



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

17. JAHRGANG

9/10

SEPT./OKT. 1971

Aus dem Inhalt

Kurznachrichten

Neuordnung der Werkstraßen und Werkstore am Alsumer Steig

Arbeitsschutz-Informationen: Wer zieht den kürzeren?

Die Bundesbahn will ab 1975 „Nichtraucher“ werden

Betriebskrankenkasse Hamborn beantwortete aktuelle Fragen

Sommerausflug des Eisenbahnvereins

Wir sind „im Bilde“

Fußball-Turnier 1971 um den Heidenreich-Wanderpokal

Lokführer hatten kein Glück mit dem Wetter

Ein Stück Eisenbahnromantik in Österreich

— Bericht eines Urlaubers über die Montafoner Bahn —

Unsere Jubilare

Familiennachrichten

Jonny Wagenschreck

Für unsere Fotofreunde: Alte deutsche Wirtshausschilder

Durchschlag von Schacht 1 der Zeche Osterfeld zum Hauptquerschlag der 6. Sohle

Mal was anderes

Arbeite sicher

KURZNACHRICHTEN

Die **Kassenstunden der Betriebskrankenkasse Hamborn** der ATH haben sich geändert. Die Büros der Krankenkasse sind jetzt von Montag bis Freitag von 10 bis 12 Uhr und von 13 bis 15 Uhr geöffnet.

Dr. Dietrich Spethmann, Vorstandsmitglied der ATH, übernahm am 1. Juli den Vorsitz des Vorstandes der C. Rudolf Poensgen Stiftung zur Förderung des Führungsnachwuchses der Wirtschaft. Er ist Nachfolger von Professor Dr. Ernst Schneider, der die Gesellschaft in den ersten fünfzehn Jahren ihres Bestehens führte. — Dr. Spethmann wurde ferner in den Aufsichtsrat der Deutschen Edelstahlwerke AG, Krefeld, deren Vorstandsvorsitzer er bis Herbst 1970 war, und in den Aufsichtsrat der Westfalenbank AG, Bochum, gewählt.

Neuer **technischer Betriebsdirektor auf der Schachtanlage Lohberg** ist seit dem 16. August Hermann Schwarz. Er kommt von der Bergbau AG Gelsenkirchen, wo er in gleicher Eigenschaft auf der Schachtanlage Emil Fritz tätig war. Geboren in Mülheim (Ruhr), studierte der heute Vierzigjährige an der Bergakademie Clausthal-Zellerfeld und absolvierte seine Referendarzeit beim Oberbergamt, später beim Bergamt Dortmund. Er ist Assessor des Bergfachs. Bei der Hoesch Bergbau AG arbeitete er auf der Schachtanlage Emil Emscher, bis er durch Verbund der Anlagen zu Emil Fritz in Altenessen kam.

Das im Jahre 1970 eingeführte **Intercity-Netz der DB**, auf dem die Züge bei einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h eine Reisegeschwindigkeit von 90 km/h erreichen, hat sich bewährt. Den erhöhten Ansprüchen an Reisekomfort wurde durch Einsatz von 43 neuen, aus jeweils zwei Teilen bestehenden elektrischen Triebwagen Rechnung getragen. Ein Auftrag von 30 weiteren Triebwagen wurde von der DB an die Firma Talbot (Aachen) vergeben.

Auf Nebenbahnen, deren Bahnhöfe nur mit Einfahrsignalen ausgerüstet sind, will die Bundesbahn jetzt Funksprechverbindungen zwischen den Fahrdienstleitern und den Lokomotivführern herstellen. Damit sollen die bestehenden Sicherheitsvorschriften durch ein technisches Hilfsmittel ergänzt werden. Die Bundesbahn traf diese Entscheidung unter dem Eindruck des schweren Zugunglücks von Radevormwald auf der Nebenstrecke Wuppertal-Lüdenscheid.

Impressum

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.

Druck: Michael Schiffer KG, Rheining

Aufnahmen: EH: Betriebsmaschinen dienst, Glosemeier, Hohlsiepe, Kiel, Schentke, Still, Wenzel, Wiesner

ATH: Lang, Meyer

Sonstige: Anhock, prophoto

Titelbild: Blick in die neue Verladehalle für Stahlerzeugnisse im Hafen Walsum-Süd vom Wasser her (s. auch Wir sind „im Bilde“)

Rückseite: Herbstliche Impression



Neuordnung der Werkstraßen und Werkstore am Alsumer Steig

Hier werden die Verankerungspfähle für die Spundwand der Rampe zur Werkstraßenunterführung gerammt. Im Hintergrund das neue Belegschaftsgebäude der ATH am Tor 11.



Der 1. Bauabschnitt des Neubaus der Alsumer Straße ist fertiggestellt. Am 17. August konnte die westliche Fahrbahn für den Verkehr freigegeben werden. Das brachte für unsere Werksangehörigen und andere Benutzer der Tore 11 und 12 einige Änderungen mit sich. Die Alsumer Straße kann, da sie vierspurig mit Mit-

telstreifen ausgebaut wird, im Bereich der Werkstore nicht mehr gekreuzt werden. Die Verbindung zwischen Tor 11 und Tor 12, bzw. Werk Bruckhausen und Sinteranlage 2/Hochofen 1/Häfen wird über eine Werksverbindungsstraße hergestellt, die die westliche und östliche Fahrbahn der Alsumer Straße unter der neuen Straßen-

brücke hindurch miteinander verknüpft. Das neue Tor 11 am Belegschaftsgebäude bleibt Fußgängern vorbehalten. Für diese wurde außerdem ein Fußgängertunnel (mit Eingang am Tor 11) unter der Alsumer Straße geschaffen. Für PKW steht das Tor 12 zur Verfügung, ebenso eine Reihe von Parkplätzen beiderseits der Alsumer Straße. Für Zweiräder wurde in Höhe des alten Tores 11 eine Unterstellhalle errichtet.

Wie erreicht man nun am besten seinen Arbeitsplatz? Wer von Walsum kommt, muß in Höhe des alten Tores 11 rechts abbiegen und dann die Parkplätze oder Tor 12 anfahren. Zur Rückfahrt muß er über die Werksverbindungsstraße unter der neuen Straßenbrücke hindurch zur Ausfahrt auf die Alsumer Straße fahren. Wer aus Richtung Beeck kommt, darf am alten Tor 11 nur rechts abbiegen und muß die Parkplätze oder Tor 12 über die Werksverbindungsstraße anfahren. Zur Rückfahrt

