



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

16. JAHRGANG

7/8

JULI/AUGUST 1977



Europas höchsten Kamin mit einer Höhe von 250 Metern errichtete die ATH am Hafen Schwelgern. Unmittelbar neben der Erzbrech- und Siebanlage und der Sinteranlage 2 entsteht dort im Zusammenhang mit dem geplanten Großhochofen eine weitere Sinteranlage. Der „nur“ 150 Meter hohe Kamin der Sinteranlage 2 wirkt neben ihm wie ein kleiner Bruder.

Kurznachrichten	2
Verbindungsbahn Schwelgern-Walsum-Süd in Betrieb genommen	3/4
Neue Fahrzeuge der Verkehrswacht Duisburg	4
Arbeitsschutz-Informationen: Vorsicht beim Umgang mit Lösemitteln und anderen chemischen Reinigungsmitteln	5
Die Bauabteilung berichtet in Wort und Bild	6
26 Mitarbeiter traten in den Ruhestand	7
Zwei Portalkräne gingen auf die Reise	8
EH-Mitteilungen	9
Mußte das sein?	10
Ein Ausflugsziel für den freien Tag	11
Unsere Jubilare	12
Familiennachrichten	12
Betriebssportgemeinschaft EH-Süd hatte Gäste aus Rotterdam	13
Jahreshauptversammlung beim Eisenbahn-Verein	13
Zum Titelbild der Ausgabe 5/6	14
Unser Reisetip: Der Bodensee	14/15
Arbeits sicher	15

AUS DEM INHALT



Impressum

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

Schriftleitung: Kurt-Hermann Still

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

Aufnahmen: EH: Heimann, Kiel, Kl.-Hartlage, Müller, Still, Vocke, Wiesner
ATH: Meyer, Metzger
Bergbau AG Oberhausen: Maruschke
Sonstige: Wunn

Titelbild: Hochbetrieb im Hafen Schwelgern
Rückseite: Sommerliche Segelpartie

KURZNACHRICHTEN

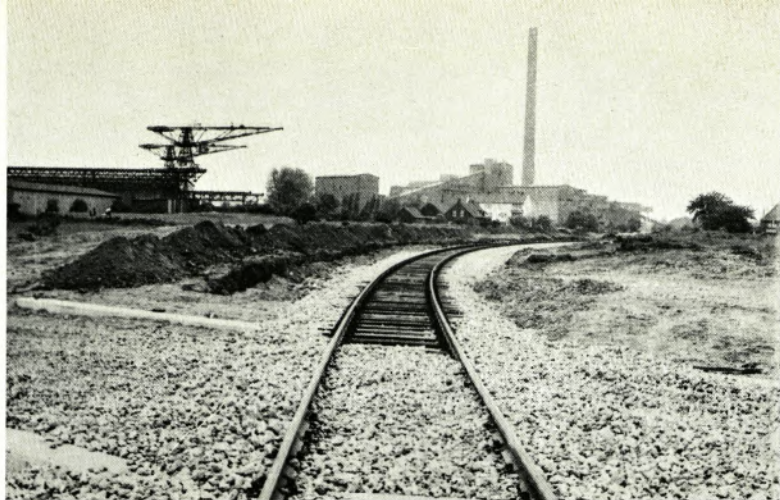
Für den deutschen **Steinkohlenbergbau** dürften die Zeiten schwerster Bedrängnis vorläufig vorüber sein. Heute stimmen die Fachleute darin überein, daß die langfristig düsteren Prognosen für die Kohle falsch waren und der Bergbau im Weltmaßstab des Energieverbrauchs eher eine steigende Bedeutung einnehmen wird. Auch in der Bundesrepublik haben sich entscheidende Marktdaten für die Kohle geändert, wozu neben der allgemeinen Hochkonjunktur vor allem der anhaltende Stahlboom beiträgt.

Im jetzt begonnenen Quartal wird der **Stahlverbrauch** in den Ländern der EWG voraussichtlich in allen wichtigen Zweigen der verarbeitenden Industrie weiter zunehmen. Dies stellt die Europäische Kommission in ihrem Vorausschätzungsprogramm für das 3. Quartal dieses Jahres fest. Die verhältnismäßig hohen Auftragsbestände und die lebhafteste Binnennachfrage sichern nach Meinung der Kommission in allen Zweigen eine Zunahme des Stahlverbrauchs. Das Wachstum wird auf etwa 5,5% gegenüber der vorjährigen Vergleichsperiode geschätzt.

Auf der diesjährigen **Jahreshauptversammlung der Hamborner Jubilarenvereinigung** am 15. Mai wurden die Herren Dr. Isselhorst als erster Vorsitzender, Hermann Bröcker als erster Schriftführer und Fritz Kauth als erster Kassierer einhellig wiedergewählt. Zu neuen Kassenprüfern für 1970 bestellte die Versammlung Herrn Kamin (ATH) und Herrn Giesing (Eisenbahn und Häfen). Zuvor hatte Herr Dr. Isselhorst erklärt, daß die finanziellen Verhältnisse des Vereins nicht gerade sehr rosig seien, da seit 1968 mehr Abgänge als Zugänge zu verzeichnen sind.

Das **elektrisch betriebene Streckennetz der DB** umfaßt zur Zeit etwa 8100 km. Weitere Strecken werden gegenwärtig für den elektrischen Zugbetrieb ausgebaut oder sind für die Elektrifizierung vorgesehen. Insgesamt wird das elektrische Streckennetz der DB in den nächsten Jahren auf voraussichtlich 10000 km anwachsen. Der weitaus größte Teil des Reise- und Güterverkehrs wird dann auf diesen leistungsstarken Strecken liegen.

Auch für die **Stahlrohrindustrie** war 1969 ein neues Rekordjahr. Die Stahlrohrwerke erreichten mit einer Produktion von fast 4 Mill. t einen Zuwachs von 15% gegenüber dem Vorjahr. Die größten Herstellerationen für Stahlrohre sind in dieser Reihenfolge die UdSSR, die USA, Japan, die Bundesrepublik, Italien, Frankreich und England. Die Bundesrepublik stand bis 1963 an dritter Stelle der Weltrangliste, wurde dann aber von Japan überholt. 1969 lag die japanische Stahlrohrproduktion bereits 60% über der deutschen.



In einem leichten Bogen führt das Verbindungsgleis hinter der Schiffswerft der GHH vorbei zum Hafen Walsum. Im Hintergrund die Sinteranlage Walsum.



So sieht der Lokführer die Strecke vor sich.

Verbindungsbahn Schwelgern—Walsum-Süd in Betrieb genommen

Am Sonntag, dem 24. Mai, nachmittags gegen 15.00 Uhr, konnte die letzte Schraube der Gleisverbindung zwischen den Häfen Schwelgern und Walsum-Süd und damit zwischen den Werksbahnnetzen der früheren Abteilung HOAG-Verkehr und Eisenbahn und Häfen angezogen werden. Die Arbeiten, die durch die ungünstige Witterung des lang anhaltenden Winters stark in Rückstand gekommen waren, wurden durch den unermüdlichen Einsatz unserer Oberbauabteilung doch noch in verhältnismäßig kurzer Bauzeit beendet. Am 25. Mai, morgens um 7 Uhr, passierte dann der erste Zug mit leeren Kohlenkübelwagen zum Schacht 2/5 die neue Gleisverbindung. Vollbeladen mit Kohle konnten die Wagen am Nachmittag des gleichen Tages noch ihren Rückweg zum Hafen Walsum-Süd antreten. Die Ver-



▲ Am 25. Mai, morgens 7.15 Uhr passierte der erste Zug die Strecke. Auf unserem Bild zweiter von rechts: Betriebschef Arendt, Eisenbahn-Nord, links neben ihm Betriebschef Roerborn, Eisenbahn-Ost.



◀ Der vollbeladene Kohlenzug verläßt über die Verbindungsstrecke das Gelände des Hafens Schwelgern.



bindungsstrecke dient in erster Linie dem Gütertausch zwischen den beiden Werkschäfen. Darüber hinaus können jetzt werkseigene Schienenfahrzeuge zwischen den Werksbereichen, sei es zu Reparaturzwecken oder zum Austausch freier Kapazitäten verkehren, ohne den komplizierten Weg über die Bundesbahnanlüsse nehmen zu müssen.

Vor der Kulisse der Schiffswerft GHH bereits wieder auf Walsumer Gelände.



Neue Fahrzeuge der Verkehrswacht Duisburg



So sieht es in einem Teil des Wagens aus, der für einen praxisnahen Verkehrsunterricht alle Voraussetzungen mitbringt.



