



EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

15. JAHRGANG

7/8

Juli / Aug. 1969



Weites Land am silbergrauen Strom

Zwei Gesichter hat der Strom am Niederrhein. Uns begegnet hierzulande der Rhein mit seinen Industriewerken und volkreichen Städten, aber auch jener Rhein, der beschaulich durch die ländliche Stille dahinfließt. Die hier veröffentlichte Aufnahme vermittelt einen Eindruck von diesem anderen Gesicht unserer Niederrheinlandschaft, die gekennzeichnet ist durch eine etwas herbe Schönheit.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten

Wir sind „im Bilde“

Pensionäre verabschiedeten sich

Belohnung für Rettung aus Unfallgefahr

Bis zu 9000 t in 4 Leichtern

Unsere Betriebsleiter-(n)!

Rege Anteilnahme an der Belegschaftsversammlung

Ins schöne Rotbachtal

Viele Wege führen nach Hause

EH-Mitteilungen

Verkehrswacht Duisburg zeichnete bewährte Kraftfahrer aus

Familiennachrichten

Romantischer Zug dampft fahrplanmäßig über historische Strecke

Wettrennen in Hundstatt

Wie schnell fährt die Eisenbahn

Arbeite sicher!

2
3
4
4
5
6
9
10
12
13
13
14
14
15
15

KURZNACHRICHTEN

Für seine Verdienste um die deutsche Wirtschaft und besonders die Eisen- und Stahlindustrie ist dem Generaldirektor der August Thyssen-Hütte AG, **Bergassessor a. D. Dr.-Ing. E. h. Hans-Günther Sohl** vom Bundespräsidenten das Große Bundesverdienstkreuz mit Stern verliehen worden.

Das „Blaue Band“ der Schiene: Zum erstenmal gibt es seit 1. Juni 1969 Züge mit 120 km/h Reisegeschwindigkeit in der Bundesrepublik: „Porta Westfalica“ und „Wilhelm Busch“. Beide fahren im Inter-city-Netz zwischen Köln und Hannover. „Porta Westfalica“ hält auf der knapp 300 Kilometer langen Strecke fünfmal; damit ist dieser Zug der schnellste Zug der Bundesbahn, wenn die Reisegeschwindigkeit zugrunde gelegt wird. „Wilhelm Busch“ ist gleich schnell, hält jedoch auf der gleichlangen Strecke nur viermal, so daß er an zweiter Stelle rangiert.

Zu einem einzigen **Landesoberbergamt** mit Sitz in Dortmund werden nach Mitteilung der Landespressestelle die beiden Oberbergämter Bonn und Dortmund zusammengelegt. Der entsprechende Gesetzentwurf wurde am 24. Juni von der nordrhein-westfälischen Landesregierung gebilligt.

Einen **Anstieg des Gesamtenergiebedarfs um 7 % in der EWG** schätzt die Europa-Kommission. Nach ihrer Ansicht wird die Kohlenförderung um 5 bis 6 Mill. t zurückgehen und evtl. erhöhter Bedarf der Stahlindustrie durch Haldenabbau und Einfuhren gedeckt. Die reichliche Erdölversorgung werde durch Einsatz ausreichenden modernen Schiffsraums gesichert.

60 % aller deutschen Haushalte heizen mit Kohle. In der Bundesrepublik gibt es zur Zeit mehr als 30 Mill. **Kohleöfen und -herde**. Diese Angaben machte kürzlich anlässlich der 23. Mitglieder-Hauptversammlung des Bayerischen Brennstoffhandelsverbandes in Regensburg das Mitglied der Geschäftsführung der Ruhrkohle in Essen, W. Field.

Anteil des Erdgases am Energiemarkt der BRD: Bei einem Primärenergieverbrauch in der Bundesrepublik von 286,9 Mill. t SKE im Jahre 1968 betrug der Anteil von Gas 9,3 Mill. t SKE. Dies waren 3,2 % des inländischen Primärenergieverbrauchs. 1967 belief sich dieser Anteil auf 2,0 % bei einem inländischen Primärenergieverbrauch von 271,7 Mill. t SKE. Nach amtlichen Vorausschätzungen werde der Primärenergieverbrauch in der Bundesrepublik im Jahre 1972 rd. 323 Mill. t SKE erreichen. Davon würden voraussichtlich 18 Mill. t SKE auf Erdgas entfallen, was einem Anteil von 5,6 % entsprechen würde. 1975 werde der Erdgasanteil rd. 8 % des Primärenergiebedarfs betragen.

Ihren in Oberbayern, in Schwaben, im Frankfurter Raum und im Münsterland bereits bewährten Kundendienst **„Fahrrad am Bahnhof“** hat die Bundesbahn auf den Bezirk Karlsruhe ausgedehnt. Damit können Radwanderer auch im südlichen Odenwald, im gesamten Schwarzwald bis hinunter zum Bodensee, im Kraichgau und am Hochrhein Stahlrösser am Bahnhof ausleihen und nach Lust und Laune an jedem beliebigen Bahnhof des Bezirkes wieder zurückgeben. Fernmündliche Vorbestellung an den Bahnhöfen ist möglich. Außer Damen- und Herrenfahrrädern stehen Kinderräder bereit. Die Mietgebühren betragen für sechs Stunden 2,50 DM, für einen ganzen Tag 4 DM und für zwei und mehr Tage je 24 Std. 3 DM.



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: Drost, Kiel, Still

ATH: Lang, Meyer

Sonstige: Dr. Binder

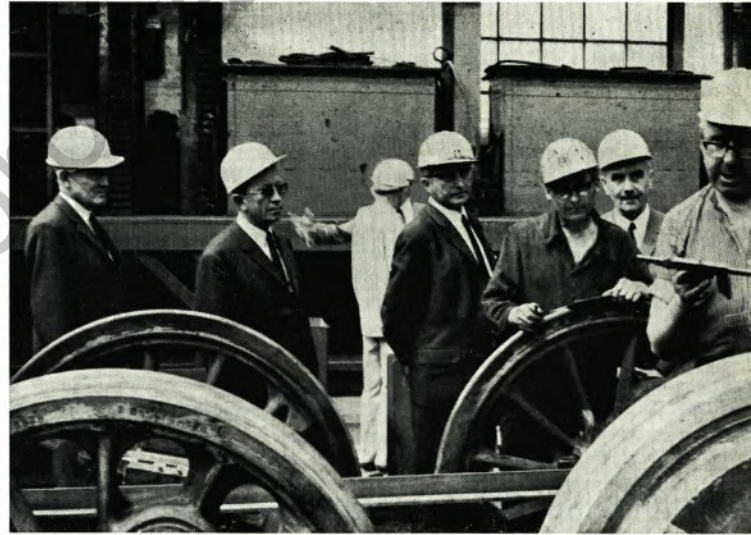
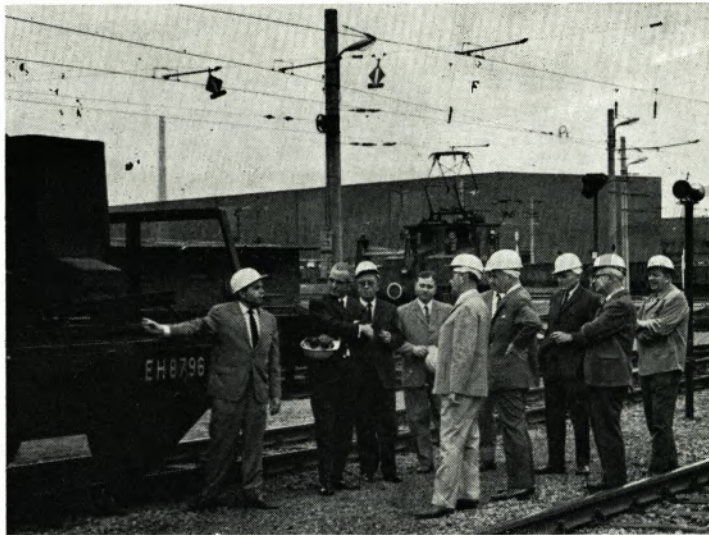
Titelbild: Blick vom Stellwerk Weseler Straße auf die Gleis-Zuführung Hafen Schwegeln-Nord

Rückseite: Schwanenfamilie



Zahlreiche Gäste gratulierten Herrn Direktor Bergermann zur Vollendung seines 60. Lebensjahres am 10. Juni auf einem Empfang im Schifferheim. Direktor Christophers, der die Gäste willkommen hieß, gab in seiner Ansprache einen Überblick über den bisherigen Lebensweg unseres technischen Geschäftsführers. Auf unserem Bild links überreicht er Herrn Bergermann mit den besten Wünschen ein Geschenk der Firmenleitung.

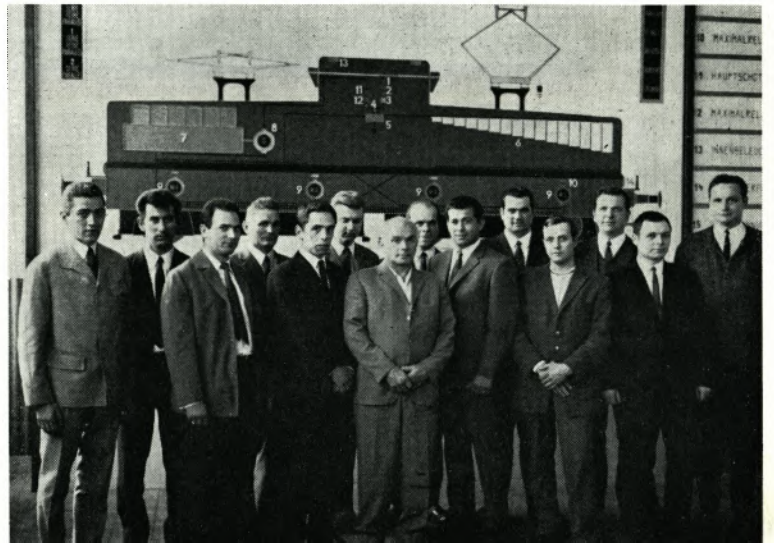
Hüttendirektor Bergassessor a. D. Haniel, Vorstandsmitglied der ATH, überbrachte die Glückwünsche der Gesellschafter und des Beirats. In seiner Rede würdigte er insbesondere die Leistungen und Verdienste des „Geburtstagskindes“. Unser rechtes Bild zeigt ihn im Gespräch mit Herrn und Frau Bergermann.



Am 14. Mai fand eine Besichtigung der Anlagen des Betriebsmaschinenendienstes und der Eisenbahnwerkstätten des Gemeinschaftsbetriebes durch die Aufsichtsbehörde, den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht (LfB), statt. Die Herren, die sich auf unseren Fotos die Funktion der Sandtrochanlage und der Sandverteilung erklären lassen, bzw. sich auf dem Gang durch die Lok-Reparatur befinden, zeigten sich von dem modernen Stand unserer Einrichtungen sehr beeindruckt.

Am 27. Juni wurde der erste Kursus des Jahres 1969 für Lokführer-Anwärter mit der schriftlichen und mündlichen Prüfung abgeschlossen. 14 Anwärter von insgesamt 15 erreichten das Ziel und stellten sich dem Fotografen vor dem Schaubild des Fahrsimulators.

