



EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

14. JAHRGANG

7/8

Jul./August 1968



Erntezeit!

Unsere kleine Gärtnerin scheint an ihrem wohlgefüllten Korb ihre helle Freude zu haben, sonst würde sie ihn nicht so liebevoll an sich drücken.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
Pensionäre nahmen Abschied	3
100 Jahre im Dienst	3
Einer von vielen	5
Schachanlage Westende schloß ihre Tore	7
Wir wollen auch in Sicherheit leben	10
Unsere Jubilare	12
Aus der Betriebsgemeinschaft	12
Mitteilung der Volkshochschule Duisburg	13
Quartettverein tanzte bis in den frühen Morgen	13
Mußte das sein?	14
Aus der Arbeit der Fotogemeinschaft	14
Holzauge — sei wachsam!	15



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

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

Aufnahmen: EH: Betriebsmaschinenendienst, Drost, Hajdenik, Kiel, Still, Wiesner
ATH: Meyer

HBAG: Brink, Maruschke

Titelbild: Blick auf den Bahnhof Grünstraße. Vorn die Ermittlerhalle unserer EBW, im Hintergrund die Silhouette von Hamborn mit St.-Johannes-Hospital und Abteikirche.

Rückseite: Lichtspiele in der Meeresbrandung.

KURZNACHRICHTEN

Die Dampflokomotive verschwindet immer mehr. Am Jahresanfang erbrachten die Dampfloks der DB noch 15 % der gesamten Zugleistungen. 20 % der noch vorhandenen rd. 2500 Dampfloks werden in diesem Jahr aus dem Betrieb gezogen, so daß am Jahresende von dem gesamten Lokomotivbestand der DB nur noch 30 % auf Dampfloks, 70 % dagegen auf die modernen Elloks und Diesellokomotiven entfallen.

Im Zuge einer allgemeinen Steigerung der Geschwindigkeiten sind erstmals seit dem Beginn des neuen Jahresfahrplans **Eilzüge mit 140 km/h** Höchstgeschwindigkeit eingesetzt. Es handelt sich um die Eilzüge 327 im Abschnitt Koblenz—Dortmund, E 328 im Abschnitt Frankfurt (M)—Nürnberg und E 721 zwischen Würzburg und Dortmund. Der E 658 erreicht zwischen Frankfurt und Nürnberg 135 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Die Atomkraftwerkskapazität in der EWG betrug zu Beginn des zweiten Quartals dieses Jahres rd. 2300 MWe netto. Hier-von entfielen rd. 1040 MWe auf Frank-reich, 607 MWe auf Italien, knapp 500 MWe auf die Bundesrepublik und 143 MWe auf Belgien.

Der Stromverbrauch in der Bundesrepu-blik wird sich nach einer vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung letzthin durchgeführten Experten-Schätzung bis 1980 mehr als verdoppeln. Danach soll der Bedarf im Jahre 1980 rd. 408 Mrd. Kilowattstunden betragen, während im Augenblick nicht einmal 200 Mrd. ver-braucht werden. Die Experten sind indes-sen davon überzeugt, daß es um 1980 nicht zu Strom-Rationierung oder anderen Zwangsmaßnahmen kommen wird. Sie sind vielmehr der Ansicht, daß sich die Preise von Öl und Kohle schon bald be-gegnen werden und die Steinkohle, zu-sammen mit der Braunkohle, vorerst den Teil des Zuwachsbedarfs decken wird, den die Kernenergie noch nicht zu über-nehmen vermag.

Nach einer Untersuchung der National Coal Association der USA werden die si-cheren **Kohlenreserven der Welt** auf 3831 Milliarden t Steinkohle und 767 Milliarden t Braunkohle geschätzt. Das sind insge-samt fast 4600 Milliarden t sichere Koh-lenreserven. Die Bundesrepublik Deutsch-land steht mit 222 Milliarden t Steinkohle (5,8 %) an vierter und mit 61 Milliarden t Braunkohle (8 %) an dritter Stelle. Die Steinkohlen-Elektrizitäts-AG weist dem-gegenüber darauf hin, daß die gesamten Erdölreserven der Welt einschließlich der wahrscheinlichen und möglichen Vorkom-men gegenwärtig auf höchstens 700 Mil-liarden t Steinkohleneinheiten veran-schlagt werden.

Die Planungsgruppe der Bundesbahn be-schäftigt sich u. a. gegenwärtig mit dem Projekt einer **Autoschienebahn**, die Ge-schwindigkeiten bis zu 400 km stündlich erreichen kann und gegenüber einer neu-en Nord-Süd-Autobahn erhebliche Vor-teile bieten würde: der Platzbedarf wäre geringer, die Fahrzeit wesentlich kürzer, die Leistungsfähigkeit größer.

Pensionäre nahmen Abschied

Am 4. Juli 1968 fand im Schifferheim die Verabschiedung der Pensionäre des 1. Halbjahres 1968 statt. Es waren 39 Mitarbeiter, die im Laufe der ersten 6 Monate dieses Jahres in den wohlverdienten Ruhestand traten und nun mit ihren ehemaligen Chefs zu einer kleinen Feierstunde zusammenkamen.

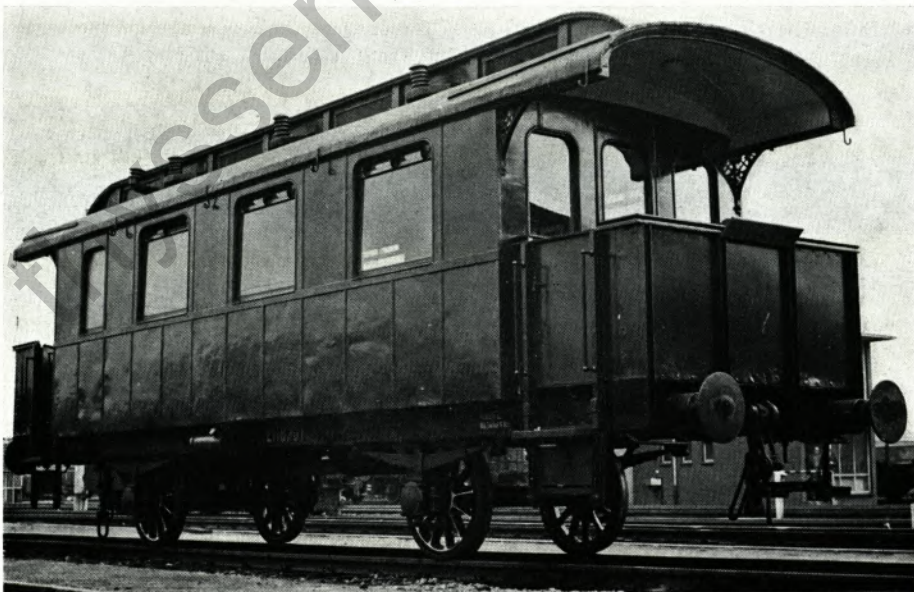
Herr Direktor Christophers begrüßte im Namen der Geschäftsführung die Anwesenden und würdigte die Verdienste der nun ausscheidenden Mitarbeiter. Er gab einen Rückblick über die Entwicklung in den vergangenen Jahrzehnten und lobte insbesondere den tatkräftigen Einsatz der Mitarbeiter beim Wiederaufbau des Eisenbahnbetriebes nach den Wirren und Ereignissen des zweiten Weltkrieges. Direktor Christophers hob weiterhin hervor, welchen Anteil die jetzigen Pensionäre an dem anschließenden wirtschaftlichen Aufschwung hatten und stellte besonders heraus, daß gerade die reife Erfahrung der älteren Mitarbeiter — gepaart mit dem Elan der Jugend — sich zum Wohle der gesamten Betriebsgemeinschaft auswirken.

Mit dem Dank der Geschäftsführung für die treuen Dienste verband Herr Christophers die Wünsche für eine glückliche Zukunft in Gesundheit und Frieden.

Herr Betriebsratsvorsitzender Hol brachte den Dank für die langjährige Mitarbeit zum Ausdruck und sprach den Ausscheidenden im Namen der Betriebsvertretung die besten Wünsche aus. Im Namen der Pensionäre dankte Herr Brandenburger für das gemütliche Beisammensein und für die ausgesprochenen Wünsche.



100 Jahre im Dienst



Es ist eine liebe Gewohnheit unserer Werkszeitung, derer aus dem Kreise unserer Pensionäre zu gedenken, die ein hohes Alter erreicht haben. Soweit erinnern, hatten wir einen Hundertjährigen noch nicht dabei. Heute soll nun eines hundertjährigen Geburtstagskindes gedacht werden, welches darüber hinaus heute noch aktiv ist. Es handelt sich um den wohl allseits bekannten „Salonwagen“ (EH-Wagen-Nr. 8701).

Wie ein Museumsstück aus der „guten alten Zeit“ sieht der Salonwagen des Gemeinschaftsbetriebes äußerlich aus. Er versieht jedoch nach wie vor seine Dienste, indem er Besucher und Gäste wohlbehalten durch die ausgedehnten Werksanlagen „kutschiert“.



Zweckmäßig präsentiert sich das Innere des Wagens. Unter der Glasplatte des kleinen Konferenztisches ist ein Plan des gesamten Werksbahnnetzes mit den Produktionsanlagen unserer Gesellschafter angeordnet, der den Besuchern eine Gesamtübersicht ermöglicht.

Unser Salonwagen trägt an beiden Langträgern gewissermaßen als Geburtsurkunde zwei Fabrikschilder mit der Inschrift:

**FRIEDR. WILLMER
1868
HANNOVER**

Zum hundertjährigen Geburtstag wäre eigentlich ein Lebenslauf fällig, denn der alte Knabe dürfte ja einiges erlebt und gesehen haben. Leider müssen wir unseren Lesern sagen, daß es bisher trotz intensiver Bemühungen nicht gelungen ist, seinen Lebenslauf lückenlos zu ermitteln. In nachfolgenden Zeilen wird daher über das berichtet, was von uns festgestellt werden konnte.

Unser Geburtstagskind wurde 1868, also 33 Jahre nach Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth, erbaut. In der damaligen Zeit gab es noch nicht, wie heute, die auf den Waggonbau spezialisierten Firmen, und so finden wir im Adreßbuch von Hannover im Jahre 1868 folgende Eintragung über den Erbauer:

Willmer, Friedrich, Ziegeleibes., Maschinen- und Luxus-Wagenfabr., Block- und Fournierschneiderei, Handl. mit inl. und außereurop. Holz und Fournieren.

