

SCHIENE UND KRAN

Betriebszeitschrift des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

4. Jahrgang

Nr. 9

September 1958

Eine neue Reihe nützlicher Vorschläge und Anregungen aus dem Kreis unserer Mitarbeiter



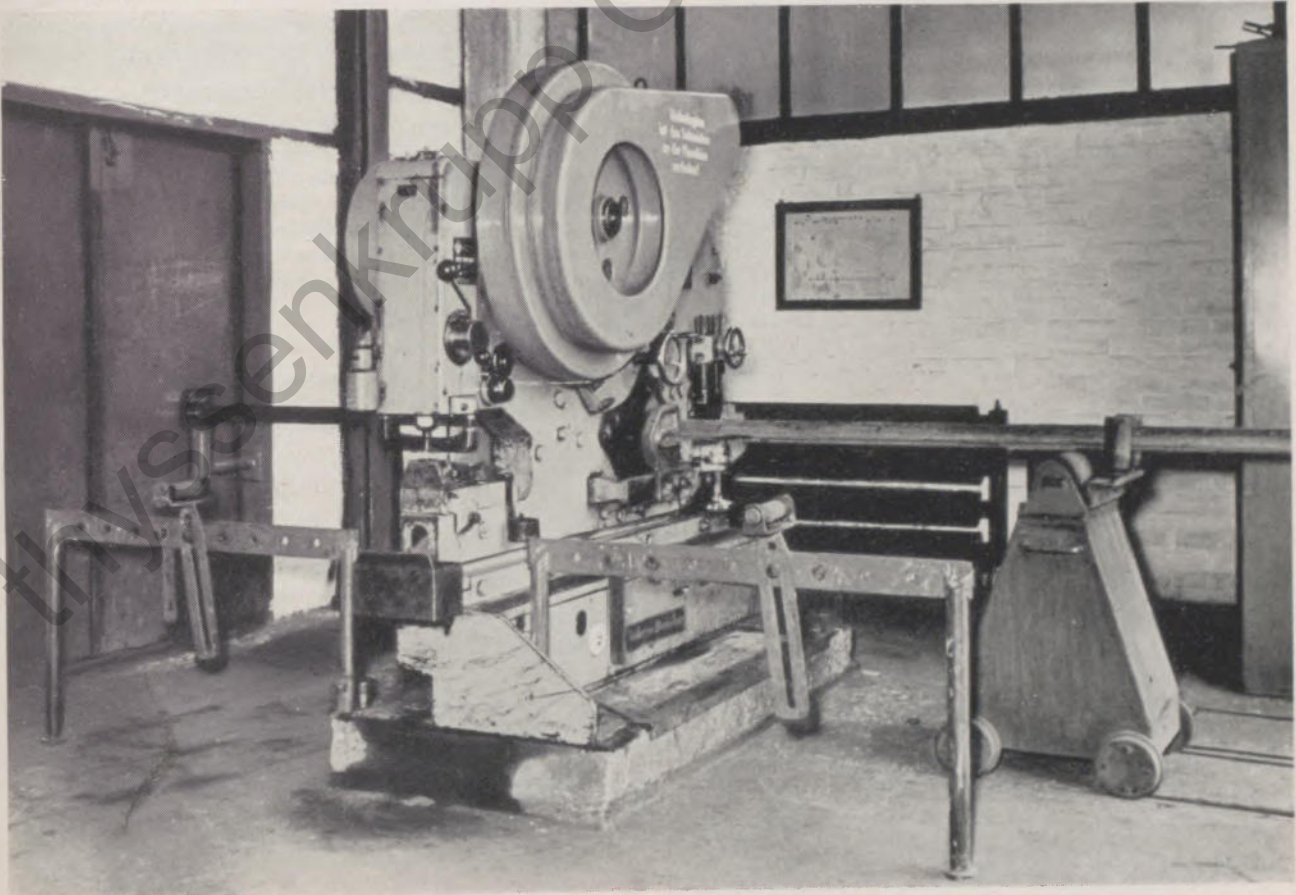
Wir freuen uns sehr darüber, sind sie doch ein sichtbarer Beweis für den Geist und das Vertrauen in unserer Betriebsgemeinschaft. Diese Ideen zur besseren Gestaltung unserer Werksarbeit sind im Betriebsleben oder in den heimischen vier Wänden unserer Mitarbeiter geboren worden. Die Vorschläge aus unseren Eisenbahnwerkstätten in Hamborn, besonders gefördert von Oberingenieur Müller, liegen an Zahl und Wert noch an der Spitze, doch schon zeigen sich im Lokomotivbetrieb bei der Aufgeschlossenheit des Betriebschefs Schentke für Verbesserungen, wie wir gleich erfahren werden, erfreuliche Ansätze, es den Werkstätten gleichzutun.

Wer selber strebt und wirkt,
Ist stets bereit, auch anderen gern
Mit Rat und Tat zu helfen.

An erster Stelle sollen die Verbesserungsvorschläge von dreien unserer Ruheständler gewürdigt werden. Wir wünschen ihnen an dieser Stelle noch einen langen, gesunden Lebensabend.

Abbildung 1

Abbildung 2



Schlosser i. R. Heinrich Meyer

hat in der Zeit, als er noch in den Eisenbahnwerkstätten an der neuen Scherenmaschine arbeitete, zwei gute Vorschläge in die Praxis umgesetzt.

Als erstes brachte er an dem vor der Schere aufgestellten Rollenbock zwei senkrechte, auf Kugellagern laufende Rollen an, die den Eisenstab beim Schneiden in seiner richtigen Lage halten, der vorher ohne diese durch den Druck des Scherenmessers starken Schwingungen ausgesetzt war und von Hand geführt werden mußte. Nunmehr wurde eine flotte, ruhige Arbeitsweise erzielt und zeitweise eine Hilfskraft eingespart. Sein zweiter Vorschlag ging dahin, für das Schneiden von kurzen Winkeleisenstücken anstatt eines senkrechten, ein schräg angeordnetes Scherenmesser zu verwenden, um ein sofortiges Ablösen und Abfallen der Stücke zu gewährleisten. Mit diesen Vorschlägen hat er wesentlich zur wirtschaftlichen Verbesserung seiner Arbeit beigetragen.

