



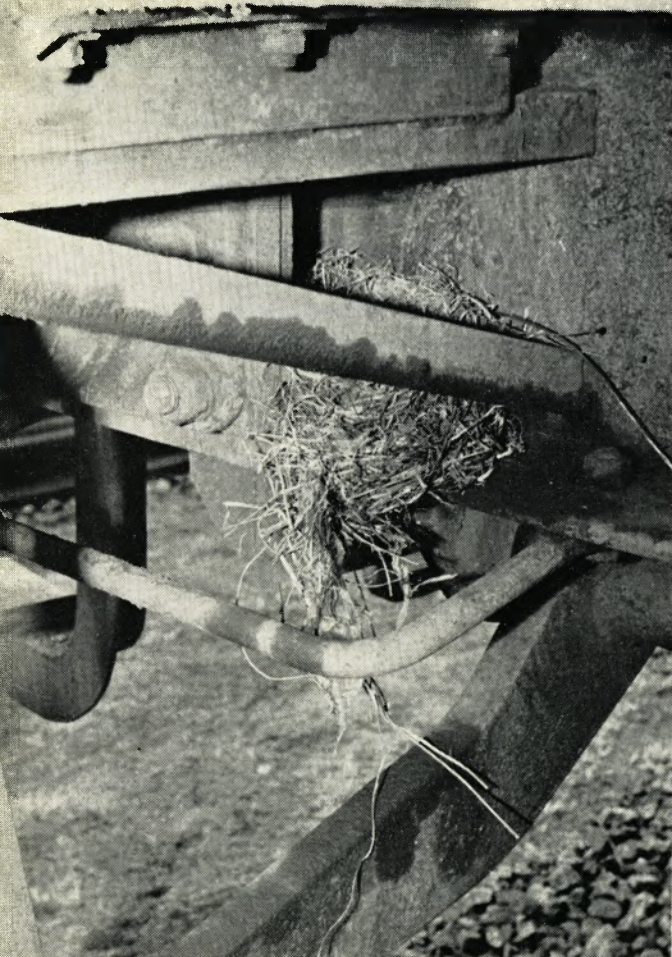
EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

15. JAHRGANG

5/6

Mai/Juni 1969



Kennzeichnend für den schnelleren Umlauf von EH-Wagen ist dieses Foto eines Vogelnestes, das unter der Bremsbühne eines Selbstentladewagens entdeckt wurde, sicherlich nicht. Oder sollte der Wagen vom Empfänger als beweglicher Lagerplatz benutzt worden sein? Da unser Fotograf die Wagennummer nicht mit ins Bild gesetzt hat, ist das jetzt nicht mehr feststellbar. Es kann aber auch sein, daß hier ein Vogelpaar eine besondere Schwäche für die Eisenbahn hatte, sind doch in letzter Zeit Amseln und Drosseln, die im Werksbereich Rangiersignale nachahmen, tatsächlich wiederholt beobachtet worden.

AUS
DEM
INHALT

Kurznachrichten

Direktor Bergermann 60 Jahre

ATH ist zuversichtlich

Wir sind „im Bilde“

Eine neue Unfallverhütungsvorschrift

Einer von Vielen

Mußte das sein

Aus der Arbeit der Fotogemeinschaft

Frühlingsfest des Quartettvereins

Unsere Jubilare

Familiennachrichten

EH-Mitteilungen

Interessante Sondertransporte im Bild

Urlaubstip: Der Gardasee

Nochmal Schwein gehabt

Der **Werkshafen Schwelgern** erreichte im Jahre 1968 mit 13,3 Millionen Tonnen den größten Umschlag in seiner bisherigen Geschichte und übertraf damit sogar den gesamten Jahresumschlag des Nordseehafens Emden.

Nach Erhebungen des Kohlenkomitees der ECE in Genf erhöhte sich die **tägliche Schichtleistung je Untertagearbeiter** in der Zeit von 1963 bis 1967 in der Bundesrepublik um 29,5 %, in der Tschechoslowakei um 24,9 %, in Großbritannien um 16,7 %, in Belgien um 15,5 %, in Polen um 15,5 %, in Frankreich um 14,5 % und in Holland um 13,4 %.

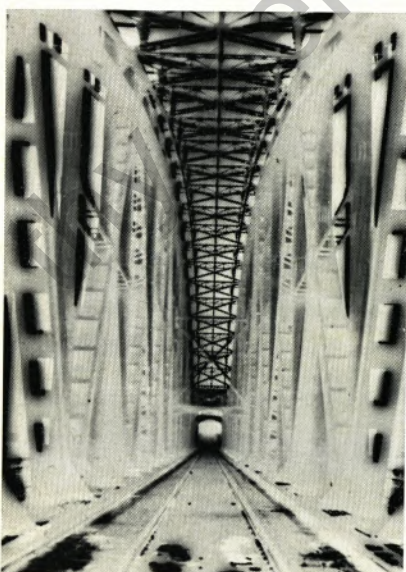
Die in die **Ruhrkohle AG** einzubringenden Bergbaubetriebe des Ruhrreviers werden in 7 Betriebsführungs-Gesellschaften auf gegliedert. Jede Betriebsführungsgesellschaft wird über ein Fördervolumen von durchschnittlich 13 Millionen Tonnen jährlich verfügen. Zur Gruppe 2 mit dem Verwaltungssitz Oberhausen werden gehören: Lohberg, Friedrich Thyssen 2/5, Osterfeld, Jacobi/Haniel, Prosper II, Prosper III, Alstaden, Westende.

Nach vorläufigen Ergebnissen stieg der **Stromverbrauch aus dem öffentlichen Netz Westdeutschlands** im 1. Quartal 1969 um 12,6 % auf 43,0 Mrd. kWh an. Die Eigenanlagen von Industrie und Bergbau lieferten 7,1 Mrd. kWh an das öffentliche Netz, davon der Steinkohlenbergbau 5,0 Mrd. kWh.

Forschungsmittel in Nordrhein-Westfalen: Von den 106 Millionen DM, die das Landesamt für Forschung in diesem Jahr für zahlreiche Projekte ausgeben wird, sind über 66 Millionen DM für die Kernforschung vorgesehen. Den zweitgrößten Betrag, fast 8 Millionen DM, erhält der Forschungsbereich Medizin, Pharmakologie und Physiologie. Für Forschungen im Steinkohlenbergbau stehen 4,6 Millionen DM bereit.

Vier evangelische Kirchengemeinden aus dem Duisburger Norden und zwei aus der Stadt Walsum sowie der „Verein Evangelische Krankenanstalten Duisburg-Nord“, in dem sich Bürgerschaft, Industrie, Handel und Handwerk zusammengefunden haben, tragen paritätisch die Gesellschaft, die **das neue Krankenhaus an der Fahrer Straße** bauen und später auch führen wird. Bei dem Bau wird ein neuer Weg beschritten: das Krankenhaus, das insgesamt über 466 Betten verfügen wird, soll in Stahlskelett-Konstruktion errichtet werden, und zwar von der ATH-Tochtergesellschaft Klönne.

An der **13. Blut-Spendeaktion** für das Deutsche Rote Kreuz, die vom 16. bis 21. März 1969 von der ATH in den Hamborner Werken durchgeführt wurde, beteiligten sich auch 137 Belegschaftsmitglieder von EH.



Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn.
Schriftleitung: Kurt-Hermann Still.

Alle Einsendungen sind zu richten an die Abteilung V, Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn, Franz-Lenze-Straße 15.

Aufnahmen: EH: Betriebsmaschinen dienst, Drost, Fotogemeinschaft, Hermanns, Kiel, Schentke, Still, Vocke, Wiesner

ATH: Lang, Meyer

HBAG: Maruschke

Sonstige: DB-Pressendienst

Titelbild: Hochbetrieb im Hafen Schwelgern

Rückseite: Stählerne Impression auf der Eisenbahnbrücke, die den Rhein von Beeckerwerth nach Baerl überspannt. H. H. Wenzel erhielt für diese technisch interessante Bildkomposition im Wettbewerb „Brücken“ der Fotogemeinschaft einen 1. Preis. (Siehe auch Seite 10 dieser Ausgabe).

Direktor Erich Bergermann 60 Jahre

Am 10. Juni 1969 vollendet Direktor Regierungsbaumeister a. D. Erich Bergermann, seit 1962 technischer Geschäftsführer des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, sein 60. Lebensjahr. Als Sohn eines Landwirts 1909 im Kreis Düsseldorf-Mettmann geboren, besuchte er die Realschule in Mettmann und anschließend die Lessing-Oberrealschule in Düsseldorf, an der er 1927 die Reifeprüfung ablegte. Seine umfangreiche und vielseitige technische Ausbildung erhielt Erich Bergermann zuerst an der Technischen Hochschule in Stuttgart, an der er Bauingenieurwesen studierte. Nach dem Diplom-Vorexamen ging er 1929 nach Berlin und bestand dort 1932 seine Diplom-Hauptprüfung mit „gut“. Die anschließende Ausbildung zum Regierungs-Baumeister erfolgte bei den Reichsbahn-Direktionen Berlin, Frankfurt/Oder und Wuppertal. Als Abschluß dieser Ausbildung legte Erich Bergermann im Februar 1936 die Staatsprüfung im Eisenbahn- und Straßenbaufach ab. Bis zur Übernahme in den Reichsbahndienst schloß sich eine sechsmonatige Tätigkeit als Streckenbaumeister und ständiger Vertreter des Vorstandes der Bauabteilung Opladen bei der Bauleitung-Reichsautobahnen in Köln an.

