



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

15. JAHRGANG

1/2

Januar/Februar 1969

Die Thyssen-Gruppe steht an vierter Stelle in der Rangordnung der größten Unternehmen der Bundesrepublik, gemessen am Umsatz des letzten Jahres. Auch im Jahre 1969 wird die **ATH auf vielen Messen** vertreten sein, außer auf der Hannover-Messe, u. a. auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt sowie auf den Messen in Leipzig, Posen, Zagreb und Teheran.

Bergassessor a. D. Klaus Haniel, bisher Vorstandsmitglied der HOAG, ist mit Wirkung vom 1. Januar 1969 in den ATH-Vorstand berufen worden.

Hüttendirektor i. R. Dr.-Ing. Alfred Michel, zuletzt Vorstandsmitglied und Cheftechniker der ATH, vollendete am 20. Dezember 1968 sein siebzigstes Lebensjahr.

Als **stellvertretende Vorstandsmitglieder der Thyssen Röhrenwerke AG** wurden kürzlich Dipl.-Ing. Kurtwalter Neuhoß (47), Leiter des Werkes Mülheim von Thyssenrohr, und Dipl.-Ing. Wolfgang H. Philipp (39), Leiter der Stahl- und Walzwerke Mülheim von Thyssenrohr, berufen.

Bergwerksdirektor Bergrat a. D. Bernhard Brocke, dessen berufliche Tätigkeit mit allen Schachtanlagen des Hamborner Bergbaus verbunden war — zuletzt war er Leiter der Bergwerksdirektion I (Lohberg) —, schied zum Jahresende 1968 wegen Erreichen der Altersgrenze aus dem aktiven Dienst aus, mit ihm auch **Kokereichef Dr. Hans Terhorst** (Kokerei August Thyssen) und **Kokereichef Dipl.-Ing. Gustav Jacobus** (Kokerei Friedrich Thyssen 4/8).

Für die **technische Forschung auf dem Kohlesektor** hat die Europäische Kommission 7,3 Millionen DM zur Verfügung gestellt, und zwar für Forschungen über Vorkommen von Schlagwetter-Explosionen in den kohlehaltigen Gesteinsschichten, für Forschungen auf dem Gebiete des Abbaus und des hydromechanischen Transports der Kohle sowie der Verbreitung radioelektrischer Wellen in den unterirdischen Gängen, für Forschungen über die Möglichkeiten der Produktivitätserhöhung bei der Verkokung der Steinkohle sowie über die Verbrennung fester Brennstoffe und insbesondere des Kohlenstaubes, ferner für Forschungen auf dem Gebiete der Brikettherstellung aus Lignit und auf dem Gebiete der Verwertung der Kesselasche.

403 Millionen Schüler und Studenten gab es 1964 in aller Welt (gegenüber 227 Millionen im Jahre 1950). Das geht aus der neuesten Ausgabe des Statistischen Jahrbuches der Unesco hervor. Den höchsten Anteil von Studenten hatten Nordamerika mit 8,9 Prozent und die Sowjetunion mit 7,4 Prozent. Westeuropa hatte 4,6 Prozent Studenten, Osteuropa (ohne Sowjetunion) 3,8 Prozent, Südeuropa 3,3 Prozent. Am niedrigsten liegen die Studentenzahlen in Melanesien mit 0,1 Prozent sowie in Mittel- und Westafrika mit je 0,2 Prozent aller Schul- und Hochschulbesucher.

Wieviele mag sie schon heimgeleuchtet haben, diese alte Straßenlaterne, die unser Fotoamateur in einem niederländischen Städtchen „auf die Platte bannte“

**Kurznachrichten
Wir sind „im Bilde“**

Bergassessor a. D. Klaus Haniel wurde Mitglied des ATH-Vorstandes

Würden Sie einen Brief ohne Anschrift in den Postkasten werfen?

Gemeinschaftskonzert zum Jahresausklang

Hätten Sie das gedacht?

Der Rhein — Europas Strom

Fotos, die für sich sprechen

Einer von Vielen

Jubilare, Hochzeiten, Geburtstage und Todesfälle

Die Sache mit dem Pfiff

Holzauge — sei wachsam

AUS DEM INHALT

2
3
4
4
6
7
9
11
12
13
14
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.

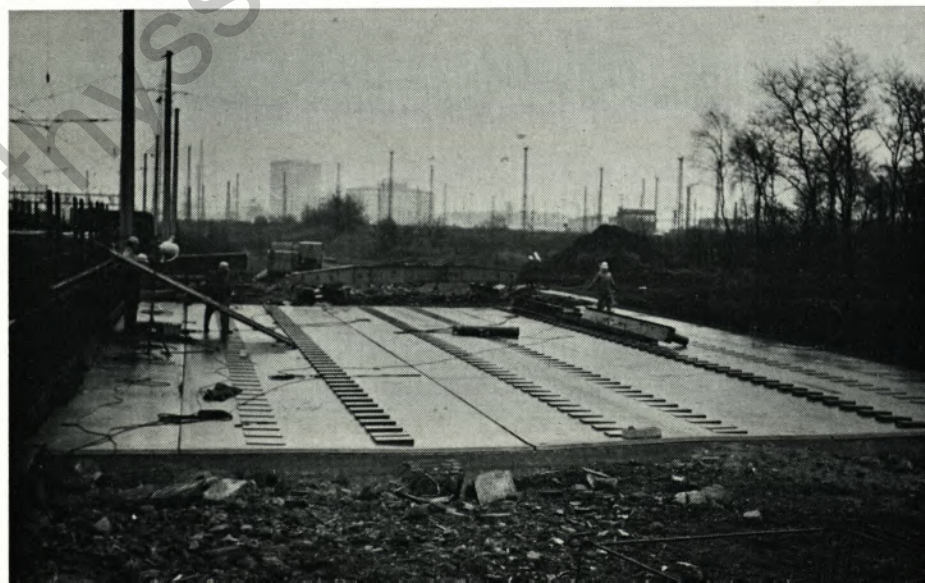
Aufnahmen: EH: Betriebsmaschinen dienst, Christ, Hohlsiepe, Rosczich, Schentke, Still
ATH: Meyer
HBAG: Maruschke
sonstige: Weinhold

Titelbild: „Schwarzweiße Impression“
im Eisenbahnbereich Rampen

Rückseite: Winterfreuden der Daheimgebliebenen



Wir sind »im Bilde«



▲ 46 Pensionäre wurden am 6. Januar in einer kleinen Feierstunde im Schifferheim offiziell verabschiedet. Herr Direktor Bergemann dankte den Ausscheidenden, unter denen sich allein 10 ehemalige Mitarbeiter befanden, die ihr 50jähriges Dienstjubiläum feiern konnten, im Namen der Geschäftsführung für die gute Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren und wünschte ihnen eine gesunde, glückliche Zukunft.

Die herzlichsten Grüße der Betriebsvertretung übermittelte Betriebsratsvorsitzender Hol. Namens der ausscheidenden Pensionäre sprach der bisherige Abteilungsvorsteher Müller, langjähriger stellvertretender Betriebsratsvorsitzender des Gemeinschaftsbetriebes, der Geschäftsführung und Betriebsvertretung seinen Dank aus für die bereits zur Tradition gewordene Feierstunde.

◀ Wie in unserer Ausgabe 3/4 des vergangenen Jahres berichtet, wird die Überführung unserer Gleise über die Bundesautobahn in Oberhausen-West verbreitert. Die Arbeiten sind inzwischen soweit fortgeschritten, daß in der Nacht vom 14. zum 15. Dezember die südlichen Überbauten und in der Nacht vom 11. zum 12. Januar die nördlichen Überbauten montiert werden konnten. Nach Durchführung der Gleisbauarbeiten ist mit der endgültigen Inbetriebnahme etwa Ende März dieses Jahres zu rechnen. Unsere Bilder zeigen die nächtlichen Montagearbeiten und die montierten südlichen Überbauten.

Bergassessor a. D. Klaus Haniel wurde Mitglied des ATH-Vorstandes

Der Aufsichtsrat der August Thyssen-Hütte AG hat, wie an anderer Stelle bereits kurz vermerkt, Bergassessor a. D. Klaus Haniel mit Wirkung vom 1. Januar 1969 in den ATH-Vorstand berufen. Herr Direktor Haniel ist seitens des Vorstandes künftig für folgende Ressorts zuständig:

1. Einkauf Rohstoffe
(bisher zugehörig zum Ressort des Herrn Dr. Sohl)
2. Grundstücks- und Vermessungsabteilung
(bisher Ressort Dr. Sohl, Bereich Dr. Steinmetz)
3. Verkehrswesen
(bisher zum Ressort Professor Dr. Cordes gehörig).

Hier eine kurze Beschreibung seines bisherigen Lebensweges:

Klaus Haniel wurde am 14. Januar 1916 in München geboren. Nach seinem Abitur, das er am humanistischen Wilhelm-Gymnasium in der bayerischen Landeshauptstadt ablegte, arbeitete er ein Jahr lang unter Tage im Ruhrbergbau und diente anschließend zwei Jahre bei der Wehrmacht. Von Oktober 1938 an studierte er ein Jahr an der Technischen Hochschule in Aachen Bergbau.

Bei Ausbruch des Krieges wurde er eingezogen, erhielt jedoch nach dem Polenfeldzug Studienurlaub und bestand im Anschluß daran sein Examen als Diplom-Bergingenieur mit „Auszeichnung“. Im Rußland-Feldzug, den er von 1943 an als



Oberleutnant mitmachte, geriet er 1945 in russische und anschließend in tschechische Gefangenschaft, aus der er zwei Jahre später fliehen konnte.

