



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

12. JAHRGANG

3/4

MÄRZ/APRIL 1966



Kreuzigungsgruppe in Kastelruth/Südtirol.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
Wir sind „im Bilde“	3
Vor 40 Jahren starb August Thyssen	4/5
Neubau der Brücke Ablaufberg Meerbergstraße	5
Der Sicherheitsbeauftragte	6/7
Einer von vielen	7
Aus der Arbeit unserer Fotogemeinschaft	8
EH-Lehrlinge „vor Kohle“	9
EH-Mitteilungen	10
Unsere Jubilare	11
Aus der Betriebsgemeinschaft	12
„Steckenpferde“	13/15
Holzauge, sei wachsam!	15



Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn.
Schriftleitung: Kurt-Hermann Still.
Alle Einsendungen sind zu richten an die Abteilung V, Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn, Franz-Lenze-Straße 15.
Aufnahmen: EH: Hajdenik, Kiel, Kirchenkamp, Kleine-Hartlage, Möllmann, Schentke, Still
ATH: Epha, Meyer
HBAG: Brink
Titelbild: Verkehrsabfertiger bei der Arbeit
Rückseite: Schloß Moyland bei Kleve

KURZNACHRICHTEN

Thyssen Röhrenwerke AG, Düsseldorf. Der Aufsichtsrat der Phoenix-Rheinrohr AG, Düsseldorf, beschloß, der ordentlichen Hauptversammlung am 14. April vorzuschlagen, den Namen der Gesellschaft in Thyssen Röhrenwerke AG, Düsseldorf, zu ändern. In der **Jubiläumsfeier der ATH** für die Mitarbeiter der Hamborner Werke am 15. Februar in der Duisburger Mercatorhalle ehrte der Vorstand 192 Jubilare des Jahres 1965. 94 der Jubilare — unter ihnen drei Jubilarinnen — konnten auf eine 25jährige Dienstzeit zurückblicken. 83 feierten ihr 40jähriges und 15 ihr goldenes Dienstjubiläum.

Bergwerksdirektor Dr.-Ing. Siegfried Batzel wurde vom Aufsichtsrat der Hamborner Bergbau AG in seiner Sitzung vom 17. Februar 1966 zum Vorstandsmitglied der Hamborner Bergbau AG gewählt. Er hat seine Tätigkeit am 1. März dieses Jahres aufgenommen.

Das Motorschiff „Fritz Thyssen“, das größte Schiff, das die Hamburger Werft Blohm & Voß AG nach dem Kriege gebaut hat, und das Schwesterschiff „Odin“ sind die größten zur Zeit unter deutscher Flagge fahrenden Massengutfrachter. MS „Fritz Thyssen“, das zur Erzversorgung der Werke der Thyssen-Gruppe eingesetzt ist, hat sich inzwischen sowohl unter arktischen als auch unter tropischen Bedingungen bestens bewährt.

„Schwarzer Montag.“ Wie aus einem von der Bundesregierung vorgelegten Bericht über die Unfallverhütung hervorgeht, ereigneten sich im Jahre 1964 von den rund 3 Millionen registrierten Arbeitsunfällen 20,0% (Verletzte) bzw. 17,3% (Getötete) an einem Montag.

Die gesetzliche Krankenversicherung wies Ende 1965 rund 28,9 Millionen Mitglieder auf, darunter 17,2 Millionen Männer und 11,7 Millionen Frauen. Einschließlich der mitversicherten etwa 22,5 Millionen Familienangehörigen sind also gegenwärtig insgesamt 51,4 Millionen Bundesbürger durch die gesetzliche Krankenversicherung erfasst.

Familienväter und Junggesellen in der Steuerpolitik. Familienväter werden in der Bundesrepublik wesentlich niedriger besteuert als Junggesellen. Die bereits in den Lohnsteuertabellen berücksichtigten Steuerfreibeträge betragen im Jahr für das erste Kind 1200 DM, für das zweite Kind 1680 DM und für das dritte und jedes weitere Kind 1800 DM. Das bedeutet z. B., daß Arbeitnehmerfamilien bis zu einem Monateinkommen von 820 DM steuerfrei bleiben; der Steuerfreibetrag für jedes weitere Kind macht monatlich 150 DM aus. Außer Betracht gelassen ist hierbei noch die steuerliche Begünstigung der Berufsausbildung bei auswärtiger Unterbringung der Kinder; allerdings wird hierfür der Freibetrag — 1200 DM je Kind — nur auf Antrag gewährt.

Motorisierungswelle in aller Welt. In der Welt fahren heute rund 168,3 Millionen Kraftwagen auf dem internationalen Straßennetz. Von ihnen sind über 130,6 Millionen Personenkraftwagen, knapp 36,3 Millionen Lastkraftwagen und 1,35 Millionen Kraftomnibusse. Fast ein Drittel der in aller Welt gezählten Kraftwagen sind in Europa eingesetzt, davon allein 9,34 Millionen in der Bundesrepublik Deutschland, unter ihnen 8,41 Millionen PKWs. Das Straßenbild ist also bei uns überwiegend durch den Personenkraftwagen geprägt.

Bild 1

In unserer letzten Ausgabe berichteten wir von zwei Mitarbeitern, denen das Tragen von Schutzhelmen das Leben gerettet hatte. Die Herstellerfirma der Schutzhelme würdigt in diesen Fällen seit Jahren schon das sicherheitsbewußte Verhalten der Träger der Helme durch die Überreichung einer guten Reproduktion des weltbekannten Rembrandt-Gemäldes „Goldhelm“. Unser Foto zeigt Herrn Direktor Bergemann bei der Übergabe der Bilder mit Glückwunschschreiben der Geschäftsführung.

Links Kolonnenführer Wehner, EBW, rechts Hafenarbeiter Keilau, Hafen Schwelgern.

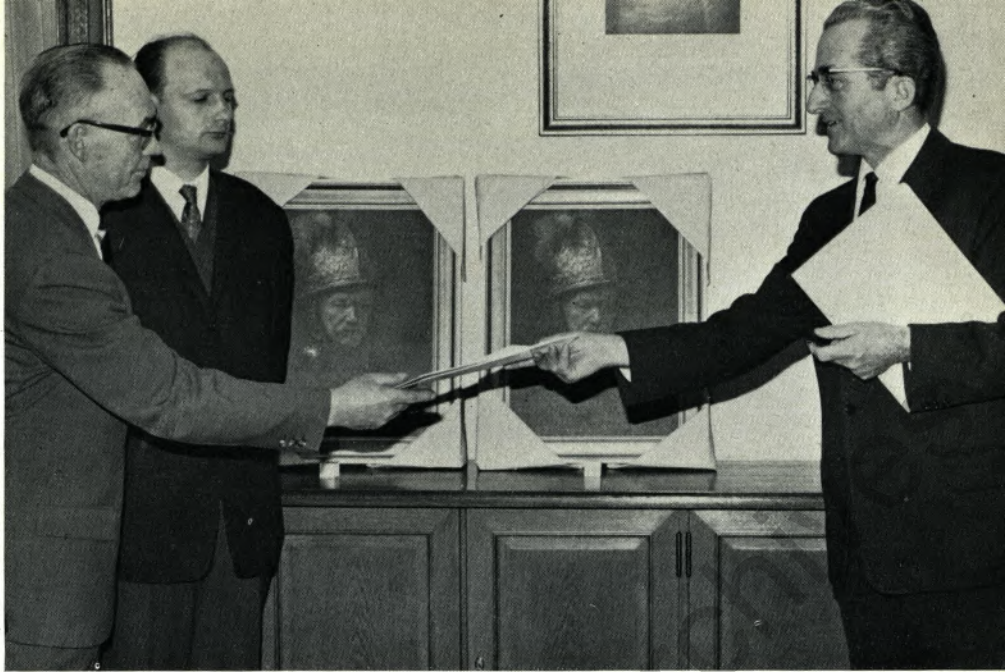


Bild 2

Im Januar dieses Jahres legten die Teilnehmer des 3. Lokführer-Anwärter-Kursus des Jahres 1965 ihre Prüfung ab. Unser Bild wurde am 31. Januar nach bestandener Prüfung vor der Lokleitung aufgenommen.



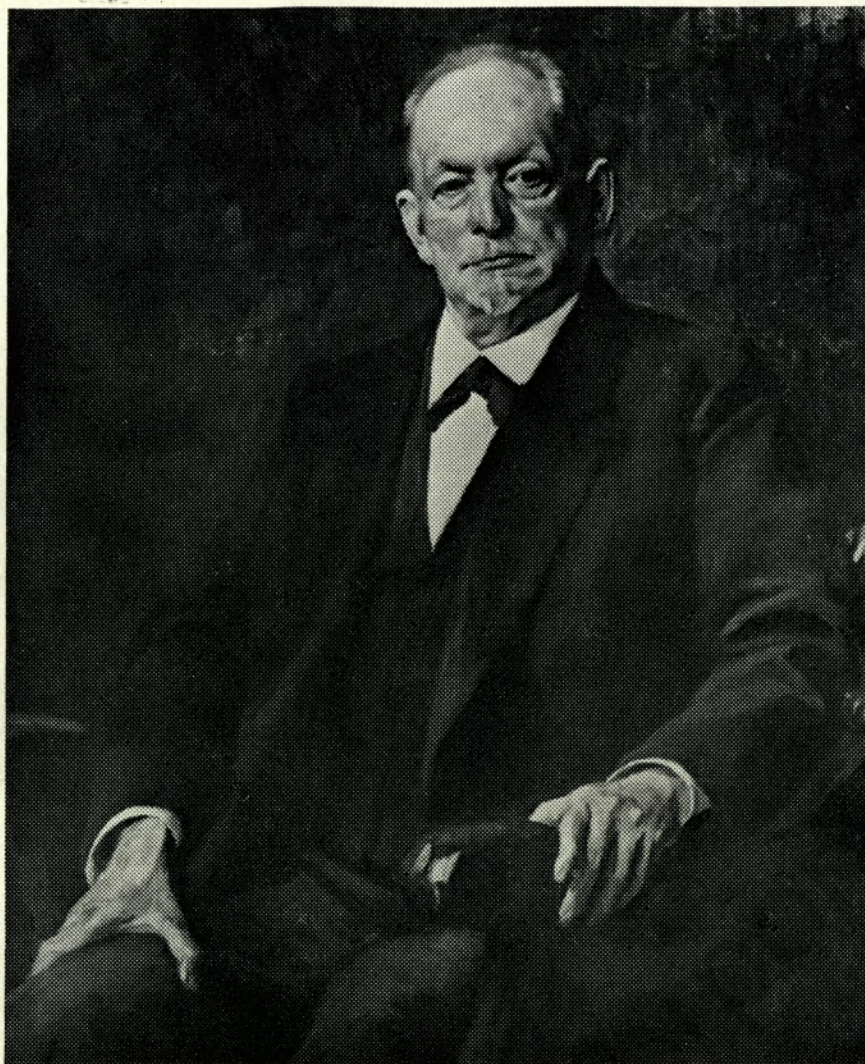
Bild 3 und 4

Zahlreiche Besucher, unter ihnen Vertreter der Westfalenhütte Dortmund, der HOAG und eine größere Studentengruppe der Universität Berlin, interessierten sich in den letzten Wochen für den Einsatz unserer Datenfernverarbeitungsanlage im Verkehrsdienst.