Wir sind »im Bilde«



Pensionäre verabschiedeten sich



In einer kleinen Feierstunde verabschiedeten sich am 3. Juli 46 Pensionäre, die wegen Erreichung der Altersgrenze bzw. Invalidität im 1. Halbjahr 1969 aus dem aktiven Dienst ausgeschieden waren, von der Geschäftsführung, der Betriebsvertretung und ihren früheren Vorgesetzten. Herr Direktor Chri-

stopfers, der den Ausscheidenden den Dank der Geschäftsführung für die geleistete Arbeit übermittelte, hob besonders hervor, das 41 der 46 Pensionäre Jubilare des Gemeinschaftsbetriebes sind, und zwar können 5 auf eine 50jährige, 22 auf eine 40jährige und 14 auf eine 25jährige Tätigkeit zurück-

blicken. Er wünschte den nun in den Ruhestand getretenen Mitarbeitern für die Zukunft alles Gute.

*

Betriebsratsvorsitzender Hol schloß sich für die Betriebsvertretung dem Dank und den Wünschen der Geschäftsführung an.

Belohnung für Rettung aus Unfallgefahr

Die Geschäftsführung konnte am 26. Juni 3 Mitarbeitern des Gemeinschaftsbetriebes, und zwar dem Rangierer Josef Hlobik, dem Oberkranführer Heinrich Moldenhauer und dem Lokführer Theodor Kersten, je eine Geldprämie für die Rettung eines Menschen aus Unfallgefahr überreichen. Herr Direktor Bergermann betonte bei der Übergabe, daß diese Prämien lediglich symbolisch als Lohn für die gute Tat anzusehen seien, da der wirkliche Wert der Rettung eines Menschen aus Todesgefahr mit Geld nicht aufzuwiegen sei.

Herr Hlobik hatte am 12. 3. 1969 den Auftrag, eine Rangiereinheit, die auf einen Überweg zurollte, zu kuppeln. Der Überweg war durch eine Ampelanlage, die auf rot stand, gesperrt. Herr Esins, der die Sperrung sah, versuchte noch durch eine Lücke zwischen den Puffern durchzulaufen. Der Rangierer Hlobik warnte ihn durch Zuruf. E. lief aber weiter und boxte Herrn Hlobik zur Seite. Hlobik wäre bald zu Fall gekommen und

überfahren worden. Zum Zeitpunkt dieser Tat standen die Puffer zweier Wagen noch ca. 1,00 m auseinander. Herrn Hlobik gelang es, den körperlich stärkeren E. aus diesem Gefahrenbereich herauszudrängen. E. wurde von einem Feuerwehrmann des Werkes festgehalten und aufgefordert, mit zur Feuerwache zu kommen. Rangierer Hlobik hat durch seinen persönlichen Einsatz E. vor schweren Unfallfolgen bewahrt.

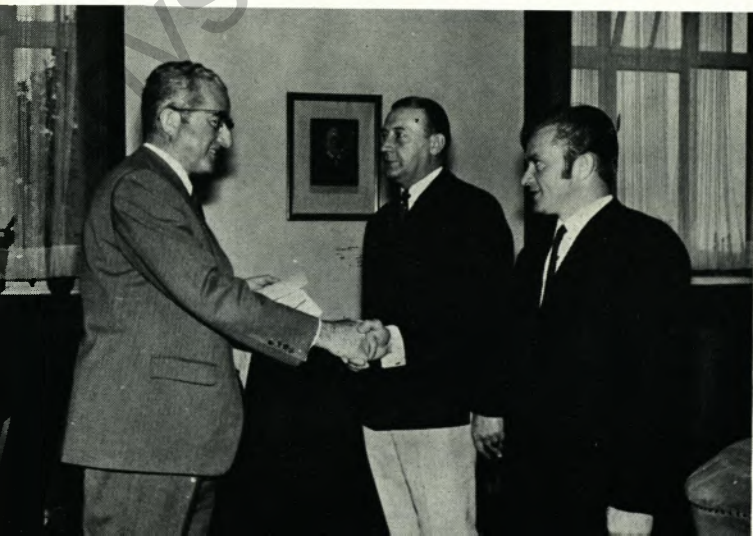
*

Oberkranführer Moldenhauer vernahm am 25. 3. 1969 um 23.00 Uhr durch den Arbeitslärm schwache Hilferufe. Er eilte zum Ostufer des Hafens Schweglern, zur vermuteten Unglücksstelle. Da keine Hilferufe mehr zu vernehmen waren, beobachtete Herr Moldenhauer das Wasser und sah plötzlich einen Kopf auftauchen. Er kletterte die Kaimauer-Leiter hinunter und stieg, soweit es die Mauerschräge zuließ, ins Wasser. Mit Hilfe eines Schaufelstiels, den ihm ein Hafenarbeiter zuwarf, zog Herr Moldenhauer den ins Wasser gestürzten, völlig erschöpften Matrosen Pereira-Perez aus dem Wasser. P. wurde vermutlich vor dem Tode durch Ertrinken gerettet.

*

Der Rangierer Denivel hatte am 20. 4. 1969 den Auftrag, einen Selbstentladewagen an eine Lok anzukuppeln. Als die Puffer der beiden Fahrzeuge sich auf ca. 25—30 m genähert hatten, knickte D. mit dem linken Fuß um und fiel aufrecht zwischen die Puffer. Nur durch die Aufmerksamkeit des Lokführers Kersten, der die Lok sofort zum Halten brachte, wurde ein Unfall mit schwersten Folgen verhindert. Lokführer Kersten erhielt inzwischen auch von der Berufsgenossenschaft eine Belohnung. Für die beiden übrigen Retter ist diese von den zuständigen Berufsgenossenschaften noch zu erwarten.

Herr Direktor Bergermann überreicht den Herren Hlobik (rechts) und Kersten (Mitte) eine Prämie. Herr Moldenhauer, der ebenfalls eine Belohnung erhielt, befand sich zur Zeit der Aufnahme in Urlaub.



Bis zu 9000 t in 4 Leichtern

Schubboot-Flotte
für die
Thyssen-Gruppe
wird um zwei
große Einheiten
vermehrt.



Der Erztransport zwischen Rotterdam und den verschiedenen Häfen der Thyssen-Gruppe, insbesondere dem Hafen Schwelgern und dem Nordhafen Ruhrort, wird bereits vorwiegend von Schubeinheiten durchgeführt.

Mit der Übergabe des neuen Schubbootes „Franz Haniel 12“ auf der Rheinwerft Walsum der Gutehoffnungshütte Sterkrade wurde die Erzschubflotte um eine leistungsfähige Einheit vermehrt; ein zweites, gleichgroßes Schubboot befindet sich in Bau und wird in Kürze in Dienst gestellt.

Der Rohstoff-Transport auf dem Rhein für die Werke der Thyssen-Gruppe wird von der N. V. Veerhaven, Rotterdam, einem Unternehmen der Thyssen-Gruppe, durchgeführt. Sie verfügt gegenwärtig über fünf eigene Schubboote mit 26 Leichtern; sechs weitere Leichter sind kürzlich in Auftrag gegeben worden. Damit bewältigt sie rund dreißig Prozent des gesamten Erztransports. Außerdem fahren als Partner der N. V. Veerhaven in festen Jahresverträgen für den Konzern die holländische Gesellschaft EWT, zu der sich die beiden Unternehmen Vulcaan und NRV mit vier Schubbooten und 68 Leichtern 1968 zusammenschlossen, ferner u. a. die deutschen Reedereien Fendel, Stinnes und Haniel sowie die französische Sanara-Gruppe.

Die Schubboot-Einheit „Franz Haniel 12“, die am 24. April an Franz Haniel & Cie. Co., Duisburg, übergeben wurde, gehört zu den gegenwärtig stärksten Einheiten ihrer Art auf dem Rhein. Frau Ursula Matthes taufte das Schiff mit der traditionellen Sektflasche und wünschte ihm und seiner Besatzung eine allzeit glückhafte Fahrt.

Über die Toppen geflaggt erfolgte nach dem Taufakt die Übergabefahrt, die mit dem Flaggenwechsel mitten auf dem Rhein in

Höhe von Götterswickerhamm ihren Höhepunkt fand. Bei der Fahrt hatten die an Bord befindlichen Gäste — unter denen sich auch leitende Herren der ATH und des Gemeinschaftsbetriebes befanden — Gelegenheit, den interessanten Neubau zu besichtigen.

Unter den Fachleuten gingen dabei die Gedanken zurück bis zum 3. November 1957, als das erste für den Rheinstrom gebaute Schubboot, der „Wasserbüffel“, bei seiner ersten Fahrt mit einer Erzladung für die ATH rheinaufwärts stampte. An jenem kalten November-Sonntag, an dem eine neue Epoche für die Rheinschifffahrt eingeleitet wurde, staunten Spaziergänger und Schiffer über dieses neue Transportmittel, während andere es mit großem Zweifel und Ablehnung betrachteten.

Heute, zwölf Jahre danach, gehören diese Zweifel der Vergangenheit an, die neuartigen Schub-Schiffseinheiten aber zum täglichen Bild auf dem gesamten Rheinstrom. Nur Neuheiten dieser Schiffsgattung finden immer wieder Beachtung, was nicht zuletzt an ihren immer größer werdenden Abmessungen liegt.

Die „Franz Haniel 12“ hat bei einer Breite von 11,40 Meter eine Länge über alles von 32 Meter und einen Tiefgang von 1,53 Meter. Ihre Vorräte an Kraftstoff belaufen sich auf 109 Kubikmeter, an Frischwasser auf über 18 Kubikmeter. Mit seinen zwei MAN-Hauptmaschinen verfügt das Schubboot über eine Motorenleistung von 2500 PS.

Zur maschinellen Ausrüstung des Neubaus gehören ferner zwei Wende- und Untersetzungsgetriebe zur Herabsetzung der Propellerdrehzahl sowie zwei Diesel-Drehstromaggregate von je 52,5 PS. Die Ruderanlage wird elektrohydraulisch betrieben und besteht aus zwei Hauptrudern für die Vor-

ausfahrt und vier Flankenrudern für die Rückwärtsfahrt.

Das Schubboot ist mit einem nach neuesten Gesichtspunkten für die Ein-Mann-Bedienung ausgestatteten Steuerstand ausgerüstet. Von ihm aus kann auch die gesamte Motorenanlage überwacht werden. Zur Ausrüstung des Bootes gehören ferner zwei Radar-Anlagen sowie eine Telefon- und Funksprechanlage.

Alle Räume an Bord haben eine besondere Schall- und Vibrationsdämpfung. Die Wohnräume bieten elf Mann Besatzung und zwei Gästen Platz; sie werden ebenso wie der Maschinenraum künstlich belüftet.

Das Schwesterschiff wird Mitte des Jahres in Fahrt gehen können. Beide Einheiten mit zwölf 2225-Tonnen-Schubleichtern werden ausschließlich für die Erzversorgung der HOAG und Thyssen-Gruppe auf der Niederrheinstrecke eingesetzt. Jede Einheit kann vier Schubleichter mit einer Gesamtladung bis zu 9000 Tonnen auf jeder Reise von Rotterdam bis zu den Ruhrhäfen vor sich herschieben.

