



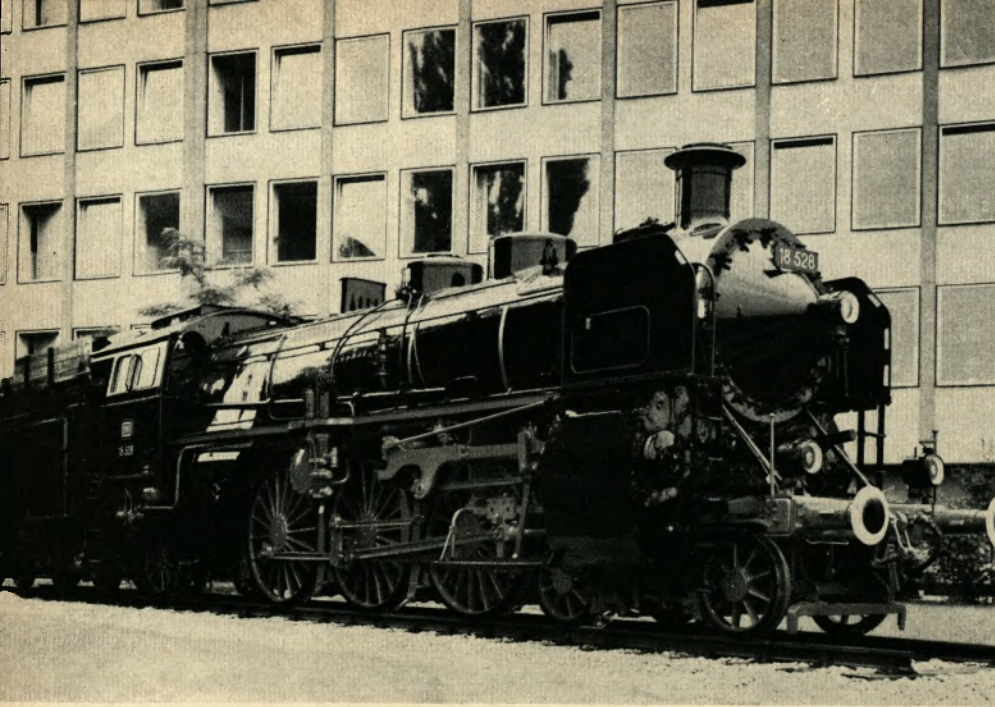
**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HAFEN
DUISBURG-HAMBORN

11. JAHRGANG

5/6

MAI/JUNI 1965

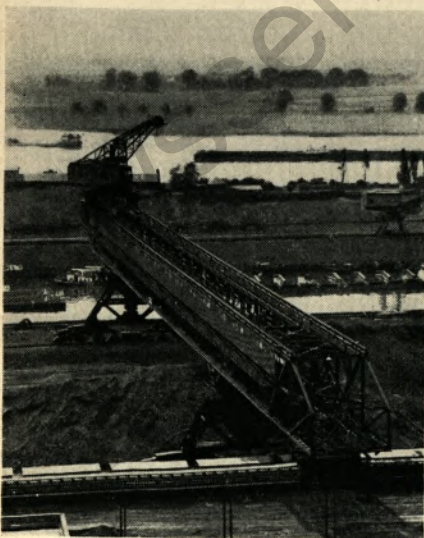


Zur Erinnerung an die Dampflokomotiven-Herstellung erwarb die Lokomotivfabrik Krauss-Maffei von der Bundesbahn eine von ihr 1928 gebaute Lokomotive der Serie S 3/6. Die Dampflokomotiven dieser berühmten Serie galten als die leistungsstärksten und formschönsten Deutschlands. Der Schienenveteran, dessen Dienstge-

wicht (ohne Tender) 96,2 t betrug, eine Geschwindigkeit von 120 km/h erreichte und allein von 1948 bis zur Ausmusterung im November 1963 die gewaltige Strecke von nicht weniger als 682 565 km zurücklegte, steht nun inmitten einer Grünfläche neben dem Verwaltungsgebäude der Krauss-Maffei AG.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
Wir sind „im Bilde“	3
Die Rohrpostanlage nach Oberhausen West	4
Die neue Radsatzwerkstatt unserer EBW	7
Bau der Wittfeldbrücke im Zuge der Nord-Süd-Straße	9
Frühjahrs-Fuchsjagd beim EBN	10
EH-Mitteilungen	11
Bekanntmachung der Rheinische Wohnstätten AG	12
Bergmanns-Ehrenmal in Dinslaken	12
Freunde der leichten Unterhaltung wurden nicht enttäuscht	12
Unsere Jubilare	13
Aus der Betriebsgemeinschaft	14
Gezeichnet und fotografiert	15



Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn
Schriftleitung: Kurt-Hermann Still

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

Aufnahmen: EH: Caspers, Heimann, Kleine-Hartlage, Römer, Scholz, Still, Wenzel
ATH: Meyer
HBAG: Brink
PHX-RR: Dalheim
Krauss-Maffei

Titelbild: Blick von der Ebus-Anlage über die Verladebrücke II, den Hafen Schwelgern und den Rhein
Rückseite: Ziel vieler Urlaubsträume: St. Bartholomä am Königssee

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

Während der Hannover-Messe 1965 wurde den Besuchern im Hause Thyssenstahl eine Reihe von Neuheiten aus der Produktion der ATH und der Thyssen-Industrie sowie der Niederrheinischen Hütte, der Westfälischen Union, des Eisenwerks Steele und des Lennewerks Altena gezeigt. Eine Sonderschau „Thyssen-Erzeugnisse für den Fahrzeugbau“ unterrichtete über die Erzeugnisse der Thyssen-Gruppe für die Kraftfahrzeugindustrie. In einer Ausstellung „Die Thyssen-Gruppe heute“ wurde der Gesamtkonzern in seiner Größe und Bedeutung vorgestellt.

Ehrung für Dr. Mommsen. Gelegentlich der 50jährigen Wiederkehr der Gründung der Iron & Steel Institute of Japan wurde im Rahmen einer Feier in der Universität von Tokio 19 Persönlichkeiten der Eisen- und Stahlindustrie der Welt die Ehrenmitgliedschaft des Institutes verliehen.

Von deutscher Seite aus wurde die Ehrung Prof. Dr. Oelsen, Direktor des Max-Planck-Institutes für Eisenforschung, und Dr. h. c. Ernst Wolf Mommsen, Vorstandsmitglied der Phoenix-Rheinrohr AG, zuteil. Bisher ist Prof. Dr. H. Schenck, Vorsitzender des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute, schon Ehrenmitglied dieses weit über Japan hinaus bekannten Institutes.

Bis Ende 1965 Klarheit über automatische Kupplung? Die europäischen Eisenbahnen hoffen, bis zum Ende dieses Jahres in der Frage der technischen Konstruktion der geplanten automatischen Kupplung für alle Eisenbahnfahrzeuge Übereinkommen zu erzielen.

Wie Präsident der DB Dr.-Ing. Hans Geitmann in Frankfurt sagte, sei zu erwarten, daß die Wahl auf ein Kupplungssystem fallen werde, bei dem nicht nur die Zugvorrichtung, sondern auch die Druckluftleitungen für die Bremsen sowie die elektrischen Leitungen automatisch mit gekuppelt werden.

Wann allerdings mit der Einführung der neuen Kupplung zu rechnen ist, steht noch völlig offen, weil zu ihrer Finanzierung außer allen europäischen Bahnverwaltungen auch die Regierungen beitragen müssen.

Die Ruhrfestspiele 1965 werden vom 11. bis 14. Juni 1965 — zum ersten Male im neuen Haus der Ruhrfestspiele — mit den Inszenierungen „Die Räuber“ von Friedrich Schiller, „Mutter Courage und ihre Kinder“ von Bertolt Brecht, der IX. Sinfonie von Beethoven und dem Jungen Forum 1965 eröffnet. Bundespräsident Dr. Lübke hat der Festspielleitung seine Absicht bekanntgegeben, an den Feierlichkeiten des ersten Tages teilzunehmen.

Der Sender Freies Berlin zeigt am 28. Juni ab 21.45 Uhr im 1. Programm des Deutschen Fernsehens eine Sendung über das Gastarbeiterproblem in Westdeutschland. Im Rahmen dieser Sendung werden auch Aufnahmen gebracht, die auf dem Gelände unseres Rangierbahnhofs Grünstraße von türkischen Gastarbeitern beim Rangierdienst aufgenommen wurden.



Im Hafen Schwelgern wurde nicht etwa ein neuartiger Schwebekran in Betrieb genommen, sondern unser Bild wurde kürzlich bei der Durchführung einer Garantireparatur an der Säule des Drehkrans der Verladebrücke II aufgenommen. Zwei Autokrane haben das Oberteil des Krans vom Laufwerk abgehoben. ▶



360 Tonnen flüssiges Roheisen wurden am 16. April in einer Versuchsfahrt vom Werk Ruhrort der Phoenix-Rheinrohr AG zum belgischen Hüttenwerk Esperance Longdoz in Chertal bei Lüttich transportiert. Ein Sonderzug, bestehend aus einem Reisezugwagen für die Begleiter, 3 Torpedopfannenwagen von je 32 m Länge, 4 R-Wagen als Zwischenwagen und einem Gerätewagen wurde von der EH-Lok gegen 14 Uhr im Ostbahnhof Ruhrort der DB übergeben. Um 23 Uhr am selben Tage wurden die Pfannenwagen am Bestimmungsort entleert und das Roheisen anschließend zu Stahl verblasen. Der Versuch bewies, daß der Transport von flüssigem Eisen über eine Entfernung von 160 km über Staatsgrenzen hinweg durchaus möglich ist.



Wir sind „im Bilde“



Am 5. Mai besuchten 20 Herren des verkehrswirtschaftlichen Arbeitskreises Düsseldorf den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen. Dieser Kreis setzt sich überwiegend aus leitenden Persönlichkeiten bedeutender Verkehrsunternehmen, zahlreicher Institute und Universitäten, verschiedener Ministerien und führenden Mitgliedern einiger Interessenverbände zusammen. Herr Direktor Bergermann hieß die Gäste willkommen und gab ihnen eine Einführung in die Struktur und Aufgaben des Unternehmens. Bei einer anschließenden Rundfahrt mit dem Salonwagen und einer Besichtigung des Hafens Schwelgern zeigten die Besucher sich sehr beeindruckt.

Eine nicht alltägliche Anlage:

DIE ROHRPOST NACH

Im Jahre 1865 wurde in Berlin die erste Rohrpostanlage Deutschlands in Betrieb genommen. Heute, genau 100 Jahre später, hat sich die Rohrpost in Wirtschaft und Industrie ein großes Anwendungsgebiet erschlossen. Sie hat also, was allgemein nicht bekannt ist, nicht nur bei der Bundespost zur Übermittlung von Postsendungen, sondern auch bei den verschiedensten privaten Unternehmen zum Versenden von mannigfaltigem Fördergut, wie z. B. Briefe, Zeichnungen, Auftragszettel, Lieferscheine, Waren- und Analysenproben, Arzneien und Blutkonserven, Eingang gefunden.

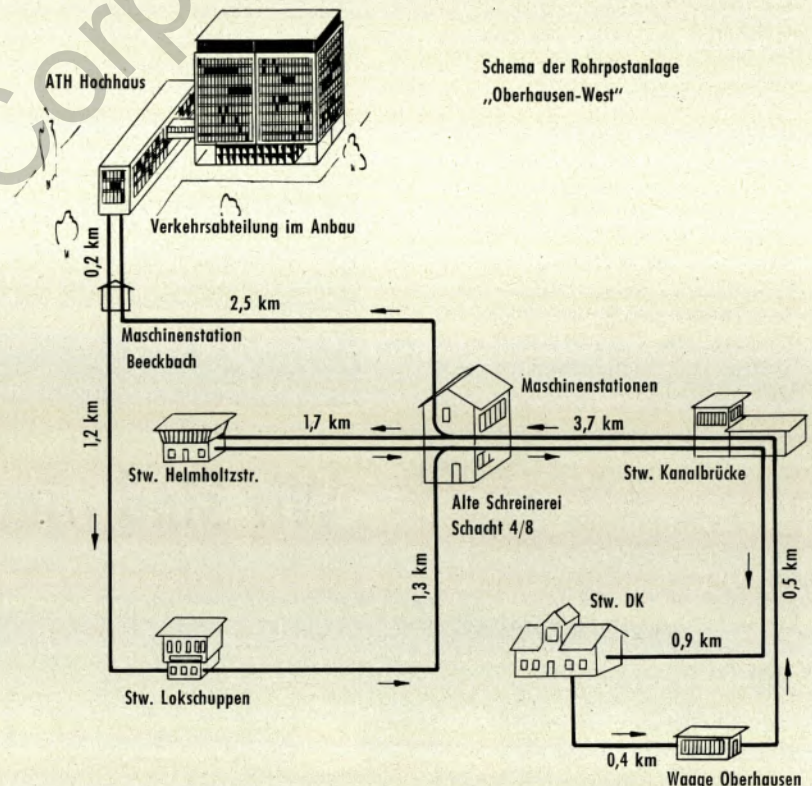
Auch beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen ist eine Rohrpostanlage mit 5 Send- und Empfangsstationen sowie 3 Maschinenstationen seit Juli 1963 in Betrieb. Mit ihrer größten Entfernung zwischen zwei Stationen von ca. 7,3 km zählt sie in dieser Hinsicht zu den größten Anlagen, die jemals in Deutschland gebaut wurden.