Auf den unteren Bildern verfolgen einige Herren der Steel Company of Wales, Großbritannien, aufmerksam die Erklärungen in der Zentrale.

Wir sind „im Bilde“





Zum 40. Todestag von August Thyssen

Am 4. April 1926 starb August Thyssen im Alter von 83 Jahren auf seinem Wohnsitz Schloß Landsberg. Der Gründer eines der größten Konzerne Westeuropas wurde am 17. Mai 1842 in Eschweiler bei Aachen geboren. Sein Vater leitete dort ein Drahtwalzwerk.

Schon frühzeitig erkannte er die Begabung seines ältesten Sohnes und ließ ihm eine für damalige Zeiten außergewöhnlich gute Erziehung und Ausbildung zuteil werden. Nach dem Besuch der Rektoratsschule in Eschweiler und der Höheren Bürgerschule in Aachen erwarb August Thyssen umfangreiche technische Kenntnisse an einer der besten Schulen, die es damals in Deutschland für technische Ausbildung gab, dem Polytechnikum in Karlsruhe, der heutigen Technischen Hochschule. Für wie wichtig der junge Thyssen, von dem stark ausgeprägter Eigenwille, Zähigkeit in der Verfolgung des von ihm Begonnenen sowie fleißigste Arbeitsausführung berichtet werden, neben dem technischen Wissen die Lösung wirtschaftlicher Probleme hielt, beweist, daß er im Anschluß an den Besuch der Technischen Hochschule zur Handelsschule ging. Eine der

ersten derartigen Schulen gab es seinerzeit in Antwerpen, und dort hat August Thyssen sich in einem Jahr die Kenntnisse erworben, die er als Ergänzung für seine technischen Studien für notwendig hielt.

Mit diesem geistigen Rüstzeug gründete August Thyssen 1867 zusammen mit V. Fossoul und der Firma Fr. Bicherox Söhne das Bandeisenwalzwerk Thyssen, Fossoul & Co. in Duisburg. Das Werk entwickelte sich ausgezeichnet, aber August Thyssen wünschte freiere Beweglichkeit und größere Selbstständigkeit, und so löste sich dann nach wenigen Jahren die Firma wieder auf.

In Styrum bei Mülheim an der Ruhr kaufte August Thyssen einen Bauernhof auf und

Bild 2: Unsere Abbildung zeigt einen anlässlich der Beerdigung von August Thyssen ausgegebenen Totenzettel. Unser Pensionär Heinrich Bienen, der mit einer Abordnung der Eisenbahn an den Trauerfeierlichkeiten teilnahm, stellte ihn uns zur Verfügung.

„Am Morgen säe deinen Samen aus,
und auch am Abend laß deine Hand
nicht ruhen!“
Eccl. 11, 6.

Zum christlichen Andenken
an den wohlchätigen Herrn

August Thyssen
Dr. Ing., e. h.

Ehrenbürger der Städte Mülheim-Ruhr,
Hamborn, Dinslaken, Eschweiler.

Der Verewigte war geboren zu Eschweiler. Vor 54 Jahren kam er nach Mülheim-Ruhr, von der Vorsehung berufen, seine unermüdete Tatkraft und seine genialen Talente in den Dienst der Arbeit zu stellen, die durch mehr als ein halbes Jahrhundert sein Anteil blieb. Aus kleinen Anfängen hervor-

gegangen, wuchsen unter seinen fleißigen und geschickten Händen die Thyssenwerke sich aus zu einem der größten Unternehmen des Industriebezirks, ja des deutschen Vaterlandes; ihre Produkte bahnten sich ihren Weg durch die gesamte Welt. Mehr als 50.000 Mitarbeiter finden somit ihren Familien in diesen Werken seit Jahrzehnten ihr tägliches Brot.

August Thyssen war und blieb der Vater dieser Entwicklung. Der stille, einfache Mann wollte nur groß sein in seinem Wirken. Er verband persönliche Anspruchslosigkeit mit rastlosem Schaffen; soviel wie er haben wenig Menschen in einem langen Leben gearbeitet. Was er erwarb, das stellte seine kluge Weltacht immer wieder in den Dienst der Arbeit, auf daß es vielen anderen Segen bringe. Ihm verdankt die Gemeinschaft viel: er war ein Führer.

Fest stand er zu seiner angestammten Kirche; im Leben und Sterben war er ihr treuer Sohn. Wie weitverzweigt auch

errichtete auf diesem Besitztum ein Bandeisenwalzwerk, das im April 1871 unter dem Firmennamen Thyssen & Co. in das Handelsregister eingetragen wurde. Aus zunächst bescheidenen Anfängen wurde in einigen Jahren ein stattliches Unternehmen, das durch den Bau eines Stahlwerkes, eines Blechwalzwerkes, umfangreicher Anlagen für die Röhrenfabrikation, einer Verzinkerei sowie Werkstätten für Kesselschmiede und Eisenkonstruktionen wachsende Bedeutung erhielt.

August Thyssen gehörte schon bald zu denen, die in den 80er Jahren im Kohlenbergbau eine ausgezeichnete Kapitalanlage erkannten. Sein Weg führte ihn zur Gewerkschaft Deutscher Kaiser. In den Kohlenvorkommen am Rhein sah er eine der bedeutsamsten wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten. Die Gewerkschaft war am 28. November 1871 gegründet worden, und 1885 begann Thyssen damit, Anteile zu erwerben. Schon bald konnte August Thyssen das Grubenfeld Rheinland, das ungefähr dem Gebiet des Schachtes III entsprach, günstig kaufen. 1888 wurde er zum Vorsitzenden des Grubenvorstandes gewählt, und von da an begann in schneller Folge der Ausbau des gewaltigen Unternehmens.

Auf freiem Felde wurde 1890 mit dem Bau des Eisen- und Stahlwerkes Bruckhausen begonnen, das mehr als jedes andere in den folgenden Zeiten die Größe der Thyssenwerke bestimmte. In den Jahren bis zum 1. Weltkrieg vergrößerte August Thyssen sein Unternehmen durch derartig zahlreiche Neuerwerbungen und Neugründungen, daß deren Aufzählung hier zu weit führen würde. Erwähnt seien nur Hüttenwerke und Erzgruben in Lothringen und Nordfrankreich, Erzgruben in Nordafrika und Südrußland, Bandeisen- und Röhrenwalzwerke in Dinslaken, ein Hochofenwerk in Meiderich, das Oberbilkener Stahlwerk in Düsseldorf sowie Wasserwerke und Hochdruck-Gaswerke. Zu den großen Werken gehörte auch der Aufbau von Verkehrs- und Umschlagseinrichtungen sowie die Gründung von Handelsniederlassungen.

Durch den 1. Weltkrieg ging der größte Teil der außerhalb Deutschlands gelegenen Unternehmungen verloren. Der Geist August Thyssens wurde hierdurch nicht gebrochen. Im Gegenteil, mit zähem Willen hat Thyssen die ihm verbliebenen Werke, trotz aller wirtschaftlichen Schwierigkeiten, nicht nur erhalten, sondern vergrößert und ausgebaut.

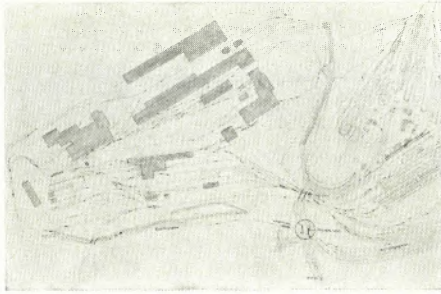
Es heißt nicht umsonst, daß sich die Größe

eines Menschen in seiner Bescheidenheit, Anspruchslosigkeit und seinem Wunsch, nicht aufzufallen, ausprägt. Diese Eigenschaften trafen auf August Thyssen voll zu. Die Erfolge konnten ihn nicht veranlassen, seine einfache, arbeitsreiche Lebensweise aufzugeben. Das Geheimnis seiner Erfolge dürfte, abgesehen von der hohen Intelligenz, in seinen Charaktereigenschaften gelegen

haben. Man hat August Thyssen oft einen Fanatiker der Arbeit genannt. Sein Leben war ausgefüllt mit dem intensiven Denken an sein Werk. Zu dieser unablässigen Arbeit und zu dem Fleiß kamen ein ausgezeichnetes Gedächtnis und die Gabe, sich mit psychologischem Verständnis tüchtige Mitarbeiter zu sichern. Er war kein Freund endloser Sitzungen, langer Protokolle und oft vom

Zufall beeinflusster Mehrheitsbeschlüsse. In kurzen Unterhaltungen im kleinen Kreis wurden die wichtigsten Fragen geklärt, und nach dem Besprechen folgte sofort der Beschluß. Kurz war bei ihm der Weg vom Gedanken über den Entschluß zur Ausführung. Sein Name wird mit der weltweiten Bedeutung seiner Werke unlöslich verbunden bleiben.

Neubau der Brücke Ablaufberg Meerbergstraße



Für eine wirtschaftliche Bedienung des Werkes II der ATH im Raume Beeckerwerth durch die Eisenbahn entsteht zur Zeit der Bahnhof Meerbergstraße. Im Zuge seines Ausbaus wurde im Bereich der Ablaufzone des Ablaufberges die Errichtung einer Eisenbahnbrücke über die zum Tor 16 der ATH führende stark befahrene Werkstraße erforderlich.

In der 1. Ausbaustufe werden ein Ablauf- und ein Fahrgleis über die Brücke führen. Die Gleise verbinden die im Westen gelegene



Bild 1: Nach der Ausführung der erforderlichen Erdarbeiten sind die Bewehrungsseisen für den östlichen Widerlagerfuß verlegt.

Einfahrgruppe mit der im Osten angeordneten Richtungsgruppe. Auf den Einfahrgleisen erfolgt eine Zugzerlegung über den westlich der Brücke gelegenen Ablaufberg in die Richtungsgleise. Nach Fertigstellung des Bauwerkes und des Ablaufberges werden täglich im Mittel 30 Züge mit 900 Wagen zerlegt. Die 1. Ausbaustufe der jetzt montierten Brücke ermöglicht ihre spätere Erweiterung ohne besondere technische Schwierigkeiten. Für den Vollausbau des Bahnhofes Meerbergstraße ist eine Verbreiterung des Bauwerkes für insgesamt 4 Gleise vorgesehen. Das entspricht dem Ausbau der Ablaufanlage auf 2 Berggleise und 2 Fahrgleise. In die Steilrampe des Ablaufberges

sollen 2 moderne Gleiswagen für die Waggonverriegung während des Ablaufes eingebaut werden. Östlich der Brücke sind 2 Gleisbremsen zur Regulierung der Geschwindigkeit der ablaufenden Wagen vorgesehen. Nach Beendigung des Vollaubaues ist eine mittlere Leistung der Ablaufanlage von 45 Zügen mit 1500 Wagen täglich zu erwarten.