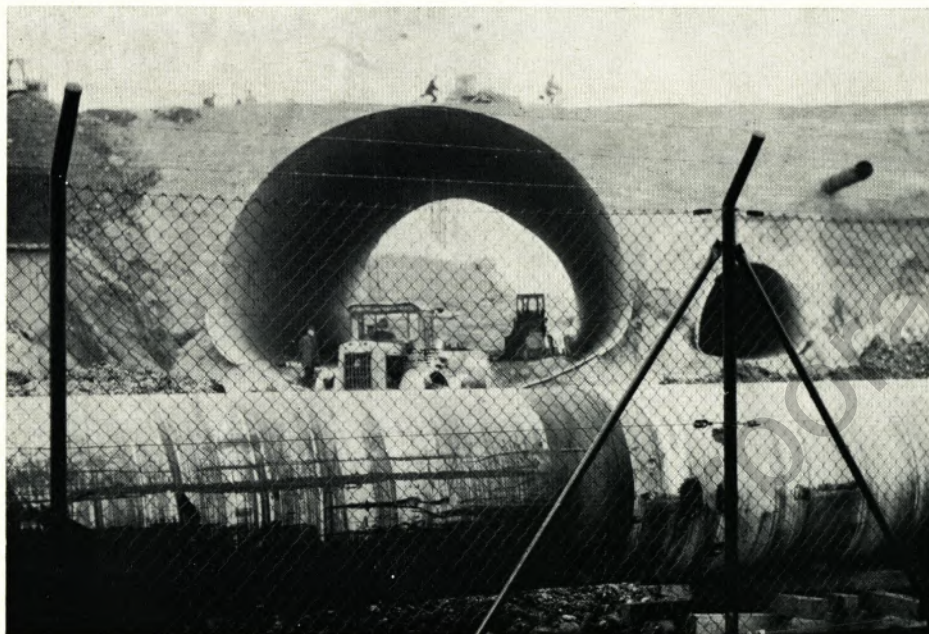
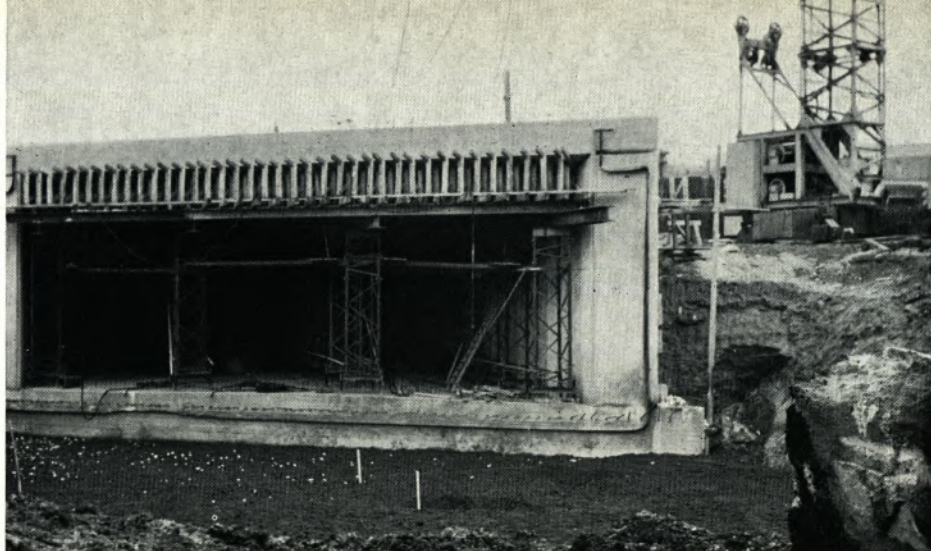


Vorspannen der Brückenplatte für die Werkstraßenunterführung am Kühlturm.

1. Bauabschnitt der Werkstraßenunterführung am Kühlturm

fährt er direkt auf die neue Alsumer Straße.

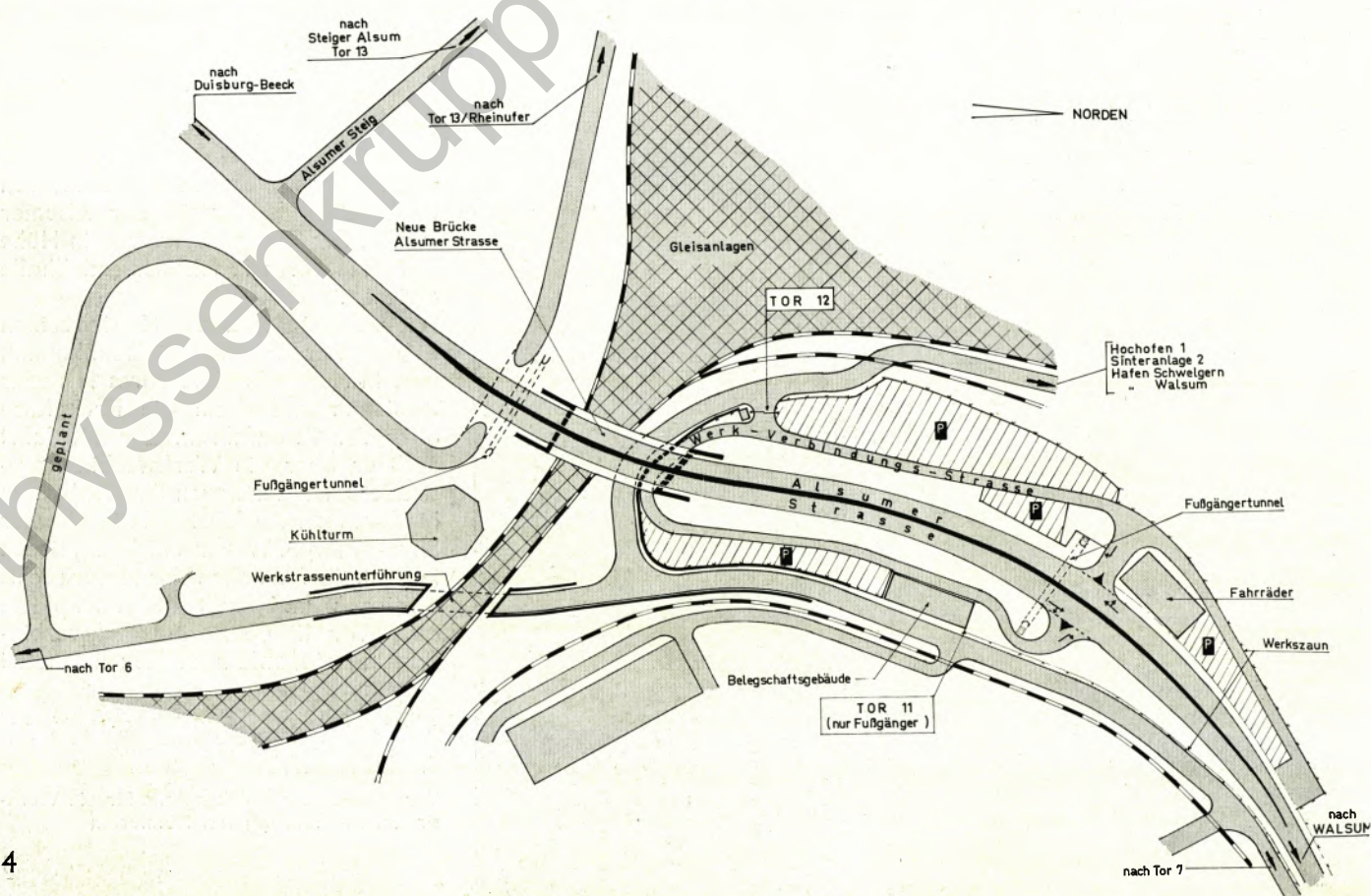
Durch den hochwasserfreien Ausbau der Gleisanlagen im Bereich der neuen Straßenbrücke – es erfolgt eine Höherlegung um etwa 3 Meter – wird der Ersatz des gefährlichen Überweges der Werkstraße von Tor 11 nach Tor 6 durch eine Werkstraßenunterführung möglich. Die Arbeiten an dieser Unter-