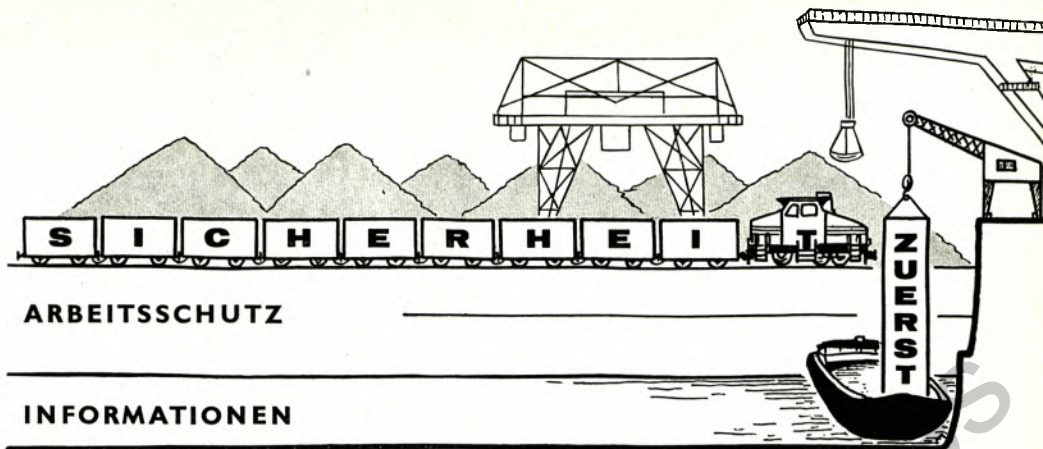
Das neue rollende Informationszentrum der Verkehrswacht Duisburg.

die Aufklärungsarbeit der Verkehrserziehungsgruppe der Duisburger Polizei, die auch hier im Hamborner Raum seit Jahren sehr aktiv ist, wesentlich erleichtern. Dafür sorgen nicht zuletzt die elektronischen Geräte, mit denen die Zugmaschine und der Anhänger dieses Zuges bestückt sind. Mit diesen Geräten zur Prüfung der Reaktionsfähigkeit und Seheigenschaft, dem Filmprojektionsgerät und den Tonbildschirmen, kann sich die neue Einrichtung im Dienste der Verkehrssicherheit sehen lassen.

Als erste Stadt der Bundesrepublik verfügt Duisburg seit dem 23. Mai über ein rollendes Informationszentrum. Bei der Übergabe dieser modernen Wagenzugeinheit durch den Vorsitzenden der Verkehrswacht, Dr. Franz Offzanka, sprach Oberbürgermeister Arnold Masselter von einer guten Idee, während Innenminister Willy Weyer die Sorge über die täglich ansteigenden Unfallziffern zum Ausdruck brachte. Aus diesem Grunde sind auch 50 Prozent aller Polizeibeamten in Nordrhein-Westfalen zur Verkehrssicherung eingesetzt. Die neue, von der Duisburger Verkehrswacht finanzierte und entwickelte Wagenzugeinheit, wird nun

Mit diesem Gerät werden die Seheigenschaften geprüft.





Vorsicht beim Umgang mit Lösemitteln und anderen chemischen Reinigungsmitteln

Was sind Lösemittel?

Es gibt heute kaum einen Betrieb, ja kaum einen Haushalt, in dem technische Lösemittel nicht in irgendeiner Form verwendet werden. Wir treffen sie in vielfacher Art, meist als Gemische, unter Phantasienamen, die ihre gefährlichen Eigenschaften nicht erkennen lassen. Lösemittel sind Stoffe, die unter normalen Temperaturen und Druckverhältnissen flüssig sind und dazu dienen, andere Stoffe zu lösen und zu verdünnen, um ihre Verarbeitung oder auch Entfernung zu ermöglichen. Man verwendet sie meistens als Reinigungs-, Anstrich- oder Entfettungsmittel. Die gebräuchlichen Lösemittel sind im reinen Zustand klare Flüssigkeiten, die teils leichter, teils schwerer sind als Wasser. Für den Arbeitsschutz muß man davon ausgehen, daß alle als Reinigungsmittel benutzten Lösemittel und ihre Dämpfe mit wenigen Ausnahmen zu Gesundheitsschäden führen können. Dieser Beitrag soll dazu dienen, ohne medizinische und chemische Begriffe wiederzugeben, über Gefah-

Auf dem Gebiet der Reinigungsmittel gibt es in der Entwicklung neuer Gemische keinen Stillstand. Immer wieder werden von den Chemikern neue Reiniger für die Industrie angeboten. Wir begrüßen die Bemühungen, gesundheitsunschädliche Reinigungsmittel zu entwickeln, müssen aber jedem Angebot kritisch gegenüberstehen. Genau wie die Hausfrau jeden neuen „Weißmacher“ kritisch daraufhin prüft, ob die Wäsche nicht geschädigt wird, muß der Industriereiniger, bei dem es ja um mehr geht als um Materialschaden, genau geprüft werden. Da die Hersteller ihre Rezepte nicht bekanntgeben müssen, ist es selbst für einen „Sachverständigen“ schwer, Aussagen darüber zu machen, in welchem Umfang Gesundheitsgefahr besteht oder wie hoch die maximale Arbeitsplatzkonzentration eines Lösemittels sein darf, d. h. die Verunreinigung der Luft am Arbeitsplatz bei durchschnittlich acht Stunden Arbeitszeit. Über die klassischen Lösungsmittel gibt es eine Aufstellung (MAK-Wert-Liste), die ständig auf den neuesten Stand gehalten wird.

Gesundheitsgefahren

Da fast alle Lösemittel Fette lösen können und bei Arbeiten die Hände mehr oder weniger benutzt werden, wird zwangsläufig die fettthaltige Schutzschicht der Haut herausgelöst. So können bei häufigem Kontakt die gelösten Stoffe tief in die Haut eindringen und dort unheilbare Hautschäden verursachen. Die Reinigung der Hände von Öl, Teer, Farben usw. sollte man aus diesen Gründen niemals mit Lösemitteln vornehmen.

Nicht das Lösungsmittel, sondern die abgelösten Substanzen der Arbeitsstoffe, die zur Verunreinigung führten, verursachen die Entzündungen. Bei längerer Arbeit mit bestimmten Lösungsmitteln werden die gefährlichen Stoffe von der Haut aufgesaugt. Es kann auf diese Weise eine gesundheitschädigende Menge in den Körper und in seine Blutbahnen gelangen. Neben der Hauptschädigung steht die Gefahr des Einatmens der Lösemitteldämpfe. Die Dämpfe gelangen mit der Atemluft durch Nase und Mund in die Luftröhre und in die Lunge. Viele Dämpfe wirken schwach narkotisierend bis fast augenblicklich tödlich.



Reinigen der Hände **niemals** mit Lösemittel vornehmen.



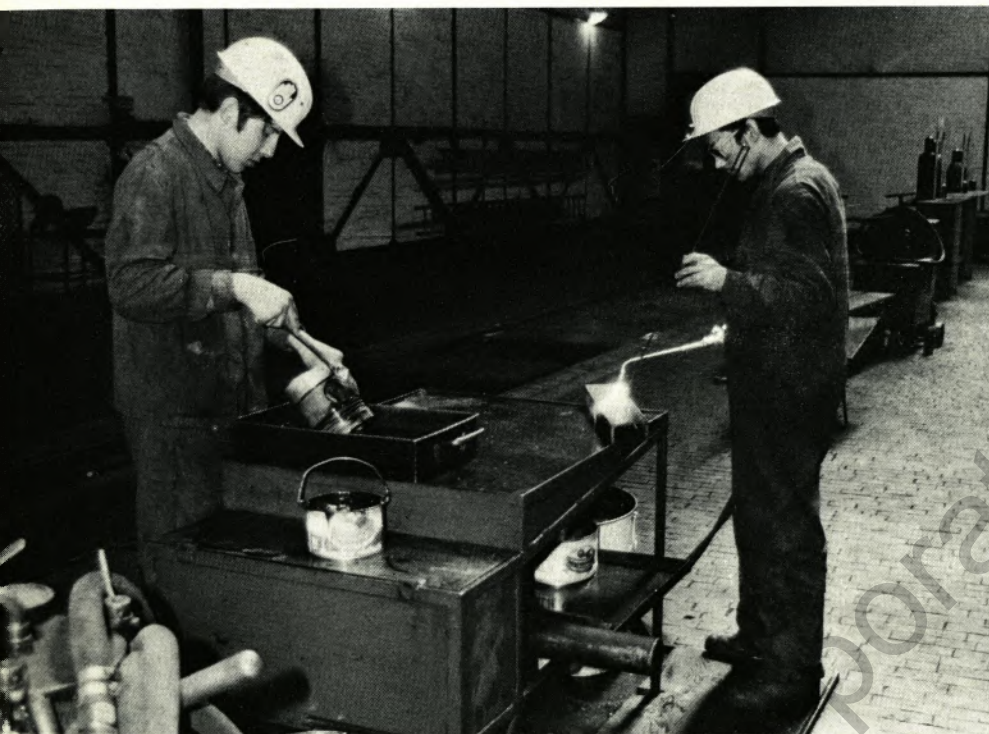
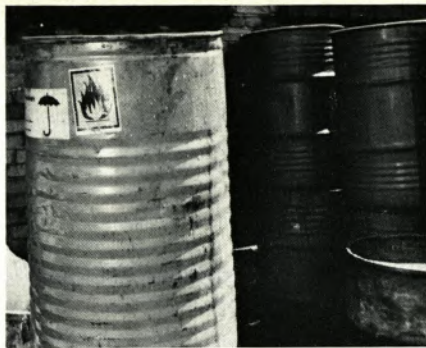
Bei stark verschmutzten Händen **nur** Spezial-Handreiniger verwenden.

ren beim Umgang mit Lösemittel oder lösemittelhaltigen Stoffen zu informieren.

Schwierig ist aber die Bestimmung von Gemischen, da die Verbindungen verschiedener Stoffe oft additiv wirken.

