



EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HAFEN
DUISBURG-HAMBORN

10. JAHRGANG

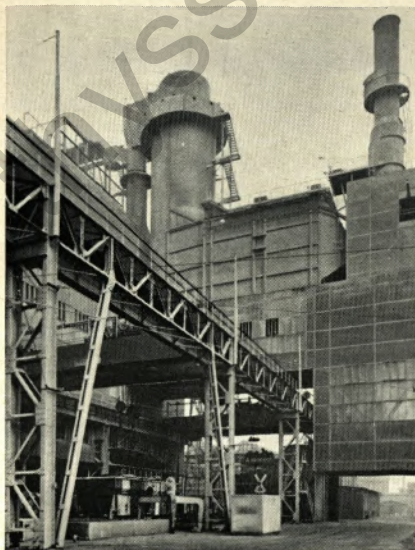
9/10

SEPT./OKT. 1964



Herbststimmung im Jachthafen

A U S D E M I N H A L T	Kurznachrichten	2
	Wir sind „im Bilde“	3
	Erster 9,5-m-Hochofen der Bundesrepublik bei der ATH in Betrieb	4/5 u. 6
	Erhebliche Betriebsbehinderung durch niedrigen Rhein-Wasserstand	7
	Einer von vielen	8
	Ein lohnendes Ausflugsziel zu jeder Jahreszeit	9
	EH-Mitteilungen	10
	Das größte Problem der europäischen Eisenbahnen	11/12
	Unsere Jubilare	13
	Aus der Betriebsgemeinschaft	14
Nachruf für Schacht Rösbergshof	15	



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

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

Aufnahmen: EH: Büschgen, Noll, Still, Vocke, Wenzel
ATH: Epha, Lang, Meyer
HBAG: Brink, Maruschke

Unser Titelbild zeigt einen weiteren Beitrag zur Reinhaltung der Luft, und zwar die Entstaubungsanlage des Oxygenstahlkonverters im Werk Ruhrort der Phoenix-Rheinrohr AG.

Umschlagrückseite: Bergsee in Bayern

Phoenix jetzt ATH-Organ. Der zwischen den Vorständen der ATH und der Phoenix-Rheinrohr AG abgeschlossene Organschaftsvertrag ist nach Genehmigung durch die Aufsichtsräte der beiden Gesellschaften inzwischen von den Hauptversammlungen beschlossen worden. Der Vertrag, dessen Laufzeit 30 Jahre beträgt, sieht vor, daß die Minderheitsaktionäre von Phoenix-Rheinrohr die gleiche Dividende wie die ATH-Aktionäre erhalten. Den noch verbleibenden Phoenix-Rheinrohr-Aktionären wird die ATH nochmals Gelegenheit geben, sich zu entscheiden, bei welcher der beiden Gesellschaften sie Aktionär bleiben wollen. Deshalb wird erneut ein Umtausch-Angebot 1:1 gemacht.

Bergassessor Dr.-Ing. E. h. Sohl, Vorsitz der Vorstandes der ATH, wurde letzthin als einer der Vizepräsidenten des Bundesverbandes der deutschen Industrie auf weitere zwei Jahre wiedergewählt und Vorstandsmitglied **Dr.-Ing. Risser,** ATH, als Vertreter der Grundstoff-Industrie Nordrhein-Westfalens in den Vorstand des Deutschen Industrie- und Handelstages berufen.

Frederico Thyssen, der 27jährige Sohn der Gräfin Anita Thyssen de Zichy, Urenkel des Werksgründers August Thyssen, arbeitet zur Zeit als Volontär bei der ATH in Hamborn in der Abteilung Betriebswirtschaft.

42 Schubeinheiten fahren gegenwärtig im Transport von Massengütern, u. a. von Erz, auf dem Rhein. Ihre 176 Leichter besitzen eine Nutzlast von über 270000 Tonnen.

Bei der im August bei der ATH durchgeführten **DRK-Blutspendeaktion,** an der sich auch Angehörige unseres Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen beteiligten, wurden von über 1850 Männern und Frauen insgesamt rund 800 Liter Blut gespendet. Dieses Ergebnis war der bisher größte Erfolg der dort seit 9 Jahren durchgeführten Blutspendeaktionen.

Der **Hamborner Kulturring** bringt in der Winterspielzeit acht Theateraufführungen, von denen je vier das Theater am Niederrhein in Kleve und die Burghof-Bühne Dinslaken aufführen. Den Abschluß der Saison wird ein Opernabend des Städtischen Konservatoriums bilden. Die Theateraufführungen finden abwechselnd im Ernst-Lohmeyer-Haus und im Fritz-Woike-Haus statt, der Opernabend in der Aula der Kopernikusschule.

Die größten **europäischen Eisenerzvorkommen** haben Frankreich und Schweden, deren Förderung 1962 zusammen über die Hälfte (57,6 v.H.) der europäischen Eisenerzförderung betrug. Die Bundesrepublik war 1962 mit 16,6 Mio Tonnen (10,8 v.H.) an der europäischen Eisenerzförderung beteiligt; sie mußte 30,9 Mio Tonnen Eisenerz aus Frankreich und Schweden einführen.

Die **Rohstahlerzeugung Europas,** die 1938 noch 51,6 Mio Tonnen betragen hatte und nach dem Zweiten Weltkrieg auf 36,6 Mio Tonnen zurückgegangen war, stieg bis 1950 wieder auf 60,3 Mio Tonnen. Seitdem haben sich die Produktionszahlen bis 1963 mit 131,6 Mio Tonnen auf mehr als das Doppelte erhöht.

Die **Internationale Verkehrsausstellung München 1965** wird in ihrer Sonderschau des „Deutschen Seeverkehrs“ in Originalgröße das Vorschiff eines 8000-Tonnen-Frachters einschließlich Brückenhaus, 1. und 2. Deck, Brückenaufbau mit Bootsdeck, Kommando- und Peildeck zeigen. Der abschließende Querschnitt gibt einen Einblick in die innere Bauweise; die Laderäume werden Modelle und Umschlagseinrichtungen enthalten. Die Seiten der Halle sollen Darstellungen der Häfen bringen.



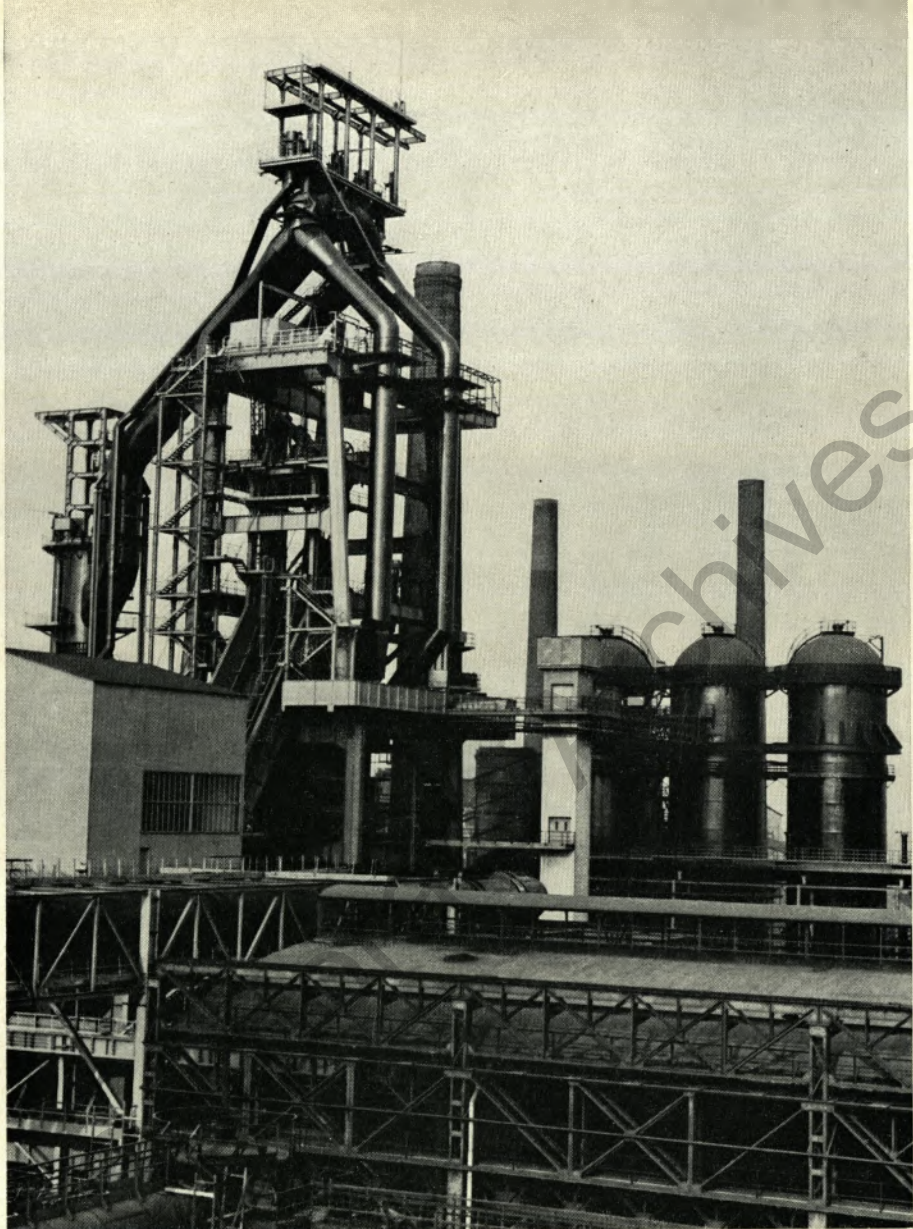
Am 30. Juni fand die Hauptversammlung der Hamborner Bergbau AG im Parkhotel in Düsseldorf statt. Unser Bild zeigt einen Blick auf die Hauptversammlung.

Am 15. Juli wurde, wie wir noch an anderer Stelle dieser Ausgabe berichten, der neue Hochofen 4 der ATH in Betrieb genommen. Mit einer Höhe von 87 Metern zählt dieser Hochofen zu den höchsten Anlagen der Hütte. Unser Bild zeigt einen Blick von der Gichtbühne herab auf die Kokerei August Thyssen, SM-Werk I und die neue Hauptverwaltung der ATH.

**Wir
sind
„im
Bilde“**



Erster 9,5-m-Hochofen der Bundesrepublik wurde bei der ATH in Betrieb genommen



Der neue Hochofen kurz vor der Inbetriebnahme.

Die August Thyssen-Hütte konnte am 15. Juli als erstes Hüttenwerk der Bundesrepublik einen Hochofen mit 9,5 Meter Gestelldurchmesser in Betrieb nehmen. Der neue Hochofen 4 trat an die Stelle eines alten Hochofens von 5,5 Meter Gestelldurchmesser und versetzt die ATH in die Lage, bei Vollbetrieb aller neun Hochöfen monatlich über 300 000 Tonnen Roheisen zu produzieren. Hochofen 4 ist 87 Meter hoch und voll gepanzert bei Blechstärken bis zu 60 Millimeter. Mit seiner Tagesleistung von über 2200 Tonnen Roheisen und der zusätzlichen Einrichtung eines Gegendrucks bis zu 1,5 atü an der Gicht zählt er zu den größten und modernsten Öfen, die gegenwärtig in Hüttenwerken der ganzen Welt betrieben werden.

Dr. Michel zündet symbolisch den Holzstoß am Abstichloch des neuen Hochofens an.



Erstmals in der Bundesrepublik werden mit diesem Ofen die Vorteile eines Gegendrucks an der Gicht überprüft. Der Möller wird bei dem neuen Gichtkopf in die sieben Meter weite Ofengicht eingeschleust. Der gesamte Begichtungsvorgang von der Möllergrube über den Schrägaufzug bis zur Verteilung der Rohstoffe in den Ofen ist automatisiert, die Gichtenfolge wird programmiert. Eine Druckknopf-Steuerung in der Möllerrung löst die Begichtungsvorgänge aus.

Beim Bau des Hochofens 4 wurden über 14 700 Tonnen Stahl für die Konstruktion sowie 2300 Tonnen Betonstahl für 22 500 Kubikmeter Beton verwandt. An feuerfestem Material wurden für Hochofen und Winderhitzer 10 900 Tonnen benötigt, ferner für den Anstrich etwa zwölf Tonnen Farbe verbraucht.

Zum Ofen gehört eine Bunkeranlage mit achtzehn Bunkern für Erz und vier für Koks. Die Winderhitzer heizen stündlich 170 000 Nm³ (Normalkubikmeter) Luft auf 1100 Grad Celsius auf. Für die Versorgung mit stündlich 200 000 Kubikmeter Wind bei einem Enddruck von vorläufig 2,2 atü stehen zwei Axialgebläse zur Verfügung. Die elektrische Gasreinigungsanlage reinigt stündlich 250 000 Nm³ Gichtgas auf einen Reststaubgehalt von 5 mg/Nm³.

