



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEDES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

11. JAHRGANG

7/8

JULI/AUG. 1965

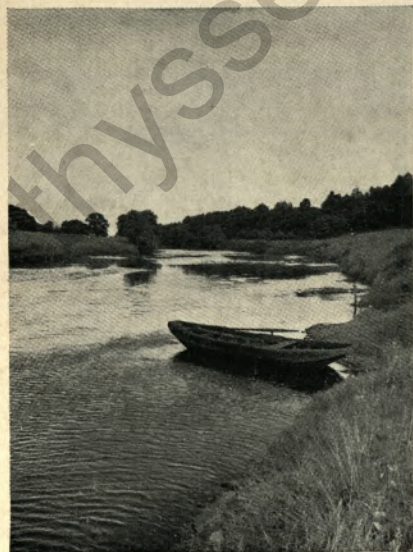


Der Burghof der Wartburg bei Eisenach. — Mit dem Wechselspiel zwischen Licht und Schatten vermittelt das ausgezeichnete Bild unseres Fotoamateurs H. Wiesner einen Hauch sommerlicher Romantik.

AUS DEM INHALT

Unser Preisausschreiben finden Sie auf der ersten blauen Seite

Kurznachrichten	2
Wir sind „im Bilde“	3
Verbesserungsvorschläge wurden prämiert	4
Bandförderanlage Stiehafen-Außenlager Petersberg	6
Die letzte Dampflok wurde verschrottet	7
Erste Erzlieferung aus Liberia	8
Verkehrs-Sicherheitstage 1965	8
Ausbau des Stellwerks Vorbahnhof schreitet voran	9
Einer von vielen	10
EH-Mitteilungen	12
35 Pensionäre nahmen Abschied	12
Kinderfest des Eisenbahnbetriebs-Süd	12
Unsere Jubilare	13
Aus der Betriebsgemeinschaft	13
Von der Tätigkeit der Rheinische Wohnstätten AG	14
Gezeichnet und fotografiert	15



Impressum

Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn.
Schriftleitung: Kurt-Hermann Still
Alle Einsendungen sind zu richten an die Abteilung E, Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn, Franz-Lenze-Str. 15
Aufnahmen: EH: Czeszak, Hajdenik, Hohlsiepe, Kiel, Körner, Krummel, Piduch, Schentke, Steiner, Wiesner
ATH: Epha, Meyer
HBAC: Brink
Titelbild: Ein Schubverband mit Erz auf dem Wege zum Hafen Schwelgern
Rückseite: An der Lippe

KURZNACHRICHTEN

Hüttendirektor Dr. mont. Dr.-Ing. E. h. Hermann Brandi wurde in der letzten Aufsichtsratssitzung der August Thyssen-Hütte AG zum ordentlichen Mitglied des Vorstandes bestellt. Dr. Brandi, der seit Mai 1955 ordentliches Vorstandsmitglied der Phoenix-Rheinrohr AG ist und diese Funktion einstweilen noch beibehalten wird, ist als Nachfolger des jetzigen technischen Vorstandes der August Thyssen-Hütte, Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Alfred Michel vorgesehen. Brandi wurde außerdem für weitere zwei Jahre zum Vorsitzenden des Arbeitgeberverbandes der Eisen- und Stahlindustrie gewählt.

Eine Datenverarbeitungsanlage wurde zum erstenmal bei der letzten Hauptversammlung der ATH am 14. Mai in der Kongreßhalle in Düsseldorf eingesetzt, um angesichts der hohen Teilnehmerzahl die Errechnung der Präsenz und die exakte Durchführung der Abstimmung zu beschleunigen. In weniger als sechs Minuten schrieb die Anlage die Liste der rd. 2000 anwesenden Aktionäre aus und übermittelte der Versammlung über ein großes Leuchttabelleau die Präsenzzahl.

Ein neues Bergmannsheim entsteht zur Zeit an der Warbruckstraße in Hamborn-Marxloh in unmittelbarer Nachbarschaft der Schachtanlage Friedrich Thyssen 2/5. Es wird aus einem zweistöckigen und zwei dreistöckigen Wohnhäusern für rund 200 Bergleute und einem einstöckigen Wirtschaftsgebäude bestehen. Das Heim wird Ende des Jahres bezogen werden können.

Die neue Pfarrkirche von St. Juliana in Walsum-Wehofen wurde am 13. Juni 1965 in Anwesenheit von Frau Julia Thyssen (Mülheim/Ruhr), Dr. jur. h. c. Schulte zur Hausen (Mülheim/Ruhr) und Bergwerksdirektor Bergassessor a.D. Schlochow von der Hamborner und Friedrich Thyssen Bergbau AG sowie zahlreicher anderer Ehrengäste durch Weihbischof Tenhumberg (Münster) geweiht.

Die Internationale Verkehrsausstellung (IVA) in München, die am 25. Juni 1965 eröffnet wurde und bis 3. Oktober geöffnet bleibt, vermittelt eine aktuelle Bestandsaufnahme des Fortschritts im gesamten Verkehrswesen. In zwei Hallen und auf dem Freigelände nehmen die Eisenbahnen etwa 50000 qm Ausstellungsfläche ein. Neben der umfassenden Darstellung ihrer Leistungsfähigkeit und Bedeutung in der Gegenwart wird den Besuchern auch ein Ausblick auf die Zukunft und die kommenden Vorhaben des Schienenverkehrs gegeben.

Verkehrstod an dritter Stelle. Auf dem Deutschen Röntgenkongreß in Nürnberg wurde die bestürzende Mitteilung gemacht, daß Verkehrsunfälle hinter Krebs- und Kreislauf-Erkrankungen an dritter Stelle der Todesursachen liegen. Fast drei Viertel aller Verkehrstoten hatten schwere Schädel- und Hirnverletzungen erlitten.

Am 14. Mai fand in der Kongreßhalle in Düsseldorf die 11. ordentliche Hauptversammlung der August Thyssen-Hütte statt. Durch den Umtausch der Aktien der Phoenix-Rheinrohr AG und der Handelsunion in Thyssen-Aktien im Jahre 1964 ist die Zahl der Aktionäre so erheblich gestiegen, daß ein größerer Versammlungsraum nötig wurde, den man nur außerhalb Duisburgs fand. Fast 2500 Aktionäre und Gäste — die Aktionäre und Aktionärsvertreter repräsentierten mit 6 543 966 Stimmen 87% des Grundkapitals von 756 Mill. DM der ATH — waren daher in die Kongreßhalle nach Düsseldorf gekommen. Der Vorsitzende des Vorstandes, Dr. Sohl, gab einen ausführlichen Überblick über das vergangene Geschäftsjahr, das zu den ereignisreichsten der Geschichte des Unternehmens gehört.

Die erwartete große Teilnehmerzahl an der Hauptversammlung hatte die ATH veranlaßt, eine schnelle und exakte Durchführung der Zählvorgänge bei den Abstimmungen durch eine Datenverarbeitungsanlage sicherzustellen. Die insgesamt vier Abstimmungen der Versammlung konnten

dadurch reibungslos in einer knappen Viertelstunde abgewickelt werden. Die Verteilung einer Dividende von 11% sowie die Entlastung des Vorstands und Aufsichtsrates wurde bei nur wenigen Nein-Stimmen und Stimmenthaltungen mit großer Mehrheit beschlossen.



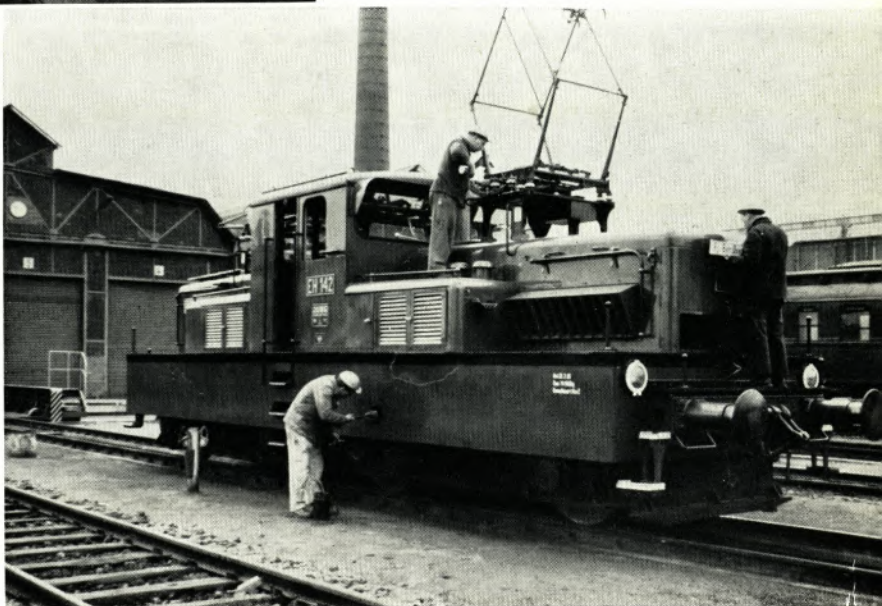
Wir sind „im Bilde“



Sieben Mitarbeiter des Gemeinschaftsbetriebes, die im vergangenen Jahr bzw. Anfang dieses Jahres ihr fünfzigjähriges Dienstjubiläum feiern konnten, wurden im Mai mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet. Regierungspräsident Baurichter dankte den Jubilaren für die Beständigkeit und Treue, die sie ihr ganzes Berufsleben lang ihrem Betrieb gewidmet haben. Dabei unterstrich er besonders den Beitrag der Ausgezeichneten zum Wiederaufbau der Unternehmen nach dem Kriege.

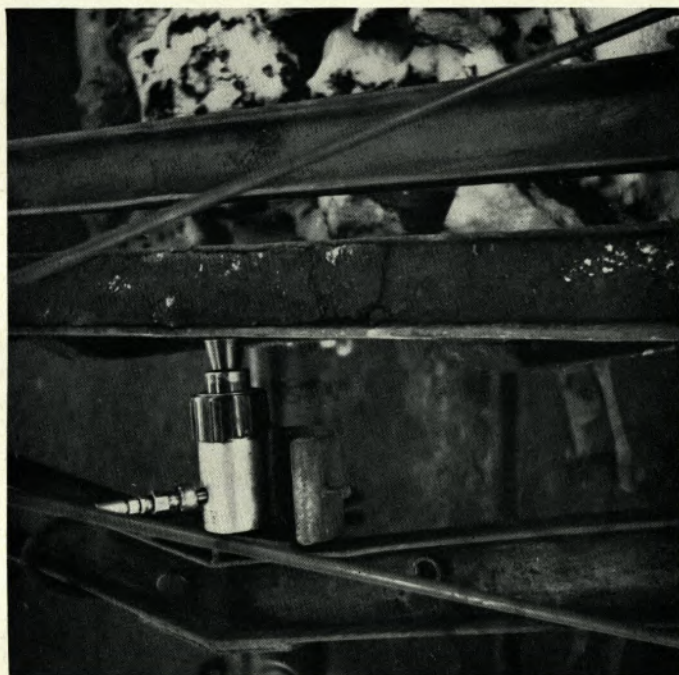
Unser Bild zeigt von links nach rechts: Kolonnenführer Tenbeck, Stellwerkswärter Schulz, Stellwerkswärter Rusch, Bahnhofsvorsteher Schroiff, Vorarbeiter Hesselmann, Schlosser Horstkötter und Kalkulator Salden.

Anfang Juni wurde unsere kürzlich gelieferte Lok 142 aufgeputzt und hergerichtet, bevor sie mit eigener Kraft nach München rollte. Dort wird sie auf der „IVA 1965“, der 1. Weltausstellung des Verkehrs, ausgestellt, die vom 25. Juni bis 3. Oktober stattfindet. Über diese Ausstellung werden wir in unserer nächsten Ausgabe noch ausführlicher berichten.





Die erfolgreichen Einsender von Verbesserungsvorschlägen mit dem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses beim Besuch der Technischen Messe in Hannover.



Vorrichtung zum Richten von Kopflappen an O-Wagen.

Richten von Kopflappen an O-Wagen mit der prämierten Vorrichtung.



24

Verbesserungs

In den letzten zwei Kalenderjahren sind erfreulicherweise wieder 34 Verbesserungsvorschläge bei uns eingereicht worden. Von diesen 34 Vorschlägen konnten 20 mit einer Geldprämie und 4 mit einer Buchprämie belohnt werden. Zusätzlich wurde als Anerkennung für die Mitarbeit beim betrieblichen Vorschlagswesen 6 besonders erfolgreichen Einsendern durch die Geschäftsführung die Möglichkeit gegeben, auf Firmenkosten die Technische Messe in Hannover zu besuchen. Da 9 Vorschläge für unseren Betrieb nicht verwendbar waren und keine neuen Ideen brachten, wurden sie vom Prüfungsausschuß nicht angenommen. Den Einsendern wurde jedoch von der Geschäftsführung der Dank für ihre Mitarbeit ausgesprochen.