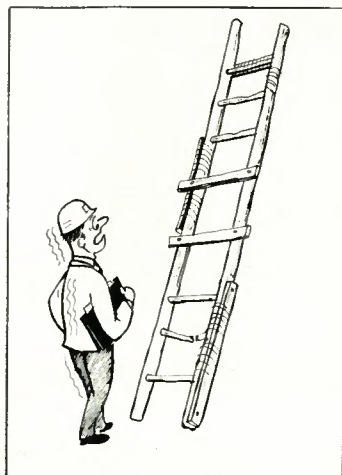
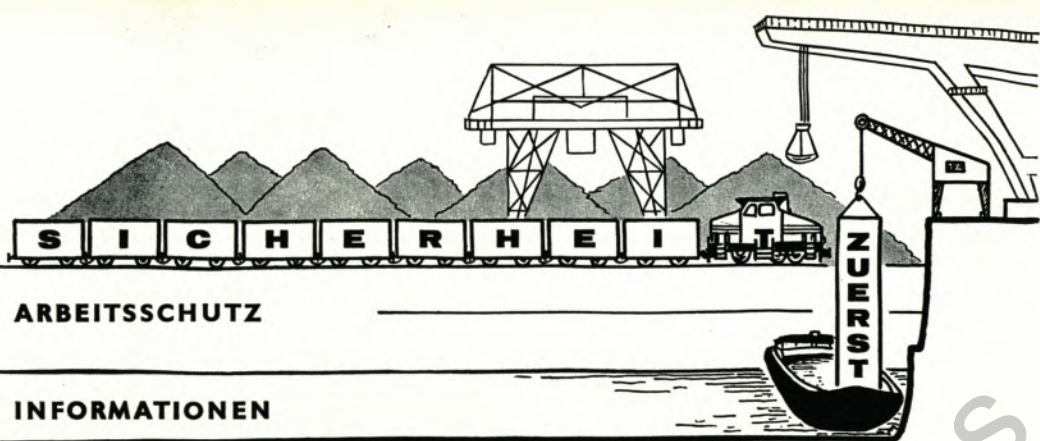
Der Einsatzplan sieht vor, daß das Boot bei Ankunft im Löschhafen die vier beladenen Schubleichter ablegt und mit vier bereits entladene Leichtern sofort die Talfahrt antritt. Sollten im vorgesehenen Umlauf keine Verzögerungen eintreten, so könnten die beiden Boote jährlich bis zu 150 Reisen je Boot ausführen, was einer Transportleistung von etwa zwei Millionen Tonnen Erz entspricht. Die Schiffe werden deshalb im durchgehenden Tag- und Nachtbetrieb — sprich Continue-Fahrt — eingesetzt.

Die Bordbesatzung besteht aus zwei Mannschaften, die sich in einem genau festgelegten Dienstplan im Fahrdienst abwechseln. Eine dritte Mannschaft befindet sich jeweils in Freizeit an Land und löst nach einer Woche eine der Bordbesatzungen ab.



ARBEITSSCHUTZ

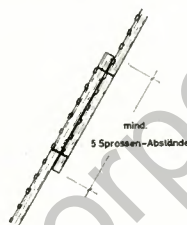
INFORMATIONEN



Unsere Betriebsleiter-(n)!

Nur in **Ausnahmefällen** dürfen zwei Leitern zur Verlängerung miteinander verbunden werden (Bild 1). Dabei gilt stets: die untere Leiter auf der oberen Leiter befestigen! Nur Leitern mit gleichem Sprossenabstand verwenden. Die Leitern müssen

1

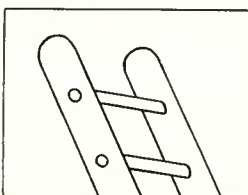
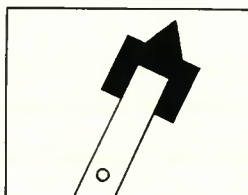


mindestens auf ein Fünftel der Gesamtlänge übereinandergreifen. Die Gesamtlänge zweier verbundener Leitern darf 8 m nicht übersteigen.

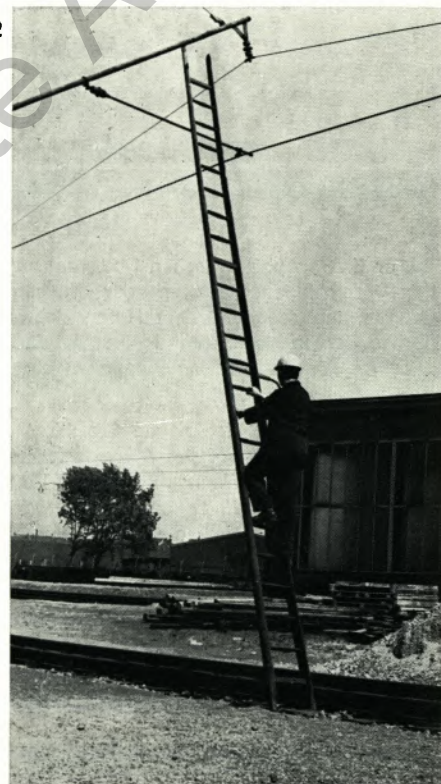
Bei Anlegeleitern ist besonders auf den oberen Auflagepunkt zu achten, damit kein Wegrutschen nach der Seite möglich ist. Es ist gefährlich, Leitern an Punkte anzulehnen, die nachgeben können, z. B. Glasscheiben, Spanndrähte (Bild 2), Stangen oder unverschlossene Türen.

Eine Leiter kann auch am Boden nach hinten wegrutschen. Die Standsicherheit hängt von der Form der Leiterfüße ab.

3



2



4



Es gibt viele Leitern: Stufenleitern, Anlegeleitern, Rolleitern, Sprossenleitern, Hängeleitern, Steigeleitern usw. usw. Jeder Mensch hat oder wird in seinem Leben erfahren, wie schwierig es ist, die „Leiter zum Erfolg“ zu besteigen. Nur wenigen gelingt es. Wenn man dann „Oben“ angekommen ist, muß man sich einen festen Stand verschaffen, damit man sicher arbeiten kann. Es kann aber vorkommen, daß die „Erfolgsleiter“ morsch war und man einen bösen Sturz tut, oder daß böse Zeitgenossen einem die Sprossen an- oder absägen. Auch eine miese Sache. Sie sehen, auf der „Lebensleiter“ kann einem viel passieren, wenn man nicht aufpaßt und genau prüft, welchen Schritt man macht. Weitere Betrachtungen darüber wollen wir den Philosophen überlassen. Wir müssen uns heute einmal ganz realistisch mit den Leitern befassen, mit denen wir täglich beschäftigt sind. Ein Sturz von einer Leiter kann auch ein Sturz von der „Lebensleiter“ sein. Wie traurig für die Hinterbliebenen, wenn dann noch festgestellt wird, daß wieder einmal gegen eine Vorschrift verstoßen wurde. Ich höre schon die ersten Stimmen, die da sagen: „Die machen aber auch für alles Unfallverhütungsvorschriften.“ Wer den Artikel aber bis zum Ende liest, hat sicher ein Einsehen, daß es Vorschriften über den Bau und Einsatz von Leitern geben muß.

Anlegeleitern

Da es keine Leiter gibt, die universell einsetzbar ist, wurde eine Vielzahl Leitern konstruiert. Man muß sich für die jeweilige Arbeit immer die Zweckmäßigste aussuchen. Die Anlegeleiter ist eine der meist verwendeten Leitern. Der Name sagt schon, daß die Leiter zu ihrer Benutzung an einen Gegenstand angelehnt werden muß. Anlegeleitern dürfen **nicht länger als 8 m sein**.

Abgerundete oder tellerförmige Leiterfüße sind auf gewachsenem Boden zweckmäßig. Eisene Spitzen sind günstig auf losem oder sandigem Boden. Bei glattem oder gewachsenem Boden sind sie dagegen gefährlich (Bild 3).

Bei Betonböden oder ähnlichem Untergrund ist ein Gummischuh empfehlenswert. Das Wegrutschen kann außerdem durch Hilfestellung einer weiteren Arbeitskraft verhindert werden (Bild 4).

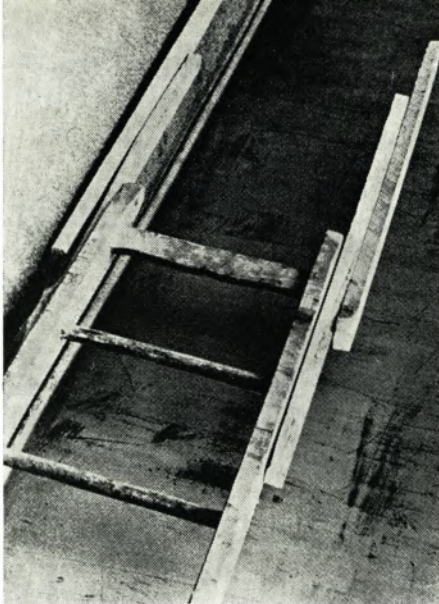
Und so sollen Leitern stehen:

Nicht zu steil — sonst schlagen sie um.

Nicht zu flach — sonst rutschen sie weg.

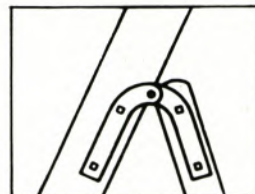
Am sichersten steht eine Leiter erfahrungsgemäß, wenn sie in einem Winkel von 65° aufgestellt wird. So stellt man den Winkel

7

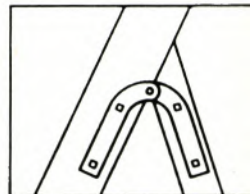


Widerlager sind unzulässig!

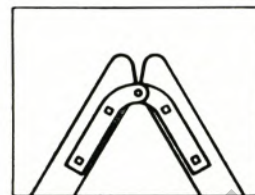
9



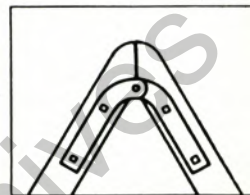
richtig



falsch



richtig

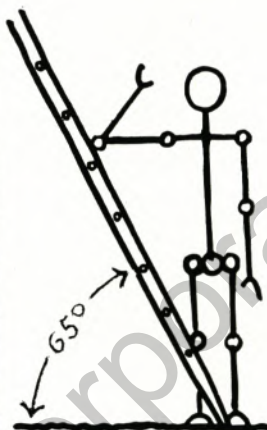
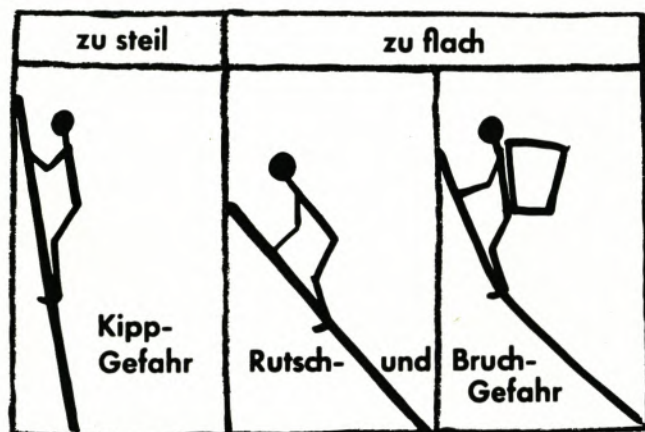


falsch

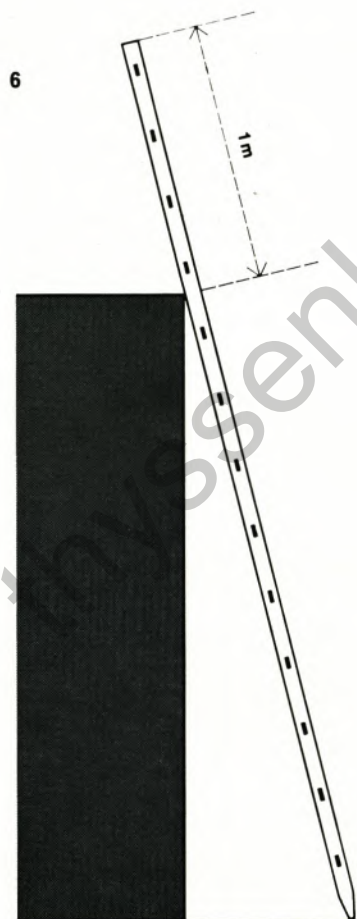
Widerlager an den Scharnieren (Gelenken), an den Wangen oder Holmen sind unzulässig (Bild 9). Sie können dazu führen, daß die Leiter unter der Belastung zusammenbricht. Denn weder das Metall des Gelen-

10

5



6



fest: Linker Fuß steht am Leiterfuß. Der Ellenbogen des gehobenen rechten Armes berührt den Leiterholm in Schulterhöhe (Bild 5).

