



EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

14. JAHRGANG

11/12

Nov./Dezember 1968



Die Wintermonate erhöhen mit Frost, Eis und Schnee die Unfallgefahren des Eisenbahnbetriebes. Daran sollte jeder denken, der durch seine Tätigkeit diesen Gefahren ausgesetzt ist.

**AUS
DEM
INHALT**

Kurznachrichten	2
Weihnachtsgrüße der Geschäftsführung und Betriebsvertretung	3
Direktor Neumann wurde 65 Jahre alt	4
Kräftige Aufwärtsentwicklung im Geschäftsjahr 1967/68	4
Wir sind „im Bilde“	5
EH-Mitteilungen	5
Arbeitsschutz — Informationen	6
Neue Bücher und Bilder für den Eisenbahnfreund	8
Die größte Weltausstellung der Photographie	9
Mußte das sein?	11
Unsere Jubilare	12
Aus der Betriebsgemeinschaft	12
Vereine berichten	13
Beobachtungen am Heiligen Abend	14
Nicht gedacht — Mist gemacht!	15



Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn.
Schriftleitung: Kurt-Hermann Still.
Alle Einsendungen sind zu richten an die Abteilung V, Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn, Franz-Lenze-Straße 15.
Aufnahmen: EH: Betriebsmaschinenendienst, Kiel, Schentke, Wiesner
ATH: Lang, Meyer
HBAG: Brink
Titelbild: Weihnachten im Hafenbetrieb
Rückseite: Winterlicher Wald

KURZNACHRICHTEN

Die Hüttenwerk Oberhausen AG (Hoag) ist seit dem 1. Oktober Mitglied der Thyssen-Gruppe. 96,2 Prozent des Hoag-Grundkapitals im Nominalwert von 250 Millionen DM wurden beim Umtauschangebot der ATH von ihren Aktionären in nominal 150 Millionen DM ATH-Aktien umgetauscht.

Das Grundkapital der ATH ist durch eine Kapitalerhöhung im Zusammenhang mit der Hoag-Tauschaktion von bisher 756 Millionen DM auf 906 Millionen DM erhöht worden.

In den **Aufsichtsrat der Hüttenwerk Oberhausen AG** sind nach dem Zusammenschluß mit der August Thyssen-Hütte AG die ATH-Vorstandsmitglieder Dr. Hans-Günther Sohl, Dr. Hermann Th. Brandt und Dr. Richard Risser eingetreten. Dr. Sohl übernahm den Vorsitz.

Insgesamt 25 Millionen Tonnen Warmbreitband haben die beiden Warmbreitbandstraßen der ATH bis Ende August 1968 produziert.

Die von Frau Amélie Thyssen und ihrer Tochter, Gräfin Anita de Zichy-Thyssen, 1959 gegründete **Fritz Thyssen-Stiftung** stellte im vergangenen Jahr über acht Millionen DM zur Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses und für Forschungsarbeiten bereit. Damit hat die Stiftung in den sieben Jahren ihrer Tätigkeit fast 76 Millionen DM der Forschung zugeführt.

Die Werksbahn des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen erreichte im Monat November 1968 mit einer Beförderungsleistung von 7.416.000 Tonnen eine neue absolute Monatshöchstleistung.

Die Handelsflotte des Deutschen Reiches zählte vor dem Zweiten Weltkrieg 2.321 Einheiten mit 4,2 Millionen BRT. Im Jahre 1953 erreichte die Bundesrepublik nach dem ersten Wiederaufbauprogramm 1.663 Einheiten mit 1,7 Millionen BRT. Zu Beginn des vergangenen Jahres waren es 2.609 Schiffe mit insges. 5,8 Millionen BRT.

Den größten Schwerlast-Transportwagen der Welt hat die Deutsche Bundesbahn kürzlich bei der Firma Krupp in Auftrag gegeben. Bei 70 Meter Länge — das entspricht nahezu der Länge von drei D-Zug-Wagen — und 32 Achsen wird seine Tragfähigkeit 520 Tonnen betragen. Auch seine technische Ausrüstung ist imponierend. Beispielsweise kann die Ladefläche bei Bedarf verbreitert werden. Bei Hindernissen, etwa einer Brücke oder einem Gebäude, kann die Höhe des Wagens reduziert werden, oder der Wagen kann durch seitliches Verschieben ausweichen. Dies alles bewirkt eine umfangreiche Hydraulik, die von zwei Steuerständen an den beiden Stirnseiten bedient wird. Die notwendige Energie liefert ein eingebautes Aggregat. Der Wagen wird innerhalb von 12 Monaten betriebsfertig zur Verfügung stehen. Dem Vernehmen nach liegen schon jetzt Anmeldungen für die Benutzung dieses Spezialwagens vor.



Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter!

Ein arbeitsreiches Jahr 1968 neigt sich seinem Ende zu. Der wirtschaftliche Aufschwung, den wir uns alle vor Jahresfrist gewünscht haben, ist eingetreten. Leistungsrekorde konnten beinahe von Monat zu Monat überboten werden. Von jedem aus Ihrer Mitte wurde am Arbeitsplatz Äußerstes verlangt, um den gestiegenen Anforderungen gerecht werden zu können. Um so mehr freuen wir uns auf die wenigen Tage der Ruhe und Einkehr, die uns das vor der Tür stehende Weihnachtsfest beschert. Sie alle haben diese Zeit der Entspannung redlich verdient, denn nur durch Ihre jederzeitige aktive Mitarbeit wurden die Leistungen des Jahres 1968, auf die wir alle mit Recht stolz sein dürfen, erst ermöglicht. Lassen Sie uns an dieser Stelle Ihnen Dank sagen für Ihre Anstrengungen. Die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Geschäftsführung, Betriebsrat und Belegschaft im nun endenden Jahr gibt uns die Hoffnung und Sicherheit, daß wir das neue Jahr 1969 mit einem guten Maß Optimismus beginnen können.

Allen Betriebsangehörigen und ihren Familien, den Pensionären und den Freunden unseres Unternehmens wünschen wir ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein glückliches Jahr 1969.

Im Dezember 1968

Geschäftsführung
Christophers Bergemann

Weihnachten steht vor der Tür. Die letzten Vorbereitungen in unseren Familien beginnen, denn jeder will das Weihnachtsfest, das Fest der Liebe, Einkehr, Freude und Besinnung so erleben, wie es uralten Vorstellungen und Gewohnheiten entspricht.

Möge, wie in allen Gemeinschaften, auch in den Familien des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen festliche Freude, innere Zufriedenheit und volles Glück dem Weihnachtsfest seinen Glanz verleihen. Dies ist der ganz besondere Wunsch der Betriebsvertretung.

Ein hartes, arbeitsreiches Jahr liegt hinter uns. Alle haben zur Steigerung der Produktion beigetragen. Darauf kann jeder stolz sein, denn sie bedeutet für uns alle eine Existenzsicherung, die uns beruhigt in die Zukunft schauen läßt.

Wenn nun in ein paar Tagen das alte Jahr abläuft, möge jedes Belegschaftsmitglied neben allen Schattenseiten die erreichten Ziele nicht übersehen.

Zum bevorstehenden Weihnachtsfest entbieten wir unserer Geschäftsführung und Belegschaft mit ihren Familienangehörigen die herzlichsten Wünsche und Grüße. Unseren Unfallverletzten und Kranken wünschen wir baldige Genesung, unseren Pensionären einen guten, sorgenfreien Lebensabend.

Hiermit verbinden wir weiter die besten Wünsche für ein glückliches, erfolgreiches Jahr 1969.

Im Dezember 1968

Betriebsvertretung
Hol Kollenbach

Kräftige Aufwärtsentwicklung im Geschäftsjahr 1967/68

Das am 30. September beendete Geschäftsjahr 1967/68 war durch steigende Leistungen mit neuem Höchststand gekennzeichnet. Durch die Verbesserung der Auftragslage bei der westdeutschen Stahlindustrie konnte die Produktion bei der August Thyssen-Hütte erheblich gesteigert werden, was sich beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen ebenfalls leistungssteigernd und in einer besseren Ausnutzung der Transport- und Umschlagsanlagen ausdrückte.

Thyssen-Gruppe produzierte über 9,5 Millionen Tonnen Rohstahl

Die Rohstahl-Erzeugung der Bundesrepublik lag während des Geschäftsjahres 1967/68 mit 39,9 Millionen Tonnen um rund zwölf Prozent höher als im entsprechenden Zeitraum des Vorjahres. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in den Erzeugungszahlen der Unternehmen der Thyssen-Gruppe wider.

Die Rohstahl-Erzeugung des Konzerns (im vergangenen Geschäftsjahr noch ohne Hoag) erreichte 1967/68 mit 9,5 Millionen Tonnen ihren bisherigen Höchststand. Das entspricht einer durchschnittlichen Monatsproduktion von 795 000 Tonnen.

Während die Erzeugung im Schnitt des ersten Quartals des Geschäftsjahres noch bei 712 000 Tonnen lag, stellte sie sich im letzten Quartal auf 865 000 Tonnen ein.

Das Schwergewicht der Rohstahl-Erzeugung verlagerte sich mehr und mehr auf Oxygenstahl, dessen Produktion allein um 36 Prozent gesteigert wurde. Gemessen an der gesamten Rohstahl-Erzeugung der Thyssen-Gruppe erreichte der Oxygenstahl einen Anteil von 46 Prozent.

Die Walzstahl-Erzeugung der Gruppe – einschl. der Lohnwalzungen – erhöhte sich auf knapp 8 Millionen Tonnen. Ihr Anstieg entfiel in erster Linie auf Flachstahl-Produkte; insbesondere hatten Warmbreitband zum Verkauf und Feinblech eine Produktionssteigerung von gut 30 Prozent zu verzeichnen.

Bei der ATH wurden die Lohnwalzmengen nochmals um elf Prozent auf rund 1,1 Millionen Tonnen gesteigert. Die Walzstahl-Erzeugung aus eigenem Rohstahl stieg um sechzehn Prozent. Dem für Thyssenrohr ausgewiesenen Anstieg der Walzstahl-Erzeugung stand ein leichter Rückgang der Stahlrohr-Produktion gegenüber. Die Erzeugung von nahtlosen und geschweißten Rohren sank um vier Prozent auf 845 000 Tonnen. Einschließlich der Beteiligungsgesellschaft Stahl- und Röhrenwerk Reisholz GmbH wurden über eine Millionen Tonnen Stahlrohre hergestellt.

Die Niederrheinische Hütte, die ihre neue Drahtstraße IV planmäßig in Betrieb genommen hat, erhöhte ihre Walzstahl-Erzeugung um neun Prozent. Die Deutschen Edelstahlwerke konnten bei einem Anstieg der eigenen Rohstahl-Produktion um

zehn Prozent sowie verstärkter konzerninterner Bezüge ihre Walzstahl-Erzeugung um 23 Prozent ausdehnen.

