4 Jubilare mit 50jähriger Tätigkeit, 42 Jubilare mit 40 und 76 Jubilare mit 25 Dienstjahren.

Im Mittelpunkt des festlichen Abends stand die Ansprache von Direktor Dipl.-Kfm. Christophers, der — zugleich im Namen seines Kollegen Direktor Reg.-Baumeister a. D. Bergermann — die Jubilare mit ihren Frauen, die Ehrengäste, die einmal im aktiven Dienst von „Eisenbahn und Häfen“ gestanden hatten — unter ihnen Reg.-Baumeister a. D. Müller, Obering. Mahlert, die früheren Betriebschefs Home und Rebbelmund, die Betriebsführer Falkenreck

Direktor Christophers spricht zu
Festgemeinschaft



Ein Blick in den Saal des Rheingartens in Homberg.



Das Unterhaltungsprogramm kommt
gut an, wie man sieht

und Mauermann sowie der langjährige ehemalige Betriebsratsvorsitzende Betriebsleiter Ernsting — und Gewerkschaftssekretär Ziethoff von der IG Metall.

Hoher Prozentsatz der aktiven Belegschaft an Jubilaren

Stellvertretend für alle Jubilare nannte Direktor Christophers namentlich die vier mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichneten Goldjubilare Gustav Kleinfeld, Eduard Meyer, Johann Ohletz und Hermann Schroer und stellte als Beweis für bewiesene Betriebstreue folgende eindrucksvolle Zahlen besonders heraus: Unter den 603 pensionierten Mitarbeitern des Gemeinschaftsbetriebes befinden sich 542 Jubilare; von diesen sind 31 Mitarbeiter, die 50 und mehr Jahre dem Betrieb angehörten, bei dieser Jubilärfeier anwesend. Insgesamt 892 Jubilare = 26 Prozent der Belegschaft sind heute noch aktiv tätig! Es wird einmal nicht leicht sein, diese erfahrenen Mitarbeiter durch jüngere Kräfte zu ersetzen, was zusätzlich durch die angespannte Arbeitsmarktlage erschwert wird. Die älteren Mitarbeiter müssen daher den neuen — und das gilt besonders für die bei uns beschäftigten ausländischen Arbeiter: 100 Italiener und 70 Türken — mit Rat und Tat zur Seite stehen, um ihnen die Eingewöhnung in die neue Arbeit und Umgebung zu erleichtern.

Rückblick und Ausblick

Der Rückblick, den Direktor Christophers auf das abgelaufene Geschäftsjahr 1962/63 gab, ließ erkennen, daß es für uns im ganzen gesehen, erfolgreich verlaufen ist. Gegenüber dem Vorjahr ist ein leichter Rückgang in der Leistung zu verzeichnen. Befördert wurden 1962/63 56,5 Mio. t bei 244,8 Mio. t/km gegenüber 61,6 Mio. t und 254,4 Mio. t/km im Vorjahr. Im Hafen war die Entwicklung ähnlich. Der Umschlag betrug in 1962/63 10,2 Mio. t gegenüber 11,6 Mio. t im Vorjahr. 450 Schiffe haben im Monatsdurchschnitt den Hafen angelaufen; davon 22% Schubleichter. Etwa 450 Schiffe haben im Monatsdurchschnitt beladen den Hafen verlassen.

Drei Dinge haben das abgelaufene Geschäftsjahr besonders gekennzeichnet: 1. die im wesentlichen abgeschlossene verkehrsmäßige Aufschließung des Beeckerwerther Raumes mit dem neuen Werk II der ATH, 2. die abgeschlossene Elektrifizierung (Außerdienstsetzung der letzten Dampflokomotive im April 1963) der Werkeisenbahn und 3. die durch

Betriebsratsvorsitzender Aulmann
bei seiner Ansprache

Herr Teupe dankt im Namen
Jubilare



Für die Daheimgebliebenen wird Schokolade eingekauft.

Daneben: Wie immer umrahmt der Quartettverein die Jubiläarveranstaltung.

Das Jahresfest unserer Jubilare



Ausschnitte aus dem Unterhaltungsprogramm



die Kapazitätsausweitung der ATH bedingte Hafenerweiterung, deren erster Bauabschnitt — die Erweiterung des Stiehhafens mit zwei Schiffsentladern — kurz vor der Fertigstellung steht.

Aus dem sozialen Sektor erwähnte er die Errichtung eines Mannschaftsgebäudes im Raum Beeckerwerth, neue Belegschaftsunterkünfte im Teil Bruckhausen. Auch neue Unterkünfte für die EBW werden entstehen.

Es gelte jetzt, in der Rationalisierung fortzuschreiten, um alle Anforderungen der Geschäftspartner erfüllen zu können; ein Mittel sei dazu u. a. die elektronische Datenübertragung und Datenverarbeitung, die gegen Ende dieses Jahres in Betrieb genommen werde.

Mit seinem Dank an die Mitarbeiter für die gezeigte Einsatzbereitschaft schloß Direktor Christophers seinen Leistungsbericht, wobei er nicht vergaß, auch den Frauen der Jubilare freundliche Worte zu sagen.

Betriebsratsvorsitzender Aulmann sagte der Belegschaft anerkennende Worte für die im abgelaufenen Geschäftsjahr gezeigten Leistungen. Der Geschäftsführung dankte er für die gute Zusammenarbeit und für die Erstellung von Neubauwohnungen für die Belegschaft. Die Mitarbeiter ermahnte er eindringlich, durch stete Umsicht und Aufmerksamkeit bei der Arbeit zur Unfallverhütung beizutragen.

Namens aller Jubilare dankte Herr Teupe für die ihnen durch diese Feier zuteilgewordene Ehrung.

Nach dem gemeinsamen Abendessen blieb die Festgemeinschaft bei einem ausgezeichneten kabarettistischen Programm noch einige Stunden gesellig beisammen. Die Jubilarveranstaltung war — wie auch in den vergangenen Jahren — umrahmt von den Darbietungen des Quartettvereins Eisenbahn und Häfen unter Chorleiter Karl Eberhard und den flotten Weisen der kleinen Besetzung der Ham-borner Bergkapelle.