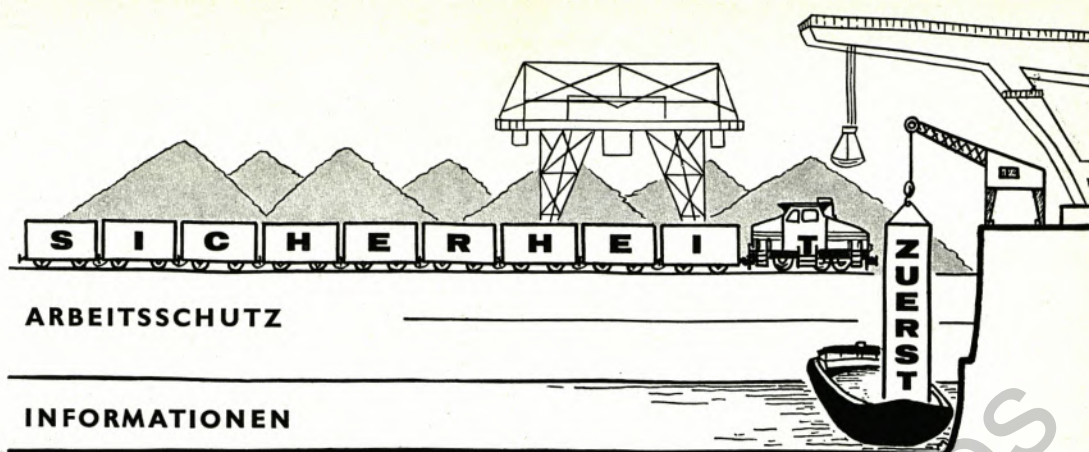
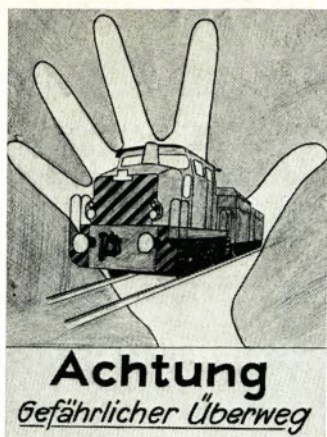


führung mit ihren langen Tunnelrampen haben bereits begonnen. Später soll das Werkstraßennetz noch durch eine Verbindung zum Rheinufer/Tor 13 unter der Alsumer Straße hindurch erweitert werden. Der erforderliche Tunnel in Armco-Multiplate-Bauweise ist schon fertiggestellt.

Unsere Übersichtszeichnung gibt einen Überblick über die Linienführung aller Straßen und Wege in diesem Bereich nach Fertigstellung der Baumaßnahmen.

Straßen- und Fußgängertunnel unter der Straße Alsumer Steig für die Werkstraße zum Tor 13 in „Armco-Maulprofil“





Wer zieht den kürzeren?

Bahnübergänge sind höhengleiche Kreuzungen von Eisenbahnen mit Straßen, Wegen und Plätzen. Bahnübergänge von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen unterliegen den Bestimmungen des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz) vom 14. August 1963.“



Abbildung 1

„Höhengleiche Überwege innerhalb geschlossener Werksanlagen gelten nicht als Bahnübergänge im Sinne des Gesetzes. Für erforderliche Sicherungsmaßnahmen ist der Anschlußinhaber verantwortlich.“

So etwa lautet die technische Beschreibung einer höhengleichen Kreuzung von Schiene und Straße. Wieviel Schicksale wurden aber an diesen Kreuzungspunkten besiegt? Ich glaube, es gibt keine Kreuzung, an der sich noch kein unangenehmes Ereignis zugetragen hat.

Bei der Bundesbahn gibt es z. Z. etwa 30 700 Bahnübergänge. Sie ist bemüht, dieses Ärgernis nach und nach abzu-

bauen. Hohe Beträge werden Jahr für Jahr für ihre Beseitigung und für die Erhöhung der Sicherheit ausgegeben. Der Idealzustand, Über- oder Unterführungen für alle wichtigen Kreuzungen mit anderen Verkehrswegen zu errichten, liegt aber in weiter Ferne. Warum sind denn diese Kreuzungen so gefährlich? Die meisten sind doch technisch gesichert; durch Schranken, rotes Blinklicht oder Halbschranken. Es bleiben aber noch etwa 14 000 ungesicherte Übergänge, die durch Warnschilder auf die Gefahr hinweisen. Die Statistik sagt aus, daß auf einen Bahnunfall im Jahr 1969 ca. 1550 Unfälle im Straßenverkehr kamen. In 92 Prozent aller Schiene/Straße-Unfälle liegt die Schuld beim Kraftfahrer. 1969 wurden etwa 1400 Eisenbahnschranken von Autos beschädigt. Durchschnittlich fahren also täglich vier Wagen gegen eine geschlossene Schranke.

Eigentlich ist es unvorstellbar, denn 240 m vorher stehen beiderseits der Straße die Ankündigungstafeln und die Warnbake mit drei Schrägstreifen. Weitere Warnbaken stehen 160 m und 80 m vor dem Übergang. Die Warnbaken müssen natürlich gut sichtbar sein und nicht wie auf unserer Abbildung 1 durch eine Blütenpracht ihrem eigentlichen Verwendungszweck entfremdet werden.

Mehr und mehr geht die Bundesbahn dazu über, sogenannte „Halbschranken“ zu installieren. Die Schranke sperrt jeweils die rechte Hälfte der Fahrbahn. Dies hat den Vorteil, daß Autos nicht mehr Gefahr laufen, zwischen zwei geschlossenen Schranken eingesperrt zu werden. Der Nachteil ist, daß waghalsige Autofahrer sich ein Vergnügen daraus machen, diese Halbschranken im Slalom zu umfahren. Wenn auf beiden Seiten der Schranken zwei Autofahrer diesen gleichen Gedanken haben, dann kracht es mitten auf den Gleisen, und kommt im gleichen Augenblick ein Zug, ist das Unglück perfekt. Daß sich jeder, der eine Halbschranke umfährt, genauso strafbar macht, wie einer, der bei Rot-



