



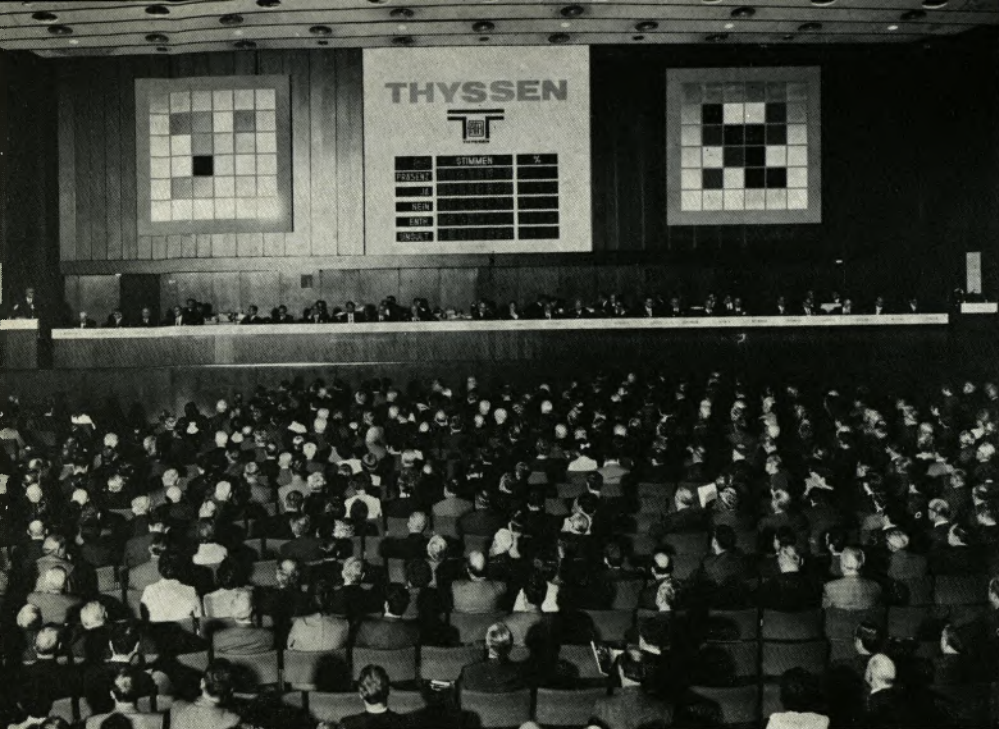
**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

16. JAHRGANG

5/6

MAI/JUNI 1970



Am 29. April fand die Hauptversammlung der August Thyssen-Hütte A.G. in der Mercatorhalle, Duisburg, statt. Nach den Worten des Vorstandsvorsitzenden Dr. Sohl geht die Thyssen-Gruppe gut vorbereitet in die siebziger Jahre. Bei der erfreulichen Entwicklung des laufenden Geschäftsjahres hält er einen Umsatz für möglich, der die 10-Milliarden-Grenze in diesem Jahr übersteigt. Die Hauptversammlung verlief bei sachlicher und kritischer Diskussion in einer ausgesprochen ruhigen Atmosphäre.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
EH-Belegschaft ohne betriebliche Sorgen?	3
Erweiterung der Brücke Hamborner Straße im Bau	5
Aus der Geschichte der Abteilung Verkehr in Oberhausen	6
Quartettverein tanzte in den „Vatertag“	8
Einer von vielen	9
EH-Mitteilungen	11
In eigener Sache	11
Unsere Jubilare	12
Familiennachrichten	12
Jahreshauptversammlung des Lokführer-Vereins	13
Das interessiert den Fotofreund:	
Zarte Schönheit vor der Fotolinse	13
Arbeite sicher	15



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

Schriftleitung: Kurt-Hermann Still

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

Aufnahmen: EH: Betriebsmaschinendienst, Drost, Hohlsiepe, Still, Zerulla

ATH: Meyer

Bergbau A.G. Oberhausen: Maruschke

Sonstige: prophoto

Titelbild: Rangierer bei der Arbeit

Rückseite: Bei der Fahrt in den Urlaub sollte man auch mal eine Pause einlegen.

KURZNACHRICHTEN

Die **Fritz Thyssen Stiftung**, deren Kapital sich jetzt auf nom. 105 Millionen DM ATH-Aktien beläuft, hatte bis Ende 1969 fast 95 Millionen DM an Zuwendungen für Forschung und Wissenschaft seit ihrer Gründung im Jahre 1959 zur Verfügung gestellt. Für 1970 erwartet man, daß die Summe von 100 Millionen DM überschritten wird.

In der Mitgliederversammlung des Vereins „**Evangelische Krankenanstalten Duisburg-Nord**“ konnten Vorsitzender Pfarrer Abel, der stellvertretende Vorsitzende Ernst Ziemer und Vorstandsmitglied Michael Hainbucher einen schönen Erfolgsbericht vorlegen. Im Jahr 1969 wurden bereits 94000 Mark an Spenden aufgebracht und damit seit 1965, dem Geburtsjahr des Vereins, insgesamt über 500000 Mark erreicht. Mit dieser Summe hat der Verein seine erste Aufgabe erfüllt. Das neue Krankenhaus an der Fahrner Straße soll am 1. April 1972 bezugsfertig sein.

Der **Knappenverein Dinslaken-Lohberg 1890 e. V.** feiert vom 29. Mai bis 1. Juni 1970 sein 80jähriges Vereinsjubiläum. Ein großes Festzelt sorgt für die Aufnahme von befreundeten Knappenvereinen aus dem gesamten Bundesgebiet und dem Ausland. Auch zahlreiche Spielmannszüge und Kapellen nehmen an den Jubiläums-Veranstaltungen teil.

Am 6. Mai wurden in Recklinghausen die **Ruhrfestspiele 1970** eröffnet, die bis zum 16. Juli dauern. Zum erstenmal in der 24jährigen Geschichte der Festspiele ist ein Theaterensemble aus dem anderen Teil Deutschlands eingeladen, das „Deutsche Theater Berlin“. Zum erstenmal treten auch Künstler aus Indien, Indonesien, Thailand und Pakistan auf. Diese Begegnung mit der „Dritten Welt“ wurde vom Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit gefördert.

Mehrere **neue internationale Züge**, die der erwarteten Zunahme der Urlaubsreisenden Rechnung tragen sollen, enthält der Sommerfahrplan 1970 der Deutschen Bundesbahn. Einer der Schwerpunkte des Sommerfahrplans ist die Ausdehnung des Autoreisezugnetzes auf 45 Verbindungen. Außerdem wird die Zahl der Trans-Europ-Expres-Züge (TEE) zwischen den wichtigsten Zentren Mitteleuropas weiter erhöht.

Zwischen Frankfurt und Paris wird vom 31. Mai 1970 an der TEE „Goethe“ verkehren. (Abfahrt Frankfurt 7.00 Uhr, Ankunft Paris Ost 12.54 Uhr.) Verlängert wird der TEE „Diamant“, der bisher zwischen Köln und Brüssel eingesetzt war. Er fährt im Sommer ab und bis Hannover. Im Autoreisezugnetz werden im Sommer insgesamt 20 neue Verbindungen zur Verfügung stehen.

Mit einem Aufwand von rund 600 Millionen DM sollen die **Bau- und Betriebsanlagen des Nord-Ostsee-Kanals** in den siebziger Jahren dem in den vergangenen zwei Jahrzehnten erheblich gestiegenen Schiffsverkehr angepaßt werden. Die Zahl der jährlichen Schiffspassagen auf dem rund 100 km langen Kanal ist von rund 50000 im Jahre 1950 auf gegenwärtig mehr als 86000 gestiegen. Am 20. Juni 1970 wird dieser meistbefahrene Seekanal der Welt 75 Jahre alt.

EH-Belegschaft ohne betriebliche Sorgen?

Ruhig, man kann fast sagen harmlos, verlief die Belegschaftsversammlung des Gemeinschaftsbetriebes am 15. April. Die gut besuchte Veranstaltung im Saal der Wirtschaft Kleine-Natrop wurde von Betriebsratsmitglied Josef Wolf mit der Begrüßung der Anwesenden, dem Verlesen der Tagesordnung und einem Gedenken für die verstorbenen Belegschaftsmitglieder eröffnet. Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender Kollenbach, der die Grüße des erkrankten 1. Vorsitzenden Johannes Hol überbrachte, gab anschließend den Bericht der Betriebsvertretung. Ergänzend zu dem am 1. Januar 1970 in Kraft getretenen Lohnfortzahlungsgesetz erläuterte er die zwischen Geschäftsführung und Betriebsvertretung über die Höhe des fortzuzahlenden Arbeitsentgeltes abgeschlossene Betriebsvereinbarung, die vorerst bis zum 30. 6. 1970 Gültigkeit hat. Danach wird bei der Ermittlung des Entgeltes das Durchschnittsprinzip in Anspruch genommen, so daß sich der im Krankheitsfall fortzuzahlende Lohn für den Geldfaktor nach der Formel

$$\frac{\text{Gesamtverdienst der letzten abgerechneten 3 Monate}}{\text{bezahlte Stunden}}$$

und für den Zeitfaktor nach der Formel

$$\frac{\text{Bezahlte Stunden in 3 Monaten}}{\text{Arbeitstage}}$$

errechnet.

Herr Kollenbach bat, dem gleichfalls am 1. Januar 1970 in Kraft getretenen neuen Manteltarifvertrag, der eine Laufzeit von 3 1/2 Jahren hat und eine Reihe von Verbesserungen enthält, die verdiente Aufmerksamkeit zu schenken.

Er fuhr in seinen Ausführungen fort mit einem Rechenschaftsbericht über die Einführung des Leistungslohnsystems in den Eisenbahnwerkstätten Hamborn, in denen nun 80 Prozent der Beschäftigten im UMS-Leistungslohn arbeiten. Auch in diesem Zusammenhang konnte eine neue Betriebsvereinbarung für die Leistungsprämie abgeschlossen werden, nach der ab 1. April dieses Jahres ab Leistungsgrad 100 die Steigerung pro 1% nicht wie bisher 1 Pfennig, sondern 2 Pfennig beträgt.

