



# EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES  
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES  
EISENBAHN UND HÄFEN  
DUISBURG-HAMBORN

14. JAHRGANG

**1/2**

Januar/Februar 1968

Hüttendirektor Dr. Brandi von der ATH ist kürzlich zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden der Friedrich Thyssen Bergbau AG bestellt worden.

Beim Hamborner Bergbau gab es zum Jahresende 1967 zahlreiche personelle Veränderungen. Eine Reihe führender Persönlichkeiten trat wegen Erreichens der Altersgrenze in den Ruhestand, unter ihnen die bisherigen Vorstandsmitglieder Bergwerksdirektor Bergassessor a. D. Ernst Schlochow und Bergwerksdirektor Dr. jur. Klaus Heger — beide bis zu ihrem Ausscheiden auch Mitglied unseres Beirats —, ferner Bergwerksdirektor Rudolf B. Franke. Neu in den Vorstand der Hamborner Bergbau AG berufen wurde als kaufmännisches Vorstandsmitglied Bergwerksdirektor Dipl.-Kfm. Dr. Herbert Wegmann. Bergwerksdirektor Bergassessor a. D. Ernst Egbert Pohl wurde unter Beibehaltung seiner Stellung als stellvertretendes Vorstandsmitglied der Hamborner Bergbau AG zum ordentlichen Vorstandsmitglied der Friedrich Thyssen Bergbau AG bestellt.

Intensivierung des Container-Verkehrs: Spezielle Umschlagsanlagen für den kombinierten Ladungsverkehr (Terminals) wird die Deutsche Bundesbahn in Kürze in Betrieb nehmen und zwar im Raum von Stuttgart, Mannheim und Frankfurt (M). Die Terminals werden mit modernsten, besonders auf die Container-Bedürfnisse zugeschnittenen Umladeanlagen für den Umschlag Schiene/Straße und umgekehrt ausgerüstet, die eine Zwischenlagerung in der Regel überflüssig machen, im Bedarfsfalle aber ermöglichen. Im Verlauf des Frühjahrs sollen zusätzliche Terminals fertiggestellt sein, u. a. im Münchener und im Nürnberger Bereich sowie in Basel (Badischer Bahnhof). Weitere Terminals sind im Rhein-Ruhr-Gebiet und im Norden der Bundesrepublik geplant.

Größte Staumauer der Welt für Pakistan: Im Februar soll die Entscheidung fallen, ob ein deutsch-schweizerisches Firmenkonsortium den größten Staudamm der Welt bauen wird. Es hatte großes Aufsehen erregt, als am 30. November 1967 die Angebote der verschiedenen Konsortien bekanntgegeben wurden und das deutsch-schweizerischen Konsortiums unter Führung der Hochtief AG, Essen, mit umgerechnet 2,18 Mrd. DM weit niedriger lag als das Angebot der bedeutendsten amerikanischen Firmengruppe mit über 3 Mrd. DM. Der Tarbela-Damm soll in West-Pakistan gebaut werden und ist der bedeutendste Teil eines Bewässerungssystems für das Indus-Becken. Es ist ein Damm gegen den Hunger.

Weltraumforschung: Ein voller Erfolg war der im November 1967 zum erstenmal im Flug erprobten und in eine Erdsatellitenlaufbahn eingeschossenen riesigen amerikanischen Trägerrakete Saturn beschieden, die einmal das Apollo-Raumschiff zum Mond befördern soll. Die fünfmotorige Startstufe entwickelte die vorgesehene Schubleistung von fast 3400 Tonnen; die Oberstufen der kirturmshohen Rakete arbeiteten planmäßig, und der Hitzeschild der Kapsel erwies sich als stabil genug, um die Reibungswärme von etwa 2800° C beim Wiedereintritt in die Erdatmosphäre vom Kapselinneren abzuschildern.

Die Fotokina 1968 findet vom 28. 9. bis 6. 10. in Köln statt.



*Trotz Eis und Schnee muß die Eisenbahn in den Wintermonaten ihren Betrieb in vollem Umfange aufrecht erhalten. Durch zusätzlichen Personaleinsatz wird dafür gesorgt, daß die Produktionsbetriebe ohne Verzögerung bedient werden.*

## AUS DEM INHALT

|                                                            |    |
|------------------------------------------------------------|----|
| Kurznachrichten                                            | 2  |
| Abschied vom Berufsleben                                   | 3  |
| Ein Ergebnis der Kostenträgerrechnung Werksbahn:           |    |
| Änderung im Abrechnungssystem für Werksbahntransportkosten | 3  |
| Inbetriebnahme des Dr-Stellwerkes Hafen Schwelgern-Nord    | 5  |
| St. Nikolaus bei den Kindern des Eisenbahnvereins          | 6  |
| Das Sicherheitswesen berichtet:                            |    |
| Gesetzliche Grundlagen zur Unfallverhütung                 | 7  |
| EH-Mitteilungen                                            | 9  |
| „Unsere Heimat das Ruhrgebiet“                             |    |
| — Ergebnis des Fotowettbewerbs 1967                        | 10 |
| Unsere Jubilare                                            | 11 |
| Aus der Betriebsgemeinschaft                               | 12 |
| Mußte das sein?                                            | 13 |
| Maskenball                                                 | 13 |
| Holzauge, sei wachsam!                                     | 15 |



Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn.

Schriftleitung: Kurt-Hermann Still.

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

Aufnahmen: EH: Betriebsmaschinenendienst, Fischer, Handkowitz, Kiel, Müller

ATH: Meyer

HBAG: Maruschke

Titelbild: Der Rohbau des neuen Stellwerkes Meerbergstraße am Ablaufberg.

Rückseite: Winterlicher Wald bei Kleve



## Abschied vom Berufsleben

41 Pensionäre hatten am 5. Januar im Schifferheim Gelegenheit, sich mit ihren ehemaligen Chefs zu einer gemütlichen Abschiedsstunde zusammenzusetzen. Herr Direktor Bergermann begrüßte die Ausscheidenden, von denen allein 7 über 50 Dienstjahre und 29 mehr als 40 Dienstjahre erreichten, im Namen der Geschäftsführung. Da bis auf einen alle Pensionäre dem Jahrgang 1902 angehören, erinnerte Herr Ber-

germann in einem kurzen Rückblick auf die vergangenen Berufsjahre an die umwälzenden Ereignisse, die sich während dieser Zeit in der Politik, in der Kultur und auf technischem Gebiet ereigneten. Er brachte den Dank der Geschäftsführung für die treue Mitarbeit zum Ausdruck und wünschte den Pensionären Gesundheit und recht viele Jahre des persönlichen Glücks in der Familie.

Für die Betriebsvertretung dankte Herr Betriebsratsvorsitzender Aulmann den Ausscheidenden für die langjährige Treue und gab, außer den Wünschen für persönliches Wohlergehen, der Hoffnung Ausdruck, daß die Pensionäre die Verbindung zu den ehemaligen Kollegen aufrechterhalten.

Herr Mochalski dankte im Namen der Pensionäre zum Abschluß für dieses Zusammenreffen und für die guten Wünsche.

## Ein Ergebnis der Kostenträgerrechnung Werksbahn:

### Änderung im Abrechnungssystem für Werksbahntransportkosten

Die Kosten eines Produkts bzw. einer Dienstleistung sind normalerweise Hauptbestandteil des Preises, den der Käufer bzw. der Empfänger der Leistung bezahlen muß. Diese Weisheit erfahren wir täglich als Konsumenten von unserem Kaufmann, bei dem wir uns gerade über steigende Preise beschweren oder über gesunkene Preise wundern. Die dem Eisenbahnbetrieb gestellte Aufgabe, die Beförderung von Gütern, verursacht naturgemäß Kosten. Diese Kosten werden monatlich den Auftraggebern — den einzelnen Betrieben unserer Gesellschafter ATH und Bergbau sowie den Fremd- und Nebenschließern — ohne Gewinnaufschlag in Rechnung gestellt. Bisher erfolgte die Ermittlung und Abrechnung dieser Selbstkosten nach der Maßeinheit „Tonnen-

kilometer“, da eine genaue Errechnung der echten Kosten, die jeder einzelne Transport verursacht, aus technischen und wirtschaftlichen Gründen nicht möglich war. Die Voraussetzungen hierfür konnten erst durch den Einsatz einer elektronischen Datenverarbeitungsanlage geschaffen werden.

Nach umfangreichen Vorbereitungen, zahlreichen Informationsgesprächen und kritischen Untersuchungen ist es nun soweit: der Gemeinschaftsbetrieb stellt ab 1. Januar 1968 die Kostenverrechnung für Werksbahntransporte auf eine völlig neue Grundlage um.

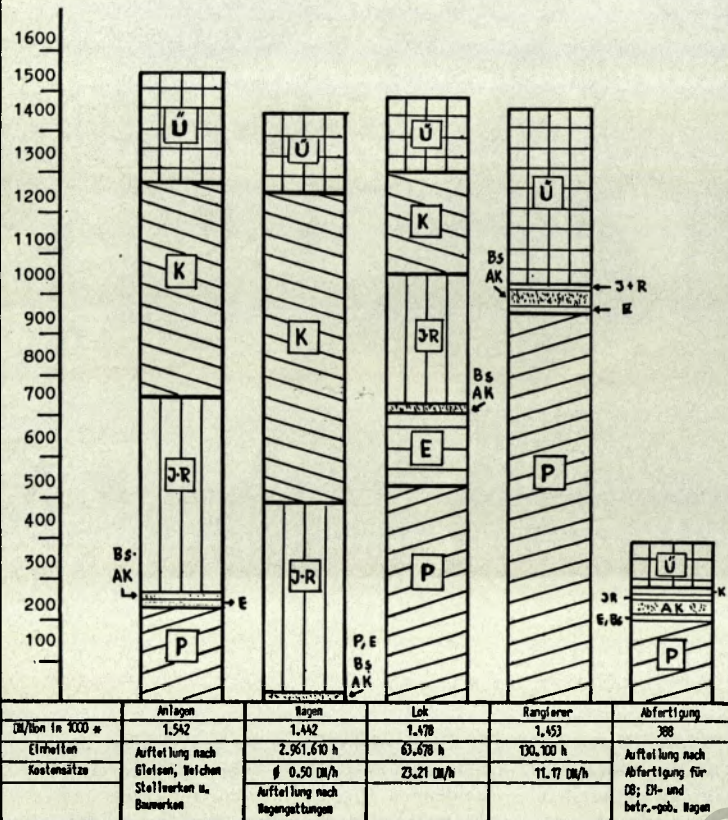
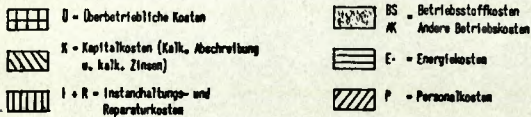
Dabei sei eingangs besonders darauf hingewiesen, daß diese Umstellung nicht mit einer Kostenerhöhung verbunden ist; insgesamt gesehen bleiben die Kosten des Ge-

meinschaftsbetriebes primär unverändert. Die Verantwortlichen versprechen sich vielmehr von der verursachungsgerechten Zurechnung der Kosten positive Auswirkungen auf die wirtschaftlichere Nutzung der Eisenbahn-Einrichtungen.