8



Das Einsinken der Leiter in weichem Boden kann man durch geeignete Unterlagen verhindern.

Anlegeleitern zum Besteigen von Gerüsten, Bühnen oder Dächern müssen so lang sein, daß sie mindestens 1 m über die Auflagekante hinausragen (Bild 6). Eine Verlängerung der Leiter durch Aufnageln von Brettern auf die Holme ist verboten (Bild 7). Anlegeleitern dürfen nur zur Verrichtung von Arbeiten geringen Umfangs verwendet werden. Auf eine Aufzählung von Unfällen mit ihren Folgen wollen wir hier verzichten. Wo man mit einer Anlegeleiter nicht arbeiten kann, muß man ein Gerüst verwenden oder z. B. eine

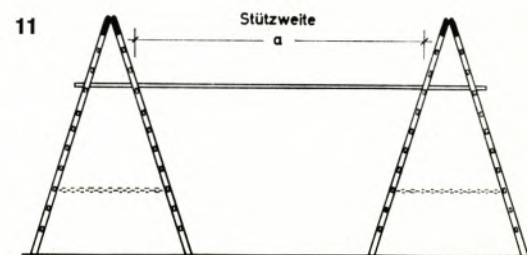
Stehleiter

Eine Stehleiter ist eine zweiseitige Stufen- oder Sprossenleiter, die freistehend benutzt wird. Damit die Schenkel, Wangen oder Holme nicht auseinandergleiten, müssen an beiden Seiten in halber Höhe Spannkette oder Spanngelenke zur Sicherung angebracht werden (Bild 8).



Gesamthöhe (Belagoberkante) nicht mehr als 3 m.

11



kes, noch das Holmende sind dabei imstande, die Beanspruchungen aufzunehmen, die an diesen Stellen auftreten. Es versteht sich von selbst, daß Stehleitern nicht als Anlegeleitern verwendet werden. Man besteigt auch keine Stehleiter bis zu den obersten Stufen bzw. Sprossen (Bild 10).

Für Unterhaltungsarbeiten in Betriebsanlagen werden Stehleitern gern zur Errichtung eines Gerüsts verwendet. Dagegen ist gar nichts einzuwenden, wenn man sich darüber im klaren ist, daß dieses Behelfsgerüst nur unter bestimmten Voraussetzungen verwendet werden kann: Behelfsgerüste dürfen kein **Notbehelf** sein. Nur zur Verrichtung kleinerer Arbeiten dürfen sie gebaut werden. Behelfsgerüste müssen sicher sein.



Wie sieht denn so ein sicheres Behelfsgerüst aus zwei Stehleitern aus (Bild 11)? Der Gerüstbelag darf nicht mehr als 3 m über dem Boden und nicht höher als auf der dritten Sprosse von oben liegen. Er muß auf den Sprossenpaaren beider Leitern mit mindestens 100 mm Überstand aufliegen. Die Stützweite (a) des Belages darf nicht größer sein als 3,00 m bei Brettern 250 x 50 mm, 2,25 m bei Brettern 250 x 40 mm und 1,75 m bei Brettern 300 x 30 mm. Es könnten an dieser Stelle noch mehr Leitertypen vorgestellt und auf die Gefahren bei unsachgemäßem Einsatz hingewiesen werden, doch dieser Aufsatz soll die Unfallverhütungsvorschriften nicht ersetzen. Wie eine sichere Leiter aussehen muß, kann man dort nachlesen. „Das stimmt“, hat mir schon manch einer gesagt, „es könnte aber gar nichts schaden, wenn einmal darauf hingewiesen würde, worauf man außer auf Schäden und Fehlkonstruktionen bei einer Leiter noch zu achten hat.“ Da es noch Menschen geben soll, die keine Vorschriften lesen oder angeblich nicht zu Gesicht bekommen, sollten hier noch einige Ratsschläge kurz wiedergegeben werden.

Einige wichtige Grundregeln:

Leitern dürfen nur aus gesundem, gerade gewachsenem, möglichst astfreiem Holz gefertigt sein.

Leitern sind laufend auf ihren ordnungsgemäßen Zustand zu überprüfen.

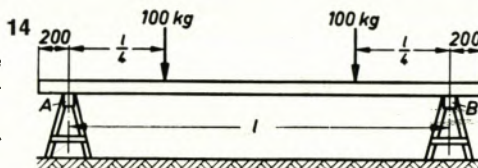
Sind in einem Betrieb mehr als zehn Leitern vorhanden, so muß eine geeignete Person mit der Prüfung beauftragt werden. Es ist ein Prüfbuch zu führen.

Schadhafte Leitern dürfen bis zur Instandsetzung nicht benutzt werden.

Leitern, die nicht mehr instandgesetzt werden können, sind sofort unbrauchbar zu machen.

Holme und Wangen darf man nie flicken (Bild 12). Schadhafte oder fehlende Sprossen sind durch neue Sprossen **gleicher** Art zu ersetzen. Vor Witterung und Fäulnis sind Leitern durch Anstrich zu schützen. Dabei dürfen keine deckenden, sondern durchsichtige Schutzanstriche verwendet werden, damit auftretende Schäden und Mängel erkennbar bleiben.

Leitern sind immer so aufzubewahren, daß sie vor Witterungseinflüssen und mechanischen Beschädigungen geschützt sind (Bild 13). Betriebsfremde Leitern dürfen nur benutzt werden, wenn sie vorher auf ihre Trag- und Standsicherheit geprüft wurden. Abnahmeprüfungen von Leitern finden in



der Regel nicht statt. Wenn Leitern vom Hersteller geliefert werden, kann es nicht schaden, die Leitern auf folgende Weise zu prüfen: Die Leitern werden in 200 mm Abstand von ihren Enden waagrecht auf 2 Böcke aufgelegt (Bild 14), und bei $\frac{1}{4}$ und $\frac{3}{4}$ der Auflagelänge werden sie senkrecht gleichzeitig durch je ein Gewicht von 100 kg belastet. Unter der Einwirkung der Last dürfen die Leitern keine Brüche, Risse oder Veränderungen an den Holzverbindungen und Verschraubungen aufweisen.

Nach der Entlastung müssen die Leitern wieder in ihre ursprüngliche Form zurückkehren. Bei Sprossenleitern ist diese Belastungsprobe mit gewendeter Leiter zu wiederholen.

Beim Kauf oder bei der Bestellung einer Leiter sollte man darauf achten, daß die Leiter der DIN-Norm (DIN 4565) entspricht. Nur diese Leitern dürfen das DIN-RAL-Zeichen tragen, das der Ausschuß für Lieferbedingungen und Gütesicherung (RAL) beim Deutschen Normenausschuß Firmen auf Antrag zuteilt. Durch diese Kennzeichnung übernehmen die Hersteller die Gewähr, daß die Leitern der Norm entsprechen. An hohe Plätze kommt man schwerlich ohne Leiter. Je höher man steigt, um so tiefer kann man fallen. Darum sollte dieser Beitrag dazu dienen, jeden anzuregen, darauf zu achten, daß unsere Betriebsleitern nicht zur „Himmelsleiter“ werden. Eine solche Leiter wird man uns noch früh genug präsentieren.

H. Kiel



Rege Anteilnahme an der Belegschaftsversammlung

Vor einem „vollen Haus“ konnte der 2. Betriebsratsvorsitzende, Herr Kollenbach, als Versammlungsleiter die Belegschaftsversammlung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen am 11. Juni 1969 in der Gaststätte Kleine-Natrop eröffnen. Nach der Begrüßung der Belegschaft, der Geschäftsführung — vertreten durch die Herren Prok. Brückner und Dipl.-Ing. Netzig — sowie des Vertreters der Industriegewerkschaft Metall, Ortsverwaltung Duisburg, Herrn Werner Hahn, trug der 1. Betriebsratsvorsitzende, Herr Hol, zum ersten Punkt der Tagesordnung den Bericht des Betriebsrates vor. Herr Hol konnte in dem Bericht nachweisen, daß nach einjähriger Tätigkeit des neu gewählten Betriebsrates mehrere Vereinbarungen mit der Geschäftsführung ausgehandelt wurden, die sich erfreulich für die Belegschaft auswirken. So stimmte im Juni 1968 die Geschäftsführung u. a. zu, daß Belegschaftsmitglieder, die mindestens vier Wochen im Krankenhaus liegen, vom Gemeinschaftsbetrieb mit einem „Krankenpaket“ bedacht werden. Diese Aktion hat vielen kranken Belegschaftsmitgliedern verstärkt das Gefühl gegeben, daß der Betrieb sich mit ihnen verbunden fühlt. Zahlreiche Dankschreiben beweisen diese Aussage. Im Dezember vergangenen Jahres wurden die Löhne der Magazinarbeiter angehoben. Im Mai dieses Jahres erfolgte eine Anhebung der Löhne der Handwerker-Festlöhner außerhalb des Eisenbahnwerkstättenbereiches. Im gleichen Monat wurde durch eine Betriebsvereinbarung die Vertretungsarbeit von „UMS-Leistungslöhner“ für Arbeiten, die nicht im UMS-Leistungssystem abgerechnet werden, so geregelt, daß unbillige Härten vermieden werden.

Mit gewissem Stolz wies Herr Hol auf folgende Vereinbarung mit der Geschäftsführung hin: Nach mehreren Verhandlungen zwischen Geschäftsführung und Betriebsrat wegen einer Durchführung der Belegschaftsversammlungen während der Arbeitszeit wurde als Verhandlungsergebnis eine vergütete Belegschaftsversammlung außerhalb der Arbeitszeit erzielt.

Solange der Gemeinschaftsbetrieb besteht, wurde immer wieder dieses Thema diskutiert. Dem neuen Betriebsrat ist es u. E. gelungen, eine alle Seiten zufriedenstellende Lösung zu erreichen.

Herr Hol, dessen Ausführungen oftmals durch anerkennenden Beifall seitens der Belegschaftsmitglieder unterbrochen wurde, bedankte sich herzlich bei der Geschäftsführung für die faire Verhandlungsweise.

Er berichtete dann weiter, daß in den Eisenbahnwerkstätten seit Januar 1968 stufenweise ein neues Lohnsystem eingeführt wurde. Bis heute werden nach dem neuen UMS-Prämiensystem die Mitarbeiter der Werkstätten „Radsatzwerkstatt“, „Wagenbau II“, „E-Lokreparatur“, „Dreherei“ und „Wagenbau I“ entlohnt. Im Oktober dieses

Jahres sollen die der „Vorfertigungs- und Aufarbeitungswerkstatt“ in das Lohnsystem einbezogen werden.