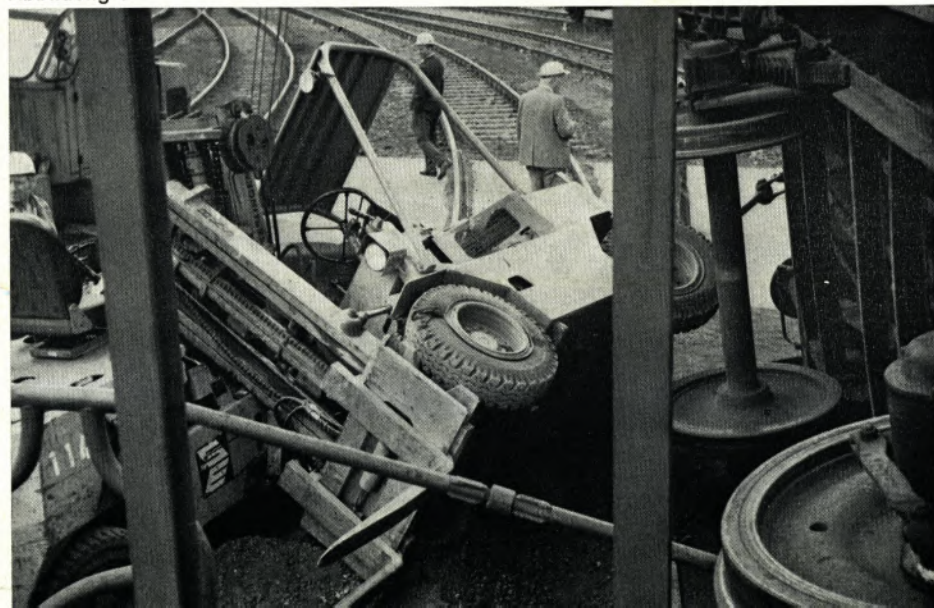
Abbildung 2



licht über eine Kreuzung fährt, dürfte allgemein bekannt sein. Die Leser einer Werkszeitung werden sich fragen, was diese Ausführungen denn mit Arbeitssicherheit zu tun haben. Mit dieser Einleitung sollte aufgezeigt werden, wie sich die Fälle doch ähneln. Wir haben in den Werksbereichen, in denen wir mit unserer Eisenbahn fahren, fast die gleichen Verhältnisse. Wir haben ein gut ausgebautes Straßennetz mit etwa 175 höhengleichen Überwegen; in den Werken gilt die Straßenverkehrsordnung, die Überwege sind gekennzeichnet, teilweise auch technisch gesichert, und trotzdem haben wir jährlich etwa 100 Unfälle an Überwegen zu verzeichnen. Immer wieder fällt uns die große Anzahl undisziplinierter Straßenverkehrsteilnehmer auf, die ungeachtet aller Vorschriften über die Werkstraßen rasen. Die Überwege wurden oft in kurzen Abständen angelegt, sind häufig sehr breit, liegen in unterschiedlichen Ebenen und kreuzen die Straßen mehrfach im spitzen Winkel. Der Stauraum ist meist sehr klein und die Sichtbedingungen nicht immer ideal. Diese Tatbestände veranlassen die Werksleitungen, die Geschwindigkeiten auf der Straße auf 30 bzw. 40 km/h zu beschränken. Die Eisenbahn, die höchstens 25 km/h fahren darf, hat an unübersichtlichen Überwegen die Geschwindigkeit auf 5 km/h herabgesetzt. Man sollte annehmen, daß die Voraussetzungen für eine unfallfreie Abwicklung der Verkehre auf Schiene und Straße gegeben seien. Weit gefehlt, man kann es drehen wie man will, die Lage ist sehr ernst, denn bei diesem Kampf „Schiene gegen Straße“ bleiben Menschenleben auf der Strecke. Sie sind das Opfer undisziplinierten Verhaltens und der Mißachtung aller Vorschriften, wie man es sich im öffentlichen Straßenverkehr nicht erlauben würde. Wir haben den Eindruck, daß manche Verkehrsteilnehmer alle Hem-

mungen, die sie sich in der Öffentlichkeit auferlegen, auf unseren Werkstraßen verlieren. Was soll denn schon groß passieren? Hier gibt es keinen Radarwagen wenn die Geschwindigkeit überschritten wird, keinen Schutzmännchen der ein Vergehen ahndet, keinen Bußgeldkatalog, hier kann man ungestraft seinen Fuß aufs Gaspedal drücken. Obendrein sind es meist nicht die eigenen Fahrzeuge, mit denen man einen heißen Reifen auf die Strecke legt. Werkseigene Fahrzeuge werden zu Schrott gefahren und mit schweren Unternehmerfahrzeugen wird nicht selten die zweite Schicht verfahren, bei der man durch Übermüdung nicht reaktionsschnell ist und gefährliche Situationen heraufbeschwört. Solche Situationen spielen sich täglich auf unseren Überwegen ab (Abbildung 2). Obwohl unsere Loks mit einem Warnanstrich versehen sind, obwohl sie Signal geben und läuten, versuchen immer noch Fahrzeuge den Überweg vor der Lok oder vor gedrückten Wagen zu überqueren. Diese Manöver enden dann oft so, wie es in den Bildern 3 bis 9 festgehalten wurde. Bei diesen Kämpfen blieb die Lok immer „Sieger“. Müßig davon zu sprechen, wie schwer es ist, eine Rangiereinheit anzuhalten. Was ist zu tun, damit sich die Situation auf unseren Werkstraßen und vor allem an unseren Überwegen bessert? Die Transportgewichte werden immer schwerer, die Abstände, in denen die Überwege befahren werden infolge Anstiegs des Verkehrsaufkommens immer kürzer. Es wäre billig, angesichts dieser Aussichten zu sagen: Die Überwege müssen weg. Zur Zeit sind sie da und der größte Teil wird trotz Über- oder Unterführungsmöglichkeiten auch bleiben. Wir müssen uns mit dieser Tatsache auseinandersetzen. Wenn alle technischen und wirtschaftlich vertretbaren Möglichkeiten nicht ausreichen, kann nur wieder einmal

Abbildung 8



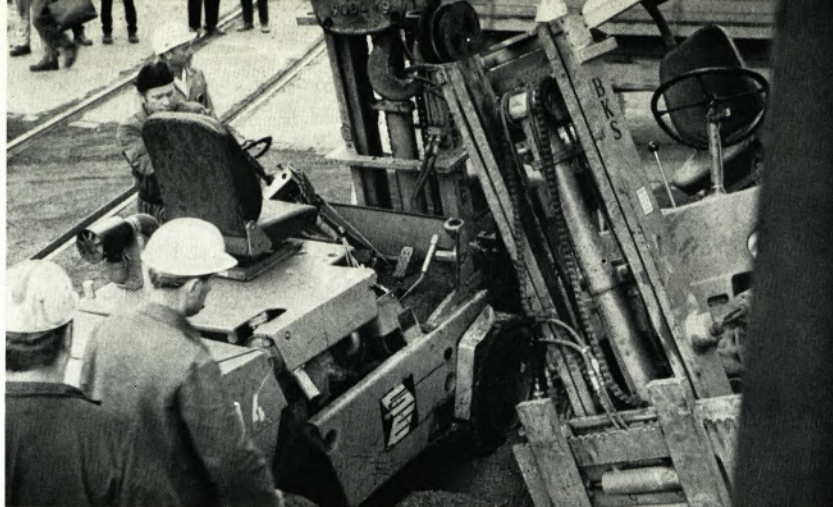


Abbildung 9

ein Apell an die Vernunft aller an diesem Geschehen Beteiligten die Aufmerksamkeit wecken.

**Sie leben länger,
wenn Sie beachten,**

daß unsere Werkstraßen nicht dazu da sind, Ihrem Übermut, den Sie im

öffentlichen Straßenverkehr zügeln müssen, freien Lauf zu lassen, daß an Überwegen **immer** vorsichtig gefahren werden muß, daß man **nie** mit dem Fahrzeug auf Gleisen stehen bleibt, daß man seine Geschwindigkeit (auch

die Eisenbahn) immer der Situation anpaßt, daß man **nie** im Gleis wendet oder sein Fahrzeug im Eisenbahnprofil abstellt, daß diese Vorschriften auch für Zweiräder gültig sind, daß, daß, daß...

Ja, man könnte mit Beispielen eine ganze Werkszeitung füllen.