#### Aufbau und Funktionsweise der Kostenträgerrechnung Werksbahn

Die Grundlage für eine gerechte Verteilung der Kosten ist die Kostenträgerrechnung Werksbahn, die, da es für sie kein Modell gab, in jahrelanger gemeinsamer Arbeit durch die zuständigen kaufmännischen, technischen und betrieblichen Abteilungen des Gemeinschaftsbetriebes erstellt wurde. Nach Beratungen in einer Arbeitsgruppe wurde ihr Aufbau inzwischen vom betriebswirt-

# Kostenblöcke der Eisenbahn



\* Monatsdurchschnitt des Geschäftsjahres 1966/67

Die Kosten des Eisenbahnbetriebs setzen sich aus diesen fünf Kostenblöcken (Kostenstellengruppen) zusammen.

schaftlichen Institut der Eisenhüttenindustrie allen Werksbahnbetrieben der westdeutschen Stahlindustrie als Richtlinie für eine einheitliche Leistungs- und Kostenermittlung empfohlen.

Die Kosten des Eisenbahnbetriebes werden nach dieser Kostenträgerrechnung in fünf Blöcke zusammengefaßt, und zwar

1. Anlagenkosten = Kosten für Gleise, Weichen, Stellwerke mit Personal sowie Strecken- und Brückenbauwerke
2. Wagenkosten = Kosten des EH-Wagenparks
3. Lok-Kosten = Kosten des EH-Lokomotivparks mit Personal, einschl. der Fahrleitungskosten für E-Loks
4. Rangierer-Kosten = Kosten des Rangierpersonals
5. Abfertigungskosten = Kosten des verkehrlichen Abfertigungsdienstes, des techn. Wagendienstes und der Waggon-Waage Oberhausen-West.

Die so ermittelten fünf Kostenblöcke müssen auf die in einem Monat durchgeführten Transporte verursachungsgerecht verteilt werden. Als Bezugsgröße wurde hierfür der beförderte beladene Wagen gewählt, da der gesamte Betriebsaufwand bei der Eisenbahn für die Beförderung von beladenen Wagen notwendig ist. Ladegut und Gewicht der Ladung haben dabei auf die Kosten, die für die Beförderung eines Wagens entstehen, so gut wie keinen Einfluß. Der Aufwand je t Ladegut ist also abhängig von dem im Wagen beförderten Ladungsgewicht. Wie wird nun eine kostenechte Verteilung des in den vorgenannten fünf Blöcken ermittelten Aufwands erreicht?

## Ermittlung der Anlagekosten je Frachtwagen

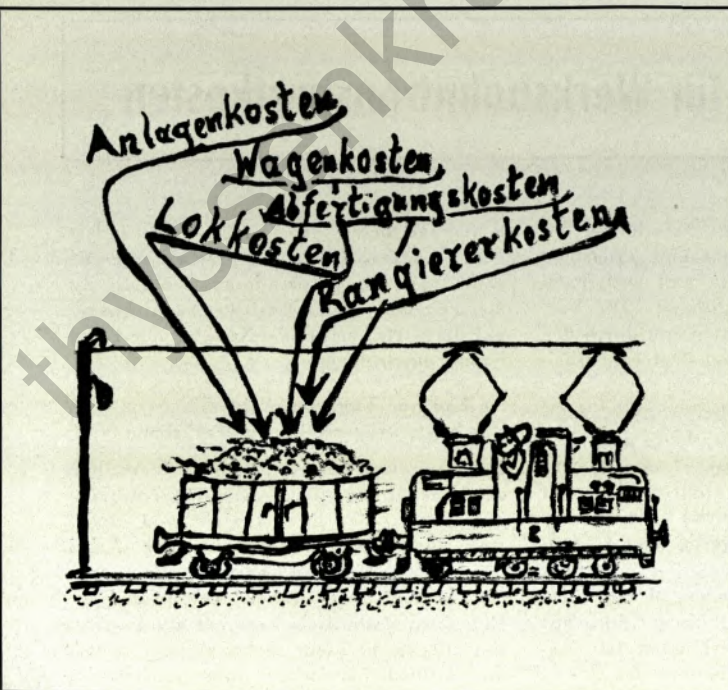
Es gilt, die Kosten der festen Anlagen auf die Wagen zu verteilen, für deren Beförderung sie benötigt worden sind. Zu diesem Zweck wurde das gesamte Gleisnetz des Gemeinschaftsbetriebes in 122 Anlagenbereiche (siehe Abb. Seite 5) geteilt, für die jeweils die Kosten der Gleise, Weichen, Stellwerke und Streckenbauwerke ermittelt werden. Innerhalb der Bereiche wurde dabei weiter nach Fahrgleisen, Aufstellgleisen und Ladegleisen und innerhalb dieser Gruppen wieder nach betriebsgebundenen und gemeinschaftlich genutzten Anlagen unterschieden. Jeder Transportrelation (das heißt: von — nach — mit Ladegut —) ist entsprechend dem normalen Betriebsablauf ein Regelfahrweg zugeordnet, aus dem hervorgeht, welche Bereiche und Anlagen auf dem Transport benutzt werden. Die Erfassung sämtlicher Transportvorgänge durch die Verkehrsabfertiger und die Speicherung in der Datenverarbeitungsanlage — die Werkszeitung berichtete bereits Anfang 1966 darüber ausführlich — schaffen das erforderliche Mengengerüst für die Kostenverteilung. Durch die Addition der monatlich durch einen Anlagenbereich transportierten Frachtwagen wird die Gesamtzahl der Wagen, die diesen Anlagenbereich benutzten, errechnet. Bei Division der monatlichen Kosten je Bereich durch die Wagenzahl je Bereich ergeben sich dann die Kosten je Wagen für jeden Anlagenbereich. Entsprechend den vorgesehenen Fahrwegen — die selbstverständlich laufend den betrieblichen Gegebenheiten angepaßt werden — addieren sich dann die Anlagenkosten je benutzten Bereich zu den Gesamt-Anlagenkosten für einen Wagen einer bestimmten Transportrelation.

## Die Kosten des Wagenparks

Der Wagenumlauf wird seit Inbetriebnahme der Datenverarbeitungsanlage bekanntlich mit allen Ladezuständen, Standorten, Zeiten und einer Reihe weiterer wichtiger Daten von jedem einzelnen Wagen permanent erfaßt. Diese Daten werden im Computer für die verschiedensten Auswertungen gespeichert und täglich auf ein Band übertragen. (35 000 bis 40 000 Einzelmeldungen je Tag!) Nach Abschluß des Monats werden in der Datenverarbeitungsanlage mit Hilfe komplizierter Programme für jede Transportrelation, getrennt nach Wagengattungen, die Durchschnittszeiten für alle Phasen des Wagenumlaufs errechnet. Direkt zugemessen werden nun jeder Transportrelation die Wagenkosten für die durchschnittliche Nutzungszeit je Wagengattung, das heißt für die Zeit, die zwischen dem Ansetzen des Wagens zur Beladung und dem Leerwerden beim Empfänger liegt. Die Kosten für diese Wagen-Nutzungsstunde werden monatlich errechnet, in dem die Kosten je Wagengattung durch die Nutzungsstunden geteilt werden.

## Auch Lok- und Rangiererkosten werden kostengerecht verrechnet

Die für den Werksverkehr eingesetzten Lokomotiven des Gemeinschaftsbetriebes sind entsprechend ihrem Einsatz zu Lokgruppen zusammengefaßt. Ähnlich wie bei der Aufteilung der Anlagenkosten, wo jedem Transport ein Normalfahrweg vorgegeben ist, hat man je Transportrelation festgestellt, welche Lokgruppen an diesem Transport beteiligt sind. Durch die Erfassung und Bewertung der verfahrenen Lok- und Rangiereinsatzzstunden werden für jede Lokgruppe die Kosten ermittelt. Die Division dieser Kosten durch die in dem betreffenden Monat behandelte Wagenzahl ergibt die durchschnittlichen Lok- und Rangiererkosten je Wagen und Gruppe.



Für die Ermittlung der Anlagenkosten wurde das gesamte Gleisnetz in Anlagenbereiche aufgeteilt. Unser Bild zeigt die Abgrenzung der Anlagenbereiche in einem Teil des Werksbahnnetzes.

Die Summe der Anteile aller an der Transportrelation beteiligten Gruppen beinhaltet dann die Lok- und Rangiererkosten je Wagen und Transportrelation.

**Errechnung der Abfertigungskosten je Frachtwagen**

Die Kosten des technischen Wagendienstes, die der Verkehrsabfertigung, und die Kosten der Waggonwaage Oberhausen-West werden monatlich festgestellt und auf alle abgefertigten Wagen umgelegt. Hierbei werden entsprechend dem Aufwand für diese drei beteiligten Gruppen für interne Transporte mit EH-Wagen, für solche mit betriebseigenen Wagen und für Verkehre von und zur DB unterschiedliche Kostensätze je Frachtwagen angesetzt.

**Sinn und Zweck der kostengerechten Abrechnung von Beförderungsleistungen**

Zur Ermittlung der Gesamt-Selbstkosten je Transportrelation und Wagen werden die Anlagen, Wagen-, Lok-, Rangierer- und Abfertigungskosten je Wagen lediglich noch addiert. Die Kosten je Tonne Ladegut ergeben sich dann aus der Division der Kosten je Wagen durch die durchschnittliche Auslastung der Wagen.

Mancher Leser wird nun denken, welch ein ungeheuer komplizierter und aufwendiger Vorgang! Das sieht aber in der Praxis ganz anders aus. Die für die Datenverarbeitung erforderlichen Programme sind nur einmalig zu erstellen. Die dann monatlich anfallende Arbeit übernimmt der Computer, der sie innerhalb von Stunden erledigt. Da die Er-



fassung und Speicherung der Daten aller Wagenbewegungen und Veränderungen des Ladezustands für zahlreiche andere Auswertungen sowieso erforderlich ist, bedeutet die Erstellung der Kostenträgerrechnung nur eine bessere Nutzung des bereits vorhandenen Datenmaterials. Durch die Belastung der individuellen Kosten für jeden Transport

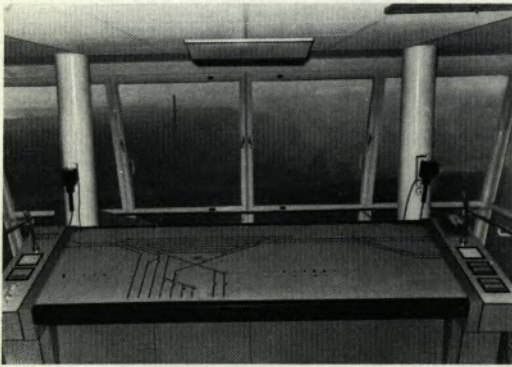
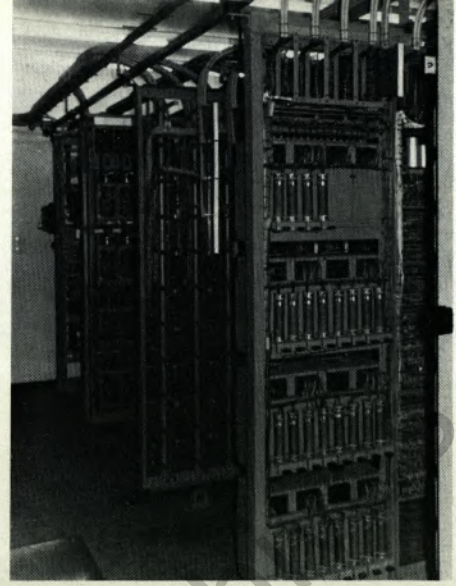
werden die Verfrachter gehalten, unter anderem den Wagenraum nicht durch lange Standzeiten zu blockieren, durch bessere Ausnutzung der Ladekapazität Wagenraum zu sparen, keinen unwirtschaftlichen Lok-Einsatz zu fordern und mitzudenken, die Beförderungsvorgänge wirtschaftlicher zu gestalten.