Nach den bisherigen Erfahrungen sei zu sagen, daß das UMS-Verfahren sich nicht nur in den Leistungen, sondern auch bei den Löhnen positiv bemerkbar gemacht habe. Das neue System werfe hin und wieder auch einige Probleme auf. Diese Probleme würden aber in direkter Zusammenarbeit zwischen Betriebsrat und der Abteilung Arbeitsvorbereitung gelöst.

Durch den enormen Konjunkturanstieg, so führte Betriebsratsvorsitzender Hol weiter aus, sei der Schadwagenanteil, hervorgerufen durch den schnelleren Umlauf und die häufigere Be- und Entladung, ungewöhnlich gestiegen. Um den Produktionsbetrieben die so dringend benötigten Waggons in ordnungsgemäßem Zustand wieder zur Verfügung stellen zu können, kamen die Geschäftsführung und der Betriebsrat überein, für eine befristete Zeit die tägliche Arbeitszeit in den Eisenbahnwerkstätten zu verlängern.

Bei der am 27. Mai 1969 stattgefundenen Wahl der Jugendvertretung wurden der kfm. Lehrling Alfons Joosten und die gewerblichen Lehrlinge Theodor Brebeck und Herbert Goldack als Jugendvertreter gewählt. 71 Jugendliche waren in diesem Jahr wahlberechtigt. Die Wahlbeteiligung betrug 70,4 %. Am 30. Mai 1969 fand die konstituierende Sitzung der Jugendvertreter statt. Dabei wurde der kfm. Lehrling Alfons Joosten zum 1. Vorsitzenden und der gewerbliche Lehrling Theodor Brebeck zum Stellvertreter gewählt.

Zur Wohnungsvergabe beim Gemeinschaftsbetrieb konnte Herr Hol folgendes berichten: Im vergangenen Jahr wurden 24 Dreieinhalb-Zimmer-Neubauwohnungen vergeben. 8 Wohnungen in Hiesfeld, 8 Wohnungen im Röttgersbach und 8 Wohnungen in Walsum. Die Größe der Wohnungen schwankte von 66 qm bis 81 qm. In diesem Jahr belegte der Gemeinschaftsbetrieb bis jetzt 4 Neubauwohnungen in Hiesfeld. In Kürze sollen 16 Neubauwohnungen noch zur Verteilung kommen, davon 8 Wohnungen in Moers und 8 Wohnungen in Walsum. An Altbauwohnungen konnten im vergangenen Jahr 210 Wohnungen belegt werden, davon 118 von deutschen Mitarbeitern und 92 von Gastarbeitern. In diesem Jahr wurden 76 Altbauwohnungen vergeben.

Aus der Unterstützungskasse wurden während des vergangenen Jahres 15 940,— DM an 251 Belegschaftsmitglieder ausgezahlt.

Herr Hol schloß seinen Bericht mit den Worten: „Eine gute Zusammenarbeit zwischen Geschäftsführung und Betriebsrat und sachliche Gespräche über Probleme, die uns alle angehen, heben die Arbeitsmoral und wirken sich gut auf das Betriebsklima aus.“

Zu Punkt 2 der Tagesordnung „Wirtschaftsbericht der Geschäftsleitung“ sprach Herr Dipl.-Ing. Netzig, der mit stolzen Leistungszahlen aufwarten konnte. Seit dem letzten Bericht des Herrn Prok. Brückner über die erfreuliche Aufwärtsentwicklung der Produktion unserer „Mutter“, der ATH, und die damit verbundene erhöhte Anforderung an den Eisenbahn- und Hafenbetrieb sind die Anforderungen in der 2. Hälfte des Geschäftsjahres 1967/68 und in der 1. Hälfte des laufenden Geschäftsjahres 1968/69 weiterhin gestiegen.

Bei den hohen Leistungen der letzten Monate sei besonders hervorzuheben, daß sich dabei durch das Bemühen aller Mitarbeiter der Betriebsmittel- und Arbeitseinsatz weiter verringert habe, d. h., daß diese Leistungen ohne wesentliche Erhöhung des Lok- und Personalaufwandes und des Wagenbestandes erbracht werden konnten.

Im Hafenbetrieb konnte der Kranstundenaufwand von 6,81 Stunden je 1000 t im 1. Halbjahr 1967/68 auf 6,33 Stunden je 1000 t im 1. Halbjahr 1968/69 gesenkt werden.

Dipl.-Ing. Netzig berichtete anschließend ausführlich über die in nächster Zeit vorgesehenen Investitionen an Anlagen und Betriebsmittel.

Zum Thema Arbeitssicherheit konnte er feststellen, daß sich die Unfallhäufigkeit trotz verstärkter Leistungen nicht erhöhte. Darüber dürfe man sich zwar freuen, aber es müsse unser aller Bemühen sein, durch Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen, durch Tragen der Unfallschutzkleidung, durch Aufmerksamkeit und Wachsamkeit Unfälle — soweit das möglich ist — zu vermeiden.

Zum Schluß seiner Ausführungen bedankte er sich im Namen der Geschäftsführung bei allen für die bisher geleistete Arbeit und bat, auch weiterhin mit Energie und Interesse mitzuarbeiten.

Zu dem letzten Tagesordnungspunkt, „Betriebliche Angelegenheiten“, meldeten sich Belegschaftsmitglieder der Abteilungen Signalmeisterei, Oberbau, Eisenbahnbetrieb Nord und Süd, Hafenbetrieb, Verkehrsbefertigung und Verwaltung zu Wort und trugen, z. T. recht lebhaft, ihre Anfragen, Wünsche, Forderungen und Beanstandungen vor. „Rede und Antwort“ gaben der Abt.-Leiter der Arbeitsvorbereitung, Ref.-Ing. Kirchenkamp, Gewerkschaftssekretär Hahn sowie die Betriebsräte Hol, Kollenbach, Diercks und Fuhrmann. Während der z. T. harten Diskussionen wurde der „Glanz“, den der Betriebsrat nach seinem Bericht zu Punkt 1 der Tagesordnung erworben hatte, leicht „angekratzt“. Der Gesamteindruck ließ aber erkennen, daß der größte Teil der Versammlungsteilnehmer mit der geleisteten Arbeit des Betriebsrats im Berichtszeitraum zufrieden war.

F. Fuhrmann



So ähnlich sah es einst am Mittellauf des Rotbachs in der Hiesfelder Gegend aus. Er war eine einzige Häufung von romantischen Winkeln.

Unser Vorschlag
für Wanderlustige
und Radfahrer:

Ins schöne Rotbachtal

Hochsommerzeit — Ferienzeit — Zeit des Reisens in die Ferne! Viele sind jetzt in den verdienten Urlaub gefahren oder werden es noch tun. Aber wir wissen ja: Nicht jeder verweist; manch einer bleibt zu Hause. Muß er deshalb in seiner Mußezeit auf neue Eindrücke verzichten? Keineswegs, auch wenn man nicht Besitzer eines Autos ist.

Wie wäre es z. B., wenn du, lieber Mitmensch, das Fahrrad zu Hilfe nimmst und einmal hinausradelst in die landschaftlich reizvolle Umgebung des Hamborner Nordens, etwa ins idyllische Rotbachtal?

Oder noch besser: Du benutzt Straßenbahn und Autobus, fährst also mit der Straßenbahn, Linie 9, von Hamborn oder Marxloh bis zum Bahnhof Dinslaken und steigst dort in den Bus, der dich bis zur Endhaltestelle Dinslaken-Hiesfeld bringt. Dort an der alten Wassermühle bist du gleich an Ort und Stelle, wo die Wanderung beginnen kann, die am Rotbach entlang in Richtung Kirchhellen nach Grafenmühle führt.

Man kann natürlich auch mit dem Bus (Omnibuslinie 22) von Pollmann (Abfahrt am Kaufhaus Horten) über Obermarxloh bis Holten zum dortigen Marktplatz fahren und steigt dort in die Omnibuslinie 1 des Oberhausener Bereichs, die dich bis zum Bahnhof Holten bringt. Dort überquerst du die Bahngleise und biegst hinter dem Bahnhof links ab und hast dann nach knapp 10 Minuten die Waldungen von Ravenshorst vor dir, durch die du nach Hiesfeld wanderst. Auf dieser Wanderung kommst du an dem ehemaligen Forsthaus Ravenshorst vorbei, nach dem das dortige Waldgebiet benannt ist. Ein Meßtischblatt der dortigen Gegend

solltest du zweckmäßigerweise zur Hand haben. Wenn nicht, mußt du dich zurechtfragen. Allerdings ist die Wanderung von Holten über Ravenshorst nach Hiesfeld schon etwas für rüstige Wanderer. Sonst, wie gesagt: Fahre lieber direkt nach Hiesfeld und beginne die Wanderung am Rotbach entlang erst dort.

Wer sich besonders stark fühlt, radele in Richtung Holten. Gleich am Nordrand vom Jubiläumshain in Hamborn-Marxloh beginnt jenseits des Emscherkanals ein kurzer Wander- und Radfahrweg, der durch die dortigen Kleingartenanlagen führt und in die Mattlerstraße mündet. An der anderen Seite dieser Straße liegt der schöne Waldpark Mattlerbusch, an dem vorbei du auf der Straße weiter zum Marktplatz Holten fährst und dann weiter geradeaus zum Bahnhof Holten. Hinter dem Bahnhof Holten biegst du, wie schon für den Wanderer erwähnt, links ab und erreichst schnell die herrliche Straße, die durch die Waldungen zum genannten Forsthaus Ravenshorst führt, biegst dort wieder links ab, gleich darauf wieder rechts ab und stößt dann auf die Gaststätte Jägerhof in Hiesfeld. Von diesem Punkt aus siehst du dann schon den prächtigen Scholtenbusch. Überquere also die Zubringerstraße zur Autobahn (Vorsicht beim Überqueren!) und fahre auf der Erlenstraße einige hundert Meter weiter, biege in den Weg ein, der für Anlieger freigegeben ist und auf die Lingelmannstraße mündet, biege hier wieder links ab und lenke dein Rad dann 100 Meter weiter rechts in den auf den Scholtenbusch zuführenden Weg. Auf diesem breiten, prächtigen Waldweg gelangst du unmittelbar zum Rotbach. Am

Eingang des Waldes sollte man eigentlich absteigen und bis zum Bach zu Fuß gehen. Es lohnt sich. Jedenfalls trifft man am Bach direkt auf die idyllische Wanderstrecke, die kurz zuvor — etwa 10 Minuten Fußweg entfernt — an der Badeanstalt Hiesfeld ihren Anfang genommen hat und die entlang des Baches in Richtung Grafenmühle führt, wo der Rotbach seine Quellgründe hat.

Der Radler kann den Weg nach Hiesfeld wesentlich abkürzen, wenn er in Holten in Höhe des Industriewerkes Ruhrchemie, das er rechts der zum Bahnhof Holten führenden Straße aufragen sieht, nach links in die Grashoffstraße abbiegt und dann — immer geradeaus fahrend — in diagonalen Richtung bald auf die vom Bahnhof Holten kommende große Verkehrsstraße (Emmericher Straße) stößt; er überquert dann die Bundesbahnstrecke Oberhausen—Dinslaken, radelt geradeaus weiter — an der neuen Umgehungsstraße vorbei — direkt bis zur Gaststätte Jägerhof in Hiesfeld, von wo aus er, wie erwähnt, den Scholtenbusch in etwa 1 Kilometer Entfernung vor sich liegen sieht.

