



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

12. JAHRGANG

9/10

September/Oktober



Die „dunkle“ Jahreszeit steht wieder vor der Tür, die Tage werden schon merklich kürzer. Diese Zeit stellt an die Aufmerksamkeit unserer Mitarbeiter im Außendienst erhöhte Anforderungen. Unser Bild wurde beim nächtlichen Schichtwechsel vor dem Lokschuppen Bruckhausen aufgenommen.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
250 Jahre Duisburger Häfen	3
Die Tage des alten Stellwerks Vorbahnhof sind gezählt	5
Der soziale Haushalt	5
Ist die Unfallverhütung nur ein notwendiges Übel?	6
Indien — Land der Gegensätze	8
EH-Mitteilungen	9
Der neue Waldlehrpfad im Duisburger Wald	10
Unsere Jubilare	12
Aus der Betriebsgemeinschaft	13
Einer von Vielen	14
Holzauge, sei wachsam	15



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

Schriftleitung: Kurt-Hermann Still.

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

Aufnahmen: EH: Bergermann, Christ, Drost, Müller
ATH: Friedrichsen, Lang, Meyer
HBAG: Dr. Binder, Brink

Titelbild: Erzlagerplatz unter der Verladebrücke 3 im Hafen Schwelgern. Im Hintergrund die Brücke 2.

Rückseite: Einlaufen eines Erzschiffes in den Erzhafen Vlaardingen-Rotterdam, der von August Thyssen mitgegründet wurde. Von hier aus wird das Erz mit Binnenschiffen zum Hafen Schwelgern transportiert.

KURZNACHRICHTEN

Hüttendirektor Dr.-Ing. Richard Risser, Vorstandsmitglied der August Thyssen-Hütte AG in Hamborn, vollendete am 4. August 1966 sein 60. Lebensjahr.

Bergwerksdirektor Dr. jur. Klaus Heger, kaufmännisches Vorstandsmitglied der Hamborner Bergbau AG und der Friedrich Thyssen Bergbau AG, wurde am 5. Oktober 1966 65 Jahre.

Ehrendoktorwürde

Dem Aufsichtsratsvorsitzenden der ATH, Dr. jur. Kurt Birrenbach, wurde in besonderer Anerkennung seiner Verdienste um die Förderung der Wissenschaften und um die Verständigung zwischen den Völkern von der Medizinischen Fakultät der Universität Düsseldorf die Würde eines Ehrendoktors verliehen.

Die Fritz Thyssen-Stiftung hat seit ihrer Gründung bis Mitte 1966 rd. 64 Millionen DM zur Förderung der Wissenschaft bereitgestellt.

In der Jahreshauptversammlung der Hamborner Jubilarenvereinigung wurde mitgeteilt, daß der Vereinigung jetzt 4 439 Mitglieder angehören, 3 028 von der ATH, 1 350 vom Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen und 61 von der Thyssen-Industrie.

Die 250-Jahr-Feier der Duisburger Häfen am 16. September 1966 fand auch in der im Rahmen der „Duisburger Woche“ veranstalteten Ausstellung „Duisburg — Profil unserer Stadt“ ihren Niederschlag. Eines der interessantesten Modelle unter vielen anderen war ein Gesamtmodell der Duisburger Häfen.

Ein neues Postleitzahl-Verzeichnis hat die Deutsche Bundespost herausgegeben. Es umfaßt 324 Seiten und enthält alle Orte mit Postanstalt im Bereich der deutschen Postverwaltungen mit ihren Postleitzahlen und Namen. Darüber hinaus sind auch die selbständigen Gemeinden ohne Postanstalten im Bereich der Deutschen Bundespost aufgeführt. In diese Ausgabe 1966 wurden neu aufgenommen eine kurze Darstellung über den Aufbau des Postleitzahlen-Systems, eine Kartenskizze der Leiteinheiten im Bereich der deutschen Postverwaltung sowie eine Aufstellung der Postleitzahlen im Ausland, und zwar der französischen Bezirke, der wichtigsten Orte der Schweiz und Liechtensteins, der wichtigsten Postämter Österreichs. Aufnahme fand auch die Sonderregelung für die Postämter des Österreichischen Zollausschlußgebietes. Das Postleitzahlen-Verzeichnis ist für 0,90 DM an den Postschaltern erhältlich.

Im Ruhrgebiet leben rd. 2 800 Menschen auf einem qkm gegenüber einem errechneten Durchschnitt von 235 je qkm für das gesamte Bundesgebiet.

250 Jahre Duisburger Häfen

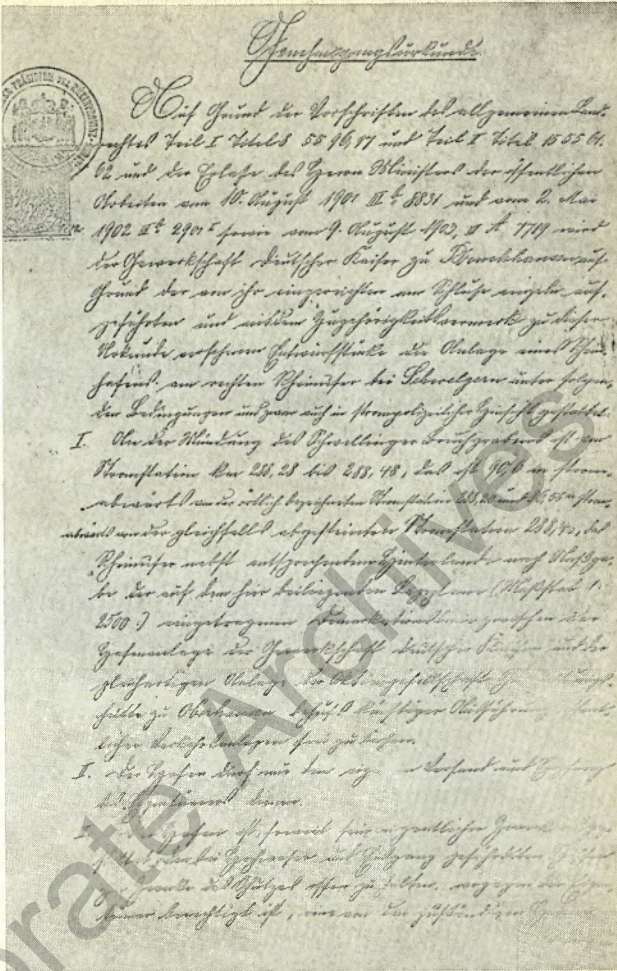
In diesem Jahr war die Duisburger Woche gekoppelt mit dem großen Ereignis der 250-Jahr-Feier der Duisburger Häfen, des größten Binnenhafens Europas, am 16. September.

An diesem Tag vor 250 Jahren beschloß der damalige Magistrat von Ruhrort, einen Hafen zu bauen. Er sollte einerseits den Schiffen, die bis zu diesem Zeitpunkt auf der Rheinreederei laden und löschen mußten, Schutz vor Hochwasser und Eisgang bieten, andererseits knüpfte der Magistrat daran auch materielle Erwartungen. Denn der Kohlenabbau im Ruhrtal nahm immer größere Formen an. Die Erwartungen sollten in Erfüllung gehen. Aus dem kleinen Hafenbecken, das zehn Jahre nach dem Baubeginn fertiggestellt wurde, ist heute der größte Binnenhafen Europas entstanden. Hier und in den Werkschäfen im Duisburger Raum werden jährlich 32,5 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen (Hamburg: 35,1 Millionen Tonnen). Während es anfangs die Kohle war, die den Hauptanteil am Umschlag hatte, ist es heute das Erz für die großen Duisburger Hüttenbetriebe. Die Kohle ist in den Hintergrund getreten. Dafür gewinnt der Mineralölumschlag größere Bedeutung, wenn auch die Kohle als Massengut kaum zu ersetzen ist. —

Werkschäfen mit hohen Umschlagsleistungen

Wenn von den Duisburger Häfen als Europas größtem Binnenhafen die Rede ist, darf man nicht nur die öffentlichen Hafenanlagen im Blick haben; man muß auch an die Privat- und Werkschäfen der großen Industrieunternehmen im hiesigen Raum erinnern; denn diese Häfen runden das Bild der Duisburger Häfen ab, die weltweite Bedeutung erlangt haben.

Anfang der siebziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts hatte die Zechen Rheinpreußen in Homberg eine Hafenanlage errichtet, und bereits im Juni 1880 genehmigte der Preußische Staat dem Industriepionier August Thyssen zur Abfuhr der auf Schacht 1, der damaligen Gewerkschaft Deutscher Kaiser, geförderten Kohlen auf dem Wasserwege den Bau des Hafens Alsum an der Mündung der alten Emscher, der 1882 fertiggestellt und gleichzeitig mit einer Anschlußbahn zum Schacht 1 verbunden wurde. Im Jahre 1900 betrug die Umschlagsleistung dieses Hafens bereits 505 000 Tonnen. Wenn man bedenkt, mit welchen für heutige Begriffe primitiven Umschlagsanlagen damals gearbeitet wurde, eine beachtliche Leistung. Als in der Folgezeit durch die gute Entwicklung der Ham-



Die erste Seite der Genehmigungsurkunde zum Bau des Hafens Schwelgern vom 8. Dezember 1903.

Der Rheinhafen Alsum um 1888.



Hafen Schwelgern an der Spitze der Privathäfen

borner Bergbau- und Industrieunternehmen der Hafen Alsum den Anforderungen nicht mehr gewachsen war, wurde der Bau einer neuen größeren Hafenanlage, des Hafens Schwelgern, in Angriff genommen und 1907 dem Betrieb übergeben. Er erhielt Verbindung mit den bestehenden Zufahrgleisen zum Hafen Alsum und später auch mit der Verbindungsbahn zum Schacht 2 und zu anderen Schachtanlagen im Norden. August Thyssen erklärte ihn zum Zechenhafen der Gewerkschaft Deutscher Kaiser. Der Hafen Alsum blieb bis 1927 bestehen; dann wurde seine Funktion vom Hafen Schwelgern übernommen.

