



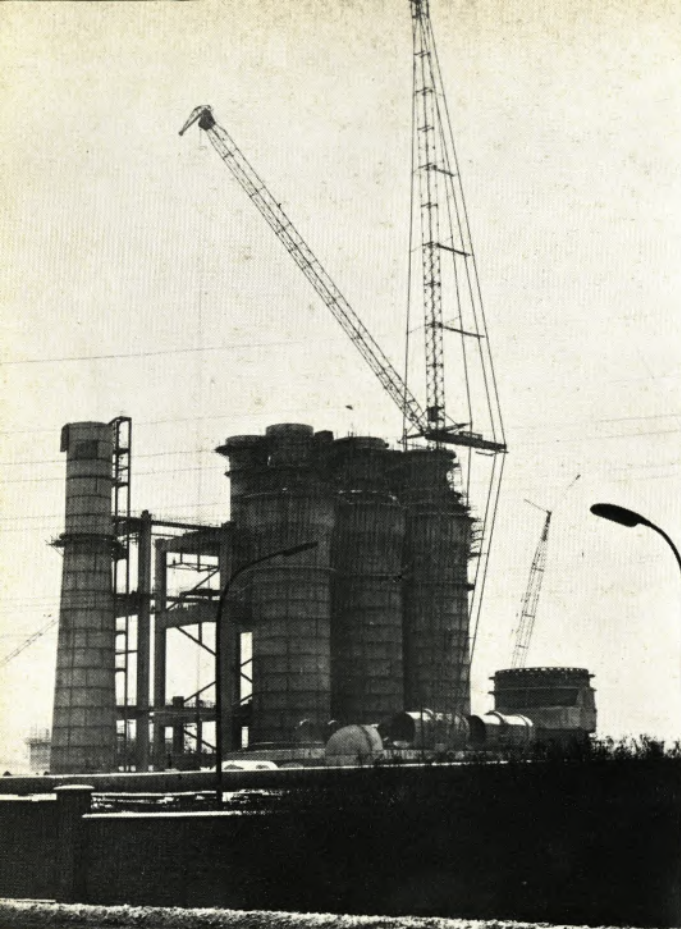
**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

17. JAHRGANG

1/2

JAN./FEB. 1971



Langsam wachsen bereits die ersten Bauten an dem neuen Hochofen Schwelgern zwischen dem Petersberg und der Sinteranlage II der ATH.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten
Wir sind „im Bilde“
Arbeitsschutz — Jahresbericht 1969/70
Für Rettung aus Unfallgefahr belohnt
Die Tage der alten Brücke Alsumer Steig sind gezählt
Grubenfahrt tut Not — EH-Lehrlinge „vor Kohle“
Es geschehen doch noch Wunder
Thyssen Industrie GmbH — ein neues Unternehmen
unter eingeführtem Namen
Jonny Wagenschreck grinst weiter!
Unsere Jubilare
Familiennachrichten
EH-Mitteilungen
Weihnachtsfeier bei den Eisenbahnern
Investment-Clubs hatten mageres Jahr
Der Kürbaum
Arbeite sicher!

Impressum

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

Schriftleitung: Kurt-Hermann Still

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

Druck: Michael Schiffer KG, Rheinberg

Aufnahmen: EH: Betriebsmaschinendienst, Caspers, Schentke,
 Still, Winnekendonk
 ATH: Lang, Meyer
 Bergbau AG: Maruschke
 Sonstige: Dr. Binder, Archivbilder

Titelbild: Hafen-Impression

Rückseite: Winterliche Romantik zum Jahreswechsel 1970/71

KURZNACHRICHTEN

Der Kundenumsatz der Thyssen-Gruppe überstieg im Geschäftsjahr 1969/70 erstmals 10 Milliarden DM. Diese Feststellung traf der Vorstand der ATH in einem Überblick über die Entwicklung des Unternehmens im vergangenen Jahr für die Aktionäre.

Das Geschäftsjahr 1969/70 umfaßte danach eine Zeitspanne, die von hoher Produktion, sodann aber im letzten Quartal von ersten Umschwung-Tendenzen im internationalen Stahlmarkt gekennzeichnet war. Parallel zu dieser Marktentwicklung war ein starker Kostenauftrieb zu verzeichnen, mit der Folge, daß sich gegen Ende des Geschäftsjahres deutliche Einbußen bei den Erträgen ergaben.

Unter dem Namen „**Thyssen Niederrhein GmbH Hütten- und Walzwerke**“ wird die aus der Niederrheinische Hütte AG und der Hüttenwerk Oberhausen AG hervorgehende neue Gesellschaft firmieren. Sitz des Unternehmens wird Oberhausen sein. Es ist vorgesehen, die GmbH später in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln.

Der Industrieumsatz der Bundesrepublik stieg von September 1969 auf September 1970 um 11 Prozent. Der Bergbau allein hatte eine Steigerung um 20 Prozent zu verzeichnen.

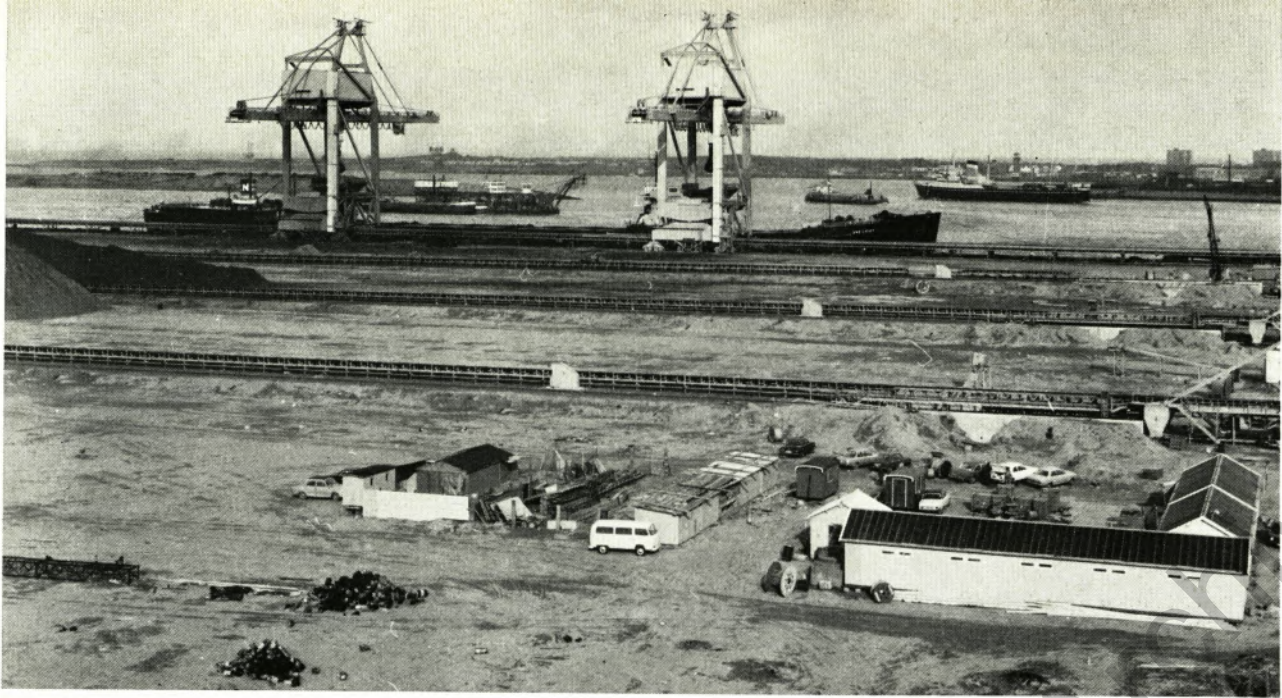
Keinen Bergbau mehr werden 1975 die Niederlande haben. Belgien und Frankreich wollen bis zu diesem Zeitpunkt ihre Kohlenförderung halbieren. Damit würde die Förderung der Europäischen Gemeinschaft um insgesamt 23,5 Millionen Tonnen im Jahr zurückgehen. Bei der EWG in Brüssel haben Fachleute ausgerechnet, daß die Bundesrepublik mit einer Kohlenförderung von gegenwärtig 112 Millionen Tonnen im Jahr diesen Förderrückgang nicht auffangen kann, wenn der Bedarf so groß bleibt wie zur Zeit.

Mehr Güterwagen hat die Deutsche Bundesbahn 1970 erhalten und zwar um 36 Prozent mehr als im Jahre 1969. Auch bei den Reisezug- und den Reisezug-Gepäckwagen ergab sich eine Zunahme der Lieferungen um etwa 25 Prozent auf 360. Ferner lieferte die deutsche Lokomotivindustrie 63 elektrische Lokomotiven, 108 Diesellokomotiven und 3 elektrische Triebzüge für den künftigen Nahschnellverkehr.

Auf allen heutigen F-Zugstrecken der Deutschen Bundesbahn soll im Herbst 1971 ein dichter Intercity-Verkehr anlaufen, mit dem zunächst 29 Groß- und zwei Mittelstädte täglich achtmal, also alle zwei Stunden, entweder unmittelbar oder mit Umsteigen — binnen sechs bis zehn Minuten am gleichen Bahnsteig — miteinander verbunden werden sollen. Zur Verbesserung der Streckenverhältnisse für dieses neuartige Verkehrssystem der Deutschen Bundesbahn werden 1971 die üblichen Unterhaltungs- und Bauprogramme vor allem auf diesen Strecken konzentriert.