Der Buchenhochwald des Scholtenbusches, durch den man radelt oder wandert, ist in solcher Pracht nur vereinzelt am Niederrhein zu finden. Andachtsvoll wie in einem Dom wird einem hier zumute. Die Kronen der Baumriesen schließen sich hoch über dir zusammen; hier und da lugt durch das grüne Blätterdach ein Stückchen Himmel. Die silberschimmernden Buchen ragen empor, Stamm an Stamm, wie Säulen in einem antiken Tempel. Wenn du bis zum Eingang dieses Waldweges gefahren bist, solltest du wirklich absteigen und, dein Stahlroß an der

Hand, zum Rotbach hinunterwandern; denn diese kurze Wanderung durch den herrlichen Wald läßt dich so manche lange Stunde in der staubigen, lärmvollen Großstadt vergessen und erfüllt dich mit Freude und innerem Frieden.

Schon die Anfahrt zum Rotbach lohnt sich also sehr. Wenn du aber nicht radeln kannst oder magst, dann mache es, wie ich es eingangs erwähnt habe. So gelangst du ohne körperliche Anstrengung nach Hiesfeld zur Wassermühle an den Rotbach, wo du frisch und fröhlich die Wanderung beginnst. Übrigens, wenn du eine Schwimmerin oder ein Schwimmer bist, kannst du den Ausflug zum Rotbach mit einem Besuch der dortigen Badeanstalt verbinden, die, vom Wasser des Rotbachs gespeist, von Wiesen und Wald umgeben, prächtig im Grünen liegt.

Und nun der Rotbach selbst. Ich kenne ihn noch, wie er vor Jahrzehnten aussah. Da zog sich der Rotbach in vielen Krümmungen durch die Hiesfelder Waldungen hin. In frohem Erinnern denke ich daran zurück, wie ich einst voller Entdeckungsfreude dem Zickzackkurs des Baches gefolgt bin, wobei ich manchmal, um die verborgenen Schönheiten dieses Bachtals aufzuspüren, Mühe hatte, mir einen Weg durch das den Bach säumende Buschwerk zu bahnen; wie ich dort dann in überreicher Zahl Buschwindröschen bzw. Wasseranemonen sah, wie dort unzählige Maiglöckchen standen, und wie hier und dort in einem Kolk das Wollgras blühte. Meine Aufnahme aus jener Zeit — sie wurde vor mehr als 40 Jahren gemacht — entstand gar nicht so weit entfernt von der heutigen Badeanstalt; sie zeigt, wie romantisch dieser Rotbachlauf damals war. War, denn in dieser ursprünglichen Form verläuft der Bach längst nicht mehr, wenigstens nicht in seinem Verlauf bis zum Austritt aus den Kirchhellener Waldungen. Er wurde nämlich nach meiner Erinnerung vor etwa 35 Jahren begradigt. Ein ganz neues Bachbett wurde ausgehoben, das in ziemlich gerader Linie — mit nur sanften Schwingungen — verläuft und manches Mal den alten Bachlauf durchschneidet. Diese Begradigung war nötig geworden, weil in Regenzeiten der Bach immer wieder über seine Ufer trat und Wiesen und Felder überflutete. Von dem alten Bachbett ist auf dieser Strecke nichts weiter übriggeblieben als hier und da immer mehr verlandender Grabenrest mit anstehendem Wasser, wodurch allerdings bisweilen ein Stimmungsbild von seltenem Zauber geschaffen wurde.

Erfreulicherweise ist durch den neuen Bachlauf die Landschaft nicht verschandelt worden; im Gegenteil, er hat sogar ganz neue landschaftliche Einsichten erschlossen, die früher dem Blick verborgen geblieben waren. Es muß aber auch vermerkt werden, daß leider in letzter Zeit durch die aus Richtung Kirchhellen—Dorsten zufließenden Abwässer das einst so klare Bachwasser lehmig getrübt wird. Als ganz besonders angenehm empfinden wir, daß am neuen Rotbach, wie die zweite Aufnahme zeigt, ein Wanderweg entlangführt. Freilich, das Rad-

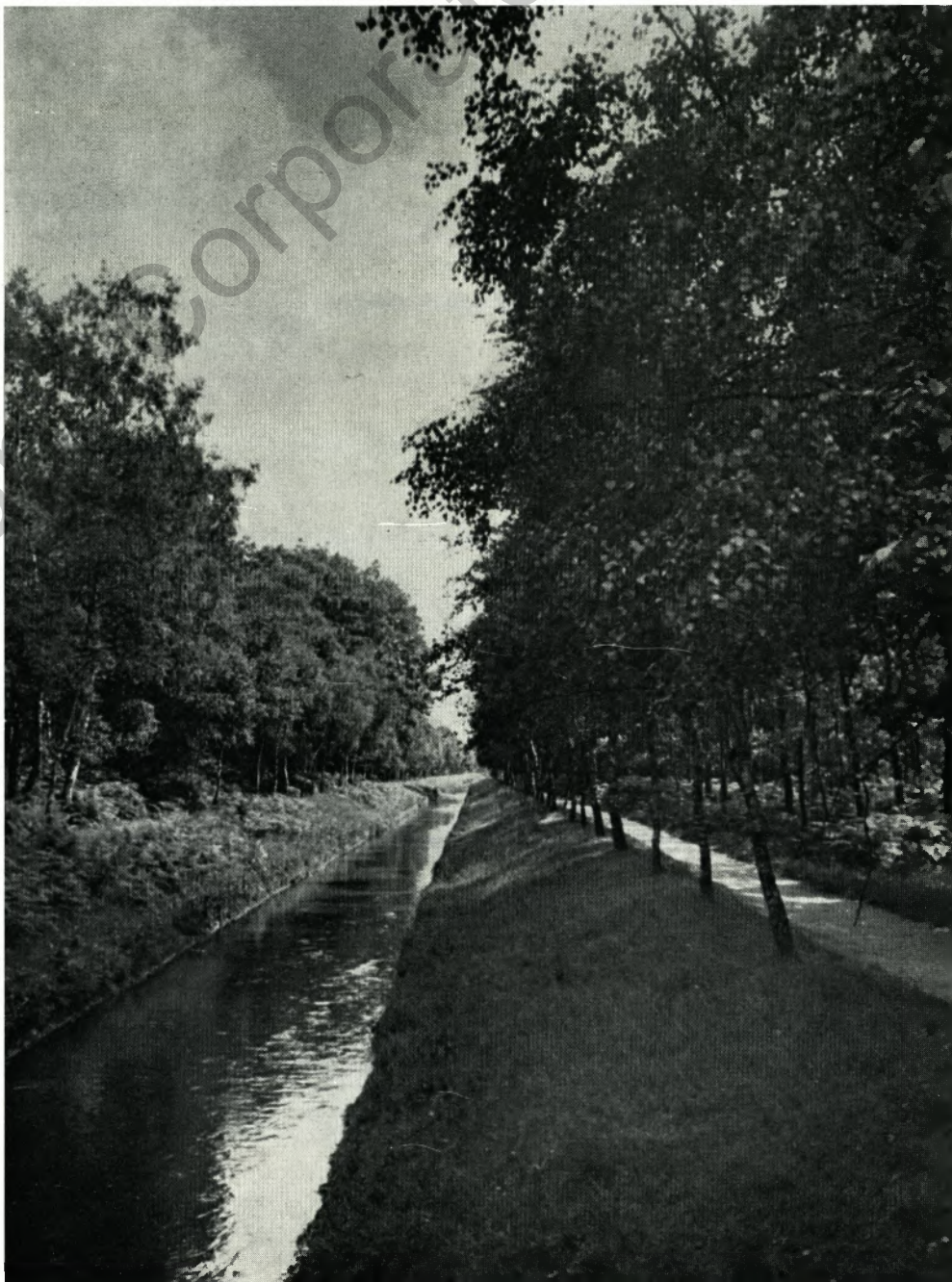
fahren ist hier an Sonntagen nicht gestattet. Das macht aber nichts. Es lohnt sich wirklich, das Stahlroß an die Hand zu nehmen und gleich den Fußwanderern fürbaß zu ziehen am murmelnden Bach entlang, an hochstämmigem Wald oder an grünen Wiesen und an Getreidefeldern vorbei, den Blick gerichtet auf die Randhöhen mit den dunklen Waldstücken und den Bauernhöfen, bis das Wald- und Heidegebiet der Schlagerhardt den Wanderer aufnimmt.

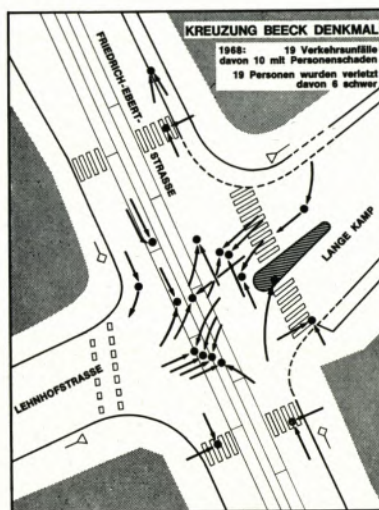
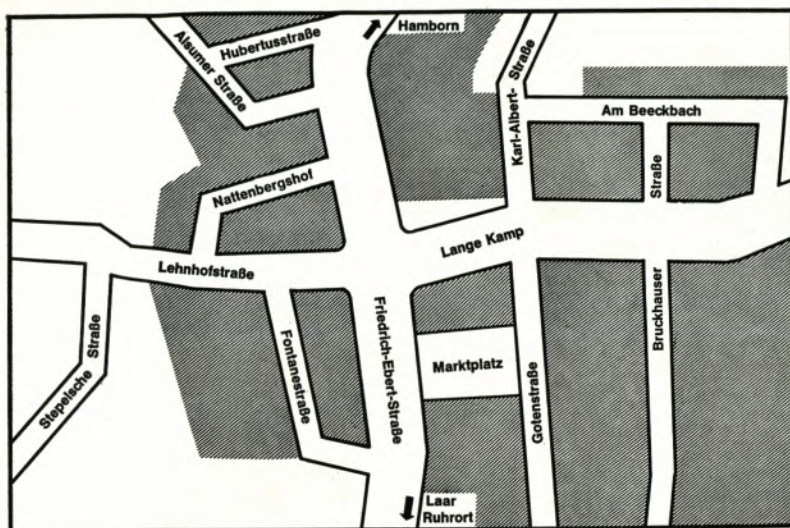
In Höhe des Talgrundes bei der Ausflugsgaststätte Hüsken-Schroer endet einige hundert Meter weiter der begradigte Rotbach; ein Betonwehr bildet den Abschluß. Und an dieser Stelle tritt der Rotbach aus den Kirchhellener Waldungen heraus; nunmehr begegnet uns der Bach wieder in vielfach gewundenem Lauf. Kurz hinter dem Ausfluß des Baches aus dem Wald — wir gehen ja jetzt bachaufwärts den Quellgründen entgegen — mündet auf der linken Seite der Schwarzbach in den Rotbach. Die

Wanderung an diesem noch ursprünglichen Oberlauf des Rotbaches entlang — mit dem Rade kann man hier nicht viel anfangen — vermittelt bezaubernde Eindrücke, wie zu alten Zeiten der Mittellauf des Rotbachs. Diese Bachwanderung am Oberlauf des Rotbachs ist etwas für Feinschmecker der Natur. Nach knapp einstündiger Wanderung erreicht man schließlich Grafenmühle. Wer Lust dazu verspürt, kann hier mit dem Kahn auf dem Quellteich des Baches herumrudern.

