



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

10. JAHRGANG

7/8

JULI/AUGUST 1964

KURZNACHRICHTEN

Dr.-Ing. Alfred Michel, technisches Vorstandsmitglied der ATH, wurde von der Bergakademie der Technischen Hochschule Clausthal (Harz) in Anerkennung seiner Verdienste um die Eisenhüttentechnik die Würde eines Dr.-Ing. ehrenhalber verliehen. Die feierliche Promotion fand am 30. Mai 1964 in Clausthal durch den Rektor der Hochschule, Professor Dr. Trömel, statt.

Nach Abschluß des Aktientausches ist die August Thyssen-Hütte AG im Besitz von 92% des Grundkapitals der Phoenix-Rheinrohr AG. Da die früheren Phoenix-Rheinrohr-Aktionäre im Verhältnis 1:1 Aktien der ATH erhalten, konnte das Grundkapital der ATH von bisher rund 628 auf 737 Mill. DM aufgestockt werden.

Dr. Birrenbach, der Aufsichtsratsvorsitzer der ATH, hat den Vorsitz des deutschen Kuratoriums für die in Boston zu errichtende

John-F.-Kennedy-Gedächtnisbibliothek übernommen. Die in Deutschland gesammelten Gelder sollen für Stipendien an deutsche Studenten verwandt werden, die an der Bibliothek politischen und wissenschaftlichen Studien nachgehen.

Die Hauptversammlung der Hamborner Bergbau AG am 30. Juni 1964 in Düsseldorf bewilligte einstimmig — wie im Vorjahre — eine Dividende von 8%.

Eine der größten Verzinkungsanlagen, die bisher gebaut wurden, wird die DEMAG bei der ATH in Hamborn aufstellen. Auf dieser Anlage soll kaltgewalztes bzw. gebeiztes Warmband mit einem Zinküberzug versehen werden. In einem Arbeitsgang wird das Band vor dem Verzinken normalisiert bzw. rekristallisationsgeglüht und läuft anschließend durch ein Tauchbad mit flüssigem Zink. Das Endprodukt dient zur Herstellung von Verkleidungen, Wellblechen und Auto-karosserieteilen. Ohne Scherenteil wird die Anlage 280 m lang sein.

Eine Abschiedsfeier für 629 Mitarbeiter, die im Laufe des Jahres 1963 in den wohlverdienten Ruhestand getreten waren, veranstalteten die Hamborner und die Friedrich Thyssen Bergbau AG am 27. Mai in der Duisburger Mercatorhalle. Es war die bisher größte Zahl von innerhalb eines Jahres aus dem aktiven Dienst Ausgeschiedenen.

Ein neues IGBE-Jugendheim wurde kürzlich in Hamborn in Gegenwart von Vorstandsmitglied Vetter vom Hauptvorstand der IGBE in der Nähe der Norbertuskirche an der Ecke Schiller- und Kalthoffstraße eingeweiht. Es ist eins der sieben von der IG Bergbau und Energie geplanten Jugendheime und wird als Heim der „halboffenen Tür“ geführt. Arbeitsdirektor Terhorst von der Hamborner Bergbau AG übergab dem Heim als Einweihungsgeschenk ein Rundfunkgerät.

Beunruhigend ist die Steigerung der Zahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten und Verletzten. In den ersten sechs Monaten dieses Jahres wurden auf den Straßen in Nordrhein-Westfalen bei 45 704 Unfällen 2128 Menschen getötet und 18886 schwer verletzt. Dies bedeutet gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres eine Steigerung um 40 bzw. 21%. Diese traurige Bilanz ist für uns alle eine ernste Mahnung. Mancher Unfall ist auf Fahrlässigkeit zurückzuführen. Für unsere Mitarbeiter gilt deshalb nach wie vor: größte Aufmerksamkeit im Verkehr vor allem auch auf dem Wege zur Arbeitsstätte oder vom Betrieb nach Hause!



Schwanen-familie im „Repeler Meer“.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
Wir sind „im Bilde“	3
Gemeinschaftsbetrieb erhält Waggon aus Berlin	4, 5 u. 6
Fotowettbewerb „Das beste Urlaubsfoto“	7
Ausflugstip für zu Hause gebliebene Urlauber	7
Stahlrohre leiten Ölstrom nach Bayern	8/9
EH-Mitteilungen	10
Hallenneubau Mechanische Werkstatt für den Hafen	
Schweglern	11/12
Zehn Jahre „Stiftung Mitbestimmung“	12
Unsere Jubilare	13
Aus der Betriebsgemeinschaft	14
Aus der Foto-Mottenkiste	14
Gezeichnet und fotografiert	15



Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Hamborn. Alle Einsendungen sind zu richten an die Abteilung E, Hbv. Still, Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, Hamborn, Franz-Lenze-Straße 15.

Druck: Droste Verlag und Druckerei GmbH, Düsseldorf, Pressehaus, Druck der äußeren Umschlagsseiten Gebr. Hermes, Düsseldorf

Aufnahmen: EH: Noll, Verheyden, Still, Vocke
HBAG: Brink, Maruschke
PRR: Dalheim

Unser Titelbild zeigt die Verlegung einer Leitung in Süddeutschland aus Rohren der Phoenix-Rheinrohr AG.

Umschlagrückseite: Bergdorf in Tirol.

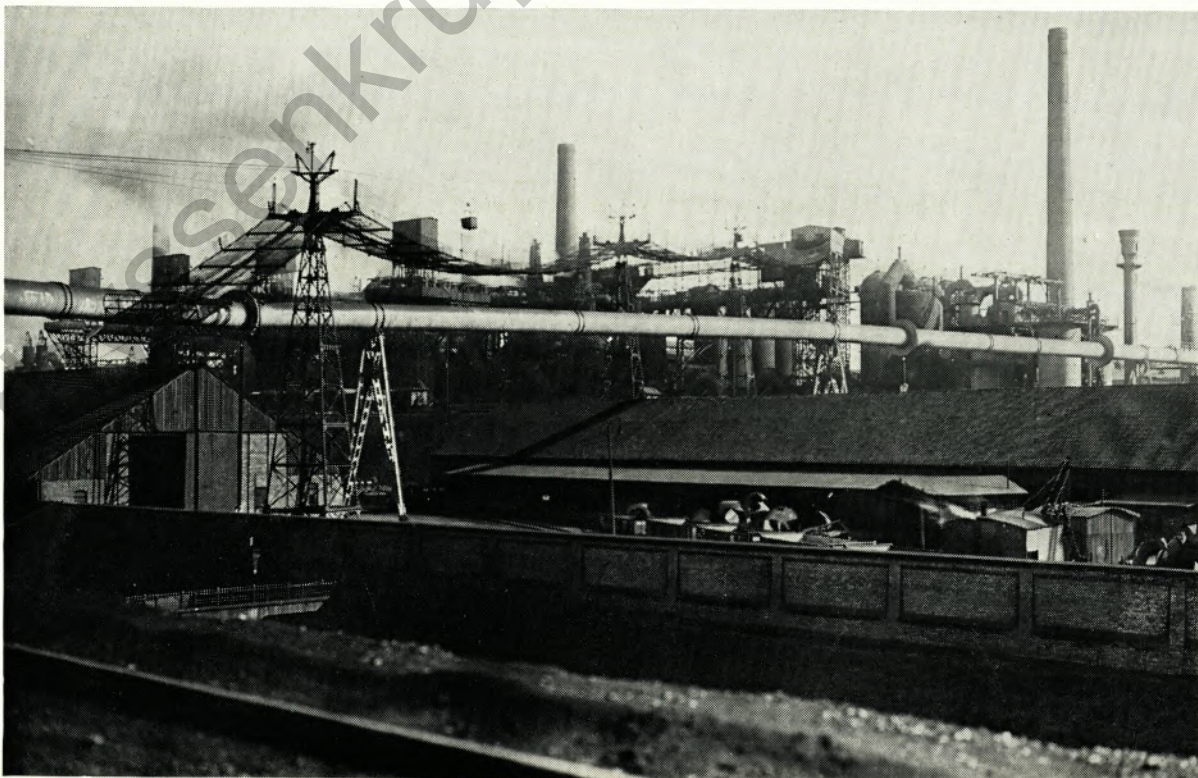
Die einmillionste Tonne flüssiges Roheisen wurde am 10. Juni 1964 vom Hüttenbetrieb Meiderich zum Werk Thyssen der Phoenix-Rheinrohr AG nach Mülheim geschickt. Unsere Aufnahme zeigt den geschmückten Pflanzwagen, davor ganz rechts Direktor Dr. Baumgardt, Leiter des Werkes Mülheim, Bildmitte Direktor Flätschenhaar vom Werk Hüttenbetrieb.



Unser Bild zeigt die letzte Seilbahn der Kokerei Friedrich Thyssen 4/8, die rund 60 Jahre ihren Dienst getan hatte und nun abgerissen worden ist. Sie diente zur Beförderung des von der Kokerei erzeugten Kokes zu den Hochöfen des Hüttenbetriebes Meiderich. In ununterbrochener Folge schwebten früher die Wagen bei Tag und Nacht mit ihrem Inhalt von etwa 500 kg von der Kokerei zur Hütte, um nach ihrer Entleerung sofort die Rückfahrt anzutreten. Die Länge der Seilbahn betrug 880 Meter. Die Förderleistung betrug 1800 t Koks

je 24 Stunden; es mußten also in dieser Zeit 3600 Wagen gefahren werden. Bis zum Jahre 1926 wurden alle diese Wagen bei der Kokerei von Hand gesteuert. Später konnte durch technische Verbesserungen die Seilbahnverladung unter wesentlich leichteren Bedingungen durchgeführt werden.

In den ersten Jahren wurde diese Seilbahn von der Kokerei, später dann bis zum Schluß von der Hütte betreut. Mit der Stilllegung und dem Abbruch ist nun diese letzte Seilbahn der Entwicklung der Technik gewichen.



**Wir sind
„im
Bilde“**

Gemeinschaftsbetrieb erhält Waggon aus

Anfang dieses Jahres wurde einer leistungsstarken Waggonfabrik, deren Werksanlagen im Westberliner Bezirk Borsigwalde liegen, vom Gemeinschaftsbetrieb der Auftrag zum Bau und zur Lieferung einer größeren Serie Wannenwagen erteilt. Der Gemeinschaftsbetrieb folgt damit den Bestrebungen der westdeutschen Industrie, die moderne und leistungsfähige Westberliner Wirtschaft nach Möglichkeit zu unterstützen, da diese durch die Folgen des letzten Krieges einen großen Teil ihrer natürlichen und nahe gelegenen Absatzgebiete, die heute in der Sowjetzone liegen, verloren hat. Die Werkszeitung nahm diese Geschäftsverbindung zum Anlaß, sich einmal die modernen und rationellen Fertigungsmethoden einer großen Waggonfabrik anzusehen und darüber hinaus über das heutige Berlin mit seinen Sorgen, Problemen und Nöten aus eigener Anschauung zu berichten.