Nach Ausführungen zum Thema Arbeitssicherheit und zur Aktion „Stop den Unfall“ berichtete Herr Kollenbach über die Schwierigkeiten bei der Wohnungsbeschaffung für zur Zeit 380 Wohnungssuchende des Gemeinschaftsbetriebes. Er bemängelte mit Recht die Bestimmungen des Gesetzgebers für Sozialwohnungen, weil die Einkommensbeschränkungen seit Jahren unverändert geblieben sind. Lebhaftes Zustimmung aus der Versammlung erhielt er für seine Meinung, nach der der Gemeinschaftsbetrieb bei der Zuteilung von Neubauwohnungen von der ATH zu stiefmütterlich behandelt wurde und dieser Umstand eine intensivere Intervention unserer Geschäftsführung verlange.

Nach einem Rechenschaftsbericht über die soziale Betreuung der Belegschaft und über die erfolglos verlaufenen Verhandlungen mit der Geschäftsführung über eine höhere Einstufung der Verkehrsabfertiger, schloß der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende seine Rede mit einem Beitrag zum Thema Diensterteilung, Dienstplanänderungen, Überstunden und Sonntagsstunden. Die in diesem Zusammenhang geäußerte Meinung des Betriebsrats, nach

der es sich die für die Diensterteilung Verantwortlichen zu leicht machen, wurde von einem Teil der Zuhörer mit Beifall quittiert.

Direktor Christophers, der eingangs seinen technischen Kollegen, Herrn Direktor Sieverling vorstellte, berichtete anschließend über die Geschäftslage des Gemeinschaftsbetriebes. Danach konnte in der 1. Hälfte des laufenden Geschäftsjahres in den Eisenbahnbetrieben-Nord und -Süd eine gegenüber dem gleichen Zeitraum des vorhergehenden Jahres um 7% gestiegene Beförderungsleistung verzeichnet werden. Beim Hafen Schwegeln hingegen wurde ein Rückgang der Umschlagsleistung im gleichen Zeitraum von 3,4% festgestellt, der jedoch witterungsbedingt war, da die Monate Oktober bis Dezember mit Niedrigwasser und der Monat Februar mit Hochwasser eine stärkere Behinderung der Rheinschifffahrt brachten. Herr Christophers dankte im Namen der Geschäftsführung allen Mitarbeitern für die vor allem während des langandauernden Winters gemachten Anstrengungen, die trotz mancher Schwierigkeiten die Erfüllung der EH gestellten Aufgaben ermöglichten.

Bis auf den letzten Platz gefüllt war der Saal bei „Kleine-Natrop“, ein Beweis für das lebhaftes Interesse der Belegschaft.





Stellv. Betriebsratsvorsitzender Kollenbach und (Bild unten) Direktor Christophers bei ihrer Ansprache.

vielseitigen Ausbildungsmöglichkeiten beim Gemeinschaftsbetrieb beraten zu lassen, und der Aufforderung um aktive Mitarbeit auf dem Gebiete des betrieblichen Vorschlagswesens, schloß Direktor Christophers den Bericht der Geschäftsführung.

Im Anschluß an seine Ausführungen nahm Herr Christophers noch zu einigen Punkten und Fragen, die der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende Kollenbach angeschnitten hatte, Stellung. Insbesondere schilderte er die Bemühungen der Geschäftsführung um eine bessere Versorgung der EH-Belegschaft mit Wohnungen und sagte auf diesem Gebiet weitere Anstrengungen zu, wie auch eine Untersuchung der Möglichkeiten von Verbesserungen zum Komplex Diensterteilung, Dienstplanänderungen usw. durch die zuständigen Abteilungen.

Von der anschließenden Aufforderung an die Anwesenden, sich zu anstehenden Sorgen und Problemen zu Wort zu melden, machte nur ein Mitarbeiter Gebrauch. Ein fremder Beobachter hätte sich wohl die Frage stellen müssen, ob diese Passivität entweder an der Frühjahrsmüdigkeit lag oder daran, daß die Belegschaft keine betrieblichen Sorgen hat. Wir glauben aber vielmehr, daß der Grund in der aktiven Tätigkeit der Betriebsvertretung zu suchen ist, die jederzeit die an sie herangetragenen Probleme der EH-Belegschaft aufgreift und sich für eine zufriedenstellende Lösung einsetzt.

► Nach einigen Gedenkworten für den verstorbenen ehemaligen Betriebsratsvorsitzenden Ernsting gab Direktor Christophers einen Überblick über die geplanten bzw. begonnenen Investitionsvorhaben. So wurden unter anderem im Hafen Walsum-Süd die Bauarbeiten für die Eisen-Verladehalle aufgenommen. Die Fertigstellung der Schienenverbindung zwischen den Werkshäfen Schwelgern und Walsum-Süd und damit zwischen den privaten Gleisnetzen des alten EH-Bereichs und dem der ehemaligen HOAG-Verkehrsabteilung wird für Mitte Mai erwartet. Die Bauarbeiten für den 3. Bauabschnitt des Sozialgebäudes der Eisenbahn-Werkstatt Hamborn und für den Ausbau des Sozialgebäudes Ruhrort sind im vollen Gange.

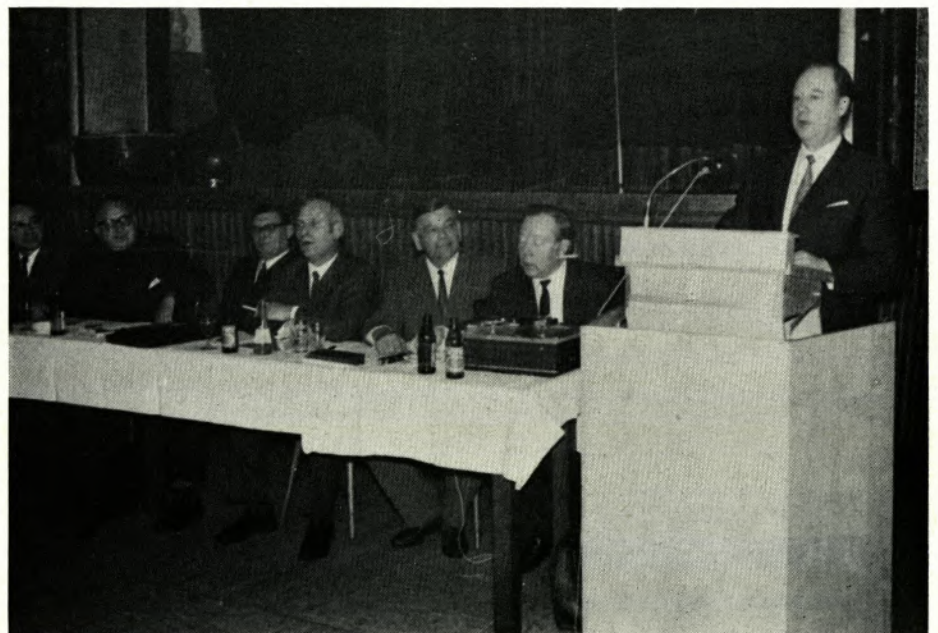
Für die erforderliche Modernisierung und Erweiterung unseres Lokomotiv- und Wagenparks wurden eine Reihe weiterer ED-Lokomotiven und in den Monaten Dezember bis März allein 229 neue Eisenbahnwagen bestellt.

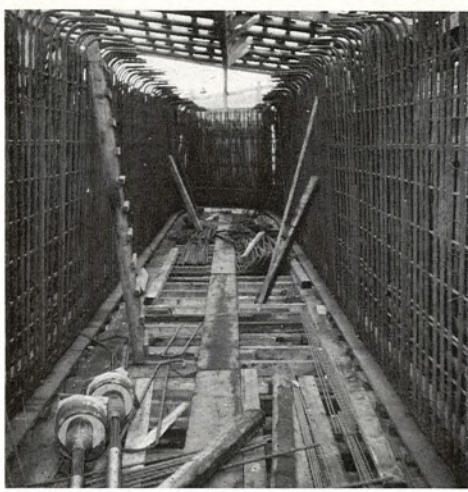
Aber auch durch eine Aktivierung der vorhandenen Betriebsmittel soll nach den Worten von Herrn Direktor Christophers eine Leistungssteigerung erreicht werden. Er nannte in diesem Zusammenhang die fast abgeschlossene Ausrüstung aller Lokomotiven mit Funkgeräten und die vorgesehene Modernisierung unserer elektronischen Datenverarbeitungsanlage.

Nach einer Schilderung der Schwierigkeiten, die durch den hohen Kranken-

stand im Januar dieses Jahres entstanden, nannte Herr Christophers einige interessante Zahlen, die im Zusammenhang mit dem am 1. Januar in Kraft getretenen Lohnfortzahlungsgesetz stehen. So überschritten die Aufwendungen des Gemeinschaftsbetriebes für die Lohnfortzahlung im 1. Quartal 1970 monatlich im Mittel 200 000,— DM und erreichten 6,5 bis 8,5 Prozent der gesamten Lohnsumme.

Mit der Bitte an Belegschaftsangehörige, die zur Schulentlassung kommende Kinder haben, sich durch unsere Abteilung Belegschaftswesen über die





Bewehrung des südlichen Überbaues Brücke Hamborner Straße.



Ansicht des südlichen Überbaues. Der Erdkern des Bahndammes unter dem Überbau steht noch.

Erweiterung der Brücke Hamborner Straße im Bau.

Im Oktober des vergangenen Jahres wurde der Nordabschnitt der Nord-Süd-Stadtautobahn, der Verkehrsteilnehmern aus dem Raum Hamborn in Richtung Stadtmitte Duisburg große Vorteile bringt, dem Verkehr übergeben. Im Bereich der Hamborner Straße ist der vierspurige Ausbau jedoch noch nicht fertiggestellt, da hier noch 3 Brückenbauwerke errichtet werden müssen. Es handelt sich um die Zufahrt zum Industriegelände östlich der Nord-Süd-Straße von der westlich gelegenen neuen Hamborner Straße aus, die Überbrückung der alten Emischer sowie eine weitere Brückenöffnung für die neue Hamborner Straße im Zuge unserer Verbindungsbahn Bahnhof Honigstraße – Anschluß Oberhausen-West.