Weitere Häfen wurden in der Zwischenzeit fertiggestellt. Schon 1897 hatten Krupp in Rheinhausen und 1905 die Gutehoffnungshütte in Walsum einen Hafen eröffnet. Dazu kamen Ladestellen von Phoenix in Ruhrort, Sachtleben in Homberg, Diergardt-Mevissen in Essenberg, der Zellstoffwerke in Walsum und die Häfen der Duisburger Kupferhütte in Hochfeld.

Während sich der jährliche Umschlag in den meisten Werks- und Privathäfen zwischen 2,4 und 5,5 Millionen Tonnen bewegt, hat der Werkschwellergern der August Thyssen-Hütte, der vom Gemeinschaftsbetrieb geführt wird, im Geschäftsjahr 1963/64 insgesamt 12,1 Millionen Tonnen und im Geschäftsjahr 1964/65 12,4 Millionen Tonnen umgeschlagen.

Ein Leistungsvergleich möge die Bedeutung dieser Zahlen verdeutlichen: Im Jahr 1964 hatte der Hafen von Straßburg einen Umschlag von 7,8 Millionen Tonnen, der Hafen von Mannheim einen Umschlag von 7 Millionen Tonnen und die öffentlichen Duisburger Häfen einen Umschlag von 14,5 Millionen Tonnen. —



Moderne Schiffsentlader bestimmen das heutige Gesicht des Hafens Schwelgern, des bedeutendsten Privathafens Europas.

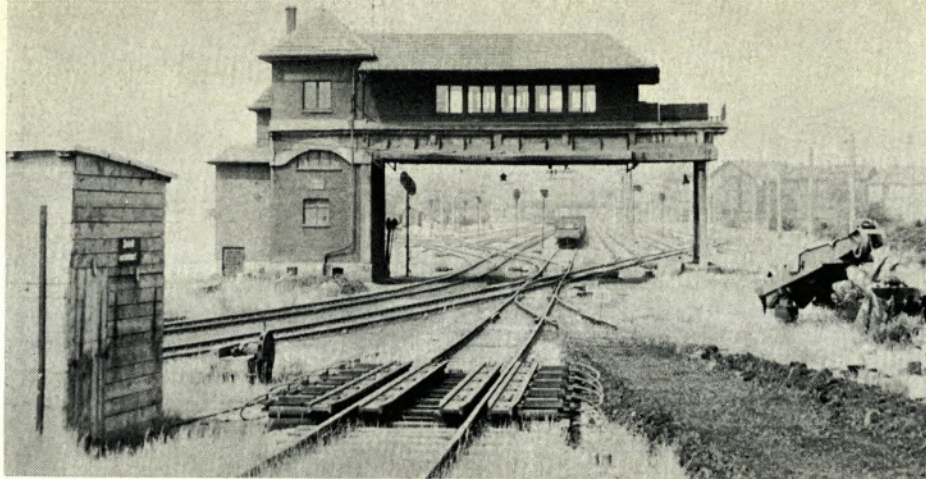
Die schon zur Tradition gewordene Ausstellung „Profil unserer Stadt“ in der Mercatorhalle vom 10. bis zum 18. September stand diesmal weitgehend im Zeichen des Hafenjubiläums.

Auf einem Informationsstand der August Thyssen-Hütte war vom Hafen Schwelgern unter anderem ein Modell eines der beiden modernen Schiffsentlader und die Nachbildung unseres Schub-Schleppbootes „Thyssen I“ zu sehen.

Ausstellung in der Mercatorhalle

Einsendeschluß

unseres diesjährigen Fotowettbewerbs „Pflanzen, Blumen und Bäume“ ist der 31. Oktober 1966. Sie haben also noch einige Tage Zeit, Ihr bestes Foto auszusuchen und an die Redaktion zu schicken. Auch bei diesem Wettbewerb sind wieder wertvolle Preise zu gewinnen. Falls Sie es übersehen haben sollten, die Bedingungen finden Sie auf Seite 10 unserer Ausgabe Juli/August!



Die Tage des alten Stellwerks Vorbahnhof sind gezählt

Die Werkerweiterungen der August Thyssen-Hütte machten es erforderlich, die Bahn-Anlagen des Vorbahnhofs und des Bahnhofs Grünstraße entsprechend den steigenden Transportaufgaben auszubauen. Diese beiden Bahnhöfe wurden in den letzten Jahren durch eine Reihe von zusätzlichen Gleisen verbunden, so daß sich von der Thyssenbrücke bis zur Brücke Dieselstraße nunmehr ein einziger großer Bahnhof erstreckt. Die umfangreichen Gleiserweiterungen sowie der darauf ablaufende Verkehr bedingten aber auch eine Neuplanung der Sicherungsanlagen. Es wurde deshalb ein neues Stellwerk Vorbahnhof gebaut, über dessen Inbetriebnahme die Werkszeitung Nr. 7/8 ausführlich berichtete. — Die ausgedienten Stellwerksgebäude Stellwerk Vorbahnhof und Stellwerk Klosterstraße warten nun auf ihren Abbruch, und das vertraute Gesicht dieses Gleisbereichs wird sich stark verändern. Namentlich das Stellwerk Vorbahnhof gab diesem Gleisbereich an seinem östlichen Ende ein besonderes Gepräge. Das Stellwerk ent-

stand etwa Anfang bis Mitte der zwanziger Jahre. In dieser Zeit war der jetzige Vorbahnhof der eigentliche Rangierbahnhof im Hamborner Raum. Die Zugfahrten wurden damals mittels Streckentelefon dem jeweiligen Posten mitgeteilt. Postenhäuser befanden sich sowohl im Bereich des Vorbahnhofs als auch an der Klosterstraße. Auf Grund der durchgegebenen Meldungen wurden die erforderlichen Weichenumlegungen von Hand vorgenommen, ein umständliches, viel empfindliches, zeit- und arbeitsaufwendiges Verfahren. So wie in der heutigen Zeit aus Rationalisierungsgründen das neue Stellwerk Vorbahnhof gebaut wurde, entstanden damals auch die beiden nunmehr abbruchreifen Stellwerke.

Der Betrieb im früheren Vorbahnhof wickelte sich so ab, daß die Züge zunächst in den Bahnhof einliefen. Sodann wurden sie auf den Gleisen längs der Zinkhütte in Richtung Schacht 1/6 vorgezogen und von dort aus über einen Ablaufberg hinter dem heutigen Gebäude der Signalmeisterei zerlegt. Hinter dem Ablaufberg wurde spä-

ter eine Gleisbremse eingebaut. Für die maschinellen Anlagen dieser Gleisbremse errichtete man am Stellwerk Vorbahnhof einen Anbau. Den steigenden Transportanforderungen, u. a. auch bedingt durch die Vereinigung der Hütten im Hamborner und Ruhrorter Raum im Rahmen der Vereinigten Stahlwerke, war der Bahnhof jedoch nicht mehr gewachsen, so daß er seine Aufgaben an den größeren Bahnhof Grünstraße abgeben mußte. Der Vorbahnhof wurde im wahrsten Sinne des Wortes ein „Vorbahnhof“, und zwar für den westlich der Thyssenbrücke liegenden Teil der ATH.

Unser Bild, im Juli 1958 entstanden, zeigt das Stellwerk Vorbahnhof. Das Bild zeigt also einen Zustand, wie er früher einmal bestand. Im Vordergrund ist eine eingebaute Gleisbremse zu sehen. Bei dieser Gleisbremse handelte es sich aber um eine zur Erprobung eingebaute Anlage, die von der heutigen Thyssen-Industrie GmbH gebaut wurde und für einen ausländischen Kunden bestimmt war. In der daneben stehenden Bretterbude war die maschinelle Einrichtung installiert. Links auf unserem Foto ist am Stellwerk deutlich der Anbau zu sehen, in dem seinerzeit eine solche Anlage für den Ablaufberg untergebracht war. Nur noch kurze Zeit wird das über den Gleisen angeordnete Stellwerk (seiner Bauart nach nennt man es auch Reiterstellwerk) zu sehen sein. Herausgenommene Fenster künden bereits das bevorstehende Ende an.

H. Christ

Der soziale Haushalt – eine fast unglaubliche Geschichte –

Mutter ist 'ne moderne Frau. Sie ist auch Mitglied in der Hausfrauengewerkschaft — und sie ist eine gute Gewerkschaftlerin. Eines Tages verbrennt Mutter sich beim Braten die Finger. Schnell Mehl drauf, Lappen drum und weitermachen, Vater will gleich Essen haben? Ist nicht! Erst mal zum Hausfrauenunfallarzt. Der schreibt Mutter prompt für 5 Tage arbeitsunfähig. Statt seines Bratens kriegt Vater dann einen Krankenschein auf den Tisch. Bitte, was soll Mutter tun? Arbeiten darf sie nicht. Sie könnte zwar, so groß ist der Verband am Finger nun auch wieder nicht, aber „5 Tage“ sind „5 Tage“. Also geht sie hier ein bißchen ins Café, da Geschäfte gucken, dort zum Friseur. Zu Hause allerdings geht alles drunter und drüber. Wenn Vater abends nach Hause kommt, muß er — fluchend — noch alle Hausarbeit tun. Putzen, Betten machen, kochen, spülen. Und Mutter ist gar nicht immer zufrieden mit Vaters hausfraulichen Leistungen. Aber einmal gehen auch 5 Tage vorbei. Wenn man dabei bedenkt, wie unfallgefährdet so eine Hausfrau ist, wie leicht sie sich mal schneidet, stößt, verbrennt, dann wird einem leicht „schwummerig“, denn im Durchschnitt sind es doch zusammengerechnet immerhin gute 3 Wochen im Jahr, an denen Mutter einen Krankenschein hat. Ge-

nau wie bei Vater — also 5 bis 7% der Arbeitszeit.

Neulich hat Mutter auch mit Hilfe ihrer Hausfrauengewerkschaft die 42-Stunden-Woche durchgesetzt.

Das ist vielleicht ein Fortschritt!