Darüber hinaus hatte er in vorbildlicher Weise durch mehrere Vorrichtungen seinen Arbeitsplatz so sinnvoll gestaltet wie selten einer unserer Handwerker. Als besondere Anerkennung bringen wir ihn und seine Arbeitsstätte im Bild (Abb. 1 u. 2).

Lokführer i. R. Adam Neitzert

reichte uns einen Vorschlag ein, der zum Ziele hatte, die Wagenkupplung mit Handgriffen auszurüsten. Wir haben auch diesen Vorschlag begrüßt und eingehend bearbeitet.

Meister i. R. Jacob Baack

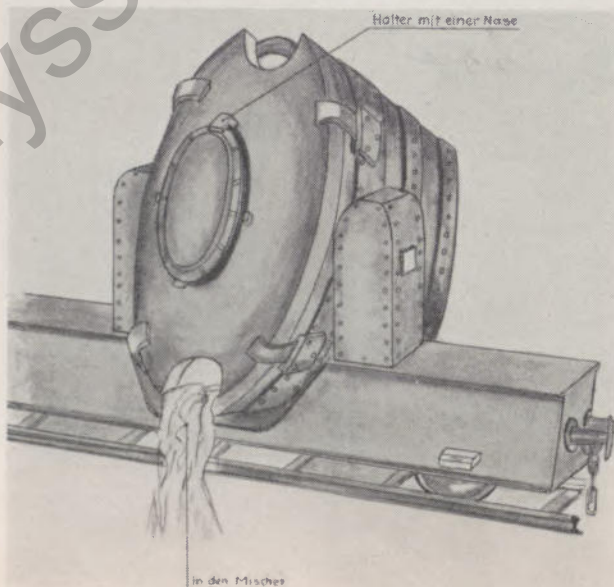
regte an, als er noch in der Radsatzwerkstatt Dienst tat, die Spitzenlänge einer neuen Radreifen-Drehbank auch zum Bearbeiten von Radsatzachsen auszunutzen, die bis dahin zum Abdrehen nach der mechanischen Werkstatt gebracht werden mußten. Zu diesem Zweck wurde die Drehbank mit einem passenden Reitstock ausgerüstet. Durch das neue Arbeitsverfahren kam der Transport der Achsen von Werkstatt zu Werkstatt in Wegfall; außerdem konnte die Drehzeit beachtlich verkürzt werden.

Nunmehr berichten wir, wie angekündigt, über die Vorschläge von Mitarbeitern unseres Lokomotivbetriebes:

Kolonnenführer Willi Dammer und seine Motorenschlosser Dietrich Luckow, Heinrich Dehlen, Hans Günther

fanden nach langwierigen Versuchen — doch sie ließen sich durch anfängliche Mißerfolge nicht entmutigen — in Gemeinschaftsarbeit die Ursache, daß die Dieselmotoren des Hilfsantriebes der kürzlich beschafften viermotorigen elektrischen Lokomotiven nach mehr oder weniger langer Stillstandszeit oder bei niedriger Außentemperatur nicht sofort ansprangen. Dieser Zustand blieb nicht ohne Einfluß auf die Sicherheit und Pünktlichkeit des Fahrbetriebes. Durch Einbau mehrerer Zwischenventile in die Einspritzleitung vor der Pumpe und eines Zwischenbehälters gelang es ihnen endlich, den Ölspiegel und den erforderlichen Druck auch über die Stillstandszeit hinweg zu halten. Diese Lokomotiven arbeiten seitdem störungsfrei.

Abbildung 3: Haltevorrichtung für kleine Pfannendeckel



Maschinenschlosser Christian Börkel

hat ein recht praktisches Gerät für die Aufgleisung von Lokomotiven und Wagen konstruiert, das die Sicherheit und die Schnelligkeit des Aufgleisens, worauf es bei dem Betriebsdienst unserer Eisenbahn besonders ankommt, beachtlich erhöht hat. Auch ist bei Handhabung des Gerätes ein bei weitem nicht so hoher Kraftaufwand nötig wie bei der bisherigen Arbeitsweise.

Lokführer Arthur Keusgen

hat eine Vorrichtung nach dem Hebelprinzip konstruiert, die das Auflegen der Antriebsketten unserer Einkraft-Diesellok sowie das Wechseln einzelner Glieder nur von einem Mann — bisher waren zwei Mann erforderlich — mit geringem Kraftaufwand in kürzerer Zeit als bisher ermöglicht.

Wagenrevisor Bernhard Mäder

hat angeregt, den Schrotttransportwagen, auf dem ein wannenförmiger Behälter aufgeschweißt ist und der daher Wannwagen heißt, mit einem aus geraden Blechen genieteten und leicht austauschbaren Kasten auszurüsten. Diese Bauweise hat den Vorteil, daß die Kastenbleche auf unserer neuen Abkantmaschine zugerichtet und danach genietet werden können, im Gegensatz zu den geschweißten Schüssen, aus denen die heutige Wanne besteht. Die Kästen aus genieteten Blechen können dann als Austauschstücke verwendet werden. Dadurch könnten die Reparaturkosten und die Standzeiten des Wagens in der Werkstatt merklich gesenkt werden. Außerdem kann bei den rechteckigen Kästen die Entladung des Wagens mit Magnet wesentlich schneller vorstatten gehen. Bei Transport von heißen Schrottabschnitten bildet der genietete Kasten Dehnungsmöglichkeiten, ohne daß Risse in den Blechen durch die Wärme entstehen.

Zum Schluß noch mehrere Vorschläge aus anderen Betriebsteilen:

Kesselschmied Alfred Mosch, Eisenbahnwerkstätten Hamborn, schlug ein wirtschaftlicheres Arbeitsverfahren bei dem Nieten von Bodenrahmen der Dampflokomotiven vor. Es besteht darin, daß der Niet von beiden Seiten des Rahmens mit je einem schweren Niethammer gestaucht und festgeschlagen wird. Vor dem wurde diese Arbeit von Hand mit Vorhammer, Zange und vorgehaltenem Döpper ausgeführt. Die neue Arbeitsweise hat zu einer besseren Leistung der Nietarbeit geführt.

Aufnehmer Wilhelm Hebisch, Betriebswirtschaft,

dachte darüber nach, wie der Kasten unserer Kohlenselbstentlader gegen Beschädigung, z. B. durch Greiferschläge beim Verschieben der Wagen, besser geschützt werden könnte. Sein Vorschlag ging dahin, die Festigkeit des Kastens durch horizontale Verstrebungen, die in Sattelhöhe angebracht sind, und durch Seitenrungen zu stärken. Die bisher aufgetretenen Wagenschäden sind seitdem nicht mehr beobachtet worden.