Als die Verbindungsbahn im Jahre 1958 gebaut wurde, errichtete man für die Nord-Süd-Straße eine zweigleisige Zweifeldbrücke mit stählernen Überbauten. Wegen einer Planungsände-

rung nach Fertigstellung der Brücke muß nun zur Aufnahme der verlegten Hamborner Straße eine Erweiterung des Bauwerkes um eine Brückenöffnung mit einer Stützweite von 21,5 m nach Westen hin erfolgen. Da zur Zeit erhebliche Lieferzeiten bei normalen Baustählen bestehen, werden die Überbauten in Spannbeton-Bauweise hergestellt. Zum Bau der beiden Brückenhälften der zweigleisigen Strecke wird jeweils ein Gleis außer Betrieb gesetzt. Als Lehrgerüst für die Überbauten wird der vorhandene Bahndamm benutzt, der nach Fertigstellung der Überbauten entfernt wird. Das jetzt vorhandene westliche Widerlager wird zum Brückenpfeiler umgebaut, und das neue westliche Widerlager als Einschüttwiderlager auf den Bahndamm gesetzt. Es wird von Bohrpfeilen mit 1 m Durchmesser getragen, die durch den aus Schlacke bestehenden Bahndamm bis in den tragfähigen Untergrund gebohrt werden.

Der erste Überbau wurde inzwischen fertiggestellt, der zweite soll Ende Juni in Betrieb genommen werden.

Mit dem endgültigen Ausbau der Nord-Süd-Straße in diesem Bereich ist Anfang nächsten Jahres zu rechnen.

Hohlsiepe



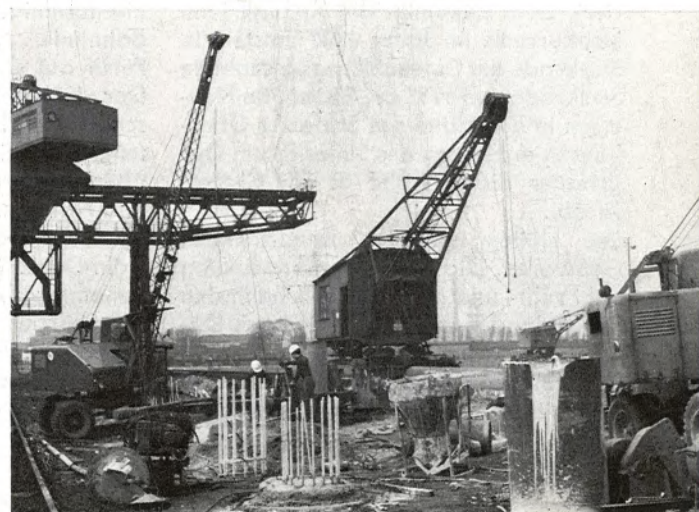
Niederbringen der Bohrpfeiler für das Widerlager des nördlichen Überbaues.



1. Kreisringzelle zur Aufnahme einer wasserseitigen Stütze.

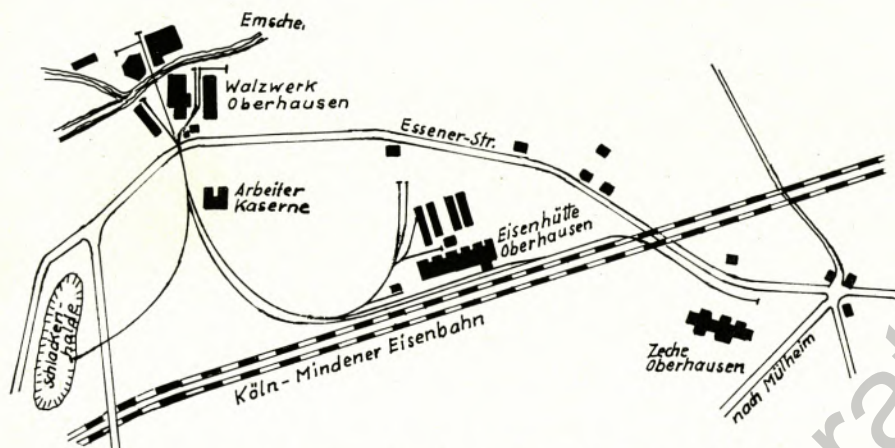
Bohrpfeiler für die Fundamente der landseitigen Stützen.

Zwei Bilder von den Gründungsarbeiten für die Eisenverladehalle im Hafen Walsum-Süd.



Eisenbahn und Häfen
übernahm die Aufgaben
eines Werksbahnbe-
triebes mit „Vergangen-
heit“:

Aus der Geschichte in Oberhausen



Lageplan der Werke in Oberhausen 1859

Abbildung 1

Die Geschichte der Abteilung Verkehr der Hüttenwerk Oberhausen AG ist eng verbunden mit dem Werden und der Entwicklung der Gutehoffnungshütte Sterkrade AG, deren Werksbahn sie 100 Jahre war. Obering. Jungmaier von der Leitung der Maschinentechnischen Abteilung EH hat sich die Mühe gemacht, interessante Einzelheiten aus der Vergangenheit für die Werkszeitung zusammenzustellen.

Das Eisenbahnzeitalter zieht herauf.

Wir versetzen uns zunächst in das Jahr 1758 zurück.

In Potsdam regiert Friedrich der Zweite, der große König. Er steht mitten im Siebenjährigen Krieg. Da nimmt östlich von Sterkrade, im Bereich des Kölnischen Vestes Recklinghausen, ein Freiherr Franz von Wenge zum Dieck eine kleine Eisenhütte in Betrieb. Er nennt sie Antony-Hütte. Das Eisenerz findet sich als Rasenerz in der weiteren Umgebung; die zum Verhütten benötigte Holzkohle liefert der Waldbestand der Lipper Heide. Das Geschäft floriert, bald bekommt die Antony-Hütte Konkurrenz. Im Jahre 1781 entsteht in Sterkrade die Gutehoffnung-Eisenhütte Sterkrade und 1791 die Eisenhütte Neuesen in der Nähe des Schlosses Oberhausen auf Boden des Stiffes Essen. Der Erbauer dieser Hütte ist ein Gottlob Jacobi.

Die Hütten erzeugen hauptsächlich Gußwaren. Die Hälfte der Produktion geht ruhr- und rheinabwärts nach den Niederlanden und sogar bis nach Dänemark und Rußland.

Im Jahr 1810 schließen sich die drei Eisenhütten zur „Hüttengewerkschaft

und Handlung Jacobi, Haniel und Huyssen“ zusammen. 1828 kommt noch ein Eisenwerk an der Emscher hinzu. Der Landtransport und Binnenhandel ist um diese Zeit durch den schlechten Zustand der Straßen, durch Zölle und Wegegebühren arg behindert. Vorausschauende Fabrikanten und Kaufleute erhoffen sich eine Verbesserung und Verbilligung der Transporte von den durch die Erfindung der Dampflokomotive sich entwickelnden Eisenbahnen. Auch der Fabrikant Franz Haniel ist ein eifriger Vorkämpfer der Eisenbahnidee. 1835 wird die erste Bahnlinie zwischen Nürnberg und Fürth auf deutschem Boden errichtet. Der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft wird 1843 die Genehmigung erteilt, eine Eisenbahn von Köln-Deutz über Duisburg, Altenessen, Dortmund und Hamm nach Minden zu bauen. Im Februar 1846 wird die Strecke von Köln-Deutz bis Duisburg in Betrieb genommen. Als im Frühjahr 1846 der Bahnkörper am Schloß Oberhausen vorbei durch die Lipper Heide nach Altenessen gebaut wird, verhandeln die Hüttenbesitzer Jacobi, Haniel und

Huyssen mit der Direktion der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, um für das Eisenwalzwerk an der Emscher einen Gleisanschluß von rd. 1100 Meter Länge an die Bahnstrecke zu beantragen. An den preußischen Finanzminister muß ein Gesuch gerichtet werden, um „Expropriationsrechte“ zu erhalten. Die Genehmigung zum Bau der Zweigbahn wird zwar erteilt, aber nicht an die Hüttenbesitzer, sondern zunächst an die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft.

Am 15. Mai 1847 beginnt der regelmäßige Eisenbahnverkehr zwischen Köln-Deutz und Hamm. Die Stadt Oberhausen existiert noch nicht. In der Nähe des Schlosses Oberhausen hat man einen Bahnhof „Lipperheide“ vorgesehen. Er erhält aber schließlich den Namen „Oberhausen“.

Das Anschlußgleis war im Herbst 1847 fertiggestellt worden (Abb. 1). Im September 1847 wird der Eisenbahnbetrieb auf ihm eröffnet. Bis zur Beschaffung der ersten Werksbahnlokomotive im Jahre 1855 wird der Wagentransport durch Vorspann von Pferden durchgeführt, die ein Unternehmer

der Abteilung Verkehr

stellt. Die Wagen, die für die Hütten-gewerkschaft und Handlung bestimmt sind, werden von der Lokomotive des ankommenden Zuges in das Anschlußgleis gesetzt. Vom Fuhrmann der Hütte werden die Wagen mit Hilfe der Pferdegespanne in das Anschlußgleis zum Walzwerk gezogen. Die Bereitstellung der versandfertigen Wagen läuft umgekehrt ab.

Im Januar 1848 genehmigt der Finanzminister die Überlassung der Anschlußbahn an die Hüttenbesitzer gegen vollen Ersatz der Anlagekosten.

Die Direktion der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft übergibt der Firma Jacobi, Haniel und Huyssen die Oberhausener Anschlußbahn, und zwar von der Brückenwaage auf dem Walzwerksgelände bis zur Einmündung in den ersten Parallelstrang der Bahnstrecke als schuldenfreies Eigentum gegen Zahlung von 13 000 Talern.