Hausarbeit gibt's nur noch von morgens acht bis nachmittags um vier. Wenn Vater später von Mutter noch was will, was zu essen, einen Knopf angenäht, sein Oberhemd gebügelt — dann muß er ihr schon mal ein Extra-Kleid oder Extra-Schuhe kaufen. Überstundenzuschlag!

Und am Wochenende? Am Wochenende gehört Mutti sich selbst. Ist doch klar. Da werden weder Betten gemacht, noch gekocht, noch die Kinder versorgt.

Noch nie was von 5-Tage-Woche gehört?

An einem schönen Tag schickt Mutter Frau Besserleben von der Gewerkschaft zu Vater. „Wir fordern mehr eigenes Geld für Ihre Frau“, geht Frau Besserleben von der Gewerkschaft in bewährter Manier gleich aufs Ganze. „Kaffee, Pralinen, Kleider, Kino und Friseur sind teurer geworden, also muß Ihre Frau mehr Geld kriegen. Zeigen Sie doch mal Ihre letzte Lohnabrechnung; wir werden dann festlegen, wieviel Sie erhöhen müssen.“

„Warum muß diese fremde Frau mit mir über unser Geld sprechen? Und was geht

die mein Lohn an?“ — erstaunt sich Vater. „Erstens ist das keine fremde Frau, sondern meine Gewerkschaftssekretärin“, kontert spitz unsere gut geschulte Mutter, „und zweitens sind wir wegen der Solidarität der hausfraulich werktätigen Massen viel stärker, als ich es allein wäre.“ Bums!!! „Mehr gibt's nicht!“ — Vater vergißt seine Feierabendruhe.

„Überlegen Sie es sich bis morgen; entweder erhält Ihre Frau mehr Geld“, erklärt Frau Besserleben von der Gewerkschaft mit erhobenem Tonfall und Busen, „oder wir rufen Ihre Frau zum Streik auf.“

„Ist denn das die Möglichkeit?“ denkt unser baß erstaunter Vater. „Erst tut sie den halben Tag schon nichts mehr für uns, samstags und sonntags ist überhaupt Pause, und jetzt auch noch das!“ Aber dann fällt ihm ein — — — spülen, kochen, putzen, flicken — — — alles selber machen? Und — da war doch schon mal so eine im alten Griechenland . . .

Verd!

Also schön denn.

Und was dann zu hören war, ist nicht etwa Vaters Zähneknirschen, sondern das Rasseln des alten Familienweckers.

Der Traum ist aus. Ein schlimmer Alptraum nur — Gott sei Dank!

(aus „Bei Schmitz Jupp“)



Ein Unfall, wie er im vergangenen Jahr bei uns vorgekommen ist. Auch hier hat der Tod grausam zugeschlagen und in Sekunden-schnelle ein junges, hoffnungsvolles Leben ausgelöscht. Den Augenzeugen steht der Schock noch im Gesicht, und man fragt sich, konnte dieser Unfall nicht verhindert werden?

Ist die Unfallverhütung nur ein

Unfallverhütung eine menschliche Verpflichtung

Wenn wir uns die Unfälle vor Augen führen, die sich Tag für Tag ereignen und dabei in Betracht ziehen, daß die meisten vermeidbar gewesen wären, dann kommen wir nicht um die Erkenntnis herum, zu sagen: mit dem Sicherheitsbedürfnis vieler unserer Mitmenschen ist es offensichtlich schlecht bestellt. Der Selbsterhaltungstrieb, mit dem uns die Natur ausgerüstet hat, sollte jeden vor unbedachten und gefährlichen Handlungen zurückhalten. Der Mensch ist durchaus in der Lage, die meisten Gefahren in seiner Umwelt zu erkennen und zu meistern. Er tut es aber oft nicht. Warum nicht? Ist es eine naturgegebene Auflehnung gegen alles, was vorgeschrieben wird? Unkenntnis oder Unterschätzung der Gefahr kann es nicht immer sein, denn in den Betrieben helfen ihm die Unfallverhütungsvorschriften die Zeit, die er in der von ihm selbst geschaffenen Arbeitswelt verbringt, ohne Schaden zu überstehen. Sie werden aber nicht immer eingehalten!

Hier beginnen die Schwierigkeiten bei der Unfallverhütungsarbeit. „Unfallverhütung“ ist zu einem Schlagwort geworden, das leider nicht überall guten Anklang findet. Sei es bei Vorgesetzten oder Mitarbeitern. In der modernen technischen Welt ist Unfallverhütung aber eine menschliche Verpflichtung.

Jeder muß für die Sicherheit mitarbeiten!

Wenn wir in unseren Betrieben eine Meinungsumfrage hielten, hieße das Ergebnis bestimmt: wir sind alle für die Unfallverhütung, es müßte noch viel mehr dafür getan werden. Aber! Nutzt denn jeder die jetzt schon zu seinem Schutz gebotenen

Möglichkeiten? Befolgt jeder die Vorschriften und Dienstanweisungen, die zu seinem Schutz aufgestellt wurden?

Es gibt natürlich auch einige, die von übertriebener Unfallverhütung oder vom Sicherheitsfimmel reden. Zum Ansehen unserer Mitarbeiter muß aber gesagt werden, daß die Zahl dieser Männer bei uns gering ist. Diese Mitarbeiter haben entweder keinen Respekt vor der Gesundheit und dem Leben ihrer Mitmenschen, oder sie sind noch nie Zeuge eines schweren Unfalls in ihrer nächsten Umgebung gewesen. Es sind meistens Menschen, die sich vor der Verantwortung drücken, sich schlecht in die menschliche Gesellschaft einfügen, aber bei einem Unfallgeschehen als erste den Finger erheben und versuchen, den anderen anzuklagen.

Unfallverhütung lohnt sich!

Wenn man bedenkt, daß Arbeitsunfälle nur noch etwa 10% des gesamten Unfallgeschehens ausmachen, muß einem auch die Erkenntnis kommen, daß sich die Unfallverhütungsarbeit bisher gelohnt hat. Im Arbeitsleben bieten sich die Möglichkeiten, Unfälle zu verhüten, eher als im Privatleben. Hier werden zum Schutz des arbeitenden Menschen Maßnahmen getroffen und überwacht, um mögliche Gefahren auszuschließen. Unfallverhütungsvorschriften sind leider das Ergebnis blutiger Erfahrungen. Viele verstehen nicht, warum gerade für ihren Arbeitsbereich eine Vorschrift erlassen wurde. Wenn man vorsichtig ist, passiert schon nichts. Ja wenn! 70—80% aller Unfälle sind darauf zurückzuführen, daß man unvorsichtig war. Damit Ähnliches sich nicht wiederholt, müssen die Menschen darüber informiert und aufgeklärt werden. Weil die Schwächen der Menschen bekannt sind, müssen sie vor sich selbst geschützt werden.

Die Unfallverhütungsvorschriften werden in berufsgenossenschaftlichen Fachausschüssen erarbeitet, denen Technische Aufsichtsbeamte der fachlichen Berufsgenossenschaften, das Bundesministerium für Arbeits- und Sozialordnung, die Hersteller und Benutzer der Einrichtungen des jeweiligen Fachgebietes, die Fachverbände der Arbeitgeber, die Gewerkschaften sowie erforderlichenfalls besondere Sachverständige angehören. Aus der Zusammensetzung dieses Gremiums ist schon ersichtlich, daß es sich nur aus Fachleuten zusammensetzt und nicht am sogenannten „grünen Tisch“ gearbeitet wird. Ordnungsgemäß beschlossene, genehmigte und bekanntgegebene Unfallverhütungsvorschriften sind autonome Rechtsnormen und für die bei den Berufsgenossenschaften versicherten Betriebe verbindlich, d. h. von Unternehmern und Versicherten, für die sie gelten, verpflichtend zu beachten.

Neben den Berufsgenossenschaften mit ihren Technischen Aufsichtsbeamten ist auch der Staat mit seinen Gewerbeaufsichtsbehörden auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes anordnend tätig. Um diese Aufgaben auch wirklich zu erfüllen, haben alle Aufsichtsbeamten eine abgeschlossene technische Ausbildung und eine mehrjährige praktische Industrietätigkeit nachweisen müssen. Man kann es zusammenfassend so formulieren: nur gut ausgebildete Fachleute stehen uns zur Beratung in Fragen der Unfallverhütung zur Verfügung. Nicht, wie so oft behauptet wird, „Bürokraten“. Die Aufsichtsbeamten der Gewerbeaufsicht verfügen bei der Ausübung ihrer Tätigkeit über alle amtlichen Befugnisse der Ortspolizeibehörde. Das soll aber nicht heißen, daß Betriebsbesichtigungen mit Polizeiaktionen zu identifizieren sind. Der Gesetzgeber hat den Berufsgenossenschaften nicht nur das Recht und die Pflicht übertragen, Unfallverhütungsvorschriften zu erlassen, er hat ihnen auch die Befugnis gegeben, für die Durch-



Ein Schutzhelm kann selbstverständlich nur schützen, wenn man ihn auf dem Kopf trägt. Facharbeiter, die ihren Schutz-„Hut“ an den Nagel hängen, sollte es heute eigentlich nicht mehr geben. Die bösen Folgen, die sich aus diesem sicherheitswidrigen Verhalten ergeben könnten, hat der Mitarbeiter selbst zu tragen.

notwendiges Übel?

führung der Unfallverhütungsvorschriften zu sorgen und die Befolgung zu überwachen (§§ 708, 712 RVO). Stellt der Technische Aufsichtsbeamte Verstöße gegen die Unfallverhütungsvorschriften fest, z.B. das Fehlen von Schutzvorrichtungen an Maschinen, so ist er berechtigt, bei Gefahr im Verzuge sofort vollziehbare Anordnungen zur Beseitigung der Unfallgefahren zu treffen. Kommt der Unternehmer der Anordnung nicht nach, so kann der Vorstand der Berufsgenossenschaft gegen den Unternehmer eine Geldbuße bis DM 10 000,— festsetzen.

Bei Nichteinhaltung der Unfallverhütungsvorschriften droht Strafe!