Im Oktober 1936 trat Herr Bergermann als Reichsbahn-Bauassessor in den Dienst der Deutschen Reichsbahn bei der Direktion Regensburg. Die Stellung eines Vorstandes des Reichsbahnbetriebsamtes 2 in Wittenberge-Potsdam übertrug man Herrn Bergermann im Juni 1938, und am 1. Januar 1939 erfolgte die Ernennung zum Reichsbahnrat.

Die Reichsbahn versetzte ihren Mitarbeiter dann 1942 nach Hamburg, wo sie ihn mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Betriebs- bzw. Fahrplan-Dezernenten beauftragte. Wie die meisten seines Jahrgangs, wurde auch Herr Bergermann nicht vom Kriegseinsatz verschont. Entsprechend seinen beruflichen Kenntnissen war er von 1939 bis 1945 mit einer Unterbrechung als Offizier bei den Eisenbahn-Pionieren sowohl an der Westfront als auch im Osten im Einsatz.

Nach dem Krieg übernahm Herr Bergermann die Stelle des Leiters der Bauabteilung bei den Stadtwerken Düsseldorf, von wo er im Mai 1953 wieder in den höheren Dienst der Deutschen Bundesbahn zurückkehrte.

Man übertrug ihm die Aufgaben eines Betriebsstreckendezernenten bei der Bundesbahn-Direktion Essen. Bereits im November 1953 erfolgte die Ernennung zum Bundesbahn-Oberrat.

Die Vielseitigkeit seiner beruflichen Ausbildung und seiner Erfahrungen waren eine ideale Grundlage für die Ausübung der Tätigkeit eines Chefingenieurs beim Eisenbahnbetrieb des Gemeinschaftsbe-



triebes Eisenbahn und Häfen, der Herr Bergermann zum 1. Februar 1958 auf diesen Posten berief. Der Erfolg, mit dem er durch seine ihm eigene Aktivität und Zielstrebigkeit dieser Aufgabe gerecht wurde, fand seine Bestätigung in der Ernennung zum Direktor und stellvertretenden Geschäftsführer am 1. Oktober 1959 und schon bald darauf in der Berufung zum technischen Geschäftsführer des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen mit Wirkung vom 1. Januar 1962.

Die umfangreichen Modernisierungs- und Rationalisierungsvorhaben, die auf den technischen und betrieblichen Bereichen des Gemeinschaftsbetriebes in den letzten Jahren verwirklicht wurden, sind die Früchte harter und unermüdlicher Arbeit Direktor Bergermanns und seiner Mitarbeiter. Dabei kommen auch die sozialen Belange keinesfalls zu kurz, seine Mitarbeiter finden bei ihm stets Verständnis und ein offenes Ohr für ihre Probleme. Seine reichen Erfahrungen und die aus der täglichen Praxis resultierenden Erkenntnisse stellt Direktor Bergermann über den Rahmen des Gemeinschaftsbe-

triebes hinaus in den Dienst zahlreicher Ausschüsse und Vereinigungen der Industrie und der Öffentlichkeit. So ist er unter anderem Leiter des Unterausschusses Verkehrsbetriebe der Arbeitsgemeinschaft Transport im Verein Deutscher Eisenhüttenleute, Vorsitzender des Arbeitsausschusses „Grubenanschlußbahnen“ im Fachnormenausschuß Bergbau im Deutschen Normenausschuß, Beiratsmitglied im Fachnormenausschuß Schienenfahrzeuge, Mitglied des „Verkehrsausschusses“ und des „Verkehrswirtschaftlichen Kreises“ der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie und Mitglied des Wissenschaftlichen Vereins für Verkehrswesen e. V.

In seiner knapp bemessenen Freizeit sorgt Herr Direktor Bergermann durch Spaziergänge in die schöne Umgebung seines Wohnortes Angermund und durch die Betätigung als ausgezeichneter Fotoamateur für Entspannung und Erholung. Im Namen aller Mitarbeiter wünschen wir ihm noch für lange Jahre Gesundheit und viel Erfolg in der Arbeit für den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen.

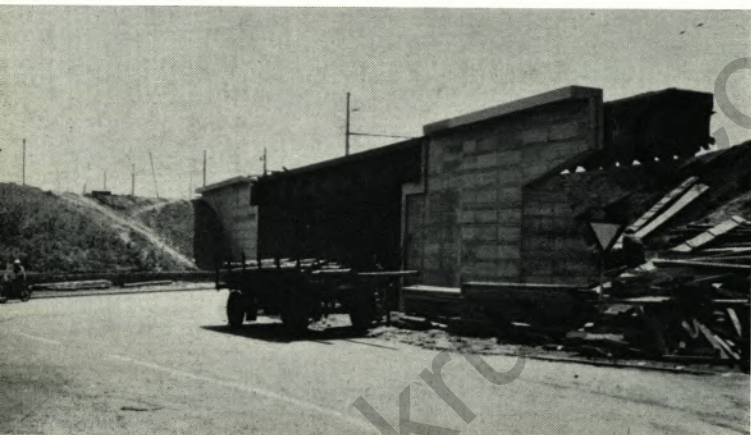
ATH ist zuversichtlich

Vollbesetzt war die Mercatorhalle in Duisburg, als am 29. April die Jahres-Hauptversammlung der August Thyssen-Hütte stattfand. Die anwesenden Aktionäre vertraten rund 80 % des stimmberechtigten Aktienkapitals. Wie der Vorstandsvorsitzende, Dr. Hans-Günther Sohl, in seinem Bericht sagte, hat die ATH auch für den Rest dieses Geschäftsjahres mit Auslastungssorgen nicht zu rechnen. Im ersten Halbjahr 1968/69 hat die Thyssen-Gruppe einschließlich der HOAG mit einer Erzeugung von einer Million Tonnen Rohstahl im Vergleich zum Durchschnitt des Vorjahres rd. 9 % mehr produziert. Die entsprechende Zuwachsrate beim Walzstahl beträgt sogar 21 %. Dr. Sohl bezeichnete das Abschreibungsvolumen der Thyssen-Gruppe von z. Z. 600 Millionen DM jährlich als das stärkste Aktivum. Thyssen habe mit der schnellen Wiedergewinnung des investierten Kapitals eine Spitzenstellung in der Stahlindustrie und könne große Investitionen tätigen, ohne dadurch die Schulden zu erhöhen. Es sei geplant, den Anteil des



Oxygenstahls innerhalb von 2 Jahren von 46 auf 80 % zu steigern und in absehbarer Zeit eine zweite Stranggußanlage zu bauen. Außerdem sollten die Hochofen- und die Kokerei-Kapazitäten erweitert werden. Man wolle jedoch in den nächsten Jahren nicht über das Abschrei-

bungsvolumen hinaus investieren, und in allen diesen Fällen rangiere Rationalisierung vor Expansion. Sämtliche Punkte der Tagesordnung sowie die vorgeschlagene Dividende von 10 % wurden von 99 % des anwesenden Kapitals genehmigt.

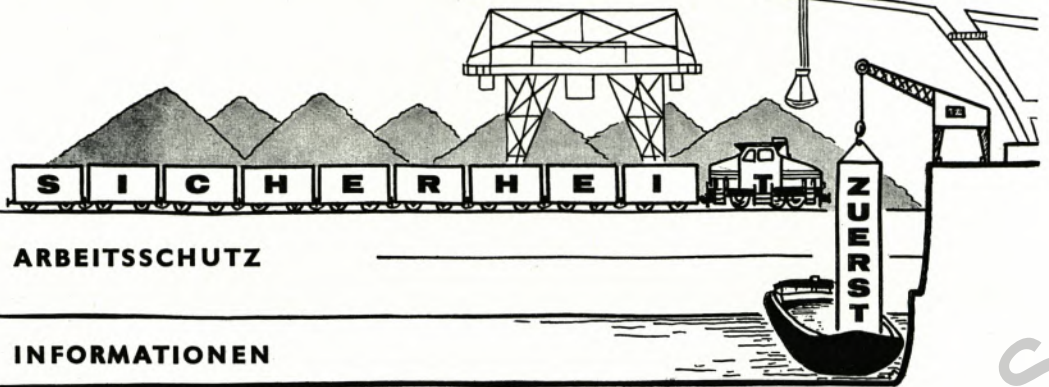


Ein Teil der Aufstellgleise oberhalb des Ablaufbergs Meerbergstraße konnte bereits in Betrieb genommen werden. Am linken Bildrand das Oxygenstahlwerk Beeckerwerth.

Wir sind „im Bilde“

Verbreitert wurde die Brücke im Ablaufberg Meerbergstraße. Das steigende Transportaufkommen im Werk Beeckerwerth erfordert einen zügigen Ausbau des Bahnhofs Meerbergstraße mit dem Ablaufberg und den erforderlichen Stellwerks- und Verwiegeeinrichtungen. Die endgültige Fertigstellung ist für Ende 1970 vorgesehen.