Die Einsender der prämierten Vorschläge waren:

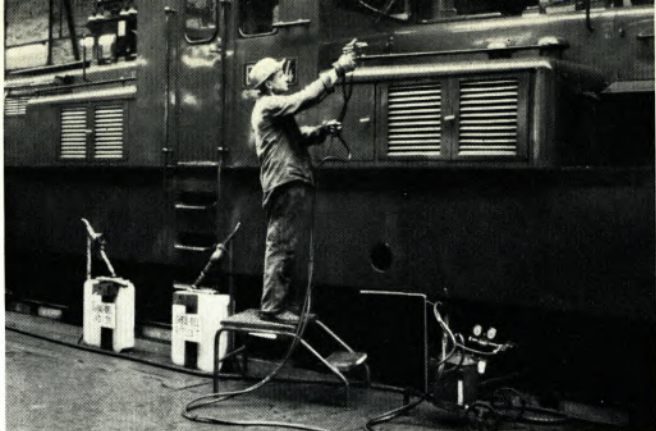
1 Oberlokführer, 3 Vorarbeiter, 6 Kolonnenführer, 3 Lokführer, 1 Rangiermeister, 2 Rangierer, 5 Schlosser, 1 Dreher, 2 Wagenmeister und 3 Werkstattmeister, 1 Vorschlag wurde anonym abgegeben.

Die Geldprämien haben einen Gesamtwert von 3 035,— DM, darunter

- 1 zu 860 DM (aufgeteilt auf 4 Einsender)
- 1 zu 380 DM
- 1 zu 190 DM
- 1 zu 160 DM
- 1 zu 150 DM
- 2 zu 130 DM
- 2 zu 110 DM
- 1 zu 100 DM
- 1 zu 95 DM
- 1 zu 90 DM
- 1 zu 85 DM
- 1 zu 80 DM
- 1 zu 75 DM
- 1 zu 70 DM
- 3 zu 60 DM
- 1 zu 40 DM

Es handelt sich um die nachfolgenden Vorschläge, die zum Teil schon durchgeführt sind oder deren Durchführung aus betrieblichen Gründen erst von Fall zu Fall möglich ist. (Die Prämienätze stimmen in ihrer Reihenfolge nicht mit den aufgeführten Vorschlägen überein.)

1. Einbau eines Luftverteilers am Ausströmröhr des Leerlaufventils an Henschel-Diesellokomotiven.
2. Spannvorrichtung zur Bearbeitung der Tatzlagerstellen von Bahnmotoren.
3. Herstellung einer Unterflur-Spurkranzschleifanlage für das Abschleifen des Grates an Spurkränzen.
4. Vorrichtung zum Richten von Kopflappen an O-Wagen (Bild 2 und 3).
5. Aufstellung eines Wartungsplanes für Lokomotiven.
6. Verhütung von Dachbeschädigungen an Kmmgks-Wagen.
7. Versetzung des Trittbretts am OOt-Kohle-Wagen.
8. Verbesserung am Drehpilzhalter der Hegenscheidt-Spezialradsatzdrehbank.
9. Verbesserung des Schmiersystems an der Friktionswelle der Diesalbagger.

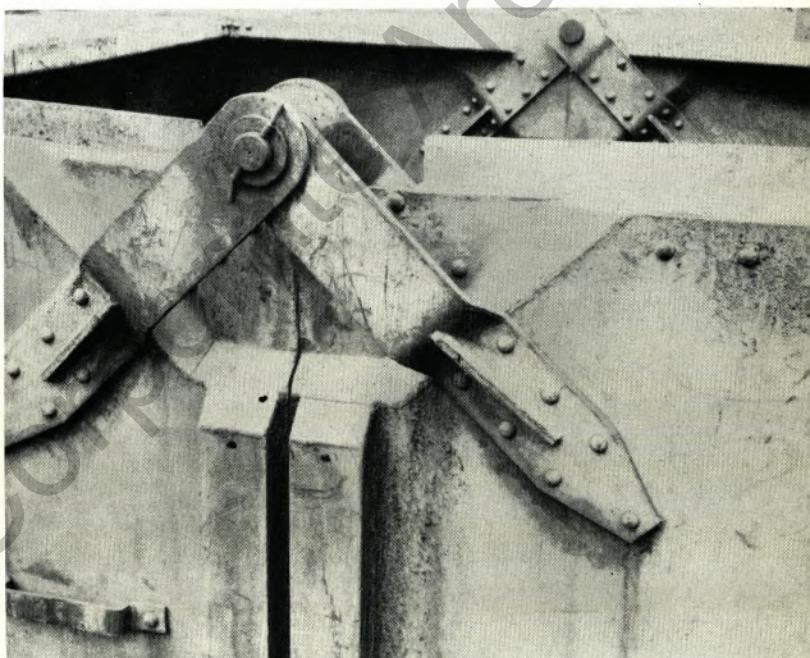
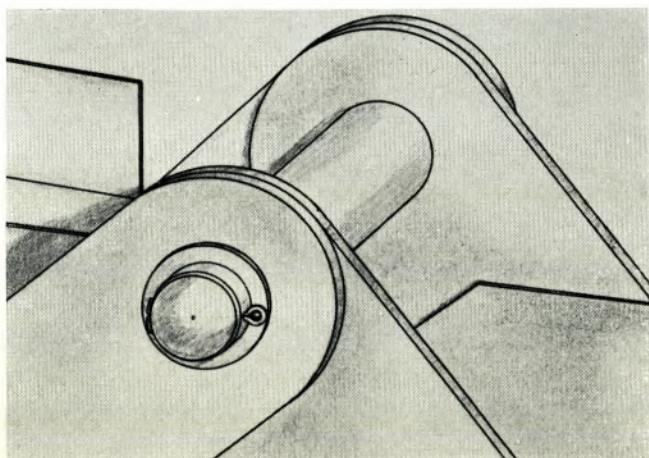


Die Vorrichtung für das rationelle Einsprühen von Lokomotiven mit einem Schutzfilm in Betrieb.



Arbeiten am Signalmast mit neuem Sicherheits-Arbeitstritt.

vorschläge wurden prämiert

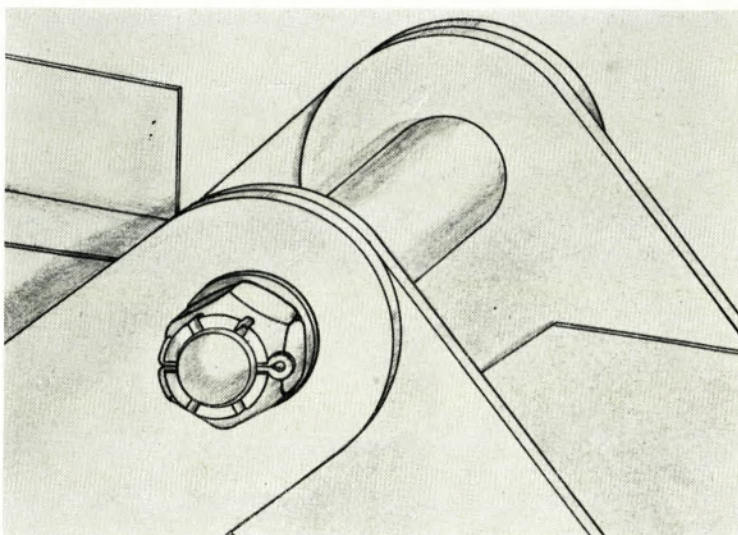


Kohlenkübel mit Sicherung der Kübelbolzen durch einen Spannstift (Zwischenlösung).

Links nebenstehend: Kübelbolzen am Kohlenkübel mit Sicherung durch einen Splint (ursprüngliche Ausführung).

10. Aufschweißen von Flickern auf PVC-Dachdecken für G-Wagen mittels eines Elektro-Heißluftschweißgerätes.
11. Vorschlag einer Sicherheitsschaltung für die Trennung von Speisebezirken bei Arbeiten an der Fahrleitung.
12. Vorrichtung für das rationelle Einsprühen der Loks mit einem Schutzfilm (Bild 4).
13. Vorrichtung für das Auswechseln von Auslegerschellen an Oberleitungsmasten.
14. Meßvorrichtung zum Messen von Anpreßdruck und Steighöhe bei eingebautem Stromabnehmer.
15. Verbesserte Aufhängung der Richtseilfeder der Fahrleitung mit Einsparung des bisher üblichen Spannschlusses.
16. Anfertigen eines Sicherheits-Arbeitstrittes für Arbeiten an Masten (Bild 5).
17. Konstruktive Verbesserung an neuen Kohlenkübelwagen (Bild 6, 7 und 8).
18. Vereinfachung der Reparatur an Nockenschaltern der elektrischen Lokomotiven.
19. Anbringung eines Wiegesignals.
20. Verbesserung der Auflaufhörner an Stromabnehmern.

Trotz dieser Erfolge sind wir der Meinung, daß vielfach aber noch recht brauchbare Vorschläge und Anregungen ungenutzt bleiben, weil die Belegschaftsmitglieder glauben, sie könnten ihre Ideen nicht in der richtigen Weise vorbringen, oder weil sie aus irgendwelchen anderen Gründen von einer Einreichung absehen. Auch diese Werksangehörigen möchten wir auffordern, ihre „Hemmungen“ zu überwinden und ihre Vorschläge dem Verbesserungsvorschlagswesen zuzuleiten oder mitzuteilen. Die zuständigen Mitarbeiter unserer Technisch-Wirtschaftlichen Abteilung werden sie gern dabei beraten. Wir möchten daher mit dem Dank für alle bisher eingereichten Verbesserungsvorschläge nochmals die Aufforderung an alle Belegschaftsmitglieder verbinden, sich auch weiterhin mit regem Interesse Gedanken über nutzbringende Verbesserungsvorschläge zum Wohle des Betriebes zu machen.



Kübelbolzen am Kohlenkübel mit Sicherung durch eine Kronenmutter mit Splint (zukünftige Ausführung).



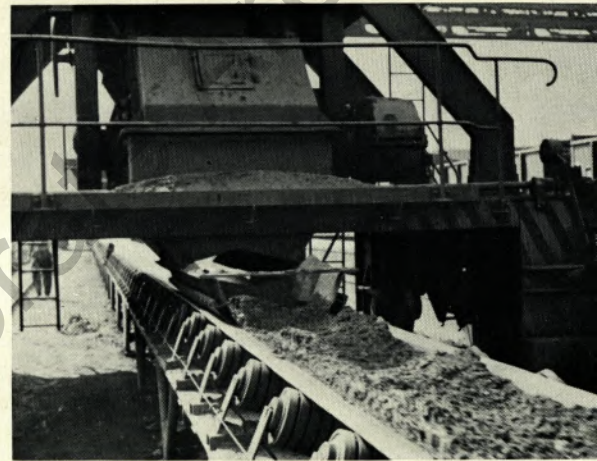
Der fahrbare Bunkerwagen wird vom Portalkran 15 mit Erz beschickt.

Band 1, im Hintergrund sind die Bandbrücken erkennbar.



Seit März des Jahres ist die Bandförderanlage zum Transport von Erzen vom Nordufer des Stichhafens zum Außenlager Petersberg wieder in Betrieb. Bedingt durch den Ausbau des Stichhafens mußte sie von dessen Südufer zum Nordufer verlegt und im Bereich des Außenlagers außerdem um ca. 4 m höhergelegt werden. Gleichzeitig wurde sie im technischen Aufbau vereinfacht und verbessert. Statt der früher vorhandenen 6 Bandstrecken verschiedener Längen gibt es jetzt nur noch 2 Bandstrecken von je 625 m Achsabstand.

Das Erz wird mit dem Greifer des ebenfalls vom Süd- zum Nordufer umgesetzten Portalkranes 15 aus dem Schiff entladen und in einen der vorhandenen, von Normal- auf Kranspur (4.740 mm) umgebauten fahrbaren Bunker geschüttet. Aus diesem Bunker wird es mit einem Plattenband auf das Gummitransportband des Bandes 1 abgezogen. Dieses Band, wie auch das Band 2, wurde fast vollständig aus Elementen der alten Anlage errichtet. Es unterquert eine Werkstraße, steigt dann an und überquert auf Bandbrücken, die ebenfalls der alten Anlage entnommen wurden, 3 Werksbahngleise. Wegen der großen Bandlänge und des Höhenunterschiedes von ca. 7,80 m mußte als Bandantrieb ein Zweimotorenantrieb verwendet



Die Übergabe des Bunkerwagens gibt das Material an den Gurtförderer ab.

werden. Das Erz wird nun vom Band 1 auf das Band 2 übergeben. Das Band 2 überquert wieder 3 Werksbahngleise und läuft dann entlang des Lagerplatzes, der vom Platzstapelgerät beschickt wird. Dieses Stapelgerät wurde beim Umbau der Anlage mit 2 schweren Loks über eine Rampe vom früheren Gelände auf das jetzt 4 m höherliegende gezogen.