Moderne Serienfertigung von Waggonen

Das Werk mit seinen zahlreichen Fertigungshallen, die

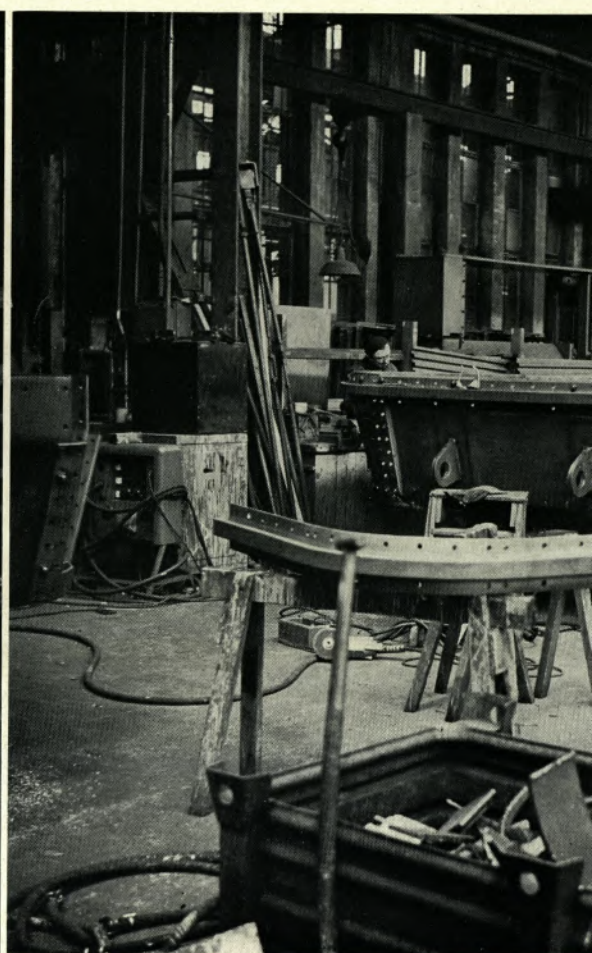
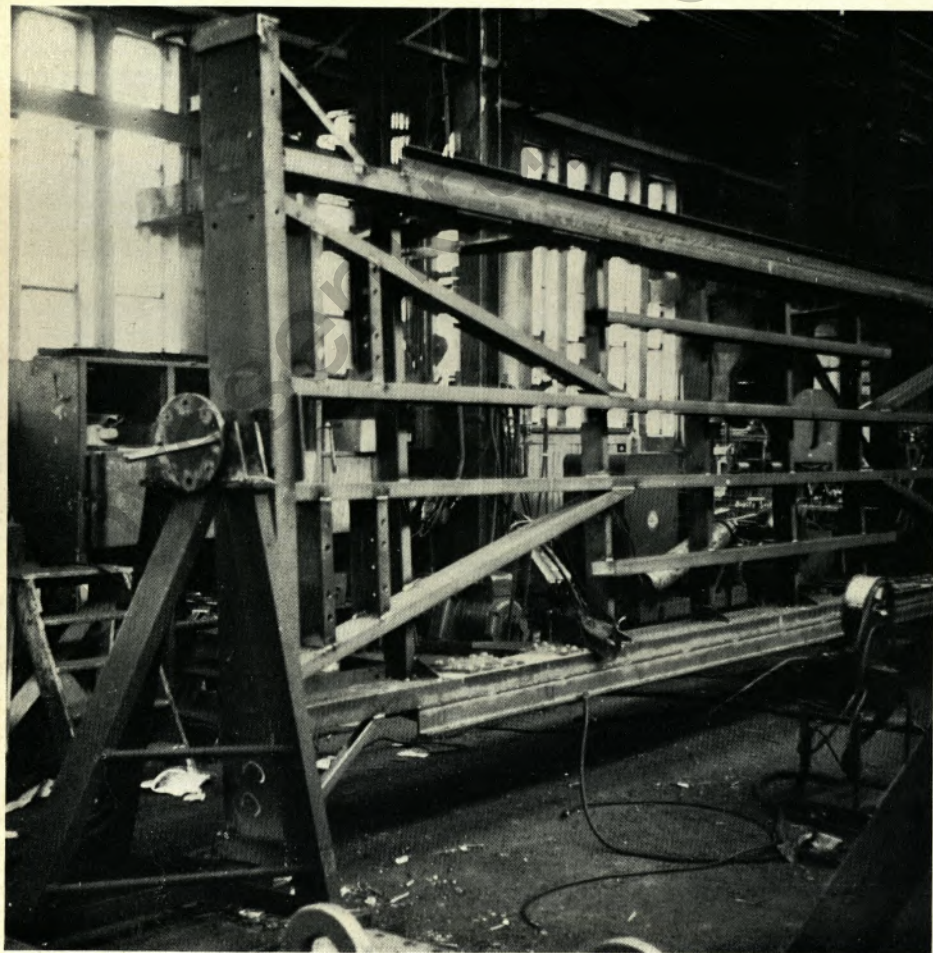
teilweise den letzten Krieg überlebt haben, war vor Ende des Krieges eine Waffen- und Munitionsfabrik. Um so erfreulicher ist es, daß die heutige Produktion, die die verschiedensten Güter umfaßt, ausschließlich friedlichen Zwecken dient. So werden erstaunlicherweise nicht nur fast alle Arten von Güter- und Reisezugwagen hergestellt, sondern u. a. auch Verkaufsautomaten, Industriekältemaschinen und Amphibienautos, sogenannte „Amphi-cars“, die man sowohl als normalen Personenkraftwagen wie auch als Motorboot verwenden kann, eine beachtenswerte Konstruktion amerikanischer Herkunft. Den größten Teil der Produktion nimmt jedoch die Waggonfertigung ein. 25 Werkhallen von teilweise beträchtlichen Ausmaßen werden für diese Fertigung genutzt. Der Einsatz von zahlreichen Vorrichtungen und die Anwendung von Taktverfahren ermöglichen eine rationelle Fertigung, so daß man beinahe von einer Fließbandproduktion sprechen kann. Wenn man sich einen modernen D-Zug-Reisewagen der Bundesbahn mit seinen zahl-

reichen Einzelteilen und Einrichtungen vorstellt und dann erfährt, daß sogar die meisten Leichtmetall- und Kunststoffteile in eigener Produktion hergestellt werden, kann man sich ein Bild über die Vielfalt der hierfür erforderlichen Produktionsstätten machen.

Zur Zeit verlassen täglich ein Reisezugwagen und sechs bis sieben Güterwagen neu und einsatzbereit das Werk. Diese Zahlen sprechen für sich, in ihnen spiegelt sich die eingangs erwähnte Leistungsfähigkeit der Westberliner Wirtschaft.

Eindrücke aus West- und Ost-Berlin

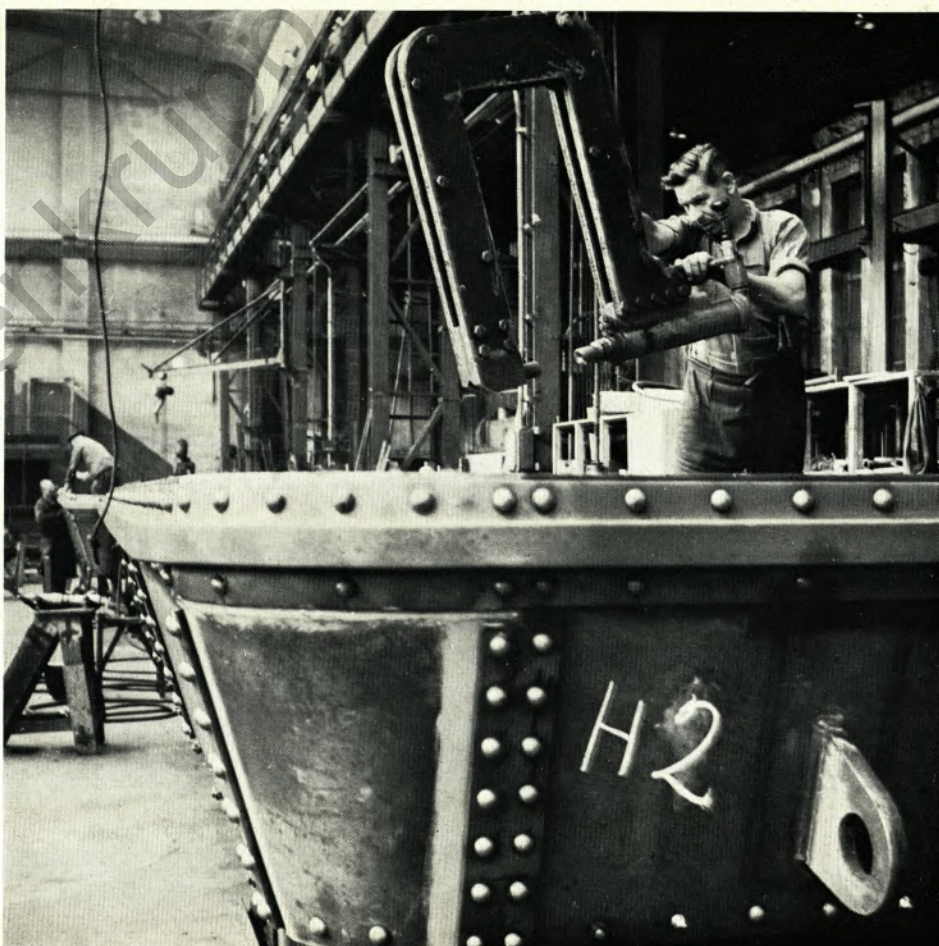
Das heutige Berlin macht, was die drei westlichen Sektoren angeht, auf den Besucher den Eindruck einer großzügigen, modernen Weltstadt westlichen Gepräges. Auffallend sind die breiten Straßen, die selbst zu Spitzenzeiten des Verkehrs nicht hoffnungslos verstopft sind, wie man es so oft in westdeutschen Großstädten erlebt. Die vielen modernen Geschäftshäuser und Hotels lassen Unternehmungsgeist und Wohlstand



Berlin

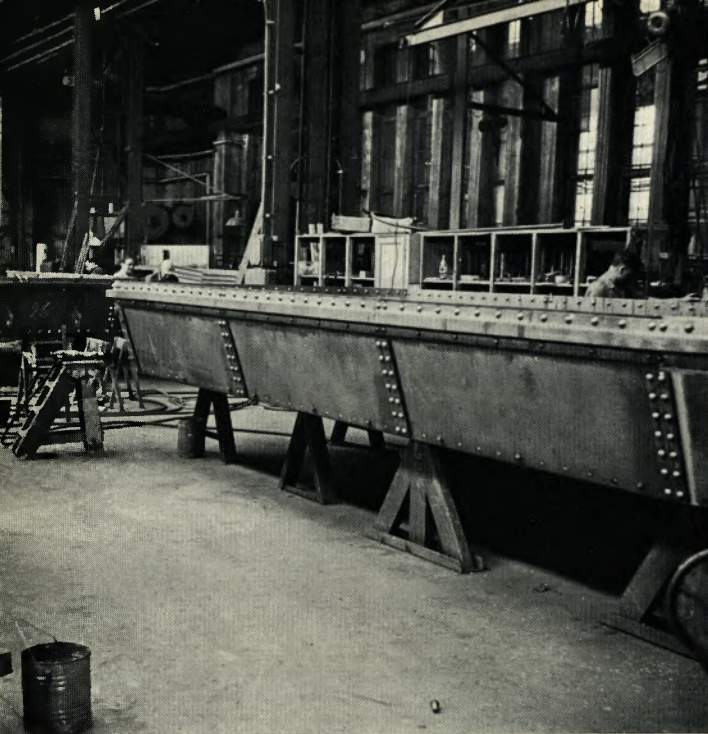
erkennen. Zahlreich sind jedoch auch die stehengebliebenen bzw. renovierten älteren Wohnhäuser, die mit ihren Stuckverzierungen und den teilweise überladenen Fassaden aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg stammen. Aber auch Trümmergrundstücke und Ruinen fallen durch ihre Häufigkeit auf. Die Unterbringung von Schuttmassen stellt die von allen Seiten eingeschlossenen Westberliner vor erhebliche Probleme. Die Eingeschlossenheit fühlt man zwar als Besucher nicht, denn zwischen den mit Stacheldraht, Panzersperren und Mauern von den Ostzonenbehörden geschaffenen Grenzen liegen Entfernungen bis zu 40 km.

Die meisten Besucher aus Westdeutschland interessieren sich verständlicherweise nicht nur für das moderne westliche Berlin, sondern auch für das historische Berlin, für die Stätten, in denen jahrhundertlang deutsche Geschichte gemacht wurde. Leider liegen diese zum größten Teil im Ostsektor der Stadt. Als Westdeutscher mit gültigem Personalausweis hat man die Möglichkeit, die Mauer



Links außen: Fertigung des Wagenuntergestells in der Drehvorrichtung. — Mitte und rechts: Herstellung der abnehmbaren Wanne.

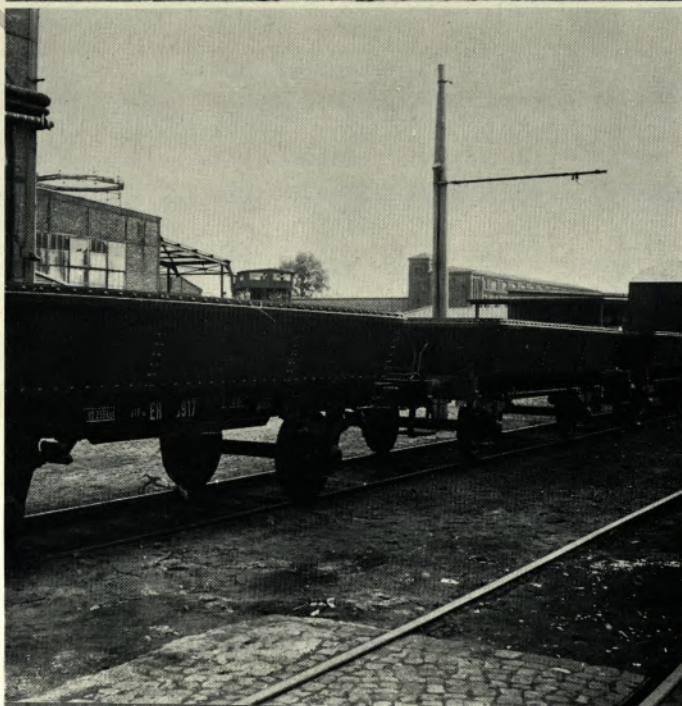
Oben: Das Brandenburger Tor mit der Mauer.



Oben: Herstellung der abnehmbaren Wanne.



Eine fertige Wanne wird zum Spritzen in die Lackiererei gefahren.