Für die Brücke wurden insgesamt ca. 1400 m³ Bodenmassen ausgehoben. An Scha-



Bild 2: Während der Betonierarbeiten an beiden Widerlagern.

lung für die Widerlager und Flügelmauern benötigte man ca. 1800 m³. Der erforderliche Beton wurde an der Baustelle hergestellt und eingebracht, insgesamt waren es ca. 700 m³. Der Bedarf an Betonstahl betrug 30 t. Der Aufbau mit einer Breite von 15,55 m, einer Stützweite von 23,00 m und einem Gewicht von ca. 135 t ist in Stahlkonstruktion als Deckbrücke mit geschlossener Fahrbahn ausgebildet. Die Oberseite des Deckbleches ist durch eine Kunststoffbeschichtung isoliert. Die lichte Durchfahrtshöhe wurde auf 4,85 m festgelegt. Die Brücke wurde in 3 Teilabschnitten in der Werkstatt der zum

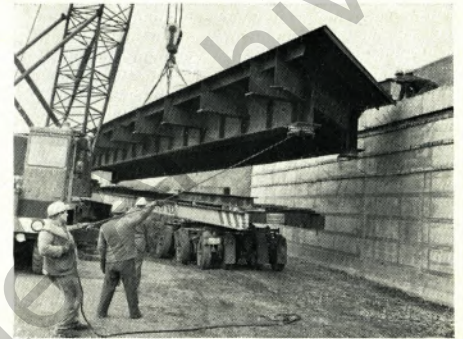


Bild 3: Das 1. Teilstück der Brücke im Gewicht von ca. 45 t wird mit einem Autokran vom Spezialfahrzeug abgehoben.

Thyssenkreis gehörenden Fa. August Klönne in Dortmund hergestellt und nachts mit Spezialfahrzeugen auf der Straße nach Beeckerwerth gebracht. Hier erfolgte am 1. März die Montage mit einem schweren

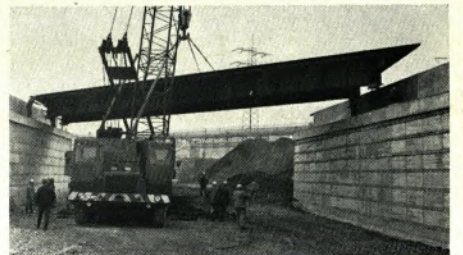


Bild 4: Beim Absetzen auf die Widerlager muß die Montagekolonne Präzisionsarbeit leisten.

Autokran, der die bis zu 45 t schweren Teile auf die Widerlager hob.

Mit dem Einbau der Brücke ist jetzt auch für die ATH der Zeitpunkt gekommen, die Werkstraße zwischen Tor 16 und dem Werk Beeckerwerth auszubauen.

H. Kleine-Hartlage

Bild 5: Gesamtansicht nach erfolgter Montage des Überbaus.



DER SICHERHEITSBEAUFTRAGTE

Eine wichtige Aufgabe im Kampf gegen die Unfallgefahren



Bild 1: Sicherheitsingenieur Kiel bei seinem Einführungsreferat.

In Unternehmen mit mehr als 20 Beschäftigten hat der Unternehmer auf Grund des § 719 der Reichsversicherungsordnung mehrere geeignete Personen als Sicherheitsbeauftragte (früher Unfallvertrauensmann) zu bestellen. Die Zahl der Sicherheitsbeauftragten richtet sich nach Art und Größe der Betriebe und wird von der Berufsgenossenschaft bestimmt. Die Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft hat mit der Herausgabe einer Unfallverhütungsvorschrift verfügt, daß auch für den Gemeinschaftsbetrieb für je 50 Beschäftigte ein Sicherheitsbeauftragter zu bestellen ist. Das Sicherheitswesen hat unter Mitwirkung der Betriebschefs und der Betriebsvertretung die Männer ausgewählt und hofft, in ihnen die geeigneten Mitarbeiter gefunden zu haben.

Welche Aufgaben hat nun der Sicherheitsbeauftragte wahrzunehmen? Er soll das Unternehmen bei der Durchführung des Unfallschutzes unterstützen. Er soll sich in besonderer Weise um all das kümmern, was der Arbeitssicherheit dient und was sie fördert. Der Sicherheitsbeauftragte soll das Bindeglied zwischen der Betriebsleitung und den Kollegen sein, mit denen er täglich zusammenarbeitet. Er ist Kollege unter Kollegen, soll helfen, beraten und hinweisen. Zu seiner Aufgabe gehört, daß er sich von dem Vorhandensein und der ordnungsgemäßen Benutzung der vorgeschriebenen Schutzvorrichtungen fortlaufend überzeugt. Er muß auf Gefahrenquellen achten und festgestellte Mängel unverzüglich seinen Vorgesetzten melden. Weiter muß er aber auch auf seine Kollegen einwirken, sicher zu arbeiten und die vorgeschriebene Schutzausrüstung zu tragen. Er kennt die Fehler und Schwächen seiner Mitarbeiter und ist daher am ehesten in der Lage, mit dem rechten Wort zur rechten Zeit in kollegialer Art einzugreifen, sobald er sicherheitswidriges Verhalten feststellt.

Die Aufgabe des Sicherheitsbeauftragten ist nicht leicht und auch nicht immer angenehm. Es ist auch kein „Pöstchen“, wie manchen glauben mag, sondern eine zusätzliche ehrenamtliche Tätigkeit.

Nur Männer, die noch etwas Idealismus besitzen und bereit sind, an einer humanen Sache mitzuarbeiten, können diese Aufgabe wahrnehmen. Unterstützen Sie diese Männer bei der Erfüllung ihrer Aufgaben, die sie ja auch zu Ihrem Wohlergehen auf sich genommen haben.

Am 4. März 1966 wurde allen neuernannten Sicherheitsbeauftragten des Gemeinschaftsbetriebes im Namen der Geschäftsführung ihre Bestellung überreicht. Herr Dipl.-Ing. Buthe, Technischer Aufsichtsbeamter der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, hielt bei dieser Gelegenheit vor den Sicherheitsbeauftragten einen kleinen Vortrag über ihre Aufgabenstellung, Pflichten und Rechte. Er hob besonders hervor, welche



Bild 2: Im Schulungsraum, in dem Bilder und Plakate für den Arbeitsschutz warben, hielt Herr Dipl.-Ing. Buthe, technischer Aufsichtsbeamter der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, einen Vortrag über die Aufgaben des Sicherheitsbeauftragten.

Hoffnungen der Gesetzgeber in den Einsatz der Sicherheitsbeauftragten setzt. Im Anschluß wurde die kürzlich fertiggestellte Tonbildschau über Gefahren im Rangierdienst vorgeführt. Diese Tonbildschau, die uns bald zur Verfügung steht, wird sich offensichtlich als gutes Mittel bei den Unfallbelehrungen erweisen.

Seit ca. 2 Jahren hat der Gemeinschaftsbetrieb auch einen Sicherheitsausschuß. Die-

ser setzt sich aus zehn Sicherheitsbeauftragten, Mitgliedern der Betriebsvertretung und dem Sicherheitsingenieur zusammen. Der Ausschuß kommt einmal monatlich zusammen und diskutiert über die Unfälle des vergangenen Monats sowie alle unfalltechnischen Belange der einzelnen Betriebsabteilungen. Um auch den Gstarbeitern Gelegenheit zu geben, ihre Interessen vorzutragen, wurden im Eisenbahnbetrieb Süd und Nord je ein Gstarbeiter zu Sicherheitsbeauftragten bestellt. Im monatlichen Wechsel werden sie auch im Sicherheitsausschuß tätig sein.

Zu Sicherheitsbeauftragten wurden mit Wirkung vom 1. März 1966 folgende Mitarbeiter ernannt:

Eisenbahnbetrieb Nord

Günter Engel
Franz Miloch
Günter Mozko
Erdogan Akemik
Johannes Döppers
Kurt Nevian
Josef Tinnfeld
Fritz Schmitz
Manfred Strzlecki
Walter Pichocki
Günter Bartsch
Horst Kalthoff
Hermann Bothmann
Gerhard Manthey
Gerhard Sevenheck
K.-Heinz Lange
Heinz Kowalski

Bau-Abteilung

Albert Münster
Johann Schwarz
Johannes Malzen
Willi Rettig
Hans Kniel
Nicolaus Heinrichs
Walter Merl
Adolf Obiglo

Eisenbahnwerkstatt

Heinz Vedder
Franz Cron
Bruno Wilke
Ernst Kleber
Theodor Therhorst
Harro Paster
Ernst Kaldewey
Matthias Peters
Werner Jacobs

Betriebsmaschinendienst

Josef Wolf
Paul Rust
Erich Ulrich
Arthur Kerzel
Oskar Schmidtke
Adolf Kutzner
Johann Kubasek
Willi Krüsgen
Ewald Brandenburg
Horst Jacob
Gerhard Stephan
Herbert Körner
Hermann Wehoven

Bild 3: Herr Dipl.-Ing. Buthe und Herr Aulmann, Vorsitzender des Betriebsrates EH, verfolgen aufmerksam die Überreichung der Bestellungen.



Fahrleistungsmeisterei

Johannes Hasley

Hafen Schwelgern

Fritz Konopka
Eberhard Barthel
Rudi Jasinek
Herbert Gehra
Johann Küpper
Heinz Leidens
Wilhelm Nosbisch

Verwaltung

Heinz Elias

Eisenbahnbetrieb Süd

Helmut Bigalke
Franz Kowalewski
Eduard Stadtfeld
Bruno Kutschki
Günter Plenzat
Siegfried Ihns
Fuat Baykas

Wir bitten nochmals alle Belegschaftsmitglieder, den Sicherheitsbeauftragten ihr Vertrauen entgegenzubringen und sie in ihren Bemühungen, Unfälle zu verhüten, zu unterstützen.
H. Kiel

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.

Heimmutter im Wohnheim

Da die Eisenbahn nicht nur ein reiner Männerbetrieb ist, wollen wir unsere Leser in dieser Ausgabe mit einem Frauenberuf innerhalb unseres Betriebes bekannt machen, der nicht alltäglich ist. Wir besuchten Frau Elisabeth Ruhs in unserem Wohnheim am Tor 9 und ließen uns über ihre Arbeit als Heimmutter berichten. Frau Ruhs, die heute 56 Jahre alt ist, stammt aus Idaweiche in Oberschlesien und kam 1957 als Flüchtling mit ihrem Mann nach Hamborn. Wenige Monate, nachdem er beim Gemeinschaftsbetrieb Arbeit gefunden hatte, starb ihr Mann und Frau Ruhs war gezwungen, sich ihren Lebensunterhalt selbst zu verdienen. Als Putzfrau begann sie im August 1957 in dem seinerzeit gerade eröffneten Wohnheim ihre Tätigkeit bei uns. Damals diente das Heim der Unterbringung von deutschen Mitarbeitern, die keine eigene Wohnung hatten. Durch die Verknappung von Arbeitskräften, vor allem auch im Rangierdienst und bei der Oberbauabteilung, war der Gemeinschaftsbetrieb, wie viele andere, gezwungen, vor einigen Jahren Ausländer einzustellen und damit den Betrieb unbehindert in Gang zu halten. Nachdem das Wohnheim inzwischen kaum noch belegt war, bot es sich daher an, einen Teil der ausländischen Mitarbeiter dort unterzubringen. So wohnen zur Zeit 70 Italiener und 36 Türken in den drei einstöckigen Bauten des Heimes. Jedes Haus ist mit den erforderlichen sanitären Einrichtungen ausgerüstet und darüber hinaus mit einer Kochküche versehen, da die Heimbewohner sich durchweg ihr Essen selbst zubereiten.