Eine neue Unfallverhütungs-Vorschrift

(Fortsetzung des Beitrages aus Nummer 3/4 unserer Werkszeitung)

Betrieb (Anweisungen)

Der Unternehmer hat für den Betrieb von Eisenbahnen Anweisungen zur Verhütung von Arbeitsunfällen aufzustellen und sie den Beschäftigten bekanntzugeben (§ 22 [1]).

Diese Forderung wird bei uns erfüllt mit der Aufstellung von Betriebs-Vorschriften durch den Eisenbahn-Betriebsleiter. Die Vorschriften werden laufend ergänzt und auf den neuesten Stand gebracht. Falls der Betriebsablauf es erfordert, werden von den Eisenbahn-Betriebschefs zusätzlich Dienstanweisungen herausgegeben, die ein unfallfreies Abwickeln des Betriebs sichern sollen.

Können im Bereich von Gleisen Transporteinrichtungen den Eisenbahnbetrieb beeinträchtigen, müssen zusätzlich Anweisungen über das sichere Zusammenwirken zwischen Eisenbahnbetrieb und Betrieb der Transporteinrichtungen aufgestellt sein.

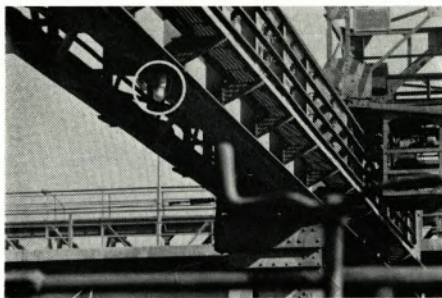


Bild 1

Das gefahrlose Zusammenwirken von Kranbetrieb und Bahnbetrieb wird bei uns erforderlichenfalls durch Dienstanweisungen geregelt.

Zur Verständigung zwischen Rangierer und Kranführer sind an unzähligen Stellen in den Produktionsbetrieben „Rundumleuchten“ installiert worden (Bild 1). Leider haben sich bei der Verwendung der Leuchten auf beiden Seiten grobe Mißachtungen der Dienstanweisungen eingeschlichen. Wie sieht es denn an verschiedenen Arbeitsplätzen mit der Verständigung aus?

Vor dem Befahren einer Halle schaltet der Rangierer die Rundumleuchte ein, damit der Kranführer erkennt, daß er mit der Last oder herabhängenden Ketten nicht mehr über den Bereich der Eisen-

bahn fahren darf. Viele Kranführer halten sich an die Vereinbarung, manche nicht. „Es ist so lange nichts passiert und da soll gerade mir...“ So oder ähnlich laufen die Ausreden.

Im zweiten Fall verläßt die Rangiereinheit eine Halle. Eigentlich müßte der Rangierer die Leuchten jetzt ausschalten. Jetzt noch mal runter vom Trittbrett? „Wenn die es leid sind, schaltet schon einer ab.“ So denkt manch ein Rangierer. Wie soll es aber bei solch einer Handlungsweise zu einer echten Verständigung kommen? Hier müssen alle Vorgesetzten und Mitarbeiter sich darum bemühen, diesen Mißstand einmal zu beseitigen. Ein Verstoß gegen die Unfallverhütungsvorschrift ist strafbar!

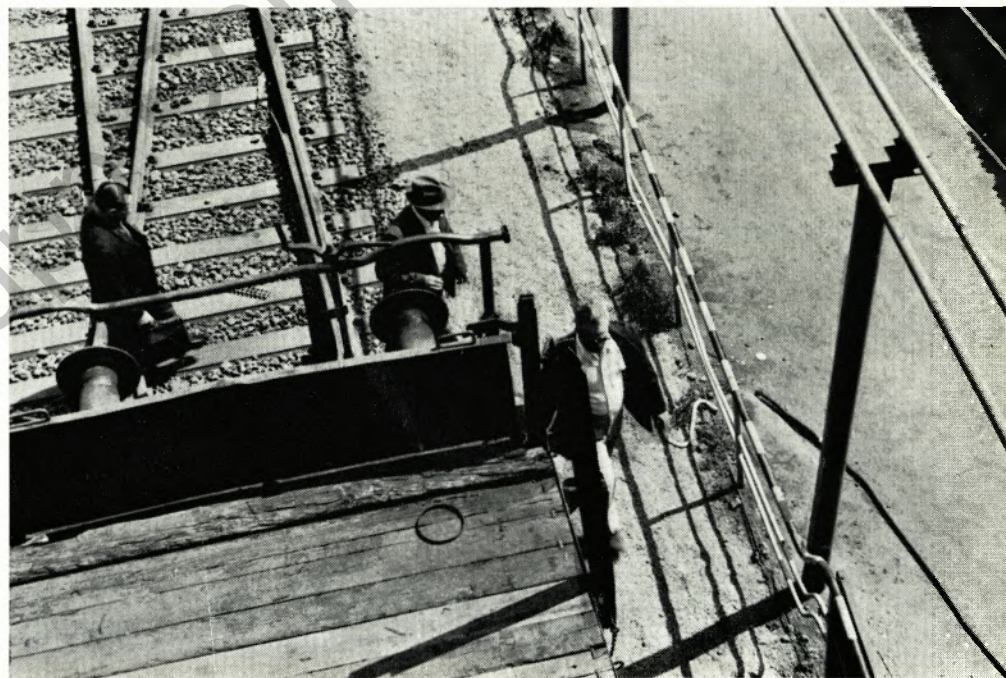


Bild 2

Verhalten im Bereich von Gleisen

Untersagt ist das nicht betriebsbedingte Betreten von nicht in Verkehrswegen liegenden Gleisanlagen und von Wegen unmittelbar neben Gleisen (§ 23 [1] a).

Diese oder ähnliche Bilder (Bild 2) sehen wir täglich, wenn beim Schichtwechsel alles nach Hause strömt. Es ist durchaus verständlich, daß man nach getaner Ar-

beit auf schnellstem Wege nach Hause will. Dieser Weg ist aber nicht immer der sicherste. Die Unfallverhütungsvorschrift ist ja eine Sammlung von Erfahrungen. Die Erfahrung hat auch in diesem Fall gelehrt, daß im Bereich von Gleisanlagen häufig Unfälle verursacht werden, die auf das unbefugte Betreten zurückgeführt werden.

Untersagt ist das Betreten von Gleisen unmittelbar vor oder hinter Fahrzeugen, soweit dies nicht zum Kuppeln von Fahrzeugen erforderlich ist (§ 23 [1] d), das Durchkriechen und der Aufenthalt unter Fahrzeugen, das Klettern über Puffer und Zugeinrichtungen und das unbefugte Besteigen von Fahrzeugen (§ 23 [1] e).

Die Bilder 3 und 4 sprechen eigentlich für sich. Der Drang nach Hause kommt auch hier wieder zum Ausdruck. Es ist auch zu verstehen, daß es unangenehm und ärgerlich ist, wenn ausgerechnet auf dem Heimweg ein Hindernis im Wege steht, aber lohnt es sich, wegen einer kurzen Verzögerung Leben und Gesundheit aufs Spiel zu setzen? Es ist für Außenstehen-

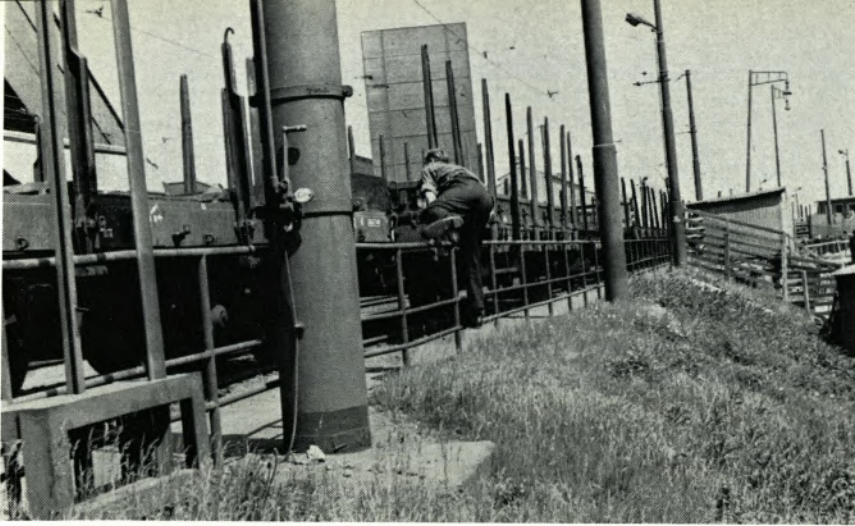


Bild 3



Bild 4

de nicht immer verständlich, daß „die“ ausgerechnet dann den Überweg sperren, wenn „er“ darüber will. Die Betriebsverhältnisse lassen es eben nicht zu, daß der Überweg schneller frei wird. Es ist natürlich nicht zu verhehlen, daß es auch einige Male schneller ging. Das sind dann menschliche Probleme, deretwillen der Einsatz der Gesundheit nicht lohnt.

Beschädigte Hemmschuhe sind der Benutzung zu entziehen (§ 38 [1]).