Rangierer Martin Hennig,

Eisenbahn-Fahrbetrieb, Abschnitt Ruhrort,

hat eine Vorrichtung in Form eines Nasenstiftes an dem kleinen Deckel der Eisenpfannen der Phoenix-Rheinrohr-AG, Werk Ruhrort, angeregt, um das Herabfallen dieses Deckels, ohne ihn abheben zu müssen, beim Kippen zu verhindern (Abb. 3). Sein Gedanke wurde von Phoenix-Rheinrohr gut belohnt.

Dieser Vorschlag zeigt, daß auch unsere Belegschaftsmitglieder Anregungen technischer und organisatorischer Art, soweit sie sich auf gemeinsame Betriebsmittel und Berührungspunkte zwischen dem Gemeinschaftsbetrieb und den Produktionsbetrieben beziehen, einreichen können. Sie werden sowohl von den zuständigen Stellen der Hüttenwerke und des Bergbaues als auch von uns begrüßt werden.

Wir sprechen diesen unseren Mitarbeitern nochmals für ihre Vorschläge herzlich Dank und Anerkennung aus. Sie sind großzügig belohnt worden.

Wir warten auf weitere Vorschläge von anderen Mitarbeitern zur Vertiefung unserer Arbeitsgemeinschaft.

Dr. W.

Lichtbilder: Wilfr. Brink



Blick auf das Waschkarussell mit den Waschmaschinen; links der „Kommandostand“, rechts im Vordergrund eine Zentrifuge

Nun auch Zentral-Waschanstalt im Nordosten von Hamborn

Wir weisen unsere Betriebsangehörigen darauf hin, daß die Hamborner Bergbau-AG nunmehr eine zweite Zentral-Waschanstalt in Betrieb hat. Sie ist im Nordosten des Hamborner Stadtgebietes jenseits der Norbertus-Kirche an der Ecke Knappen-, Kalthoff- und Schlachthofstraße errichtet und steht — ebenso wie die Zentral-Waschanstalt im Ostacker — auch den Belegschaftsmitgliedern des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen zur Verfügung. Es handelt sich wiederum um einen Rundbau mit angehängtem Seitenflügel. Die neue Waschanlage ähnelt der Waschanstalt im Ostacker; die dort gewonnenen Erfahrungen wurden jedoch für verschiedene Verbesserungen ausgewertet. Beispielsweise ist der Rundbau, der unter anderem das eigentliche „Waschkarussell“ mit den zehn Waschmaschinen, die Zentrifugen, die Trockenmaschinen und Heißmangeln enthält, fast ringsum verglast, so daß man durch ihn hindurchsehen kann. Die Maschinen entsprechen dem neuesten Stand der Technik. Waschraum und Mangelraum sind durch eine Glaswand voneinander getrennt worden. Wird die Wäsche in der neuen Waschanlage nur bis zur Zentrifugierung behandelt, das heißt bis zum

Entzug von 80% des Waschwassers, dann kostet die Wäsche je kg 0,30 DM; mangelfertig, also schrankfertig, kostet das Kilo 0,48 DM. Die Frauen müssen mindestens 15 kg Wäsche zur Waschanstalt bringen bzw. anfahren lassen. Im Normalfall

werden etwa 20 kg Wäsche gebracht, so daß im Waschkarussell gleichzeitig fünf Partien Wäsche erledigt werden können, am Tage insgesamt etwa 800 kg. Waschtage und -stunde werden zweckmäßig 8 bis 14 Tage vorher (im Winter noch etwas zeitiger) mit dem Waschmeister vereinbart, damit unnötige Wartezeiten vermieden werden.

Wir empfehlen den Hausfrauen derjenigen Betriebsangehörigen, die im nördlichen bzw. im nordöstlichen Teil des Hamborner Stadtgebietes wohnen, sich die neue Waschanstalt an der Ecke Knappen-, Kalthoff- und Schlachthofstraße einmal anzusehen und von dieser neuen sozialen Einrichtung regen Gebrauch zu machen. Sie werden dann schnell erkennen, in welcher angenehmer Weise sich hier eine große Wäsche in kurzer Zeit bewältigen läßt.



Blick in den Mangelraum der neuen Waschanstalt

Die neuen Steuergesetze

Wesentliche Entlastungen für den größten Teil der Steuerzahler

Mit Wirkung vom 1. Januar 1958 treten für die Lohnsteuerpflichtigen neue Steuertarife in Kraft, die für den größten Teil der Lohn- und Gehaltsempfänger nicht unbedeutende Entlastungen bringen. Die Schriftleitung

Die neuen Steuertarife werden ab 1. September erstmalig angewendet. In der Zeit vom Januar bis August dieses Jahres zuviel gezahlte Lohnsteuer wird im Lohnsteuer-Jahresausgleich 1958 erstattet. In den Fällen, in denen rückwirkend höhere Lohnsteuer, zum Beispiel bei einem Teil der Ledigen, zu zahlen wäre, will der Gesetzgeber, daß dann keine Nachforderung erhoben wird, wenn Anträge des betroffenen Personenkreises auf den Lohnsteuer-Jahresausgleich 1958 nicht gestellt werden.

Der neue Steuersatz beträgt 20 Prozent

bei Ledigen bis zu einem steuerpflichtigen Jahreseinkommen von 8000,— DM,

bei Verheirateten bis zu einem steuerpflichtigen Jahreseinkommen von 16000,— DM.

Übersteigt das steuerpflichtige Jahreseinkommen diese Grenzen, so wird progressiv versteuert, das heißt mit steigendem Einkommen steigen verstärkt auch die Steuersätze, in der Spitze bis zu 53 Prozent.

Für den Lohnsteuerpflichtigen, soweit er nicht progressiv besteuert wird, ist es leicht möglich, seine zu zahlende Lohnsteuer jeweils ohne Anwendung der Tabelle zu errechnen. Obwohl die Durchführungsbestimmungen noch nicht vorliegen, sollen hier die wesentlich neuen Gesichtspunkte, die die neuen Steuergesetze bringen, erläutert werden.

Die 20 Prozent Lohnsteuer werden vom steuerpflichtigen Einkommen errechnet. Das steuerpflichtige Einkommen erhält man, wenn das Bruttoeinkommen um die vorgesehenen Vergünstigungen vermindert wird.