Hüttendirektor Dr. Michel schickte den Hochofen selbst auf die Reise. Zur Inbetriebnahme hatten sich auf der Ofenbühne mit Direktor Winters und den Männern des Hochofenwerkes sowie leitenden Herren aus Betrieb und Verwaltung zahlreiche Gäste, vor allem von den am Bau beteiligten Firmen, eingefunden. Dr. Michel unterstrich in seiner Ansprache, daß der

neue Hochofen 4 nicht nur der größte Hochofen der ATH sei, sondern auch zu den größten Hochofen der Welt zähle.

Als Neuerung gegenüber den bisherigen Hochofen und zugleich als erster Hochofen im Bundesgebiet arbeite er mit einem Winddruck von über 2 atü. Er sei nach dem Prinzip des Gegendrucks an der Gicht gebaut. Damit wolle die ATH Gelegenheit erhalten, Kenntnisse und Erfahrungen bei dieser veränderten Arbeitsweise zu sammeln. Sie setze damit zugleich ihre bisherige Linie fort, führend in der Gestaltung und Entwicklung der Hochofentechnik im Bundesgebiet zu sein.

Die tägliche Erzeugung dieses Hochofens, so führte Dr. Michel weiter aus, werde unter den heute bestehenden Möllerverhältnissen über 2200 Tonnen betragen. Die Roheisenkapazität der ATH erreiche nunmehr etwa 3,6 Millionen Tonnen im Jahr. Sie sei damit der größte Roheisenerzeuger nicht nur im Bundesgebiet, sondern auch im westlichen Europa.

Da zwei Drittel des im Bundesgebiet erzeugten Stahles aus Roheisen und bei der ATH sogar 80 Prozent aus Roheisen stammten, bestimmten die Roheisenkosten entscheidend die Wirtschaftlichkeit und damit auch die Wettbewerbslage unserer Hüttenwerke.

„Immer wieder“, so sagte Dr. Michel wörtlich, „hört man auch aus unseren Kreisen, nachdem der Standortvorteil Erz und Kohle für die Ruhrhütten nicht mehr besteht, die Frage, ob nicht das Roheisen oder gar der Stahl zweckmäßigerweise dort erzeugt werden sollten, wo sie unter dem Gesichtspunkt der reinen Rohstoffkosten am günstigsten hergestellt werden können, zum Beispiel in Afrika oder Venezuela, so daß wir an der Ruhr eines Tages nur noch der Verarbeiter von Halbzeug sein werden. Mit dem Ausbau unserer Roheisenkapazität auf die jetzt erreichte Größenordnung bringen wir gleichzeitig zum Ausdruck, daß wir auch in Zukunft in der Erzeugung des Roheisens an Rhein und Ruhr den wirtschaftlichsten Weg sehen für die deutsche Eisen- und Stahlindustrie. Wohl kann in einigen europäischen Ländern, die über günstige eigene Erz- und Kohlevorkommen verfügen, das Roheisen billiger hergestellt werden als bei uns. Aber nirgendwo in der Welt sind die Roheisenkosten wiederum so niedrig, um die zusätzlichen Kosten zu überbrücken, die bei Import-Roheisen entstehen, nämlich die Kosten für das Festmachen des Roheisens, die Fracht und die Verflüssigung.“

Als weiterer Konkurrent des Hochofens wird seit seinem Bestehen das direkte Reduktionsverfahren genannt. Die Rohstoffe hierfür – einschließlich der Reduktionsmittel wie Wasserstoff, Erdgas oder Hydriergase – sind seit eh und je die gleichen. Änderungen weisen lediglich die für diesen Prozeß vorgesehenen Appara-

turen und die Höhe der Bewertung der Reduktionsmittel auf. Hierbei wird jedoch vielfach übersehen, daß die Abwertung der Reduktionsmittel zu Abfallprodukten in dem Moment eine Aufwertung erfährt, wenn diese Stoffe einem nützlichen Prozeß zugeführt werden. Zum Beispiel bestehen auf diesem Gebiet 120 Patente. Bisher hat aber noch keines dieser Verfahren, außer auf dem Papier, den Hochofen aus seiner Vormachtstellung zu verdrängen vermocht. Selbstverständlich schließt dies nicht aus, daß in speziellen Fällen, regional oder produktionstechnisch bedingt, das eine oder andere Verfahren zur Anwendung gelangt. Nirgendwo hat sich aber eine nennenswerte Stahlindustrie auf der Basis des Imports, sei es von Roheisen, Rohstahl oder Halbzeug, entwickelt. Die Kontinuität von Roheisen zu Walzstahl bleibt auch in der Zukunft die Voraussetzung jeder Stahlindustrie.

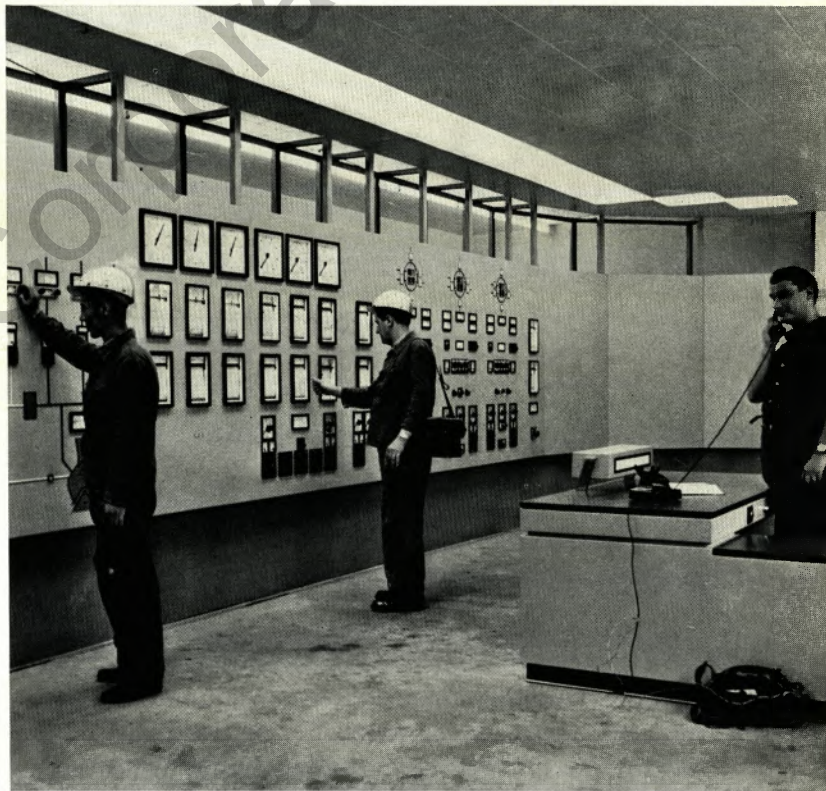
Im übrigen sind die Fortschritte in der Hochofentechnik noch keineswegs am

zu einer weiteren Rationalisierung des Hochofenprozesses führen.

In diesem Zusammenhang spielt der Koksverbrauch der Hochofen, der trotz der in den letzten Jahren erzielten Fortschritte immer noch 65 Prozent des gesamten Energieverbrauches eines gemischten Hüttenwerkes ausmacht, eine wesentliche Rolle. Die Tatsache, daß die deutsche Kohle, die den Hauptträger unserer Energiewirtschaft bildet, teurer ist als ausländische Kohle, zwingt die deutsche Stahlindustrie im Interesse der Erhaltung ihrer Wettbewerbsfähigkeit, alle Maßnahmen zu ergreifen, die zu einer Einsparung des Koksverbrauches führen. In Zukunft wird daher auch die Importenergie in Form von Öl, Erdgas in der Energiewirtschaft der deutschen Hüttenwerke an Bedeutung zunehmen.“

Dr. Michel übergab dann Direktor Winters, seinen Ingenieuren, Meistern und der Belegschaft den Hochofen in der festen Überzeugung, daß auch dieser Hochofen

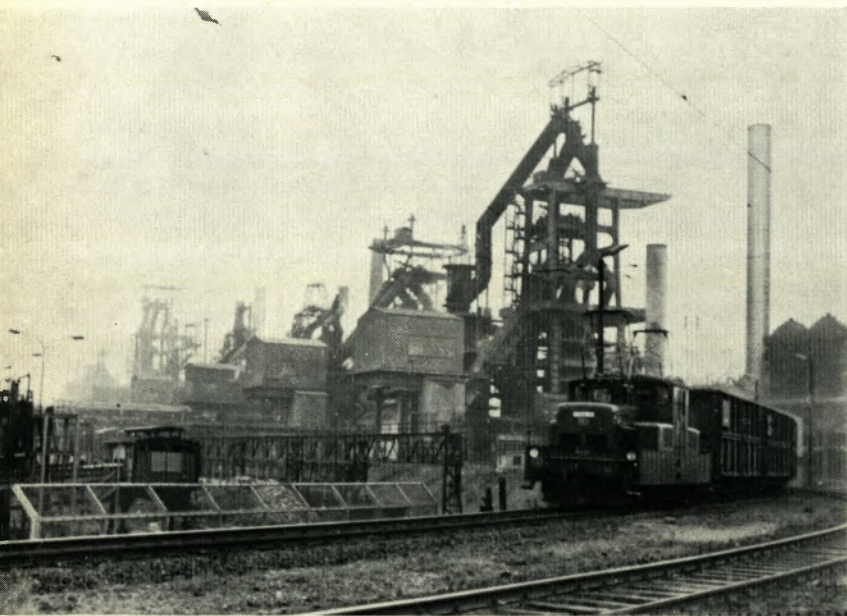
Von einer modernen Zentrale aus wird der Ofen überwacht.



Ende, wie diese Neuanlage Ihnen zeigt. Die Entwicklung zu größeren Einheiten wird weiter gehen. Die Einführung der Automation in der Bedienung der Hochofen und der Möllierung, die Aufbereitung der Erze, der erhöhte Einsatz von Sinter und Pellets, die Anwendung von Windtemperaturen von 1100 Grad und mehr sind unter anderem Mittel und Wege, die

die ihm gestellten Aufgaben und die in ihn gesetzten Erwartungen erfüllen werde.

ATH-Betriebsratsvorsitzender Hansel erinnerte in seiner Ansprache daran, daß er als 21jähriger den damaligen Hochofen 7 mitgebaut habe, den der Gründer der ATH, August Thyssen, selbst im Jahre 1922 seiner Bestimmung übergeben habe. Hochofen 7 habe damals mit seiner Tages-



Einer unserer Erzzüge
auf dem Wege
zum Hochofen 4.

erzeugung von 700 Tonnen als ein neuzeitlicher Gigant gegolten. Verglichen mit dem neuen Hochofen 4 sei er jedoch ein Zwerg gewesen. Der neue Hochofen produziere nicht nur etwa das Dreifache des damaligen Ofens 7; durch entscheidende Verbesserungen arbeite er auch mit einem Aufwand an Lohnstunden und Material, der in keinem Verhältnis mehr stehe zu den Hochöfen vor etwa 40 Jahren.

Bei der Würdigung der Mitarbeit an der Erstellung der neuen Hochofenanlage verdient auch unsere Eisenbahn erwähnt zu werden; denn die Bauzeit brachte ihr erhebliche Schwierigkeiten. Nicht nur, daß sie große Mengen Baumaterial heranzufahren hatte; sie mußte sich auch mit Gleisunterbrechungen und Gleisumbauten abfinden. Die Hochbahn wurde am Ofen 4 für längere Zeit unterbrochen, so daß der Materialbedarf für die Ofen 1-3 nur von Norden und für die Ofen 5-9 nur von Süden herangebracht werden konnte. Dadurch bedingt mußten sowohl die Erzzüge im Hafen Schwelgern als auch die von Oberhausen kommenden mit Erz und Koks beladenen Großraumzüge vorrangiert werden. Darüber hinaus waren die Gleise unter der Hochofenbühne durch die erforderlichen riesigen Baugruben mehrfach zu verschwenken und zu verlegen, eine Arbeit, die in diesem Falle besondere Sorgfalt voraussetzte, da die Transporte von flüssigem Roheisen und flüssiger Schlacke nicht gefährdet werden durften. Wenn trotzdem die Versorgung der Produktionsbetriebe ohne Stockung möglich war, so ist das ein Verdienst aller, die an der Lösung dieser Probleme gearbeitet haben.

Die Inbetriebnahme des neuen Hochofens 4 mit einem erheblich größeren Fassungsvermögen verlangt vom Gemeinschaftsbetrieb gesteigerte Umschlagleistung im Hafen und die Gestellung von zusätzlichem Transportraum, um den erhöhten Anforderungen an Erz, Koks und sonstigen Zuschlagstoffen gerecht zu werden und gleichzeitig die gestiegene Produktion abtransportieren zu können.