Die Seereederei AG „Frigga“, die mit der ATH durch den Erztransport für die Hüttenwerke eng verbunden ist und deren Grundkapital zu einem Drittel der ATH gehört, konnte am 9. Dezember 1970 auf ein fünfzigjähriges Bestehen zurückblicken. Sie verfügt heute über eine Flotte von Massengutrachtern mit einer Tonnage von insgesamt über 457 000 Tonnen. Wenn der bei der Werft Blohm & Voss AG in Auftrag gegebene Neubau, der mit 145 700 Tonnen der größte Trockenmassengutrachter der deutschen Hochseeflotte sein wird, im Frühjahr 1971 fertiggestellt ist, steigt die in Fahrt befindliche Tonnage auf über 600 000 Tonnen.





▲ Auf den Tag genau drei Jahre nach Gründung des Unternehmens konnte die Ertsoverslagbedrijf Europoort C.V., an deren Kapital die ATH zu fünfzig Prozent, Fried. Krupp Hüttenwerke zu dreißig Prozent und Mannesmann zu zwanzig Prozent beteiligt sind, ihre Erz-Umschlaganlage in Rotterdam-Europoort offiziell in Betrieb nehmen. Diese Anlage, die mit einem Investitionsaufwand von rund sechzig Millionen Gulden errichtet wurde, trägt den stets größer werdenden Massengutfrachtern beim Seetransport von Erz Rechnung. Sie ist für einen jährlichen Umschlag von elf bis zwölf Millionen Tonnen Erz ausgelegt. Der Seekai ist 600 Meter lang und bietet zwei Seeschiffen bis zu einem Tiefgang von 18,65 Metern Platz. Der Binnenkai ist 550 Meter lang und für die Aufnahme größter Schubeinheiten geeignet. Unser Bild zeigt die beiden Seeschiffsentlader am Seekai.

Wir sind „im Bilde“

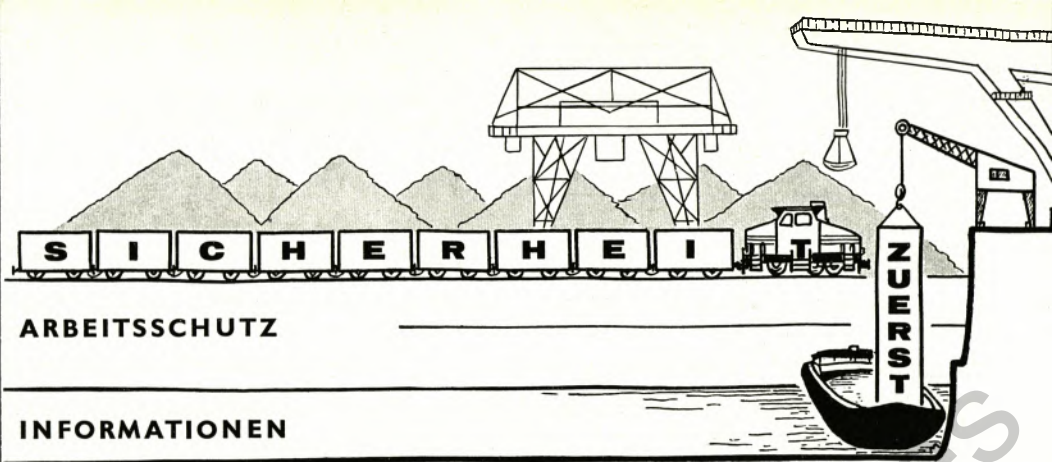
Unsere Gruppenaufnahme zeigt die 8 Lokführer-Anwärter, die den anfangs mit 12 Mann belegten dritten Ausbildungslerngang des Jahres 1970 kurz vor Jahresabschluß mit Erfolg beenden konnten.



▲ Am 6. Januar verabschiedeten sich anläßlich der traditionellen kleinen Abschiedsfeier 33 Mitarbeiter des Gemeinschaftsbetriebes, die im zweiten Kalenderhalbjahr 1970 ihre aktive Tätigkeit wegen Erreichung der Altersgrenze bzw. Invalidität aufgaben, von ihren Abteilungsleitern und von der Geschäftsführung. Herr Direktor Bergermann, der den Dank der Geschäftsführung übermittelte, begrüßte die Anwesenden und würdigte die Verdienste und die Treue der ausgeschiedenen Pensionäre, von denen wiederum eine große Zahl Jubilare des Gemeinschaftsbetriebes sind. So konnten von den 33 ehemaligen Mitarbeitern 10 ihr 25-jähriges Dienstjubiläum, 13 ihr 40jähriges- und 2, nämlich der Meister Wilhelm Steinke, El.-Werkstatt Hafen sowie der kfm. Angestellte Hermann v. der Heide, Bauabteilung, ihr 50jähriges Dienstjubiläum feiern. Herr Direktor Bergermann wünschte den Ausscheidenden Gesundheit und einen geruhsamen aber dennoch ausgefüllten Lebensabend. Der 1. Vorsitzende des Betriebsrats, Karl-Heinz Diercks, der den Dank und die Anerkennung der Betriebsvertretung übermittelte, schloß sich den guten Wünschen der Geschäftsführung an.

Arbeitsschutz- Jahresbericht

1969/70



Der schon zur Tradition gewordene Jahresbericht der Abteilung Arbeitssicherheit kann auch in diesem Jahr nicht mit „Erfolgszahlen“ aufwarten. Kann man bei der Unfallverhütung Erfolg oder Mißerfolg überhaupt mit Zahlen belegen? Wer kann schon nachweisen, daß er durch sein vorbildliches Verhalten einen Unfall ver-

hindert hat? Wie sollen wir denn nachweisen, ob unsere Bemühungen erfolgreich waren? Es läuft also wieder darauf hinaus, daß wir aufzeigen müssen, wie oft wir nicht erfolgreich waren und zu analysieren versuchen, wie das Unfallgeschehen im vergangenen Jahr seinen Verlauf genommen hat.

Wie schlecht haben wir denn abgeschnitten?

Die steigende Zahl der Betriebsunfälle in allen Industriezweigen hat auch vor unseren Mitarbeitern nicht haltgemacht. Im Vergleich zum Vorjahr stieg beim Gemeinschaftsbetrieb die Zahl der meldepflichtigen Unfälle von 424 auf 445 an. Leider ereigneten sich auch drei Unfälle mit tödlichem Ausgang. Durch die Erhöhung der Belegschaftsstärke um ca. 150 Mann ist jedoch die Quote je hundert Belegschaftsmitglieder im Vergleich zum Vorjahr konstant geblieben.

Bei der Hütten- und Walzwerksberufsgenossenschaft stiegen die Unfälle im gleichen Zeitraum von 43 642 auf 46 827 an. Das ist ein Anstieg von ca. 7,3% bei gleichzeitiger Zunahme der Versichertenzahl um 2,7%. Die von der Berufsgenossenschaft monatlich ermittelte Meßzahl der Unfälle je 1000 Belegschaftsmitglieder stieg von 10,4 auf 11,9. Bei EH sank diese Zahl von 10,4 auf 9,9.

Bei der Stahlindustrie verwendet man die Gegenüberstellung Unfälle je 1 Million verahrener Stunden. Sie zeigte ebenfalls eine Steigerung von 83 auf 92 Unfälle. Wir konnten uns mit 69 Unfällen in diesem Zeitraum gut behaupten. Zur Deckung des Gesambeitrages mußte unseren Betrieben im Rahmen des innerbetrieblichen Vorbelastungsverfahrens 764300,— DM angelastet werden. Im Vorjahr waren es 744800,— DM.



Wie hoch war die Unfallhäufigkeit in den einzelnen Betrieben?

Betrieb	1967/68		1968/69		1969/70	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%
Eisenbahnbetrieb-Nord	132	1,20	154	1,37	162	1,38
Eisenbahnbetrieb-Süd	48	1,18	58	1,46	60	1,48
Betr.-Masch.-Dienst	16	0,24	29	0,42	25	0,36
Hochbau-Abteilung	2	0,32	4	0,62	7	0,92
Eisenbahn-Baubetriebe	46	1,36	30	0,89	48	1,25
Eisenbahn-Werkstätten	37	0,75	56	1,18	48	1,04
Fahrleitungsmeisterei	6	1,05	6	1,11	9	1,56
Hafenbetrieb	48	1,22	57	1,45	58	1,50
Läger	8	1,63	5	1,08	7	1,36
Verkehrs-Abt. u. Verw.	8	0,20	11	0,26	12	0,25
Sonstige Betriebe	4	0,36	14	1,17	9	0,79
	355	0,87	424	1,03	445	1,03

Unfallbilanz



Ausfallzeit

Die unfallbedingten Ausfallstunden, die ein Maß für die Unfallschwere auf der einen Seite und für die wirtschaftliche Belastung unseres Betriebes auf der anderen Seite sind, sanken auch im

vergangenen Jahr weiter. 1968/69 waren es noch 47546, im abgelaufenen Jahr 44261 Stunden. Ein positives Zeichen dafür, daß die Unfallschwere weiter nachließ.