Diese Anregungen und die hier gezeigten Bilder sollten aber genügen und für die nächste Zeit Gesprächsstoff bleiben. Vor allem sagen Sie es weiter, es gibt ja Gesprächspartner in den Werken, die unsere Werkszeitung nicht lesen können. Es ist kein Geheimnis, daß wir im Jahr etwa 100 Unfälle an Überwegen haben, die hätten vermieden werden können. Denken Sie daran, und sagen Sie es jedem in den Werken: „Sie leben länger, wenn Sie beachten, daß, daß, daß...“

H. Kiel

Vor geraumer Zeit ließ es die Bundesbahn von allen Plakatsäulen verkünden: „Unsere Loks gewöhnen sich das Rauchen ab!“ Was manchem sein Leben lang nicht gelingt, will die Bahn nun bis 1975 erreicht haben: sie geht unter die „Nichtraucher“. Noch vor zehn Jahren bedeutete dieses Ziel die Abschaffung von 7226 Dampflokomotiven, wozu weit mehr als gute Vorsätze teures Geld vonnöten war. Immerhin sind seither rund 6000 Dampfloks ausrangiert worden. Damit werden sich im Jahre 1971 nahezu 150 000 Tonnen Ruß und unverbrannte Kohlerückstände weniger aus Lokomotivschornsteinen über die Bahnanlagen und ihre Nachbarschaft breiten als vor zehn Jahren. Im Jahre 1950 umfaßte der Bestand an Dampflokomotiven noch 11 975 Stück, die 88,2 Prozent der gefahrenen Kilometer und sogar 89,3 Prozent der Beförderungsleistungen bewältigten. Der elektrische Betrieb hatte nur 8,8 Prozent Anteil an den zurückgelegten Kilometern und 9,9 Prozent an der Beförderungsleistung. Damals wurden noch 8,966 Millionen Tonnen Kohle in den Dampflokomotiven verfeuert, wovon rund zwei Prozent als Ruß oder Kohlenstaub durch die Schornsteine in die Luft geblasen wurden.

Mittlerweile haben sich die Verhältnisse grundlegend geändert. Im vergangenen Jahr lag der Lokomotivkohlenverbrauch bei nur noch 1,379 Millionen Tonnen, und in den nächsten vier Jahren soll er auf Null absinken. Dann wird nicht nur das Reisen mit der Bahn eine „reine“ Angelegenheit, denn der früher unvermeidliche Schmutz wird Bahnhofsbänke und Abteifenster nicht

**Die
Bundesbahn
will
ab 1975
„Nichtraucher“
werden**

länger ergrauen lassen. Aber auch die Anwohner können aufatmen: ihre Luft wird sauberer – soweit die Bundesbahn zuständig ist.

Ende 1970 entfielen auf die Dampflokomotiven nur noch 12 Prozent der Beförderungsleistungen, etwa 72,5 Prozent auf den elektrischen und 15,5 Prozent auf den Dieselmotor. Wenn argwöhnische Fahrgäste auch den modernen Diesellokomotiven in puncto Um-

weltschutz mißtrauen, weil ihrem Auspuff in der Bahnhofshalle gelegentlich „blauer Dunst“ entsteigt, so läßt sich aus den Leistungszahlen zunächst entnehmen, daß die Dieselfahrzeuge nur mit etwa 15 Prozent an den Transportleistungen der Bahn beteiligt sind. Noch bedeutungsvoller erscheint dagegen die Feststellung der Wissenschaftler, die mit Versuchen und Messungen nachgewiesen haben, daß im Abgas von Dieselmotoren umweltgefährdende Stoffe nur in unbedeutender Menge enthalten sind. So beträgt zum Beispiel der Gehalt an dem giftigen Kohlenmonoxyd weniger als 0,2 Volumen-Prozent, während etwa für Kraftfahrzeugmotoren durch die Straßenverkehrszulassungsordnung noch 4,5 Volumen-Prozent erlaubt sind.

Den größten Teil, nämlich fast drei Viertel ihrer Beförderungsleistungen, bewältigt die Bundesbahn schon heute mit der „umweltfreundlichsten“ Betriebsart, nämlich elektrisch. Die 2330 Elektrolokomotiven, die am Ende des ersten Halbjahres 1971 zum Bundesbahnbestand gehören, repräsentieren eine installierte Leistung von etwa neun Millionen PS, das entspricht ungefähr dem Leistungswert von 200 000 Volkswagen. Im Jahr 1970 verbrauchten die elektrischen Triebfahrzeuge der Bundesbahn 5,336 Milliarden Kilowattstunden Strom. Um die gleiche „Arbeit“ zu leisten, würden die Volkswagen bei sechzig Stundenkilometer Durchschnittsgeschwindigkeit und einem Verbrauch von zehn Liter je hundert Kilometer nicht weniger als eine Milliarde Liter Benzin benötigen – und entsprechende Abgase in der Luft von Stadt und Land hinterlassen.

Die Sorgen der Krankenkasse sind in den letzten Monaten ständig gewachsen

Die Betriebskrankenkasse Hamborn der ATH mußte ab 1. Juli 1971, wie die Werkszeitung bereits kurz berichtete, den Beitragssatz zur Krankenversicherung erhöhen, und zwar von 7,6 auf 8,6 Prozent. Die Redaktion der Werkszeitung der ATH sprach aus diesem Grund mit dem Geschäftsführer der Betriebskrankenkasse. Wir wollen dieses aufschlußreiche Interview unseren Lesern nicht vorenthalten.

Frage: Nachdem die Hamborner Betriebskrankenkasse bereits ab 1. September 1970 den Beitragssatz von 7,0 auf 7,6 Prozent erhöhte, erfolgte nun ab 1. Juli 1971 eine weitere Erhöhung auf 8,6 Prozent. Worin liegen die Ursachen, die zu dieser erneuten Erhöhung der Beitragssätze führten?

Antwort: Die Ursachen sind verschiedener Art. Sie sind einmal in der durch den Gesetzgeber beeinflussten Entwicklung des Beitrages, zum anderen in den Forderungen der Vertragspartner begründet.

Ab 1. Januar 1971 – mit der Einführung des „Lohnfortzahlungsgesetzes“ – mußte die Betriebskrankenkasse den Beitragssatz zugrunde legen, den sie am 31. März 1969 für diejenigen Mitglieder erhoben hat, die bereits einen Anspruch auf eine sechswöchige Lohn- bzw. Gehaltszahlung bei Arbeitsunfähigkeit hatten. Dadurch sank der bis zum 31. Dezember 1969 gültige allgemeine Beitragssatz von 10,5 Prozent ab 1. Juli 1970 auf 7,0 Prozent. Mit dieser Regelung wollte der Gesetzgeber erreichen, daß die Krankenkassen zu einem Ausgleich zwischen den Einnahmen und Ausgaben kommen sollten, da sie ja ab 1. Juli 1970 für die ersten sechs Wochen der Arbeitsunfähigkeit kein Krankengeld usw. mehr aufzubringen hatten.

Zum anderen wollte der Gesetzgeber die Vertragspartner dazu veranlassen, den Krankenkassen keine Forderungen in überhöhtem Maße zu stellen. Die Forderungen der Ärzte, Krankenhäuser, um nur einige zu nennen, blieben leider nicht in den gewünschten Grenzen, so daß am Ende des Geschäftsjahres, entgegen den Erwartungen, eine Entlastung der Krankenkasse nicht eingetreten ist.

Frage: Sie sagten, daß die Forderungen der Vertragspartner nicht in Grenzen blieben. Können Sie das näher erläutern?

Antwort: Werfen Sie einen Blick in den

Geschäftsbericht der Betriebskrankenkasse für das Jahr 1970. Dort ist nachgewiesen, daß die Vermögensabnahme am 31. Dezember 1970 insgesamt fast 1,75 Millionen DM betrug. Dadurch sank das Pro-Kopf-Vermögen der Kassen von 119,48 DM (1969) auf 43,80 DM (1970). Diese Entwicklung hielt im jetzigen Jahr weiter an. Am 31. März 1971 hatte die Bezirkskrankenkasse eine weitere Vermögensabnahme in Höhe von über 256 000 DM zu verzeichnen, die am 31. Mai 494 000 DM erreicht hatte. Sie betrug also im Durchschnitt monatlich rd. 100 000 DM. Auf Grund dieser Entwicklung mußte etwas geschehen, um den Ausgleich zwischen den Einnahmen und Ausgaben wieder herzustellen. Eine Erhöhung des Beitragssatzes war unumgänglich.

