

SCHIENE UND KRAN

Betriebszeitschrift des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

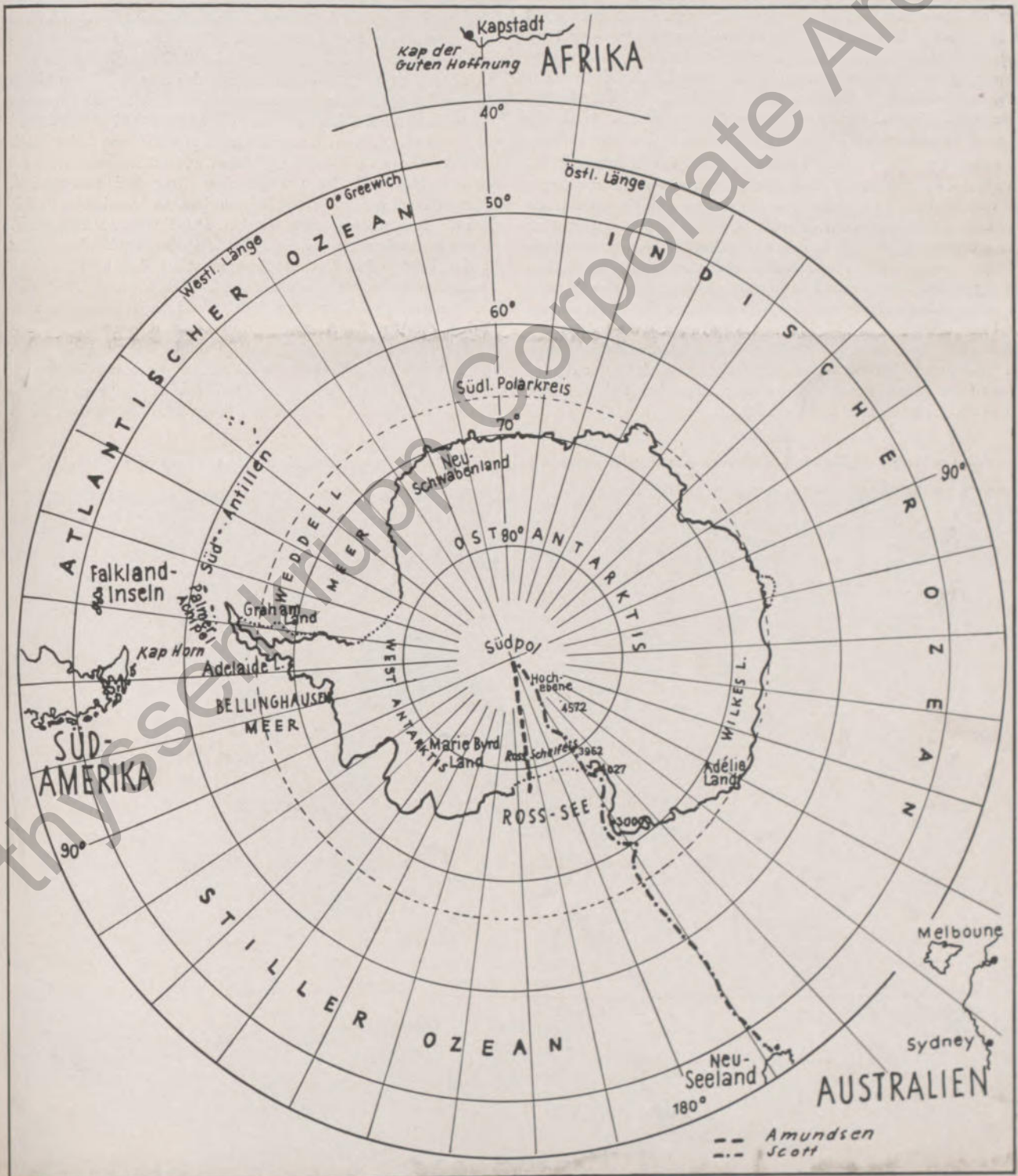
4. Jahrgang

Nr. 3

März 1958

Der 6. Erdteil – ein Bergbauland der Zukunft?

In den letzten Monaten berichtete die Tagespresse immer wieder über die weitere Erforschung der Antarktis (das sind die Gebiete um den Südpol). Der Aufmarsch der Wissenschaftler am Südpol hat auf breiter Front begonnen. Es wird unsere Leser interessieren, einen Überblick über die bisherigen Versuche zur Erforschung der Antarktis zu erhalten. Die Schriftleitung



Und es ist doch — das sagenhafte Südland!

Erst lange nach den arktischen Gebieten (d. h. den Gebieten um den Nordpol) sind die südpolaren Räume entdeckt worden, und viel später hat auch ihre Erforschung eingesetzt.