Die Rohstahl-Erzeugung der Hoag, die seit Beginn des neuen Geschäftsjahres 1968/69 zur Thyssen-Gruppe gehört, stellte sich 1967/68 auf rund zwei Millionen Tonnen ein. Ihre Walzstahl-Erzeugung, die sich vor allem auf Grobblech, Walzdraht und Stabstahl konzentriert, stieg auf knapp 1,6 Millionen Tonnen.

Gemeinschaftsbetrieb beförderte 77,4 Millionen Tonnen

Durch die Erhöhung der Produktion bei der August Thyssen-Hütte stiegen auch die an unsere Werksbahn gestellten Anforderungen. Mit einer Beförderungsleistung von 77,4 Millionen Tonnen und 322,7 Millionen Tonnen-Kilometer wurde im vergangenen Geschäftsjahr die bisherige Höchstleistung erreicht. Die Steigerung gegenüber dem vorausgegangenen Geschäftsjahr betrug 10,3 Prozent (t) beziehungsweise 8,5 Prozent (tkm). Von dem monatsdurchschnittlichen Beförderungsaufkommen in Höhe von 6451 000 Tonnen entfielen auf die ATH rund 5990 000 und auf die Bergbau-Betriebe rund 389 000 Tonnen. Der Anteil der auf DB-Wagen über die Anschlüsse beförderten Güter war 1967/68 mit 17,9 Prozent gegenüber 18,9 Prozent im Vorjahr etwas geringer. Besonders bemerkenswert ist in

diesem Zusammenhang die Tatsache, daß trotz der beträchtlichen Werksbahnleistungen der Bestand an Lokomotiven und Werksbahnwagen gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert ist. Die erhöhten Anforderungen konnten also durch bessere Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Kapazitäten erfüllt werden, was folglich zu einer Verbesserung der Wirtschaftlichkeit führte.

Auch der Hafen Schwelgern verzeichnete ein Rekordjahr

Mit einem Gesamtumschlag von 13,3 Millionen Tonnen liegt die Umschlagsleistung des Werkshafens Schwelgern um fast 14 Prozent über der Leistung des Vorjahres. Damit wird auch die bisherige Höchstleistung des Geschäftsjahres 1964/65 mit damals 12,4 Millionen Tonnen noch um fast 1 Millionen Tonnen übertroffen. Rund 63 Prozent der umgeschlagenen Tonnen entfallen auf Erz und sonstige Verhüttungstoffe. Der Anteil der Eisen- und Stahlerzeugnisse am Gesamtumschlag ist mit 1,9 Millionen Tonnen – im Vorjahr waren es 1,6 Millionen – weiterhin gestiegen. Bereits 35 Prozent der eingegangenen Frachtmenge (im Vorjahr 29 Prozent) wurde in Schubleichtern angeliefert. Der Hafenbetrieb konnte durch eine leichte Senkung des durchschnittlichen Betriebsmittel- und Arbeitsaufwands je umgeschlagene Tonne seine Wirtschaftlichkeit ebenfalls erfreulich verbessern.

Direktor Neumann wurde 65 Jahre alt



Am 30. September dieses Jahres vollendete Direktor Ekarl Neumann, Leiter der Verkehrswirtschaft der August Thyssen-Hütte und Mitglied des Beirates unserer Gesellschaft, sein 65. Lebensjahr.

Seit 1934 ist Direktor Neumann in der Eisen- und Stahlindustrie tätig. Sein Weg führte den gebürtigen Düsseldorfer über die Dortmund-Hörder Hüttenunion zu den Vereinigten Stahlwerken und nach einer kriegsbedingten Unterbrechung zur August Thyssen-Hütte, bei der er bereits

1955 die Leitung der Verkehrsabteilung übernahm. Seit 1962 ist er gleichzeitig Geschäftsführer der Thyssen-Verkehr GmbH, deren Gründung, wie überhaupt die moderne Verkehrskonzeption der ATH, im wesentlichen sein Werk ist.

Als national und international anerkannter Repräsentant in Verkehrsfragen stellt Herr Direktor Neumann seine Erfahrungen zahlreichen Organisationen zur Verfügung. So ist er unter anderem Vorsitzender des Allgemeinen Verkehrsausschusses der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer zu Duisburg, Vizepräsident der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort, Mitglied des Großen Verkehrsausschusses des Deutschen Industrie- und Handelstages und seines Beirates, deutscher Präsident des Verkehrsausschusses der deutsch-französischen Handelskammer und Mitglied des Verkehrsausschusses der internationalen Handelskammer. Daß er darüberhinaus maßgebende Positionen in den verschiedenen Verkehrsausschüssen der Eisen- und Stahlindustrie einnimmt, versteht sich von selbst. In den Beirat des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen wurde Direktor Neumann im Oktober 1966 berufen.

Bergwerksdirektor i. R. Schlochow †

Am 8. November verstarb plötzlich und unerwartet Herr Bergwerksdirektor i.R., Bergassessor a. D. Ernst Schlochow im Alter von 67 Jahren. Herr Schlochow, der vom 1. Juli 1953 an federführendes Vorstandsmitglied der Hamborner- und Friedrich Thyssen-Bergbau Aktiengesellschaften war, wurde 1954 in den Beirat des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen berufen, dem er bis zu seiner Pensionierung, Ende 1967, angehörte.

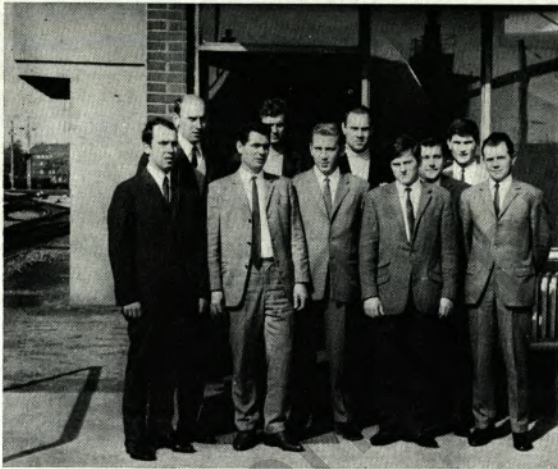
Als gebürtiger Berliner studierte Herr Schlochow an der Technischen Hochschule seiner Heimatstadt und wurde 1927 Bergassessor. Sein Berufsweg führte ihn bereits 1929 nach Hamborn, wo er zunächst als Abteilungssteiger der Schachanlage Westende tätig war. Wirtschaftsingenieur auf Schacht 2/5, Betriebsinspektor, Betriebsdirektor und Bergwerksdirektor waren die weiteren Stationen seines Werdeganges, bevor er nach der Neuordnung des Bergbaus Vorstandsmitglied der Hamborner Bergbaugesellschaften wurde.

An der Modernisierung des Abbaus und an der Entwicklung der Zeche

Lohberg hatte Herr Schlochow entscheidenden Anteil. Sein Name wird mit dem Ausbau der Hamborner Bergbau-Betriebe zu modernen und leistungsfähigen Anlagen immer verbunden bleiben.



Wir sind „im Bilde“



Zu einer ausgedehnten Besichtigung der Anlagen des Gemeinschaftsbetriebes besuchten uns im Oktober die Teilnehmer eines Kurses, den die Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie für Aufsichtskräfte des Eisenbahnbetriebsdienstes in Hüttenwerken durchgeführt hat.

Auf dem Bild links erläutert Meister Janicki einer Besuchergruppe die Anlagen und den Betriebsablauf beim Betriebsmaschinenendienst. Auf dem rechten Bild führt der Leiter des technischen Wagen dienstes, Hebisch, die neuesten Aufgleisgeräte vor.



EH-MITTEILUNGEN

Lohnzahlungen im Jahre 1969

Von Januar bis Dezember 1969 stehen die Löhne an folgenden Tagen bei den Banken bzw. Sparkassen zur Verfügung:

Freitag, den 10. 1. 1969,
Lohn für Dezember 1968

Mittwoch, den 12. 2. 1969,
Lohn für Januar 1969

Mittwoch, den 12. 3. 1969,
Lohn für Februar 1969

Freitag, den 11. 4. 1969,
Lohn für März 1969

Montag, den 12. 5. 1969,
Lohn für April 1969

Donnerstag, den 12. 6. 1969,
Lohn für Mai 1969

Donnerstag, den 10. 7. 1969,
Lohn für Juni 1969

Dienstag, den 12. 8. 1969,
Lohn für Juli 1969

Mittwoch, den 10. 9. 1969,
Lohn für August 1969

Freitag, den 10. 10. 1969,
Lohn für September 1969

Mittwoch, den 12. 11. 1969,
Lohn für Oktober 1969

Dienstag, den 10. 12. 1969,
Lohn für November 1969

Auszeichnung für unfallfreies Fahren

In unserer letzten Ausgabe der Werkszeitung berichteten wir von der Überreichung von Auszeichnungen für unfallfreies Fahren an einige Belegschaftsmitglieder. Die Auszeichnung für 40 Jahre unfallfreies Fahren (Gold mit Eichenkranz) erhielt im November ebenfalls Herr Direktor Bergermann überreicht.

Kinderkuren im Jahre 1969

Die Betriebskrankenkasse der August Thyssen-Hütte AG, Werk Hamborn, verschickt im Jahre 1969 Kinder im Alter von 6 bis 12 Jahren in das Kinderheim

„Tannenblick“, St. Peter-Ording/Nordsee.

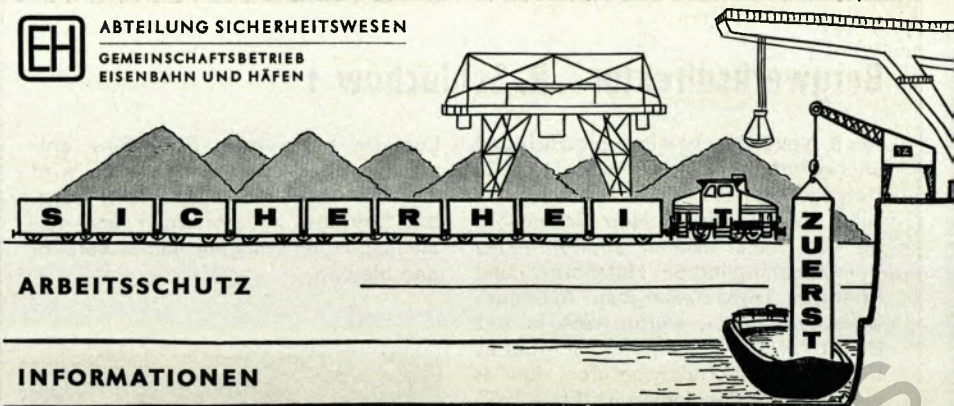
Anmeldungen für diese Kuren werden ab sofort von der Krankenkasse entgegengenommen. Um eine persönliche Vorsprache wird gebeten.