Bedeutender Wirtschaftswissenschaftler war Gast des Gemeinschafts- betriebes

Am 17. Juli besuchte der Ordinarius für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre und Betriebswirtschaftslehre der Industrie an der Technischen Universität Berlin, Herr Professor Dr. Konrad Mellerowicz, in Begleitung einiger Assistenten den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen. Der Besuch dieses hervorragenden Wissenschaftlers, der zuvor Gast der ATH war und bei dieser Gelegenheit die Hochofenbetriebe und das neue Werk Beeckerwerth besichtigte sowie Informationsgespräche über Konzernprobleme mit leitenden Herren der ATH führte, verdient deswegen besonders hervorgehoben zu werden, weil Professor Mellerowicz im Inland und Ausland als einer der führenden Gelehrten auf dem Gebiete der Betriebswirtschaftslehre gilt. Der heute zweiundsiebzigjährige Professor übernahm bereits 1938 einen Lehrstuhl an der Wirtschaftshochschule Berlin. Sein Name ist inzwischen unlösbar verbunden mit der Idee und Durchführung einer möglichst praxisnahen Gestaltung des Studiums. Professor Mellerowicz ist als Forscher, Lehrer und Berater ein besonderer Kenner der Industrie. Er ist Direktor von Forschungsinstituten für Industriewirtschaft, Handwerkswirtschaft und eines besonderen Instituts zur Erforschung des Markenartikelwesens. Professor Mellerowicz hat im europäischen und außereuropäischen Ausland große Resonanz und höchste Anerkennung gefunden. Ein Beweis hierfür ist, daß einige seiner zahlreichen Bücher, die im deutschsprachigen Raum zu den Standardwerken gehören, u. a. in Spanien, Japan und Südamerika übersetzt und herausgegeben wurden. Selbst russische Wissenschaftler haben ihm die fachliche Anerkennung nicht versagt.

Der Professor, der trotz seines Alters eine außerordentlich dynamische Persönlichkeit ist, erstellte für die August Thyssen-Hütte verschiedene Gutachten. Das für den kürzlich erfolgten Umtausch der Phoenix-Rheinrohr-Aktien in ATH-Aktien erforderlich gewesene Gutachten über das Umtauschverhältnis wurde ebenfalls von Professor Mellerowicz in Zusammenarbeit mit zwei Wirtschaftsprüfern erarbeitet.

Anläßlich des Empfangs der Gäste gab Herr Direktor Christophers eine kurze Einführung über die Aufgaben und die Bedeutung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen. Anschließend wurden an Bord des Schubbootes „Thyssen I“ unsere Hafenanlagen und die imposante Silhouette der ATH-Werksanlagen vom Rhein aus besichtigt. Den Abschluß der Bootsfahrt bildete die Übernahme von zwei mit Erz beladenen Schubleichtern auf der Reede von Orsoy und ihr Transport in den Hafen Schwelgern. Die Gäste zeigten sich hiervon sehr beeindruckt. Bei einem gemeinsamen Abendessen mit anschließender Diskussion im Schifferheim versicherte uns der hohe Gast, daß die Bootsfahrt mit „Thyssen I“ ein Höhepunkt seiner Besuchsreise gewesen sei.

Nach einem überaus interessanten Abend verließen uns die Gäste, um am folgenden Tag die Rheinischen Kalksteinwerke, die ebenfalls zur ATH-Gruppe gehören, zu besichtigen.

„Manfred, ich möchte allein verreisen“

Erlebnisse einer Hochzeitsreise nach einjähriger Ehe

Manfred und Anni heißt das junge Paar. Vor genau einem Jahr fand es sich zusammen; ein Zimmer und eine Küche groß ist die Wohnung. Schon viel für den Anfang in dieser Zeit. Manfred arbeitet in einem Werk am anderen Ende der Stadt. Und Anni lebt trotz aller Dürftigkeit, die den meisten jungen Eheleuten heute beschieden ist, glücklich als seine Frau. Zwar fehlt es noch an verschiedenen Möbeln, aber wie soll auch alles auf einmal beschafft werden können? Und nun hat Manfred Urlaub, ehrlich verdienten Arbeitsurlaub. Ein ganzes Jahr hatte er dafür Mark um Mark bei der Sparkasse gespart. Es ist eine nette Summe geworden. Die im vergangenen Jahr verschobene Hochzeitsreise mit Anni soll nachgeholt werden.

Aber Anni will plötzlich von einer gemeinsamen Reise nichts wissen. „Weißt du, Manfred, ich möchte allein verreisen!“ — „Nanu?“ fährt der überrascht auf. Am liebsten möchte er lospoltern. Doch Anni redet schon weiter: „Ja, sieh mal, man soll sich einmal im Jahr trennen und sich von dem Gleichmaß der Ehe erholen, habe ich irgendwo gelesen“, begründet sie ihren Vorschlag. — „Aber, Anni, hast du es denn wirklich so schwer mit mir, daß du dich jetzt schon nach einem eigenen Urlaub sehnst?“ fragt er etwas versöhnlicher. — „Ob schwer oder nicht schwer — laß mir die Freude! Bitte, gib mir einen Teil von dem Reisekonto, und wir verreisen getrennt!“ — „Hm“, macht Manfred. Eigentlich hat sie die Freude verdient, denkt er. „Also gut, verreisen wir getrennt! Es ist ja eine komische Idee von dir, aber...“ Manfred ist schon wieder auf dem besten Wege loszupoltern, doch er beißt sich auf die Zunge. Er holt das Sparkassenbuch hervor und rechnet. „So“, sagte er schließlich, „die Hälfte kannst du von der Kasse holen.“ Und Anni hebt noch am gleichen Tage ihre Summe ab. Voller Geschäftigkeit beginnt sie danach mit den Reisevorbereitungen. „Und wohin willst du verreisen?“ fragt Manfred, über seinen eigenen Koffer gebeugt. — „Das sage ich dir nicht, sonst störst du mich ja doch!“ weist ihn Anni lächelnd ab. „Auch gut...!“ brummt er etwas ärgerlich. Am nächsten Tage verlassen sie getrennt die Wohnung. Manfred wandert verwaist und verlassen durch die Straßen der Stadt und denkt über den

sonderbaren Urlaubswunsch seiner jungen Frau nach. Eigentlich ist es gar nicht die richtige Zeit für eine Urlaubsreise, und allein... Doch dann kommt ein Lächeln in sein Gesicht. Mochte Anni ihren Urlaub genießen, er würde es anders machen...

Am Nachmittag entsteigt er vor seiner Wohnung einem kleinen Lieferwagen. „So, nun tragen wir das Ding nach oben“, sagt er freudestrahlend zu dem Fahrer. Und sie schleppen einen wunderbaren, blitzenden Gasherd, von dem Anni schon seit dem Hochzeitstages schwärmte...

Wird die Augen machen, wenn sie von der Reise zurückkommt, denkt er innerlich vergnügt.

Aber die Korridortür oben ist nicht verschlossen. Manfred wundert sich darüber nicht wenig. Sollte er es vergessen haben abzuschließen? Sonderbar, sonderbar... In der Küche erlebt er die nächste Überraschung: Anni steht da, Anni!

„Wie, du bist hier?“ fragt er verwundert. — „Ja! Aber du...?“ will Anni nun ihrerseits wissen. „Ich — ich dachte...“, stottert er und fängt sich. „Sieh, da hab' ich dir was mitgebracht!“ — „Oh, der schöne Gasherd! — Manfred! — Aber du solltest dich doch erholen!“ — „Und du?“ fragt er. „Du wolltest doch so gern allein verreisen!“ — „Ach, Manfred“, gesteht Anni, „Lieber, das tat ich nur so... Ich dachte, du könntest für den weiten Weg zur Arbeit ganz gut — ein Fahrrad gebrauchen...“

„O Anni!“ ruft er freudig bestürzt. „Anni!“ Und sie sehen sich, von dieser Überraschung überwältigt, in die Augen. Anni deckt dann recht festlich den Tisch. Das umgeplante Reisekonto zaubert immer noch ein Leuchten in ihre Augen. „Wir haben eine Reise zu uns gemacht!“ lacht Manfred. „Und wir sparen wieder, ganz gleich, welches schöne Ziel wir für das nächste Mal vor Augen haben!“

Beachtenswerter Hinweis:

Auch 220 Volt sind lebensgefährlich

Wissen Sie, daß jährlich mehrere 100 tödliche Unfälle im Haushalt darauf zurückzuführen sind, daß jemand mit 220 Volt in Berührung kam?

Einige Hauptregeln, um derartige Unfälle im Haushalt zu verhüten, sollten von jedem beherzigt werden:

1. Mit nassen Händen nichts berühren, was mit Elektrizität zu tun hat: keinen Schalter, keinen Stecker, kein Bügeleisen, keinen elektrischen Ofen, keinen Föhn!

2. Man sollte nur Sicherungen, elektrische Geräte und Geräteteile verwenden, die das VDE-Zeichen tragen.

3. Keine Sicherungen selbst flicken, denn dann sind es keine Sicherungen mehr.

4. Fort mit Geräten, Steckern und elektrischen Leitungen, bei denen stromführende Teile freiliegen.

5. Reparaturen nur vom Fachmann ausführen lassen. Das ist billiger!

Nur ein Groschen

Auf einem Rundgang durch sein Werk fand Robert Bosch eines Tages einen Groschen auf dem Boden. Er bückte sich danach und hob ihn auf, noch ehe sein Begleiter ihm diese Mühe abnehmen konnte. „Aber Sie hätten sich doch nicht selbst zu bemühen brauchen, Herr Geheimrat“, bemerkte er entschuldigend. — „Wissen Sie, was das ist?“ fragte Robert Bosch mit einiger Strenge und hob das Geldstück mit seiner Rechten gegen das Licht. — „Nur ein Groschen“, erhielt er zur Antwort. — „Nur ein Groschen?“ entrüstete sich Robert Bosch. „Das ist etwas ganz anderes — das sind die Dreijahreszinsen von einer Mark!“

Der Erfolgreiche

Ein junger Europäer besuchte einen alten Farmer, der sich aus dem Nichts heraus zu einem reichen Mann emporgearbeitet hatte, und konnte es nicht unterlassen, ihn zu fragen, wodurch er so reich geworden wäre. Das sei eine lange Geschichte, gab ihm der alte Farmer Bescheid. „Während ich sie Ihnen erzähle, können wir aber die Kerze sparen und das Licht löschen.“

Und damit blies er die Kerze aus. „Sie brauchen mir die Geschichte nicht mehr zu erzählen“, hörte er da aus dem Dunkel die Stimme seines Besuchers, „ich kenne sie schon.“

So ein kleiner, lieber Dackel

VON E. PAETZMANN

Eines Tages erschien ein Mann auf dem Polizeirevier des kleinen Vorortes und sagte mit allen Zeichen stürmischer Entrüstung: „Ich heiße Schmück, Herr Wachtmeister, und bin die Ruhe in Person, das sehen Sie ja selbst; aber seit mein Nachbar Engelke sich diese Bestie angeschafft hat —“ ... „Die Wohnung bitte?“ ... „An den Birken sieben — habe ich mit meinen Hühnern keine ruhige Stunde mehr. Kaum lasse ich sie morgens in den Garten —“ ... „Was für eine Bestie bitte?“ ... „Einen Hund — da steht er schon am Zaun und kläfft, und manchmal buddelt er sich unten durch und jagt sie rum.“ — „Aha, und beißt sie —“ ... „Nicht direkt, er jagt sie auf die Bäume, und das legt sich innerlich auf die empfindlichen Organe.“

„Bei den Hühnern?“ ... „Ja, und dann legen sie nicht gut. Ich habe Herrn Engelke schon dreimal verwarnet und möchte ihn jetzt töten. Darf ich das?“ ... „Sie dürfen niemanden töten, Herr Schmück, auch keinen Hund.“

„Aber wenn dieser miserable Kötter auf mein Grundstück kommt und meine Hühner auf die Bäume jagt —?“ ... „Dann dürfen Sie ihn fangen und einsperren, bis ihn der Besitzer gegen Erstattung der Futterkosten abholt.“ — „Und wenn er ihn nicht ab-

holt?“ — „Dann allerdings dürfen Sie ihn durch einen Amtstierarzt töten lassen, nach angemessener Frist natürlich erst.“

„Also doch —“, sagte Herr Schmück, bedankte sich und ging. Zu Hause legte er sich auf die Lauer. Und als der Hund, ein Dackel von sehr jungen Jahren, so gegen Abend sich wieder mal unter dem Zaun durchzwängte, um sich vor dem Schlafengehen noch rasch ein bißchen mit den Hühnern zu belustigen, fing er ihn am Halsband ein, sperrte ihn in die Waschküche und gab ihm für die Nacht Wasser, Brot und ein Stück Zervelatwurst. Denn Herr Schmück war von Natur kein Unmensch.

An Herrn Engelke schrieb er dann einen Brief, in dem er ihn aufforderte, unverzüglich seinen Hund auszulösen und auch gleich die Futterkosten mitzubringen, widrigenfalls der nach 24 Stunden vergiftet würde. Als er den Brief zum Kasten trug, hörte er Herrn Engelke sehnüchzig seinem Hunde pfeifen.