Zum Unterschied vom Nordpol liegt der Südpol der Erde inmitten einer vom Inlandeis mehrere 100 Meter hoch bedeckten Landmasse, die mit rund 15,6 Millionen Quadratkilometer größer als Europa ist. Die Antarktis wird daher mit Recht gern als **der 6. Kontinent** bezeichnet. Erst sehr spät erfuhr man Bestimmtes über dessen Vorhandensein und Ausdehnung. Zwar waren die großen Forscher des Altertums Aristoteles und Ptolemäus bereits der Überzeugung, daß sich festes Land im Süden erstreckte. Die Atlanten und Globen zeigen bis 1800 die sagenhafte „Terra Australia incognita“ (das unbekannte Südland), doch keiner von den Geographen hatte sie je mit eigenen Augen gesehen. Das Südland wurde daher auf den Seekarten immer kleiner und verschwand ganz, nachdem der Engländer James Cook, der Entdecker Australiens, als erster in dreijähriger Reise (1772—1775) den gesamten Kontinent umsegelt hatte. Als erster überschritt er auch den südlichen Polarkreis. Seine Schiffe „Resolution“ und „Adventure“ waren die ersten, die in die antarktische Meereswelt eindringen. Cook sah nichts als Eisberge in einem wilden sturmreichen Meer — er fand auch nicht eine Spur festen Landes. Er schrieb von der „unaussprechlich schrecklichen Ansicht“ dieses Landes, das von der Natur dazu verdammt sei, niemals die Wärme der Sonnenstrahlen zu fühlen, und glaubte, wegen der ungeheuren Gefahren würde sich niemals ein Mensch weiter nach Süden wagen als er. Erstmals im Jahre 1820 entdeckte dann der Kapitän F. G. von Bellingshausen, Führer einer russischen Antarktisexpedition, hinter einem Eisgürtel die Küste des Festlandes. Er nannte sie „Alexander-I.-Land“. Zu seiner Überraschung stieß er auf ganze Flottillen in den antarktischen Gewässern. Walfänger wurden durch Cooks Reiseberichte veranlaßt, die reichen Fanggebiete zu erschließen. Wenige Jahre nach den Russen stoßen Robbenjäger mit viel Glück durch das Treibeis, erreichen offenes Meer (Weddellmeer) und sichten die Küsten der Antarktis. Erst die dritte Waffe, mit der sich der Südpol neben Treibeis und Sturmzone (40. Breitengrad) schützt, der Skorbut (eine Mangelkrankheit, hervorgerufen durch Fehlen von Vitamin C) zwingt sie zur Umkehr.

Der Wettlauf der Nationen in die Räume der Antarktis

Die Berichte der Robbenjäger rufen die Wissenschaftler auf den Plan. Damit beginnt der Wettstreit der Nationen um den sportlichen Sieg, als erste ihre Farben zum Südpol getragen zu haben. Der englische Kapitän James Ross fuhr im Wettstreit mit einer französischen Expedition unter d'Urville und einer amerikanischen unter Wilkes 1840 auf der Suche nach dem magnetischen Südpol in die durch eine 500 Kilometer lange ungeheure Eisbarre begrenzte „Ross“-See. Dies ist seitdem das am besten zugängliche, weil dem Pol am nächsten liegenden Einfallstor in die antarktische Welt. Der Franzose hatte den Auftrag, den Südpol für Frankreich zu entdecken. Dies gelang ihm zwar nicht; aber er war der erste, der für einen Staat im tiefen Süden herrenloses Land in Besitz nahm. Er hißte die Trikolore auf einer dem Adélie-Land vorgelagerten Insel. Die Amerikaner nennen es Wilkes-Land deswegen, weil Wilkes den Anspruch erhob, es als erster gesichtet zu haben.

Bis an die Wende des 20. Jahrhunderts wurde die Antarktis dann den Wal- und Pelztierjägern überlassen. Als erste Europäer betraten schließlich der Norweger Carsten Borchgrevink und seine fünf Gefährten das antarktische Festland. Dies ereignete sich erst im Jahre 1895. Internationale Geographentage in London und Berlin gaben der Südpolforschung neuen Auftrieb. In den ersten fünf Jahren des neuen Jahrhunderts wurden fünf große Expeditionen unternommen, und zwar von England, Schottland, Schweden, Frankreich und Deutschland (v. Drygalski, Gaußexpedition). Bis auf eine halten sich die Forscher mit wissenschaftlichen Untersuchungsarbeiten im Küstengebiet auf, deren Ergebnisse zwar bedeutsam sind, doch nicht im rechten Verhältnis zu dem Aufwand stehen, mit dem die Reisen vorbereitet wurden. Der Engländer Robert F. Scott unternimmt als einziger das Wagnis einer Schlittenreise in das Innere des Kontinents und stößt dabei mit seinen Sportskameraden Shackleton und Wilson bis über den 82. Breitengrad hinaus. Nur 890 Kilometer trennte sie vom Südpol. Wegen Kräftermangel und Skorbut mußten sie umkehren; für Shackleton wurde der qualvolle Rückweg ein Wettlauf mit dem Tode. Und nur 80 Kilometer vor dem Pol zwangen Shackleton bei seiner zweiten Expedition Hunger und Schneestürme zur Umkehr. Unter den Antarktisfahrern darf nicht

Das ständige Abfließen von Wasser aus den Gletschern zeigt, daß die Gletscher überall im Abnehmen begriffen sind





Das Gesicht der Westantarktis mit gewaltigen Gebirgsketten und Schneewüsten

die Filchner-Expedition vergessen werden, die wenige Jahre vor dem Kriege ohne Ergebnis heimkehrte. 1910 findet der Wettlauf der Engländer und Norweger statt. Roald Amundsen kommt der englischen Expedition unter Scott um einen Monat zuvor und steht am 14. Dezember 1911 auf dem Südpol.