Die Anlage kann bei voller Ausnutzung max. 450 t/h Erz vom Stichhafen zum Außenlager transportieren.

Blick von der Bandbrücke auf Band 2 und Lagerplatz.



Das Platzstapelgerät.



„Tiere im Bild“

so lautet das Motto unseres diesjährigen Fotowettbewerbs. Wir hoffen, damit allen Fotofreunden eine Chance zu geben, einen der ausgesetzten Preise zu gewinnen, dem hin und wieder fotografierenden Spaziergänger, der mit seiner Box im Tierpark ein Foto schießt, dem Amateur, der seinen vierbeinigen Freund stunden- und tagelang beobachtet, um ihn im richtigen Moment besonders gelungen auf den Film zu bannen, oder gar den fortgeschrittenen „Fachleuten“ unter uns, die mit einer raffinierten Ausrüstung die Möglichkeit haben, eine Biene bei der Nahrungsaufnahme oder eine Heuschrecke beim Konzert zu fotografieren. An Motiven dürfte es ja wirklich keinen Mangel geben, und wir erwarten daher eine besonders rege Beteiligung. Wie schon für den Fotowettbewerb des vergangenen Jahres, so haben wir auch für die besten Einsendungen dieses Wettbewerbs recht ansehnliche Geldpreise vorgesehen:

1. Preis DM 100,—
2. Preis DM 70,—
3. Preis DM 50,—
4. Preis DM 30,—

Selbstverständlich wird für jedes Bild, das nicht prämiert wurde, aber in einer Ausgabe der Werkszeitung zur Veröffentlichung kommt, ein Unkostenbeitrag von DM 10,— gezahlt.

Teilnahmebedingungen

An diesem Wettbewerb können sich wieder alle Werksangehörigen und deren Familienmitglieder beteiligen. Jeder Teilnahmeberechtigte darf höchstens drei Bilder einschicken. Die Fotos müssen als Schwarzweißabzüge, hochglänzend, zur Einsendung kommen. Das Format soll möglichst nicht kleiner als Postkartengröße sein. Damit bei der Ermittlung der Preisträger die Anonymität gewahrt bleibt, sollen die Fotos nicht mit dem Namen des Einsenders versehen werden. Nur der Umschlag, in dem die Bilder eingesandt werden, ist mit der vollen Anschrift des Absenders zu versehen. Die Redaktion wird die Bilder dann nur mit einer Kenn-Nummer auszeichnen, und die Namen der Einsender erst nach Ermittlung der Preisträger durch ein neutrales Gremium (unter Ausschluss des Rechtsweges) bekanntgeben.

Die Bilder sind im verschlossenen Umschlag an die Redaktion der Betriebszeitung Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn

„Tiere im Bild“

Redaktion der Betriebszeitung
Gemeinschaftsbetrieb
Eisenbahn und Häfen
41 Duisburg-Hamborn
Franz-Lenze-Str. 15



und Häfen, 41 Duisburg-Hamborn, Franz-Lenze-Straße 15, zu senden. Der Umschlag muß auf der linken Seite den Vermerk „Tiere im Bild“ tragen.

Einsendeschluß ist der 31. Oktober 1965 (Datum des Poststempels). Die Preisträger werden in der Ausgabe 1/2 1966 vorgestellt. Und nun wünschen wir allen „Gut Licht“ und viel Erfolg.

760 Millionen DM für Gleise

Im Jahre 1964 hat die Bundesbahn zur Erhaltung ihrer Gleisanlagen insgesamt 760 Millionen DM ausgegeben. Damit wurden auf 1300 km Gleis die Schienen, auf 1310 km die Schwellen, auf 540 km die Schotterbettung vollständig und auf 1700 km die Schotterbettung teilweise erneuert. Hierfür sind ausschließlich neue Oberbaumstoffe verwendet worden. Außerdem wurden 3700 Weichen durch neue ersetzt.

Mit aufgearbeiteten, d. h. in einwandfreien Zustand versetzten, jedoch bereits gebrauchten Stoffen hat die DB darüber hinaus in 1900 km Gleis die Schienen, in 890 km die Schwellen ersetzt. Hinzu kommen 4000 Weichen-einheiten. Schließlich wurden Durcharbeiten in 15300 km Gleis und Weichen vorgenommen. Die Länge der durchgehend geschweißten Gleise ist bis Ende 1964 auf rund 39000 km, das sind 63,3 Prozent aller Gleise, angestiegen. Etwa 89000 Weichen, das sind 57,2 Prozent aller Weichen, sind ebenfalls lückenlos verschweißt.

Seit 1950 hat die Bundesbahn, die als einziger Verkehrsträger in der Bundesrepublik ihre Wegkosten völlig aus eigenen Einnahmen bestreiten muß, über 8 Milliarden DM für ihre Gleisanlagen ausgegeben. Neben der Erhöhung der Betriebssicherheit im Eisenbahnverkehr wurde damit vor allem auch eine Erhöhung des Fahrkomforts für die Reisenden erzielt. Ein erheblicher Teil der Ausgaben diente jedoch auch der Vereinfachung der Gleisanlagen, die der Bundesbahn bedeutende Einsparungen ermöglichte.

Wandern findet wieder Freunde

Von Jahr zu Jahr entdecken in Deutschland immer mehr Menschen aller Berufsschichten und Altersgruppen wieder die Schönheiten des Wanderns zu Fuß. In den letzten zehn Jahren hat sich die Zahl der „organisierten“ Wanderer verdoppelt. Allein die Mitgliederzahl des Schwäbischen Albvereins wuchs von 28000 auf 81000 an. Ähnliches gilt etwa für den Sauerländischen Gebirgsverein oder den Eifelverein. Weit höher aber liegt die Zahl der „Einzelgänger“, die keiner Gruppe und keinem Verein angeschlossen sind.

Senator h. c. Georg Fahrbach, der Präsident des Verbandes Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e. V., sagt: „Den deutschen Mittelgebirgs- und Wandervereinen geht es in erster Linie darum, möglichst viele Menschen zum Wandern anzuregen, ob sie nun Mitglied eines Wandervereins sind oder nicht. Wegemarkierungen, Rasthäuser und Herbergen, Wandervorschläge, Vortragsreihen über Tier- und Pflanzenwelt, Landesgeschichte, Architektur- und Kunstgeschichte, Geologie und Wetterkunde wollen dem einzelnen soviel Gewinn wie möglich aus seinen Wanderungen erschließen helfen.“

Auch der Autofahrer, der für einige Stunden zum Fußwanderer werden will, soll in den geplanten „Wanderparkplätzen mit Rundwanderwegen“ eine

neuartige Hilfe und Anregung finden. Ein weißes „P“ auf grünem Grund wird die Autofahrer zum Abstellen ihrer Fahrzeuge einladen. Auf den Parkplätzen sind Orientierungstafeln mit Wandervorschlägen aufgestellt. Der zum Fußgänger gewordene Autofahrer kann seinen Wanderweg auswählen. Die sorgfältigen Wegemarkierungen lassen ihn nach seiner Rundwanderung wieder sicher zu seinem Wagen zurückfinden. Hinweise und Auskünfte erteilt allen, die am Wandern interessiert sind, der Verband Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e. V., 7000 Stuttgart, Hospitalstr. 21 B.

Man macht heute gern das Auto für das verantwortlich, was man die „fortschreitende Verkümmern unserer Beine“ bezeichnet. Sie begann jedoch lange vor Henry Fords Zeitalter. Schon Emerson schrieb: „Der zivilisierte Mensch schuf die Kutsche, verlernte aber den Gebrauch der Füße.“ Und Thomas Jefferson ging sogar einmal so weit, die Existenz des Reitpferdes zu beklagen. Immer wieder raten die Ärzte ihren Patienten: „Macht von euren Beinen Gebrauch. Das Herz ist ein Muskel und muß trainiert werden. Macht heute abend noch einen Spaziergang, am besten aber jeden Abend.“

(Aus „Das Beste aus Reader's Digest“)

Knappes Taschengeld brachte uns reiche Zinsen ein

Es gibt viele Dinge, die ein junger Mensch lernen muß, um für das Leben fit zu sein. Eine gute schulische Ausbildung allein reicht nicht. Das Leben stellt größere Anforderungen an den Menschen. Es zwingt ihn in Situationen, in denen er sich bewähren muß. Hier gilt es, Abwehrmaßnahmen zu treffen. Da die meisten Wechselfälle im Leben mit finanziellen Leistungen verbunden sind, ist Vorsorge das erste Gebot.

Diese Erkenntnis hatte sich mein Vater als junger Mann zu eigen gemacht, und es hat ihn, wie wir alle am eigenen Leib verspürten, sehr gut weitergeholfen. Nur wir Söhne waren noch nicht seiner Meinung und dachten in unserem jugendlichen Leichtsinn, alles Geld sei nur zum Ausgeben da. Schon wenige Tage nach Erhalt unseres monatlichen Taschengeldes waren unsere Geldbörsen, die wir einmal zu Weihnachten mit viel Ermahnungen erhalten hatten, für uns genauso uninteressant wie die gutgemeinten Ermahnungen.

Vater wurmte unsere Leichtfertigkeit sehr, und er sann nach, wie er es schaffen könne, uns zur Sparsamkeit zu erziehen. Er wußte sehr gut, daß drakonische Maßnahmen bei uns niemals fruchten würden, denn auch er hatte sich in seiner Jugend nur schwer einem Zwang beugen können. Und wir waren ja schließlich seine Söhne.

Vater war jedoch findig genug, auch hier einen Ausweg zu schaffen. Eines Abends rief er uns und machte eine Taschengeldkontrolle. Natürlich (oder besser unnatürlich) war der Bestand gleich null. Als Folge dieser Feststellung erwarteten wir eine handfeste Standpauke, aber nichts dergleichen geschah. Vater sah uns nur groß an und sagte: „Schade für euch.“ Dann verbarg er sich wieder hinter der Tageszeitung. Dieses kleine Intermezzo gab uns zu denken. Wir beschloßen, forthin immer einen bestimmten Betrag in der Geldbörse zu haben, damit die Angelegenheit, wenn Vater wieder einmal eine Kontrolle durchführte, für uns nicht so beschämend ausfiel.

Mitte des nächsten Monats war es dann soweit. Zur Audienz bei Vater traten wir mit geöffneten Geldbörsen an. Vater blickte kurz hinein und lächelte. Dann zückte er sein Portemonnaie und legte jedem von uns zum Inhalt seiner Geldbörse noch etwas zu. „Das sind die Zinsen“, meinte er, „fünf Prozent auf das Kapital.“ Gut, dachten wir, wenn das so ist, dann soll er auch zahlen, und wir beschloßen, fortan unser Taschen-

geld einzuteilen, um bei der nächsten Kontrolle mit anderen Summen glänzen zu können.

So vergingen Monate, aber es tat sich nichts. Vater ließ lange auf sich warten, aber wir hielten durch.

Schließlich kam dann doch der Augenblick, wo wir Vater, diesmal sehr stolz, unsere Geldbörse präsentierten. Wir freuten uns mächtig auf die fünf Prozent Zinsen, denn wir hatten ausgerechnet, daß wir uns dann eine Kleinigkeit leisten konnten, ohne das Kapital anzugreifen. Doch kam es wieder anders. Vater kassierte den Inhalt beider

Geldbörsen und überreichte dafür am nächsten Tag jedem von uns ein funkelndes Sparkassenbuch. Als wir hineinblickten, waren wir sehr überrascht, denn Vater hatte von sich aus noch einen Betrag dazugetan. „So“, sagte er, „ich freue mich, daß ihr einzuteilen versteht und für euren guten Willen will ich, so wie es mir möglich ist, Zinsen zahlen.“ Wir sahen uns verdutzt an und lachten. Zugegeben, Vater hatte uns ganz nett überrumpelt. Aber für diesen Trick danken wir ihm noch heute.

Inzwischen wissen wir nur zu gut, warum Vater Zinsen zahlte. B. S.

Im Wartezimmer eines Zahnarztes

Zahnarzt – dieses Wort allein läßt schon eine Gänsehaut über unseren Rücken ziehen. Man denkt an Bohrer, die auf Nerven stoßen, an Spritzen und natürlich an das Zähnezichen. Würden wir dem Rat der Zahnärzte folgen und jedes halbe Jahr zur Untersuchung kommen, könnten wir mit einem Lächeln der Aufforderung der Sprechstundenhilfe: „Der Nächste, bitte“, folgen.