Dem aufmerksamen Leser wird nicht entgangen sein, daß wir einem Punkt zusteuern, der aufzeigt, welche Folgen die Nichteinhaltung von Unfallverhütungsvorschriften nach sich ziehen kann.

Wenn Unternehmer oder Arbeitnehmer vorsätzlich oder grobfahrlässig gegen Unfallverhütungsvorschriften verstoßen, hat die Berufsgenossenschaft nach § 710 der Reichsversicherungsordnung eine Ordnungsstrafe bis DM 10 000,— festzusetzen. Bei sonstigen fahrlässigen Verstößen kann sie solche Ordnungsstrafen festsetzen. Die Geldstrafen sind reine Ordnungsstrafen. Unkenntnis der Unfallverhütungsvorschriften schützt nicht vor Strafe. Es lohnt sich also, die für seinen Arbeitsbereich geltenden Vorschriften von Zeit zu Zeit nachzulesen und sie vor allen Dingen auch immer zu befolgen.

Viel schwerwiegender wird es nämlich, wenn der Staatsanwalt und der Strafrichter in Erscheinung treten. Unternehmer, Betriebsleiter, Meister und Mitarbeiter setzen sich der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung aus, wenn sie durch die Nichtbeachtung der Unfallverhütungsvorschriften zugleich eine im Strafgesetzbuch mit Strafe bedrohte Hand-

lung begehen. Als strafbare Handlung kommen insbesondere fahrlässige Körperverletzung und fahrlässige Tötung in Betracht.

§ 222 StGB: Wer durch Fahrlässigkeit den Tod eines Menschen verursacht, wird mit Gefängnis bestraft. Mindestens 1 Tag, Höchststrafe 5 Jahre.

§ 230 StGB: Wer durch Fahrlässigkeit die Körperverletzung eines anderen verursacht, wird mit Geldstrafe oder mit Gefängnis bis zu 3 Jahren bestraft.

In allen Fällen, in denen sowohl ein Verstoß gegen das Strafgesetzbuch als auch gegen eine Unfallverhütungsvorschrift vorliegt, kann eine zweimalige Bestrafung derselben Handlung verhängt werden. Einmal eine gerichtliche Bestrafung, zum anderen eine Ordnungsstrafe nach § 710 RVO.

Hier ein Beispiel zur gerichtlichen Bestrafung:

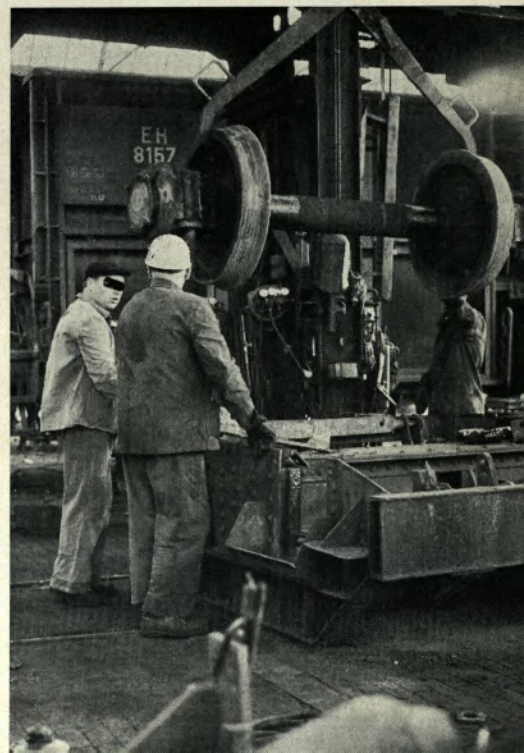
Ein Schöffengericht verurteilte zwei Männer, die durch Fahrlässigkeit den Tod eines Arbeiters verursacht hatten. Das Urteil lautete für einen Vorarbeiter wegen fahrlässiger Tötung auf 10 Wochen Gefängnis und für einen Betriebsleiter auf 8 Wochen Gefängnis. Bei Bauarbeiten war aus einem Aufzug ein Eimer mit heißem Teer einem Arbeiter auf den Kopf gefallen und hat ihn erschlagen. Der Eimer war nicht mit einem vorgeschriebenen Sicherheitshaken an dem Seilaufzug befestigt worden. Als der Eimer beim Hochziehen gegen ein vorspringendes Verbindungsstück des Baugerüsts stieß, wurde er aus dem Haken herausgeschleudert. Das Gericht sprach den Betriebsleiter deswegen schuldig, weil er bei seinen Untergebenen nicht darauf geachtet hatte, daß nur ein vorgeschriebener Sicherheitshaken für die Befestigung des Eimers verwendet worden war. Dem Vorarbeiter hatte das Gericht darüber hinaus zur Last gelegt, daß er den Aufzug an einer Stelle montieren ließ, an welcher er damit rechnen mußte, daß der Eimer beim Hochziehen an einem

der vorspringenden Verbindungsstücke aus dem Haken geschleudert würde.

Es könnten viele ähnliche Beispiele angeführt werden. Dem Verfasser dieses Artikels geht es aber nicht darum, abschreckende Beispiele aufzuzählen, sondern um Verständnis für die Unfallverhütungsarbeit zu werben. Die Unfallverhütungsvorschriften sind übrigens für alle gleichbedeutend. Da gibt es keine Ausnahmen. Vor dem Gesetz sind alle Menschen gleich. Wir hoffen, daß diese Ausführungen denjenigen etwas aufrütteln und zum Nachdenken bewegen, der immer alles besser wissen will und großtuerisch die Arbeit der Arbeitsschutzorgane ignoriert oder sie für ein lästiges Übel hält.

H. Kiel

(Wird fortgesetzt.)





Mitten im Großstadtbetrieb von Calcutta wäscht ein Mädchen in aller Ruhe ihre Kleider an einem Hydranten. So wie sie leben Hunderttausende auf den Straßen ohne Unterkunft. Nachts schlafen sie auf den Bürgersteigen. In den großen Städten gibt es zwar eine Wasserversorgung, aber für den Europäer ist dieses Wasser nur im abgekochten Zustand genießbar, da es sonst zu gefährlichen Erkrankungen führt.

In einem Tümpel suchen sich hier einige Frauen aus dem Schlamm Wassertiere für den Mittagstisch. Die Hauptnahrung besteht aus Getreidefrüchten, in der Mehrzahl Reis. Bleibt in der Monsunzeit der Regen aus, werden weite Gebiete von Hungersnöten bedroht.



Eine Leichenverbrennung im Zentrum von Calcutta. Im Hintergrund liegen einige Kühe, die in Indien als „heilig“ angesehen werden. Die Asche der Toten wird in einem Schiff gesammelt und in der Regenzeit, bei steigendem Wasserstand im Ganges ausgestreut.

Au
pri
sch
run
die
Pro

INDIEN - Land der Gegen

Reisebilder einer Indienreise unseres technischen Geschäftsführers
Herrn Direktor Bergermann



In einem sehenswerten Dia-Vortrag führte Herr Direktor Bergermann Ende Juli einem interessierten Publikum die von ihm während seiner Dienstreisen als Mitglied einer Kommission der Bundesregierung in Indien aufgenommenen Reisebilder vor. Die foto-technisch und farblich hervorragenden Aufnahmen und die dazu abgegebenen Erklärungen veranschaulichten die ungeheuren Gegensätze, die in dem riesigen Land vorherrschen und nicht nur für die dortige Regierung, sondern auch für die übrige Welt große Probleme aufwerfen. Auf der einen Seite Baudenkmäler von überwältigendem Reichtum und kaum noch meß-

barem Wert, auf der anderen unvorstellbare Armut bei den niederen Volksschichten. Diese Armut begegnet dem Besucher selbst in den großen Städten auf Schritt und Tritt und stellt für ihn, der es gewohnt ist, nach europäischen Maßstäben zu messen, eine starke seelische Belastung dar. Aus den etwa 200 Bildern haben wir für unsere Leser nur wenige ausgewählt, obwohl diese Auswahl wegen des umfangreichen, zur Verfügung stehenden Materials nicht leicht fiel.

Einige Zahlen über die Indische Union
Der Indische Unionsstaat hat eine Ausdehnung von 3,3 Millionen Quadratkilometern

(Bundesrepublik Deutschland 0,25 Mio. qkm). Nach den neuesten Unterlagen beträgt die Einwohnerzahl der indischen Union 453 Millionen Menschen.

Eines der Hauptprobleme, mit denen die Indische Regierung zu kämpfen hat, ist der Bevölkerungszuwachs. Allein zwischen 1951 und 1961 hatte Indien eine Zuwachsrate von 21,4% und nahm somit um eine Zahl zu, die der Bevölkerung Gesamtdeutschlands entspricht. Verteilung und Dichte der Bevölkerung sind sehr unterschiedlich. Während die durchschnittliche Einwohnerzahl in den trockenen Westgebieten des Landes nur



unde verfügen die meisten Einwohner über eine Unterkunft aus Lehm und Stroh. Ein besonders Problem ist der Kinderreichtum, der die Bevölkerung lawinenartig anwachsen läßt. Noch heute nimmt Einwohner jährlich wesentlich stärker zu als die t.

Das Taj Mahal zu Agra. Dieses Grabmal eines Fürsten und seiner Geliebten wurde zwischen 1630 und 1652 aus weißem Marmor erbaut und ist weltberühmt. Die prächtigen Intarsien in den Wandflächen bestehen aus bunten Halbedelsteinen, die in den Marmor kunstvoll eingelassen sind. ▶



Bei Sikandra liegt in einem herrlichen Park das Grabmal des großen Eroberers und Herrschers Akbar. (Sein Enkel baute das Taj Mahal.) Grab-Denkmäler in dieser Art und Größe gibt es in Indien in großer Zahl. Ihre kunstvolle Architektur und der Wert der verwendeten Baustoffe, die oft über große Entfernungen herangeschafft wurden, zeugen von dem großen Reichtum der früheren Herrscher.



wohner je qkm liegt, beträgt sie in Dekhan 50 bis 100, in Hindustan im Panjab 200 bis 300, in Ostindien über 300 und in Kerala sogar 400 Einwohner je qkm. Damit liegen agrarischen Gebiete hoch über dem Durchschnitt der europäischen Industriegebiete.

augenfällig wird die Armut in den Städten, von denen Calcutta 10 Millionen, Bombay 4,1 Millionen, Delhi 3 Millionen und Madras 1,7 Millionen Einwohner beherbergt. Von der Gesamtbevölkerung sind heute noch 76% Analphabeten.