Die große Enttäuschung ließ die Kräfte der Engländer in besorgniserregender Weise verfallen. Ungewöhnliche Kälte, schlechtes Wetter, Brennstoffmangel und die knappe Ernährungsweise bewirkten ein übriges. Sie kehrten nicht mehr aus dem Eise zurück.

Die zweite Eroberung des geographischen Südpols auf dem Landwege fand erst ein halbes Jahrhundert später im Jahre 1958 statt. Vom Weddellmeer brach eine elfköpfige britische Hauptexpedition unter Dr. Vivian Fuchs mit Raupenschleppern auf. Eine zweite, neuseeländische Gruppe mit dem Mount-Everest-Bezwinger von 1953, Sir Edmund Hillary, stieß vom Ross-See her vor, um Vorbereitungen für eine vollständige Durchquerung des Kontinents durch Dr. Fuchs vorzubereiten. Sie sollte die Route auswählen, Verpflegungslager anlegen und dann die Hauptexpedition 500 Kilometer östlich des Pols erwarten. Völlig überraschend für die Welt stieß Hillary jedoch zum Pol vor und traf dort 17 Tage vor der Hauptexpedition ein, womit den Engländern zum zweiten Male der Ruhm streitig gemacht wurde, zuerst den Pol zu erreichen. Und inzwischen hat Dr. Fuchs als erster Mensch die Antarktis ganz durchquert.

Große Möglichkeiten — Kleine Tatsachen!

Die Beweggründe zu dem neuerlichen Wettlauf sind andere als die, die Scott und Amundsen in die Antarktis führten. Es ging nicht mehr um einen sportlichen Sieg: die späteren mehr oder weniger wissenschaftlich getarnten Expeditionen erstrebten die Erlangung von Besitzansprüchen über Gebiete, die als Rohstoffquellen oder als strategische Positionen Bedeutung gewinnen konnten.

Die Erwartungen auf die Entdeckung nutzbarer Lagerstätten sind für das ostantarktische Tafelland besonders groß. Denn es ist nichts anderes als ein Bruchteil eines riesigen Urkonti-

nentes der Südhalbkugel „Gondwanaland“, dessen Bruchstücke heute vier verschiedenen Erdteilen angehören (Afrika, Australien, Südamerika sowie Asien, und zwar hiervon der südliche Zipfel Indiens). Die Vermutung ist darauf begründet, daß dort überall eine außerordentlich ähnliche Flora (Zungenfarn *Glossopteris*) zur Kohlebildung im Karbon und Perm führte. Das Schicksal dieses Riesenkontinents nach der Permzeit ist unklar. Ob die Landbrücken zwischen den einzelnen großen Kontinenten zerbrachen und untergingen, oder ob andere Möglichkeiten zur Erklärung herangezogen werden müssen, ist immer noch Streitobjekt der Wissenschaftler.

In diesem Zusammenhang interessiert vor allem, daß die Gesteine des Gondwanalandes heute die gesamten Diamanten-, Zirkon-, Monazit-, Olivin-, Niob- und Tantal-Lagerstätten enthalten; dazu ein Großteil der Beryllium-, Kobalt-, Gold- und die Hälfte der Uranlagerstätten; also neben Gold und Diamanten alle für die Atomindustrie und den Düsenflugzeugbau bedeutungsvollen Minerale. Diese Konzentration der Vorkommen wirtschaftlich und strategisch wichtiger Rohstoffe in den vier bekannten Restkontinenten legen den Schluß nahe, daß auch die Antarktis ähnliche Lagerstätten enthält. Welche der genannten wichtigen Minerale nun gefunden werden, ist ungewiß, da auf den genannten Gondwanabruchstücken meist nur eins der wertvollen Minerale in großem Umfange abgebaut wird, während von den übrigen nur spärliche Vorkommen nachgewiesen wurden. Die gebirgige Westantarktis dürfte ähnliche Lagerstätten wie die südamerikanischen Anden, als deren Fortsetzung sie gilt, bergen, z. B. Buntmetalle, Stahlveredler und Erdöl.

Den Chancen auf Entdeckung von Lagerstätten stehen bis heute bemerkenswert spärliche tatsächliche Funde gegenüber. Am umfangreichsten, nämlich 250 000 Quadratkilometer, sind bisher Kohlenflöze nachgewiesen. Im allgemeinen sind sie — wie überall in der Gondwanaformation, z. B. Indien, wenig mächtig und unrein. Doch erst die Sammlung der zahlreichen Beobachtungsergebnisse der großen Zahl von Expeditionen der ganzen Welt wird in internationaler Zusammenarbeit wirklich ein umfassendes Bild der Mineralhöflichkeit liefern und vielleicht die ersten bedeutungsvollen Entdeckungen bringen.

