



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

13. JAHRGANG

1/2

Januar/Februar



Zur Winterzeit treibt der Hunger das Wild zu den Futterstellen und läßt es beinahe die Scheu vor den Menschen vergessen. Für den naturverbundenen Fotoamateur gibt es dann nichts Schöneres, als dieses Idyll mit der Kamera — möglichst mit Teleobjektiv — einzufangen.

KURZNACHRICHTEN

Das neue Ausbildungszentrum der Schachtanlage Lohberg der Hamborner Bergbau AG wurde am 18. Dezember 1966 im Rahmen einer kleinen Feierstunde seiner Bestimmung übergeben. Es ist baulich und maschinell nach neuzeitlichen Gesichtspunkten eingerichtet und ausgestattet worden und dient als Ausbildungsstätte sowohl für den Nachwuchs der drei bergmännischen Grundlehrberufe Knappe, Betriebsschlosser und Starkstromelektriker als auch für die Erwachsenenweiterbildung.

In der Bundesrepublik gibt es zehn große Ballungsräume, in denen zwischen 10,5 Millionen (Rhein-Ruhr) und 0,7 Millionen Einwohner (Bremen) leben. Diese Räume umfassen zusammen knapp 22,3 Millionen Menschen oder 41,3 v. H. der einheimischen Bevölkerung auf nur 7,3 v. H. der Gesamtfläche des Bundesgebietes.

Die größte Handelsflotte eines Landes fährt unter der Flagge der Vereinigten Staaten von Amerika. Mit einer Handelsflotte von über 25 Millionen Bruttoregistertonnen entfallen auf die USA 22 % der Welthandelsflotte.

Europas größte Modelleisenbahn war kürzlich in Gossau im St. Galler Fürstentum in einer unter der Schirmherrschaft der Schweizerischen Bundesbahnen stehenden Ausstellung zu bewundern. Diese von dem Gossauer Ludwig Weibel erbaute Anlage ist programmgesteuert und weist eine Schienenlänge von 850 m auf. Auf den verschiedenen Trassen verkehren 40 Lokomotiven, 150 Personen- und 90 Güterwagen.

Eine Kursbuchfibel hat die Deutsche Bundesbahn kürzlich herausgegeben, in der den jungen Lesern in lockerem, munterem Ton und mit praktischen Beispielen gesagt wird, wie einfach der Umgang mit dem Kursbuch der Bundesbahn ist.

Der höchste Brückenpfeiler Europas gehört zu den baulichen Besonderheiten der „Europabrücke“ auf dem österreichischen Autobahnabschnitt zwischen Kufstein und dem Brennerpaß. Der als Stahlbeton-Hohlkasten errichtete Pfeiler ist 181 m hoch.

Die Ruhrfestspiele 1967 finden in der Zeit vom 7. Juni bis 30. Juli statt. Sie werden eröffnet mit der Festspielinszenierung „Napoleon oder die 100 Tage“ von Christian-Dietrich Grabbe. Als zweite Eigeninszenierung ist „Schweyk im Zweiten Weltkrieg“ von Berthold Brecht vorgesehen. Die Ausstellung der Ruhrfestspiele hat das Thema „Zauber des Lichts“.

Einen neuen Katalog der 72 besten Eisenbahnfilme von 18 Eisenbahnverwaltungen aus aller Welt — und zwar Kultur- und Industriefilme, Lehr- und Unterrichtsfilme sowie Werbefilme — hat das Filmbüro des Internationalen Eisenbahnverbandes in Paris herausgegeben. Die Filme stehen kostenlos zur öffentlichen oder privaten Vorführung, besonders in Schulen, Verbänden, Vereinen und Firmen, zur Verfügung. Außerdem hat der Verband ein neues Verzeichnis aller Eisenbahnfilme der insgesamt 42 Mitgliedsstaaten in aller Welt veröffentlicht. Es enthält mehr als 900 Filmtitel mit allen technischen Einzelheiten der verschiedenen Filmstreifen sowie kurze Themenangaben.

Das Stadtgebiet Duisburg nimmt insgesamt eine Fläche von 14 332 ha ein.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
60 Pensionäre wurden verabschiedet	3
Im Dezember verstarb Betriebschef i. R. Hermann Home	4
Kampf gegen Luftverschmutzung	4
Eine neue, wichtige Einrichtung für die Lokführer-Ausbildung	5
Auf die Belichtung kommt es an — Ergebnis unseres Fotowettbewerbs 1966 —	8
Vorbeugen ist besser als heilen	9
Unsere Jubilare	11
Aus der Betriebsgemeinschaft	11
Der Rhein führte Hochwasser	12
EH-Mitteilungen	13
Bücher, Bilder und Schallplatten für den Eisenbahnfreund	13
Ärger schlucken oder explodieren?	14
Ein kleines Kapitel EH-Werksgeschichte	15
Nochmal Schwein gehabt!	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: Caspers, Christ, Handkowitz, Kiel, Müller, Schentke

ATH: Dalheim, Meyer

HBAG: Brink

Titelbild: Hafen Schwelgern, Ostufer

Rückseite: Hochwasser in Alsum im Dezember 1966



60

Pensionäre wurden verabschiedet

Am 4. Januar wurden im Schifferheim die Mitarbeiter offiziell verabschiedet, die im 2. Halbjahr 1966 pensioniert wurden. Im Rahmen einer kleinen Feierstunde, die beim Gemeinschaftsbetrieb nun schon zur Tradition gehört, hatten sie Gelegenheit, mit ihren ehemaligen Betriebschefs und Abteilungsleitern Erinnerungen aufzufrischen. Noch nie war die Zahl der in einem halben Jahr ausgeschiedenen so groß, daß die Gäste nur mit Mühe in den Räumen des Schifferheims Platz fanden. Der Grund für die verhältnismäßig hohe Anzahl der Männer, die jetzt beim Gemeinschaftsbetrieb im Pensionsalter stehen, liegt darin, daß Eisenbahn und Häfen nach seiner Gründung zahlreiche ehemalige Mitarbeiter der ATH, die seiner Zeit durch die Demontage und Stilllegung der Hütte ihren Arbeitsplatz verloren, übernommen hat. Diese Werksangehörigen, die damals im besten Alter standen, haben nun die Altersgrenze erreicht.

Herr Direktor Bergermann begrüßte im Namen der Geschäftsführung die Mitarbeiter a. D., die im Durchschnitt fast 40 Jahre beim Gemeinschaftsbetrieb bzw. seinen Gesellschaftern beschäftigt waren. Er hob besonders hervor, daß gerade sie dazu beitrugen, den Eisenbahnbetrieb nach den umfangreichen Kriegs-

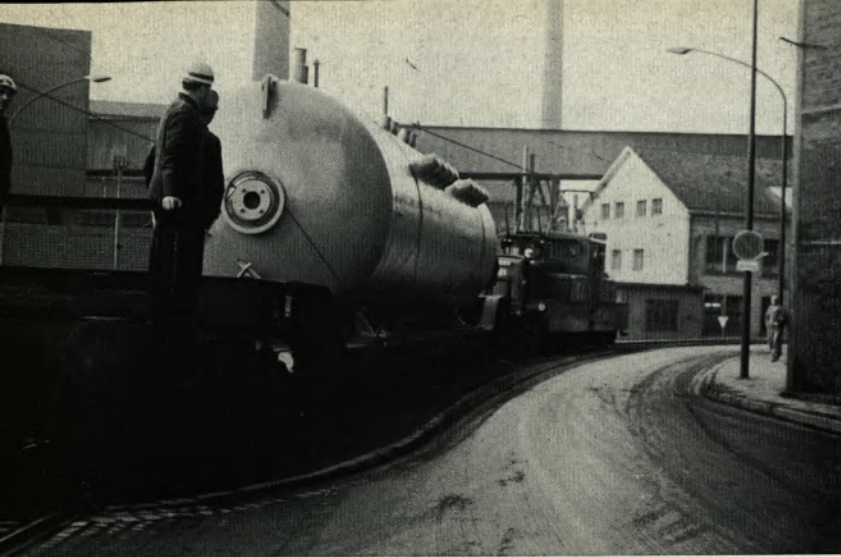
zerstörungen tatkräftig wiederaufzubauen und an seinem anschließenden wirtschaftlichen Aufschwung wesentlichen Anteil hatten. Welcher Platz den Eisenbahn und Häfen-Betrieben im Rahmen der Produktion unserer Gesellschafter zukomme, so führte Herr Bergermann weiter aus, beweise allein die Tatsache, daß für die Herstellung nur 1 Tonne Rohstahl 8–10 Tonnen Material zu transportieren sind.

Den Pensionären gab er den guten Rat, den Ruhestand mit ihren Ehefrauen zu teilen, indem sie diesen einen Teil ihrer täglichen Arbeiten abnähmen.

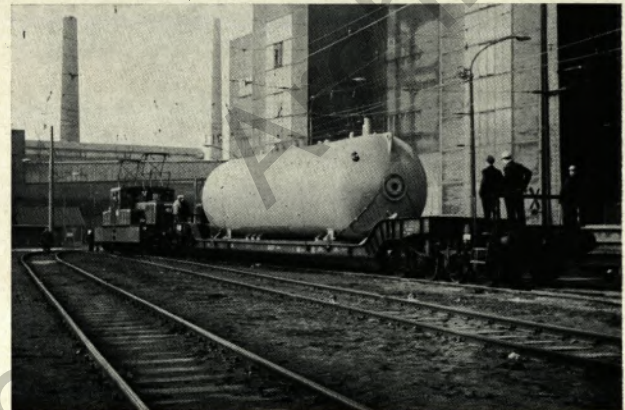
Abschließend dankte Direktor Bergermann den Ausscheidenden für ihre Tätigkeit und treue Mitarbeit und wünschte ihnen gleichzeitig für die Zukunft alles Gute.

Für die Betriebsvertretung übermittelte Johannes Hol den Pensionären mit warmen Worten Dank und Anerkennung und schloß sich den guten Wünschen der Geschäftsführung an.