Und wenn du, vielgeplagter Großstädter, nach behaglichem Ausruhen und vielleicht auch einem kühlen Trunk in einer der ländlichen Gaststätten wieder heimwärts wanderst oder radelst, wirst du in deinem Herzen bestimmt etwas von der landschaftlichen Schönheit des Hamborner Nordens erinnernd aufbewahren und dann gewiß immer wieder gern dort in der Beschaulichkeit von Wasser, Wald, Wiesen und Feldern Entspannung suchen. Dr. E. Binder

Wanderweg und weiter Durchblick am begradigten Rotbach.





Karte 1 und 2:
Die beiden Karten zeigen (1) eine schematische Übersicht der Straßen im Bereich der Kreuzung Beeck-Denkmal und (2) eine Darstellung der Verkehrsunfälle, die sich 1968 auf dieser Kreuzung ereigneten, und ihre Ursachen.

Viele Wege führen nach Hause

Mit Köpfchen geht es besser auf dem Weg zum Dienst und nach Hause.

Jahr für Jahr verunglücken auf den Straßen der Bundesrepublik 17 000 Menschen tödlich — die Einwohner einer ganzen Kleinstadt. Viele von Ihnen, auch in Duisburg, sterben auf dem Weg von und zur Schicht. Manche wären weniger gefährdet, wenn sie Straßen benutzten, die nicht so stark befahren werden. Die Werkszeitung will in einigen Artikeln Anregungen für einen besseren Fahrweg zwischen Wohnung und Arbeitsplatz geben.

Die Vorstellung, daß dem modernen Straßenverkehr jährlich 17 000 Menschen zum Opfer fallen, erschreckt uns und bringt jeden, wenn auch oft nur für einen Augenblick, zum Nachdenken. Wer selbst einmal Zeuge eines so furchtbaren Geschehens war, der wird dieses Erlebnis nie vergessen. Er wird dann seine eigene Fahrweise so einrichten, daß er sich und andere möglichst wenig gefährdet.

Der Straßenverkehr unterliegt gewissen Regeln, an die sich alle halten müssen — Kraftfahrer, Motorradfahrer, Radfahrer und Fußgänger. Unterhalb der Grenze, die durch das Gesetz gegeben ist, gibt es einen breiten Spielraum für Fairneß und guten Willen. Das Gesetz wird — nicht nur im Straßenverkehr — stets die äußerste Grenze bleiben. Leider ist sie in den letzten Jahren mit der zunehmenden Zahl der Autos sehr stark strapaziert worden und zwangsläufig immer mehr geschwächt. Die Folge war, daß sie von Zeit zu Zeit verstärkt werden mußte. Heute ist der Spielraum recht eng geworden, und die Verärgerung im Straßenverkehr steht mit den Unfallziffern in einem makabren Wettlauf — nicht zuletzt zum Leidwesen der Polizei. Dabei ist bekannt, daß es im modernen Verkehr mit Köpfchen besser geht als nur mit Paragraphen.

Einer der kritischen Punkte im Bereich der Wege mit erhöhter Verkehrsbelastung, die Belegschaftsmitglieder des Gemeinschaftsbetriebes täglich zwischen Wohnung und Arbeitsplatz befahren müssen, ist die Stra-

ßenkreuzung beim Beecker Denkmal. Sie ist zugleich ein Unfallbrennpunkt. Denn hier ereigneten sich im vergangenen Jahr neunzehn Verkehrsunfälle, nicht gerechnet die Bagatellunfälle. Bei zehn dieser Unfälle kamen neunzehn Personen zu Schaden; sechs von ihnen wurden schwer verletzt.

Wenn man die Unfallursachen betrachtet, die von der Polizei bei den schweren Verkehrsunfällen festgestellt wurden, dann kommt man zu dem Schluß, daß ein großer Teil von ihnen vermeidbar gewesen wäre. Sieben Unfälle kamen nämlich durch falsches Einbiegen zustande und fünf, weil die Fahrer die Ampel nicht beachteten. Hier — wie an vielen anderen Kreuzungen — fällt dem Beobachter immer wieder auf, wie fahrlässig viele Verkehrsteilnehmer sich immer wieder verhalten, vor allem, was das Abbiegen betrifft.

Über die Straßenkreuzung am Beeck-Denkmal muß praktisch jeder Mitarbeiter, der von Süden kommend in Hamborn oder von Norden kommend in Ruhrort tätig ist, fahren. Aus Richtung Ruhrort hat der Verkehr — zur Entlastung der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Friedrichsplatz in Ruhrort und Beeck-Denkmal — bereits seit Jahren den Weg über die Deichstraße in Laar und die Stepelische Straße als weniger behinderten Fahrweg gesucht. Dies gilt vor allem für die Kraftfahrer, die über die Ruhrort-Homborger Brücke von der linken Rheinseite in Richtung Hamborn fahren müssen und an Beeck-Denkmal erfreulicherweise eine verkehrsgerechte lange Grün-Phase der Ampel haben.

Leider glauben viele, durch Abbiegen aus der Lehnhofstraße in den Nattenberghof die Kreuzung Beeck-Denkmal zu umfahren. Dabei wählen sie in dieser Richtung einen viel umständlicheren und gefährlicheren Weg, weil sie nämlich nicht nur hier Linksabbieger sind, sondern sich auch nach zweihundert Metern wieder als Linksabbieger in den Verkehr der stark befahrenen

Friedrich-Ebert-Straße einschleusen müssen. Umgekehrt könnten alle Kraftfahrer, soweit sie in Richtung Ruhrort-Homborn über die Stepelische Straße und die Deichstraße in Laar ihren Weg nehmen, die Kreuzung entlasten, wenn sie vorher in den Nattenberghof einbiegen würden. Das gilt vor allem für die nach Diensten aus Hamborn Kommenden.

Für die Ruhrorter Mitarbeiter wäre die Heimfahrt über die Deichstraße und die Stepelische Straße viel leichter, wenn die geplante direkte Straßenverbindung zum Al-



Bild 3:
Die Kreuzung Beeck-Denkmal wird nicht nur von Autos sehr stark befahren, sondern auch von vielen Fußgängern benutzt. Linksabbieger müssen deshalb an dieser Kreuzung besondere Sorgfalt beim Einordnen walten lassen. Dies gilt vor allem auch für Radfahrer, die nicht korrekt stehen und zu viel Fahrbahn versperren.



Bild 4:

Das kann man schon nicht mehr als Pech bezeichnen; es ist vielmehr eine grobe Fahrlässigkeit des Autofahrers, wenn der Tankinhalt genau bis zur Ampel reicht und sein Wagen dann einfach stehen bleibt, weil der Sprit alle ist. Immerhin, es gibt Kraftfahrer, die das in einem solchen Falle erst direkt vor der Ampel merken, weil sie ihren Tankanzeiger nicht beobachten, dann zum Reservekanister greifen müssen und den fließenden Verkehr erheblich behindern.

sumer Steig schon bestände. Denn dieser Weg ist für alle Mitarbeiter, die in Walsum oder Dinslaken wohnen, die kürzeste Strecke. Gegenwärtig müssen sie noch über Beeck-Denkmal fahren, um unmittelbar

danach an der nächsten Ampel als Linksabbieger auf die Alsumer Straße zu fahren. Wenn die Nord-Süd-Straße über Meiderich hinaus bis in den Walsumer Raum befahrbar ist, wird sich für viele Ruhrorter Beleg-

schaftsmitglieder die Frage stellen, ob sie dann nicht über den Anschluß Gartsträucherstraße günstiger fahren. Diese Frage werden wir zu gegebener Zeit noch einmal aufgreifen.

Verkehrswacht Duisburg zeichnet bewährte Kraftfahrer aus

Von der Verkehrswacht Duisburg wurden am 1. Juli wieder Mitarbeiter des Gemeinschaftsbetriebes mit der von der Bundes-

verkehrswacht gestifteten Auszeichnung für bewährte Kraftfahrer ausgezeichnet. Es erhielten die Auszeichnung:

Oberamtsrichter Daniel, stellvertretender Vorsitzender der Verkehrswacht Duisburg, überreicht Herrn Direktor Christophers die Auszeichnung in Gold für 30 Jahre unfallfreies Fahren.



In Gold für 30 Jahre unfallfreies Fahren

Herr Direktor Christophers,

in Silber für 20 Jahre unfallfreies Fahren

die Herren Elzner und Helerung (beide Rechnungswesen), Zwilling (Allgem. Verwaltung) und Pollmann (Verkehrsabteilung),

in Bronze für 10 Jahre unfallfreies Fahren

die Herren Diercks und Wolf (beide Betriebsvertretung), Giesing (Belegschaftswesen), Lehringer (Bau-O), Tschirner (EBW), Arendt, Kurek, Hausmann, Maleszka und Pitsch (sämtlich Organisation), Hörschemeyer (Rechnungswesen), Lochthofen (Rechnungsprüfung) sowie Beltermann, Seidl und Still (Verkehrsabteilung).

EH-MITTEILUNGEN

Personalien:

Am 1. Juli 1969 hat Herr Prok. Dipl.-Volkswirt Dr. Stecken die Leitung der Abt. Organisation übernommen.

Prokura erhielt gemäß Beschluß des Beirats am 7. Juli 1969 Herr Dipl.-Kaufmann Waltemade, bisher Handlungsbevollmächtigter des Gemeinschaftsbetriebes. Prokurist Waltemade leitet seit 1. April dieses Jahres die Abteilung Rechnungs- und Finanzwesen.

Denksportaufgabe:

Wieviele Lokomotiven stehen zur Verfügung?? Zwei Eisenbahnbetriebsleiter werden nach der Anzahl ihrer Lokomotiven befragt.

Betriebsleiter Müller antwortet: „Wenn ich meinem Kollegen Meier 27 Lokomotiven abgeben würde, hätten wir gleichviel. Würde aber Betriebsleiter Meier mir 27 Lokomotiven abgeben, dann hätte ich doppelt soviel wie er.“

Wieviele Lokomotiven hat jeder im Einsatz? Betriebsleiter Müller verfügt über 135 Lokomotiven. Betriebsleiter Meier verfügt über 189 Lokomotiven.

*F*rieden kannst Du nur haben, wenn Du ihn gibst!

*

*W*er die Welt verbessern will, soll bei sich anfangen!

Familiennachrichten:

Geburtstag:

Viktor Piokowski
früher Wagenmeister
geb. 16. 10. 1889 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn,
Wiesenstraße 43

Goldene Hochzeit:

Karl Wieczorek
früher Rottenmeister
geb. 21. 12. 1898, verh. 16. 9. 1919
wohnhaft: DU-Beeck,
Schleiermacherstraße 18
Dietrich Vennemann
früher Oberlokführer
geb. 6. 3. 1886, verh. 2. 10. 1919
wohnhaft: DU-Meiderich,
Emilstraße 5

Todesfälle:

Anna Hans, Pensionärin
früher Putzfrau EBW
geb. 25. 9. 1902
gest. 8. 4. 1969
Johannes Mülleneisen, Rangieraufseher
Eisenbahn-Süd
geb. 30. 10. 1905
gest. 22. 4. 1919
Johann Bergsch, Pensionär
früher Lokführer
geb. 6. 4. 1897
gest. 23. 4. 1969
Dr. Max Döfel, Direktor i. R.
Eisenbahn
geb. 24. 9. 1881
gest. 25. 4. 1969
Gregor Behner, Pensionär
früher Gleiswerker
geb. 22. 10. 1889
gest. 7. 5. 1969
Karl Schmidt, Facharbeiter
Baubt.-H
geb. 17. 6. 1909
gest. 14. 5. 1969
Wilhelm Wintrich, Pensionär
früher El.-Schweißer
geb. 11. 10. 1898
gest. 3. 6. 1969

Romantischer Zug dampft fahrplan- mäßig über historische Strecke

Mit der Trillerpfeife gibt der Schaffner, zivil in oberbayerische Gebirgstracht gekleidet, das Zeichen zur Abfahrt. Schriill und lang anhaltend bläst die über 80 Jahre alte Dampflokomotive durch ihre Signalpfeife, um dann zischend und fauchend sich selbst und die angehängten sechs gleichaltrigen Wagen in Bewegung zu setzen.