Jahr	Gesamt	Ausfallstunden Ø je Unfall	entspricht einer Monatsleistung
1965/66	54 287	136	von 305 Mann
1966/67	36 197	101	von 209 Mann
1967/68	44 025	124	von 294 Mann
1968/69	47 546	112	von 275 Mann
1969/70	44 261	99	von 256 Mann

Unfallschwerpunkt

Die häufigsten Unfälle ereigneten sich wieder unter den Neulingen. 209 Mitarbeiter verursachten in den ersten 3 Monaten ihrer Tätigkeit bei uns einen meldepflichtigen Betriebsunfall, das sind ca. 47% aller Unfälle. Naturge-

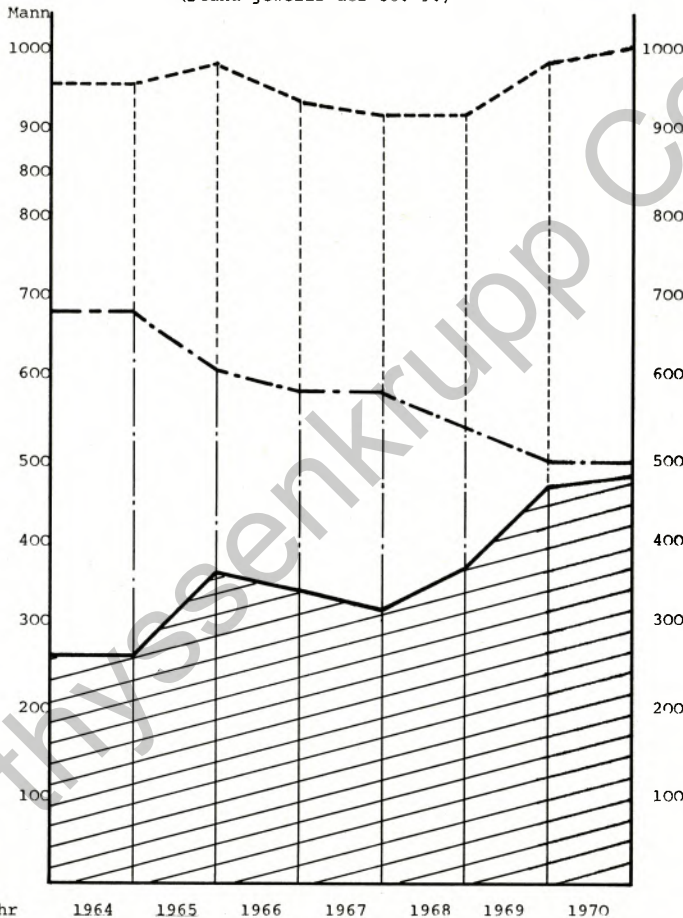
mäß liegt der Anteil der ausländischen Mitarbeiter mit 41% des Unfallgeschehens an der Spitze. Im Vorjahr waren es 32%. Da wir durch die schlechte Lage auf dem Deutschen Arbeitsmarkt weiterhin ausländische Ar-

beitskräfte anwerben mußten, ist es im Rangierbetrieb fast schon zu einem Gleichstand zwischen der Zahl der deutschen und der ausländischen Mitarbeiter gekommen. Im Vordergrund der Unfallverhütungs-

--- Rangierpersonal gesamt (Rangieraufsicht, Rangiermeister, Rangierer)
 - - - Deutsches Rangierpersonal

Anteil der Gastarbeiter im Rangierbetrieb

(Stand jeweils der 30. 9.)



Wenn man sich an diesen Zahlen orientiert, kann man feststellen, daß der Anteil der ausländischen Mitarbeiter am Unfallgeschehen nicht höher ist als der ihrer deutschen Kollegen.

Wegeunfälle



Trotz der Ermahnung, auch im Straßenverkehr auf die Sicherheit zu achten, stieg die Zahl der Wegeunfälle von 78 auf 81 an.

Unfallbelehrung



arbeit stand wie immer die Beseitigung technischer Mängel und die Aufklärung der Belegschaft zum sicherheitsbewußten Arbeiten. 32 Mitarbeiter nahmen an Sonderlehrgängen der Hütten- und Walzwerksberufsgenossenschaft teil. 5 Belegschaftsmitglieder erhielten Prämien für Verbesserungsvorschläge, die der Arbeitssicherheit

dienen. Im Sicherheitsausschuß, der in regelmäßigen Zeitabständen tagte und in dem die Sicherheitsbeauftragten und Mitglieder des Betriebsrates ihre Beanstandungen über sicherheitswidrige Zustände vorbringen, konnten viele Probleme erfolgreich zum Abschluß gebracht werden. Nach Abschluß all dieser Betrachtun-

gen können wir feststellen, daß wir nicht schlechter waren (gemessen an den Zahlen), als im Jahr zuvor. Bei einer Leistungssteigerung, besonders auf dem Eisenbahnsektor, von ca. 6% und einer Steigerung der verfahrenen Stunden um ca. 3%, blieb die Unfallhäufigkeit im Rahmen der des Vorjahres.

Leistung Werksbahn und Hafen

Geschäftsjahr	Belegschaft im Monats- durchschnitt	Verfahrene Arbeitsstunden im Monats- durchschnitt	Anstieg in %	Durchschnittliche Monatsleistung				Anstieg der Unfallhäufigkeit in %
				Werksbahn t/km	Anstieg in %	Hafen t	Anstieg in %	
1966/67	3 382	486 084		24 795 513		976 046		—
1967/68	3 403	510 106	4,9	26 894 424	8,4	1 110 986	13,8	—
1968/69	3 426	526 652	3,4	29 847 417	10,9	1 173 094	5,6	1,9
1969/70	3 573	540 014	2,7	31 476 879	6,5	1 160 500	0,6	0,0

Das soll aber nicht heißen, daß wir nicht alle Anstrengungen unternehmen müssen, die Abwendung von Unfallgefahren und die Erhaltung der Gesundheit aller Mitarbeiter mit Vorrang zu betreiben. Da müssen aber auch alle mithelfen, damit die Zahlen der verursachten Fehler sinken. Die guten Leistungen erscheinen nicht in Zahlen, die muß man mit seinem Gewissen vereinbaren. Man sollte sich öfter fragen: Hab ich den Neuling auf alle Gefahren hingewiesen, die im Betrieb lauern? Ist eine gute Einarbeitung des „Neuen“ sichergestellt?

Bin ich noch Betriebsdienst-tauglich, oder sollte ich mich mal vorsorglich untersuchen lassen? Geben wir unseren ausländischen Mitarbeitern ohne Vorurteile die Möglichkeit, sich unseren Lebens- und Arbeitsbedingungen anzupassen? Wenn wir diese Fragen alle positiv beantworten können, sind wir in der Lage, den Unfallschwerpunkt, der uns die meisten Unfälle einbringt, aus unserem Unfallursachenkatalog zu streichen. Es liegt in Ihrer Hand.

H. Kiel



Mit Sorgen betrachtet der Leiter unserer Abteilung Arbeitssicherheit die Unfallkurve!

Für Rettung aus Unfallgefahr belohnt

Am 23. Dezember 1970 überreichten Vertreter der Maschinenbau- und Kleisenindustrie-Berufsgenossenschaft im Beisein von Herrn Direktor Bergemann und einigen Mitgliedern des Betriebsrats sowie der Abteilung Arbeitssicherheit zwei Belegschaftsmitgliedern des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen je eine Belohnung in Form einer goldenen Armbanduhr mit entsprechender Widmung und einer Geldprämie. Geehrt wurden der Kolonnenführer-Schweißer W. Eichholz und sein Arbeitskollege R. Türkyilmaz (beide gehören zur Abteilung Oberbau, Bahnmeisterei 5), die durch ihr umsichtiges und beherztes Eingreifen einen schwe-



Die beiden Retter aus Unfallgefahr: W. Eichholz (links) und R. Türkyilmaz (rechts im Bild).

ren Unfall, der leicht tödliche Folgen hätte haben können, verhinderten. Folgendes hatte sich am Morgen des 2. September 1970 zugetragen:

Im Werk Beeckerwerth der ATH wurden am Stripper sogenannte Kleber aus den Kokillen durch Arbeitskräfte einer Unternehmerfirma autogen herausgebrannt. Herr Eichholz sah plötzlich, wie ein Mitglied dieser Arbeitsgruppe, der Brenner Lebenitzkie, brennend von der Arbeitsbühne lief. Mit seinem Arbeitskollegen Türkyilmaz eilte er sofort dem Unglücklichen zur Hilfe, zog seine Jacke aus und erstickte damit die in Flammen stehende Arbeitskleidung von Lebenitzkie. Danach rissen beide die noch glühenden Reste von Jacke, Pullover, Hose und Unter-

wäsche vom Körper des Verletzten. Herr Eichholz veranlaßte außerdem, daß ein Krankenwagen geholt wurde, der den Verunglückten sofort in das Unfallkrankenhaus Duisburg-Buchholz einlieferte. Sehr wahrscheinlich retteten die beiden durch ihr schnelles und vor allem auch richtiges Handeln dem Brenner Lebenitzkie das Leben.

Herr Dipl.-Ing. Neumann von der eingangs genannten Berufsgenossenschaft würdigte das Verhalten der Herren Eichholz und Türkyilmaz bei der Aushängung der Belohnung mit anerkennenden Worten.

Herr Dipl.-Ing. Neumann von der Maschinenbau- und Kleisenindustrie-Berufsgenossenschaft überreicht die Belohnungen.