Einige „Dönkes“, ausgezeichnet vorgetragen von den Pensionären Schmitz und Diitscheidt (bisher EBW), verscheuchten die vielleicht bei manchen aufkommenden wehmütigen Gedanken.



Kampf gegen Luftverschmutzung



Seinen Beitrag zur Reinhaltung der Luft im Duisburger Raum leistete indirekt der Eisenbahnbetrieb-Süd am 22. Dezember. Für die Umrüstung und Entstaubung des Konverters 3 im Blasstahlwerk Ruhrort wurde mit einem Spezialtiefadewagen eine Ausdampftrommel vom Bundesbahnanschluß zur Baustelle gefahren. Es war nicht leicht, den riesigen Behälter von 13,75 Meter Länge, 3,24 Meter Durchmesser und 95 Tonnen Gewicht durch die engen Fahrwege des Werkes Ruhrort zu leiten.

Im Dezember verstarb Betriebschef i. R. Hermann Home



Am 14. Dezember des vergangenen Jahres nahm eine große Trauergemeinde, unter ihnen zahlreiche Lokführer und Pensionäre des Gemeinschaftsbetriebes, auf dem Walsumer Friedhof Abschied von Betriebschef i. R. Hermann Home. Für die Geschäftsführung gedachte Herr Direktor Bergemann am Grabe in ehrenden Worten der Tätigkeit dieses verdienstvollen ehemaligen Leiters des früheren Maschinen-Amtes, des heutigen Betriebs-Maschinen-Dienstes.

Im Februar 1967 wäre Hermann Home 76 Jahre alt geworden. Mehr als 43 Jahre diente er „seinem“ Eisenbahnbetrieb. Am 3. Juni 1914 eingetreten, war er nacheinander als Lokführer, Wagenmeister, Werkmeister, Obermeister, Betriebsführer und ab 1954 als Betriebschef tätig. Am 31. August 1957 trat er in den Ruhestand.

Durch Können, Fleiß, Beharrlichkeit, und mit Hilfe von Abendkursen schaffte es Herr Home, sich vom Res.-Lokführer einer Privat-Eisenbahn seiner badischen Heimat mit zäher Energie bis zum Leiter des Lokbetriebes und techn. Wagendienstes beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen emporzuarbeiten.

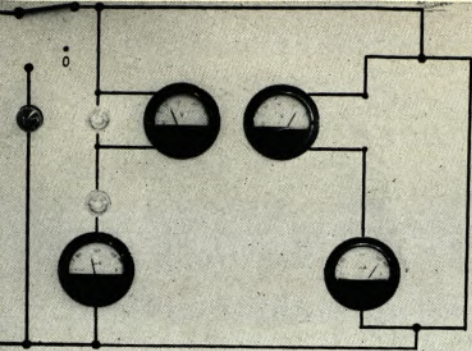
Die vielen praktischen Erfahrungen, die er auf diesem Wege sammeln konnte, kamen ihm und dem Eisenbahnbetrieb später zugute. Daneben zeichnete Herrn Home aber noch eine ganz besondere persönliche Eigenheit aus, und zwar seine äußerste

Sparsamkeit. Er selbst lebte sie als Vorgesetzter seinen Untergebenen immer wieder vor. Man kann ohne Übertreibung sagen, seine Lebensweise war spartanisch. So konnte auch sein Nachfolger diesbezüglich auf einer guten und gesunden Basis sein Werk fortsetzen. Sein Beruf war ihm voll und ganz Lebensinhalt, wobei die

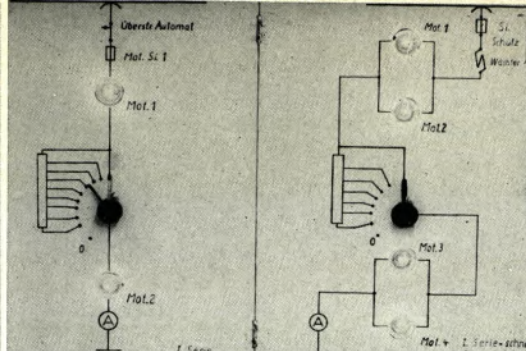
Dampflok in seinem Herzen einen besonderen Platz einnahm. Darum ist es auch verständlich, daß man sich bei jedem Rückblick auf die „gute, alte“ Dampflok irgendeiner Anekdote von Hermann Home erinnert. So wird der Verstorbene im Gedächtnis aller fortleben, die ihn kannten. Ehre seinem Andenken!

Unsere Bilder wurden beim letzten Besuch Hermann Homes bei einer Veranstaltung des Betriebs-Maschinen-Dienstes im November 1965 aufgenommen.

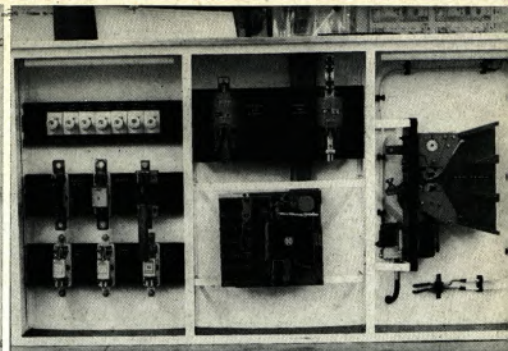




Schalttafel zur Erläuterung elektro-physikalischer Grundgesetze.



Tafel zur Darstellung des Stromverlaufs für die Fahrmotoren in Ellok bei Betätigung des Fahrschalters (links für eine 2achsige, rechts für eine 4achsige Lok). Der schwarze Knopf in der Mitte stellt jeweils den Fahrschalter dar.



Schaltschrank mit Sicherungen und Trennmesser (links), Maximalrelais und Überstromautomat (Mitte) sowie einem Hauptschütz (rechts).

Eine neue, wichtige Einrichtung für die Lokführer-Ausbildung

Fahr-Simulator für Elektro-Lokomotiven wurde beim Gemeinschaftsbetrieb fertiggestellt

Die Umstellung von der Dampflokomotive auf Diesellokomotive und Ellokomotive birgt natürlich nicht nur wirtschaftliche Vorteile in sich, sie wirft auch mancherlei Probleme auf. Eines dieser Probleme ist die Ausbildung der Lokführer. Bei der Dampflokomotive besaß der zukünftige Lokführer, der in der Regel bereits einige Jahre als Lokheizer tätig gewesen war, eine genügend lange Vorbereitungszeit zur Sammlung gründlicher Kenntnisse. Dabei verlangt die Erfassung der technischen Vorgänge bei einer Dampflokomotive wesentlich weniger Voraussetzungen als dieses bei Diesellokomotive und Ellokomotive der Fall ist.

Hierbei bestehen wieder zwischen Diesellokomotive und Ellokomotive Unterschiede. Die technischen Vorgänge beim Betrieb einer Diesellokomotive können allgemein leichter erfaßt werden als die „in“ einer Ellokomotive. Das kommt ganz einfach daher, weil einerseits heute vielfach schon bei den meisten allgemeine Kenntnisse über Vergaser- und Dieselmotoren vorhanden sind und andererseits alle anderen Vorgänge, abgesehen derjenigen im Flüssigkeitsgetriebe unserer Diesellokomotive, leichter verständlich sind bzw. anschaulich dargestellt werden können. Ganz anders liegt der Fall bei den Ellokomotiven. Bei diesen muß man sich ganz allgemein schon einmal mit den schwerer verständlichen physikalischen Begriffen von Spannung und Stromstärke bzw. Volt und Ampère vertraut machen. Die Vorgänge im Innern der Lok bleiben noch unvorstellbarer, nachdem man bekanntlich den elektrischen Strom normalerweise weder sehen, hören, riechen oder fühlen kann. Um diese Schwierigkeiten bei der Ausbildung der Lokführer für Ellokomotive zu überbrücken, wurden beim Betriebsmaschinendienst im Laufe der Zeit bereits eine ganze Reihe entsprechender Einrichtungen und Modelle entwickelt. Dabei sind besonders erwähnenswert:

eine Schalttafel zur Darstellung verschiedener el.-physikalischer Grundgesetze (siehe Abbildung 1)

eine schematische einfache Darstellung des Stromverlaufs für die Fahrmotoren der zweiachsigen und vierachsigen Ellokomotive bei Betätigung des Fahrschalters unter Berücksichtigung der verschiedenen Schaltmöglichkeiten

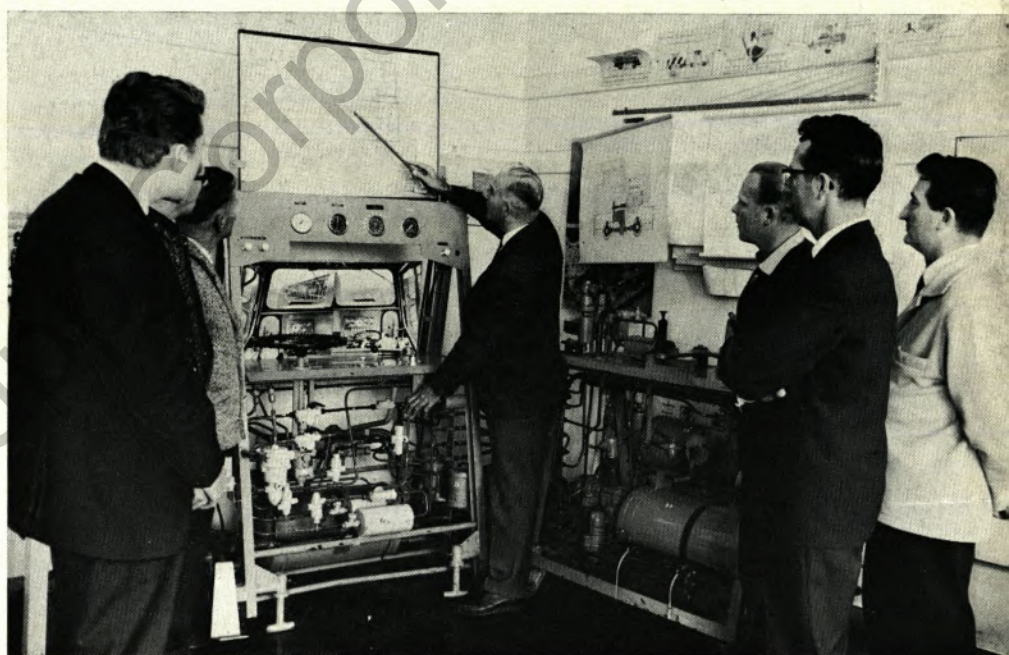
(siehe Abbildung 2)

ein Schaltschrank mit Schutzschalter, Schütz, Relais, Sicherungen und Trennmesser