Schon nach acht Minuten hat der Zug sein Ziel erreicht. Dabei fährt er nur 15 km/h „Spitze“. Die Chiemsee-Bahn von Prien nach Stock, dem Anlegeplatz der Dampf- und Motorschiffe auf dem größten der oberbayerischen Seen, ist nur 1,8 Kilometer lang. Dennoch hat sich diese wohl kürzeste aller Lokalbahnen am längsten am Leben



Seit mehr als 80 Jahren dampft die Chiemsee-Bahn über die 1,8 Kilometer lange Strecke von Prien zur Anlegestelle der Schiffe in Stock am Chiemsee. Die 1887 von Krauss & Cie in München gebaute Dampflokom schaff 15 km/h Höchstgeschwindigkeit und kann mit ihren sechs Wagen, von denen einer sogar 1. Klasse führt, 350 Fahrgäste befördern. Unser Bild zeigt den romantischen Zug bei der Abfahrt in Stock.

erhalten. Von den vielen Fremden, die im Chiemgau ihren Urlaub verleben, aber auch von den zahllosen Dampflokkreunden, die mit der Bundesbahn in Prien anreisen, um das historische Gefährt zu bewundern, wird die Bahn meist als Attraktion für den Fremdenverkehr betrachtet. Obwohl sie sich zweifellos als solche präsentiert, dient sie doch ganz offiziell auch heute noch dem öffentlichen Personenverkehr, und wenn die Direktion an eine Tarifierhöhung denkt, muß sie den gleichen Instanzenweg gehen, wie jedes andere Verkehrsmittel auch. Nicht zuletzt deshalb decken sich auch die Sorgen mit denen anderer Bahnen; denn der Betrieb steckt ständig in den roten

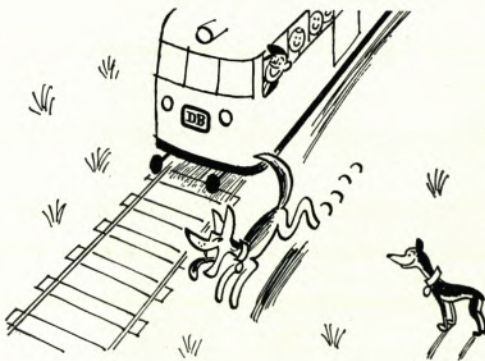
Zahlen. Wenn es dem parallel auf der Straße verkehrenden Omnibus dennoch bisher nicht gelungen ist, dem „Feurigen Elias“ den Garaus zu machen, so stehen zwei Gründe dahinter. Einmal beginnt die Chiemsee-Bahn tatsächlich immer mehr Fremdenverkehrsattraktion zu werden, zumal Dampflokomotiven in Deutschland schon heute beinahe als Raritäten gelten. Zweitens gehört die Bahn als Verbindung vom Bahnhof der Bundesbahn zu den Schiffsanlegestellen seit eh und je als fester Bestandteil zur Chiemseeschiffahrt, aus deren Überschüssen denn auch das Defizit der Bahn gedeckt wird. Beide werden vom gleichen Unternehmer betrieben.

Wettrennen in Hundstadt

Kein Zweifel, der stattlichste und sportlichste Schäferhund in Hundstadt ist der Rolf. Das klingt, als solle hier ein Kindermärchen eingeleitet werden. Doch Hundstadt gibt es wirklich. Überzeugen Sie sich getrost im Atlas: ein Dörfchen an der Taunusstrecke Bad Homburg — Wetzlar, zwischen Usingen und Grävenwiesbach. Und Hundstadt und der Rolf und das, was über ihn zu berichten ist, kann von Dutzenden von Reisenden auf dieser Strecke bezeugt werden.

Denn wer dort regelmäßig fährt, als Eisenbahner oder als Fahrgast, der kennt den Rolf, der sich Tag für Tag sowohl als Sportler wie als besessener Eisenbahnfan erweist. Rolf läßt keinen der Züge aus, die dort in einem großen Bogen sein heimatliches Dorf umfahren. Pfeift es bei der Abfahrt im benachbarten Wilhelmsdorf, dann

beginnt der Hund zu laufen. Mit gespitzten Ohren bleibt er an der Strecke stehen, bis der Zug auf hundert Meter herangekommen ist. Dann macht er kehrt und rennt auf den Wiesen neben der Strecke im schnellsten Hundetempo vor dem Zug her. Vor dem Bahnübergang der Kreisstraße ist die 400-Meter-Rennstrecke für ihn zu Ende. Ruckartig bleibt er stehen und bellt freudig den dichtauf folgenden Zug an, als wolle er sagen: Dir habe ich's wieder gezeigt! Kommt ein Zug der Gegenrichtung den Berg herauf, rennt Rolf zum Bahnübergang entgegen, und los geht's wie die Feuerweh die Rennstrecke aufwärts. Es geht wohl etwas langsamer, aber auch der Zug muß schnaufen! Und so schafft er es fast immer! Seine Lieblingszüge sind die Schienenomnibusse. Einen langen Wagenzug läßt er



schon mal aus, einen Schienenomnibus nie. Die Triebfahrzeugführer kennen ihn alle, und mancher feuert ihn mit kurzen Piffen mit der Fahrzeugpfeife zu größerem Tempo an.

Tag für Tag liefert Rolf dieses Wettrennen und hält sich jung dabei. Seine Rennstrecke ist — auch bei hohem Graswuchs — ausgetreten wie ein starker Wildwechsel. Und das Schönste: Rolf hat schon einen jüngeren Nacheiferer. Sein Freund, ein Dobermann, schaut interessiert zu und läuft zuweilen schon munter mit.

So ist Rolf gut bekannt in der Gegend. Die Reisenden schauen dem Rennen zu und schmunzeln. Die jüngeren reißen die Fenster auf und treiben den Renner an. Im Vorbeifahren winken sie ihm zu. Rolf stellt die Rute und zieht stolz wie ein Spanier ab.



Der Pressezeichner und Karikaturist Adalbert Müller, Essen (MAE), der für die Werkszeitung des Gemeinschaftsbetriebes seit Jahren unter den Überschriften „Nochmal Schwein gehabt“, „Holzauge — sei wachsam“ und „Nicht gedacht — Mist gemacht“ humorvolle, aber zum Nachdenken anregende Beiträge zum Thema Arbeitsschutz gezeichnet hat, ist am 6. Juni 1969 nach schwerer Krankheit verstorben. Die Redaktion und mit ihr sicherlich alle unsere Leser werden seine Mitarbeit sehr vermissen.

Wie schnell fährt die Eisenbahn?

Zuggeschwindigkeiten damals und heute.

Wesentliches Merkmal des am 26. Mai in Kraft getretenen Sommerfahrplans ist die weitere Erhöhung der Geschwindigkeiten bei einer ganzen Anzahl von Fernverbindungen. Für den Reisenden bringt dies eine recht beachtliche Zeitersparnis. Das fast alljährlich feststellbare Schnellerwerden bestimmter Züge legt die Frage nahe, welche Möglichkeiten für die weitere Steigerung der Geschwindigkeiten bei den Eisenbahnen jetzt und in überschaubarer Zukunft bestehen. Antwort darauf gibt Dr. K r a c k e, Professor für Eisenbahnbau und -betrieb an der Technischen Hochschule Hannover, in einem Aufsatz in der Zeitschrift „Eisenbahntechnische Rundschau“. Das Streben nach immer höheren Geschwindigkeiten hat bei der Eisenbahn von Anfang an eine große Rolle gespielt. So konnte in Deutschland eine Geschwindigkeit von 120 km/h bereits in den fünfziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts erzielt werden. 1903 brachte es ein elektrischer Triebwagen auf der Strecke Zossen — Marienfelde auf die für damalige Zeiten unglaubliche Geschwindigkeit von 210 Kilometer in der Stunde. Im Jahre 1931 fuhr Franz Kruckenberg mit seinem „Schienenzeppelin“ 230 km/h und vier Jahre später erreichte eine Schnellzuglokomotive der Baureihe 05 zwischen Berlin und Hamburg 200 Stundenkilometer. Den Weltrekord auf der Schiene halten die Franzosen, die 1955 auf der Strecke Bordeaux — Dax mit zwei verschiedenen elektrischen Lokomotiven 331 Stundenkilometer fuhren. Diese Geschwindigkeit ist von anderen Bahnen bis jetzt nicht erreicht worden.

In ihrem Streben nach Modernisierung und Leistungssteigerung haben die Eisenbahnen ihre Bemühungen zur Anhebung der Reisegeschwindigkeiten ununterbrochen fortgesetzt. 1965 hat die Deutsche Bundesbahn so anlässlich der Internationalen Verkehrsausstellung auf der Strecke München — Augsburg mit ihren täglichen Sonderschnellfahrten bereits Reisezüge mit 200 km/h vorgestellt. Die Japaner haben ihre berühmte Tokaido-Linie schon für eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h ausgebaut, obwohl sie zur Zeit dort mit ihren Reisezügen erst 210 km/h fahren. Auf der Strecke zwi-

schen Washington und New York sollen ab 1970 elektrische Triebwagenzüge mit 240 km/h verkehren. Die Sowjetunion — gegenwärtig wohl das Land mit den umfassendsten Eisenbahnneubauten und auch Elektrifizierungsvorhaben — arbeitet mit Hochdruck an der Steigerung der Fahrgeschwindigkeiten auf den Hauptstrecken. Zwischen Moskau und Leningrad beträgt die Geschwindigkeit der Reisezüge z. Z. 160 km/h, mit elektrischen Lokomotiven bespannte

Versuchszüge haben 240 km/h erreicht. Für die vier wichtigen von Moskau ausgehenden Strecken nach Leningrad, Charkow, Kiew und Gorki sind elektrische Triebwagenzüge für 250 Stundenkilometer in der Entwicklung.

Beim gegenwärtigen Stand der Eisenbahntechnik besteht also durchaus die Möglichkeit, die Fahrgeschwindigkeiten im Fernreiseverkehr Schritt für Schritt weiter zu steigern.

Arbeite
sicher



Jeder Betriebsangehörige ist verpflichtet, die Unfallverhütungsvorschriften zu beachten.



Jedes Belegschaftsmitglied muß außerdem die für seinen Betriebsbereich geltenden Sicherheitsvorschriften und Anweisungen befolgen.



Betriebsvereinbarungen zwischen Geschäftsführung und Betriebsvertretung sowie Dienstsanweisungen sind von jedem einzuhalten.



Die vorgeschriebene und zur Verfügung gestellte persönliche Schutzausrüstung (Schutzhelm, Sicherheitsschuhe, Schutzbrillen usw.) ist vorschriftsmäßig zu benutzen.