Sie dient der Beförderung von Zugbegleitpapieren (Frachtbriefe, Zollpapiere), Zustellungs- und Abholungsblättern sowie Wiegekarten.

Nachdem fast zwei Jahre der Bewährung vergangen sind, wollen wir es nicht versäumen, unsere Leser mit dieser so interessanten Anlage in Wort und Bild bekannt zu machen.

Anordnung der Rohrpost-Fahrleitung entlang dem Bahnkörper nach Oberhausen West.

Rohrpost-Fahrrohr auf der Gichtgasleitung Phoenix kurz vor dem Überqueren der Papiermühlenstraße.



Beginnen wir also mit dem Rohrpostschema und folgen wir den eingezeichneten Richtungsfeilen.

Vom ATH-Hochhaus führt über die Maschinenstation „Beeckbach“ eine Leitung zum Stellwerk Lokschnuppen und von dort über die Maschinenstationen „Schacht 4/8“ und „Kanalbrücke“ zum Stellwerk Deutscher Kaiser (DK). Von hier aus wiederum läuft eine Rückleitung über die Waage Oberhausen und die Maschinenstation „Kanalbrücke“ bis zur Maschinenstation „Schacht 4/8“. Hier gabelt sich die Fahrleitung. Eine Leitung führt über die Maschinenstation „Beeckbach“ zum ATH-Hochhaus, die andere direkt zum Stellwerk Helmholtzstraße. Vom Stw.

OBERHAUSEN WEST

Helmholtzstraße geht dann noch die „letzte“ Leitung bis zur Maschinenstation „Schacht 4/8“, wo sie sich mit der vom Stw. Lokschruppen kommenden Leitung vereinigt und von dort aus über die Maschinenstation „Kanalbrücke“ bis zum Stellwerk DK führt. Die längs den Leitungen eingetragenen Kilometerzahlen geben die Entfernungen zwischen den einzelnen Stationen an.

Zum Aufbau des Streckennetzes, wie es das Schema zeigt, mußten insgesamt 18 km Fahrrohrleitungen mit rund 3500 Rohrverbindungen verlegt werden. Die Leitungen sind je nach Verlegungsart und -ort aus Stahl oder Kunststoff und haben einen lichten Durchmesser von 75 mm.

Bei der Planung der Anlage war es nicht immer leicht, die günstigste Streckenführung zu finden. So sind die Fahrrohre im Erdreich, auf Gichtgas- und Rohteerleitungen, in Kabelkanälen über und unter den Gleisanlagen unseres Betriebes verlegt und überqueren an Brückenträgern angeordnet mehrere Straßenzüge, die Emscher, den Rhein-Herne-Kanal, Strecken der Deutschen Bundesbahn und in Oberhausen die Bundesautobahn „Köln—Hannover“.

Bei den Leitungen, die der direkten Sonnenbestrahlung ausgesetzt sind, wurden zum Ausgleich der hierdurch hervorgerufenen Längenausdehnungen über 50 Dehnungstücke eingebaut.

Grundsätzlich unterscheidet man bei Rohrpostanlagen zwei Betriebsarten: die Förderung der Büchsen durch Druckluft oder Vakuum. Unsere Anlage arbeitet nach dem Vakuumverfahren, d. h. die in den Maschinenstationen befindlichen Drehkolbengebläse (eine Art vergrößerter Staubsauger) saugen die Luft aus den Rohrleitungen ab, so daß vor der Büchse ein Vakuum (luftleerer Raum) entsteht und die Büchse von der nachströmenden Luft vorangeschoben wird.

Die Büchse erreicht hierbei eine durchschnittliche Laufgeschwindigkeit von 6,5 Meter in der Sekunde, das sind umgerechnet etwa 23 Stundenkilometer. Für die im Schema eingezeichnete Strecke vom ATH-Hochhaus in Bruckhausen bis zum Stellwerk DK in Oberhausen West beträgt die Laufzeit der Rohrpostbüchse etwa 19 Minuten. Das ist eine respektable Leistung, wenn man berücksichtigt, daß die Büchse auf der 7,3 km langen Strecke eine Vielzahl von Kurven und Höhenunterschiede bis zu 15 Meter überwinden muß.

Die Rohrpostbüchsen für den Verkehr zwischen Stellwerk DK und Verkehrsabteilung ATH sind aus Stahl, und für den Versand zwischen Stellwerk DK und Stw. Helmholtzstraße werden Büchsen aus Aluminium verwendet. Sie haben einen Innendurchmesser von 52 mm, eine Ladelänge von 315 mm und können mit etwa 40 normalen Doppelfrachtbriefen oder 5 ausländischen Frachtpapieren geladen werden. Als Verschluss dient eine stramm sitzende Gummikappe.

Insgesamt sind 20 Stahl- und 15 Aluminiumbüchsen im Umlauf. Täglich werden vom Stellwerk DK etwa 80 Büchsen abgeschickt, und die gleiche Anzahl kommt wieder zurück. Somit fahren die Büchsen jeden Tag zusammen eine Fahrstrecke von rund 1100 km. Das entspricht der Eisenbahnstrecke Duisburg—Berlin und zurück!

Das für die Beförderung der Rohrpostbüchsen erforderliche Vakuum wird vom technischen Herzen der Rohrpostanlage, den 3 Maschinenstationen, erzeugt. Während die beiden Stationen „Schacht 4/8“ und „Kanalbrücke“ speziell für die Rohrpostanlage von EH gebaut wurden, treibt die Maschinenanlage „Beeckbach“ noch eine Reihe anderer Rohrpostanlagen der ATH an.

Die zuerst genannten Anlagen bestehen aus je einem Drehkolbengebläse mit einer Förderleistung von 18,3 m³ Luft pro Minute bei einem Druckunterschied von 0,5 atü. Sie werden von einem Drehstrommotor über Keilriemen angetrieben.

Für den Fall eines Defektes am Gebläse oder Motor steht in jeder Station ein Reserveaggregat zur Verfügung, das nach Veränderung von nur wenigen Ventilstellungen sofort einsatzbereit ist.

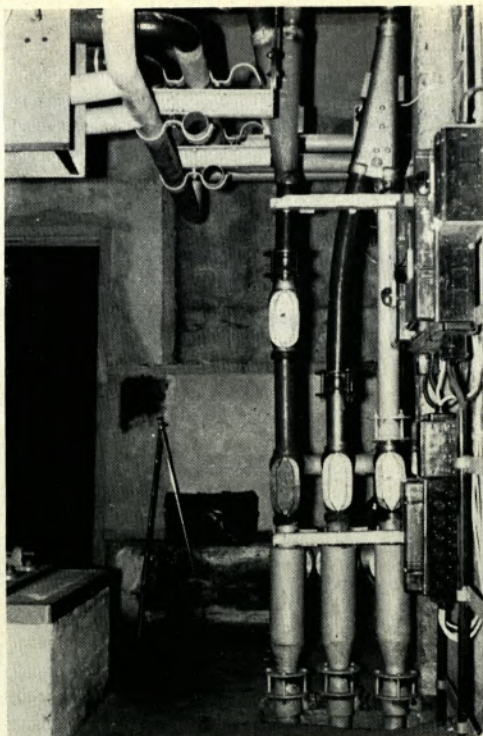
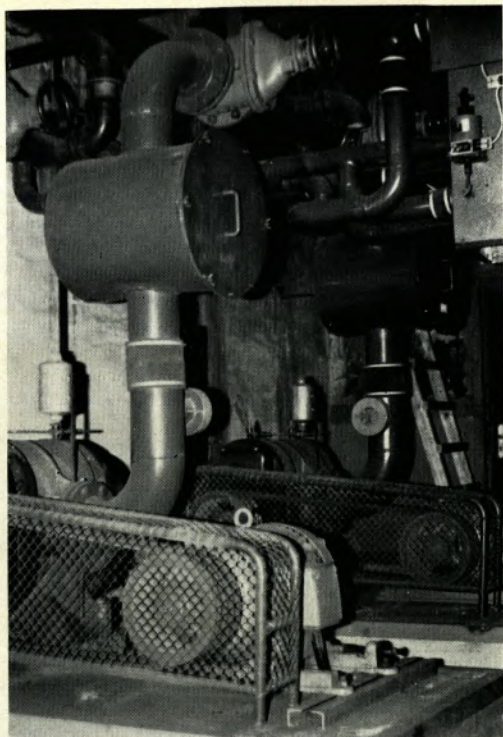
Die Maschinenanlagen laufen im Dauerbetrieb, da der Versand von Frachtbriefen Tag und Nacht möglich sein muß. Nur an den großen Feiertagen, zu Weihnachten und Ostern, wird den Anlagen eine kurze Verschnaufpause von 1 bis 2 Tagen gegönnt. Der monatliche Stromverbrauch beträgt etwa 26 000 kWh (Kilowattstunden). Unter Zugrundelegung eines monatlichen Verbrauches von 130 kWh ist das der Strombedarf von 200 Haushaltungen!



Treffpunkt aller Rohrpost-Fahrleitungen in unmittelbarer Nähe der Maschinenstation „Schacht 4/8“.

Rohrpostbüchsen. Links eine neue Stahlbüchse, rechts eine aufgearbeitete Büchse aus Aluminium (Laufleistung etwa 600 km).





◀ Anordnung der Weichen in der Maschinenstation „Schacht 4/8“.

Daneben: Maschinenstation „Schacht 4/8“. Im Vordergrund die laufende Maschine, dahinter das Reserveaggregat.



Sende- und Empfangsstation mit handbetätigter Weiche in der Waage Oberhausen West. Der Verwiegler, Herr Kalinke, prüft vor dem Absenden der Büchse noch einmal den richtigen Sitz der Verschlusskappe.

Wie eingangs schon erwähnt, gabelt sich die vom Stellwerk DK kommende Fahrleitung in der Maschinenstation „Schacht 4/8“ in eine Leitung zum Stw. Helmholtzstraße und eine Leitung zur Verkehrsabteilung der ATH. Im Gabelpunkt der beiden Leitungen sitzt eine vollautomatische, von der Büchse aus elektronisch gesteuerte Weiche.

Die vom Stellwerk DK ankommenden Büchsen werden nach Durchlaufen einer Bremsvorrichtung durch einen Sperrhebel in der Steueranlage festgehalten und unterbrechen in ihrer Haltestellung einen Lichtstrahl. Durch die Unterbrechung dieser Lichtschranke wird zunächst ein weiterer Sperrhebel betätigt, der verhindern soll, daß eine zweite Rohrpostbüchse in die Steueranlage einfahren kann. Danach wird der elektrische Widerstand der Büchse gemessen und bei einer Aluminiumbüchse die Umstellung der Weiche auf Richtung Helmholtzstraße ausgelöst. Bei einer Stahlbüchse bleibt die Weiche in ihrer Ursprungsstellung mit Richtung Verkehrsabteilung ATH stehen. Erst nach Beendigung des Meßvorganges und dem evtl. Umspringen der Weiche wird die Büchse zur Weiterfahrt freigegeben. Nach Durchfahrt der Büchse springt die Weiche in ihre Ursprungsstellung zurück, und der Haltehebel wird wieder ausgefahren. Zum Schluß dieses sich in Bruchteilen von Sekunden abspielenden Vorganges gibt dann der zweite Sperrhebel die Steueranlage zum Einfahren der nächsten Büchse wieder frei.

Zur Bestimmung des Empfängers haben nur die Zugabfertiger des Stellwerkes DK und die Verwiegler der Waage Oberhausen darauf zu achten, daß sie die richtige Büchse (Alu oder Stahl) verwenden. Alle weiteren Stationen bekommen automatisch nur eine Sorte von Büchsen. Zur Erleichterung des Bedienungspersonals wurden die Stahlbüchsen mit grünen Pfeilen (Richtung Grünstraße) und die Alu-Büchsen mit blauen Pfeilen versehen. Gleichzeitig zeigt die Pfeilrichtung an, wie die Büchsen in den Sender eingeworfen werden müssen.