Der abgeschlossene Vertrag ist einer der ersten Anschlußverträge überhaupt. Er wird 1854 und 1856 durch Nachtragsverträge ergänzt und gilt bis 1906. Dann wird er durch den heute

Eisenbahngesellschaften wie Pilze aus dem Boden.

Am 1. März 1862 eröffnet die „Bergisch-Märkische Bahngesellschaft“ eine Bahn durch das Ruhrgebiet.

1869 wird ein Schienenanschluß der „Berg-, Hütten- und Walzwerke“ an diese Bahngesellschaft beantragt. Durch den Krieg 1870/71 verzögert sich die Inbetriebnahme auf Ende 1871.

Das Anschlußgleis läuft auf Brückens Pfeilern vom Bahnhof Oberhausen an der Mülheimer Straße entlang und kreuzt die Köln-Mindener Bahnstrecke sowie das alte Anschlußgleis. Nach der Verstaatlichung der Bahnen wird der alte, erste Anschluß aufgehoben und durch einen Anschluß an den neuen Staatsbahnhof ersetzt.

1865 tritt auch die „Rheinische Bahngesellschaft“ an die Firma heran. Sie schlägt vor, die der Firma gehörenden Eisensteingruben Neuessen III und IV sowie die Kohlenzeche „Ludwig“ über Heißen mit dem Oberhausener Werk zu verbinden. Das Erz wurde bisher zum Bahnhof Essen gebracht und dort

sen-Arnheim eröffnet worden. Wegen eines Anschlusses der Werke Sterkrade werden 1874 Abmachungen mit der Bahngesellschaft getroffen.

1857 fördert die neue Zeche Oberhausen die ersten Kohlen. Zwischen dieser Zeche und der Eisenhütte Oberhausen wird eine neue Gleisverbindung erforderlich. Sie wird 1859 genehmigt.

Die Zeche Osterfeld nimmt 1879 die Kohleförderung auf. Sie erhält zwei Bahnanschlüsse, einen an die Strecken der Westfälischen Eisenbahngesellschaft. Die beiden Anschlüsse werden 1884 und 1886 wieder aufgehoben.

Die Verstaatlichung der Bahngesellschaften — durch Bismarck betrieben und eingeleitet — hat inzwischen begonnen. Nach Abschluß der Verstaatlichung werden die Verträge mit der Königlichen Eisenbahndirektion in Köln abgeschlossen.

Am 1. Januar 1873 wird die Hütten-gewerkschaft und Handlung Jacobi, Haniel und Huyssen in die Firma Gutehoffnungshütte Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetriebe umgewandelt. Die Firma beschäftigt nun schon an die 6000 Arbeiter, davon 1100 im Bergbau. Die Gleislänge der Werksbahn beträgt 5 km. Auf den Gleisen fahren 6 Lokomotiven.

Der Verkehr zwischen den verschiedenen Werksteilen wird mit Pferdefuhrwerken durchgeführt. Bis zu 60 eigene Pferde sind hierbei noch eingesetzt.

Wie sahen nun die ersten Lokomotiven und Wagen aus, und wie war der Oberbau und das Signalwesen in den Anfängen beschaffen?

Die Maschinenfabrik und Kesselschmiede in Sterkrade führt bereits 1840 die erste selbstgebaute Dampflokomotive vor. Sie wird 1841 an die Taunusbahn für 11 000 Taler verkauft. Eine weitere Lokomotive geht 1842 an die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn. Sie hat 40 PS Leistung und erhält den Namen „Mars“.

1845 werden noch 2 Lokomotiven an die Köln-Mindener Bahn geliefert. Der Dampfbau liegt in dieser Zeit noch ganz in den Händen der Engländer. Es ist schwierig, einheimische Fabrikate abzusetzen.

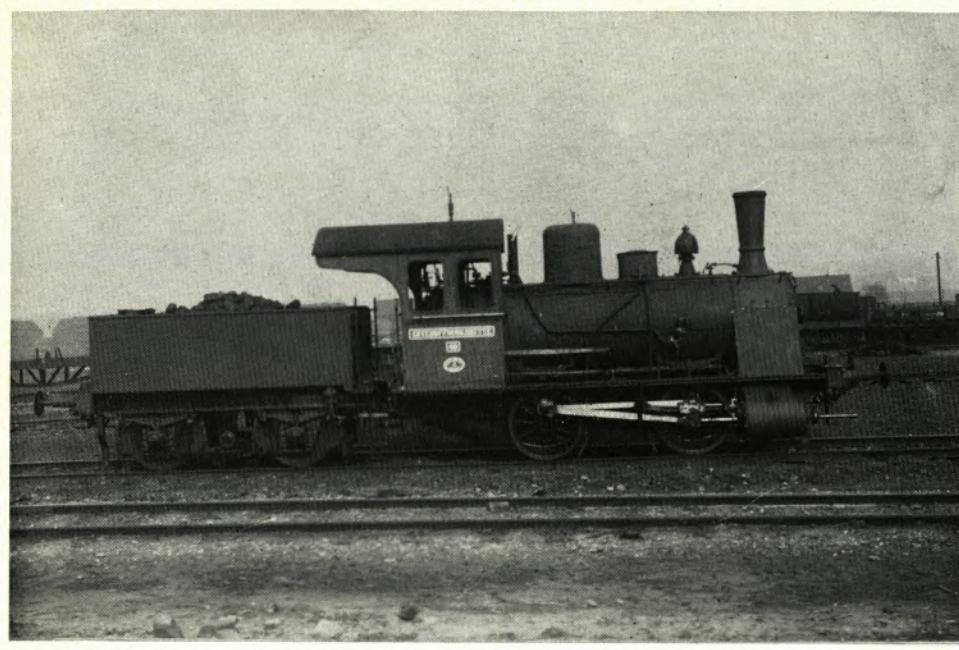


Abbildung 2

noch bestehenden unkündbaren Anschlußvertrag vom 16. Juli 1906 ersetzt. In den sechziger und siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts schießen die

verladen. Die Konzession wird im Oktober 1869 erteilt.

1856 war von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft die Strecke Oberhausen-



◀ Ein Alter von 100 Jahren konnte man dieser Werkslok der Abteilung HOAG-Verkehr bescheinigen. Ihr Äußeres hat sich mit der Zeit freilich etwas gewandelt.

hundertwende ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Jahr	Gleislänge in km	Zahl der Dampf-loks	Zahl der Werks-wagen
1847	1,1	—	—
1855	2,0	1	—
1870	5,0	6	70
1880	19,5	9	200
1890	40,8	12	316
1900	74,0	19	590

► Im Jahre 1855, als die neue Hochofen-anlage „Eisenhütte“ in Betrieb geht, wird die erste Dampflokomotive als Werkslok eingesetzt (Abb. 2). Zwei weitere Loks folgen 1857 und 1859 aus der Sterkrader Fabrik.

Die Loks haben zwei gekuppelte Achsen, Außenzylinder, eine Heizfläche von 55 m², ein Dienstgewicht von 23,5 t und eine Leistung von 120 PS. Der Dampfdruck ist 7,3 atü. Gefeuert wird mit Koks.

Die ersten Werksbahnwagen sind etwa 1859 entstanden. Sie dienen zunächst für den Kohletransport von der Wäsche der Zeche Oberhausen zum Walzwerk. Da diese oben offenen Wagen Bodenklappen haben, sind sie auch die ersten Selbstentladewagen. Das Ladegewicht beträgt zunächst 5 t und steigt bis 1870 auf 10 t.

Lange Zeit ist der Hütten-O-Wagen der

wichtigste Werkswagen. Daneben entwickeln sich mit der Zeit erst die Spezialwagen.

Solange man noch Puddeleisen herstellt, wird das Roheisen in Masseln gegossen und in Roheisenwagen von 10 t Nutzlast zu den Walzwerken gefahren.

1878 wird das Thomasverfahren eingeführt und von diesem Zeitpunkt an das Roheisen flüssig zum Stahlwerk befördert. Die Pfannen der ersten Roh-eisenpfannenwagen haben 10 t Inhalt. Nach und nach vergrößert sich die Nutzlast auf 40 t.

Von 1865 bis 1903 liefert die Maschinenfabrik AG in Karlsruhe 15 Loks ähnlicher Bauart wie die GHH-Loks. Diese Loks haben zunächst noch kein Schutzdach für das Lokpersonal.

Die Entwicklung der Gleislängen sowie Lok- und Wagenzahlen bis zur Jahr-

In bezug auf den Oberbau und das Signalwesen ergibt sich folgendes Bild: Das Walzwerk Oberhausen fertigt bereits seit 1842 Eisenbahnschienen, die bei den Eisenbahngesellschaften abgesetzt werden. Die für den Anschluß 1847 verwendeten Schienen sind gewalzte Breittfußschienen (Vignolschienen) von 5,64 m Länge aus Puddeleisen. Von 1880 an werden flußeiserne Schienen von 5 bis 10 m Länge verwendet. 1880 wird das Schienenprofil „Preußen 6“ und 1900 das Schienenprofil „Preußen 8“ eingeführt.

Die Signalmittel sind in den ersten Jahrzehnten des Bestehens der Werksbahn noch recht einfach. Als sichtbare und hörbare Signale gibt es Flaggen und Signalkörner. Da die Weichen noch keine Weichensignale und Laternen haben, ruht bei Nacht und auch bei Nebel der Rangierbetrieb. (Wird fortgesetzt.)

A. Jungmaier

Quartettverein tanzte in den „Vatertag“

Am Abend vor Christi Himmelfahrt veranstaltete der Quartettverein Eisenbahn und Häfen sein traditionelles Frühjahrsfest. Auf der gut besuchten Veranstaltung im Saal der Gastwirtschaft Kleine-Natrop kamen, wie auch in den früheren Jahren, die Freunde des Männergesangs und alle, die gern und ausgiebig mal das Tanzbein schwingen, auf ihre Kosten.