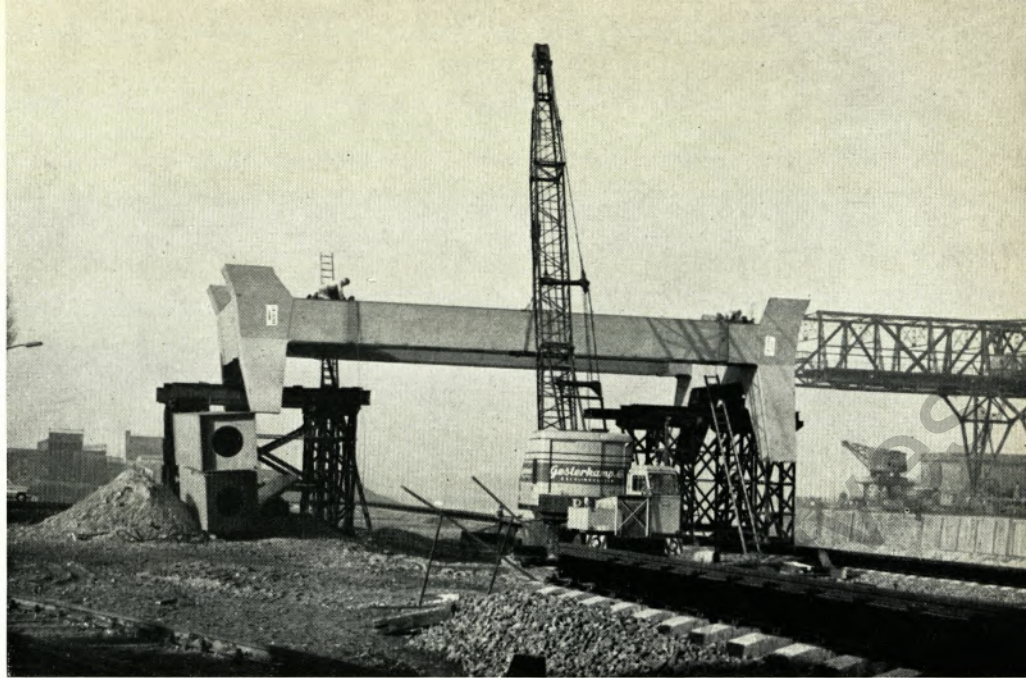
Neue Schiffsentlader im Hafen Schwelgern bald betriebsbereit

Wieder einmal verändert sich das Bild im Hafen Schwelgern. Der vor Monaten begonnene Ausbau des Stichhafens, über den die Werkszeitung bereits berichtete, nimmt nun endgültig Gestalt an.

Mit dem Bau der neuen Erzbrech- und Siebanlage, der neuen Sinteranlage und dem Ausbau des Erzlagern wurden die Errichtung einer neuen Schiffsentlade-Anlage und die Vergrößerung des Stichhafens notwendig. Nach Fertigstellung dieser Anlage wird die Abfertigung vor allem von Schubeinheiten wesentlich schneller möglich sein.

Die beiden Schiffsentlader, von denen der erste Anfang Juni in Betrieb gehen wird, haben eine Tragkraft von 25 t. Die starren Ausleger der Entladebrücken ragen ca. 22 m in das Hafenbecken, so daß die Laufkatze den Greifer über 2 Schiffsbreiten fahren kann. Bei jedem Greiferspiel werden ca. 12 t Erz aus dem Schiff gefördert und in einem Bunker, der in dem Schiffsentlader eingebaut ist, entleert. Von dort aus läuft das Erz im kontinuierlichen Materialfluß über Förderbänder zu den neuen Anlagen (Erzbrech- und Siebanlage) bzw. Lagerplätzen der ATH.

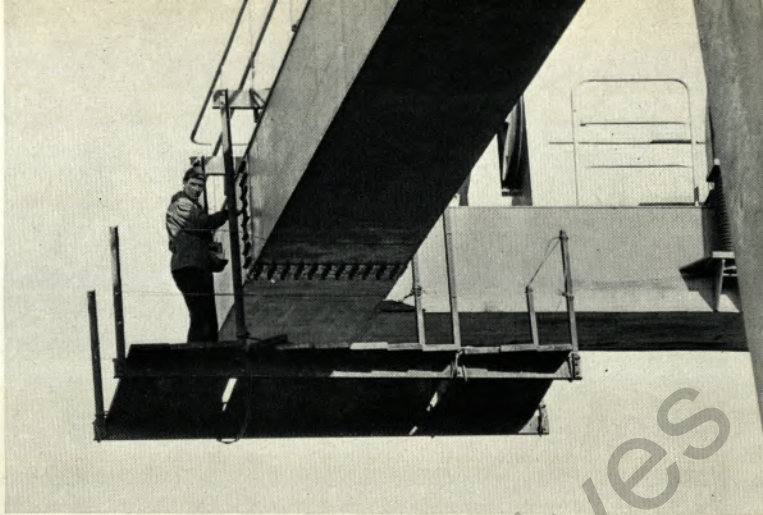
Neuartig an diesen Schiffsentladern ist der äußere Aufbau und die Verwendung von Seilzugkatzen. Im Gegensatz zu den herkömmlichen Verladebrücken, bei denen schwere Laufkatzen mit angebaute Führerstand hin- und herfahren, sind hier sämtliche Maschinenteile und elektrische Einrichtungen in einem Maschinenhaus fest montiert. Bewegt wird nur noch eine leichte Laufkatze, die die Seilumlenkrollen für den Greifer trägt. Die bewegliche Last auf der Entladebrücke ist somit um das Gewicht der Maschinen, elektrische Ausrüstung und des Führerhauses geringer geworden. Dies hat wiederum zur Folge, daß die Schiffsentlader trotz



Von oben nach unten: Die Montage des Portals für den ersten Schiffsentlader wird vorbereitet.

Das Portal steht; die vier Streben werden die beiden Längsträger und das Maschinenhaus der Schiffsentlader aufnehmen.

Einer der beiden Längsträger wird aufgelegt.



Neue Schiffsentlader im Hafen Schwelgern bald betriebsbereit

▼ Die beiden Schiffsentlader mit Blick auf die Hafeneinfahrt.



◀ Ein Monteur bei der Arbeit am Längsträger.