Die Bedienung einer solchen Anlage ist zwar einfach, einige Spielregeln aber sind unbedingt einzuhalten, wenn ein reibungsloser Ablauf des Rohrpostverkehrs garantiert werden soll. So müssen z. B. die Büchsen gut verschlossen sein, damit sich die Verschlusskappe nicht während des Laufes lösen und im Fahrrohr verklemmen kann. Weiterhin ist beim Absenden mehrerer Büchsen ein Zeitabstand von etwa 3 Minuten einzuhalten, da sich die Büchsen auf der langen Fahrstrecke sonst auf Grund von unterschiedlichen Laufeigenschaften, die von dem Zustand der Büchsenabdichtungen abhängen, einholen und somit zu Verstopfungen in den Steuerorganen führen können.

Allgemein werden bei Rohrpostanlagen 50 bis 80% der Störungen durch Bedienungsfehler verursacht. Durch die Achtsamkeit unserer Mitarbeiter liegen wir bei unserer Anlage jedoch erheblich unter diesen Werten. Fremdkörper, wie Zigaretten- und Streichholzschachteln, Putzlappen, alte Zeitungen usw., gehören verständlicherweise nicht in die Rohrpostleitungen. Sie sind aber immer wieder Ursache von Störungen, die mitunter erhebliche Kosten verursachen. Man kann nur annehmen, daß die Urheber die Auswirkungen ihres Tuns nicht kennen, und wir hoffen, durch diesen nochmaligen Hinweis zur Abstellung beizutragen.

Über die Zusatzeinrichtungen, wie Luftentfeuchter, Luftfilter, Schalldämpfer, Überfahrgeräte usw., noch im einzelnen zu berichten, würde hier zu weit führen.

Abschließend sei aber noch gesagt, daß das gesteckte Ziel, mit Hilfe einer Rohrpostanlage den Frachtbriefverkehr zu beschleunigen und damit die Versandabfertigung zu rationalisieren, voll erreicht wurde.

Moselfahrt aus Moselliebe – und ein Rezept dazu

Man kennt sich in den Menschen nie aus. Selbst gute Freunde sieht man oft völlig falsch. Da ist z. B. mein Freund Josef W., seines Zeichens Amtsrichter in einer mittleren Stadt, seiner Neigung nach ein stiller Gelehrter. Ich habe ihn immer für einen lebensfremden, versponnenen Einzelgänger gehalten, der nie mit den Wirklichkeiten des Alltags zu rechnen verstehe. Bis heute allerdings, muß ich hinzufügen; denn heute hat mich Josef W. auf eine geradezu entwaffnende Weise eigentlich vom Gegenteil überzeugt.

Ich traf ihn, strahlend frisch, auf dem Heimwege vom Gericht. Er war mit seinem nachgeborenen Jüngsten für eine Woche zur Weinlese an der Mosel gewesen. Es war nun schon das dritte Jahr, in dem er neben der üblichen Ferienreise diese heimliche Wallfahrt zur Heimat des von ihm hochverehrten Moselweines machte und dazu seinen Jüngsten mitnahm. „Junge“, sagte ich, seine strahlende Frische nicht ohne begreiflichen Neid betrachtend, „was mußt du für Geld haben, daß du dir diese Zusatzferien zum dritten Male erlauben kannst!“ „Oh“, lächelte er auf seine versteckte, humorige Weise, „so ist es nun gerade nicht.“ „Na“, wehrte ich ab, „sage jetzt nur, daß deine Moselfahrt aus Moselliebe nichts gekostet hat!“ „Natürlich hat sie etwas gekostet“, gab er bereitwillig zu, „denn etwas Gutes kostet immer noch sein Geld.“ „Aha“, triumphtierte ich, „damit hätte ich dich also überführt. Bleibt nur die Frage, woher du immer an das Geld kommst. Eine Erbschaft hast du jedenfalls nicht gemacht, sonst hättest du es mir sicherlich erzählt.“ „Hätte ich“, bemerkte er treuherzig und im Tone eines Biedermannes. Seine trockene Gelassenheit begann mich aufzuregen. Es war ihm nicht entgangen. Ich stellte es an der Unschuldsmiene fest, die er aufzusetzen begann. „Was nun die Kosten angeht“, fuhr er daher noch treuherziger und mit listigen Augen fort, „die unbestreitbaren Kosten, wie ich dir zugeben muß, so darf ich dir gestehen, daß sie nicht im geringsten zu meinen Lasten gegangen sind.“ „Bei Gott“, entrüstete ich mich, „die hat selbstverständlich deine gute Erbtante Eulalia übernommen.“ „Keineswegs“, unterbrach er mich, „denn ich besitze diese Erbtante Eulalia ja nicht, wie dir wohl bekannt sein wird.“ „Und ob es mir bekannt ist –!“ erregte ich mich. „Aber das Geld –! Woher hast du das Geld –?“ „Du wirst lachen“, höhnte er – jawohl, es war offensichtlich blanker Hohn, mit dem er sprach –, „ich habe das Geld dafür erhalten, daß ich das ganze Jahr über etwas für meine Gesundheit getan habe. Es ist mir übrigens großartig bekommen.“ Allmählich verschlug es mir die Stimme. Ich starrte ihn in seinem Lächeln nur groß und fassungslos an. „Ich hoffe, jetzt allmählich beginnst du zu begreifen“, beschloß er anzüglich seine geheimnisvollen Andeutungen. „Ich begreife überhaupt nichts!“, giftete ich mich erbot und jappte nach Luft. „Dabei ist es doch so einfach“, bemerkte er besänftigend. „Jeder Klippschüler kann es dir vorrechnen.“ „Ich muß schon sagen: Du bist ein – ein –“, fuhr ich wütend auf, „Unter Freunden bitte keine Beleidigungen!“, fiel er mir abwehrend ins Wort. „Ich werde dir alles haargenau erklären. – Also: wenn ich aus dem Gericht komme und es ist ein solch schöner Tag wie heute, dann fahre ich nicht mit der Straßenbahn, sondern gehe hübsch zu Fuß, was gesundheitlich von außerordentlichem Vorteil ist.“ „Bin ich nun närrisch oder bist du närrisch?“, stöhnte ich auf. „Aber“, verwies er mich sanft, „man muß den Angeklagten bis zum Schluß anhören. Es ist alter Rechtsgrundsatz. – Also – wie gesagt – ich gehe zu Fuß. Und das Geld – es sind jedesmal fünfundzwanzig Pfennige! – lege ich daheim in meine alte Kindheitssparbüchse. Da gibt es denn im Laufe des Jahres Tage, an denen ich ganze viermal dieses Geld spare – zweimal für die Hinfahrt und zweimal für die Rückfahrt. Das ergibt dann an solchen Tagen ein nettes blankes Markstück, das ich zurücklegen kann; denn in meinem Monatsetat sind die Straßenbahnfahrten voll vorgesehen.“ „Aha“, begann ich zu begreifen, „so also machst du das.“ „Nicht nur das“, fuhr mein Freund überlegen fort. „Es

gibt dazu auch Tage, an denen ich bewußt eine Zigarre weniger rauche. Auch diese Groschen wandern in die gleiche Büchse. Und jeweils nach einem Monat wird all dieses Geld, das ich sonst unbemerkt mit ausgegeben hätte, auf mein Sparkonto „Moselfahrt aus Moselliebe“ getan. Als ich es vor zehn Tagen für meine diesjährige Fahrt in die Weinlese abholte, konnte ich immerhin zweihundertneunundneunzig Mark und zwölf Pfennige einschließlich der Zinsen in Empfang nehmen.“ „Allerdings“, gab ich zu, „das läßt sich hören.“ „Nicht wahr, dafür kann man sich schon einige gute Tage machen. Aber ich habe dich dabei keineswegs vergessen – heute abend erwartet dich eine nette Pulle Bernkastler Spätlese. Du wirst doch zeitig erscheinen?“ „Werde ich“, gab ich ausgesöhnt zur Antwort.

Wie gesagt – ich habe meinen Freund immer für einen lebensuntüchtigen Träumer und Gelehrten gehalten. Wirklich, man kennt sich in den Menschen doch niemals aus!

Kleine
Eisenbahn-**Chronik**
Ernstes und Kurioses
von Anno dazumal

Achteinhalb Zoll zuviel

Ordnungsliebende Menschen mögen sich zuweilen fragen, warum die Spurweite der deutschen und der meisten anderen europäischen Hauptbahnen, die „Normalspur“, genau 1435 Millimeter beträgt und nicht, was eine „runde“ Zahl darstellte, 1250 oder 1400 oder 1500 Millimeter.

Die Schuld daran – wenn man überhaupt einen Vorwurf daraus konstruieren wollte – liegt bei dem englischen Eisenbahnpionier George Stephenson. Für seine erste Eisenbahn von Stockton nach Darlington war ihm vor 140 Jahren eine Spurweite von fünf Fuß vorgeschrieben worden – die gleiche nämlich, die die englischen Postkutschen aufwiesen. Diese Breite mußte Stephenson aber, um die Dampfzylinder zwischen den Lokomotivrädern unterbringen zu können, um achteinhalb Zoll überschreiten, so daß sich eine Spurweite von 1435 Millimeter ergab.

Da man damals auf dem europäischen Kontinent die ersten Lokomotiven aus England bezog, mußte man zwangsläufig auch hier die Gleise im Abstand von fünf Fuß und achteinhalb Zoll verlegen. Als die Kontinental-Europäer dann eigene Lokomotiven und Wagen bauten, mußten sie sich, da das 1435er-Netz nun einmal vorhanden war, weiterhin der gleichen Spurweite anschließen. Ausnahmen bildeten nur die irischen, portugiesischen, spanischen und russischen Bahnen; denn in diesen Ländern begann das Eisenbahnzeitalter erst später.

Ich tue alles gleich frisch von der Hand weg, das Unangenehme immer zuerst, und verschlucke den Teufel, ohne ihn erst lange zu begucken.

Frau Rat Goethe

Am Denken liegt es / Ein Wort gegen den Typensalat

Man kann die Sache drehen, wie man will — die letzte Verantwortung trägt der Verbraucher. Wenn wir als Hausfrauen, die größte Verbrauchergruppe, wirklich mit unseren Entscheidungen das Wohl und Wehe der Gesamtwirtschaft mitbestimmen, dann haben wir nicht nur das Recht, sondern die Pflicht, aufzuzeigen, wo dieses „Verantwortung-Tragen“ erschwert wird. Es gibt keine Hausfrau heute, die nicht trotz Wirtschaftswunder scharf kalkulieren müßte, um den Wünschen der ganzen Familie gerecht zu werden und dabei den so notwendigen Rücklagen für unvorhergesehene Fälle Rechnung zu tragen.

Welchen ungeheuren Einfluß die Mode in allen Sparten unseres Daseins besitzt, ist jedem völlig klar, und man wird grundsätzlich auch nichts dagegen einwenden können. Aber alles hat seine Grenzen. Überschritten werden sie gerade bei uns von einem Hang der Wirtschaft zu einem steten Wandel an Formen, Farben, Material, der oft wirklich nichts mehr mit Verbesserung, Leistungssteigerung, größerer Haltbarkeit usw. zu tun hat.

Warum wir zwischen 250 verschiedenen deutschen Waschmaschinentypen wählen müssen, ist unverständlich. Die Hälfte müßte genügen, den verschiedenen Voraussetzungen an Wohnung, Einkommen, etc. zu entsprechen. Hundert verschiedene Staubsaugermodelle, 400 verschiedene Kühlschranksmodelle, tausend verschiedene Zimmerofentypen ... und so geht es lustig weiter. In dem knappen Jahrzehnt Fernsehen sind 3500 verschiedene Modelle von Fernsehgeräten angeboten worden. Ob diese Vielfalt nicht weitgehend auf Kosten der Güte und des Preises geht?

Wer kennt nicht das Dilemma als Hausfrau, wenn man bei einem Gerät, das manchmal kaum zwei Jahre alt ist, Ersatzteile benötigt und sie entweder erst in der Fabrik bestellt werden müssen (mit aufreibenden Lieferfristen, derweilen das Gerät unverwendbar ist) oder überhaupt nicht mehr hergestellt werden. Man erhält die freundliche Auskunft: Natürlich nehmen wir das alte Gerät beim Kauf eines neuen in Zahlung!