Arbeitsschutz- Jahresbericht mit Unfallstatistik 1967/1968

EH ABTEILUNG SICHERHEITSWESEN
GEMEINSCHAFTSBETRIEB
EISENBahn UND HÄFEN

ARBEITSSCHUTZ

INFORMATIONEN



Mit Spannung geht jeder, der mit Erfolgsstatistiken zu tun hat, jedes Jahr an die Arbeit, um festzustellen ob der als selbstverständlich angesehene Erfolg auch eingetreten ist. Stehen dann

plötzlich schlechte Zahlen auf dem Papier, werden schon wichtige Gründe gefunden, die den Rückgang der Produktion, die schlechte Verkaufslage oder die schlechte Leistung rechtfertigen.

Genauso geht es denen, die für die Unfallverhütung verantwortlich sind. Am Ende eines Geschäftsjahres wird bei den

Arbeitsschutzabteilungen auch gerechnet. Mit Spannung erwartet man auch hier das Ergebnis. Haben sich die Unfälle erhöht? Sind die Ausfallstunden zurückgegangen? Hat sich die Belegschaft sicherheitsbewußter verhalten? Ist die Beantwortung dieser Fragen ebenfalls negativ, fällt einem schwerlich eine passende Ausrede ein, die den Mißerfolg rechtfertigt. Wieviel Unfälle im Laufe eines Jahres durch Arbeitsschutzmaßnahmen verhindert wurden, kann man ja nicht nachweisen. Technische Mängel wurden beseitigt; — ist der Erfolg eingetreten? Menschliches Fehlverhalten führt häufig zu Unfällen; — haben die Unfallbelehrungen nicht gefruchtet? Warum unterstützen einige Vorge-

setzte unsere Bemühungen nicht, die Arbeitssicherheit zu erhöhen? — Denken sie nur an den Erfolg in ihrem Verantwortungsbereich? Ohne Beachtung der Arbeitssicherheit tritt dieser Erfolg doch nicht ein oder führt später zu einem Rückschlag.

Diese Überlegungen stellt man an und nimmt sich vor, es im nächsten Jahr besser zu machen. Das heißt, alleine können wir es ja gar nicht schaffen. Wir bitten daher alle Belegschaftsmitglieder um Unterstützung, damit wir das bisher Erreichte festigen können und in Zukunft noch mehr Mitarbeiter ohne gesundheitliche Einbuße ihrer Arbeit nachgehen können.

Haben wir denn schlecht abgeschnitten?

Diese Frage wird sich nach diesen Ausführungen manch einer stellen. Wir wollen versuchen, diese Frage mit absoluten Zahlen zu beantworten. Fairnis soll auch vor Offenlegung der Zahlen hier am Platze sein.

Im Vergleich zum Vorjahr sind die durchschnittlich verfahrenen Stunden um 4,9% gestiegen.

Die Leistung der Werksbahn stieg von 24 795 513 t/km monatlich auf 26 894 424 t/km, um 8,5%.

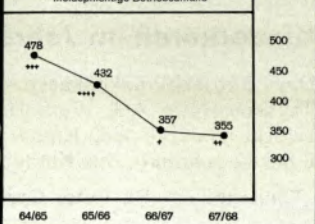
Der Umschlag im Hafen Schwelgern erhöhte sich monatlich von durchschnittlich 976 046 t auf 1 110 986 t, um 13,8%.

Die Erhöhung der Arbeitsleistung muß aber nicht unbedingt als Schrittmacher für die Unfallhäufigkeit vorangehen. Dies haben auch die meisten Betriebe bewiesen.

Wie sieht die Unfallbilanz aus?



Meldepflichtige Betriebsunfälle



Die meldepflichtigen Betriebsunfälle sind leicht zurückgegangen. Leider ereigneten sich auch zwei tödliche Unfälle. Die von

der Berufsgenossenschaft monatlich ermittelte Meßzahl der Unfälle, ging von 8,6 auf 8,1 zurück. Der Durchschnitt, der bei der Hütten- und Walzwerksberufsgenossenschaft versicherten Betriebe, lag bei 10,8. Unser Betrieb liegt somit ca. 30% unter dem Durchschnitt der Berufsgenossenschaft.

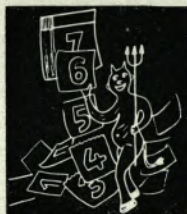
Zur Deckung des Gesamtbeitrages mußten den Betrieben, im Rahmen des innerbetrieblichen Vorbelastungsverfahrens, 675 700 DM angelastet werden. Im Vorjahr waren es 778 452 DM.

Wie schnitten die einzelnen Betriebe ab?

Betrieb	1966/67		1967/68	
	Absolut	%	Absolut	%
Eisenbahnbetrieb Nord	136	1,24	132	1,20
Eisenbahnbetrieb Süd	56	1,40	48	1,18
Betr.-Masch.-Dienst	14	0,21	16	0,24
Hochbau-Abteilung	—	—	2	0,32
Eisenbahn-Baubetriebe	32	0,90	46	1,36
Eisenbahn-Werkstätten	36	0,73	37	0,75
Fahrleitungsmeisterei	1	0,16	6	1,05
Hafenbetrieb	61	1,54	48	1,22
Läger	6	1,21	8	1,63
Verkehrs-Abt. u. Verw.	10	0,26	8	0,20
Sonstige Betriebe	5	0,51	4	0,36
Insgesamt	357	0,88	355	0,87

Aus vorstehender Übersicht ist deutlich zu erkennen, daß einige Betriebe ihr Unfallergebnis erheblich verbesserten. Hier ist der Hafen Schwelgern besonders hervorzuheben. Bei den Eisenbahn-Baubetrieben dagegen hat sich die Zahl der meldepflichtigen Unfälle stark erhöht. Erhöhte Aufmerksamkeit und Umsicht kann das Ergebnis im nächsten Jahr verbessern helfen.

Ausfallzeit



Die Ausfallstunden durch meldepflichtige Betriebsunfälle betragen im Geschäftsjahr 1966/67 36 197 Stunden. Je Unfall betrug der Ausfall durchschnittlich 101 Stunden. Die jährlichen

Ausfallstunden entsprachen einer Monatsleistung von 209 Mann.

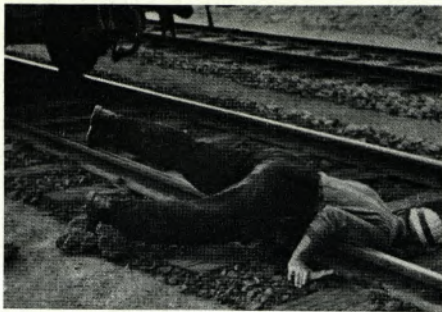
Die Ausfallstunden im abgelaufenen Geschäftsjahr sind auf 44 025 Stunden angestiegen. Je Unfall betrug der Ausfall durchschnittlich 124 Stunden. Das entspricht einer Monatsleistung von 294 Mann. Der Anteil der ausländischen Belegschaftsmitglieder an dem Unfallgeschehen liegt bei 33%.

Ausfallstunden			
Gesamt	Je Unfall	Entspricht einer Monatsleistung	Jahr
54 287	136	von 305 Mann	65/66
36 197	101	von 209 Mann	66/67
44 025	124	von 294 Mann	67/68

Unfallschwerpunkte



Die häufigsten Unfälle ereigneten sich durch:

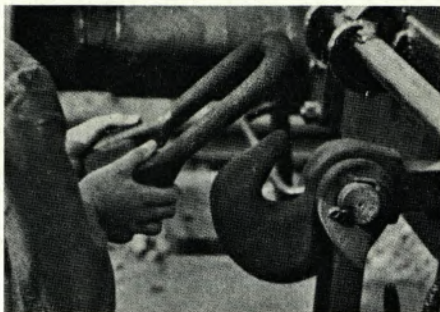


Hinfallen und Stolpern

In der Rangfolge steht an zweiter Stelle:



Unvorsichtigkeit beim Auf- und Abspringen von Wagen.



An dritter Stelle steht das Fehlverhalten beim Kuppeln oder **An- und Abhängen von Wagen.**

Wenn wir die Reihenfolge fortsetzen, folgt als nächstes:

Arbeiten an Gleisanlagen

Stoßen an scharfen und harten Gegenständen

Reparaturarbeiten an Wagen

Wir wollen diese Aufzählung nicht abschließen, ohne darauf hinzuweisen, daß die meisten Unfälle in diesen Bereichen auf falsches Verhalten der Verletzten zurückzuführen sind.

Unter Arbeitsschutzausrüstung versteht man Bekleidungsstücke und Ausrüstungsgegenstände, die der Arbeiter zum Schutz seines Körpers und seiner Gesundheit tragen soll, z. B. Schutzhelme, Sicherheitsschuhe, Schutzanzüge, Gamaschen, Schutzbrillen, Atemschutzgeräte und andere.

Neben den Vorschriften für den Unternehmer, enthalten die Unfallverhütungsvorschriften auch klare Verpflichtungsanweisungen für die Versicherten. Den Versicherten wird vorgeschrieben, die bereitgestellten Arbeitsschuttmittel zweckentsprechend zu verwenden, sorgsam zu behandeln, instand zu halten und nach Bedarf zu reinigen.

Unser Betrieb hat auch im vergangenen Geschäftsjahr die erforderlichen Schutzausrüstungen ausgegeben und dafür insgesamt einen Betrag von ca. 70 000,- DM aufgewendet. Das waren pro Kopf der Belegschaft 20,- DM.

Es muß in diesem Zusammenhang wiederholt darauf hingewiesen werden, daß dem Arbeitnehmer Nachteile entstehen, wenn die Schutzausrüstung nicht getragen wird.

Verletzungsarten



Art	Anteil absolut
Kopf	29
Augen	15
Oberkörper	39
Unterkörper	7
Arme	11
Hände	37
Finger	66
Beine	75
Füße	72
Zehen	4

In der Gliederung nach Art der Verletzungen, liegen die Bein- und Fußverletzungen nach wie vor an der Spitze. Um das Doppelte angelegien sind die Kopfverletzungen.