Frage: Könnten Sie an Hand von einigen Beispielen erläutern, welche Ausgabenposten besonders stark angestiegen sind?

Antwort: Ich möchte mich auf die Angabe von drei Hauptfaktoren beschränken, die meines Erachtens wesentlich mit dazu beigetragen haben, daß diese finanzielle Situation bei der Hamborner Betriebskrankenkasse eingetreten ist.

1. **Arztkosten:** Allein für die ärztliche Behandlung mußte die Betriebskrankenkasse im Jahre 1970 über 1,1 Millionen DM mehr aufwenden als im Jahre zuvor. Im Jahre 1960 zahlte die Betriebskrankenkasse im Durchschnitt für jedes Mitglied für Arztkosten 83,90 DM; 1970 sind es bereits 185,38 DM. Das bedeutet eine Steigerung der Ausgaben für die ärztliche Behandlung von 120,95 v. H.

2. **Arzneikosten:** Der Mehraufwand betrug gegenüber 1969 insgesamt fast 860 000 DM. Der Aufwand für Arzneikosten je Mitglied belief sich im Jahre 1960 auf 52,81 DM, im Jahre 1970 aber auf 136,31 DM. Für diese Ausgaben beträgt die Steigerung 156,22 v. H.

3. **Kosten der stationären Krankenhaus-Behandlung:** Hier liegt die höchste Ausgabensteigerung. Der Mehraufwand im Jahre 1970 beträgt hierbei allein rd. 2,27 Mill. DM. Während die Betriebskrankenkasse im Jahre 1960 für die stationäre Behandlung 80,07 DM je Mitglied ausgeben hatte, mußte sie

im Jahre 1970 je Mitglied 259,55 DM aufwenden. Das bedeutet eine Steigerung von 224,15 v. H.

Diese drei Faktoren verursachten im Jahre 1970 einen Mehraufwand von insgesamt 4 244 269,79 DM. Diese Beispiele der Kostensteigerungen ließen sich noch fortführen. Ich glaube aber, daß sie schon allein das Bild abrunden und gleichzeitig auch festlegen, warum eine Erhöhung des Beitragssatzes nicht zu umgehen war; denn diese Entwicklung ist keineswegs zum Stillstand gekommen.

Frage: Sie haben die Entwicklung auf der Ausgabe-seite aufgezeigt. Konnten die Einnahmen, also die Beiträge der Betriebskrankenkasse, damit Schritt halten?

Antwort: Nein. Um bei den vorherigen Vergleichen zu bleiben: Im Jahre 1960 betrug das gesamte Beitragsaufkommen je Mitglied 489,63 DM, im Jahre 1970 stieg es zuvor auf 939,34 DM. Das bedeutet also eine Steigerung von nur 91,85 Prozent.

Frage: Wie sehen Sie die weitere finanzielle Entwicklung der Betriebskrankenkasse ab 1. Juli dieses Jahres?

Antwort: Durch die Heraufsetzung des Beitragssatzes von 7,6 Prozent auf 8,6 Prozent hofft die Betriebskrankenkasse, nicht nur einen Ausgleich zwischen den Einnahmen und Ausgaben herzustellen. Sie hofft, daß sie auch ihr Vermögen, das gesetzlich vorgeschrieben ist, wieder aufbessern kann. Da alle Verträge und Vereinbarungen bis Ende 1971 laufen, ist diese Hoffnung durchaus berechtigt.

Frage: In dem vorliegenden Geschäftsbericht für das Jahr 1970 erwähnen Sie, daß der Krankenstand eine beängstigende Entwicklung angenommen hat. Wie sieht diese Entwicklung aus?

Antwort: Der durchschnittliche Krankenstand im Jahre 1970 betrug 8,66 Prozent gegenüber 7,01 Prozent im Jahre 1969. Das bedeutet, daß der Krankenstand um 23,54 Prozent gestiegen ist. Aber nicht nur der Krankenstand hat zugenommen; auch die Fälle von Arbeitsunfähigkeit haben sich wesentlich erhöht. Im Jahre 1970 hatte die Betriebskrankenkasse 11 572 Arbeitsunfähigkeitsfälle mehr zu bearbeiten als im Jahre zuvor; das sind 57,78 v. H. mehr Fälle. Die Zahl der Versicherten, die im Jahre 1970 mehr als viermal arbeitsunfähig waren, ist

gegenüber 1969 um 297,26 Prozent gestiegen. Der Anteil der kurzfristig Arbeitsunfähigen (bis zu fünf Tagen) an der Gesamtzahl der Arbeitsunfähigkeitsfälle ist gegenüber 1969 um 115,68 v. H. angewachsen.

Ein weiteres Beispiel: Während im Jahre 1969 noch 43 von 100 Mitgliedern keine Arbeitsunfähigkeitszeit zu verzeichnen hatten, waren es im Jahre 1970 nur noch 31.

Frage: Sind es die älteren Mitglieder — sowohl im Hinblick auf ihr Lebensalter als auch im Hinblick auf ihre langjährige Werkszugehörigkeit — die diesen Krankenstand beeinflussen?

Antwort: Nein, genau das Gegenteil ist der Fall. Der Anteil der Mitglieder an den Arbeitsunfähigkeitsfällen, die bis zu 19 Jahre alt sind, betrug im Jahre 1970 192,99 Prozent. Das bedeutet, daß jeder Versicherte dieser Altersgruppe jährlich fast zweimal arbeitsunfähig gewesen ist. In der Altersgruppe 20 bis 24 Jahre beträgt der Anteil 153,22 Prozent. Dagegen beträgt der Anteil der über 64 Jahre alten Versicherten nur 34,10 Prozent. Ähnlich sieht diese Feststellung aus, wenn man die Arbeitsunfähigkeitsfälle nach den Eintrittsjahren aufgliedert. Der Anteil der Neueingetretenen aus dem Jahre 1969 an den Arbeitsunfähigkeitsfällen 1970 beträgt 186,44 Prozent, der Anteil derjenigen, die 1949 den Weg zur Hütte fanden, also über zwanzig Jahre bei der ATH tätig sind, beträgt 27,77 Prozent.

Frage: Da Sie bisher immer den Vergleich zum Jahre 1960 gezogen haben: Können Sie uns den durchschnittlichen Krankenstand aus diesem Jahr nennen?

Antwort: Der durchschnittliche Krankenstand betrug im Jahre 1960 4,68 Prozent. Infolge einer Grippewelle in den Monaten Januar/Februar 1960 stieg der Krankenstand auf 7,68 Prozent an. Im Vergleich dazu lag der Höchstkrankenstand im Jahre 1970 bei 12,48 Prozent.

Setzt man den Krankenstand des Jahres 1960 in ein Verhältnis mit dem des Jahres 1970, so muß man feststellen, daß der Krankenstand in diesem Zeitraum um 85,04 Prozent angestiegen ist.

Frage: Worin liegt nach Ihrer Ansicht dieses starke Ansteigen des Krankenstandes begründet?