Feuer- und Explosionsgefahren

Daß viele Lösemittel und lösemittelhaltige Reinigungsmittel auch brennbar sind, ist bekannt. Die Verbrennung ist ein chemischer Vorgang zwischen dem brennbaren Stoff und dem Sauerstoff der Luft. Die Verbrennung verläuft besonders heftig, wenn das Lösemittel als Dampf oder mit großer Oberfläche in Form feinsten Tröpfchen vorliegt und gleichzeitig die erforderliche Menge Luft zur Verfügung steht. Für den Praktiker im Betrieb stellt sich hier die Aufgabe, ein Lösemittel zu finden, das die Anforderungen des zu



So fahrlässig sollte man natürlich nie handeln, denn die meisten Lösungsmittel sind brennbar.

reinigenden Materials zur Zufriedenheit erfüllt, einen möglichst hohen Flammpunkt hat (möglichst unbrennbar ist) und eine hohe Verdunstungszahl besitzt. Da diese Forderungen schwer zu erfüllen sind, müssen Schutzmaßnahmen eingeleitet und befolgt werden. In den Betrieben gibt es zahlreiche Möglichkeiten, ein Dampf-Luft-Gemisch zur Zündung zu bringen.

Als Zündquellen dienen hauptsächlich: Offene Flammen und Feuerstellen, glimmende Zigaretten, Schleiffunken, elektrische Heizgeräte und erhitzte Maschinenteile.

Eine Flüssigkeit entwickelt nur oberhalb einer bestimmten Temperatur soviel Dämpfe, daß ihre Konzentration die untere Zündgrenze erreicht. Diese Temperatur wird als Flammpunkt bezeichnet. Je niedriger der Flammpunkt eines Lösemittels ist, desto größer ist die Bildung eines zündbaren (explosionsfähigen) Dampf-Luft-Gemisches oder mit anderen Worten: liegt die Temperatur eines Lösemittels über seinem Flammpunkt oder wird ein Lösemittel über seinen Flammpunkt erwärmt, so besteht Explosionsgefahr. Brennbar Lösemittel, deren Flamm-

punkt nur wenig über 21°C liegt, bilden deshalb bei hohen Sommertemperaturen schon Explosionsgefahren. So-

fern sich Arbeiten mit brennbaren Lösemitteln in offenen Behältern oder die Bildung zündbarer Dampf-Luft-Gemische nicht vermeiden lassen, müssen Schutzmaßnahmen gegen die Gefahr einer Zündung getroffen werden, d. h. die oben genannten Zündquellen müs-

sen gewissenhaft ausgeschaltet werden. Zum Löschen von Bränden müssen geeignete Feuerlöschrichtungen zur Verfügung stehen. Wenn brennbare Lösemittel in offenen Behältern gehandhabt werden müssen, empfiehlt sich die Anbringung eines gut schließenden Deckels, der bei Ausbruch eines Brandes den Behälter luftdicht abschließt und dadurch die Flamme erstickt. Kleidungsstücke, die von Lösemitteln benetzt sind, müssen sofort abgelegt werden, damit sie kein Feuer fangen können und die Haut nicht schädigen.

Werden Lösemittel, Verdünner oder Lacke in Behältern mit Warnschild geliefert, so müssen auch die Behälter mit mehr als 500 ccm Inhalt, die als Arbeitsbehälter verwendet werden, mit einem Warnschild gekennzeichnet werden.

(wird fortgesetzt)

H. Kiel

Die Bauabteilung berichtet in Wort und Bild ▾

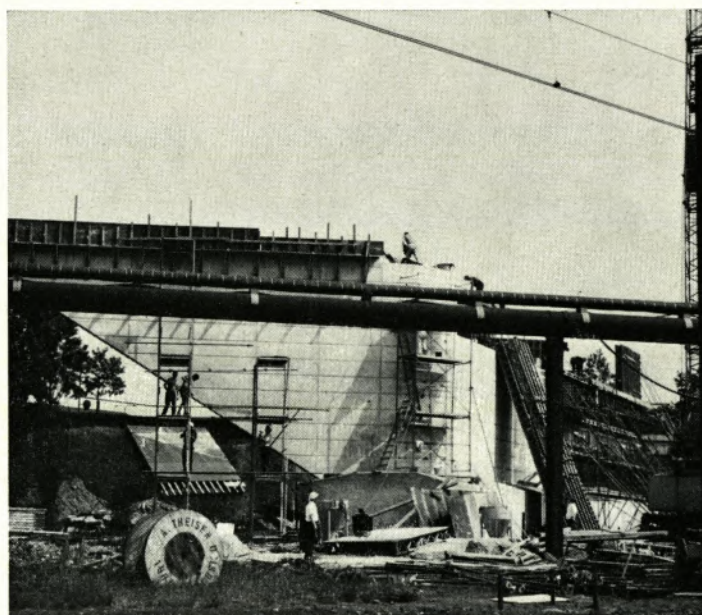


Bild 1 ▸

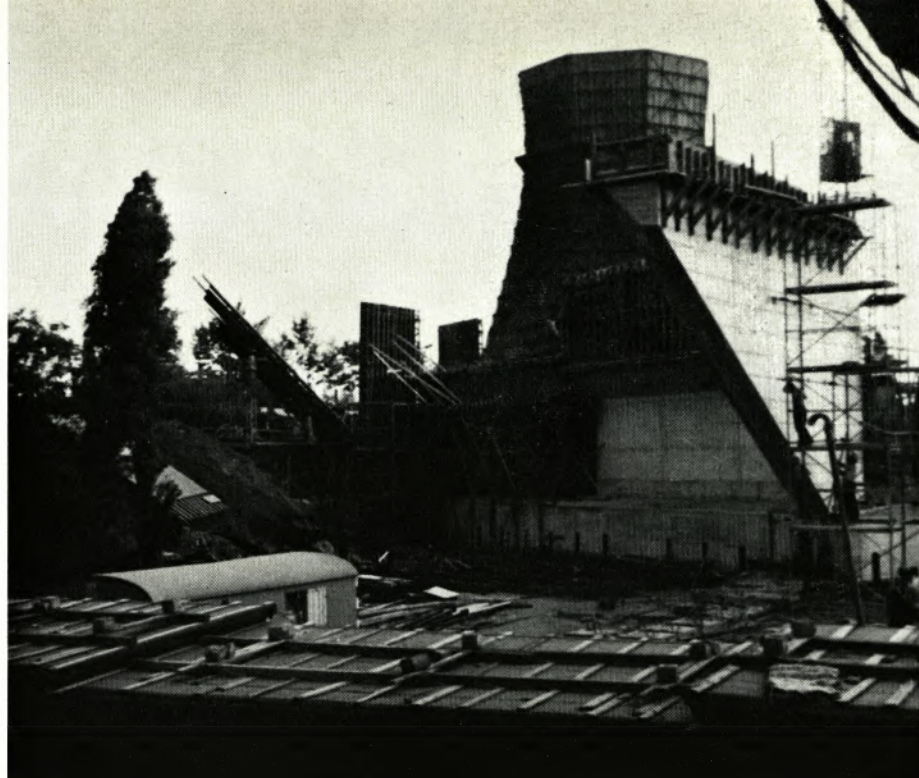


Bild 2 ▲

Die künftige Fahrbahnhöhe des Alsumer Steigs läßt sich schon jetzt an dem bereits fertiggestellten nördlichen Widerlager der neuen Brücke ermessen. Bild 1 (Seite 6) zeigt eine Seitenansicht und Bild 2 die Rückseite des Widerlagers während der Bauarbeiten.

Eine komplizierte Brückendemontage gab es in der Nähe des Werkstores 3 der ATH-Ruhrort an der sogenannten „Brücke Spitze“. Im Zuge der Elektrifizierung der Bundesbahnstrecke Ober-

hausen-West-Hohenbudberg mußten zwei über den DB-Gleisen nebeneinanderliegende Fachwerkbrücken, die nicht mehr benötigt wurden, demontiert werden. Die Arbeiten konnten nur in Zugpausen erfolgen, da eine Gleissperrung bei der Bundesbahn nicht möglich war. Die Überbauten hatten jeder eine Länge von etwa 60 m und ein Gewicht von etwa 225 t. Die Bilder 4 und 5 zeigen den teilweise demontierten letzten Überbau.