In dieser Nacht schlief Herr Schmück den ruhigen Schlaf des Gerechten, und auch der Dackel, der anfänglich noch ein bißchen gejault und gewinselt hatte, schlummerte allmählich ein. So lag das kleine Haus in stillem Frieden da, bis

kurz nach Mitternacht der Lärm ganz unvermittelt losbrach. Der Dackel bellte laut und ohne Unterlaß. Schnell sprang Herr Schmück aus dem Bett, fuhr in den Schlafrock und dröhnte in den Keller hinunter, ein Gott der Rache. Der Hund wurde sogleich ruhiger, als er ihn kommen sah, ja, er wedelte zutraulich mit seinem Schwanz. Aber Herr Schmück wollte nichts von Wedeln und Zutraulichkeiten wissen, er suchte nach einem Stock. Doch plötzlich blieb er stehen. Die Kellertüre war gewaltsam aufgebrochen, und das Brecheisen lag noch da, neben einem leeren Sack aus Segeltuch. Der Einbrecher mußte sich, als der Hund zu rasen begann, Hals über Kopf davongemacht haben.

Ein paar Tage später trafen sich Herr Schmück und der Revierwachtmeister ganz zufällig auf der Straße.

„Nun, Herr Schmück“, fragte der Polizist, „werden Ihre Hühner immer noch von dieser Bestie belästigt?“

„Aber Herr Wachtmeister“, sagte Herr Schmück, „so ein kleiner, lieber Dackel. Was heißt da belästigen? Hund ist nun mal Hund. Und den faulen Hühnern kann ein bißchen Bewegung gar nichts schaden, wissen Sie. Das erregt nämlich die Hormone und wirkt sich günstig aus.“

Hier spricht Sportreporter Heinz Maegerlein:

„Auch das größte Erlebnis beim Zuschauen (das mir in fast drei Jahrzehnten oft genug vergönnt war) ist nichts gegen das Erlebnis beim Sport selbst! Hundert Berge, an denen man im Auto vorbeifährt, sind nichts gegen den einen, den man ersteigt! Der dramatischste Kampf bei der Olympiade bedeutet wenig gegenüber einem Waldlauf am Morgen, in dem man sich selbst besiegt, die Müdigkeit, die Faulheit, die Trägheit, die Bequemlichkeit. Und gottlob empfinden offenbar sehr viele Menschen so, sonst könnten es nicht in jedem Jahr mehr Skiläufer werden, die zu allen Zeiten im Winter in die Berge ziehen. Sie nehmen, trotz der Lifts und Gondelbahnen, Unbequemlichkeiten und Anstrengungen auf sich, um mehrfach am Tage das herrliche Gefühl zu spüren, mit dem man auf seinen Skiern zu Tal gleitet. Trotz aller Verlockungen an den Wintersportorten gehen sie abends zeitig schlafen, um am Morgen um 8 Uhr an der Talstation der Bergbahn zu sein — weil sie auf den Pisten etwas für ihren Körper tun wollen.

Und — sie holen sich Freude dabei! Mehr Freude, als sie beim Zusehen selbst beim allergrößten Sportereignis finden können. Die einen finden diese Freude beim Skilauf, die anderen bei einem Ballspiel, beim Schwimmen, Wandern, Reiten, Rudern oder Paddeln. Und wieder andere sagen, daß Wanderungen und Radtouren ihre Freudenspender sind. Aber: wer diese Freude findet, der sollte es weitersagen, damit immer mehr Menschen erkennen, wie armselig es ist, nur immer passiv zu sein, nur immer zuzuschauen.

Es ist bei uns in Deutschland ganz gewiß ungleich schwieriger, die Menschen zum Sport zu bringen als anderswo, da ja die wenigsten von uns in der Jugend erfahren haben, wie schön es sein kann, zu laufen, zu springen, zu schwimmen, zu spielen, weil die Schule bei uns versäumt hat und noch immer versäumt, uns diese herrliche Welt des Sports nahezubringen — aber gerade darum sollten wir nicht müde werden, immer wieder für eine Sportbetätigung zu werben.“

Möchten alle diejenigen, die in unseren Tagen immer nur bei Sportveranstaltungen zuschauen, von diesen Worten angesprochen werden!

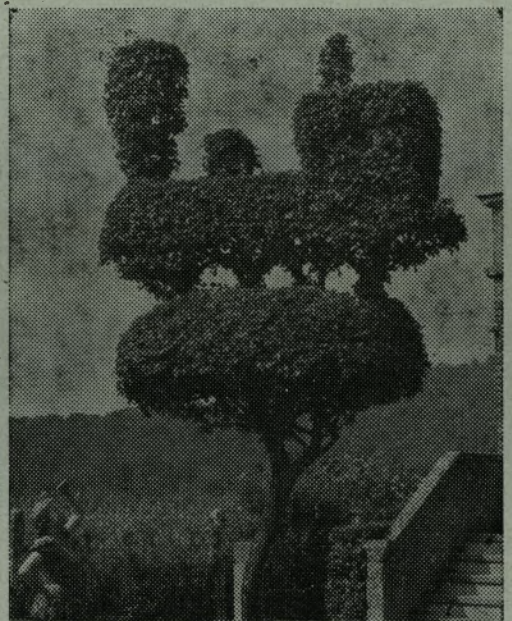


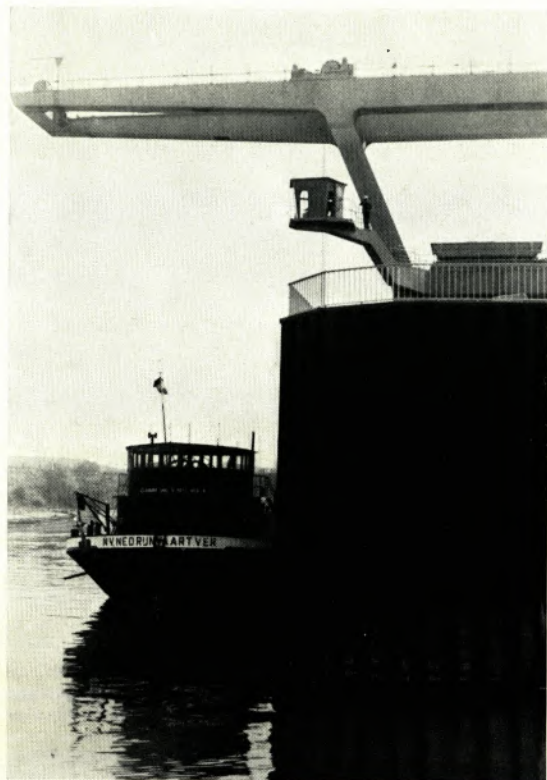
Foto: Ruppenthal (Braunschweig)

Lokomotiven ziehen nicht nur Züge, sie stehen auch in Museen und auf Kinderspielplätzen. Daß eine Lok aus den Ästen und dem Laubwerk eines Baumes wächst, sieht man wohl sehr selten. Dieser Baum, an dem der Besitzer viel Mühe aufwendet, damit die Lok ihre Form nicht verliert, erfreut die Reisenden der Bahnstrecke Hameln—Löhne.

*Bild 1: Der niedrige
Wasserspiegel gibt einen
großen Teil der Böschung
der Hafeneinfahrt frei.*



*Bild 2: Der Abstand zwischen
Wasserspiegel und Ober-
kante der Spundwand
läßt die stark zugenommene
Hubhöhe der Hebezeuge
erkennen.*



Erhebliche Betriebsbehinderung durch niedrigen Rhein-Wasserstand

Für die Jahreszeit völlig ungewöhnlich hat der Wasserstand des Rheines in diesem Jahr bereits seit Ende Juli einen katastrophalen Tiefstand erreicht. Die Rheinschifffahrt ist dadurch in eine sehr schwierige Lage gebracht worden, da die Schiffseinheiten nur noch zu 50% und teilweise noch weniger ihrer Ladefähigkeit beladen werden können.

Für den Hafen Schwelgern ergibt sich durch einen solchen Niedrigwasserzustand eine besonders schwierige Betriebslage. Bei gleichbleibendem Erzbedarf muß die doppelte Anzahl Schiffe gelöscht werden wie bei normalem Wasserstand. Der Schiffsverkehr verdoppelt sich also, und unsere Hafenbugsierboote müssen die um 100% gestiegenen Anforderungen verkraften. Gleichzeitig geht die eigentliche Umschlagsleistung erheblich zurück, was darin seine Erklärung findet, daß die Hubhöhen für die Hebezeuge gegenüber denen bei normalem Wasserstand um ca. 5 m zugenommen haben. Darüber hinaus können die Greifer der Hebezeuge durch die nur halbvollen Schiffsladeräume nur selten voll ausgeladen werden und es müssen doppelt soviel Schiffe „besenrein“ leergemacht werden, eine Arbeit, die viel Zeit in Anspruch nimmt.

Zu diesen steigenden Hafenkosten kommen die durch gesetzliche „Kleinwasserzuschläge“ erheblich verteuerten Frachtkosten. Diese Zuschläge, die die Reedereien erhalten, sind ein Ausgleich für den durch den niedrigen Wasserstand verursachten Ausfall an Laderaum. Der Kleinwasserzuschlag kann je nach Höhe des Wasserstandes eine Verteuerung der normalen Frachtrate bis zu 100% ausmachen. Die Lage wird in diesem Jahr noch durch den steigenden Erzbedarf der August Thyssen-Hütte erschwert, der nicht zuletzt durch die Mitte Juli aufgenommene Produktion des Hochofens 4 – einer der größten Hochofen der Welt – verursacht wird.

Auch die modernen großen Schubleichter können nur noch die Hälfte ihres Fassungsvermögens transportieren.





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.

Gleiswerker bei der Bauabteilung

Für die Unterhaltung eines so großen Gleisnetzes, wie es der Gemeinschaftsbetrieb verwaltet, ist es unerlässlich, eine ausreichende Anzahl Arbeitskräfte zur Verfügung zu haben, die Neubauten und Instandsetzungen an Gleisanlagen sach- und fachgemäß ausführen können. Wegen der räumlichen Ausdehnung des Betriebes und der Fülle der anfallenden Arbeiten hat unsere Bauabteilung verschiedene Bahnmeistereien eingerichtet, die jeweils in einem ihnen zugewiesenen Bezirk für den einwandfreien und betriebsfähigen Zustand der Gleisanlagen verantwortlich sind. Für die Durchführung der erforderlichen Arbeiten verfügt jede Bahnmeisterei über mehrere Oberbaukolonnen, der sogenannten Rotten. Wir wollen unseren Lesern heute einen Facharbeiter aus der Rote vorstellen, die die Gleisanlagen im Gebiet des Hafens Schwegeln betreut.

Rudolf Hollnack, 62 Jahre alt, ist Gleiswerker und durch seine langjährige Arbeit in diesem Beruf mit allen Gleis- und Weichenbauarbeiten auf das Beste vertraut. Er kennt alle bei uns vorkommenden Oberbauformen und Weichenbauarten, zu denen auch umfangreiche Materialkenntnisse gehören, da ein Gleis nicht etwa nur aus Schienen, Schwellen und etwas Schotter besteht. Man denke nur an die zahlreichen Kleinteile, wie Laschen, Unterlagplatten, Oberbauschrauben und Federnägel in den verschiedensten Ausführungen. Die in seiner Berufsgruppe tätigen Facharbeiter müssen darüber hinaus die sachgemäße und sorgfältige Anwendung aller zur Arbeitsausführung erforderlichen Maschinen, Werkzeuge und Geräte beherrschen. Dazu gehört der Umgang beispielsweise mit einem Schweißbrenner genauso gut wie der mit dem Stopfhammer.

Die Einhaltung der für seinen Beruf vorgeschriebenen Unfall-schutzbestimmungen war für Rudolf Hollnack immer eine Selbstverständlichkeit, ebenso wie sorgfältige Arbeitsausführung. Er weiß, welche schwerwiegenden Folgen ein durch unsachgemäße Arbeit am Gleis hervorgerufener Unfall haben kann und ist sich dieser Verantwortung bewußt. Die Sicherheit des Fahrbetriebes ist für ihn wie für seine Arbeitskollegen oberstes Gebot.

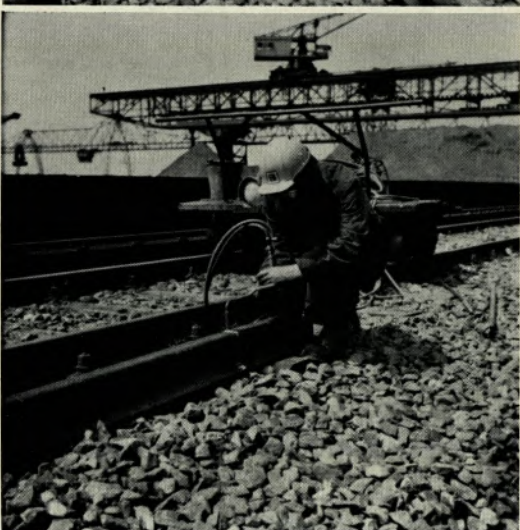
Die tägliche Arbeit des Gleiswerkers bei Wind und Wetter verlangt eine robuste Gesundheit, und die vielfach nur mit menschlicher Muskelkraft ausführbaren Arbeiten setzen Zähigkeit und Ausdauer voraus.