Die Tage der alten Brücke Alsumer Steig sind gezählt

Mit einem Alter von 65 Jahren hat man normalerweise heute die Grenze erreicht, bei der man aus dem aktiven Dienst ausscheidet und sich in das geruhsamere Leben eines Pensionärs zurückzieht. Das sollte auch für eine Straßenbrücke gelten, für die das Erreichen dieser Altersgrenze schon nicht mehr alltäglich sein dürfte. Nur, ein beschauliches Pensionärsdasein ist einer Brücke nicht mehr vergönnt; sie wird einfach abgebrochen und verschrottet. Die meisten unserer Leser — insbesondere die Autofahrer — kennen die alte Brücke, die den Alsumer Steig über die Gleisverbindung des Gemeinschaftsbetriebes zum Hafen Schwelgern hinwegführt und die den heutigen Verkehrsanforderungen eigentlich schon lange nicht mehr gerecht wird. Die ersten Überlegungen zwischen der Stadt Duisburg und dem Gemeinschaftsbetrieb, diese Brücke, die von der Straßenführung scharfe und unübersichtliche Kurven verlangte, durch eine neue, größere zu ersetzen, liegen



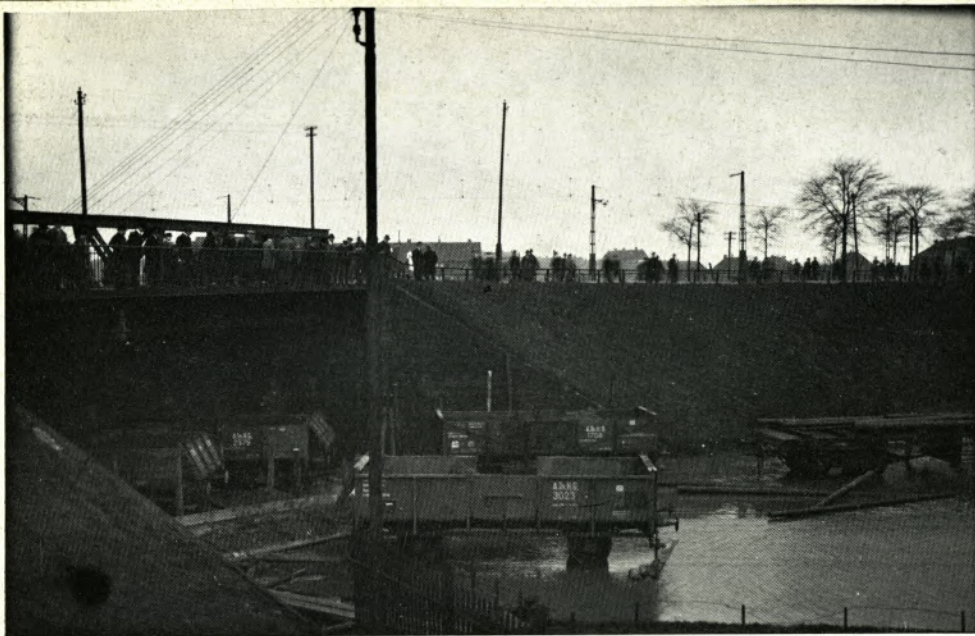
Eine der ältesten Aufnahmen der Brücke aus dem Jahre 1911 zeigt diese im Hintergrund rechts. Das Foto wurde im Bereich des Schwelgernbruchs in Richtung Alsum, dessen Häuser zu erkennen sind, aufgenommen. Links neben der Brücke Alsumer Steig die seit langem zugeschüttete Straßenbrücke über die Gleisverbindung zum Hafen Alsum.

auch schon mindestens 10 Jahre zurück. Die Stadt hat ein Interesse daran, durch eine neue Lienienführung und Verbreiterung des Alsumer Steigs den Verkehr zügig in Richtung Beeck zu führen, um den Ortsteil Marxloh zu entlasten. Eisenbahn und Häfen legt seinerseits Wert darauf, die Gleisanlagen zu erweitern und hochwasserfrei zu verlegen. Diese beiderseitigen Interessen führten dann zu einem Vertragsabschluß zwischen den Beteiligten, mit dem Erfolg, daß die Bauarbeiten an den Widerlagern der neuen Brücke und am Straßendamm inzwischen schon weitgehend fortgeschritten sind. Bevor wir aber auf die im Zuge der weiteren Ausbauarbeiten erforderlichen Maßnahmen zu sprechen kommen, wollen wir einen Blick

zurück in die 65jährige Geschichte der alten Brücke tun, die mit den wechselhaften Geschichten des Stadtteils Alsum eng verknüpft ist.

1905 im Zuge der Bauarbeiten zum Hafen Schwelgern errichtet

Nachdem der im Jahre 1882 in der alten Emschermündung gebaute Hafen Alsum den Anforderungen des stetig steigenden Umschlags nicht mehr gerecht wurde — die Umschlagsleistung betrug im Jahr 1900 rd. 505 000 Tonnen — beantragte August Thyssen am 29. 11. 1900 beim Minister der öffentlichen Arbeiten die Zulassung zum Bau eines zweiten Hafens bei Schwelgern. Die grundsätzliche Genehmigung hierzu erhielt August Thyssen am 9. 6. 1902 und am 2. 9. 1903 erfolgte dann



Ein interessantes Foto vom 3. Januar 1926. Das gefährliche Rheinhochwasser hatte in der Neujahrsnacht mit einem Wasserstand von 28,85 m NN die beiden Häfen überflutet und den Stadtteil Alsum bedroht. Alsumer Bürger schauen von der Brücke auf das zurückgegangene Wasser. Im Vordergrund sind einige Waggons und unter der Brücke Reste des Dammbalkenverschlusses zu erkennen.

► die endgültige Genehmigung der eingereichten Baupläne. Bereits am 25.9.1907 konnte die polizeiliche Abnahme der fertigen Hafen- und Gleisanlagen durchgeführt werden. Die Gleisverbindung zum neuen Hafen Schwelgern machte im Jahre 1905 für die Überführung des „Kommunalweges von Alsum nach Schwelgern“ den Bau einer Brücke erforderlich, die dann später den Namen „Alsumer Steig-Brücke“ erhielt. Die Brücken-Widerlager erstellte die Baufirma Grün u. Bilfinger, Mannheim, die auch den Neubau des Hafens Schwelgern durchführte. Die Stahlüberbauten, die ein Gewicht von 106 Tonnen hatten, führte die Firma Harkort, Duisburg (die Vorgängerin der heutigen Demag) aus. Die höchstzulässige Belastung betrug ursprünglich eine Dampfwalze im Gewicht von 23 Tonnen.

Eins dürfte auch nur wenigen der „alten Alsumer“ bekannt sein: kurz vor dem ersten Weltkrieg im Jahre 1914 war geplant, auf der Brücke ein Straßenbahngleis zu verlegen und eine Direktverbindung von Marxloh nach Alsum und zur Schiffsanlegestelle Alsum zu schaffen. Wahrscheinlich durch die Kriegsereignisse und die nachfolgenden politischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten bedingt, wurde dieser Plan aber nie verwirklicht, obwohl die eigens zu diesem Zweck erstellte und uns heute noch vorliegende statische Berechnung der Brücke nachwies, daß diese mit Straßenbahnfahrzeugen befahren werden durfte. Im zweiten Weltkrieg erhielt die Brücke kleinere Bombenschäden, die aber

schnell wieder ausgebessert werden konnten.

Abbruch im April dieses Jahres

Wie stark der Straßenverkehr über diesen Engpaß inzwischen angestiegen ist, haben viele Werksangehörige vor einem Jahr erfahren, als wegen der Bauarbeiten die alte Brücke für kurze Zeit nur einspurig befahren werden konnte und sich dabei kilometerlange Schlangen bildeten. Ab 1. April dieses Jahres wird der Alsumer Steig an dieser Stelle ganz gesperrt werden müssen, denn der Brückenveteran soll noch

im gleichen Monat dem Abbruchhammer und dem Schweißbrenner zum Opfer fallen. Die Totalsperrung wird einige Monate dauern, da wegen Schwierigkeiten bei der Materialbeschaffung mit der Fertigstellung des ersten Teils der neuen Brücke erst im Sommer dieses Jahres zu rechnen ist. Die Verkehrsteilnehmer werden diese Behinderung zwar ungern in Kauf nehmen aber die elegante und modernen Erkenntnissen entsprechende Linienführung des neuen Alsumer Steigs wird sie hierfür später entschädigen.



So beschaulich war der Anblick der Brücke Alsumer Steig noch vor wenigen Jahren.

Grubenfahrt tut Not – EH-Lehrlinge „vor Kohle“

Auf Einladung der Bergbau AG Oberhausen fuhren die kaufmännischen

Lehrlinge des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen am

23. 11. 1970 in die Schachtanlage 2/5, bekannt als eine der förderträchtig-

sten im gesamten Ruhrkohlebereich, ein.