Es mag etwas ironisch klingen, aber die Tatsachen sprechen dafür, daß es eine Gruppe von Belegschaftsmitgliedern gibt, die glaubt, daß sie durch Nichttragen des Schutzhelmes aus der Masse herausragt und etwas „Besseres“ darstellt. Eigenartigerweise spüren die Berufsgruppen, die auch körperlich schwer arbeiten müssen, die „Belastung“ des Helmtragens nicht. Während einige den Helm nur als

Paradestück bei Arbeitsschutzkontrollen aufsetzen, schützt doch der größte Teil seine Gesundheit durch das Tragen des Schutzhelmes.

Körperschutzartikel



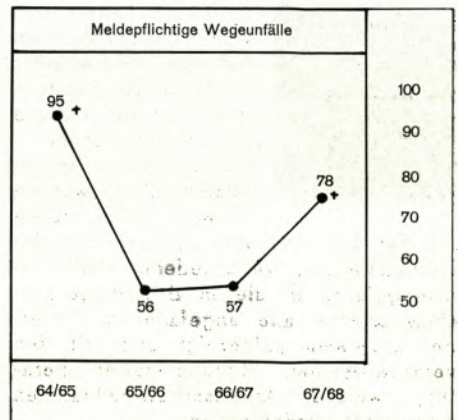
Wegeunfälle



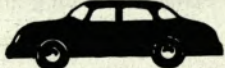
Trotz Ermahnung, auch im Straßenverkehr auf die Sicherheit zu achten, stieg die Zahl der Wegeunfälle wieder an.

78 Wegeunfälle waren in diesem Jahr meldepflichtig. 1 Unfall verlief tödlich. Im Geschäftsjahr 1966/67 hatten wir 57 Wegeunfälle. Der Anstieg betrug 37%. Die Zahlen zeigen, daß die Unfallverhütungsarbeit im öffentlichen Straßenverkehr verstärkt werden müßte. Sie zeigen aber gleichzeitig, daß dort, wo der Mensch aus der Obhut der Arbeitssicherheit entlassen wird, die Gefahren für Leben und Gesundheit wieder ansteigen.

Ein Pluspunkt für die Arbeitsschutzmaßnahmen im Betrieb.



Das Geschehen auf dem Wege von und zum Arbeitsplatz ist aus nebenstehender Darstellung zu ersehen.

31	Moped- u. Motorradfahrer	
35	Radfahrer	
8	Fußgänger	
4	eig. Personenwagen	

Die Zweiradfahrer waren auch in diesem Jahr zweifellos am stärksten gefährdet. Wir richten auch hier nochmals den Appell an alle, ihren „fahrbaren Untersatz“ verkehrssicher zu halten und die bestehenden Verkehrsvorschriften genau einzuhalten.

Unfallbelehrung

Neben der Beseitigung technischer Mängel in den Betrieben stand die Unfallbelehrung und Aufklärung der Belegschaft zu sicherheitsbewußtem Arbeiten. In Dienstunterricht, Informationsgesprächen und Lehrlingsunterrichtungen wurde eine Fülle von Arbeitsschutzproblemen besprochen. 22 Mitarbeiter nahmen an einem Arbeitsschutzlehrgang der Berufsgenossenschaft teil.



In einem Turnus von vier bis sechs Wochen trat der Sicherheitsausschuß zu Beratungen über betriebliche Sicherheitsmaßnahmen zusammen. In der letzten Zeit wurden Schwerpunktgespräche mit den Sicherheitsbeauftragten und der Betriebsleitung verschiedener Abteilungen geführt. In diesen Betriebsgesprächen wurden alle angefallenen Sicherheitsprobleme aufgezeigt und mit den verantwortlichen Führungskräften beraten, welche Arbeitsschutzmaßnahmen eingeleitet werden sollen.

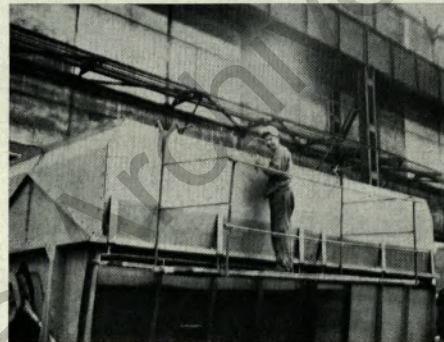
Der hier vorliegende Bericht kann selbstverständlich nicht über alle Arbeitsschutzmaßnahmen und Zahlenanalysen erschöpfende Auskunft geben. Wir sind aber davon überzeugt, daß die Maßnahmen, wenn sie von allen befolgt und unterstützt werden, im nächsten Jahr wieder zu einem Erfolg führen.

Allen Mitarbeitern, die in selbstlosem Einsatz die Bemühungen für die Arbeitssicherheit unterstützt haben, möchten wir an dieser Stelle herzlich danken und bitten, daß sie auch weiterhin durch gute Zusammenarbeit für die Unfallverhütung tätig sind.

H. Kiel

Auch an Selbstentladern wird „sicher“ gearbeitet

In der letzten Ausgabe unserer Werkzeitung Nr. 9/10 brachten wir auf Seite 6 das Bild einer Arbeitsbühne für Arbeiten an Oot- und Ot-Wagen. Dieses Bild zeigte nicht die endgültige Form der Bühne, sondern die ursprünglich vorgeschlagene, noch verbesserungswürdige Lösung. Das nebenstehende Bild zeigt die jetzt verwendete Bühne.



Neue Bücher und Bilder für den Eisenbahnfreund

(Sämtlich erschienen im Redactor Verlag, Frankfurt, Höllbergstraße 35)

Eisenbahnen und Eisenbahner zwischen 1920 und 1924 Dokumentarische Enzyklopädie Band I

Noch nie wurde über die neuere Geschichte der Eisenbahnen und der Eisenbahner anhand von authentischen Dokumenten und zeitgenössischen Bildern berichtet. Diese Dokumentarische Enzyklopädie legt Zeugnis ab von der Bedeutung des Schienenverkehrs gestern und heute und von den großen Leistungen der Eisenbahner sowie ihrer Organisationen. Ein Buch also, das für jeden Eisenbahner und Eisenbahnfreund hochinteressant sein dürfte. (200 Seiten, davon 48 Bildseiten mit über 145 Fotos und Illustrationen, farbiger Schutzumschlag, Format: 21 x 24 cm, DM 13,80)

Guten Tag Europa / Unterwegs mit TEE und internationalen Zügen

Das ist ein europäisches Reisebuch! Alle Strecken, die die TEE-Züge befahren, geben sich hier ein Stelldichein. So entfaltet sich vor dem Leser die Vielfalt der europäischen Landschaften, ihrer Bewohner und ihrer Kulturdenkmäler entlang der Schienenwege. Gleichzeitig wird dabei das große Gemeinschaftswerk der europäischen Eisenbahnverwaltungen — wie es im TEE-Netz zum Ausdruck kommt — vorgestellt. Die Lektüre erweckt das Fernweh, die Sehnsucht, sich diesen Zügen anzuvertrauen und all das Geschilderte zu erleben. In einem besonderen Kapitel kommt außerdem eine Anzahl anderer, berühmter internationaler Züge „zu Wort“. (112 Seiten, ca. 130 Fotos, 17 Streckenkarten, Format: 21 x 24 cm, farbiger Schutzumschlag, Leineneinband, DM 13,80)

Reiserezepte für Lebenskünstler / Auf der Schiene quer durch Deutschland (2. Aufl.)

Der Renaissance des Schienenverkehrs wird dieses Buch gerecht, das jetzt in 2. Auflage vorliegt: „Reiserezepte für Lebenskünstler“ vereint Ratschläge und Empfehlungen von zwölf bekannten deutschen Reisejournalisten für den rechten Genuß des Unterwegsseins. Jede der von ihnen geschilderten Strecken — einmal vom Abteifenster aus gesehen, ein anderes Mal durch Abstecher in die Umgebung gewürzt — wird zu einer Kette von Impressionen, die nachzuempfinden der Leser verlockt wird. Städte und Landschaften, Burgen und Täler reihen sich aneinander, nachdenkliche Betrachtung und enthusiastischer Rat: Hier verweile, hier lohnt es! Die Sachhinweise wurden für die neue Ausgabe auf den letzten Stand gebracht. So ist dieses Buch ein Leitfaden für den, der Deutschland erleben will! (148 Seiten, rund 200 Fotos, 25 zweifarbige ganzseitige Streckenkarten mit Vignetten, Ganzleinenband, mehrfarbiger Schutzumschlag, Format: 21 x 24 cm, DM 16,80)

Präsentmappe „Alte Lokomotiven“

Für alle, die in der Technik die Romantik erkennen und lieben, für kulturgeschichtlich Interessierte und nicht zuletzt für jeden Eisenbahnfreund ist diese Mappe „Alte Lokomotiven“ gedacht. Sie enthält acht Blätter im Format 40 x 31 cm, vielfarbig nach Originalzeichnungen von Udo Herminghaus, zum Betrachten, zum Rahmen, zum An-die-Wand-Hängen. Die liebevoll gestaltete Geschenkmappe gibt den Blättern die ihrem Wert entsprechende Hülle. Die Motive: „Adler“, „Columbus“, „Beuth“, „Jagst“, „Drache“, „Crampton“, „Gotha“ (DM 24,—)



Für alle Photofreunde unter uns — wir blenden zurück:

Die größte Weltausstellung der Photographie

Bei der Eröffnung der photokina Köln 1968 war die September/Okttober-Ausgabe unserer Werkszeitung bereits in Druck. Wir können deshalb unseren Rückblick erst heute veröffentlichen, sind aber überzeugt, daß er die vielen Photofreunde unter uns nach wie vor interessieren wird.

Der Welt größter Photomarkt, die „photokina“, die in diesem Jahre bereits zum zehnten Male durchgeführt wurde, war vom 28. September bis 6. Oktober wieder einmal das Ziel von tausenden von Photoamateuren. Wir können hier natürlich nicht auch nur annähernd das alles erwähnen, was 665 Unternehmen aus 22 Ländern an neuen Erzeugnissen und Verbesserungen zu bieten hatten. Nach mindestens 10 Kilometern rastlosen Wanderns von Stand zu Stand kamen wir am Abend etwas angeschlagen wieder zu Hause an, und die Frage, die den Publizisten bewegt, lautete nun: Was soll er denn aus der Fülle des Angebots für seinen Bericht auswählen? Zum guten Schluß fanden wir dieses Rezept: Wir können es nicht anders machen, als über den allgemein sichtbar gewordenen „Trend“ uns zu äußern und müssen es schon den Photoamateuren selbst überlassen, sich im einzelnen bei den Photohändlern nach dem umzuschauen und näher zu erkundigen, was sie besonders interessiert.