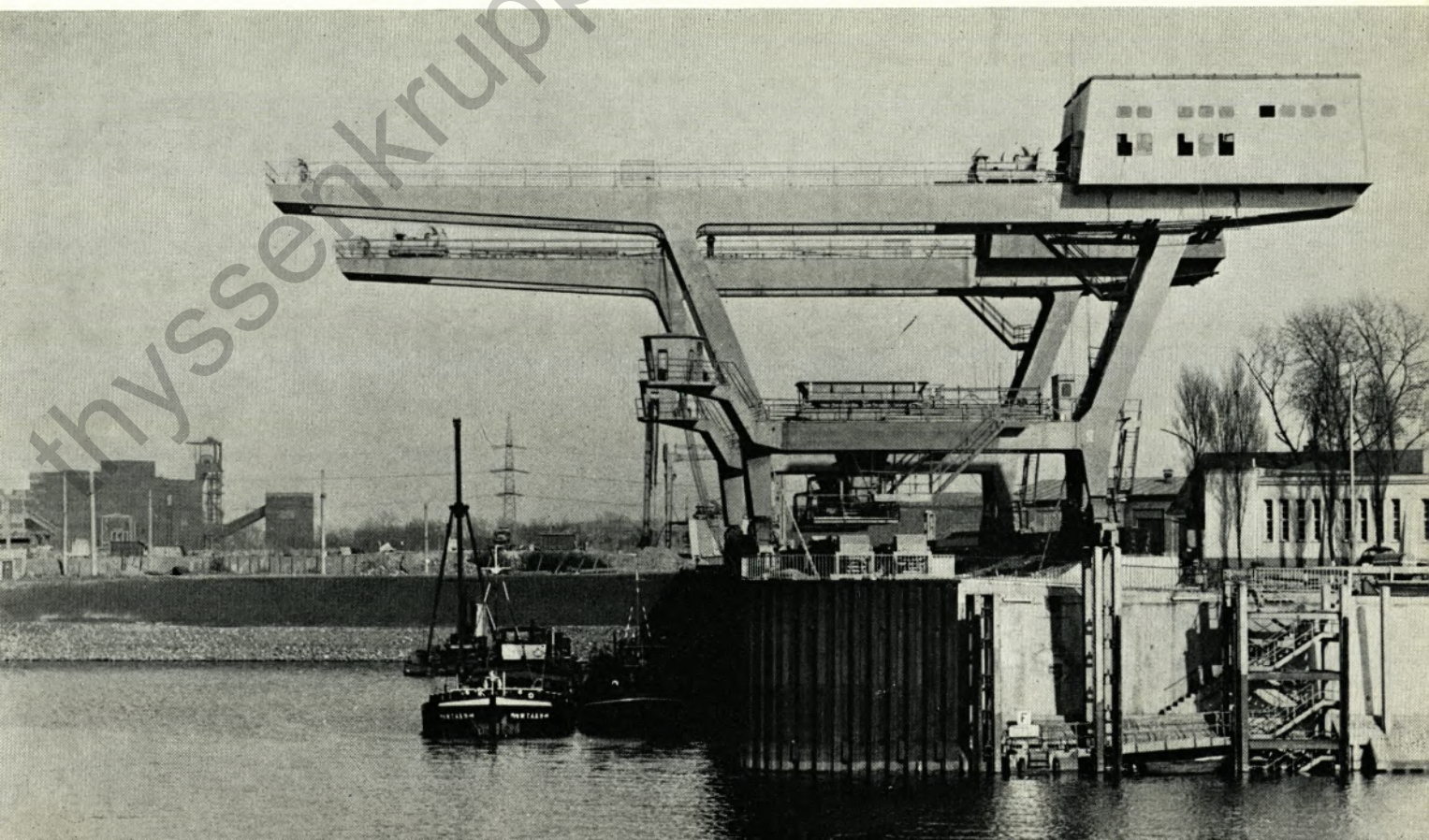
Daneben: Die Anordnung des Kranführerstandes ist fest, wie gut zu erkennen ist.

Rechts: Nach den Entwurfszeichnungen wurde vor Aufnahme der Montagearbeiten ein Modell angefertigt, welches zeigt, wie der Entlader nach der Fertigstellung aussehen wird.

Darunter: Die Montage ist bis auf die Maschinenteile und die elektrische Ausrüstung abgeschlossen; im Hintergrund Schacht 2/5.

ihrer Tragkraft von 25 t verhältnismäßig leicht und elegant gebaut werden konnten. Das Kranführerhaus wurde in diesem Falle feststehend angeordnet, so daß der Kranführer seinen Greifer in jeder Stellung, über Wasser oder über Bunker, sehen kann.

Mit ihrer stündlichen Leistung von über achthundert Tonnen tragen diese beiden neuen Schiffsentlader entscheidend dazu bei, die Umschlagkapazität unseres Hafens Schwelgern erheblich zu vergrößern. Die dadurch mögliche Umschlagleistung von sechzehn Millionen Jahrestonnen wird den Hafen Schwelgern in die Lage versetzen, sogar den Gesamtumschlag der Duisburg-Ruhrorter Häfen zu übertreffen. Bis zur Fertigstellung der Gesamtanlage werden noch einige Wochen vergehen. Wie unser Bildbericht erkennen läßt, gehen die Montagearbeiten zügig voran.