Was hier mit dem Volksvermögen — und unserem eigenen Geld! — geschieht, ist gefährlich. Welche Summen könnte jede Hausfrau auf ihr Sparkonto tragen, wenn die Neuanschaffung unterbleiben könnte. Denn, daß ein Ersatzteil nur einen Bruchteil der Neuanschaffung ausmacht, selbst wenn das alte Gerät in Zahlung genommen wird, ist unbestreitbar. Wobei noch erwähnt werden sollte, daß bei der Vielfalt der Typen, mit denen sich auch die Reparaturwerkstätten herumschlagen müssen, Fehler auftreten, die bei weniger Typen mit ziemlicher Sicherheit vermieden werden könnten. Wir Hausfrauen sollten etwas gegen den Typenwirrwarr tun, der unsere Arbeit erschwert und das Leben manchmal verteuert. Allerdings bedeutet das,

nicht immer nach Neuem zu verlangen, sofern es nicht tatsächlich eine echte Verbesserung ist, und uns nicht stillschweigend mit der Auskunft abzufinden, daß das alte Modell überholt sei und es keine Ersatzteile mehr gebe. Kundendienst wird nur da großgeschrieben und geboten, wo er verlangt und in Anspruch genommen wird, um Werte zu erhalten. Das ist eine Frage des sparsamen Denkens — auf beiden Seiten, eine Frage der Wirtschaftlichkeit. Können wir, die Verbraucherinnen, uns da von jeder Schuld freisprechen? Sparen wir wirklich durchgreifend und konsequent?

Wellensittich

macht Werksbesichtigung

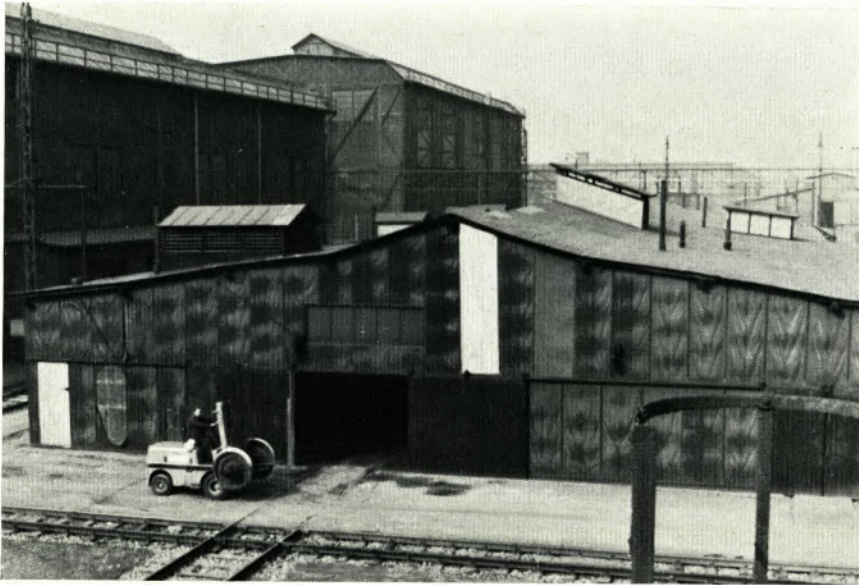
Es geschah im Thomaswerk I in Ruhrort, während der Nachtschicht, so um 0.30 Uhr. Wir arbeiteten auf Hochtouren. Unsere Hemden und Jacken klebten nur so von Schweiß. Nur wenn wir nach draußen schauten, begannen wir zu zittern, denn es war eine sehr, sehr kalte Nacht, mitten im strengen Winter. Als der Blasemeister wieder einmal das Signal gab, den Konverter aus dem Kamin zu drehen, mischte sich unter Hunderttausende kleiner grellweißer Funken ein blau-grüner Ballen, der sich bald als Wellensittich entpuppte. Er mußte sich wohl für alle Arbeiten interessieren, denn bald war er an der Pfanne, dann an der Gießgrube, bald am Konverter, oder an der Kalkbühne.

Nun begleitete er unsere Blockmaschine zum Tiefofen und, als die Blöcke gewogen wurden, machte auch unser Sittich eine kurze Pause, um den Wiegemeister beim Wiegen zugunsten des Thomaswerkes zu beeinflussen. Dann flog er weiter zum Tiefofen. Hier hüpfte er ganz nahe heran, um genau zu sehen, was mit den Blöcken in den Öfen gemacht würde. Plötzlich ein lauter Knall, unser Sittich erschrak zutiefst und wollte schon wegfliegen, da stellte er zu seinem größten Erstaunen fest, daß in diesem Augenblick ein neuer Block durch die Walze gegangen war. Sehen und hin, war eins. Seine Äuglein wurden groß und größer, als er sehen mußte, daß dieser Block immer dünner und länger wurde. Gerne hätte er wohl mal hinter die Walze gelinst, aber wie dahinkommen? Nein, es ging nicht. Da heulte die Sirene. Was, schon sechs Uhr morgens? Noch nie war eine Schicht so kurz.

Als wir am Abend wiederkamen, galt natürlich unsere erste Frage dem Vogel. Er war tot! Er war wohl doch für einen Wellensittich etwas zu neugierig gewesen. Die Übergabe der Gießpfanne vom Zentralkran zum Gießkran mußte ihn so tief beeindruckt haben, daß er gar nicht fühlte, als ihn ein weißglühender Funken tödlich traf. So konnte unser armer Sittich seine Erlebnisse und Eindrücke nicht mehr in seinen Vogelbauer mit zurücknehmen.

W. H.

Die neue Radsatzwerkstatt unserer EBW



Die Abbildungen 1 und 2 zeigen die alte Holzhalle 4, in der die Radsatzwerkstatt bis Ende 1964 untergebracht war.

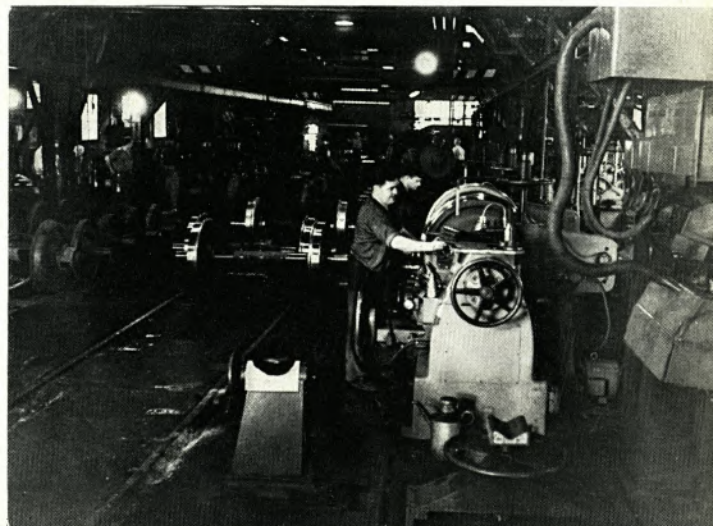


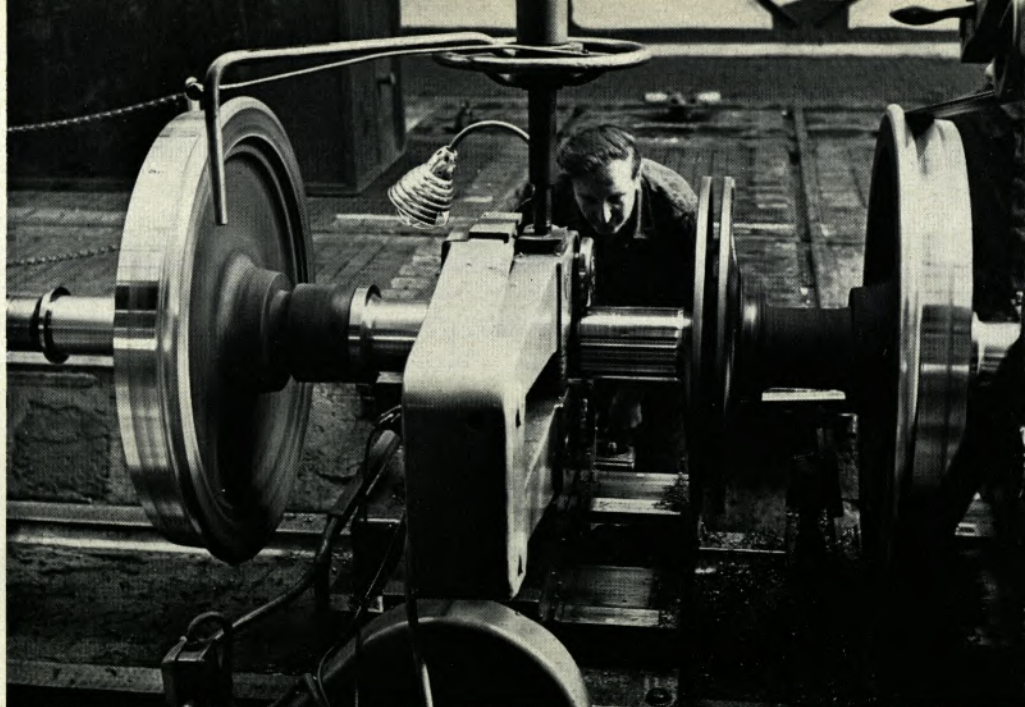
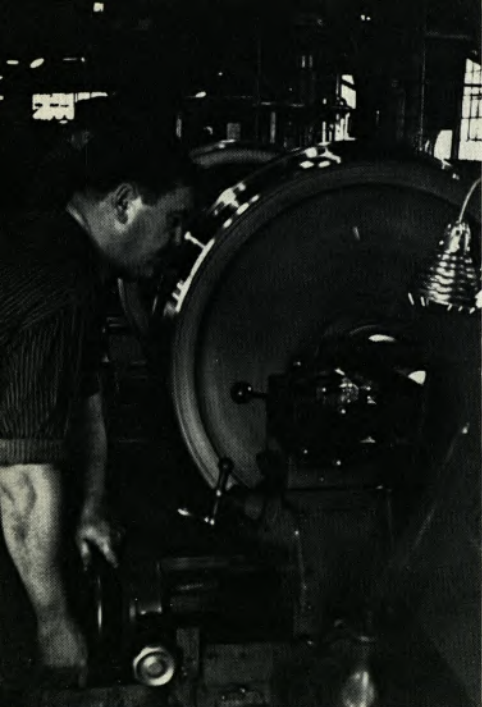
Ende des vergangenen Jahres wurde nach langer Planungszeit mit den Umbau- und Modernisierungsarbeiten im Raume der EBW begonnen. Große Veränderungen, die der Rationalisierung dienen, und umfangreiche Verbesserungen sind vorgesehen. Aber auch manches Unangenehme während der Bauzeit wird hingenommen werden müssen. Da man an das Gelände gebunden ist, müssen alte Hallen geräumt und Arbeitsplätze verlegt oder zusammengelegt werden, damit der Raum frei wird für den Bau neuer und modern eingerichteter Werkstätten. Im Mittelpunkt der EBW, wo die alten Holzhallen 4 und 8/9 stehen oder standen, werden die neuen Arbeitsstätten errichtet.

Zuerst mußte in Halle 27c nach der Freigabe dieser Halle durch den Betriebsmaschinendienst, der in andere Räume umzog, ein neuer Arbeitsraum für die Radsatzwerkstatt geschaffen werden, damit die alte Halle 4 zum Abbruch frei gemacht werden konnte. So war die Radsatzwerkstatt die erste, die von der Umgestaltung profitierte.

Über die weiteren umfangreichen baulichen Veränderungen im Raum der EBW werden wir in einer unserer nächsten Ausgaben berichten.

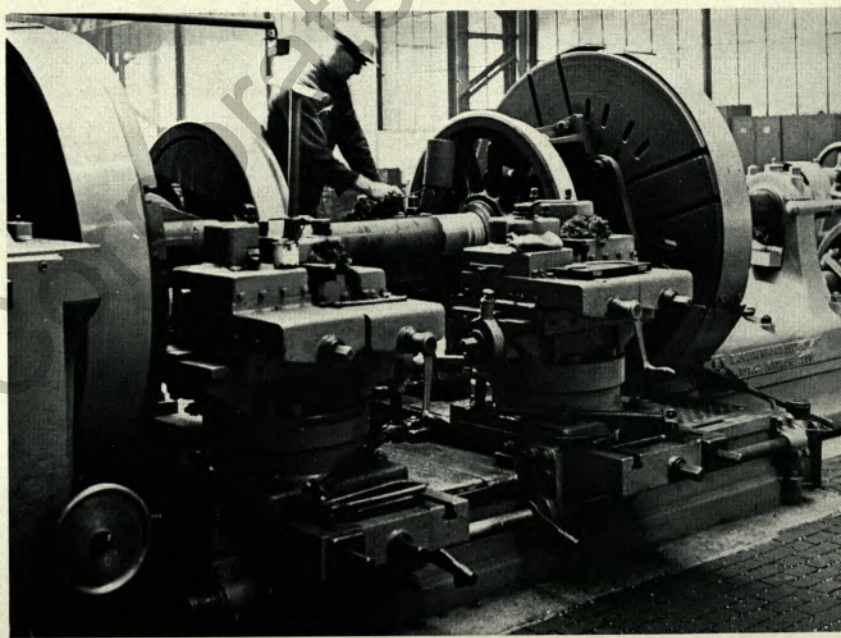
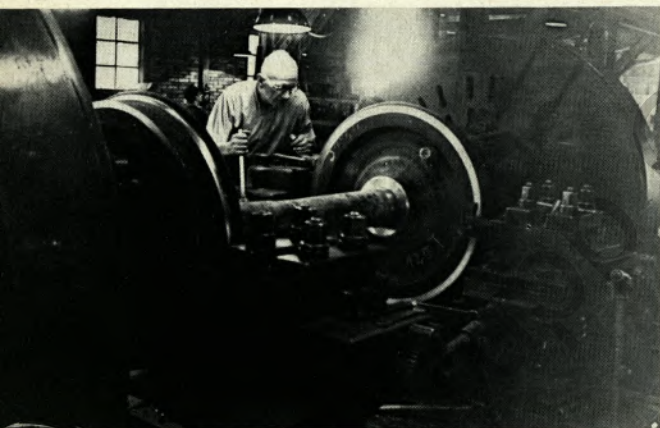
Bilder 3, 4 und 5 machen deutlich, wie dunkel und eng die alte Halle war.