Unverkennbar war bei dem Rundgang durch die elf Messehallen: Ausgesprochene Sensationen waren nicht anzutreffen. Dafür gab es viele bemerkenswerte Weiterentwicklungen. Das ungeschriebene Gesetz, das über der diesjährigen photokina stand, läßt sich in die Worte zusammenfassen:

Alle sollen noch mehr Freude am Photographieren haben

Die Entwicklung auf dem Photo- und Filmsektor verläuft denn auch eindeutig in Richtung Automatisierung, Bedienungskomfort

und Color. Die **Automatik** übernimmt bei der Aufnahme und Wiedergabe von Photos und Filmen wichtige Funktionen. Diese technische Perfektion ist nun wesentlich leichter zu bedienen, und die Aufnahmematerialien für Farbphotos und farbige Filme wurden entscheidend verbessert. Der Photoamateur wird es begrüßen, daß **elektronisch gesteuerte Verschlüsse**, die eine genauere Belichtungszeit zulassen, eine größere Ausdehnung der Zeitskala im Langzeitenbereich aufweisen und weniger verschleißanfällig sind, nun auch in den Bereich der mittleren, ja selbst der unteren Preisklassen vorgedrungen sind.

In umgekehrter Richtung verläuft der Vormarsch des vereinfachten Filmeinlegens durch **Kassettenfilm**. Dieses Prinzip — nämlich Kamera öffnen, Kassette in die Kamera fallen lassen, Kamera schließen, Filmtransport betätigen, Aufnahme —, das bisher nur auf einfache Kameras beschränkt war, wird jetzt auch in dem Programm für anspruchsvolle Amateure und „Profis“ verwendet.

„Verwackeln“ muß nicht sein

Die Belichtungsautomatik wiederum ermöglicht nun auch in Kombination mit den elektronisch gesteuerten Verschlüssen die Zeitensteuerung, d. h. die von der Automatik bestimmte Belichtungszeit kann im Sucher abgelesen werden; längere Zeiten, bei denen die Gefahr der Bewegungsunschärfe sich einstellen könnte oder — wie etwa bei Aufnahmen aus freier Hand — ein Verwackeln möglich ist, werden durch ein Warnlicht angezeigt.

Die größte Weltausstellung der Fotografie

Die **Blitzlichtfotografie** ist in der Entwicklung ebenfalls nicht zurückgeblieben. Hier gibt es jetzt z. B. die mechanische „Blitzautomatik“, bei der nach Einstellung der Kamera auf „Blitz“ und Eingabe der Leitzahl die Entfernungseinstellung und die Blendenöffnung miteinander gekoppelt werden, und das bedeutet: Bei wachsender Entfernung öffnet sich die Blende mehr und mehr und umgekehrt. Den neuesten Stand der Entwicklung verkörpern die

Computer-Blitzgeräte.

Hierbei wird das von der Blitzröhre angestrahlte und vom Aufnahmeobjekt reflektierte Licht gemessen und einem Computer mitgeteilt; er addiert fortlaufend die eintreffenden Werte und löscht, wenn das reflektierte Licht die zur einwandfreien Filmbelichtung notwendige Menge erreicht hat, den Blitz verzögerungsfrei aus. Und das alles geht unvorstellbar schnell vor sich: Bei Aufnahmen im Nahbereich kann die Blitzdauer unter Umständen nur 1/30 000 oder gar nur 1/50 000 Sekunde betragen. Solche und noch weiter entwickelte Blitzgeräte kann auch der Amateur preislich durchaus akzeptieren.

„Die“ beste Kamera?

Und nun wollen Sie sicher wissen: Welches ist „die“ beste, modernste, sensationellste Kamera? Wir gestehen es offen ein: Das wissen wir nicht. Bei der Vielzahl der Kamera-Modelle, die auf der photokina Köln 1968 zu sehen waren, können wir diese Frage einfach nicht beantworten. Wohl können wir sagen, daß der „Trend“, den die Entwicklung im Kamerabau nimmt, sich in drei Gruppen von Kameras niederschlägt:

Da sind zunächst einmal die **Kameras für unbeschwertes Fotografieren**. An die Stelle der einfachen „Knips-Kästen“, wie sie wohl viele unter uns noch aus ihrer photographischen Anfängszeit her in Erinnerung haben, sind Modelle getreten, die sich durch eine erstaunliche Präzision und Technik auszeichnen; es sind Kameras, an denen eigentlich nur noch ihre Handhabung einfach ist.

Die zweite Gruppe sind die **Mini- und Kompaktkameras**. Hier sind bis hinauf zum Aufnahmeformat 24 x 36 mm kleinste Abmessungen Trumpf. Es gibt hier Kameras, bei denen wirklich kaum noch Luft zwischen ihren einzelnen Bauelementen ist. Diese Kameras sollen eben überall mit dabei sein und haben wirklich bequem Platz in der Rock- oder in der Damenhandtasche. Dabei weisen sie einen enormen Komfort auf.

Bei der dritten Gruppe schließlich, den **einäugigen Spiegelreflexkameras**, ist die technische Perfektion am weitesten fortgeschritten; sie ermöglichen in jeder Beziehung großartige photographische Leistungen. Bei diesem Kameratyp, bei dem der eingebaute Belichtungsmesser so gut wie selbstverständlich ist, ist man inzwischen fast durchweg von der Außen- auf die Innenmessung übergegangen, d. h. auf die Lichtmessung durch das Objektiv. Das bedeutet: das Meßinstrument „sieht“ genau das, was sich im Objektiv bzw. Sucher befindet, und kann daher noch genauer messen.

Objektive gibt es für alles und jedes

Hier war man bemüht, optische Leistungsstärke, Preiswürdigkeit – die natürlich ein relativer Begriff ist – und praxisgerechte Dimensionierung zu erreichen. Objektive mit veränderlicher Brennweite sind stark im Kommen. Sie werden jetzt auch bei Projektoren verwendet: die Möglichkeit der stufenlosen Brennweitenverstellung läßt es zu, den Projektionsabstand verschiedenen zu wählen, so daß man sich auf diese Weise den jeweiligen Raumverhältnissen anpassen kann. Bei Weitwinkelobjektiven zielt man darauf ab, einen möglichst großen Bildwinkel zu erhalten (bis zum Bildwinkel von 110° beim Kleinbildformat 24 x 36 mm!), und man bringt dieses Kunststück fertig, ohne daß es bei einem solchen extremen Bildwinkel zu Verzeichnungen kommt. Solche Weitwinkelobjektive ermöglichen den Werbe-, Industrie- und Architekturphotographen effektvolle Aufnahmen; die Bildjournalisten erzielen mit ihnen Aufnahmen, auf denen „alles auf einem Bild“ ist. Bei den Teleobjektiven (Fernobjek-

tiven) waren auf der photokina 1968 auch Spiegelobjektive zu sehen, bei denen u. a. durch den Einsatz von Spiegeln die Baulänge so stark reduziert ist, daß sie die Hälfte und weniger der wirksamen Brennweite beträgt.

Interessant war auch das mannigfaltige Zubehör. Moderne Amateurstative, stabil und standfest, kann man tatsächlich – man sollte es nicht für möglich halten – in der Brusttasche unterbringen. Es gibt ferner elektrische Fernauslöser und nun auch elektronische Belichtungsmesser, um nur einiges zu nennen.

Diaprojektion in Vollendung

Stark im Vormarsch ist die vollautomatisierte Diaprojektion. Der Diawechsel (heute meist vor- und rückwärts) kann in der neuesten Entwicklung bequem vom Sessel aus ferngesteuert werden, entweder über eine mechanische oder elektrische Verbindung oder – besonders elegant – durch Funksignale; verschiedene handelsübliche Kleinbildprojektoren lassen sich jetzt mit einer solchen drahtlosen Fernbedienung auch nachträglich ausstatten. Eine wirklich vollautomatisierte Diaprojektion erreicht man allerdings erst durch einen Impulsgeber (hierbei kann die gewünschte Standzeit für jedes Bild programmiert werden) und durch die automatische Nachfokussierung, die ein Nachstellen der Schärfe der Projektionsbilder selbsttätig vornimmt, wenn beispielsweise bei ungleichmäßiger Rahmung die Dias nicht sogleich in der Schärfenebene liegen. Natürlich gibt es heute auch Diaprojektoren, die in Verbindung mit dem angeschlossenen Tonbandgerät so arbeiten können, daß gleichzeitig der gesprochene Text und die akustische Untermalung zu den vorgeführten Dias geliefert wie auch deren Wechsel gesteuert wird.

Super 8-Film für das Filmen

Auch die Amateur-Tonfilmaufnahme ist heute weitgehend perfektioniert. Wir sahen eine Filmkamera für Super 8-Film, die mit einem elektronischen Impulsgeber ausgestattet war, wodurch die Koppelung mit magnetischen Tonaufzeichnungsgeräten möglich geworden ist. Bild und Ton (das gesprochene Wort und die akustische Untermalung) brauchen nicht erst nachträglich zusammengebracht zu werden. Die Vorteile des Super 8-Films: ein größeres Filmbild und damit ein helleres Projektionsbild, die Konfektionierung als Kassettenfilm – und damit ein problemloses Filmeinlegen und kein Umlegen mehr nach Belichtung des halben Films, also eine ununterbrochene Filmmöglichkeit über 15 m Filmlänge.

Der Trend zur Farbe

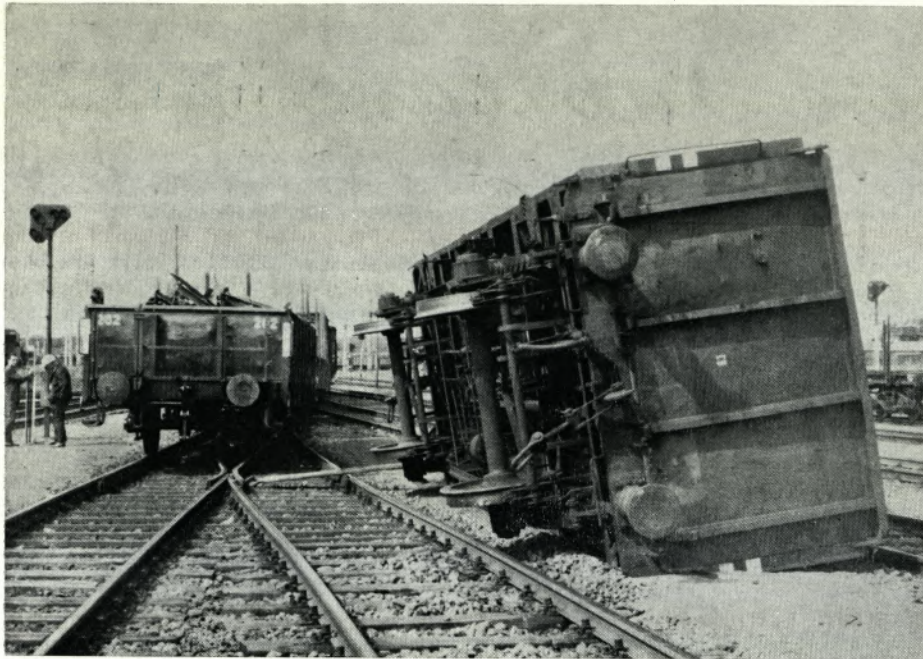
Und noch eins: Das farbige Bild setzt sich in der Tat immer mehr durch. In der Bundesrepublik stieg nach einer Mitteilung des Verbandes der Deutschen Photographischen Industrie von 1966 auf 1967 die Zahl der Schwarzweißaufnahmen um 1 Prozent, die der Farbdiaaufnahmen um 10 Prozent und die der Farbnegativaufnahmen um 22 Prozent! Bei Schmalfilmen waren die Farbfilme 1967 mit 83 Prozent beteiligt.