# Inbetriebnahme des Dr-Stellwerkes Hafen Schwelgern-Nord

Nach einjähriger Montagezeit durch die Fa. Siemens AG konnte am 19. November 1967 das neue Dr-Stellwerk Hafen Schwelgern-Nord in Betrieb genommen werden. Die gesamte Außenanlage mit ihren Signalen, Weichenantrieben und Kabeln wurde wieder durch unsere Signalmeisterei erstellt. Umfangreiche Vorarbeiten waren notwendig,

*Behelfsstellwerk Hafen Schwelgern-Nord und neues Dr-Stellwerk.*





Blick in den Stellwerksraum mit dem Gleisbildstellisch.

um die Inbetriebnahme an einem Tag vornehmen zu können. Eine vollständige Betriebsruhe von 6 bis 22 Uhr kam dabei sehr gelegen. Insgesamt waren 35 Kräfte auf der Baustelle im Einsatz.

Vorerst arbeitet die Stellwerksanlage in der 1. Baustufe. Später einmal ist der 3gleisige Ausbau der Strecke Petersberg und der Strecke Hafen Schwegeln-Nord — Schacht 2/5 vorgesehen.

Die Dr-Anlage ist nach dem Baukastenprinzip aufgebaut. Sie läßt sich ohne Schwierigkeiten erweitern.

Bisher wurde der Betrieb von einem Behelfsstellwerk aus geleitet. Dieses Behelfsstellwerk wird abgebaut und bald einen neuen Standort im Bereich Hafen-Süd bekommen. Hier wird es im Zuge der Gleishebungen für verschiedene Bauabschnitte eingesetzt werden.

Die mechanische Stellwerksanlage Weseler Straße konnte nach Inbetriebnahme der neuen Anlage aufgehoben werden. Das Stellwerksgebäude bleibt aber weiterhin als Posten für den Bahnübergang Weseler Straße erhalten. Die mechanischen Anlagen haben

Unsere Skizze zeigt die Lage des neuen Stellwerkes mit den angeschlossenen Gleisanlagen.

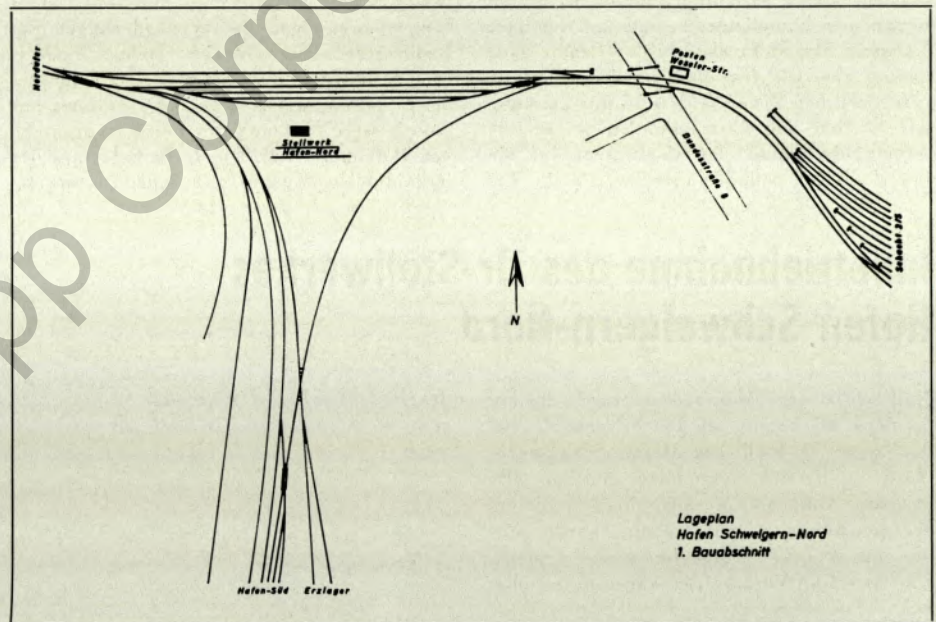
ihren langjährigen Dienst getan. Sie wurden ausgebaut und teilweise verschrottet. Die Straßenschraken, wie auch die dort befindlichen Lichtsperrsignale und Gleissperren, werden von einem kleinen Schaltpult aus gesteuert.

Sämtliche Weichen und Signale, die auf dem Gelände der Schachanlage 2/5 liegen, werden von der neuen Dr-Anlage aus bedient. Die Wirkungsweise der Dr-Technik wurde bereits im Heft Juli/August 1966 unserer Werkszeitung erläutert. Das neue Stellwerk verfügt jedoch über eine Neuheit, die erwähnenswert ist.

In den Weichen und Streckengleisen zum Schacht 2/5 wurden für die Gleisfreimeldung Achszählkreise eingebaut. Dieser Bereich kann vom Stellwerk aus nicht eingesehen werden. Bei sämtlichen Fahrten in Richtung Warbrückstraße werden die Signale nach Befahren des ersten Achszählkontaktes für den übrigen Verkehr vom Zug aus auf „halt“ gestellt. Hat der Zug die gesamte Fahrstraße freigefahren, wird die Fahrstraße mit der letzten Achse wieder aufgelöst. Der Stellwerkswärter hat nun die Gewißheit, daß der Weichen- und Gleisabschnitt wieder freigefahren ist.

Auf dem Stellisch werden diese Weichen- und Gleisabschnitte, wenn sie besetzt sind, rot ausgeleuchtet. Entsprechend der Geschwindigkeit des Zuges wandert die Rotausleuchtung auf dem Gleisbildstellisch.

Dem Betrieb stehen 41 Fahrstraßen zur Verfügung. Es wurden 24 einfache Weichen, 3 Doppelkreuzungsweichen und 1 Gleissperre angeschlossen. Ferner sind 35 Signale aufgestellt worden. Eine umfangreiche Wechselsprechanlage unterstützt den Betriebsablauf.



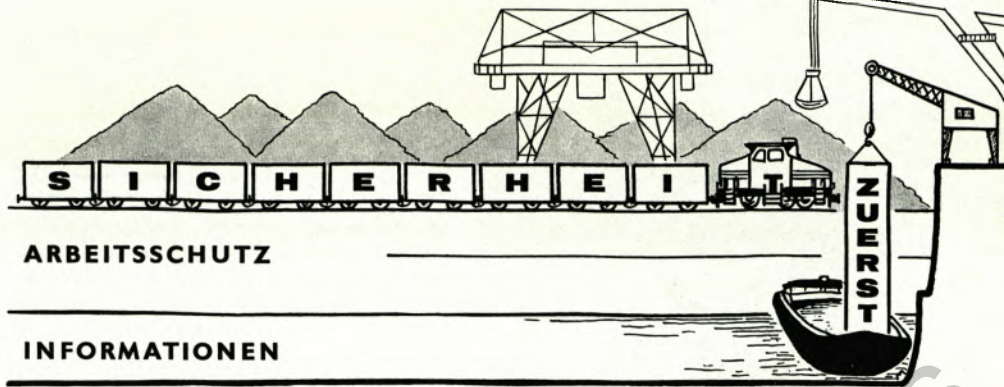
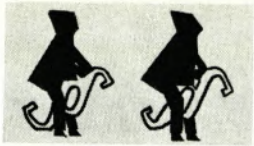
## Rückblick in die Weihnachtszeit: St. Nikolaus bei den Kindern des Eisenbahn-Vereins

Zu einer vorweihnachtlichen Feier hatte der Eisenbahn-Verein des Gemeinschaftsbetriebes am 10. Dezember eingeladen. Es war dieses die 40. Weihnachtsfeier seit Gründung des Vereins im Jahre 1906. 220 hoffnungsvolle Sprößlinge füllten den Saal des Kolpinghauses Hamborn. Es waren einige unter ihnen, denen man es an der Nasenspitze ansehen konnte, daß sie einer Begegnung mit St. Nikolaus lieber aus dem Wege gegangen wären, aber die Hoffnung

auf eine wohlgefüllte Tüte war letzten Endes doch stärker als die Angst. „Nikolaus komm in unser Haus“, so schallte es hinaus in den schneeverhangenen Himmel. Da öffnete sich auch schon die Tür, und St. Nikolaus mit hoher weißer Bischofsmütze und Stab trat ein. Er begrüßte Herrn Direktor Bergemann und Gattin im Namen des Eisenbahn-Vereins und sprach der Geschäftsführung seinen Dank für die Unterstützung aus, die es erst ermöglichte, den vielen Kindern eine

Freude zu bereiten. Dann wandte er sich an die Kinder, die ihm lautstark versicherten, daß sie „fast immer“ artig gewesen seien. St. Nikolaus, hiervon sichtlich beeindruckt, verteilte dann die bunten Weihnachtstüten an die ungeduldig wartenden Kinder, die bald dafür sorgten, daß die Tüten nach und nach an Inhalt verloren. Die vielen Helfer wurden durch die Zufriedenheit der Kinder reichlich belohnt.

H. Winnekendonk



## GESETZLICHE GRUNDLAGEN ZUR UNFALLVERHÜTUNG

Die rechtliche Gestaltung des Arbeitsschutzes kann in Deutschland auf eine Entwicklungszeit von über hundert Jahren zurückblicken. Wer kennt diese Entwicklung noch oder beschäftigt sich mit dieser Tatsache?

Wenn man heute über Unfallverhütung spricht, denkt man in erster Linie an die ethische und moralische Verpflichtung Unfälle zu verhüten und stellt die volkswirtschaftliche Auswirkung des Unfallgeschehens in den Vordergrund. In technischen Fachvorträgen wird erklärt, wie man sich bei der Ausübung verschiedener Arbeitsvorgänge zu verhalten hat. Bei Dienstunterricht und innerbetrieblichen Arbeitsschutzschulungen werden bemerkenswerte Unfälle besprochen, Statistiken verlesen und immer wieder auf die Vorschriften hingewiesen, um weniger Unfälle zu verursachen.

Bei der Nennung des Wortes „Vorschriften“ setzt bei den meisten Uneingeweihten manchmal eine Kritik ein, die nicht zu überhören und auch verständlich ist. Wie es zur Unfallverhütung gekommen ist und auf welcher gesetzlichen Grundlage der Arbeitsschutz basiert, wird leider zu wenig behandelt. Es wird im allgemeinen als Selbstverständlichkeit angesehen, daß diese Dinge bekannt sind. Die Erfahrung hat uns aber gezeigt, daß nur ein ganz geringer Prozentsatz über die Rechtsgrundlagen, die heute für den Arbeitsschutz maßgebend sind, im Bilde ist.

Wieviele Männer im Betrieb können die Gewerbeaufsicht von der Berufsgenossenschaft unterscheiden, ganz zu schweigen von den Aufgaben dieser Behörden?