Jeder Eisenbahner weiß, daß ein Hemmschuh, wie er im Bild 7 zu sehen ist, nicht mehr verwendet werden darf. Häufig sind solche Hemmschuhe aber noch in den Betrieben in Gebrauch, und was noch schlimmer ist, es werden durch defekte

Hemmschuhe Unfälle verursacht. Auch in Betrieben, in denen Wagen zur Be- oder Entladung und bei Reparaturarbeiten bewegt werden müssen, findet man beschädigte Hemmschuhe. Es sollte an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen werden, daß die Verwendung beschädigter Hemmschuhe ein Verstoß gegen eine Unfallverhütungsvorschrift ist.

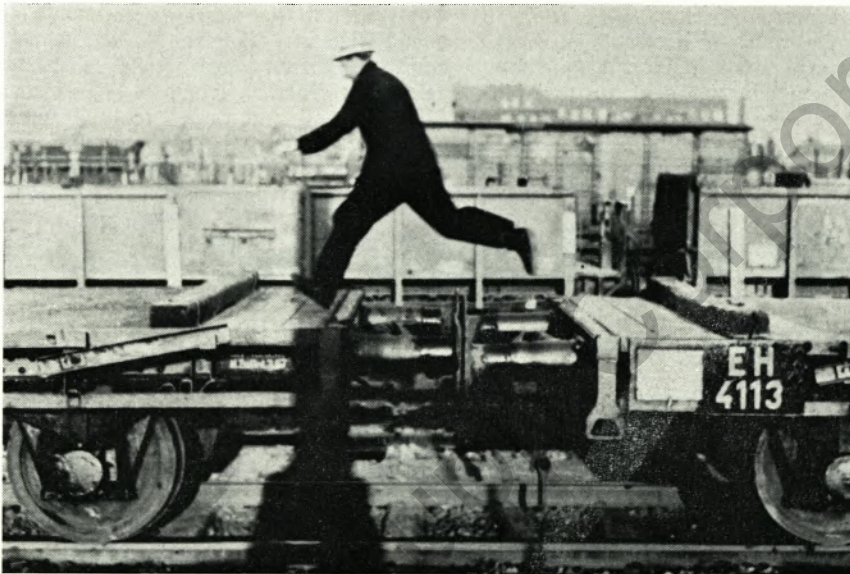


Bild 5



Bild 6

Verhalten bei Fahrzeugen in Bewegung

Verboten ist bei Fahrzeugen in Bewegung: Das unbefugte Mitfahren und das Mitfahren auf Fahrzeugteilen, die nicht dafür vorgesehen sind, auf Ladegut, wenn eine Gefährdung besteht ... (§ 29 [1] d).

Das Übersteigen von Fahrzeug zu Fahrzeug (§ 29 [1] b).

Diese Forderungen sind nicht neu. Aber immer wieder wird gegen diese Vorschriften verstoßen. Manchmal entsteht bei der Beobachtung solcher Vorfälle der Eindruck, man hätte es mit Artisten aus einem Zirkus zu tun (Bilder 5 u. 6). Der Unterschied besteht allerdings darin, daß der Artist die Vorstellung auf eigenes Risiko durchführt, aber wenn bei unseren „Artisten“ mal eine Vorstellung „verpatzt“ wird, müssen wir alle dafür bezahlen.

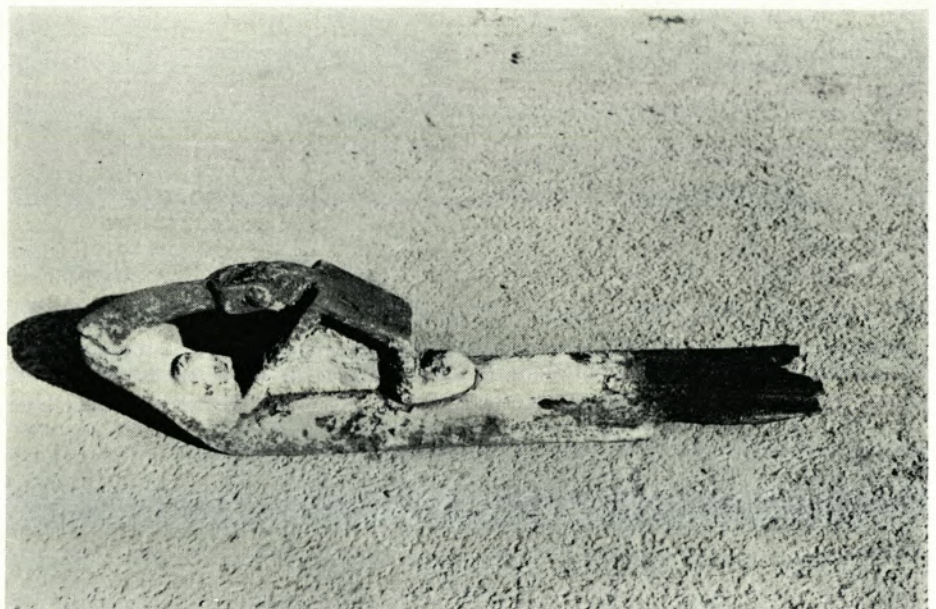


Bild 7

Ladegüter auf Fahrzeugen sind gegen Verschieben, Umfallen und Herabfallen zu sichern § 44 [1]).

Diese Aufgabe der Verloader wird häufig nicht ernst genug genommen. „Es ist ja nur eine kurze Strecke“ oder „das machen wir doch nicht das erste Mal“, hört man dann als Ausrede. Auch das Überladen der Wagen mit Schrott und Schutt gehört dazu (Bild 8). Die Verursacher dieser mangelhaften Beladung sollten sich einmal mit unseren Bahnmeistereien in Verbindung setzen. Die Männer der Rote könnten ihnen schon erzählen, wie schwierig es ist, diese „schweren Brocken“ mit der Hand aus dem Gleisbereich zu bekommen und zu verladen.

Persönliche Anforderungen

Beschäftigte im Eisenbahnbetrieb müssen mindestens 18 Jahre alt, zuverlässig, für ihre Tätigkeit tauglich und ausgebildet sein (Auszug aus § 24).



Bild 9

Diese Forderung wird durch die staatliche Rechtsnorm noch verschärft. „Das Hör- und Sehvermögen ist alle fünf Jahre nachzuprüfen“, schreibt die BOA vor. Zur Erhöhung der Arbeitssicherheit werden bei uns alle Beschäftigten des Eisenbahnbetriebes, der Bahnerhaltungsbetriebe, des verkehrlichen Abfertigungsdienstes und des Hafenbetriebes, die länger als fünf Jahre bei uns tätig sind und im Außendienst eingesetzt werden, getestet (Bild 9).

Weichenschmierer, Weichenreiniger, Sicherungsposten und Beschäftigte ohne Sicherungsposten (auch wenn eine einzelne Person sich aus betrieblichem Anlaß im Bereich von Gleisen aufhalten oder dort Arbeiten von geringem Ausmaß ausführen muß) müssen Warnkleidung tragen. Warnkleidung haben auch Beschäftigte bei Arbeiten an Bahnanlagen im Verkehrsraum von Straßen zu tragen, wenn sie nicht durch Abschränkungen, Warnzeichen, Arbeitswagen oder Sicherungsposten gesichert sind. Die Warnkleidung muß bei Arbeiten in der Dunkelheit rückstrahlend sein.



Bild 8

Leider hat sich bei früheren Versuchen, die Warnkleidung zu erproben (Bild 10), die Unsitte eingeschlichen, die Träger der Warnkleidung mit „Helau“ und „Alaaf“ zu

keine Weichenwärter und Sicherheitsposten hätten, könnte unsere Eisenbahn auch nicht rollen. Jedermann hat ein Recht darauf, daß er vor körperlichen Schäden geschützt wird, nicht nur die, die andere beschimpfen oder beleidigen. Nun zu den Trägern der Warnkleidung. Es ist bei allem, was neu ist, zunächst ein innerer Widerstand zu überwinden. Besonders dann, wenn man, wie in diesem Fall, als Einzelperson gekennzeichnet sich in der Öffentlichkeit bewegen muß. Wir wissen aber alle aus Erfahrung, daß auch das Neue bald vergessen ist und der Anblick von Männern in Warnkleidung zum Betriebsbild gehört. Vor allem muß sich jeder, der zum Kreis der Träger gehört, darüber im klaren sein, daß er die Schutzkleidung zu seiner eigenen Sicherheit trägt. Jeder sollte sich vor Augen führen, daß die Unfallverhütungsvorschrift aus der Erfahrung heraus entstanden ist. Wenn man persönlich auch noch nie einen Unfall gehabt hat, muß man an die vielen Berufskollegen denken, die es „erwischte“. Durch Eitelkeit wurde schon mancher Unfall verursacht.