Kl.-Hartlage

Bild 4 ▼



Bild 5 ►



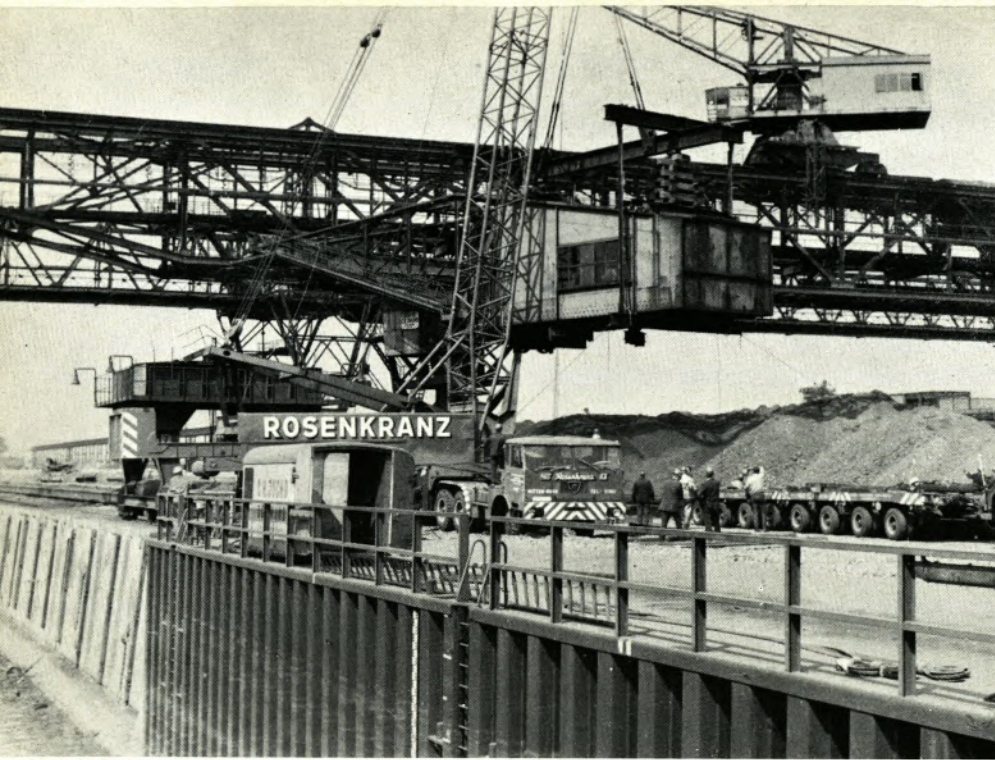
26 Mitarbeiter traten in den Ruhestand

Mit der traditionellen Abschiedsfeier wurden am 1. Juli 26 Mitarbeiter, die im ersten Halbjahr 1970 pensioniert worden sind, offiziell verabschiedet. Herr Direktor Christophers, der den Dank der Geschäftsführung übermittelte, würdigte die Verdienste der Ausscheidenden, unter denen sich allein 22 Jubilare befanden, von denen zehn ihr 40jähriges und drei sogar ihr 50jähriges Dienstjubiläum begehen konnten. Er wünschte ihnen einen guten Übergang in den „Ruhestand“ und einen zufriedenen Lebensabend in Gesundheit.

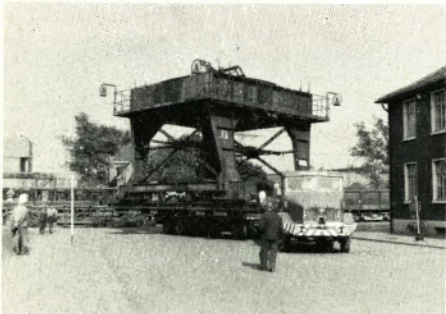
Betriebsratsvorsitzender Diercks, der die Grüße der Betriebsvertretung überbrachte, lobte Treue und Pflichtbewußtsein der Pensionäre, die damit ein Vorbild für die jüngere Generation abgaben. Mit guten Wünschen für die Zukunft schloß er sich den Worten der Geschäftsführung an.



Zwei Por



Das Oberteil des Kranes 7 ist abgehoben und wartet auf das Absetzen auf den Transportwagen.



Das fest auf dem Wagen verzurrte Portal biegt hier gerade um die Ecke am Eisenbahn-Dienstgebäude.



Das Oberteil passiert in vorsichtiger Fahrt das Hafendienstgebäude.



Das Portal rollt am Westufer zu seinem zukünftigen Einsatzort.



Auch das Oberteil ist ohne Störung um die Ecke an der Probenahme zum Westufer eingebogen und rollt, dem Portal nachfolgend, zum neuen Einsatzort.

Kran 7 und Kran 12, bisher am Ostufer des Hafens Schwelgern eingesetzt, mußten zum Westufer umgesetzt werden.

Der Grund für diese Maßnahme lag darin, daß am Ostufer eine neue Bandanlage errichtet wird. Auf eine dieser Bandstrecken, dem Band 1c, wird das Erz über fahrbare Bunkerwagen aufgegeben.

Da sich nun weder der Kran 7 auf Grund seiner niedrigen Bauart, noch der Kran 12 mit seiner geringen Tragfähigkeit für den Erzumschlag über Bunkerwagen auf Band als geeignet erwiesen, mußten sie dem Fortschritt weichen.

Statt dieser beiden Krane wird zu gegebener Zeit der Portalkran Nr. 4 vom Westufer zum Ostufer transportiert und dort für den Erzumschlag eingesetzt werden.

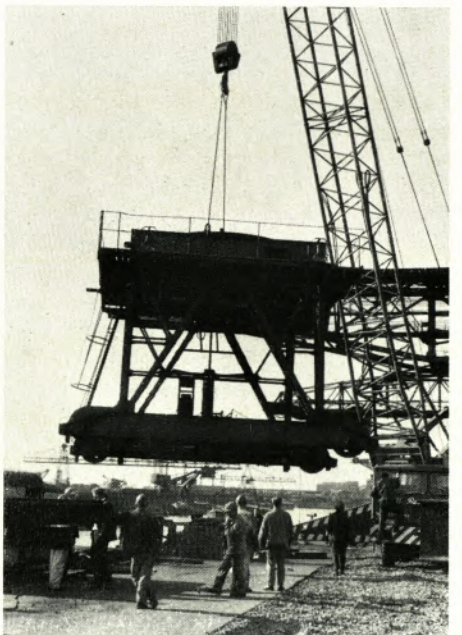
Neben zwei neuen Schiffsentladern mit der Bezeichnung SE 3 und SE 4, ähnlich den bereits im Stichhafen vorhan-



Der Montagekran hebt das Oberteil des Kranes 12 vom Portal ab.

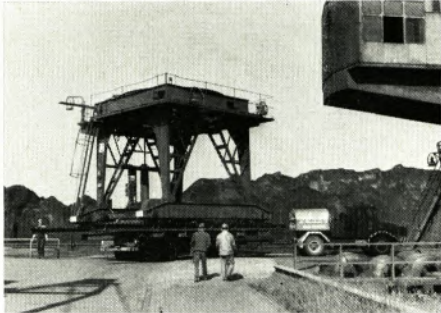


Das Oberteil wird auf einen Spezial-Strassenwagen aufgesetzt.

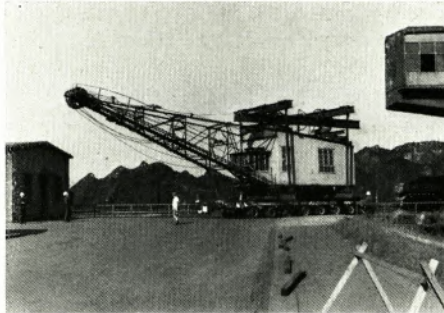


Hier hängt bereits das Portal im Haken des Montagekranes und die Monteure sind dabei, den Transportwagen unterzuschieben.

alkrane gingen auf die Reise



Das Portal ist bereits unterwegs zu seinem neuen Standplatz am Westufer.



Bald darauf folgt auch das Oberteil nach.

denen, werden dann auch die an diesem Ufer eingesetzten Hebezeuge, nämlich Brücke II, Brücke III und der Kran 4 auf die neue Bandanlage umschlagen. Mit der Inbetriebnahme der neuen Schiffsentlader ist Anfang des Jahres 1971 zu rechnen.

Die Bilder zeigen, wie der Umsetzvorgang durchgeführt wurde. Zunächst wurde das drehbare Oberteil von dem Portal abgehoben und auf einen Spezialstraßenwagen verladen. Dann folgte das Portal nach. Nachdem beide Kranteile auf ihren fahrbaren

Untersätzen fest verkeilt und verzurrt waren, begann der Transport vom Ostufer zum Westufer. Vertiefungen der Fahrstrecke waren vorher durch Schlacke ausgefüllt und alle sonstigen Unebenheiten durch einen Schaufelader begradigt worden. Beide Transporte verliefen ohne Schwierigkeiten. Mit dem gleichen Montagekran, der die Demontage der Krane am Ostufer durchführte, wurden die Hebezeuge auch an ihrem neuen Einsatzort am Westufer wieder montiert.

M. Heimann

den gewählt und konnte mit dem neuen Betriebsrat in betrieblicher, sozialer und gewerkschaftlicher Hinsicht gute Erfolge verbuchen. Er hat somit seinem Nachfolger ein gutes Erbe hinterlassen. Der neue erste Vorsitzende, Karl-Heinz Diercks, geb. 5. Januar 1931, ist seit 1953 beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen beschäftigt. Seit 1954 ist er Mitglied der IG Metall und wurde 1959 in den Betriebsrat gewählt. 1963 wurde er freigestellt. Er ist also mit der Arbeit des Betriebsrats bestens vertraut.

Karl-Heinz Diercks will zum derzeitigen Zeitpunkt noch keine besonderen Versprechungen machen, versichert aber, daß er weiterhin mit ganzer Kraft versuchen werde, sich für die Interessen aller Belegschaftsmitglieder einzusetzen.



Am 8. Juni übernahm Karl-Heinz Diercks den Vorsitz im Betriebsrat des Gemeinschaftsbetriebes.

EH-MITTEILUNGEN

Lohnüberweisungen im 2. Halbjahr 1970

Im 2. Halbjahr 1970 stehen die Löhne an folgenden Tagen bei den Banken bzw. Sparkassen zur Verfügung:

Mittwoch,	den 12. 8. 1970
Freitag,	den 11. 9. 1970
Montag,	den 12. 10. 1970
Donnerstag,	den 12. 11. 1970
Freitag,	den 11. 12. 1970

Personalien

Der Beirat hat mit Beschluß vom 23. Juni Prokura erteilt:

Herrn Gerhard Brammen, Leiter der Belegschaftsabteilung und
Herrn Kurt-Hermann Still, Leiter der Verkehrsabteilung.

Handlungsvollmacht erhielt Herr Dipl.-Ing. Friedrich-Wilhelm Hölscher, Eisenbahnbetriebsleiter.