Die neue Radsatzwerkstatt unserer EBW

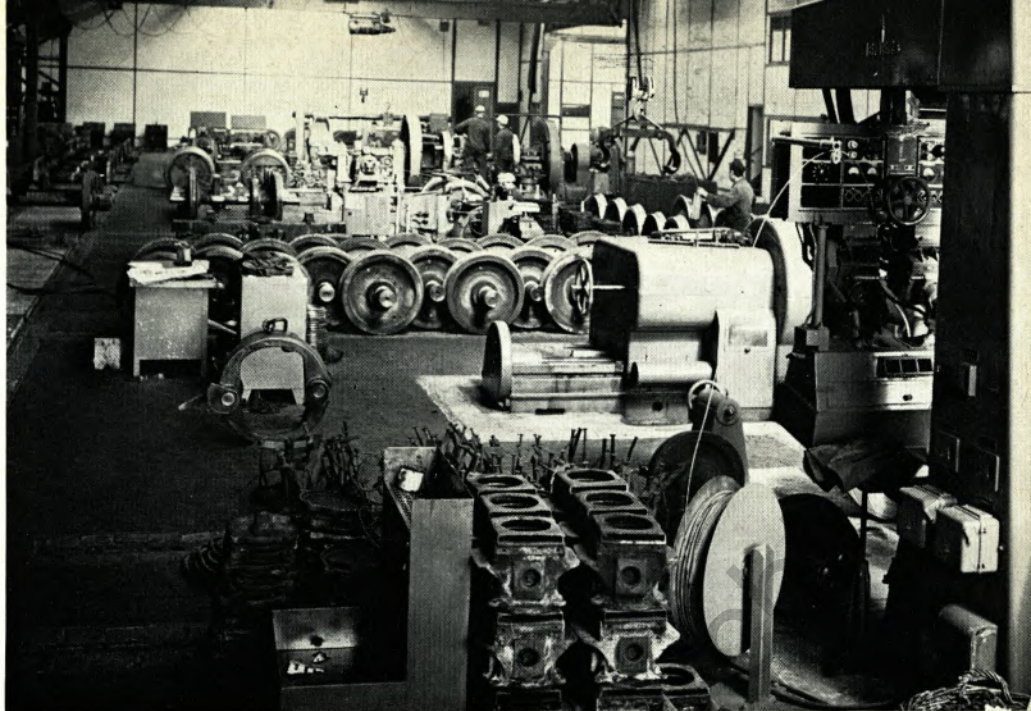
Auf den Bildern 8 und 9 sieht man die Lok-Radsatzdrehbank. Hell und übersichtlich ist der Platz in der neuen Halle, an dem Herr Haubs einen Radsatzumriß bearbeitet (9), wogegen der mittlerweile pensionierte Herr Spooren noch in der alten Halle an der gleichen Maschine steht (8).



Auch neue Einrichtungen und Anlagen wurden nach dem Umzug in der neuen Werkstatt aufgestellt. Die Bilder 10 und 11 zeigen Herrn Hübner an der vollautomatischen Waschanlage, in der Lagergehäuse, Lagerschalen, Gehäusedeckel usw. von Schmutz und Öl befreit werden.

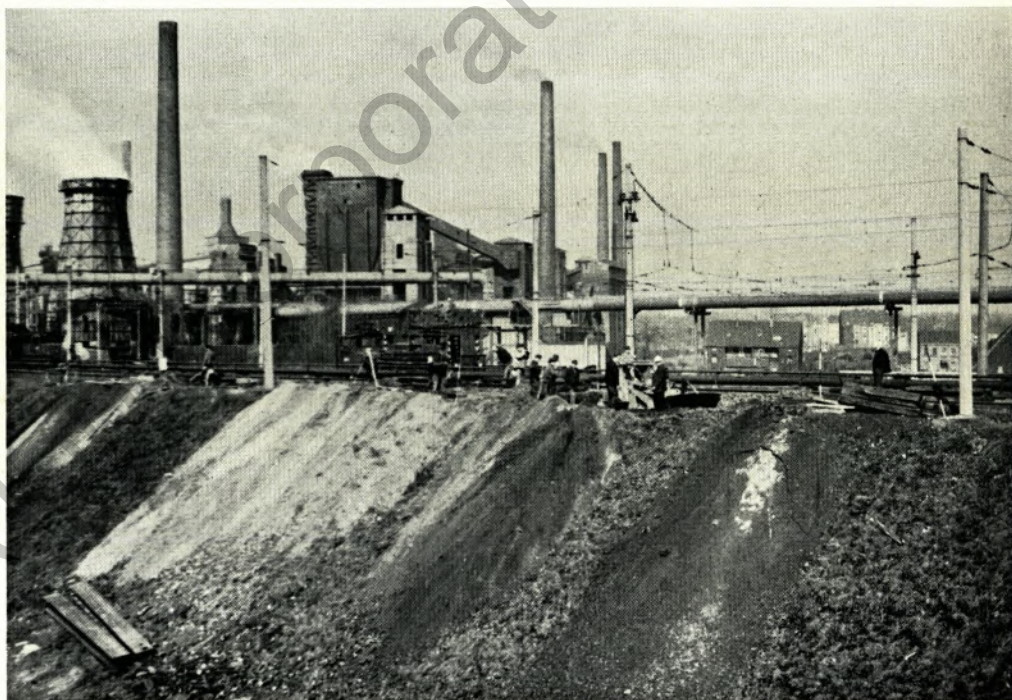
Zum Vergleich einmal Bilder 6 und 7, die die gleiche Prägepoliermaschine zeigen, an der die Lagerstellen der Gleitlager an den Radsätzen bearbeitet werden. Bild 6 zeigt einen Dreher, Herrn Stenzel, in der alten Werkstatt und Bild 7 Herrn Bruckmann an der gleichen Maschine in der neuen Werkstatt beim Bearbeiten der Tatzlagerstelle eines E-Lokradsatzes.

Bild 12 gibt einen Blick in die neue, lichte Radsatzwerkstatt wieder. Rechts das Eingangs- und links das Ausgangsgleis, im Vordergrund steht die automatische Spurkranz-Schweißmaschine.



Bau der Wittfeldbrücke im Zuge der Nord-Süd-Straße wurde begonnen

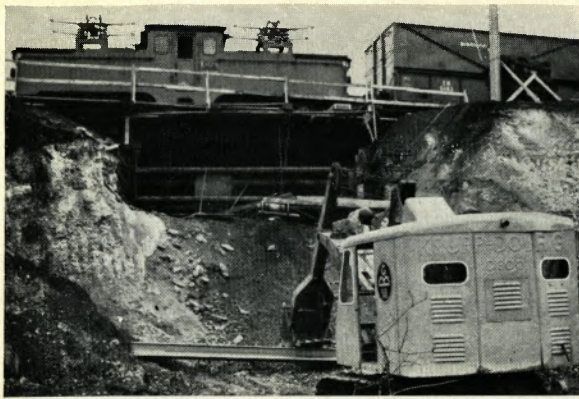
Bahndamm im Bereich der Baustelle vor dem Beginn der Arbeiten. Im Hintergrund befindet sich die Kokerei 4/8.



Montage einer Behelfsbrücke.



Nach dem Einbau einer Behelfsbrücke wird das Gleis wieder verlegt.



Bodenaushub unterhalb der Behelfsbrücken.



Im Zuge der im Bau befindlichen Nord-Süd-Straße hat die Stadt Duisburg am 1. März 1965 mit dem Bau der Wittfeldbrücke begonnen. Das zu errichtende Kreuzungsbauwerk befindet sich etwa 150 m südöstlich der Hamborner Straße und soll unsere Gleisanlage über die Nord-Süd-Straße führen.

Da der Werksbahnverkehr während der Bauzeit auf den 12 vorhandenen Gleisen voll aufrechterhalten werden muß, wurden zunächst 24 Behelfsbrücken eingebaut, um die beiden Betonwiderleger der Brücke unter der Gleisanlage erstellen zu können.

Der Bodenaushub erfolgt im Schlitzverfahren, wobei der etwa 60 m breite Bahndamm an zwei Stellen durchstoßen werden muß. Die Bodenmassen werden manuell ausgebaut, per Transportband außerhalb des Dammes befördert und per Lkw abgefahren.

Nach dem Bau der Widerlager werden dann die vorgesehenen Stahlüberbauten abschnittsweise in kurzen Eisenbahnbetriebsunterbrechungen montiert. Die vorgesehene Bauzeit beträgt etwa 15 Monate.

Zur gegebenen Zeit, wenn die Bauarbeiten weiter fortgeschritten sind, werden wir unseren Lesern noch ausführlicher über dieses Bauwerk berichten.

H. Kleine-Hartlage

Eine amerikanische Fünftzentnerbombe, die beim Bodenaushub im Bahndamm gefunden wurde und entschärft werden mußte.

Frühjahrs-Fuchsjagd beim EBN

Schon seit geraumer Zeit finden sich Arbeitskameraden des Eisenbahnbetriebes Nord wöchentlich einmal zusammen, um mit Hallenspielen, Brettspielen und Unterhaltung einige gemeinsame Stunden zu verleben. Erfreulicherweise sind auch viele ausländische Kollegen mit Begeisterung dabei.

Vor einigen Wochen wurde die schon lange vorbereitete Frühjahrs-Fuchsjagd gestartet. Um den ausländischen Teilnehmern an dieser Jagd eine Freude zu machen, haben wir erstmalig versucht, den Bericht auch in türkischer und italienischer Sprache wiederzugeben.

Quer durch die Hünxer Heide wurde der „Fuchswagen“ verfolgt, der durch Kalkflecken seine Spur hinterlassen hatte. Natürlich wurden dabei auch viele Irrwege gezeichnet, um die Verfolger abzuschütteln. Die richtige Fährte führte nach Gahlen, wo der „Fuchs“ sich in der strohgefüllten Feldscheune eines Bauernhofes versteckt hatte. Dort wurde er von zwei der ihn verfolgenden Wagen fast gleichzeitig gestellt, die somit als Sieger aus dem Spiel hervorgingen und die Siegestrophäe, den „Fuchsschwanz“, errangen.

In der Gastwirtschaft Schult in Gahlen wurde dann die Jagd „verblasen“. Die Sieger erhielten hier eine „Urkunde“ und den ausgesetzten Preis. Sie wurden auch dazu bestimmt, die Herbst-Fuchsjagd vorzubereiten und dabei den „Fuchs“ zu spielen.

Eine zünftige Kegelerunde und fröhliche Unterhaltung, bei der einer der Kollegen sogar als geschickter Zauberkünstler auftrat, bildete den Abschluß.



Übergabe des Preises an den Sieger der Kegelerunde. — Avcılardan birinci gelenler Hediye alacaklar ve Kegel hepberaberce oyniyacaklar.

Sene basindaki Tilki avcılığı oyunları:

Kisa bir zamandan beri baslamis olan, bos vakitlerde is arkadaslarimizla her haftada bir kere (Eisenbahnbetrieb Nord da) Tilki yakalama oyunları gösterilecek. Salon etrafında ayakla oynanacak çok güzel oyun tertiplenmiştir.

Neseli konusmalar la biraz oturulup karsilikli vakit geçirilecektir. Bütün arkadaslar (yabancılar) sen ve heyecan içinde olacaklar.