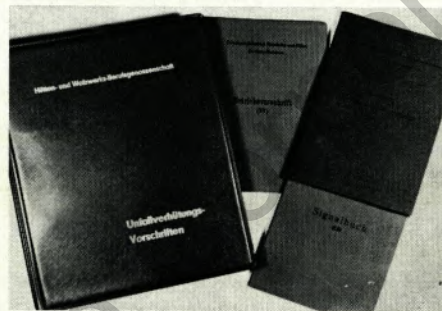
Jeder, der sich beruflich um den Arbeitsschutz kümmert, ist ein „Mann von der Unfall“. Jeder Verstoß gegen eine Verordnung oder Vorschrift ist einfach „gegen die Unfall“. Abgesehen von der sprachlich falsch eingebürgerten Formulierung muß hier einmal klar gesagt werden, daß hier genau das Gegenteil gemeint ist. Der Mann, der sich um den Arbeitsschutz kümmert, ist der Mann „für die Arbeitssicherheit“ und jeder Verstoß gegen eine Vorschrift ist „gegen die Arbeitssicherheit“.

Wie kommt es, daß die fundamentalsten Dinge über die Rechtsgrundlagen nicht bekannt sind? Ist es Interessenlosigkeit? Liegt es an ungenügender Information? Wie dem auch sei, wir wollen an dieser Stelle versuchen evtl. Versäumtes nachzuholen und unsere Belegschaft über die Rechtsgrundlagen und über die Folgen eines Verstoßes gegen die Grundlagen informieren. Da es

aber eine Fülle zu berichten gibt, wollen wir nur das Wesentliche behandeln und auch nur den Bereich der Tätigkeit im Gemeinschaftsbetrieb näher erörtern.

## WIE STEHEN WIR ZU DEN VORSCHRIFTEN?

Bevor wir einen Querschnitt durch die geschichtliche Entwicklung des Arbeitsschutzes vornehmen, müssen wir unsere Einstellung zu Vorschriften im allgemeinen und Unfallverhütungsvorschriften im besonderen kurz streifen. Wir müssen alle Vorurteile (z. B. Einengung der persönlichen Freiheit) über Bord werfen und die Vorschriften als eine Spielregel für eine Welt betrachten, die der



Mensch sich selbst aufgebaut hat. Vielleicht ist es verständlicher, wenn wir zwischen den eigenen vier Wänden beginnen.

Die häusliche Erziehungsaufgabe ist auch, wenn Sie so wollen, in Vorschriften eingeteilt:

„Wasch Dir die Hände“, „Gehe jetzt ins Bett“, „Trink nicht soviel“, „Komm nicht so spät nach Hause“.

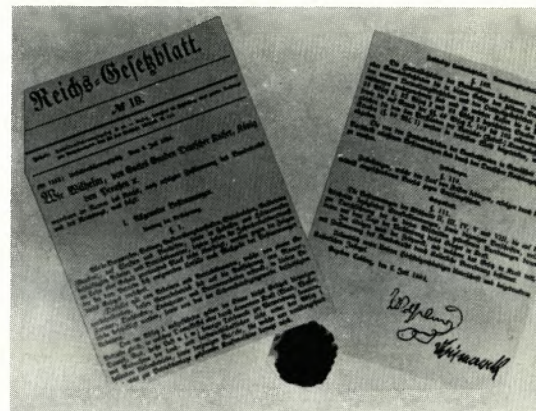
So lauten doch etwa die Vorschriften, die jeder täglich von uns erläßt. Wir erwarten, daß sie eingehalten werden, und wir wissen warum wir sie erlassen. Wollen Sie mit Ihren Vorschriften Ihre Familie schikanieren? Wir glauben es nicht! Sie wollen doch nur die häusliche Sicherheit und Ordnung sicherstellen.

Das gleiche wollen wir mit unseren Vorschriften im Betrieb auch erreichen. Die Vorschriften erinnern uns daran, welche Fehler man in bestimmten Situationen machen würde, wenn man die Vorschriften nicht beachtet. Sie haben im Betrieb die gleiche Möglichkeit, sich wie zu Hause die Frage zu stellen: „Wozu eigentlich diese Vorschriften?“ „Aus Schikane, oder geht es hier doch um meine Sicherheit?“ Der gute Wille das anzuerkennen kann freilich nicht erzwungen werden. Wenn Sie aber dennoch

überzeugt sind, daß Vorschriften, die aus der Erfahrung entstanden sind eingehalten werden müssen, werden Sie auch das Folgende mit Verständnis aufnehmen.

## DIE „GUTE“ ALTE ZEIT

Es wird heute immer noch von der „guten alten Zeit“ gesprochen. Sie brachte aber viele soziale Nachteile, die sich die jüngere Generation heute kaum noch vorstellen kann. Mit dem Aufkommen des Fabriksystems im vorigen Jahrhundert verlor der Arbeiter die Geborgenheit seiner Familie. Sein Arbeitstag war lang, der Lohn gering. Bei Erkrankungen und Unfällen fand er nirgends Schutz und Unterstützung. Im Alter gab es keine Rente, Witwen und Waisen blieben unversorgt. Um die Existenz ihrer Familien zu sichern, mußten Frauen und Kinder mitarbeiten. Erst Ende des 19. Jahrhunderts trat eine Änderung ein. Im Jahre 1839 wurde der erste Versuch unternommen, mit einem „Regulativ“ den Schutz Jugendlicher in den Fabriken sicherzustellen. Die Verpflichtung, für Unfallverhütung im Betrieb zu sorgen, wurde dem Unternehmer erstmals 1869 durch die Gewerbeordnung für den norddeutschen Bund auferlegt. Erst 1884 beschloß der Reichstag das erste Unfallversicherungsgesetz, daß dem Arbeiter die verdiente soziale Sicherheit gab und ein besseres Verhältnis zwischen Unternehmer und Arbeitnehmer schuf. Die Entwicklung ging langsam weiter, die Leistungen wurden



verbessert und neue Gesetze zum Schutze der Arbeiter verabschiedet. Die meisten von uns sehen das bisher Erreichte als Selbstverständlichkeit an, wollen aber von den „alten“ Gesetzen nichts wissen.

Wir wollen diesen „alten Zopf“ auch vorübergehend ablegen und uns den Rechtsgrundlagen zuwenden, die heute für den Arbeitsschutz maßgebend sind.



## RECHTSGRUNDLAGEN SEIT 1949

Seiner Entstehung nach, ist der Arbeitsschutz zunächst nichts anderes als eine Abwehrreaktion auf die bisher unbekannten Gefahren der neuen Arbeit. Für die Notwendigkeit ergaben sich aber bald zusätzlich humanitäre und rationale Gründe. Man erkannte den Arbeitsschutz als kostensparendes Element. Man sah ein, daß Arbeitsunfälle teuer sind, daß sie Arbeitsausfall, vorübergehende Schwierigkeiten beim Arbeitsablauf, Unruhe in den Betrieben, erheblichen Aufwand an Arzt- und Heilungskosten bringen und daß eine spürbare Rentenlast der Wirtschaft aufgeladen wurde. Darüber hinaus ist aber heute der Arbeitsschutz ein Bestandteil der sozialen Ordnung und eine Notwendigkeit im Interesse des sozialen Friedens.

Die Väter des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland haben sich bemüht, nach dem Kriege den freien Bürger in seiner Persönlichkeitsentfaltung zu schützen. Arbeit ist, vom Menschen aus gesehen, nichts anderes als Betätigung und Entfaltung der Persönlichkeit. Die Garantie des Schutzes der Persönlichkeit ist im Grundgesetz verankert. So heißt es schon gleich im Artikel 1 unseres Grundgesetzes:

„Die Würde des Menschen ist unantastbar. Sie zu achten und zu schützen ist Verpflichtung aller staatlichen Gewalt. Das Deutsche Volk bekennt sich darum zu unverletzlichen und unveräußerlichen Menschenrechten als Grundlage jeder menschlichen Gemeinschaft, des Friedens und der Gerechtigkeit in der Welt“.

Im Artikel 2 wird fortgesetzt:

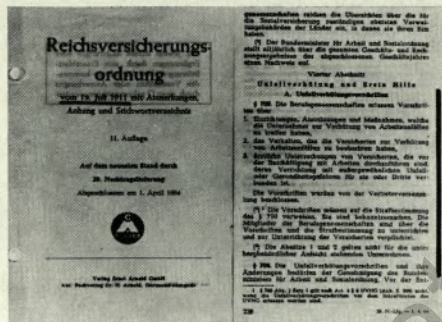
„Jeder hat das Recht auf die freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit er nicht die Rechte anderer verletzt und nicht gegen die verfassungsmäßige Ordnung oder das Sittengesetz verstößt. Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Die Freiheit der Person ist unverletzlich. In diese Rechte darf nur auf Grund eines Gesetzes eingegriffen werden“.

In den Artikeln 72 bis 74 wird bestimmt, daß der Bund das Recht zur Gesetzgebung auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes besitzt, die Länder nur dann, wenn der Bund davon keinen Gebrauch macht. Damit steht ganz klar fest, daß der Arbeitsschutz in der verfassungsmäßigen Ordnung einen bevorzugten Platz zugewiesen bekam und das Grundgesetz zu einer der wichtigsten Rechtsgrundlagen nach dem Krieg wurde.

## DIE REICHSVERSICHERUNGS-ORDNUNG (RVO)

Die Reichsversicherungsordnung wurde als Gesamtwerk 1911 zusammengefaßt. Sie regelt die Krankenversicherung, Invalidenversicherung, Angestelltenversicherung, Knappschaftsversicherung, Arbeitslosenversicherung und Unfallversicherung. Für den Arbeitsschutz ist die Unfallversicherung mit ca. 1000 Paragraphen von großer Bedeutung, da in diesem Gesetz die Unfallverhütung grundlegend festgelegt ist. Hier einige interessante Bestimmungen:

1884, vor der Zusammenfassung zur RVO, bestimmte ein Gesetz über die Unfallver-



sicherung der Arbeiter, daß Berufsgenossenschaften gegründet wurden.

Der § 546 RVO fordert:

„Die Berufsgenossenschaften haben für die Verhütung von Unfällen und für eine wirksame Erste Hilfe bei Verletzungen zu sorgen (Durchgangsarzt).“

Der § 708 RVO fordert:

„Die Genossenschaften haben die erforderlichen Vorschriften zu erlassen über:

1. Einrichtungen und Anordnungen, welche Mitglieder zur Verhütung von Unfällen in ihren Betrieben zu treffen haben,
2. das Verhalten, daß Versicherte zur Verhütung von Unfällen in den Betrieben zu beachten haben.