Würden Sie diesen Brief ohne Anschrift dann auch noch weiterbefördern? Blöde Fragen, werden Sie antworten, als ob es soviel Dummheit gäbe. Es gibt sie aber! Nicht die Briefe ohne Anschrift, deren Inhalt wertmäßig belanglos ist. Sondern Waggons mit teilweise hochwertigen La-

Würden Sie einen Brief ohne Anschrift in den Postkasten werfen?

dungen werden immer wieder ohne oder mit mangelhafter Empfängeranschrift zum Versand gebracht und manchmal von der Eisenbahn sogar noch weiterbefördert. Die bekannt werdenden Fälle sind in jüngster Zeit zwar gottlob seltener geworden, aber die Folgen dieser Nichtachtung von Vorschriften waren in der Vergangenheit oft fatal. Da wurden Maschinenteile mit dem Wert eines luxuriösen Einfamilienhauses als Schrott verarbeitet, Kohlenwaschanlagen durch teure Manganeisenstücke zum Stillstand gebracht und werksneue Spezialstähle im Fallwerk „chargierfähig gemacht“. Ganz abgesehen von der Blockierung des Wagenraums und dem sinnlosen Betriebsaufwand bei der Eisenbahn, der durch ein mehrmaliges Hin und Her der Wagenladungen entsteht. Es lohnt sich also, die für Verfrachter und Eisenbahnpersonal ergangenen diesbezüglichen Vorschriften nochmals eingehend zu studieren.

Was für den Brief die Empfänger-Anschrift, ist für die Wagenladung die richtige und eindeutige Beklebung in den Zettelkästen an beiden Seiten des Eisenbahnwagens. Nur sie gibt die Gewähr, daß die Ladung auf dem schnellsten Wege den vorgesehenen Empfänger erreicht. Ganz nebenbei, die Deutsche Bundesbahn würde keine Wagenladung ohne vorschriftsmäßige Beklebung und ohne Frachtbrief annehmen. Ja, werden einige sagen, das ist doch ganz was anderes bei der Größe der Bundesbahn. Sie sollten bedenken, daß auch das Werksbahnnetz des Gemeinschaftsbetriebes eine Ausdehnung von

600 km hat und etwa 700 verschiedene Be- und Entladestellen existieren.

Arten, Inhalt und Zweck der Beklebungen

Für den internen Werksbahnverkehr werden für Frachtwagen zunächst zwei verschiedene Beklebensarten in weißer Farbe unterschieden. Das sind einmal die Beklebensarten mit Transport-Nummer und vorgedrucktem Text, und zum anderen solche ohne Transport-Nummer und Text, die für Einzelsendungen Verwendung finden. Beklebensarten mit Transportnummer sind jeweils nur für die mit der betreffenden Nummer bezeichnete Transportrelation zu verwenden. Jeder Regeltransport, das heißt jeder Transport, der wiederholt bzw. regelmäßig vorkommt, erhält eine vierstellige Transport-Nummer. Diese Nummer beinhaltet gleichzeitig die absendende und empfangende Ladestelle, die Ladungsart, das zu belastende Konto des Frachtzählers und eine Reihe anderer Angaben, wie unter anderem den Regelfahrtweg, die der Ladungsart entsprechende ideale Wagengattung und die durchschnittliche Ladefähigkeit je Wagen und Gattung. Mehr als 98 % unserer Beförderungsleistungen werden heute schon als Regeltransporte mit Transport-Nummer abgewickelt. Außer diesen beiden Beklebensarten in weißer Farbe gibt es für Frachtwagen noch grüne Beklebensarten, die grundsätzlich für alle internen Transporte von Schrott jeder Art vorgeschrieben sind, und orangefarbene Beklebensarten, die für den Versand von Schutt verwendet werden müssen. Letztere sind dann mit einem schwarzen Diagonalstreifen versehen, wenn es sich um den Transport von Hüttenschutt zur Separationsanlage handelt. Es gibt aber nicht nur die vorgeschriebe-

Nur für Werksverkehr			
Wagen-Nr.	Tag	Abfertigung	Stunde
		Monat	
		Überzahl	1/100
Absender	ATH Werk Beckerwerth		
Betrieb	Warmbandwerk II		
Transport-Nr.	4358		
Empfänger	ATH Werk Beckerwerth		
Betrieb	Kaltbandwerk II		
Entladestelle	Walzenschleiferei		
Ladung	Walzen		

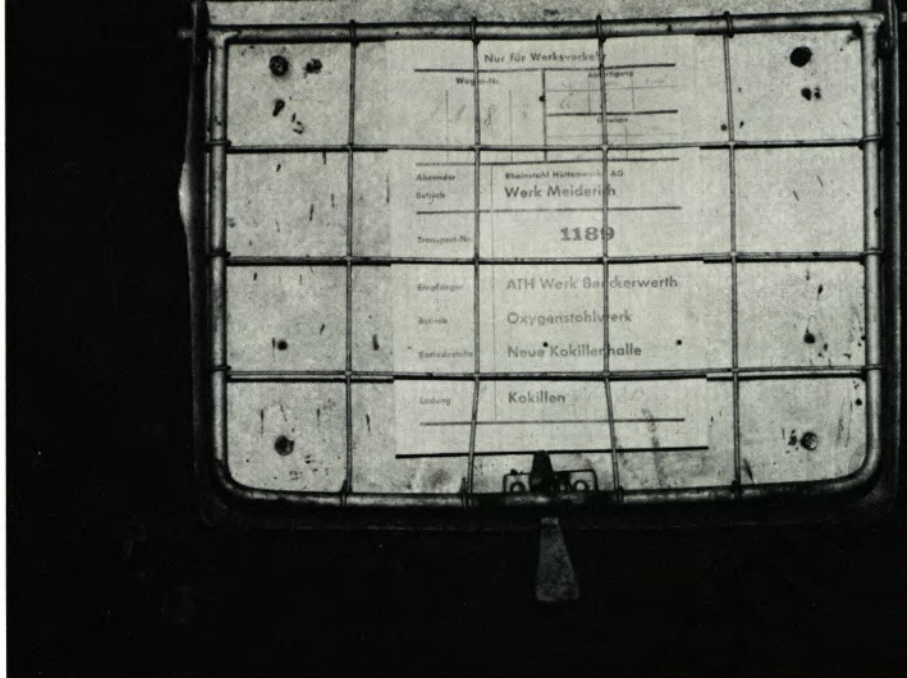
Nur für Werksverkehr			
Wagen-Nr.	Tag	Abfertigung	Stunde
		Monat	
		Überzahl	1/100
Absender			
Betrieb			
Werkverrechnungs-Konto			
Werkbahn-Schlüsselheft			
Empfänger			
Betrieb			
Entladestelle			
Ladungsart			

Eine Wagenbeklebung mit Transport-Nummer für einen Regeltransport und eine ohne Transport-Nummer und Text für Einzelsendungen.

Nach seinem Staatsexamen als Bergassessor in Dortmund schied er aus dem Staatsdienst aus und übernahm im Januar 1949 die Leitung des Dogger-Erzbergbaus der Gutehoffnungshütte im württembergischen Geislingen an der Steige.

1952 wurde er mit der Leitung des Ausbaus der Zeche Franz Haniel der damaligen Bergbau AG Neue Hoffnung beauftragt und 1955 zum Bergwerksdirektor ernannt. Seit 1958 war er ordentliches Vorstandsmitglied dieser Gesellschaft, bis er ein Jahr später, als die Zechen in die Hüttenwerk Oberhausen AG eingegliedert wurden, in den Vorstand der HOAG eintrat.

Bergassessor a. D. Haniel ist Aufsichtsratsvorsitzender der GHH und Mitglied in einer Reihe von Aufsichtsräten dieser Unternehmensgruppe. Außerdem gehört er dem Vorstand des Unternehmensverbandes Ruhrbergbau an.



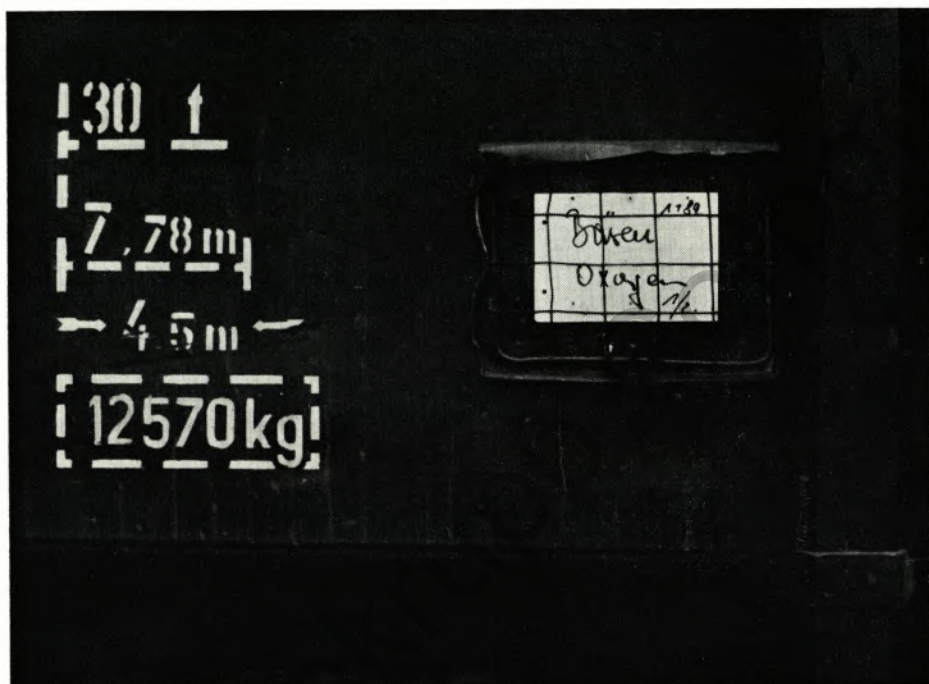
So sieht eine ordnungsgemäße Beklebung im Zettelkasten aus.

zurück Oberhausen-West“ oder weiße Zettel mit rotem Aufdruck „leer zurück

Zettelkästen entfernen, bis der betreffende Wagen entladen ist. Er muß darauf achten, daß nicht ohne weiteres Wagen entladen werden, die gar nicht für ihn bestimmt sind und die aus irgendeinem Grunde falsch zugestellt wurden. Besonders die Entlader von Schrott müssen darauf achten, daß nur Wagen mit **grünen** Beklebung entladen werden. Durch das vorzeitige Entfernen von Beklebezetteln wurden schon öfter Wagen, ehe sie entladen waren, als Leerwagen behandelt.

Eine Bitte an die im Rangierdienst und im Abfertigungsdienst Beschäftigten.