Wenn man im Wartezimmer sitzt, seine Angst zu vertuschen versucht, kann man interessante Beobachtungen machen:

Ein junger Mann greift nach den Illustrierten, wühlt eine aus dem ganzen Stapel, möglichst die unterste, heraus, befeuchtet nervös einen Finger und blättert. Zum Lesen kann er sich natürlich nicht konzentrieren, aber mit verschränkten Armen sitzen, sein Gegenüber anstarren und im stillen mitzählen, wann er an der Reihe ist, würde ihm bestimmt den „letzten Nerv“ rauben. Folglich wühlt er weiter.

Eine ältere Dame betritt das Wartezimmer, grüßt freundlich und packt ihr Strickzeug aus und stichelt Masche um Masche. Ruhig gehen ihre Augen von einem Patienten zum anderen, bis sie bei einem kleinen Mädchen haftenbleiben, das sein verweintes Gesicht in den Schoß der Mutti gelegt hat. Sie versucht, das Kind zu trösten, schenkt ihm eine Hand voll Glaskugeln, die sie vielleicht für ihre Enkelkinder gekauft hat, und erreicht damit, daß die Kleine wieder lacht. Als sie mit ihrer Mutter ins Sprechzimmer geht, dreht sie sich noch einmal zu der alten Frau um und sagt: „Ich bin gleich wieder da.“

Am Fenster steht eine junge Dame, ungeduldig von einem Fuß auf den anderen tretend. Es ist noch ein Stuhl frei, aber man merkt ihr deutlich an, daß das Stillsitzen sie noch nervöser machen würde. Alle zwei Minuten schaut sie auf ihre Uhr, nestelt an ihren Ringen, begutachtet ihre rotlackierten Fingernägel, zupft an ihren Locken und am Halstuch.

Dann wird die Tür aufgemacht. Ein Herr, groß, stattlich, betritt selbstsicher den Raum. Mit seiner festen Stimme grüßt er. Es sind noch acht Patienten da, die vor ihm verarztet werden müssen. Doch je näher die Reihe an ihn kommt, desto öfter nimmt er sein Taschentuch und betupft seine feucht werdende Stirn.

Ein kleiner Junge kommt mit seinem Schwesterchen ins Wartezimmer. Sie setzen sich direkt neben die alte Frau, und als diese die Kinder fragt: „Kommt ihr ganz alleine zum Onkel Doktor?“, gibt der kleine Junge tapfer zur Antwort: „Meine Mutti sagt immer zu mir, daß ich bald ein Mann bin, und Männer haben keine Angst!“

Eine Dame verläßt mit schmerzverzerrtem Gesicht das Sprechzimmer. „Junge, Junge, das hat aber tüchtig weh getan“, sagt sie im Warteraum und setzt sich erschöpft auf einen Stuhl. Da ist es um unseren „selbstsicheren Herrn“ geschehen. Er murmelt etwas von „Kurschein vergessen“, nimmt seinen Hut vom Haken und stürzt ohne Gruß zur Tür hinaus.

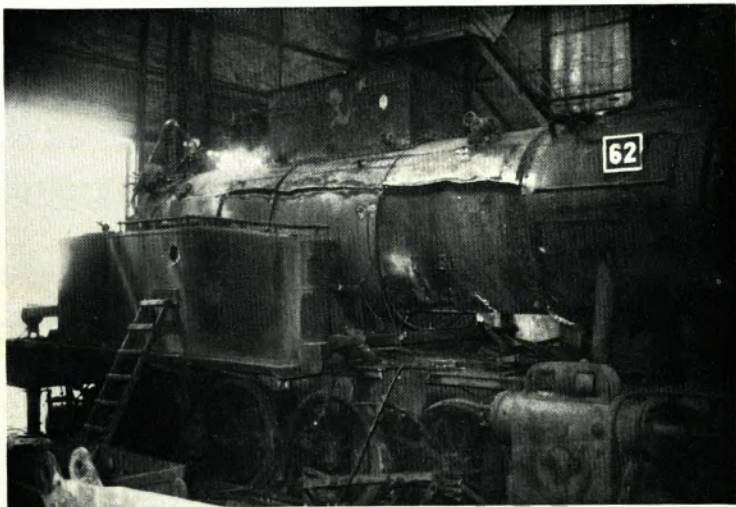
„Ja, ja, Männer haben keine Angst“, sagt die alte Dame verschmitzt lächelnd.

I. V.

In den letzten Wochen wurde die seit 1963 abgestellte Dampflokomotive Nr. 62 als letzte ihrer Artgenossen verschrottet. Die von der Firma Henschel 1917 gebaute Lok ist 47 Jahre lang beim Gemeinschaftsbetrieb im Einsatz gewesen. Einige Freunde der Dampflokomotive hatten sich dafür eingesetzt, diese letzte Lok sozusagen als Denkmal und Erinnerung an eine vergangene Epoche zu erhalten, was aber an Platzmangel und nüchternen wirtschaftlichen Überlegungen scheiterte. Die Verschrottungsaktion wurde daher für unsere Leser und für unser Archiv im Bild festgehalten.



Als letzte Dampflokomotive des Gemeinschaftsbetriebes wird die Lok Nr. 62 zur Verschrottung in die Kesselschmiede der EBW gezogen.



Die letzte Dampflokomotive des Gemeinschafts- betriebes wurde verschrottet

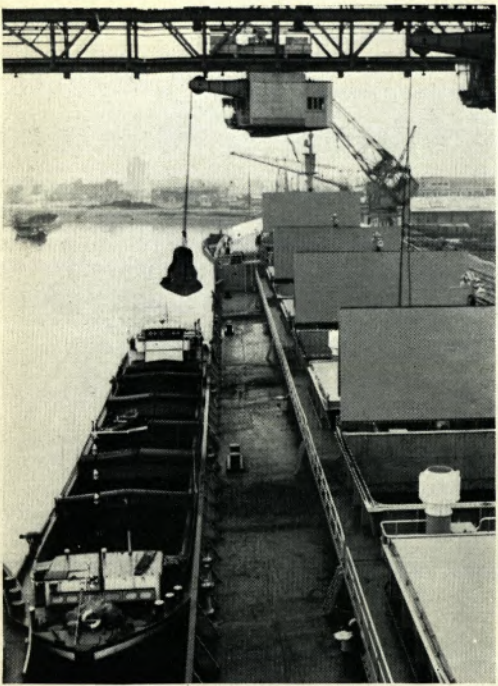
Trost für Eisenbahn-Romantiker

Eine Meldung, die den romantischen Eisenbahnfreund ein wenig betrüben wird, kam dieser Tage aus der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn. 4243 Dampflokomotiven sind im Laufe der letzten Jahre aus dem Betrieb gezogen worden, um ihren elektrisch- und dieselbetriebenen Konkurrenten Platz zu machen. Die Liebhaber der qualmenden Dampflokomotive können sich jedoch nicht nur damit trösten, daß sie heute komfortabler fahren, sondern auch gern hören, daß damit bedeutende Rationalisierungserfolge erzielt werden konnten.

So beträgt die Laufleistung einer elektrischen Lokomotive je Betriebstag 416 km, während die „alte“ Dampflokomotive nur 210 km für sich buchen kann. Ein weiteres Beispiel: 300 000 km beträgt in der Regel die störungsfreie Laufleistung der elektrischen Triebfahrzeuge. Bei den Dampflokomotiven konnte sie zwar in den letzten Jahren von 53 000 auf etwa 139 000 km gesteigert werden, doch ist dies noch nicht die Hälfte der Leistung einer E-Lok auf diesem Gebiet.

Die Bilder 2 und 3 zeigen die verschiedenen Stadien der Verschrottung.





Erste Erzlieferung aus Liberia traf im Hafen Schwelgern ein

Das erste Liberia-Erz für die August Thyssen-Hütte traf am 10. Juni mit dem Erzfrachter „Anita Thyssen“ in Rotterdam ein und konnte, nachdem es mit Schubleichtern und Rheinkähnen stromaufwärts transportiert worden war, wenige Tage später im Hafen Schwelgern gelöst werden. Wie wir bereits vor längerer Zeit berichteten, haben die deutschen Stahlfirmen August Thyssen-Hütte, Phoenix-Rheinrohr, Rheinstahl, Bochumer Verein und Dortmund-Hörder Hüttenunion die „DELIMCO Mining Concession“ gegründet, um im Bong-Range-Gebiet von Liberia ein auf 300 Millionen Tonnen geschätztes Erzlager zu erschließen und nutzbar zu machen. Dieses Erzvorkommen liegt 80 km vom Seehafen Monrovia entfernt im unwegsamen Dschungel. In den letzten fünf Jahren haben hier die deutschen Firmen zusammen mit dem Staat Liberia Straßen, Wege und Unterkünfte gebaut und eine

Erzbahn zum Hafen vorlegt. In der Planung von Erzbahn und Hafen war auch der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen durch seinen ehemaligen Direktor Adolf Müller und durch Herrn Obering. Pilgram maßgeblich beteiligt. Schließlich folgten die erforderlichen Förder- und Aufbereitungsanlagen, da das Roherz bereits an Ort und Stelle zu einem Konzentrat veredelt wird.

Aus dem Erzlager im Dschungel wurde ein afrikanisches Industriegebiet mit den technischen Anlagen und den Lebensnotwendigkeiten für viele Menschen. Ärzte, Techniker und Lehrer holte die DELIMCO nach Bong Range, denn das Erzvorkommen soll nicht nur ausgebeutet werden, sondern zu einer Form der deutsch-afrikanischen Partnerschaft führen, die mit aktiver Entwicklungshilfe erreicht wird. Rund 400 Millionen Mark wurden an Investitionskosten aufgebracht. Erste Förderzahlen lauteten auf drei Millionen Tonnen jährlich, die letzten Planungen versprechen bereits eine Förderung von acht Millionen Tonnen Erzkonzentrat jährlich.

Unser Bild zeigt den Erzfrachter „Anita Thyssen“ im Hafen von Rotterdam während des Umschlages der Erzmassen in Binnenschiffe.



Verkehrs-Sicherheitstage 1965

Komm gut heim!

Unter diesem Motto standen auch in diesem Jahr wieder die internationalen Verkehrs-Sicherheitstage. Vor allem die Frauen und Kinder wünschen dem Mann und Vater angesichts der ständig steigenden Verkehrsunfälle eine gute Heimkehr.

„Komm gut heim“ galt nicht nur für die Verkehrs-Sicherheitstage, sondern soll uns als Mahnung jeden Tag begleiten. Zu groß sind die Opfer, die Tag für Tag dem Straßenverkehr dargebracht werden.

Plakate, die an markanten Punkten aufgehängt wurden und die Ausgabe einer Sondernummer der „Unfallwehr“ sollten auch unsere Belegschaftsmitglieder an die Gefahren des Straßenverkehrs erinnern.

Das Sicherheitswesen führte in Zusammenarbeit mit der Schutzpolizei im Schulungsraum am Tor 4 einen Seh- und Reaktionstest

durch. Am Tor 9 fand eine Kontrolle der Zweiräder statt. Von der Gelegenheit, das Seh- und Reaktionsvermögen zu testen, wurde erfreulicherweise sehr stark Gebrauch gemacht. Die Reaktionszeiten der getesteten Personen lagen in einem guten Bereich. Wenige Ausnahmen lagen unter der gewünschten Zeit. Beim Sehtest dagegen gab es für viele eine Überraschung, als festgestellt wurde, daß ihr Sehvermögen für den Straßenverkehr doch zu wünschen übrigläßt. Das Ergebnis des Sehtestes sollte jeden Verkehrsteilnehmer veranlassen, von Zeit zu Zeit seine Augen überprüfen zu lassen und, falls erforderlich, bald einen Augenarzt aufzusuchen.

Bei der Kontrolle der Zweiräder stellte sich heraus, daß jedes dritte Rad Mängel aufwies. Die häufigsten Fehler wurden an den Bremsen und an der Beleuchtung festgestellt. Die an den Rädern angehefteten „Mängelkarten“ sollten ihre Besitzer ermahnen, diese Mängel bald zu beseitigen und ihr Fahrzeug verkehrssicher zu machen. Bei einer Nachkontrolle außerhalb der Werkstore wird der Unbelehrbare sicher nicht mit einem „blauen Auge“ davonkommen.