Die Fertigung von Waggonen muß Willmer aber 1870 schon aufgegeben haben, denn ab 1871 wird er nur noch als Ziegeleibesitzer geführt.

Vielfach war in Kreisen älterer Belegschaftsmitglieder zu hören, der Wagen sei einst tatsächlich der Salonwagen eines Königs oder Fürsten gewesen. Diese

Ansicht muß, solange es uns nicht gelingt den tatsächlichen Beweis dafür anzutreten, ins Reich der Fabel verwiesen werden.

Über den Auftraggeber für den Salonwagen können wir nur Vermutungen anstellen. Bei den damaligen Verhältnissen ist kaum anzunehmen, daß der Auftraggeber außerhalb der hannoverschen Landesgrenze zu suchen ist. Es kommen hierfür eigentlich nur die damals bestehenden Bahnen:

Königl. Hannoversche Staatseisenbahnen, Hannoversche Südbahn oder Hannoversche Westbahn

in Frage. Hierzu war aber bisher nichts in Erfahrung zu bringen.

Der Salonwagen dürfte 1905 in den Ham-borner Werksbereich gekommen sein, denn auf einer alten Karteikarte wird dieses Jahr fälschlicherweise als Herstellungsjahr angegeben. Wie man sagt, hat August Thyssen ihn günstig gekauft, um auf seinem Eisenbahnnetz Inspektionsfahrten zu machen.

Inwieweit sich das äußere und innere Aussehen gegenüber dem Ursprungs-zustand geändert hat, ist nicht bekannt. Es darf aber angenommen werden, daß im Laufe der Jahre einige Umbauten erfolgten. Es sei dabei nur auf eine Anfang der 50er Jahre vorgenommene Verlängerung der Plattformen hingewiesen.

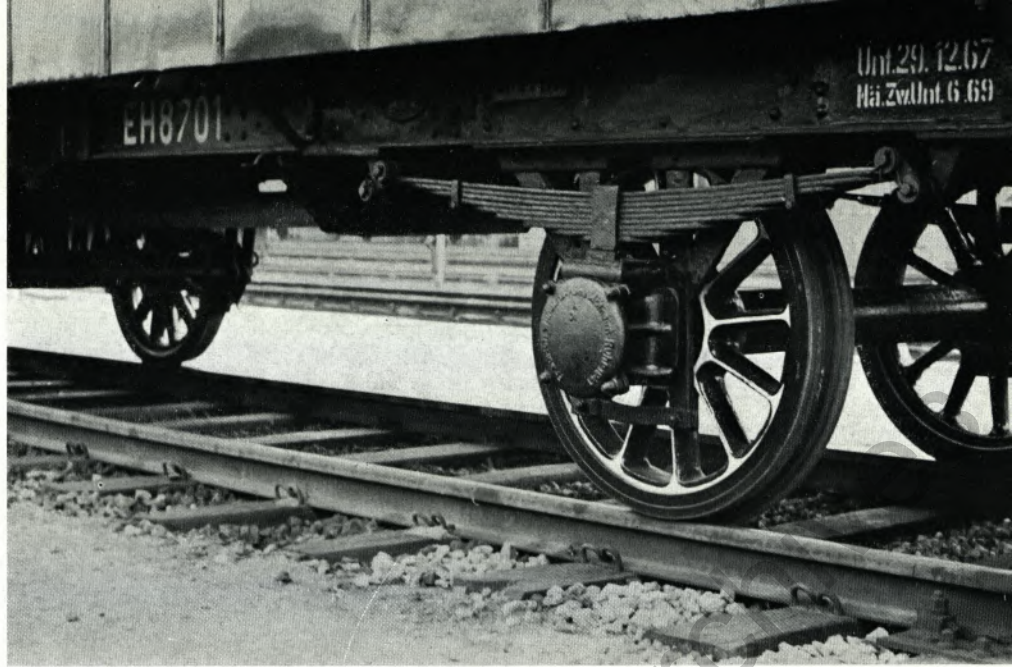
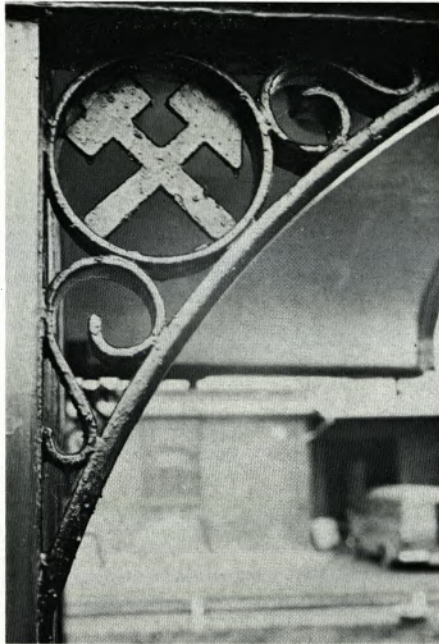
Als Zeichen seiner Zugehörigkeit zum hiesigen Betrieb trägt der Salonwagen



An beiden Langträgern des Salonwagens befindet sich ein solches Fabrikschild mit dem Herstellungsjahr des Wagens.

Die alten Speichenradsätze geben dem Wagen ein „stillechtes“ Aussehen. ▶

Diese Verzierung zwischen Tonnendach und Wagenkasten weist mit Hammer und Schlägel auf den Bereich hin, in dem der Wagen seit über 60 Jahren eingesetzt wird.



als Verzierung über den Aufstiegen Hammer und Schlägel. Für die wagentechnisch Interessierten sei noch gesagt, daß die Langträger aus Doppel-T-Eisen bestehen, wie das vor der Jahrhundertwende im Waggonbau üblich war.

Unser Geburtstagskind hat manchen Kilometer hinter sich gebracht, hat hochgestellte Personen, hat einfache Leute ge-

fahren. Nun rollt er in sein zweites Jahrhundert. Ob er auch dieses noch schafft? Es ist kaum anzunehmen, denn zu schnell geht die Entwicklung weiter und unser Veteran wird sicher einst ein Opfer dieser rapiden Entwicklung werden. Dennoch aber sollen unseren Salonwagen die besten Wünsche und ein herzliches Glückauf auf seinen weiteren Fahrten begleiten.
H. Christ

Einer von vielen

Die über 3000 Beschäftigten des Gemeinschaftsbetriebes üben die verschiedensten Berufe aus.

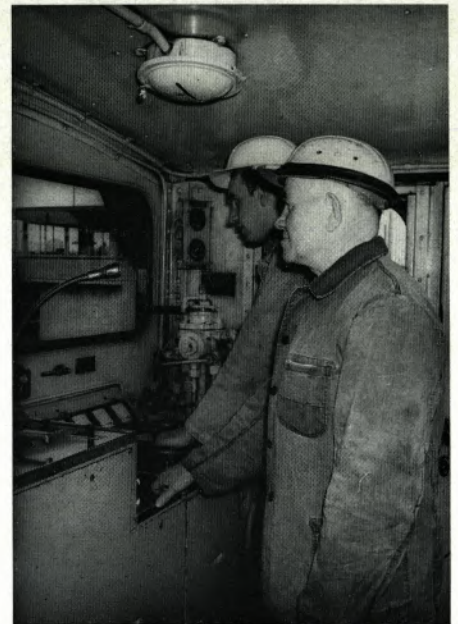
Wir stellen unter dieser Überschrift Mitarbeiter vor, deren Tätigkeit stellvertretend für ihre Arbeitskollegen ein Berufsbild kennzeichnet, mit dem wir unsere Leser näher vertraut machen und damit das Verständnis für den Nachbarn zum Wohle der Allgemeinheit fördern wollen.

Lehrlokführer beim Betriebsmaschinendienst

Durch die Umstellung des Lokparks von Dampfloks auf Elloks und Dieselloks ergaben sich zwangsläufig auch Schwierigkeiten hinsichtlich der Ausbildung des Lokführer-Nachwuchses. Die althergebrachte Ausbildungsmethode von Lokführern für die Dampfloks war weniger problematisch. Zunächst war schon einmal eine abgeschlossene Facharbeiter-Ausbildung als Schlosser, Schmied, Installateur o. ä. Voraussetzung zur Annahme als Lokheizer. Mehrere Jahre fuhr der Lokheizer dann auf der Dampfloks als zweiter Mann mit und lernte dabei seine zukünftigen Aufgaben und Pflichten als Lokführer von „der Pike auf“ kennen. Die Betriebsführung konnte in dieser Zeit leicht erkennen, ob die erforderlichen technischen

und menschlichen Voraussetzungen zur Erfüllung der späteren Aufgabe überhaupt gegeben waren. Die Lokführer-Prüfung selbst blieb bei diesen Voraussetzungen und nach so langer und gründlicher Einarbeitung mehr oder weniger nur noch eine Formsache.

Als Folge des Aussterbens der Dampfloks änderte sich alles sehr schnell. Lokheizer wurden überhaupt nicht mehr benötigt. Der hohe Altersstand bei den Lokführern und der Mangel an geeigneten Arbeitskräften am Arbeitsmarkt bei gleichzeitig steigenden Anforderungen zwangen die Betriebsleitung zu schnellem Handeln. Ein neuer Berufszweig, „der Lehrlokführer“, entstand dadurch mehr oder weniger zwangsläufig und kam sofort zur vollen



Lehrlokführer Johann Meyer überwacht seinen Lokführer-Anwärter während der Fahrt.

Entfaltung. Dazu wurden Männer gebraucht, die tatkräftig an diese nicht ganz leichte Aufgabe herangingen. Unser Mitarbeiter, Lehrlokführer Johann Meyer, gehört zu denen, die ihre Erfahrung und ihr Können für den Lokführer-Nachwuchs vom ersten Tag an uneingeschränkt und gern zur Verfügung stellen.