*Gleiswerker
Hollnack beim
Teeren von
Laschenschrauben.*



*Das Lösen von
Laschenschrauben
mit dem
Vorschlaghammer
erfordert
Muskelpflicht.*



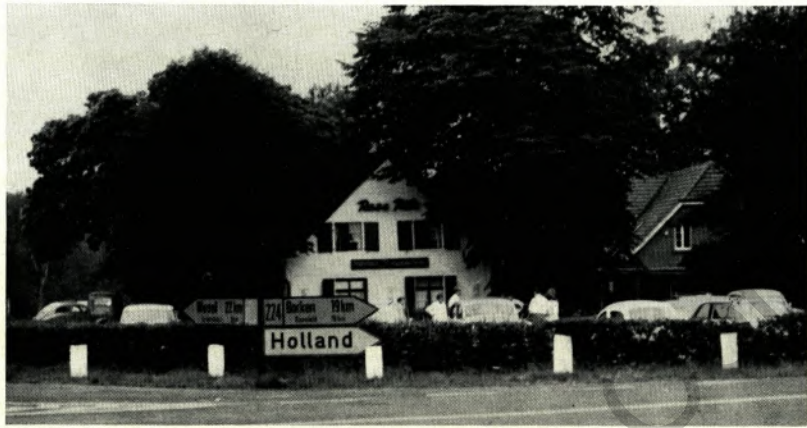
*Ausführung eines
Schienenschnittes
mit dem
Schneidbrenner.*

Trotzdem Rudolf Hollnack den ganzen Tag im Freien arbeitet, ist nach Feierabend sein Hobby ein Schrebergarten. Leider mußte sein Blumengarten vor einiger Zeit dem Ausbau des Hafens Schwegeln weichen. Hoffen wir mit ihm, daß er bald ein geeignetes Ersatzgelände findet.

Ein lohnendes Ausflugsziel zu jeder Jahreszeit:

Der Freudenberger Forst

Der Freudenberger Forst, der ca. 40 Autominuten von Duisburg entfernt liegt, bietet dem Besucher eine Vielzahl von Unterhaltungs- und Erholungsmöglichkeiten. Um ihn zu erreichen, können wir die neue Holland-Autobahn bis zur Abfahrt Wesel benutzen, die landschaftlich besonders reizvoll und abwechslungsreich ist. Auf der B 58 geht es weiter in Richtung Münster. Kurz hinter der Ortschaft Schermbeck beginnen die ersten Waldungen des Freudenberger Forstes. Wer schon hier seinen Wagen abstellen und durch die Wälder streifen will, findet vorwiegend Heidecharakter vor; Sandboden, große Steinbrocken, die wie Findlinge aussehen,



viel Kiefernwald und natürlich das Heidekraut, das zur Blütezeit die Landschaft mit einem dunkelroten Teppich überzieht.

Wir fahren aber noch ein Stückchen weiter bis zum Forsthaus, das direkt an der Kreuzung der Bundesstraßen 58 und 224 liegt. Hier stellen wir unseren Wagen ab. Von hier aus können wir stundenlange Wanderungen durch die Wälder in alle Himmelsrichtungen unternehmen. Viele Wanderwege sind durch den Sauerländischen Gebirgsverein gekennzeichnet, so daß wir immer wieder zum Ausgangspunkt zurückfinden können. Wer nur einen kleinen Spaziergang machen will, wählt am besten einen Seitenweg, der durch Tannenwald und Schonungen führt. Haben wir uns für den Besuch einen Werktag oder den Sonntagvormittag ausgesucht, wird uns selten ein Spaziergänger begegnen, so daß man das Gefühl hat, fern von den überfüllten Industriestädten mit der Natur allein zu sein. Fleißige Beerensammler finden zur Sommerszeit einen unerschöpflichen Reichtum an Wald- und Preiselbeeren. Für Campingfreunde gibt es an den Straßen überall Abstellplätze für den Wagen und ein sonniges oder schattiges Plätzchen, wo gerastet werden kann. Unseren Kindern bietet sich noch eine besondere Überraschung: eine Fahrt mit dem Ponywagen. Wer von den Kleinen sitzt wohl nicht gern auf dem Kutschbock und hält die Zügel? Aber auch die Erwachsenen, die noch etwas Sinn für Romantik haben (und wer hat das nicht), kommen bei der Fahrt mit dem Einspanner durch den Wald auf ihre Kosten.

Auch im Bogenschießen können hier Vater und Sohn nach Herzenslust wetteifern und für ein faires Tischtennismatch steht eine Anlage im Freien zur Ver-



fügung. Eine Minigolfanlage, die alle Schwierigkeitsgrade zu bieten hat, rundet die Betätigungsmöglichkeiten ab.

Das Forsthaus selbst mit seinem Gartenlokal bietet alle erdenklichen Erfrischungen, und wer beim Spaziergang oder beim Spiel Appetit bekommen hat, dem wird ein kräftiges Bauernbutterbrot gut munden.

Soll unsere Autotour eine kleine Rundfahrt werden, so nehmen wir vom Forsthaus aus den Weg in Richtung Raesfeld. Für jeden Naturliebhaber ist es ein Genuß, durch diesen Tunnel von grünem Laub zu fahren. Wegen des Wildwechsels zur Zeit der Dämmerung sollten wir unser Fahrtempo etwas verlangsamen und an Wald- und Wiesenäumen das äsende Wild beobachten.

Von Raesfeld aus benutzen wir die B 70 in Richtung Wesel. Über die Autobahn oder die Orte Voshövel, Drevenack, Hünxe erreichen wir wieder Duisburg.

Geübte Radler werden diesen schönen Ausflug auch mit dem Fahrrad machen können. Für sie empfehlen wir die Route Dinslaken, Lohberg, Drevenack, B 58. Wer nicht mehr so beweglich und auch nicht motorisiert ist, wird bestimmt einmal von Freunden oder Bekannten zu einer Autofahrt „ins Blaue“ eingeladen. Wenn er dann eine Fahrt zum Freudenberger Forst vorschlägt, wird er damit bestimmt allen Beteiligten eine Freude bereiten.

Forsthaus
Freudenberg.

Oben:
Ausfahrt mit dem
Ponywagen.

Väter und Söhne
auf den Spuren
Wilhelm Tells.



EH-MITTEILUNGEN

In den Monaten Juli und August neue Höchstleistungen der Werksbahn

Die bisherige Höchstleistung unserer Werksbahn seit Bestehen des Gemeinschaftsbetriebes vom Monat April dieses Jahres wurde im Juli und August übertroffen. Es wurden im Juli insgesamt 5 850 326 t befördert bei 24 885 714 tkm und im August 5 903 008 t bei 25 310 182 tkm. Im Hafen Schwelgern erreichte die Umschlagsleistung 1 033 000 t trotz der erheblichen Behinderung durch Niedrigwasser.

Betriebsversammlung

Am 16. Juli 1964 fand im Lokal Kleinen Natrop eine Betriebsversammlung statt. Prokurist Brückner berichtete im Namen der Geschäftsführung zur Betriebs- und Geschäftslage. Nach den Ausführungen der Betriebsvertretung, vorgetragen durch den Betriebsratsvorsitzenden Aulmann, ergab sich eine sachliche Diskussion über verschiedene Fragen.

Bildung eines Sicherheitsausschusses

Auf Grund des Unfallversicherungsneuregelungsgesetzes (§ 719 der RVO) wurde beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen ein Sicherheitsausschuß gebildet.

Folgende Mitarbeiter gehören diesem Ausschuß als Sicherheitsbeauftragte an:

Fritz Konopka	Hafenbetrieb
Günter Engel	Eisenbahn Nord
Horst Kalthoff	Eisenbahn Nord
Horst Hensel	Eisenbahn Nord
Heinz Vedder	Eisenbahnwerkstatt
Joh. Hasley	Fahrleitungsmeisterei
Josef Wolf	Betriebsmaschinendienst
Karl Rust	Betriebsmaschinendienst
Ewald Brandenburg	Betriebsmaschinendienst
Joh. Schwarz	Eisenbahnbaubetrieb

Die Sicherheitsbeauftragten (früher Unfallvertrauensleute) haben die Aufgabe, sich vom Vorhandensein und der ordnungsgemäßen Benutzung der vorgeschriebenen Schutzvorrichtungen fortlaufend zu überzeugen und auch sonst für die Durchführung des Unfallschutzes zu sorgen.

Mängel, Unterlassungen und Unfallquellen sollen von ihnen zur Meldung gebracht werden.

Schließlich sollen sie das Interesse ihrer Mitarbeiter für den Schutz gegen Unfallgefahren wecken.

Wir bitten alle Belegschaftsmitglieder, den Sicherheitsbeauftragten ihr Vertrauen entgegenzubringen und sie in ihren Bemühungen, Unfälle zu verhindern, zu unterstützen.

Bei uns zu Gast

Am 21. und 23. Juli waren jeweils 22 Lehrlinge der Demag AG Gäste des Gemeinschaftsbetriebes. Nach einer vorausgegangenen Besichtigung der Werksanlagen von Phoenix-Rheinrohr, Ruhrort, fuhren sie mit dem Salonwagen über die Werksbahnanlage zum Hafen Schwelgern. Hierbei konnten die Besucher sich ein Bild von den Aufgaben und vom Umfang des Gemeinschaftsbetriebes machen.

Die Brown, Boveri & Cie. AG, Essen, erprobt seit einigen Wochen 2 dieselelektrische Rangierlokomotiven der ihr nahestehenden französischen Firma „Compagnie Electro-Mécanique“ (CEM) beim Gemein-



Besichtigung der Lokomotiven vor unserem Lokschuppen.

schaftsbetrieb. Im Rahmen dieses Programms fand am 8. Juli, nach einer vorausgegangenen Vortragsveranstaltung der BBC im Duisburger Hof, eine Vorführung der beiden Lokomotiven in unserem Betrieb statt. Eine größere Anzahl Interessenten, überwiegend aus den Kreisen der Industrie, folgte der Einladung.

Am 25. August besuchten 19 ausländische und 3 deutsche Praktikanten, die z. Z. bei der Demag beschäftigt sind, unsere Werksanlagen. Eine Bootsfahrt mit dem Schubboot „Thyssen 1“ zur Besichtigung der

Oben: Eintreffen der beiden Lokomotiven mit dem Wohn- und Werkstattwagen des Bedienungspersonals.

Unten: Begrüßung der von BBC zur Vorführung eingeladenen Gäste durch Prokurist Brückner.



Hafenanlagen beeindruckte die Gäste besonders.

Jahresausflug des Lokomotivführer- und Heizervereins

Am Sonntag, dem 26. Juli 1964, fand der diesjährige Jahresausflug der Vereinskameraden und deren Ehefrauen statt. Ziel einer schönen Autobusfahrt war das Ruhrtal und der Schwerter Wald. Bei strahlendem Sonnenschein kamen sowohl die Spaziergänger als auch die unermüdbaren Tänzer auf ihre Kosten.

Tiere besitzen den sechsten Sinn

Vögel, Pferde, Hasen, Hunde, Schildkröten und auch Ameisen verirren sich niemals

Jedem Hundebesitzer ist es wohl schon vorgekommen, daß er seinen Hund auf einem Spaziergang verloren hat und daß er ihn bei seiner Heimkehr schon zu Hause fand. Die Heimkehrfähigkeit ist eine allgemeine Eigenschaft der Tiere, aber sie ist nur sehr schwer zu erklären. Ein bekannter Tierpsychologe schrieb, es sei, als verbinde ein unsichtbarer Gummifaden das Tier mit der Haustür. Junge Stare, die man mit dem Flugzeug hoch über den Wolken Hunderte von Kilometern weit fortgebracht hatte, flogen über Meer und Berge schnurgerade in die Heimat. Brieftauben, die mit der Bahn in einem großen verschlossenen Kasten transportiert wurden, der sich fortwährend um seine Achse drehte, wußten nach ihrer Freilassung sofort, wohin sie sich zu wenden hatten. Entfernungen scheinen in solchen Fällen keine Rolle zu spielen.

Eine naturwissenschaftliche Zeitschrift berichtete von einem Enterich, der von Worpsswede bei Bremen nach Ulm verkauft wurde und der trotz der Entfernung von 900 Kilometern nach vierzehn Tagen wieder auf dem heimischen Bauernhof erschien. Den Rekord hält eine Brieftaube, die in dreizehn Tagen 1600 Kilometer weit zu ihrem Schlag zurückflog.