Bemerkenswerte Konzeption des Heimlabor-Gedankens

Auf eine sehr interessante Neuerung seien die Amateure noch hingewiesen: Uns fiel ein tragbares Mini-Labor, ein „Laborkoffer“, auf, der alles Notwendige enthält, angefangen von der Filmentwicklungsdose über den Vergrößerer, bis hin zur Wassertasche, und all dies läßt sich auf einer 75 x 170 cm großen Fläche aufbauen. Auch einen Laborschrank, versehen mit allen erforderlichen Installationen und Einrichtungen, gibt es, den man begehren kann!

Nur am Rande sei noch erwähnt: Vereinfachte Bearbeitungsprozesse, besondere Filmemulsionen und verbesserte Hilfsmittel haben es möglich gemacht, daß der Amateur jetzt sogar Farbnegativfilme entwickeln und vergrößern kann.

Zum Schluß sei ein Hinweis nicht vergessen: der kulturelle Ausstellungsteil mit seinen insgesamt 20 Bild-, Dokumentations- und Demonstrationsschauen von magischen Projektionen über farbige Werbephotographie bis hin zum Sportphoto war allein schon den Besuch der Messe wert! Dr. Erich Binder



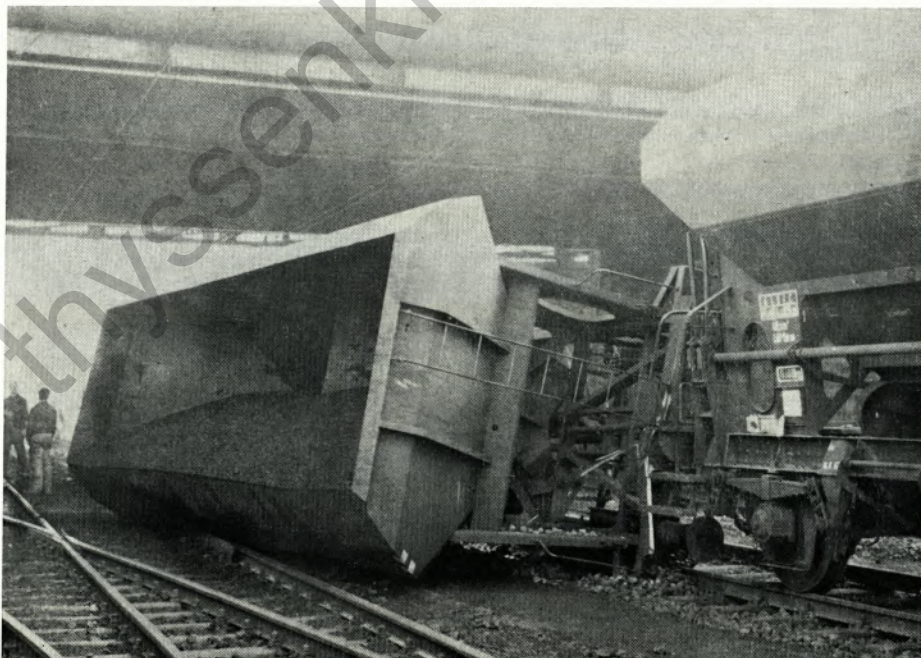
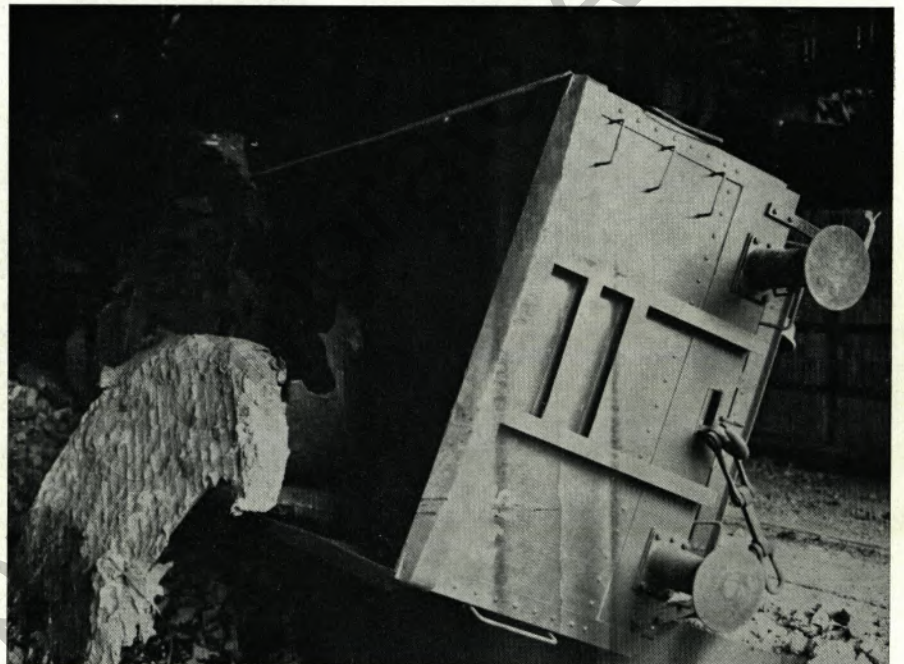
Mußte das sein?

Der Anblick dieser Bilder trübt! Wir wollen an sich auch in Zukunft auf den Gleisen fahren. Nur werden immer wieder mehr oder weniger leichtfertige Fehler begangen, die solche Situationen herbeiführen. Sie ziehen nicht nur unnötige Betriebsstörungen nach sich, sie verursachen stets auch unnötige Kosten.

Wieder einmal war der Wagen einseitig beladen worden (Ladegut Kokillen) und stürzte um. Es ist noch nicht lange her, als von einem ähnlichen Fall berichtet wurde. Damals handelte es sich um Walzen. (Ursache und Wirkung waren gleich.)

Und wieder einmal ist etwas aus dem Kran gefallen. Diesmal handelt es sich um einen Schrottbären. Eine solche Ursache ist leider mit einer gewissen Regelmäßigkeit zu verzeichnen. Nur die Wirkung ist verschieden, mal kippt der Wagen um, wie hier zu sehen, mal wird er lediglich beschädigt, mal muß er gleich verschrottet werden, wie auch schon früher gezeigt wurde.

Hemmschuhe sind ein sehr wichtiges Hilfsmittel in einem jeden Eisenbahnbetrieb. Leider sind sie auch heimtückisch. Entweder sie springen beim Hemmen des rollenden Wagens zu früh ab, oder sie werden vor dem Anfahren übersehen und lassen sich dann bis zum nächst besten Hindernis mitziehen. Dies war hier wieder einmal der Fall. Die Wirkung dieses „kleinen“ Kerls muß man wirklich als „groß“ bezeichnen.



Zusammenfassend muß gesagt werden, daß der Wagen auf dem mittleren Bild insgesamt 15 Tage ausgefallen ist und etwa DM 3 500,— Instandsetzungskosten verursachte. Die Wagen auf dem oberen und dem unteren Bild gehören der DB. Ausfallzeit und Instandsetzungskosten sind daher noch nicht bekannt. Dazu kommen noch die Aufgleisungskosten für alle 3 Fälle mit etwa DM 1 330,— DM.



Unsere Jubilare



50 Jahre im Dienst ist am 10. Februar 1969 Kolonnenführer Johann Zimmermann. Geboren wurde er am 22. November 1904 in Essen-Altenessen; er wohnt heute in Duisburg-Meiderich, Werderstraße 25. Seine berufliche Tätigkeit begann er im Februar 1919 als Schlosser auf der Schachtanlage Friedrich Thyssen 3/7. Hier war er bis Ende September 1925 beschäftigt. Anschließend arbeitete er in gleicher Eigenschaft bis zum Jahresende bei der EBW der August Thyssen-Hütte, und seitdem ist er bis heute in unserer Signalmeisterei Kolonnenführer.

Der Jubilar hat seine Tätigkeit nur für fünf Monate unterbrechen müssen, als er im Jahre 1945 zum Wehrdienst einberufen wurde.

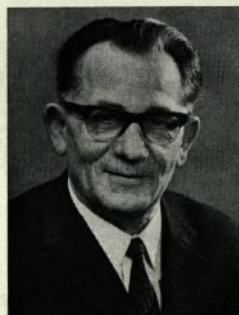
Fleiß und Zuverlässigkeit im Dienst machen den Goldjubilare zu einem sehr geschätzten Mitarbeiter unserer Signalmeisterei.

Als treues Mitglied des Quartettvereins Eisenbahn und Häfen ist Herr Zimmermann auch ein großer Freund klassischer Musik. Außerdem photographiert er gern, und ebenso betätigt er sich fleißig im Garten. Auch dem Reisen ist er zugetan.