Was soll's, so werden unsere Rangierer und Verkehrsabfertiger sagen, wir können also nach den bisherigen Feststellungen auf das ganze Beklebegeßchäft keinen Einfluß ausüben. Das ist aber durchaus nicht so. An das Rangierpersonal ergeht nochmals die dringende Bitte, Frachtwagen, die nicht ordnungsgemäß beklebt sind bzw. aus deren Beklebung nicht ein-



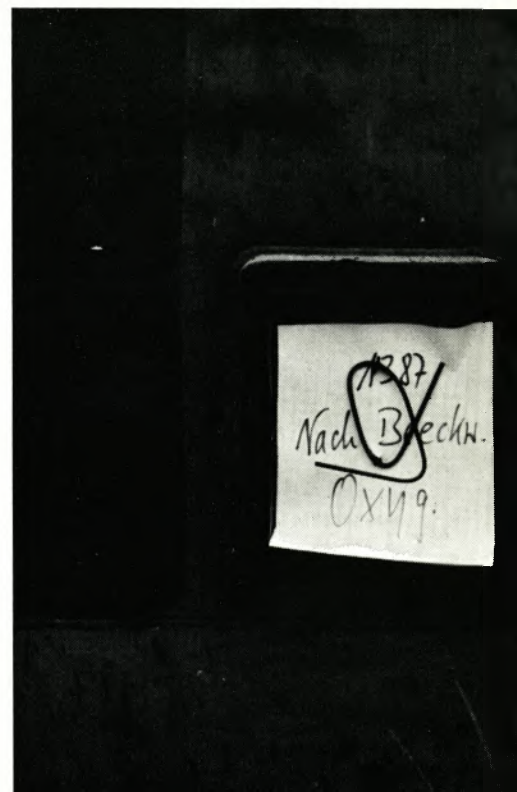
Frachtwagen, die mit solchen Beklebung zum Versand gebracht werden, sind leider keine Seltenheit.

nen Beklebung für Frachtwagen. Die Wagenmeister des Betriebsmaschinen-dienstes bekleben Reparaturwagen, die zu Ausbesserungszwecken der Eisenbahnwerkstatt oder der Schnellreparatur zugeführt werden sollen, mit Reparaturzetteln. Dabei werden drei verschiedene Sorten unterschieden, und zwar weiße Zettel mit rotem diagonalem Kreuz für Schnellreparaturen, rote Zettel für Wagen, die schwere Schäden haben und weiße Zettel mit roter Aufschrift „Betriebsgefahr“, die dann Verwendung finden, wenn ein Wagen so schwer beschädigt ist, daß er als Hinterläufer oder gar in Sonderfahrt der Werkstatt zugeführt werden muß. In diesem Zusammenhang sei noch auf die Bezettelung von entgleisten bzw. beschädigten DB-Wagen hingewiesen, die entweder rote Zettel mit schwarzem Aufdruck: „leer

Ruhrort“ erhalten. In beiden Fällen sind die Wagen als Hinterläufer zu transportieren.

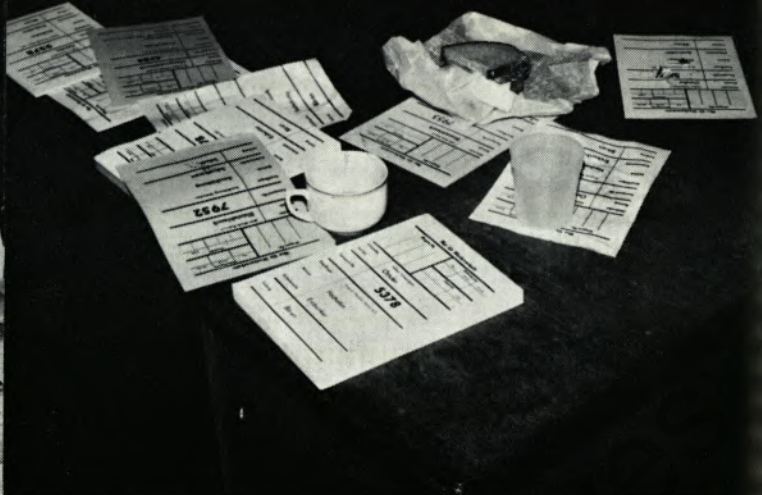
Beladende und entladende Betriebe tragen Verantwortung

Für die Verwendung der richtigen Beklebung, die als Transport-Auftrag für jeden Frachtwagen gilt, ist selbstverständlich der beladende Betrieb zuständig. Wenn man berücksichtigt, daß einige Verladebetriebe für die Vielzahl der vorkommenden Transporte bis zu 50 verschiedene Beklebung vorrätig halten müssen, kann man sich vorstellen, daß nur eine gute und übersichtliche Lagerung dieser Formulare die Fehlerhäufigkeit auf ein Minimum beschränkt. Aber auch der Entladebetrieb trägt einen Teil der Verantwortung. Er darf die Beklebung nicht eher aus den





Die übersichtliche Lagerung von Wagenbeklebungen, wie hier in einem Betriebsbüro des Werkes Ruhrort, spart Zeitaufwand und verhindert Fehler.



Ein „Stilleben“, wie man es nicht gern auf dem Arbeitstisch einer Versandstelle sieht.

deutig die Empfangsstelle hervorgeht, nicht abziehen und den Versender hiervon zu unterrichten. Außerdem, Wagen, die Reparaturzettel enthalten, sind nicht mehr zur Beladung anzusetzen, sondern schnellstens auf den Weg zur Eisenbahnwerkstatt zu bringen! Die Verkehrsabfertiger wer-

den gebeten, soweit wie möglich auf die Verwendung der richtigen Beklebungen durch die Versender zu achten und die Betriebe gegebenenfalls auf ihre Fehler aufmerksam zu machen.

Für Rangierer und Verkehrsabfertiger gilt: melden Sie dauernde Schwierigkeiten Ih-

ren Vorgesetzten, damit mit Nachdruck für Abhilfe gesorgt wird! Die Entfernung von Beklebungen aus Fracht- und Reparaturwagen grenzt an Sabotage. Denken Sie immer daran, daß der Wert einer Wagenladung mehrere hunderttausend D-Mark betragen kann!

Gemeinschafts-Konzert zum Jahresausklang



Die vereinigten Chöre beim Gemeinschafts-Konzert in der Aula der Berufsschule Hamborn.

Der Quartettverein Eisenbahn und Häfen, der Hamborner Männerchor „Concordia“ und der Sterkrader Quartettverein veranstalteten am 7. Dezember in der Aula der Gewerblichen Berufsschule Duisburg-Hamborn ein Gemeinschafts-Konzert. Mit von der Partie war der Kölner Baritonist Dr. Franz Müller-Heuser, der am Flügel von Helmut Gottschalk, Wesel, begleitet wurde.

Vorweg: Der Termin für das Konzert war leider nicht günstig gewählt, häufen sich doch erfahrungsgemäß im letzten Monat des Jahres Veranstaltungen mannigfacher Art, vor allem auch die kulturellen (hier

besonders zu erwähnen die zahlreichen Kirchen- und Adventsmusiken). So sehr sich also gesangliche Darbietungen für die Adventszeit geradezu anbieten, so darf doch nicht vergessen werden, daß aus dem genannten Grunde die Menschen gerade in den vorweihnachtlichen Wochen zu sehr in Anspruch genommen sind, wenn sie es nicht gar — was durchaus verständlich ist — vorziehen, die Adventstage im häuslichen Kreise zu verbringen. Hinzu kam, daß an jenem Wochenende verkaufsoffener Samstag war. Wen wundert es da, daß der große Saal kaum zur Hälfte besetzt war?! Die Wahl eines zweckmäßigeren Termins wäre

künftig also doch wohl der Überlegung wert.

Um so aner kennenswerter ist, daß die Sängergemeinschaft bravourös durchgehalten hat; denn sie mußte nicht nur damit fertig werden, daß die an sich gute Akustik des Saales durch die vorhandenen Lücken in der Besucherschar beeinträchtigt wurde; sie hatte sich auch damit abzufinden, daß sie ihr — etwas zu umfangreiches! — Programm mit verminderter Sängerschar bestreiten mußte, denn so mancher Sänger war durch Erkrankung ausgefallen, wovon besonders die Tenöre betroffen waren.

Die vereinigten Chöre eröffneten den Abend mit der Hymne „Wer die Musik erkiest“ des 1937 verstorbenen Wilhelm Schrey und dem Chorlied „Schreite die Wege“ von Edmund Siefert recht wirkungsvoll. Im Verlauf des ersten Programnteils hörten wir dann von ihnen noch Franz Schubert's schönen, von sonorem Klang erfüllten Chor „Gott ist mein Hirt“; (Psalm 23) und von dem gleichen Komponisten den bekannten, anmutig bewegten „Nachtgesang im Walde“, eine Darbietung, die den besonderen Beifall der Zuhörer fand. Zum Ausklang des ersten Teils vernahmen wir dann von den vereinigten Chören noch zwei Lieder von Wilhelm Giesen, darunter „Morgenglanz der Ewigkeit“, eine Vertonung, die nun einmal besondere Anforderungen an die Sänger stellt.

Der Solist des Abends, Dr. Franz Müller-Heuser, ergänzte diese chorischen Darbietungen durch Lieder von Franz Schubert und Robert Schumann. Von Schubert hörten wir seine Huldigung „An die Musik“, ferner die innige, uns allen vertraute Weise „Am Brunnen vor dem Tore“ und das rhythmisch-straff gehaltene Lied „Auf dem

Flusse“, von Schumann u. a. das träumerisch dahingleitende „Intermezzo“, den bewegten Gesang „Schöne Fremde“ und das dynamisch gestraffte, balladeske Chorwerk „Die beiden Musketiere“. Der warme, tragende Bariton des Solisten brachte diese Lieder in klanglich und sprachlich einwandfreier Wiedergabe zu Gehör.

Für den einer mehr heiteren Grundstimmung Ausdruck gebenden zweiten Programmteil war das einleitende Liedwerk „Wanderschaft“ von Otto Siegl der rechte Einstieg, frisch, in flottem Marschtempo, der Eingangschor „Deutsche Wanderschaft“ mit dem Solo „Gott hat die Welt so schön erbaut“, wuchtig das nachfolgende Lied „Wach auf, du Handwerksgeßell“, dann in etwas resignierender Grundhaltung die „Landstreicherherberge“ und der Chor „Spät auf der Straße“ und schließlich als Abschluß hoffnungsfroh und fröhlich der „Abschied“ mit der bekannten Singweise „Wenn die Hoffnung nicht wär; auf ein Wiedersehen“, auch diese Gesänge wiederum durch Solopartien, die der Solist des Abends übernommen hatte, wirkungsvoll ergänzt.