Betriebsfertige Wagen werden zum Versand gebracht.

an einer der Übergangsstellen zu passieren und den Ostsektor Berlins zu besuchen. Derjenige, für den Berlin fremd ist, bedient sich dabei am besten eines von mehreren Reisebusunternehmen, die Stadtrundfahrten durch Ost-Berlin veranstalten. Er hat dabei zwar das zweifelhafte Vergnügen, sich während der Fahrt die Propagandasprüche eines Ostberliner Reisebegleiters anhören zu müssen, andererseits sieht er in verhältnismäßig kurzer Zeit sehr viel von dem Teil der alten deutschen Hauptstadt, der heute im kommunistischen Machtbereich liegt. Der Weg führt durch Straßen mit klangvol-

len und bekannten Namen wie „Unter den Linden“ und „Wilhelmstraße“. Man stellt fest, daß die historischen Gebäude größtenteils noch nicht wieder aufgebaut und teilweise bis heute so, wie sie den Krieg als zerschossene und ausgebrannte Ruinen überstanden haben, liegengeblieben sind. Andererseits müssen für die Anlage von Gedenkstätten und Monumenten zu Ehren der sowjetischen Besatzungsmacht – und nicht zuletzt für die Mauer – Millionen ausgegeben worden sein. Der Wohnungswiederaufbau und -neubau hat in der letzten Zeit jedoch anerkennenswerte Fortschritte gemacht, und abgesehen von den für westeuropäischen Geschmack ungewohnten Fassaden der „Stalinallee“, die seit einiger Zeit wieder „Frankfurter Allee“ heißt, gibt es durchaus moderne Wohnsiedlungen, die dem Aussehen nach in einer westdeutschen Stadt stehen könnten.

Der Verkehr in den Straßen ist lebhaft, obschon man bei weitem nicht so viele Kraftfahrzeuge sieht wie in West-Berlin. Das Herz manches Autofans schlägt höher beim Anblick der zahlreichen Vorkriegsmodelle, die man bei uns fast nur noch im Museum sieht, drüben aber noch brav ihren Dienst tun.

Wenn man nach mehrstündiger Rundfahrt die Ausweiskontrolle der Volkspolizisten passiert hat und sich für den Bus die Schranke zur Durchfahrt im Slalombogen durch die Mauer hebt, atmet man doch wieder auf. Ein Rückblick auf die wie eine massige Zuchthausmauer wirkende Sektorenmauer, die in bestimmten Abständen von Wachttürmen, die ununterbrochen besetzt sind, überragt wird, läßt selbst den politisch wenig Interessierten die Widersinnigkeit und Ungeheuerlichkeit erkennen, die in der Erstellung dieses Todesstreifens von den Ostzonemachhabern mitten durch eine lebensvolle Großstadt, ja mitten durch Straßen, Häuser und Familien liegen. Diese Maßnahme ist bestimmt keine Empfehlung für das, was man im Osten unter Sozialismus versteht.

K. H. Still

Höflichkeit ist steuerfrei

VON THADDAUS TROLL

Warum ist die Höflichkeit bei uns ein Mauerblümchen? Wenn es eine Landkarte gäbe, auf der die höflichen Völker mit roter Farbe eingezeichnet wären, ich glaube, wir verdienten auf dieser Karte auch bei wohlwollendster Beurteilung höchstens ein zartes Rosa. Das ist schade. Denn in der Rangliste der Tugenden rangiert die Höflichkeit weit vorn. Nicht weil sie von feiner Herkunft ist, denn „hübsch“ und „höflich“ bedeuteten früher dasselbe. Man bezeichnete damit Menschen, die sich bei Hofe, die sich in guter Gesellschaft zu bewegen wußten, und noch heute sagt man in Thüringen von einem höflichen Menschen, er sei „hübsch“. War früher die Höflichkeit eine Eigenschaft des Adels, so ist sie heute eine Tugend, die adelt. Sie macht artig — von feiner Lebensart —, sie macht liebenswert und liebenswürdig. Sie verschönt.

Im Umgang der Menschen ist die Höflichkeit das Öl, das die Maschine geräuschlos laufen läßt. Gäbe es keine Grobiane, Rüpel, Flegel, Lackel und Knoten, dann gäbe es auch keine Reibereien. Es ginge wie geschmiert. Denn man kann mit Höflichkeit besser schmieren als mit Geld. Machen Sie den Versuch. Begegnen Sie einem groben Hauswirt, einem rabiaten Nachbarn, einer Kratzbürste aus Ihrer Verwandtschaft mit Höflichkeit. Sie nehmen jedem die Waffe aus der Hand. Sie beschämen ihn.

Höflichkeit ist deshalb nicht nur eine schöne, sie ist auch eine praktische Tugend, die Nerven schont und Ärger spart. Ihr Feind ist der Stolz. Aber es ist ein falscher Stolz — ein gestelztes, hölzernes Wesen, das mit der Dummheit ein Verhältnis hat. Dieser falsche Stolz verwechselt Höflichkeit mit Kriecherei und Unterwürfigkeit. Dabei ist Höflichkeit dem Vorgesetzten gegenüber gar nicht erwähnenswert. Aber sage mir, wie du mit deinen Untergebenen umgehst, und ich

sage dir, wie du bist. Der Buchhalter, der dem Prokuristen die Tür hält und sie der Sekretärin auf die Nase knallen läßt, ist ein Flegel. Wer sich diensteifrig nach dem Bleistift bückt, der dem Chef vom Tisch gefallen ist, und den Handschuh übersieht, den seine Frau hat fallen lassen, ist alles andere als ein Kavalier.

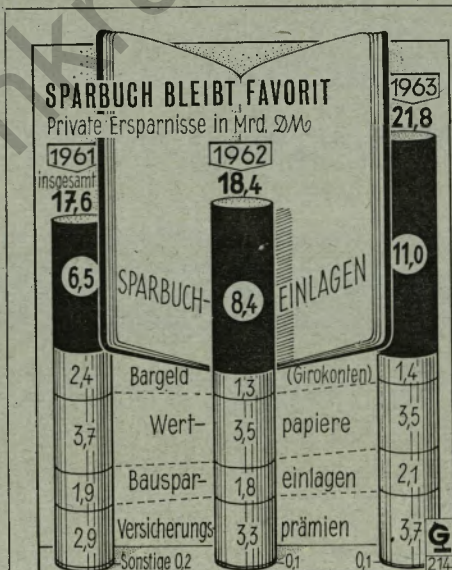
Weshalb steht bei unszulande die Höflichkeit in einem so schlechten Ruf? Ich habe neulich ein Schild gelesen, das in drei Sprachen das Rauchen untersagte. Im französischen und englischen Text stand das Wort „bitte“ — im deutschen war es ein Befehl: „Nicht rauchen!“ Die Wörter „danke“ und „bitte“ werden bei uns so sparsam gebraucht, als seien sie mit einer Höflichkeitssteuer belegt, während andere europäische Völker nur so damit herumwerfen, als bekämen sie für die häufige Benützung eine Prämie. Die Spanier — wohl das höflichste Volk in Europa — sagen „verzeih, Bruder!“ wenn sie einen Bettler abweisen. Der englische Schutzmann, den ich nach einem Platz in London fragte, schrieb mir auf, wie ich mich weiter durchfragen sollte und vergaß auch nicht, das Wort „please — bitte“ mit auf den Zettel zu schreiben, weil er fürchtete, der Deutsche könne es beim Fragen vergessen.

Unsere Bürokratie hat das Erbe der Unhöflichkeit übernommen. Sie gesteht dem Staatsbürger weder eine Anrede noch das Wörtchen „hoch-

achtungsvoll“ zu. Sie bittet nicht, sondern sie befiehlt („Sie haben sich in sauber gewaschenem Zustand...“). Und sie macht damit Schule von „Nicht in den Wagen spucken“ bis „Füße abstreifen!“, was wieder etwas viel verlangt ist, weil die Füße so fest angewachsen sind. Im Deutschen lügt man, wenn man höflich ist, entschuldigt sich der grobe Schüler im „Faust“. Stimmt das? In diesem Fall ist mir eine höfliche Lüge lieber als eine grobe Wahrheit. Weshalb soll man einer Dame, die uns ihr Alter schätzen läßt, nicht die Freude machen, insgeheim noch ein paar Jährchen von der geschätzten Zahl abzuziehen? Besser als zu sagen: „Bitte nach Ihnen, gnädige Frau, Sie sind die Ältere!“ Es tröstet einen Kranken, wenn man ihm sagt, er sehe besser aus. Dagegen hören auch Herren nicht gern: „Sie sind aber dick geworden!“

Die kleinen Komplimente sind die kostenlosen Blumen, mit denen wir uns viel mehr beschenken sollten. Sie brauchen sich ja nicht unbedingt auf die neuen Zähne zu beziehen, die wir innerlich leise lächelnd bei unserem Nachbarn registrieren. Höflichkeit verbessert das „Betriebsklima“. Sie wärmt aber auch das Klima in der Familie. Sie erleichtert das Leben. Sie fängt damit an, daß man seine Mitmenschen nicht warten läßt. „Pünktlichkeit ist die Höflichkeit der Könige“ sagte Ludwig der Achtzehnte. Sie endet nicht damit, daß man trotz aller Gleich-

berechtigung in seiner Mitarbeiterin die Frau achtet, die im Mann gern den Kavalier, den Ritter sehen möchte. Höflichkeit lohnt sich immer. Sie macht eine sehr gute Erscheinung. Schon wieder beweist also die Höflichkeit, wie sie den Menschen hebt. Sie braucht ja nicht so heimtückisch zu sein wie bei Herrn von Wolinski. Der pflegt zu seinen Gästen auf ihren Ausruf: „Jetzt müssen wir uns aber verabschieden“ zu sagen: „Ich bitte Sie sehr darum!“



Flirt mit der Aktie vorbei

Die Sparer sind zu ihrer alten Liebe zurückgekehrt. Das Sparkonto stand 1963 wieder so hoch in Ehren wie seit vielen Jahren nicht. Von insgesamt 21,8 Milliarden Mark privaten Ersparnissen wurden 11 Milliarden auf Sparkonten eingezahlt; das entspricht einem Anteil von gut 50 Prozent. Damit überschreiten die Spareinlagen zum ersten Male seit 1954 wieder die 50-Prozent-Grenze.

Einmal kommt für jeden der Tag...

Das Alter überraschte den Dreher Heinrich plötzlich mitten in seinem Betriebsalltag

„So eine blöde Brille!“ — brummt wütend der alte Dreher Heinrich. Mit einer raschen Handbewegung nimmt er seine Brille von der Nase, schaut mit zusammengekniffenen Lidern durch die Gläser, hebt die Brille gegen die Deckenbeleuchtung hoch, schaut wieder durch die Gläser und schüttelt dann verständnislos den Kopf.

Er nimmt ein Lederläppchen aus der Brusttasche und putzt die Gläser und brummelt Unverständliches vor sich her. Dann setzt er die Brille wieder auf, nimmt die Schieblehre und tastet messend über die Welle, die er auf der Drehbank hat. Aber wieder geht es ihm wie vorher. Er kann und kann die Teilstriche auf dem Nonius der Schieblehre nicht klar erkennen. Er schiebt die Brille hoch und schaut zu seinem Nebenmann, der eifrig und ruhig kurbelt.

Mit langsamen Schritten geht der Heinrich auf ihn zu, tippt ihm auf den gekrümmten Rücken, und als der Kollege aufschaut, hält er ihm die Schieblehre hin. „Lies mal ab, Franz, ich kann heute morgen schlecht sehen, die Lampen gehen ja auch immer so früh aus!“ Der mit Franz Angeredete dreht sich um, sieht kurz auf die Schieblehre, sagt „159“ und wendet sich wieder seiner Arbeit zu. Heinrich verändert sich. Sein Gesicht wird rot und blaß. Sein Oberkörper knickt langsam nach vorn. Die Arme hängen lose herab. Die Augen beginnen zu glänzen wie bei einem der weinen möchte, es aber nicht will.

Sekundenlang steht er so da. Dann dreht er sich hastig um und geht zu seiner Bank zurück, legt die Schieblehre auf das Tuch auf dem Räderkasten, nimmt Putzwolle und wischt sich die Hände ab. Suchend blickt er über seine Bank weg in die Dreherei, nach rechts und nach links. Als er gefunden hat, wonach er ausschaute, geht er hoch aufgerichtet, mit steifen gravitatischen Schritten auf eine Gruppe von Männern zu, die um ein Maschinenteil herumstehen. Zwei Schritte von der Gruppe entfernt macht er halt. Zu der Gruppe gehören: der leitende Ingenieur, der Obermeister, der Meister und der

Vorarbeiter. Der Betriebsleiter sieht den alten Heinrich zuerst und fragt ihn: „Wollen Sie zu mir, Müller? Übrigens „guten Morgen!“ zuerst. Bald hätte ich es vergessen“. Verneinend schüttelt Heinrich den Kopf und sagt „guten Morgen, Herr Fronrath. Ich möchte nur den Obermeister sprechen.“ Dabei lächelte er erwartungsvoll.