Der § 709 RVO fordert:

„Die Unfallverhütungsvorschriften und ihre Änderungen bedürfen der Zustimmung des Bundesministers für Arbeit. Vor der Entscheidung hierüber, hat er die zuständigen Verwaltungsbehörden der Länder zu hören.“

Nach dem Erlass des Unfallversicherungs-Neuregelungs-Gesetzes (UN VG) 1963 erfolgte eine Ausweitung auf neue Versicherungsfälle und Ergänzungen zur Unfallverhütung, U. a.:

§ 719 RVO: „Bestimmung der Zahl der Sicherheitsbeauftragten.“

§ 710 RVO: „Festsetzung von Ordnungsstrafen gegen Mitglieder und Versicherte.“

§ 775 RVO: „Ermächtigung zur Übertragung der Pflichten auf Angehörige seines Unternehmens durch schriftliche Erklärung.“

Das war nur eine kleine Auswahl der wichtigsten Paragraphen der RVO. Wir können aber zusammenfassen, daß die staatliche Rechtsetzung durch die Reichsversicherungsordnung den Berufsgenossenschaften das Recht übertrug und die Pflicht auferlegte, den Schutz der Arbeiter in den von ihnen

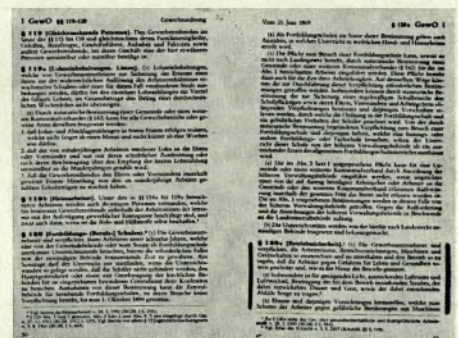
betreuten Betrieben durch autonome Rechtsnormen (Unfallverhütungsvorschriften) zu regeln. Damit zählt die Reichsversicherungsordnung ebenfalls zu den wichtigsten Rechtsgrundlagen des Arbeitsschutzes.

## DIE GEWERBEORDNUNG (GO)

Die Gewerbeordnung ist für die Arbeitsschutzgesetzgebung ebenfalls ein grundlegendes Gesetz. Sie verpflichtet im ersten Absatz ihres § 120a die Unternehmer die Arbeitsräume und Betriebsvorrichtungen, Maschinen und Gerätschaften so einzurichten und zu unterhalten und den Betrieb so zu regeln, daß die Arbeiter gegen Gefahren für Leben und Gesundheit soweit geschützt sind, wie es die Natur des Betriebes gestattet.

Die weiteren Abschnitte umfassen allgemeine gewerbehygienische Anforderungen für Sozialräume, Anstand und Sitte sowie Grundsätze für Beleuchtung, Belüftung, Staubbeseitigung und Lärmbekämpfung. Ähnliche Vorschriften wie der § 120a der Gewerbeordnung enthalten auf dem Gebiet des zivilen Rechtes der § 618 des Bürgerlichen Gesetzbuches und der § 62 des Handelsgesetzbuches.

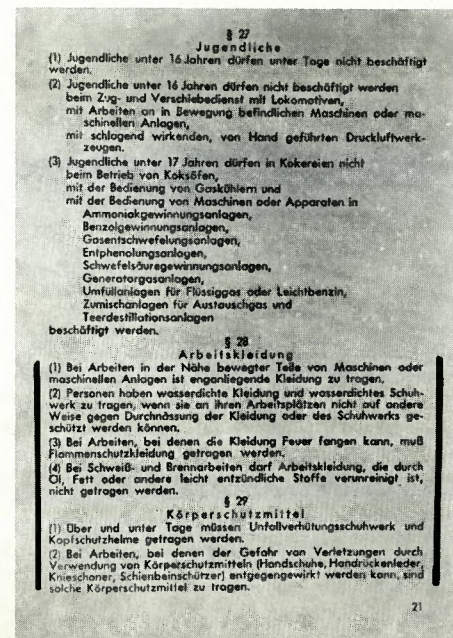
Der § 120a der Gewerbeordnung stellt ein Rahmengesetz dar und enthält keine konkreten Bestimmungen. Wenn sich durch Zu-



widerhandlungen ein Unfall ereignet hat, kann derjenige, der den Unfall verursacht hat, zur Rechenschaft gezogen werden. Verstöße gegen den § 120a, die ohne ernste Folgen blieben, konnten bisher nicht strafrechtlich verfolgt werden. Der Gesetzgeber hat daher im § 120a der GO vorgesehen, daß die Bundesregierung, oder wo sie von dieser Befugnis keinen Gebrauch macht, die Landesregierung oder die zuständigen Gewerbeaufsichtsämter Rechtsverordnungen (also Vorschriften) darüber erlassen, welchen Anforderungen in bestimmten Arten von Anlagen, die im § 120a enthaltenen Grundsätze genügen. Anlagen dieser Art sind z. B. Dampfkessel, Druckbehälter, Aufzüge, Azetylenanlagen, Behälter für brennbare Flüssigkeiten und elektrische Anlagen. Bei Verstößen gegen solche Einzelvorschriften oder Rechtsverordnungen können in strafrechtlichen Verfahren Strafen verhängt werden, auch dann, wenn der Verstoß keinen Unfall verursacht hat. Es genügt hier die Nichtbeachtung einer in der Verfügung oder Verordnung vorgeschriebenen Bestimmung.

Die gleichen Folgen hat auch die Nichtbefolgung der **Bergverordnung**. Die

Bergverordnungen, die auf Grund des allgemeinen Berggesetzes erlassen werden, sind ranggleich mit den Rechtsverordnungen der Gewerbeaufsicht zu stellen. Auf unter Bergaufsicht stehendem Gelände (Hafen Schwelgern) üben Beamte der Bergämter die Aufsicht aus, die sich auch die Regelung der Unfallverhütung vorbehalten. Wenn z. B. ein Arbeiter ohne die in der Bergordnung geforderte Schutzkleidung angetroffen wird (Schutzhelm und Sicherheitsschuhe), kann er



wegen eines Verstoßes gegen die Verordnung strafrechtlich belangt werden. Das gleiche gilt auch für den Vorgesetzten, der für die Einhaltung der Verordnung verantwortlich ist. Nicht unerwähnt bleiben darf in diesem Zusammenhang das Strafgesetzbuch als Rechtsgrundlage. Wird durch Fahrlässigkeit der Tod oder die Verletzung eines Menschen verursacht, hat der Schuldige mit folgenden Strafen zu rechnen:

Nach § 222 kann mit Gefängnis bestraft werden, wer durch Fahrlässigkeit den Tod eines Menschen verursacht, nach § 230 mit Geldstrafe oder Gefängnis, wer durch Fahrlässigkeit die Körperverletzung eines anderen verursacht hat.

Der § 309 behandelt die fahrlässige Brandstiftung, der § 310 die Brandgefährdung. (Wird fortgesetzt) H. Kiel



## Warum verspüren wir im Zug keine Kurven ?

In der Eisenbahn bemerken wir im Gegensatz zum Autofahren nicht, wenn wir eine Kurve durchfahren. Wie kommt das? Bei normaler Geradeausfahrt drückt uns die Schwerkraft senkrecht auf unseren Sitz. In der Kurve kommt die Zentrifugalkraft hinzu. Wenn die beiden Schienen in einer Kurve wie auf der Geraden in einer waagerechten Ebene liegen würden, bekämen wir die Kurven genau so zu spüren wie im Auto. Wir würden nach außen gedrückt werden. Nun liegt jedoch die äußere Schiene immer etwas höher als die innere. Der Zug ist nach innen geneigt. Schwerkraft und Zentrifugalkraft lassen sich zu einer gemeinsamen Ersatzkraft, einer „Resultierenden“ zusammensetzen, wie das Bild zeigt. Wenn nun diese Resultierende genau senkrecht zur gedachten Verbindungsline der beiden Schienen in der überhöhten Kurve steht, werden wir nur etwas stärker auf unseren Sitz gedrückt, aber nicht mehr nach außen geschleudert.

## EH-MITTEILUNGEN

### Jahreshauptversammlung beim Quartettverein

Am 26. Januar führte der Quartettverein Eisenbahn und Häfen seine Jahreshauptversammlung durch. Die Neuwahl des Vorstandes brachte folgendes Ergebnis: 1. Vorsitzender Hermann v. d. Heide, 2. Vorsitzender Artur Hermanns, 1. Schriftführer Karl Heinz Jesuns, 1. Kassierer Karl Gajek.

Auf Wunsch vieler passiver Mitglieder veranstaltet der Quartettverein am 22. Mai ein Frühlingsfest. Ein Chorkonzert kommt am 16. November zur Durchführung.

### Lohnüberweisungen für 1967

Zu folgenden Terminen stehen 1968 die Löhne bei den Banken bzw. Sparkassen zur Auszahlung bereit:

|                 |                         |
|-----------------|-------------------------|
| Montag, den     | 12. 2. 1968,            |
|                 | Lohn für Januar 1968    |
| Montag, den     | 11. 3. 1968,            |
|                 | Lohn für Februar 1968   |
| Mittwoch, den   | 10. 4. 1968,            |
|                 | Lohn für März 1968      |
| Freitag, den    | 10. 5. 1968,            |
|                 | Lohn für April 1968     |
| Mittwoch, den   | 12. 6. 1968,            |
|                 | Lohn für Mai 1968       |
| Mittwoch, den   | 10. 7. 1968,            |
|                 | Lohn für Juni 1968      |
| Montag, den     | 12. 8. 1968,            |
|                 | Lohn für Juli 1968      |
| Mittwoch, den   | 11. 9. 1968,            |
|                 | Lohn für August 1968    |
| Donnerstag, den | 10. 10. 1968,           |
|                 | Lohn für September 1968 |
| Dienstag, den   | 12. 11. 1968,           |
|                 | Lohn für Oktober 1968   |
| Mittwoch, den   | 11. 12. 1968,           |
|                 | Lohn für November 1968  |

## Klare Bezeichnungen für die EBW-Werkstätten

Die Bezeichnung „Stahlbau“ für Einzelwerkstätten unserer EBW hat wiederholt zu Irrtümern und Mißverständnissen geführt. Es sind daher folgende klarere Bezeichnungen für diese Stellen festgelegt worden:

### 1. EBW-Aufarbeitungswerkstatt

für das Aufarbeiten der Puffer, Tragfedern, Zugvorrichtungen usw. (= Halle 1)

### 2. EBW-Vorfertigungswerkstatt

für das maßgerechte Zuschneiden von Blechen und Profilen und für das Vorfertigen von Spezialteilen zur Instandsetzung der Reparatur-Fahrzeuge (= Halle 9)

Von allen Betriebs- und Verwaltungsstellen sind einheitlich nur noch diese Bezeichnungen zu verwenden.

## Zweiter Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgang

Nachdem in der 1. Hälfte des vergangenen Jahres der erste Fachlehrgang für die Ausbildung zum Werksbahnbetriebsmeister mit Erfolg durchgeführt wurde — die Arbeitszeitung berichtete darüber —, hat Ende November 1967 in Zusammenarbeit mit der Industrie- und Handelskammer Duisburg im Lehrraum des Gemeinschaftsbetriebes ein weiterer Fachlehrgang begonnen. Der ganztägige Unterricht wird noch bis Ende März dieses Jahres stattfinden, und Anfang April haben die Teilnehmer die Chance, ihre Meisterprüfung abzulegen. Außer vom Gemeinschaftsbetrieb kommen die insgesamt 24 Teilnehmer diesmal von den Werksbahnbetrieben der Krupp-Hüttenwerke, Rheinhausen, der Mannesmann A.G., Huckingen, der HOAG, Oberhausen, der Duisburger Kupferhütte, der Thyssen-Röhrenwerke, Mülheim und der Niederrheinischen Hütte, Duisburg.

## Kinderkuren im Jahre 1966

Die Betriebskrankenkasse wird auch im Jahre 1968 Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren in das Kinderheim „Tüskendör“/Nordseeinsel Borkum verschicken.