Die Aktionen, die wir in unserem Betrieb durchführten, sollten uns alle aufrütteln, den ständig wachsenden Gefahren des Straßenverkehrs zu begegnen. Wenn jeder Verkehrsteilnehmer sich so verhalten würde, wie es der § 1 der Straßenverkehrsordnung fordert, würde viel Leid, das Jahr für Jahr in die Familien getragen wird, vermieden. Viele Verkehrsteilnehmer kennen diesen Paragraphen gar nicht mehr! Oder noch nicht?

Denen wollen wir den Wortlaut noch einmal ins Gedächtnis zurückerufen:

„Jeder Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr hat sich so zu verhalten, daß kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.“

Zur „Selbsthilfe“ noch einige gute Ratschläge, die eigentlich selbstverständlich sein sollten:

Wer heute am Straßenverkehr teilnimmt, muß die Verkehrsregeln und -zeichen kennen,



Bei der Durchführung des Sehtests.

auch wenn er zu den letzten Fußgängern gehört.

Verlaß die Wohnung rechtzeitig! Hast bringt Gefahr!

Stürze nach der Arbeit nicht gleich mit aller Gewalt in den Verkehr! Die Gedanken sind vielleicht noch bei der Arbeit.

Fahre nicht schneller, als es die Vorschrift zuläßt!

Benutze stets den direkten Heimweg! Bei unnötigen Umwegen kann der Versicherungsschutz der Berufsgenossenschaft verlorengehen.

Bedenke, daß Alkohol lange wirksam bleibt! Nach einem „feuchten“ Abend kann morgens, auf der Fahrt zur Arbeit, noch ein gefährlicher Prozentsatz Alkohol im Blut sein.

Halte Dein Fahrzeug verkehrssicher!

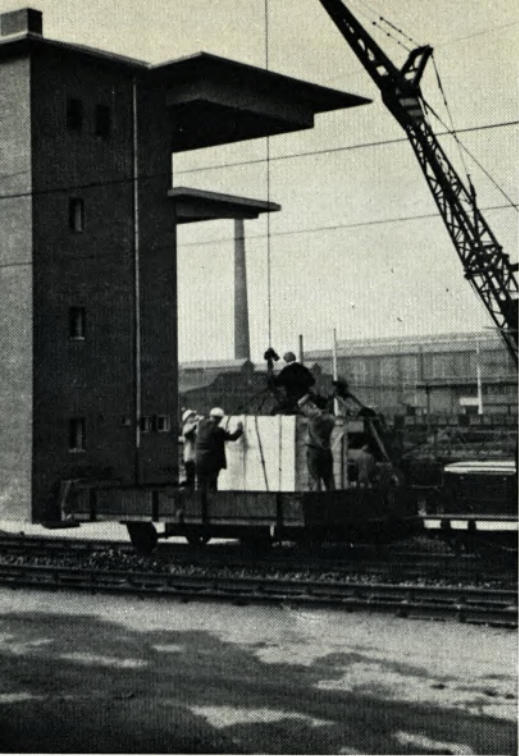
Fußgänger: Achte beim Besteigen und Verlassen öffentlicher Verkehrsmittel auf den übrigen Verkehr! Benutze möglichst gekennzeichnete Übergänge!

Diese Liste der Ratschläge könnte um ein Vielfaches verlängert werden. Sie beruhen alle auf traurigen Erfahrungen und sind einer Überlegung wert.

Wir sind alle mitverantwortlich für das Leben unserer Mitmenschen, das wir durch Leichtsinn und Gleichgültigkeit gefährden können. Denke vor allem aber auch daran:

Deine Familie erwartet Dich gesund zurück!

H. Kie



Die Stahlseile werden in den Lasthaken eingehängt.



Hier schwebt die Kiste schon einige Meter über dem Boden.

Ausbau des neuen Stellwerks Vorbahnhof schreitet voran

Im Zuge der Rationalisierung und Automatisierung und nicht zuletzt der größeren Betriebssicherheit wegen werden die beiden elektromechanischen Stellwerke Vorbahnhof und Klosterstraße durch ein modernes Drucktasten-Stellwerk (Dr-Stellwerk) der Bauart Siemens ersetzt.

Im alten Zustand waren an das Stellwerk Vorbahnhof 21 Signale, 13 einfache und 3 doppelte Kreuzungsweichen angeschlossen, und vom Stellwerk Klosterstraße wurden 34 Signale, 33 einfache und 2 doppelte Kreuzungsweichen bedient. Insgesamt fahren die Rangiereinheiten über 22 gesicherte Fahrstraßen. Nach dem Gleisumbau dieser beiden Stellwerksbezirke werden an das neue Stellwerk Vorbahnhof 26 Hp 00-, 65 Sh 0/1- und 6 Vorsignale, 65 einfache, eine K- und 9 doppelte Kreuzungsweichen sowie 4 Gleissperren angeschlossen. Über 51 ge-

sicherte Fahrstraßen werden unsere Rangiereinheiten durch diesen Bahnhof fahren.

Das Herz eines Dr-Stellwerkes sind die Relaisgruppen, die zusammengefaßt auf Relaisgestellen im Relaisraum untergebracht sind. Gesteuert werden diese Relais durch den Stellwerkswärter von einem Stelltisch aus, der sich in unserem neuen Stellwerk in einer Stellwerkskanzle 10 m über den Gleisen befindet. Bevor nun diese Kanzel verglast wird, mußte der Stelltisch, der mit Verpackung 10 Zentner wiegt, dorthin transportiert werden. Dazu wurde ein Autokran eingesetzt, der die Kiste mit dem Stelltisch von einem Rottenkraftwagen aus 10 m hinauf in den künftigen Stellwerksraum hob.

Unsere Bilder zeigen den Ablauf dieser nicht ganz einfachen Arbeit.

K. H. Krummel

Die Kiste hat bereits die richtige Höhe erreicht, und nun gilt es, sie in die Kanzel zu heben.

Es ist geschafft, die Kiste kann abgesetzt werden. ►►





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.

Verkehrsabfertiger im verkehrlichen Abfertigungsdienst

Heute stellen wir unseren Lesern den Verkehrsabfertiger Karl Benzek vor. Er ist 41 Jahre alt und seit 1952 im Dienst des Gemeinschaftsbetriebes. Den Kontakt zu den Aufgaben der hiesigen Industrie fand unser Mitarbeiter durch seinen Vater, der über 40 Jahre bei unserer Muttergesellschaft der ATH beschäftigt war. Seine Grundausbildung erhielt Herr Benzek im Bereich PHX-RR, Werk Hüttenbetrieb. Bereits 1956 nahm er seine Tätigkeit in unserem größten DB-Anschluß Oberhausen West auf.

machen die Schwierigkeit der Aufgabe deutlich, zeigen aber zugleich, welche Bedeutung der gestellten Aufgabe zukommt.

Die Erkenntnis, welches Transportmittel (Schiene, Band, LKW) den jeweiligen Transport am wirtschaftlichsten durchführt, kann durch Einzeluntersuchungen gewonnen werden. Laufende Dispositionsentscheidungen setzen jedoch jederzeit Kenntnis über Transportbedarf einerseits und Standort sowie Ladezustand der Betriebsmittel andererseits voraus.

Die permanente Inventur des Wagenparkes nach Standort und Ladezustand nimmt das Personal unseres externen verkehrlichen Abfertigungsdienstes vor.

In regelmäßigen Rundgängen innerhalb seines Abfertigungsbereiches erfaßt der Verkehrsabfertiger neu eingegangene Wagen, die Zustandsveränderungen vorhandener Wagen und den Wagenausgang. Dabei notiert er Wagen-Nr., Ladestelle, Zustand, Monat, Tag, Stunde und bei beladenem Ausgang auf Grund der Beklebung (Bild 1) Ladungsart, evtl. Gewicht der Ladung und das Kostenträgerkonto. In erster Linie dienen diese Aufschreibungen als Grundlage für die Dispositionserfordernisse des Eisenbahnbetriebsdienstes. Zu festgelegten Zeiten gibt der Verkehrsabfertiger den Dispositionszentralen an, wieviel Wagen welcher Gattung in welchem Ladezustand in welchem Bezirk vorhanden sind. Daneben werden zugleich folgende Angaben gewonnen:

1. Nachweis der ordnungsmäßigen Durchführung eines Transportes;
2. Kontrollnachweis für den Umlauf der Wagen (zugleich für Kostenträgerrechnung);
3. Nachweis für Ladefristenüberschreitungen und deren Verrechnung;
4. Nachweis sonstiger Verlustzeiten im Wagen-umlauf;
5. Abrechnungsgrundlage für die Verrechnung von Einzelsendungen;
6. Kontrollgrundlage für Wagenentladungen durch Unternehmer;
7. Statistische Nachweise.

Eine Intensivierung der Aufgaben, insbesondere hinsichtlich ihrer zeitlichen Folge und der Unmittelbarkeit ihrer Zurverfügungstellung an eine Zentrale, ist bereits seit längerer Zeit mit Erfolg in den DB-Anschlußbahnhöfen durch



Bild 1

Es ist Aufgabe unseres Werksbahnbetriebes, die gestellten Transportanforderungen der Produktionsbetriebe mit dem geringstmöglichen Aufwand an Lok-, Wagen- und Arbeitsstunden durchzuführen. Die große Zahl der Anforderungen, ihre Vielfalt hinsichtlich Mengen, zeitlichem Ablauf und unterschiedlichem Betriebsmittelbedarf und die räumliche Ausdehnung des Gleisnetzes mit über 700 Be- und Entladestellen

Unfreiwillige Brautwerbung auf dem Ammersee

Auch widerspenstige Schwiegerväter lassen manchmal mit sich reden

Auf der Landebrücke warteten Anschlußreisende auf den Dampfer. Vor der Sperre standen zwei Männer. Der Älteste versuchte seine Zigarre anzuzünden, doch die frische Brise löschte jedes Zündholz augenblicklich aus.

Der jüngere konnte nicht länger zusehen. „Gestatten“, sagte er, indem er die Streichholzschachtel ergriff. Er riß ein Hölzchen an und wölbte die Hände zu einem Hohlraum. Darin brannte das Zündholz ohne zu flackern. Der Ältere bekam endlich Feuer für die Zigarre. „Danke“, sagte er. „Sie haben geschickte Hände.“ Der junge Mann verbeugte sich leicht. Da ertönte die Glocke, der Dampfer legte an, und die Passagiere stiegen an Bord. Nach kurzem Aufenthalt fuhr das Schiff weiter.

Der Ältere ging in die Kajüte und bestellte sich eine Tasse Schwarzen. Nicht lange, und auch der junge Mann trat ein. Er ließ sich einen Kognak bringen, den er auf einen Schluck trank. „Noch einen“, rief er dem Steward zu. – „Na, na“, sagte der Ältere, „Sie gehen ja tüchtig ins Zeug!“

Der junge Mann lächelte: „Ich habe es nötig. Ich bin auf dem Wege zu einem widerspenstigen Brautvater.“

„Hat er an Ihnen irgend etwas auszusetzen?“

„Mein Beruf paßt ihm nicht.“ –

„Dann sind Sie wohl Scherenschleifer?“

„Ungefähr. Ich bin Kunstmaler. Man hält mich deshalb für unfähig, eine Frau zu ernähren.“ Der junge Mann kippte auch den zweiten Kognak.

„Tja“, sagte der Ältere. „Was soll man da sagen? Mir scheint, die Sache hat zwei Seiten. Ihr Lebensmut spricht für sie. Hingegen darf man einem Vater nicht verargen, wenn er seine Tochter in gesicherten Verhältnissen wissen will. Auch ich wäre nicht einverstanden, wenn meine Tochter aufs Geratewohl heiratete.“ – „Ist das nicht kleinmütig?“ erwiderte der Maler. „Ihre Tochter heiratet doch nicht nur, um versorgt zu sein, sondern weil sie den Mann liebt! Ist es nicht wichtiger, eine Tochter im bescheidenen Rahmen glücklich zu wissen, als vielleicht vergrämt und unzufrieden in sogenannten gesicherten Ver-

hältnissen? Die gibt es heutzutage nicht mehr. Wir alle leben von heute auf morgen, ob wir es wahrhaben wollen oder nicht.“

Der Zuhörer wirbelte mit den Fingern auf die Tischplatte und fragte hartnäckig: „Aber wovon wollen Sie denn mit einer Frau leben, wenn sich kein Käufer findet für ihre Bilder?“ – „Ich bin auch als Illustrator beschäftigt. Und sollte der Fall, von dem Sie unken, einmal eintreten, dann kann ich mich auch als Anstreicher betätigen. Oder glauben Sie, ich lege meine Hände in

Der Weg zum Arbeitsplatz

Tausend Gesichter sind ihm zu eigen,
Alle wird er im Zeitlauf dir zeigen:
Frohsinn und Trübsal, Hasten und Eilen,
Freude und Leid und stilles Verweilen.