(siehe Abbildung 3)

Diese Modelle sind zweifellos bereits gute Hilfsmittel, sie sind aber leider noch nicht als ausreichend anzusehen.

esse zur Verkaufsförderung jährlich Kurse für Lokführer und Wartungspersonal von Diesellokomotive ab. Sie hat zu diesem Zweck einen Führerstandstisch einer Diesellokomotive im Original aufgebaut (siehe Abbildung 4). An diesem Führerstandstisch kann der Schüler alle Schaltungen ausführen und zusätzlich auf einer darüber befindlichen Tafel erläutert



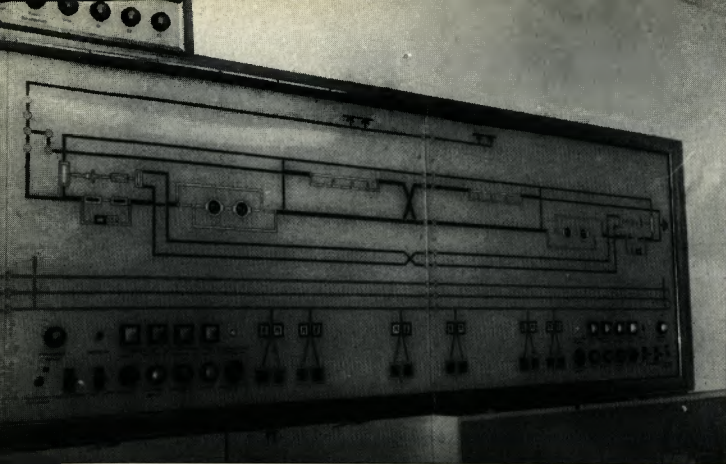
Unterricht an der Nachbildung eines Diesellokomotive-Führerstandes im Unterrichtsraum der Lokomotivfabrik Henschel. Die Schaltvorgänge werden zusätzlich vom Unterrichtenden an dem darüber angebrachten Schaltbild erläutert.

Anregungen für weitere Ausbildungseinrichtungen kamen von verschiedenen Seiten

Einen Hinweis auf noch vollkommenere Ausbildungshilfsmittel erhielt der Betriebsmaschinendienst erstmals bei der Firma Henschel, der Lieferfirma unserer 600-PS-Diesellokomotive. Die Lokomotivfabrik Henschel hält aus Gründen des Kundendienstes und nicht zuletzt auch in ihrem eigenen Inter-

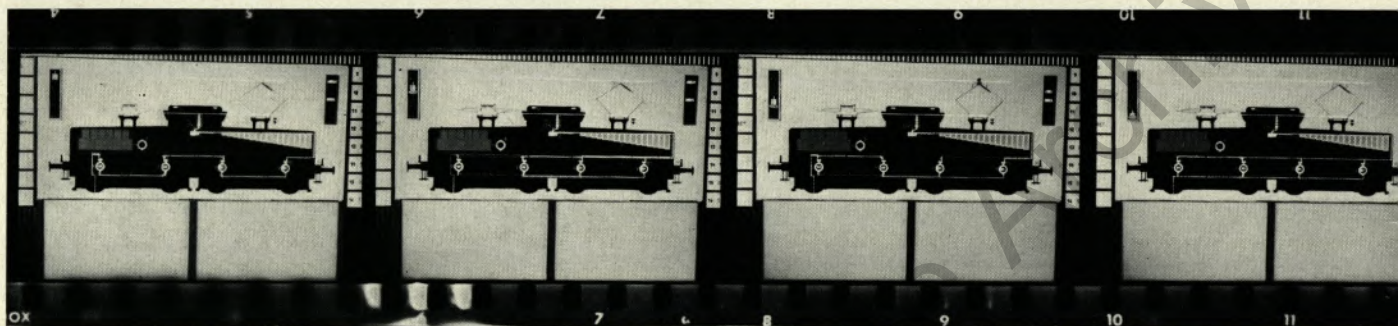
bekommen. Außerdem ist es damit möglich, praktisch nach Fehlern suchen zu lassen.

Später erhielten wir weitere Hinweise in bezug auf elektrische Triebfahrzeuge und Ellokomotive bei der Hamburger Hoch- und Untergrundbahn AG und bei der Deutschen Bundesbahn. Die Firma Kiepe, Düsseldorf, Lieferant aller Schaltanlagen unserer Ellokomotive, hat auf Bestellung für einen ihrer Kunden, die Hamburger Hoch- und Untergrundbahn AG, ein etwa 15 × 1,5 Meter großes Schaltbild eines U-Bahn-Doppelzuges geliefert, in welchem die einzelnen Schaltvorgänge beim Be-



Schaltbild eines halben Wagenzuges im Unterrichtsraum der Hamburger Hoch- und Untergrundbahn AG. Etwa $15 \times 1,5$ Meter große Wandtafel (im Bild nur die halbe Länge) zur Darstellung der einzelnen Schaltvorgänge durch Ausleuchten.

beiden Fällen neben vielen Vorteilen für unsere Verhältnisse auch ebenso viele Nachteile zu sehen. Da außerdem bei unseren Industriebahn-Lokomotiven für 600 Volt Gleichstrom Verschiedenes in technischer Hinsicht grundsätzlich anders ist, als bei den elektrischen Triebfahrzeugen bzw. Ellok der anderen Firmen, entschlossen wir uns, auf Grund der gemachten Beobachtungen selbst einen Fahr-Simulator für unsere Erfordernisse zu entwickeln und zu bauen. Nach fast zweijähriger Planungs- und Bauzeit steht er nun ab Januar 1967 dem Be-



tätigen des Fahrschalters ausgeleuchtet werden (siehe Abbildung 5). Für die Schüler ist zu diesem Zweck gegenüber dem Schaltbild ein Führerstand in Original-Größe aufgebaut. Zusätzlich kann der Lehrer von einem besonderen Schaltpult aus wissentlich Störungen in die gesamte Anlage schalten, wie sie in der Praxis auftreten können. Der Schüler muß in diesem Falle an Hand des großen Schaltbildes die Fehlerstelle erkennen bzw. die Fehlerursache suchen.

Schließlich hat die Deutsche Bundesbahn entsprechend ihrer Größe und der ebenfalls außergewöhnlich schnell vorgehenden Umstellung von Dampflok auf Ellok in den Unterrichtsräumen ihrer zwei Lokführerschulen für Ellokkführer in München und Troisdorf bei Köln die Aufbauten je einer Ellok mit allen Einrichtungen in Originalgröße von Fachfirmen aufstellen lassen. Auch bei diesen Einrichtungen werden die Schaltvorgänge in der Lok beim Betätigen des Fahrschalters in den vor dem Führerstand befindlichen bildlichen Darstellungen sichtbar gemacht; hier allerdings nicht als Schaltbild, sondern durch Ausleuchten ganzer Aggregate (siehe Abbildung 6).

Für diese Darstellungsweisen, durch die den Schülern die Schaltvorgänge sinnbildlich veranschaulicht werden, wendet man allgemein den Begriff „Fahr-Simulator“ an.

Gründliche Schulung der Lokführer macht sich bezahlt

Nachdem wir der festen Überzeugung sind, daß eine gründliche Schulung der Lokführer nicht nur notwendig ist, sondern sich auch in verschiedener Weise bezahlt macht, hielten wir es für richtig, beim Gemeinschaftsbetrieb, entsprechend seiner Größe und Bedeutung — immerhin werden zur Zeit für den Einsatz von 125 Lokomotiven 425 Lokführer beschäftigt — etwas Ähnliches zu

schaffen. Dabei schied ein weiterer Ausbau von Ausbildungshilfsmitteln für Diesellok schon wegen des bei EH bestehenden Zahlenverhältnisses von Ellok zu Diesellok mit z. Z. 103 : 22 von vornherein zugunsten der Ellok aus.

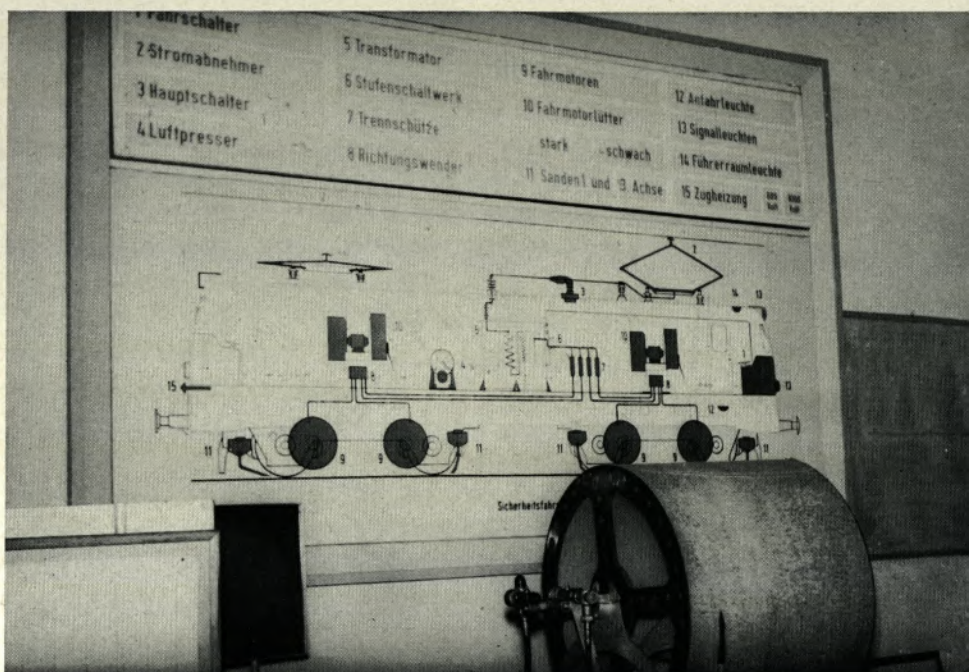
Fahr-Simulator wurde entsprechend den besonderen Anforderungen von EH selbst gebaut

Bei den besichtigten Fahr-Simulatoren für elektrische Triebfahrzeuge in Hamburg (Hamburger Hoch- und U-Bahn) und für Ellok in Troisdorf (DB) glaubten wir in

triebs-Maschinen-Dienst jederzeit als Ausbildungshilfsmittel zur Verfügung. Während die Abbildung 7 das ausgeleuchtete Schaltbild zeigt, ist in Abbildung 8 die Rückseite davon mit der Verdrahtung zu erkennen.