„Na, Heinrich, was ist denn los?“ Heinrich schaut auf: „Robert, komm doch mal mit an die Bank, ich komme mit dem Maß an der Welle nicht zu recht.“ Der Obermeister geht zur Drehbank. Wortlos gibt Heinrich ihm die Schieblehre. Tastend fährt der Obermeister damit über die Welle, schaut durch seine Brille auf die



Die Rosen

*Rosen, ihr sonnendurchglühten,
duftenden, vollerblühten,
in abendrotschimmender Pracht,*

*purpurnes Tagesverklingen,
sanftes Hinüberschwingen
ins blaue Beginnen der Nacht.*

Kurt Schümann



Schieblehre, prüft nochmals die Welle und sieht dann Heinrich an. „Zehntel zu dünn.“ Heinrich sagt nur: „Was machen wir denn jetzt?“ Wieder tastet der Meister, jetzt verlegen, mit der Schieblehre über die Welle hin und her und überlegt, was er in dieser Situation antworten kann. Denn, wenn man fast 40 Jahre zusammen gearbeitet hat, ist das Verhältnis zwischen Vorgesetztem und Arbeiter doch anders, als es in den ersten Tagen war. Er kann sich des Tages, als Heinrich anfang, noch gut erinnern. Es war auch nicht die heutige große Halle, sondern die alte Werkstatt, eine kleine muffige Bude mit drei Drehbänken ältester Konstruktion — so welche vom Alten Fritz.

„Hier werde ich nicht alt“, hat damals Heinrich zu ihm gesagt. Und heute? Im Juli wird Heinrich 40 Jahre bei

der Firma sein. Seine Altersrente bezieht er schon fast zwei Jahre. Also um die 67 herum wird er alt sein. Er denkt an sich und sein Alter. Noch fünf Jahre, dann ist er auch so alt. Gebe Gott, daß er dann auch noch so rüstig ist wie Heinrich. Heinrich bleibt bis zum Jubiläum, so überlegt er, und wird dann die letzte Schicht verfahren; das muß ich ihm klarmachen. Unter vier Augen.

„Murks ist Murks, Heinrich“, sagt er dann und lächelt ihm zu. „Sind die Büchsen dafür schon gedreht?“ Verneinend schüttelt Heinrich den Kopf. „Also die Büchsen ein Zehntel enger bohren, dann geht alles klar. Wer macht die?“ — „Franz Berg“, sagt Heinrich und zeigt auf seinen Kollegen an der Nebenbank. Der „Alte“ geht hin und spricht dort alles durch. Zu Heinrich zurückgehend, sagt er laut: „Also, was nicht drauf ist, kann man nicht draufdrehen, darum müssen wir eben die Büchsen enger drehen. Die Welle war zu dünn.“ Einen Augenblick bleibt er dann bei dem Heinrich stehen. „Alles in Ordnung? Kopf hoch, altes Haustier!“ Heinrich gibt ihm die Hand. „Dank auch, Robert!“ — „Quatsch nicht, Heinrich, morgen früh nach dem Kaffee kommst du mal in meine Bude. Aber, wenn keiner drin ist, sonst wartest du!“ Als Heinrich ihn fragend ansieht, lacht er und sagt im Weggehen: „Denk an Juli, altes Haus!“

„Also das ist es“, denkt Heinrich, „Jubiläum, 40 Jahre!“ — Dann mach' ich aber Schluß hier, so etwas passiert mir nicht noch einmal. Der „Alte“ ist doch ein prima Kerl, denkt er weiter, wie er das wieder hingekriegt hat. Lächelnd streicht er zärtlich über die blankgedrehte Fläche der Welle. Dann, wie erschrocken über seine Sentimentalität, schreit er laut durch die Halle „Kraaan“, so laut, daß sein Kollege neben ihm aufsieht, als ob er an dem Verstand von Heinrich zweifele.

Heinrich aber weiß, was er im Juli tun wird. Sollen Jüngere als er drehen, die auch besser sehen können als er. Er hat seine Ruhe verdient.

Hermann Küpper

Wir suchen: das beste Urlaubsfoto

Unter diesem Motto veranstaltet die Werkszeitung „Eisenbahn und Häfen“ in diesem Jahr einen Wettbewerb, an dem sich alle Werksangehörigen und deren Familienmitglieder beteiligen können. Folgende Preise werden vergeben:

1. Preis 100 DM, 2. Preis 70 DM, 3. Preis 40 DM.

Außerdem wird für jedes Bild, das nicht prämiert wurde, aber für eine spätere Ausgabe der Werkszeitung Verwendung findet, nach Veröffentlichung ein Unkostenbeitrag in Höhe von 10 DM gezahlt.

Und hier die Teilnahmebedingungen:

Teilnahmeberechtigt sind alle Werksangehörigen und deren Familienmitglieder. Die zur Einsendung kommenden Fotos müssen als **Schwarzweißabzüge**, hochglänzend, mindestens im Format 9×9 oder 9×12 cm ausgeführt sein; Negative, farbige Abzüge oder Dias sind nicht zugelassen. (Vom Farbnegativ und vom Dia fertigt Ihnen jedes gute Fotogeschäft gern Schwarzweißabzüge in der gewünschten Ausführung an.) Jeder Teilnahmeberechtigte kann höchstens zwei Fotos einsenden. Die Fotos sind auf der Rückseite mit einem Titel (Bezeichnung des dargestellten Objektes o. ä.) und der vollen Anschrift des Einsenders zu versehen. Die Einsendung hat im verschlossenen Umschlag an Abteilung E, Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn, Franz-Lenze-Straße 15, zu erfolgen. Der Umschlag ist auf der linken Seite mit dem Kennwort „Das beste Urlaubsfoto“ zu versehen.

Einsendeschluß ist der 31. Oktober 1964 (Datum des Poststempels). Die eingesandten Bilder werden Eigentum der Werkszeitung. Die Ermittlung der Preisträger erfolgt unter Ausschuß des Rechtsweges von einem neutralen Gremium. Sie werden in der Ausgabe 1/2 1965 veröffentlicht.

Machen Sie mit! Wir freuen uns über eine rege Beteiligung. Vielleicht ist gerade Ihr Schnappschuß von der Costa Brava, vom Bergdorf in den Dolomiten, von der sturmgepeitschten Nordsee oder aus dem Duisburger Stadtwald „Das beste Urlaubsfoto“.

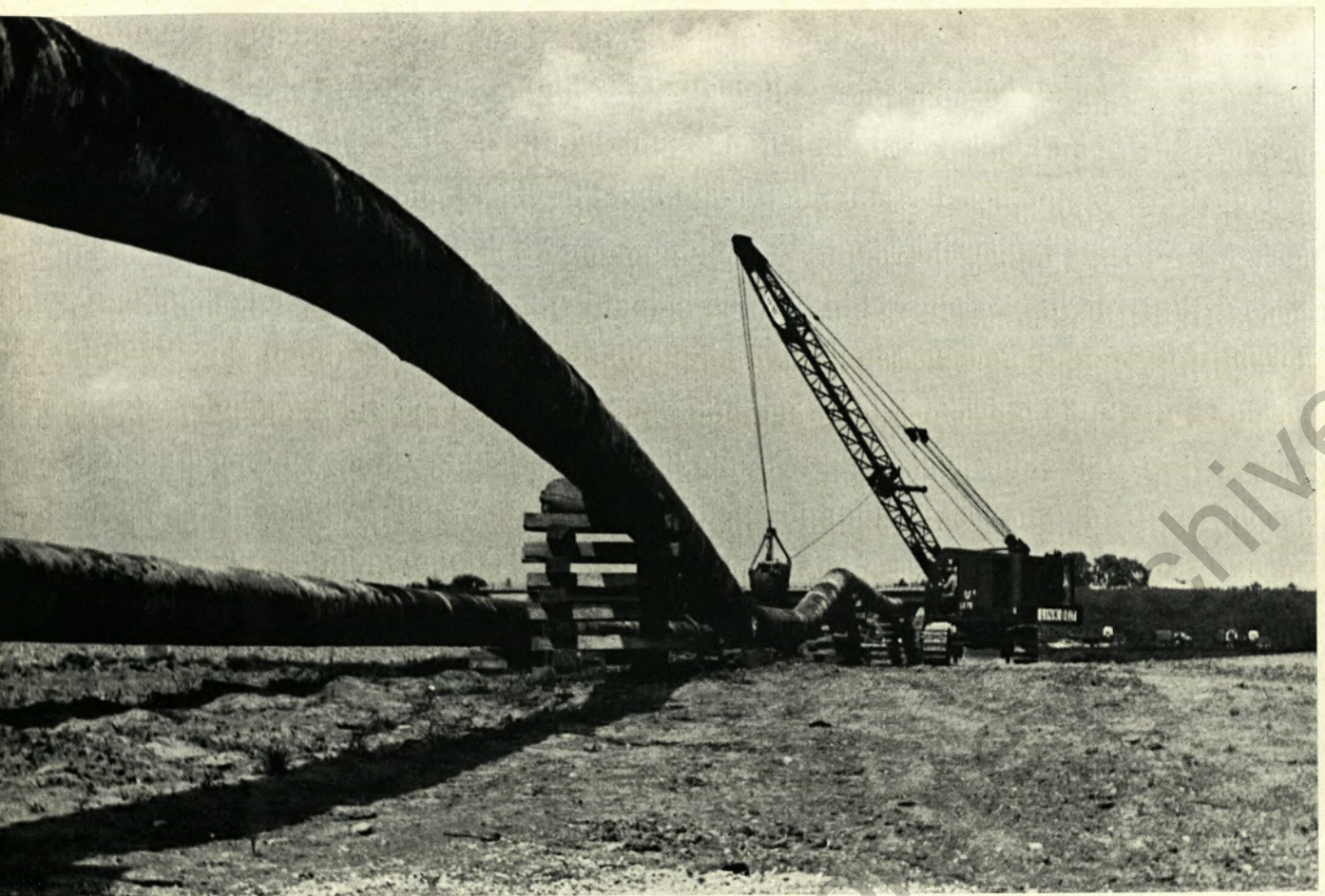
**„Das beste
Urlaubsfoto“**

Abt. E
Gemeinschaftsbetrieb
Eisenbahn und Häfen
41 DU-Hamborn
Franz-Lenze-Straße 15

Ausflugstip für zu Hause gebliebene Urlauber: Schloß Raesfeld

Bei schönem Wetter wollen wir das Wasserschloß Raesfeld vor den Toren unserer Industriestadt besuchen. Wenn wir nicht motorisiert sind, können wir von Wesel aus einen Linienbus benutzen, der direkt an der Schloßallee hält. Für unsere Auto- und Radfahrer wird folgender, landschaftlich reizvoller Weg auch wegen der guten Straßenverhältnisse empfohlen: von Duisburg kommend fahren wir in Richtung Dinslaken, Lohberg, Hünxe (rechter Hand), Drevenack und Voshövel auf die B 70. Von hier aus sind es noch ungefähr 10 km bis Raesfeld. Bevor wir am Ziel sind, erkennen wir schon den massiven Turm des Wasserschlosses, der sich aus dem saftigen Grün der umgebenden Wälder und Wiesen erhebt. Das Schloß liegt etwas außerhalb des Ortes und bildet mit den anliegenden winzigen Fachwerkhäusern und sehr engen Gassen eine kleine Welt für sich. Es wurde 1608 erbaut und dient heute in erster Linie als Restaurantsbetrieb. Der Schloßgraben, der im Winter, falls er zugefroren, Tummelplatz für groß und klein ist, wird im Sommer von vielen Arten Wasservögeln bewohnt. Wenn wir unseren Besuch bis zur Dämmerung ausdehnen, können wir hier scheues Wild beobachten und den Vogelstimmen lauschen. Auf schmalem Weg, der hinter dem Schloß herführt, erreichen wir ausgedehnten Buchen- und Mischwald, unterbrochen von kleineren, mit Schilf bewachsenen Seen, in denen abends die Frösche ein ohrenbetäubendes Konzert veranstalten. Wer besonders gut zu Fuß ist, kann nach den Wanderzeichen des Sauerländischen Gebirgsvereins stundenlange Wanderungen unternehmen. Für etwas „müde Krieger“ gibt es einen Wald- und Feldweg von ca. ½ Stunde um das Schloß herum. Zum Ausruhen bietet die Schloßterrasse ein schattiges Plätzchen. Wer einmal dort war, wird bestimmt gerne wiederkommen, sei es, wenn der Wald im ersten Grün steht, an Sommerabenden, an bunten Herbst- oder auch frostklaren Wintertagen.





Phoenix-Rheinrohr lieferte Rohre und Apparate für Pipelines und Raffinerien

Genau 100 Jahre sind es im nächsten Jahre her, daß in den USA die erste Ölpipeline der Welt verlegt wurde. 8 km war diese Stahlrohrleitung lang, die der holländische Ingenieur van Sickle in Pennsylvanien verlegte. Sie hatte einen Durchmesser von nur 5 cm und eine Kapazität von jährlich 40 000 t Öl. Ein Jahrhundert später ist das Netz der Ölleitungen in der freien Welt über 1/2 Mill. km lang mit Durchmessern bis zu einem Meter. Allein in Westeuropa wurden in den letzten Jahren vier große Ölfertigleitungen fertiggestellt: Die Nord-West-Ölleitung von Wilhelmshaven nach Köln; die Rotterdam-Rhein-Pipeline, die inzwischen bis Frankfurt geht; die Südeuropäische Ölleitung von Marseille nach Karlsruhe; die Rhein-Donau-Leitung von Karlsruhe nach Ingolstadt. Im Bau befindet sich als fünfte Pipeline die Südpetrol-Leitung von Genua nach Ingolstadt mit einem 314 km langen Abzweig nach Aigle am Genfer See, wo eine Raffinerie arbeitet. Planungen für weitere Ölfertigleitungen liegen vor; und es wird nicht lange dauern, bis ein Teil davon in die Tat umgesetzt wird.