(Schluß in der nächsten Ausgabe)

Heribert Verweyen



Rhein- Hochwasser bei Alsum

Noch vor wenigen Wochen führte der Rhein Hochwasser. Die Niederrhein-Landschaft war weithin überflutet. Hier eine Aufnahme vom Gelände des Hafens Schwelgern. Wer Anfang März das Tor 13 erreichen wollte, mußte schon einen Kahn besteigen.

Sparen im Betrieb

„Sparsamkeit ist nichts anderes als vernünftiges Handeln, und das ist unabhängig von Zeit und Geldverhältnissen: Man kauft nicht mehr, als man braucht; man wirft nicht weg, was noch verwendbar ist; man heizt nicht und brennt kein Licht, wenn es keinem nützt; man geht mit seinen Sachen pfleglich um; man plant und teilt ein. Nur darum geht es. Wer den Rat gibt, sparsam zu sein, meint weder Geiz noch Verzicht auf jeden Genuß. Allerdings wendet er sich bewußt gegen jede Verschwendung.“ Diese Zeilen begegneten mir in einem Werbeprospekt.

„Man kauft nicht mehr, als man braucht“ würde dann heißen, daß man nicht mehr Material als unbedingt erforderlich an der Ausgabe verlangen soll, während die anderen Ausführungen unbesehen auf die Verhältnisse in jedem Werk — auch in unserer Betriebsgemeinschaft — übernommen werden können. Wie im Hinblick auf die Privatkasse, sollen wir auch in unserem Arbeitsbereich nicht unnütz Wärme verbrauchen oder Licht brennen lassen; sollen wir planen und einteilen sowie mit den uns anvertrauten Werkzeugen und Maschinen sorgsam umgehen und sie pfleglich behandeln. Wie beim Geiz ist aber auch hier Übertreibung nicht am Platz. Das könnte

nämlich leicht dahin führen, daß eine Maschine zu Bruch geht, weil wir ihr aus übergroßer Sparsamkeit die erforderliche Ölrations versagen.

Engstirnig wäre die Auffassung, bei dem Betrieb komme es nicht so darauf an, und es handle sich nur um Kleinigkeiten, die eingespart würden. Auch kleine Mengen Abfall, die an einem Arbeitsplatz festgestellt wurden, summieren sich! **Die betrieblichen Verbesserungsvorschläge sollten sich auch einmal mit den in dieser Hinsicht möglichen Einsparungen befassen!**

Wenn jeder von uns an seinem Arbeitsplatz ähnliche Erwägungen anstellt, wird bestimmt durch zweckmäßige Material- und Werkzeuglagerung, sachgemäße Behandlung der Werkzeuge und Maschinen noch mancherorts gespart werden können.

Daß solche Ersparnisse an Material und Arbeitskraft auch im Interesse aller Angehörigen unserer Betriebsgemeinschaft liegen, bedarf wohl keiner besonderen Erklärung mehr. Allerdings ist uns auch nicht an einem Spartag gelegen — vielmehr sollten wir alle, wie wir das ja bei unseren Frauen daheim gern haben, uns auch für den Betrieb zu dem Motto bekennen:

„Jeder Tag ein Spartag.“



Umschlag in den benachbarten Duisburg-Ruhrorter Häfen

Hier einmal eine Aufnahme von den Duisburg-Ruhrorter Häfen. Dieses Bild, im Hafenbecken B in Meiderich aufgenommen, gibt einen eindrucksvollen Ausschnitt aus dem Hafenbetrieb. Wir sehen hier die Großkohlenverlade- und Bunkeranlage (Kohlenmischanlage) der Oberrheinischen Kohlenunion Bettag, Puton & Co., die es ermöglicht, die Kohlen unmittelbar ins Schiff zu verladen. Zuvor werden aus den Bunkern die verschiedenen Kohlen-sorten „vermischt“, bis das gewünschte Mischungsverhältnis erreicht ist, und gelangen dann auf weiteren Spezialtransportbändern über das Verladeband („Rüssel“) in den Schiffsrumpf. Die Anlage kann eine Tagesleistung von 10 000 t bewältigen.

Lichtbilder: Wilfr. Brink

George Stephenson

Während der langen Kriegsjahre, welche der Französischen Revolution folgten, begann in aller Stille eine andere Revolution, die dazu bestimmt war, größere Veränderungen in dem Leben der Menschen herbeizuführen als der Sturz irgendeiner, sei es alten oder neueren Dynastie.

Dies war das Eisenbahnsystem. Wie glänzend diese Errungenschaft auch immer war, sie sollte weder von den Vornehmen, noch den Beredten, weder von den Gelehrten noch den Kriegsgewaltigen ausgeführt werden. Einem unbekannten „Bergwerksjungen“ war es vorbehalten, eine neue Art des Reisens einzuführen, welche sowohl direkt als auch indirekt der Welt zahllose Wohltaten erwiesen hat.