Frau Ruhs, die im März 1963, nach dem Ausscheiden ihrer Vorgängerin, den Dienst der Heimmutter übernahm, brachte zu ihrem Beruf dadurch, daß sie im ober-schlesischen Grenzgebiet aufgewachsen war und dort ein Einzelhandelsgeschäft besaß,

Bild 3 und 4: Im Freizeit-
zeitraum haben die
Heimbewohner die Mög-
lichkeit, sich zu unter-
halten und Fernsehse-
hungen zu verfolgen.



ein besonderes Maß an Verständnis und Erfahrung im Umgang mit verschiedenen Nationalitäten und Sprachen mit.

Für die überwiegend noch jungen Heimbewohner ist sie zugleich Mutter, ältere Schwester, Fürsorgerin und Krankenpflegerin. Dreiviertel der Tageszeit verbringt sie im Heim. So obliegt ihr täglich von 6 bis 14 Uhr der Einsatz und die Aufsicht über die zur Sauberhaltung der Anlagen tätigen Putzfrauen. Während der Abend- und Nachtzeit muß sie ebenfalls anwesend sein, um für Ruhe und Ordnung zu sorgen. Zu ihren Aufgaben gehört die Verwaltung der Wäschebestände und des gesamten Inventars, die Anmeldung der Zu- und Abgänge beim Einwohnermeldeamt, die Anforderung und Überwachung der Heizungsanlage sowie die Kontrolle über Besucher des Heims und die Einhaltung der Hausordnung.

Wenn man bedenkt, aus welcher Umgebung oftmals die ausländischen Gastarbeiter kommen, und welche Sitten und Gebräuche ihnen vertraut sind, dann kann man sich vorstellen, mit welchen Schwierigkeiten Frau Ruhs zu kämpfen hat, um die Neu-



Bild 1: Frau Ruhs bei der Postverteilung.



Bild 2: In den Räumen des Wohnheimes herrscht Sauberkeit und Ordnung.

ankömmlinge in das Gemeinschaftsleben einzuordnen. Oder, wie so oft in Gemeinschaftsunterkünften, es bekommen einige Bewohner Streit aus nichtigen Anlässen miteinander. In vielen Fällen gelingt es dann Frau Ruhs, die Streitenden energisch zur Vernunft zu bringen, so daß sie nur in Ausnahmefällen den Werksschutz einzuschalten braucht.

Wichtigste Voraussetzung zur Erfüllung ihrer Aufgaben ist nach Feststellung unserer Heimmutter, das Vertrauen der Aus-

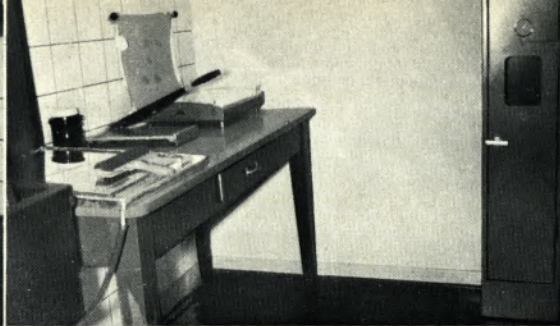
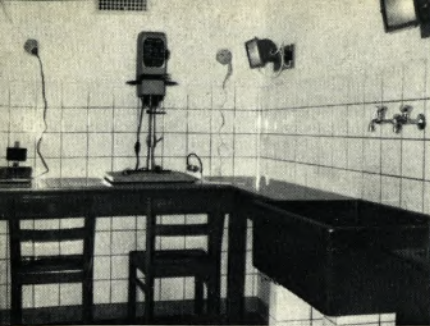
länder zu gewinnen und ihnen das Gefühl zu geben, daß sie nicht übervorteilt werden. Daß Frau Ruhs dieses mit Geschick gelingt, beweisen zahlreiche Einladungen unserer Gastarbeiter, ihre Familien im Ausland zu besuchen.

Auf unsere Frage, welchen Interessen und Hobbys Heimmutter Ruhs in den wenigen Stunden Freizeit, die ihr verbleiben, nachgeht, erklärt sie, daß sie in ihrem Beruf und in ihren Aufgaben so aufgeht, daß ihr für andere Dinge keine Zeit bleibe. Außer ihrer Tätigkeit liegt ihr lediglich die Kontaktpflege zu ihren beiden verheirateten Kindern am Herzen.

Nach unserem Besuch im Wohnheim und unseren Eindrücken kann man den Heimbewohnern nur wünschen, daß Frau Ruhs ihre Tätigkeit noch recht lange ausübt.



Bild 5: Aufmerksam schaut Heimmutter Ruhs hin und wieder in den Kochküchen des Heimes der Zubereitung eines neuen Spezialgerichtes zu.



Von links: Das Fotolabor im Keller des Verwaltungsgebäudes. Ein Teil der Ausstellung im Verwaltungsgebäude, die Anfang dieses Jahres stattfand.

Im Mai 1962 wurde die Fotogemeinschaft des Gemeinschaftsbetriebes gegründet. Zu dieser Zeit war die Erweiterung des Verwaltungsgebäudes noch im Bau, so daß sich die Möglichkeit bot, die erforderlichen Räume für die Fotogemeinschaft im Keller dieses Hauses unterzubringen.

Unter Hinzuziehung von Fachkräften aus dem Fotohandel und dem Fotogewerbe wurde ein Labor eingerichtet und mit den erforderlichen Geräten ausgerüstet. Das

Zeit zu erweitern. Zu diesem Zweck werden Fachvorträge und Bildkritiken durchgeführt. Parallel dazu erfolgt die praktische Ausbildung in der Dunkelkammer unter Anleitung erfahrener Fotomeister. Hier liegt ein besonderer Schwerpunkt der Tätigkeit der Gemeinschaft. Was nützt die schönste Aufnahme, wenn sie nicht durch die Arbeit im Labor zu einem guten Bild wird. Hierbei kommt es allerdings sehr auf das Interesse und die Ausdauer des einzelnen an. Die praktische Erfahrung in der Dunkelkammer muß jeder selbst sammeln und dabei das sogenannte „Lehrgeld“ bezahlen. Sichtbarer Lohn ist das gelungene, selbst angefertigte Bild und außerdem die Erkenntnis, daß das Fotografieren, oder auch „Knipsen“ genannt, nur die eine Hälfte des Begriffes „Fotografie“ ausmacht. Die andere Hälfte liegt in der Arbeit, die im Fotolabor zu leisten ist.

ATH-Werkszeitung, und Still, Redakteur der Werkszeitung EH, beurteilten die Aufnahmen nach Aufnahme- und Labortechnik.

Es wurde den Mitgliedern der Fotogemeinschaft von Anfang an klar, daß mit dem Schritt an die Öffentlichkeit nur der derzeitige Leistungsstand gezeigt werden soll. Wenn man berücksichtigt, daß keines der Mitglieder vor seinem Eintritt in die Fotogemeinschaft eine Dunkelkammer-Praxis besaß, kann man mit dem Ergebnis der Ausstellung zufrieden sein. Sogenannte „Meisterfotos“ müssen noch erarbeitet werden. Das ist auch Sinn und Zweck der Fotogemeinschaft. Es wurden bei der Betrachtung der Bilder oft Stimmen laut, die natürlich alles „viel besser“ gemacht hätten. Aber ein altes Sprichwort sagt schon: „Tadeln kann ein jeder Bauer, besser machen fällt ihm sauer.“ Die Auswertung des Fotowettbewerbs brachte folgendes Ergebnis:

Schwarzweißfotos

1. Preis: Herr Noll
2. Preis: Herr Hajdenik
3. Preis: Herr Wiesner

Farb-Diapositive

1. Preis: Herr Kiel
2. Preis: Herr Drost
3. Preis: Herr Gozdowicz

Die Preisträger erhielten je ein fototechnisches Buch überreicht.

Auch in Zukunft sollen öffentliche Wettbewerbe den Anreiz zur Leistungsverbesserung geben. Es ist beabsichtigt, in jedem Jahr eine öffentliche Ausstellung durchzuführen, wobei Schwarzweißaufnahmen und farbige Diapositive gezeigt werden sollen.

Die Damen und Herren, die Interesse an der Arbeit in der Fotogemeinschaft haben, werden herzlich dazu eingeladen. Auskunft erteilt Herr Kiel, Abt. U, Tel.-Nr. 4318. Jedem, der wirklich Lust und Liebe zum Bild hat und seine Freizeit diesem schönen Hobby opfert, bieten die Einrichtungen und Unterweisungen durch Fachkräfte die Möglichkeit, seine Kenntnisse zu erweitern.

G. Noll / H. Kiel

Aus der Arbeit unserer Fotogemeinschaft

Die Entwicklung der Mitgliederzahl bestätigt auch in unserer Gemeinschaft eine alte Lebenserfahrung. Am Anfang meldeten sich relativ viele zur Mitarbeit, aber im Laufe der Zeit stellte sich dann heraus, daß die Begeisterung bei einigen nur Strohfeuer war. Die Fotogemeinschaft zählt zur Zeit 22 Mitglieder, die sich im Laufe der Zeit zu einer echten Gemeinschaft gefunden haben. Der Zutritt zu diesem Kreis steht jedem Belegschaftsmitglied des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen offen, wenn er die Absicht hat, aktiv mitzuarbeiten.

Das Ergebnis der Tätigkeit unserer Fotogemeinschaft wird von Zeit zu Zeit im Rahmen von Fotowettbewerben beurteilt und bewertet. Dabei unterscheidet man interne Wettbewerbe, die in den Rahmen der Ausbildung gehören, und öffentliche Wettbewerbe bzw. Ausstellungen.

Der erste Schritt an die Öffentlichkeit wurde mit der Anfang dieses Jahres durchgeführten Fotoausstellung im Verwaltungsgebäude getan.

In der Zeit vom 31. Januar bis zum 5. Februar stellte die Fotogemeinschaft eine Anzahl Schwarzweißfotos und farbige Diapositive zur öffentlichen Diskussion. Vorangegangen war ein Wettbewerb der Mitglieder. Da zu diesem Wettbewerb kein Thema gestellt wurde, fiel den Juroren die Beurteilung der Aufnahmen nicht leicht. Die Jury, bestehend aus den Herren Epha, Fotomeister der ATH, Meyer, Redakteur der

Dieses Schwarzweißfoto, Kokerei 3/7, von Herrn Hajdenik wurde mit dem 2. Preis ausgezeichnet.

Den 1. Preis im Wettbewerb Schwarzweißfotos erhielt Herr Noll für sein technisch hervorragendes Nacht-Foto des 'ATH-Hochhauses.

Fotolabor verfügt über ein modernes Vergrößerungsgerät, ein Kopiergerät, über Filmentwicklungs- und Trockeneinrichtungen und ähnliche Ausrüstungsgegenstände, so daß von dieser Seite alle Voraussetzungen für den Amateur gegeben sind, auf dem Gebiete der Schwarzweißfotografie, von der Filmentwicklung bis zur fertigen Vergrößerung, selbst zu arbeiten. Neben dem Fotolabor befindet sich ein Gemeinschaftsraum, in dem alle Zusammenkünfte, Bildvorführungen, Fachvorträge usw. abgehalten werden.