Brütende Sommerhitze liegt Mitte Mai über Süddeutschland. Das richtige Wetter, um Urlaub zu machen. Aber an Urlaub können die Männer nicht denken, die sich unweit Ingolstadt bemühen, einen Teil der Südpetrol-Leitung in einem Arbeitsgang gleichzeitig unter der Autobahn München-Nürnberg, durch einen Bach und eine Bahnlinie zu verlegen. Bis fast zur Autobahn-

Böschung hatte die Grabenfräse den Rohrgraben ausgehoben, dann traten Bagger in Aktion. Nun mußten Autobahn- und Eisenbahndamm durchbohrt werden, ein Schutzrohr wurde einge- zogen und dann folgte das eigentliche Leitungsrohr. Gleichzeitig mußte das an dieser Stelle sehr hohe Grundwasser abgesaugt und in den Bach gepumpt werden.

Während drei Pumpen unaufhörlich dicke Wasserstrahlen in den Bach spie- en, legten die Rohrverleger eine kurze Verschnaufpause ein, wischten sich die Stirn. Schweißnaß glänzten ihre braun- gebrannten Oberkörper. Dann ging es weiter. Schließlich soll die Leitung mög- lichst bald einsatzbereit sein, denn in Ingolstadt geht der Raffineriebau sei- ner Vollendung entgegen. Man kann damit rechnen, daß sowohl die Leitung als auch die Raffinerie im Spätsom- mer oder Herbst in Betrieb genommen werden.

Die Südpetrol-Leitung ist eine der kühn- sten Pipelines Europas und die bisher wohl technisch schwierigste überhaupt. Sie nimmt in dem ehemaligen bekann- ten Seebad Pegli bei Genua, das zu einem Ölhafen ausgebaut worden ist, ihren Anfang, sie teilt sich dann und führt mit einem Zweig über den Großen St.-Bernhard-Paß zu der ersten Schweizer Raffinerie bei Aigle am Genfer See. Der Hauptstrang führt an Mailand vor- bei und klettert zwischen Comer See und Lago Maggiore über die Alpen, um dann durch die Ostschweiz und Vor-

arlberg bei Lindau auf deutsches Ge- biet zu stoßen. Von hier führt sie über Ulm nach Ingolstadt. Bis Ulm hat die Leitung einen Durchmesser von 22 Zoll (55,88 cm), von dort bis Ingolstadt 18 Zoll (45,72 cm). Insgesamt ist diese stählerne Schlange über die Alpen rund 650 km lang. Von Ulm aus soll später eine Abzweigung nach Heilbronn zu einer noch zu bauenden Raffinerie ge- legt werden.

Sechs riesige Tanks mit einem Fassungs- vermögen von je 60 000 cbm sind süd- lich Ulm in die Höhe gewachsen. Noch wird an den Leitungsanschlüssen mon- tiert, die Tanks sind noch rostig, die Straßen und Wege nicht planiert, Rohre der verschiedensten Dimensionen sta- peln sich. Aber schon in wenigen Wo- chen wird sich das Bild geändert haben. Bereits jetzt kann man den großzügigen Zuschnitt und die sinnvolle Ordnung der Anlage erkennen.

Für die Tanks lieferte Phoenix-Rhein- rohr einen erheblichen Teil der Bleche und für die Leitungsstrecke auf deut- schem Boden 60 km Rohr mit einem Durchmesser von 18 Zoll und einer Wanddicke von 0,25 Zoll (6,35 mm). Das sind rund 4600 t. Für die 22-Zoll-Leitung wurden im Werk Thyssen rund 4800 t Rohre = 50 km mit gleicher Wanddicke geliefert. Es handelt sich hierbei um längsnahtgeschweißte, kalt expandierte Rohre von jeweils 12 m Länge, die mehrfach zerstörungsfrei durch Ultra- schall und Röntgen geprüft worden sind. Diese technischen Merkmale gel-

ten auch für die beiden anderen Leitungen von Karlsruhe nach Ingolstadt und von Köln nach Frankfurt.

286,5 km lang ist die Rhein-Donau-Ölleitung von Karlsruhe nach Ingolstadt/Neustadt. Für diese Pipeline lieferte Phoenix-Rheinrohr 120 km (rund 15 500 t) Rohre mit einem äußeren Durchmesser von 26 Zoll = 66,04 cm. Die Wanddicke betrug 7,9 mm. Die Bauarbeiten wurden von zwei Arbeitsgemeinschaften durchgeführt. Zu einer von ihnen gehörte die Phoenix-Rheinrohr-Tochtergesellschaft Vereinigter Rohrleitungsbau, die den östlichen Teil der Leitung mit verlegte. Beim Bau dieser Leitung wurden etwa 3,5 Mill. cbm Erde bewegt. Wie schwierig die Festlegung des Verlaufs war, ergibt sich aus einigen Zahlen: In Baden-Württemberg durchquert die Pipeline 7161 und in Bayern 2698 Grundstücke. Dabei mußte mit 5793 Grundstücksbesitzern wegen der Linienführung verhandelt werden. 105 Straßen wurden gekreuzt, weiterhin zwei Flüsse, zehn Bäche und 22 Eisenbahnlinien. Die Leitung wurde mit Ultraschall-, Röntgen-

rund 145 km. Phoenix-Rheinrohr lieferte nahezu alle Rohre (etwa 17 300 t) mit einem Durchmesser von 24 Zoll (60,96 cm) und einer Wanddicke von 0,312 Zoll (7,9 mm). Die Leitung beginnt in Wesseling, kreuzt den Rhein, folgt dem Tal der Sieg und verläuft dann parallel zur Autobahn bis Kelsterbach bei Frankfurt zu einer kürzlich in Betrieb gegangenen Raffinerie, die mit ihren hellgrau gestrichenen Anlagen von der Autobahn aus gut zu sehen ist. Die Leitung soll demnächst über Frankfurt hinaus bis Mannheim verlängert werden, wo bereits das Verbindungsstück bis Karlsruhe geschaffen worden ist. So sind dann die beiden Leitungen von der Nordsee an die aus dem Mittelmeerraum angeschlossen. Insgesamt werden folgende sechs Staaten durch diese Leitungen berührt und durch das Stahlrohr enger miteinander verbunden: Italien, die Schweiz, Österreich, Frankreich, die Niederlande und Deutschland. Kann man davon sprechen, daß auch bei uns in Europa und damit in der Bundesrepublik ein „Ölzeitalter“ ange-

brochen ist? Wird ein neuer, wenn auch andersgearteter „Ölrausch“ entstehen? Das darf man wohl verneinen. Diesem Rausch stehen nüchterne Zahlen gegenüber: So kostet der Bau einer neuen Raffinerie rund 200 Mill. DM. Die Baukosten z. B. bei der Rhein-Donau-Ölleitung betrugen je verlegter Kilometer 400 000 DM, für die gesamte Anlage rund 145 Mill. DM. Andererseits aber ist das Öl aus unserem modernen Alltag nicht mehr fortzudenken. Ob wir uns ins Auto setzen oder die Wohnung heizen, ob die Hausfrau den Plastik-eimer zum Putzen nimmt oder der Landwirt und Winzer zum Schädlingsbekämpfungsmittel greift – immer war der Grundstoff das Öl. Öl, das in Stahlrohren über Tausende von Kilometern hinweg befördert wird, das in Raffinerien in stählernen Apparaten und Behältern zu jener Vielschichtigkeit der Produkte verarbeitet wird, von denen hier nur andeutungsweise gesprochen werden kann. Stahlrohre helfen eine neue Welt zu erschließen, und sie binden die Länder enger aneinander.

Stahlrohre leiten Ölstrom nach Bayern

und Wasserdruckproben auf 1,5fach zugelassenen Betriebsdruck geprüft. Insgesamt 23 Streckenschieber sind eingebaut; nur drei Minuten wird es dauern, bis sie alle geschlossen sind.

Die Rhein-Donau-Ölleitung hat mit zwei Pumpstationen eine Anfangskapazität von jährlich 8 Mill. t. Nach dem endgültigen Aufbau (fünf Pumpstationen) wird sich die Leistung auf 15 Mill. t erhöhen. Der Leitungsinhalt beträgt 92 500 cbm; das entspricht etwa der Menge Rohöl, die zweieinhalb Supertanker befördern können. Die Marschgeschwindigkeit des Öls beläuft sich auf 100 km pro Tag. Die Rhein-Donau-Ölleitung übernimmt in Karlsruhe in sechs Tanks mit einem Fassungsvermögen von 240 000 cbm das auf dem Weg Marseille-Karlsruhe angelieferte Rohöl. Dieses Öl kommt vorwiegend aus der Sahara, aus Libyen, Mittelost und Venezuela. Am 18. November 1963 ging die Leitung in Betrieb.

*

Die Ölleitung Köln-Frankfurt ist die Verlängerung der Rotterdam-Rhein-Pipeline, die bisher in Wesseling bei Köln endete und 1959 in Betrieb genommen worden ist. Die Strecke, die jetzt verlegt wurde, hat eine Länge von



Rechts oben: Ein gekrümmter Rohrstrang, verschweißt und isoliert, wird für die Rhein-Donau-Leitung verlegt. — Darunter: Eine Rohrbiegemaschine biegt an der Baustelle Rohre in kaltem Zustand in den gewünschten Krümmungsradius.

EH-MITTEILUNGEN

Schutzhelme tragen!

Die Geschäftsführung weist darauf hin, daß pflichtgemäß zur Verfügung gestellte Körper- schutzmittel auf Grund der Unfallverhütungs- vorschritt benutzt werden müssen. Unfälle, die durch Nichttragen des Schutzhelmes hervorgerufen werden, können als selbstverschuldete Unfälle angesehen werden und führen dazu, daß der Verunglückte seinen Anspruch auf Zahlung des Arbeitgeber- zuschusses zum Krankengeld verliert.

Belegschaftsmitgliedern, die glauben, aus gesundheitlichen Gründen keinen Schutzhelm tragen zu können, wird Gelegenheit gegeben, sich beim Werksarzt untersuchen zu lassen. Er entscheidet darüber, ob eine Befreiung vom Tragen des Helmes erforderlich ist.

Blutspendeaktion

Auch in diesem Jahr wird in unserem Betrieb wieder eine freiwillige Blutspendeaktion durchgeführt. Jeder gesunde Mensch im Alter von 18 bis 65 Jahren kann durch seine Blutspende Menschenleben retten. Blut spenden ist unschädlich. Wer gesund ist, soll Kranken und Verunglückten helfen, indem er Blut spendet.

Durch die Blutspende wird zugleich die Blutgruppe des Spenders festgestellt. Jeder Blutspender erhält einen Blutspenderpaß, in dem seine Blutgruppe eingetragen ist. Bei hohem Blutverlust infolge von Verkehrs- und Betriebsunfällen kann also eine sofortige lebensrettende Blutübertragung vorgenommen werden, wenn die Blutgruppe des Verletzten bekannt ist.

Der Spendenwillige wird vom Arzt vorher untersucht und beraten. Die Blutentnahme wird nach der Dienstzeit durchgeführt. Allen Belegschaftsangehörigen, die sich im Interesse ihrer Mitmenschen freiwillig zur Blutspende bereitfinden, wird die geopferte Freizeit vergütet. Spendenwillige können sich noch bei dem zuständigen Betriebsbüro in die bereitliegenden Listen eintragen. Es muß aber, wenn sie noch berücksichtigt werden wollen, sofort geschehen. Für die Angehörigen der Verwaltung liegen diese Listen bei der Belegschaftsabteilung auf. Die vorherige Eintragung in die Liste ist unbedingt erforderlich. Zum Spendetermin wird durch eine Karte, die als Ausweis gilt, eingeladen.

Die Blutentnahme wird in der Zeit von 6.00 bis 17.00 Uhr im NEV-Jugendheim an der Franz-Lenze-Straße erfolgen. Spendetage: Mittwoch, 5. August, Donnerstag, 6. August, und Freitag, 7. August 1964.

Bitte Werksausweis zum Blutspendetermin mitbringen und auch Blutspenderpaß vorlegen, wenn bereits ein solcher vorhanden ist.

Tor 9 für Krafträder gesperrt

Es besteht Veranlassung, nochmals auf folgendes hinzuweisen:

Nachdem am Tor 9 zwei überdachte Zweiradhallen erstellt und für die Unterstellung von Krafträdern freigegeben worden sind, können Benutzer von Motorrädern, Motorrollern

und Mopeds mit ihren Fahrzeugen nicht mehr durch Tor 9 ins Werksgelände fahren; die Fahrzeuge müssen außerhalb des eigentlichen Werksbereichs bleiben. Sie können in den neuen Unterstellhallen am Tor 9 abgestellt werden.

Für Fahrräder gilt diese Werkssperrung zunächst noch nicht. Hierüber wird zu gegebener Zeit, wenn auch für Fahrräder ausreichende Unterstellmöglichkeiten geschaffen sind, eine Bekanntmachung erfolgen.