Frühling und Sommer, Herbstzeit und Winter,
Technik und Tiere, spielende Kinder,
Bäume und Häuser, Menschen in Massen,
Prägen das Antlitz all' unsrer Straßen.

Was dir vermag die Umwelt zu geben,
Wie du dein Schicksal meisterst im Leben,
So – und nicht anders – wirst du auch sehen
Wege und Stege, die mußt du gehen.

Wenn dich beglückt das Wachsen und Werden,
Duft dich berauscht, aus taufrischer Erden,
Wenn du das Gute suchest im Heute,
Blüht auch am Weg zur Arbeit dir Freude.

Tausend Gesichter sind ihm zu eigen,
Alle wird er im Zeitlauf dir zeigen.
Heute voll Glück und morgen voll Fehle
So sehen ihn Augen, Herz und die Seele.

Heidy Nöthlichs

den Schoß, wenn Not am Mann ist?“ – Der Ältere winkte ab: „Ich will Ihren Standpunkt gern anerkennen. Nur eine Frage noch. Haben Sie das, was Sie mir entgegenhielten, auch dem Vater Ihrer Braut schon gesagt?“ – „Noch nicht, aber ich bin auf dem Wege zu ihm.“

„Es wäre besser gewesen, Sie hätten schon früher mit ihm gesprochen, ehe die Spannung aufkam.“

Der Maler schüttelte den Kopf: „Ich hatte bisher weder Lust noch Gelegenheit, den alten Wüterich mit den wurm-

stichigen Ansichten persönlich kennenzulernen. Er ist stur gegen unsere Heirat.“

„Und Sie waren natürlich prompt beleidigt und begnügten sich, dem alten Wüterich zu grollen, nicht wahr?“ –

„Was hätte ich sonst tun sollen?“

„Ich will es Ihnen verraten, junger Mann. Sie hätten den Brautvater schon längst aufsuchen sollen. Es ist auch heute noch üblich, daß man bei ihm um die Hand der Tochter anhält und sich bespricht. So aber kennt er den Bräutigam nur vom Hörensagen. Wie kann er da seinen Segen mit gutem Gewissen geben?“

„Hm“, meinte der Maler. „Vielleicht haben Sie recht. Übrigens, lassen Sie Ihren Kaffee nicht kalt werden!“

Das Schiff näherte sich dem Ufer und stoppte. Die Glocke ertönte, der Name des Landeplatzes wurde ausgerufen. Der Maler erhob sich. „Ich bin am Ziel“, sagte er. – „Ich ebenfalls“, erwiderte der Ältere. Sie stiegen an Deck und verließen das Schiff. Der Himmel klarte auf. Zwischen den Wolken brach golden die Sonne durch.

Als die beiden Männer den Landungsteg hinter sich hatten und am Ufer standen, bemerkten sie eine wohlbekannte Mädchengestalt, die hinter dem Bootshaus entwand.

„Sind Sie hier ansässig?“ fragte zögernd der junge Mann.

„Seit Jahren“, nickte der Ältere jovial.

„Dann bitte ich Sie, unser Kajütengespräch als vertraulich zu betrachten. Der Kognak hatte mich redselig gemacht. Ist sonst nicht meine Art. Sie verstehen?“

„Vollkommen, Junge, vollkommen! Du kannst dich – haha – auf den alten Wüterich mit den wurmstichigen Ansichten durchaus verlassen – haha haha!“ Er lachte dröhnend und klopfte dem Maler auf die Schulter, der ein wenig geistreiches Gesicht schnitt.

In diesem Augenblick trat das Mädchen, das seinen Vater selten so fröhlich gesehen hatte, aus dem Schatten des Bootshauses in die Sonne. Gert Lynch

Jutta und die Philosophie

Ich stand auf Bahnsteig 4 und dachte an Jutta. Alle zehn Minuten kam hier ein Vorortzug an. Mit dem Zug um 14.03 Uhr würde sie kommen, hatte sie mir am Telefon gesagt.

Es war nicht das erste Mal, daß ich Jutta erwartete. Seit ungefähr einem halben Jahr trafen wir uns hier an jedem Samstagnachmittag.

Meine Stimmung war... Na ja, am liebsten hätte ich hier auf dem Bahnsteig laut gesungen. So wie in der Badewanne, in der ich Caruso nacheifere, wenn ich gut aufgelegt bin. Aber Bahnsteige haben keine Kachelwände, und weil ich mich nicht gern blamieren wollte, piff ich mir stattdessen ein Lied, immerhin ziemlich laut.

Es war 14.03 Uhr. Gleich würde Jutta kommen. Was sie wohl heute tragen mochte? Sie hat Geschmack und liebt stets kleine Veränderungen in ihrer Erscheinung. Nichts Extravaganter und Aufwendiges; aber elegant erschien sie mir stets.

Nun fuhr der Zug ein. Die Reisenden verließen eilig den Bahnsteig, ihrem Wochenende entgegenstrebend. Jutta war nicht dabei. Sie würde mit dem nächsten Zug kommen.

Aber meine Hand mit dem kleinen Blumenstrauß wurde feucht. Ich legte das bunte Gebinde auf eine Bank, gleich unter der großen Bahnsteiguhr, und dachte noch ein bißchen über Jutta nach. Ich denke überhaupt gern über Jutta nach. Bald wollen wir uns verloben. Mit ihren Eltern sollte ich jetzt wohl bald einmal darüber sprechen.

14.13 Uhr, der nächste Zug. Kein Jutta. Jetzt piff ich nicht mehr.

14.23 Uhr: Nichts von Jutta zu sehen. Die Unpünktlichkeit, die ich ohnehin nicht schätze, begann mich zu ärgern. Ich nahm den Blumenstrauß und wanderte ungeduldig über den Bahnsteig.

14.33 Uhr: Der Zug war pünktlich, aber Jutta nicht. Meine gute Stimmung war fort. Und Zweifel nagten: War Jutta nicht beim letzten Male etwas anders gewesen als sonst? Hatte sie unser Telefongespräch nicht ziemlich kurz abgebrochen? War etwas los mit uns? Würde sie vielleicht gar nicht kommen? Wie dumm von mir, dachte ich dann, irgend etwas konnte immer dazwischenkommen; die Verspätung würde sich ganz einfach aufklären.

14.43: Noch ein Zug ohne Jutta. Ich

ließ die Blumen achtlos auf der Bank liegen und wandte mich zum Gehen. Doch dann hielt mich doch etwas. Grimmig stellte ich Jutta ein Ultimatum: Ein Zug noch, und dann Schluß. Schluß: Schluß!

Gewissermaßen stufenweise von Zug zu Zug hatte ich mich in einen eifersüchtigen und zornigen Zeitgenossen verwandelt. Etwas Ähnliches mochte wohl auch einst Hegel widerfahren sein, als ihm die These von den Knotenlinien der Maßverhältnisse einfiel. Ich beschloß, mich an das Vorbild zu halten und die ganze Angelegenheit gleichsam philosophisch zu nehmen. Der weiteren Entwicklung blickte ich nun mit einem grimmigen Interesse entgegen.

14.53 Uhr: Der Zug fuhr ein, aber eine Jutta war nicht zu sehen. Ich zuckte mit den Achseln und schritt zum Ausgang.

Spatzen-Klage

Auf einem Draht, in einer Reih, da saßen mal der Spatzen drei. Sie klagten über Zeit und Not, vorwiegend übers „tägliche Brot“. Der älteste sprach: „Es läßt sich nicht bestreiten, es gab für uns mal gute, fette Zeiten! Viel Rößlein trabten durch der Straßen Stille, und Fallobst gab's in reicher Fülle, das dampfend auf der Straße lag am Morgen und am Nachmittag. Doch eines Tags – ganz ungestüm – ist dann ein schwarzes Ungeheuer unheimlich durch die Stadt gerast; mich häß' es beinahe noch vergast! Wie schrecklich, dacht' ich im Entfliehn, was blau dort schwebt, stinkt wie Benzin. Erst später wurde mir dann klar, daß dies das erste Auto war. – Zunehmend hat die ganze Welt sich nun auf Autos umgestellt; man huldigt der Motorenkraft und hat das Pferd ganz abgeschafft. Den Menschen fehlte plötzlich Zeit, und aus war die Gemütlichkeit! Ihr Schlagwort ist: Mechanisieren! Wir Spatzen aber vegetieren. Schaut nur herab aufs Straßenpflaster, dort gibt's nur Pkw und Laster. Drum, Freunde, wer kann's uns verwehren, wenn wir der Stadt den Rücken kehren. Ach, wenn's noch mal wie früher wär, wohl gibt's noch Straßen –, doch Freunde gar nicht mehr!“

Willi Fethke

Zahlen-Knobelei

Lokführer Zülig wird gefragt, wieviel Wagen seine Zugeinheit umfaßt. Er sagt: „Es sind nur zweiaxlige und vierachsige Wagen im Zug, und zwar sind es insgesamt 36 Wagen mit 100 Achsen.“

Wieviel Wagen von jeder Sorte sind es?

H. H. Wenzel

Aber da rief eine vertraute Stimme: „Hans!“

Natürlich war es Jutta, die Langerwartete. Atemlos kam sie vom Nachbarbahnsteig her die Treppe heraufgelaufen und fiel mir kurzerhand um den Hals. Sie war bei einigen Einkäufen – auch etwas für mich war dabei! – aufgehalten worden, hatte dann noch einen Vorortzug verpaßt und deshalb den späteren, aber schnelleren Eilzug genommen. Ganz einfach. Alles war klar. Ich war selig. Was kümmerte mich jetzt noch Hegel? Neues Vorbild war eher Alexander der Große, der den berühmten Gordischen Knoten zerschlug. Denn Jutta hatte alle bei mir etwa gebildeten „Verknötungen“ mit einem Schlag gelöst.

Eingehängt liefen wir die Bahnsteigtreppe hinunter. Die Blumen auf der Bank unter der Bahnsteiguhr blieben zurück. Ich hatte sie ganz vergessen.

–hansa–

Silbenrätsel

„Aus der Welt der Oper“

Aus den Silben

a – aus – car – co – da – de – dem – der – do – don – e – e – ent – eu – fan – fen – fi – frei – füh – ge – ge – gen – gin – gold – grin – hans – häu – hen – hei – hu – i – i – kin – kö – land – le – lek – li – li – ling – lo – lo – ma – mann – me – me – men – ne – ne – nigs – nor – not – o – o – o – pas – qua – rail – re – rhein – rung – sa – schmied – schütz – se – ser – sor – si – tann – te – ti – tief – ten – tra – tus – tut – van – vi – waf

sind von den nachstehenden Komponisten die Opern zu suchen, deren Anfangsbuchstaben, von oben nach unten gelesen, einen sinnvollen Spruch ergeben:

1. Oper von Lortzing.....
2. Oper von Rich. Strauß.....
3. Oper von W. Egl.....
4. Oper von Donizetti.....
5. Oper von Mozart.....
6. Oper von Bellini.....
7. Oper von Humperdinck.....
8. Oper von Wagner.....
9. Oper von Rich. Strauß.....
10. Oper von Mozart.....
11. Oper von Meyerbeer.....
12. Oper von Verdi.....
13. Oper von Beethoven.....
14. Oper von Weber.....
15. Oper von d'Albert.....
16. Oper von Wagner.....
17. Oper von Tschaiowsky.....
18. Oper von Mozart.....
19. Oper von Bizet.....
20. Oper von Marschner.....
21. Oper von Mozart.....
22. Oper von Kienzl.....
23. Oper von Wagner.....

P. Rütten



Bild 2

Einsatz von Fernschreibern der Firma Siemens & Halske erreicht worden. Die Uraufschreibungen brauchen nicht mehr in Reinschrift-rapporte übertragen zu werden; sie werden vielmehr unmittelbar in die Datenfernübertragungs-anlage eingegeben (Bild 2). In der Zentrale im Bereich der Verwaltung geben Lochstreifen-geräte (Bild 3) die Daten in Lochstreifen ab. Lochstreifenleser können die Daten vom Lochstreifen unmittelbar in eine zentrale Datenver-arbeitungsanlage einsteuern. Dort werden sie programmgemäß verarbeitet.

Eine wesentlich stärkere Intensivierung der Aufgaben des externen verkehrlichen Abfertigungsdienstes erlaubt nun das Datenfernver-arbeitungssystem 1050 der Firma IBM (Bild 4), das auch den Erfordernissen der Wagenerfassung in den werksinternen Abfertigungsbereichen voll gerecht wird. Der Verkehrsabfertiger wird von Schreibaufgaben weitgehend entbunden, da ihm zu Schichtbeginn eine Liste der in seinem Bereich vorhandenen Wagen nach Standort und Zu-stand zugespielt wird. Damit wird die Zahl der Rundgänge erhöht und die Bestandsveränderungserfassung nahezu lückenlos. Außerdem werden die zugegebenen Daten unmittelbar in den Rechner eingegeben, auf ihre Richtigkeit laut Programm überprüft und für die Dispositions-bedürfnisse aktuell verarbeitet und ausgedruckt. Im Laufe des Monats September dieses Jahres wird das neue System eingeführt. Damit sind aktuelle und lückenlose Wagenbestands- und -zustandsangaben als wichtiger Schritt zum wirtschaftlichen Einsatz des Wagenparkes erreicht.