Die Fotogemeinschaft hat sich die Pflege und Förderung der Amateurfotografie zur Aufgabe gestellt. Es soll allen Mitgliedern die Möglichkeit gegeben werden, Grundkenntnisse zu erwerben und diese im Laufe der



EH-Lehrlinge „vor Kohle“

Auf Einladung der Friedrich Thyssen-Bergbau AG fuhren neun kaufmännische und gewerbliche Lehrlinge des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen am 31. Januar 1966 in die Schachtanlage Lohberg, die als eine der modernsten im westdeutschen Kohlebergbau gilt, ein. Die Spannung vor der Einfahrt war selbstverständlich groß, fuhr man doch in ein dunkles Element hinein, von dem man zwar schon viel gehört, das man aber niemals zuvor persönlich erlebt hatte.

Bevor es in den Förderkorb ging, wurde zur Maskerade angetreten, die die zivilen Besucher in — wenigstens äußerlich scheinende — „Kumpels“ verwandelte. Die Schwierigkeiten mit zu großen Helmen, Hosen, Jacken oder Schuhen waren bald überstanden; und nachdem auch noch Lampen, die dazugehörenden „Akkus“ und CO-Filter zur Ausrüstung hinzugekommen waren, ging es mit dem Korb in die schwarze Tiefe. Schneller als eigentlich erwartet, hatte man die ungewöhnliche — mit wechselndem Ohrensausen begleitete — Fahrt beendet und stand in der 4. Sohle in 800 m Tiefe. Wenn dort unten nicht zahlreiche schwarzgesichtige Bergleute und eiserne Kohlewagen ins Blickfeld gerückt wären, hätte man meinen können, in der unterirdischen Halle einer Untergrundbahn zu stehen. Unsere Lehrlinge und ihre Begleiter bestiegen dann auch einen „Grubenexpress“, dessen Einrichtung und dessen Fahrkomfort jedoch eher an einen „Schlaglochsucher“ als an eine moderne Vorortbahn erinnerte. Die große Halle, die noch wenig von der schweren und auch gefährvollen Arbeit des Bergmannes vermuten ließ, lag schnell hinter den Lehrlingen. Etwa 20 Minuten lang holperte die Grubenbahn durch die dunkle Erde, wobei nur ab und zu der Lichtschein einer Grubenlampe an den dunklen Stollenwänden dahinschuchte.

Insgeheim betrachtete man die Grubenbahn inzwischen als ein freundliches Gefährt, denn, von ihrem großen Nutzen für die Kohlebeförderung einmal abgesehen, fuhr man lieber „abenteuerlich“, als daß man den weiten und dunklen Weg zu Fuß zurückgelegt hätte. Allmählich begann man auch, die Atmosphäre und die Umstände der Grubenarbeit zu erleben, wenn man auch noch keinen Bergmann „vor der Kohle“ gesehen hatte. An einer Kohlenverladung hieß es aussteigen. Staunend stellte man fest, daß ununterbrochen in langer Reihe stehende Kohlewagen beladen wurden, ohne daß man einen Bergmann dabei zu Gesicht bekam. Nach dem Prinzip „Verladung aus höherer in eine niedrigere Ebene“ wurde die Kohle aus einem höhergelegenen Streb in die im Stollen darunter stehenden Wagen geschüttet, wobei automatisch ein beladener Wagen durch einen leeren zur Weiterverladung ersetzt wurde.

Die Beförderung der beladenen Kohlezüge

zum Schacht, von wo aus sie an das Tageslicht gebracht werden, und das Ansetzen leerer Wagenzüge zur Beladung geschieht mit erstaunlich schnellen und starken elektrischen Lokomotiven. Überhaupt konnten die Besucher ein gut ausgebautes Grubenbahnsystem und Grubenbahnnetz tief unter der Erde feststellen, wenn auch die manchmal „schlangengurkenartig“ liegenden Gleise dem eisenbahnverwöhnten Besucher einen Stoßseufzer abzurufen vermögen. Mit einem Aufzug fuhr man sodann in den höhergelegenen Streb. Vorbei an einer Bandanlage ging es dem eigentlichen Ziel, einem Kohleflöz, zu. Der Weg wurde immer schlechter, der graue Bergmannsanzug immer schwärzer, die Luft wurde stickiger und staubig, mal war es heiß, mal war es kalt, — das dunkle und lauernde Element des Schachtes hatte die Besucher ganz umgeben. Fast geräuschlos und mit Leichtigkeit huschte die gewonnene Rohkohle auf dem Band vorüber.

Der immer näher kommende Lärm großer arbeitender Maschinen kündete das Ziel des Grubenganges an. Man stand vor dem Flöz, aus dem gerade die Kohle „hereingewonnen“ wurde. Konnte man bis dahin noch aufrecht gehen, so hieß es von nun an, sich „vierspürig“ zwischen den unzähligen dicht beieinander stehenden Grubenstempeln vorwärts zu bewegen. Nicht wenige werden dabei gefühlt haben, was keiner in Worte gekleidet hat, nämlich die heimliche Furcht vor dem dunklen, drohenden und dicht über einem hängenden Gebirge. Hier, in den engen, vom Lärm und Staub der arbeitenden Maschinen erfüllten Räumen zwischen unten und oben erkannte man erstmals so richtig, was es heißt, Bergmann zu sein. Der verschmutzte Kumpel an der Spitzhacke gehört zwar weitgehend der Vergangenheit an, dennoch wird der Beruf des Bergmannes allein schon durch die äußeren Verhältnisse und Umstände der Grubenarbeit außergewöhnlich



Bild 1: Hier wird den Teilnehmern vor der Grubenfahrt der CO-Filter-Selbstretter am Modell erläutert.

erschwert. Die auch im Bergbau immer tiefer greifende Rationalisierung hat den Menschen an den Punkten der beschwerlichsten Arbeit weitgehend durch Maschinen ersetzt, wobei je nach den Abbaubedingungen der Kohleflöze verschiedenartige Gewinnungsmaschinen eingesetzt werden. In der Grube Lohberg verwendet man sogenannte Kohlenhobel, pflugartige Geräte, die von starken Ketten am Kohlenstoß hin- und hergezogen werden. Hierbei schälen dreieckige stählerne Zähne die im Gebirge lagernden Kohleschichten ab. Die abgeschälte Kohle wird maschinell zum Flözeingang befördert und von dort über mehr oder weniger lange Bandanlagen zur Kohleverladestation. Nach zahlreichen Hinweisen und Erklärungen durch das Personal der Schachtanlage war man schließlich froh, im Streb wieder aufrecht stehen zu können und der bedrückenden Lage im Flöz heil entronnen zu sein. An das Tageslicht zurückgekehrt, machte ein wohltuendes Bad aus den verschmutzten Besuchern schnell wieder blitzblanke Zivilisten.

In einer abschließenden Aussprache zwischen den Herren des Bergbaus und den Lehrlingen wurden die derzeitige Energiewirtschaft im allgemeinen und ihre Auswirkungen auf den Bergbau im besonderen diskutiert, wobei manche interessante Gesichtspunkte und Probleme angeschnitten wurden.

Insgesamt gesehen darf gesagt werden, daß die Grubenfahrt den Lehrlingen einen lehrreichen Einblick in das Arbeitsleben des heutigen Bergmannes gegeben hat und daß das Gesehene und Erlebte für ihr Urteilsvermögen sicherlich eine Bereicherung war.

E. Holzmeier

Bild 2: Nach Beendigung der Grubenfahrt scheinen die Beteiligten alle etwas erleichtert zu sein.



EH-MITTEILUNGEN

Arbeitsschutz-Merkblatt

In diesen Tagen erhielt jedes Belegschaftsmitglied ein Arbeitsschutz-Merkblatt ausgehändigt. Dieses Merkblatt weist auf die Pflichten hin, die jeder für die Dauer seiner Tätigkeit in unserer Arbeitsgemeinschaft zu erfüllen hat. Neulingen und Betriebsblinden sollte der Inhalt eine Mahnung sein; denen aber, die „noch nie etwas von Arbeitsschutzmaßnahmen gehört“ haben, soll dieses Merkblatt eine ernst zu nehmende Gedankensstütze sein.

Die Entwicklung der Unfälle in letzter Zeit veranlaßt uns, alle Mitarbeiter aufzurufen, der Arbeitssicherheit mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Jedem Vorgesetzten sollte dabei bewußt sein, daß er die Verantwortung für seinen Bereich und die ihm anvertrauten Belegschaftsmitglieder trägt. Jeder Mitarbeiter, der sicherheitswidrig handelt, muß damit rechnen, daß er in Zukunft ernsthaft zur Rechenschaft gezogen wird.

Wer Unfälle verhütet, dient den Menschen und erspart sich und seinen Angehörigen viel Leid und Tränen. Wir rechnen mit der tatkräftigen Unterstützung jedes einzelnen, sich und seine Mitarbeiter vor Unfällen zu bewahren.

Die Geschäftsführung

Gesundheitszentrum und Unfallversorgung

Der bisher im Tor-1-Gebäude untergebrachte Werksärztliche Dienst der ATH, der auch unsere Belegschaft im Hamborner Raum betreut, hat das neue Gesundheitszentrum an der Kaiser-Wilhelm-Straße (zwischen alter Hauptverwaltung und Versuchsanstalt) bezogen. Mit der Fertigstellung des Gesundheitszentrums bestehen nunmehr erheblich erweiterte Möglichkeiten zur gesundheitlichen Betreuung der Belegschaft.

Das Gesundheitszentrum (einschließlich Unfallambulanz) ist jeweils von montags bis freitags von 8.00 bis 17.00 Uhr geöffnet. Belegschaftsmitglieder, die während der Arbeitszeit das Gesundheitszentrum aufsuchen wollen, erhalten für die Torkontrolle Passierscheine, die von den Betriebsbüros ausgestellt werden. Gehbehinderte, transportbedürftige Unfallverletzte oder Kranke werden auf Anordnung in jedem Fall von Kranken- bzw. Unfallrettungswagen abgeholt. Das Gesundheitszentrum kann auch durch Werksbusse erreicht werden.

Es wird in diesem Zusammenhang erneut darauf aufmerksam gemacht, daß Krankentragen für Unfallverletzte nur über die Notruf-Fernsprech-Nr. 130 angefordert werden sollen.

Mit dem Umzug des Werksärztlichen Dienstes in das neue Gesundheitszentrum werden die Aufgaben der bisherigen Unfallstation

Tor 1, von der Unfallambulanz im Gesundheitszentrum und außerhalb dessen Öffnungszeiten von der Unfallstation Tor 6 (Matenastraße, Tel. 54 59) übernommen. Die Unfallstation Tor 6 ist nunmehr dreischichtig sowie auch an Sonn- und Feiertagen ständig besetzt. Die Unfallambulanz im Gesundheitszentrum ist ebenso wie das Gesundheitszentrum selbst von montags bis freitags von 8.00 bis 17.00 Uhr geöffnet.

Über die großzügige Ausstattung des neuen Gesundheitszentrums und über die erweiterten Möglichkeiten zur gesundheitlichen Betreuung der Mitarbeiter hoffen wir in der nächsten Ausgabe berichten zu können.

Arbeitsersparnis für die Hausfrau

Die Pächter unseres Schifferheims im Hafen Schwelgern, das Ehepaar Wendlinger, machen darauf aufmerksam, daß sie jederzeit gern fertige Menüs sowie kleine und große „kalte Büfets“ frei Haus liefern. Sie empfehlen zu den Festen wie Kommunion, Konfirmation wie auch zu Verlobungen, Hochzeiten und ähnlichen Familienfesten ihre reichhaltigen Speisen-Vorschläge in allen Preislagen. Nähere Auskünfte erteilt das Ehepaar Wendlinger unter der Hausruf-Nr. 56 45.