Nachzahlung von gesetzlichem Kindergeld

Gemäß § 45 des Bundeskindergeldgesetzes (BKGG) vom 14. April 1964 erhalten Personen, die für einen der ersten sechs Monate des Jahres 1964 Kindergeld für ein 4. oder weiteres Kind bezogen haben, eine Nachzahlung von 10 DM monatlich für das 4. Kind und von 20 DM für das 5. und jedes weitere Kind. Außerdem erhalten Personen, die für einen der ersten drei Monate des Jahres 1964, nicht aber für den Monat April 1964, Kindergeld für ein 3. Kind in der damaligen Höhe von 40 DM monatlich bezogen haben, eine Nachzahlung von 10 DM für jeden der genannten drei Monate. Die Nachzahlung muß, sofern bisher noch kein Antrag gestellt wurde, beim zuständigen Arbeitsamt (Wohnsitz oder gewöhnlicher Aufenthalt des Berechtigten) möglichst umgehend, spätestens bis 31. Oktober 1964, auf einem Antragsvordruck beantragt werden, der bei unserer Belegschaftsabteilung und beim Arbeitsamt erhältlich ist.

Fußballspiel zwischen Verwaltung EH und Lehrwerkstatt ATH endete 1:3

Am 15. Juni 1964 spielte eine Mannschaft der Verwaltung Eisenbahn und Häfen gegen

eine Elf der Lehrwerkstatt ATH und unterlag mit 1:3 Toren. Auf dem Platz an der Vogelwiese entwickelte sich von Beginn an ein flottes Spiel, in dem vor der Pause die Gegner und danach unsere Mannschaft dominierten. Obwohl die Thyssenleute insgesamt gesehen den besseren Eindruck hinterließen, wäre für unsere ersatzgeschwächte Elf durchaus ein Unentschieden möglich gewesen. Dies wurde jedoch durch die gute gegnerische Torwartleistung verhindert, zu der zu unserem Pech noch zwei Latten- bzw. Pfostenschüsse kamen.

Dr. R.

F. W. Schnürle 8:0 geschlagen!

Die Fußballfreunde unserer Verwaltung bleiben weiterhin aktiv. Im Spiel gegen eine Mannschaft der Firma F. W. Schnürle, Duisburg, gelang ihnen in einem spannenden Spiel am 6. Juli ein hoher 8:0-Sieg. Erstmalig konnte die Elf in starker Besetzung antreten. Das wirkte sich besonders auf den Spielfluß aus. Getragen von einer guten Läuferreihe, wurde das Spiel durchweg überlegen gestaltet. Die gegnerische, allerdings ersatzgeschwächte Mannschaft konnte kaum etwas ausrichten. Bereits bis zur Pause war eine Führung von 4:0 durch Tore von Skaletz, Berg (2, davon ein Elfmeter) und Schurse herausgeholt worden. Die Überlegenheit hielt auch nach dem Wechsel an. Durch gute Kombinationen wurde der Gegner laufend ausgespielt, so daß Tore zwangsläufig fallen mußten. Die weiteren Treffer erzielten Wankum, Skaletz, Elias und Fehlberg.

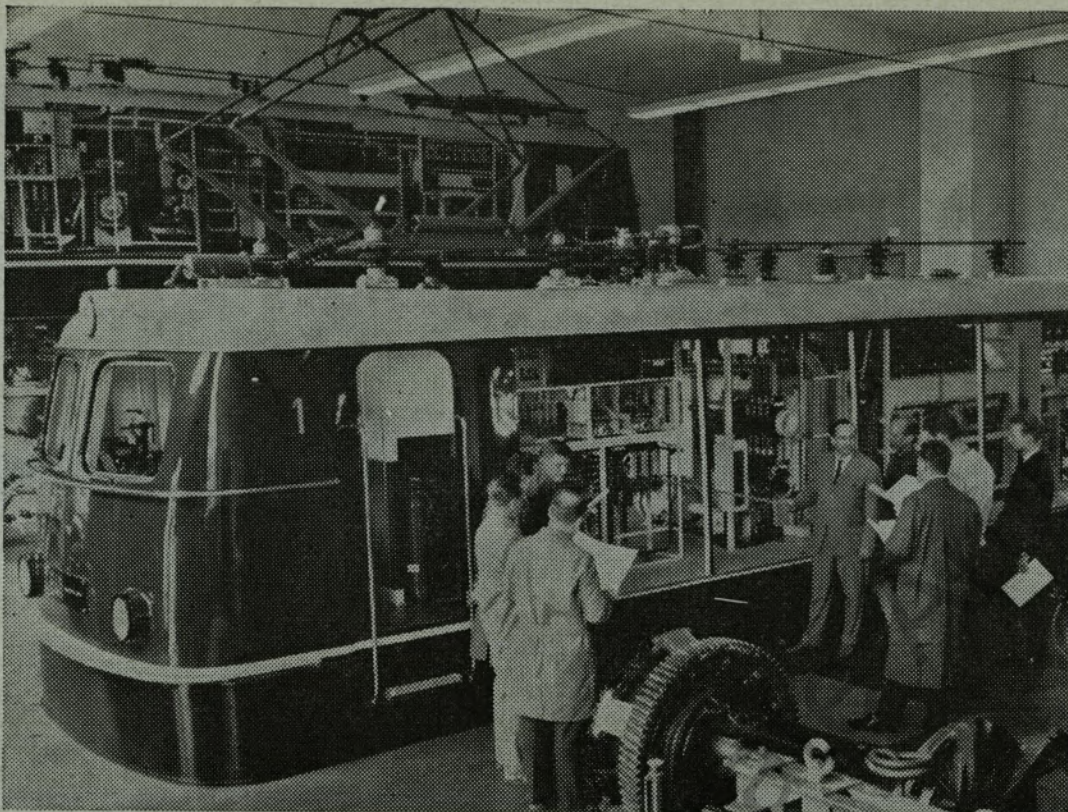
Erfreulich war die faire sportliche Haltung beider Mannschaften. In Kürze soll ein Rückspiel in Duisburg ausgetragen werden. Dr. R.

Nach Beendigung des Spiels gegen die Firma F. W. Schnürle stellten sich beide Mannschaften mit dem Schiedsrichter noch in sichtlich guter Form dem Fotografen.



Ein Elfmeter wird zum 4:0 verwandelt.





Nicht auf einer Ausstellung oder im Museum, sondern im Maschinensaal der Bundesbahnschule München steht dieses „lebensgroße“ **Modell einer elektrischen Bundesbahnlokomotive**. Die Besucher, die es bewundern, später damit umzugehen lernen und schließlich ihre Tüchtigkeit daran unter Beweis stellen müssen, sind angehende Lokomotivführer der Bundesbahn, aber auch berufserfahrene „Männer der Schwarzen Zunft“, Lokführer, die – weil ihr Dampfproß abgehalftert wird – demnächst auf eine elektrische Lokomotive umsteigen müssen. Die „E-Lok“ im Lehrsaal ermöglicht mit zahlreichen zusätzlichen Hilfsmitteln eine äußerst eindrucksvolle und anschauliche Schulung, die den „Fahrschülern“ fundiertes Können nach modernsten Methoden vermittelt. Mit der Originallokomotive in Verbindung steht eine ebenfalls originalgroße Fotografie (im Hintergrund an der Wand), die durch zahlreiche Glühlampen von ihrer Rückseite her erleuchtet werden kann, so daß bestimmte Einrichtungen der Lokomotive und Vorgänge in ihrem Innern jeweils deutlich erkennbar werden.

Foto: Steidl (München)

Unter dreißig ist keine so schön wie SIE

Seit Tagen liegt SIE auf dem Tisch meines Sohnes. Zwischen Büchern, Heften und Bleistiften schlängelt SIE sich hin. Von herrlicher Farbe. Weinrot. Im Innern steht „Pura Seta“ – „Reine Seide“.

Sollte es sich mein Sohn während meines Urlaubs erlaubt haben, diese teure Krawatte zu kaufen? Woher hat er das Geld? Meist ist er doch „blank“. Oder ob die Mutter ihm ohne mein Wissen...? Ich glaube, als ich weg war, tanzten zu Hause die Mäuse auf dem Tisch. Eine „Blue Jeans“, wie man diese mit Nieten versehenen Farmerhosen nennt, und ein modern kariertes Jackenhemd hat er ja auch bekommen!

Ich werde mich mal bescheiden erkundigen. Als Vater müßte ich doch erfahren, was während meiner Abwesenheit vor sich gegangen ist. Im übrigen gefällt mir die Krawatte. SIE paßt so schön zu meinem neuen Anzug. Ich habe SIE auch schon ein-

mal auf die Jacke gelegt, um die Farbenwirkung festzustellen. Einfach prächtig. Unter meinen 30 ist keine so schön wie SIE.

Am Abend habe ich dann gefragt... „Die Krawatte gehört nicht mir“, sagte mein Sohn, „mein Freund hat SIE hier liegenlassen. Als wir neulich ins Jazz-Konzert gingen, habe ich ihm von mir ein Samtbändchen geliehen. Die Blue Jeans und das Jackenhemd sind vom Ausverkauf!“ So liegt SIE da und wird nicht abgeholt, die Krawatte. Und mir gefällt SIE doch sooo gut. Ob ich SIE wohl einmal umlegen soll? Heute wird er SIE doch nicht abholen – der Freund! Vielleicht erst morgen. Von der Sorte habe ich noch nie eine gehabt! Ist etwas Besonderes. Mit ein paar schnellen Griffen sitzt SIE am Hals. SIE läßt sich wunderbar binden. SIE ist wirklich etwas Besonderes. Ganz stolz sitze ich am Frühstückstisch und gefalle mir. Ob SIE im Büro auch be-

wundert wird? Da öffnet sich die Tür. Meine Frau kommt herein. Im Morgenrock und mit verwuscheltem Haar. Ein Auge scheint noch zu schlafen. Aber mit dem anderen erspäht sie die Krawatte auf meinem Hemd. Ich wollte gerade fragen: „Gefällt SIE dir?“ Da geht es auch schon los: „Bist du denn noch zu retten, eine fremde Krawatte am Hals. Muß es denn gerade die sein? Findest du unter deinen 30 im Kleiderschrank keine passende?! Leg SIE sofort ab, oder... Wenn der Freund unseres Jungen SIE heute abholen will, was soll ich ihm sagen?“

Meine Frau verschwindet und schlägt die Tür hinter sich zu.

Ja, schließlich will ich doch keinen Streit. Ich vertausche die verhängnisvolle Krawatte mit einer anderen. Zum Dank bekomme ich dann auch wieder einen Abschiedskuß, und alles ist gut.

V. G., Mülheim

Mit dem Abschied fing es erst an

Als Andreas sicher war, daß Vera nicht mehr kommen würde, verfinsterte sich sein Gesicht endgültig. Wütend überblickte er die Stätte seiner neuesten Niederlage. Sein Glas war leer, der Aschenbecher voll und vier Bierdeckel sinnlos zu winzigen Schnitzeln zerpfückt. Das Tischtuch gar wies an Stelle seiner einstigen Fransen eine Reihe kunstvoll geflochtener Zöpfe auf. Nur mit Mühe unterdrückte er ein erbittertes Lachen. Also wieder versetzt! Wie oft Vera sich das schon erlaubt hatte, konnte er gar nicht mehr zählen. Auf jeden Fall sollte es heute das letztemal gewesen sein, dafür würde er sorgen!

Er schaffte die zerstörten Bierdeckel beiseite, indem er ihre Überreste hastig in die Tasche stopfte, und rief energisch nach dem Kellner. Plötzlich konnte er gar nicht mehr schnell genug wegkommen.

Zehn Minuten später saß er in seinem Zimmer vor einem Bogen Papier und überlegte kurz. Dann begann die Feder in seiner Hand zu tanzen. Unterstützt vom Rauch einer frischen Zigarette schrieb er in einem Zuge den folgenden Brief:

„Liebe Vera! Nachdem Du mich heute abermals versetzt hast, wird mein Abschiedsbrief Dich kaum überraschen. Einmal mußte es ja sein. Mein Herz ist mein bester Zeuge, daß ich Dir gegenüber eine geradezu unglaubliche Portion Geduld aufgebracht habe. Aber wo keine Liebe ist und nicht einmal die Fähigkeit, etwas zu empfinden, muß selbst die zarteste und innigste Werbung scheitern. Im Grunde weiß ich ja seit je, daß Du unempfindlich und gefühllos wie eine stillgelegte Straßenbahn bist. Traurig, was aus euch jungen Mädchen heutzutage geworden ist! Eure Weiblichkeit liegt allenfalls in der Figur; aber ein Stück Holz, von einem Bildhauer mit ähnlichen Formen versehen, hat mehr Herz als ihr. Ja, hebe nur die gepflegten Brauen und lächle spöttisch! Dieses widerwärtige Lächeln ist ja die einzige Kunst, die ihr wirklich beherrscht. Neben der Fähigkeit natürlich, die Füllung männlicher Brieftaschen durch drei Stofflagen hindurch richtig zu taxieren, wovon ja nichts weniger als die Stillung eurer ewigen Vergnügungssucht abhängt. Ach, ich weiß, es gibt auch andere Mädchen, verehrungswürdige Ge-

schöpfe, die man in den Himmel heben möchte. Aber ich gerate leider immer an so etwas wie Dich. Wie ‚dankbar‘ ich dem Schicksal bin, daß es mich so zum Narren hält, ahnst Du wohl nicht. Du ahnst und verstehst ja ohnehin nie etwas.