Anmeldungen für diese Kuren nimmt ab sofort die Krankenkasse entgegen. Es wird um eine persönliche Vorsprache gebeten. Kinder, die bereits durch die Betriebskrankenkasse verschickt worden sind, können nicht berücksichtigt werden.

## Auszeichnung durch die Industrie- und Handelskammer

Von der Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel wurde Werksbahnbetriebsmeister Manfred Rosczich (ZBU) wegen seiner besonders guten Leistungen bei der Meisterprüfung im vergangenen Jahr ausgezeichnet. Seine Leistung ist um so bemerkenswerter, als aus dem gesamten Bereich der Kammer nur drei Industriemeister diese Anerkennung erhielten, davon allein zwei aus der Thyssen-Gruppe.



Mit diesem Foto „Friedrich-Ebert-Straße mit Hochöfen der ATH“ errang Herr Rolf Müller den 1. Preis im Werte von 100,— DM.

## Unsere Heimat, das Ruhrgebiet

Unter diesem Motto veranstaltete die Werkszeitung im vergangenen Jahr wieder einen Fotowettbewerb. Obgleich die Bedingungen des Preisausschreibens diesmal schon sehr früh mit der Nr. 3/4 1967 bekanntgegeben wurden und somit für Motivwahl, Aufnahme, Ausarbeitung und Einsendung fast sieben Monate zur Verfügung standen, blieb die Zahl der Einsendungen mit nur 18 weit hinter unseren Erwartungen zurück. Wir nehmen an, daß es unter den Mitarbeitern des Gemeinschaftsbetriebes wesentlich mehr Foto-„Amateure“ gibt. Da auch das Thema des Wettbewerbs nicht aus dem Rahmen lag, würde es die Schriftleitung interessieren, warum sich viele nicht beteiligt haben. Wir bitten unsere Leser uns ihre Meinung hierzu mitzuteilen. Nun aber zur Preisverteilung! Die technische Qualität der eingesandten Fotos war erfreulich hoch. Demzufolge hatte es auch die Jury, diesmal bestehend aus Herrn Fotomeister Lang (Werksfotografie ATH) und

Herrn Bein (Rechnungswesen EH), einem sachverständigen Fotoliebhaber, nicht leicht, die Preisträger auszuwählen. Alle Einsendungen waren von der Redaktion wieder nur mit einer Nummer versehen worden, so daß unbedingte Anonymität gewährleistet war. Die beiden Herren des Preisgerichts konnten unabhängig voneinander und dadurch unbeeinflußt, jeder 12 Punkte auf die nach ihrer Meinung besten Bilder verteilen. Das Ergebnis war eindeutig: Bild Nr. 6 erhielt acht Punkte und damit den 1. Preis, Bild Nr. 16 sechs Punkte und den 2. Preis, Bild Nr. 3 fünf Punkte und den 3. Preis. Es folgen zwei Bilder mit drei bzw. zwei Punkten, die leider keinen Preis mehr erringen konnten.

Nun dürfen wir Ihnen die glücklichen Gewinner vorstellen:

1. Preisträger ist Herr Rolf Müller, Fahrleitungsmeisterei, mit seinem Foto „Friedrich-Ebert-Straße mit Hochöfen“

2. Preisträger ist Herr Heinz Kiel, Sicherheitswesen, mit dem Foto „Anglerparadies an der Ruhrmündung“

und den 3. Preis errang Herr Georg Handkowitz, E.-Werkstatt Hafen Schwelgern, mit dem Foto „Botanischer Garten, Hamborn“.

Die Gewinner beglückwünschen wir zu ihrem Erfolg.

Herr Müller hat mit einem technisch hervorragenden Foto das Thema des Wettbewerbs besonders gut eingefangen: Pulsierender Verkehr zwischen Wohn- und Geschäftshäusern vor der eindrucksvollen Kulisse einer Hochofengruppe, das ist charakteristisch für das Ruhrgebiet.

Mit seinem Foto „Anglerparadies an der Ruhrmündung“ zeigt uns Herr Kiel eine andere Seite unserer Heimat. Der Fluß, der diesem Wirtschaftsraum seinen Namen gab, dient dem arbeitenden Menschen als Erholungsstätte zur Entspannung bei einer beliebten Sportart.

Aber auch der 3. Preisträger, Herr Handkowitz, zeigt uns das Ruhrgebiet: gepflegte Parkanlagen mit üppigem Pflanzenwuchs, die ebenfalls der Erholung dienen. Nur die Spitzen der Schloten von Thyssengas, die die Baumwipfel überragen, erinnern an die Umgebung dieser Gartenanlage im Ruhrgebiet.

Allen übrigen Einsendern, die nicht zu den glücklichen Gewinnern gehören, möchten wir an dieser Stelle für die Mühen, die sie sich gemacht haben, danken. Das eine oder andere Foto wird sicherlich in einer der nächsten Ausgaben unserer Zeitung noch veröffentlicht werden.

Auch das gehört zum Ruhrgebiet, „Botanischer Garten Hamborn“. Herr Georg Handkowitz erhielt dafür den 3. Preis über 40,— DM.

„Anglerparadies an der Ruhrmündung“ nannte Herr Heinz Kiel diesen Schnappschuß, mit dem er den 2. Preis im Werte von 70,— DM gewann.



# Unsere Jubilare

Sein 50jähriges Dienstjubiläum feiert am 7. Februar Betriebsassistent Matthias Hofmeister, dessen Bild mit Kurztext wir bereits in der letzten Ausgabe veröffentlichten. Durch ein technisches Versehen ist leider sein Lebenslauf nicht gebracht worden, was wir hiermit nachholen.

Der Jubilar, geboren am 1. Januar 1904 in Pusterwald (Österreich), heute wohnhaft in Hamborn, Wilhelmstraße 80, wurde am 7. Februar 1918 im Eisenbahnbetrieb als Rangierer eingestellt, 1935 zum Rangiermeister befördert und 1952 zum Betriebsassistenten ernannt. Herr Hofmeister ist ein sehr zu-

verlässiger und gewissenhafter Mitarbeiter, der die ihm übertragenen Aufgaben stets zur vollsten Zufriedenheit ausgeführt hat. Der Jubilar, der Mitglied des Eisenbahnervereins ist, beschäftigt sich in seiner Freizeit gern mit Gartenarbeit und ist auch ein begeisterter Autofahrer.

Am 4. März 1968 ist Weichenwärter Anton Palacz 50 Jahre im Dienst. Er wurde am 2. September 1904 in Hamborn geboren, wo er jetzt in der Gustavstraße 23 wohnt.

Seine berufliche Tätigkeit begann Herr Palacz als Laufjunge bei der ATH. Er kam aber schon bald als Hilfsarbeiter zur Signalmeisterei und zur EBW und wurde im April 1922 der Bahnmeisterei als Rotten-



arbeiter zugeteilt. Seit 1927 war er beim EBN, zunächst als Rangierer und dann als Meister, und seit 1947 versieht er den Dienst eines Weichenwärters, den auch sein Vater vier Jahrzehnte ausgeübt hatte. Der Jubilar gehört dem Jubilarenverein an und gilt als äußerst fleißiger und zuverlässiger, stets einsatzwilliger Mitarbeiter. In seiner Mußzeit beschäftigt er sich gern mit guter Lektüre.

Meister Bernhard Schürmann blickt am 18. März 1968 auf eine 50jährige Tätigkeit in unserem Betrieb zurück.

Herr Schürmann stammt aus Hamborn, wo er am 13. März 1904 geboren wurde. Heute wohnt er in der Aachener Straße 8.

Eingestellt wurde er am 18. März 1918 bei der EBW als Ankörner. Diese Tätigkeit übte er 25 Jahre lang aus. Dann war er bis zu seiner Einziehung zum Wehrdienst im März 1945 als Schlosser beschäftigt.



Als er aus dem Kriegseinsatz wieder nach Hause zurückkehrte, wurde er als Kolonnenführer eingesetzt und im Jahre 1951 Vorarbeiter. Seit 1. Juli 1957 bekleidet er die Stellung eines Meisters im Eisenlager der Lagerverwaltung.

Der Jubilar ist Mitglied des Jubilarenvereins. In seiner Mußzeit beschäftigt er sich viel mit dem Basteln von Spielzeug für sein Enkelkind. Auch ist er ein eifriger Leser.

Ebenfalls auf eine 50jährige Betriebszugehörigkeit kann — 4. April 1968 — Lehrlokführer Paul Werneburg zurückblicken, der am 1. April 1904 in Hamborn geboren wurde und heute in Walsum, Friedrich-Ebert-Straße 169, wohnt. Die Stationen seines beruflichen Werdegangs: erster Einsatz beim Wagenbau der EBW, dann Lehrling in der Lehrwerkstatt der ATH, Schlosser in der Lok-Reparatur der EBW, schließlich beim BM-Nord nacheinander als Lokheizer, Lokführer und Lehrlokführer.

Herr Paul Werneburg gehört zu dem alten Stamm, für den Pflicht und Treue ein arbeitsreiches Leben lang, Fleiß, Redlichkeit und Aufgeschlossenheit Selbstverständlichkeiten sind. Auf Grund seines

Könnens und seiner Zuverlässigkeit wurden ihm schon sehr bald die großen Dampfloks und später die Elloks mit ihren langen, schweren Zügen anvertraut. Seine reichen Erfahrungen und seine hervorragenden Charaktereigenschaften waren Veranlassung, ihn als einen der ersten Mitarbeiter als Lehrlokführer für die Heranbildung des Lokführernachwuchses einzusetzen. Seine ehemalige Zugehörigkeit zum Betriebsrat zeugt von dem Vertrauen, das ihm auch seitens der Belegschaft entgegengebracht wird. Seine Hobbys: Sport und Gesang. Seit 50 Jahren ist er bereits Mitglied des SV Walsum und seit 40 Jahren Mitglied des Gesangsvereins und Angehöriger der Gesangsgruppe des Lokführervereins.



## Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:

Johannes Haverkamp  
technischer Zeichner  
Bauabteilung  
eingetreten: 26. 4. 1928

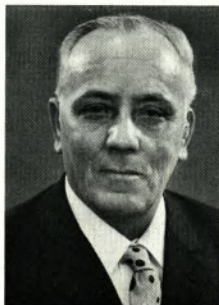
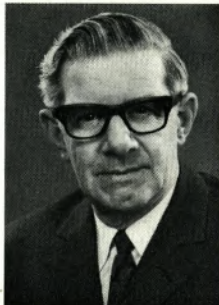
Werner Hülskamp  
Oberlokführer  
Betr.-Masch.-D.-Nord  
eingetreten: 26. 4. 1928

Heinrich Molz  
Brückenhilfsmann  
Hafen Schwelgern  
eingetreten: 27. 4. 1928

Johann Groder  
Schiebebühnenfahrer  
Betr.-Masch.-D.-Nord  
eingetreten: 30. 4. 1928

Wilhelm Schims  
Vorarbeiter  
Signalmeisterei  
EBW  
eingetreten: 30. 4. 1928

Hugo Jäger  
Schreiner  
EBW  
eingetreten: 30. 4. 1928



Elektriker Wilhelm A m e r k a m p , EBW (1. 4.)  
Kolonnenführer Gerhard B r ü c k e r , EBW (1. 4.)  
Vorarbeiter Johannes R o g m a n n , Signalmeisterei (1. 4.)  
Lokführer Werner W i e b e r n , Betr.-Masch.-D.-Nord (29. 4.)



*Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!*



### AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

#### Den Ehebund schlossen:

Werner Tacke, Eisenbahn-Nord  
mit Hildegard Krajewski, geb. Klöckner  
am 19. 10. 1967

Wolfgang Korbas, Verkehrsabteilung  
mit Margret Deppe  
am 26. 10. 1967

Heinz-Hermann Matecki, EBW  
mit Edelgard Patzak  
am 27. 10. 1967

Pierino Ucheddu, Bauabt. Oberbau-N.  
mit Wanda Sanna  
am 29. 10. 1967

Hans-Jürgen Vespermann, EBW  
mit Regina Bröcher  
am 30. 10. 1967

Hans-Jürgen Krug, Eisenbahn-Nord  
mit Eleonore Wüstkamp  
am 2. 11. 1967

Richard Rust, Eisenbahn-Nord  
mit Lenchen Grasser, geb. Bugdoll  
am 3. 11. 1967

Horst Birkholz, Betr.-Masch.-D.-N.  
mit Margrit Gergens  
am 9. 11. 1967

Dieter Schnura, Fahrleitungsmeisterei  
mit Ingelore Labs  
am 10. 11. 1967

Johann Kempken, Betr.-Masch.-D.-N.  
mit Ruth Drzycimski  
am 17. 11. 1967

Karl-Heinz Voss, Eisenbahn-Süd  
mit Jutta Kowalsky  
am 17. 11. 1967

Udo Höhle, Hafen  
mit Ingrid Meyers  
am 24. 11. 1967

Lothar Gebauer, Hafen  
mit Hannelore Wilhelm  
am 1. 12. 1967

Helmuth Janzen, Betr.-Masch.-D.-N.  
mit Ingrid Gester, geb. Ficht  
am 1. 12. 1967

Johann Skrypczak, Betr.-Masch.-D.-N.  
mit Gisela Steffen  
am 8. 12. 1967

**Nachwuchs kam an:**

Salvatore, 12. 9. 1967  
Enzo Prestia, Eisenbahn-Nord

Anja, 18. 10. 1967  
Frank Sawatzki, Hafen

Mustafa, 20. 10. 1967  
Hukümdar Gürler, Eisenbahn-Süd

Elena, 21. 10. 1967  
Konstantinos Tsonis, Eisenbahn-Nord

Ayse, 25. 10. 1967  
Duran Parmak, Eisenbahn-Nord

Andrea, 27. 10. 1967  
Karl Gozdowicz, Hafen

Michael, 29. 10. 1967  
Egon Werneier, Eisenbahn-Nord

Turgay, 29. 10. 1967  
Demirali Cakmak, Eisenbahn-Süd

Kai-André, 31. 10. 1967  
Günter Schreier, Eisenbahn-Nord

Stefan, 1. 11. 1967  
Heinrich Wöstefeld, Eisenbahn-Nord

Claudia, 2. 11. 1967  
Helmuth Schnorr, Eisenbahn-Nord

Frank, 7. 11. 1967  
Otto Simon, Eisenbahn-Süd

Turgut, 8. 11. 1967  
Ismail Özcan, Eisenbahn-Nord

Giovanna, 9. 11. 1967  
Matteo Turco, Eisenbahn-Nord

Heike, 11. 11. 1967  
Hans-Joachim Dieckmann, Eisenbahn-N.

Michele, 14. 11. 1967  
Salvatore Cozza, Eisenbahn-Nord

Nicole, 16. 11. 1967  
Alfred Heisler, Betr.-Masch.-D.-Nord

Bernd und Manfred, 17. 11. 1967  
Paul Schmieding, EBW

Dirk und Marion, 22. 11. 1967  
Richard Hahne, EBW

Martina, 23. 11. 1967  
Günter Stodolny, Eisenbahn-Nord

Frank, 25. 11. 1967  
Dieter Weiss, Eisenbahn-Süd

Udo, 26. 11. 1967  
Gerda Holsteg, Lagerverwaltung

Reiner, 27. 11. 1967  
Arno Matysik, EBW

Jutta, 28. 11. 1967  
Helmuth Küllenberg, Eisenbahn-Süd

Frank, 29. 11. 1967  
Wolfgang Hartung, Bauabt. Oberb.-Süd

Roland, 30. 11. 1967  
Friedrich Kühn, Eisenbahn-Nord

Reiner, 30. 11. 1967  
Erwin Herbst, Eisenbahn-Nord

Iris, 6. 12. 1967  
Egon Gaul, Betr.-Masch.-D.-Nord

Sabine, 7. 12. 1967  
Heinz Kühn, Hafen Schwelgern

Meiko, 7. 12. 1967  
Günter Haubrich, Eisenbahn-Nord

#### Geburtstage:

Johann Mester, früher Lokführer  
geb. 3. 3. 1883 (85 Jahre)  
wohnhafte: DU-Meiderich, Herwarth-  
straße 32

Heinrich Backhaus, früher Lokführer  
geb. 11. 4. 1888 (80 Jahre)  
wohnhafte: DU-Laar,  
Apostelstraße 50

Richard Frantzkowitz, früher Lokführer  
geb. 13. 4. 1888 (80 Jahre)  
wohnhafte: DU-Hamborn, Ziegelhorst-  
straße 10

Hermann Röhring, früher Stellwerks-  
wärter  
geb. 24. 4. 1888 (80 Jahre)  
wohnhafte: Marl-Brassert, Herder-  
straße 1

Karl Ludwig, früher Fahrmeister  
geb. 29. 4. 1888 (80 Jahre)  
wohnhafte: Wuppertal-Barmen,  
Am Stüttingsberg 30

#### Todesfälle:

Max Moczek, Pensionär  
früher Betr.-Assistent  
geb.: 18. 7. 1902  
gest.: 24. 10. 1967

Jakob Henrich, Pensionär  
früher Schlosser  
geb.: 17. 4. 1881  
gest.: 26. 10. 1967

Rudolf Draginc, Werkstattschreiber  
EBW  
geb.: 28. 1. 1908  
gest.: 2. 11. 1967

Karl Berner, Streckenwärter  
Bau-O.-N.  
geb.: 3. 7. 1923  
gest.: 6. 11. 1967

Johann Scherer, Fahrleitungsmonteur  
Fahrleitungsmeisterei  
geb.: 8. 1. 1915  
gest.: 25. 11. 1967

Karl Gaffron, Pensionär  
früher Lokführer  
geb.: 25. 10. 1896  
gest.: 3. 11. 1967

Johann Götz, Pensionär  
früher Säuretankwärter  
geb.: 8. 3. 1893  
gest.: 8. 11. 1967

Karl Kreckel, Pensionär  
früher Schlosser  
geb.: 21. 4. 1898  
gest.: 13. 11. 1967

Wilhelm Jobstfinke, Pensionär  
früher Schlosser  
geb.: 14. 8. 1903  
gest.: 28. 11. 1967

Karl Misch, Pensionär  
früher Schreiner  
geb.: 27. 1. 1907  
gest.: 29. 11. 1967



# Mußte das sein?

*Eine Flankenfahrt in einem Handweichenbereich war die Ursache dieser Entgleisung. Und das waren die Folgen:*

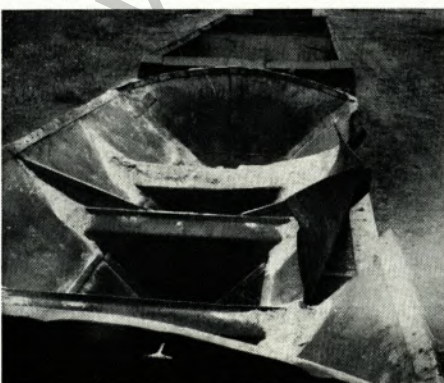
*Aufgleisungsstunden 5 Mann  $2\frac{1}{2}$  Stunden =  $12\frac{1}{2}$  Stunden, Gleissperrung 3 Stunden.*

*Durch Kraneinwirkung wurde der Wagenkasten an diesem Otz-Wagen schwer beschädigt. (Seitenansicht und Blick von oben in den Wagenkasten).*

*Der Wagen muß einen neuen Kastenaufbau erhalten. Kosten ca. 3600,— DM.*

*Eine aus dem Kran gefallene Bramme verursachte diese Langträger-Verbiegung.*

*Reparaturkosten: ca. 1000,— DM.*



## Maskenball

Letztes Jahr zur Karnevalszeit hatte der Damenkegelclub „die standhafte Hinterdame“ den Kegelabend auf den Weiberfastnachtball in Möllekamp verlegt, einem kleinen Ort vor der Stadt. Und nun sollte in diesem Jahr die Tradition fortgesetzt werden.

Die Ehemänner hatten nicht die geringste Ahnung davon oder taten nur so, jedenfalls wurde nie darüber gesprochen. Irmgard stand in der Küche, um das Abendbrot zu richten. Die Küchentür war einen Spalt geöffnet und plötzlich spitzte sie die Ohren. „Also Klaus“, sagte ihr Mann am

Telefon, „dann bis Dienstag. Du, ich freue mich schon riesig auf Möllekamp. Bin mal gespannt, was uns da geboten wird; weißt Du, an die alten Weibchen muß man sich halten, denn meistens steckt ein knusperiges junges Mädchen dahinter“, und dabei lachte er genießerisch.

Da hörte er Klirren aus der Küche. Nanu, die Tür stand ja auf. Hoffentlich hatte Irmgard nichts gehört. Und sehr laut und deutlich sagte er: „Bitte, Klaus, vergiß das Vereinsbuch nicht wieder, damit wir endlich den Beitrag zahlen können.“

Er kam in die Küche. Der Tisch war gedeckt, die Kinder saßen schon auf ihren Plätzen und es wurde ein Abend wie jeder andere auch.

Irmgard durfte ihren Mann nicht ansehen, sonst hätte sie vor Lachen keinen Bissen herunterbekommen.

Ihr werdet euch wundern, dachte sie, welche häßlichen Frauen euch zum Tanz holen werden.

„Weißt Du, Irmgard“, meinte ihr Mann ganz beiläufig, „den Kegelabend in der nächsten Woche müssen wir von Mittwoch auf Dienstag vorverlegen, weil einige Kegelbrüder am Mittwoch verhindert sind. Was machen wir da mit den Kindern? Könntest Du nicht einmal auf Deinen Kegelabend verzichten?“

„Bedaure außerordentlich, mein Schatz, dann müßt Ihr eben einen anderen Tag nehmen, der Dienstagabend gehört mir, und wenn jeder Kegelbruder seine Frau so höflich fragen würde wie Du jetzt, könnte keine meiner Kegelschwestern kommen, denn schließlich haben alle Kinder. Findest Du es nicht auch reichlich umständlich, wenn beide Clubs ihren Abend verlegen? Am besten ist doch für alle, wenn Ihr den Donnerstag- oder Freitagabend nehmt!“

Und dabei hatte sie, ohne eine Miene zu verziehen, das Geschirr zusammengestellt, sich die Schürze umgebunden und mit dem Abwasch begonnen.

„Irmchen, könnten wir nicht“... „einen Kompromiß schließen“, beendete sie den Satz. „Ich werde morgen abend mit meinen Kegelschwestern darüber sprechen, denn schließlich sind wir alle davon betroffen, und Du tust das Mittwoch mit Deinem Club. Einverstanden?“ „Einverstanden.“ Und dann nahm er zu ihrer großen Überraschung das Trockentuch und half ihr.