Auch bei diesem Fahr-Simulator hat der Unterrichtende die Möglichkeit, von einem besonderen Pult aus verschiedene Fehler einzuschalten und kenntlich zu machen. Da-

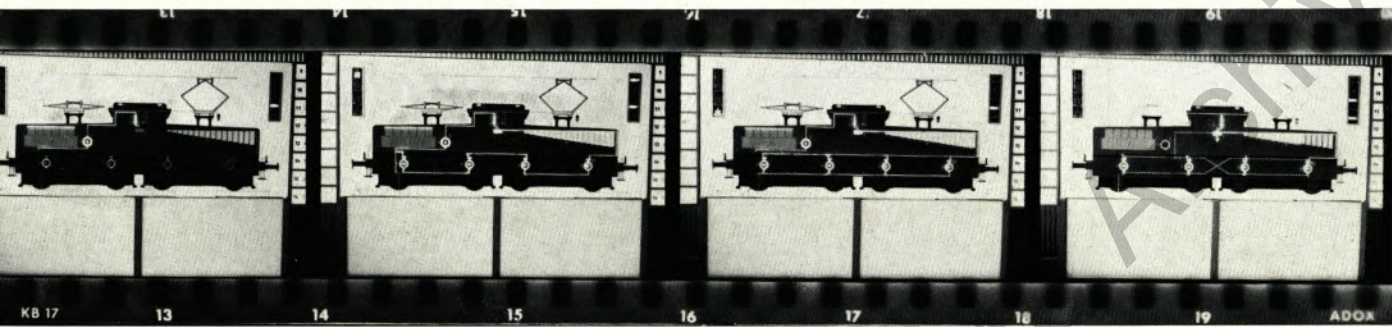
Sinnbildliche Darstellung der Schaltvorgänge in einer Ellok an einer ausgeleuchteten Tafel in der Lokführer-Schule der Deutschen Bundesbahn in Troisdorf bei Köln.



bei handelt es sich selbstverständlich ausschließlich um Störungen, wie sie immer wieder beim Betrieb unserer Ellok auftreten können. Besonders wichtig ist dabei, daß nicht nur der Stromverlauf in der Lok auf der bildlichen Darstellung sichtbar wird, sondern daß es auch gelungen ist, alle Meßinstrumente auf dem Führerstand der Lok zum Anzeigen zu bringen.

Mit Hilfe des neuen Fahr-Simulators können daher mit den Schülern folgende Übungen durchgeführt werden:

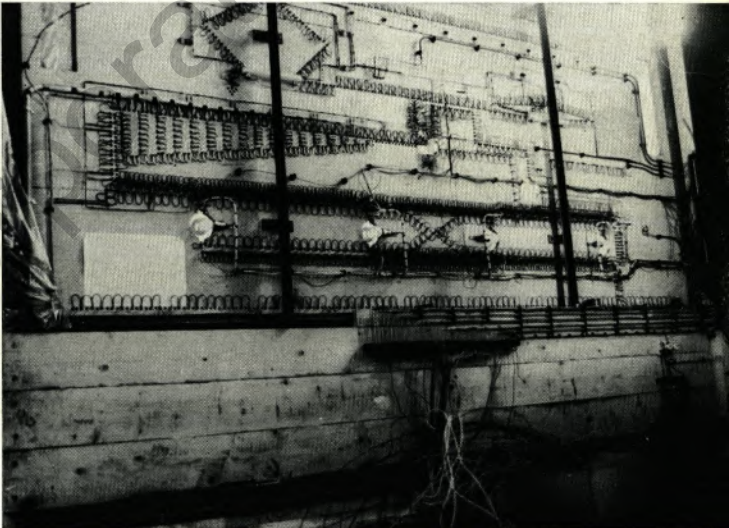
Der Fahr-Simulator von EH. Rechts im Bild die ED-Lok mit Aufgang zum Führerstand, in Bildmitte die Tafel mit dem Schaltbild, links das Pult zum Einblenden von Störungen durch den Unterrichtenden.



1. Erläutern des Stromverlaufs in der Lok bei den verschiedenen Schaltmöglichkeiten
2. Ständiges und richtiges Ablesen aller Instrumente während der Fahrt
3. Erkennen von Fehlern im Stromverlauf an Hand des Schaltbildes
4. Erkennen von Fehlern durch Ablesen der Meßinstrumente.

Gerade das rechtzeitige und richtige Erkennen von Mängeln kann unnötige Lok-Ausfälle verhüten und größeren Schäden vorbeugen. Nicht zuletzt haben wir nun auch die Möglichkeit, dem Reparatur- und Wartungspersonal wichtige Hinweise auf Fehlerquellen zu geben, um lange Verlustzeiten durch zeitraubende Fehlersuche zu ersparen.

Die Funktionen der unterschiedlichen Schaltungen sind auf dem Schaltbild immer genau zu erkennen.



Rückseite des „Lokbildes“ mit der Verdrahtung. Etwa 2000 Lämpchen (2 Volt), 4,5 km Kabel und 10 000 Lötstellen waren erforderlich.

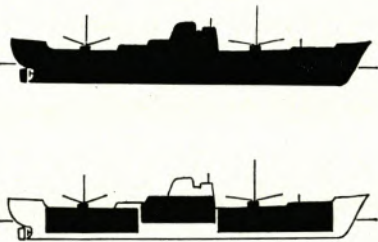
Welches ist der längste Kanal?



Kanäle wie der Panama- und der Suez-Kanal sind weitaus die bekanntesten und die verkehrsreichsten, auch die leistungsfähigsten. Doch nehmen sich der Suezkanal mit seinen 162 km oder der deutsche Mittellandkanal mit 325 km Länge nur bescheiden aus gegen den wenig bekannten, Gro-

ßen Kanal in China, der 1781 km lang ist und bereits im 13. Jahrhundert vollendet wurde. Er verbindet Peking mit Hangtschau. Seine Tiefe verringerte sich durch Schlamm allmählich auf 1,80 m, wird jedoch zur Zeit wieder ausgebaut.

Von der Größe der Schiffe



Meist wird die Größe eines Schiffes in Brutto-Registertonnen (BRT) angegeben, zuweilen aber auch im Netto-Raumgehalt (NRT). Die Brutto-Tonnage umfaßt alle im Schiffsrumpf liegenden Räume sowie alle festen Aufbauten. Der Netto-Raumgehalt umfaßt nur die Räume des Schiffes, die für die Beförderung von Fracht und Passagieren zur Verfügung stehen.

Der Wind trieb eine Eisenbahn



In England wurde 1870 eine Eisenbahn unterhalten, die vom Wind angetrieben wurde. Der Eisenbahnwagen besaß ein Segel. Immerhin wurde eine Strecke von 9 Kilometern in dreiviertel Stunden zurückgelegt, woraus sich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 12 km pro Stunde errechnen läßt. Gelegentlich blieb der Wagen auch stehen, wenn sich der Wind legte. Daher wurde bald wieder auf Dampfkraft übergegangen.

Auf die Belichtung kommt es an

Ergebnis unseres Fotowettbewerbs „Pflanzen, Blumen und Bäume“

Belichtung, Bildschärfe und Motiv sind entscheidend für die gute oder weniger gute Qualität eines Fotos. So war es auch wieder bei der Auswertung der Einsendungen zum dritten Fotowettbewerb unserer Werkszeitung. Das Thema „Pflanzen, Blumen und Bäume“ war diesmal wirklich nicht leicht, und wir nehmen an, daß deswegen die Zahl der Einsendungen gegenüber dem vorjährigen Wettbewerb etwas zurückgegangen ist. Dagegen hat die Qualität der Bilder, wie man bei der Betrachtung aller eingesandten Fotos feststellen kann, zugenommen. Der Jury gehörten in diesem Jahr Herr Dr. Binder,



Herr Georg Handkewitz zeigt mit seinem Foto „Alpendistel“ den zweiten Preis.

5 und 4 Punkten. Und nun dürfen wir Ihnen, liebe Leser, die Preisträger vorstellen:

Herr Heinz Kiel, Leiter des Sicherheitswesens, erhielt für sein Foto „Alpendistel“ den 1. Preis im Werte von 100,— DM.