Oberingenieur Müller

Am 21. 4. 1964 starb plötzlich und unerwartet der Leiter unserer Eisenbahnwerkstätten, Herr Oberingenieur Wilhelm Müller. Der Verstorbene, der 1906 in Darmstadt geboren wurde, trat am 25. 10. 1937 in die Dienste der August Thyssen-Hütte AG, wo er als Techniker und Ingenieur in der Metallurgischen Abteilung tätig wurde und Versuche in den Produktionsbetrieben durchführte. In Anbetracht seiner guten Leistungen ernannte man ihn am 1. 6. 1939 zum Betriebsingenieur. Da sein Hauptinteresse dem Schleudergußverfahren galt, übernahm er am 1. 10. 1940 die Leitung des Schleudergußbetriebes. Am 1. 4. 1943 erfolgte die Beförderung zum Betriebschef. Die Kriegsfolgen brachten die Produktionsstätten der August Thyssen-Hütte AG zum Erliegen, und Herr Müller kam 1945 zur Eisenbahnwerkstatt. Am 1. 8. 1947 wurde er zum Oberingenieur ernannt. Mit Energie und Tatkraft leitete er unermüdlich den Wiederaufbau der durch den Krieg zerstörten Werkstätten und setzte sich in besonderem Maße für die Instandsetzung unserer Eisenbahnfahrzeuge ein. Seine hervorragende technische Begabung ließ ihn auch, nachdem diese Aufgabe in verhältnismäßig kurzer Zeit bewältigt war, nicht ruhen, und er widmete seine Arbeitskraft der Modernisierung und Rationalisierung des Betriebes. Die Entwicklung des über die Grenzen der Bundesrepublik bekanntgewordenen Zweiseitenkippers „Bauart Hamborn“ war sein Werk. Der Verlust dieses ausgezeichneten Mannes und befähigten Mitarbeiters erfüllt uns mit tiefer Trauer. Sein Name und sein Werk werden mit unserer Firma immer verbunden bleiben.

EH-MITTEILUNGEN

Sonderprämie

Der Beirat des Gemeinschaftsbetriebes hat dem Wunsche der Geschäftsführung entsprochen und wie in den Vorjahren für unsere Belegschaft die Zahlung einer Sonderprämie bewilligt. Diese einmalige und freiwillige Zuwendung, auf die kein Rechtsanspruch besteht, erhalten nach bestimmten Richtlinien alle Betriebsangehörigen, die mindestens seit dem 1. Oktober 1962 beim Gemeinschaftsbetrieb eingetreten und bis zum Tage der Auszahlung in einem ungekündigten Arbeitsverhältnis beschäftigt sind, und die seit dem 1. Oktober 1962 wegen Invalidität oder Erreichung der Altersgrenze ausgeschiedenen ehemaligen Belegschaftsmitglieder wie auch die Hinterbliebenen der seit dem 1. Oktober 1962 verstorbenen Werksangehörigen. Die Auszahlung der Sonderprämie erfolgt mit der Lohn- und Gehaltszahlung für den Monat April 1964.

Jubilaren-Vereinigung

Die Hauptversammlung der Jubilaren-Vereinigung der August Thyssen-Hütte AG findet am 24. Mai 1964, vormittags 10 Uhr, im großen Saal der Stadthalle Duisburg-Hamborn, Ecke Duisburger/Taubenstraße, statt. Hierzu werden alle Mitglieder eingeladen.

Bombe im Hafengelände entschärft

Am 11. März 1964 meldete der Hafenbericht, daß gegen 18 Uhr bei Baggerarbeiten im Hafen vor dem Hafengebäude eine 250-kg-Bombe gefunden wurde. Dieser Sprengkörper konnte am gleichen Abend gegen 21 Uhr entschärft werden. Betriebsbehinderungen traten kaum auf.

Personalien

Die verantwortliche Leitung unseres Sicherheitswesens ist an Stelle des aus unseren Diensten ausgeschiedenen Sicherheitsingenieurs Herrn Müller mit Wirkung vom 1. April 1964 Herrn Heinz Kiel übertragen worden. Der Vertreter des Leiters des Sicherheitswesens ist nach wie vor Herr Betriebsleiter Kirchmann.

Afrikanischer Besuch bei EH

Hohe Regierungsvertreter und Verkehrsfachleute aus 25 afrikanischen Staaten besichtigten am 23. April die Bahnanlagen des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen sowie den Hafen Schwelgern. Ausführlich berichten wir darüber in der nächsten Ausgabe.

Chorkonzert in der Stadthalle Hamborn

Der Quartettverein Eisenbahn und Häfen veranstaltet zusammen mit dem Essen-Steeler Kinderchor, der durch sein Auftreten im Rundfunk und Fernsehen wie auch durch die Aufnahme seiner Gesangsleistungen auf Schallplatten weiten Kreisen bekannt geworden ist, am Sonntag, dem 10. Mai 1964, in der Stadthalle ein großes Chorkonzert. Beginn 18 Uhr, Einlaß 17.30 Uhr. Der Besuch dieses Konzertes lohnt sich sehr. Es wird hiermit herzlich zu der Veranstaltung eingeladen.

We wolle os wer freue

*Et grünt on blüht wer öwerall,
Die Köld eß längst gebrooke.
Dohen eß alle Wenterqual,
We duhnt ob Gas wer kooke.*

*De Kohlekeller eß jetz leer,
Die Ärpel sind am keime,
Doch dat stöhrt jetz os all nüt mehr,
We duhnt vom Frühling träume.*

*De Wenter hät os schikaniert
met Frost on Schneegestöber.
De hät det Johr ok lang gedührt,
Et geng dronder on dröwer.*

*De Rhin-Häfen on Iserbahn
Mieke os vöhle Sorgen.
We finge treu die Arbeit aan,
Wie ömmer jede Morge.*

*So wor dat hier en ose Stadt,
Vöhl Freud hade die Blage.
De Schnee log lang on wor schon schwatt,
Dat wore Wenterdage.*

*Et grünt on blüht wer öwerall,
We wolle os wer freue.
Vergete eß no alle Qual,
Et eß on blew am mai-e.*

Hermann Alexi

Hans Leip und die Eisenbahn

Erlebnisse auf der Schiene

An einem Tisch im Restaurant des Hamburger Hauptbahnhofs, zwischen Lautsprecherdurchsagen und mehr oder minder eiligen Reisenden und Passanten, saßen wir neben Hans Leip, dem Dichter, Schriftsteller und Zeichner, dem Autoren von „Jan Himp und die kleine Brise“, „Die Taverne zum musischen Schellfisch“ und ungezählten weiteren Geschichten und Gedichten von Hafen-, See- und Schiffsromantik, jenem Hans Leip auch, dessen Lied von der „Lili Marleen“ inzwischen in mehr als siebenzig Sprachen aller Erdteile übersetzt wurde. Aber wir sprachen nicht von Seglern und Kapitänen, von Tahiti oder seltsamen Frei-
beutern, von Begebenheiten im Nebel der Küsten nah und fern — nein, Hans Leip erzählte von der Eisenbahn.