Die Spannung vor der Einfahrt war riesig groß, fuhr man doch in ein Element, über das zu sprechen zwar eine alltägliche Sache ist, das zu sehen und zu erleben jedoch ein Privileg einiger weniger bleibt. Dieses Element hat wie kein anderes den Menschen des Reviers geprägt. Wer kennt ihn nicht, den berühmten Kumpel Anton vor der Kohle. Bevor es zum Förderkorb ging, wurde in der Waschkaue die „echte zünftige Bergmannskleidung“ ausgegeben. Ein heldenhafter Kampf mit der Tücke des Objektes begann, und nach kleinen Schwierigkeiten verwandelte sich die künftige geistige Elite von EH in ihrer Gesamtheit tatsächlich in echte Kumpels Hamborner Prägung. Zwar drückte hier noch ein Schuh und war dort ein Helm zu groß, eine Hose zu lang oder kniff die Jacke ein wenig in der Achsel, doch tat das dem zünftigen und abenteuerlichen Aussehen natürlich keinen Abbruch. Vervollständigt wurde die Ausrüstung noch durch Grubenlampen und CO-Filter, und schon ging es ab in die schwarze Tiefe. Der Förderkorb rast mit einer Geschwindigkeit von 8 m/sec in eine Tiefe von 800 Meter. Hier in Sohle 8 begann die eigentliche „Expedition in den Berg“. Wenn dort unten nicht schwarzgesichtige Bergleute und eiserne Kohlewagen ins Blickfeld gerückt wären, hätte man meinen können, in der unterirdischen Halle einer Untergrundbahn zu stehen. Eine Grubenbahn war nirgends zu sehen und so mußte man den Weg bis zum Kohlefeld zu Fuß zurücklegen. Ein Marsch von etwa 20 Minuten Dauer führte an einer Kohleverladung vorbei. Hier wurde nach dem Prinzip „Verladung aus höherer in eine niedrigere Ebene“ die Kohle aus einem höherstehenden Streb in die im Stollen darunter stehenden Wagen geschüttet, wobei der beladene Wagen durch einen leeren zur Weiterverladung ersetzt wird.

Das Befördern der beladenen Kohlezüge zum Schacht, von wo aus sie an das Tageslicht gebracht werden, und das Ansetzen leerer Wagenzüge zur Beladung geschieht mit erstaunlich schnellen und starken elektrischen Lokomotiven. Überhaupt konnten die Besucher ein gutausgebautes Grubenbahnnetz tief unter der Erde feststellen. Bemerkenswert für den Fachmann: auf genauen Schwellenabstand und Spurweite legt man hier keinen besonderen Wert.

Immer näher kommender Lärm kündete das Ziel des Grubenganges an. Man stand vor dem Flöz, in dem die Bergleute bei der Arbeit waren. Im



Flöz war von Kohleabbau nichts zu sehen. Die Kumpels waren damit beschäftigt, das Fördermittel zu reparieren. Es hatte sich festgeklemmt. Immer wieder wurde versucht, es durch Vorziehen und Zurückschieben mittels einer starken Motorwinde wieder in Gang zu bringen. Leider vergeblich. Es gelang nicht, das Fördermittel in der kurzen Zeit, die den Lehrlingen zur Beobachtung zur Verfügung stand, zu reparieren. Die Arbeitsweise des Kohlenhobels konnte aber später am Modell sehr gut und für jedermann verständlich, demonstriert werden.

Wenn man an Kohleförderung denkt, sieht man unwillkürlich den Bergmann mit dem schweren Abbauhammer vor sich. Dieses Bild gehört schon lange der Vergangenheit an. Im Schacht 2/5 verwendet man zum Kohleabbau sogenannte Kohlehobel, pflugartige Geräte, die von starken Ketten am Kohlenstoß hin- und hergezogen werden. Scharfe Meißel schälen hierbei die im Gebirge lagernden Kohleschichten ab. Diese abgeschälte Kohle wird maschinell zum Flözeingang befördert und von dort weiter zur Verladestation transportiert.

Nach zahlreichen Erklärungen durch das Personal der Schachthanlage rückte der Zeitpunkt der Rückfahrt heran. Wieder „über Tage“ wurde eine kleine Erfrischung gereicht, und ein wohlthuendes Bad verwandelte die „Bergmänner“ bald wieder in blitzblanke Zivilisten. Den Abschluß dieses schönen und doch so lehrreichen Tages bildete ein schmackhaftes Abendessen im benachbarten Bergwerksheim. Eine zwanglose Diskussion mit

den Vertretern der Schachthanlage schloß sich an.

Abschließend darf gesagt werden, daß die Grubenfahrt den Lehrlingen einen lehrreichen Einblick in das Arbeitsleben des heutigen Bergmannes vermittelt, und das Gesehene und Erlebte einen nachhaltigen Eindruck im Leben dieser jungen Menschen hinterlassen hat.

K. D. Mühlnickel

Es geschehen doch noch Wunder!!!

Nach einer Besprechung bei der Erzbrech- und Siebanlage (EBUS-)/Nordhafen im Werk Ruhrort der ATH hatte der Fahrer und Besitzer eines Renault R 16 seinen Wagen bestiegen, um das Werk zu verlassen. Beim Zurücksetzen des PKW fuhr er auf einen durch Ampeln gesicherten Überweg im Nordhafen zu. Die Signalstellung der Ampel zeigte für ihn rot. Dem Überweg näherte sich eine gedrückte Rangiereinheit mit 7 beladenen Erzelbstentladern. Warnsignale unseres Rangierpersonals und anderer vor den Ampeln stehender Verkehrsteilnehmer wurden von dem PKW-Fahrer nicht wahrgenommen. Unser Rangierpersonal gab daraufhin Haltsignal. Der



PKW wurde dennoch von den ersten Wagen der gedrückten Einheit erfaßt und 20 bis 25 Meter auf dem Betonboden vor sich hergeschoben. An einem Signalmast und einer Stütze des Turms 4 der EBUS fand der rutschende PKW

Widerstand. Er wurde dagegen gedrückt und aufgerollt. Hinter der Stütze blieb der völlig demolierte Wagen in einem Dreieck zwischen Betonwand / Stütze Turm 4 / und Fahrgleis Nordhafen liegen. Unsere Einheit kam

zum Stillstand. Und das Wunder geschah: aus den Resten des völlig zertrümmerten PKW kroch der Fahrer praktisch unverletzt hinaus ins Freie.

W. Caspers

Thyssen-Industrie GmbH — ein neues Unternehmen unter eingeführtem Namen

Nachdem die ATH sämtliche Anteile der Mannesmann-Stahlblechbau GmbH, Düsseldorf am 1. Juni des vergangenen Jahres übernommen hat, wurde dieses Unternehmen am 1. Oktober 1970 mit der Thyssen Industrie GmbH, Dinslaken zusammengefaßt. Das neue Unternehmen firmiert Thyssen Industrie GmbH, Düsseldorf, hat eine Belegschaft von ca. 2500 Mitarbeitern, ein Stammkapital von 17 Millionen DM und einen Umsatz von ca. 230 Millionen DM. (Im letzten Geschäftsjahr setzten Mannesmann-Stahlblechbau 130 und Thyssen Industrie 100 Millionen DM um.) Zu Geschäftsführern wurden Günther Schmidhammer (Vorsitzer), Eberhard Bornscheuer und Hans Zumschilde ernannt. Den meisten Lesern unserer Werkzeitung dürfte der Letztgenannte noch bekannt sein, da er einige Jahre als Handlungsbevollmächtigter und Abteilungsleiter Mitarbeiter des Gemeinschaftsbetriebes war. Aufsichtsratsvorsitzer wurde Hüttendir. Dr. Risser (ATH). Neben den bekannten Produkten des Werkes Dinslaken der Thyssen In-

dustrie werden in den drei Werken Hausach (Schwarzwald), Langschede (bei Unna) und Wolnzach (südlich Ingolstadt) der früheren Mannesmann Stahlblechbau vor allem Lagerbehälter (zylindrische Tanks), Batterie-Behälter und Haushalts-Ölbehälter erzeugt. Sie haben am gesamten Fertigungsumsatz einen Anteil von über 55 Prozent. Ein besonderer Korrosionsschutz gibt dem damit versehenen MSG-Sicherheits-Öl-Behälter am Markt einen erheblichen Vorsprung vor den Erzeugnissen des Wettbewerbs. MSG heißt: Mit Sonder-Gewährleistung. Außerdem werden produziert Transport- und Lager-Behälter für verflüssigte Gase, Tank-Paletten, Warmwasser-Bereiter, Druck-Behälter aller Art, Container, Behälter, Paletten und Gestelle zur Transportationalisierung sowie Regale.

Das Programm schließt insbesondere Transport- und Lager-Behälter für chemische Produkte, Stapel-Tanks für Nahrungsmittel und Bunker-Paletten ein. Diese Behälter wurden in den letzten fünfzehn Jahren systematisch ent-

wickelt. Sie werden heute vor allem in der Farb- und Lackindustrie, der Lebensmittelindustrie und in verwandten Industrien benutzt.

Die Programme der zusammengefaßten Firmen Mannesmann-Stahlblechbau und Thyssen Industrie ergänzen sich sehr gut.

Auf dem Sektor Thyssen-Dach und Thyssen-Wand sowie Thyssen-Mills-Trennwände und Sanitärkabinen war Mannesmann-Stahlblechbau nicht tätig. Auch stellte dieses Unternehmen keine Pool-Paletten her. Es ergaben sich deshalb nur wenige Überschneidungen auf dem Gebiet „Lager und Transport“.

Das neue Unternehmen gilt als der größte Hersteller von Heizöl-Behältern in der Bundesrepublik.

In den vier Werken — Dinslaken, Hausach, Langschede und Wolnzach — umfaßt das Werksgelände zusammen etwa 450000 Quadratmeter, von denen über 100000 Quadratmeter überdacht sind. Die Werke haben eine Belegschaft von zusammen 2115 Mitarbeitern; davon sind 318 Ausländer.