Einer von vielen

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

Oberhemmschuhleger beim Eisenbahnbetrieb

Wer etwas von Eisenbahnen versteht, weiß auch was ein Hemmschuh ist. Die Bedeutung und Definition des Wortes „Hemmschuh“ ist so eindeutig, daß dieses Wort längst in den allgemeinen Sprachgebrauch als Begriff für etwas, was den Ablauf einer

aufgelaufene Rad den Schuh mit sich schleift und damit infolge Reibung zwischen Hemmschuh und Schiene eine Bremskraft erzeugt, zum anderen dadurch, daß das Drehen des Rades durch die Reibung auf dem Hemmschuh beeinträchtigt wird. Diese Behin-

drung besitzen, abgebremst werden, bevor sie mit zu großer Wucht auf die stehenden Wagen auflaufen. Ein Hemmschuhleger, dem jeweils mehrere Richtungsgleise zugeteilt sind, benötigt daher ein gutes Auge, das ihm nach Erlangung einer intensiven Ausbildung und Erfassung gestattet, die Geschwindigkeit eines herankommenden Wagens abzuschätzen. Für seine Entscheidung, den Wagen durch Vorlegen eines Hemmschuhs abzubremzen oder ihn weiterlaufen zu lassen, bleibt ihm nicht viel Zeit. Bei seiner Arbeit wird von ihm Gewissenhaftigkeit und Zuverlässigkeit verlangt, da die Schäden, die durch wuchtiges Auflaufen von Waggons sowohl an den Wagen selbst als auch an deren Ladung entstehen können, besonders kostspielig sind. Zu den Obliegenheiten eines Hemmschuhlegers gehört darüber hinaus auch das Kupplern der Wagen.

Die Aufsicht über die in einem Bahnhof eingesetzten Hemmschuhleger, ihr Einsatz und ihre Information über den vorgesehenen Ablauf, obliegt dem Oberhemmschuhleger. Einer von diesen Oberhemmschuhlegern des Gemeinschaftsbetriebes ist Erdogan Akkemik. Herr Akkemik, 33 Jahre alt, kam 1963 aus seiner türkischen Heimat Izmir am Ägäischen Meer durch die amtliche türkische Arbeitsvermittlung

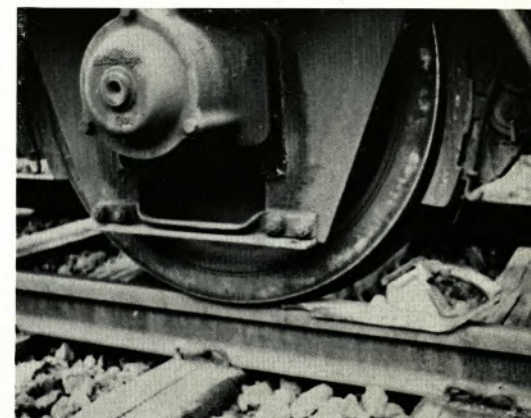


Hemmschuhleger bei der Arbeit.

Angelegenheit hemmt, Einzug gefunden hat. Man kann mit dem bei der Eisenbahn gebräuchlichen, handlichen Gerät also den Lauf eines Waggons bzw. einer Wagengruppe hemmen und abbremsen, bis diese zum Stillstand kommt. Der technische Vorgang ist dabei relativ einfach: Vor dem heranrollenden Wagen wird der Hemmschuh auf den Schienenkopf gelegt. Die Bremskraft kommt einmal dadurch zustande, daß das auf den Hemmschuh

derung teilt sich, da beide Räder fest mit der Achse verbunden sind, dem hemmschuhfreien Rad mit; der Hemmschuh bremsst also, obwohl er nur auf einer Seite aufgelegt wird, zweiseitig. Der Betrieb eines Ablaufberges im Rangierbahnhof ist ohne den Einsatz von Hemmschuhlegern auch heute noch vielfach wirtschaftlich nicht vertretbar. Die in die einzelnen Richtungsgleise einlaufenden Wagen und Wagengruppen müssen, sofern sie zuviel

Hemmschuh im Moment des Auflaufens eines Rades.





Oberhemmschuhleger Akkemik stellt an seinem Arbeitsplatz im Fertighaus Bahnhof Meerbergstraße Rangierzettel (unteres Bild) aus.

► nach Deutschland zu Eisenbahn und Häfen. Er hatte Schuhmacher gelernt und verdiente in seiner Heimat bei einer täglichen Arbeitszeit von 14 bis 16 Stunden noch nicht halb soviel wie heute als Oberhemmschuhleger. Mit Eifer ging er daran, neben seiner Ausbildung zum Hemmschuhleger die deutsche Sprache zu erlernen. Bereits nach einjähriger Tätigkeit in seinem neuen Beruf faßte er den Entschluß, für immer in Deutschland zu bleiben und ließ seine Familie nachkommen. Seine Einsatzfreudigkeit, sein Können und sein aufgeschlossenes Wesen ließen ihn bald zum Oberhemmschuhleger werden, als der er bis 1968 im Bahnhof Grünstraße tätig war. Seit eineinhalb Jahren übt er nun diese Funktion im Bahnhof Meerbergstraße aus.

Befragt über seine Tätigkeit an diesem Arbeitsplatz, gibt er bereitwillig Auskunft über seine Aufgaben. Diese beginnen mit der Aufnahme der zum Ablauf bereitstehenden Züge in den Berggleisen. Dazu gehören die Aufschreibungen, für welche Empfangsstelle die einzelnen Wagen bestimmt sind, und in welcher Reihenfolge sie zum Ablauf kommen. Aufgrund seiner Aufschreibung erstellt Herr Akkemik anschließend den Rangierzettel und ordnet jedem Wagen sein Richtungsgleis zu. Die in den Talgleisen tätigen Hemmschuhleger holen die Rangierzettel ab und erhalten damit die für ihre Arbeit erforderlichen Informationen.

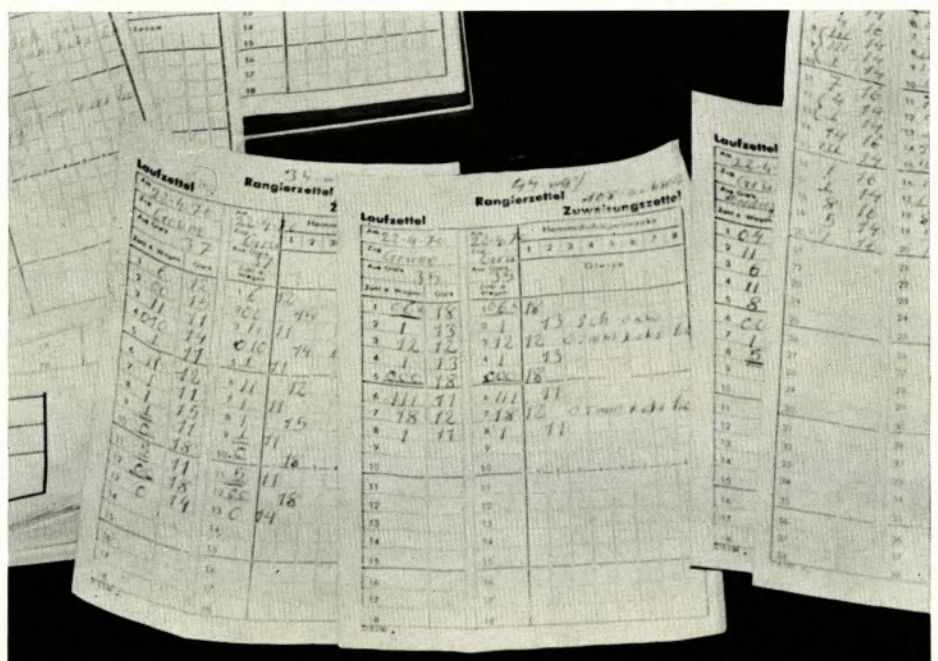
Zu den Aufgaben des Oberhemmschuhlegers gehört am Ablaufberg Meerbergstraße z. Z. auch das Stellen der

(noch) handbedienten Weichen. Nach Beendigung der Abläufe geht Herr Akkemik in die Talgleise und nimmt die zur Abholung bereiten Züge, die für andere Werksbahnbereiche bestimmt sind, auf. Die leeren Wagen meldet er telefonisch der Wagenverteilung, die ihrerseits über den nächsten Einsatzort verfügt. Sämtliche Einzelheiten (Wagenzahl, Empfangsstelle, Reihenfolge usw.) gibt Herr Akkemik dann telefonisch dem Bahnhof Grünstraße auf, damit dort die Auflösung des Zuges bereits vorgeplant werden kann.

Zu Ende der Schicht hat Oberhemmschuhleger Akkemik noch eine Übersicht anzufertigen, aus der hervorgeht, wieviel Wagen welcher Gattung mit wieviel Achsen in welches Richtungs-

gleis gelaufen sind, und welche Richtungsgleise gegebenenfalls wieder geräumt wurden. Hierdurch wird sein Ablöser in die Lage versetzt, zu übersehen, wieviel Achsen in den einzelnen Gleisen bereits stehen.

Nach seinem privaten Hobby gefragt, erzählt Herr Akkemik, daß er sich zur Zeit auf die Rangiermeister-Prüfung vorbereite. Was ihm darüberhinaus noch an Freizeit verbleibt, gehört seiner Frau und den beiden Kindern, von denen das jüngste in Hamborn geboren wurde. Vor allem widmet er sich der Schulausbildung seiner Tochter, die in Hamborn die Grundschule besucht. Alle zwei Jahre geht es dann im Urlaub zu Verwandten-Besuchen in seine türkische Heimat.



4. Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgang erfolgreich abgeschlossen

Am 24. März legten 26 Teilnehmer des 4. Werksbahnbetriebsmeister-Lehrganges, den die Industrie- und Handelskammer Duisburg/Wesel beim Gemeinschaftsbetrieb veranstaltete, ihre Ab-

schlußprüfung mit der Note „gut“ oder „befriedigend“ ab. Unser Bild zeigt die jungen Meister nach bestandener Prüfung.