Als echter „Bruckhausener Junge“ in der Kaiserstraße geboren, begann Johann ▶



Die Besatzung der Lok „alte Rampe“ in den 30er Jahren bei der Kaffeepause. Ganz links Johann Meyer, damals noch Lokheizer, rechts sein Lokführer und in der Mitte die Rangier-Be-satzung.

fürer-Anwärter nach einigen Wochen die Lok, und es kommt ein „Neuer“ mit vielleicht ganz anderen menschlichen Qualitäten, der nun „seine Ausbildung“ erwartet. Über den Lokführer-Anwärter, welcher die Lok verläßt, gibt der Lehrlokführer zum Abschluß eine kurze schriftliche Be-

► Meyer seine berufliche Laufbahn 1922 als Dreherlehrling. Nach abgelegter Gesellenprüfung arbeitete er bis 1927 in der Hochofenwerkstatt der ATH als Dreher und anschließend bis 1929 im Sauerstoffwerk als Maschinist. In dieser Zeit entdeckte er bereits sein starkes Interesse für die Eisenbahn, und so kam Johann Meyer im Jahre 1930 als Lokheizer zur Eisenbahn, um schließlich 1947 Lokführer zu werden. Diese vielen Berufsjahre als Heizer waren früher nichts Außergewöhn-

Lok-Nr. 2, eine der beiden stärksten Lokomotiven, die beim Gemeinschaftsbetrieb gefahren sind. Auf dieser Lok war Lehrlokführer Meyer viele Jahre als Lokheizer und später als Lokführer tätig.



liches, denn auch Lehrlokführer Meyer blieb von den Wirrnissen im Leben dieser Jahrgänge nicht verschont. 1931 bis 1933 Aussperrung wegen Arbeitsmangel, ab 1943 zur Wehrmacht, 1947 Entlassung aus norwegischer Gefangenschaft.

Als besonders erwähnenswert aus der Eisenbahner-Zeit bleibt, daß Lehrlokfüh-

Die Ausbildung der Anwärter beginnt bereits beim täglichen Studium der Aushänge vor Schichtbeginn. Lehrlokführer Meyer mit Anwärter in der Lokleitung.

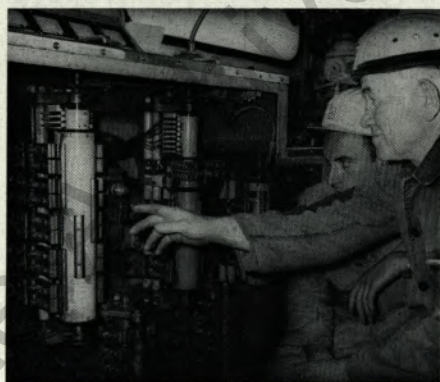


rer Meyer 15 Jahre — davon 6 Jahre als Lokheizer und 9 Jahre als Lokführer — auf einer der beiden stärksten Lokomotiven des Gemeinschaftsbetriebes, die in ihrer Zugkraft auch den heutigen starken ED-Loks überlegen war, nämlich der 5achsigen Lok 2, seinem Betrieb diente.

Auf Grund der langjährigen beruflichen Erfahrungen, als guter Menschenkenner, verbunden mit pädagogischen Veranlagungen, besaß Lokführer Meyer die richtigen Voraussetzungen, um im Jahre 1963 mit als erster zum Lehrlokführer ernannt zu werden. Trotzdem blieb es auch ihm nicht erspart, nochmals die „Schulbank“ zu drücken, damit schließlich die Lehrlokführer auf der Lok keine andere Sprache sprechen als die Lehrer für die theoretische Ausbildung der Lokführer-Anwärter im Unterricht.

Läßt sich theoretisches Wissen gefahrlos und gezielt lehren, so ist dies bei der praktischen Ausbildung nicht ganz so einfach. Der „Neue“, heute dem Zwang der Verhältnisse folgend meist ohne jede Vorbildung, oftmals noch dazu von der Straße weg eingestellt, kommt sofort auf den Führerstand und soll in kurzer Zeit zu einem brauchbaren Lokführer geformt werden. Unser Lehrlokführer geht nun schrittweise vor, um den jungen Lokführer-Anwärter mit allen technischen und auch betrieblichen Vorkommnissen vertraut zu machen. Das komplizierte Innenleben der elektrischen Lok und Diesellok erfordert vom Lehrlokführer selbst umfangreiches Wissen, und so manche neugierige zusätzliche Frage des Neulings muß richtig beantwortet werden. Daneben gilt es, dem zunächst von den vielen Weichen, Signalen und Überwegen Verwirrten die erste Scheu zu nehmen. Die gesamte Ausbildung ist stets darauf auszurichten, daß der Anwärter später die teuren und schweren Lokomotiven als sein „Werkzeug“ mit den schweren Anhängelasten stets wirtschaftlich und unfallfrei ans Ziel bringt. Den schwierigsten Teil einer Ausbildung für den Lehrlokführer stellt jedoch das selbständige Fahren einer Lok durch den Lokführer-Anwärter dar. So, wie auch bei einer Führerschein-Ausbildung, trägt der Lehrlokführer nach wie vor die volle Verantwortung für alle Vorkommnisse und es erfordert einiges Fingerspitzengefühl, zu erkennen, wann er eingreifen muß. Nach dieser Grundausbildung verläßt der Lok-

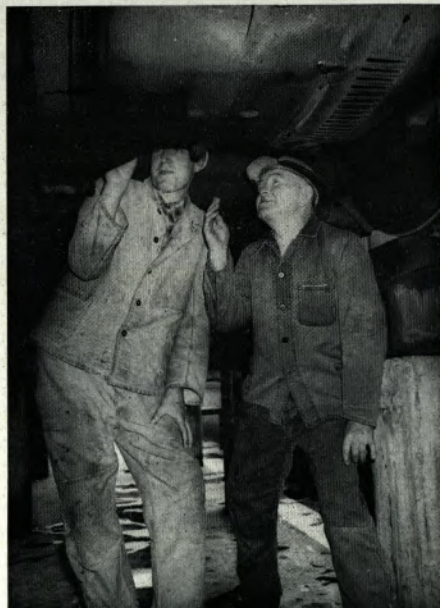
Während des Restaurierens der Lok ist das Nachprüfen der Schmierung der zu den Fahrmotoren gehörenden Tatzlager (hier in einer Lok-Untersuchungsgrube unter der Lok) eine wichtige Aufgabe.



Lehrlokführer Meyer mit seinem Anwärter vor dem geöffneten Schaltschrank beim Einführen in das Innenleben einer Ellok.

urteilung auf einem Formblatt ab, welche für die Betriebsleitung für die Entscheidung über die weitere Ausbildung des Anwärters von Wichtigkeit ist. So tragen alle Lehrlokführer die Hauptlast für die Gewähr, auch unter den gegenüber früher veränderten Bedingungen dem Eisenbahnbetrieb einen guten Lokführer-Stamm zu erhalten. Und so mancher „junge“ Lokführer wird sich später gern und dankbar an seine Lehrzeit beim „alten“ Lehrlokführer Johann Meyer erinnern, an die ruhige und besonnene Art, mit der er ihm die ersten Schritte im Umgang mit der Lok beibrachte. Schließlich wird er ihm, auf eigene Füße gestellt und allein den Gefahren des Betriebes ausgesetzt, später auch manches verzeihen, was er während der Ausbildung glaubte als Härte und Pedanterie empfinden zu müssen.

H. O. Krüger

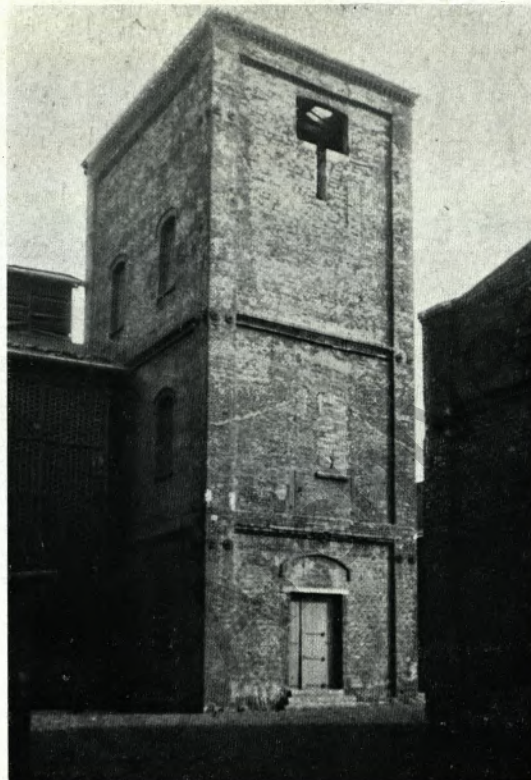


Schachtanlage Westende schloß ihre Tore

Aus Anlaß der am 31. Juli 1968 erfolgten Stilllegung der Schachtanlage Westende bringen wir nachstehend einen Rückblick auf die älteste Schachtanlage Westende I im Duisburger Stadtgebiet.