Martta basliyacak uzun bir zaman için hazirlanmis Sene basi Tilki avcılığı oyunları:

Önlerdeki hedeflere nisan atilacak ve bir Tilki yakalama arabasi bir kaza içindeki Toprak arazide çapraz yollarda dolanaçak, arkadan Tilkinin gittigi yerden bırakmis olduğu izlerden takip edecek bu araba onu yakaliyacak. Tilki arabasi Tilkinin gittigi yollari gösteriyori etrafında onu ariyor bulamiyor pesini takip ede izlerinin pesine bir kazaya veriyor Tilki orada bir köylü kulübesine gizleniyor ve iki araba

Die Verfolger vor Beginn der Jagd. — Onun arkasında diger otomobiller takip eder. — I cacciatori davanti la caccia.

Darunter: Die beiden Siegermannschaften vor dem Versteck des „Fuchswagens“. — İçinde Tilki bulunan otomobili arkadan gelen avei otomobilleri bir yerde sikistirip yakalayacaklar. — I due gruppi vittoriosi davanti il nascondiglio della „macchinavolpe“.

Gemütliches Beisammensein nach der Jagd. — Hep beraberca eglenceli iyi bir avcılık gecesi geçirilecek. — Essere insieme piacevole dopo la caccia.



Für unsere Gartenfreunde:

Anzucht und Pflege der Zweijahrsblumen

Die Anzucht der Zweijahrsblumen ist nicht schwieriger und aufwendiger als die der Einjährigen. Während die Einjahrsblumen verhältnismäßig bald nach der Aussaat an Ort und Stelle gepflanzt werden, verbleiben die Zweijährigen auf dem Anzuchtbeet bis zum Herbst und werden erst dann ausgepflanzt. Sie bilden im ersten Jahr nur Sproß und Blätter, die Blüte erscheint dann im nächsten Jahr. Nach der Blütezeit vergehen die Pflanzen. Die Aussaat all dieser zweijährigen Blumen geschieht am besten auf humosen, nährstoffreichen Anzuchtbeeten im Mai, Juni oder Juli. Der breitwürfigen Aussaat ist die Reihensaat vorzuziehen, weil die Keimlinge dann besser vom Unkraut zu unterscheiden sind und das Jäten leichtfällt. Auch diese Jungpflanzen werden stärker und wachsen später besser an, wenn sie pikiert werden. Dasselbe Ziel erreicht man mit regelmäßigen, schwachen Düngergaben. Damit muß allerdings im August aufgehört werden, damit die Pflanzen in den herbstlichen Ruhezustand gelangen. Sie dürfen zu Beginn der rauen Witterung nicht mehr im Trieb sein. Im Winter ist eine leichte Decke aus Fichtenreisig anzuraten. Besonders in den ersten Monaten des neuen Jahres, wenn die Sonne schon Kraft hat, die Nächte aber Frost bringen, leiden die Pflanzen unter den großen Temperaturschwankungen. Wenn der Frost sie mit dem Wurzelwerk aus der Erde gehoben hat, müssen sie baldmöglichst vorsichtig wieder angedrückt werden.

Eine der bekanntesten Zweijahrsblumen ist der Goldlack (Bild links) mit seiner reichen Blütenskala von gelb über gold bis tiefdunkelrotbraun. Seine Blüten leuchten im Frühjahr zwischen Tulpen und Vergißmeinnicht gefüllt



Goldlack



Glockenblume



Fingerhut



Malve

und ungefüllt. Er kann einzeln oder in Gruppen gepflanzt werden. Im Winter ist er für etwas Frostschutz dankbar. Wer ganz vorsichtig sein will, umbaut die Pflanzen mit einem Kasten oder pikiert in Töpfe und überwintert sie in einem kalten Frühbeet. Auch vor Kaninchen müssen die Pflanzen geschützt werden.

Die Marienglockenblumen in Weiß, Rosa und Blau (Bild Mitte links) brauchen beim Auspflanzen Platz, etwa 40×40 cm allseitigen Abstand. Es empfiehlt sich, sie im Juli zwischen gleichhohe Stauden (70 cm) zu setzen. Ihre Blütenfülle ist so reich, daß anhaltender Sommerregen sie leicht zu Boden drückt. Das kann dichter Stand zwischen Stauden verhindern. Die gefüllten und ungefüllten Sorten sind gleichermaßen als Schnittblumen begehrt. Die Blüte folgt der Tulpenblüte.

Zu den Fingerhutarten (Bild Mitte rechts) ist eine neue Sorte gekommen, die Horizontale-Excelsior-Hybride in Farben. Der Blütenstiel ist mit waagrecht gestellten Blüten dicht besetzt, ähnlich wie Glockenblumen. Die Höhe von 150 bis 180 cm verlangt freien Stand. – Die Malve oder Stockrose (Bild rechts) eignet sich am besten zur Gruppenpflanzung. Beim Pflanzen muß man vorsichtig mit ihren fleischigen Wurzeln umgehen. Kupfermittel beugen dem Malvenrost vor.

Immerblühende Begonien im Balkonkasten

Zu den beliebtesten Topfpflanzen zählen auch heute noch die Begonien. Ihren Namen tragen sie zu Ehren eines Gouverneurs der Insel San Domingo, der im 17. Jahrhundert dort lebte. Mittlerweile hat man über 1000 verschiedene Arten entdeckt, die in den tropischen und subtropischen Gebieten Afrikas und Asiens, ja auch in Amerika wild wachsen. Die Pflanze zeigt eine große Fähigkeit, sich anzupassen. So findet man sie in ihrer Heimat als ausdauernde Kräuter in feuchten Waldgebieten, als Aufsitzer auf Bäumen in tropischen Wäldern, als Sträucher und Halbsträucher, kletternd und hängend. Kein Wunder, daß sie auch hierzulande als Kulturpflanze ausdauernd und standfest ist, sehr lange blüht und nie versagt.

Zwei voneinander abweichende Typen sind auf dem Wege der Züchtung entstanden. Das eine ist die Begonia semperflorens (siehe Bild) mit glatten, starken Blättern und ausdauernd. Das andere ist B. gracilis, wie ihr Name sagt, zierlicher und kleiner mit behaarten Blättern, etwas buschiger wachsend. Gracilis liebt Sonne, während die Semperflorens gern im Halbschatten steht, ohne einen Platz in voller Sonne gleich übelzunehmen. Die Vorkultur der Pflanzen überläßt man normalerweise besser dem Gärtner. Die Zahl der Begoniensorten ist riesengroß und wächst ständig weiter. Jedes Jahr kommen leuchtendere Farben heraus, die Pflanzen wachsen üppiger und sind widerstandsfähiger gegen Feuchtigkeit. Die Heterosis-Sorten treten dabei mehr und mehr in den Vordergrund. Das sind Kreuzungen bestimmter Elternsorten, die reicher

blühen als die Elternteile, aber keinen Samen ansetzen. Die Kreuzungen müssen also für jede neue Sorte neu durchgeführt werden.

Eine dieser F₁-Hybriden ist „Tausendschön“. Man züchtete sie als „Weiße Tausendschön“, „Rote Tausendschön“ und „Tausendschön rosa“. Bei der weißen Sorte steht das grüne Laub in schönem Gegensatz zu den weißen Blüten mit gelben Augen. Ihr Wuchs ist geschlossen, breit und niedrig. Sie blüht gleichmäßig reinweiß und überreich. Starken, reich verzweigten Wuchs zeigt dagegen die rote Form. Die große Menge der Blüten steht über dunklem Laub. Die rosa Sorte ähnelt den beiden anderen stark. Alle drei erhielten anlässlich der Bundesgartenschau in Stuttgart eine Goldmedaille. Der Pflanzabstand im Kasten soll 15 bis 20 cm nicht überschreiten. Nur ein dicht gepflanzter Bestand macht einen guten Eindruck.

Begonia semperflorens



Nur für passionierte Fernseher geschrieben

Kleiner, aber moderner „Knigge“ vom Benehmen vor dem Bildschirm des lieben Freundes

Als der selige Freiherr von Knigge anno dazumal sein Buch über den Umgang mit Menschen schrieb, bedachte er sehr wohl, daß man nicht mit allen Menschen nach dem gleichen Schema F umgehen kann. Deshalb widmete er in seinem Standardwerk dem Umgang mit Freunden und Frauen, mit Vorgesetzten und Hauswirten, dem Umgang mit Reichen und Gläubigern, mit Gelehrten und Künstlern jeweils ein eigenes Kapitel.

Hätte der Freiherr von Knigge sein vielzitiertes und selten gelesenes Buch nicht schon vor gut 150 Jahren, sondern erst in unseren Tagen geschrieben, wäre es wahrscheinlich erheblich umfangreicher ausgefallen. Er hätte nämlich eine ganze Reihe von Kapiteln anfügen müssen. So zum Beispiel eines über den Umgang mit Autofahrern und ein anderes über den Umgang mit Halbstarken. Ein sicherlich interessantes wäre das über den Umgang mit Mopedfahrern geworden. Auch die Ratschläge über den Umgang mit Managern hätten etliche Seiten gefüllt.

Vor allem aber hätte der kluge Freiherr einen eigenen Abschnitt dazuschreiben müssen über den Umgang mit einer Spezies der Gattung Mensch, die sich erst in dem letzten Jahrzehnt herausgebildet hat. Ich meine die Fernseher. Der Umgang mit Fernsehern unterliegt nämlich durchaus anderen Gesetzen als

der Umgang mit gewöhnlichen Menschen. Da ich auf diesem Gebiet über einige Erfahrung verfüge, will ich versuchen, das fehlende Kapitel in des Freiherrn von Knigge Buch durch einige Ratschläge aus der Praxis und für die Praxis zu ersetzen:

Kommst du in das Heim eines Fernsehers, so erwarte keinesfalls, daß man Notiz von dir nimmt. Mag der Fern-

Fortschritt

Mit Modernem Schritt zu halten ist bei vielen schon ein Tick, richtig Luxus zu gestalten dazu braucht man viel Geschick.

Fernsehn ist ein solcher Spleen, der die Menschen dazu bringt, daß sie leidenschaftlich glühn, nicht mehr Herr des Willens sind.

Ob die Sendung interessiert, das ist völlig nichtig, Geld hat man hier investiert, das allein ist wichtig.

Helmut Kempf

seher auch dein Freund sein – in erster Linie ist er eben Fernseher, und da du nicht auf dem Bildschirm, sondern nur im Türrahmen erscheinst, so kann er dich ja gar nicht wahrnehmen. Versuche nicht, dich durch betont fröhliche

Zwischenrufe wie „Hallo, Adalbert!“ oder „Servus, alter Knabe!“ bemerkbar zu machen.

Warte still und geduldig die nächste Bildstörung ab, um dann deinem Freund herzlich, aber kurz die Hand zu drücken. Warte nicht darauf, daß dir Platz angeboten wird – nimm ihn einfach! Nimm dir ferner ein Glas und schenke dir nach Herzenslust von dem guten Cognac ein. Wenn der Fernseher dein Freund ist, dann darfst du das. Wenn der Fernseher nicht dein Freund, sondern nur ein entfernter Bekannter ist, dann darfst du das auch. Da es nicht auf dem Bildschirm zu sehen ist, sieht es ja keiner. Du darfst es sogar, wenn der Fernseher dein Verwandter ist.

Versuche, dir das Programm anzusehen. Wenn du das nicht fertigbringst, dann versuche zu schlafen. Geht auch das nicht, dann versuche, dich in Geduld zu fassen. Auch das längste Fernsehprogramm geht einmal zu Ende. Versuche an nichts oder an etwas Bestimmtes zu denken. Versuche die Zigarren des Hausherrn. Versuche überhaupt alles, was du willst – nur versuche nicht, eine Unterhaltung in Gang zu bringen! Man würde dich mit Recht als einen unhöflichen, ungebildeten und ungeselligen Störenfried betrachten, den man kein zweites Mal einladen wird.

Wenn du geduldig und schweigsam die Abendschau und die Wetterkarte, den alten Spielfilm und den neuen Kulturfilm und die Quizsendung und noch vieles andere angesehen hast, dann wirst du für deine Ausdauer belohnt. Wird nämlich am Ende des Programms der Bildschirm dunkel, dann hast du Gelegenheit, mit deinem Fernsehfreund zu plaudern. Ein wenig nur, nicht allzu lange, denn es ist ja schon spät und eigentlich Zeit, ins Bett zu gehen. Lobe mit knappen, aber herzlichen Worten das Fernsehgerät deines Freundes, äußere dich anerkennend über die Brillanz der Bildwiedergabe und über den herrlichen Dreikanalton. Und wenn du dich anschließend verabschiedest, dann vergiß nicht, dich für den reizenden Abend zu bedanken.

Im übrigen mußt du mit den Fernsehern Nachsicht haben. Denn sie wissen nicht, was sie tun. Oder was sie tun sollen.