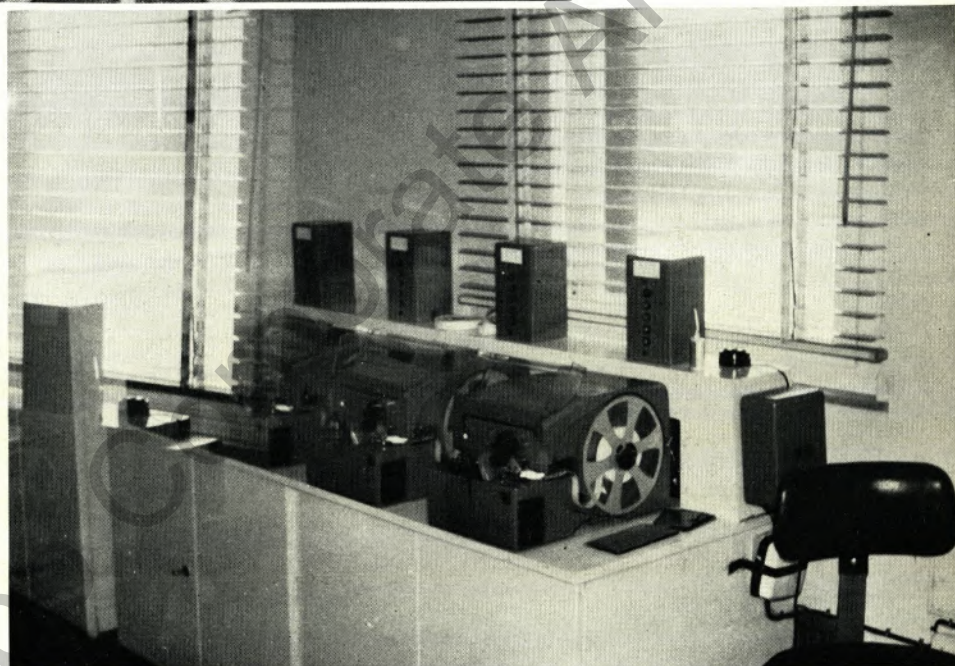


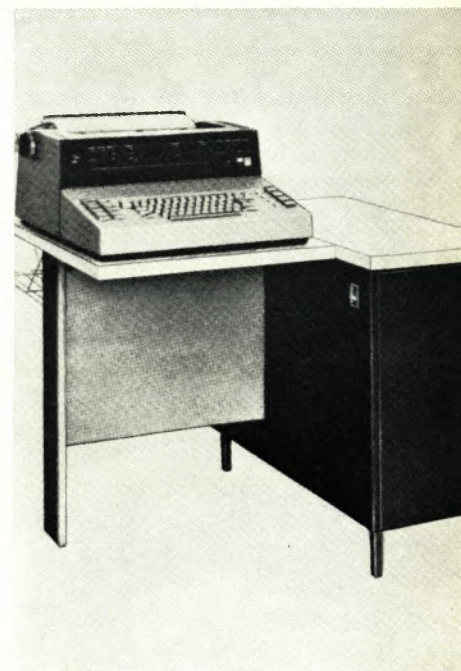
Bild 3

Die interessante und für die Dispositionserfordernisse der Werksbahn so wichtige Tätigkeit des Verkehrsabfertigers erfordert eine gute körperliche Konstitution, eine gute Auffassungsgabe und die Bereitschaft, die Arbeiten gewissenhaft und selbständig zu erledigen. Eine einwandfreie körperliche Verfassung ist erforderlich, da die Aufschreibungen während ausgedehnter Rundgänge in dreischichtigem Einsatz unabhängig von der jeweiligen Witterung gemacht werden müssen. Ob heißer Sommer, ob Regen, ob Schnee und Kälte — alle Aufnahmen werden draußen am Wagen gemacht. Auch an Sonn- und Feiertagen darf es nicht an der Bereitschaft fehlen, für unsere Firma Dienst zu tun.

Kenntnis der betrieblichen Situation einerseits und Wissen um die Funktion der zentralen Datenverarbeitung andererseits sind Voraussetzungen für eine produktive Tätigkeit.

S. Körner

Bild 4



EH-MITTEILUNGEN

Zahltag für Lohnempfänger

Nachstehend geben wir die nächsten Zahlungstermine für unsere Lohnempfänger bekannt:

Abrechnung Monat Juli 1965
am 11. August 1965;

Abrechnung Monat August 1965
am 10. September 1965;

Abrechnung Monat September 1965
am 12. Oktober 1965;

Abrechnung Monat Oktober 1965
am 11. November 1965;

Abrechnung Monat November 1965
am 10. Dezember 1965.

Personalien

Mit Wirkung vom 1. Juni 1965 übernahm der Leiter des Techn. Wagendienstes in unserem Betriebsmaschinendienst, Herr Heinz Büschgen, die Vertretung des Leiters des Betriebsmaschinendienstes (BM-L).

Herr Büschgen wurde vom gleichen Zeitpunkt ab zum Betriebsleiter ernannt.

Unfälle melden oder vom Arbeitskollegen melden lassen

In letzter Zeit haben sich in einigen Fällen bei der Untersuchung von Unfällen und bei der Klärung versicherungsrechtlicher Fragen Schwierigkeiten ergeben, weil die Unfälle nicht unverzüglich dem Betrieb, der die Unfallanzeige an die Berufsgenossenschaft zu erstatten hat, gemeldet worden sind. Wir machen darauf aufmerksam, daß nach § 7 der Unfallverhütungsvorschrift „Erste Hilfe“ dem Betrieb jede Verletzung unverzüglich zu melden ist. Ist der Verletzte hierzu nicht imstande, hat die Meldepflicht derjenige Betriebsangehörige, der zuerst von dem Unfall erfährt.

Wir bitten, in Zukunft zur Vermeidung unnötiger Schwierigkeiten für die Versicherten hierauf zu achten.

Blick in die Unfall-Statistik der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft

Im Jahre 1964 ereigneten sich in den Mitgliedsbetrieben 49 945 (45 026) meldepflichtige Unfälle, 1593 (1604) erstmalig entschädigte Unfälle, 63 (75) tödliche Unfälle.

In dem gleichen Jahr ereigneten sich 46 (33) tödliche Wegeunfälle. Die Zahl der tödlichen Berufskrankheiten betrug 7 (7).

Die Zahl der meldepflichtigen Unfälle, bezogen auf 1000 Beschäftigte, war bei den ausländischen Arbeitskräften im Jahre 1964 3,27mal höher als bei den deutschen Arbeitskräften. Bei den erstmalig entschädigten Unfällen lag diese Zahl bei 1,39. Statistische Erhebungen, die in einzelnen Mitglieds-

betrieben durchgeführt worden sind, zeigten, daß die Zahl der Unfälle ausländischer Arbeitskräfte, die unter die Gruppe „Neulinge“ fallen, größer ist als die vergleichbarer deutscher Arbeitskräfte. Aus diesem Grunde ist eine sorgfältige Eingliederung der ausländischen Arbeitskräfte in den Arbeitsprozeß mehr als bisher dringend erforderlich. (Die Zahlen in den Klammern beziehen sich auf das Jahr 1963.)

35 Pensionäre des Gemeinschaftsbetriebes nahmen Abschied

In einer kleinen Feierstunde am 1. Juli im Schifferheim wurden 35 Mitarbeiter, die im ersten Halbjahr 1965 in Pension gingen, verabschiedet. Herr Direktor Christophers wies in seiner Ansprache besonders auf die Treue hin, welche die nun Ausscheidenden dem Gemeinschaftsbetrieb und seinen Vorgesängern gehalten haben. Neun Pensionäre konnten während ihrer Dienstzeit ihr 25-jähriges, zwanzig ihr 40jähriges Dienstjubiläum feiern und vier waren 49 bzw. 50 Jahre bei uns tätig. In einem Rückblick auf die vergangenen Jahrzehnte sprach Herr Christophers von den schweren Zeiten während der beiden Weltkriege, während der Inflationszeit und nach dem 2. Weltkrieg vor der Währungsreform, wo der Lohn eines ganzen Arbeitstages oft nicht den Schwarzmarktpreis einer Schachtel Zigaretten erreichte. Er übermittelte im Namen der Geschäftsführung den Pensionären seinen ganz besonderen Dank dafür, daß diese ihre Arbeitskraft trotz aller Widrigkeiten ununterbrochen dem Betrieb zur Verfügung stellten und nur dadurch die großen Aufbauleistungen nach dem 2. Weltkrieg erreicht werden konnten. Mit seinem Dank verband Direktor Christophers die Wünsche für die Zukunft: Gesundheit und Zufriedenheit und schloß mit einem herzlichen „Glückauf“.

Als Vorsitzender der Betriebsvertretung bedankte sich Herr Aulmann für die Abschiedsfeier und bat die ausscheidenden Pensionäre, denen er alles Gute wünschte, den Kontakt mit ihren früheren Kollegen und mit dem Betrieb nicht ganz abreißen zu lassen.

Pensionär Scheffel sprach der Geschäftsführung den Dank im Namen aller Ausscheidenden aus und gedachte dabei der Vorgesänger unserer jetzigen Geschäftsführer, der Herren Direktoren Hoffmann und Müller, die den schönen Brauch, die halbjährlich ausgeschiedenen Mitarbeiter zu einer Feierstunde einzuladen, eingeführt haben.

Kinderfest des Eisenbahnbetriebs-Süd

Am Sonntag, dem 20. Juni 1965, veranstaltete der Fußballclub Eisenbahn-Süd im Hamborner Stadtpark ein Kinderfest. Nicht nur von den Kindern, sondern auch von den anwesenden Eltern wurde dieses Ereignis als ein der reinen Freude und Entspannung



dienendes Erlebnis gewertet. Die Kinder, denen dieser Tag in erster Linie gewidmet war, hatten viel Freude und Spaß bei lustigen Spielen. Schokolade und Bonbons waren der Lohn. Zur Stärkung gab es dann Kakao und Kuchen, soviel die Kinderherzen begehrt. Eine der Attraktionen war an diesem Tage der Luftballonstart. Ca. 100 bunte Luftballons, an denen die Adressen der beteiligten Kinder befestigt waren, stiegen gleichzeitig auf. Es war ein sehr schönes Bild. Den unbestrittenen Höhepunkt bildete aber das zum Abschluß stattfindende Fußballspiel der Väter. Nach dem Motto „Altes Herz wird wieder jung“ (oder „Es zittern die morschen Knochen“) wurde, mit vielen lustigen Einlagen versehen, 2 x 20 Minuten Fußball gespielt. Der Lohn für die Väter bestand, wenn auch etwas später eintretend, in einem kräftigen Muskelkater. Es würde zu weit führen, wollte man all das Erlebte hier berichten. Alles in allem kann gesagt werden, daß sich nicht nur das Wetter an diesem Tage, sondern auch die Begeisterung in den Gesichtern der Teilnehmer widerspiegelte. All denen, die den Mut aufbrachten, praktisch aus dem Nichts soviel Harmonie und Stimmung zu zaubern, muß an dieser Stelle Anerkennung und Dank ausgesprochen werden. Abschließend sei noch vermerkt, daß alle entstandenen Kosten aus Spenden gedeckt wurden.

M. Steiner

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Friedrich Berger
Lokführer,
Betr.-Masch.-Dienst-Nord
eingetreten: 22. 9. 1925



Heinrich Nottebohm
Abteilungsleiter,
Materialwirtschaft
eingetreten: 26. 9. 1925



Stephan Kempiak
Hafenvorarbeiter,
Hafen Schwelgern
eingetreten: 29. 9. 1925



Otto Löhl
Lokführer,
Betr.-Masch.-Dienst-Nord
eingetreten: 27. 10. 1925

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Rangieraufseher Heinz Effenberg, EB-Nord (6. 9.), Werkzeugausgeber Hermann Kiehl, EBW (27. 9.), Rangierer Herbert Wetsch, EB-Nord (1. 10.), Schlosser Helmut

Balkow, Fahrleitungsmeisterei (1. 10.), Weichensteller Franz Zielinski, EB-Nord (8. 10.), Lokführer Herbert Körner, Betr.-Masch.-Dienst-Süd (29. 10.).