Dieser Querschnitt durch die neue Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ sollte eine Anregung für alle sein, sich die Vorschrift doch einmal genauer durchzulesen. Jeder von uns wird in dieser Vorschrift angesprochen, sei er ein Eisenbahner, Handwerker, Verloader oder Disponent. Wir haben alle einmal Berührungspunkte mit dem Eisenbahnbetrieb und sei es auch nur bei Schichtbeginn oder Schichtende. Die Unfallverhütungsvorschrift ist auf Grund jahrzehntelang gesammelter Erfahrungen in der gesamten Bundesrepublik überarbeitet worden. Hinter jedem Satz steht ein menschliches Schicksal. Sollte man diese Erfahrungen nicht zu seiner eigenen Sicherheit nutzen?

H. Kiel

begrüßen. Straßenreiniger und Ritzenschieber wurden einige genannt. Die so Angesprochenen resignierten und fühlten sich diskriminiert. Einige weigerten sich, die Kleidung weiterhin zu tragen. Den Veranlassern dieser makabren Scherze muß einmal gesagt werden, daß sie es als Selbstverständlichkeit hinnehmen, daß unsere Straßen gereinigt werden und die Straßenbahnen fahren. Ohne „Ritzenschieber“ ginge dies auch nicht. Bei den Fahrten auf der Autobahn sehen sie es als Erleichterung an, daß die Straßenbauarbeiter durch ihre Warnkleidung weithin sichtbar sind und der Kraftfahrer sein Fahrverhalten darauf einstellen kann. Bei der Bundesbahn ist es ebenfalls selbstverständlich, daß Beschäftigte im Gleisbereich eine Warnkleidung tragen. Vergißt man bei uns die schrecklichen Unfälle, die sich dadurch ereignet haben, daß der Lokführer den Mann im Gleis nicht früh genug erkannt hat? Wie würde es im öffentlichen Leben aussehen, wenn es keine Straßenreiniger gäbe oder die Gleisanlagen der Straßenbahnen nicht gewartet würden? Wir sind alle darauf angewiesen; wenn wir in unserem Betrieb

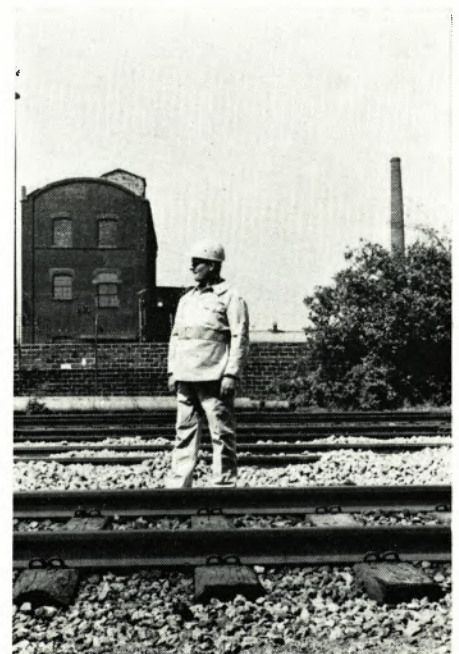


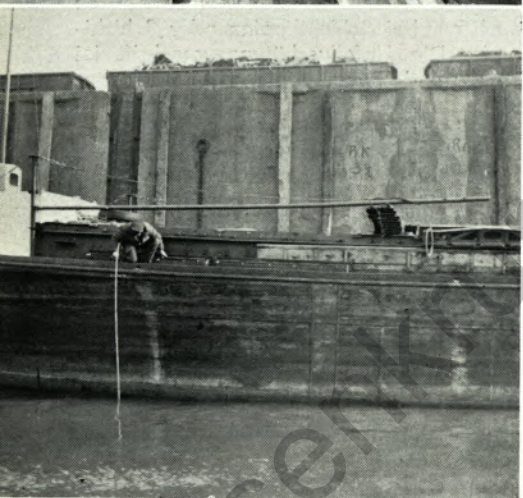
Bild 10

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.

Eichaufnehmer im Hafen Schwelgern.



Ein gutes Auge braucht der Eichaufnehmer, wenn er mit seinem 3 Meter langen Zollstock den Abstand von der Wasserlinie bis zur Eichmarke ermittelt.

Die Eichaufnahme ist ein wichtiger Bestandteil im Umschlagbetrieb des Hafens Schwelgern. Bei allen Massengütern wird die Gewichtsbestimmung durch das Aufmessen einer Schiffseiche durchgeführt. Sie beruht auf dem archimedischen Prinzip, wonach das Gewicht des eingetauchten Schiffskörpers gleich dem Gewicht der verdrängten Wassermenge ist. Die meisten auf dem Rhein verkehrenden Schiffe sind vom Schiffseichamt vermessen und an verschiedenen Stellen mit Eichskalen versehen worden. An Hand

des vom Eichamt ausgestellten Eichscheines, einer Tabelle, kann somit aus dem Tiefgang des Schiffes das Gewicht der Ladung ermittelt werden. In dieser Tabelle liegt für jeden Zentimeter Eintauchtiefe des Schiffskörpers das Ladegewicht des Schiffes fest. Um ein möglichst genaues Ladegewicht zu erhalten, wird der Tiefgang der Schiffe an den vorhandenen Skalen gemessen und die mittlere Eintauchtiefe errechnet.

Diese Arbeit wird bei uns im Hafen Schwelgern von zwei Eichaufnehmern während der Früh- und Mittagsschicht



Das Ergebnis des Aufmaßes wird in das Eichbuch eingetragen.

durchgeführt. Der Eichmeister fährt mit seinem Motorboot „Spatz“ im Hafen und auf dem Strom an die auf Abfertigung wartenden Schiffe heran und mißt mit seinem 3 Meter langen Zollstock den Abstand von der Wasserlinie bis zur Unterkante der eingeschlagenen Eichmarken. Die so ermittelten Werte trägt er in sein Eichbuch ein. Da das Gewicht des zur Ent- bzw. Beladung gekommenen Materials aus der Differenz zwischen der im beladenen Zustand aufgenommenen Eiche und der Leereiche festgestellt wird, muß der Eichaufnehmer jedes Schiff zweimal aufmessen. Bei der Bedeutung, die einer exakten Eichaufnahme zukommt — schließlich handelt es sich ja in vielen Fällen um die Mengenermittlung, die der Einkaufs- bzw. Verkaufsabrechnung zugrunde gelegt wird —, ist es selbstverständlich, daß vom Eichaufnehmer ein hohes Maß an Gewissenhaftigkeit und Zu-



Eichaufnehmer Messing geht längsseit.

verlässigkeit verlangt wird. Im Winter ist es nicht ungefährlich, die vereisten Schiffsplanken zu betreten, und jeder Eichaufnehmer hat schon in seiner Praxis ein unfreiwilliges Bad im eiskalten Rheinwasser genommen.

Einer dieser Eichaufnehmer des Gemeinschaftsbetriebes ist Herr Wilhelm Messing.

Eichaufnehmer Messing wurde 1922 in Hamborn geboren. Nach Beendigung seiner Schulzeit erlernte er das Molkereifach. 1941 wurde Herr Messing zur Kriegsmarine eingezogen und marschierte nach der Kapitulation als Maat in die Gefangenschaft.

Im September 1945 wurde er als Matrose im Hafen Schwelgern eingestellt und fuhr auf den Schleppbooten „Thyssen II“ und „Thyssen III“. Im Jahre 1953 erhielt Herr Messing das Rheinschifferpatent und wurde in der Eichaufnahme ausgebildet. Seit 1957 übt er seine Tätigkeit als Eichaufnehmer aus.

Herr Messing ist verheiratet und hat drei Kinder, zwei Söhne von 16 und 21 und eine Tochter von 12 Jahren. Er liest in seiner Freizeit gerne ein gutes Buch und freut sich besonders, wenn er seiner Frau in der „Kombüse“ beim „Schmiergeln“ (Zubereiten der Mahlzeiten) helfen darf.

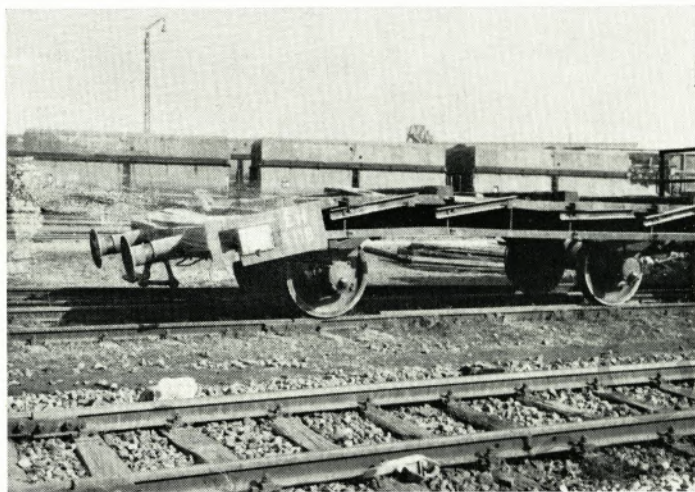
R. Hermanns

Wenn das Gangbord unter Wasser steht, gibt's oft nasse Füße. Im Winter kann man leicht ausrutschen und ein unfreiwilliges Bad nehmen.



Mußte das sein?

Durch das Umlegen einer Weiche unter dem Fahrzeug trat dieser sogenannte zweispurige Lauf ein. Der schwer beladene 00-Wagen wurde dabei gegen den Brückenpfeiler gedrückt und so stark beschädigt, daß er verschrottet werden mußte. Einem glücklichen Umstand ist es zu verdanken, daß die Brücke nicht in Mitleidenschaft gezogen wurde. Der Beschaffungswert für einen neuen Wagen beträgt etwa DM 40 000,—.