Ein schwerer Auffahrunfall aus nachträglich nicht mehr einwandfrei zu klärender Ursache hatte diese Folgen. Zwei Wannenwagen entgleisten und stürzten um. Gesamtschaden ca. DM 2432,—
Aufgleisung mit Gerätewagen und Dieselkran
5 Mann à 6 Std. = 30 Arbeitsstunden.



Jonny

Einseitig geladene Brammen verursachten während des Transportes die Entgleisung des 6achsigen Wagens. Außerdem traten an den Drehgestellen Brüche ein. Gesamtschaden ca. DM 4000,—
Aufgleisung mit Gerätewagen
4 Mann à 13 Std. = 52 Arbeitsstunden.

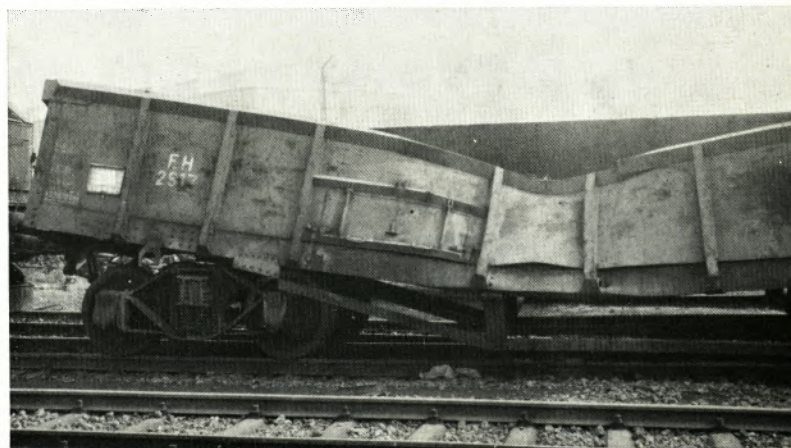
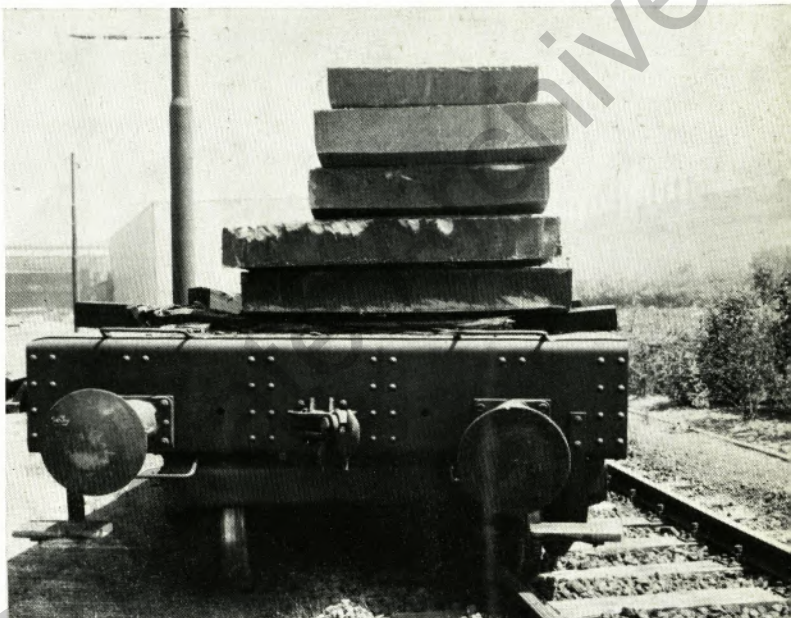
Wagenschreck

Bei einem Betriebsunfall aus nachträglich nicht mehr einwandfrei zu klärender Ursache wurden 8 DB-Wagen schwer beschädigt. Gesamtschaden ca. DM 21 000,—
Aufgleisung mit Gerätewagen
5 Mann à 9 Std. = 45 Arbeitsstunden.

grinst

Bei Abbrucharbeiten fiel ein Brückenteil auf einen im Nebengleis stehenden 00-Wagen und beschädigte diesen schwer. Der Wagen muß verschrottet werden. Neubeschaffungswert ca. DM 44000,—.

weiter!



Unsere Jubilare



Am 18. März 1971 werden es 50 Jahre, daß Lokführer **Wilhelm Buschmann** beim Gemeinschaftsbetrieb beschäftigt ist. Genau genommen natürlich nicht nur bei EH, sondern auch bei der Muttergesellschaft, der ATH. Er fing nämlich bereits im Jahre 1920 mit der Lehre an.

Wilhelm Buschmann wurde in Duisburg-Meiderich im damaligen „Buschmanns Hof“ — nach seinen Vorfahren so benannt und auf dem Gelände der heutigen Rheinstahl-Gießerei gelegen — geboren und hat sich, nachdem er auch heute noch in Duisburg-Meiderich wohnt, damit das Prädikat erworben, ein echter Meidericher Junge geblieben zu sein.

Nach beendeter Schulausbildung begann für ihn kurz nach dem Ende des 1. Weltkrieges die Lehre als Maschinenschlosser in den Lehrwerkstätten der ATH. Während die ersten zwei Jahre der Grundausbildung galten, erfolgte die weitere Ausbildung vom dritten Jahr an wie üblich in den Eisenbahn-Werkstätten.

Anschließend beeinflusste die damalige wirtschaftliche Lage den Lebensweg des Jubilars das erstmal entscheidend. Ein Verbleib in den Eisenbahnwerkstätten war nicht möglich. Es gab nur die Alternativen, entweder Lokheizer bei der Eisenbahn zu werden, in die Werkstätten für Instrumente- und Apparatebau der ATH zu wechseln oder arbeitslos zu werden. Herr Buschmann wählte den Weg als Schlosser zum Apparatebau. Leider verschlechterte sich die wirtschaftliche Lage weiterhin. Als Jüngster und Lediger wurde er bald entlassen. Nun gab es keinen anderen Ausweg mehr, als nach kurzer Arbeitslosenzeit doch noch als Lokheizer bei der Eisenbahn anzufangen. Solche Arbeitskräfte wurden eingestellt, weil damals vom Lokheizer noch der Abschluß einer Metallhandwerkerlehre nachgewiesen werden mußte. Diese Tätigkeit zerschlug ihm zwar einerseits so manche Vorstellung von seinem späteren Werdegang, ersparte ihm aber andererseits in der folgenden großen Krise der dreißiger Jahre eine erneute Arbeitslosigkeit. Selbstverständlich dauerte es bei dieser Situation aber auch Jahre, bis der Sprung vom Lokheizer zum Lokführer glückte. Im Falle des Jubilars wurden es genau 10 Jahre. So etwas ist heute gar nicht mehr vorstellbar. Dieses Verfahren barg allerdings auch einen unbezahlbaren bis in die heutige Zeit reichenden Vorteil in

sich, es wurden wertvolle Erfahrungen gesammelt. So ist es auch im Falle des Jubilars kein Wunder, daß er später den Anforderungen seines anfangs nicht ganz freiwillig erworbenen Berufes in allen Wechselfällen stets bestens gewachsen war. Dazu gehören auch die anstrengenden und gefährlichen Jahre des 2. Weltkrieges. Aus dieser Zeit ist ihm noch so manche Erinnerung bis zum Ende als Soldat geblieben.

So erfreulich die Tatsache ist, daß Herr Buschmann trotz allem weitgehendst gesund sein 50. Dienstjubiläum erreicht hat, so nachdenklich stimmt uns der Gedanke auf der anderen

Seite, in absehbarer Zeit wieder einen tüchtigen und erfahrenen Mitarbeiter durch das Erreichen der Altersgrenze zu verlieren.

Nachdem sich inzwischen sein Sohn in seinem Beruf eine gesicherte Position erarbeitet hat, sieht der Jubilar dieser kommenden Zeit gelassen entgegen. Er hofft dann endlich in Ruhe sich der Natur und so vieler anderer schöner Dinge des Lebens erfreuen zu können, für die bisher nicht immer die rechte Zeit und Ruhe zur Verfügung standen. Dazu wünschen wir ihm aufrichtig und für noch recht lange Zeit viel Vergnügen und beste Gesundheit!

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Peter Hinsberger,
techn. Angestellter, Bauabtlg.
eingetreten: 6. 3. 1946

Alois Flesch,
Pfortner, Allgem.-Verw.
eingetreten: 16. 3. 1946

Ludwig Balcerzak,
Gruppenführer, Eisenbahnwerkst.
Hamborn
eingetreten: 1. 4. 1946

Johannes Kleine-Hartlage,
Betr.-Ingenieur, Bauabteilung
eingetreten: 1. 4. 1946

Ernst Müller,
Lokführer, BM-Nord
eingetreten: 1. 4. 1946



Allen unseren Jubilaren
ein herzliches Glückauf!