Wie Herr Kiel uns erzählte, hat er das Bild in seinem letzten Urlaub, den er in der Schweiz verbrachte, aufgenommen. Mit einer Spiegelreflex-Kamera (Normalobjektiv) gelang ihm dieses in Belichtung und Schärfe hervorragende Foto auf einem Dia-Farbfilm. Von einem Zwischen-Negativ fertigte er selbst zahlreiche verschiedene Vergrößerungen an, von denen er die beste einsandte. Man sieht, auch ein Farbdia kann brillante schwarz-weiß Abzüge liefern. Herr Georg Handkewitz, Elektrowerkstatt Hafen Schwelgern, war mit seinem Foto „Sonnenblume“ der Gewinner des 2. Preises im Werte von 70,— DM. Auch diese ist ein einwandfrei belichtetes, scharfes und gut ausgefülltes Foto. Herr Rolf Müller, Fahrleitungsmeisterei, ist der Träger des 3. Preises im Werte von 40,— DM mit einem Foto unserer heimischen Distel. Die bizarren Formen, mit denen die Natur dies

Schriftleiter der Werkszeitung der HBAG, Herr Brink, Leiter der Fotoabteilung HBAG, und Herr Hol von der Betriebsvertretung EH an. Um eine Beeinflussung der

Preisrichter untereinander zu vermeiden, mußten sie die Bewertung unabhängig voneinander nach einem vorgesehenen Punktsystem vornehmen. Das Ergebnis war

dann auch eindeutig: Das Spitzenfoto erhielt 12 Punkte, das zweitbeste 10 und das an dritter Stelle stehende 9 Punkte. Dann folgen nicht prämierte Bilder mit 7, 6,

◀ Mit diesem Foto einer Alpendistel errang Herr Heinz Kiel auch in diesem Jahr wieder den 1. Preis unseres Wettbewerbs.

Unkrautpflanze ausgestattet hat, kommen auch auf seinem Bild ausgezeichnet zur Geltung.

Aufschlußreich ist die Feststellung, daß zwei unserer diesjährigen Preisträger bei früheren Fotowettbewerben der Werkszeitung bereits schon mal ausgezeichnet wurden. So errang Herr Müller vor zwei Jahren den 1. Preis, während Herrn Kiel, aktives Mitglied unseres Fotoklubs, auch im vergangenen Jahr der 1. Preis zuerkannt wurde. Das heißt zwar nicht, daß andere Einsender gegen die „Elite“ der bei EH beschäftigten Fotoamateure keine Chancen hätten. Die Namen anderer, uns bis dahin unbekannter Preisträger, beweisen es in jedem Jahr wieder.

Abschließend sei noch erwähnt, daß von verschiedenen Seiten die Bitte an uns herangetragen wurde, das Thema eines Fotowettbewerbs doch früher als in der Juli/August-Ausgabe bekanntzugeben, damit jeder mehr Zeit habe, das beste Foto zu schießen. Wir werden uns diese Anregung überlegen, äußern unsererseits aber gleichzeitig die Bitte an alle EH-Fotofreunde, der Redaktion Vorschläge für Themen weiterer Fotowettbewerbe zu machen. Die Schriftleitung erwartet Ihre Zuschriften.



Blumenmotiv, daß er zu den triebes gehört. Er erhielt dafür

Auch Herr Rolf Müller beweist erneut, daß er die Fähigkeit hat, ein gutes Motiv zu erkennen. Für seine heimische Distel bekam er den dritten Preis.

**Neue
Arbeitsstätte
für
Arbeitsschutz
der Hütten-
und
Walzwerks-
berufs-
genossen-
schaft
eröffnet**



Das Gebäude der neuen Schulungsstätte für Arbeitsschutz in Essen an der Ottilienstraße.

**Vorbeugen
ist
besser
als
heilen!**

Am 10. Januar 1967 eröffnete die Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, Träger der gesetzlichen Unfallversicherung für die eisenschaffende Industrie, der auch Eisenbahn und Häfen angehört, in Essen ihre neue Schulungsstätte. Der Gesetzgeber hat die Berufsgenossenschaften im Unfallversicherungs-Neuregelungsgesetz aus dem Jahre 1963 verpflichtet, ihre Arbeit auf dem Gebiete der Unfallverhütung zu intensivieren und insbesondere die in den Betrieben mit der Durchführung der Unfallverhütung betrauten Personen in der erforderlichen Weise auszubilden.



Für die Lehrgänge stehen zwei große, moderne Schulungsräume zur Verfügung.

Für die Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft ist diese nun im Gesetz zur Auflage gemachte Ausbildung jedoch nichts Neues. Bereits seit mehr als 9 Jahren hat sie in Gelsenkirchen in gemieteten Räumen eine Schulungsstätte unterhalten und mehr als 10 000 Männer aus der Hüttenindustrie in Lehrgängen mit den Problemen einer modernen Unfallverhütung vertraut gemacht. Um diese Arbeit zu aktivieren und auch die erforderlichen Wiederholungs- und Aufbaulehrgänge durchführen zu können, wurden jetzt in zentraler Lage der Stadt Essen zwei moderne Unterrichtsräume, verbunden mit einer Pausenhalle und einem Erfrischungsraum sowie einer Sammlung von Demonstrationsmaterial als Lehrmittelschau, geschaffen. Die Unterweisungen werden dort von einem hauptamtlichen Schulungsleiter und mehr als 50 Fachleuten aus Forschungsinstituten und Industrie durchgeführt.

Erziehung zum „Gefahrenbewußtsein“

Anläßlich der Eröffnung wurde der Werkspresse in den vorbildlich eingerichteten, vollklimatisierten Räumen Gelegenheit gegeben, sich von dem Geleisteten zu überzeugen und sich über die Aufgaben und Ziele zu informieren. Die Aufwendungen der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft für die Unfallverhütung sind seit 1956 ständig gestiegen. Betrug die Kosten hierfür 1956 rund 360 000,— DM, so waren es 1961 bereits 685 000,— DM und 1965 sogar 1 438 000,— DM. In zehn Jahren haben sich damit die Aufwendungen fast verfünffacht. In ihrer Lehrmethode geht die Schulungsstätte davon aus, daß Theorie und Praxis im guten Verhältnis gemischt sein müssen. Dies erreicht man dadurch, daß die theoretische Unterweisung in erster Linie durch die hauptamtlichen Lehrer vorgenommen wird, während die Dozenten ihre Erfahrungen aus der Praxis der Betriebe vermitteln. Um die Schulung möglichst gezielt durchführen zu können, werden die Lehrgänge nach der betrieblichen Stellung und Tätigkeit der Lehrgangsteilnehmer ausgerichtet. So werden Lehrgänge für Führungskräfte (In-

genieure), Aufsichtskräfte (Meister und Vorarbeiter) und Sicherungsbeauftragte abgehalten. Diese Gliederung wird noch fortgesetzt, indem den verschiedenen Eigenarten der Betriebe Rechnung getragen wird. Im Gesetz heißt es, daß alle mit der Durchführung der Unfallverhütung betrauten Personen ausgebildet werden müssen. Das sind allein im Bereich der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft mindestens 3000 Ingenieure, 6000 Meister, 12 000 Vorarbeiter und 7000 Sicherheitsbeauftragte, also mehr als 28 000 Personen.

Wie unterweist man nun Menschen über Unfallverhütung? Zunächst gilt es, sich über das Wesen eines Unfalls überhaupt klar zu werden. Der Betroffene hat nicht, wie er selbst in den meisten Fällen erklären würde, „Pech“ gehabt, sondern der Unfall wird durch das zufällige Zusammentreffen von mehreren Unfallursachen ausgelöst. Was aber sind diese Unfallursachen? Schlicht und einfach gesagt sind es Fehler, indem also das Falsche getan, bzw. das Richtige unterlassen wird. Jeder von uns macht täglich mehrere solcher Fehler, vielleicht 10, viel-

leicht 100. Weil wir uns aber der Menge unserer eigenen Fehler meistens nicht voll bewußt werden, und weil insbesondere die einzelnen Fehler nur äußerst selten zu einem Unfall führen, nehmen wir sie nicht ernst. Im Gegenteil, wir halten uns oft für klug, wenn wir nach dem Satz leben: Man kann alles machen, darf sich nur nicht erwischen lassen: Und wenn es dann irgendwann doch einmal schief geht, wenn der Unfall passiert ist, dann empfindet man das eben als Pech. Gegen Pech kann man aber bekanntlich nichts machen, ebenso wenig wie man das Glück zwingen kann.

Es gilt also, verständlich und einleuchtend herauszuarbeiten, daß und wie Unfälle verursacht werden und nichts mit Pech, also einer schicksalsbedingten Gegebenheit, zu tun haben.

Das Ziel der berufsgenossenschaftlichen Ausbildung auf dem Gebiete der Unfallverhütung ist, das erforderliche Wissen um diese Zusammenhänge zu vermitteln und guten Willen, gestützt auf größere Einsicht, zu aktivieren, um der Geißel Unfall mit Erfolg wehren zu können.



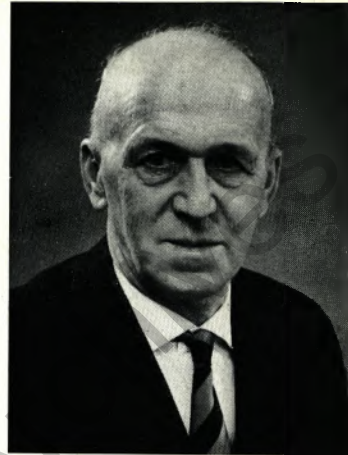
Eine Wandelhalle mit einem Teil der Lehrmittel-Sammlung.

Unsere Jubilare

Auf eine 50jährige Werkszugehörigkeit blickt am 1. März 1967 Wilhelm Rüger, Eisenbahn-Nord, zurück.

Der Jubilar, der heute in Duisburg-Beeck, Am Beeckbach 24, wohnt, wurde am 26. Januar 1903 in Bochum geboren. Nach seiner Schulentlassung kam er als Belegschaftsmitglied zur August Thyssen-Hütte. Er wurde im Hafen Schwelgern beschäftigt. Dort arbeitete er bis zum Jahre 1934. Dann wurde er beim Eisenbahnbetrieb-Nord als Rangierer eingesetzt. Von Dezember 1943 bis August 1962 war er als Rangiermeister tätig, und seitdem versieht er den Dienst eines Weichenwärters.

Der Jubilar ist ein zuverlässiger und fleißiger Mitarbeiter, der allgemein geschätzt wird.