Wieder waren es vom Kran herabgefallene Lasten, die diese beiden S-Wagen schwer beschädigten. Derartige Schäden häufen sich in letzter Zeit bedenklich. In den meisten Fällen sind die Wagen

nicht mehr reparaturfähig und müssen verschrottet werden. Auch bei den hier abgebildeten Wagen ist dies der Fall. Allein in einem Zeitraum von **12 Monaten**, mußten **6 solcher Wagen** aus gleichen

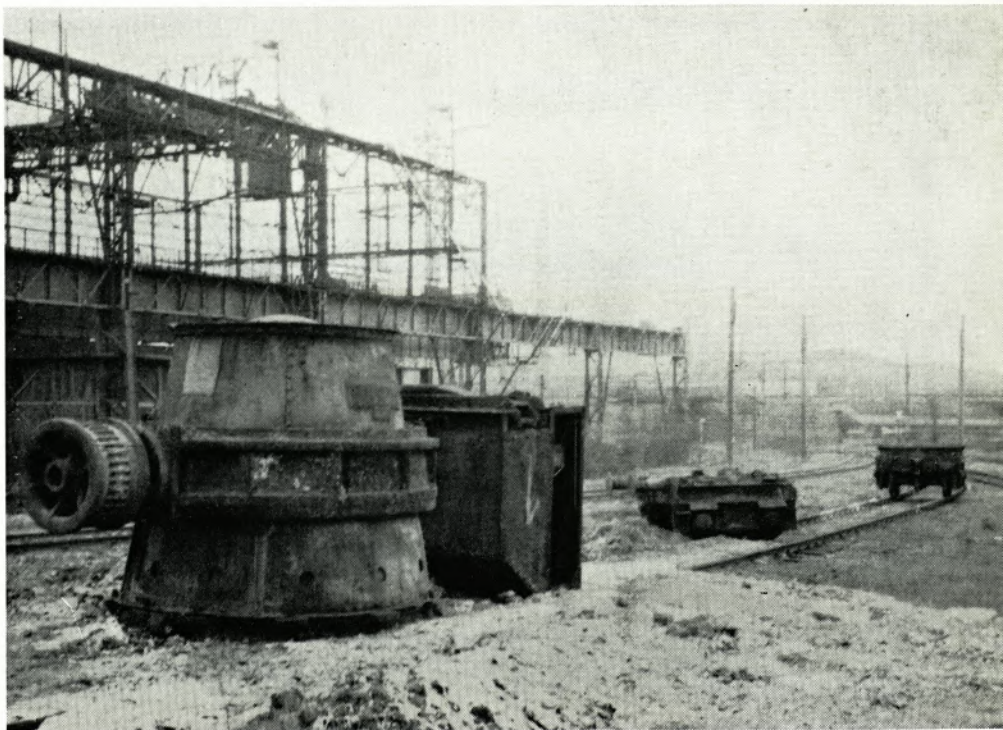
bzw. ähnlichen Gründen verschrottet werden!

Der Neubeschaffungswert für **einen** solchen Wagen beträgt rd. DM 20 000,—.



Durch Überfahren eines aufliegenden Sperrklotzes wurde dieser mit flüssiger Schlacke gefüllte Pfannenwagen zum Umstürzen gebracht. Die Folgen waren nicht nur besonders teuer, sondern wegen der auslaufenden Schlacke auch außerordentlich gefährlich.

Allein zum Aufgleisen des Fahrzeuges mußten 6 Mann 12 Stunden lang eingesetzt werden.



Steckenpferd „Fotografie“



»Entweder du läßt mich mitgehen zum Fotoclubabend, oder ich werde ganz energisch zu Hause bleiben!«

Die Fotogemeinschaft des Gemeinschaftsbetriebes hat im April das Ergebnis ihrer diesjährigen Arbeiten, wie sooft in den letzten Jahren, einem Preisgericht

vorgelegt. Die Juroren bestätigten einstimmig, daß sich Mühe und Schweiß gelohnt haben. Die Mitglieder der Fotogemeinschaft hatten wieder einen internen Wettbewerb veranstaltet. Die Themenstellung lautete diesmal: „Brücken“ sowie „Blumen, Bäume und Sträucher“. Es konnten Fotos im Format 18 x 24 und Farbdias eingereicht werden. Die Bewertung fiel der Jury in diesem Jahr besonders schwer, da neben Quantität auch die Qualität der Einsendungen erheblich zugenommen hatte.

Wie bei früheren Wettbewerben, so wurden auch in diesem Jahr die Arbeiten, die die höchsten Punktzahlen erreichten,

mit kleinen Preisen aus der Kasse der Fotogemeinschaft prämiert. Die Jury, bestehend aus den Herren Still (EH), Meier (ATH) und Lang (ATH), stifteten außerdem einen Sonderpreis wegen Originalität eines Fotos.

Die Bewertung in den einzelnen Gruppen sah wie folgt aus:

Thema „Blumen, Bäume, Sträucher“.

Fotos: 1. Platz Herr Wiesner.

Dias: 1. Platz Herr Kiel.

„Brücken“

Fotos: 1. Platz Herr Wenzel.

Dias: 1. Platz Herr Kiel.



„Rhein-Ruhr-Lippe“



„Erntezeit“

„Urlaub“

„Brücken“



„Blumen“



Die ersten drei Plätze in der Gesamtwertung haben folgende Mitglieder belegt:

Fotos:

Herr Kiel 92 Punkte
Herr Wiesner 70 Punkte
Herr Wenzel 56 Punkte

Dias:

Herr Kiel 92 Punkte
Herr Hajdenik 75 Punkte
Herr Kofman 60 Punkte

Die Fotogemeinschaft will in diesem Jahr mit ihren Arbeiten wieder einmal an die Öffentlichkeit treten. Fotos und Dias, die

in den letzten 2 Jahren zu internen Wettbewerben eingesandt wurden, werden zur Zeit gesichtet und für eine Ausstellung vorbereitet. Wie vor 2 Jahren soll die Ausstellung im Verwaltungsgebäude von EH stattfinden. Die Mitgliederzahl der Fotogemeinschaft hat sich im letzten Jahr beträchtlich erhöht. Belegschaftsmitglieder, die Interesse an der aktiven Arbeit in der Fotogemeinschaft haben, können dieser aber jederzeit beitreten.

Auch mit den hier veröffentlichten Fotos wollen wir versuchen, all diejenigen anzusprechen, die selbst gern fotografieren, aber den Weg zur Fotogemeinschaft noch nicht gefunden haben.

Farbdias können an dieser Stelle leider nicht wiedergegeben werden, und wir beschränken uns daher auf die Schwarzweiß-Fotografie. Die hier abgebildeten Fotos sind nicht nur prämierte Aufnahmen. Sie stellen einen Querschnitt durch die in den letzten beiden Jahren gestellten Aufgaben der Fotogemeinschaft dar. Individuelle Auslegung bei der Wahl der Motive macht das Fotografieren erst reizvoll. Für das kommende Fotojahr werden zur Zeit die Wettbewerbsthemen festgelegt. Wir wünschen uns wieder viele gute Einsendungen und einen noch größeren Kreis „Steckenpferd-Reiter“.

H. Kiel

FRÜHLINGSFEST DES QUARTETTVEREINS

H. Pauli hatte die Lacher wieder auf seiner Seite.

W. Wosniak mit Emma beim Solotanz.



Mit flotten Frühlingsliedern sorgten die „Aktiven“ des Quartettvereins für einen heiteren Anfang.

Die „3 Hs“ entpuppten sich als ausgezeichnete Parodisten.

Bis in den „Vatertag“ hinein wurde beinahe pausenlos das Tanzbein geschwungen.



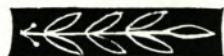
Der Quartettverein Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen veranstaltete am 14. Mai im Lokal Kleine-Natrop sein diesjähriges Frühlingsfest. Bei hochsommerlichen Temperaturen hatte sich eine ansehnliche Besucherzahl eingefunden, um den Vorabend des „Vatertages“ mit Unterhaltung und Tanz zu begehen. Unter der Stabführung seines Chorleiters, Musikdirektor P. Assmann, sorgte der Quartettverein mit flott und gekonnt vorgetragenen Frühlingsliedern für eine heitere und gelöste Stimmung unter den Gästen. Durch das Programm des Unterhaltungsteils führte mit neuen und alten Späßen Fr. Schepers als Conferencier. Zu regel-

rechten Lachstürmen wurde das Publikum durch den bereits in der Vorjahresveranstaltung bewährten Humoristen H. Pauli aus Oberhausen hingerissen. Sehr gut waren auch die drei Parodisten, die unter der Bezeichnung „3 Hs“ auftraten. W. Wosniak sorgte durch tänzerische Einlagen mit seiner Puppe „Emma“ schließlich noch dafür, daß auch die Freunde eines handfesten Ulks zu ihrem Recht kamen. Alles in allem: es war ein kurzes, aber abgerundetes Unterhaltungsprogramm, das keine Langeweile aufkommen ließ. Aber auch im Anschluß daran war bei den Gästen keine Müdigkeit festzustellen. Das lag sicher zu einem nicht geringen

Teil an der Stimmungskapelle „He-Pi-Nas“, die pausenlos zum Tanz aufspielte. Die Wärme im Saal und die dazukommenden „heißen“ Rhythmen ließen den Durst um so größer und schöner werden, so daß die Bedienung alle Hände voll damit zu tun hatte, den Nachschub an geistigen Getränken sicherzustellen. Bier und Schweiß flossen nicht erst dann in Strömen, als um 24 Uhr der Beginn des „Vatertages“ mit Hallo und Eilmärschen zur Theke begrüßt wurde. Es war ein ausgezeichnete Abend; der Veranstalter, die Gäste wie auch der Wirt dürften restlos zufrieden gewesen und auf ihre Kosten gekommen sein.