George Stephenson wurde in einem kleinen Dorfe an den Ufern des Tyne, wenige Meilen von Newcastle, geboren. Sein Vater war nur ein armer Heizer, der nicht mehr als ein paar Schilling die Woche verdiente, und der junge George erhielt daher, wie die meisten der armen Jungen seiner Zeit, nur eine sehr dürftige Bildung. Als Knabe mußte er Kühe hüten und Kartoffeln hacken, bis er allmählich aufrückte und ihm eine Maschine an dem Ausgange einer Kohlengrube anvertraut wurde. Diese Beschäftigung gefiel ihm sehr. Er war indes nicht damit zufrieden, daß er imstande war, seine Maschine zum Gehen zu bringen, sondern ergriff jede Gelegenheit, sich gründlich mit allen ihren Teilen bekannt zu machen. Um diese Zeit begann Stephenson den Mangel an Bildung zu empfinden. Er hatte etwas von den Maschinen Watts und anderer berühmter Erfinder gehört und wünschte glühend, mehr über sie zu lernen. Diese Kenntnisse konnten jedoch nur aus Büchern erworben werden, und bis jetzt war er nicht imstande, zu lesen. Um diese Schwierigkeit zu überwinden, besuchte er eine Fortbildungsschule in einem benachbarten Dorfe, und was er dort lernte, war die einzige Bildung, die er je erhielt.

Bald nach dieser Zeit machte sich Stephenson dadurch bekannt, daß er die Fehler einer in Killingworth-Colliery errichteten Dampfpumpe ausmerzte, was zu tun alle Ingenieure der Umgegend sich vergebens bemüht hatten. Kühner gemacht durch diesen Erfolg, baute er seine erste Lokomotive, die er nach seinem Gönner Lord Ravensworth „My Lord“ nannte, was die Menschen in „Blücher“ umänderten. „Blücher“ war plump und sah wie ein Ungetüm aus, war aber an Arbeitskraft jeder anderen Maschine überlegen, die bisher gebaut worden war.

Dies war nicht Stephenson's einzige Leistung. Die große Zahl der Explosionen, die in den Bergwerken stattfanden, ließ die Menschen auf eine Abhilfe sinnen. Nach vielen erfolglosen Versuchen gelang es Stephenson und Sir Humphry Davy, die ganz unabhängig voneinander arbeiteten, eine Sicherheitslampe zu erfinden. Diese Lampen sind unter den Grubenarbeitern in England noch immer in Gebrauch, und zwar wird die erstere die „Geordy“-Lampe, die letztere die „Davy“-Lampe genannt.

Abgesehen davon, daß Stephenson beständig bemüht war, seine Lokomotive zu verbessern, versuchte er, die Schienen zu verbessern, auf denen sie lief. Denn er hatte früh eingesehen, daß, wenn das „Eiserne Pferd“ ein Erfolg sein sollte, eine gute „Eiserne Straße“ dafür erforder-



Der Schöpfer der Eisenbahn

lich sein würde. Die ersten Eisenbahnen wurden hauptsächlich dazu benutzt, Kohlen von den Gruben nach den Seehäfen zu befördern. Stephenson's großes Ziel nun war es, dasselbe Mittel zur Beförderung von Fahrgästen zu benutzen. Das Ergebnis aller dieser Bemühungen war die Eisenbahn von Stockton nach Darlington, welche im Jahre 1825 eröffnet wurde und die erste Linie für Personenverkehr war, die bestanden hat.



Der erste Eisenbahnwagen auf dem Kontinent (1828), zu sehen im Technischen Museum zu Wien

Seine nächste große Leistung war der Bau der Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester. Hier waren große Schwierigkeiten zu überwinden, da ein Teil der Linie große Sümpfe zu durchqueren hatte, über die einen festen Weg zu bauen hervorragende Ingenieure für unmöglich erklärt hatten. Stephenson jedoch harrete aus, und zuletzt gelang es ihm, alle Hindernisse zu überwinden. Die Linie wurde im Jahre 1830 vollendet.

Die Eröffnung wurde durch einen Wettbewerb zwischen Lokomotiven gefeiert, für deren beste die Direktoren einen Preis von 500 Pfund (10000 Mark) ausgesetzt hatten. Stephenson's „Rocket“ schlug alle anderen Bewerber und gewann den Preis. Nach einer Laufbahn, welche ununterbrochen glücklich gewesen war, starb Stephenson im Jahre 1848.

Richard A. Petereit

Alkohol und Übermüdung

Alkohol und Straßenverkehr passen nicht zusammen; dies gilt nicht nur für den Kraftfahrer, sondern für alle Verkehrsteilnehmer.

Schon eine geringe Menge beeinträchtigt das Beobachtungs- und Reaktionsvermögen, den Gleichgewichtssinn und die Fähigkeit zur Selbstkritik.

Alkohol hebt die natürlichen Hemmungen auf und schafft ein trügerisches Kraftgefühl.

Die Folgen sind Leichtsinn, Rücksichtslosigkeit, Unachtsamkeit und Versagen bei plötzlicher Gefahr.