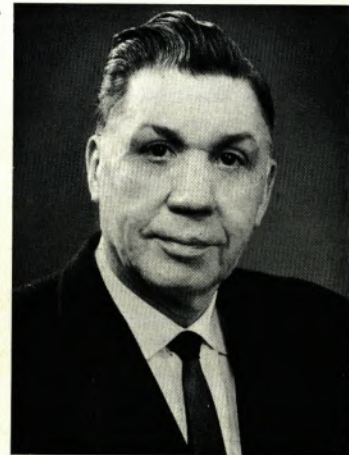


Am 19. April 1967 feiert Herr Karl Walter, Signalmeisterei, sein 50jähriges Dienstjubiläum.

Der Jubilar stammt aus Duisburg-Meiderich, wo er am 22. März 1903 geboren wurde. Er wohnt heute in Hamborn, Halskestraße 58.

Nach seiner Schulentlassung entschied er sich für die Schlosserlehre. Er trat am 19. April 1917 als Schlosserlehrling bei der Mechanischen Werkstatt ein und wurde nach Lehrabschluß als Schlosser weiterbeschäftigt.

In seinem Dienst zeichnet sich Herr Walter durch Fleiß und Zuverlässigkeit aus. Er ist deshalb ein sehr geschätzter Mitarbeiter in der Signalmeisterei. Als werksverbundener Mann ist er Mitglied der Jubilarenvereinigung. In der Freizeit gehört seine Liebe dem Garten; auch liest er gern ein gutes Buch.



Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blickt zurück:

Johann Humbert
Lokführer
BM.-Dienst-Nord
eingetreten: 16. 4. 1927



25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Lokführer Fritz Hill, BM.-Dienst-Süd (17. 3. 1942)
Abteilungs-Vorsteher Heinz Christ, Lagerverwaltung (1. 4. 1942)
Kaufmännischer Angestellter Arno Kraus, Rechnungswesen (1. 4. 1942)
Schlosser Heinrich Lokan, Signalmeisterei (1. 4. 1942)
Schlosser Walter Merl, Signalmeisterei (1. 4. 1942)

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Mehmet Necati Kul, Eisenbahn-Nord
mit Ummahan Özakcay
am 23. 9. 1966

Günther Manderscheid, Eisenbahn-Nord
mit Barbara Peschel
am 14. 10. 1966

Rehber Türkyilmaz, Bauabt.-Oberbau-N.
mit Latife Öztürk
am 22. 10. 1966

Elke Preuss, Belegschaftsabteilung
mit Dieter Halfmann
am 27. 10. 1966

Erwin Blech, Hafen Schwelgern
mit Helga Dreher
am 4. 11. 1966

Mustafa Kavak, Eisenbahn-Nord
mit Fatma Dural
am 29. 11. 1966

Nachwuchs kam an:

Fatma, 15. 9. 1966
Davut Er, Eisenbahn-Nord

Ali, 18. 9. 1966
Duran-Dede Ekecik, Eisenbahn-Nord

Francesco, 19. 9. 1966
Chiarino Sanna, Eisenbahn-Nord

Mevlûde, 2. 10. 1966
Hüseyin Kocal, Eisenbahn-Nord

Selahattin, 3. 10. 1966
 Recep Yerlikaya, Eisenbahn-Nord
 Serma, 6. 10. 1966
 Musa Cetindag, Eisenbahn-Nord
 Gülten, 11. 10. 1966
 Hüseyin Kaygin, Eisenbahn-Süd
 Ayse, 5. 11. 1966
 Durmus-Ali Korkmaz, Eisenbahn-Süd
 Petra, 6. 11. 66
 Margarete Slomiany, Verwaltung
 Birgit, 6. 11. 1966
 Josef Hlobik, Eisenbahn-Süd
 Birgit, 7. 11. 1966
 Heinrich Sanders, EBW
 Hayati, 10. 11. 1966
 Erdogan Erdeger, Eisenbahn-Nord
 Anja, 10. 11. 1966
 Horst Reschetzke, Eisenbahn-Nord
 Martina, 11. 11. 1966
 Johannes Döppers, Eisenbahn-Nord
 Michael, 14. 11. 1966
 Helmut Docter, Eisenbahn-Nord
 Paschalina, 19. 11. 1966
 Christos Papanikolaou, Eisenbahn-Nord
 Birgit, 21. 11. 1966
 Werner van Kesteren, Bauabteilung
 Thomas, 30. 11. 1966
 Werner Keienburg, Eisenbahn-Nord
 Thomas, 30. 11. 1966
 Helmut Kurek, Organisation
 Holger, 1. 12. 1966
 Udo Keller, Organisation

Ayten, 2. 12. 1966
 Hasan Yazici, Eisenbahn-Nord
 Claudia, 11. 12. 1966
 Adalbert Walkiewicz, Betr.-Masch.-
 Dienst-Nord
 Andrea, 12. 12. 1966
 Herbert Fischer, Eisenbahn-Süd
 Frank, 20. 12. 1966
 Franz Pacynski,
 Betr.-Masch.-Dienst-Süd
 Petra, 23. 12. 1966
 Wolfgang Drost, Betr.-Masch.-
 Dienst-Nord

Geburtstag:

Michael Spillecke, früher Betr.-Assistent
 geb. 28. 3. 1887 (80 Jahre)
 wohnhaft: DU-Beeck, Am Kamannshof 7
 Adalbert Cieplik, früher Weichensteller
 geb. 9. 4. 1887 (80 Jahre)
 wohnhaft: DU-Meiderich, Haferackerstr. 3
 Christian Lange, früher Schreiner
 geb. 13. 4. 1887 (80 Jahre)
 wohnhaft: DU-Beeck, Friedrich-Ebert-
 Straße 309
 Gustav Manzer, früher Rottenführer
 geb. 28. 4. 1887 (80 Jahre)
 wohnhaft: DU-Hamborn, Overbruckstr. 20

Todesfälle:

Julius Holdermann, El.-Schweißer, EBW
 geb. 19. 12. 1903
 geb. 29. 12. 1903

Franz Kumpf, Pensionär
 früher Stellwerkswärter
 geb. 25. 11. 1887
 gest. 1. 11. 1966
 Hermann Lucas, Pensionär
 früher Lokführer
 geb. 27. 10. 1898
 gest. 6. 11. 1966
 Johann Koscielny, techn. Angestellter
 Z.B.Ü.
 geb. 14. 5. 1902
 gest. 27. 11. 1966
 Karl Wolsing, Pensionär
 früher Verkehrsabfertiger
 geb. 20. 5. 1895
 gest. 2. 12. 1966
 Franz Kanzer, Pensionär
 früher Weichensteller
 geb. 10. 10. 1885
 gest. 8. 12. 1966
 Hermann Home, Pensionär
 früher Betr.-Chef
 geb. 11. 2. 1891
 gest. 10. 12. 1966
 Albert Sorge, Pensionär
 früher Streckenwärter
 geb. 9. 5. 1894
 gest. 12. 12. 1966
 Ignaz Weinberg, Pensionär
 früher Bahnarbeiter
 geb. 25. 7. 1888
 gest. 23. 12. 1966



Mit einem Pegelstand von über 9,50 Meter am Ruhrorter Pegel reagierte Vater Rhein Mitte Dezember auf die seit Jahren regnerischsten Herbstmonate. Während der Wasserspiegel im Hafen Schwelgern noch gut 70 Zentimeter unter dem Scheitel der Kaimauer blieb, wurde das Gelände des Nordhafens in Ruhrort teilweise überspült. Auch unsere Gleise an den Verladeeinrichtungen im Nordhafen lagen an einigen Stellen im Wasser. Größere Schäden, die Betriebsstillegungen verursacht hätten, wurden jedoch zum Glück verhindert, da das Hochwasser schon nach kurzer Zeit wieder abließ.



Der Rhein führte Hochwasser

EH-MITTEILUNGEN

Lohnüberweisungen im Jahre 1967

Bis Dezember 1967 stehen die Löhne an folgenden Tagen bei den Banken bzw. Sparkassen zur Verfügung:

Freitag, den 10. 2. 1967, Lohn für Jan. 1967
Freitag, den 10. 3. 1967, Lohn für Febr. 1967
Mittwoch, den 12. 4. 1967, Lohn f. März 1967
Donnerstag, d. 11. 5. 1967, Lohn f. April 1967
Montag, den 12. 6. 1967, Lohn für Mai 1967
Mittwoch, den 12. 7. 1967, Lohn f. Juni 1967
Donnerstag, d. 10. 8. 1967, Lohn f. Juli 1967
Montag, den 11. 9. 1967, Lohn für Aug. 1967
Mittwoch, d. 11. 10. 1967, Lohn f. Sept. 1967
Freitag, den 10. 11. 1967, Lohn f. Okt. 1967
Dienstag, den 12. 12. 1967, Lohn f. Nov. 1967

Bücher, Bilder und Schallplatten für den Eisenbahnfreund

Neue Lektüre für große und
kleine »Eisenbahner«

Adieu Dampflo

unter diesem Titel erschien ein Bildband im Großformat mit über achtzig Meisteraufnahmen von Jan-Michel Hartmann. Die ganze Romantik der Dampflokomotive kommt aus den lebendigen, teilweise farbigen Fotos zum Ausdruck. Auch das vielfältige Milieu des Dampfbetriebes kommt nicht zu kurz: die Kohlenbansen und Wasserkranne, der Heizer mit der Ölkanne oder der brotzeitmachende Maschinist der Kleinbahn.

Jean-Michel Hartmann, Text Karl-Ernst Maedel: Adieu Dampflo, 102 Seiten, Halbleinen, 24,— DM. Franckh'sche Verlagshandlung, 7 Stuttgart 1, Postfach 640.

Die eiserne Schlange

hat Ronald Hardy sein beinahe durch Zufall entstandenes Buch überschrieben, das auf einem Tagebuch über den Bau einer Eisenbahn in Ostafrika beruht. Durch Zufall kam der Autor auf die Spur des alten Tagebuches, ergänzte seine Berichte durch zahlreiche eigene Recherchen und ließ damit eine spannende Schilderung des abenteuer-

lichen Bahnbaues im 19. Jahrhundert entstehen.