Der Weg des heimkehrenden Tieres braucht jedoch nicht der gleiche wie der Hinweg zu sein. Als einmal in Australien Pferde zu Schiff eine große Strecke weit fort und dann wieder an Land gebracht wurden, liefen sie auf dem kürzesten Wege zu ihrem Stall zurück.

Weder der Geruch noch das Auge spielen bei dem Heimfinden eine Rolle. Auch wenn die Augen dicht über dem Boden stehen und das Tier die Gegend nicht überblicken kann, findet es seinen Weg. In Indien kehrte eine zahme Schlange, die in einem Wagen von Madras nach Pondicherry gebracht worden war, wieder heim. Als ein bekannter Tierpsychologe Mäuse, die zu Beginn des Winters in eine Villa im Isartal eingedrungen waren, mit der umwickelten Falle in eine Mappe fast einen Kilometer weit

forttrug und im Wald aussetzte, erschienen die meisten von ihnen nach kurzer Zeit wieder in dem gleichen Haus. Hasen, die sehr schlecht sehen, können vom Jagdhund noch so weit gejagt worden sein, sie kehren immer auf dem kürzesten Weg zu ihrem Lager zurück. Eine Schildkröte, die in der Südsee gefangen und einer Beinverletzung wegen, nachdem man sie markiert hatte, im englischen Kanal wieder ins Wasser geworfen wurde, hat man zwei Jahre später ganz nahe bei der Südseeinsel gefunden, an der sie zum erstenmal gefangen worden war. So finden auch Fische ihre Laichplätze, Schnecken kennen genau den Weg zu der Stelle, an der sie sich auf-

Der eingebildete Kranke

*Wehwehchen hat er hier und dort
Und überall und immerfort.
Dum ging er als ein kranker Mensch
Zu einem Doktor namens Heusch.*

*Und hier der Diagnosentest:
„Ich stelle nichts Besonderes fest.“
Doch gab er ihm für all sein Weh
Zur „Heilung“ einen Magentee.*

*Zu Haus vergriff er sich im Kraut,
Hat einen Hustentee gebraut.
Er trank die ganze Kanne leer
Und hatte keine Schmerzen mehr.*

Heinrich Bennighoff

zuhalten pflegen, wenn sie einmal von dort weggekrochen oder entfernt worden sind.

Das gleiche gilt von den Insekten, mit deren Heimkehrfähigkeit sich die Tierpsychologie ganz besonders beschäftigt hat. Besonders die Hautflügler, also Bienen, Wespen und ihre Verwandten, leisten in dieser Hinsicht oft Erstaunliches. Grabwespen, die ihren Larven von Zeit zu Zeit Futter bringen, finden mit unfehlbarer Sicherheit das Erdloch, in dem diese liegen. Honigbienen kehren aus dem Wald und über das freie Feld, aber auch aus dem Häusermeer der Großstadt immer wieder in ihren Stock zurück. Sie fliegen mit einer Sekunden-

geschwindigkeit von etwa zehn Metern und finden ihren Weg auch aus zehn Kilometern Entfernung.

Am Genfer See hat man Bienen vom Seeufer aus sechs Kilometer weit ins Land gebracht. Von zwanzig Bienen fanden siebzehn den Weg zum Stock zurück. Als man sie aber im Kahn drei Kilometer weit auf den See hinausfuhr, flogen sie dort nach allen Richtungen auseinander, und keine einzige kam wieder heim. Offenbar müssen sie also gewisse Merkmale in der Landschaft haben, nach denen sie sich zurechtfinden.

Besonders eingehend wurde die Heimkehrfähigkeit der Ameisen untersucht. Gewöhnlich laufen die Ameisen auf gebahnten Straßen. In Scharen wandern sie nach der einen und der anderen Richtung. Alleingehende Ameisen kehren jedoch nie auf ihrer Spur zurück, sondern immer parallel dazu. Stellt man sie weiter auf die Seite, so verfolgen sie auch jetzt noch die gleiche Richtung, und zwar behalten sie diese so lange bei, bis sie auf ihrem richtigen Weg am Nest angelangt sind. Es ist, als hätten sie die Schritte gezählt und wüßten, wann sie da sein müßten. Haben sie jetzt das Nest noch nicht erreicht, so laufen sie herum und suchen danach. Legt man auf die Ameisenstraße ein Brett und dreht es, wenn es mit Ameisen besetzt ist, um 180 Grad, so behalten sie zunächst die alte Richtung bei, sie laufen also jetzt entgegengesetzt wie vorher. Aber schon sehr bald werden sie stutzig und kehren um. Sie kennen also nicht nur den Weg, sondern sie wissen auch, ob er vom Nest weg oder zu ihm hinführt. Neuerdings hat man gefunden, daß sie sich nach der Sonne orientieren. Wenn der Weg der Ameise mit der Richtung, aus der die Sonnenstrahlen einfallen, einen Winkel von dreißig Grad bildet und man bedeckt die Ameise mit einer Schachtel, in der sie zunächst gefangen ist, so geht sie nach ihrer Freilassung ein paar Stunden später nicht in der alten Richtung weiter. Sie schlägt dann einen neuen Weg ein, der genau wieder den gleichen Winkel zu den einfallenden Strahlen der Sonne bildet.

Prof. Dr. H. Wohlbold

Die Einrichtung des Aquariums

Erst überlegen und planen, dann Fische kaufen und eingewöhnen

Wir wurden kürzlich gefragt, wie man sich zweckmäßig ein Aquarium einrichtet. Nachstehend die wichtigsten Hinweise, die beachtet sein wollen, wenn man mit dieser Freizeitbeschäftigung Erfolg haben will.

Für das Aquarium ist die Frage des Standortes von ausschlaggebender Bedeutung. Grundsätzlich ist anzustreben, daß das Licht schräg von oben einfällt, weil nur dann naturnahe Lebensbedingungen zu erreichen sind und so die Farben der Fische am besten zur Geltung kommen. In Ostzimmern empfehlen sich die Wände neben dem Fenster, im Süd- und Westzimmer die dem Fenster gegenüberliegende Wand. Zimmer mit Fenster nach Norden kommen hauptsächlich für Kaltwasserbecken in Betracht.

Die Fensterbank gibt selten Voraussetzungen für ein Gedeihen der Fische. Hier führen die direkt einfallenden Sonnenstrahlen zu plötzlicher Wassererwärmung und gleichzeitig zu schneller Veralgung, während andererseits die Schönheit der Fischchen im durchscheinenden Licht verborgen bleibt. Bei der Wahl des Aufstellplatzes sollte die Steckdose nicht vergessen werden, die für den Anschluß von Heizung, Durchlüftung und Filter benötigt wird.

Das Vollglasaquarium leistet gute Dienste bis zu einem Inhalt von etwa 30 Litern. Darüber hinaus sind Gestellbecken vorzuziehen, bei denen die Scheiben mit einem Spezialkitt in die Rahmen eingefügt sind. In jedem Fall wird das Becken oben mit einer Deckplatte abgeschlossen, die das Verdunsten des Wassers verhindert und zu-

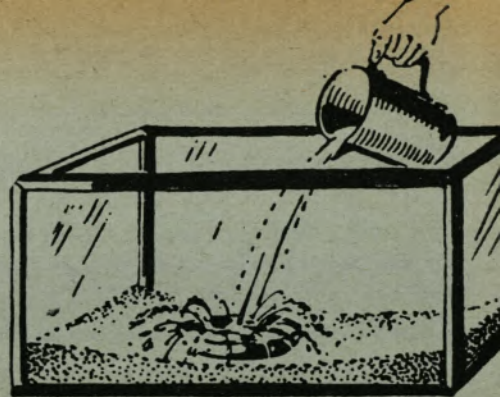
gleich dem Staub den Zutritt verhindert, der ansonsten bald auf der Wasseroberfläche eine Schmierschicht bilden würde.

Als Bodengrund dient reiner Sand, der so lange unter fließendem Wasser gewaschen wird, bis sich keine Trübung mehr zeigt. Es ist ratsam, den Sand feucht in das Aquarium einzubringen und so anzuordnen, daß sich zur Mitte hin eine Vertiefung ergibt. In ihr sammeln sich dann die Schwebeteilchen und sind mit einem Schlammheber leicht zu entfernen.

Das Wasser erfordert besondere Aufmerksamkeit. Es soll abgestanden sein und frei von Chlor, wobei ein Erwärmen auf 50–60 Grad unter gleichzeitigem Rühren gute Dienste tut. Wo sauberes Regenwasser verfügbar ist, kann Mischen den Härtegrad senken. Regenwasser aus Industrienähe ist allerdings mit Vorsicht zu verwenden, weil in ihm oft schädliche Abgase gebunden sind.

Ehe es an das Einfüllen des Wassers geht, deckt der Pfleger den Bodengrund mit Papier ab. Diese Vorsichtsmaßnahme verhindert das Aufwirbeln des Sandes. Auch mit Hilfe eines Tellers oder einer Untertasse läßt sich die Gewalt des Strahls vermindern.

Der Pflanzenbesatz richtet sich sowohl nach Beckengröße als auch nach der Art und Heimat der Fische. Vor dem Einsetzen sind die Wurzeln zurückzuschneiden. Anfänger bevorzugen Pflanzen, die ihre Nahrung ausschließlich aus Wasser und Sonnenlicht nehmen und die Wurzelfäden nur zum Verankern benötigen. Anspruchsvollere Gewächse setzt man in Ton-



schälchen mit fäulnisfreier Lehmerde, die oben mit Sand abgedeckt wird. Innerhalb des Aquariums gehören die Pflanzen an die Rückwand und die beiden Seiten, so daß sie einerseits Unterschlupfmöglichkeiten bieten, andererseits aber zum Betrachter hin genügend Schwimmraum freilassen.

Nachdem das so hergerichtete Becken ein paar Tage sich selbst überlassen blieb, ist es an der Zeit, die Fische auszuwählen. Bei seinen Überlegungen sollte sich der Tierfreund weniger von deren bizarren Formen leiten lassen als von seiner Erfahrung und den Gegebenheiten seines Aquariums. Fischchen bis zu 5 cm Länge brauchen etwa 2 Liter Wasser, größere wenigstens die doppelte Menge. Überhaupt muß das Aquarium mindestens die fünffache Länge seiner Bewohner haben.

Zur eingehenderen Beschäftigung mit dem Thema empfehlen wir dann dem Aquarienfrend die kleinen bebilderten Hefte „Das Aquarium“, „Zierfische für das Aquarium, Teil I: Warmwasserfische“, „Zierfische für das Aquarium, Teil II: Kaltwasserfische“, „Aquarienpflanzen“ und „Aquarienfischzucht“, die sämtlich in der Lehrmeister-Bücherei, Philler-Verlag, 495 Minden, W 3, Postfach, erschienen und für wenige Mark zu haben sind.

Unser Kreuzworträtsel

1	2	3			4	5	6	7
8				9		10		
11								
	12				13			
14				15				16
17	18						19	
20								
21					22			

Waagrecht: 1. Opernkomponist, 4. Mineral, 8. engl. Bier, 10. Berliner Witzfigur, 11. Vorherrschaft (griech.), 12. griech. Göttin, 13. griech. Buchstabe, 17. Pflanzenschädling, 20. Windstoß, 21. Luft (griech.), 22. Singvogel.

Senkrecht: 1. Irrglaube, 2. norw. Männername, 3. Soldat, 5. durchdringend, scharf, 6. Kurzname für Adam, 7. Stadt a. d. Leda, 9. Behörde, 14. Vater (Bibelsprache), 15. lat. „und so weiter“, Abk., 16. Fluß in Bayern, 19. Staatenbund, Abk. F. Beckmann

Kleine Zahlenhexerei

Zu der ersten Zahl wird die zweite addiert, die Summe wird mit der dritten Zahl multipliziert und hiervon die dritte subtrahiert. Das Ergebnis ist dasselbe wie die Multiplikation der ersten mit der zweiten Zahl und gleichzeitig dasselbe wie das Zehnfache der dritten Zahl. Die zweite Zahl entspricht dem Doppelten der dritten Zahl. Das Doppelte der ersten Zahl ist um eins größer als das Dreifache der dritten Zahl. Wie heißen die drei Zahlen?

Thomas und die Eier

Thomas hat in seinem Garten einen Hühnerstall und hält sich vier Hühner. Das eine Huhn legt jeden vierten Tag, das zweite jeden fünften Tag, das dritte jeden siebenten Tag und das vierte jeden neunten Tag ein Ei. Wann fand er zum erstenmal vier Eier zugleich im Nest?

Die Lösungen werden in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.



Seit einigen Wochen läuft auf den Gleisanlagen des Gemeinschaftsbetriebes ein Versuchszug der DB mit selbsttätigen Zugkupplungen, die in ihrer jetzigen Ausführung als Vorläufer der späteren Mittelpufferkupplung anzusehen sind. Die Bundesbahn will mit diesem Versuchszug Erfahrungen in der Praxis sammeln.