Unsere Jubilare

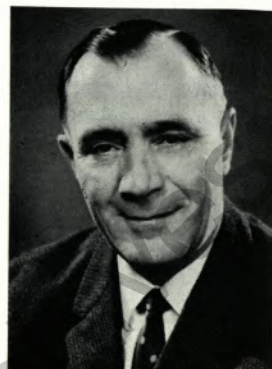


Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Johannes Hol
Oberlokführer,
z. Z. Betriebsratsvorsitzender
eingetreten: 16. 7. 1929

Ferdinand Schwelm
Lokführer
eingetreten: 8. 8. 1929



*Unseren Jubilaren ein
herzliches Glückauf!*

Familiennachrichten:

Geburtstag:

Dietrich Blumberg
früher Betr.-Assistent
geb. 31. 8. 1884 (85 Jahre)
wohnhaft: Sterkrade-Buschhausen,
Hagenstraße 75

Albert Ruhnke
früher Streckenwärter
geb. 16. 8. 1889 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Dahlstraße 16

Franz Kistner
früher Bürohilfsarbeiter
geb. 19. 8. 1889 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Sieglinden-
straße 10

Ludwig Kröll, früher Lokführer
geb. 22. 8. 1889 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Beeck,
Lierheggenstraße 12

Todesfälle:

Walter Lohan, Pensionär
früher Lokführer
geb. 16. 12. 1899
gest. 8. 2. 1969

Johannes Peters, Pensionär
früher Vorarbeiter
geb. 20. 7. 1889
gest. 25. 2. 1969

Fritz Heiber, Pensionär
früher Weichenwärter
geb. 31. 7. 1897
gest. 25. 2. 1969

Jakob Schaal, Pensionär
früher Weichenwärter
geb. 10. 2. 1883
gest. 27. 2. 1969

Johann Kleina, Lokführer
Betr.-Masch.-D.-Süd
geb. 25. 3. 1919
gest. 3. 3. 1969

Karl Tenhaef, Pensionär
früher Schlosser
geb. 3. 11. 1903
gest. 7. 3. 1969

Wilhelm Hebisch, Pensionär
früher Arbeitsermittler
geb. 5. 11. 1893
gest. 7. 3. 1969

Johann Küpper, Oberkranführer
Hafen
geb. 15. 2. 1907
gest. 10. 3. 1969

Friedrich Lapp, Pensionär
früher Streckenwärter
geb. 22. 3. 1894
gest. 14. 3. 1969

Franz Steyer, Pensionär
früher Weichenwärter
geb. 1. 4. 1893
gest. 20. 3. 1969

Adolf Schmidt, Pensionär
früher Betr.-Assistent
geb. 2. 9. 1897
gest. 21. 3. 1969

Karl Lümme, Pensionär
früher Schlosser
geb. 20. 9. 1902
gest. 23. 3. 1969

Ignaz Krivonog, Pensionär
früher Streckenwärter
geb. 23. 7. 1903
gest. 25. 3. 1969

Eduard Palmen, Pensionär
früher Weichenwärter
geb. 30. 9. 1898
gest. 26. 3. 1969

Heinrich Illing, Pensionär
früher Maurer
geb. 25. 8. 1883
gest. 31. 3. 1969

EH-MITTEILUNGEN

Neuer Leistungsrekord der Werksbahn

Mit einer Beförderungsleistung von 7 640 147 Tonnen erreichte die Werksbahn im Monat März 1969 eine neue absolute Monatshöchstleistung (November 1968: 7 416 000 Tonnen). Im gleichen Zeitraum wurden 31 420 571 Tonnenkilometer gefahren.

Sondervergütung

Für das Geschäftsjahr 1967/68 wird wieder eine Sondervergütung gezahlt. Anspruchsberechtigt sind alle Belegschaftsmitglieder, die in einem Arbeits- oder

Lehrverhältnis zum Gemeinschaftsbetrieb EH stehen und deren Eintrittstag vor dem 1. Oktober 1968 liegt, sowie Belegschaftsmitglieder, deren Arbeitsverhältnis wegen Ableistung von Wehrdienst ruht. Sie wird außerdem den ehemaligen Belegschaftsmitgliedern gezahlt, die seit dem 1. Oktober 1967 wegen Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit oder Erreichung der Altersgrenze ausgeschieden sind. Für Anspruchsberechtigte, die im Geschäftsjahr 1967/68 nicht voll gearbeitet haben (Neueingestellte, Ausgeschiedene, Wehrdienstleistende etc.) gibt es eine Sonderregelung.

Personalien

Mit der Leitung der Abteilung Rechnungs- und Finanzwesen wurde ab 1. April dieses Jahres Herr Handlungsbevollmächtigter Dipl.-Kaufmann Waltemade (bisher Leiter der Abteilung Organisation) beauftragt. Sein Vertreter wurde unter gleichzeitiger Ernennung zum stellvertretenden Abteilungsleiter Herr Höffner. Für die Bereiche Systemorganisation, Programmierung und Datenverarbeitung innerhalb der Organisationsabteilung wurde Herr Voßkamp zum Abteilungsleiter ernannt.

Interessante Sonder- transporte im Bild

Die Werkszeitung war dabei:

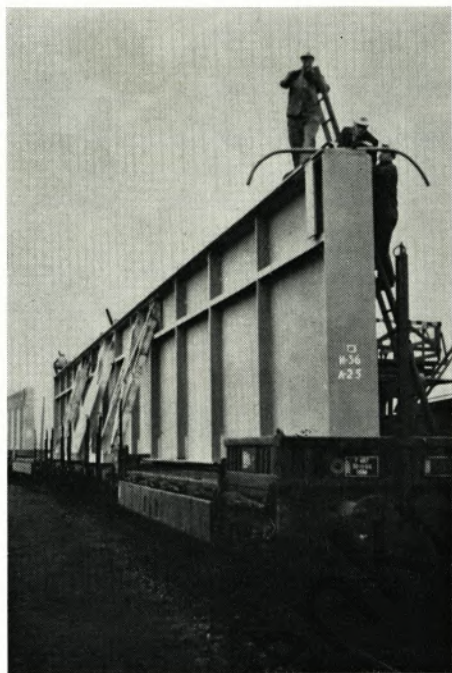
übrigen Verkehr gesperrt werden müssen, ist ihre Durchführung aus betrieblichen Gründen in den meisten Fällen nur an Sonntagen möglich.

Unsere Bilder wurden aufgenommen bei den Transporten von Kranbahn-Trägern mit außergewöhnlichen Abmessungen von Oberhausen-West zum Kaltwalzwerk Beeckerwerth am 30. März und am 20. April. Sie vermitteln einen Eindruck von den Schwierigkeiten, die vom Begleitpersonal gemeistert werden mußten, aber

auch von den Vorteilen und technischen Möglichkeiten, die der Schienenverkehr für solche Schwertransporte bietet.

Übernahme eines Transporters von vier Kranbahn-Trägern im Anschluß Oberhausen-West.

Mit der wachsenden Bautätigkeit bei der August Thyssen-Hütte hat auch die Zahl der Sondertransporte auf der Schiene wieder erheblich zugenommen. Da bei diesen Transporten Streckenteile für den

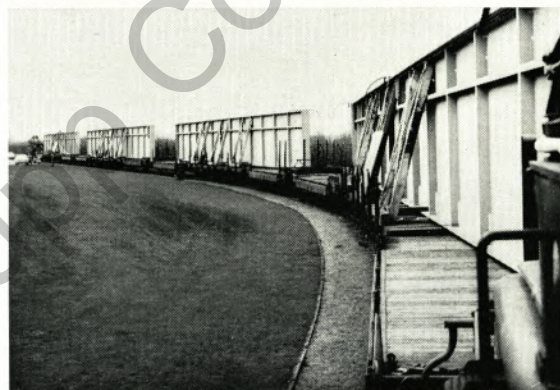


Vor Beginn der Fahrt mußten an den Trägern durch die Fahrleitungsmeisterei „Auflaufhörner“ zum Schutz gegen ein Verfangen mit der Fahrleitung befestigt werden.



Einer der beiden Sonderzüge auf der Papiermühlenstrecke.

Posten 3 am Hochofenwerk Hamborn ist erreicht.



Auf Millimeterarbeit kam es am Stellwerk Beecker Straße an.