Jahreshauptversammlung des Lokführervereins

Der Lokführerverein des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen hielt am

30. Januar 1966 seine Jahreshauptversammlung ab.

Wichtigster Punkt der Tagesordnung war die Neuwahl des Vorstandes, der in folgender Zusammensetzung einstimmig gewählt wurde:

1. Vorsitzender: Oberlokführer Johannes Hol
2. Vorsitzender: Lokführer Josef Wolf

1. Kassierer: Lokführer Walter Schröder
2. Kassierer: Lokführer Kurt Holland

1. Schriftführer: Lokführer Wolfgang Drost
2. Schriftführer: Lokführer Walter Karlbowski

Als Kassenrevisoren wurden die Lokführer Johann Meyer und Josef Seifer und in den Vergnügungsausschuß die Lokführer Falczewski, Seemann und Wolf gewählt.

Der ehemalige Betriebsratsvorsitzende, Fritz Ernsting, bleibt weiterhin Ehrenvorsitzender des Vereins.

Wer kann Auskunft geben?

Sicherlich kennen die meisten unserer Leser den „Salonwagen“; die wenigsten aber wissen, daß dieser Wagen im Jahre 1868 gebaut wurde, also bald 100 Jahre alt wird, ein für ein Eisenbahnfahrzeug sehr bemerkenswertes Alter. Um den Jubilar 1968 gebührend würdigen zu können, sind Bemühungen im Gange, seinen Lebenslauf zu erforschen. Die Werkszeitung wendet sich daher an unsere älteren Mitarbeiter und Pensionäre mit der Bitte, diese Bemühungen zu unterstützen. Der Wagen ist 1905 in den hiesigen Werksbahnbereich gekommen. Wer kann Angaben über die Herkunft, über Umbauten und vor allem über Besuche von bekannten Persönlichkeiten, bei denen der Salonwagen als Besichtigungsfahrzeug eingesetzt wurde, machen? Angaben hierzu erbittet die Redaktion der Werkszeitung.



Unsere Jubilare

Auf eine **50jährige Werkszugehörigkeit** blickt am 3. Mai 1966 Herr Friedrich Pieper, EBW-Elektrowerkstatt, zurück.

Der Jubilar stammt aus Oberhausen, wo er am 15. Januar 1902 geboren wurde, und wohnt heute in Dinslaken, Augustastraße 10.

Er begann am 3. Mai 1916 bei der damaligen Gewerkschaft Deutscher Kaiser die Elektrikerlehre in der Elektrowerkstatt Hafen Schwelgern und war anschließend im Hafen als Elektromonteur beschäftigt. Im Jahre 1945 kam er in gleicher Eigenschaft zur Elektrowerkstatt EBW. Dort ist er heute noch tätig.

Friedrich Pieper ist ein werksverbundener Mann. Er gehört dem Jubilarenverein an. Sein Sohn ist Lokführer bei Eisenbahn und Häfen. Auch sein Vater war bei uns 40 Jahre als Lokführer im Dienst.

Der Jubilar ist sehr gewissenhaft und umsichtig. Er führt die ihm übertragenen Arbeiten und Obliegenheiten selbständig zur vollsten Zufriedenheit seiner Vorgesetzten aus, ob während der Tagesschicht, oder auf sich alleine gestellt während der Betriebswache an Sonn- oder Feiertagen oder auf der Nachtschicht. So hat Herr Pieper vor kurzem einen größeren Schaden an der Azetylenanlage der EBW verhindern können, als er feststellte, daß durch eine Gastörung die Heizung leergekocht war. In seiner Freizeit läßt sich Friedrich Pieper mit Vorliebe die Wartung von Haus, Hof und Garten anlegen sein.



Ebenfalls **50 Jahre im Dienst** ist Herr Johann Koszielny, Zentrale Betriebsüberwachung. Geboren wurde er am 14. Mai 1902 in Argenau. Er wohnt in Duisburg-Beeck, Lange Kamp 53. Am 15. Mai 1916 trat er bei der Abteilung Hochöfen der ATH als Bürolehrling ein. Von 1919 ab war er bei der Abteilung Eisenbahn als Rangiermeister tätig und später bis zum Jahre 1960 als Assistent. Seitdem ist er Disponent bei der Zentralen Betriebsüberwachung.

Der Jubilar entstammt einer werksverbundenen Familie. Sein Vater war 40 Jahre in unserem Eisenbahnbetrieb tätig, zuletzt als Betriebsassistent, und auch sein Sohn tut Dienst als Lokführer bei EH.

Herr Johann Koszielny ist Mitglied des Jubilarenvereins. Er wird als gewissenhafter Mitarbeiter allgemein geschätzt. Seine Arbeit verrichtet er äußerst pünktlich und umsichtig. Er gilt als guter Kollege, der sich einer ausgezeichneten Zusammenarbeit auch mit den Versandabteilungen des Werkes und dem EH-Hafenamt erfreut. Nicht zuletzt ist er wegen seiner ruhigen, freundlichen Art bei allen Mitarbeitern allgemein beliebt. Seine Mußzeit verbringt er gern mit dem Lesen guter Bücher.



Herr Josef Paryjas, Bau-O, Bahnmeisterei 5, blickt am 17. Mai 1966 auf eine **50jährige Werkszugehörigkeit** zurück.

Der Jubilar wurde am 6. März 1902 in Hamborn geboren und wohnt heute in Walsum, Kaiserstraße 146.

Er ist gelernter Ankerwickler und begann seine berufliche Tätigkeit bei der ATH. Bei Gründung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen im Jahre 1949 wurde er als Gleiswerker übernommen. Seit etwa 10 Jahren arbeitet er bei EH als Streckenwärter. Ein Sohn ist Elektriker bei der ATH.

Herr Josef Paryjas ist ein aufrichtiger und fleißiger Arbeiter. Bei seinen Kollegen erfreut er sich wegen seiner steten Hilfsbereitschaft allgemeiner Beliebtheit, und seinen Vorgesetzten gegenüber ist er immer höflich. Seine Fachkenntnisse auf vielen Gebieten werden von allen geschätzt. In seiner Freizeit betätigt sich der Jubilar als eifriger Bastler.



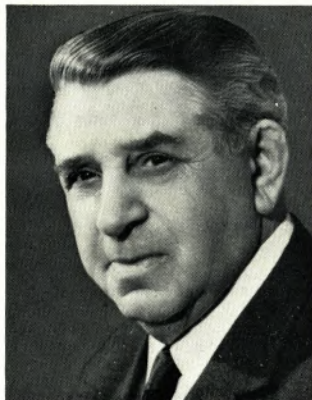
Am 5. Juni 1966 feiert Herr Walter Schmechel, Eisenbahnbetrieb Nord, sein **50jähriges Dienstjubiläum**.

Der Jubilar wurde am 17. November 1901 geboren und wohnt heute in Hamborn, Wolfstraße 5.

Seit Beginn seiner beruflichen Laufbahn war er beim Eisenbahnbetrieb beschäftigt, und zwar zunächst bis August 1945 als Rangierer; dann wurde er zum Rangiermeister befördert. Diese Tätigkeit übte er bis Ende 1955 aus. Seitdem ist er bis zum heutigen Tage als Betriebsassistent eingesetzt.

Herr Schmechel gilt als ein sehr fleißiger Mitarbeiter, der sich wegen seiner Einsatzbereitschaft und Zuverlässigkeit allgemeiner Beliebtheit erfreut.

In seiner Freizeit betätigt er sich vorwiegend in seinem großen Garten. Hier findet er den willkommenen Ausgleich zu seiner beruflichen Tätigkeit.



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Heinrich Horstkamp
Weichenwärter, Eisenbahn-Nord
eingetreten: 3. 6. 1926



Johann Baras
Lokführer,
Betriebsmaschinenendienst Süd
eingetreten: 24. 6. 1926

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Kolonnenführer
Eduard Gorzny
Bau-Abt.-Oberbau-Nord (23. 5.)

Weichenwärter
Adolf Simolka
Eisenbahn-Nord (30. 5.)

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Bayram Basaran, Eisenbahn-Nord
mit Deniz Tokta
am 7. 11. 1965
Wilhelm Nolte, Betr.-Masch.-Dienst-Nord
mit Brigitte Dichans
am 10. 12. 1965
Heinz Hanzig, Eisenbahn-Nord
mit Alice Stryak
am 17. 12. 1965
Muzaffer, Yayla, Eisenbahn-Nord
mit Hava Pirgaip
am 18. 12. 1965
Horst Jabs, Eisenbahn-Nord
mit Christel Klein
am 30. 12. 1965
Francesco Sicuro, Eisenbahn-Nord
mit Maria Lorigos
am 8. 1. 1966
Tommaso Tatalo, Bauabt.-Oberbau-Nord
mit Michelina Rinaldi
am 13. 1. 1966
Karl-Günter Boruvka, EBW
mit Christel Stolarezyk
am 14. 1. 1966
Dagmar Zahn, Belegschaftsabteilung
mit Hans Heyer
am 28. 1. 1966

Nachwuchs kam an:

Claudia, 7. 12. 1965
Manfred Roszczich, ZBÜ
Waltraud, 15. 12. 1965
Andreas Modri, Hafen Schwelgern
Michael, 16. 12. 1965
Franz Jendrzejewski, Eisenbahn-Nord
Klaus, 22. 12. 1965
Emil Mälzer, EBW
Mergem, 24. 12. 1965
Ahmet Kahraman, Bauabt.-Oberbau-Nord
Christian, 25. 12. 1965
Emil Jahr, EBW

Holger, 26. 12. 1965
Karl-Heinz Stede, EBW
Iris, 29. 12. 1965
Friedhelm Wojciechowski, DB-Nord
Rainer, 30. 12. 1965
Kurt Wirkus, EB-Nord
Claudia, 2. 1. 1966
Günter Anders, EB-Süd
Ralf, 2. 1. 1966
Jürgen Wenzel, Betr.-Masch.-Dienst-Nord
Giulia, 2. 1. 1966
Calogero Galluzzo, Eisenbahn-Nord
Tülay, 8. 1. 1966
Rafet Yildiz, Eisenbahn-Nord
Ralf, 9. 1. 1966
Manfred Kremer, Betr.-Masch.-Dienst-Nord
Katja, 10. 1. 1966
Hartwig Ruge, Eisenbahn-Nord
Claudia, 12. 1. 1966
Johannes Markgraf, Betr.-Masch.-Dienst-Nord
Torsten, 13. 1. 1966
Heinz Becker, EB-Süd
Silvia, 16. 1. 1966
Eduard op de Hipt, Eisenbahn-Süd
Michaela, 16. 1. 1966
Werner Thomas, Betr.-Masch.-Dienst-Nord
Jörg, 17. 1. 1966
Paul Hirsemann, Eisenbahn-Nord
Zuhal, 18. 1. 1966
Izzet Cural, Eisenbahn-Nord
Christian, 18. 1. 1966
Helmut Fisser, Verkehrsabteilung
Taner, 19. 1. 1966
Peyami Arman, Eisenbahn-Nord
Jürgen, 20. 1. 1966
Rudi Balzar, Hafen Schwelgern
Helmut, 20. 1. 1966
Helmut Marschall, Verkehrsabteilung