EH-MITTEILUNGEN

Die Mitarbeiter

Friedrich Dittscheidt, Eisenbahnwerkstatt, Alfred Müller, Belegschaftsabteilung, Josef Paryjas, Oberbauabteilung, und Georg Reszka, Eisenbahn-Nord,

erhielten am 7. September aus der Hand des Regierungspräsidenten das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland. Alle Jubilare konnten kürzlich ihr 50jähriges Arbeitsjubiläum beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen begehen. In einer kleinen Feierstunde würdigte Regierungspräsident Baurichter die Verdienste, die sich die Jubilare durch ihre jahrzehntelange Treue erworben haben. Er betonte unter anderem, daß der Dank von Staat und Wirtschaft nicht den Jubilaren allein, sondern auch ihren Familienangehörigen, die diese Treue unterstützten, gelte.

Allen Ausgezeichneten sprechen wir unseren herzlichsten Glückwunsch aus.

Zum 11. Male Blutspende-Aktion

Auch in diesem Jahr führte das Deutsche Rote Kreuz für die dringende Versorgung der Krankenhäuser mit Frischblutkonserven bei der ATH und beim Gemeinschaftsbetrieb in den letzten Septembertagen eine Blutspende durch. Im Jahre 1965 stellten sich nahezu 2 300 Mitarbeiter der ATH und des Gemeinschaftsbetriebes in den Dienst dieser guten Sache. Auch in diesem Jahr dürfte die Beteiligung kaum geringer gewesen sein. Es wird nochmals ausdrücklich in Erinnerung gebracht, daß jeder gesunde Mensch im Alter von 18 bis zu 65 Jahren durch seine Blutspende Menschenleben retten kann und die Blutspende für die Gesundheit des Spenders unschädlich ist. Daher sollten alle Gesunden im Kampf gegen Krankheit und Tod den Kranken und Verunglückten helfen!

60 Jahre Eisenbahn-Verein

Am 15. Oktober 1966 kann der Eisenbahn-Verein auf ein 60jähriges Bestehen zurückblicken. Aus diesem Anlaß wird am gleichen Tage im Kolpinghaus Hamborn-Marxloh eine Feier stattfinden, zu der alle Mitglieder herzlich eingeladen sind. Einlaß ab 19 Uhr.



Eine der auf dem Waldlehrpfad häufig anzutreffenden Lehrtafeln.

Eine Forderung der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald lautet: Jede Stadt mit Waldbesitz sollte einen Waldlehrpfad einrichten! Die Stadt Duisburg besitzt bereits seit einiger Zeit einen solchen Waldlehrpfad und hat kürzlich einen zweiten eingerichtet, von dem hier die Rede sein soll. Der Verfasser dieses Artikels hatte Gelegenheit, ihn unter Führung von Stadtforstmeister Dr. Petsch kennenzulernen.

Wenn die Frage gestellt wird, wozu Waldlehrpfade geschaffen werden, so kann die Antwort nicht schwerfallen: Sie sind ein hervorragendes Mittel, Menschen, die im Wald Erholung suchen, vor allem auch Kinder und Jugendliche, an Hand von Tafeln mit sachkundigen, leichtverständlichen Erklärungen auf die Bedeutung des Waldes hinzuweisen, ohne daß man naturkundliche Bücher mit sich herumschleppen muß. Es werden uns auf solchen Tafeln an besonderen Beispielen Pflanzen und Tiere erläutert und die engen Verflechtungen zwischen der Oberflächengestaltung des Bodens mit dem Pflanzenwuchs und dem Wasserhaushalt deutlich gemacht. Eine solche Unterrichtung ist besonders wichtig für die städtische Bevölkerung, die froh ist, wenn sie aus dem Häusermeer einmal herauskommt in die Natur, in den Wald. Erfreulicherweise ist die Häufung von Städten hierzulande noch von zahlreichen grünen Flecken durchsetzt; ja, es gibt hier noch gewachsenen Wald, der allerdings durch verschiedene Ursachen gefährdet ist, vor allem auch durch den Menschen. Wie wir erfahren, suchen an schönen Sommertagen bis zu 60 000 Menschen den Duisburger Stadtwald auf. Blieben sie auf den Waldwegen, wäre alles in Ordnung; aber leider ist festzustellen, daß die Spaziergänger immer wieder die Wanderwege nicht benutzen und nach Gutdünken durch den Wald laufen; das führt natürlich zu starken Beeinträchtigungen des Pflanzen- und Tierlebens. So sehr man also bereit ist, den Wald als Naherholungsgebiet der städtischen Be-

völkerung soweit wie möglich zugänglich zu machen, so sehr ist es andererseits erforderlich, den Wald im Interesse aller zu erhalten. Waldlehrpfade sind ein Weg dazu, in den „Waldgängern“ die Einsicht zu wecken, daß man sich selber und seinen Mitmenschen dient, wenn man die Bedeutung des Waldes erkennen lernt und sich auf Grund der gewonnenen Kenntnis im Wald auch diszipliniert verhält. Wie wichtig die Erhaltung solcher Erholungsgebiete ist, macht ein Hinweis auf Nordamerika deutlich: Die Einwohner von New York z. B. müssen 200 Kilometer weit fahren, um in Waldgebiete zu kommen, wie sie im Duisburger Stadtwald und den angrenzenden Waldungen noch vorhanden sind. Im Umkreis von 80 Kilometern von New York gibt es an schönen Tagen keinen Hektar Wiese, auf dem nicht mindestens drei Familien lagern.

Immer wieder gab es für die Teilnehmer der Führung bisher nicht Bekanntes zu sehen und zu hören.

Der neue Waldlehrpfad im Duisburger Wald

Ein idealer Wanderweg, der auch der Belehrung dient

Man muß ferner wissen, daß sich der Wald auch sehr vorteilhaft als Staub- und Bakteriensieb auswirkt. Das ist besonders wichtig im Hinblick darauf, daß in jedem Kubikmeter Stadtluft unzählige Staubteilchen und Krankheitskeime enthalten sind. Der Wald aber mit seinem dichten Kronendach filtert die Luft. Ein 50 Meter breiter Waldstreifen vermag bereits den Staubgehalt der Luft um 36% herabzusetzen. So ist Waldluft Balsam für die Lunge des Großstadtmenschen. Wenn der Stadtbewohner im Sommer aus dem Staub aufwirbelnden, von Hitze erfüllten Straßenverkehr in den Wald flüchtet, kann er dort wirklich aufatmen; denn im Wald findet er nicht nur gute Luft, sondern außerdem Kühle und ausgeglichenes Klima.

Vergessen wir ferner nicht, daß Wald schalldämpfend wirkt. Auch das ist im Lärm unserer Tage besonders wichtig. Ein Waldstreifen von 50 Meter Breite schluckt bereits 25% des Schalles.

Außer dem wirtschaftlichen Wert des Waldes ist also auch sein „sozialer“ Wert bedeutungsvoll.

Eins wurde bei dieser Führung über den neuen Waldlehrpfad den Teilnehmern eindringlich deutlich: der Wald ist nicht nur eine Ansammlung von Bäumen, wenn sie auch als seine großen Geschöpfe seinen Grundcharakter bestimmen; er ist vielmehr eine Stätte des Lebens, in der Pflanzen und Tiere in mannigfacher Gestalt ihr Leben finden und erfüllen. Er ist angefüllt mit großen und kleinen Lebewesen und voll



von Wundern und Geheimnissen. Es lohnt sich schon, auf solch einer Wanderung darauf hingewiesen zu werden.

Im Vergleich zu den Riesenwäldern andersorts — etwa in Südamerika, in Kanada oder im bayrischen Wald — sind die heimischen Wälder räumlich recht klein. Um so mehr müssen wir sie — und das gilt insbesondere für unsere Stadtwaldungen — als ein Kleinod schätzen lernen, das uns die Natur in unserer Industrielandschaft geschenkt hat; d. h. um so kostbarer sollte uns jeder Baum, jeder Strauch, jede kleine Wiese, jedes Stück Wald sein.

Die Mahnungen der Forstbehörden sind also schon berechtigt, den Wald schonend zu behandeln. Die Teilnehmer an der Wanderung im Duisburger Wald mußten es erleben, daß Spaziergänger ihre Hunde ohne Leine laufen ließen; es bedurfte erst des nachdrücklichen Hinweises, beim Betreten des Waldes den Hund an der Leine zu führen. Stadtförstermeister Dr. Petsch begründete diese Forderung noch näher: „Immer wieder muß ich feststellen, daß Spaziergänger planlos durch den Wald laufen, abseits von den Wanderwegen, oder doch zum mindesten ihren Hund frei laufen und stöbern lassen. Dadurch ist das Wild menschenscheu geworden; es ist so verängstigt, daß es selbst bei Mondlicht schon wieder in die Bestände einrückt. Das Reh, ja selbst der Hase ist zum reinen Nachttier geworden. Das Wild befindet sich in ständiger Abwehrstellung. Im vergangenen Jahr wurden vier Rehe von Hunden gerissen.“

Der aufmerksame Naturfreund wird mit Freude feststellen, daß so manche seltene Pflanze im Duisburger Wald noch anzutreffen ist — u. a. auch der Königsfarn — und daß die Vogelwelt in ihm in außerordentlicher Mannigfaltigkeit vertreten ist. Mindestens 35 Vogelarten sind hier anzutreffen. Das ist auch darauf zurückzuführen, daß die von Bombensplittern des letzten Krieges herrührenden zahlreichen Löcher in den Bäumen gute Nistgelegenheiten bieten. Der Freund der gefiederten Welt findet also hier ein reiches Feld für Vogelstudien. Im nächsten Jahr wird übrigens eine Ausstellung an Hand von vielen meisterhaften Fotografien heimischer Vögel ein anschauliches Bild von dem Artenreichtum der Vogelwelt geben.