15. Kursus für Lokführer-Anwärter des Gemeinschaftsbetriebes

Der Betriebsmaschinen-Dienst Hamburg konnte im Zuge seiner Bemühungen um die Ausbildung des Lokpersonal-Nachwuchses auf ein kleines Jubiläum zurückblicken. Am 26. März bestanden 12 von 14 Prüfungsberechtigten

des 15. Lehrganges ihre Prüfung als Lokführer-Anwärter. Wie üblich stellten sie sich anschließend dem Fotografen zum Erinnerungsfoto vor der Lokleitung.



Hafen Schwelgern meldet Rekord im Monat April 1970

Mit einer Umschlagsleistung von 1328667 Tonnen erreichte der Hafenbetrieb Schwelgern im April dieses Jahres eine neue Höchstleistung seit Bestehen des Hafens. Die bisher höchste Umschlagszahl im August 1969 betrug 1315000 Tonnen.

Auch beim Gemeinschaftsbetrieb schlossen sich Wertpapiersparer zusammen

In der Bundesrepublik Deutschland existieren inzwischen über 400 private Investment-Gesellschaften mit dem Ziel des gemeinsamen Wertpapiersparens. Unter dem Namen „1. Investmentclub EH“ und „EH - Investors“ wurden am

13. April auch beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen zwei Investment-Clubs gegründet, von denen jeder über 40 bzw. 41 Mitglieder verfügt. Die Clubs, die die juristische Form einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts (G. b. R.) haben, legen die monatlich von den Mitgliedern einzuzahlenden Sparbeiträge in Wertpapieren an und hoffen insbesondere durch günstigen Ein- und Verkauf von Aktien die Einlagen ihrer Gesellschafter gut zu verzinsen. Über die Arbeit in den Clubs und über die sich hoffentlich einstellenden Erfolge wird die Werkszeitung zu gegebener Zeit noch berichten.

In eigener Sache!

Hier geht es um Termine, um Einsendetermine für Artikel und Beiträge aus der EH-Leserschaft. „Die sind verrückt geworden“, werden Sie schon denken, „die Redaktion soll doch froh sein, wenn sie von mir hin und wieder einen Beitrag zum Abdruck in der Werkszeitung erhält. Jetzt wollen die auch noch Termine setzen, die werd' ich verhungern lassen!“ — Tun Sie es nicht, lieber Leser, Sie können selbstverständlich jederzeit Ihre Artikel, Fotos usw. der Redaktion zustellen, wir bitten sogar darum! Ohne Ihre Mitarbeit muß die Zeitung farblos und unpersönlich werden. Wir möchten nur verhindern, daß jemand enttäuscht oder gar verärgert wird. Verärgert darüber, daß seine Reportage nicht schon in der nächsten Ausgabe, die er vielleicht zwei Wochen später erhält, veröffentlicht wurde. Alle Berichte über Veranstaltungen und sonstige Einsendungen, die zeitgebunden sind, bitten wir uns daher jeweils bis zum 1. Kalendertag des Monats zuzusenden, der in der nächsten Doppelnummer als erster genannt ist, wenn der Beitrag noch in dieser Ausgabe erscheinen soll. Also: für die Ausgabe 1/2 bis zum 1. Januar, 3/4 bis zum 1. März, 5/6 bis zum 1. Mai usw. Darüberhinaus — sollte es sich um einen umfangreichen Artikel handeln oder sollte sich die Einsendung um einige Tage verzögern — verständigen Sie die Redaktion telefonisch (Hausruf 5684), damit für Ihren Beitrag Platz in der nächsten Ausgabe reserviert werden kann. Nur so ersparen Sie sich eine eventuelle Enttäuschung.

(Ob wohl einige gemerkt haben, daß wir hiermit auch mal wieder um eine intensivere Mitarbeit unserer Belegschaft werben wollen? Wenn ja, erzählen Sie es nur nicht weiter. Nehmen Sie sich schnellstens vor, über ein aktuelles Thema zu berichten. Ihr Kollege könnte Ihnen sonst vielleicht zuvorkommen und damit mal wieder um eine „Nasenlänge“ voraus sein!)

Unsere Jubilare



Auf eine 50jährige Betriebszugehörigkeit blickt am 1. Juli 1970 Werkzeugausgeber Heinrich Timmermann, Eisenbahnwerkstatt Hamborn, zurück.

Der Jubilar wurde am 26. April 1906 in Oberhausen-Holten geboren. Nach seiner Schulentlassung ging er als jugendlicher Arbeiter zur Hauptwerkstatt Schacht 1/6. Mit der Übernahme dieser Betriebsabteilung durch die ATH kam auch Heinrich Timmermann im Oktober 1925 zur Eisenbahnwerkstatt. Im Förderwagen- und Gleisbremsbau war er als Schlosser tätig. Durch einen Betriebsunfall im Jahre 1930 erlitt Herr Timmermann schwere Verletzungen. Drei Finger der rechten Hand mußten amputiert werden. Das war für den gerade Jungverheirateten ein harter Schicksalsschlag. Nach seiner Wiederherstellung wurde er Kompressor-Maschinist in der EBW. Diese Tätigkeit übte er bis 1968 aus. Seine guten Kenntnisse innerhalb der Werkstätten erlaubten es, ihn im Zuge der Neuordnung der EW-H als Werkzeugausgeber einzusetzen.

Herr Timmermann gehört zu dem alten Stamm, für den Pflicht und Treue und ein arbeitsreiches Leben lang Fleiß und Zuverlässigkeit Selbstverständlichkeiten sind. Als ruhiger und bescheidener Mitarbeiter wird er von Vorgesetzten und Kollegen gleichermaßen geschätzt. Seine Mitgliedschaft zum Jubilarenverein beweist seine besondere Werksverbundenheit. Er hat eine Tochter und einen Sohn, der als Elektriker im Hafen Schwelgern tätig ist.

Wir gratulieren Herrn Timmermann zu seinem Goldjubiläum recht herzlich und wünschen ihm für die Zukunft alles Gute, vor allem beste Gesundheit.



Sein 50jähriges Dienstjubiläum feiert am 20. Juli 1970 Herr Johann Hahn vom Eisenbahnbetrieb Nord.

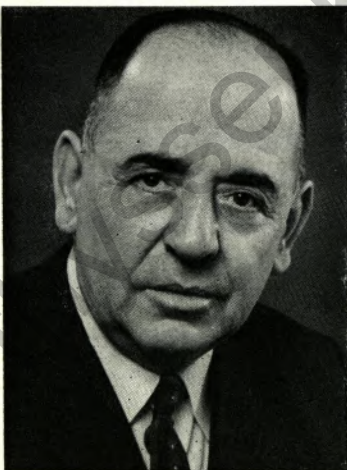
Der Jubilar wurde am 15. Juli 1906 in Hamborn geboren und wohnt heute in Duisburg-Beeck, Arnoldstraße 52. Herr Hahn stammt aus einer alten Eisenbahnerfamilie. Sein Vater ist bei uns als Rottenführer tätig gewesen. Sein älterer Bruder Leo war bei uns Rangieraufseher und ist im Jahre 1963 an einer heimtückischen Krankheit verstorben. Sein jüngerer Bruder Franz war Gleiswerker und ist aus dem 2. Weltkrieg nicht zurückgekehrt.

Seine berufliche Laufbahn hat Herr Hahn am 20. Juli 1920 als Lehrling begonnen. Von 1922 bis 1926 war er als Gleiswerker, danach im Rangierdienst tätig. Dank seiner guten Leistungen wurde er dann zum Rangiermeister und am 1. August 1962 zum Rangieraufseher befördert. Vom Kriegsdienst blieb Herr Hahn weitgehend verschont. Kurz vor Kriegsende war er für 3 Monate Soldat.

Als sehr zuverlässiger und gewissenhafter Mitarbeiter erfreut sich der Jubilar allgemeiner Wertschätzung. Er ist ein werksverbundener Mann und Mitglied des Eisenbahnvereins sowie der Jubilarenvereinigung. In seiner Freizeit ist er ein begeisterter Freund des Kegelsportes und Rätselratens.

Wir wünschen Herrn Hahn für die Zukunft alles Gute.

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blickt zurück:



Hermann Ohletz
Lokführer, BM-Süd
eingetreten: 5. 8. 1930

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

El.-Schweißer Peter Wolters, EWH (27. 7. 1945)

Rangieraufseher Ewald Stanke, Eisenbahnbetrieb Nord (31. 7. 1945)

1. Eisenverlader Eduard Pallgen, HS (8. 8. 1945)

Meister Johann Gromowski, Flm (8. 8. 1945)

Verlademeister Artur Wibbelhoff, Hafen (10. 8. 1945)

Rangiermeister Heinz Gräff, Eisenbahnbetrieb Nord (10. 8. 1945)

Rangiermeister Wilhelm Ruhl, Eisenbahnbetrieb Süd (14. 8. 1945)

Lokführer Arno Unger, BM-Nord (24. 8. 1945)



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



Familiennachrichten

Geburtstag:

Gerhard Pieper, früher Werkmeister
geb.: 4. 8. 1880 (90 Jahre)
wohnhaft: Dinslaken, Grenzstraße 11
Paul Fleischer, früher Weichenwärter
geb.: 28. 7. 1885 (85 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Kiebitzmühlenstr. 14
Richard Feist, früher techn. Angestellter
geb.: 4. 7. 1890 (80 Jahre)
wohnhaft: Kleve-Materborn, Burg Ranzow
Theodor Nikoley, früher Bahnwärter
geb.: 17. 7. 1890 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Wilhelmstr. 19
Karl Geist, früher Fährmann
geb.: 18. 7. 1890 (80 Jahre)
wohnhaft: Orsoy, Kuhstraße 20
Eberhard Frickel, früher Schlosser
geb.: 19. 8. 1890 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Laar, Dammstraße 4

Goldene Hochzeit:

August Wolters, früher Verkehrsabfertiger
geb.: 13. 4. 1899
verh.: 14. 8. 1920
wohnhaft: DU-Meiderich, Straßburger Str. 48

Todesfälle:

Otto Hanke, Pensionär
früher Schuppenarbeiter
geb.: 30. 10. 1899
gest.: 15. 1. 1970

Todesfälle:

Gustav Zülch, Pensionär, früher Bahnarb.
geb.: 8. 5. 1887
gest.: 22. 2. 1970
Max Legatzki, Dreher, EWH
geb.: 29. 12. 1911
gest.: 24. 2. 1970
Friedrich Messing, Pensionär
früher Rangiermeister
geb.: 17. 5. 1903
gest.: 28. 2. 1970
Johannes Meurisch, Weichenwärter, EN
geb.: 6. 12. 1906
gest.: 2. 3. 1970
Gustav Manzer, Pensionär
früher Rottenführer
geb.: 28. 4. 1887
gest.: 4. 3. 1970
Johann Pietrzak, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 1. 7. 1905
gest.: 6. 3. 1970
Kaspar Baum, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 16. 7. 1886
gest.: 10. 3. 1970
Heinrich Peeters, Pensionär
früher Kolonnenführer
geb.: 19. 2. 1888
gest.: 10. 3. 1970

Todesfälle:

Bernhard Ostermann, Verkehrsabfertiger
Verkehrsabteilung
geb.: 18. 8. 1927
gest.: 10. 3. 1970
Nedim Akgün, Rangierer, EN
geb.: 11. 6. 1944
gest.: 11. 3. 1970
Josef Holzknecht, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 8. 7. 1902
gest.: 17. 3. 1970
Willi Sperke, Kfm. Angestellter
Allg. Verwaltung
geb.: 4. 4. 1910
gest.: 18. 3. 1970
Hermann Pastewka, Rottenführer, Bau-O
geb.: 13. 9. 1911
gest.: 26. 3. 1970
Willi Manthei, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 20. 6. 1892
gest.: 27. 3. 1970
Alois Kappel, Weichenwärter, EN
geb.: 23. 3. 1907
gest.: 27. 3. 1970
Wilhelm Rutert, Pensionär
früher Dreher
geb.: 6. 7. 1898
gest.: 8. 4. 1970
Alfred Weiss, Weichenwärter, ES
geb.: 25. 9. 1912
gest.: 8. 4. 1970
Ferdinand Becker, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 21. 1. 1894
gest.: 8. 4. 1970
Fritz Nielen, Pensionär
früher Kolonnenführer
geb.: 4. 10. 1885
gest.: 10. 4. 1970
Mathilde Philippi, Putzfrau, EN
geb.: 11. 1. 1906
gest.: 13. 4. 1970

Jahreshauptversammlung des Lokführervereins

Der Lokführerverein des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen hielt am 1. März seine Jahreshauptversammlung ab. Wichtigster Punkt der Tagesordnung war die Neuwahl des Vorstandes, der in folgender Zusammensetzung einstimmig gewählt wurde:

- | | |
|------------------|-------------------------------|
| 1. Vorsitzender | Johannes Hol |
| 2. Vorsitzender | Josef Wolf |
| 1. Kassierer | Kurt Holland |
| 2. Kassierer | Manfred Ipach |
| 1. Schriftführer | Wolfgang Drost |
| 2. Schriftführer | Walter Karlbowski |
| Kassenrevisoren | Johann Meyer und Josef Seifer |

Zum Ehrenvorsitzenden wurde das langjährige Vereinsmitglied Heinrich Cornelissen gewählt.

Für 19.00 Uhr waren die Ehefrauen der Vereinsmitglieder eingeladen. Die Versammlung war in diesem Jahr so stark besucht, daß man in den großen Saal des Vereinslokals Kleine-Natrop ausweichen mußte.

Bei Tanz und Musik verbrachte man noch einige Stunden in angeregter Stimmung. W. Drost



Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen und Walsum

Jubilare:

Auf eine 25jährige Tätigkeit blicken zurück:

Friedrich Sensendorf, Walsum-Süd
am 16. 7. 1970
Theodor Kamps, Signalwesen
am 1. 8. 1970

Berichtigung:

In unserer Ausgabe 3/4 ist uns ein Irrtum unterlaufen: Die Eheleute Johann Wefers, Duisburg-Beeck, Gartenstraße 67, feierten am 24. Mai nicht das Fest der Goldenen Hochzeit, sondern Eiserne Hochzeit, da sie an diesem Tag 65 Jahre verheiratet waren. Zu diesem Ehrentag nachträglich nochmals unsere besonderen Glückwünsche!



Das interessiert den Fotofreund:

Zarte Schönheit vor der Fotolinse

Wie fotografiert man Blumen? Einige Hinweise, die weiterhelfen wollen.

Abbildung 1

Gestehen wir es uns offen: Wen von uns Fotofreunden hat nicht schon der zauberhafte Anblick von Blumen und Blüten dazu verleitet, seine Kamera zu betätigen? Und war es dann nicht so, daß wir mit dem Ergebnis unserer Bemühungen nicht recht zufrieden waren?! Erschienen uns die Blüten, die wir mit der Kamera aufgenommen hatten, nicht gar zu klein und unscheinbar, oder störte uns nicht vielleicht der unruhige Hintergrund? Denn geben wir es nur zu: Wohl nur durch Zufall ist uns — wenigstens vielen von uns — eine Blumenaufnahme gelungen, die einigermaßen gefallen hat. Meist aber...? Müssen wir deshalb verzagen? Keineswegs. Wir dürfen uns durch unser Mißgeschick beim Fotografieren von Blumen und Blüten nur nicht entmutigen lassen; vielmehr müssen wir uns mit dem Sonderthema „Blumen“ ernsthaft auseinandersetzen — wie überhaupt mit jedem Sondergebiet der Fotografie, wenn wir Erfolg haben wollen. Hier einige Bemerkungen, die unseren Fotofreunden vielleicht hilfreich sein können.

Nehmen wir uns zunächst einmal vor, Blumen dort aufzunehmen, wo sie wachsen, was ja naheliegend und auch zweckmäßig ist. Beginnen wir hier mit der Pflanzengruppe (Abbildung 1). Eine ganze Pflanzengruppe im Freien aufzunehmen, also in ihrer natürlichen Umgebung, hat schon seinen Reiz. Allerdings werden wir, wenn wir durch den Sucher unserer Kamera blicken, gleich feststellen, daß uns bei der Betrachtung einer Gruppe von Blumen eine Fülle von Licht- und Schattenflecken begegnet, so daß wir uns mit Recht fragen: Wie soll da wohl ein übersichtliches, eindrucksvolles Bild entstehen?

Nun, wir müssen unseren Standort so oft wechseln, bis wir meinen, den bestmöglichen — ruhigen — Hintergrund gefunden zu haben.



Gelingt uns das nicht, müssen wir uns bemühen, diesen unruhigen Hintergrund aus der Schärfenzone der Blüten, auf die es uns besonders ankommt, herauszuhalten. Und das machen wir folgendermaßen: Wir begrenzen die Schärfe eng auf unser Blütenmotiv, was wir durch entsprechende Einstellung der Entfernung und durch scharfes Abblenden erreichen, welch letzteres wiederum durch unseren nahen Standort bedingt ist. Durch die Einstellung unmittelbar auf die ausgewählten Blüten gelingt es uns, den Hintergrund unscharf zu halten, so daß er nicht mehr so sehr stört. Je mehr es uns gelingt, den Hintergrund unscharf erscheinen zu lassen, desto mehr heben wir seine Unruhe auf.

Bei welchem Licht soll nun die Pflanzengruppe aufgenommen werden? Zweckmäßig so, daß das Sonnenlicht von der Seite her auf die Pflanzen fällt; dann erhalten sie nämlich eine schöne plastische Durchzeichnung. Und weil alle Pflanzen, die wir im Freien aufnehmen, meist etwas vom Wind bewegt werden — auch wenn es manchmal so scheint, als wenn sie sich nicht bewegen —, müssen wir von vornherein darauf achten, daß trotz der vorgenommenen Abblendung eine Belichtungsdauer von $\frac{1}{10}$ Sekunde nicht überschritten wird; mit anderen Worten: Es darf auf keinen Fall länger belichtet werden. Wir sollten also auf die „Lichter“ belichten, nicht auf die Schatten, und das bringt eben eine kurze Belichtung mit sich. Interessanter wird die Blumenfotografie noch, wenn wir uns bei der Aufnahme auf einige wenige aus der Pflanzengruppe herausragende Blüten beschränken, so daß wir sie gegen den Himmel sehen und aufnehmen können, also von einem tiefer gelegenen Standpunkt aus fotografieren (Abbildung 2). Hier machen wir es so, daß wir diese Blüten von der Schattenseite aus aufnehmen, daß wir sie also im Gegenlicht fotografieren. Wir können dabei ein übriges tun und die Schattenpartien durch einen „Blitz“ etwas aufhellen.

Gehen wir nun noch einen Schritt weiter, indem wir eine einzelne Blüte herausnehmen (Abbildung 3). Um die Blüte so groß aufzunehmen, wie sie in dem hier wiedergegebenen Lichtbild zu sehen ist, müssen wir uns allerdings schon der Möglichkeiten der fotografischen Aufnahmetechnik bedienen. Das heißt: Wir können z. B. die Kamera-Brennweite bzw. die Brennweite des uns zur Verfügung stehenden Objektivs verlängern, indem wir eine Vorsatzlinse vorschalten, wodurch wir einen größeren Darstellungsmaßstab erhalten, und verwenden zur genauen Einstellung ein Nah-einstellgerät. Die Verwendung von Vorsatzlinsen hat allerdings den Nachteil, daß wesentlich länger belichtet werden muß. (Die Hersteller der Vorsatzlinsen geben in ihren Gebrauchsanweisungen den Verlängerungsfaktor bekannt!)

Zweckmäßiger als die Vorsatzlinse ist die Verwendung eines Tele-Objektivs, also eines Fernobjektivs. Es stellt ebenfalls das Objekt viel größer dar als das Normalobjektiv. Dazu hat

es den außerordentlichen Vorteil, daß die Belichtung gegenüber dem Normalobjektiv nicht verlängert zu werden braucht. Dieser Umstand kommt uns gerade bei Blumenaufnahmen im Freien zustatten, weil wir ja, wie gesagt, bei Blumen, die im Freien aufgenommen werden, keinesfalls länger als $\frac{1}{10}$ Sekunde belichten sollen.