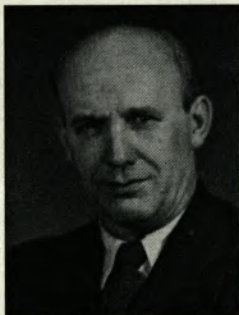
Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Karl Baum
Lokführer
Betr.-Masch.-Dienst-N
eingetret. 25. 1. 1929



Philipp Zimmer
Rangieraufseher
Eisenbahn-N
eingetret. 31. 1. 1929



Walter Nusch
Kesselschmied
EBW
eingetret. 10. 2. 1929



Bruno Kazmierzak
Schlosser
EBW
eingetret. 14. 2. 1929

25 Jahre ist in unserem Betrieb tätig:

Rangiermeister
Hermann Weyers
Eisenbahn-N
eingetret. 2. 2. 1944



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Rudi Kramp, Eisenbahn-Nord
mit Marianne Hegerskamp
am 22. 7. 1968

Hans-Jürgen Schledorn, Eisenbahn-Nord
mit Ursula Wawrzyniak
am 13. 8. 1968

Peter Flössel, Betr.-Masch.-D.-N.
mit Karin Herrmann
am 23. 8. 1968

Günter Wermter, Hafen Schwelgern
mit Margareta Kettler
am 29. 8. 1968

Peter Stichert, Betr.-Masch.-D.-N.
mit Ursel Nowak
am 30. 8. 1968

Heinrich Reinders,
Fahrleitungsmeisterei
mit Hannelore Homann,
geb. Dreissig
am 30. 8. 1968

Dieter Kaiser, Eisenbahn-Süd
mit Monika Hoffmeister
am 30. 8. 1968

Günter Wolniak, Eisenbahn-Süd
mit Rosemarie van Clewe
am 6. 9. 1968

Klaus Pisek, Verkehrsabteilung
mit Heidrun Bay
am 6. 9. 1968

Muharrem Emre, Eisenbahn-Nord
mit Huriye Mutlu
am 11. 9. 1968

Ertugrul Uyanik, Eisenbahn-Nord
mit Ülkü Sonuc
am 13. 9. 1968

Diethelm Pieper, Betr.-Masch.-D.-N.
mit Hildegard Becker
am 27. 9. 1968

Friedhelm Raczuhn, Verkehrsabteilung
mit Ellen Stanschewski
am 27. 9. 1968

Wolfgang Schurse, Einkauf
mit Gerda Asmus
am 27. 9. 1968

Seyfettin Yücel, Eisenbahn-Nord
mit Saadet Kemer
am 28. 9. 1968

Wilfried Kensgen, Hafenbetriebsbüro
mit Helga Schickedanz
am 4. 10. 1968

Paul Grütters, Signalmeisterei
mit Ilse Rühl
am 11. 10. 1968

Nachwuchs kam an:

Kenan, 28. 6. 1968
Selahattin Nezir, Eisenbahn-Nord

Songül, 3. 8. 1968
Tahir Özmen, Eisenbahn-Süd

Angelika, 12. 8. 1968
Hans-Gregor Lütke, Rechnungswesen

Engin, 13. 8. 1968
Hasan Zengin, Eisenbahn-Nord

Francesca, 14. 8. 1968
Pierino Uccheddu, Bauabt.
Oberbau-N.

Andreas, 17. 8. 1968
Adolf Hoffmann, Eisenbahn-Süd

Türkan, 19. 8. 1968
Rahmi Eser, Eisenbahn-Süd

Rolf, 20. 8. 1968
Theodor Feldkamp, Betr.-Masch.-
D.-N.

Isa, 23. 8. 1968
Ahmet Kayahan, Eisenbahn-Süd

Kerstin, 26. 8. 1968
Werner Schumacher, Eisenbahn-
Nord

Frank, 29. 8. 1968
Walter Schlagbauer, Eisenbahn-Nord

Jürgen, 31. 8. 1968
Reinhold Lorey, Eisenbahn-Nord

Inci, 1. 9. 1968
Ömer Güven, Eisenbahn-Nord

Pasquale, 5. 9. 1968
Antonio Abatiello, Bauabt.-Oberb.-N.

Petra, 16. 9. 1968
Günter Götz, Hafen Schwelgern

Gönül, 20. 9. 1968
Muzaffer Ander, Eisenbahn-Nord

Rosa, 23. 9. 1968
Luigi Varsalona, Eisenbahn-Nord

Sigrid, 24. 9. 1968
Theodor Kolks, Eisenbahn-Nord

Oliver, 24. 9. 1968
Helmut Kellermann, Signalmeisterei

Thomas, 25. 9. 1968
Wilhelm Kornblum, Hafen Schwelgern

Annette, 25. 9. 1968
Horst Elzner, Rechnungswesen

Christina, 27. 9. 1968
Evangelos Mpaxewanis, Eisenbahn-
Nord

Nuray, 27. 9. 1968
Mustafa Togcu, Eisenbahn-Nord

Andrea, 28. 9. 1968
Artur Constapel, Bauabteilung

Ralf, 29. 9. 1968
Erika Zach, Eisenbahn-Süd

Mike, 3. 10. 1968
Franz Sawatzki, Hafen Schwelgern

Berrin, 6. 10. 1968
Mehmet Kaptanoglu, Eisenbahn-
Nord

Muhammet, 7. 10. 1968
Durmus Bekar, Eisenbahn-Nord

Mehmet, 7. 10. 1968
Duran Parmak, Eisenbahn-Nord

Tanja, 8. 10. 1968
Marion Spikowski, Verwaltung (A)

Nevin, 12. 10. 1968
Erdogan Erdeger, Eisenbahn-Nord

Sabine, 13. 10. 1968
Ernst Niluschewski, EBW

Regina, 13. 10. 1968
Otto Krüger, Eisenbahn-Nord

Antonietta, 13. 10. 1968
Donato Mucciaccito, Bauabt.-
Oberbau-N.

Rainer, 18. 10. 1968
Werner Lauff, Bauabt.-Oberbau-N.

Michael, 22. 10. 1968
Alfons Ochtrup, Eisenbahn-Süd

Iris und Claudia, 22. 10. 1968
Gerhard Quindeau, Bauabt.-
Oberbau-S.

Goldene Hochzeit:

Ferdinand Becker, früher Schlosser
geb. 21. 1. 1894
wohnhaft: DU-Hamborn, Wilhelm-
straße 52
verheiratet: 25. 1. 1919

Michael Spillecke, früher Betr. Assist.
geb. 28. 3. 1887
wohnhaft: DU-Beeck, Am Kamanns-
hof 7
verheiratet: 1. 2. 1919

Geburtstag:

Paul Preusse, früher kaufm.
Angestellter
geb. 28. 11. 1888 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Meiderich, Bergstr. 8

Todesfälle:

Peter Brill, Pensionär
früher Betr. Assistent
geb.: 6. 7. 1888
gest.: 16. 8. 1968

Josef Bertram, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 22. 2. 1893
gest.: 17. 8. 1968

Anton Döhlert, Gleiswerker
Bau-O-Nord
geb.: 20. 8. 1933
gest.: 23. 8. 1968

Heinrich Bienen, Pensionär
früher Meister
geb.: 30. 5. 1891
gest.: 1. 9. 1968

Theodor Rüping, Pensionär
früher Monteur
geb.: 22. 6. 1894
gest.: 5. 9. 1968

Friedrich Söhnge, Pensionär
früher Wagenmeister
geb.: 30. 9. 1890
gest.: 15. 9. 1968

Josef Paryjas, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 6. 3. 1902
gest.: 19. 9. 1968

Jakob Hörscher, Pensionär
früher Bahnarbeiter
geb.: 18. 2. 1890
gest.: 23. 9. 1968

Wilhelm Behrens, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 26. 10. 1891
gest.: 24. 9. 1968

Gerhard Sieger, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 29. 11. 1881
gest.: 24. 9. 1968

Giuseppe Cutrona, Gleiswerker
Bau-O-Nord
geb.: 1. 12. 1915
gest.: 6. 10. 1968

Kaya Cokbilgin, Rangierer
EBN
geb.: 12. 3. 1939
gest.: 14. 10. 1968

Theodorus Jansen, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 10. 9. 1894
gest.: 17. 10. 1968

Eberhard Hollermann, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 12. 4. 1894
gest.: 25. 10. 1968

Albert Bahr, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 18. 9. 1883
gest.: 28. 10. 1968

Wir möchten unsere Leser darauf hinweisen, daß wir ab 1969 aus Platzmangel auf die Meldung von Eheschließungen und Geburten verzichten müssen. Unter der Rubrik „Aus der Betriebsgemeinschaft“ werden wir dann nur noch über Goldene Hochzeiten, Geburtstage (ab 80 Jahre) und Todesfälle berichten. Wir bitten um Verständnis.

Vereine berichten:

Große Herbst-Orientierungsfahrt

Zunehmender Beliebtheit erfreuen sich die nun schon mit einer gewissen Regelmäßigkeit im Frühjahr und im Herbst von der Betriebssportgemeinschaft EH-Süd veranstalteten Orientierungsfahrten für die am Motorsport interessierten Betriebsangehörigen.

Ein wertvoller Wanderpokal und andere mit viel Phantasie ausgesuchte Preise bilden den Ansporn, die mit Sachkenntnis und Raffinesse gestellten Aufgaben zu lösen.

Der Sinn dieser Veranstaltungen ist schon insofern positiv, wenn man bedenkt, daß das Auto kaum noch als Luxus-Artikel bezeichnet werden kann, sondern schon

lange den Gebrauchsgegenständen zugeordnet werden muß; und daß die Beherrschung dieses Gerätes jedem anzuraten ist, der täglich mit ihm umzugehen hat.

Als weiteres Positivum ist zu werten, daß Kameradschaft, Solidaritätsgefühl und Verständnis unter den Verkehrsteilnehmern gefördert werden. Es ist immer gut zu wissen, daß auch der andere „Auto-Verstand“ hat.

Zudem lernen zwangsläufig auch jene Teilnehmer einer solchen Fahrt ihre nähere Heimat kennen und schätzen, die sich bisher nur am Garda-See oder an der Costa Brava auskannten und sehr wohl wußten, daß Theoderich der Große in Ra-

venna begraben ist, aber nicht ahnten, daß Konrad Duden in dem kleinen Obrighoven bei Wesel das Licht der Welt erblickte.

Im übrigen gilt es heute als gentlemanlike, ein „alter Rallye-Fuchs“ zu sein; und sicherlich träumt manch ein biederer Gebrauchtwagenfahrer beim Herumkutschieren durch derbes westfälisches Bauernland, er säße in einem pfeilschnellen Porsche und rase die palmenumsäumten Prachtstraßen der Côte d'azur entlang. Dieser Traum ist jedoch spätestens dann zu Ende, wenn man merkt, daß das Odeur der großen Welt in Wirklichkeit schlichte Landluft ist.

Doch kehren wir nach diesem kleinen Privatissimum zur Sache zurück.

Es ist Samstag, der 26. Oktober 1968, 15.30 Uhr. Ein überaus sonniger und milder Herbsttag.

Am Start auf dem großen Parkplatz an der Franz-Lenze-Straße stehen die Fahrzeuge in Reih' und Glied. Davor Fahrer und Beifahrer im Fachgespräch. Rennfieber! Noch einmal werden Karten zur Hand genommen, wird der Tachostand notiert oder mit dem Fuß gegen die Reifen getreten, um so den Luftdruck zu testen.

Dann das Kommando: „Auf die Plätze!“

Rennleiter op de Hipt gibt die Aufgabenzettel aus, kurze Anweisung, dann Motoranlassen, ein Heulen und Röhren der Pferdestärken und – „Start“!!! Auf geht die Jagd.