Claudia, 21. 1. 1966
Erwin Herbst, Eisenbahn-Nord
Volker, 31. 1. 1966
Berthold Jäschke, Eisenbahn-Süd
Claudia, 2. 2. 1966
Arno Falszewski, Bauabt.-Oberbau-Nord
Susanne, 3. 2. 1966
Wilhelm Holtkamp, Eisenbahn-Nord
Kerstin, 5. 2. 1966
Horst-Dieter Stevens, Eisenbahn-Nord
Angelika, 9. 2. 1966
Heinz-Günter Wagner, EBW
Eduard, 9. 2. 1966
Theodor Noc, Eisenbahn-Nord

Geburtstag:

Gerhard Suerick, früher Lokführer
geb. 8. 6. 1881 (85 Jahre)
wohnhaft: Duisburg-Hamborn, Gottliebstraße 55
Heinrich Steinbrink, früher Stellwerk-wärter
geb. 7. 5. 1886 (80 Jahre)
wohnhaft: Rheinberg, Wiesenstr. 1
Carl Heider, früher Verlademeister
geb. 15. 5. 1886 (80 Jahre)
wohnhaft: Duisburg-Hamborn, Cornelissenstraße 2
Adam Neitzert, früher Lokführer
geb. 10. 6. 1886 (80 Jahre)
wohnhaft: Duisburg-Hamborn, Ottokarstraße 3
Jakob Michalski, früher Schlosser
geb. 30. 6. 1886 (80 Jahre)
wohnhaft: Bottrop-Fuhlenbrock, Görkenstraße 5

Todesfälle:

Hugo Oellermann, Pensionär
früher Maschinenarbeiter
geb.: 13. 8. 1898
gest.: 12. 12. 1965

Walter Löhl, Pensionär
früher Rangieraufseher
geb.: 19. 12. 1905
gest.: 24. 12. 1965
Friedrich Siebert, Weichenwärter
EB-Nord
geb.: 22. 10. 1904
gest.: 28. 12. 1965
Richard Fuchs, Pensionär
früher Waschraumwärter
geb.: 17. 2. 1912
gest.: 2. 1. 1966
Gerhard Pollmann, Pensionär
früher Weichensteller
geb.: 16. 4. 1895
gest.: 3. 1. 1966
Eberhard Kirchhof, Rangierer
Eisenbahn-Nord
geb.: 15. 12. 1920
gest.: 4. 1. 1966

Johann Weis, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 1. 7. 1900
gest.: 5. 1. 1966
Albert Lindenhof, Pensionär
früher Kranführer
geb.: 31. 12. 1887
gest.: 18. 1. 1966
Anton Lumm, Lokführer
Betriebsmaschinendienst Nord
geb.: 10. 9. 1909
gest.: 18. 1. 1966
Johann Merfeld, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 26. 10. 1894
gest.: 20. 1. 1966
Ludwig Düpper, Pensionär
früher Wagenschreiber
geb.: 25. 4. 1893
gest.: 23. 1. 1966

Otto Neubacher, Pensionär
früher Hilfsarbeiter
geb.: 6. 8. 1900
gest.: 25. 1. 1966
Theodor Klaes, Pensionär
früher Dreher
geb.: 21. 6. 1890
gest.: 30. 1. 1966
Ernst Heidemann, Pensionär
früher kfm. Angestellter
geb.: 18. 11. 1892
gest.: 5. 2. 1966
Friedrich Pickardt, Pensionär
früher Kolonnenführer
geb.: 29. 5. 1926
gest.: 7. 2. 1966
Gerd Balk, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 6. 8. 1897
gest.: 8. 2. 1966

Steckenpferde

Unter dieser Überschrift brachten wir in unserer Ausgabe 1/2 Anregungen für diejenigen unter unseren Lesern, die sich mit dem Gedanken tragen, einen Hund anzuschaffen. Mit den folgenden Zeilen wollen wir, wie angekündigt, den Bericht für unsere Hundefreunde und alle, die es werden wollen, vervollständigen.

Die technische Entwicklung, die moderne Lebensform der Menschen, verdrängen immer mehr die Tiere, darunter auch die Haustiere, aus unserem Lebensbereich. Manches Großstadtkind kennt das eine oder andere Tier nur vom Fernsehschirm oder vom Besuch im Zoo. Hier im Tierpark sieht es Tiere und bekommt immerhin einen losen Kontakt zu ihnen. Zwar sind in den modern angelegten Tierparks die Gehege den normalen Lebensräumen der Tiere weitgehend angepaßt, jedoch sind die Lebensbedingungen wie Nahrungssuche, der Kampf ums Dasein nicht mehr, oder nur zum geringen Teil vorhanden. So passen sich verschiedene Tiergattungen sehr schlecht an. Dies zeigt sich u. a. darin, daß viele Tiere sich in der Gefangenschaft nicht vermehren. Ein Tier jedoch, wohl der älteste und treueste Freund des Menschen, der Hund, ist auch heute noch sehr häufig im Großstadtbild zu finden. Schon früh entdeckte der Mensch im Hund Wesenseigenschaften, die, gut ausgebildet, er sich sehr nutzbar machen konnte. Die Schäfer und die Jäger waren wohl die ersten, die Hunde für bestimmte Aufgaben einsetzten.

Bei einigen Rassen erkannte man mehrere, sehr ausgeprägte Wesenszüge, die es zuließen, diesen Hunden weitgesteckte Aufgaben zu übertragen, z. B. als Polizei-, Melde-, Blinden-, Zoll- und Schutzhunde. Nicht nur für den Dienstgebrauch werden diese Veranlagungen ausgebildet, sondern auch private Hundeliebhaber haben dies als ihr Steckenpferd gewählt. Im sportlichen Wettkampf werden die Leistungen gemessen. Oft spricht der Laie noch von der „Hundedressur“. Der Hundesportler distanziert sich von dem Wort „Dressur“. Man denkt dabei an die im Zirkus hinter Schutzgittern dressierten Raubtiere. Zwar arbeiten die heutigen



Bild 1: Die eifjährlige Deutsche Schäferhündin „Anke von Anubis“, die zu ihrer Zeit wohl die beste Hündin in der Bundesrepublik war, bei der Fährtenhundprüfung. Sie erreichte im Laufe ihrer Laufbahn viele Meisterschaften, u. a. war sie Stadtmeisterin von Mülheim, Siegerin zweier internationaler Wettkämpfe, Teilnehmerin an 5 Siegerprüfungen, sie erreichte zweimal den 2. Platz, einmal den 3. Platz und wurde stets als beste Hündin ausgezeichnet. Bei Fährtenprüfungen erreichte sie fünfmal die Höchstpunktzahl 100.

Dompteure nicht mehr mit gezackten Eisenstangen als Schutz, und die Peitsche wird auch immer seltener benutzt. Der moderne Dompteur treibt Verhaltensforschung der Tiere und versucht mit psychischer Stärke den Tieren seinen Willen und die von ihm gewünschten Bewegungen aufzuzwingen.

Wir Hundesportler wollen unserem vierbeinigen Freund ebenfalls nicht mit Hundepeitsche und sonstigen Hilfsmitteln bestimmtes Verhalten eintrichtern, sondern wir wollen seine ererbten Eigenschaften ausbilden und ihn für bestimmte Dinge abrichten. So spricht man heute von der „Hundeausbildung und Hundeaubrichtung“. Kynologen im Verband für das Deutsche Hundewesen e. V. (der VDH ist die Dachorganisation für alle deutschen Rasse- und Gebrauchshundverbände und -vereine) haben eine Prüfungsordnung erarbeitet, nach der alle Schutzhunde und Fährtenhunde bei Leistungsveranstaltungen geprüft werden. Die Prüfungsordnung für Schutzhunde enthält

drei Abteilungen und zwar Fährtenarbeit, Unterordnungsleistungen und den Schutzdienst. Ferner enthält diese Prüfungsordnung drei Stufen mit aufsteigenden Schwierigkeitsgraden. Bei der Fährtenarbeit macht der Hundeführer sich die hervorragenden Riechorgane des Hundes zunutze. Der Hund, oder die zu dieser Kategorie gehörenden Tiere, sind in freier Wildbahn gezwungen, ihre Nahrung zu suchen. Da der Hund ein Fleischfresser ist, muß er anderen Tieren nachjagen oder sie aufstöbern. Dies geschieht meist so:

Auf der Suche nach Beute trifft er auf eine Fährte. Er nimmt Witterung auf, hierbei ist er in der Lage, zu erkennen, ob diese Fährte frisch oder schon über eine gewisse Zeit alt ist. Danach schätzt er ab, ob es lohnt, diese Fährte zu verfolgen, und Aussicht besteht, die Beute einzuholen. Ferner ist er genau in der Lage, zu erkennen, aus welcher Richtung die Fährte kommt und in welche Richtung sie führt. Er kann also kurzfristige Alters-



Bild 2: Die Deutsche Schäferhündin „Anja vom Haus Tillmann“. Mit zehn Monaten bringt sie ihrem Herrn schon freudig ein Apportierholz.

unterschiede genau wahrnehmen. Dieser Geruchssinn kann vom Hundeführer, sei er Diensthunde- oder Liebhabereführer, ausgebildet werden. Statt nun eine Beutefährte zu verfolgen, legt man menschliche Fährten, d. h. ein sogenannter Fährtenleger marschiert im normalen Schritt über freies Gelände. In der vorgenannten Prüfungsordnung sind Länge, Form und z. T. Geländearten und Geländewechsel festgelegt, um möglichst genaue Leistungsvergleiche zu ermöglichen. In bestimmten Abständen legt er Gebrauchsgegenstände wie Handschuhe, Brieftaschen usw. auf diese Fährte.

Als Fährte betrachtet der Hund nicht die evtl. sichtbaren Fußindrücke, sondern den vom Fährtenleger hinterlassenen Geruch. Es ist eine Geruchskomponente, die einmal aus dem individuellen Geruch des Fährtenlegers besteht, ferner da er Schuhe trägt, aus Spuren des Schuhpflegemittels bestehen kann. Hinzu kommen der Verwesungsgeruch der unzähligen kleinen Lebewesen im Boden und evtl. der Geruch von Pflanzen, die durch den jeweiligen Eindruck zertreten oder beschädigt sind. Je nach Schwierigkeitsgrad der Prüfung wird der zu prüfende Hund nach einer halben, einer oder drei Stunden an einer zehn Meter langen Leine an die gekennzeichnete Abgangsstelle geführt. Er hat nun auf das Kommando — „Such“ — ohne jegliche Hilfe die Fährte zu verfolgen. Trifft er auf einen Gegenstand, hat er zu verharren, bis der Hundeführer diesen Gegenstand an sich genommen hat.

Durch stetiges, vielseitiges Training (wie bei einem Spitzensportler) kann ein Hund zu hohen Leistungen erzogen werden. Leider werden in Filmen (ich denke da an einige Fernsehfilme) aber auch von manchen Hundebesitzern Hunden Leistungen angedichtet, die man vergleichsweise mit Jägerlatein bezeichnen kann.