Helmut Seitz

Ungewiß

Ein Mensch, der diese Welt betritt, bekommt von Gott die Gaben mit, zu wirken und zu schaffen. Was er nun wirkt, was er nun schafft, wozu er einsetzt sich mit Kraft, das bleibt ihm überlassen. Ob er die Gaben, die er hat, erkennt und umsetzt in die Tat, ist oftmals nicht gewiß; schon mancher hat es spät bereut und hat zurückgewünscht die Zeit, die nun entschwunden ist.

Willi Fethke

Was geschah wann?

Am 9. Juni 1781 wurde Stephenson geboren, der Gründer der ersten Lokomotivfabrik in England; er starb am 12. 8. 1848.

Am 21. Juni 1931 wurde bei der Versuchsfahrt eines Propellertriebwegs (Schienenzepp) eine Geschwindigkeit von 230 km/h erreicht.

Schnellste Lokomotive

Die schnellste Lokomotive der Deutschen Bundesbahn, die für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 Kilometer je Stunde bemessen ist, wurde letzthin in Kassel fertiggestellt. Drei weitere Lokomotiven der gleichen Baureihe, E 03, sollen in Kürze folgen. Während des Sommers werden sie anlässlich der Internationalen Verkehrsausstellung in München zum ersten Male auf der Strecke München–Augsburg einen fahrplanmäßigen Betrieb mit 200 km/h aufnehmen. Im Jahre 1966 sollen sie mit ihrer hohen Geschwindigkeit mehrere Züge zwischen Celle und Langenhagen auf der Strecke Hamburg–Hannover fahren, darunter auch den Trans-Europ-Express „Blauer Enzian“, der damit der Zug mit der größten Höchstgeschwindigkeit sein wird. Später ist eine Reihe weiterer Strecken für Züge mit 200 km/h Geschwindigkeit vorgesehen.

gelerek onu orado yakalıyor ve gelecek senedeki Tilki avcılığı oyununun zamanına kadar tekrar hazırlıyorlar. Galin kazasının içindeki (Schult) isimli lokalde sona eriyor ve Tilki yakalama arabaları (ikiside) birer Senet alıyorlar Lokal içinde olanlar içkilerini içip böylelikle Neseli konuşma nefecesi sona eriyor.

EBN-Caccia alla volpe d'inizio d'anno

Già da molto tempo i colleghi di lavoro delle Ferrovie Nord si riuniscono fra di loro una volta alla settimana, e trascorrono delle ore felici sia con giochi di palestra, con giochi di racchetta ed altri passatempi. Fortunatamente vi sono fra di noi anche molti colleghi di lavoro stranieri che partecipano con vero entusiasmo. All'inizio del mese di marzo si è dato il via alla caccia alla volpe. Attraverso la landa di Hünxe viene inseguita la „Vettura-volpe“ che ha lasciato traccia di calca dietro di sé. Naturalmente essa ha anche percorso strade false, onde cercare di disperdere coloro che le danno la caccia. La traccia giusta portava a Gahlen, dove la „Volpe“ si era nascosta in un granaio ben ripieno di paglia, presso una cascina. La „Volpe“ è stata scoperta quasi contemporaneamente da due inseguitori, i quali, considerati come vincitori, hanno avuto il trofeo di una coda di volpe. Essi potranno così preparare la caccia alla volpe per l'autunno e mettere la „Vettura-volpe“.

In seguito, nella trattoria Schult di Gahlen, è stata festeggiata la partita di caccia. I vincitori hanno qui avuto il premio messo in palio con relativo certificato.

Una collegiale partita ai birilli con relativo trattenimento, hanno coronato il termine di questa festa.

H. Scholz

EH-MITTEILUNGEN

Anerkennung durch die Geschäftsführung

Die Lokführer Ernst Lohberg und Wolfgang Stefan wurden für umsichtiges Verhalten belobigt. Lokführer Stefan bekämpfte einen plötzlich ausbrechenden Brand auf der Lok D 104 sofort mit dem Feuerlöscher. Er erkannte dabei rechtzeitig, daß das Feuer größeren Umfang annehmen würde und verständigte unverzüglich die Feuerwehr der Hütte Phoenix, die den Brand löschte.

Beim Drücken einer Einheit Eisenpfannenwagen lief plötzlich flüssige Schlacke über, wodurch unter der Lok 114 ein Brand entstand. Lokführer Lohberg gelang es, das Feuer mit dem auf der Lok befindlichen Feuerlöscher zum Ersticken zu bringen.

Durch ihr umsichtiges Verhalten haben beide den Gemeinschaftsbetrieb vor größerem Schaden bewahrt.

Organisatorische Änderungen

Mit Wirkung vom 1. April 1965 wurde die Gruppe Organisation aus ihrem Verbund mit der Revision herausgenommen und als neue Abteilung „Organisation“ unmittelbar der kaufmännischen Geschäftsführung unterstellt. Mit der Leitung der neuen Abteilung wurde Herr Dipl.-Kfm. Waltemade unter gleichzeitiger Ernennung zum Abteilungsleiter betraut. Die Leitung der Revisionsabteilung liegt wie bisher bei Herrn Hbv. Dipl.-Kfm. Mertens. Die Vertretung des Herrn Waltemade bei dessen Abwesenheit übernimmt Herr Voßkamp, der gleichzeitig zum Abteilungsvorsteher ernannt wurde. — Zu den Aufgaben der Abteilung Organisation gehören solche der allgemeinen Organisation, der Organisation der Datenverarbeitung und der Datenverarbeitung selbst. — Die Revisionsabteilung konzentriert sich künftig auf die Aufgabengebiete der internen Revision und der Baurevision. Sie wird außerdem als Verbindungsstelle für Werkschutzangelegenheiten tätig sein.

Die „Arbeitsvorbereitung“ (AV) ist seit dem 1. April 1965 aus dem Bereich der TWA ausgeschieden und eine selbständige Abteilung geworden. Ihr Leiter, Herr Refa-Ing. Kirchenkamp, wurde unmittelbar der technischen Geschäftsführung unterstellt. Die Vertretung von Herrn Kirchenkamp übernimmt bei dessen Abwesenheit Herr Franzen.

Der im April neu gewählte Betriebsrat des Gemeinschaftsbetriebes konstituierte sich am 28. April 1965. Der Vorsitz und die Betriebsausschüsse setzen sich wie folgt zusammen:

- | | |
|------------------|---------------------|
| 1. Vorsitzender | Helmut Aulmann |
| 2. Vorsitzender | Alfred Müller |
| 1. Schriftführer | Johannes Hol |
| 1. Beisitzer | Karl Diercks |
| 2. Beisitzer | Johannes Winkendick |

Lohn- und Gehaltsausschuß

Hansbert Söllner
Friedrich Fuhrmann
Johannes Körperich
Heinz Großmann
Manfred Kollenbach
Eduard op de Hipt

Rangierschädenausschuß

Heinz Hermann
Josef Wolf
Günter Engel
Hansbert Söllner

Wirtschaftsausschuß

Helmut Aulmann
Alfred Müller

Wohnungsausschuß

Johannes Hol
Karl Diercks
Josef Wolf
Oskar Schmidtke
Franz Mochalski

Sicherheitsausschuß

Josef Wolf
Günter Engel
Walter Dyja
Eduard op de Hipt
Heinz Herhammer
Heinz Großmann

Sozialausschuß

Josef Wolf
Karl Diercks
Helmut Aulmann



Unser Bild zeigt die Mitglieder des neuen Betriebsrats.

15 Jahre Unterstützungsverein Eisenbahn und Häfen

Am 30. Juni 1965 kann unsere Unterstützungseinrichtung auf ein 15jähriges Bestehen zurückblicken. Sie wurde am 30. Juni 1950 in der Form eines eingetragenen Vereins gegründet. Vorsitzender dieses Vereins ist stets ein Geschäftsführer, dem 4 Vorstandsmitglieder beigegeben sind. Von diesen Vorstandsmitgliedern müssen 2 der Betriebsvertretung angehören. Die Vorstandsmitglieder werden jeweils auf 2 Jahre gewählt. Die Mitglieder des Vereins müssen mindestens 10 Jahre beim Gemeinschaftsbetrieb tätig sein.

Der Verein hat es sich zur Aufgabe gesetzt, sowohl aktive als auch pensionierte Belegschaftsmitglieder, die durch Krankheit oder sonstige in eine unverschuldete Notlage geraten sind, durch freiwillige Zahlungen zu unterstützen. Ebenso zahlt er den Kindern unserer Belegschaftsmitglieder, die zur Erstkommunion oder Konfirmation gehen, eine einmalige Beihilfe.

Als seinerzeit der Verein gegründet wurde, kannte man den Arbeitgeberzuschuß zum Krankengeld nicht. Es war daher unseren erkrankten Belegschaftsmitgliedern eine große Hilfe, wenn sie nach einer mehr als vierwöchigen Krankheit freiwillige Unterstützungen erhielten.

Nach der Einführung des Arbeitgeberzuschusses zum Krankengeld wird vornehmlich den Belegschaftsmitgliedern geholfen, die sehr lange krank sind und in eine Notlage geraten. Da ab 1957 die Unterstützungsfälle nicht mehr so zahlreich anfielen, konnten die Beihilfen wesentlich erhöht werden.

Der Kassenbestand des Vereins wird aufgefüllt durch Werkszuschüsse, durch Einnahmen für verlorene Werksausweise, ferner durch Beträge, die bei der Ahndung von Verstößen gegen die Arbeitsordnung erhoben werden.

Mitarbeit an der Zusammenstellung von Archivunterlagen

Trotz verschiedener Ansätze ist es bisher noch nicht gelungen, eine zusammenhängende „Geschichte“ des Gemeinschaftsbetriebes und seiner Vorgänger zu erstellen. Wir wollen nun in diesem Jahr ernsthaft und unter Einbeziehung aller Möglichkeiten versuchen, mit der Schließung dieser Lücke zu beginnen. Da Archivunterlagen gar nicht oder nur

mangelhaft vorliegen, sind wir dabei ganz besonders auf die Hilfe unserer Pensionäre und älteren Mitarbeiter angewiesen. Wir bitten diese daher, ihre persönlichen Erinnerungen an zurückliegende Zeiten niederzuschreiben und uns zuzusenden. Es interessieren uns dabei insbesondere Angaben über Landschaft und Baulichkeiten, über Ansehen des Unternehmens, Maschinenpark, Lehr- und Ausbildungsverhältnisse, Dienststellen, Vorgesetzte, Kollegen, Steckenpferde und Anekdoten. Darüber hinaus legen wir Wert auf Berichte über besondere Zeitverhältnisse (1. Weltkrieg, Inflation, Spartakistenaufrüstung, Haltung der Belegschaft, 2. Weltkrieg und Nachkriegszeit), nennenswerte Verkehrs- und Produktionsleistungen, Sozialprobleme, Betriebsräte, Auswirkungen von Fusionen, Neuordnungen usw.

Sollte der eine oder andere aus dieser „geschichtlichen“ Zeit unseres Unternehmens noch Fotos besitzen, bitten wir ihn, uns diese leihweise zur Herstellung von Reproduktionen zu überlassen. Wir erwarten kein vollendetes Manuskript, das wollen wir aus den einzelnen Beiträgen erst zusammentragen. Schreiben Sie so „wie Ihnen der Schnabel gewachsen ist“.

Wir würden uns freuen, wenn wir recht bald zahlreiche Zuschriften erhalten.

Die Rheinische Wohnstätten AG bittet ihre Mieter um Beachtung folgender Bekanntmachung:

Betr.: Be- und Entlüftung der mit Gasgeräten ausgestatteten Badezimmer

Wir weisen unsere Mieter nochmals eindringlich darauf hin, daß die in den mit Gasgeräten ausgestatteten Badezimmern vorhandenen Entlüftungs- und Belüftungsöffnungen stets offenzuhalten sind und nicht verschlossen werden dürfen.

Das Bekleben dieser Öffnungen mit Pappe oder Tapete, das wir leider häufig in den Wohnungen feststellen mußten, ist daher unbedingt zu unterlassen.

Werden diese Öffnungen verschlossen gehalten, können durch das Ansammeln der Abgase und durch Sauerstoffmangel tödliche Unfälle eintreten.



Bergmanns-Ehrenmal in Dinslaken

Groß war die Anteilnahme der Öffentlichkeit, als am 8. Mai in Dinslaken Arbeits- und Sozialminister Konrad Grundmann (rechts im Bild) das Bergmanns-Ehrenmal enthüllte. Das von Professor Meinardus aus Düsseldorf geschaffene Denkmal — das erste Bergmanns-Mahnmal in Deutschland — steht vor dem Kreishaus und ist fünf Meter hoch. Seine Abbildungen symbolisieren das Leben des Bergmanns. Die Errichtung dieses Ehrenmals geht auf die Initiative des Knappenvereins Lohberg e. V. zurück, der gleichzeitig mit der Weihe des Denkmals sein 75jähriges Bestehen feierte. Als Gratulanten waren starke Abordnungen befreundeter Knappenvereine — auch aus Belgien — zugegen.