Nun wird man finden, daß die Eisenbahn im Werk des jetzt siebenzigjährigen Dichters, den es einst als Hafenarbeitersohn aus Hamburg mit Fernweh übers Meer in die Welt zog, keine allzu große Rolle spielte. Genau gesagt, nur in einem Sammelband, „Glück und Gisch“, erscheint als Hauptperson ein Eisenbahner, der, vom Bösen in dieser Welt verstört, seinen Frieden in der Einsamkeit am Bodensee suchte. Die Erzählung beruht auf einer wahren Begebenheit; doch typisch für die Eisenbahner, das gesteht Hans Leip gern zu, war jener Einsiedler gewiß nicht.

Heute leben Hans Leip und seine Frau Kathrin zusammen mit zwei Bauernfamilien in einem 600 Jahre alten Thurgauer Jagdschloß auf der schweizerischen Seite hoch über dem Bodensee. Von dort aus reist er viel — stets mit der Eisenbahn — nach Hamburg zu Kindern und Enkeln, zu seinem Verleger nach München, zur Deutschen Akademie für Sprache und Dichtung nach Darmstadt, in den Schwarzwald, nach Frankfurt zuweilen, ins Innere der Schweiz und nach Österreich. Dennoch ist die Neigung zur See und zu den großen Dampfern in ihm allzeit lebendig: „Könnte ich zu Schiff in die Schweiz reisen, würde ich das wohl immer tun.“

„Wir spielten ‚Engel in Wolken‘“

In die Eisenbahn verliebte sich der sechsjährige Hans um die Jahrhundertwende zur gleichen Zeit wie, so erzählt er schmunzelnd, in eine gleichaltrige blonde Nachbarstochter. Oft standen die beiden Kinder auf einer Brücke über der Eisenbahnstrecke am Hamburger Hauptbahnhof, warteten geduldig, bis eine Dampflokomotive sie von unten mit weißen Schwaden umhüllte, und spielten somit voller Begeisterung „Engel in Wolken“. Jedesmal, wenn Hans Leip noch heute den Dampf der Lokomotiven riecht — „Ich schmecke ihn richtig!“ —, wenn er das rhythmische Stampfen der schweren

Maschinen hört, denkt er an die Zeit, da er ein Engel sein wollte.

Wie es der Zufall will, waren Männer bei der Eisenbahn zuweilen Schutzengel für Hans Leip: 1943 hatte er sich in Ostpreußen mit der Lesung eines Gedichtes, das „Lied im Schutt“, verdächtig gemacht und wollte rasch den angedrohten Verhören entgehen. Der „Bahnhofs-kommandant“, den er um Rat anging, fragte den Fremden nach dem Beruf, und als er erfuhr: „Schriftsteller“, rief er beglückt aus: „Da sind wir aus derselben Branche — im Zivilberuf bin ich Papierhändler!“ Prompt erhielt Leip einen Platz in einem Militäurlauberzug aus Finnland zum Bodensee, wo er nach zwanzig Stunden eintraf.

Im September 1945 war es schlimmer: Da rutschte er, krank und fiebernd, hinter Kufstein von einem Verbindungsbrett zwischen zwei Wagen eines von französischen Soldaten überfüllten fahrenden Zuges ab und wäre wohl kläglich umgekommen, hätte ihn nicht ein Mann — später erfuhr Leip, es sei ein Eisenbahner gewesen — im letzten Augenblick mit aller Kraft wieder emporgezogen. Als er ein Jahr später, wie Tausende es ebenfalls erlebten, in der „Kohlenwagenzeit“ auf der Fahrt von der damaligen Britischen in die Amerikanische Zone in Eichenberg bei Göttingen von alliierten Soldaten aus dem Zug geholt und an der Weiterreise gehindert wurde, wies ihm ein Eisenbahner listig einen Ausweg, und er erreichte doch noch sein Ziel.

Die schöne Dame fährt selten mit ...

Solcher Hilfe bedarf der reisende Dichter heute nicht mehr, und er kann seine Neigung zur Eisenbahn mit anderen, freundlicheren Erfahrungen begründen. „Sehen Sie“, sagte er, „ich bin doch ein Bewegungsmensch. Im Auto möchte ich oft anhalten lassen, aber das geht ja nicht. Im Zug kann ich mich wie zu Hause fühlen, kann umherspazieren, mir die Hände waschen, auch aussteigen, wo es mir gefällt — auf See geht letzteres weniger —, und erst der Speisewagen oder der Schlafwagen ...“ Die Modernisierung der Lokomotiven und Reisezugwagen in den vergangenen Jahren hat er genau verfolgt und die Bequemlichkeit der ausziehbaren Sitze bis hin zum tiefen Schlaf erprobt.

Die Reisebekanntschaften sind ein besonderes Kapitel. „Man trifft interessante Menschen, macht sich ein Bild von ihnen, übt seine Menschenkenntnis und erfährt dann im Gespräch leicht, wie sie wirklich sind.“ Das geht eben besonders gut, so meint er, „in der Abgeschlossenheit des Abteils“, in der die Mitmenschen, auch die schüchternen, auftauen und sich zuweilen als eine „herrliche Seele“ erwei-

sen. „Und wird man älter, wie ich, kann man auch manchmal mit wenigen Worten trösten, Mädchen, die Kummer haben, und so ...“

Der Reiz der Reisebekanntschaften liegt für Hans Leip aber auch darin, daß sie, vorübergehend nur, kurze Episoden sind, und dennoch ihr Gewicht besitzen. „Man hat etwas gehabt wie im Film, und hinterher kann die Phantasie spielen, wie es jenem Menschen, den man getroffen hat, wohl weiterhin ergangen sein mag.“

Allerdings beklagt er sich auch: „Die schöne Dame, die man wohl gern kennenlernen möchte, fährt meistens in entgegengesetzter Richtung. Man sieht sie nur kurz am Fenster des Zuges auf dem Nebengleis.“

„Fliegende Hamburger Zeichnungen“

Warum aber hat Hans Leip eigentlich nie etwas über die Eisenbahnen geschrieben, die er stets so schätzte? Die Gesetze eines Dichters waren wohl stärker. „Die Eisenbahn“ — so Leip — „hat sich immer allein durch das Erlebnis erledigt. Sie war gegenwärtig und ließ keine Wünsche offen, die mit dem Darüber-Schreiben bewältigt werden mußten wie etwa die See, die Ferne.“