Und dann erklang die „Ehefibel“ von Quirin Rische mit ihren sarkastisch-humorvollen Liedern „Ach, bin ich nicht ein armer Mann“, „Als das Weib zum Biere ging“ und „So vergnüglich könnt' ich leben“, die den Konzertbesuchern behagliches Schmunzeln abnötigten, sowie dem triumphalen Abschlußkants „Ein Leben voller Liebe“. Der Baritonist fügte dieser gehobenen Stimmung einen besinnlichen Akzent hinzu, so mit dem Chor „Sonntag“,



Die chorischen Darbietungen wurden durch den Solisten Dr. Franz Müller-Heuser, Bariton, am Flügel begleitet von Helmut Gottschalk, wirkungsvoll ergänzt.

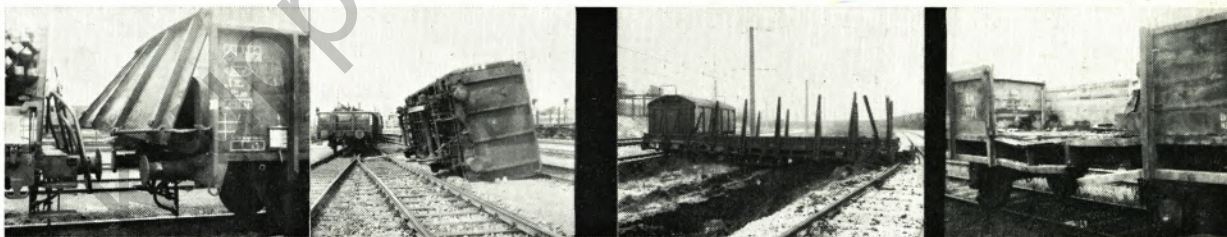
mit dem volksliedhaften Lied „All mein' Gedanken“ sowie den Liebesliedern „Gang zum Liebchen“ und „Vergnügliches Ständchen“, letzteres in einem wehmütigen Grundton gehalten. Dr. Franz Müller-Heuser traf die Stimmungen dieser Lieder, von denen ihm besonders gut „All mein' Gedanken“ gelang, wofür ihm das Publikum von Herzen dankbar war. Helmut Gottschalk am Flügel war – wie schon im ersten Teil – ein aufmerksamer Begleiter.

Das wuchtige Chorwerk „Heimat“ von Eduard Nöbler – wir hörten es schon einmal, und zwar in einer interessanten gemeinsamen Aufführung der Sänger des Quartettvereins EH, eines Schulchors und eines Akkordeonorchesters – war, dies-

mal dargeboten von den eingangs genannten Chören, der gelungene Ausklang des Gemeinschafts-Konzerts.

Es verdient noch erwähnt zu werden, daß Musikdirektor P. Abmann mit seinem gediegenen Können seiner Dirigentenaufgabe in jeder Weise gerecht wurde. Die nicht allzu zahlreichen Zuhörer – unter ihnen der Schirmherr des Quartettvereins Eisenbahn und Häfen, Direktor P. Christophers, und Direktor Bergemann – dankten denn auch allen Mitwirkenden mit herzlichem Beifall, dem Blumensträuße für den Dirigenten, den Solisten und den Klavierbegleiter beredten Ausdruck gaben. Man kam an Zugaben nicht vorbei. –

Dr. E. Binder



Hätten Sie das gedacht?

Im Laufe des vergangenen Jahres mußten Rekordleistungen im Güter-Umschlag vollbracht und von der Eisenbahn gefahren werden, um den Anforderungen der Produktion gerecht zu werden. So wie bei allen Dingen neben Licht auch Schatten zu finden ist, ist dies auch hier der Fall. Zur Schatten-seite zählen u. a. die Beschädigungen der Wagen beim Be- und Entladen und während der Beförderung. Und so, wie mit wachsendem Licht auch der Schatten stärker wird, sind in diesem Fall leider

auch die Beschädigungen umfangreicher geworden. Um diesem Übel vorzubeugen, werden praktische Beispiele von Fahrlässigkeiten seitens des Lade-personals oder des Eisenbahnpersonals schon seit längerer Zeit in einer regelmäßigen Folge unter der Überschrift „Mußte das sein?“ nahe gebracht. Diese Beispiele sollten zum Nachdenken und damit zur Vermeidung solcher Schäden anregen. Wie weit diesem Bemühen bisher ein Erfolg beschieden war, ist natürlich zahlenmäßig nicht nachweisbar. Auf



alle Fälle sind die dadurch entstehenden Kosten stets im vollen Umfang unnötig. Da aber trotz der anfangs erwähnten beachtlichen Leistungen auch das Bestreben nach Kostensenkungen bestehen bleiben muß, sollte diesen Unkosten auch die entsprechende Bedeutung beigemessen werden. Gerade auf diesem Gebiet ist jeder verhütete Schaden insofern bereits schon ein hundertprozentiger Erfolg, als zur Erzielung desselben keinerlei Geldmittel aufgewendet werden müssen. Die durch die Verhütung solcher Schäden einzusparenden I und R-Mittel für die Instandsetzung der beschädigten Wagen und die Investierungs-Mittel für die Neubeschaffung zerstörter Wagen werden somit in jedem Fall im vollen Umfang zum Gewinn. Aus diesem Grunde wurden neben der regelmäßigen Veröffentlichung von Fotos stets auch noch Hinweise auf die verursachten unnötigen Kosten gebracht, soweit es zu diesem Zeitpunkt bereits möglich war. Diese Zahlen konnten sich natürlich immer nur auf den einen Fall oder eine Gruppe solcher Fälle beziehen. Sie mögen deshalb manchem vielfach vielleicht als etwas sehr gering im Verhältnis zu dem ihm bekannten Gesamtaufwand für irgendwelche anderen großen Leistungen erschienen sein. Dem ist aber keinesfalls so, wenn man einmal die Gesamtsummen für einen größeren Zeitraum sieht. Nachfolgend wurde deshalb eine Jahres-Bilanz 1968 dieser Unkosten zusammengestellt.

1. Gesamtzahl der 1968 durch Gewalteinwirkungen beschädigten EH-Wagen	
Durch Be- und Entladefehler wurden beschädigt	17 040 Wagen
Durch Rangier-Schäden wurden beschädigt	649 Wagen
Durch unsaubere Gleise wurden beschädigt	531 Wagen
Sa	18 220 Wagen

2. Kosten für die Instandsetzung der beschädigten EH-Wagen zu 1.	
In der EBW mußten für die Instandsetzung dieser Wagen aufgewendet werden	DM 1 029 524,—
In den Wagenschnellausbesetzungen wurden dafür benötigt	DM 672 200,—
Gesamtsumme für die Instandsetzung der Wagen	DM 1 701 724,—*

* Nicht enthalten in diesen Kosten ist der erforderliche Mehrbestand an Wagen, um die Ausfallzeiten beschädigter Wagen zu überbrücken.

3. Zahl der 1968 wegen Gewalteinwirkungen verschrotteten EH-Wagen	
Wegen Be- und Entladefehlern mußten verschrottet werden	31 Wagen

Wegen Rangier-Schäden mußten verschrottet werden	6 Wagen
Gesamtzahl der durch Gewalt-schäden verschrotteten Wa-gen	37 Wagen

4. Kosten für die Ersatzbeschaffung der nach 3. verschrotteten EH-Wagen	
Zeitwert der verschrotteten 37 Wagen	DM 198 480,—*

* Dieser Wert ist verhältnismäßig gering, da die Gesamtlebensdauer unserer Wagen groß ist und durch Gewaltschäden glücklicherweise selten neuere Wagen zerstört werden. Entscheidender dagegen ist in diesem Fall die Verlustzeit vom Ausfall des Wagens bis zum Eintreffen des Ersatzes. Diese Zeit kann infolge der zunächst erforderlichen Beantragung und Bewilligung der nötigen Geldmittel für Neubeschaffungen über die Vergabe bis zur Anlieferung des neuen Wagens bei der Größe des Objekts bis zu mehreren Jahren dauern.

5. Einsatz des Gerätewagens und der Wagenmeister zur Behebung der eingetretenen Betriebsstörungen	
Die Gerätewagen wurden insgesamt eingesetzt für	1 045 Fälle
Die Wagenmeister waren ohne Gerätewagen im Einsatz in	468 Fällen
Dabei wurden verfahren	9 460 Std.
Das entspricht einem Betrag von	DM 210 762,—

Wir meinen, diese Zahlen sind gewaltig, insbesondere wenn man sich vergegenwärtigt, daß es sich zu einem großen Teil um vermeidbare Unkosten handelt. Dabei sind wir uns bewußt, daß diese Zahlen und Beträge selbst bei größter Aufmerksamkeit und bei größtem Bemühen jedes Einzelnen niemals auf Null zusammenschrumpfen werden.

Unglückliches Zusammentreffen verschiedener Ereignisse und unvermeidbares menschliches Versagen lassen sich nicht restlos ausschließen. Es würde aber schon zu sichtlichen Erfolgen führen, wenn alle groben und leichtfertigen Fälle ausgeklammert werden könnten. Das kann nur geschehen, wenn von allen Beteiligten im gleichen Sinn gedacht und gehandelt wird. In Verfolgung dieser Überlegungen bitten wir unseren Entschluß zu verstehen, auch weiterhin die unangenehme Aufgabe als Mahner zu übernehmen und immer wieder zu erinnern unter dem Motto:

W. Hebisch

Mußte das sein?

Der Rhein

Europas Strom

Nur die wenigsten wissen, daß in den Herbst des vergangenen Jahres ein für die Rheinschifffahrt bedeutsamer Erinnerungstag fiel: der 17. Oktober 1968. Genau 100 Jahre vor jenem Tag unterzeichneten nämlich die Bevollmächtigten der Rheinuferstaaten Frankreich, Preußen, Bayern, die Niederlande, Baden und Hessen in Mannheim eine Akte, die am 1. Juli des darauffolgenden Jahres — 1869 — in Kraft trat. Ihr Inhalt: Für die Fahrzeuge aller Nationen wurde die Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen zum Transport von Waren und Personen von Basel bis ins offene Meer hinein freigegeben; wenn Zölle noch erhoben worden waren, wurden sie aufgehoben. Von da ab begann der eigentliche Aufschwung der Rheinschifffahrt.