Antwort: Die materielle Gleichstellung des Arbeiters mit dem Angestellten ab 1. Januar 1970 ist nicht die Ursache für das sprunghafte Ansteigen des Krankenstandes. Ich zitiere Staatssekretär Rohde, Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung, der am 5. November 1970 feststellte: „Für den Anstieg des Krankenstandes sind als Gründe zu nennen: konjunkturelle Zunahme der Beschäftigung, zunehmendes Arbeitstempo und Mehrarbeit mit erhöhtem Unfallrisiko und wachsenden gesundheitlichen Belastungen, Eingliederung von Personen mit erhöhtem Krankheitsrisiko in den Arbeitsprozeß.“

Hinzu kommt, daß das neue sog. „Hausarzt-System“ bisher die Erwartungen nicht erfüllt hat, die der Gesetzgeber von diesem System erhofft und ihm auferlegt hat. Nach diesem neuen Verfahren, das ab 1. Januar 1970 praktiziert wird, liegt die Entscheidung darüber, ob der Versicherte arbeitsunfähig oder arbeitsfähig ist, einzig und allein beim behandelnden Arzt.

Frage: Sie sagten, daß das Hausarzt-System bisher die Erwartungen nicht erfüllt hat. Wie kommen Sie zu dieser Annahme?

Antwort: Zu dieser Annahme kommt man auf Grund folgender Feststellungen. Ich wiederhole:

1. Die Zahl der Arbeitsunfähigkeitsfälle hat sich 1970 um 57,78 Prozent gegenüber 1969 erhöht.
 2. Die Zahl der Versicherten, die im Jahre 1970 mehr als viermal arbeitsunfähig waren, ist gegenüber 1969 um 197,26 Prozent gestiegen.
 3. Der Anteil der kurzfristig Arbeitsunfähigen (bis zu fünf Tagen) an der Gesamtzahl der Arbeitsunfähigkeitsfälle ist gegenüber 1969 um 115,68 Prozent angewachsen.
- Es liegt allein in der Hand jedes einzelnen Arztes, diese Zahlen günstig zu beeinflussen. Es liegt aber auch bei jedem einzelnen Versicherten, ob sich das Ergebnis günstig gestaltet. Ein Mehr an Verantwortung bedeutet ein Weniger an Kosten.

Sommer-Ausflug des Eisenbahnvereins

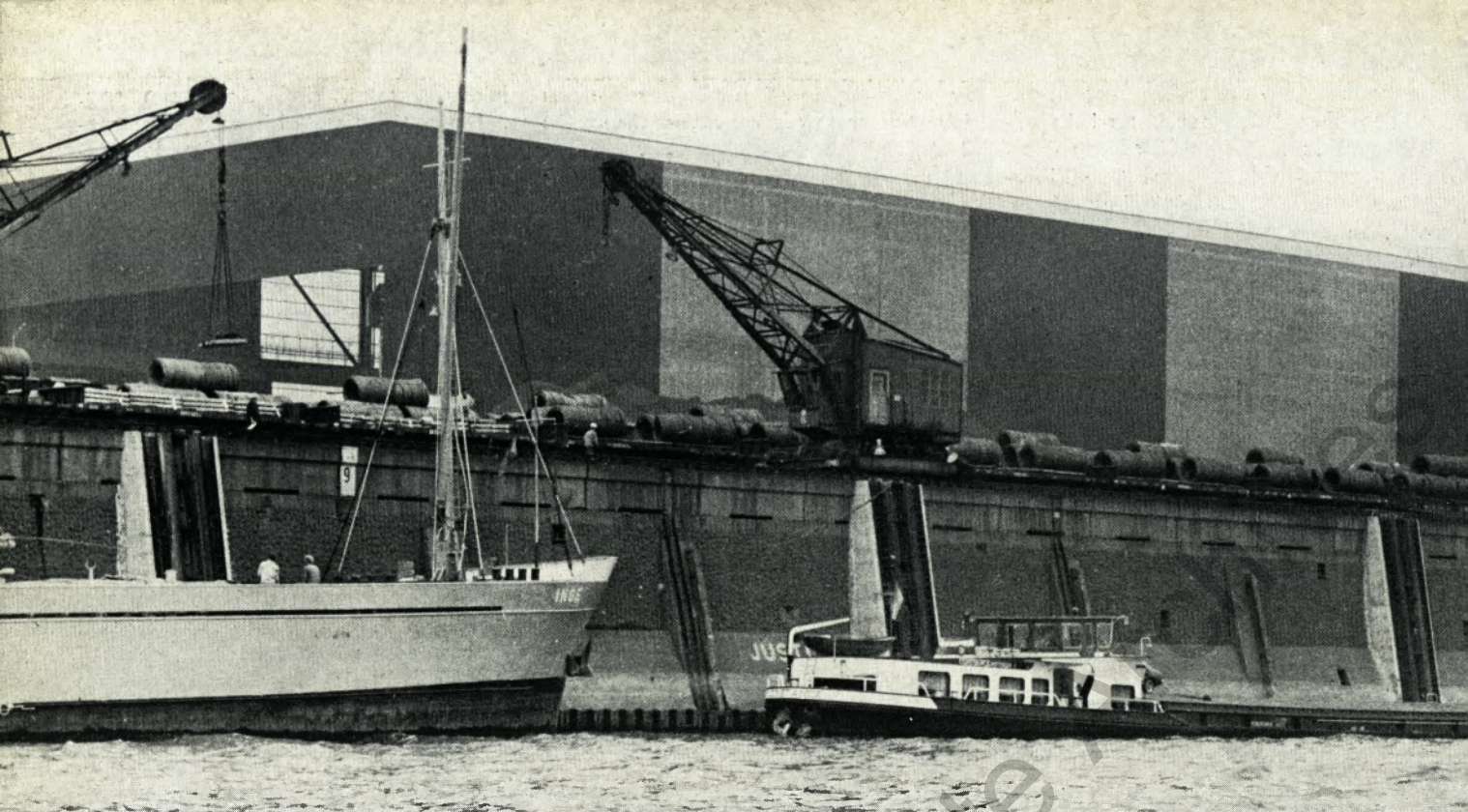
Am 28. Juli war es mal wieder soweit: Um 9 Uhr begann unser Ausflug, der uns vom Amtsgericht in Richtung Pollmann, wo der Bus die letzten Teilnehmer aufnahm, über die Autobahn bis Bottrop in Richtung Dorsten nach Haltern führte. Obwohl es der Wettergott nicht gut mit uns meinte, war die Stimmung auf der Fahrt froh und heiter. Im Autobus begrüßte der 1. Vorsitzende Karl Martheyka alle Eltern und Kinder sowie den Ehrenvorsitzenden August Schneider und gab auch gleich das Ziel des Ausflugs (Prickings-Hof in Sythen) bekannt. In Haltern am Stausee wurde Zwischenstation gemacht und eine Bootsfahrt unternommen. Leider regnete es dabei in Strömen. Gegen 11.30 Uhr wurde die Fahrt mit dem Bus fortgesetzt. Auf holperigen Schleichwegen kamen wir gegen 12.00 Uhr in Sythen auf Prickings-Hof an. Zur Freude aller Teilnehmer hörte der Regen auf und die Sonne kam zum Vorschein. Für die Kinder standen

zahlreiche Spielgeräte zur Verfügung. Die Männer konnten sich am EWG-Stand den Durst löschen und die Mutis verglichen hier mal wieder die Fleischpreise. Manch einer nutzte auch die Zeit zum Einkauf. Gegen 12.30 Uhr gab es Mittagessen. Hunger hatten alle bekommen. Nach einem reichlich bemessenen Schnitzel mit Beilagen und Nachtisch hörte man allenthalben „oh, war das viel“. Im Anschluß an das Mittagessen gingen die Kinder zu Spielen über (Sackhüpfen, Ringe werfen usw.) und die Eltern machten einen ausgedehnten Spaziergang. Um 15.30 Uhr gab es eine gemeinsame Kaffeetafel, für die Kinder natürlich Kakao. Das

Wetter war mittlerweile so schön geworden, daß alle noch gern geblieben wären, als gegen 18.00 Uhr die Heimfahrt angetreten werden mußte. Die Rückfahrt wurde für alle ein Erlebnis. Sie führte von Sythen durch Haltern über die Bundesstraße in Richtung Wesel. Dort ging es dann wieder auf die Autobahn bis Dinslaken und über Walsum-Marxloh zurück nach Hamborn. Einige Kinder waren schon im Bus eingeschlafen. Vielleicht träumten sie vom vergangenen Tag. Es war wirklich ein gelungener Ausflug. Allen, die sich für Organisation und Durchführung eingesetzt haben ist zu danken.