Noch viele Erläuterungen wurden auf der Wanderung gegeben, die hier bei weitem nicht alle erwähnt werden können. Nur einige davon seien mitgeteilt:

Vom Heiligen Brunnen holten die Bewohner der Stadt in alter Zeit nach der Pest zum erstenmal wieder Wasser für den täglichen Gebrauch.

Der Begriff „Heiligkeit“ für den Brunnen ist bis heute nicht nachgewiesen. Ob er wirklich als Kult- und Weihestätte in vorchristlicher Zeit angesehen werden kann, läßt sich nicht sagen. Eindringlich wurde jedoch vor dem Gebrauch des Wassers dieses Brunnens gewarnt, es ist heute nicht mehr einwandfrei, weil es mit Kolibakterien verseucht ist. Ein herrliches Fleckchen Natur, das auf der Wanderung über den Lehrpfad erreicht wurde, ist der jetzt mit Wasser angefüllte „Steinbruch“. Hier tritt das älteste Gestein unserer engeren Heimat — Sandstein — zutage. So verwundert es auch nicht, daß dieses Gestein schon sehr früh von Menschen genutzt wurde. Die älteste im Stadt-



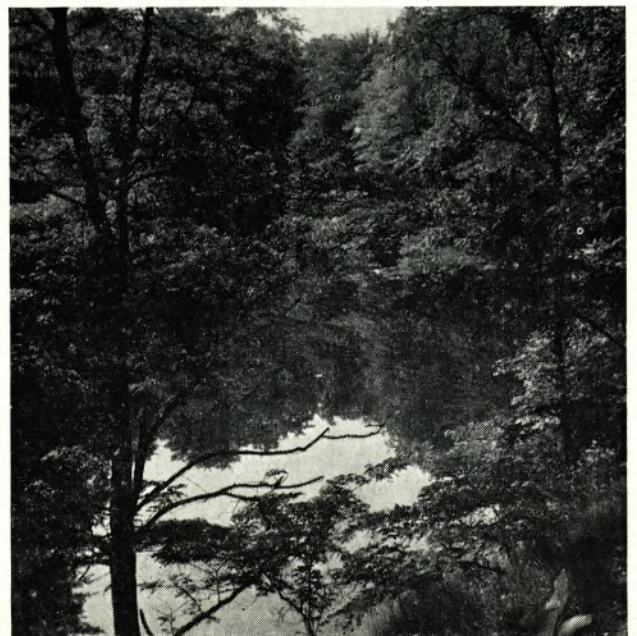
Der „Forellenteich“.

archiv befindliche Urkunde aus dem Jahre 1129 weiß zu berichten, daß König Lothar (die Lotharstraße und der Lotharplatz halten die Erinnerung an ihn wach) den Duisburgern die unentgeltliche Benutzung des Steinbruchs gestattete. Die Duisburger durften hier zum Bau ihrer Häuser und der Stadtmauer Steine brechen. Der untere Teil der Stadtmauer ist z. B. aus Bruchsteinen des Steinbruchs erbaut. Beim Bau des Kölner Doms, des Münsters von Utrecht und des Würzburger Doms wurde ebenfalls nachweislich auch Sandsteinmaterial verwendet, das im Steinbruch im Duisburger Wald gebrochen worden war. Erst die aufkommende Ziegelproduktion hat die Gewinnung von Sandstein im Steinbruch zum Erliegen kommen lassen. Im Wasser des Steinbruchteiches wächst kein Schilf, da es zu kalt ist. Eine Gefahrenquelle ist die Wasserfläche im Winter: Wir erfuhren, daß Kinder beim Zufrieren des Teiches durch das Eis einbrachen und ertranken. Für den Wanderer ist der Steinbruch ein wirkliches Idyll. Im Teich schwimmen Karpfen. Im Sommer, oft bis in den Herbst hinein, blühen auf dem Wasser die weißen Sterne der Teichrosen.

Der Vogelfreund kann hier noch die Wasserramsel beobachten, die am ganzen Niederrhein sonst kaum mehr anzutreffen ist. Auch der Pirol, der scheueste Vogel unserer Heimat, der nur in den Baumwipfeln lebt, aber regelmäßig morgens zum Trinken an den Teich fliegt, begegnet uns hier. Ja, der farbenprächtige Eisvogel hat hier im Steinbruch sein Jagdrevier.

Dies und vieles andere noch erfuhren die Teilnehmer der Wanderung über den neuen Waldlehrpfad. Die Naturfreunde, die Wanderfreudigen unter uns, sollten ihn aufsuchen. Die erklärenden Tafeln teilen viel Wissenswertes mit, auch wenn kein sachkundiger Führer zur Stelle ist. Dieser Waldlehrpfad im Stadtwald Duisburgs führt durch einen der schönsten Teile des Stadtwaldes am Heiligen Brunnen vorbei, durch das Nachtigallental, am „Forellenteich“ und am „Steinbruch“ vorbei. Vom Ausgangspunkt der Wanderung — Lothar-, Ecke Kammerstraße — erreicht man ihn unter der Autobahn hinweg in wenigen Minuten; daß er gut gekennzeichnet ist (mit einem Ahornblatt), sei nur am Rande erwähnt.

Dr. Binder



Aus dem alten Steinbruch wurde ein idyllisch gelegener Teich.

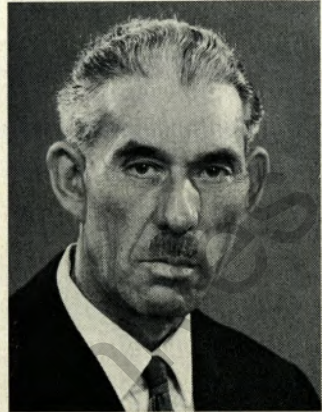
Unsere Jubilare

Auf eine 50jährige Werkszugehörigkeit blickt am 3. November 1966 Herr Josef Lingnau, Bahnmeisterei 2, zurück.

Der Jubilar stammt aus Hamborn, wo er als Sohn eines Bergmanns am 7. Januar 1903 geboren wurde, und wohnt heute in Walsum, Sonnenstraße 60.

Nach seiner Schulentlassung trat er am 3. November 1916 als Laufjunge bei der August Thyssen-Hütte, Abteilung Eisenbahn, ein. Im Jahre 1919 wurde er als Rangierer übernommen. Diese Tätigkeit übte er bis 1924 aus. Dann war er als Streckenwärter eingesetzt, und nunmehr versieht er den Aufgabenbereich eines Rottenführers.

Herr Lingnau gilt als zuverlässiger, fleißiger und fachlich tüchtiger Mitarbeiter. Er erfreut sich, nicht zuletzt auch wegen seines besonnenen und bescheidenen Wesens, bei Vorgesetzten und Kollegen allgemeiner Beliebtheit. In seiner Freizeit befaßt sich der Jubilar als Freund der gefiederten Sänger eifrig mit der Kanarienzucht.

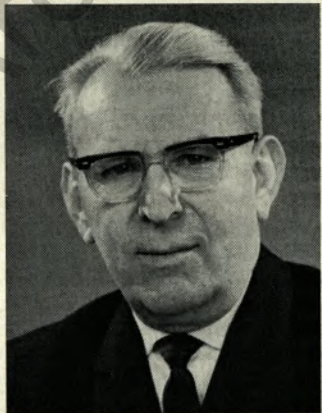


Am 11. Dezember 1966 feiert Herr Otto Hochrebe, Eisenbahnbetrieb-Nord, sein 50jähriges Dienstjubiläum.

Geboren wurde er am 5. Juli 1903 als Sohn eines auf Schacht 1/6 gewesenen Bergmanns. Sein heutiger Wohnort ist Walsum, Lehnackerstraße 72.

Seine berufliche Laufbahn begann Herr Otto Hochrebe am 11. Dezember 1916 als Lagerarbeiter auf Schacht 1/6. Anfang Juni 1918 kam er als Rangierer zum Eisenbahnbetrieb-Nord. Im März 1934 wurde er wegen seiner besonderen Leistungen zum Rangiermeister befördert, und seit 1. Januar 1953 versieht er den verantwortungsvollen Dienst eines Assistenten.

Der Jubilar ist Angehöriger des Eisenbahnvereins. Bei der Erledigung seiner beruflichen Aufgaben zeichnet er sich durch Zuverlässigkeit und Gewissenhaftigkeit aus und wird deshalb bei Vorgesetzten und Mitarbeitern gleichermaßen sehr geschätzt. In seiner Freizeit hat er sich früher gern mit der Zucht von Tauben befaßt. Heute gehört seine große Liebe dem Garten. Wie naturverbunden er ist, geht daraus hervor, daß er sich schon 35 Jahre lang gärtnerisch betätigt.



Am 17. Dezember 1966 begeht Herr Johannes van Gessel, EBW-Federschmiede, sein 50jähriges Berufsjubiläum.

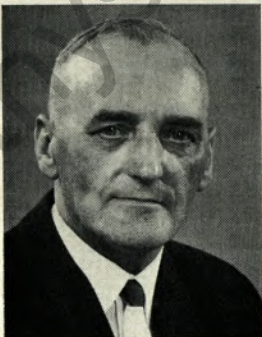
Der am 19. August 1901 in Oertrich bei Wesel geborene Jubilar wohnt in Dinslaken, Katharinenstraße 95.

Er begann im Dezember 1916 als Schmied bei unserer Rechtsvorgängerin, der Gewerkschaft Deutscher Kaiser in Dinslaken, dem späteren ATH-Werk, und war dort bis Januar 1949 tätig. Dann kam er zur EBW-Schmiede, wo er bis zum heutigen Tage als Federschmied beschäftigt ist.