Kraftfahrer und Radfahrer verlieren die Herrschaft über ihr Fahrzeug, der Fußgänger über seine Beine. Es ist falsch, zu glauben, daß diese Folgen erst nach reichlichem Alkoholgenuß eintreten oder daß Gewöhnung an Alkohol die Gefahren vermindern könnte.

Alkoholunfälle haben im allgemeinen sehr schwere Folgen. Darum ist das Führen eines Kraftfahrzeugs unter Alkoholeinfluß bereits strafbar, wenn kein Unfall eintritt.

Wer sich angetrunken ans Steuer setzt, schließt sich selbst aus dem Kreis der anständigen Menschen aus; bist du in Versuchung, denke nicht nur an deinen Führerschein, sondern stelle dir vor, ein Betrunkener habe eben dein Kind oder deine Mutter überfahren. Was würdest du von ihm denken?

Wir Menschen sind heutzutage alle stark beansprucht. Unsere Kräfte aber sind begrenzt; wir müssen mit ihnen haushalten. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert stete Wachsamkeit und besondere Anspannung. Wer die notwendige Spannkraft nicht mehr hat, gefährdet sich und andere Menschen, weil er den Anforderungen des modernen Verkehrs nicht gewachsen ist.

Kraftfahrer, du handelst verantwortungslos, wenn du fühlbare Anzeichen von Ermüdung mißachtest; mach lieber eine Pause, um frische Kräfte zu gewinnen, statt dich der Gefahr des Einschlafens auszusetzen.

Auch das Führen eines Kraftfahrzeuges ist anstrengende Tätigkeit. Deswegen muß die Fahrt von Zeit zu Zeit unterbrochen werden, damit die Fahrsicherheit erhalten bleibt.

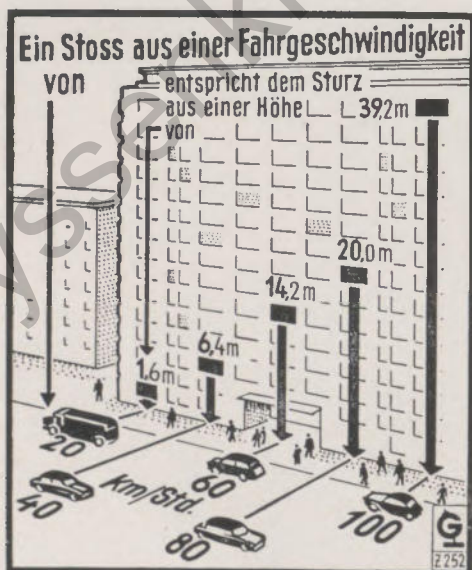


Kurz - aber interessant

Überwege für Fußgänger und Fahrtrichtungen für Kraftfahrer an Verkehrsknotenpunkten werden vielfach zusätzlich zu Hinweisschildern und Leuchtampeln noch durch farbige Zeichen auf dem Straßenbelag markiert. Diese Verkehrskennzeichnungs-Farben unterliegen natürlich einem ständigen Abrieb durch Reifen und durch Witterungseinflüsse. Ein USA-Anstrichmittel-Unternehmen hat nun kürzlich eine Verkehrskennzeichnungs-Farbe entwickelt, die den bisher zum gleichen Zweck verwendeten Erzeugnissen überlegen sein soll. Die in Weiß und Gelb lieferbare Farbe trocknet nämlich in so kurzer Zeit, daß sie schon nach einer halben Stunde befahren werden kann. Sie haftet fest auf Asphalt-, Makadam-, Zement- und Ziegelbelag. Ihre Abriebfestigkeit soll besonders gut sein.

Die Optischen Werke G. Rodenstock in München haben eine Fernsichtbrille mit sogenannten Telecolor-Gläsern entwickelt. Die absorbierenden Gläser sollen Augenermüdungen und Kopfschmerzen verhindern, wie sie beim Fernsehen als Begleiterscheinung auftreten können. Die Gläser eignen sich auch als Sichthilfe für Kraftfahrer bei leicht nebligem oder diesigem Wetter und bei hellem Himmel ohne unmittelbaren Einblick in die Sonne, da sie die Kontraste besser hervorheben und aufhellen.

Die diesjährigen Duisburger Hafenkonzerte des Westdeutschen Rundfunks werden am Sonntag, dem 11. Mai 1958, eröffnet. Mitwirkende sind der Baßbariton Willy Schneider, der Trompeter Franz Willy Neugebauer, die Kapelle Albert Vossen sowie die Knappenkapelle und ein Chor der Hamborner Bergbau-AG. Das Konzert wird von 6.00 bis 7.45 Uhr auf der Mittelwelle übertragen.



Wie ein Sturz vom 14. Stockwerk

trifft einen menschlichen Körper der Stoß bei einem Zusammenprall mit einem Kraftfahrzeug, das mit 100 Stundenkilometern fährt. Man braucht indes gar nicht diese hohe Geschwindigkeit als Beispiel zu nehmen, um zu veranschaulichen, wie fatal für den ungeschützten Körper ein Zusammenstoß mit einem Fahrzeug verlaufen kann. So entspricht bereits ein Stoß bei 40 Stundenkilometern einem Sturz aus dem zweiten Stockwerk.