Die Geschichte der Schachtanlage Westende reicht bis in den Anfang der 50er Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück. Eine Gesellschaft von fortschrittlichen Männern – der Gastwirt Gerhard Stöckmann aus Oberhausen, sein Bruder, der Kaufmann Wilhelm Stöckmann aus Ruhrort, die drei Kaufleute Gebrüder Julius, Alois und Karl Franz Brockhoff aus Duisburg, der Techniker Karl Beindorf aus Sterkrade, der Justizrat Reinhard und der Appellationsgerichtsreferendar Ernst Mittweg aus Essen – hatten in jener Zeit in dem Gebiet eines Teils der späteren Schachtanlage Westende keine Mühe und Kosten gescheut, um durch Bohrungen festzustellen, daß Kohle in der Erde lagerte. Auf einer Versammlung im August 1853 kamen sie aber zu der Feststellung, daß sie nicht in der Lage waren, die zur Erschließung der Kohlenvorkommen erforderlichen Gelder aufzubringen. So entschlossen sich damals die eigentlichen Gründer der Schachtanlage Westende schweren Herzens, von der Weiterverfolgung ihrer Absichten Abstand zu nehmen. Am 18. September 1853 wurde ein Teil der Felder zum Preise von 42 000 Talern an Persönlichkeiten aus dem Ausland – sie stammten aus Antwerpen, London, Helton Hall in England und aus der englischen Grafschaft Durham – verkauft; am 17. Oktober 1853 wurden von ihnen auch die übrigen Felder zum Preise von 63 000 Talern erworben. Unter Hinzuziehung weiterer Fach- und Finanzleute kam es dann am 6. April 1855 zur Gründung der Ruhrort Mining Compagny. Noch im gleichen Jahre wurde mit dem Abteufen eines Schachtes begonnen, und zwar auf dem Gelände des heutigen Meidericher Viehhofs, das man von dem Meidericher Landwirt Böllert, gen. Großeicken, käuflich erwarb. Da man damals der Ansicht war, daß das von Dortmund her sich erstreckende Grubenfeld nur bis Oberhausen reiche, nannte man, als man dennoch in Meiderich fündig wurde, in der Annahme, daß hier die Grenze des Kohlenvorkommens anzusetzen sei, dieses Grubenfeld **Westende I**. Für diesen abzuteufenden Schacht I wurde eine Durchmesser von 6 m festgelegt. 1858 erreichte man schließlich nach sehr schwierigen Abteufarbeiten, die durch die starken Fließsandschichten hervorgerufen wurden, bei einer Teufe von 102 m das Steinkohlengebirge. Die enormen Wasserzuflüsse erforderten auch weiterhin große Anstrengungen, und man stellte dann Anfang 1859 bei Erreichung einer Teufe von 132 m die Abteufarbeiten ein. Obwohl die Tagesanlagen zu jener Zeit bereits standen, nahm man infolge der aufgetretenen Schwierigkeiten davon Abstand, die Maschinen aufzustellen. Der Betrieb kam also ganz zum Erliegen. Die finanzielle Lage hatte sich so verschlechtert, daß sie im Jahre 1860 zum Zusammenbruch der genannten Gesellschaft führte. Welche Umstände im einzelnen dazu beigetragen haben, läßt sich aus den Akten nicht mehr genau ermitteln. Jedenfalls brachte in der angesetzten Zwangsversteigerung der englische Gesellschafter Nicolas Wood die Anlage billig an sich.

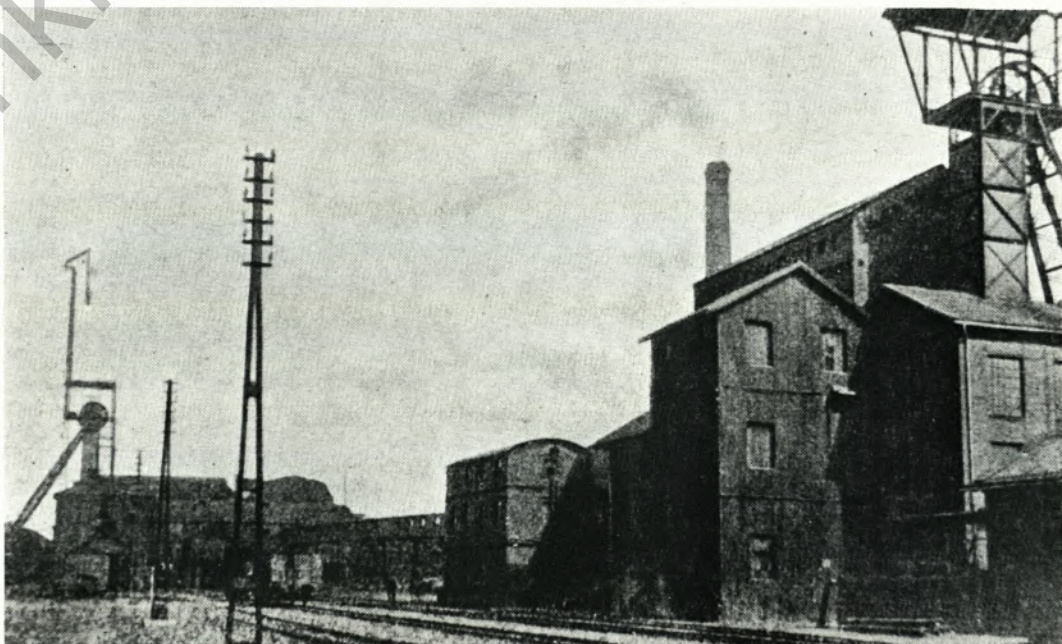
In etwa parallel mit dieser Entwicklung vollzog sich ein anderes bergmännisches Vorhaben: In der Nähe des jet-

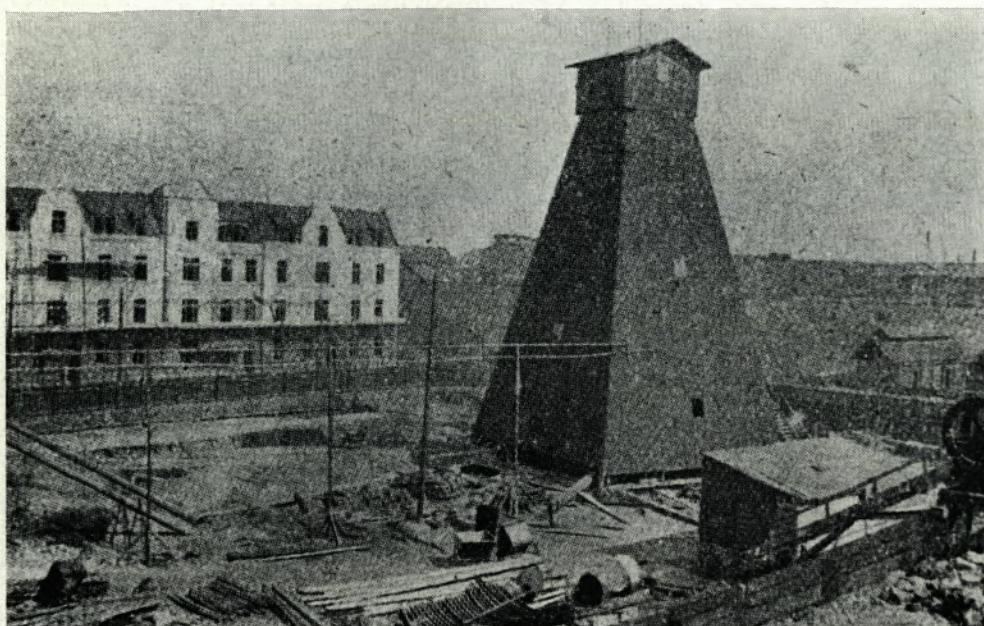


Schacht Ruhr und Rhein.

zigen Ruhrorter Bahnhofes war nach der am 24. Mai 1856 erfolgten Gründung der Gewerkschaft Ruhr und Rhein am 17. April 1857 mit dem Abteufen des Schachtes **Ruhr und Rhein** begonnen worden. Man erreichte hier am 21. März 1864 in einer Teufe von 82 m das Steinkohlengebirge und konnte 1866 die Förderung aufnehmen. Ruhr und Rhein war ein- und ausziehender Schacht zugleich. 1867 wurden 5864 t Kohle gefördert. Bereits im Mai 1868 wurde die Anlage stillgelegt, nachdem 30 167 t gefördert waren. Der Betrieb auf Ruhr und Rhein ruhte dann bis zum Jahre 1871. Im Jahre zuvor – am 31. März 1870 – war es indessen – hauptsächlich durch französische Finanzleute – zur Gründung einer neuen Gesellschaft gekommen, der Société anonyme des Charbonnages du Rhin (Anonyme Gesellschaft der Rheingruben) mit Sitz in Paris und einer Zweigniederlassung in Ruhrort. In dieser Gesellschaft wurden die beiden stillliegenden Bergwerke Ruhr und Rhein sowie Westende I zu-

Die Schachtanlage Westende 1/2 zur Zeit ihrer höchsten Förderung (903 000 t).





Abteufturm für den Kampschacht (Schacht 4).



Dieser steinerne Vogel deutet auf den damaligen neuen Besitzer, die Phoenix A. G. für Bergbau und Hüttenbetrieb, hin, die 1896 die Bergwerke Westende erwarb.

sammengefaßt und dann durch die neue Firma wieder in Betrieb genommen. Man teufte auf Ruhr und Rhein weiter ab und setzte bei 153 m Teufe die 1. Sohle und bei 194 m die 2. Sohle an. Die Förderung auf Ruhr und Rhein betrug im Jahre 1873 41 979 t. Westende I brachte man auf eine Gesamtteufe von 212 m nieder. Die Förderung hatte man auf letzterer Anlage im Jahre 1871 aufnehmen können. Gefördert wurden damals 1144 t. 1872 stieg die Förderung auf 23 810 t, 1873 auf 79 542 t. Im darauffolgenden Jahre überschritt sie bereits die 100 000-t-Grenze. Zwei Gründe waren dann ausschlaggebend, daß die Gesellschaft in große Schwierigkeiten geriet: die mangelnde Bereitschaft der französischen Finanzleute, die erforderlichen Gelder für die notwendigen Investitionen zur Verfügung zu stellen einerseits und ein konjunktureller Rückgang andererseits führten im Dezember 1874 zu ihrem Zusammenbruch; die beiden Zechen gingen in das Eigentum der Société anonyme des Charbonnages rhéans (Aktiengesellschaft Rheinische Steinkohlengruben) über. Der Abbau wurde von dieser Gesellschaft in beiden Schachtanlagen noch vorangetrieben; Ruhr und Rhein kam auf über 95 000 t Förderung, die allerdings schon im nächsten Jahr auf etwa 67 000 t zurückging, Westende I auf fast

155 000 t. Die finanzielle Lage der Gesellschaft hatte sich aber nicht gebessert. Noch rechtzeitig vor der angesetzten Zwangsversteigerung der beiden Schachtanlagen wurde jedoch auf Betreiben des Hauptgläubigers, des Frankfurter Bankhauses Erlanger & Söhne, unter weitgehender Ausschaltung der französischen Aktionäre am 3. Juli 1880 eine neue Gesellschaft, die Meidericher Steinkohlenbergwerke (Société anonyme des Houillères), gegründet, deren Sitz zwar in Paris war, deren Verwaltung aber nach Meiderich verlegt wurde. In der dann folgenden Zwangsversteigerung erwarb die neue Aktiengesellschaft die beiden Zechen. Während sich nun Westende I gut entwickelte, wurde die finanzielle Lage von Ruhr und Rhein bei fallender Förderung immer unergiebig. Beigetragen hatten dazu die starken Wasserzuflüsse, das Verlangen der Bergbehörde auf Schaffung einer Verbindung zur Zeche Westende I, die nur einen Ausgang zur Tagesoberfläche besaß, und das 1884 erfolgende Verbot des Abbaus unter der Stadt Ruhrort und den Ruhrorter Häfen. So kam es schließlich am 1. April 1890 zur Stilllegung von Ruhr und Rhein. Westende I hingegen hatte bereits 1889 in der Förderung die 200 000-t-Grenze überschritten. Kurz gerafft nun die weitere Entwicklung von Westende:

Westende II

Die unregelmäßige Wetterführung von Westende I – auch diese Anlage war zugleich ein- und ausziehender Schacht – zwang dazu, einen Wetterschacht (Westende II) niederzubringen. 1889 begann man mit dem Abteufen. 1892 erreichte man bei 103 m das Steinkohlengebirge. Im Jahre darauf erfolgte der Durchschlag mit dem von Schacht I aus aufgefahrenen Umtrieb der 3. Sohle. Die dadurch wesentlich verbesserte Bewetterung wirkte sich auf die Förderung günstig aus; sie stieg bald auf über 300 000 t. Das Abteufen von Westende II, die Modernisierung der Tagesanlagen und die hohen Prozeßkosten, die sich aus einem Rechtsstreit über eine fingierte Grundschuld ergaben, verschlangen jedoch die an sich guten Erlöse. So kam es zum Verkauf. Die Bergwerke Westende sowie Ruhr und Rhein wurden am 1. April 1896 von der Phönix AG für Bergbau und Hüttenbetrieb erworben, die nun nachhaltig die Förderung steigerte, weil sie für ihre Hütten-

Schacht Rönsberghof mit Sieberei als selbständiger Förderschacht.



kokerei einen großen Bedarf an Fettkohle hatte. Das bedingte auch einen Ausbau der Tagesanlagen und den Bau einer Kokerei; die Ausrichtung der 5. Sohle wurde eingeleitet, und Schacht II übernahm nun die Hauptförderung; sein hölzerner Förderer wurde durch einen eisernen ersetzt. Die Förderung von Westende konnte bis zum Jahre 1912 auf über 900 000 t gesteigert werden.

Schacht IV (Kampschacht)

Der in Richtung Laar fortschreitende Abbau brachte es aber mit sich, daß die Transportwege der Kohle in der Grube immer länger wurden; außerdem mußte die Kohle nach der Aufbereitung mit der Bahn zum Hüttenwerk gefahren und dort auch wieder abgeladen werden.

Das verursachte natürlich steigende Kosten. Was lag also näher, als auf dem Werksgelände unmittelbar in der Nähe der Hochöfen einen neuen Schacht abzuteufen?! Die Vorteile würden sein: ständig kürzer werdende Förderwege durch den auf den Schacht zu sich bewegenden Abbau, Einsparung des Bahnweges über Tage und dazu noch Verwertung der täglich anfallenden großen Mengen Hochofenschlackensandes von Phönix an Ort und Stelle durch Einspülung in die Grube. Mit dem Abteufen des neuen Schachtes – Schacht IV, auch Kampschacht genannt (Kamp war der Name des damaligen Generaldirektors von Phönix) – hatte man schon am 26. März 1906 begonnen.

Zur Absicherung gegen die Hochwassergefahr von Rhein und Emscher schüttete man das Zechengelände 6 bis 7 m hoch an; die Kampschachtanlage erhielt so ihr charakteristisches festungsartiges Aussehen, was ihr – nicht zuletzt auch in Erinnerung an die in der Bevölkerung lebendig gebliebenen Ereignisse des russisch-japanischen Krieges – die Bezeichnung „Port Arthur“ eintrug.

In der Folgezeit wurde es notwendig, wegen des ständig sich vergrößernden Grubenbetriebes und der dadurch immer schwieriger werdenden Bewetterung der Schachtanlage den Kampschacht (Schacht IV) mit Ruhr und Rhein (Schacht III) zu verbinden. Die Wiederinbetriebnahme von Ruhr und Rhein als Wetterschacht machte die Zeche Westende I/II und III/IV in der Wetterführung voneinander unabhängig. Nun aber verbot die 1914/15 erlassene bergbehördliche Anordnung jeglichen Abbau in den bereits früher erweiterten Schutzbezirken, was natürlich das Baufeld der Schachtanlage Westende außerordentlich einschränkte und schwierige wirtschaftliche Folgen haben mußte. Die Schachtanlagen waren am 1. April 1926 in die neu gegründete Vereinigte Stahlwerke AG, Gruppe Hamborn, eingebracht worden. Da die Fettkohle aber inzwischen zum großen Teil abgebaut war, wurden die Schächte I und II am 1. Dezember 1927 stillgelegt. Der Kampschacht mußte sich mehr und mehr selbständig machen. Zum Ausgleich kam die zur Schachtanlage Friedrich Thyssen 3/7 gehörige

Schachtanlage Rönbergshof

mit den zugehörigen Feldern zum Kampschacht hinzu. Das bedeutete ein zusätzliches Baufeld von 1,6 Millionen m². Mit dem Abteufen dieser Anlage war 1908 begonnen worden und die Förderung wurde im Kriegsjahr 1915 aufgenommen. Der erste Durchschlag mit Rönbergshof erfolgte auf der 4. Sohle bereits 1926. Die Förderung belief sich für beide Anlagen (Kampschacht und Rönbergshof) im Jahre 1927 auf über 1 129 000 t. Bis 1929 mußte die Förderung von Rönbergshof allerdings noch über Tage zum Kampschacht gefahren werden. Danach diente Rönbergshof, der zunächst als Wetterschacht für die Schachtanlagen Friedrich Thyssen 3/7 und 4/8 verwendet worden war, für die Zeche Westende nur noch als Wetterschacht. Am 28. Juli 1964 wurde das Schachtgerüst von Rönbergshof niedergelegt: 56 Jahre Schachtgeschichte waren damit zu Ende gegangen.



So sah die Schachtanlage Westende in den letzten Jahren aus.

Der letzte Abschnitt der Schachtgeschichte

Der wirtschaftliche Niedergang Anfang der 30er Jahre machte dem Kampschacht sehr zu schaffen. Die Förderung mußte niedrig gehalten werden und sank auf unter 500 000 t ab. Die dann erfolgende Stilllegung der Hütte Ruhrort-Meiderich bedrohte auch den Kampschacht; doch der 1934 erfolgende Besitzwechsel – Zusammenfassung des Bergwerksbesitzes der Vereinigte Stahlwerke AG in die Gelsenkirchener Bergwerks AG – brachte die Wende. Die Schachtanlage Westende kam zur Gruppe Hamborn der GBAG; im Über- und Untertagebetrieb wurden nun große Veränderungen vorgenommen. Eine Sondergenehmigung ermöglichte den

Abbau unter dem Rhein.

Die Förderung stieg bald über 800 000 t. Doch der zweite Weltkrieg traf den Kampschacht schwer. Der Luftangriff vom 14. Oktober 1944 erzwang den vorläufigen Stillstand der Schachtanlage. Die näher rückende Front führte 1945 dazu, den gerade wieder aufgenommenen Betrieb der Schachtförderung nur noch bei Nacht vorzunehmen. Im April des gleichen Jahres besetzten dann amerikanische Truppen die Anlage bis Mitte Oktober 1945. Sofort nach ihrem Abzug aber machten sich die Westender Bergleute unentwegt ans Werk. Der Betrieb kam allmählich wieder in Gang. Das Jahr 1945 schloß bereits wieder mit einer Gesamtförderung von rd. 100 000 t ab. Innerhalb von 18 Jahren konnte sie schließlich auf 800 000 t gesteigert werden. Im Jahre 1967 betrug die Gesamtförderung der Schachtanlage noch 749 800 t.

Vor 15 Jahren erlebte die Schachtanlage Westende noch einmal einen Besitzwechsel; am 1. Juli 1953 wurde die Gruppe Hamborn der GBAG im Zuge der Entflechtung in die beiden Gesellschaften Hamborner Bergbau AG und Friedrich Thyssen Bergbau AG aufgeteilt, zu welcher letzterer auch die Schachtanlage Westende kam.

Abbau unter den Häfen

Der letzte Abschnitt der Schachtanlage ist ferner gekennzeichnet durch eine bedeutsame vertragliche Abmachung: Im Jahre 1951 wurde mit der Duisburg-Ruhrorter Häfen AG und der Wasser und Schifffahrtsdirektion Münster ein Vertrag geschlossen, der den Fortbestand des Kampschachtes sicherte. Er betraf die Absenkung des größten europäischen Binnenhafens durch den Abbau von Kohle, eine Pioniertat des heimischen Bergbaus, die weltweite Aufmerksamkeit gefunden hat. Dieser Vertrag über die Absenkung der Schleusen und Häfen endete Mitte des Jahres 1968. Mit der Erfüllung des Vertragszweckes war die Stilllegung der Schachtanlage Westende, mit der auch die Belegschaft seit langem gerechnet hatte, unvermeidlich geworden. Am 31. Juli 1968 wurde die Förderung eingestellt. Den Arbeitnehmern der Schachtanlage sicherte ein Sozialplan einen gleichwertigen Arbeitsplatz. Das Kapitel „Westende“ im Buch der Werksgeschichte ist damit abgeschlossen. Dr. Erich Binder