Es können nun gegebenenfalls vom Bruttoeinkommen abgesetzt werden:

ein allgemeiner Freibetrag von je 900,— DM für den Steuerpflichtigen und für die Ehefrau, auch wenn sie nicht im Berufsleben steht,

ein Sonderfreibetrag von je 780,— DM, wenn das steuerpflichtige Einkommen bei Ledigen 8000,— DM, bei Verheirateten 16000,— DM nicht übersteigt,

die Werbungskosten-Pauschale von 564,— DM sowie

die Sonderausgaben-Pauschale von 636,— DM, beide Pauschalsätze auch dann, wenn diese in der genannten Höhe nicht nachgewiesen werden können,

ein Sonderfreibetrag von 1200,— DM für Halbfamilien, das sind Verwitwete, getrennt Lebende, Geschiedene oder Unverheiratete mit Kindern,

ein Sonderfreibetrag von 840,— DM für Alleinstehende, wenn sie mindestens vier Monate vor Ende des Kalenderjahres das 50. Lebensjahr vollendet hatten,

ein Freibetrag von 900,— DM für das erste Kind,

ein Freibetrag von 1680,— DM für das zweite Kind,

ein Freibetrag von 1800,— DM für das dritte und jedes weitere Kind.

Übersteigen die Werbungskosten die Pauschale von 564,— DM, so müssen sie, wie bisher, im einzelnen glaubhaft nachgewiesen werden.

Dieser Nachweis ist auch erforderlich, wenn die Sonderausgaben die Pauschale von 636,— DM übersteigen; dabei ist zu berücksichtigen, daß Sonderausgaben nur bis zu 1100,— DM (bis Ende 1958 noch 1000,— DM), bei über 50jährigen bis zu 2200,— DM in Anspruch genommen werden können. Für jedes

Kind, für das ein Kinderfreibetrag gewährt wird, erhöhen sich die Beträge um 500,— DM.

Alle über die Höchstbeträge hinausgehenden Sonderausgaben sind nur noch mit 50 Prozent absetzbar.

Steuerbegünstigte Sparbeträge sind ab 1. Januar 1959 nicht mehr als Sonderausgaben abzugsfähig; sie sollen ab diesem Zeitpunkt im kommenden Sparprämiengesetz erfaßt werden.

Und nun ein Beispiel für die Errechnung der Lohnsteuer eines Ledigen:

Jahreseinkommen	4800,— DM
abzüglich allgemeiner Freibetrag 900,— DM	
abzüglich Sonderfreibetrag	780,— DM
abzüglich Werbungskosten mindestens	564,— DM
abzüglich Sonderausgaben mindestens	636,— DM = 2880,— DM
steuerpflichtiges Einkommen jährlich	1920,— DM
davon 20% = jährlich 384,— DM Lohnsteuer.	

Ledige, die das 50. Lebensjahr erreicht haben, können, wie bereits erwähnt, außerdem noch einen Sonderfreibetrag von 840,— DM absetzen, der sich auf 1200,— DM erhöht, wenn mindestens ein Kinderfreibetrag gewährt wird.

Für die Besteuerung der Verheirateten wird das sogenannte Splitting-Verfahren angewendet, das heißt das Einkommen beider Ehegatten wird halbiert. (Ist die Ehefrau in keinem lohnsteuerpflichtigen Arbeitsverhältnis, so wird das Einkommen des Ehemannes als mit der Ehefrau gemeinsam erworbenes Einkommen angesehen.) Jede Einkommenshälfte nimmt für sich die jeweils möglichen Freibeträge in Anspruch, die Einkommenshälften werden wieder zusammengerechnet und davon die 20 Prozent Lohnsteuer berechnet. Dieses Verfahren birgt jedoch in besonderen Fällen eine Verschlechterung in sich. Auf Antrag kann dann die getrennte Besteuerung zugelassen werden.

Verwitwete Personen ohne Kinder werden als Übergangslösung für zwei Jahre nach dem Todesfall des Ehepartners nach dem Splitting-Verfahren besteuert.

Verwitwete mit mindestens einem Kind erhalten den steuerlichen Vorteil des Splitting für die gleiche Zeit, für die ihnen Kinderermäßigung zusteht.

Paul Schöbel, Sozialabteilung

Kurz - aber interessant

Die **mittlere Lebensdauer** hat seit 1946 um 4 1/2 Jahre, seit 1936 um 10 und seit 1909 um 24 Jahre zugenommen. Nach Angabe einer der größten Lebensversicherungen in der Welt erreichte die mittlere Lebensdauer im Jahre 1956 unter einigen Millionen Versicherten 70,2 Jahre. Demgegenüber betrug die durchschnittliche Lebenserwartung in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts nur 34 Jahre.

Die **deutsche und die französische Eisenbahn** benutzen bereits seit 1951 über 100 000 Güterwagen gemeinsam.

Technischer Quiz

Schon falsch — es heißt nämlich: das Quiz. Quiz ist eine Mischung kurioser Fragen, neuartiger Wissensüberprüfung und verblüffender Denksportaufgaben. Quiz kommt auf dem Umweg über die USA zu uns. „Auf dem Umwege“ — denn das Wort Quiz, eine amerikanische Abkürzung, kommt aus dem Italienischen, wo man für quistione oder questione (= Fragen) die Bedeutung Streitfrage kennt. Aber Quiz muß durchaus nicht immer eine strittige Angelegenheit sein! In jedem Falle ist es eine Sache zum Kopfzerbrechen und zum Nachdenken.