Wechsel im Vorsitz des Betriebsrats

Seit dem 8. Juni 1970 hat der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen einen neuen Betriebsratsvorsitzenden. In einer außerordentlichen Betriebsratssitzung wurde, nachdem der bisherige Vorsitzende Johannes Hol aus gesundheitlichen Gründen seinen Rücktritt erklärt hatte, der Rangiermeister Karl-Heinz Diercks zu seinem Nachfolger gewählt.

Johannes Hol, der seit längerer Zeit erkrankt ist, sah sich außerstande, das Amt als erster Vorsitzender weiter auszuüben. Er will aber bis zur Neuwahl im Frühjahr 1971 noch weiter im Betriebsrat bleiben.

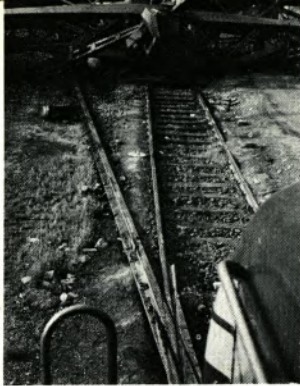
Von 1963 bis 1968 war Johannes Hol als Schriftführer auf dem Betriebsratsbüro freigestellt, wo er mit unermüdlichem Fleiß seine Aufgaben meisterte. Dann wurde er zum ersten Vorsitzen-

Auszeichnung für unfallfreies Fahren

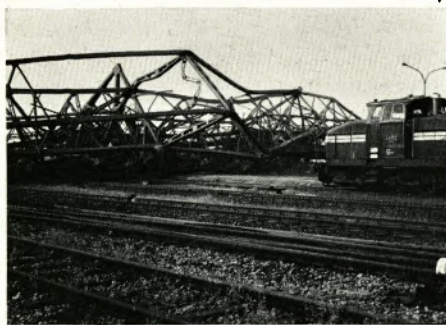
Für 20 Jahre unfallfreies Fahren erhielt Herr Prokurist Werner Waltemade, Leiter des Rechnungs- und Finanzwesens EH, von der Duisburger Verkehrswacht die Ehrennadel in Silber.

Wilhelm Schweitzer †

Am 28. Mai 1970 verstarb nach kurzer Krankheit Herr Obering. i. R. Wilhelm Schweitzer. Herr Schweitzer war von 1947 an mit der Leitung des Hafens Schwelgern betraut, seit 1955 als Oberingenieur. Am 30. September 1964 trat er in den Ruhestand.



Hier, kurz hinter der Kreuzung des Kranbahngleises mit dem Werksbahngleis, rammte die Diesellok, die das Haltesignal mißachtet hatte, eine Stütze der Verladebrücke V und brachte sie damit zum Einsturz.



Unter dieser Überschrift veröffentlichen wir regelmäßig Fotos von aufwendigen Schäden an Einrichtungen des Eisenbahnbetriebes, die durch menschliches Versagen sowohl der Eisenbahnbediensteten als auch des Verladepersonals der Gesellschafter hervorgerufen wurden. Die gleichzeitige Angabe der Schadenshöhe soll den Mitarbeitern vor Augen führen, welche Auswirkungen Unachtsamkeit, Fahrlässigkeit und Gedankenlosigkeit haben können. Wenn wir heute lediglich über einen Fall berichten, dann nur, weil dieser hinsichtlich des Umfangs seiner Folgen eine ganz besondere Größenordnung einnimmt. Durch das Überfahren eines „Halt“ zeigendes Signals wurde in den Abendstunden des 5. Juni das Fahrwerk einer Kranbahnstütze der Verladebrücke V im Hafen Schwelgern von einer Diesellok erfaßt, weggedrückt und zur Entgleisung gebracht. Durch statische

Mußte das sein?



Die Schäden an der Lokomotive blieben relativ gering.

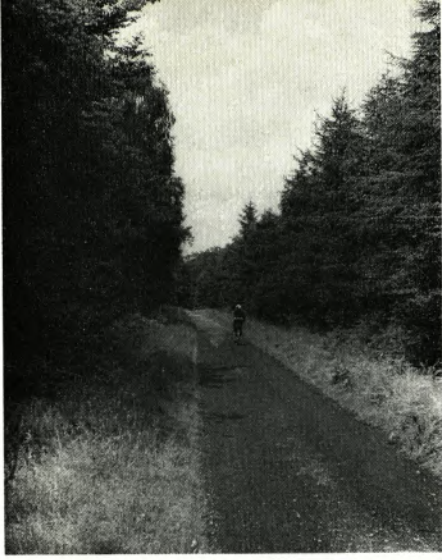


Von der 160 Meter langen Verladebrücke blieb jedoch nur noch ein Haufen verbogener Stahlkonstruktionsteile übrig, die der Verschrottung anheim fielen. Glück hatte auch der Kranführer, dessen Führerhaus beim Einknicken der Konstruktion durch die verhältnismäßig weichen Feinkohlen-Vorräte gebremst wurde.

Überbeanspruchung stürzte die Verladebrücke ein. Man kann es als Glück im Unglück bezeichnen, daß keine Personen zu Schaden kamen, denn nicht nur die Lok, auch die Verladebrücke war besetzt, und im gesamten Unfallbereich wurde gearbeitet. Der materielle Schaden, den dieses „Versehen“

verursachte, geht jedoch in die Millionen, ungeachtet der Tatsache, daß die Leistungskapazität dieser Verladeanlage für über zwei Jahre im Hafen ausfällt, da die Brücke nur noch verschrottet werden konnte, und für eine Ersatzbeschaffung entsprechende Lieferzeiten bestehen.





Auf einsamen Wanderwegen geht es dem Ziel, der Grafenmühle entgegen.

Ein Ausflugsziel für den freien Tag:

Die Grafenmühle im Rotbachtal



Eine Kahnpartie auf dem zur Grafenmühle gehörenden Mühlenteich ist für Jung und Alt eine nette Abwechslung.

Duisburg oder Oberhausen kommt, ohne viel Umstände sein Ziel erreichen kann.

Wer trotzdem glaubt sich nicht zurechtzufinden, der kann eine Wanderkarte, die in jeder Buchhandlung zu haben ist, kaufen. Zu empfehlen ist die „Topographische Karte 1 : 50000 (Ausgabe mit Wanderwegen) L 4506 Duisburg“, herausgegeben vom Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen.

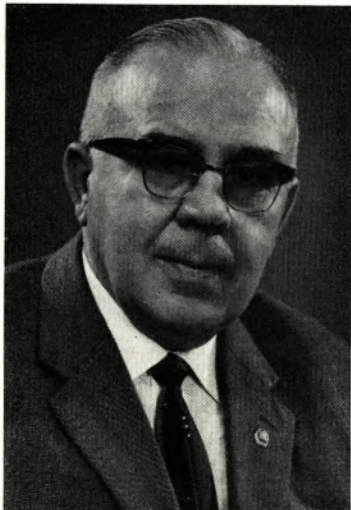
Damit sind alle Voraussetzungen für ein gutes Gelingen gegeben, und gern wird man sich an diese Wanderung erinnern.

H. Wiesner

Einmal entspannen, direkt vor den Toren unserer Stadt, das wäre doch mal was anderes, als stundenlanges Fahren auf verstaubten Autostraßen. Wer also in den Genuß einer Wanderung auf stillen Waldwegen kommen will, der sollte mit dem öffentlichen Verkehrsmittel bis zum Freibad Dinslaken-Hiesfeld fahren, um dann zu Fuß den Rotbach entlang bis zur Grafenmühle zu wandern, ein Marsch der etwa zweieinhalb Stunden dauert. Noch besser ist es, das fast vergessene Fahrrad aus dem Keller zu holen und von daheim aus über Holten-Bahnhof zu fahren, dann ist man in einer halben Stunde im Wald. Markierte Waldwege nehmen den Wanderer auf. Verboten sind diese Wege für alle motorisierten Fahrzeuge, so daß wir nur auf Fuß- oder Radwanderer treffen. Nur von fern hört man ein Rollen, das von der Autobahn herüberdringt. Die Grafenmühle liegt so günstig, daß jeder, ganz gleich ob er von Dinslaken,



Unsere Jubilare



50 Jahre im Dienst ist am 11. September dieses Jahres Herr Theodor Reinhard, kfm. Angestellter beim Betriebsmaschinen-dienst. Selbst dann, wenn man auf sich allein gestellt nur Technikern gegenübersteht, kann man das goldene Dienstjubiläum erreichen. Außerdem ist der ganze berufliche Lebensweg infolge der verschiedenen wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen nicht gerade eben gewesen.

Mit diesen Feststellungen sind wir aber bereits mitten im Lebenslauf des Jubilars Theo Reinhard. Forscht man zurück, ist festzustellen, daß der in Duisburg-Beeck geborene Jubilar schon mit 13 Jahren Geld verdienen mußte, da der Vater durch einen tödlichen Unfall bei den Rheinischen Stahlwerken in Duisburg-Meiderich für die Ernährung der Familie ausfiel. Sein Weg führte so gut wie selbstverständlich im Jahre 1917 zur Hütte in Ruhrort. Bis zum Jahre 1931 arbeitete er in verschiedenen Büros der Produktion. Die große Wirtschaftskrise zwang den Jubilar anschließend zu einer unverschuldeten Pause. Ein erster Lichtblick zur Wiedereingliederung in den Arbeitsprozeß zeigte sich im Herbst 1933, wenn auch nicht am gewohnten Arbeitsplatz. Dies war aber das kleinere Übel. Der Jubilar begann im Oktober 1933 beim Werkschutz der ATH als Wächter.