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Hasan Huseyin Coskun, Eisenbahn-Nord
mit Serife Üsumcu
am 6. 3. 1965
Peyami Arman, Eisenbahn-Nord
mit Ayten Turan
am 8. 3. 1965
Herbert Heininger, Betr.-Masch.-Dienst-Nord
mit Rita Schmidt
am 1. 4. 1965
Horst Elzner, Rechnungswesen
mit Marliese Kühn
am 29. 4. 1965
Willi Hausleitner, Eisenbahn-Nord
mit Ruth Langner, geb. Müller
am 7. 5. 1965
Alfred Weiss, Bauabt.-Oberbau-Nord
mit Hildegard Weller
am 14. 5. 1965
Hugo Allhorn, Bauabt.-Oberbau-Süd
mit Hilda Jüngst
am 21. 5. 1965
Horst Dinkelbach, Eisenbahn-Nord
mit Christa Kindscher, geb. Hübert
am 25. 5. 1965
Marianne Verhülsdonk, Verwaltung
mit Erwin Dudda
am 3. 6. 1965
Gerd Stawenow, Organisation
mit Elinora Schreurs
am 3. 6. 1965

Siegfried Fengler, Hafen Schwelgern
mit Luzie Respondek
am 16. 6. 1965

Nachwuchs kam an:

Semsettin, 7. 2. 1965
Refik Batmaz, Eisenbahn-Süd
Kadriya, 10. 2. 1965
Hüseyin Aksöz, Eisenbahn-Nord
Dogan, 4. 3. 1965
Ali Yildirim, Eisenbahn-Nord
Hasan, 5. 3. 1965
Vehbi Aykut, Eisenbahn-Süd
Bülent, 1. 4. 1965
Asim Bilge, Eisenbahn-Nord
Aynur, 11. 4. 1965
Duran Parmak, Eisenbahn-Nord
Frank, 23. 4. 1965
Manfred Jebavy, Hafen Schwelgern
Detlef, 24. 4. 1965
Theo Höffner, EBW
Sükran, 24. 4. 1965
Nejmettin Aydin, Eisenbahn-Süd
Petra, 26. 4. 1965
Alois Matzken, Betr.-Masch.-Dienst-N.
Christina, 27. 4. 1965
Hans-Dieter Dus, Fahrleitungsmeisterei
Heike, 27. 4. 1965
Günter Warnecke, Bauabt.-Oberbau-N.
Dirk, 29. 4. 1965
Heinz Pietruszka, Eisenbahn-Nord
Sabine, 30. 4. 1965
Karl Schlott, Eisenbahn-Nord

Bettina, 1. 5. 1965
Wilhelm Heidermann, Eisenbahn-Nord
Filiz, 1. 5. 1965
Izzet Cural, Eisenbahn-Nord
Dirk, 2. 5. 1965
Günter Posorski, Bauabt.-Oberbau-N.
Ralf, 3. 5. 1965
Rudolf Benke, Eisenbahn-Nord
Savas, 10. 5. 1965
Mehmet Erkan, Eisenbahn-Nord
Cicek, 11. 5. 1965
Mustafa Bedel, Eisenbahn-Nord
Hans-Jörg, 16. 5. 1965
Friedhelm Plum, Signalmeisterei
Erol } 17. 5. 1965
Güler }
Ali Karaca, Eisenbahn-Nord
Kirsten, 19. 5. 1965
Walter Hamacher, Eisenbahn-Nord
Regina, 20. 5. 1965
Gisbert Motz, Betr.-Masch.-Dienst-N.
Gabriele, 23. 5. 1965
Ernst Blümke, Betr.-Masch.-Dienst-N.
Mike, 24. 5. 1965
Bernhard Müller, Fahrleitungsmeisterei
Sevda, 24. 5. 1965
Hasan Zengin, Eisenbahn-Nord
Andrea, 29. 5. 1965
Karl-Heinz Schmitz, EBW
Uwe, 8. 6. 1965
Friedrich Richter, Betr.-Masch.-Dienst-Nord

Heike, 9. 6. 1965

Karl-Heinz Göbel, Verkehrsabteilung
Marlies, 10. 6. 1965

Martin Nitsche, Bauabt.-Oberbau-N.

Birgit, 12. 6. 1965

Erich Fuchs, Bauabt.-Oberbau-Nord

Dirk Klaus, 13. 6. 1965

Dieter Schulte, Verkehrsabteilung

Uwe, 16. 6. 1965

Bodo Wesselbaum, Eisenbahn-Süd

Sevtap, 17. 6. 1965

Mehmet Sevim, Eisenbahn-Nord

Udo, 20. 6. 1965

Franz Pacynski, Betr.-Masch.-Dienst-S.

Goldene Hochzeit:

Thomas Dolata, früher Weichensteller
geb. 14. 9. 1887

wohnhaft: Duisburg-Hamborn,
Schwarzkopfstraße 2
verheiratet: 14. 10. 1915

Geburtstage:

Gottlieb Henschel, früher Schlosser
geb. 18. 9. 1885 (80 Jahre)
wohnhaft: Duisburg-Hamborn,
Heidestr. 18

Johann Messer, früher Lokführer
geb. 27. 9. 1885 (80 Jahre)
wohnhaft: Duisburg-Meiderich,
Gerhardstr. 16

Theodor Dehmelt, früher Lokführer
geb. 29. 9. 1885 (80 Jahre)
wohnhaft: Kitzingen a. Main,
Am Stadtgraben 5

Fritz Nielen, früher Kolonnenführer
geb. 4. 10. 1885 (80 Jahre)
wohnhaft: Walsum, Goerdelerstr. 69
Franz Kanzer, früher Weichensteller
geb. 10. 10. 1885 (80 Jahre)
wohnhaft: Duisburg-Hamborn,
Rathausstr. 2

Wilhelm Otten, früher Rangiermeister
geb. 23. 10. 1880 (85 Jahre)
wohnhaft: Walsum, Im kleinen Feld 9

Todesfälle:

Hans Kakas, Pensionär
früher Weichensteller
geb.: 29. 11. 1927
gest.: 28. 3. 1965

August Pöhlert, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 16. 8. 1873
gest.: 24. 4. 1965

Ali Adiyaman, Rangierer
Eisenbahn-Nord
geb.: 5. 4. 1937
gest.: 27. 4. 1965

Ernst Hackfort, Rangiermeister
Eisenbahn-Nord
geb.: 14. 2. 1926
gest.: 28. 4. 1965

Paul Fischer, Rangiermeister
Eisenbahn-Nord
geb.: 23. 3. 1906
gest.: 29. 4. 1965

Theodor Wamhoff, Pensionär
früher Bauführer
geb.: 26. 1. 1883
gest.: 30. 4. 1965

Ferdinand Herzog, Pensionär
früher Hilfsarbeiter
geb.: 11. 3. 1898
gest.: 30. 4. 1965

Erwin Kiecko, Kapitän
Hafen
geb.: 23. 9. 1928
gest.: 9. 5. 1965

Gerhard Joormann, Pensionär
früher Waschraumwärter
geb.: 14. 11. 1901
gest.: 10. 5. 1965

Hermann Busch, Pensionär
früher Weichensteller
geb.: 14. 12. 1883
gest.: 13. 5. 1965

Arnold Hausmann, Pensionär
früher Schleifer
geb.: 30. 1. 1900
gest.: 18. 5. 1965

Willi Stange, Pensionär
früher Weichensteller
geb.: 9. 12. 1898
gest.: 28. 5. 1965

Josef Gibbert, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 18. 1. 1893
gest.: 30. 5. 1965

Friedrich Tenoth, Pensionär
früher Weichensteller
geb.: 29. 11. 1889
gest.: 9. 6. 1965

Heinrich Ruloffs, Streckenwärter
Bauabt. Oberbau-Nord
geb.: 2. 6. 1904
gest.: 9. 6. 1965

Johann Ohletz, Pensionär
früher Hilfsarbeiter
geb.: 5. 9. 1897
gest.: 11. 6. 1965

Fritz Bürger, Pensionär
früher Betriebswächter
geb.: 14. 2. 1902
gest.: 15. 6. 1965

Johann Zwiest, Pensionär
früher Vorarbeiter
geb.: 15. 10. 1906
gest.: 17. 6. 1965

Von der Tätigkeit der Rheinische Wohnstätten AG Duisburg

Neubautätigkeit, Modernisierung von Wohnungen und Sanierung

Sehr erfolgreich war auch im Jahre 1964 die Tätigkeit der Rheinische Wohnstätten AG Duisburg. Das wurde kürzlich auf einer Pressekonferenz deutlich. Außer 300 gewerblichen Einheiten konnten rd. 1200 Wohnungen im Bereich der Gesellschaft fertiggestellt werden. Bemerkenswert ist auch die Förderung des Eigentumsgedankens. Der Anteil der Eigentumsmaßnahmen an dieser Neubauleistung beläuft sich auf rd. 28%. Auch im Jahre 1964 konnten wieder über 1000 Wohneinheiten gebaut werden.

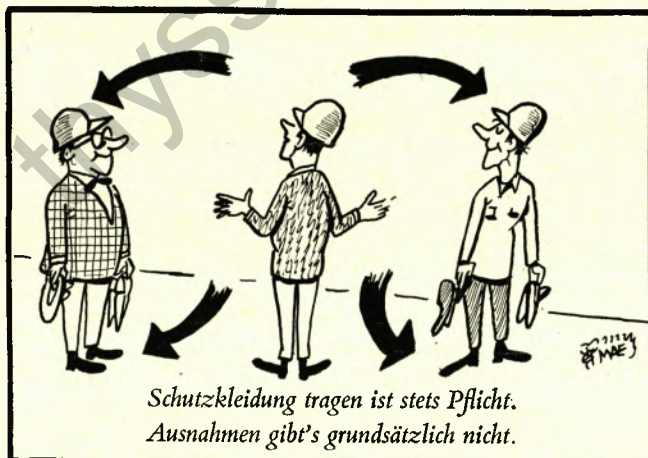
Immer wichtiger wird auch die Frage der Modernisierung von Wohnungen, d. h. also die Durchführung von Verbesserungen bzw. Ergänzungen in den vorhandenen Wohnungen. Die hierfür aufgewendeten Mittel beliefen sich auf 6000 bis 10 000 DM je Wohnung, sind doch beispielsweise Klosetts mit Wasserspülung und ein Badezimmer heute mehr denn je gefragt.

Von ebenso großer Bedeutung ist die Frage der Sanierung, d. h. der Abriß alten Wohnraums und dafür der Neubau von Wohnungen, die modernen Ansprüchen genügen. Die Sanie-

rung wird künftig sogar einen Schwerpunkt der Bautätigkeit der Rheinische Wohnstätten AG bilden. Unbefriedigend ist allerdings noch, wie hervorgehoben wurde, die Finanzierung solcher Sanierungsvorhaben. Die Gesellschaft bemüht sich deshalb bei den zuständigen Stellen darum, daß der überwiegende Teil der Rückflußmittel des sozialen Wohnungsbaus für Sanierungszwecke bereitgestellt wird.

Kummer bereiten die gestiegenen Bau- und Grundstückspreise. Einen gewissen Ausgleich versucht man in einer möglichst wirtschaftlichen Bauweise zu erzielen. Konsequenterweise wird deshalb, wo es nur möglich ist, der Weg beschritten, durch Großbaustellen zu einem rationellen Bauen zu kommen. Es gehen auch Überlegungen dahin, die Fertigbauweise künftig einzuplanen, eine Möglichkeit, die schon im Hinblick auf das Problem „Arbeitskräfte“ auf den Bauträger zukommt. Allerdings fehlen zunächst noch die Voraussetzungen dafür. Fertigbauteilefabriken erfordern große Investitionen, und so erklärt es sich, daß zur Zeit noch keine Fertigbauteilefabrik im Revier besteht. Es ist aber kein Zweifel, daß der Fertigbau künftig den Vorrang haben wird.

Nicht gedacht — Mist gemacht!



Gezeichnet und fotografiert...



Ende April konnte der erste Ausbildungskursus 1965 für Lokführer abgeschlossen werden. Von den Anwärtern, die am 2. 1. 65 begonnen hatten, bestanden 18 die Prüfung. Unser Bild zeigt die neuen Lokführer nach der erfolgreich abgeschlossenen Prüfung.



Führende Journalisten der Wirtschaftspublizistischen Vereinigung, Essen, besuchten am 24. Juni den Hafen Schweigern. Nach der Begrüßung durch unsere Geschäftsführung und einem einführenden Vortrag durch Betriebschef Noll gehörte zur Hafenbesichtigung auch eine Fahrt mit dem Schubboot Thyssen I.