Freunde der leichten Muse wurden nicht enttäuscht

Ein voller Erfolg war die diesjährige Frühjahrsveranstaltung unseres Quartettvereins, die unter dem Motto „Lieder von der Waterkant“ am 11. April in der Hamborner Stadthalle stattfand. Vor gut besetztem Hause gab der Männerchor, der über ausgezeichnetes Stimmenmaterial verfügt, unter seinem Chorleiter Karl Eberhardt eine Probe seines Könnens. Die leichte Note dieses Abends, die ihren Ausdruck in einer Auswahl bekannter Seemannslieder fand, wurde durch die schwungvollen und Stimmung machenden Darbietungen des bekannten Hamburger Lautensängers Richard Germer, assistiert von den Solisten Hammacher (Akkordeon) und Wetöller (Baßgitarre), ganz besonders unterstützt. Das Publikum bedankte sich entsprechend mit reichlichem Beifall und wurde durch mehrere Zugaben belohnt. Nach Ablauf des zweistündigen Programms bedauerte wohl jeder, daß diese heiteren Stunden schon so schnell vorübergegangen waren.

Richard Germer, ein Meister der Stimmungsmache



Unsere Jubilare



50 Jahre im Dienst ist am 14. Juli 1965 Schlosser Johannes Lünig, Hafen Schwelgern.

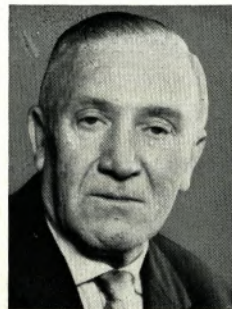
Der Jubilar wurde am 5. Mai 1900 im benachbarten Walsum geboren und wohnt dort auch Königstraße 57. Er arbeitete zunächst von 1915 bis 1927 im Hafen Schwelgern als Schlosser. Dann wurde er im Bootsbetrieb eingesetzt; bis zum Jahre 1942 war er Bootsmaschinist. Seitdem ist er im Hafen wieder als Schlosser tätig.

Als gewissenhafter Handwerker erfreut sich der Jubilar allgemeiner Wertschätzung. Seine Freizeit gehört seinem Garten. Auch bastelt er gern, und er ist zudem ein Freund des Kegelsports.

Auf eine **50jährige Werkszugehörigkeit** blickt am 26. August 1965 auch Verwieger

Ludwig Gehm zurück. Der in Kaiserslautern geborene Jubilar wohnt in Hamborn, Sandstraße 15. Seinen beruflichen Werdegang begann er auf der ATH in Hagendingen (Metz). Er wollte zunächst Zeichentechniker werden, ging dann aber schon bald als Arbeiter in das Walzwerk. Von 1919 bis 1933 war er auf der ATH in Hamborn-Bruckhausen als Magazinarbeiter in der Thomasschlackmühle tätig, dann bis 1955 Verwieger bei der Verkehrsabteilung. Seitdem ist er in gleicher Eigenschaft bei der Waage Oberhausen-West beschäftigt.

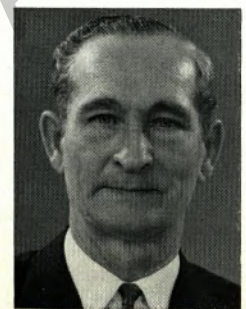
Der Jubilar ist Mitglied des Jubilarenvereins und des Quartettvereins EH, wie überhaupt die musische Kunst sein Steckpferd ist; er spielt Mandoline, Gitarre und Klavier.



Friedrich Häsel
Stellwerkswärter, EB-Nord
eingetreten: 1. 7. 1925



Otto Tewes
Vorarbeiter, EBW
eingetreten: 24. 7. 1925



Peter van Kesteren
Stellwerkswärter, EB-Nord
eingetreten: 25. 7. 1925

Auf eine **40jährige Tätigkeit** in unserem Betrieb blicken zurück:



Wilhelm Schauenberg
Stellwerkswärter, EB-Süd
eingetreten: 25. 7. 1925



Walter Schröder
Lokführer,
Betr.-Masch.-Dienst-Nord
eingetreten: 13. 8. 1925



Wilhelm Linzenich
Stellwerkswärter, EB-Süd
eingetreten: 31. 8. 1925

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

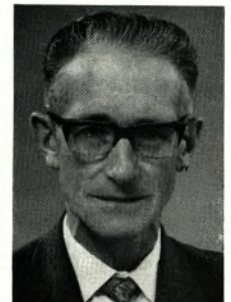


Heinrich Offenbach
Gleiswerker,
Bauabt.-Oberbau-Nord
eingetreten: 3. 7. 1940



Wilhelm Winsberg
Hilfsarbeiter,
Betr.-Masch.-Dienst-Nord
eingetreten: 6. 8. 1940

Theodor Wellmann
Waschraumwärter,
Bauabt.-Oberbau-Nord
eingetreten: 6. 8. 1940



Willi Leskien
Streckenwärter,
Bauabt.-Oberbau-Nord
eingetreten: 16. 8. 1940

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Salvatore Cozza, Eisenbahn-Nord
mit Caterina Diano
am 16. 1. 65

Bodo Wesselbaum, Eisenbahn-Süd
mit Gabriele Piede
am 12. 2. 65

Horst Reschetzke, Eisenbahn-Nord
mit Sonja Endres
am 4. 3. 65

Helmut Neumann, Betr.-Masch.-Dienst-S.
mit Rosemarie Hönerlage
am 12. 3. 65

Artur Kupke, Betr.-Masch.-Dienst-Süd
mit Hildegard Otto
am 12. 3. 65

Dieter Hedrich, Eisenbahn-Nord
mit Ingrid Böhrer
am 18. 3. 65

Friedhelm Falkenheiner, Eisenbahn-Nord
mit Gisela Ohlms
am 25. 3. 65

Rolf Schulz, Betr.-Masch.-Dienst-Nord
mit Marlies Scheuer
am 2. 4. 65

Egon Wesselbaum, Eisenbahn-Süd
mit Vera Ewert
am 9. 4. 65

Ernst Krämer, EBW
mit Anna Beck
am 9. 4. 65

Bruno Wilke, EBW
mit Marie Netzel
am 13. 4. 65

Nachwuchs kam an:

Meliha, 2. 12. 64
Hayrullah Karadayi, Eisenbahn-Nord

Nurten, 1. 2. 65
Mustafa Larcin, Eisenbahn-Nord

Klaus, 12. 2. 65
Dieter Fischer, Hafen Schwelgern

Saniye) 15. 2. 65
Sadiye)
Izzet Bilgen, Eisenbahn-Süd

André, 16. 2. 65
Gerhard Demba, Eisenbahn-Nord

Claudia, 16. 2. 65
Helmut Löwe, Verkehrsabteilung

Birgit, 17. 2. 65
Hubert Domke, Bauabteilung

Belgin) 17. 2. 65
Erkan)
Reif Kuyumcu, Eisenbahn-Nord

Joachim, 18. 2. 65
Adalbert Walkiewicz, Betr.-Masch.-Dienst-Nord

Giacomo, 22. 2. 65
Gaetano Voza, Eisenbahn-Nord

Michael, 25. 2. 65
Johann Tigchelown, Hafen Schwelgern

Andreas, 1. 3. 65
Paul Maciejewski, Hafen Schwelgern

Nicole, 3. 3. 65
Walter Naudszus, Eisenbahn-Nord

Kerstin, 5. 3. 65
Hans-Hermann Haverkamp,
Signalmeisterei

Kerstin, 6. 3. 65
Gerhard Riebe, Hafen Schwelgern

Michael, 8. 3. 65
Josef Dworzak, EB-Nord

Claudia, 8. 3. 65
Wilhelm Nobsch, Hafen Schwelgern

Bärbel, 9. 3. 65
Erich Dotzauer, Betr.-Masch.-Dienst-Nord

Hans-Joachim, 11. 3. 65
Johann Herzig, Hafen Schwelgern

Turgay, 14. 3. 65
Sakib Albayrak, Eisenbahn-Nord

Rainer, 17. 3. 65
Reinhold Weide, Hafen Schwelgern

Holger, 20. 3. 65
Walter Bugar, Betr.-Masch.-Dienst-Nord

Dirk, 22. 3. 65
Günter Backes, Betr.-Masch.-Dienst-Nord

Michael, 24. 3. 65
Horst Jakob, Betr.-Masch.-Dienst-Nord

Michael, 24. 3. 65
Fritz Goertz, Fahrleitungsmeisterei

Bärbel, 30. 3. 65
Karl-Heinz Noc, Eisenbahn-Nord

Silke, 30. 3. 65
Gottfried Schleiken, Einkauf

Sören, 31. 3. 65
Günter Spielvogel, Eisenbahn-Nord

Regine, 1. 4. 65
Alfred Hoffmann, Bauabt.-Oberbau-Nord

Bärbel, 2. 4. 65
Rudolf Backes, Bauabt.-Oberbau-Nord

Rainer, 6. 4. 65
Theodor Schmitz, Eisenbahn-Nord

Klaus-Michael, 7. 4. 65
Eitel Rosenau, Betr.-Masch.-Dienst-Süd

Udo, 8. 4. 65
Ernst Gamera, Hafen Schwelgern

Gabriele, 9. 4. 65
Hermann Franke, Neubauabteilung

Bettina, 9. 4. 65
Alfred Blaszczyk, Eisenbahn-Nord

Kay Uwe, 11. 4. 65
Manfred Penderak,
Betr.-Masch.-Dienst-Nord

Franco, 11. 4. 65
Cosimo Pettinato, Eisenbahn-Süd

Carmen, 13. 4. 65
Wolfgang Kunzmann, Eisenbahn-Nord

Marion, 14. 4. 65
Günter Sternberg, EBW

Heike, 16. 4. 65
Karl-Heinz Nevian, Eisenbahn Nord

Goldene Hochzeit:

Paul Hanelik, früher Bezirksvorsteher
geb. 27. 8. 86
wohnhaft: Duisburg-Hamborn,
Am Bischofskamp 40
verheiratet: 16. 7. 15

Geburtstage:

Gerhard Pieper, früher Werkmeister
geb. 4. 8. 80 (85 Jahre)
wohnhaft: Dinslaken, Grenzstr. 11

Otto Schmidt, früher Weichensteller
geb. 13. 8. 80 (85 Jahre)
wohnhaft: Duisburg-Ruhrort, Karlstr. 41

Paul Fleischer, früher Weichensteller
geb. 28. 7. 85 (80 Jahre)
wohnhaft: Duisburg-Hamborn,
Kiebitzmühlenstr. 14

Heinrich Aschenbruck, früher Lokführer
geb. 22. 8. 85 (80 Jahre)
wohnhaft: Duisburg-Beeck,
Friedrich-Ebert-Str. 359

Johann Nehles, früher Bezirksvorsteher
geb. 29. 8. 85 (80 Jahre)
wohnhaft: Duisburg-Meiderich,
Koopmannstr. 80

Todesfälle:

Paul Safran, Pensionär
früher Kranführer
geb.: 1. 11. 83
gest.: 24. 2. 65

Stanislaus Wozny, Pensionär
früher Büroangestellter
geb.: 7. 5. 91
gest.: 2. 3. 65

Friedrich Jahnke, Elektriker
Eisenbahnwerkstätten
geb.: 11. 2. 09
gest.: 5. 3. 65

Franz Horst, Pensionär
früher Kohlenabladler
geb.: 5. 12. 83
gest.: 23. 3. 65

Wilhelm Hindsches, Pensionär
früher Schuppenschlosser
geb.: 7. 7. 04
gest.: 24. 3. 65

Alfred Kampen, Kolonnenführer
Betr.-Masch.-Dienst-Nord
geb.: 17. 12. 04
gest.: 4. 4. 65

Wilhelm Thomas, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 17. 11. 1900
gest.: 6. 4. 65

Heinrich Lenzen, Oberlokführer
BM.-Süd
geb.: 6. 10. 14
gest.: 10. 4. 65

Josef Preun, Pensionär
früher kaufm. Angestellter
geb.: 17. 10. 89
gest.: 12. 4. 65

Hermann Haferkamp, Pensionär
früher Elektriker
geb.: 20. 7. 94
gest.: 13. 4. 65

August Schröder, Pensionär
früher Verwiegler
geb.: 6. 7. 93
gest.: 17. 4. 65

Holzauge! Sei Wachsam!!

**„Beißende“
Einsichten**

Gezeichnet und



fotografiert...

Zwei ausgezeichnete Schnappschüsse gelangen unserem Magazin-
arbeiter Römer (Hauptmagazin), als an seinem Hause eine Amsel brütete und anschließend ihre Jungen großzog.