Heute steht fest, daß der Rhein die am meisten befahrene Wasserstraße Europas ist. Das war zwar auch schon im Mittelalter der Fall, nur mit dem Unterschied, daß sich die Proportionen inzwischen enorm verschoben haben; denn damals war der Schiffsverkehr nicht sonderlich nennenswert, heute aber ist er ins Großdimensionale angewachsen. Ja, der Rhein ist zu einem der bedeutendsten Verkehrswege der Welt geworden. Die Schiffstonnage der internationalen Rheinstraße dürfte jetzt bei etwa 10 Millionen Tonnen liegen. Und was die Transportleistung betrifft, so können Eisenbahn und Autobahn da nicht mithalten. Ein Blick auf die Statistik von 1966 läßt dies deutlich erkennen: In jenem Jahre wurden in der Bundesrepublik 355 Millionen Tonnen mit der Eisenbahn transportiert, 124 Millionen Tonnen mit Lastwagen und 183 Millionen Tonnen mit Binnenschiffen — und zwar hiervon 80 Prozent allein auf dem Rheinstrom! Besonders augenfällig wird diese große Transportleistung des Rheins, wenn man bedenkt, daß sie auf einer nur 900 km langen Strecke erreicht wurde, während dem Eisenbahnverkehr für die von ihm erzielte Transportleistung ein Bahnnetz zur Verfügung stand, das eine Streckenlänge von 35 000 km aufwies. Noch ein weiterer Hinweis für die große wirtschaftliche Bedeutung der Rheinschifffahrt: Die Schiffstransporte auf dem Niederrhein, gemessen am Grenzübergang Emmerich, haben nach neuesten Nachrichten im Jahre 1968 den Umfang von 110 Millionen Tonnen erreicht. Damit wurde die erwartete „Traumgrenze“ von 100 Millionen Tonnen um glatte 10 Prozent überschritten.

Die zunehmende Bedeutung des Rheins als Verkehrsstraße ergibt sich vor allem

auch daraus, daß er mit anderen europäischen Binnenwasserstraßen verbunden ist, in östlicher Richtung mit Ems, Weser und Oder, in westlicher Richtung mit Schelde und Maas, mit Marne und Seine, mit der Rhône, und daß Flüsse wie Mosel, Main, Neckar und andere in ihn münden. Künftig wird sogar eine Verbindung Rhein-Main-Donau vorhanden sein. Ein entsprechender Vertrag zwischen der Bundesregierung und dem Freistaat Bayern wurde bereits 1966 unterzeichnet. Der Ausbau der geplanten Wasserstraße wird in Etappen vor sich gehen. Im Jahre 1989 hofft man, den Rhein-Main-Donau-Verkehr aufnehmen zu können. Im ganzen kann man sagen: Die wirtschaftlich am weitesten entwickelten Gebiete Europas liegen im Einflußbereich des Rheinstroms; an seiner Mündung — in der Stadt Rotterdam — befindet sich der größte Seehafen der Welt.

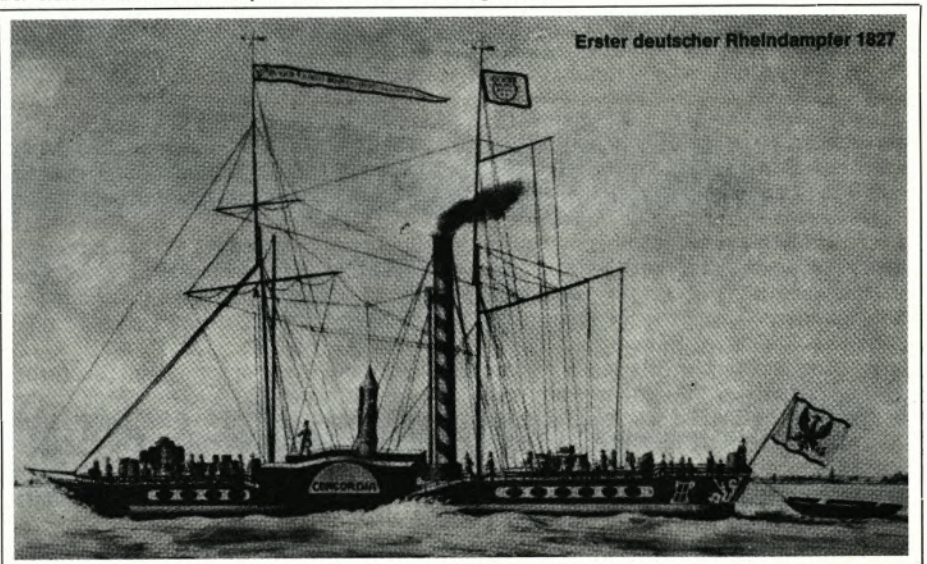
Blenden wir in die Vergangenheit zurück, so ist festzustellen, daß schon die Römer, von denen bekannt ist, daß sie ausgezeichnete Straßenbauer waren, den Rhein mit kleinen Schiffen — Ruderbooten — befahren haben. Sie taten es, um ihre Kastelle mit den benötigten Gütern zu versorgen. Die fränkischen Könige und Kaiser benutzten Schiffe zum Besuch ihrer Pfalzen, und aus dem Mittelalter wissen wir auch von Transporten von Steinen (vor allem für die großen Kirchenbauten, die in jener Zeit entstanden) und auch von Holz auf dem Rhein. Holz wurde — besonders aus dem Schwarzwald — in riesigen Flößen talabwärts gebracht; das holzarme

niederrheinische Gebiet und die Niederlande waren willige Abnehmer.

Ungemein erschwert war die Rheinschifffahrt in den vergangenen Jahrhunderten — abgesehen von den unzureichenden technischen Möglichkeiten — durch Zölle, die allenthalben erhoben wurden. Die vielen Territorialfürsten sowie die Grafen und Freiherren jener Zeit, deren Herrschaftsgebiete am Rhein oder an seinen Nebenflüssen lagen, forderten für die Durchfahrt der Schifferboote durch ihr Territorium Abgaben; ja, oft kam es vor, daß diese Herren das Recht der Erhebung von Zöllen an Lehnleute oder Kaufleute verpachteten, wodurch die Abgaben der Schiffer bzw. Schiffseigner nur noch höher wurden. Wie erschreckend die Zustände damals waren, dafür nur zwei Beispiele: Auf dem kleinen Fluß Murg im Schwarzwald mußten lange Zeit hindurch die Schiffer für eine Strecke von nur 25 km fünfmal Zollgebühren entrichten. Auf dem Rhein gab es zwischen der Murgmündung und der Stadt Mainz zehn Stellen, an denen die Schiffe zu halten hatten, um Zoll zu entrichten. Bei solcher starken Behinderung des Handels durch Abgaben braucht man sich gar nicht zu wundern, daß der Schmuggel blühte, denn gewitzte Leute, die es schon damals gab, versuchten durch allerlei Machenschaften, an den Zöllen vorbeizukommen.

Zwar hat es nicht an Versuchen gefehlt, die Zölle abzuschaffen. Solche Versuche datierten schon seit dem Westfälischen Frieden von 1648, der bekanntlich den Drei-

Der erste deutsche Rheindampfer wurde 1827 in Dienst gestellt.



► Bigjährigen Krieg beendete, aber durchgreifende Maßnahmen wurden nicht getroffen. Erst im Jahre 1831 kam ein von den Rheinuferstaaten ratifiziertes Rheinschiffahrtsreglement zustande, und 1844 ließ auch die niederländische Regierung gewisse Erleichterungen zu, bis es dann schließlich im Herbst 1968 zu der eingangs erwähnten Regelung kam, die u. a. praktisch die Aufhebung der Zölle mit sich brachte und damit der Entwicklung der Rheinschiffahrt freie Bahn gab. Die Schiffahrt war inzwischen – vom Technischen her – hierzu auch entsprechend gerüstet durch den Übergang zur Dampfschiffahrt, die im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts eingesetzt hatte. Dadurch war es möglich geworden, den Rhein auch stromaufwärts mit größeren Lasten zu befahren. Dazu war man ja während des ganzen Mittelalters bis in die Neuzeit hinein nicht in der Lage gewesen, weil die Hilfsmittel, die für die Schiffahrt damals zur Verfügung standen, wie Segeln, Rudern oder Treideln, mit der starken Strömung nicht fertig wurden. Jetzt, wo man die Dampfkraft zum Antrieb verwenden konnte, war es kein Problem mehr, Stahl und Kohle von den im Ruhrgebiet entstandenen Hüttenwerken und Kohlengruben sowie andere Massenfrachten in den süddeutschen Raum

und weiter bis zur Schweiz zu transportieren. Im Jahre 1817 traf der erste niederländische Dampfer, von Rotterdam kommend, am Niederrhein ein, und in der Folgezeit konnte dann auf dem Niederrhein bis nach Köln hin ein ständiger Linienverkehr eingerichtet werden. Nachdem 1824 ein Dampfschiff aus den Niederlanden sogar bis nach Kaub am Mittelrhein gefahren war, wagte man sich bald daran, den Schiffsverkehr auszudehnen. Es kam einige Jahre später zur Gründung der Kölnischen Dampfschiffahrtsgesellschaft mit dem Ziel, die Rheinschiffahrt ab Köln auch in südlicher Richtung zu betreiben. 10 Jahre später – 1837 – wurde die Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft ins Leben gerufen. Seit 1853 betreiben diese beiden Gesellschaften den Verkehr gemeinsam. Auch die großen Rheinreedereien, vom Kohlenhandel ausgehend, entstanden in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