Am nächsten Abend gab es heiße Debatten bei den „standhaften Hinterdamen“. Und als sie erst von Irmgard's ungewollt mitgehört-Telefongespräch erfuhren, gab es Kampfstimmung. Einige wollten durchaus nicht, daß ihre Männer auch nach Möllekamp gingen; die Frage der Kinder spielte nur eine zweitrangige Rolle, denn jede hatte eine Mutter oder Tante, die gerne einmal Babysitter spielte.

Schließlich meinte Irmgard: „Lassen wir ihnen doch die Freude. Wir werden uns alle bis zur Unkenntlichkeit maskieren, wir werden uns so häßlich wie nur möglich machen, damit sie sich schämen müssen, von uns zum Tanz geholt zu werden. Und wir werden uns mit Sekt verwöhnen lassen, nur Sekt, sage ich Euch. Aber ich schlage vor, daß jede zur Demaskierung mit ihrem eigenen Mann tanzt. Stellt Euch nur die Gesichter vor!“ „Einstimmig angenommen“, hieß es.

„Und“, meinte Irmgard, „wir werden bis morgen abend mit unserer Stellungnahme warten, wie unsere Männer sich entschieden haben. Sollten sie auf Dienstagabend bestehen, werden wir uns unterwürfig bereit-erklären, auf unseren Kegelabend zu verzichten. Nur eins sage ich Euch: Kein Babysitter darf etwas von unserem Vorhaben erfahren, und wir treffen uns eine Stunde später als unsere Männer.“

Bei einigen der „eisernen Bauern“ herrschte am Kegelabend eine bedrückte Stimmung. Manche meinten etwas kleinlaut: „Sollen wir wirklich unseren Frauen den Dienstagabend nehmen, sie freuen sich doch immer so sehr darauf!“ Oder ein anderer: „Bei mir ist der Ehefriede reichlich in Unordnung geraten, als ich meiner Frau das sagte. Und komisch, nach dem gestrigen Kegelabend hat sie nur noch gesagt: entscheidet Ihr Euch. Wir wollen uns danach richten.“

„Ja“, meinte Peter, Irmgard's Mann, „meine Frau hat sich auch so ähnlich geäußert. Vielleicht wollen sie nur sehen, ob wir Kavaliers sind. Ich schlage trotzdem vor, wir fahren nach Möllekamp und zum nächsten Wochenende laden wir unsere Frauen zu einem gemütlichen Abend ins Schloßstübchen ein. Ich finde, der Vorschlag müßte ankommen.“

Wie erstaunt waren die Männer, als ihre Einladung für Samstagabend mit soviel Dankbarkeit und Freude angenommen wurde.

Nun machten sich die Damen ans Werk. Es mußten Kostüme, Masken und Perücken besorgt werden. Und die sonst so adretten Frauen verwandelten sich in so furchterregende, häßliche Hexen, daß sie sich bald selbst nicht leiden mochten.

„Denkt an den Sekt“, meinte Irmgard, als sie sich eine Stunde später als ihre Männer in Möllekamp einfanden. „Die sollen heute abend mal kräftig bezahlen.“

Die armen „eisernen Bauern“! Sie hatten nicht die geringste Ahnung und vermuteten ihre Frauen schön brav bei den Kindern zu Hause.

Nur Peter hatte einige Zweifel, ob seine Frau nicht doch das Telefongespräch mit angehört hatte. Er machte seinen Kegelbrüdern gegenüber natürlich keine Andeutung davon, sonst hätte er bestimmt eine Strafrunde zahlen müssen.

Getrennt betraten die „alten Weiber“ das Lokal und stürzten sich ins Gewühl.

Irmgard holte sich sofort ihren Mann zum Tanz, um herauszufinden, ob er sie irgendwie erkannte.

Nichts. Sie flirtete mit ihm, lud sich selbst zu einem Glas Sekt ein, und als sie das geleert hatte, meinte sie frank und frei: „Ich glaube, ich könnte noch eins vertragen.“

„Nicht so hitzig, alte Dame“, lachte ihr Mann, „es ist noch früh am Abend und die Nacht ist lang.“

„Ich kann eine Menge verkraften“, sagte Irmgard gelassen, „so ein bißchen Perlwasser hebt mich nicht gleich aus den Angeln.“

Und dabei hatte sie so natürlich wie eh und je gelacht, so daß Peter stutzig wurde. Ja, und dann war ja auch noch die Zahnücke da. Seine Frau wollte immer schon zum Zahnarzt gegangen sein und hatte es von Tag zu Tag verschoben.

Mein liebes Kind, dachte er, dir soll es noch sehr heiß werden unter der Maske.

„Wie wär's denn, wollen wir uns morgen wiedersehen?“ fragte Peter. „Damit hatte ich fest gerechnet“, platzte Irmgard heraus. Ich habe zwar einen Mann und zwei Kinder zu versorgen, aber so wie ich meinen Mann kenne, wird er mir gerne zur Hand gehen, damit wir beide mehr vom Abend haben.“ Und dabei hatte sie ihm den letzten Teil des Satzes ganz leise zugeflüstert.

„Wir könnten auch diese Woche noch ins Kino gehen?“ forschte Peter weiter. „Herzlich gerne“, entgegnete Irmgard, „schließlich bekommt man solche Einladungen höchstens einmal im Jahr, und dann nur vom eigenen Mann.“

„Aber wird Ihre Frau nichts davon merken?“ „Ich werde ihr etwas von Überstunden erzählen“, antwortete Peter gelassen, „und damit hat sie sich abzufinden.“

„Tun Sie das öfter“, fragte Irmgard vorsichtig. „Ach ja, es kommt häufiger vor, denn sonst wäre das Leben doch zu einseitig und langweilig, finden Sie nicht auch?“

„Nein, das finde ich gar nicht“, antwortete sie ihm trotzig. — Das war seine Irmgard, hundertprozentig.

Peter ging heimlich zum Telefon und rief zu Hause an. Als ihm seine Mutter sagte, Irmgard wäre zum Kegelabend gegangen und hätte sie als Babysitter engagiert, war ihm alles klar.

Also, folgerte Peter, waren alle „standhaften Hinterdamen“ hier. Aber er verriet seinen Kegelbrüdern nichts. Die Spannung sollte bis auf den Höhepunkt getrieben werden.

Während Irmgard's Kegelschwestern immer lebhafter wurden, wurde sie immer stiller. Meinte Peter das im Ernst mit den Überstunden? Auch der Sekt schmeckte nicht mehr. Doch Peter animierte sie wieder und wieder zum Trinken, und als er sie ganz spontan in die Arme nahm und sie küssen wollte, lief sie davon.

Mitternacht rückte näher. Irmgard holte ihren Mann nicht mehr zum Tanz, doch er durchbrach die Faustregeln der Altweiberfastnacht und forderte sie zum Tanz auf. Und als er sie wieder zu einem Glas Sekt einladen wollte, gab sie ihm einen „Korb“.

„Irmchen“, flüsterte Peter ihr leise ins Ohr. Er konnte einfach den traurigen Blick seiner Frau nicht mehr ertragen.

Und dann schlug es Mitternacht. Die Masken fielen und fast wären die „eisernen Bauern“ ins Wanken geraten, als sie ihre eigenen Frauen im Arm hielten.

„Woran hast Du mich erkannt“, wollte Irmgard wissen. „Du hast beim Lachen den Mund zu weit aufgemacht“, scherzte er. „Ich würde Dir raten, vor der Weiberfastnacht im nächsten Jahr noch zum Zahnarzt zu gehen.“

„So, mein Schatz“, lachte Irmgard, ihre alte gute Laune zurückgewonnen, „die Einladungen für morgen abend und zum Kinobesuch hatte ich ja angenommen, nicht wahr?“

Und was den Samstagabend im Schloßstübchen betraf: Versprochen ist versprochen, war die allgemeine Feststellung.

„Ein teurer Kegelabend“, hauchte Peter.

J. V.

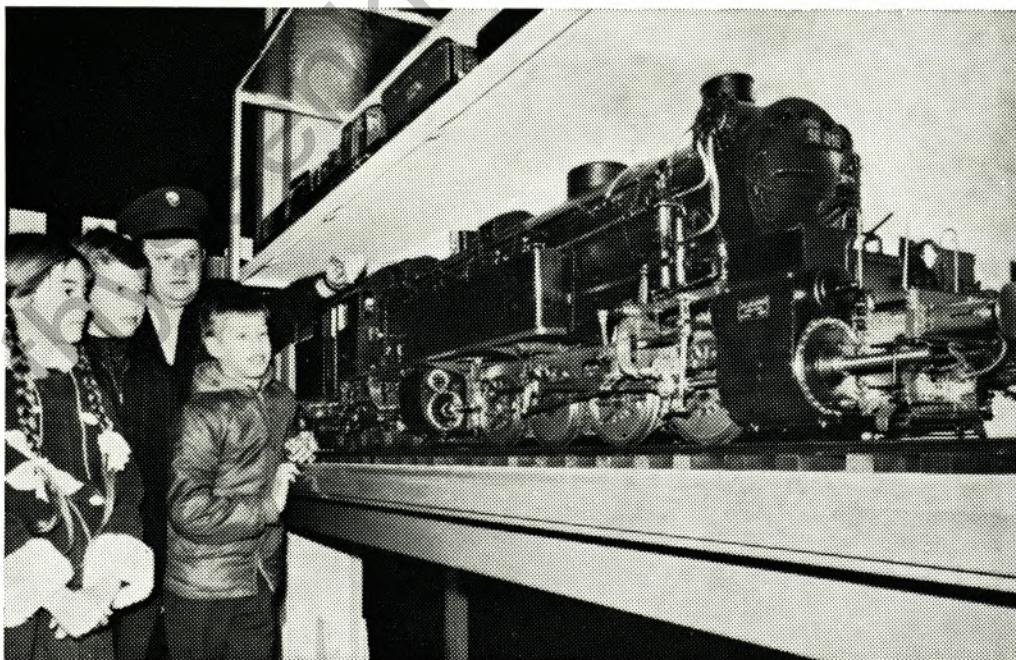
# Hölzauge! Sei wachsam!!



**D**en Weg ins Deutsche Museum nach München fand jetzt Europas schwerste Tenderlokomotive, Baureihe 96, ehemals Gt 2 x 4/4 der Bayerischen Staatsbahnen. Freilich handelt es sich nur um ein Modell im Maßstab 1:10, das jedoch völlig origi-

nalgetreu von Lehrlingen des ehemaligen Reichsbahn-Ausbesserungswerkes Ingolstadt in den Jahren 1936 bis 1938 angefertigt worden war. Die Lokomotiven dieser Baureihe waren von 1912 an bei J. A. Maffei in München gebaut worden und hatten bei der Bundesbahn noch bis 1948 Dienst getan. Sie waren zuletzt im Bahn-

betriebswerk Aschaffenburg stationiert und auf der Spessart-Steilrampe Laufach-Heigenbrücken eingesetzt. Das kostbare Modell, das 128 Kilogramm wiegt und 1,82 Meter lang ist, wurde dem Deutschen Museum anlässlich der 60-Jahr-Feier seiner Grundsteinlegung vom Vorstand der Deutschen Bundesbahn übereignet.



**Europas  
schwerste  
Tenderlok**

---

**jetzt  
im  
Deutschen  
Museum**