Auf Grund seiner Kenntnisse und seines Fleißes wurde er jedoch kurze Zeit später wieder als Sachbearbeiter des Kfz-Betriebes und der Feuerwehr beschäftigt. Leider machte die Einberufung zur Wehrmacht im letzten Weltkrieg erneut einen Strich durch die Rechnung. Dieser Einsatz endete schließlich in der Kriegsgefangenschaft. Zurückgekehrt in die Heimat wurde nun infolge der Demontage-Arbeiten in der Hütte die Eisenbahn der nächste Arbeitgeber. Hier fand der Jubilar als Verantwortlicher des Betriebsbüros der EBW II im Lokschnuppen Ruhrort das richtige Betätigungsfeld. Gut eingearbeitet und sich wohlfühlend brachte bald aber die Zusammenlegung der EBW I mit der EBW II eine erneute Änderung der Tätigkeit. So kam der Jubilar im Jahre 1961 auf Grund des guten Rufes, der ihm vorausging zum Betriebsmaschinenendienst, dem er auch heute noch angehört. Ebenso wie schon in der EBW II erfreut er sich auch hier besten Ansehens. Durch sein stets fröhliches und offenes Wesen trägt er wesentlich zum „guten“ Ton bei.

Wenn Herr Reinhard weit über die Grenzen seines eigenen Betriebes bekannt ist, liegt dies

aber nicht nur an seiner vielseitigen früheren beruflichen Tätigkeit und an seiner Aufgeschlossenheit, sondern auch mit an seiner freizeitlichen Tätigkeit als Sportler und Kleingärtner.

Der Jubilar, Träger des goldenen Sportabzeichens, wandte sich schon frühzeitig dem Fußballsport zu und machte sich im Laufe der Jahre einen Namen als Schiedsrichter. Für über 25jährige Schiedsrichter-Tätigkeit wurde ihm schließlich 1950 die goldene Ehrennadel des Westdeutschen Fußballverbandes überreicht. Die Verschlimmerung eines Kriegseleidens zwang allerdings zur Aufgabe dieser Beschäftigung. Es zeugt aber von der immer noch in ihm steckenden Energie und Lebendigkeit, daß er sich nun eine neue Freizeitgestaltung als Kleingärtner suchte. So führt der Jubilar unermüdlich und selbstlos alle Verwaltungsarbeiten für die Gartenanlage Papiermühlenstraße aus, trägt zur Gestaltung der gesamten Anlage bei und kann sich immer wieder über die im eigenen Garten erzielten Erfolge begeistern. Nebenbei gibt er so manchem Arbeitskameraden auf Grund seiner Erfahrungen wertvolle Tips oder ist behilflich bei der Bearbeitung von Sozial-, Renten- oder anderen Anträgen.

Nachdem sein Sohn, als Industriekaufmann in der „Branche“ geblieben, längst auf eigenen Füßen steht, kann Herr Reinhard u. E. unbesorgt in die Zukunft schauen. Selbst kurz vor der Pensionierung stehend, läßt er sich stets unermüdlich und einsatzfreudig sein Alter nicht anmerken. Wir wünschen dem Jubilar alles Gute, vor allen Dingen, daß ihm seine ungebrochene Gesundheit noch viele Jahre erhalten bleiben möge.



Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blickt zurück:

Anton Orlowski
Bez.-Vorsteher
eingetreten: 17. 9. 1930

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Eichaufnehmer Wilhelm Messing,
Hafen Schwelgern (17. 9. 1945)

Vorarbeiter Matthias Peters, EWH (22. 9. 1945)



Allen unseren Jubilaren
ein herzliches Glückauf!



Familiennachrichten

Geburtstag:

August Fischer, früher Weichensteller
geb.: 17. 9. 1875 (95 Jahre)
wohnhaft: Osnabrück, Arndtstr. 19
Johann Nehles, früher Bez.-Vorsteher
geb.: 29. 8. 1885 (85 Jahre)
wohnhaft: DU-Meiderich, Koopmannstr. 80
Johann Messer, früher Lokführer
geb.: 27. 9. 1885 (85 Jahre)
wohnhaft: DU-Meiderich, Hoher Weg 9
Michael Wlasny, früher Schlosser
geb.: 20. 9. 1890 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Wolfstr. 32
Hermann Brahm, früher Rangiermeister
geb.: 23. 10. 1890 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Meiderich, Stolzestr. 25

Diamantene Hochzeit:

Johann Nehles, früher Bez.-Vorsteher
geb.: 29. 8. 1885
verh.: 8. 10. 1910
wohnhaft: DU-Meiderich, Koopmannstr. 80
Johann Messer, früher Lokführer
geb.: 27. 9. 1885
verh.: 17. 10. 1910
wohnhaft: DU-Meiderich, Hoher Weg 9

Goldene Hochzeit:

Otto Komnick, früher Säuretankwärter
geb.: 9. 10. 1896
verh.: 29. 8. 1920
wohnhaft: DU-Hamb., Am Bischofskamp 25

Bernhard Kapp, früher Rottenführer
geb.: 1. 2. 1898
verh.: 3. 9. 1920
wohnhaft: Dinslaken-Hiesfeld, Ziegelstr. 36
Paul Gierszewski, früher Streckenwärter
geb.: 27. 9. 1895
verh.: 11. 9. 1920
wohnhaft: DU-Hamborn, Overbruckstr. 26
Heinrich Bernsen, früher Wagenrevisor
geb.: 4. 9. 1895
verh.: 2. 10. 1920
wohnhaft: DU-Laar, Deichstr. 52
Rudolf Mahler, früher Oberingenieur
geb.: 14. 8. 1891
verh.: 3. 10. 1920
wohnhaft: Mülheim (Ruhr), Bremerstr. 71
Robert Cremers, früher Rangiermeister
geb.: 3. 2. 1892
verh.: 12. 10. 1920
wohnhaft: DU-Hamborn, Weseler Str. 114

Todesfälle:

Tillmann Weegen, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 8. 4. 1891
gest.: 18. 4. 1970
Erich Birke, Batteriemonteur, EWH
geb.: 20. 10. 1909
gest.: 7. 5. 1970
Karl Trzeba, Pensionär
früher Vorarbeiter
geb.: 7. 9. 1891
gest.: 12. 5. 1970

Peter Johann, Pensionär
früher Bootsmaschinist
geb.: 24. 5. 1900
gest.: 20. 5. 1970

Wilhelm Schweitzer, Pensionär
früher Oberingenieur
geb.: 4. 7. 1899
gest.: 28. 5. 1970

Wladislaus Janos, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 10. 8. 1900
gest.: 31. 5. 1970

Wilhelm Teuwsen, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 9. 12. 1885
gest.: 12. 6. 1970

Hans-Georg Bauer, Lokführer
BM N
geb.: 31. 7. 1937
gest.: 14. 6. 1970

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen und Walsum

Jubilare:

Auf eine 40jährige Werkszugehörigkeit blicken zurück:

Friedrich Wolf, Eisenbahn-Ost
am 22. 9. 1970

Franz Mallmann, Eisenbahnwerkstatt-Ost
am 1. 10. 1970

Josef Mommer, Eisenbahnwerkstatt-Ost
am 1. 10. 1970

25 Jahre im Dienst sind:

Rudolf Giese, Eisenbahn-Ost
am 21. 8. 1970

Wilhelm Schawag, Walsum-Süd
am 1. 10. 1970

Johann Gersthagen,
Eisenbahnwerkstatt-Ost
am 5. 10. 1970

Werner Fichthorn, ZB-O
am 8. 10. 1970

Anton Kiwiit, Eisenbahnwerkstatt-Ost
am 10. 10. 1970

Jahreshauptversammlung beim Eisenbahn-Verein

Am 24. Mai hatte der Eisenbahn-Verein seine diesjährige Jahreshauptversammlung. Den 272 Mitgliedern stellt sich ein neu gewählter Vorstand vor. Die Geschicke des Vereins leitet künftig:

Karl Mateyka	I. Vorsitzender
Helmut Wasser	II. Vorsitzender
Ernst Kürbis	I. Kassierer
Horst Bornschier	II. Kassierer
Heinz Winnekendonk	I. Schriftführer
Heinz Bernsen	II. Schriftführer

Zum Ehrenvorsitzenden wurde wegen der besonderen Verdienste der aus dem Dienst scheidende ehemalige I. Vorsitzende August Schneider gewählt.

Auf vielfachen Wunsch geben wir hiermit die Privatanschriften des Vorstandes bekannt:

Karl Mateyka,
DU-Hamborn, Gertrudenstr. 46

Ernst Kürbis,
DU-Hamborn, Kurt-Spindler-Str. 75

Heinz Winnekendonk,
DU-Hamborn, Bertramstr. 8, Tel. 402624



Betriebssportgemeinschaft EH-Süd hatte Gäste aus Rotterdam

Am Samstag, dem 6. Juni hatte die Betriebssportgemeinschaft ihren großen Tag. Sie erwartete zu einem Freundschaftsspiel Sportler der „Personeel Vereniging Gemeend Elevator Maatschappij Rotterdam“.

Aus anfangs losen Kontakten zwischen dem Geschäftsführer Eduard op de Hipt und dem Sportmanager der niederländischen Getreideumschlagsfirma Mijnheer van de Vaart hatte sich eine echte Sportlerfreundschaft entwickelt, als deren Ergebnis dieses Treffen zustande gekommen war.