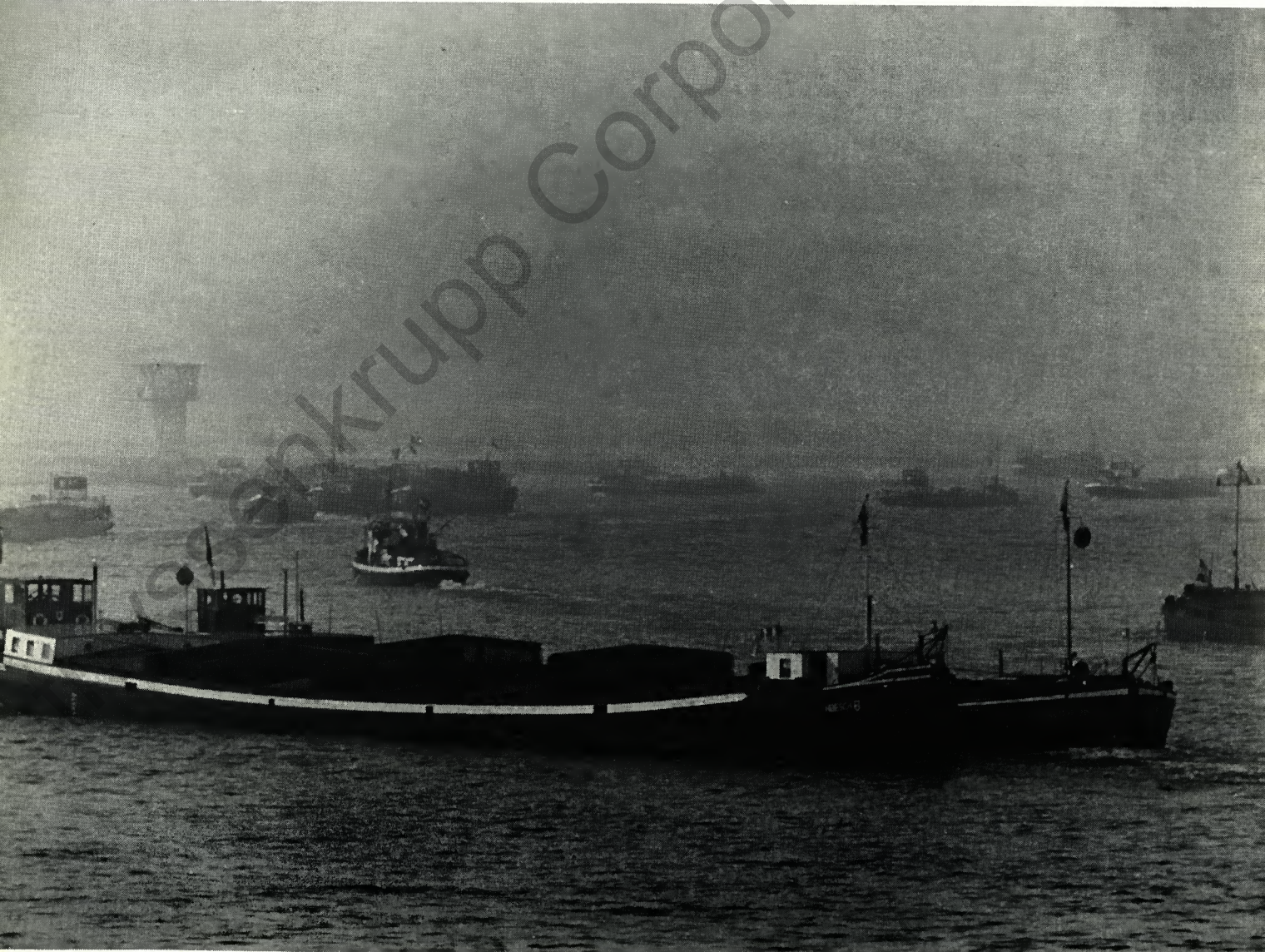
Die Rheinschiffahrt erstreckte sich bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts bis nach Mannheim. Dort erfolgte der Umschlag auf die Eisenbahn, von der die zu transportierenden Stückgüter und Massenfrachten in den süddeutschen Raum und in die Schweiz befördert wurden. Lange Zeit blieb man auf diesem Status stehen, bis

dann die Regulierung des Oberrheins erfolgte, wodurch auch größere Schiffe – wenigstens solche bis zu 1500 t – weiter rheinaufwärts fahren konnten. Als neue Rheinhäfen entstanden später Straßburg und Kehl; heute ist die Rheinschiffahrt bis oberhalb der Stadt Basel möglich.

Wenn man jetzt den regen Schiffsverkehr auf dem Rhein sieht – wir haben am Niederrhein ja besonders gute Gelegenheit, ihn zu beobachten, hier, wo sich die Duisburg-Ruhrorter Hafenanlagen zum größten Binnenhafen Europas entwickelt haben, bekommt man eine plastische Vorstellung davon, daß der Rhein der Strom Europas und nicht Deutschlands Grenzfluß ist. Und wenn man sich die anderen Fakten der neuzeitlichen Entwicklung auf dem Rhein vor Augen hält – etwa die stark fortschreitende Motorisierung, die Zunahme der Schubboote, die Ausrüstung der Rheinhäfen mit modernsten Einrichtungen (auch auf unsern Werkshafen Schwelgern trifft das zu) und neuerdings die Schaffung von Europoort im Rotterdamer Hafengebiet, wo die modernste Erzumschlagsanlage Europas im Bau begriffen ist, deren Kapazität auf jährlich 10 Mill. Tonnen Erz veranschlagt werden soll, dann wird erst recht sinnfällig: der Rhein ist wirklich Europas Strom.

Dr. E. Binder

Hier am Niederrhein wird besonders augenfällig, daß der Rhein die am meisten befahrene Wasserstraße Europas ist.



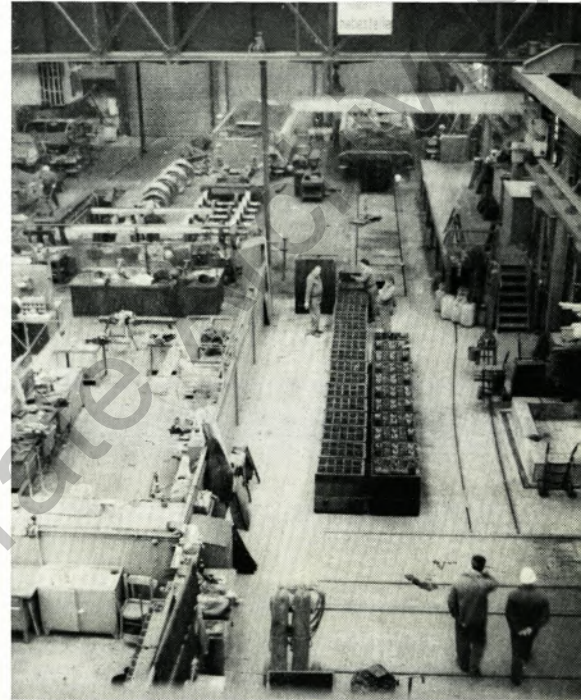


Nach dem Auszug der Werkzeugmacherei und Werkzeugausgabe wurde im Erdgeschoß der Lok-Reparatur - Halle 2/3 - in hellen und freundlichen Räumen eine feinmechanische Werkstatt eingerichtet.

In dem bis dahin verwendeten Raum der feinmechanischen Werkstatt (Bild 2) entstand ein großer, sauberer Frühstücks-Raum. (Bild 3)

Unter der Überschrift „Die bauliche Umgestaltung der Eisenbahn-Werkstätten“ berichtete die Werkszeitung im vergangenen Jahr ausführlich über die Planungen für den Aus- und Umbau unserer Werkstätten. Die nachstehenden Fotos geben Zeugnis über den Erfolg einiger dieser Maßnahmen, die außer der Rationalisierung des Arbeitsablaufs nicht zuletzt auch einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen dienen.

Nachdem die alte Batteriewerkstatt im Anbau des Lokschuppens (Bild 4) der mechanischen Werkstatt weichen mußte, ist sie nunmehr in der Lok-Reparatur, Halle 2, wieder voll arbeitsfähig eingerichtet. (Bild 5)



Fotos, die für sich sprechen

An dem der Dreherei bis vor kurzem vorbehaltenen Arbeitsplatz wurde jetzt die Aufarbeitung für Lok-Einzelteile untergebracht.

Meister- und Vorarbeiterbüro Lok-Reparatur, bisher im Obergeschoß nur mit Blick nach außen gelegen, wurden ins Erdgeschoß mit Sicht auf die Werkstätten verlegt.



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.



Betriebsüberwacher in der Zentralen Betriebsüberwachung (ZBÜ)

ZBÜ, was ist das? Wer ist das? Nun, die Zeit solcher Fragen liegt sicher schon um einiges hinter uns. Es dürfte heute kaum jemanden beim Gemeinschaftsbetrieb geben, der seine Abkürzung noch nicht gehört oder gelesen hat. Auch für die Produktionsbetriebe der ATH und des Bergbaus ist die Zentrale Betriebsüberwachung inzwischen zu einem ständigen Gesprächspartner für die Lösung der anstehenden Transportaufgaben geworden.

Welche Aufgaben hat nun die ZBÜ, was machen die Leute, die dort arbeiten, eigentlich? Das wird sich vielleicht schon mancher gefragt haben, und wir wollen an dieser Stelle versuchen, den Lesern der Werkszeitung einen kleinen Überblick zu verschaffen.

In jedem rationell geführten Verkehrsbetrieb gibt es eine Stelle, bei der die Koordination zwischen Beförderungsanforderung und hierfür bereitzustellende Kapazität vorgenommen wird, zumindest soweit diese über den kleinen, örtlich begrenzten Bereich hinausgeht. Beim EH-Eisenbahnbetrieb nimmt diese Aufgabe die Zentrale Betriebsüberwachung wahr. Bei ihr gehen die Wagenanforderungen von allen an unserem Gleisnetz angeschlossenen Betrieben ein. Außer den zahlreichen und ausgedehnten Betriebsanlagen der ATH, mit den Werken Hamborn, Ruhrort, Beeckerwerth und Meiderich, gehören dazu auch die Schächte, Kokereien und Nebenbetriebe unseres Bergbau-Partners. Auf Grund der vorliegenden Transportraum-Anforderungen ver-

teilt die ZBÜ dann die verfügbaren Wagenbestände an leeren werkseigenen – und DB-Wagen auf die einzelnen Werksbahnbezirke. Der für den externen Versand erforderliche Wagenraum an DB-Wagen muß darüber hinaus aufgrund der von den Partnern angegebenen Bedarfsmengen, unterteilt nach Wagengattungen, frühzeitig bei der Bundesbahn-Güterabfertigung bestellt werden. Darüber hinaus erfolgt eine gewisse Überwachung der Wagen-Standzeiten und Umlaufzeiten, um durch Verkürzung dieser Zeiten eine bessere Ausnutzung des zur Verfügung stehenden Wagenraumes zu erreichen. Bei der umfassenden und schnellen Unterrichtung der ZBÜ über die jeweilige Wagenlage bzw. über das Angebot und die Nachfrage an Transportraum sind die durch die elektronische Datenverarbeitung heute zu jedem Zeitpunkt zur Ver-

(einschl. der Großraumzüge) von und zum Anschluß Oberhausen West, von und zu den Verschiebebahnhöfen Grünstraße, Honigstraße und Meerbergstraße sowie von und zu sämtlichen Schächten, Kokereien und sonstigen Bezirken. Es gibt kaum noch Betriebsmaschinen, das heißt in den einzelnen Bereichen gebundene Loks, die für ihren Bereich bestimmte Eingänge oder für andere Bereiche bestimmte Ausgänge selbst abholen bzw. abtransportieren.