Genug davon. Ich will Dich nie mehr sehen! Das Bewußtsein, daß ich Dir hiermit meine letzten Grüße sende, wenngleich nur aus Höflichkeit, erleichtert mich sehr. Andreas.“

Der enttäuschte Liebhaber überlas noch einmal den vorwurfsvollen Erguß und fand ihn grob und deutlich genug. Mißverständnisse würde es nicht geben. Er schrieb den Umschlag und klebte den Brief mit heftigen Bewegungen zu. Dann trug er ihn gleich in den Kasten hinunter; denn so ganz traute er seiner Standhaftigkeit und Entschlossenheit wohl doch nicht. Als er den Brief plumpsen hörte, war alles entschieden. Zwar zog sich sein mißhandeltes Herz schmerzvoll zusammen; aber dann schob er trotzig das Kinn vor, straffte sich und ging davon.

Am nächsten Tag war Andreas furchtbar bedrückt. Die Arbeit wurde ihm zur Qual; mechanisch und zerfahren verrichtete er, was nötig war. Wenn er sich vergegenwärtigte, was er ihr geschrieben hatte, empfand er ein sonderbares Gemisch von Reue und Genugtuung. Immer wieder jedoch riß er sich zusammen und verjagte alle Zweifel. Was vorbei war, mußte vergessen werden. Und nach einem solchen Brief gab es ohnehin kein Zurück. Schließlich war es ja auch am besten so. Eine lange Leidenszeit war nun beendet, er konnte endlich frei und unbeschwert aufatmen.

Dennoch begrüßte er erleichtert den Dienstschluß. Als er jedoch Minuten später das große Bürohaus verließ, fand er vor dessen schwingender Drehtür, lächelnd und mit unternehmungslustig geröteten Wangen — Vera. Also war sie noch ahnungslos. An diese Möglichkeit hatte er nicht im entferntesten gedacht. Was nun? Wirklich, eine fatale Situation! Mehr hölzern als gemessen schritt er Vera entgegen, mit klopfendem Herzen.

Sie begrüßte ihn freudig und unbefangen. Und gleich platzte er aus.

„Ich nehme an“, sagte er, „du willst mir eine deiner beliebten plausiblen

Erklärungen unterbreiten, warum du gestern nicht gekommen bist? Aber ich muß dir leider sagen...“

„Gehen wir dort entlang?“ zwitscherte Vera. Dabei drängte sie ihn schon auf den Weg, den sie so manches Mal gemeinsam gegangen waren. Andreas ließ sich schweigend dirigieren. Sein Gehirn arbeitete fieberhaft, doch kam er zu keinem richtigen Entschluß. Nun, er konnte ja schließlich abwarten.

Als sie durch den winterlichen Park gingen, erklärte Vera dem durch die peinliche Situation ohnehin verwirrten Andreas ohne weitere Umschweife: „Ich wollte dir für deinen reizenden Brief danken, deshalb bin ich nämlich auch hier.“

Andreas schoß das Blut wie unter Druck in die Wangen. „Du hast ihn bekommen?“ stotterte er verblüfft.

„Natürlich, deshalb bin ich ja so von Herzen froh.“

„Wie bitte?“ sagte Andreas, der nun gar nichts mehr begriff.

„Ich bilde mir nämlich ein, so unverschämt und — verzeih — niederträchtig kann ein Mann nur aus reinster Liebe schreiben. Oder...?“

„Gewiß“, sagte Andreas verlegen. „Du weißt doch, daß ich dich — äh — immer geliebt habe, mehr als mich selbst. Aber jetzt...“

Vera beugte sich vor: „Du glaubst wirklich, ich wüßte das? Woher denn? Nichts weiß ich! Hast du mich bestürmt, um mich gekämpft? Hast du versucht, den Himmel für mich herabzureißen? Was glaubst du, wie man eine Frau erobert? Deine sogenannte zarte Werbung war so lau, daß es an Beleidigung grenzte. Ich war richtig verzweifelt. So verzweifelt, wie eine Frau nur sein kann, die annehmen muß, daß sie nicht wiedergeliebt wird.“

„Wiedergeliebt?“ Andreas starrte sie an. „Euch Frauen“, machte er seinem Erstaunen Luft, „soll meinewegen der Teufel verstehen!“

„Gut“, sagte Vera, sich hoffnungsvoll aufrichtend, „überlaß diesem Herrn das, und du selbst — küß mich endlich!“

Andreas blickte sich kurz um. Dann tat er, wie ihn das Mädchen geheißen hatte.

Hallenneubau Mechanische Werkstatt für den Hafen Schwelgern

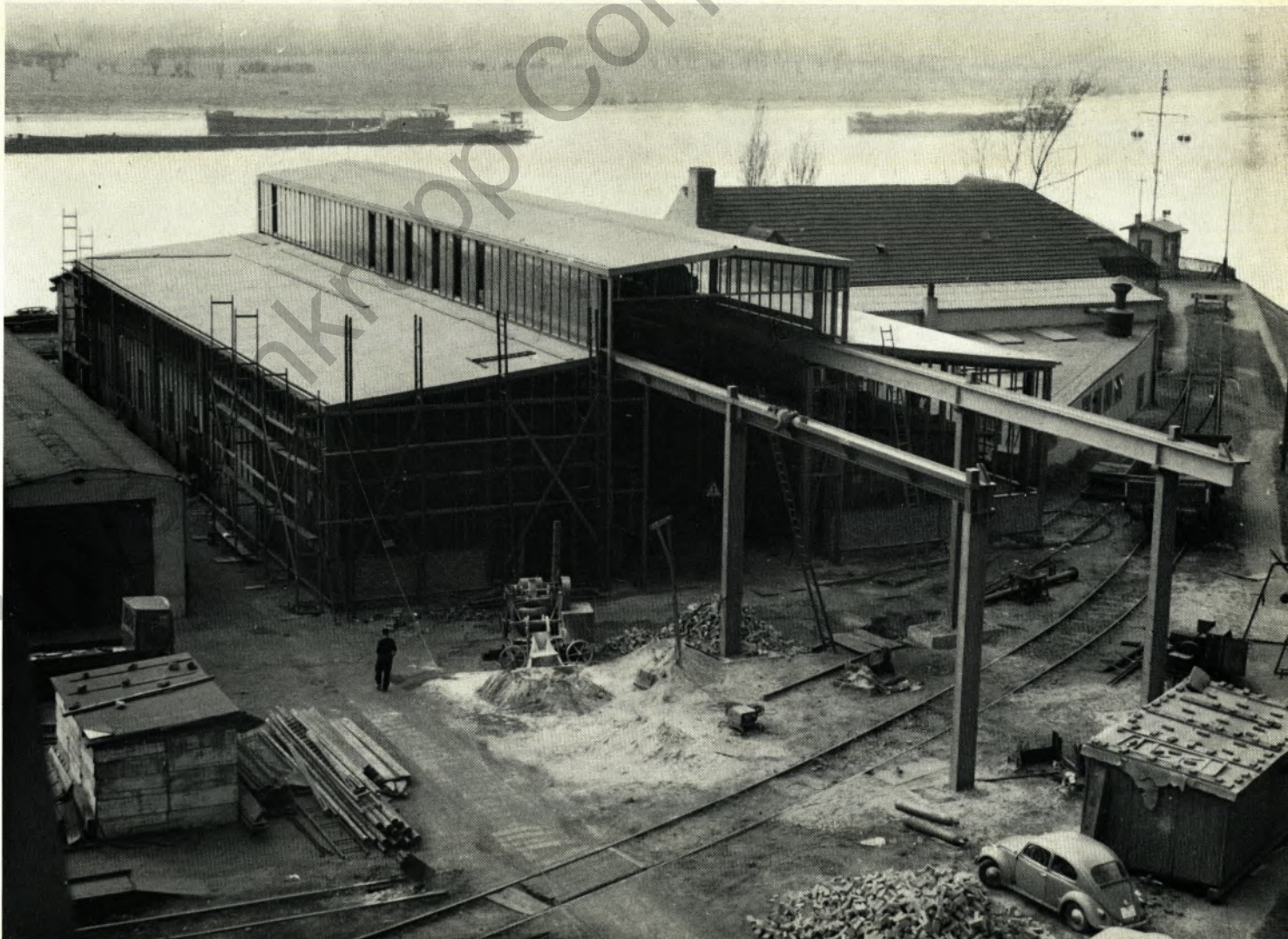


Seit einiger Zeit sind die Arbeiten für den Neubau einer Werkstatthalle im Hafen Schwelgern im Gange.

Es wird hier eine neue Halle über ein altes Gebäude gebaut. Nach Fertigstellung der neuen Halle wird dann die alte Werkstatt nach innen abgebrochen. Der Werkstattbetrieb muß jedoch trotz großer Behinderung aufrechterhalten werden.

Ein schwieriges, aber auch gleichzeitig interessantes Bauvorhaben.

*Links: Die alte Werkstatt.
Hier die neue Halle im Bau.*





*Die Giebelwand an der Rheinseite.
Deutlich ist noch das alte Hallenprofil
zu erkennen.*

*Die alte Längswand ist
bereits umbaut.*



Zehn Jahre „Stiftung Mitbestimmung“

Die „Stiftung Mitbestimmung“, die am 1. Mai 1954 vom Deutschen Gewerkschaftsbund und den in ihm vereinten Gewerkschaften gegründet wurde, hat in den zehn Jahren ihres Bestehens 8,45 Millionen DM aufgebracht. Die Stiftung erhält ihre Mittel aus den Spenden der Arbeitnehmer-Vertreter in den Vorständen und Aufsichtsräten der Mitbestimmungs-Unternehmen, die sich verpflichtet haben, einen nicht unwesentlichen Teil der Einkünfte aus dieser Tätigkeit der Stiftung zur Verfügung zu stellen. Aufgabe der Stiftung ist es, das Studium und die Fortbildung begabter junger Menschen zu fördern. Bisher konnten 1100 Studenten unterstützt werden; insgesamt wurden hierfür 5,7 Millionen

DM ausgegeben, ferner 875 000 DM für Förderung der Wissenschaft und 1,2 Millionen DM für das Bergmanns-Erholungswerk.

Der DGB-Vorsitzende Rosenberg unterstrich anlässlich der Zehnjahrfeier der „Stiftung Mitbestimmung“, mit ihr dokumentierten die Gewerkschaften, wie sehr alles materielle Streben dem Ziel untergeordnet werde, jeden Menschen zu befähigen, seine Begabungen und Fähigkeiten für das Wohl der Gesamtheit und zur Bereicherung seines wahren Lebensglückes zu nutzen. Über das Fachwissen hinaus müßten staatsbürgerliches Wissen, Kenntnis politischer und wirtschaftlicher Zusammenhänge und die Verbindung zu Wissenschaft und Kultur als notwendige Voraussetzungen dafür

angesehen werden, aus dem guten Fachmann den Staatsbürger, aus dem einseitig Geschulten einen Menschen zu machen, der alle seine Fähigkeiten entwickeln und einsetzen könne. Alle Begabungen des deutschen Volkes zu fördern und zu nutzen, veranlasse nicht nur die wirtschaftliche Notwendigkeit, sondern auch die Erkenntnis, daß eine demokratische Gesellschaft von der geistigen Substanz ihrer Bürger abhängt. Die Wissenschaft habe eine größere Bedeutung als nur die der Versorgung der Wirtschaft mit Fachleuten, so unerläßlich diese Aufgabe auch sei. Deshalb stellten die Gewerkschaften auch die Spenden der Stiftung insbesondere der Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses zur Verfügung.