Das allerdings bedeutet nicht, daß die Eisenbahn für Hans Leip nur ein — wenngleich höchst schätzenswertes und angenehmes — Fortbewegungsmittel wäre. Hört er nachts von weitem das geheimnisvolle Kling-Klang der Schrankenglocken, sieht er die bunten Lichter der Signale, so liegt für ihn dahinter immer die lockende Ferne, die weite Welt. Und nachdem er einige Zeit nahe einer Bahnlinie, gegenüber der Silvesterkapelle in Überlingen, gewohnt hatte, fehlte ihm später das nächtliche Vorüberbrausen der Züge, „wie bei einem Schiff, wenn man plötzlich merkt, daß die Maschinen stillstehen“.

Wo Hans Leip heute wohnt, näher zum Mittelmeer sogar als zur heimatlichen Nordsee, blickt er auf den Bodensee. Für ihn ist das natürlich kein Meer, obgleich, wenn Nebel herrscht, er dahinter „Meeresweite“ zu sehen wähnt. „Die Phantasie hat sowieso Raum für alle weltweite Seefahrt“, funkelt er hinter seinen Brillengläsern hervor; dennoch kennt er die Schiffe, die zwischen den sanften Ufern kreuzen. An den neuen Bundesbahn-Bodenseeschiffen „Stuttgart“ und „München“ schätzt er die geschmackvolle Einrichtung und lobt als Freund von Speise und Trank, der gern auswählt, die ausgezeichnete Restauration. Hier begegnen sich Eisenbahn und Schifffahrt, obschon keine Ozeandampfer, so doch in kleinem Kreise auf reizende Weise.



Auch jetzt, da die Bundesbahn neue Vollendungen anstrebt und jede Bequemlichkeit so selbstverständlich wird und da selbst die guten Dampflokomotiven mitsamt ihren „Wolken“ verschwinden, ist, so meint Hans Leip, noch immer Platz für Eisenbahn-Reiseroantik: „Das machen zum Beispiel die Namen der Züge. Der erste, den ich kannte, war der ‚Fliegende Hamburger‘, mit dem ich oft nach Berlin fuhr. Er vibrierte sehr, und ich konnte darin nicht schreiben. Aber ich zeichnete, und das ergab so zittrige, ganz merkwürdige Bilder, die ich dann immer gleich verschenkte. Man nannte sie meine ‚Fliegende-Hamburger-Zeichnungen‘, und sie waren recht begehrt.“

Heutzutage fährt Hans Leip mit dem „Helvetia-Express“, mit dem „Rheingold“, dem „Gambinus“, und findet solche Namen „wunderbar“, weil sie die Anonymität der Züge aufheben. Und er lobt selbstlos: „Als Schriftsteller, der Namensromantik kennt, hätte ich solche Züge gern benannt — aber besser hätte ich es auch nicht gekonnt.“ lk.

Bubenaugen — gebannt und gefesselt, junge Augen in der Bereitschaft, sich die Wunder der Welt zu eignen zu machen. Diese Buben sind Kinder unseres Jahrhunderts, deshalb werden für sie die Wunder der Welt technischer Natur sein. Und in der Tat, unser Fotograf hat das Bild vom Führerstand einer Lokomotive „geschossen“. Kinder und Eisenbahn, das sind gute Freunde.

Foto: Schmitt (Schriesheim)

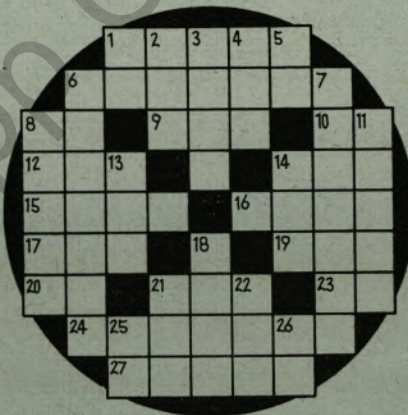
Ali, der Retter

Hoch klingt das Lied vom braven Hund, der seine Herrin aus gefährlicher Lage rettete. Der Vorfall, der hier zu schildern ist, zeigt wieder einmal, daß in der Welt des Schienenstranges, in der doch sonst alles seine Ordnung hat, auch ungewöhnlichste Situationen gemeistert werden können.

Zwischen den Schienen der Bahnstrecke Kempten—Memmingen im Allgäu sah der Führer eines Schienenbusses den Spaniel „Ali“, der aufgeregt umhersprang. Der Eisenbahner hielt sein Fahrzeug an, weil er anders sich den Weg nicht freizumachen vermochte. Das Tier aber gebärdete sich so seltsam, kam nicht zur Ruhe und lockte den Fremden immer wieder vom Bahnstrang fort, daß der DB-Beamte beschloß, der Sache auf den Grund zu gehen. So entdeckte er nahe der Strecke eine hilflos am Boden liegende ältere Frau, „Alis“ Herrin, die auf einer vereisten Wegstelle gestürzt war und sich aus eigener Kraft nicht mehr erheben konnte.

Der Rest war schnell getan: Der Schienenbusführer trug die Frau zum Zug, lud auch den Spaniel ein und fuhr beide rasch zum Bahnhof Memmingen, wo ein Arzt sich um die Verletzte bemühte. So konnten die Klugheit eines Tieres und die Geistesgegenwart eines beherzten Mannes Schaden abwenden — Teamarbeit, einmal anders als gewöhnlich...

Unser Kreuzwort-Rätsel



Waagrecht: 1. Morgenländischer Markt, 6. wohl-schmeckend, ausgezeichnet, 8. Vorsilbe für „zu-rück“, 9. Frauenstimme, 10. heiliges Wort der Inder, 12. Bührenaufzug, 14. die Großmutter in der Kindersprache, 15. Mundschwämmchen (Kinderkrankheit), 16. Übernehmer einer Hinterlassenschaft, 17. mundartlich: Hausflur, 19. einfältiger Mensch, 20. kurzer Augenblick, 21. französischer unbestimmter Artikel, 23. französischer bestimmter Artikel, 24. USA-Staat mit der Hauptstadt Helena, 27. Getränk (Mehrzahl).