Die zweite Abteilung einer Schutzhundprüfung bilden die Unterordnungsleistungen. Das Einüben der Unterordnungsübungen erfordert vom Hundeführer ein ausgeprägtes Einfühlungsvermögen und viel Geduld, vom Hund erfordert es vor allem Gehorsam. Jeder Hund, gleich welcher Rasse, sollte auf diesem Gebiet eine gewisse Ausbildung erhalten. Die Kunst, einen Hund auszubilden, ist die Fähigkeit, sich ihm verständlich zu machen. Da der Hund die menschliche Sprache nicht versteht, sondern durch Erinnerung von Hörzeichen und Worten und den damit verbundenen Ereignissen, Begriffe lernt, muß

man bei der Ausbildung sich entsprechend verhalten. Will man einem Hund z. B. das „Platz“ beibringen (Platz ist das Kommando für Hinlegen, auf dem Platz verharren), so wird gleichzeitig mit dem Kommando „Platz“ dem Tier ein Druck auf dem Rücken oberhalb der Vorder- und Hinterläufe nach unten gegeben. Oder bei „Sitz“ (Kommando für sich setzen) mit der rechten Hand das Halsband des Hundes gefaßt und mit der linken Hand dessen Hinterkörper in Sitzstellung gedrückt. Der Fachmann spricht von der „äußeren Einwirkung“ zum Kommando. Nach kurzer Zeit hat der Hund begriffen, daß zu einem bestimmten Wort eine bestimmte Einwirkung erfolgt. Nach etwas Übung genügt nur noch die Andeutung der Einwirkung, später nur noch das Kommando.

Bei den Unterordnungsübungen wird vom Hund nichts Widernatürliches verlangt. So lernt er zunächst mit, dann ohne Leine „bei Fuß gehen“. Wie in der Meute jeder Hund nach der ausgekämpften Rangfolge seinen bestimmten Platz einnimmt und dem Meuteführer folgt, so folgt in der Meute Mensch und Hund dieser an der linken Seite seinem Führer. Der bestimmt Tempo und Richtung, der Hund hat ihm zu folgen. Seinem angeborenen Apportiertrieb gerecht zu werden, muß er mehrere, je nach Prüfungsstufe verschieden schwere Gegenstände apportieren. Die Übung beginnt stets mit dem „bei Fuß“ sitzenden Hund. Der Hundeführer wirft das Apportierholz innerhalb des Blickbereiches und auf das Kommando „Bring“ muß der Hund in schneller Gangart das Holz holen und im Fang zum Führer bringen. Er muß gerade vor ihm sitzen und warten, bis dieser das Holz abnimmt. Auf Kommando „Fuß“ muß der Hund sich wieder an die linke Seite des Führer setzen.

In der freien Natur ist der Hund oft gezwungen, seine Beute über größere Entfernungen, vom Ort, an dem er seine Beute schlug, bis zum Gehege zu apportieren. Auf diesem Weg stellen sich ihm manche Hindernisse entgegen. Diese Hindernisse muß er, je nach Größe und Beschaffenheit, entweder überspringen oder überklettern. Das gleiche gilt heute noch für den Jagdgebrauchshund, der ein von seinem Herrn erlegtes Niederwild zum Herrn apportieren muß. Durch Versuche hat man festgestellt, daß Hunde

der für den Dienstgebrauch zugelassenen Rassen bei ausreichendem Training im Freisprung die Höhe von 1 m, im Klettersprung eine glatte Holzwand oder Mauer von 1,80 m Höhe mit einem Apportierholz schaffen können. So sind in der Prüfungsordnung Sprungübungen und Kletterübungen mit Apportierhölzern in diesen Höhen festgelegt worden.

Eine für den täglichen Gebrauch passende Übung ist das „Ablegen des Hundes unter Ablenkung“. Manches Frauchen oder Herrchen würde sicherlich seinen Hund gerne zum täglichen Einkauf mitnehmen. Aus hygienischen Gründen dürfen Hunde in Lebensmittelgeschäfte nicht hinein. Was soll man nun machen, den Hund vor dem Geschäft anbinden? Da er nicht gelernt hat, wenn er auf sich alleine gestellt ist, auf dem ihm angewiesenen Platz so lange zu verharren, bis er wieder abgeholt wird, zerrt er an seiner Leine und bellt vorübergehende Passanten oder vorbeifahrende Fahrzeuge an. Falls er obendrein noch ein Raufer ist, wird er versuchen, sich auf jeden vorbeikommenden Artgenossen zu stürzen. Nun, solch störendes Verhalten läßt sich durch konsequente Erziehung abgewöhnen. Auf dem Übungsplatz lernt ein Hund, und er zeigt es bei jeder Prüfung, daß er ganz auf sich gestellt auf dem ihm angewiesenen Platz verharret. Er läßt sich weder von Menschen, Hunden oder gar durch Schüsse irgendwie ablenken, und das über einen Zeitraum bis zu einer halben Stunde. Ein gut ausgebildeter Hund wird in allen Situationen den Weisungen seines Herrn direkt und willig folgen, weil er ihn als den Meuteführer anerkennt, und er weiß, daß dieser nichts Unbilliges von ihm verlangt.

Die dritte Abteilung einer Schutzhundprüfung ist der Schutzdienst. Hierbei werden die wichtigsten Wesenseigenschaften eines Schutzhundes geprüft. Diese sind der Schuttrieb, der Kampftrieb und die dazu gehörenden Eigenschaften wie Mut und Härte. Auch diese angeborenen Eigenschaften bildet der Mensch für seine Zwecke aus. Die Schäfer haben schon frühzeitig die bei vielen Hunderassen ausgeprägte Eigenschaft, das dem Hund Anvertraute selbst bei Einsatz des eigenen Lebens zu schützen, erkannt und genutzt. Den Feind erwarten, sich unerschrocken einem Kampf zu stellen, zeugt von

Bild 3: Zeigt wieder „Anke von Anubis“ beim Schutzdienst. Hier verbellt sie einen Scheintäter. Für ihre Schutzdienstleistungen erhielt sie stets das Prädikat „vorzüglich“. Auch hier erreichte sie fünfmal die Höchstpunktzahl 100, einmal sogar bei einer Bundessiegerprüfung.



seinem Kampftrieb. Wie fair ein Kampf unter Hunden ausgetragen wird, kann man erkennen, wenn zwei etwa gleich starke Rüden sich begegnen. Mit gespannten Muskeln und konzentrierten Sinnen nähern sie sich bis auf Sprungweite und suchen bei dem Gegner eine Schwäche. Plötzlich beginnt einer den Kampf. Mit lautem Gebell versucht jeder den anderen in der Halsgegend zu fassen. Hierbei fliegen zwar oft Fellfetzen, lebensgefährliche Verletzungen gibt es aber nicht. Der Kampf dauert solange, bis der Schwächere, das muß nicht der körperlich schwächere, sondern es wird der an Mut und Härte schwächere sein, sich hinlegt und dem Gegner seine Weichteile anbietet. Der Unterlegene zeigt die empfindliche Bauchpartie, ein Zeichen, daß er seinen Gegner für den Stärkeren anerkennt. Dieser nimmt die Unterwerfung an und läßt ab, trotzdem es ein leichtes wäre, dem Unterlegenen mit einem Biß den Garaus zu machen.

Die faire Kampfweise der Hunde nutzt der Mensch geschickt für seine Zwecke aus. Die Schutzdienstübungen der Prüfungsordnung sind hierauf abgestimmt. Die erste Übung ist das Aufstöbern einer verdächtigen Person. Beim Training und der Leistungsprüfung dargestellt durch einen Scheintäter. Bei dieser Übung stöbert der Hund auf genaue Anweisung des Hundeführers einen Geländeabschnitt systematisch ab. Trifft er auf den Scheintäter, so verbellt er diesen, d. h. er verhält sich wie einem Artgenossen gegenüber. Durch das Bellen zeigt er seinem Hundeführer an, daß er etwas Verdächtiges aufgestöbert hat. Er darf nur angreifen, wenn

der Scheintäter zu fliehen versucht. Sobald der Scheintäter die Flucht einstellt, muß der Hund auslassen, das bedeutet, er beißt nicht mehr zu, bewacht jedoch den Scheintäter weiter. Bei den anderen Übungen des Schutzdienstes ist das Verhalten des Hundes ähnlich. Er faßt nur dann zu, je nach Ausprägung des Kampftriebes, mehr oder weniger fest, wenn er selber oder sein Schutzbefehlener, also der Hundeführer, angegriffen wird.

Sobald dieser jedoch den Kampf abbricht und damit zeigt, daß er den Hund als den Stärkeren anerkennt, läßt der Hund ab, weil er den fairen Kampf um die Rangordnung für beendet ansieht. Er bewacht seinen Gegner weiterhin, um von einem evtl. neuen Kampf nicht überrascht zu werden. Diese Darstellung mag zeigen, wie irrig die viel vertretene Ansicht ist, bei der „Hundedressur“ würde ein Hund „bissig gemacht“. Seine Wesenseigenschaften wie Temperament, Mut, Härte und Schärfe sind ihm angeboren. Sie können einzeln oder insgesamt mehr oder weniger stark ausgeprägt sein. In der Ausbildung lernt der Hund, sich auf einen nicht seiner Art entsprechenden Feind einzustellen und zu verhalten, indem er die Kampfweise dieses Gegners kennenlernt. Wie wichtig die Ausbildung im Schutzdienst ist, zeigt der tägliche Einsatz der Diensthunde bei der Polizei. Diese Hunde, die der Polizei helfen Leben und Gut der Bevölkerung zu schützen, sind echte Helfer dieser Beamten, weil sie die ihnen übertragenen Aufgaben äußerst diszipliniert durchführen. Ich hoffe, manche falsche Vorstellung bei

Laien über die Ausbildung von Schutzhunden mit diesem kurzen Umriss beseitigt zu haben. Sollten die Hundebesitzer unter den Lesern unserer Betriebszeitschrift einige Anregungen für eine zweckmäßige Behandlung und Erziehung ihrer vierbeinigen Freunde bekommen haben, so hätten meine beiden Beiträge nicht nur der Unterhaltung gedient, sondern auch einen Zweck erfüllt zum Wohle dieser treuen und edlen Lebewesen.

Kirchenkamp

Vom Zeitgeschehen, von Not und Qual
blieb kein Mensch noch verschont.
Doch weiß ich mir ein Ideal,
das sich auch heut noch lohnt.
Ein treues Herz, ein treuer Blick,
das gibt's noch auf der Welt,
wenn auch im Schmerz, nicht nur im
ein Wesen zu Dir hält. [Glück
In Freud und Leid zu jeder Stund
hält einer treu zu Dir — Dein Hund.
Wenn Dir ein Mensch ein Unrecht tut,
und es wird Dir zu bunt,
beschimpfst Du ihn in Deiner Wut
und nennst ihn „einen Hund“.
Bedenkst nicht, daß ein treues Tier
nie so sein könnt wie der,
der Name „Hund“ ist, glaube mir,
ein Schimpfwort nimmermehr.
Er dankt für jedes kleine Stück
und blickt Dich an, beseelt.
Er spricht zu Dir, mit seinem Blick,
da ihm die Sprache fehlt.
Erkenn den Wert, bevor's zu spät,
sei gut zu Deinem Tier.
Denn, wenn Dein Hund einst von Dir
hält niemand mehr zu Dir. [geht,

Holzauge! Sei wachsam!!