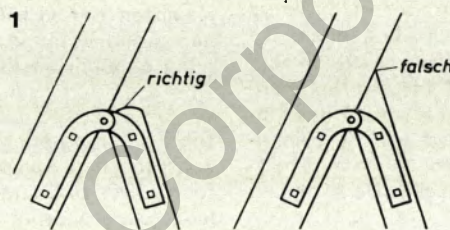
Recht haben sie, denn was dem Mann und Vater zur Selbstverständlichkeit geworden ist: „Sicherheit am Arbeitsplatz“, steht den Familienmitgliedern auch zu. 9000 Menschen sterben jährlich durch einen häuslichen Unfall. 5000 Menschen müssen jährlich auf Campingplätzen, im Schwimmbad oder bei Bergtouren ihr Leben lassen, weil die Ausrüstung nicht sicher ist. Dagegen stehen 3000 Unfalltote in den Betrieben. So grausam der Vergleich sein mag, er zeigt aber doch ganz deutlich, daß im Bereich der privaten, menschlichen Sphäre etwas faul ist. Die Unfallverhüter haben diese Tatsache zum Anlaß genommen, dem Bundestag einen Gesetzentwurf vorzulegen, nach dem nicht nur der Arbeitsplatz noch sicherer wird, sondern die Küche, das Kinderzimmer und der Freizeitplatz mit einbegriffen sind. Das „Maschinenschutzgesetz“ hatte einen langen Weg bis zu seiner Verabschiedung zurückzulegen. Politiker, die schlecht unterrichtet waren, hätten die Verabschiedung noch im letzten Augenblick verhindert, wenn nicht aufgeschlossene Mitglieder des Vermittlungsausschusses einen Kompromiß erzielt hätten. Ausgerechnet ein Teddybär wurde als Beispiel für den deutschen Perfektionismus herangezogen, um den Gesetzentwurf ins Lächerliche zu ziehen. Wer Kinder hat oder an seine Kindheit zurück denkt, weiß aber, wie gefährlich auch ein Teddybär sein kann. Wie viele Kinder haben schon ein Glasauge heruntergeschluckt oder haben sich mit dem spitzen Glasauge so verletzt, daß sie später selbst eines tragen mußten. Wer hat nicht schon erlebt, daß Kinder sich an den scharfen Drähten ausgerissener Beinchen und Arme verletzt haben? Die Darstellung von dem perfekten Teddybären hinkt also. Die Debatte im Bundesrat hatte aber zur Folge, daß selbst nach der Verabschiedung des Gesetzes die öffentliche Presse mit ironischen Bemerkungen die Bevölkerung irreführte. Eine objektive Berichterstattung oder Information über den Inhalt des Gesetzes wäre hier angebracht. Da uns z. Z. der Gesetzestext noch nicht vorliegt, kann er an dieser Stelle leider nicht veröffentlicht werden. Wir wollen aber an einigen Beispielen rekapitulieren, was sich bisher ereignet hat und sich vielleicht noch ereignet, bis das Gesetz wirksam wird.

Darauf müssen Sie achten!

Sie haben eine nette Frau und zwei Kinder, besitzen eine schöne Wohnung und einen schönen Wagen. Man könnte sagen, Sie wären ein glücklicher Mensch. Aber wie lange bleibt Ihnen das Glück hold? Denken Sie einmal an die reparierte Leitungsschnur zum Bügeleisen.

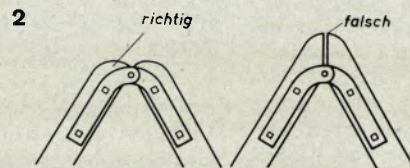
Das Isolierband läßt sich von der schadhafte Stelle abstreifen. Man sieht darunter blanken Draht.

Wollten Sie nicht schon lange einen Gleitschutz unter Läufer, Matten und Fußabstreifer legen? Ist es nicht besser, eine neue Wäscheschleuder zu kaufen, als das Schild zu erneuern „Nicht in die rotierende Trommel greifen“? Ihre kleine Tochter kann das Schild noch gar nicht lesen und würde auch trotz des neuen Schildes hineingreifen. Nach Erlaß des Maschinenschutzgesetzes bekommen Sie nur Schleudern, die den allgemein anerkannten Regeln der Sicherheitstechnik entsprechen. Ihre Leiter ist keine Leiter, sondern eine Katastrophe. Ihre Frau muß auf einen Stuhl steigen, wenn sie Gardinen aufhängen will. Eine neue Leiter muß her, achten Sie dabei auf das DIN-RAL Zeichen oder die richtige Konstruktion (siehe Bild 1 und 2).



3.234 Gelenkpunkt, Scharniere, Seitenbänder

Die Leitern müssen so konstruiert sein, daß über dem Gelenkpunkt der Scharniere oder Seitenbänder kein Widerlager vorgesehen ist oder sich im Gebrauch bilden kann



Energie im Haushalt

Gas, Strom und Wasser gehören zu den Annehmlichkeiten unseres Lebens. Die moderne Technik und der Fortschritt auf allen Gebieten verwöhnen uns. Aber manchmal vergessen wir die damit verbundenen Gefahren oder die möglichen Unfallursachen, die uns und unseren Kindern gefährlich werden können (siehe

3

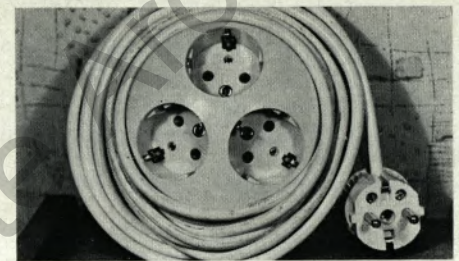
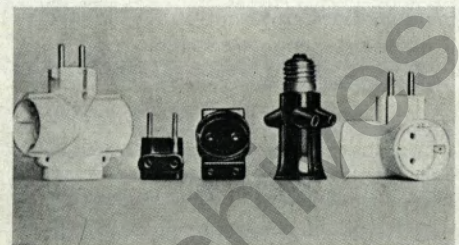
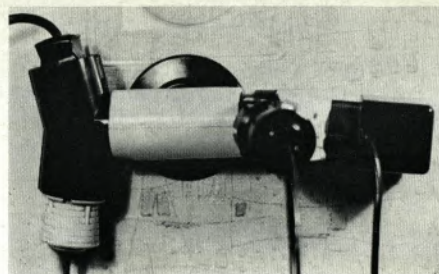
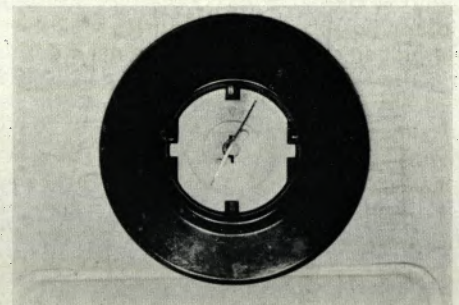


Bild 3). Knäuel von Verlängerungs- und Zuleitungskabel aller Art findet man immer wieder in den Haushaltungen. Radio, Fernsehen, die elektrische Eisenbahn, das Bügeleisen, die Kaffeemaschine, alles hängt an einer Steckdose mit X Verteilern. Bewegliche Leitungen müssen jede für sich ordentlich und übersichtlich an einer vorschriftsmäßigen Steckdose an-

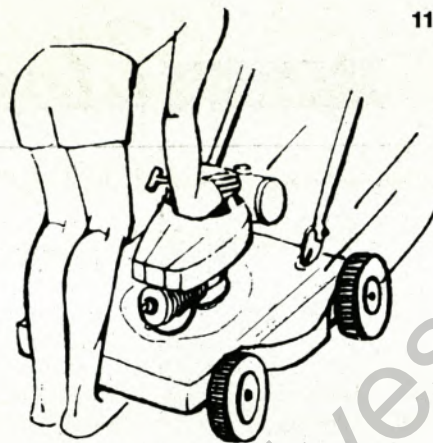


geschlossen sein. Verteiler (siehe Bild 4) sind nach den VDE-Vorschriften nicht mehr zulässig und in den Betrieben verboten. In Warenhäusern konnten die Haushaltungen bisher weiter ihren Bedarf decken. Nach Erlaß des neuen Gesetzes ist dieser Mißbrauch nicht mehr möglich. Es geht auch anders (siehe Bild 5). Mehrfachsteckdosen, die fest installiert werden können, oder solche mit Anschlußkabel und Schukostecker sind der sichere Ersatz.

Damit Fritzchen nicht mit der Stricknadel auf Stromsuche gehen kann, gibt es praktische Verschlüsse für Steckdosen (siehe Bild 6).

Das Flicken von schadhafte Steckern ist ebenfalls mit Lebensgefahr verbunden (siehe Bild 7).

Sind Sie schon einmal von einem Pferd getreten worden? Nein? Dann muten Sie



fest verlegt werden. Schlauchverbindungen sind verboten, ausgenommen die Verbindung vom Druckregler des Flüssiggasbehälters zur festverlegten Leitung (bis zu 30 m Länge).

Zum Schluß noch einen Tip für Bergwanderer. Wanderungen im Sommer und Winter nur bei sicherem Wetter antreten. Richtige Kleidung und Ausrüstung sind wichtigste Voraussetzungen für eine sichere und genußreiche Bergtour. Hierfür gibt es keine Vorschriften, aber Erfahrungen der Bergführer liegen vor, die man sich zunutze machen sollte. Wir lesen immer wieder in den Zeitungen oder erleben es selbst, daß Menschen in den Bergen umkommen, weil sie nicht sicher ausgerüstet waren (siehe Bild 12).

Es gäbe auch aus diesem Bereich des täglichen Lebens vieles zu berichten. Kleinigkeiten, die aber lebenswichtig sind. Nun, Sie haben ja sicher alles gewußt. Aber haben Sie jemals etwas getan, den oft unsichtbaren Gefahren in Ihrer privaten Umgebung zu begegnen? Dem Verfasser ging es darum, den Gedanken der Unfallverhütung auch in Ihr Heim zu tragen. Sie haben diese Anregung gelesen und wissen, was zu tun ist. Lesen und Handeln sind aber zweierlei! Also handeln Sie jetzt auch. Sehen Sie sich in Ihrer Wohnung und Ihrem Hobbyraum um, prüfen Sie Ihr Reisegepäck. Sie werden bestimmt einiges ändern müssen, damit Ihre Familie sicher leben kann. Sie hat das gleiche Recht dazu wie Sie im Betrieb.

H. Kiel

12



tatsächlich der Erholung und damit der Kräftigung für die Berufsarbeit dienen. Sie soll nicht zu einer nebenberuflichen „Schwarzarbeit“ verwendet werden, aber auch nicht zu Hetze und Überanstrengung (z. B. durch lange Autofahrten über das Wochenende) führen. Die neue Arbeitswoche wird oft begonnen mit Übermüdung, verminderter Leistungsfähigkeit und damit Anfälligkeit für Unfälle. Die tägliche Freizeit soll dem Ausgleich dienen. Vergnügen, Sport und Hobbies jeglicher Art bringen Abwechslung. Der Urlaub, der nicht verzettelt werden sollte, hat der Freude und Entspannung zu dienen.