Unsere Bilder zeigen:

Oben: Die an einem Omm-Wagen angebaute selbsttätige Kupplung von vorn gesehen.

Rechts: Blick von oben auf die Kupplung während des Kuppelns mit einer normalen Schraubenkupplung.

Unten: Bei der Übergabe des Zuges an unsere Eisenbahn folgten kritische Augen den Vorführungen der Bundesbahnbeamten.

Eisenbahnfachleute aus nahezu sämtlichen europäischen Ländern trafen sich kürzlich in Minden (Westfalen) zu einer internationalen Tagung, um sich mit noch offenen Fragen der automatischen Kupplung zu befassen. Für den Gemeinschaftsbetrieb sind diese Probleme von größter wirtschaftlicher Bedeutung, da wir uns schon aus betrieblichen Gründen dem Vorgehen der DB anschließen müssen.

Das weit verzweigte Netz der Eisenbahnen hat schon vor langer Zeit sein eigenes „vereintes Europa“ Wirklichkeit werden lassen. Eisenbahnwagen aus weit über zwanzig Ländern West- und Osteuropas rollen ununterbrochen kreuz und quer durch den Kontinent. Ein schon 1924 ins Leben gerufener Internationaler Eisenbahnverband (UIC – Union Internationale des Chemins de fer), dem von Spanien bis Polen und von Griechenland bis Norwegen so gut wie alle Eisenbahnen angehören, konnte schon frühzeitig auf technischem wie auf kommerziellem Gebiet die Voraussetzungen dafür schaffen.

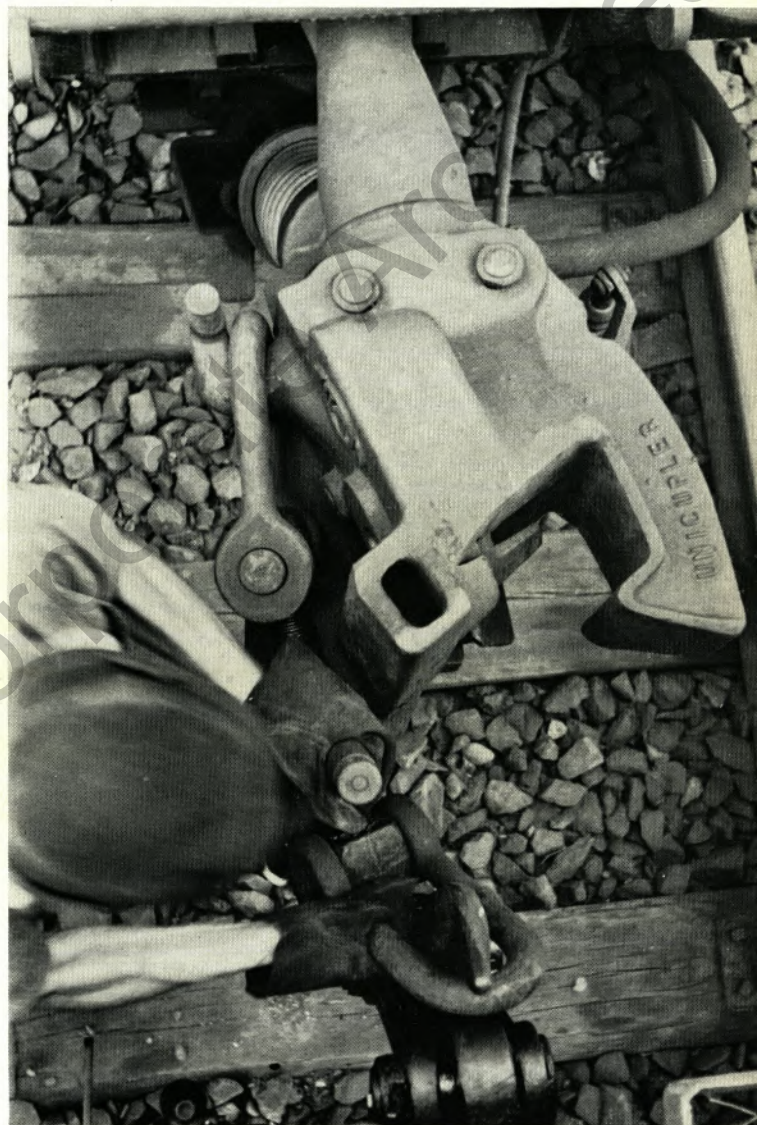
Lebensfrage der Eisenbahnen

Heute muß sich der Verband, dem inzwischen auch bedeutende Eisenbahnen anderer Erdteile angehören, an dem größten, schwierigsten und zugleich kostspieligsten Problem messen, dem die europäischen Bahnen niemals gegenüberstanden haben: an der Einführung der automatischen Kupplung für sämtliche Eisenbahnfahrzeuge. Dies Problem wird in Zukunft noch stärker eine Lebensfrage der Eisenbahnen werden; denn das Personal für den schwierigen und gefährvollen Dienst zwischen Rangiergleisen wird mehr und mehr fehlen, und der harte Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln wird die Eisenbahnen zwingen, alle Möglichkeiten der Automatisierung und damit der Rationalisierung auszuschöpfen. Daß der Internationale Eisenbahnverband auf der Suche nach Lösungen in dieser überaus schwierigen Frage nicht gescheitert ist, sondern sogar West und Ost bis hinein nach Sowjetrußland auf eine gemeinsame Linie zu führen vermocht hat,

Das größte Problem der europäischen Eisenbahnen

Internationale Verhandlungen über automatische Kupplung

West und Ost suchen nach einer gemeinsamen Lösung



beweist sehr eindrucksvoll, daß jenes „vereinte Europa der Schiene“ auf sehr gesunden Beinen steht.

Die USA, Japan und Rußland haben die automatische Kupplung zum Teil seit vielen Jahrzehnten. Europa vermochte wegen der großen Zahl der beteiligten Länder, und nicht zuletzt wegen seiner Kriege, die Probleme bisher nicht zu lösen, zumal die Wagen aller Bahnen ständig auch ins Ausland übergehen, die Umstellung also in allen Ländern gleichzeitig erfolgen muß. Nun drängt die Entwicklung zum Handeln.

Nachdem die Schwierigkeiten der technischen Konstruktion überwunden scheinen, treten Fragen der praktischen Realisierbarkeit mehr und mehr in den Vordergrund. Freilich ist bisher keine Entscheidung darüber gefallen, welche der vier gegenwärtig noch zur Debatte stehenden Konstruktionen schließlich gewählt werden soll, und mancher Verbesserung wegen sind noch Versuche im Gange, um die Vollkommenheit der endgültigen Bauform auch in ein angemessenes Verhältnis zu den riesigen für das Projekt nötigen Investitionen zu stellen.

Zwischenstadium vermeiden

Doch ist das Werk der Ingenieure so weit gediehen, daß sich die Fachleute bereits damit beschäftigen, wie die Umstellung von der bisherigen auf die neue Kupplung praktisch am besten zu bewerkstelligen sein wird. In diesen Tagen standen während einer Konferenz des Internationalen Eisenbahnverbandes in Minden zwei Vorschläge zur Debatte. Der eine, von Frankreich befürwortet, baut auf der Annahme auf, daß längere Zeit hindurch Fahrzeuge mit der alten und mit der neuen Kupplung durcheinander in Betrieb sein werden. Um dann beide Systeme kuppeln zu können, ist in Frankreich ein Hilfsgerät entwickelt worden, mit dem allerdings sämtliche Wagen – nur für die verhältnismäßig kurze Übergangszeit – ausgerüstet werden müßten.

Der Vorschlag der Deutschen Bundesbahn zielt dagegen auf eine schlagartige Umstellung innerhalb weniger Tage ab, um ein Zwischenstadium zu vermeiden und infolgedessen auch zusätzliche Investitionen für Interimslösungen zu sparen.

Umbau in zehn Minuten

Von den Neubauwagen abgesehen, bei denen schon jetzt größtenteils auf den späteren Einbau der automatischen Kupplung Rücksicht genommen wird, muß ohnehin jeder Wagen vor der Montage der neuen Kupplung umgebaut und zu diesem Zweck in ein Eisenbahnausbesserungswerk gebracht werden. Insgesamt wird hierfür bei der DB ein Zeitraum von etwa einem Jahrzehnt nötig sein. Mit diesem Umbau der Wagen können jedoch bereits zahlreiche Vorarbeiten für den Einbau der automatischen Kupplung verbunden werden, so daß der Einbau selbst später in kurzer Zeit möglich ist.

Bei der Konferenz in Minden wurde sehr eindrucksvoll demonstriert, wie zwei Mann innerhalb von etwa zehn Minuten eine herkömmliche Kupplung entfernen und eine automatische dafür montieren können. Gewiß muß für die Umstellung in der Praxis mehr Zeit in Rechnung gesetzt werden; denn außer kleinen Restarbeiten kommen hier auch manche Erschwernisse hinzu. Trotzdem scheint bewiesen, daß bei Mobilisierung aller Reserven in den dafür in Frage kommenden Werken eine Umstellung innerhalb kürzester Zeit möglich ist. Die japanischen Staatsbahnen, die allerdings infolge ihrer Insellage auf Nachbarländer keine Rücksicht zu nehmen hatten, bewerkstelligten ihren Umbau auf automatische Kupplung im Jahre 1925 innerhalb von 24 Stunden.

In weiter Ferne liegen noch die Finanzierungspläne. Feststeht nur, daß nach dem gegenwärtigen Preisniveau für die 380 000 deutschen Eisenbahnfahrzeuge rund zwei Milliarden Mark und für 1,9 Millionen Fahrzeuge aller beteiligten Bahnen zusammen schätzungsweise das Fünffache nötig sein werden. Lange Zeit hindurch dürften damit die zweifellos enormen, durch die automatische Kupplung erzielbaren Einsparungen vom Kapitaldienst für die Investitionen wieder aufgezehrt werden.

Dennoch sind die europäischen Eisenbahnen entschlossen, auf dem Weg in die Zukunft fortzufahren. Nachdem es den Eisenbahnern gelungen ist, in ihrem Bereich alle politischen Sentiments auszuklammern, dürfte ihr Optimismus gerechtfertigt sein, das gemeinsame Ziel in etwa zwei Jahrzehnten erreicht zu haben.

Nochmal Schwein gehabt!

Nochmal Schwein gehabt — zwischen Puffern



Unsere Jubilare

Auf eine 50jährige Werkszugehörigkeit blickt am 2. November 1964 Herr Paul Schulz, Eisenbahnbetrieb Nord, zurück.

Der Jubilar ist Hamborner. Er wurde am 21. Februar 1899 geboren und wohnt heute in Hamborn, Kolpingstraße 45. Seine berufliche Laufbahn begann er am 2. November 1914 als Anstreicher bei der Bauabteilung der ATH. Ende Oktober 1915 kam er als Rangierer zu uns. Im April 1934 wurde er zum Rangiermeister befördert und war als solcher bis September 1959 im Einsatz. Seitdem versieht er aus Gesundheitsgründen den Dienst eines Weichenwärters.

Der Jubilar gilt als äußerst zuverlässiger und gewissenhafter Mitarbeiter, der die ihm gestellten Aufgaben stets zu allseitiger Zufriedenheit wahrgenommen hat. Die Freizeit gehört seit jeher seinem Garten, in dem er sich gern mit Blumenzucht beschäftigt; in kleinem Umfang übt er auch noch die landwirtschaftliche Betätigung aus.



Ebenfalls 50 Jahre im Dienst ist Herr Wilhelm Hesselmann, Hafen Schwelgern.

Auch sein Geburtsort ist Hamborn, wo er am 26. September 1900 als Sohn eines Bergmanns geboren ist. Er wurde am 7. November 1914 angelegt und war schon bald als Kranführer in der Mechanischen Werkstatt tätig. Diesen Dienst versah er bis Ende 1947. Dann kam er unter Beförderung zum Verlade-Vorarbeiter zum Verladebetrieb.

Der Jubilar fühlt sich seinem Werk sehr verbunden, was auch in seiner Mitgliedschaft beim Jubilarenverein der ATH und beim Quartettverein Eisenbahn und Häfen zum Ausdruck kommt. Er ist ein zuverlässiger und pünktlicher Mitarbeiter und wird von seinen Vorgesetzten und Arbeitskameraden wegen seiner guten charakterlichen Eigenschaften sehr geschätzt. Seine Freizeit weiß er wohl auszufüllen. Seine ganze Liebe gehört der Musik. Er ist ein eifriger Bandonionspieler und betätigt sich gern gärtnerisch.



Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Heinrich Tefert
Weichensteller, Eisenbahn Nord
eingetreten: 11. November 1924



Adolf Bunk
Brenner und Schweißer, EBW
eingetreten: 12. November 1924



Max Drost
Lokführer, Betr.-Masch.-D. Nord
eingetreten: 12. November 1924



Bronislaus Strzelecki
Greiferschmierer, Hafen Schwelg.
eingetreten: 21. November 1924



Wilhelm Bender
Lokführer, Betr.-Masch.-D. Nord
eingetreten: 27. November 1924



Karl Biefang
Rottenführer, Bauabt. Oberb.N.
eingetreten: 28. November 1924



Theodor Bings
Meister, Signalmeisterei
eingetreten: 28. November 1924



Heinrich Odenhausen
Verl.-Vorarbeiter, Hafen Schwelg.
eingetreten: 29. November 1924



Emil Thomas
Wagenschlosser
Betr.-Masch.-Dienst Nord
eingetreten: 24. 11. 1939



Albert Beckensträter
Stellwerkswärter
Eisenbahn Nord
eingetreten: 21. 12. 1939



Wilhelm Sticher
Betr.-Assistent
Eisenbahn Nord
eingetreten: 27. 12. 1939

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Udo Winkelmann, Bahnmeisterei Lager
mit Christine Skiba
am 19. 6. 1964
Ingolf Rehmet, EBW
mit Rosamaria Hylla
am 19. 6. 1964
Günter Klönz, EBW
mit Ursula Schlerf
am 26. 6. 1964
Adolf Blauza, Bauabt. Oberbau Nord
mit Elisabeth Welskop
am 30. 6. 1964
Christel Luther, Verkehrsabteilung
mit Dieter Rudolph
am 3. 7. 1964
Horst Rau, Hafen Schwelgern
mit Hannelore Oppermann
am 3. 7. 1964
Franz Vadjlan, Eisenbahn Nord
mit Monika Wenzl
am 3. 7. 1964
Angelo Gentile, Eisenbahn Süd
mit Rosa Callea
am 6. 7. 1964
Florian Bachstetter, Eisenbahn Nord
mit Karla Brunner, geb. Winkler
am 10. 7. 1964
Siegfried Haack, Eisenbahn Süd
mit Ingeburg Meckel
am 10. 7. 1964
Werner Bier, Eisenbahn Nord
mit Margarete Radtke
am 16. 7. 1964
Gerhard Westenberger,
Betr.-Masch.-Dienst Nord
mit Christine Lapke
am 17. 7. 1964
Wilhelm Eichholz, Bauabt. Oberbau N.
mit Ruth Röhl
am 30. 7. 1964
Helmut Wiatrowski, EBW
mit Elke Gmeinwieser
am 7. 8. 1964
Dieter Fischer, Hafen Schwelgern
mit Karin Schroer
am 7. 8. 1964
Hans-Dieter Kaspar, Eisenbahn Nord
mit Barbara Altbürger
am 14. 8. 1964

Eitel Rosenau, Betr.-Masch.-Dienst Süd
mit Erna Rutschke
am 14. 8. 1964
Hans Rietz, Betr.-Masch.-Dienst Nord
mit Gisela Grillhösl
am 14. 8. 1964

Nachwuchs kam an:

Anna, 20. 6. 1964
Donato Mucciaccito, Bauabt. Oberbau N.
Petra, 27. 6. 1964
Gerhard Zacher, Eisenbahn Nord
Petra, 3. 7. 1964
Werner Stolper, Eisenbahn Nord
Detlef, 4. 7. 1964
Manfred Käsmann, Eisenbahn Nord
Dietmar, 9. 7. 1964
Anton Pieringer, Eisenbahn Süd
Angelika, 10. 7. 1964
Max Paduch, Hafen Schwelgern
Jörg, 13. 7. 1964
Willi Ipta, Betr.-Masch.-Dienst Nord
Frank, 13. 7. 1964
Helmut Mähler, EBW
Lydia, 14. 7. 1964
Uwe Gantzer, Hafen Schwelgern
Jutta, 21. 7. 1964
Rudolf Keilhofer, Verkehrsabteilung
Annegret, 22. 7. 1964
Günter Lauff, Bauabt. Oberbau Nord
Anja-Viola, 23. 7. 1964
Klaus-Dieter Dahlem, Eisenbahn Süd
Karin, 26. 7. 1964
Albert Schambortski,
Betr.-Masch.-Dienst Nord
Gabriele, 30. 7. 1964
Adolf Schweisel, Betr.-Masch.-Dienst N.
Jürgen, 1. 8. 1964
Karl-Heinz Brüggemann, Eisenbahn S.
Kirstin, 2. 8. 1964
Wilhelm Caspers, E.B. Süd
Ludger, 2. 8. 1964
Herbert Viktora, Hafen Schwelgern
Mario, 2. 8. 1964
Heinz Frickel, Bauabt. Oberbau Nord
Michael, 4. 8. 1964
Florian Bachstetter, Eisenbahn Nord
Bernd, 4. 8. 1964
Konrad Pyta, Betr.-Masch.-Dienst Süd
Guido, 5. 8. 1964
Werner Leopold, TWA

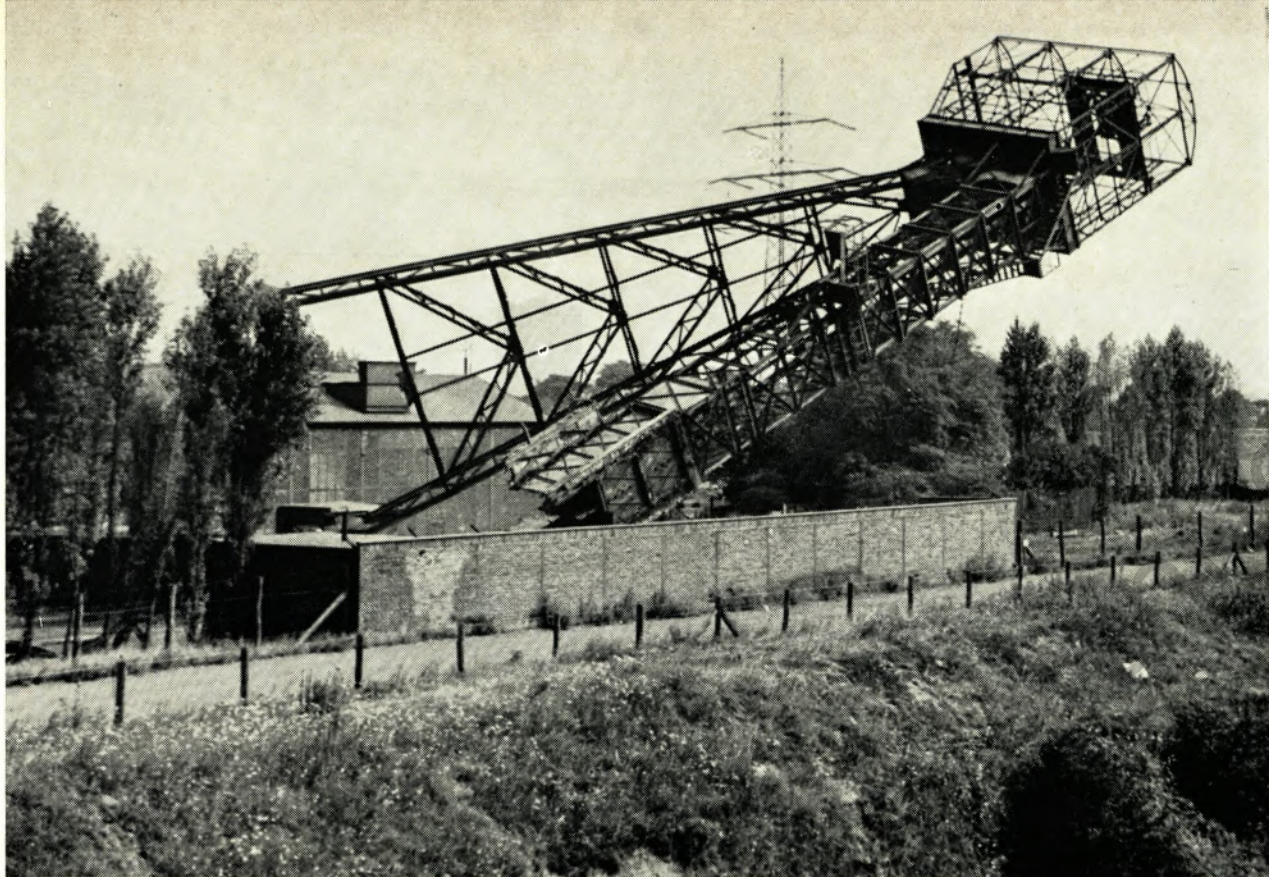
Ralf, 7. 8. 1964
Friedrich Nather, Eisenbahn Nord
Helgard, 8. 8. 1964
Johann Bröker, Hafen Schwelgern
Kornelia, 13. 8. 1964
Dieter Wolf, Betr.-Masch.-Dienst Nord
Ralf, 14. 8. 1964
Heinz Leidens, Hafen Schwelgern

Geburtstag:

Otto Reuffurth, früher Schlosser
geb. 30. 12. 1884 (80 Jahre)
wohnhaf: Duisburg-Hamborn,
Kaiser-Wilhelm-Straße 54

Todesfälle:

Gerhard von Noroczinski, Hafenvorarb.
Hafen Schwelgern
geb.: 12. 10. 1930
gest.: 26. 7. 1964
Heinrich Beckmann, Pensionär
früher Dreher
geb.: 21. 11. 1895
gest.: 2. 7. 1964
Ignaz Schröder, Pensionär
früher Hilfsarbeiter
geb.: 25. 11. 1885
gest.: 7. 7. 1964
Herbert Probst, Pensionär
früher Schuppenarbeiter
geb.: 12. 4. 1909
gest.: 9. 7. 1964
Hans Grossholdermann, Pensionär
früher Anstreicher
geb.: 18. 1. 1897
gest.: 28. 7. 1964
Josef Ludes, Pensionär
früher Waschraumwärter
geb.: 10. 1. 1887
gest.: 30. 7. 1964
Peter Koch, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 29. 9. 1885
gest.: 12. 8. 1964
Albert Bendlin, Pensionär
früher Bahnarbeiter
geb.: 4. 12. 1882
gest.: 14. 8. 1964



Gleich schlägt das Fördergerüst von Rönbergshof zu Boden, genau in der vorgesehenen Richtung

Nachruf für Schacht Rönbergshof

In der ersten Julihälfte begann man mit den Abbrucharbeiten des Schachtgerüsts und des Schachtgebäudes der Schachanlage Rönbergshof und der Demontage der Maschinen in den übrigen Gebäuden. Am 28. Juli wurde dann das Schachtgerüst niedergelegt. Damit endete das Kapitel über die 56jährige Geschichte dieser Anlage.

Der Schacht Rönbergshof in Beeck, der seit 1928 zur Entlastung der Wetterführung für den Kampschacht, die heutige Schachanlage Westende der Friedrich Thyssen Bergbau AG, diente, ist in den Jahren 1908 und 1909 von der Gewerkschaft Deutscher Kaiser nach dem Senkschachtverfahren abgeteuft worden. Der Beginn des Abteufens war der 1. Mai 1908. Bereits am 6. Juli 1909 erreichte man bei 152 m das Steinkohlengebirge; bis Jahresschluß kam der Schacht noch bis 203 m Teufe herunter. Im März 1915 war eine Teufe von 480 m erreicht.

Ursprünglich war dieser Schacht nur als Spülschacht für die Seilfahrt und für die Wetterführung im Felde Friedrich Thyssen gedacht. So übernahm der Schacht seit Anfang 1910 die Aufgabe eines ausziehenden Wetterschachtes für die Schachanlagen Friedrich Thyssen 4/8 und 3/7. Für die Schachanlage Friedrich Thyssen 4/8 schied er aber nach der Fertigstellung des Schachtes 8 im Jahre 1925 als Wetterschacht aus; für die Schachanlage Friedrich Thyssen 3/7 war er als solcher schon am 1. April 1915 in Fortfall gekommen.

Seit 1928 war er — wie schon angedeutet — ausziehender Wetterschacht für den Kampschacht.

Daß der Schacht Rönbergshof auch in Förderung genommen wurde, war durch die Kriegsjahre bedingt. Der 26. März 1915 war der Beginn der Kohlenförderung. Abgebaut wurden lediglich Fettkohlenflöze. Bis zum Jahre 1926 förderte er insgesamt rd. 2 794 000 t Kohle.

Als mit der Gründung der Vereinigte Stahlwerke AG Schacht Rönbergshof Westende zugeteilt wurde, mußte auf ihm — mit einer Unterbrechung vom 1. Februar 1928 bis 31. Januar 1929 — die Förderung noch bis Mitte April 1930 aufrecht erhalten werden, und die geförderten Kohlen wurden nach dem Kampschacht gefahren, weil damals zwischen den Grubengebäuden von Rönbergshof und Kampschacht keine Verbindung bestand. Seitdem dann auf der 4. und 5. Sohle die Verbindung hergestellt war, diente der Schacht Rönbergshof nur noch der Wetterführung. Bis zum 1. Juli 1930 war er Seilfahrtschacht.



Schacht Rönbergshof
im Jahre 1926