Diese Transportvorgänge muß der Betriebsüberwacher mit 11 Lokomotiven bewältigen, die er mittels Funk disponiert und einsetzt. Daß hierzu ein gut fundiertes Wissen über die Betriebszusammenhänge und eine gehörige Portion Nervenkraft erforderlich sind, dürfte jedem verständlich sein.

Funk und Telefon sind unentbehrliche „Arbeitsgeräte“ für den Betriebsüberwacher Sudhoff.



fügung gestellten Auswertungen und Informationen für die Wagenüberwachung wichtige und nicht mehr wegzudenkende Arbeitsunterlagen.

Soweit in groben Zügen die Aufgaben der Wagenanforderung und -verteilung innerhalb der ZBÜ; aber wer veranlaßt den Transport der verfügbaren Wagen? Nun kommen wir zu den Männern, die wir eigentlich vorstellen wollen, es sind die Betriebsüberwacher. Sie sind bewußt mit den Männern der Wagendisposition in einem Raum untergebracht, so daß sie deren Wagenverfügungen sofort in betrieblich notwendige Handlungen umwandeln können. Auf diese Weise wird eine möglichst wirtschaftliche Ausnutzung der Betriebsmittel sichergestellt.

Ein Betriebsüberwacher ist verantwortlich für die flüssige und reibungslose Zu- und Abfuhr sämtlicher Fracht- und Leerwagen

Einer unserer Mitarbeiter, die in der ZBÜ als Betriebsüberwacher tätig sind, ist Theo Sudhoff. Er wurde am 25. 5. 1940 in Duisburg-Hamborn geboren und trat am 1. 4. 1959 als Rangierer in den Eisenbahnbetrieb ein. Bis 1965 hatte er sein erstes Ziel erreicht: er wurde Rangiermeister. In der Folgezeit arbeitete er sich mit Fleiß und Ausdauer weiter nach oben, so daß er aufgrund seiner Kenntnisse und Fähigkeiten in die Zentrale Betriebsüberwachung kam, bei der er seit 1967 als Betriebsassistent angestellt ist.

Auf unsere Frage, was er in seiner Freizeit am liebsten mache, lächelte er einen Augenblick versonnen: „Meine Frau und mein Töchterchen Martina verwöhnen.“ Sprachlos und wandte seine Aufmerksamkeit wieder der Arbeit zu.

M. Roszczich



Unsere Jubilare

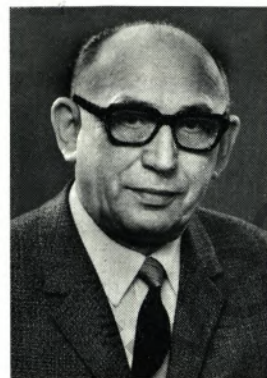


Sein **goldenes Dienstjubiläum** feiert am 5. März 1969 unser Arbeitsvorbereiter Wilhelm Rosenblatt. Der Jubilar stammt aus Hamborn, wo er am 15. Dezember 1904 geboren wurde. Er wohnt heute in der Grillostraße 46.

Seine berufliche Laufbahn begann er am 5. März 1919 als Dreherlehrling bei der August Thyssen-Hütte. Nach Lehrabschluß war er von 1922 bis 1932 als Dreher tätig. Auf Grund seiner Bewährung wurde er dann zum Vorarbeiter befördert, und seit Anfang 1947 versieht er den verantwortungsvollen Aufgabenbereich eines Arbeitsvorbereiters. Seine Arbeit hat er lediglich gegen Ende des Zweiten Weltkrieges unterbrechen müssen, als er für einige Monate zum Wehrdienst einberufen wurde.

Gern verzeichnen wir, daß sich Herr Wilhelm Rosenblatt in seiner Arbeit durch besondere Gewissenhaftigkeit und ein starkes Pflichtbewußtsein auszeichnet. Seine Aufgeschlossenheit für Neuerungen auf seinem Arbeitsgebiet verbindet sich bei ihm mit einem äußerst korrekten und hilfsbereiten Verhalten gegenüber seinen Kollegen. Mit seinen 64 Jahren ist er körperlich und geistig noch erstaunlich elastisch; immer bleibt er bemüht, sein Bestes zu geben.

Seit vielen Jahren betätigt sich unser Goldjubilare im kirchlichen Dienst; er kann auf eine lange Zeit des Wirkens im CVJM und in der verantwortlichen Leitung — Presbyterium — seiner Evangelischen Gemeinde Marxloh zurückblicken. Soweit ihm dann noch freie Zeit verbleibt, liest er gern zur Weiterbildung gute Bücher, und sein besonderes Hobby ist das Fotografieren.



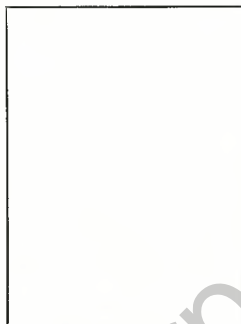
Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Stefan Karner
Lokführer,
Betr.Masch.D.Nord
eingetreten: 6. 3. 1929



Hermann Nutt
Lokführer,
Betr.Masch.D.Süd
eingetreten: 8. 4. 1929



Werner Mieser
Weichenwärter,
Eisenbahn-Nord
eingetreten: 23. 4. 1929



Johann Basse
Vorarbeiter, Bauabt.-T
eingetreten: 25. 4. 1929



Wilhelm Schmitz
Lokführer,
Betr.Masch.D.Nord
eingetreten: 25. 4. 1929

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Weichenwärter Werner Dandler, EB-Nord (10. 3.), Weichenwärter Johann Grabowsky, EB-Nord (22. 3.), Betriebsmonteur Ewald Batzke, EBW (1. 4.), Kolonnenführer August Bränder, Fahrleitungsmeisterei (1. 4.), Kolonnenführer Gerhard Stenzel, EBW (1. 4.), Kolonnenführer Robert Stürzer, EBW (1. 4.), Ko-

lonnenführer Ernst Kaldewey, EBW (5. 4.), Rangiermeister Josef Dworczak, EB-Nord (14. 4.), Kolonnenführer Wolfgang van Unen, EBW (18. 4.), Kolonnenführer Manfred Kolasinski, EBW (25. 4.).



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



Familiennachrichten:

Geburtstag:

Karl Wolters, früher Schlosser
geb. 5. 3. 1884 (85 Jahre)
wohnhaft: Walsum, Teichstr. 26

Gerhard Schless, früher Werkstattmstr.
geb. 24. 3. 1884 (85 Jahre)
wohnhaft: Walsum, Am Rosengarten 6

Julius Bohnenkamp, früher Monteur
geb. 31. 3. 1884 (85 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Döltgenstr. 48

Todesfälle:

Bernhard Schroer, Pensionär
früher Obermeister
geb.: 10. 11. 1897
gest.: 29. 10. 1968

Wilhelm Pape, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 9. 6. 1893
gest.: 30. 10. 1968

Karl Pipa, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 7. 5. 1894
gest.: 1. 11. 1968

Rudolf Gräff, Pensionär
früher Schreiner
geb.: 14. 8. 1887
gest.: 3. 11. 1968

Hermann Schroer, Pensionär
früher kfm. Angestellter
geb.: 9. 10. 1898
gest.: 9. 11. 1968

Otto Rossel, Pensionär
früher Dreher
geb.: 22. 7. 1889
gest.: 17. 11. 1968

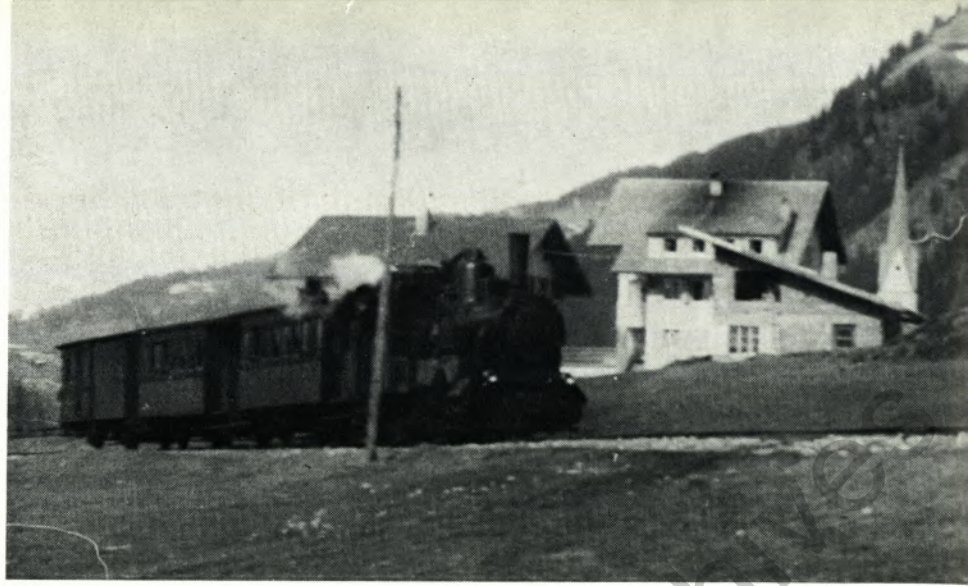
Anton Rohmann, Pensionär
früher Lichtpauser
geb.: 15. 11. 1896
gest.: 22. 11. 1968

Theodor Gülicher, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 30. 6. 1893
gest.: 26. 11. 1968

Emil Schanko, Weichenreiniger
Bau-O-Nord
geb.: 5. 3. 1921
gest.: 8. 12. 1968

Die Jubilar-Feier für die Jubilare der Kalenderjahre 1967 und 1968 findet am Freitag, dem 21. März 1969, im Lokal Kleine-Natrop statt. Alle Jubilare dieser beiden Jahrgänge sind mit ihren Ehefrauen herzlichst eingeladen.