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Johann Meyer
Lehrlöcherführer, Betr.-Masch.-D. Nord
eingetreten: 12. September 1924



Johannes Kuhlmann
Zugabfertiger, Verkehrsabteilung
eingetreten: 19. September 1924



Hermann Nühlen
Stellwerkswärter, Eisenbahn Nord
eingetreten: 19. September 1924



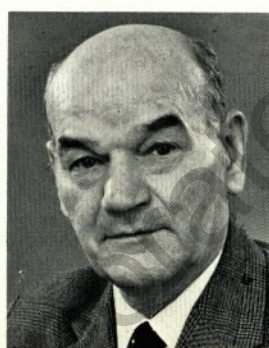
Lambert Schmitz
Rangieraufscher, Eisenbahn Nord
eingetreten: 19. September 1924



Hermann Angenendt
Weichensteller, Eisenbahn Nord
eingetreten: 2. Oktober 1924



Wilhelm Kaak
Verladeführer, Bauabt.-Oberbau
eingetreten: 2. Oktober 1924



Paul Kozlik
Schlosser, EBW
eingetreten: 6. Oktober 1924



Karl Wiczorek
Rottenmeister, Bauabt.-Oberbau
eingetreten: 6. Oktober 1924



Heinrich Ullrich
Büroangestellter, Verkehrsabteilung
eingetreten: 15. Oktober 1924



Wilhelm Langhoff
Büroangestellter, Verkehrsabteilung
eingetreten: 20. Oktober 1924



Franz Kelten
Kfm. Angestellter, Hafen Schwelgern
eingetreten: 23. Oktober 1924



Johann Backhaus
El.-Schweißer, EBW
eingetreten: 27. Oktober 1924

Franz Piorkowski
Vorarbeiter
Bauabt.-Oberbau Nord
eingetreten: 2. Oktober 1924



Ernst Sticher
Betr.-Assistent,
Eisenbahn Nord
eingetreten: 1. 9. 1939



Heinrich Hofmeister
Wagenmeister
Betr.-Masch.-Dienst Süd
eingetreten: 4. 9. 1939



Heinz Antweiler
Lokführer
Betr.-Masch.-Dienst Süd
eingetreten: 9. 9. 1939



Hermann Wehoven
Lokführer
Betr.-Masch.-Dienst Süd
eingetreten: 13. 9. 1939

25 Jahre sind in unserem
Betrieb tätig:

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Ursula Kircher, Verkehrsabt. Hafen
mit Hans Werner Wolf
am 17. 4. 64
Giovanni Gabriele, Eisenbahn-Nord
mit Rosetta Ferreri
am 30. 4. 64
Jürgen Nowak, Eisenbahn-Süd
mit Brigitte Bildau
am 14. 5. 64
Leo Beletzki, Hafen Schwelgern
mit Luise Hömig, geb. Suchanek
am 20. 5. 1964
Helga Rogall, Hafen Schwelgern
mit Helmut Hasselkamp
am 22. 5. 64
Wilhelm Eminger, Eisenbahn-Süd
mit Brigitte Bechert
am 29. 5. 64
Johann Theobald, Eisenbahn-Süd
mit Brigitte Bänisch
am 29. 5. 64
Engelbert Siemieniak, Eisenbahn-Nord
mit Lydia Weimer
am 5. 6. 64
Hugo Martinato, Eisenbahn-Nord
mit Erika Grüner, geb. Trinkaus
am 5. 6. 64
Karl-Heinz Nagel, Eisenbahn-Süd
mit Harmina van Luit
am 5. 6. 64
Hans-Josef Behrendt, Hafen Schwelgern
mit Dagmar Lehnhardt
am 11. 6. 64
Heinrich Praß, Revision/Organisation
mit Maria Hausmann
am 16. 6. 64
Gisela Janzik, Belegschaftsabteilung
mit Klaus Drecker
am 18. 6. 64
Udo Meyer, EBW
mit Brigitte Siebert
am 18. 6. 64
Horst Kromarek, Betr.-Masch.-Dienst N.
mit Brigitte Mues
am 19. 6. 64

Spiridon Priftis, Eisenbahn-Nord
mit Marika Dimouda
am 26. 6. 64

Nachwuchs kam an:

Senol, 10. 4. 64
Saban Demirer, Eisenbahn-Nord
André, 24. 4. 64
Helmut Sterling, Hafen Schwelgern
Dirk, 6. 5. 64
Günter Winkels, Bauabt. Oberbau-N.
Hiltrud, 8. 5. 64
Alfred Schell, Eisenbahn-Nord
Danijela, 8. 5. 64
Ante Mioc, EBW
Jochem, 9. 5. 64
Manfred Kremer, EBW
Harald, 10. 5. 64
Horst Nahlmann, EBW
Anita, 13. 5. 64
Armin Berger, Eisenbahn-Süd
Rainer, 17. 5. 64
Horst Westphal, Verkehrsabteilung
Udo, 18. 5. 64
Heinz Grau, Eisenbahn-Nord
Gerd, 19. 5. 64
Friedhelm Wojciechowski,
Eisenbahn-Nord
Jörg, 22. 5. 64
Otto Randl, Eisenbahn-Nord
Detlef, 25. 5. 64
Heinz Buchholz, Eisenbahn-Nord
Siegbert, 27. 5. 64
Erwin Kelm, Eisenbahn-Süd
Martina, 27. 5. 64
Günter Szlag, Eisenbahn-Nord
Gabriele, 28. 5. 64
Horst Wollny, Eisenbahn-Süd
Knut, 4. 6. 64
Wolfgang Sablotny, Eisenbahn-Nord
Monika, 8. 6. 64
Helmut Gierke, Eisenbahn-Süd
Birgit, 15. 6. 64
Helmut Strehlow, Hafen Schwelgern

Manfred, 18. 6. 64
Bruno Klemiski, Eisenbahn-Nord
Ursula, 23. 6. 64
Richard Kühnel, Eisenbahn-Süd
Manuela, 23. 6. 64
Kurt Kirsch, Bauabt. Oberbau-Süd

Goldene Hochzeit:

Robert Gärtner, früher Kolonnenführer
geb. 9. 3. 91
wohnhaft: Duisburg-Hamborn,
Kaiser-Wilhelm-Str. 54
verheiratet: 22. 8. 14

Geburtstag:

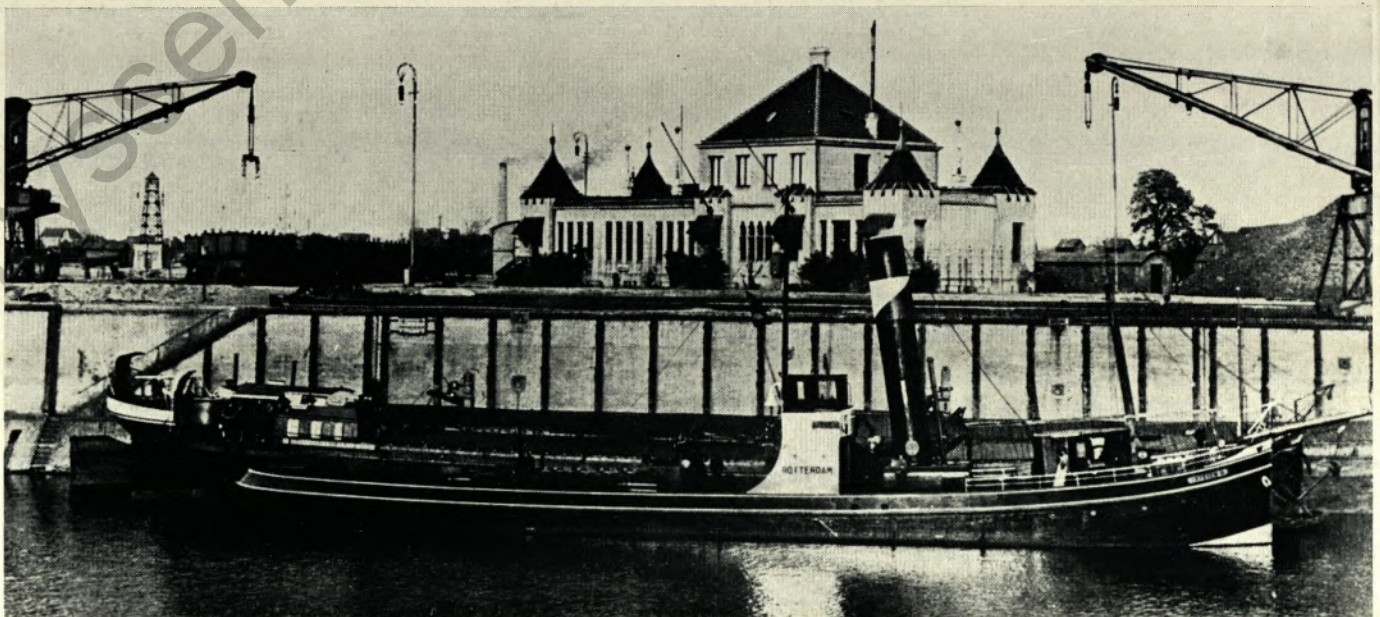
Dietrich Blumberg, früher Betr.-Ass.
geb. 31. 8. 84 (80 Jahre)
wohnhaft: Oberhausen-Buschhausen,
Hagenstr. 75
Friedrich Barteczko, früher Weichenst.
geb. 5. 9. 84 (80 Jahre)
wohnhaft: Walsum, In der Dell 4
Heinrich Mess, früher Weichensteller
geb. 12. 10. 84 (80 Jahre)
wohnhaft: Duisburg-Wanheimerort,
Hultschiner Str. 132, bei Sprang

Todesfälle:

Josef Miss, Schlosser
Hafen Schwelgern
geb.: 22. 3. 99
gest.: 6. 5. 64
Karl Kloppenburg, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 5. 4. 93
gest.: 15. 5. 64
Peter Bücken, Weichensteller
Eisenbahn-Nord
geb.: 10. 7. 01
gest.: 23. 5. 64
Walter Hintzen, Lokführer
Betr.-Masch.-Dienst Nord
geb.: 19. 2. 07
gest.: 12. 6. 64

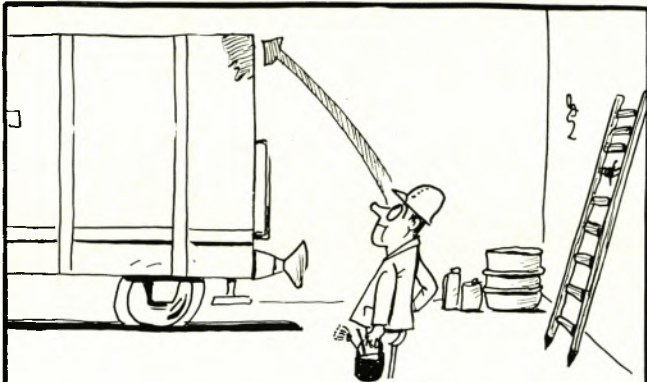
Aus der Foto-Mottenkiste

Hafen Schwelgern mit Schifferheim und Schleppdampfer Thyssen VI um 1914.



Nochmal gehabt!

Leichtsinn kommt vor dem Fall



Um hier die Arbeit zu beginnen,
Muß er auf eine Leiter klimmen.



Nimmt die, die einer weggestellt,
Und denkt, die morsche Sprosse hält.

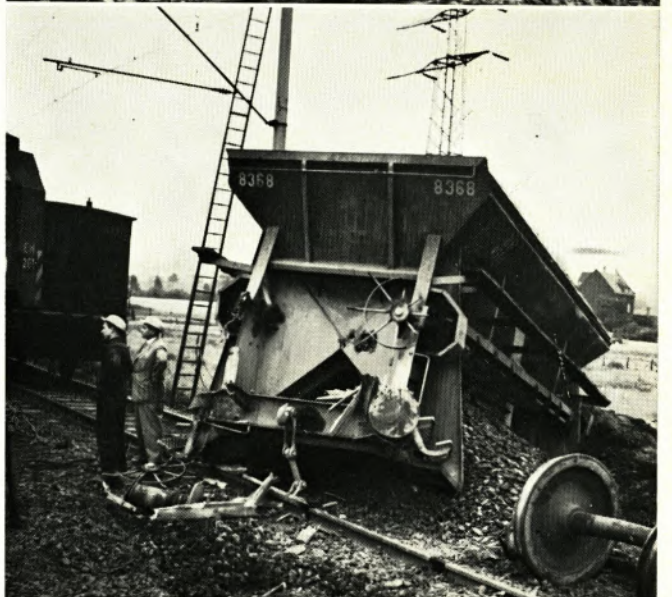
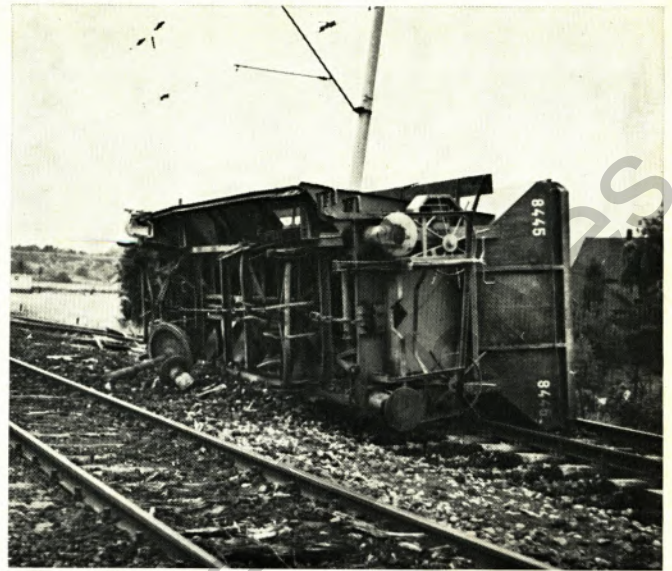


Das denkt er allerdings nicht mehr,
Als nun geschehen das Malör.



Leicht angestaucht gesteht er ehrlich:
Kaputte Leitern sind gefährlich!

Gezeichnet und fotografiert...



Die vorstehenden drei Aufnahmen zeigen, welche schwerwiegenden Folgen ein Achsenbruch haben kann. Am 30. Juni entgleisten auf der zweigleisigen Strecke in der Nähe der Fahrner Straße infolge Achsenbruchs eines Wagens fünf mit Bergen beladene Talbotwagen. An Waggons und Gleisen entstand erheblicher Sachschaden. Personen kamen glücklicherweise nicht zu Schaden.