Sein Handwerk versteht er aufs beste. Man schätzt ihn als tüchtigen, zuverlässigen und selbständig arbeitenden Handwerker, der die an einem so wichtigen Arbeitsplatz wie der Federschmiede anfallenden Arbeiten stets verantwortungsbewußt und zur vollsten Zufriedenheit seiner Vorgesetzten ausführt. Als Facharbeiter, der in seiner ganzen Führung stets ein Vorbild gewesen ist, genießt er allgemein großes Ansehen. Auch seine Mußzeit weiß der Jubilar zu nutzen. Er singt gern und ist auch aktiver Sänger des Männergesangsvereins Dinslaken. Im übrigen hilft er mit großer Freude einem seiner Schwiegersöhne, einem Landwirt, bei der Feld- und Gartenarbeit.



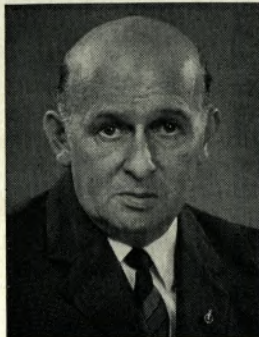
Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Alois Kappel
Weichenwärter
Eisenbahn-Nord
eingetreten: 2. 11. 1926



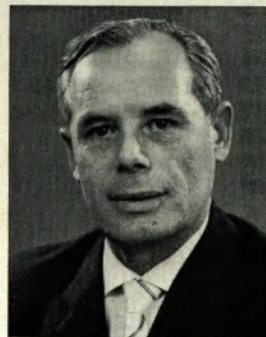
Heinrich Widtrup
Betr.-Assistent
EB-Nord
eingetreten: 15. 11. 1926



Rudolf Rommel
Anstreicher
EBW
eingetreten: 29. 11. 1926



Heinrich Vengels
Betriebsmonteur
Hafen Schwelgern
eingetreten: 15. 12. 1926



Richard Hoffmann
Weichenwärter
Eisenbahn-Nord
eingetreten: 27. 12. 1926

25 Jahre in unserem Betrieb tätig:

Rangiermeister Wilhelm Deja, Eisenbahn-Nord (11. 11. 1941); Wagenmeister Anton Wollschläger, Betr.-Masch.-Dienst-Süd (11. 11. 1941); Hilfschlosser Helmut Sudhoff, Eisenbahnwerkstatt (12. 11. 1941); Rangiermeister Bernhard Hoffmeister, Eisenbahn-Süd

(15. 11. 1941); Wagenmeister Johann Piduch, Betr.-Masch.-Dienst-Nord (19. 11. 1941); Weichenwärter Robert Cieminski, Eisenbahn-Nord (24. 11. 1941); Betr.-Assistent Peter Töbel, EB-Nord (2. 12. 1941); kaufm. Angestellter Werner Gödl, Belegschaftsabteilung (8. 12. 1941); Weichenwärter Heinrich Tenhagen, Eisenbahn-Nord (15. 12. 1941).



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Ayedemir Dagli, Eisenbahn-Nord
mit Sahsene Kesanli
am 11. 5. 1966

Emil Fefernitz, Hafen Schwelgern
mit Hildegard Ludwig
am 20. 5. 1966

Ottokar Woitzik, Hafen Schwelgern
mit Brigitte Löffler
am 10. 6. 1966

Heinz-Dieter Schroer, EBW
mit Brigitte Orłowski
am 10. 6. 1966

Siegfried Schilg, EBW
mit Gisela Schiffer
am 16. 6. 1966

Richard Ermers, Verkehrsabteilung
mit Gisela Kaldonek
am 23. 6. 1966

Siegfried Friedenberger, Eisenbahn-Nord
mit Maria Palmieri
am 1. 7. 1966

Günter Kabstein, Eisenbahn-Süd
mit Erna von Czarnowski, geb. Ottmann
am 1. 7. 1966

Horst Drozda, EBW
mit Renate Bruns
am 1. 7. 1966

Bernhard Galinski, Eisenbahn-Nord
mit Wanda Fross
am 1. 7. 1966

Yusuf Ceylan, Eisenbahn-Nord
mit Hüsnüye Gül
am 4. 7. 1966

Horst Klemme, EBW
mit Christel Kratz
am 7. 7. 1966

Gerd Mazurkiewicz, Eisenbahn-Nord
mit Ursel Kazmierzak
am 22. 7. 1966

Johann Jaring, Betr.-Masch.-Dienst-Süd
mit Irmgard Block, geb. Mertin
am 29. 7. 1966

Heidrun Schacht, Sekretariat
mit Bernhard Quest
am 29. 7. 1966

Fritz van Uem, Eisenbahn-Werkstatt
mit Gundel Fröhleke
am 10. 8. 1966

Nachwuchs kam an:

Emran, 31. 3. 1966
Fevzi Lal, Eisenbahn-Nord

Sadet, 7. 6. 1966
Hasan Celik, Eisenbahn-Nord

Gudrun, 7. 6. 1966

Wilfried Haverkaump, Eisenbahn-Nord

Jens-Albert, 9. 6. 1966
Jürgen Jürgens, Verkehrsabteilung

Mehmet, 10. 6. 1966
Hüseyin Aslan, Eisenbahn-Süd

Martino, 23. 6. 1966
Richard Kühnel, Eisenbahn-Süd

Michèle, 23. 6. 1966
Matteo Türco, Eisenbahn-Nord

Frank, 27. 6. 1966
Karl-Heinz Vedder, EBW

Thomas, 29. 6. 1966
Erwin Mania, Betr.-Masch.-Dienst-Süd
Horst, 30. 6. 1966
Heinrich Banzet, Betr.-Masch.-Dienst-Süd

Handau, 1. 7. 1966
Irfan Düzgünoglu, Eisenbahn-Nord

Nejdet, 1. 7. 1966
Mustafa Öztürk, Eisenbahn-Nord

Senem, 3. 7. 1966
Ziya Dogru, Eisenbahn-Nord

Uwe, 5. 7. 1966
Rolf Krusec, Oberbau-Nord

Peter, 6. 7. 1966
Karlheinz Nowatzki, Eisenbahn-Nord

Thomas, 7. 7. 1966
Hans-Walter Latendorf

Michael, 9. 7. 1966
Karl-Heinz Nagel, Eisenbahn-Süd

Zimmet, 10. 7. 1966
Bilal Yilchiz, Eisenbahn-Nord

Cemalettin, 10. 7. 1966
Hüseyin Özcan, Eisenbahn-Süd

Sabine, 11. 7. 1966
Hans-Dieter Dus, Fahrleitungsmeisterei

Peter, 13. 7. 1966
Bruno Ernst, Eisenbahn-Nord

Frank, 14. 7. 1966
Reinhold Günther, Hafen Schwelgern

Astrid, 15. 7. 1966
Anton Öttl, Betr.-Masch.-Dienst-Nord

Andreas, 21. 7. 1966
Karl-Heinz Prinz, Betr.-Masch.-Dienst-Nord

Claudia, 21. 7. 1966
Günter Sauer, Hafen Schwelgern

Patrick, 24. 7. 1966
Hans-Jürgen Kirsten, Org/EDV

Martina-Monica, 25. 7. 1966
Herbert Müller, Eisenbahn-Nord

Udo, 27. 7. 1966
Werner Lauff, Bauabt.-Oberbau-Nord

Kerstin, 2. 8. 1966

Alfred Schwan, Bauabt.-Oberbau-Nord

Ingeborg, 4. 8. 1966
Walter Fuchs, Bauabt.-Oberbau-Nord

Beate, 6. 8. 1966
Heinz-Jürgen Brix, Eisenbahn-Nord

Jörg, 10. 8. 1966
Alfred Baumgärtl, Eisenbahn-Nord

Monika, 10. 8. 1966
Rudolf Backes, Bauabt.-Oberbau-Nord

Thomas, 15. 8. 1966
Wilhelm Drothboom,
Betr.-Masch.-Dienst-Nord

Geburtstag:

Gerhard Sieger, früher Lokführer
geb. 29. 11. 1881 (85 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Hugostr. 35

Otto Copellike, früher Schlosser
geb. 27. 11. 1886 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Beeck, Theodorstr. 1

Nikolaus Körperich, früher Rangiermeister
geb. 6. 12. 1886 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Hermannstr. 29

Hermann Vögeding, früher Hafen-Vorarbeiter
geb. 17. 12. 1886 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Beeck, Schleiermacherstr. 3

Todesfälle:

Bernhard Halver, Pensionär
früher Obermonteur
geb. 31. 8. 1886

gest. 7. 6. 1966
Herbert Kesselhut, Pensionär
früher Bürohilfsarbeiter

geb. 16. 3. 1918
gest. 15. 6. 1966

Johann Sooth, Pensionär
früher Lokführer

geb. 8. 9. 1886
gest. 16. 6. 1966

Alfons Otto, Pensionär
früher Schlosser

geb. 10. 1. 1890
gest. 18. 6. 1966

Gottfried Fügemann, Pensionär
früher techn. Hilfskraft

geb. 9. 6. 1902
gest. 1. 7. 1966

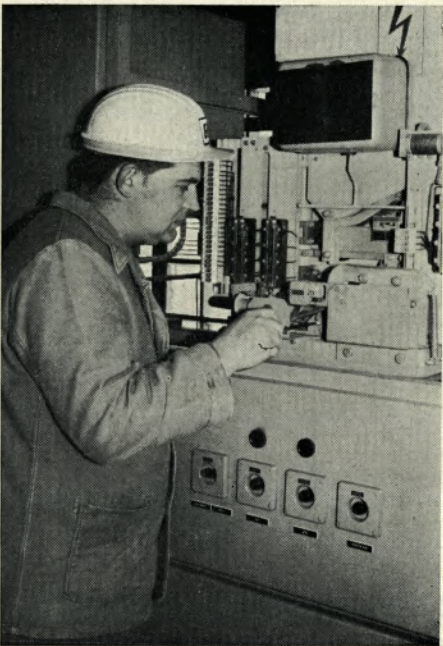
Stefan Niemyt, Pensionär
früher Bahnarbeiter

geb. 22. 12. 1895
gest. 10. 7. 1966

Franz Florkowski, Streckenwärter
Bau-O-Nord
geb. 1. 6. 1901
gest. 15. 7. 1966
Josef Jankowski, Pensionär
früher Hilfsarbeiter
geb. 9. 3. 1889
gest. 18. 7. 1966

Karl Steinborn, Pensionär
früher Schlosser
geb. 20. 6. 1887
gest. 28. 7. 1966
Josef Schimmels, Pensionär
früher Weichensteller
geb. 9. 10. 1896
gest. 7. 8. 1966

Jakob Vogt, El.-Schweißer
EBW
geb. 5. 9. 1901
gest. 16. 8. 1966
Rudolf Gerlach, Hilfshandwerker
Signalmeisterei
geb. 29. 1. 1904
gest. 31. 7. 1966



Arbeiten am Schnellschalter „Gearapid“.