Senkrecht: 1. Chemisches Zeichen für Beryllium, 2. französisch: nach Art von, 3. Schachtspeicher,

4. Darstellung des Nackten in der Kunst, 5. ägypt. Sonnengott, 6. Anstand, Schein der Schicklichkeit, 7. Verlosung, 8. gepflegte Wiese, 11. Kunde, Erzählung, 13. hörbare Wellenbewegung in der Luft, 14. Platz, 18. Schwimmvogel, 21. einfarbig, 22. englisch: Ohr, 25. sibirischer Strom, 26. chemisches Zeichen für Neon.

Silben-Austausch

Von jedem der nachstehenden Wörter ist die erste Silbe zu streichen und durch eine der Silben chi ei en ha mes ru sip zu ersetzen, daß Wörter anderer Bedeutung entstehen. 1 Tante — 2 Rasse — 3 Tulpe — 4 Anna — 5 Zapfen — 6 Tafel — 7 Kabel.

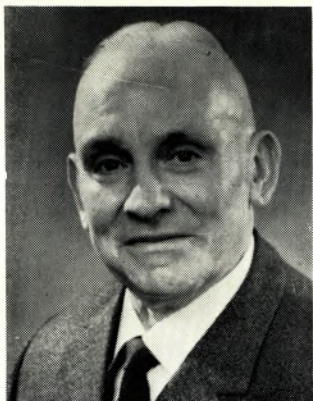
Die Anfangsbuchstaben der neuen Wörter ergeben einen rechten Nebenfluß des Rheins, der das Industriegebiet zwischen Dortmund und Duisburg durchfließt.

Auflösung des Kreuzworträtsels aus der vorigen Nummer

Waagrecht: 1. Boule, 5. Kanal, 9. Laie, 10. Kali, 11. Stapel, 13. Lot, 14. Au, 16. Lie, 17. Doge, 19. Edda, 21. Erz, 22. Radi, 23. Sol.

Senkrecht: 1. Blende, 2. Earl, 3. Letter, 4. Eta, 5. Kap, 6. Akelei, 7. Alge, 8. Lineal, 11. Sog, 12. Lid, 14. Aga, 15. Urd, 18. or, 20. do.

Unsere Jubilare



Auf eine 50jährige Werkszugehörigkeit blickt am 12. Mai 1964 Kolonnenführer Johann Tenbeck zurück.

Der Jubilar ist am 8. Mai 1900 im benachbarten Walsum geboren und wohnt dort auch jetzt noch in der Sonnenstraße 33. Am 12. Mai 1914 wurde er für die Elektrowerkstatt Hafen Schwelgern eingestellt, wo er noch heute tätig ist. Seinen Dienst als Kolonnenführer versieht er treu und gewissenhaft. Von seinen Familienangehörigen war sein Vater bei der ATH Vorarbeiter, und eine seiner berufstätigen Töchter ist heute als Sekretärin im Werk Ruhrort von Phoenix-Rheinrohr beschäftigt.

Der Jubilar erfreut sich allgemeiner Beliebtheit. Sein Hobby ist die Gartenarbeit, auch wandert er gern in der freien Natur. Lobenswert ist, daß er die häusliche Geselligkeit besonders liebt; im Familienkreise spielt er gern Karten.

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Wilhelm Fukking
Schlosser, EBW Stahlbau
eingetreten: 6. Mai 1924



Friedrich Schumacher
Gleiswerker, Bauabt. Oberbau N.
eingetreten: 13. Mai 1924

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:



Theobald Schmitz
Schlosser, EBW Stahlbau
eingetreten: 2. Mai 1939



Johann Erdmann
El.-Schweißer, EBW
eingetreten: 8. Mai 1939



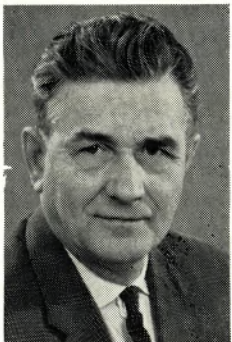
Heinrich Sagebaum
Streckenwärter,
Bauabt. Oberbau Nord
eingetreten: 12. Mai 1939



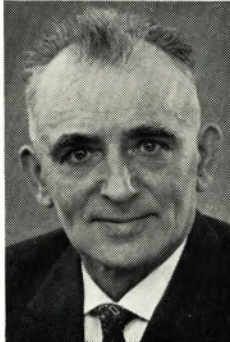
Walter Schlicht
Weichensteller,
Eisenbahn Nord
eingetreten: 12. Mai 1939



Peter Burger
Streckenwärter,
Bauabt. Oberbau Nord
eingetreten: 25. Mai 1939



Johann Bezgorsek
Rangiermeister, EBN
eingetreten: 25. Mai 1939



Aloisius Wachowiak
Anstreicher, EBW Anstreich.
eingetreten: 27. Mai 1939



Franz Deuter
Streckenwärter,
Bauabt. Oberbau Nord
eingetreten: 10. Juni 1939



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



Theodor Lehnertz
Hafenvorarbeiter,
Hafen Schwelgern
eingetreten: 14. Juni 1939



Adolf Grimm
Hafenarbeiter,
Hafen Schwelgern
eingetreten: 20. Juni 1939

Adolf Thiele
Vorarbeiter,
Bauabt. Oberbau Nord
eingetreten: 15. Mai 1939

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Pedro Ceballos, Bauabt. Oberbau Süd
mit Victorina Mijares
am 29. 12. 1963

Tristano Cosimo, EBN
mit Maria Pignarelli
am 19. 1. 1964

Hans-Dieter Dus, Fahrleitungsmeisterei
mit Sigrid Zibbe
am 31. 1. 1964

Günter Neukirch, EBN
mit Rosemarie Breuer
am 31. 1. 1964

Gisela Bergerhoff, Sekretariat
mit Dr. Manfred Dietrich
am 7. 2. 1964

Heideloire Görsdorf, Bauabteilung
mit Manfred Stubbe
am 7. 2. 1964

Alfred Schell, EBN
mit Helga Höschen
am 14. 2. 1964

Herbert Stolte, EBN
mit Christa Weegels
am 21. 2. 1964

Eberhard Schwanbeck, EBS
mit Selma Kelm
am 21. 2. 1964

Uwe Gantzer, Hafen
mit Karin Wojtanowski
am 21. 2. 1964

Karin Linscheid, Verkehrsabteilung
mit Jürgen Poß
am 21. 2. 1964

Heinrich Haferkamp, EBW
mit Sieglinde Land
am 13. 3. 1964

Nachwuchs kam an:

Hans-Bernd, 18. 1. 1964
Klaus-Dieter Schorcht, EBS

Irmgard, 27. 1. 1964
Aloysius Waning, Betr.-Masch.-D. Süd

Jürgen, 29. 1. 1964
Peter Stevens, EBS

Ursel, 29. 1. 1964
Günter Blech Hafen

Heike, 3. 2. 1964
Otto Wüstefeld, Verkehrsabteilung

Susanne, 3. 2. 1964
Friedhelm Wiefelspütz, EBN

Leonhard, 5. 2. 1964
Peter Herhammer, Betr.-Masch.-D. Süd

Wolfgang, 5. 2. 1964
Heinz Scholz, Betr.-Masch.-D. Nord

Martina, 6. 2. 1964
Johann Hackfort, Fahrleitungsm.

Michael, 7. 2. 1964
Johannes Hirschmann, Betr.-M.-D. N

Frank, 13. 2. 1964
Wilhelm Feussner, EBN

Axel, 20. 2. 1964
Heinz Strauch, EBS

Michael, 20. 2. 1964
Werner Grigat, Betr.-Masch.-D. Nord

Bärbel, 23. 2. 1964
Helmut Huvermann, Verkehrsabt.

Helmut, 24. 2. 1964
Lothar Klatt, EBN

Sabine, 24. 2. 1964
Hermann Bothmann, EBN

Achim, 1. 3. 1964
Gisbert Motz, Betr.-Masch.-D. Süd

Elke, 2. 3. 1964
Herbert Schmiga, EBN

Uwe, 3. 3. 1964
Gottlieb Schütz, Fahrleitungsm.

Dirk, 5. 3. 1964
Horst Cornelius, Bau O Nord

Ludger, 8. 3. 1964
Günter Pribil, Betr.-Masch.-D. Nord

Barbara, 10. 3. 1964
Horst Valder, Verkehrsabteilung

Ulrike, 12. 3. 1964
Hans-Hermann Haverkamp, Signalm.

Brigitte, 12. 3. 1964
Wilhelm Kornblum, Hafen

Gabriele, 13. 3. 1964
Karl Schlott, EBN

Bettina, 13. 3. 1964
Gerhard Schrader, Betr.-Masch.-D. N

Birgit, 14. 3. 1964
H-P. Rossbach, Betr.-Masch.-D. Süd

Thomas, 14. 3. 1964
Werner Rupp, EBS

Goldene Hochzeit:

Johann Stefanon, früher E-Lokführer,
geb. 12. 11. 1892
wohnhaft: Duisburg-Meiderich,
Bleibtreustraße 24
verheiratet: 30. 5. 1914

Gerhard Schless, früher Werkmeister
geb. 24. 3. 1884
wohnhaft: Walsum, Am Rosengarten 6
verheiratet: 13. 6. 1914

Geburtstag:

Fritz Görlitzer, früher Stellwerkswärter
geb. 7. 5. 1884 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Ostackerweg 83

Todesfälle:

Wilhelm Meyer, Pensionär
früher Büroangest. Verkehrsabt.
geb.: 7. 8. 1893
gest.: 19. 1. 1964

Alfred Thiel, E-Lok-Führer, BM-N
geb.: 27. 8. 1936
gest.: 3. 2. 1964

Wilhelm Pollmann, Pensionär
früher Meister, EBW
geb.: 8. 3. 1880
gest.: 7. 2. 1964

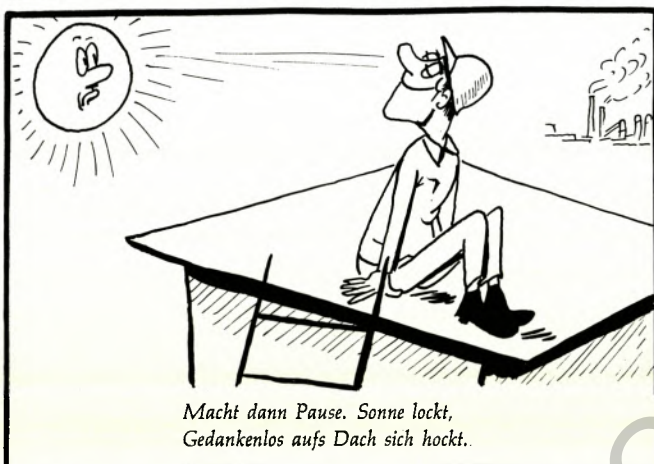
Karl Schulz, Vorarbeiter, EBW
geb.: 6. 2. 1901
gest.: 10. 2. 1964

Emil Pannek, Elektriker, Fahrleitungsm.
geb.: 26. 9. 1908
gest.: 28. 2. 1964

Johann Lottner
Werkstattsschreiber, EBW
geb.: 8. 2. 1899
gest.: 28. 2. 1964

Nicht gedacht — Mist gemacht!

Sonnenbaden — ohne Schaden!



Gezeichnet und fotografiert...



Am 25. 2. 64 besichtigte der „Farberg-Ausschuß“ anlässlich seiner Tagung in Duisburg bei EH die neuen Anlagen unseres Betriebsmaschinendienstes und Eisenbahnfahrzeuge. (In der Bildmitte Dir. Bergemann)



Der „Russische Chor“ der Universität Freiburg/Breisgau sang kürzlich mit großem Erfolg in einem Konzert für die Hamborner und Friedrich Thyssen-Bergbau AG russische Lieder.



Schichtende — die Männer verlassen den Korb auf der Hängebank; ein Szenenbild aus dem vom Unternehmensverband Ruhrbergbau herausgebrachten neuen Tonfilm „Schicht auf Schicht II“.



Mit dem Frühling wird es wieder lebendig auf den Spielplätzen.