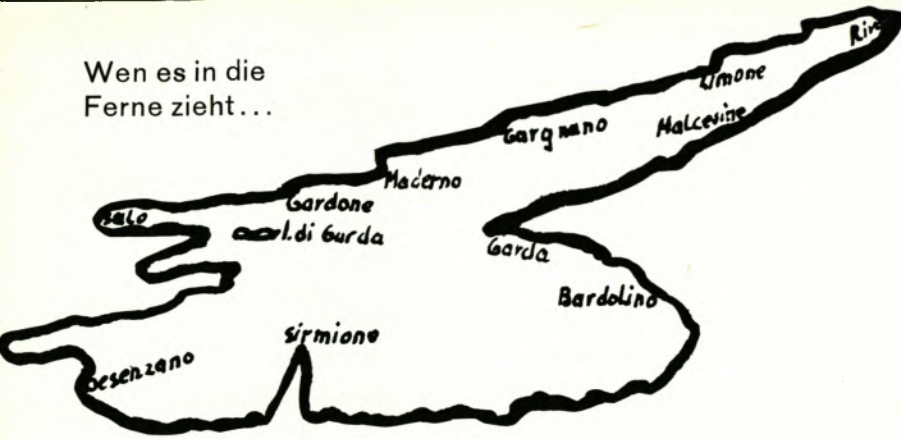
Links oben:

An der Kanalbrücke in Oberhausen-West. Auf der mit Fahrleitung überspannten Strecke sicherten Fachkräfte der Fahrleitungsmeisterei durch Mitfahrt auf dem Dach der Lok die abgeschaltete Fahrleitung.

Im Werksteil Beeckerwerth — hier am Oxygenstahlwerk — ist auch für Transporte dieses Umfangs ausreichend Platz vorhanden.



Wen es in die
Ferne zieht...



DER GARDASEE

Es gibt wohl kaum einen See, der größere Gegensätze in sich vereinigt als der Gardasee. Mit einer Fläche von ca. 370 qkm gehört er neben dem Lago Maggiore (212 qkm) und Comersee (146 qkm) zu den größten Seen Oberitaliens.

Im Norden, begrenzt durch die Dolomiten, hat er den Charakter eines Gebirgssees, vor allen Dingen was die Wassertemperatur betrifft. Auch die Dauer der Sonneneinwirkung wird durch die hohen Berge vermindert.

Dagegen wird der Süden des Gardasees vom weiten Tiefland der Po-Ebene begrenzt, mit sommerlich heißen Temperaturen.

Italien ist in neunzehn Regionen aufgeteilt. Die oberitalienischen Seen gehören zur Lombardei. Die Lombardei wieder besteht aus neun Provinzen, u. a. Mailand,

Como, Pavia usw. Dieses ganze Gebiet ist das Handels- und Wirtschaftszentrum Italiens. Auch die Landwirtschaft ist durch Weizen-, Hafer-, Reis- und Maisanbau



In Limone, an der Westseite des Gardasees, gedeihen Zitronen und Orangen.



Skaligerburg in Sirmione.

stark entwickelt. Daneben ist durch die Produktion von Seiden-Kokons die Lombardei zu einem der wichtigsten europäischen Zentren der Seidenindustrie geworden.

Oliven- und Orangenhaine sowie eine subtropische Flora finden wir an den Ufern des Gardasees. Mit Recht kann man dieses Gebiet die festländische Riviera nennen.

Wenn wir über Rovereto anreisen, erreichen wir zuerst die Orte Torbole und Riva, ganz im Norden. Wer gerne schwimmt, sollte besser einen südlicheren Ort wählen, denn die aus den Bergen kommenden Flüsse bringen in diesen Teil des Sees kaltes Schneewasser mit. Dagegen dürfte der Ort für Bergsteiger mehr als geeignet sein.

An der Westseite des Sees gelangen wir zunächst nach Limone. Wie der Name schon sagt, werden hier Zitronen und Orangen angebaut. Auf nur kleinstem Raum — der Ort ist eng gegen den Felsen gebaut — finden wir oft beide Fruchtarten an einem Baum, und gegen ein kleines Entgelt zeigen die Bewohner gerne ihre Attraktion.

Maderno ist der nächste größere Ort. Durch seine günstige Lage — er liegt genau in der Mitte des Sees — wird er von Süden und Norden klimatisch beein-



Die Halbinsel San Vigilio.

flußt. Die Ausläufer der Gebirge und die südliche Sonne lassen jeden zu seinem Recht kommen.

Weiter geht es über Gardone, dem luxuriösen Ort des Gardasees in die Bucht von Salò bis zur Landzunge Sirmione mit der aus dem 13. Jahrhundert stammenden Skaligerburg.

An der Ostseite des Sees gelangen wir über Lazise (feiner Sandstrand) und Bardolino nach Garda, und einige Kilometer weiter nördlich liegt die Halbinsel San Vigilio, nach der angeblich Böcklin sein Bild „Toteninsel“ gemalt haben soll.

Malcesine vis-à-vis von Limone gilt als romantischer Ferienplatz mit engen Gassen und dem Wahrzeichen der ebenfalls aus dem 13. Jahrhundert stammenden Skaligerburg.

Ob im Norden oder Süden, in kleinen, romantischen Buchten oder auf dem mit Oleander und Magnolien bepflanzten Promenaden — jeder Ort überrascht zu jeder Jahreszeit den Urlauber mit der ihm eigenen Gediegenheit.

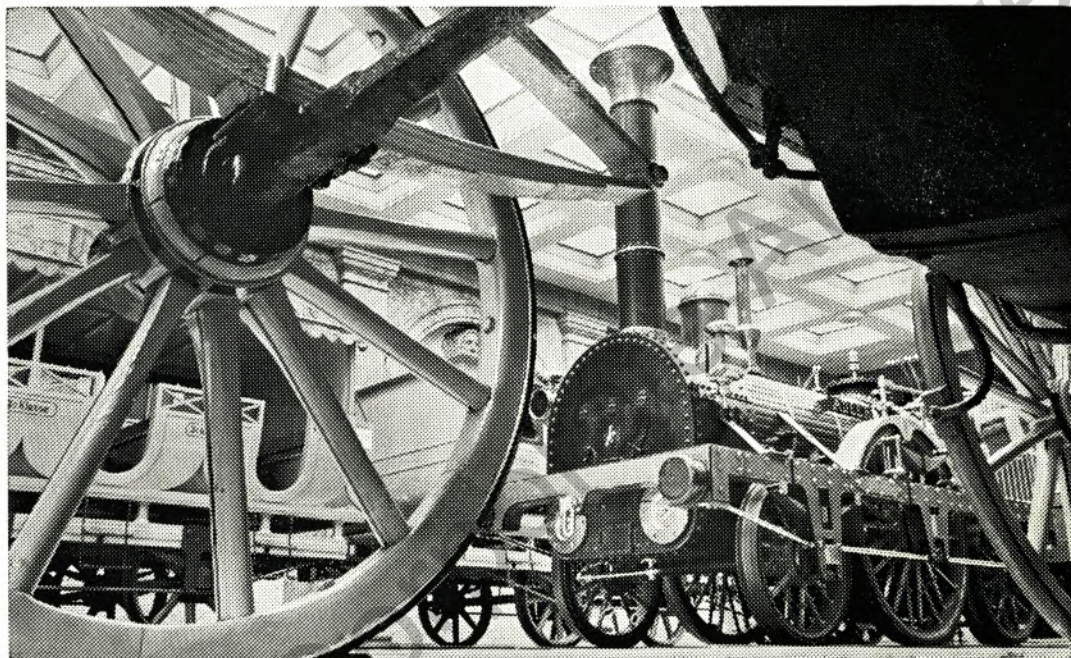
Selbstverständlich finden wir Wassersport jeder Art an den Ufern des Gardasees. Fahrten mit kleinen Booten zur Isola di

Garda oder mit dem Flügelboot in rasantem Tempo sollte man sich nicht entgehen lassen.

Wer ein bißchen Romantik oder alte Geschichte sucht, wird sie in jedem Winkel um den See finden. Besonders im Hinterland, an steil abfallenden Schluchten, erinnern die massiven Brücken noch heute an die Römerzeit.

Auf den Campingfreund warten gepflegte Plätze und auf alle „Gardaseefahrer“ temperamentvolle Weine, die man sich nicht nur ansehen sollte.

Im Verkehrsmuseum Nürnberg läßt sich die rund 130jährige Geschichte der deutschen Eisenbahnen bis auf den ersten Tag zurückverfolgen. Hauptanziehungspunkt ist neben den gigantischen Dampflokomotiven aus neuerer Zeit nach wie vor der „Adler“, die Lokomotive des ersten deutschen Eisenbahnzuges, der am 7. Dezember 1835 von Nürnberg nach Fürth dampfte. Das Museum, dessen Eisenbahnabteilung räumlich noch längst nicht den Vorkriegsstand wieder erreicht hat, bereitet seit Jahren die Eröffnung weiterer Abteilungen vor. Vor allem das Signal- und Fernmeldewesen sowie die Starkstromtechnik der Eisenbahn sollen dem Publikum nahegebracht werden.



Nochmal gehabt!