1. Was kosten 30 Zangen, wenn die erste eine Mark kostet und jede weitere Zange das Doppelte?
2. Wo kommen in der Natur wirkliche Flächen vor, das heißt absolute, ausgesprochene Flächen? Denn bedenken Sie, daß selbst das feinste Papier eine Fläche ist, sondern ein Körper mit drei Ausdehnungen!
3. In einem schlechten Roman stand zu lesen: „Die fünf Räuber nahmen den gesamten Goldbestand der Nationalbank im Werte von einer Milliarde mit sich.“ Was ist daran auffällig?
4. Zwei Monteure waren auf Montage in X-burg. Spät abends lagen sie in dem kleinen Gasthof zu Bett. Es gab nicht einmal Licht. Im Dunkeln fiel Max ein, daß ihm der Fahrer des Wagens, der sie beide mit nach B-heim nehmen sollte, gesagt hatte, daß er eine Stunde früher als ursprünglich vereinbart abfahren müsse. Das sagte Max dem Robert und fügte hinzu: „Wir müssen nun den Wecker eine Stunde früher stellen!“ Das war nicht leicht, sie hatten weder Licht noch Streichhölzer, sie konnten nichts sehen, und auf dem kleinen Reisewecker leuchteten nur die Zeiger für Stunde und Minuten — den Zeiger für die Weckglocke konnten sie nicht sehen. Plötzlich sagte Robert: „Ich hab's!“ Und es war sooo einfach! Der Wecker klingelte zur rechten Zeit. Wie hatte Robert das herausgefunden?
5. Bitte schnell einmal elftausendelfhundertelf in Ziffern hinschreiben!
6. Ein Geselle foppte die jüngsten Lehrlinge damit, daß er ihnen eine Wette anbot: Er brauche einen Kasten voll Schrauben nur eine halbe Minute anzusehen und könne

darauf die ganze Zahl der Schrauben angeben. Die Kiste war so groß, daß niemand in Ruhe hätte nachzählen können — wer die Wette annahm, mußte natürlich bezahlen, denn keiner hatte in der Arbeitszeit so viel Muße, Geduld und Fertigkeit, die Abertausende kleiner Schrauben tatsächlich nachzuzählen. Doch einmal kam er an den Falschen. Ein Lehrling nahm eine hohe Wette an, ließ sich die Zahl nennen . . . und dann tat er etwas, womit er den Aufschneider als Schwindler überführte. Aber was tat er?

7. Es heißt, manche Leute könnten „nicht bis drei“ zählen. Das ist übertrieben. Die meisten können doch ein Stückchen weiter zählen und rechnen! Da möchten wir etwas ganz Einfaches fragen: Wie kann man die Zahl 100 darstellen? Natürlich mit einem C — vom lateinischen centum (hundert). Man kann 100 auch mit vier Neunen darstellen, also $99\frac{9}{9}$. Und wie noch?
8. Können Sie gut Feuer machen? Dann passen Sie einmal auf: hier ist eine Flasche Benzin, ein kleines Bündel Holz- wolle, ein Korb voll trockener Späne, eine Anzahl dicker Holzklötze, einige Briketts, eine Kerze und eine Schachtel Streichhölzer. Was würden Sie nun zuerst anzünden, um ein richtiges, solides Feuer zu bekommen?
9. Schreiben Sie die Ziffer 8 achtmal in der Reihenfolge, daß als Ergebnis 1000 herauskommt. Versuchen Sie es nur!
10. Am Montag hatte das Straßenbau-Unternehmen in 8 Stunden den zerstörten Straßenabschnitt mit 9 Leuten vollständig ausgebessert. Wieviel Stunden wird die gleiche Firma am Dienstag für den gleichen Abschnitt brauchen, wenn sie 18 Leute einsetzt?
11. Der Unterschied von 0,3 und 0,7 ist natürlich 0,4. Was ist aber der Unterschied zwischen 0,9 und 0,10?
12. Welcher Edelstein wird von den meisten Menschen getragen?
13. Der Werkmeister sagte: Ich besitze eine Uhr, die nie aufgezogen wird und die dennoch zweimal am Tage die genaue Zeit anzeigt! Glauben Sie das?

Auflösung in der Oktober-Ausgabe!

Schon 1844 gab es ein Kursbuch

Am 7. Dezember 1835 wurde die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet, und schon 1844 erschien ein Kursbuch, das neben Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Eisenbahn auch Hinweise auf Dampfschiffverbindungen enthielt.

Als erstes Deutsches Kursbuch wird aber das 1845 von dem Fürstlich Thurn und Taxis'schen Oberpostamts-Sekretär Hendschel in Frankfurt herausgegebene Handbuch angesehen, das auf 166 Seiten die Fahrplanzeiten der Postkutschen und der Eisenbahnzüge in mehr als 500 Orten sowie Angaben über Entfernungen und Fahrpreise enthielt. Dieses Buch erschien von 1847 an monatlich in großem Format als „Telegraph für Post-, Eisenbahn- und Dampfschiffverbindungen in Deutschland und den angrenzenden Ländern“, woraus sich in Jahrzehnten der bekannte „Hendschels Telegraph“ entwickelte.

Schließlich wurde 1850 das erste amtliche Reichskursbuch ausgearbeitet, das „Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Coursbuch“ des Königlichen Generalpostamtes in Berlin. Es enthielt die Fahrpläne von 200 Eisenbahnlinien in Deutschland, Österreich, Italien, Belgien, Frankreich, Großbritannien, der

Schweiz und den Niederlanden, ferner Postkurse, Dampfschiffverbindungen bis nach Amerika und Indien, Tarife für Expressposten und manches mehr. 1878 erhielt dieses Werk den Titel „Reichskursbuch“, und es wurde bis 1925 regelmäßig von der Kursbuchstelle des damaligen Reichspostministeriums bearbeitet, von 1926 an aber gemeinsam von Reichspost und Reichsbahn.

Die Eisenbahn beschränkte sich in jener Zeit im wesentlichen auf die Herausgabe handlicher Taschensfahrpläne und von Kursbüchern für regionale Verkehrsverbindungen. Ein „Mitropa“-Kursbuch für Fernverbindungen kam 1928 heraus. Im Sommer 1933 erschien dann schließlich als Zusammenfassung aller Taschensfahrpläne und Regional-Kursbücher das amtliche „Deutsche Kursbuch“, das, ebenso wie ähnliche Fern- und Auslands-Kursbücher, bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges den Reisenden diente. 1945 begann die Eisenbahn wieder mit Taschensfahrplänen, ein Jahr später mit regionalen Kursbüchern für die einzelnen Besatzungszonen, und im Sommer 1947 wurde für das heutige Bundesgebiet wieder ein Gesamt-Kursbuch herausgegeben.