Familiennachrichten

Geburtstag:

Dietrich Vennemann, früher Oberlokführer
geb.: 6. 3. 1886 (85 Jahre)
wohnhalt: DU-Meiderich, Emilstr. 5

Ernst Rech, früher Monteur
geb.: 8. 3. 1891 (80 Jahre)
wohnhalt: DU-Beeck, Hubertusstr. 4

Anton Dommermuth, früher Vorarbeiter
geb.: 31. 3. 1891 (80 Jahre)
wohnhalt: DU-Hamborn, Diesterwegstr. 21

Goldene Hochzeit:

Nikolaus Arens, früher Hilfsschlosser
geb. 10. 10. 1895
verh.: 28. 4. 1921
wohnhalt: DU-Hamborn, Wehofer Str. 97

Todesfälle:

Wilhelm Wittmacher, Pensionär
früher kfm. Angestellter
geb.: 13. 5. 1897
gest.: 10. 9. 1970

Hugo Allhorn, Pensionär
früher Gleiswerker, Bau-O
geb.: 5. 9. 1901
gest.: 11. 10. 1970

Johann Jochums, Pensionär
früher Dreher, EW-H
geb.: 11. 7. 1900
gest.: 11. 10. 1970

Nikolaus Körperich, Pensionär
früher Rangiermeister
geb.: 6. 12. 1886
gest.: 16. 10. 1970

Willi Dammer, Pensionär
früher Vorarbeiter, BM
geb.: 25. 5. 1909
gest.: 23. 10. 1970

Mehmet Kibar, Rangierer, EN
geb.: 1941
gest.: 3. 11. 1970

Charlotte Eichloff, Putzfrau, Verwaltung
geb.: 26. 1. 1922
gest.: 13. 11. 1970

Helmut Sudhoff, Schlosser, EWH
geb.: 14. 11. 1926
gest.: 21. 11. 1970

Mathias Czarny, Pensionär
früher Lokführer, BM
geb.: 2. 2. 1888
gest.: 22. 11. 1970

Oskar Bliemke, Pensionär
früher Säuretankwärter, Hafen
geb.: 25. 4. 1899
gest.: 24. 11. 1970

Bartholomäus Münster, Pensionär
früher Obermeister, EW-H
geb.: 2. 5. 1898
gest.: 25. 11. 1970

Gerhard Oploh, Pensionär
früher kfm. Angestellter
geb.: 3. 6. 1897
gest.: 3. 12. 1970

Alfons Fogt, Pensionär
früher Wagenmeister, BM
geb.: 20. 10. 1895
gest.: 7. 12. 1970

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen und Walsum

Jubilare:

Ihr 50jähriges Dienstjubiläum feiern

Otto Kämper, Eisenbahnwerkstatt
am 1. 4. 1971
Erich Bogler, Bauabteilung
am 6. 4. 1971

40 Jahre im Dienst sind

Wilhelm Mintrop, Betriebsmaschinendienst
am 15. 1. 1971
Bernhard Fischer, Eisenbahnwerkstatt
am 16. 3. 1971

Auf eine 25jährige Tätigkeit blicken zurück

Werner Scholl, Eisenbahnwerkstatt
am 7. 1. 1971
Franz-Josef Jermutus, Eisenbahnbetrieb
am 8. 1. 1971
Franz Krämer, Eisenbahnwerkstatt
am 26. 1. 1971
Franz Jaksche, Betriebsmaschinendienst
am 11. 2. 1971
Aloys Meurer,
Verkehrlicher Abfertigungsdienst
am 16. 2. 1971
Fritz Hollstein, Eisenbahnbetrieb
am 19. 2. 1971
Konrad Wiatrek, Eisenbahnwerkstatt
am 20. 2. 1971
Johann Koch, Eisenbahnbetrieb
am 21. 2. 1971
Edmund Becker, Eisenbahnwerkstatt
am 1. 3. 1971
Helmut Münz, Eisenbahnbetrieb
am 7. 3. 1971
Heinrich Booms, Eisenbahnwerkstatt
am 15. 3. 1971
Werner Panknin, Eisenbahnbetrieb
am 20. 3. 1971
Werner Poch, Betriebsmaschinendienst
am 26. 3. 1971
Heinrich Kemper, Betriebsmaschinendienst
am 1. 4. 1971
Heinrich Bremer, Eisenbahnwerkstatt
am 1. 4. 1971
Friedhelm Musche, Bauabteilung
am 2. 4. 1971
Wilhelm Jessa, Eisenbahnwerkstatt
am 5. 4. 1971

Todesfälle:

Johann Färber, Verlager
geb.: 8. 1. 1927
gest.: 12. 11. 1970
Rudolf Jacksch, Schlosser
geb.: 11. 11. 1914
gest.: 2. 12. 1970

Investment-Clubs hatten mageres Jahr

Die beiden privaten Investment-Gesellschaften des Gemeinschaftsbetriebs „1. Investmentclub EH“ und „EH-Investors“ schlossen am 31. 12. 1970 ihr erstes — freilich nur 9 Monate umfassendes — Geschäftsjahr ab. (Die Werkszeitung berichtete über die Gründung der Clubs in ihrer Ausgabe 5/6 des vergangenen Jahres.) Bedingt durch die anhaltende Flaute auf dem Aktienmarkt und die teilweise erheblichen

Kurseinbrüche, waren beide Gesellschaften gezwungen Verluste hinzunehmen, die sich bei beiden um rd. 5 Prozent bewegen. Wenn man aber bedenkt, daß der Index der Frankfurter Börse von Anfang bis Ende des Jahres 1970 um nahezu 27 Prozent gefallen ist, kann man den Anlagenausschüssen der Clubs trotzdem eine geschickte Anlagenpolitik nicht aberkennen, sonst hätten die Verluste schwerer sein müssen. Die Geschäftsführer der beiden Clubs, W. Waltemade (1. Investmentclub EH) und K. H. Still (EH-Investors) äußerten sich, nach den Aus-

sichten für 1971 befragt, beide etwas optimistischer, zumal die steigenden Kurse der ersten Januartage den für 1970 noch ausgewiesenen Verlust schon nahezu ausglich. Darüber hinaus erwartet man, daß durch sinkende Zinstendenzen das Publikum zur Aktienbörse zurückfindet und das Kurspendel auch wieder nach oben ausschlägt.

Über die Anfang Februar stattfindenden ordentlichen Gesellschafterversammlungen der Clubs wird die Werkszeitung in ihrer nächsten Ausgabe noch berichten.

Weihnachtsfeier bei den Eisenbahnern

Der Eisenbahn-Verein hatte seiner vorjährigen Weihnachtsfeier durch die Mitwirkung des Quartett-Vereins des Gemeinschaftsbetriebs sowie einer Instrumental-Gruppe der Gemeinschaftsschule Diesterwegstraße eine besondere Note gegeben. 130 Kindern aus beiden Vereinen wurde die Wartezeit auf den Weihnachtsmann durch musikalische Unterhaltung verkürzt. Endlich war es dann soweit. Mit seinem Getreuen, Knecht Ruprecht, traf der Weihnachtsmann ein. Er begrüßte alle Kinder herzlich und vergaß auch nicht Herrn Direktor Bergemann, der mit seiner Gattin wieder der Bescherung



beiwohnte. Der Weihnachtsmann sprach die Hoffnung aus, daß alle Kinder brav gewesen seien, was ihm natürlich lauthals bestätigt wurde. So war dann nichts mehr gegen eine Bescherung all dieser braven Kinder einzuwenden.

H. Winnekendonk

EH-MITTEILUNGEN

Lohnzahltag für 1971

Im Kalenderjahr 1971 stehen die Löhne an folgenden Tagen bei den Geldinstituten zur Abholung bereit:

Dienstag, 12. 1. 1971, Lohn für Dez. 1970
Donnerstag, 11. 2. 1971, Lohn für Jan. 1971
Donnerstag, 11. 3. 1971, Lohn für Febr. 1971
Donnerstag, 8. 4. 1971, Lohn für März 1971

Mittwoch,	12. 5. 1971, Lohn für April 1971
Freitag,	11. 6. 1971, Lohn für Mai 1971
Montag,	12. 7. 1971, Lohn für Juni 1971
Donnerstag,	12. 8. 1971, Lohn für Juli 1971
Freitag,	10. 9. 1971, Lohn für Aug. 1971
Dienstag,	12. 10. 1971, Lohn für Sept. 1971
Freitag,	12. 11. 1971, Lohn für Okt. 1971
Freitag,	10. 12. 1971, Lohn für Nov. 1971

5. Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgang angelaufen

Seit Mitte November 1970 läuft beim Gemeinschaftsbetrieb wieder ein Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgang der Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel. Verschiedene Werksbahnbetriebe aus dem Bereich Duisburg und Umgebung haben insgesamt 29 Teilnehmer zu diesem vorerst wohl letzten Ganztageslehrgang entsandt. Die Abschlußprüfung ist für den 30. März 1971 vorgesehen.

Vereinsmitteilung

Erstmalig wird in diesem Jahr ein **gemeinsamer Karnevalsabend** vom Eisenbahn-Verein, vom Lokführer-Verein und vom Quartett-Verein veranstaltet. Termin ist der 21. Februar. Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. Karten sind im Vorverkauf bei den Vorstandsmitgliedern zu haben.

► **Betriebssportgemeinschaft EH-Süd
nimmt noch Interessenten auf**

Die Betriebssportgemeinschaft EH-Süd, über deren Aktivität insbesondere im Fußballsport die Werkszeitung mehrfach berichtete, sucht für ihre Abteilungen Fußball, Tischtennis und Skat noch weitere Mitglieder. Interessenten werden gebeten, sich beim Geschäftsführer op de Hipt, Telefon (Werk Ruhrort) 7274 zu melden.