Der Weg führt über Alsum, Schwelgern bis zur B 8. Dann in nördlicher Richtung bis in den Raum Voerde. Hier wird die Bundesstraße verlassen; und es geht über Götteswickerham, Mehrum, Spellen, Friedrichsfeld bis wiederum zur B 8, die nun in südlicher Richtung befahren werden muß. Unterwegs sind Schilder mit Zahlen oder Buchstaben angebracht, die in den Aufgabenzettel eingetragen werden müssen. Eine Erschwernis, die dazu zwingt, eine möglichst weite Strecke noch vor Eintreten der Dunkelheit zurückzulegen. Als wir nach Bucholtswelmen abbiegen und uns der Lippeniederung nähern, hängen weiße Dunstfetzen über den Wiesen. Verträumt liegen die Gehöfte in der aufkommenden Dämmerung. Verständnislos schauen uns die Kühe zu, die links und rechts der Straße weiden. Wir erreichen Marienthal, das Ende der ersten Etappe. Hier erhalten wir neue Aufgaben, und die Fahrt geht weiter über die Issel nach Homer. Irgendwann biegen wir links ab auf einen Bauernhof, von dem uns der Weg an einem alten Ziehbrunnen vorbei durch den Dämmerwald in den Raum Erle führen soll. Doch endet hier die Fahrt unversehens, weil eine Jagdgesellschaft bei letztem Büchsenlicht auf Niederwild ansetzt. Heiseres Hundegekläff, Zurufe der Jäger, die schemenhaft am Waldrand zu sehen sind. Ein kurzer Umweg für uns, und weiter geht die Fahrt. Dann Verschnaufpause in einer kleinen Bauernpinte am Ende der zweiten Etappe. Nach Schermbeck, Gahlen, Hünxe; über die Wilhelmstraße, Bergerstraße, Franzosenstraße bis Hirschkamp, dann rechts ab nach Wehofen, Walsum bis hin zum Zielpunkt Hamborner Stadtpark. Dort großes Preisgericht. Gemütlich sitzen wir zusammen und hören, nachdem alle gesund wieder eingetroffen sind, die Wertung.

Pokalsieger wird die Mannschaft
Ortmann / Mank

Den zweiten Platz erringt die Mannschaft
Döppers / Peters

Und an dritter Stelle steht das Team
Gillmann / Brauer

Ein schönes Erlebnis, welches aus dem Alltag herausragt und an das wir gern zurückdenken. Was bleibt, ist außerdem ein herzliches „Dankeschön“ an Edi op de Hipt und seine Helfer, die mit viel Idealismus diese herrliche Fahrt zusammenstellten.

G. Preuß

Herbstfest des Eisenbahn-Vereins

Alljährlich zur goldenen Herbsteszeit ist es für den Eisenbahn-Verein wieder soweit, sein traditionelles Herbstfest zu veranstalten. Der mäßige Besuch war diesmal enttäuschend. Man hätte dem Veranstalter für seine Bemühungen doch etwas mehr Resonanz gewünscht. Aber trotzdem war

es für alle Beteiligten ein fröhliches Ausspannen aus dem grauen Alltag. Dem Quartett-Verein des Gemeinschaftsbetriebes gebührt ein besonderer Dank für sein Mitwirken. Unter der bewährten Leitung ihres Dirigenten, Herrn Abmann, brachten die Sänger stimmungsvolle Liedvorträge, die begeistert aufgenommen wurden. „Onkel Karl“ verstand es wie immer, sein Publikum mit zündenden Witzen ein nach außen gerichtetes Lachen zu entreißen. Die musikalische Unterhaltung gestaltete Stefan Hessler mit seinen Instrumentalisten. Ihnen gebührt das Prädikat „ausgezeichnet“! Es war eine Freude, unter ihren Klängen das Tanzbein zu schwingen. Die reichhaltige Tombola fand ihre zufriedenen Gewinner. Weit nach Mitternacht wurde dem fröhlichen Treiben durch die Polizeistunde ein Ende bereitet.

N.S.:

Die Weinfahrt zur Ahr wurde von allen Beteiligten, wie im vergangenen Jahr, als äußerst „anstrengend“, aber erholend bezeichnet. Wiederholung wird empfohlen.

H. Winnekendonk



Beobachtungen am Heiligen Abend

Stand geschart hatte. Neugierig ging ich hinüber: Christbaumschmuck. Natürlich, den mußte man ja auch noch haben. Und es wurde wahllos gekauft, was noch zu bekommen war, und die Stimmen der kampf lustigen Damen übertönten den Lautsprecher mit dem „Friede auf Erden weit und breit“.

Ein Duft von gebratenen Hähnchen und gebrannten Mandeln war in die obere Etage gestiegen, und ich entschloß mich, den „Wohlgerüchen“ zu folgen.

Überall Einkaufstaschen, bis oben hin vollgepackt, und aufgeregte Käufer in langen Schlangen vor den Kassen. Schade, daß nur einmal im Jahr Weihnachten ist, wird mancher Geschäftsmann denken!

Froh, endlich wieder frische Luft atmen zu können, machte ich mich auf den Weg zum Weihnachtsmarkt.

„Du“, hörte ich eine Frau neben mir zu ihrem Mann sagen, „wir haben ja noch keinen Weihnachtsbaum.“ Sie werden nicht die einzigen sein, denen so etwas am Heiligen Abend noch einfällt.

Ich sah die Hauptstraße hinunter. Die Straßenbahnen wurden förmlich erstürmt. Hupkonzert setzte ein, weil die Fußgänger nicht mehr auf Rot und Grün der Verkehrsampeln achteten, sondern kreuz und quer über die Straße liefen. Weihnachtsstimmung? fragte ich mich.

Selbst die üppige Festbeleuchtung in den Straßen konnte mich hier nicht überzeugen. —

Meine letzte Beobachtung hatte ich mir für den Hauptbahnhof aufgehoben. Das Leben und Treiben auf einem Bahnhof ist immer interessant, ganz besonders aber an einem Tag vor Weihnachten.

Ich erreichte gerade den Bahnsteig, als ein Zug einlief. Händeschütteln und ein paar versteckte Abschiedstränen, und wieder Händeschütteln und Freudentränen. Weihnachtsstimmung? fragte ich mich wieder. Ja, hier war sie. Nicht so sehr im gesamten Treiben des Bahnhofs als vielmehr in jedem einzelnen, denn für viele bedeutet Weihnachten ein Wiedersehen mit lieben Menschen.

Eine ältere Dame war mir besonders aufgefallen. Als sie aus dem Zug gestiegen war, ließ sie mit einer flüchtigen Begrüßung eine kleine Gruppe, die eigens zu ihrem Empfang gekommen war, stehen und ging schnellen Schrittes mit einem kleinen glitzernden Weihnachtsbaum zum Anfang des Zuges. Ich wollte ja Menschen beobachten, also durfte ich auch etwas neugierig sein. Ich ging ihr also nach.

Als sie vor der Lok stand, rief sie ganz einfach „Hallo“ nach oben. Der Lokführer steckte seinen Kopf heraus.

„Kommen Sie mal eben runter zu mir, mein Arm reicht nicht so hoch hinauf“, forderte sie ihn auf.

Der Lokführer, ein Mann um die Vierzig, stieg von dem Führersitz und stand verlegen wie ein kleiner Junge vor der alten Dame.

„So, das ist für Sie, weil Sie mich so schnell zu meinen Kindern gebracht haben.“ Und sie reichte ihm das Bäumchen

und ein Paket. „Und fröhliche Weihnachten.“

Ehe sich der Lokführer so recht von der Überraschung erholt hatte, sah man die alte Dame schon mit ihren Kindern davongehen.

Der Mann sah mich an. „Daß es so etwas heutzutage noch gibt.“ Genau das dachte ich auch.

Durch dieses Erlebnis hatte die Weihnachtsstimmung von mir ganz und gar Besitz ergriffen, und ich wollte so schnell wie möglich aus dem Gewühl der Stadt heraus.

Als ich zu meinem Wagen kam, wurde er bewacht, bewacht von einem Mann in Uniform, der gerade im Begriff war, seinen Strafzettel-Block zu nehmen.

Ich ging auf ihn zu. „Gehört Ihnen der Wagen,“ fragte er dienstlich. Ich studierte sein Gesicht. So ganz ernst, wie er sprach, sah er gar nicht aus.

„In diesem Falle muß ich sagen – leider,“ entgegnete ich und konnte ein schwaches Lächeln nicht unterdrücken. Ich nahm das alles nicht so tragisch – es muß wohl an meiner Stimmung gelegen haben. Nicht nur mir mußte es so ergehen, denn schlagfertig entgegnete mir der Polizeibeamte:

„Ich wollte Ihnen gerade einen Wunschzettel an die Windschutzscheibe heften.“

„Ich hätte auch einen Wunsch, einen ganz bestimmten sogar,“ gab ich ihm beschei-

den zu verstehen. Er sah mich an und lachte. Zum erstenmal fiel mir auf, wie sympathisch lachende Polizisten im Dienst sein können, selbst wenn sie gerade dabei sind, eine Strafe zu verhängen.

„Und was wünschen Sie sich?“ fragte er mich. „Daß ich heute kein Protokoll bekomme, sozusagen als Weihnachtsgeschenk der Polizei.“

„Parkverbot ist und bleibt Parkverbot, auch am Heiligen Abend,“ belehrte er mich. „Denken Sie im nächsten Jahr daran.“

Das wollte ich gerne tun und mit einem „angenehme Festtage“ ließ er mich davonfahren.

So sieht es also am Morgen und Mittag des Heiligen Abends aus, dachte ich. Und wie sind die Menschen am Abend selbst? Ich mußte mich dazu aufraffen, aus der warmen Stube auf die Straße zu gehen. Ruhe und Frieden rings um mich. Kein Auto, keine Straßenbahn, nicht einmal hastende Menschen. Es war mir fast unheimlich.

Durch viele Fenster leuchtete der Kerzenschein des Christbaumes, und hier und da drangen Kinderstimmen zu mir auf die Straße; hier war es ein Weihnachtslied, dort war es die Freude über die Geschenke.

Weihnachtsstimmung – fragte ich mich. Ja, es gibt sie doch noch, nur allzuoft überdeckt von der Hast der Zeit. I. V.

Nicht gedacht – Mist gemacht!



Lok hält an, die Schicht ist aus.
Er kommt aus dem Führerhaus.



Steigt mit Feierabend-Blick
Runter bis zum letzten Stück.



Doch statt weiter abzustiegen,
Will er sich als Springer zeigen.



Fuß knickt um, weil da ein Stein.
Mann braucht jetzt 'nen Krankenschein.