Für die Modell-Eisenbahner und
Fotofreunde unter unseren Lesern:

Unser Hobby:

Die Modelleisenbahn

Möglichst naturgetreu soll unsere Modelleisenbahn wirken und in möglichst vielen Einzelheiten dem großen Vorbild ähneln. Aber selbst bei größter Annäherung bleibt die Tatsache bestehen, daß wir es eben nur mit Modellen zu tun haben, die bei HO-Bahnen rund 90mal kleiner als die Lokomotiven, Wagen und Gebäude des Vorbildes sind. Wir kommen uns neben unserer Anlage vor wie Gulliver im Reiche der Liliputaner. Heute wollen wir nun einmal versuchen, uns unsere Modelleisenbahn einmal so anzuschauen, als ob wir winzige Zwerge wären, die bequem in einem unserer Modelleisenbahnwagen Platz hätten. Alles, was wir dazu brauchen, ist eine Kamera.

Sicher hat man schon einmal eine ganze Anlage fotografiert — sozusagen aus der Vogelschau. So eine Übersichtsaufnahme sollte man von Zeit zu Zeit immer machen, damit man einen Überblick über die Veränderungen in der Anlage, über das Streckennetz usw. hat. Es macht großen Spaß, nach ein paar Jahren an Hand der Fotos feststellen zu können, wie die Anlage im Laufe der Zeit immer vollkommener und schöner wurde. Diese Übersichtsaufnahmen sind schnell gemacht: man stellt die Kamera aufs Stativ und knipst bei Tages- oder Kunstlicht. Bei Blitzlicht muß man einen kleinen Trick anwenden, wenn auch die Bahnhofsbelleuchtung, die Lampen usw. als richtige kleine Lichtquellen sichtbar werden sollen. Man sorgt durch Einstellung einer möglichst langen Belichtungszeit (mindestens 1 Sekunde) dafür, daß der Verschuß der Kamera auch noch eine Zeitlang geöffnet bleibt, nachdem der Blitz schon aufgeflammt ist. Dann hat nämlich das an sich schon schwache Licht der kleinen Glühlampe noch Zeit, ebenfalls merklich auf den Film einzuwirken. Natürlich darf sich während der ganzen Aufnahme in der Anlage nichts bewegen. Sonst gibt's Unschärfen und Verwischungen. Voraussetzung ist weiterhin, daß die allgemeine Raumbelichtung bei Anwendung dieses Foto-tricks nicht so hell ist, daß sie während der „Nachbelichtung“ — also, nachdem der Blitz schon aufgeleuchtet ist — ebenfalls auf den Film wirkt. Eine Überbelichtung der ganzen Aufnahme wäre sonst die Folge.

Nun gibt es aber auch Möglichkeiten, Teile unserer Anlage so zu fotografieren, als seien sie ein Ausschnitt aus der großen Wirklichkeit. Wir suchen uns aus unserer Anlage ein möglichst interessantes Motiv heraus und gehen mit der Kamera recht nahe heran. Wichtig ist, daß der Fotoapparat höchstens 10 bis 20 cm höher als die Anlage selbst aufgebaut wird. Sonst wirkt das Foto nachher wie eine Luftaufnahme. Der Eindruck einer „richtigen“ Eisenbahnanlage wird weiterhin verstärkt, wenn man die Beleuchtung durch Lampen oder Blitzlicht so einrichtet, daß sie schräg von oben kommt. Das entspricht dem Einfall des Sonnenlichtes in der Wirklichkeit, und die Verteilung von Licht und Schatten trägt dazu bei, unsere Bilder noch überzeugender zu machen. Wie man bei Blitzaufnahmen die winzigen Lampen in unserer Anlage sichtbar werden läßt, haben wir bereits besprochen.

Aus nächster Nähe wurde dieser Modell-Güterbahnhof fotografiert. Fast könnte man meinen, es handelt sich um eine Aufnahme aus der großen Wirklichkeit

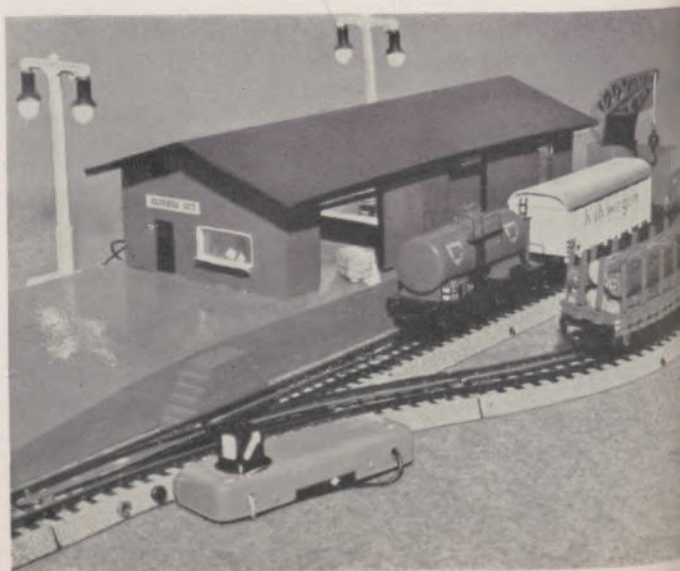


Ein Fotopanorama, ein aus Großvergrößerungen zusammengesetzter Bildstreifen, eignet sich prächtig als Hintergrund für jede Modellanlage

Beim Einstellen der Kamera, die man am besten auf ein Stativ setzt, wird man bemerken, daß man kaum näher als 80 cm an das Motiv herangehen kann. Nun sind unsere Bahnmodelle — durch den Kamerasucher betrachtet — in 80 cm Abstand recht winzig. Ebenso klein erscheinen sie natürlich auf dem Film. Deshalb muß man im Fotogeschäft später ganz genau angeben, welcher Teilausschnitt des Negativs herausvergrößert werden soll, denn erst durch die Vergrößerung und das „Abschneiden“ aller unwichtigen Bildteile entsteht der richtige Eindruck. Am besten verwendet man für diese Art von Aufnahmen feinkörnige Filme mit einer Empfindlichkeit von 13 bis 15° DIN.

Viel einfacher hat man es, wenn man entweder das Normalobjektiv der Kamera gegen ein Objektiv mit längerer Brennweite auswechseln oder eine Vorsatzlinse für Nahaufnahmen verwenden kann. Dann lassen sich Einzelheiten so aus der Anlage herauspicken, daß Teilausschnittvergrößerungen nicht nötig sind. Den gleichen Effekt erzielt man mit den heute unmodernen Plattenkameras, die einen doppelten Bodenauszug besitzen.