Der historische Kürbaum

Eine heimatkundliche
Erinnerung



Ein Archibild von der Kürsche im Hiesfelder Forst. Man sieht, der Zahn der Zeit hat schon mächtig an ihr genagt. Sichtbares Zeichen: die mit ihr zusammengewachsene Buche ist schon niedergestürzt, und die mächtigen Äste ragen auch nicht mehr alle in den Himmel empor.

Die Waldungen rings um Hiesfeld (Kreis Dinslaken) sind für die Bewohner der benachbarten Städte — vor allem für diejenigen aus dem Stadtgebiet des Duisburger Nordens und aus dem Dinslakener-, ja auch aus dem Oberhausener Raum — schon immer ein beliebtes Wander- und Ausflugsgebiet gewesen, heute allerdings noch wesentlich mehr als vor Jahrzehnten; denn jetzt sind die genannten Städte viel stärker bevölkert, und im übrigen

hatte man früher einige Mühe, die erwähnten Waldgebiete zu erreichen. Nunmehr gelangt man mit dem Auto bzw. mit dem Omnibus oder auch in einer kombinierten Benutzung von Straßenbahn und Bus viel bequemer in dieses reizvolle, noch bäuerlich geartete Gebiet, eine Landschaft, die noch von ausgedehnten Hochwaldstrecken durchsetzt ist.

Dort, wo in Oberlohberg die kleine Kirche

ihre Spitze in den Himmel reckt, nicht allzuweit von der bekannten Badeanstalt Hiesfeld entfernt, erreicht man sehr schnell die gut ausgebaute Bergerstraße, die durch Felder und Wiesen über die Autobahn Oberhausen-Wesel hinweg an Bauernhöfen und Waldpartien vorbeiführt. Ihr folgt man, bis man schließlich zur linken Abbiegung Uhlensterz kommt; gleich dahinter ist an der Bergerstraße ein Parkplatz angelegt. Man stelle den Wagen ab, wenn man mit ihm gekommen ist, und folge vom Parkplatz aus der Wanderstrecke A 2 (an Ort und Stelle gekennzeichnet).

Schon nach wenigen hundert Metern kommt man zu einem mächtigen Baumstumpf. (Nicht weit davon entfernt liegen übrigens im Wald verborgen die von der Legende umwobenen „Teufelssteine“.) Dieser Baumstumpf ist der Überrest des altersgrauen Kürbaums, der hier einst am Rande einer Buchengruppe stand. Ich habe diesen Kürbaum noch in seiner ganzen Größe gekannt; denn die abwechslungsreiche Wald-, Heide- und Bruchlandschaft jener Gegend war schon vor einem halben Jahrhundert das bevorzugte Wandergebiet für mich und meine Kameraden und der inmitten dieser urwüchsigen Landschaft befindliche Kürbaum das Ziel so mancher Wanderung und Radfahrt. Immer wieder war es ein Erlebnis, dort draußen in der freien Natur umherzuschweifen. Inzwischen haben starke Holzeinschläge und Kultivierungsarbeiten das Landschaftsbild zwar sehr verändert,

Das ist heute von der einst
so mächtigen Kürsche
übergeblieben.



aber die ganze Gegend ist immer noch außerordentlich reizvoll.

Der Kürbaum, wie ich ihn noch gesehen habe, war eine mächtige Eiche, deren Alter man auf eineinhalbtausend Jahre geschätzt hat; er war also wirklich ein Naturdenkmal, und dazu noch ein besonders interessantes, weil er mit einer Buche zusammengewachsen war. Die Überlieferung weiß zu berichten, daß im späteren Mittelalter die Ältesten der Gemeinde unter diesem Baum „gekürt“, d. h. gewählt wurden; daher der Name „Kürbaum“. Es soll hier sogar eine Stätte gewesen sein, wo Recht gesprochen wurde, das mitunter gleich an Ort und Stelle vollstreckt worden sein soll. Ja, es wird die Ansicht vertreten, daß hier eine alte germanische Thingstätte gewesen ist.

Schon in meiner Jugendzeit, als wir bei unseren Wanderfahrten zum Kürbaum kamen, war unverkennbar, daß die Tage des alten Baumriesen, der in seiner ganzen Wucht auf den Beschauer wirkte, bald gezählt waren, wenn nicht schnellstens ein erhaltender Eingriff vorgenommen würde; denn manche seiner Äste, die so imposant in den Himmel ragten, waren schon im Absterben begriffen, und am unteren Stamm des Baumes klappte eine große Höhlung. In jugendlicher Begeisterung für die Sache des Naturschutzes richtete ich — damals Student — am 11. Oktober 1922 eine entsprechende Eingabe unmittelbar an den Herrn Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten in Berlin. Wenig später — nach einer für den Amtsweg erstaunlich kurzen Zeit — erhielt ich vom Ministerium folgende Antwort:

Berlin -W 9, den 21. 10. 1922
Leipziger Platz 10

„Ministerium für Landwirtschaft,
Domänen und Forsten
Geschäfts-Nr. I A le 2087

Über Ihre Eingabe vom 11. d. Mts. betr. den Schutz der „Küreiche“ im Hiesfelder Forst schweben Ermittlungen. Sobald diese abgeschlossen sind, erhalten Sie Bescheid.

Ministerial-Registrator I A I
Klose, Rechnungsrat“

Bald darauf — mit Schreiben vom 12. Januar 1923 — kam von dem gleichen Ministerium unter dem Zeichen Geschäfts-Nr. I A le 2417./III der zugesagte endgültige Bescheid; er lautete wörtlich folgendermaßen:

„Gesuch vom 11. Oktober 1922

Nach dem Bericht der Regierung in Düsseldorf ist die „Küreiche“ in der Oberförsterei Wesel zwar einseitig bereits abgestorben, wird aber bei entsprechender Pflege, die sie als Naturdenkmal verdient, voraussichtlich noch lange erhalten bleiben können.

Die Regierung wird die erforderlichen Maßnahmen für ihre Erhaltung treffen und zunächst die im unteren Stammenteile befindliche Höhlung sachgemäß durch eine Betonpackung ausfüllen lassen. Eine Umzäunung halte ich für unschön und überflüssig.

Bei Ihren weiteren Bestrebungen für Natur- und Heimatschutz ersuche ich, sich unmittelbar an die Regierung zu wenden.

I. A. gez. Eggert.
gez. Kantheuser

(Siegel) Ministerial-Kanzlei-Sekretär“

Die Antwort zeigt, daß ich — aus Unkenntnis — zwar den Instanzenweg nicht eingehalten hatte, daß aber immerhin mein Ersuchen um Erhaltung des Naturdenkmals „Küreiche“ Erfolg gehabt hatte. Entsprechende Maßnahmen wurden denn auch schon bald veranlaßt.

Die große Höhlung am unteren Stammenteil wurde ausbetoniert und ein besonders schwerer Ast durch Abstützung vor dem Abbruch gesichert. In dieser Gestalt wird der Kürbaum gewiß noch manchem alten Heimatfreund in Erinnerung sein.

Dennoch war das Absterben des Baumriesen, wie sich in der Folgezeit zeigte, trotz der Schutzmaßnahmen leider nicht mehr aufzuhalten. Kurz vor dem zweiten Weltkriege mußte die Eiche, nachdem die mit ihr zusammengewachsene Buche schon vorher umgestürzt war, weil sie eine Gefahr für die Wanderer zu werden drohte, gefällt werden. Heute erinnert nur noch der mächtige Stumpf, der immer mehr vermorscht, an den einstigen Baumriesen der heimischen Wälder; er läßt aber noch jetzt die Wucht und Größe des Kürbaums erkennen.

Bei der Sichtung meiner Papiere zu Hause stieß ich kürzlich auf die Bescheide der obersten deutschen Forstbehörde, des früheren Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten in Berlin. Bei dieser Gelegenheit kam mir der Gedanke, die hier mitgeteilten dokumentarischen Belege betr. den Schutz der Küreiche dem Heimatarchiv der Stadt und des Kreises Dinslaken zu überlassen, was inzwischen geschehen ist. Dr. E. Binder

Arbeite
sicher



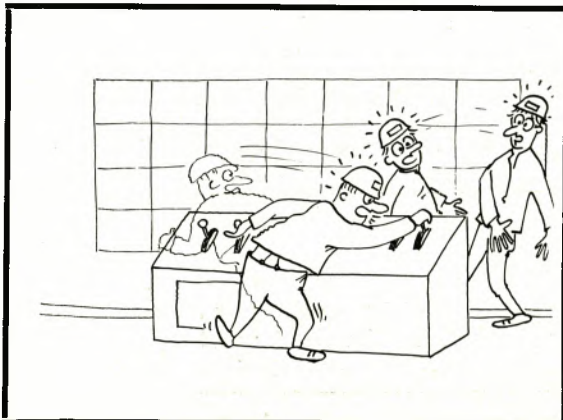
Abgesperrte oder durch Warnungstafeln gekennzeichnete Räume und Stellen zu betreten, ist Unbefugten verboten (z. B. Stellwerke und Schalt-räume).



Die Sicht nach links ist hier versperrt, Man sieht's sofort, das ist verkehrt.



Jetzt wird der Blick nach rechts verdeckt, der Wärter durch 'ne Lok erschreckt.



Blitzschnell reißt er den Hebel z'rück, Gott sei Dank, er hatte Glück!



Danach platzt ihm dann doch der Kragen, Unsinnig ist's „warum“ zu fragen.