Unsere Jubilare



Sein 50jähriges Dienstjubiläum begeht am 6. April Herr Wilhelm Dühr. 1908 als Laufbursche im Kesselhaus der Gewerkschaft Deutscher Kaiser eingetreten, begann er noch im gleichen Jahre in der Mechanischen Hauptwerkstatt die Dreherlehre. Hier blieb er auch als Dreher bis zu seiner Einberufung zum Militär 1915. Im März 1916 geriet Herr Dühr bei Postawi in Rußland in Gefangenschaft, wurde in die Nähe von Petersburg geschafft und arbeitete später in einer Fabrik unweit Charkows in seinem Beruf. Es gelang ihm, mit mehreren Kameraden zu fliehen, und er erreichte im Mai 1918 wieder die Heimat, wurde nochmals Soldat und dann im September 1918 reklamiert. Seit 1921 ist der Jubilar in der EBW tätig, zunächst wieder als Dreher, dann als Kolonnenführer und ab 1952 als Vorarbeiter. 40 Jahre aktiver Sänger, Mitbegründer des Quartettvereins EH, mußte er dieses Hobby vor einiger Zeit wegen Krankheit seiner Frau zu seinem Bedauern aufgeben. Wir wünschen ihm Gesundheit, Kraft zu weiterem Schaffen und ein herzliches Glückauf!



Einen Tag später, am 7. April, feiert Herr Richard Bordihn sein 50jähriges Dienstjubiläum. 1894 in Mülheim an der Ruhr geboren, trat der Jubilar mit 14 Jahren in der Zurechtung der Gewerkschaft Deutscher Kaiser ein. Hier arbeitete er, nur unterbrochen vom Kriegsdienst 1914 bis 1918, den er in Rußland und Frankreich leistete, als Locher bis 1945. Vorübergehend in der Betonwarenfabrik der ATH beschäftigt, wurde er im August 1948 dem Eisenbahnbetrieb zugewiesen, bei dem er heute als Gleiswerker tätig ist.

Der rüstige Jubilar ist seit 50 Jahren aktiver Turner und leitet heute noch als Vereinsführer den Turnverein „Rheinlands Eiche“. Wir wünschen ihm weiterhin gute Gesundheit und entbieten ihm den Turnergruß: „Frisch, fromm, fröhlich, frei!“

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Johann Schlimmerei, Stellwerkswärter, Eisenbahn Nord eingetreten am 2. 4. 18



Paul Werneburg, D-Lokführer Maschinenamt eingetreten am 4. 4. 18



Johann Tenter, Monteur Signalmeisterei eingetreten am 12. 4. 18



Johannes Mrozik, Bezirks-Vorsteher Eisenbahn Nord eingetreten am 15. 4. 18



Karl Klebba, Lokführer Maschinenamt eingetreten am 17. 4. 18



Wilhelm Lauricks, Lokführer Maschinenamt eingetreten am 23. 4. 18

Unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Lichtbilder: Wilfr. Brink

So geht es nicht weiter!

Nach Mitteilung der Betriebskrankenkasse sind die anerkannt guten Leistungen der Kasse bedroht — zum Nachteil der Versicherten und auch unserer Betriebsgemeinschaft —, von deren wirtschaftlichem Arbeiten wir alle abhängig sind.

Die Gründe:

Die Steigerung der Kosten auf zahlreichen Gebieten, z. B. bei Krankenhausbehandlung sowie in bezug auf die Arzthonorare, die Kur- und Arzneimittel und die Heilverfahren in der Rentenversicherung, nicht zuletzt die wesentliche Erhöhung des Krankengeldes seit dem 1. Juli 1957 haben die Finanzen der Kasse stark beansprucht. Die steigenden Krankenziffern seit Mitte des letzten Jahres und die Grippe-Epidemie, die in verschiedenen Monaten auftrat, hatten jedoch weitere schwerwiegende Auswirkungen. Der Stand für Januar 1958 — nächst dem Monat Oktober 1957 der höchste, den die Betriebskrankenkasse seit 1954 zu verzeichnen hatte — gibt zu erneuter Besorgnis Anlaß, zumal der Krankenstand des Februar den des Januar noch übertrifft.

Wenn es auch bisher noch möglich war, mit der am 1. August 1957 erfolgten Beitragserhöhung die alten Leistungen weiterhin zu gewähren, so muß doch angesichts des anhaltend hohen Standes der Krankenziffer ernsthaft befürchtet werden, daß sie auf die Dauer nicht erhalten bleiben können, wenn nicht in Zukunft der Krankenstand geringer wird. Oder es müßte eine erneute Angleichung der Einnahmen — die ja aus den Beiträgen der Versicherten und des Arbeitgebers bestehen — an die Ausgaben erfolgen.