Besonders naturgetreu werden unsere Aufnahmen, wenn man als Kulisse Großvergrößerungen echter Landschaftsfotos verwendet. Die Züge erscheinen dann vor dem Hintergrund einer „richtigen“ Landschaft. Überhaupt sind Großvergrößerungen — zusammengesetzt zu einem Bildstreifen, einem Panorama — als Abschluß jeder Modellanlage sehr eindrucksvoll. Man erhöht ihre Wirkung, indem man z. B. selbstgebastelte Modellberge so aufstellt, daß sie sich in der Gebirgslandschaft auf den Fotos fortzusetzen scheinen.



Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Jakob Hardt, Rangiermeister
EB-Nord
eingetreten 8. Oktober 1918



Josef Franz, Rangiermeister
EB-Nord
eingetreten 12. Oktober 1918



Friedrich Horstmann,
Magazinausgeber, Hauptmagazin
eingetreten 17. Oktober 1918



Heinrich Schwan, Waschraumwärter
Bauabteilung
eingetreten 18. Oktober 1918

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:



Johann Schwarz, Gleiswerker
Bauabt.-Oberbau
eingetreten 13. Oktober 1933



Josef Buchen, Vorarbeiter
Bauabt.-Oberbau
eingetreten 24. Oktober 1933



Heinrich Teck, Schreiner
EBW-1
eingetreten 29. Oktober 1933

Allen Jubilaren
ein herzliches
Glückauf!

Lichtbilder:
Wilfr. Brink

Rechtsfragen aus dem täglichen Leben

Unser Lautsprecher ist zu laut

Über mir im Hause wohnt die Familie „Lustig“, die sich einen schönen Radioapparat neu gekauft hat. Leider wird nun jedoch zu meinem großen Ärger der Lautsprecher nicht nur am Tage, sondern auch in der Nacht von Familie Lustig sehr laut eingestellt. Sozusagen als Gegenmaßnahme mache ich es nun ebenso, ich stelle meinen Lautsprecher auch recht laut ein und lasse ihn lange und eindringlich tönen. Allerdings merke ich bald, daß dies nicht der richtige Weg ist, denn im Endergebnis ist mir dadurch nicht geholfen. Nachtruhe und Nachmittagsruhe sind leider gestört.

Es entsteht die Frage, ob meine Eigentums- und Besitzrechte gestört werden, denen die Nachbarrechte meiner Mitbewohner gegenüberstehen. Dazu ist zu sagen, daß von mir sogenannter ortsüblicher Lärm geduldet werden muß. Dafür ist wesentlich, wo man wohnt, auf dem Lande, in der Stadt oder sogar im Kurviertel usw. Auf dem Lande sind zum Beispiel das Krähen der Hähne — auch wenn es schon in den frühen Morgenstunden ertönt — sowie Hundegebell ortsüblich. In der Stadt sind die Straßengeräusche üblicher Lärm und vieles andere mehr. Daraus folgt, daß laute Radiomusik aus Kinos und aus Gaststätten eher als ortsüblich hingenommen werden muß als in reinen Wohnvierteln. In Privathäusern wird man allgemein als ortsüblich ansehen können, daß gewisse Zeiten der Ruhe bei Tag und Nacht eingehalten werden müssen. Das ist zunächst schon meist in den von den Vermietern für die Mieter verbindlich erlassenen Hausordnung vorgesehen. Man sehe sich einmal seine Hausordnung darauf an. Aber auch wenn eine

solche nicht besteht, wird man sagen müssen, daß am Nachmittag eine gewisse Zeit (in der Regel nach den Hausordnungen die Zeit von 13 bis 15 Uhr) als Nachmittagsruhe eingehalten werden muß. Ferner ist natürlich auch nachts in Privathäusern unbedingt Ruhe zu halten, das ist sicherlich ortsüblich. Welche Zeit als Nachtruhe zu bezeichnen ist, wird in den einzelnen Gegenden verschieden zu beurteilen sein. In der Regel wird man in den Hausordnungen die Zeit von 22 Uhr abends bis 7 oder auch 6 Uhr morgens finden.

Für den Lautsprecher der Familie Lustig — und während der „Gegenmaßnahmen“ auch für unseren — bedeutet das also, daß bei übermäßiger Lautstärke eine Belästigung vorliegt, deren Unterlassung notfalls im Wege der Klage verlangt werden kann. Ich kann Minderung der Lautstärke des Radios auf sogenannte Zimmerlautstärke beanspruchen.

Wie schon ausgeführt, werde ich gegen die Familie Lustig aber nur mit der Klage — das ist die sogenannte Zivilklage — vorgehen können. Die Polizei — wenn ich diese benachrichtige — wird meist ein Einschreiten ablehnen. Eine straffbare Handlung (ruhestörender Lärm im Sinne von § 360 Ziffer 11 Strafgesetzbuch) liegt nur vor, wenn nicht nur Hausbewohner, sondern die allgemeine Öffentlichkeit gestört werden. Das ist in unserem Falle nicht gegeben. Das preußische Polizeiverwaltungsgesetz gibt der Polizei nur Anlaß zum Einschreiten zur Abwehr von Gefahren. Hier liegen jedoch nur Belästigungen vor. Man ersieht daraus, daß die Rechtslage bei solchen Lautsprecherstörungen gar nicht so einfach ist.

G. St.

Zwei Eisenbahner haben vorbildlich gehandelt

Ein aus 25 beladenen Plattformwagen bestehender Zug wurde im Eisenbahnbetrieb Ruhrort über eine Gleiswaage vorgezogen, wobei sich an einem Wagen der Bolzen der Zugvorrichtung löste. Der hintere aus 12 Wagen bestehende Zugteil, der noch im Gefälle stand, lief in Richtung einer Verladehalle ab.

Lokführer Konrad Pyta,

der mit seiner E-Lok auf demselben Gleis vor mehreren Wagen in der Halle stand, beobachtete den heranrollenden Zug. Er sprang von seiner Lok und lief im Eilschritt zu einer Handweiche, die er noch in Richtung eines Stumpfgleises umlegen konnte. Auch sein

Rangierer Willi Gattermann

erkannte die Gefahr. Es gelang ihm noch, vor den zuerst laufenden Wagen einen Hemmschuh vorzulegen, wodurch der Zug stark abgebremst wurde.

Durch die Aufmerksamkeit und Geistesgegenwart dieser beiden Mitarbeiter ist schwerer Schaden verhütet worden. Sie erhielten für ihr umsichtiges Verhalten eine gute Belohnung. Wir sprechen ihnen an dieser Stelle nochmals unsere besondere Anerkennung aus.