Dies waren Anregungen zur Aufnahme von Blumen im Freien. Man kann natürlich auch Blumen abschneiden und mit ins Zimmer nehmen (Abbildung 4). Hier können wir uns nach Herzenslust als Regisseur betätigen; denn hier haben wir es in der Hand, je nach Erfordernis die Blüten anzuordnen, ihre vorteilhafteste Stellung auszuprobieren, ebenfalls die Beleuchtung — auch unter Verwendung von Lampen. Hier stört uns kein Windhauch, kein verwirrendes Neben- und Durcheinander



Abbildung 3

von anderen Blumen nebst Stielen und Blättern, kein Hintergrundproblem, denn wir können den Hintergrund nach Belieben gestalten, können ihn z. B. als dunkle Fläche halten, indem wir ein dunkles Tuch oder einen dunklen Karton als Hintergrund verwenden, können den Hintergrund aber auch aufhellen durch Aufhellungsschirme usw. Kurz gesagt: Wir haben es also wirklich in der Hand, die aufzunehmende Blüte bildmäßig zu gestalten. Noch einige Erläuterungen zu den hier veröffentlichten Schwarz-Weiß-Blumenaufnahmen:

Abbildung 1: Diese Aufnahme gibt einen ganzen Pflanzenkomplex wieder. Wir schauen auf eine Vielfalt von Stengeln, Blättern und Blüten, und trotzdem wirkt der Anblick dieser Blumenpracht nicht verwirrend, sondern geschlossen. Die Aufnahme wurde seitlich vom einfallenden Sonnenlicht her gemacht; daraus

Abbildung 2



Abbildung 4

resultiert die enorm plastische Wiedergabe der Blüten. An diesem Foto können Sie auch erkennen, wie vorteilhaft es sich auswirkt, wenn der Hintergrund ganz bewußt unscharf gehalten worden ist. Dadurch wurde seine Unruhe gebannt. Im übrigen bildet der dunkle Hintergrund zu den zart-weißen Blüten einen denkbar günstigen Kontrast.

Abbildung 2: Das Foto zeigt eindrucksvoll die ausgezeichnete Wirkung des Gegenlichts, in dem die wenigen herausragenden Blüten aufgenommen wurden. Die besondere Wirkung kommt auch daher, daß für die Aufnahme ein Zeitpunkt gewählt wurde, an dem

ein zart gedeckter Wolkenhimmel vorherrschend war, und dieses gedämpfte Gegenlicht hüllt wohlthuend die Blüten ein. Der Fotofreund muß also von der Schattenseite her aufgenommen haben. Das hätte allerdings eine silhouettenartige Wirkung ergeben, wenn er nicht so erfahren gewesen wäre, die Schatten durch Verwendung eines Blitzes fortzuschicken. Jedoch wollte er nicht alle Schatten vermissen; darum blitzte er von schräg seitwärts, eben weil er nicht auf eine gewisse Schattenwirkung verzichten wollte, um die plastische Wiedergabe der Blüten zu erhalten. Und das ist ihm gelungen. Versuchen Sie es auch einmal!

Abbildung 3: Bei dieser Aufnahme konnte sich der Fotofreund den Blitz ersparen; denn das durch die Wolken stark gedämpfte Sonnenlicht ließ bei der Blüte keine harten Schlag Schatten entstehen. Es bedurfte also der Aufhellung durch den Blitz nicht. Die erstaunliche Größe der Blüte kam zustande durch die Verwendung eines Tele-Objektivs, und die geringe Tiefenschärfe dieses Objektivs mit seiner langen Brennweite löste die unruhigen Flecken des Hintergrundes in eine große milchige Fläche aus. Das Drahtgitter hinter der Blüte wurde durch entsprechende Abblendung, wodurch man ja wieder an Tiefe gewinnt, noch in die Schärfenzone einbezogen und wirkt nun als außerordentlich dekorativer Rahmen der Blüte.

Abbildung 4: Für diese Blumenaufnahme zu Hause hat unser Fotofreund das Blitzlicht verwendet; man merkt, daß er sich in der Wirkung des Blitzes auskannte. Zugegeben, es ist nicht so einfach, im voraus die Wirkung des Blitzes auf die Konturen zu kennen. Nun, man kann auch auf den Blitz verzichten und dafür eine Heillampe, einfache Glühbirnen, Reflex-

schirme aus weißem Karton oder Silberpapier verwenden und in aller Ruhe ausprobieren, damit an den Blüten nicht zu starke Schlag Schatten entstehen.

Hier nun noch einige Hinweise für das farbbige Fotografieren von Blumen. Bei Farbaufnahmen stört eine Vielfalt von Blumen oft sehr. Darum hier das Rezept: Maß halten! Der weltbekannte Leica-Photograph Dr. Paul Wolff hat einmal gesagt: „Schöner als ein ganzes Rosenbeet ist der königliche Wuchs einer Einzelblüte und der Schmelz der Farben auf ihren Blütenblättern. Köstlicher als die Pracht eines Tulpenbeetes ist die unwirklich metallisch schimmernde Tönung eines einzelnen Blütenkelches. Das brennende Rot der einzelnen Blüte des Gartenmohns und die weiße Keuschheit einer Madonnenlilie sind Gehalt genug für ein Bild.“ Und noch einer seiner Merksätze: „Vor schwarzem Grunde leuchten alle Farben am schönsten.“

Ich möchte diese Betrachtung schließen mit der nochmaligen Aufforderung an jene Fotofreunde, die sich dem Fotografieren von Blumen und Blüten zuwenden, ganz gleich, ob sie schwarz-weiß oder farbig sich bemühen: Nehmen Sie eine möglichst lange Brennweite, damit das aufzunehmende Objekt so formatfüllend wie nur möglich abgebildet wird und der Hintergrund in seiner Schärfe gegenüber dem Hauptmotiv zurücktritt! Also so nahe wie möglich an das Objekt herangehen, groß abbilden und Unwichtiges aus dem Bildmotiv herauslassen!

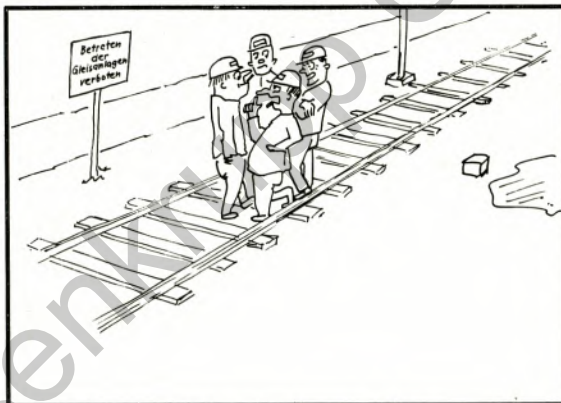
Und nun, liebe Fotofreunde, bleibt mir nur noch übrig, Ihnen guten Erfolg bei Ihren Bemühungen um das Fotografieren von Blumen und Blüten zu wünschen.

Dr. E. Binder

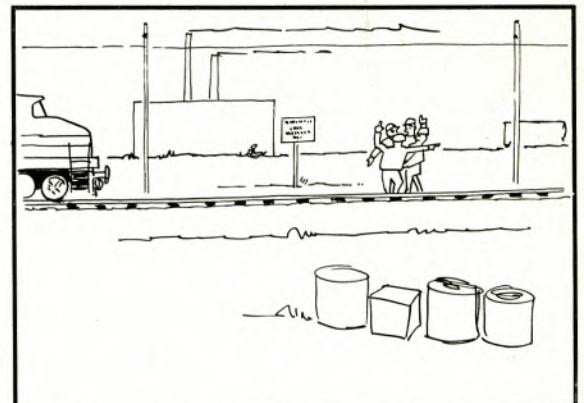
Arbeite
sicher



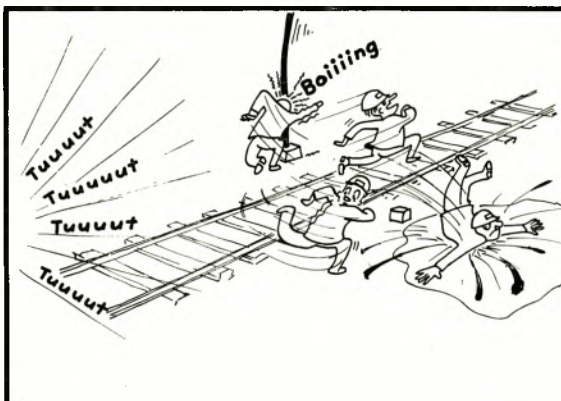
Unnötiger Aufenthalt und Gehen innerhalb der Gleise ist Unbefugten verboten.



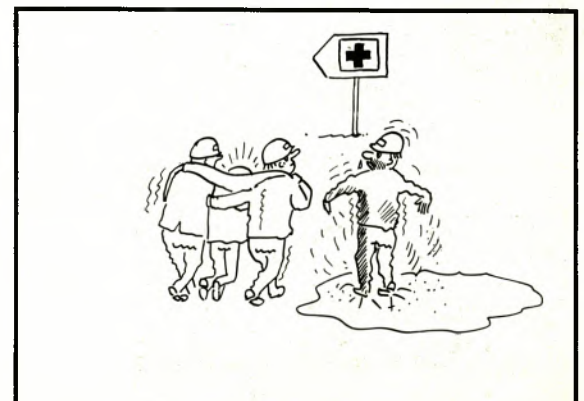
Hier stehen vier und debattieren, im Gleis soll't man es nicht riskieren.



Die Diskussion macht sie fast blind, es nähert sich ein Zug geschwind.



Ein Loksignal reißt sie herum, für uns're vier kein Gaudium.



Und die Moral von der Geschicht in Gleisen diskutiert man nicht!

Archives