Es wird deshalb an die Einsicht und Disziplin aller Mitglieder appelliert, die Kasse bei dem Bemühen zu unterstützen, die alten Leistungen zum Besten der Kranken ohne eine neue Beitragserhöhung zu erhalten. Vor allem wenden wir uns an die verantwortungsbewußten Mitglieder, die, wie wir wissen, die überwiegende Mehrzahl darstellen. Wir bitten sie, uns zu helfen, indem sie kollegial auf Mitglieder einwirken, die nicht die richtige Einstellung zu unserer Gemeinschaftseinrichtung besitzen, die zum Nachteil der Gemeinschaft die neuen Bestimmungen über die Lohnfortzahlung für Arbeiter im Krankheitsfall durch langes „Krankfeiern“ und anderen Mißbrauch für ihren egoistischen Vorteil ausnutzen. Denn dieses am 1. Juli vorigen Jahres in Kraft getretene Gesetz droht durch gewissensloses Verhalten von Betriebsangehörigen seinen eigentlichen Sinn zu verlieren. Schäden für die Versicherten und gegenüber der Einrichtung, die zum Schutze aller Versicherten seinerzeit ins Leben gerufen wurde, wären bei solchem Mißbrauch nicht zu vermeiden.

- Kein Versicherter darf die Krankenkasse ungerechtfertigt in Anspruch nehmen.
- Wer unberechtigt krank feiert, schädigt die Gemeinschaft und damit jeden einzelnen Versicherten.
- Eine rechtzeitige Krankmeldung — innerhalb von drei Tagen — bei der Krankenkasse ist unbedingt notwendig.
- Krankenscheine nicht für die ganze Familie jeweils zu Beginn jeden Vierteljahres auf Vorrat bestellen, sondern nur bei tatsächlichem Bedarf einzeln anfordern!

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Wilhelm Saenger, Eisenbahn Süd, mit Anne-Kathrein Becker, am 24. Januar 1958

Ernst Blümke, Eisenbahn Nord, mit Ursula Fries, am 24. Januar 1958

Arno Uhr, Hafen Schwelgern, mit Brigitte Littek, am 25. Januar 1958

Hans Haack, Eisenbahn Süd, mit Gisela Retzlaff, am 31. Januar 1958

Hugo Darmovzal, Eisenbahn-Oberbau Nord, mit Ursula Hollenberg, am 31. Januar 1958

Manfred Groth, Eisenbahn Süd, mit Anna Zolopa, am 31. Januar 1958

Walter Piechocki, Eisenbahn Nord, mit Helga Dus, am 31. Januar 1958

Herbert Anlauff, Eisenbahn Nord, mit Erika Tombers, am 3. Februar 1958

Dieter Reimann, Eisenbahn Nord, mit Ursula Grunert, am 7. Februar 1958

Hans-Joachim Nippold, Eisenbahn Süd, mit Karin Oge, am 8. Februar 1958

Werner Schydowski, Maschinenbetrieb Nord, mit Marie-Luise Moitzheim, am 8. Februar 1958

Hans-Werner van Ampting, Verkehrsabteilung, mit Christel Welz, am 8. Februar 1958

Horst Kalenberg, Verkehrsabteilung, mit Ursula Holtus, am 14. Februar 1958

Walter Naudszus, Eisenbahn Nord, mit Hildegard Klatt, am 17. Februar 1958

Friedhelm Powniak, Maschinenbetrieb Nord, mit Christel Peucker, am 21. Februar 1958

Nachwuchs kam an:

Willi, 24. Januar 1958
Wilhelm Feussner, Eisenbahn Nord

Ursula, 24. Januar 1958
Friedhelm Schmidt, Eisenbahn Nord

Peter, 25. Januar 1958
Rudi Meixner, Hafen Schwelgern

Doris, 27. Januar 1958
Alfred Rust, Eisenbahn Nord

Klaus, 27. Januar 1958
Josef Rassing, Eisenbahn Nord

Brigitte, 31. Januar 1958
Josef Dekow, EBW I

Angelika, 1. Februar 1958
Heinrich Holtkamp, EBW I

Peter, 4. Februar 1958
Horst, 4. Februar 1958
Heinz Berndsen, Eisenbahn Nord

Rolf, 12. Februar 1958
Walter Pliester mann, Masch.-Betr. Nord

Holger, 14. Februar 1958
Karl Plaumann, Neubauabteilung

Gerd, 14. Februar 1958
Eugen Schiemann, Masch.-Betr. Nord

Peter, 18. Februar 1958
Heinz Kremer, Bauamt

Klaus, 23. Februar 1958
Erwin Link, Signalmeisterei

Todesfälle:

Johann Migulski, Stellwerkswärter, Eisenbahn Süd, geb. 24. Dezember 1901, gest. 25. Januar 1958, eingetreten am 23. März 1929

Emil Kinalczijk, Meister, EBW I, geb. 28. September 1900, gest. 3. Februar 1958, eingetreten am 4. Dezember 1918

Horst Betke, Rangierer, Eisenbahn Nord, geb. 6. Mai 1936, tödl. verunglückt 3. Februar 1958, eingetreten am 1. März 1955

Kurt Reckzeh, Brückenhilfsmann, Hafen Schwelgern, geb. 17. März 1912, tödl. verunglückt 22. Februar 1958, eingetreten am 16. Juli 1957