Zum fünften Mal: Blutspende

Am 21. und 22. Oktober

Am Dienstag, 21., und Mittwoch, 22. Oktober, findet eine neue freiwillige Blutspende von Belegschaftsmitgliedern der August Thyssen-Hütte und des Gemeinschaftsbetriebes statt. Viermal haben Mitarbeiter bisher Blut gespendet, damit Verletzten und Kranken in Lebensgefahr schnell geholfen werden konnte.

Vor allem an die Kraftfahrer und die Radfahrer ergeht in diesem Jahr der Aufruf, sich besonders stark zu beteiligen. Täglich sitzen sie am Steuer, fahren mit Moped und Fahrrad, mit Motorrad und Auto. Sie sind immer von Gefahr umgeben und können selbst — wenn auch unverschuldet — Ursache für die Gefährdung anderer Menschen werden. Vielleicht erleiden sie einen hohen Blutverlust, eine ernste Verletzung, die eine sofortige Blutübertragung notwendig macht. Dann ist nur Hilfe möglich, wenn die Blutkonserve griffbereit ist. Nur wenn möglichst viele freiwillig Blut spenden, kann der Blutspendedienst des Deutschen Roten Kreuzes genügend Blutkonserven zur Verfügung stellen — nicht zuletzt auch zur Hilfe bei Unfallverletzten.

Möglichst viele Mitarbeiter sollten deshalb dem Ruf zur nächsten Blutspende folgen. Sie finden am 21. und 22. Oktober von morgens 6.00 Uhr bis abends 17.00 Uhr im Sportjugendheim statt. In den Betrieben und Abteilungen werden rechtzeitig vorher Listen aufgelegt, in die Blutspender sich einzeichnen sollen. Dies ist notwendig, um einen Überblick über die Zahl der Spender und die notwendigen Vorbereitungen des Spendedienstes zu erhalten.

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Wolfgang Friedrich, Fahrlltgs.-Meisterei,
mit Ingrid Lörks
am 27. Juni 1958
Hugo Becker, Masch.-Betr. Nord,
mit Helene Szmytowicz
am 11. Juli 1958
Hans-Dieter Knickhoff, Eisenbahn Süd
mit Rosemarie Fischer
am 11. Juli 1958
Heinrich Hoffmann, Fahrlltgs.-Meisterei,
mit Rita Wieland
am 18. Juli 1958
Erich Dotzauer, Masch.-Betr. Nord
mit Gudrun Klein
am 18. Juli 1958
Ernst Graumann, Eisenbahn Nord,
mit Ingrid Sass
am 19. Juli 1958
Günter Ehrenreich, Eisenbahn Nord,
mit Ingrid Bonk
am 25. Juli 1958
Gottfried Gläser, Masch.-Betr. Süd,
mit Edith Wilhelm
am 26. Juli 1958
Manfred Fuss, Bauabteilung Oberbau,
mit Ingrid Luigi
am 29. Juli 1958
Wilhelm Tholey, Bauabteilung Oberbau,
mit Marie Liedtke geb. Scheuer
am 31. Juli 1958
Günther Patotzki, Hafen Schwelgern,
mit Renate Mühl
am 1. August 1958
Waldemar Teiwes, Eisenbahn Nord,
mit Irene Knigge
am 2. August 1958
Dietrich Blaszyk, Eisenbahn Nord,
mit Christel Scholthofer
am 8. August 1958

Siegmar Kross, Eisenbahn Süd,
mit Ingrid Körner
am 8. August 1958
Bernhard Forster, Eisenbahn Nord,
mit Christine Schmitz
am 12. August 1958
Hans-Otto Bühnen, Eisenbahn Nord,
mit Marianne Gertrud Ecke
am 14. August 1958
Kurt Nevian, Eisenbahn Nord,
mit Bernhardine Siebenkötter
am 15. August 1958
Harald Fethke, EBW I,
mit Edeltraut Wolfert
am 15. August 1958
Herbert Geyer, Hafen Schwelgern,
mit Helga Lösch
am 15. August 1958
Friedhelm Luhn, Hafen Schwelgern,
mit Marianne Wallenhorst
am 15. August 1958
Gottfried Nühlen, Eisenbahn Süd,
mit Else Stache
am 16. August 1958
Gerhard Brückner, Eisenbahn Nord,
mit Brigitte Schulz
am 18. August 1958
Wilhelm Bettgens, Hafen Schwelgern,
mit Eleonore Kühnel geb. Lang
am 22. August 1958
Manfred Keilau, Masch.-Betr. Nord,
mit Irmgard Endruszeit
am 22. August 1958
Werner Heyder, Eisenbahn Nord,
mit Edith Geikler
am 25. August 1958
Gerhard Radtke, Eisenbahn Süd,
mit Hildegard Will
am 26. August 1958

Gerhard Kotowski, Eisenbahn Nord,
mit Elfriede Wlocka
am 27. August 1958

Nachwuchs kam an:

Andreas, 28. Juli 1958
Walter Naudszus, Eisenbahn Nord
Sieglinde, 4. August 1958
Friedrich Meermann, Eisenbahn Süd
Dieter, 10. August 1958
Ehrenfried Heidtmann, EBW I
Joachim, 11. August 1958
Dieter Reimann, Eisenbahn Nord
Heike, 12. August 1958
Heinrich Rosinek, Masch.-Betr. Nord
Rolf, 18. August 1958
Helmut Wittkowski, Masch.-Betr. Nord
Barbara, 19. August 1958
Rudi Leidens, Hafen Schwelgern
Norbert, 23. August 1958
Helmut Fröbrich, Eisenbahn Süd
Karlheinz, 24. August 1958
Walter Fuchs, Bauabteilung Oberbau
Heidrun, 26. August 1958
Hans Haack, Eisenbahn Süd
Jürgen, 28. August 1958
Günter Klein, Eisenbahn Nord

Todesfälle:

Otto Knecht, Greiferschmierer,
Hafen Schwelgern;
geb. 4. Mai 1901; gest. 12. August 1958;
eingetreten am 22. März 1951
Manfred Jerdes, Vermessungsgehilfe,
Bauabteilung Hochbau;
geb. 23. März 1927; gest. 24. August 1958;
eingetreten am 29. April 1952