Ronald Hardy: Die eiserne Schlange 300 Seiten mit 15 Abbild., 28,— DM. Verlag Orell-Füssli, CH 8000 Zürich.

Die letzten Dampflokomotiven der DB

die zum Teil noch durch Deutschland dampfen, zum Teil schon auf dem Abstellgleis zur letzten Reise, der Fahrt zum Schrottplatz, bereitstehen, sind von Horst J. Obermayer in diesem Büchlein noch einmal liebevoll zusammengestellt. Der Eisenbahnfreund erfährt alles Wissenswerte über die Einsatzbestände und das Schicksal der letzten 42 Dampflokomotiv-Baureihen der Bundesbahn.

Horst J. Obermayer: Die letzten Dampflokomotiven der DB, 84 Seiten mit 42 großenteils ganzseitigen Fotos, broschiert mit festem Pappband, 15,— DM. J. Schmidt-Verlag, 7134 Knittlingen, Postfach 1.

Das neue Universum

Band 83, berichtet auch in seinem neuen Jahrgang über die großen Abenteuer unserer Zeit in Wissenschaft und Technik. Zu ihnen gehört auch die Fahrt der ersten fahrplanmäßigen Züge mit 200-km/h-Geschwindigkeit, »Triumph auf der Schiene«, ermöglicht durch die elegante und leistungsstarke Schnellzuglokomotive E 03.

Das neue Universum 83, 460 Seiten mit zahlreichen teils farb. Bildern, Leinen 19,80 DM. Union-Verlag, 7 Stuttgart.

1 C 1 — Entstehung und Verbreitung der Prärie-Lokomotiven

eine Enzyklopädie über die bekannte Lokomotivbauart, Fortsetzung einer Serie, die bereits die 1-D-1- und die 2-C-1-Typen behandelt hat. Alle Einzelheiten und zahlreiche technische Details sind beschrieben.

Wolfgang Messerschmidt: 1 C 1 — Entstehung und Verbreitung der Prärie-Lokomotiven, 120 Seiten mit 48 Abbildungen im Text und 32 Kunstdrucktafeln mit 95 Schwarz-Weiß-Fotos, broschiert, 9,80 DM. Franckh'sche Verlagshandlung, 7 Stuttgart 1, Postfach 640.

Old Look und die schönsten Dampflokomotiven

der Gegenwart bringen zwei Seiten von Farbbildern zu je acht Stück, die als Postkarten, aber auch zur Wanddekoration oder zur Zierde von Eisenbahnalben geeignet sind. Während die Serie der neueren Dampflokomotiven Farbfotografien zeigt, sind die Oldtimer nach Zeichnungen reproduziert, die in allen Einzelheiten und auch in der Farbgebung den Originalen entsprechen.

Oldlook und die schönsten Dampflokomotiven, jede Serie zu acht Postkarten in Geschenkkassette, 2,80 DM. Redactor Verlag, 6 Frankfurt am Main 50, Höllbergstraße 35.

Mit Dampf bergauf

fahren die Züge, deren Geräusche eine neue Schallplatte widergibt. Diese »Musik« für Eisenbahnfreunde bringt die Fahrgeräusche von Güterzug-, Personenzug- und Schnellzuglokomotiven und eignet sich auch gut als akustische Kulisse für den Modellbahnbetrieb.

Walter Schier, Schallplatte »Mit Dampf bergauf«, Langspielplatte, 17 cm, 45 U/min., 7,80 DM. Verlag Wolfgang Zimmer, 6239 Lorschbach, Postfach 6.

Englische Dampflokomotiven in Farben

heißt ein Buch von O. S. Nock, das die faszinierende Entwicklung der Dampflokomotive von den ersten Anfängen mit der Puffing-billy bis zur modernen Schnellzuglokomotive in England an Hand von nahezu zweihundert farbigen Handzeichnungen lebendig werden läßt. Über alle interessanten Einzelheiten informiert ein umfangreicher Begleittext.

O. S. Nock: Englische Dampflokomotiven in Farben (aus dem Englischen übersetzt von W. Trüb), 192 farb. Abbildungen, 18,50 DM. Verlag Orell-Füssli, CH 8000 Zürich.

Eisenbahnferien in der Schweiz

will dieses neue Buch vermitteln. Es führt dabei weg von den Magistralen, erschließt die ungezählten Schönheiten am Rande der großen Verkehrswege der Schweiz und gibt eine Menge wertvoller Tips für den Eisenbahntouristen.

George Behrend: Eisenbahnferien in der Schweiz, aus dem Englischen, 159 Seiten, 45 Fotos, 15 Pläne und Profile, 19,80 DM. Verlag Orell-Füssli, CH 8000 Zürich.

Lokomotiven der Königlich- Württembergischen Staatseisenbahnen

stellt das erste einer neuen Reihe von Eisenbahnbüchern vor, in der Typenskizzen und Schnitte von Fahrzeugen der deutschen Eisenbahnen veröffentlicht werden sollen. Dem Büchlein über die württembergischen Eisenbahnen soll jährlich ein weiteres folgen. Es bringt jeweils neben den Typenskizzen auch einen Überblick über die geschichtliche Entwicklung des Fahrzeugbaues der einzelnen Länder.

Dr.-Ing. Born und Ing. Hans J. Obermayer: Lokomotiven und Wagen der Königlich-Württembergischen Staatseisenbahnen, 32 Seiten mit 35 Zeichnungen und 5 Tabellen, kartoniert, 7,80 DM. Franckh'sche Verlagshandlung, 7 Stuttgart 1, Postfach 640.

Bestellungen sind direkt an die einzelnen Verlage zu richten.

Wir alle erleben es wohl des öfteren, daß im beruflichen Alltag einem Mitarbeiter oder Vorgesetzten „der Kragen platzt“. Explodiert dann auch noch der Angegriffene, entsteht eine intensive Auseinandersetzung, in der einer am anderen vorbeiredet, da erregte Menschen nur selten in der Lage sind, objektiv zu denken.

Es ist nun die Frage: Sollen wir lieber Auseinandersetzungen aus dem Wege gehen und den täglichen Ärger stillschweigend verarbeiten? Das wäre falsch; denn jeder Mensch, der die Vielfalt der belastenden Dinge des Alltags in sich hineinfrißt, entwickelt sich unweigerlich zu einem Duckmäuser, der sich alles gefallen läßt und dem deshalb immer mehr zugemutet wird. Er degradiert sich damit selbst sehr rasch zu einem gequälten und getretenen Sündenbock, der unablässig neue Spitzen und Schikanen zu kauen bekommt, ohne damit jedoch innerlich auf die Dauer fertig werden zu können.

Die richtige Form, sich mit den Ärgernissen des beruflichen Daseins ohne Kraftvergeudung und ohne Schaden auseinanderzusetzen, verlangt allerdings nicht nur Selbstbeherrschung, sondern auch etwas Mut. Die Regeln sind denkbar einfach: Alles, was uns im Rahmen unseres betrieblichen Tagesablaufs mißfällt, aufregt oder kränkt, unterziehen wir einer eingehenden gedanklichen Untersuchung auf Inhalt und Wichtigkeit. Betrachten wir es dabei objektiv und selbstkritisch von verschiedenen Seiten — dann verschwindet schon sehr viel Quälendes ganz von selbst. Bei Nebensächlichkeiten, wie beispielsweise der ärgerliche Dialekt eines Mitarbeiters oder die unser Mißfallen erregende hypermoderne Kleidung eines Vorgesetzten und ähnliches mehr, sollten wir uns notfalls zur Toleranz zwingen — so lange, bis wir uns daran gewöhnt haben, daß uns solche Eigenheiten nichts angehen. Was übrigbleibt, muß so schwerwiegend sein, daß es sich wirklich zu einem Ballast auszuwachsen droht. Das allerdings dürfen wir dann nicht mehr schlucken. Also sprechen wir es aus. Wenden wir uns aber dabei immer an die richtige Adresse; krumme Wege hinterherum sind unwürdig, feige und — nutzlos. Haben wir also zum Beispiel einen Mitarbeiter, der unsere Nerven damit strapaziert, daß er uns ständig verspottet, über den Mund fährt, uns lächerlich machen will oder auf andere Weise herabwürdigen und zu plagen versucht, so sagen wir ihm in aller Ruhe und Freundlichkeit: „Ich verstehe nicht, warum Sie so mit mir umgehen. Sie haben dazu keinen Anlaß und kein Recht. Ich ersuche Sie deshalb, dies zu unterlassen. Tun Sie es nicht, dann wissen Sie jetzt wenigstens, wie ich darüber denke und daß Sie mich damit kränken!“ Vielleicht war dem Mitarbeiter die Tragweite seines Gehabes bisher gar nicht voll bewußt, oder er hielt uns für einen geduldigen Schuttabladeplatz, der nichts übelnimmt. Ändert er sich trotzdem nicht, so ist er ein absichtsvoll boshafter Mensch und den straft man am wirksamsten durch vollkommenes Nichtbeachten. Das entzieht seinen Anpöbeleien am sicher-

sten den Boden. Wir selbst aber haben bei allem, was er noch tun mag, die bruhigende Gewißheit, daß wir ihm unsere Meinung gesagt haben — ohne ihn zu verletzen und dadurch seiner Gegnerschaft Fundament und Nährboden zu geben. Ein anderes Beispiel: Es treffen uns Vorwürfe oder ein Tadel unseres Vorgesetzten. Haben wir wirklich einen Fehler gemacht, verzichten wir auf Ausreden. Wehren wir auch der Versuchung, aufzubrausen, denn der Vorgesetzte erfüllt mit seiner Rüge lediglich seine Pflicht. Sagen wir wahrheitsgemäß: „Es tut mir leid, daß etwas schiefgegangen ist. Ich werde nächstes

Ärger schlucken – oder explodieren ?