Was soll das, wird manch einer sagen, das wissen wir ja selbst. Natürlich sollte das jeder wissen, aber richten sich alle danach? Wie sieht es denn mit der Freizeitgestaltung aus? Sie wissen doch, 5000 Menschen lassen jährlich ihr Leben dabei. Hier einige Beispiele, worauf man achten sollte:

Die Gartenarbeit soll Erholung und Entspannung bringen. Wer hat nicht schon einmal sein Gartengerät falsch abgelegt und sich gewundert, wenn er plötzlich den Hakenstiel vor den Kopf bekam? Also Zinken und Spitzen immer nach unten wenden. Schädlingsbekämpfungsmittel

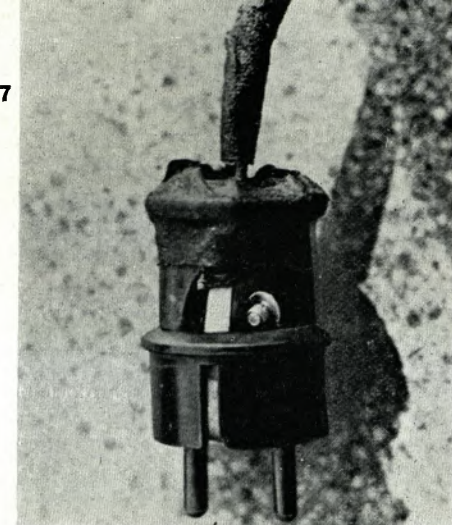
10



tel sind stets verschlossen zu halten und dürfen nicht in Bier- oder Wasserflaschen aufbewahrt werden (siehe Bild 10). Viele sind nach einem Schluck aus der Flasche nicht mehr aufgestanden. Kraftbetriebene Rasenmäher (siehe Bild 11) müssen nach sicherheitstechnischen Richtlinien gebaut sein.

Die Messerbahn muß so abgedeckt sein, daß man nicht mit den Zehen oder Händen hineinkommt. Elektrisch betriebene Maschinen sollen das VDE-Zeichen tragen.

Flüssiggas (Propan, Butan) wird häufig in Garten- oder Wochenendhäusern und Wohnwagen zum Heizen und Kochen gebraucht. Heizgeräte und Lampen dürfen in geschlossenen Räumen nur verwendet werden, wenn sie ein Sauerstoffmangel-Ventil besitzen. Die Leitungen müssen



es auch nicht Ihrer Frau und Ihren Kindern zu. In jeder Steckdose steckt nämlich die Kraft von 4 Pferden (siehe Bild 8). Es könnten noch viele Beispiele angeführt werden, die vielleicht den Umfang eines Buches annehmen würden. Die übrigen Energien, Gas und Wasser, wurden noch gar nicht erwähnt, wir wollen es

8

- Jede Steckdose kann unter Spannung stehen,
- Jeder blanke Draht,
- jedes Leitungsende,
- jedes elektrische Gerät, das irgendwo „angeschlossen“ ist.

Und in jeder Steckdose steckt die Kraft von 4 PS!



aber hierbei bewenden lassen und Sie ermahnen, in ihrem Haushalt einmal alles zu überprüfen und gefährliche Geräte ohne Rücksicht wegzuerwerfen.

Das sichere Verhalten in der Freizeit

Die Freizeit soll den Rhythmus der täglichen Arbeiten unterbrechen und verbrauchte Kräfte erneuern. Die menschliche Natur verlangt einen stetigen gleichmäßigen Wechsel zwischen Spannung und Entspannung, zwischen Aktivität und Ruhe. Die durch Verkürzung der Arbeitszeit vermehrt gebotene Freizeit sollte auch

9



Unsere Jubilare



Sein **50jähriges Dienstjubiläum** feiert am 8. Oktober 1968 Herr Bezirksvorsteher Jakob Hardt, Eisenbahnbetrieb-Nord.

Der Jubilar wurde am 25. September 1904 in Hamborn geboren und wohnt heute in Walsum, Friedrich-Ebert-Straße 220. Seine berufliche Laufbahn begann er am 8. Oktober 1918 im Walzwerk I der ATH. Er war als Rollgangführer eingesetzt, ab 1921 als Rottenarbeiter und arbeitete von 1934 an als Rangierer. Am 1. Dezember 1943 wurde er Rangiermeister und schließlich auf Grund seiner vielseitigen Berufserfahrungen am 1. Januar 1960 zum Betriebsassistenten ernannt. Seit dem 1. Februar 1965 versieht er den verantwortungsvollen Dienst des Bezirksvorstehers.

Herr Hardt ist ein sehr werksverbundener Mann. Er ist bereits seit 1937 Mitglied des Eisenbahnervereins und gehört auch seit 1943 dem Jubilarenverein an. Als sehr besonnener und zuverlässiger Mitarbeiter erfreut sich Bezirksvorsteher Hardt allgemeinen Ansehens. In seiner Mußzeit weiß er gute Literatur zu schätzen, aus der er sich Entspannung und Anregung holt.

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



Matthias Kranz
Weichenwärter, EBN
eingetreten: 3. 10. 1928



Johann Augustinewicz
Weichenwärter, EBS
eingetreten: 14. 10. 1928

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Hasan Salar, Eisenbahn-Süd
mit Nezihe Ökmener
am 25. 3. 1968
Robert Benda, EBW
mit Liselotte Borza
am 5. 4. 1968
Abdullah Polat, Eisenbahn-Süd
mit Nadide Sezer
am 10. 4. 1968
Horst Kramberger,
Bauabt. — Oberbau-N
mit Brigitta Koncans
am 11. 4. 1968
Wolfgang Gesche, Hafen Schwelgern
mit Christa Buschfeld
am 18. 4. 1968
Horst Lamneck, Eisenbahn-Nord
mit Hildegard Roland
am 26. 4. 1968
Theo Ehmanns, Verkehrsabteilung
mit Rosemarie Schneider
am 8. 5. 1968
Hans-Jürgen Wanzke, Eisenbahn-Süd
mit Elfriede Fischer
am 10. 5. 1968
Friedhelm Kremer, EBW
mit Bärbel Wöhlert
am 16. 5. 1968
Helmut Vespermann,
Betr.-Masch.-D.-Nord
mit Anna Baurmann
am 16. 5. 1968
Johann Krieg, Eisenbahn-Süd
mit Gertrud Landskron,
geb. Drescher
am 24. 5. 1968

Peter Juhnke, Fahrleitungsmeisterei
mit Gertrude Meuers, geb. Meister
am 24. 5. 1968
Siegmar Zerulla, EBL-Büro
mit Ursula Packeiser
am 24. 5. 1968

Nachwuchs kam an:

Zeki, 5. 2. 1968
Remzi Erkmen, Eisenbahn-Süd
Halil, 10. 3. 1968
Riza Katurman, Eisenbahn-Nord
Holger, 28. 3. 1968
Otto Oswald, Betr.-Masch.-D.-Nord
Yesin, 5. 4. 1968
Salahattin Neyhan, Eisenbahn-Nord
Elif, 6. 4. 1968
Ali Kilic, Eisenbahn-Nord
Cengiz, 10. 4. 1968
Serafettin Unal, Eisenbahn-Nord
Andreas, 10. 4. 1968
Peter Marossa, Eisenbahn-Süd
Yadigar, 12. 4. 1968
Hidir Yildirim, Eisenbahn-Nord
Volker, 15. 4. 1968
Wolfgang Gebhardt, Eisenbahn-Nord
Guido, 19. 4. 1968
Efisio Incani, Eisenbahn-Nord
Sylvia, 20. 4. 1968
Franz Hoffmann, Hafen Schwelgern
Perihan, 20. 4. 1968
Ahmet Tiryaki, Eisenbahn-Nord
Andreas, 26. 4. 1968
Werner Wystach,
Betr.-Masch.-D.-Nord
Susanne, 27. 4. 1968
Manfred Jebavy, Hafen Schwelgern

Birgit, 29. 4. 1968
Karl-Heinz Hanckwitz,
Hafen Schwelgern
Vildan, 30. 4. 1968
Irfan Düzgünoglu, Eisenbahn-Nord
Susanne, 1. 5. 1968
Werner Rupp, Eisenbahn-Süd
Sabine, 2. 5. 1968
Fritz Hill, Betr.-Masch.-D.-Nord
Martin, 3. 5. 1968
Bernd Weweries, Eisenbahn-Nord
Teresa, 3. 5. 1968
Felice Tatalo, Eisenbahn-Nord
Gabriele, 14. 5. 1968
Wolfgang Gesche,
Hafen Schwelgern
Dirk, 14. 5. 1968
Manfred Schulz, Hafen Schwelgern
Ingrid, 16. 5. 1968
Richard Rust, Eisenbahn-Nord
Regina, 16. 5. 1968
Heinz-Dieter Schroer, EBW
Thomas, 19. 5. 1968
Horst Klemme, EBW
Sengül, 25. 5. 1968
Riza Ali Evci, Eisenbahn-Süd
Melanie, 26. 5. 1968
Gerald Röpke, Signalmeisterei
Dirk, 27. 5. 1968
Karl-Heinz Beutler,
Bauabt.-O.-Nord
Anja, 27. 5. 1968
Günter Maleska, Organisation
Christine, 29. 5. 1968
Oskar Tschernetzki,
Betr.-Masch.-D.-Nord
Neriman, 30. 5. 1968
Cumart Polat, Eisenbahn-Nord

Birger, 30. 5. 1968

Wilhelm Quante, Eisenbahn-Süd

Frank, 1. 6. 1968

Manfred Groth, Eisenbahn-Süd

Geburtstag:

Albert Bahr, früher Stellwerkswärter

geb. 18. 9. 1883 (85 Jahre)

wohnhaft: DU-Hamborn, Heinrich-
straße 11

Adam Sakowski, früher Rangiermeister

geb. 7. 9. 1888 (80 Jahre)

wohnhaft: DU-Hamborn, Fahrner
Straße 172, bei Pellny

Wienand Klaes, früher Oberlokmeister

geb. 18. 10. 1888 (80 Jahre)

wohnhaft: DU-Ruhrort, Rheinallee 16

Diamantene Hochzeit:

Richard Beikoff, früher Schlosser

geb. 21. 10. 1886

wohnhaft: Walsum, Blütenstraße 10

verheiratet: 15. 9. 1908

Dietrich Blumberg, früher Betr.-

Assistent

geb. 31. 8. 1884

wohnhaft: OB-Sterkrade, Hagen-
straße 75

verheiratet: 26. 9. 1908

Goldene Hochzeit:

Ludwig Kröll, früher Lokführer

geb. 22. 8. 1889

wohnhaft: DU-Beeck, Lierheggen-
straße 12

verheiratet: 18. 5. 1918

Gerhard Frütel, früher Dreher

geb. 26. 12. 1891

wohnhaft: DU-Hamborn, Holtener
Straße 396

verheiratet: 18. 9. 1918

Mathias Wenting, früher Verkehrs-
abfertiger

geb. 30. 1. 1898

wohnhaft: DU-Meiderich, Straßbur-
ger Straße 13

verheiratet: 26. 10. 1918

Karl Siebes, früher kfm. Angestellter

geb. 13. 8. 1887

wohnhaft: DU-Hamborn, Röttgers-
bachstraße 71

verheiratet: 29. 10. 1918

Todesfälle:

Johann Buhl, Pensionär

früher Weichenwärter

geb. 2. 4. 1902

gest. 7. 3. 1968

Paul Gorny, Pensionär

früher Kolonnenführer

geb. 22. 9. 1894

gest. 11. 4. 1968

Peter Anritter, Rangierer

Eisenbahn-Nord

geb. 21. 3. 1936

gest. 13. 4. 1968

Michael Schneid, Pensionär

früher Bahnarbeiter

geb. 10. 10. 1887

gest. 14. 4. 1968

Adalbert Milzarek, Pensionär

früher kfm. Angestellter

geb. 27. 3. 1890

gest. 15. 4. 1968

Friedrich Häsel, Pensionär

früher Weichenwärter

geb. 8. 7. 1905

gest. 22. 5. 1968

Franz Kelten, Pensionär

früher kfm. Angestellter

geb. 14. 12. 1899

gest. 31. 5. 1968

Johann Orlikowski, Pensionär

früher Anstreicher

geb. 29. 12. 1906

gest. 1. 6. 1968

Wie die **Volkshochschule Duisburg** mitteilt, findet in der Geschäftsstelle Hamborn, Dahlmannstraße 23, ab 19. September jeweils donnerstags 18.15 Uhr ein Kurs „**Fachrechnen** und Physik“ statt. Dieser Kurs, den Herr Betr.-Ing. Wenzel als Dozent übernommen hat, soll zur Vorbereitung der Hörer auf die Teilnahme an Industriemeister-Lehrgängen dienen. Wir empfehlen den Kurs insbesondere den Betriebsangehörigen, die an einem der nächsten Werksbahnbetriebsmeisterlehrgänge teilnehmen wollen.

Quartettverein tanzte bis in den frühen Morgen



Hans Flemm, aktiver Sänger des Quartettvereins, führte als Conferencier humorvoll durch den offiziellen Teil des Programms.

<<<<

Unter der Leitung von Musikdirektor Assmann bot der Quartettverein ein dem Motto der Veranstaltung entsprechendes Programm an geknnt vorgetragenen Liedern.

<<<

Humorist Pauly hatte die Lacher auf seiner Seite.

<

Wie bereits kurz berichtet, veranstaltete der Quartettverein Eisenbahn und Häfen am 22. Mai im Vereinslokal Kleine-Natrop ein Frühlingsfest. Er kam damit dem Wunsch vieler passiver Mitglieder nach, die in diesem Jahr einen bunten Tanzabend den in den letzten Jahren veranstalteten Frühjahrskonzerten vorzogen. So hatte sich dann erwartungsgemäß eine ansehnliche Besucherzahl eingefunden, die kräftig das Tanzbein schwingen wollte. Ein Unterhaltungsprogramm sorgte für fröhliche Stimmung. Hans Flemm, aktives Vereinsmitglied, hatte die Rolle des Conferenciers übernommen und kam in seiner humorvollen Art beim Publikum gut an. Die Freunde des Männergesangs kamen nicht zu kurz, da Musikdirektor Assmann flotte, dem Motto der Veranstaltung entsprechende Lieder auf das Pro-

gramm gesetzt hatte, die der Quartettverein geknnt vortrug. Viel Beifall erhielten die ausgezeichneten Vorträge des Humoristen Pauly aus Oberhausen. Eine schwungvolle Tanzkapelle lockte selbst die Tanzmüden immer wieder aufs Par-

kett, und man sah außer lachenden Gesichtern auch durchgeschwitzte Anzüge. Wer nicht auf seine Kosten kam, war selber Schuld daran. Der Muskelkater soll dem Vernehmen nach am nächsten Tag nicht ausgeblieben sein.

Im Anschluß an das Unterhaltungsprogramm wurde bei flotter Musik getanzt.



Mußte das sein?



Bild 1:

Durch den Bruch einer Krankette fiel ein Bär auf den O-Wagen und beschädigte ihn schwer.

Ausfallzeit des Wagens insgesamt: 24 Tage.

Reparaturkosten ca. DM 5500,—.

Bild 2:

An diesem Wagen wurde mit der Rangierwinde bzw. Spillanlage nach der verkehrten Seite gezogen, nämlich vom Wagenkasten weg, anstatt zum Wagenkasten hin. Diese Arbeitsweise verursachte die schwere Eckrungen-Beschädigung.

Leider häufen sich diese Eckrungen-Beschädigungen an Kohlen- und Kokswagen nach längerer Pause wieder. Dabei bleiben die Kosten, die neben dem Instandsetzungsaufwand durch das Ausrangieren und den Ausfall der Wagen zusätzlich entstehen, stets unsichtbar.

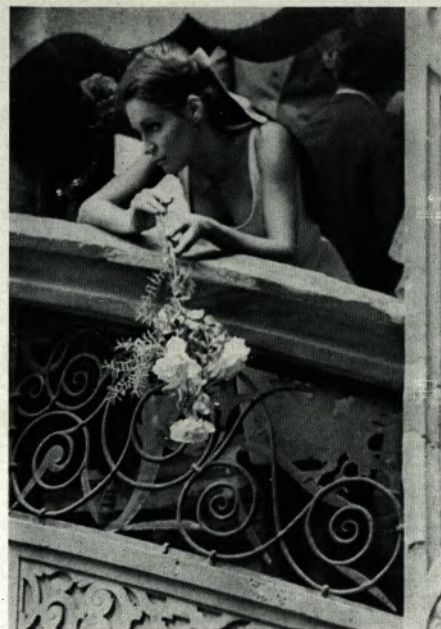
Bild 3:

Die Umrandung eines Kokillenwagens stand 1,0 bis 1,5 im Profil. Sie erfaßte während der Fahrt diesen nicht grenzzeichenfrei stehenden, mit Kokillen beladenen O-Wagen, der umstürzte. Aufgleisungsaufwand: 5 Mann je 5 Stunden = 25 Stunden. Reparaturkosten des O-Wagens: ca. DM 1500,— (ohne Ausfallzeit).

Aus der Arbeit der Fotogemeinschaft:

Die Preisträger des Fotowettbewerbs 1968 wurden ermittelt

Die Fotogemeinschaft Eisenbahn und Häfen veranstaltete für ihre Mitglieder einen vielseitigen Fotowettbewerb, für den Ende Mai eine neutrale Jury die Bewertung durchführte. Zu den Themen „Sommerurlaub“, „Winterurlaub“, „Erntezeit“ und „An Rhein – Ruhr – Lippe“ konnten die Foto-Amateure jeweils Schwarz-Weiß-Fotos und farbige Diapositive einreichen.



Mit diesem Foto holte sich Herr Hajdenik den 1. Preis zum Thema „Sommerurlaub“.

Zu dem Thema „Sommerurlaub“ sollten nach näherer Definition nicht etwa Landschaftsbilder eingesandt werden, sondern der Mensch, der sich entspannt, einer typischen Urlaubs-Beschäftigung nachgeht oder sein Hobby ausübt, sollte im Mittelpunkt stehen. Herr Kiel hat mit diesem Foto, das den 2. Preis erhielt, das Thema ausgezeichnet erfaßt.



Aus insgesamt 56 Fotos und 34 Dias sollten für jedes Thema nach einem Punktsystem die drei besten Einsendungen ermittelt werden. Es wurden danach folgende Preisträger ausgewählt:

Thema „Sommerurlaub“

- | | |
|-------|-----------------------------|
| Fotos | 1. Preis Hajdenik (AV) |
| | 2. Preis Kiel (U) |
| | 3. Preis Wenzel (WL-Büro) |
| Dias | 1. Preis Zerulla (EBL-Büro) |
| | 2. Preis Zerulla |
| | 3. Preis Wenzel |

Thema „Winterurlaub“

- | | |
|-------|--|
| Fotos | Da nur 5 Fotos eingesandt wurden, von denen nach Meinung der Jury keines preiswürdig war, erfolgte keine Prämierung. |
| Dias | 1. Preis Koffmahn (BM) |
| | 2. Preis Goodewicz (Hafen Schwelgern) |
| | Der 3. Preis wurde nicht vergeben. |

Thema „Erntezeit“

- | | |
|-------|---|
| Fotos | 1. Preis Kiel |
| | 2. Preis Wiesner (BM) |
| | 3. Preis Wild (Hafen Schwelgern) |
| Dias | 1. Preis Wenzel |
| | Der 2. und 3. Preis wurde nicht vergeben. |

Thema „An Rhein – Ruhr – Lippe“

- | | |
|-------|-------------------|
| Fotos | 1. Preis Kiel |
| | 2. Preis Wiesner |
| | 3. Preis Kiel |
| Dias | 1. Preis Kiel |
| | 2. Preis Koffmahn |
| | 3. Preis Kiel |

Die Einsendungen gaben auch diesmal einen Überblick über das Können der Mitglieder. Bei dieser Gelegenheit weist die Fotogemeinschaft nochmals darauf hin, daß neue, aktive Mitglieder jederzeit willkommen sind. Rückfragen sind bei Herrn Kiel, Sicherheitswesen, zu halten.

Hör' zuge! Sei wachsam!!