In dieser Ausgabe möchten wir unseren Lesern den Mitarbeiter Karl aus dem Spring vorstellen. Fünfunddreißigjährig, und seit dem 2. 3. 1953 beim Gemeinschaftsbetrieb, ist Herr aus dem Spring jetzt Elektro-Vorarbeiter bei der Fahrleitungsmeisterei und mitverantwortlich für die Bahnstromversorgung des gesamten EH-Bereiches. Während seiner bisherigen Tätigkeit hat er mitgeholfen, zahlreiche Anlagen neu zu errichten, umzubauen und in betriebsfähigem Zustand zu erhalten. Bei diesen Arbeiten, zu denen manche schwierige Störungsbeseitigung gehörte, hat er sich die Erfahrungen angeeignet, die Voraussetzung für seinen Vorarbeiter-Beruf sind. Zusätzlich zu seiner fachlichen Qualifikation muß er die einschlägigen VDE-Bestimmungen und Unfall-schutzbestimmungen beherrschen, um sie

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.

Elektro- Vorarbeiter bei der Fahrleitungsmeisterei

für sich und seine ihm jeweils unterstellten Arbeitskräfte anwenden zu können.

Viele unserer technisch interessierten Leser werden sich schon gefragt haben, wie funktioniert eine solche Bahnstromversorgung überhaupt. Vorarbeiter aus dem Spring beschreibt die Bahnstromversorgung des Gemeinschaftsbetriebes folgendermaßen:

Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der vorläufig letzten Gleichrichteranlage „Emscherbahnhof“ sind folgende Anlagen in Betrieb und von mir mitzubetreuen (siehe Tabelle).

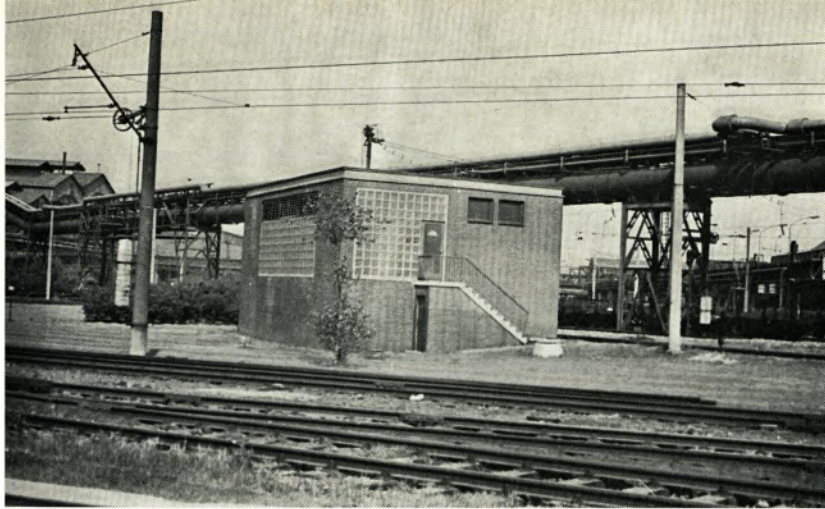
Die elektrische Energie wird den 5 bzw. 6 kV-Drehstromnetzen unserer Gesellschaft entnommen und nach Umformung über Transformatoren und Gleichrichter mit 660 Volt Gleichspannung den Fahrleitungsanlagen zugeführt. Der Verbrauch an Bahnstrom beträgt rund 2 000 000 kWh/Monat. Die den Gleichrichteranlagen zugeordneten Speisebezirke sind in einzelne Streckenfel-

der eingeteilt. Der Streckenschnellschalter „Gearapid“, der einer turnusmäßigen Kontrolle unterliegt, schaltet Überlastungs- und Kurzschlußströme über 2 000 A in 10/1 000 sek. ab. Die Wiedereinschaltung einschließlich der vorherigen Überprüfung der ausgefallenen Strecke erfolgt automatisch. Anfallende Störungen in den Gleichrichteranlagen werden über eine Meldetafel im nächstliegenden Stellwerk zur Anzeige gebracht und von dort der Fahrleitungsmeisterei mitgeteilt. Durch diese automatischen Einrichtungen sind Schaltwärter für die Anlagen nicht erforderlich. Zur zeitlich begrenzten gegenseitigen Unterstützung zweier Anlagen dienen Kuppelschalter, welche im Bedarfsfalle zwei Fahrleitungsbezirke automatisch verbinden und wieder trennen.

Vorarbeiter aus dem Spring fährt mit dem Störungs-Werkstattswagen zu einer Gleichrichteranlage.

Anlage	erstellt	umgebaut	Art	Größe	Streckenfelder
1. Kokerei 4/8	1953	1964	Silizium	2 x 1 500 A	6
2. Granulierung	1957	1960	Pulo	2 x 1 500 A	6
3. Wehofen	1958		Pulo	1 x 1 500 A	4
4. Martinwerk I	1960		Pulo	1 x 1 500 A	2
5. Lohberg	1961		Pulo	1 x 1 500 A	2
6. Nordhafen/Ruhrort	1962		Silizium	1 x 1 400 A	2
7. Oberhausen-West	1963	1963	Silizium	1 x 1 500 A	2
8. Schacht 2/5	1963		Silizium	1 x 1 500 A	3
9. Alsumersteig	1963		Silizium	2 x 1 500 A	6
10. Beeckerwerth	1964		Pulo	1 x 1 500 A	4
11. Krafthaus F/Ruhrort	1964		Silizium	1 x 1 500 A	4
12. Meiderich-Nord	1965		Pulo	1 x 1 500 A	3
13. Vorbahnhof	1965		Silizium	1 x 1 500 A	3
14. Emscherbahnhof	1966		Silizium	2 x 1 500 A	6
15. Düppel	1958		Pulo	2 x 1 500 A	4
			9 Pulo	29 900 A	57
			11 Silizium		



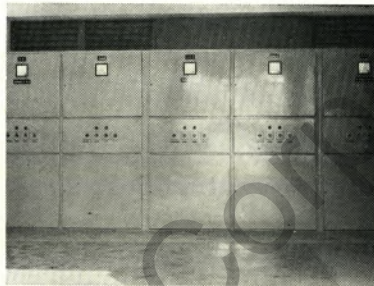


Gleichrichteranlage Alsumer Steig (2×1500 A, Silizium).

Neun dieser Schalter sind verteilt aufgestellt. Auch sie geben ihre Schalt- und Störungsvorgänge über eine Meldetafel im nächstliegenden Stellwerk kund.

Bei Ausnutzung der technischen Entwicklung sind statt der früher erstellten Pulo-Gleichrichter (pumpenlose Quecksilberdampfgleichrichter in Eisengefäßen) seit 1962/63 Silizium-Gleichrichter (Halbleitereinzelzellen) erstellt und eingesetzt worden. Die bessere Wirtschaftlichkeit der Silizium-Gleichrichter wird begründet mit

1. ca. $\frac{1}{5}$ — $\frac{1}{4}$ der Verlustleistung eines Pulo-Gleichrichters, so daß sich hierdurch seine Kosten bei unserem Betrieb in ca. 10 — 12 Jahren abtragen,
2. ein weit einfacherer Aufbau mit weniger Hilfssteuereinrichtungen,
3. leichteres Auswechseln nur kleiner Bauteile, während eine Pulogefäßreparatur mehr als DM 15 000,— kostet,
4. weit geringere Kostenaufwendungen für Ersatzteillagerhaltung.

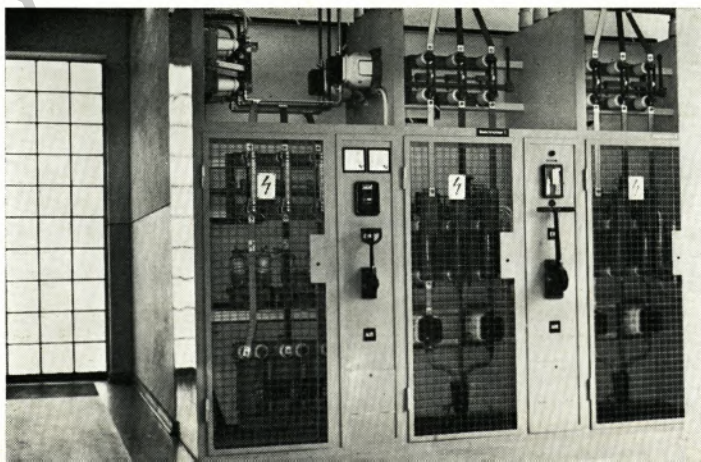


Streckenfelder, die den Bahnstrom in verschiedene Abschnitte einspeisen.

Seine allerdings größere Überlastungsempfindlichkeit wird durch eine entsprechend größere Leistungsauslegung und einwandfreien doppelten Überlastschutz zum Bahnbetrieb ausgeglichen, so daß trotzdem die erforderlichen Triebströme für die Lokomotiven verfügbar sind.

Diese vorbeschriebenen 15 Anlagen in Verbindung mit der verbesserten und querschnittsverstärkten Fahrleitung sorgen dafür, daß überall im Werksbereich für den Fahrbetrieb die erforderliche elektrische Energie zur Verfügung steht. Ein Ergebnis mühevoller Plan- und Teamarbeit, zu der der Vorarbeiter aus dem Spring mit beigetragen hat.

5 KV-Hochspannungsverteilung.



Holzauge! Sei wachsam!!