Schon am frühen Morgen schüttete die Sonne ihr gleißendes Licht über die alten Bäume des Hamborner Stadtparks. Die Vögel sangen ihr Morgenlied und leises Gläserklirren klang aus der schattigen Gartenwirtschaft herüber.

Letzte Vorbereitungen wurden getroffen und Dinge vollendet, die schon vor Tagen in Angriff genommen worden waren. Es wurden Kabel gezogen, Mikrofonproben gemacht, und plötzlich erfüllten frohe Klänge das weite Rund. Plattenjockey Ernst Steinbacher, einer der Begründer der BSG, gab erste Proben seines Könnens.

Erst gegen 13.30 Uhr trafen die Gäste mit drei vollbesetzten Autobussen vor dem Sportplatz ein. Sie waren gegen 11.00 Uhr erwartet worden, und es hatte sich schon eine leichte Unruhe ausgebreitet. Jetzt jedoch war alles eitel Freude, und nach der Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden Günther Preuß, die von Herrn van de Vaart sogleich ins Holländische übersetzt wurde, genoß man ein kräftiges Schnitzel mit Leipziger Allerlei, zu dem schäumendes Bier gereicht wurde.

Am Nachmittag wurden zwei Fußballspiele ausgetragen. Die 2. EH-Mannschaft siegte klar mit 7:0 Toren.

Anläßlich der Eröffnung der Duisburger Woche waren Schützenvereine, Tambour- und Musikkorps aufmarschiert, und zahlreiche Schaulustige gaben sich ein Stelldichein. Somit fand das Spiel der beiden ersten Mann-

schaften, welches die Betriebssportgemeinschaft EH-Süd 2:1 gewann, vor einer beachtlichen Zuschauerkulisse statt.

Ein Gag besonderer Art gelang, als man eine anwesende österreichische Musikkapelle bewegen konnte, vor den beiden einlaufenden Mannschaften mit klingendem Spiel auf den Sportplatz zu marschieren und sich zu einem malerischen Gruppenbild zu postieren, das von der NRZ-Tageszeitung, die anläßlich der Begegnung eingeladen worden war, fotografiert und in der Ausgabe vom 11. Juni 1970 mit einem entsprechenden Bericht veröffentlicht wurde.

Als sich der Abend niedergesenkt hatte, saßen Holländer und Deutsche in froher Runde zusammen. Die Tagesgeschehnisse wurden noch einmal von allen Seiten beleuchtet. Es wurde getrunken, getanzt und gescherzt. Trotz mancher Sprachschwierigkeit kamen Kontakte zustande, die möglicherweise diesen Tag überdauern. So wurde die BSG von ihren holländischen Sportfreunden für Mitte September zu einem Gegenbesuch eingeladen. Schon jetzt liegen zahlreiche Meldungen zur Teilnahme vor.

Der unterschiedliche Schichtdienst der Hollandfahrer ist allerdings noch eine Schwierigkeit, die zu überwinden den jeweiligen Einsatzleitern, Schichtführern usw. einiges Kopfzerbrechen bereiten wird. Es wäre nett, wenn die angesprochenen Vorgesetzten zu gegebener Zeit das erforderliche Verständnis für ihre Mitarbeiter aufbringen würden, damit das Treffen nicht ins Wasser fällt.

Zunächst jedoch veranstaltete die BSG EH-Süd in der Zeit vom 13. Juli bis 19. Juli ihr alljährliches Turnier mit interessanten Begegnungen der verschiedenen Betriebssportgemeinschaften im Stadtpark Hamborn. Es ging um den begehrten „Heidenreich-Pokal“. Über den Ausgang des Turniers wird in der nächsten Ausgabe berichtet.

G. P.



Meersburg, Alte Burg mit Dagobertsturm

Unser Reisetip:

Der Bodensee - ein Paradies für Wassersportler

Er wurde viel besungen und viel bereist und dennoch lohnt es sich über ihn — den Bodensee — zu berichten.

Wie kommt der See zu seinem heutigen Namen? Die Römer nannten ihn Lacus brigantinus, die Franken bezeichneten ihn als „Schwäbisches Meer“. Um das Jahr 890 wurde der Bodensee nach der damaligen Königspfalz Podama (heute Bodman) Lacus Podamicus benannt. Im Laufe der Zeit bildete sich die Wortform „Bodensee“.

Er ist nicht nur der größte Binnensee Deutschlands, sondern nach dem Plattensee und dem Genfer See sogar der drittgrößte See Mitteleuropas.

Die Oberfläche des Bodensees beträgt 540 qkm, der Umfang 257 km, der Rauminhalt etwa 500 Milliarden cbm Wasser, die

und etwa 200 kleinere Flüsse führen das Wasser in den Bodensee.

Die Bodenseeschifffahrt verfügt heute über 50 Passagierschiffe mit unterschiedlichen Größen. Sie haben ein Fassungsvermögen von 600 bis 1000 Personen. Schon 1817 hat der Schweizer Georg Bodmer den ersten Versuch gemacht, eine Dampfmaschine in einen hölzernen Schiffsrumpf einzubauen. Doch die Maschine war zu schwach und versagte bereits auf der Jungfernfahrt. 1824 nahm der Dampfer „Wilhelm“ den regelmäßigen Schiffsverkehr zwischen Friedrichshafen und Romanshorn auf. Die schwerfälligen Segelschiffe, „Lädinen“ genannt, besorgten den Gütertransport auf dem Bodensee.

Der Traum der „Fischerin vom Bodensee“ ist ausgeklärt. Vor einigen Jahren gab es noch etwa 400 Berufsfischer. Heute ist der Beruf nicht mehr gefragt. Fischreichtum gibt es im See nach wie vor. Der Bodenseefelchen ist eine Delikatesse und der Wels oder auch Weller genannt dürfte der größte Fisch des Sees sein. Er ist ein ausgesprochener Grundbewohner und wird selten an der Oberfläche gesehen. Er kann ein Gewicht von 100 Pfund und eine Länge von zwei Metern erreichen. Neben diesen beiden Fischarten gibt es natürlich den Hecht sowie Zander und Aal.

Der Bodensee ist reich an Vogelarten. An den schilfbereichen Ufern bieten sich für fast alle Wasservögel die besten Lebensbedingungen. Die Lachmöwen, die sogenannten „Straßenkehrer des Bodensees“, säubern durch ihre Ernährung, die aus Abfällen und kranken oder toten Fischen besteht, den See. Die Höckerschwäne sind erst seit 1927 am Bodensee angesiedelt. Heute gibt es viele hundert Schwänenkolonien.

Drei Länder teilen sich die Ufer des Sees: Deutschland, Österreich und die Schweiz. Aus den vielen großen und kleinen Orten um den See wollen wir das deutsche Ufer näher betrachten.

Die Inselstadt Lindau war früher eine durch natürliche Kanäle getrennte Lagunenstadt. Erst im 19. Jahrhundert wurden diese zugeschüttet. Lindau ist durch einen 550 m langen Eisenbahndamm und eine Seebrücke mit dem Festland verbunden. Auch hier auf dem Festland hat sich die Gemeinde in den letzten Jahren immer mehr ausgedehnt. Das Wahrzeichen Lindaus ist der 33 m hohe Leuchtturm mit Aussichtsterrasse. Besonders reizvoll sind in Lindau die mittelalterlichen Häuser und engen Gassen.

Bregenz am östlichen Ende des Sees auf österreichischem Gebiet sollte nicht unerwähnt bleiben. Es ist die Landeshauptstadt von Vorarlberg und aus einer Römersiedlung hervorgegangen. Im 16. Jahrhundert kam Bregenz zu Österreich und wurde als Festung ausgebaut. Noch heute erinnern Reste der Türme und Stadtmauer an diese Zeit. Bregenz hat sich zu einer modernen Stadt mit einem regen kulturellen Leben entwickelt. Die Bregenzer Festspiele im Juli und August sind weit über die Grenzen hinaus bekannt. Sie finden auf einer Naturbühne auf dem See statt. Wenn man einen herrlichen Blick über den See tun möchte, fährt man mit der Seilschwebebahn auf den Pfänder. In wenigen Minuten ist ein Höhenunterschied von mehr als 600 m überwunden. Auf Wanderfreudige wartet ein etwa zweistündiger Aufstieg.

Eigentlich dürften Konstanz und Friedrichshafen in unserer Beschreibung nicht fehlen; da beide Orte aber so bekannt sind, wollen wir uns lieber auf kleinere, aber nicht weniger interessante Orte konzentrieren.

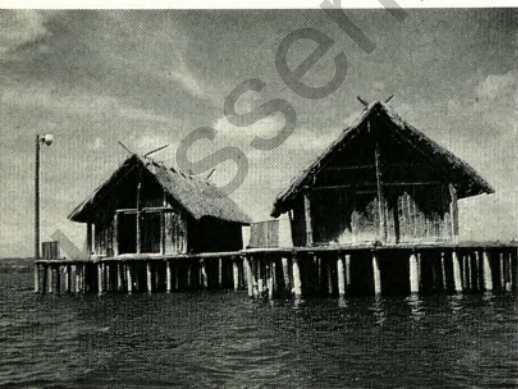
Immer wieder anziehend dürfte das malerische Burgstädtchen Meersburg auf den Besucher wirken. Mittelalterlich verträumt sind die Häuser, Türme und Gassen, die wie ein Felsenest anmuten. Die westfälische Dichterin Annette von Droste-Hülshoff hat hier in dem ehemals bischöflichen Rebhäuschen gelebt, das inmitten von Weinbergen steht. Heute wird es als Droste-Museum geführt. Meersburg ist für ältere Urlauber nicht ganz so empfehlenswert, weil alle Straßen und Wege leichte Steigungen haben.