Die Sache mit dem Pfiff



Ein kleines Dorf, versteckt zwischen Bergen und Wäldern, und eine keuchende Lokomotive, die einmal täglich den Weg bergauf und bergab machen muß. Diese Verbindung war die einzige zur entfernten Kreisstadt außer einer schlechten Straße, gerade noch geeignet für den 1-PS-Wagen.

Und darum fuhr auch Marion, die Tochter eines Bauern, einmal wöchentlich mit einem Korb voll Eiern und geschlachtetem Geflügel zum Markt in die Kreisstadt.

Der Hof des Vaters lag eine halbe Stunde vom Bahnhof entfernt, doch die Gleise führten direkt an dem Anwesen vorbei.

„Zu dumm“, sagte Marion zu ihrem Vater, „wie bequem hätte ich es doch, wenn ich gleich hier beim Haus einsteigen könnte.“ Und dabei wanderten ihre Gedanken zu dem schmucken Lokführer, der diese Strecke täglich mit seinem „Überland-expreß“ befuhr.

„Frag doch den Lokführer“, meinte der Vater schmunzelnd, „vielleicht richtet er Dir einen Privatbahnhof ein! Lauf Du nur“, sagte er beim Hinausgehen, „wozu hast Du Deine Füße.“

Der Lokführer Gerd kannte Marion schon von ihren wöchentlichen Fahrten. Er hätte zu gerne einmal mit ihr gesprochen, wußte aber nicht recht, wie er es anstellen sollte.

Auch auf dem letzten Tanzabend im Dorf – er war die 15 km Entfernung mit seinem Fahrrad bei strömendem Regen geradelt – hatte er das Mädchen nicht angetroffen.

Um so erstaunter war er, als Marion plötzlich auf dem Bahnhof vor der Lok stand.

„Herr Lokomotivführer“, rief sie keck nach oben, „könnten Sie nicht das Signal auf ‚Halt‘ stellen lassen, wenn Sie den Hof mit den vier Eichen erreicht haben, ich wohne nämlich dort. Sie würden mir nicht nur einen großen Gefallen damit tun“ – und dabei sah sie ihn ein wenig aus den Augenwinkeln an – „ich habe immer einen entsetzlich schweren Korb, und nur, weil Sie an unserem Haus ohne Halt vorbeifahren, muß ich eine halbe Stunde bis zu diesem Bahnhof hier laufen.“

„Haben das gnädige Fräulein sonst noch Wünsche?“ fragte der junge Mann mit erhobener Stimme von oben herab.

„Nein, im Augenblick nur diesen einen“, entgegnete Marion schlagfertig.

„Na, dann steigen Sie erst einmal ein, denn wir haben schon einige Minuten Verspätung“, sagte Gerd dienstlich.

Und dann konnte er sich gar nicht auf seine Arbeit konzentrieren. Beinahe hätte er sogar ein Haltesignal übersehen. Immer mußte er an das Mädchen denken. Das war doch die Gelegenheit für ihn!

Ich werde, dachte er, kurze bevor ich um den Berg komme ein Pfeifsignal geben; dann kann sie aus dem Haus laufen und auf der Wiese einsteigen.

Gerd hielt seinen Expreß ab und zu an, wenn er jemanden wußte, der sehr abgelegen wohnte, um ihm den Weg zum Bahnhof zu ersparen.

Zur Gewohnheit durfte das natürlich nicht werden; aber wenn man von solch einem netten jungen Mädchen darum gebeten wurde!

„Ausnahmen bestätigen die Regel“, verteidigte er sein Vorhaben, und so konnte er kaum die Zeit abwarten, bis Marion von der Kreisstadt wieder nach Hause fuhr. Er würde sie auf jeden Fall heute noch sehen, denn eine andere Möglichkeit, nach Hause zu kommen, außer mit seinem Zug, gab es für sie nicht.

Und dann war es soweit. Er erkannte sie schon an ihrem bunten Kopftuch. Hier auf dem Bahnhof hatte der Zug zehn Minuten Aufenthalt, so daß Gerd von seinem hohen Thron herab auf die Erde stieg und ihr entgegen ging.

„Alles verkauft?“ fragte er, um erst mal das Gespräch in Gang zu bringen.

„Natürlich, ich habe meine feste Kundschaft in der Stadt.“

„Ich habe mir die Sache mit Ihrem ‚Privatbahnhof‘ überlegt“, fuhr er zögernd fort. ‚Privatbahnhof‘, dachte Marion, genau das gleiche Wort, das Vater auch gesagt hatte. Solch ein Quatsch. Und für Sekunden war sie sogar etwas ärgerlich auf sich selbst, weil sie ihn überhaupt gefragt hatte.

„Privatbahnhof ist wohl reichlich übertrieben“, fuhr sie ihm ins Wort; „aber wenn es Ihnen etwas ausmacht, an unserem Grundstück kurz anzuhalten, dann vergessen Sie bitte meine Frage.“ Und damit drehte sie sich um und wollte gehen.

„Ich verstehe gar nicht, warum Sie so zornig sind, lassen Sie mich doch erst einmal ausreden“, verteidigte sich Gerd.

„Also, ich habe mir das so gedacht: Bevor ich um den Hausberg fahre, gebe ich ein Pfeifsignal und Sie laufen aus dem Haus. Dann können Sie an der kleinen Brücke einsteigen. Es ist ja sowieso nur einmal in der Woche, und das wird meinen Fahrgästen nicht so auffallen, denn sonst bekäme ich Schwierigkeiten, und jeder möchte seinen eigenen Bahnhof haben. Einverstanden?“

„Ja, danke“, strahlte Marion ihn an. „Sollte ich außer der Reihe in die Stadt wollen, muß ich dann zum Bahnhof gehen?“ fragte sie ihn spitzbübisch.

„Darüber können wir am nächsten Sonntag beim Tanz sprechen.“

Und weil die Zeit zur Abfahrt drängte, machte er ihr dienstbeflissen die nächste Abteiltüre auf, legte die Hand an die Mütze und verabschiedete sich von ihr.

Weil Marion jeden Samstag in die Stadt fuhr, würde also der nächste Sonntag schon morgen sein.

Meine Eltern werden sich wundern, dachte sie, daß ich auch mal ins Wirtshaus zum Tanz gehe. Marion mochte die Bauernbur-schen nicht all zu sehr; sie hatte eine etwas feinere Art mit in die Wiege bekommen und wäre gerne Verkäuferin in der Kreisstadt geworden.

Aber der Hof war nun einmal da, und die Tiere und Felder wollten auch versorgt werden. Einen Bauern heiraten aber wollte das Mädchen nie.

„Ich habe meinen ‚Privatbahnhof‘“, lachte Marion ihren Vater an. „Von jetzt an brauche ich nur noch zu warten, bis der Lokführer pfeift, und dann erst gehe ich aus dem Haus.“

„Hätte ich gar nicht gedacht, daß Du auf Pfeifen so freundlich reagierst“, neckte sie der Vater.

„Na, wenn ich dabei ‚besser fahre‘, warum nicht“, verteidigte sich Marion.

Und dann war der nächste Sonntag auch schon da. Der Lokführer Gerd, der allen Dorfbewohnern bekannt war, tanzte nur mit Marion.

„Da tut sich was“, oder „Er hat ein Aug‘ auf sie geworfen“, flüsterte man hier und da.

Für Dorfklatsch war natürlich jeder bereit, und als am nächsten Samstag der Zug auf freier Strecke bei den vier Eichen hielt und Marion schnell einstieg, war dieses Thema für die nächsten Wochen Hauptgespräch im Dorf.

Gerd hatte Marion vorgeschlagen, jeden Tag, wenn er um den Hausberg kam, zu pfeifen. Wenn sie dann außer Samstag in die Stadt wollte, konnte sie sich darauf einrichten und zur Brücke kommen.

Und wie sehr wartete Marion auf den täglichen Pfiff! Nicht etwa, weil sie jeden Tag

mit dem Zug fahren wollte; aber seltsamerweise hatte sie immer um diese Zeit draußen auf dem Feld, auf der Wiese oder auf dem Hof etwas zu tun. Und nie vergaß sie, ihm einen freundlichen Gruß zuzurufen.

„Brichst Du die Tradition?“ hatte der Vater sie eines Tages gefragt, als das Mädchen um diese Zeit im Hause blieb, obwohl er genau wußte, daß es bei den jungen Leuten wohl einen kleinen Streit gegeben hatte.

„Soll er doch pfeifen“, gab sie ärgerlich zurück, riskierte dann aber doch einen Blick durch's Fenster.

Am nächsten Tag schickte der Vater sie um die „Pfeifzeit“ auf's Feld, um Kartoffeln zu holen. Er traute seinen Augen nicht, als der Zug hielt, Gerd von der Lok kletterte und seine verdutzte Marion einfach vor den Augen der Reisenden in die Arme nahm.

Und heute wird Hochzeit gefeiert. Das ganze Haus ist vom Trubel erfüllt. Aus der großen Schar der Gäste erhebt sich ein Freund von Gerd und bittet um Aufmerksamkeit. Er hat ein kleines Paket in der Hand.

„Liebes Brautpaar, liebe Gäste“, beginnt er. Dabei öffnet er langsam und mit viel Spannung das Päckchen.

„Traditionen soll man pflegen, damit sie lange erhalten bleiben. Und da das Glück unseres Brautpaares durch das Pfeifen erst richtig zustande gekommen ist, habe ich Dir, lie...“

Gerd sprang auf, machte einige Schritte auf seinen Freund zu und fiel ihm ins Wort: „Das ist aber nett von Dir, daß Du mir...“ „Dir?“, schnitt ihm der andere den Satz ab, „warum soll es Dir besser gehen als uns Ehemännern!“ Und damit reichte er Marion galant die Trillerpfeife. „Zum täglichen Gebrauch“, fügte er lachend hinzu.
I. V.

Holzauge! Sei wachsam!!