Mal besser aufpassen!“ Das erleichtert beide! Traf uns eine Zurechtweisung dagegen offensichtlich zu Unrecht, so ist auch dies kein Grund, „Krach zu schlagen“ oder sich in eine „beleidigte Leberwurst“ zu verwandeln. Stellen wir sachlich und höflich die Tatsachen klar und erklären wir ganz offen, wie uns zu Mute ist: „Ich will gerne für das eintreten, was ich verschulde. Aber wenn Sie mich für etwas verantwortlich machen, wofür ich nichts kann, dann ärgert mich das und zerstört mir die Arbeitsfreude!“

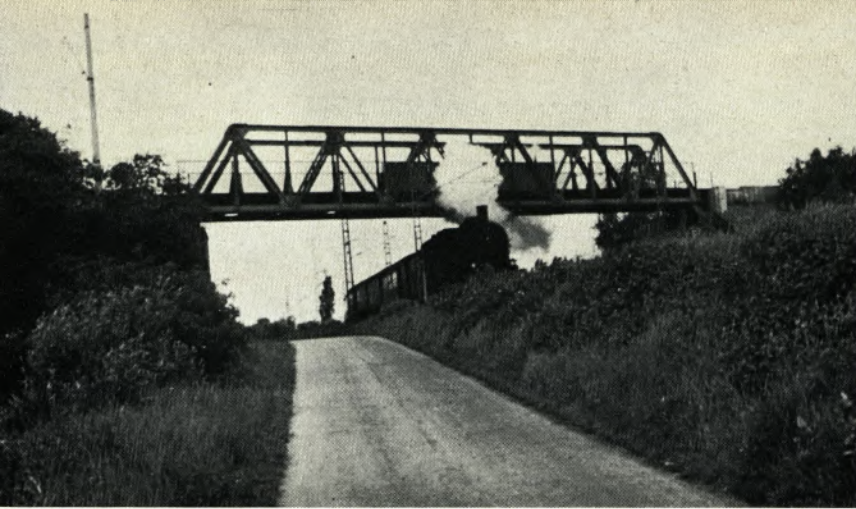
Gelingt es uns auf diese Art und Weise, uns gegenüber den Nadelstichen des Alltags tolerant, aufrichtig, sachlich und ruhig zu verhalten, so bleibt nur noch ein kleiner Schritt, um auch mit jenen fertig zu werden, die „explosiv“ geblieben sind — weil sie einfach nicht einsehen wollen, daß sie sich da-

mit ihr eigenes Grab auf dem Weg über Magengeschwür, Herzinfarkt oder Nervenzusammenbruch schaufeln. Unsere beste Waffe bei ihren Angriffen: Schweigen — so schwer uns dies auch fallen mag. Dann verpufft der ganze Aufwand unseres Gegners ins Leere. Nicht umsonst sagt der Volksmund: „Zum Streiten gehören immer zwei.“ Weigern wir uns demonstrativ, der zweite zu sein, und es wird uns überraschen, wie schnell dem andern das Pulver der Erregung ausgeht. Sehen wir ihm dabei noch ganz offen ins Gesicht, hält er nicht selten beschämt inne. Andernfalls lassen wir ihn stehen und legen ihm erst später, wenn er sich beruhigt hat, unsere Ansicht über die umstrittene Angelegenheit und sein rüdes Verhalten dar. Ist er auch dafür nicht empfänglich, so ist es am besten, diesen Mitarbeiter durch völliges Ignorieren oder — falls es sich um unseren direkten Untergebenen handelt — durch betonte Beschränkung auf das sachlich und unumgänglich Notwendige in seine Grenzen zu weisen. An einer nicht vorhandenen Reibungsfläche kann sich niemand auf die Dauer reiben.

Haben wir das Pech, daß unser Vorgesetzter zu den Charakteren gehört, die ständig „sich gehenlassen“, so können und sollen wir selbstverständlich ihm gegenüber nicht genauso reagieren, denn schließlich ist es unsere Pflicht und Aufgabe, mit ihm zum Wohle des Betriebes zusammenzuarbeiten. Quält er uns aber mit seinem explosiven Verhalten, so ist auch hier der gerade Weg der beste. Bitten wir ihn um ein Gespräch unter vier Augen. Erklären wir ihm dann in aller Ruhe, daß wir bereit seien, Kritik und Tadel für Fehlleistungen zu akzeptieren, Ratschläge anzunehmen und um ständige Besserung unserer Leistung bemüht zu sein — daß wir aber ein „Herunterputzen“ und Demütigen auf die Dauer nicht ertragen könnten. Sagen wir wahrheitsgemäß, daß dies unseren Arbeitsgeist, unser Wohlbefinden und unsere Menschenwürde sehr belastet. Vielleicht hielt er seine Handlungsweise bisher auch nur für ein „geradliniges Vorgehen“ oder „gutmütiges Poltern“ oder glaubte fälschlicherweise, wir seien ein grober Klotz, auf den ein grober Keil gehöre. Nun aber kennt er unsere Ansicht, und es wird wohl kaum einen Vorgesetzten geben, der dann noch durch weitere Unbeherrschtheiten Gefahr laufen möchte, einen offensichtlich guten und aufrichtigen Mitarbeiter zu verlieren.

In allen Situationen liegt es also an uns, die Voraussetzungen für ein ausgeglichenes und gesundes Betriebsleben zu schaffen. Genau das ist es auch, was Ärzte und Psychologen meinen. In unseren Betrieben sollten zum allseitigen Wohle die Choleriker und die Duckmäuser langsam aber sicher aussterben und an ihrer Stelle tolerante, beherrschte, disziplinierte, sachliche und mutige Menschen zum Vorschein kommen — Mitarbeiter und Vorgesetzte, die im Schweigen, Reden und Handeln stets ein Bild ihrer inneren Reife zeigen.

F. L. Vytrisal



Ein kleines Kapitel EH-Werks Geschichte:

Die Grubenanschlußbahn für den Schacht Lohberg

Bis zu Beginn dieses Jahrhunderts erfuhr das Grubenfeld Deutscher Kaiser eine erhebliche Ausweitung nach Norden. Die außerordentliche Gewerkschaftenversammlung vom 12. 12. 1903 beschloß daher eine Teilung des Feldes Deutscher Kaiser. Aus dieser Teilung ging unter anderem die Gewerkschaft Hiesfeld 32 (später Gewerkschaft Lohberg) hervor. Zur Gewinnung der Kohlenvorräte begann man 1907 mit dem Abteufen von zwei Schächten, den heutigen Schächten 1/2 der Schachtanlage Lohberg. Für die Bauarbeiten und die spätere Zu- und Abfuhr war der eisenbahnmäßige Anschluß der Zeche Lohberg erforderlich. Dieser Anschluß wurde geschaffen durch den Bau einer 3,2 km langen Grubenanschlußbahn, ausgehend vom Stellwerk Holten an der bereits bestehenden Verbindungsbahn Schacht 2/5 — Walzwerk Dinslaken. Im Zuge dieser Strecke waren neben mehreren Straßen der Rotbach und die Eisenbahnlinie Oberhausen — Emmerich zu kreuzen. Die neue Eisenbahnlinie mußte also auf einem Damm verlegt werden. Für die Überbrückung der Staatsbahn war deren Genehmigung erforderlich. Zwischen den Gewerkschaften Deutscher Kaiser und der Gewerkschaft des Steinkohlenbergwerks Hiesfeld 32 sowie dem Königlich-Preussischen Fiskus, vertreten durch die Königl. Eisenbahn-Direktion Essen, wurde daher ein Vertrag abgeschlossen, in dem den beiden Gewerkschaften die Errichtung eines Überführungsbauwerks gestattet wurde. Dieser Vertrag wurde am 31. 1. 1906 von Herrn August Thyssen, am 10. 2. 1906 von der Eisenbahndirektion unterzeichnet.

Den Auftrag zum Bau der Eisenbahnbrücke erhielt seiner Zeit die Fa. Harkort in Duisburg, eine Firma, die später in der DEMAG aufging. Harkort baute für den eingleisigen Betrieb eine Stahlfachwerkträgerbrücke mit einer

Spannweite von 35,7 m und einem Gewicht von 73,869 t. Für einen eventuellen zweigleisigen Ausbau der Grubenanschlußbahn wurden die Brückenwiderlager gleich so gebaut, daß eine zweite Brücke errichtet werden konnte. Die Brücke wurde 1906/07 gebaut. Ihre Hauptbelastung setzte aber erst 1913 ein, als die Schachtanlage Lohberg ihre regelmäßige Kohlenförderung aufnahm.

Die Grubenanschlußbahn hat ohne wesentliche Änderungen einige Jahrzehnte überstanden. 1958 wurde ein Teil der Südstraße aufgehoben und die Brücke über diese Straße überzählig. Sie wurde demontiert und dafür eine normale Dammschüttung hergestellt. Die fortschreitende Elektrifizierung unseres Gleisnetzes erreichte Ende 1961 auch diesen Streckenabschnitt, so daß sich eine Änderung des äußeren Bildes durch die Errichtung der Fahrleitungsanlagen ergab. Im Jahre 1964 mußte die über die Bundesbahn führende Brücke um ca. 70 cm auf 5,50 m lichte Höhe gehoben werden. Diese Hebung war erforderlich, damit die DB die von ihr geplante Elektrifizierung der Strecke Oberhausen — Emmerich durchführen konnte. Zum Schutz der DB-Signale gegen Gleichstrom-Rückströme aus unserem Fahrleitungsnetz wurde eine besondere Sicherungsanlage eingebaut. Als Folge der Hebung mußten die anschließenden Gleise und auch einige andere Brückenbauwerke der Grubenanschlußbahn ebenfalls gehoben werden.

Nachdem sechs Jahrzehnte lang über und unter der Brücke Dampzüge den Transport bewältigten, begegnen sich nun moderne elektrische Züge. Unsere Aufnahme, am 21. Mai 1966, dem letzten Tage des regelmäßigen Personenverkehrs mit Dampzügen entstanden, zeigt noch einmal eine Dampflok vor einem Personenzug unter der EH-Brücke.

H. Christ

Nochmal gehabt!