Zwischen Meersburg und Konstanz-Staad verkehrt täglich eine Autofähre. Die neuesten Fährschiffe können bei einer Fahrt bis zu fünfzig Personenwagen und gleichzeitig sechshundert Personen befördern. ►

Dieses Titelbild

unserer Ausgabe 5/6 hat uns bestätigt, daß die Männer des Eisenbahnbetriebes ihre Unfallverhütungsvorschriften besser kennen als man immer glaubt. Der abgebildete Rangierer hält den Kupplungsbügel viel zu weit vorn. Unzählige Anrufer haben darauf hingewiesen, da sie aus eigener Erfahrung wissen, wie schmerzlich ein abgequetschter Nagel ist. Die Moral von der „Bild“-Geschichte: Man soll auch für einen Fotografen keinen falschen Griff riskieren.

H. Kiel



Prählbauten in Unteruhldingen.

größte Tiefe 252 m, die durchschnittliche Tiefe 85 m und die breiteste Stelle 13,5 km.

Der Bodensee gliedert sich auf in Haupt- und Nebenbecken. Das Hauptbecken besteht aus dem Obersee und dem Überlinger See, das Nebenbecken aus dem Untersee. Der Rhein



Die meistbefahrene Strecke auf dem ganzen Bodensee ist die zwischen Meersburg und der Insel Mainau. In zwanzig Minuten ist die Insel erreicht. Um 1740 ließ der Deutschritterorden das Schloß im Barockstil errichten. Heute wird ein Teil vom jetzigen Besitzer der Insel, dem Grafen Lennart Bernadotte bewohnt. Andere Räumlichkeiten wie der „Deutschordensaal“ werden zur Repräsentation benutzt. Orangen- und Apfelsinenbäume, Dattel- und Hanfpalmen und Bananenstauden verleihen dem Park die Atmosphäre des Südens. Selbstverständlich gibt es Frühlings- und Herbstblumen in Hülle und Fülle. Und natürlich Besucher auch. — Der Herbst dürfte aber auch hier die ruhigste und erholsamste Zeit sein.

Unteruhldingen ist bekannt durch das Freilichtmuseum. 1922 bis 1939 wurden hier zwei Pfahldörfer der Stein- und Bronzezeit um 2200 und 1100 v. Chr. rekonstruiert. Sie sind vollständig eingerichtet und nach den Ausgrabungsfunden des Prof. Dr. Hans Reinerth im Pfahldorf Sipplingen/Bodensee erstellt. Unter dem Wasserspiegel oder von Torf überdeckt haben diese Bauten in Sipplingen Jahrtausende fast unverändert überlebt.

Von Unteruhldingen aus sollte man sich unbedingt die Wallfahrtskirche Birnau ansehen. Sie gilt als die kunstvollste Barockschöpfung des ganzen Bodensees und entstand um die Mitte des 18. Jahrhunderts.

Der Ort Bodman, den wir eingangs schon erwähnten, liegt am westlichen Ende des Überlinger Sees. Steil zum Ufer abfallende Hänge und Schluchten geben diesem Gebiet etwas wildromantisches. Hier findet der Gast abseits vom Trubel des Touristenstroms Ruhe und Erholung.

Daß der Rhein der bedeutendste Zu- und Abfluß des Bodensees ist, dürfte bekannt sein. Ursprünglich mündete er bei dem Schweizer Städtchen Rheineck in den See. Im Frühjahr



Abendstimmung am Bodensee.

aufkommende Schmelzwasser ließen ihn oft zu einem reißenden Strom werden, und darum hat die Schweiz und Österreich ein Kanalbett gebaut, das sich auf österreichischem Gebiet in der Nähe von Fussach befindet. Bei Konstanz verläßt der Rhein den Obersee und öffnet sich nach 6 km Lauf zum Untersee. Bei dem Städtchen Stein wird der Rhein endgültig zum Fluß, zum Hochrhein. Bei Schaffhausen, genauer gesagt bei Neuhausen, stürzt der Rhein einundzwanzig Meter in die Tiefe und gilt als Europas größter Wasserfall.

Im Untersee liegt als größte Bodensee-Insel Reichenau. Sie ist über 5 km lang und seit 1838 durch einen Damm mit dem Festland verbunden. Vom 9. bis 12. Jahrhundert war sie Mittelpunkt reichen klösterlichen Lebens. Wenn man zum Bodensee fährt, hat man wahrscheinlich die Absicht, sich mehr auf dem

Wasser als auf dem Land zu bewegen. Sei es Schwimmen, Segeln, Rudern, Wasserski — der See bietet alle Möglichkeiten des Wassersports.

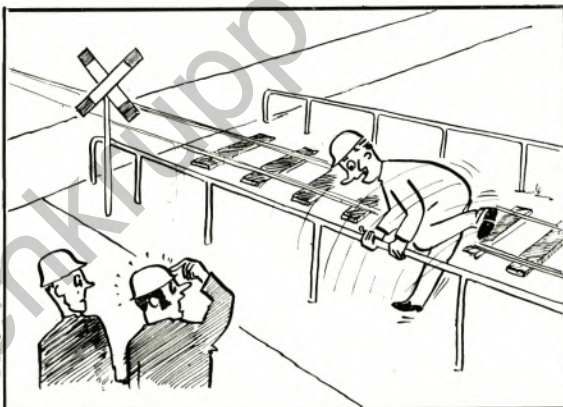
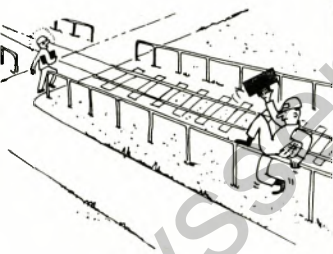
Genauer betrachtet haben alle Orte um den Bodensee eines gemeinsam: ihre liebenswerte Lage an den Ufern, mildes Klima und der süßige Wein haben schon in grauer Vorzeit die Menschen angelockt, davon zeugen noch heute die vielen Burgen und Schlösser.

Übrigens soll der Meersburger Wein bis auf den heutigen Tag der beste des ganzen Bodenseeraumes sein. Früher wurde er in den sogenannten „Torkelkellern“ verarbeitet. Auch heute gibt es diese Keller noch, natürlich als Touristenattraktion. Gehen Sie nicht daran vorbei, und wenn Sie dann wieder herauskommen, werden Sie dem Namen des Kellers alle Ehre machen — und torkeln! I.V.

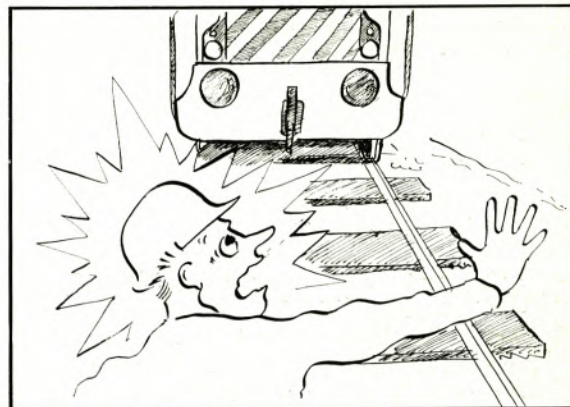
Arbeitsicher



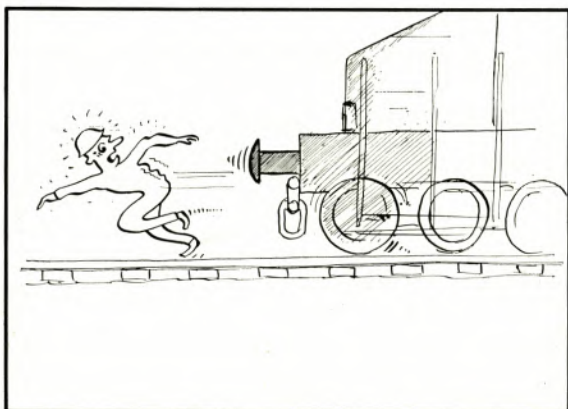
Aus Sicherheitsgründen sind nur die vorgeschriebenen Wege zu benutzen.



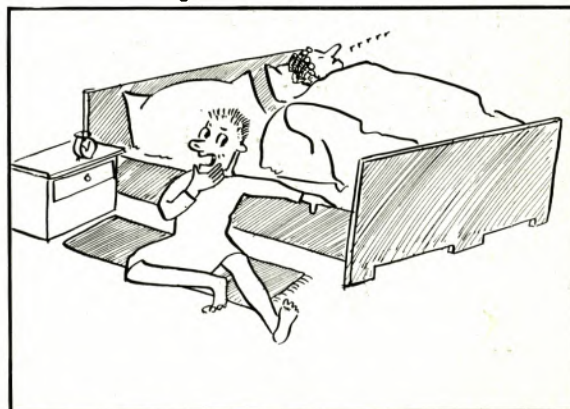
Vorschriften? Ha, daß ich nicht lache, Ich weiß schon selber was ich mache.



Da, plötzlich flattert ihm der Rock, Vor ihm steht 'ne große Lok.



Kehrigemacht, dann saust er los, Doch es wirkt sehr aussichtslos.



O Schreck laß nach, es ist nicht wahr, Es war ein Traum, das ist doch klar.