F. Glosemeier

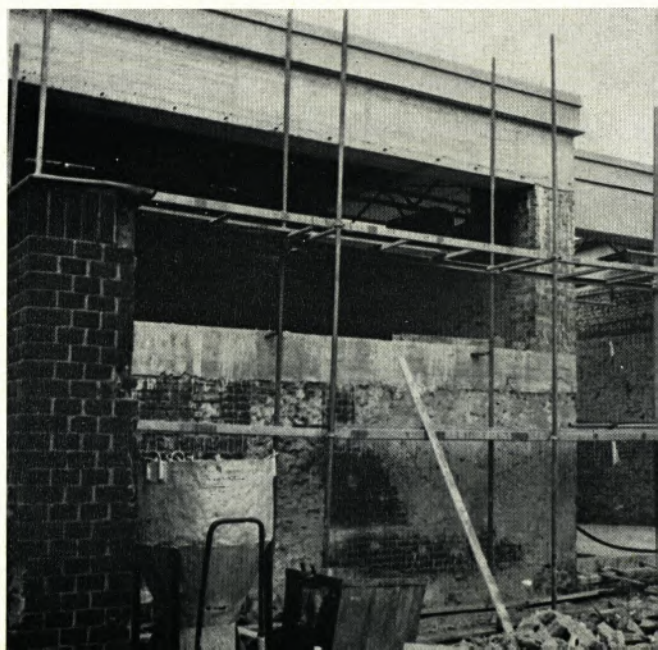


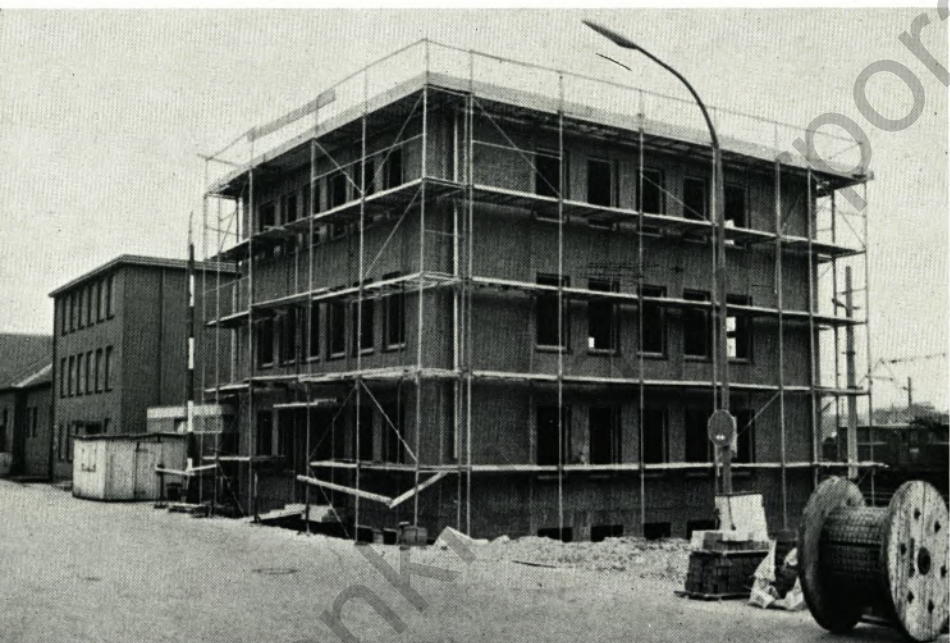
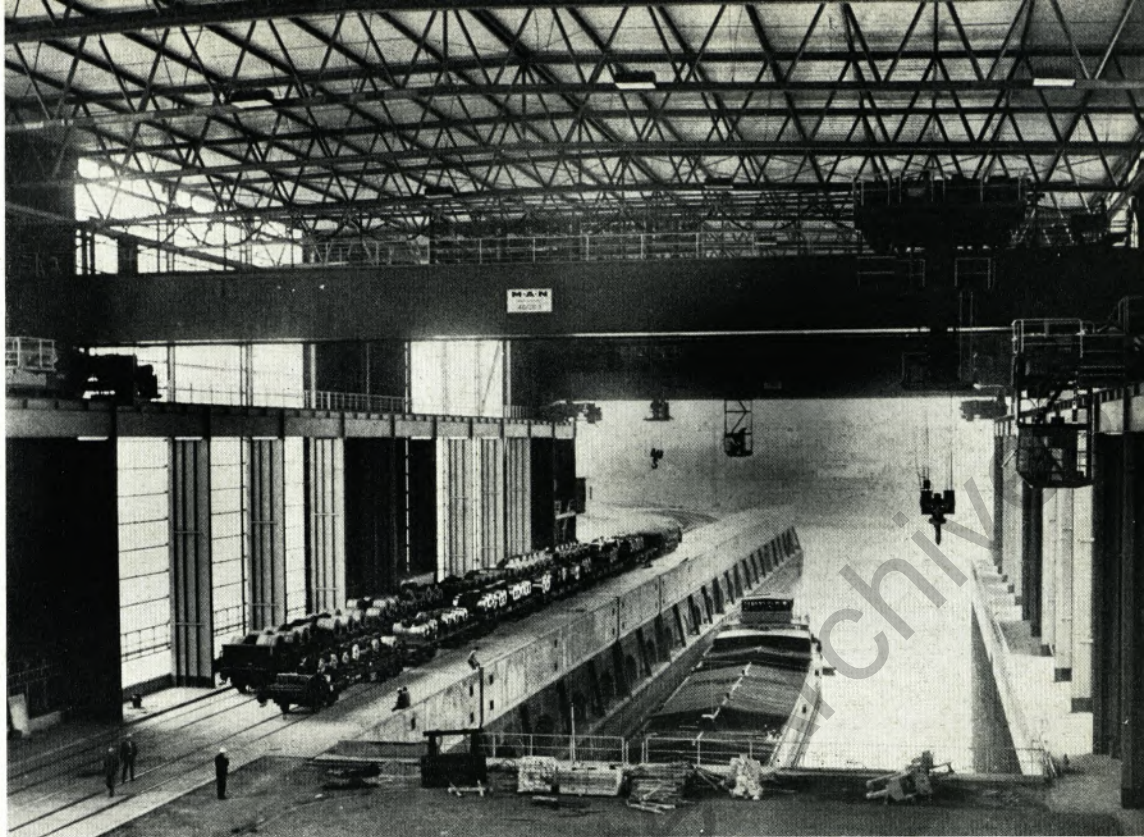
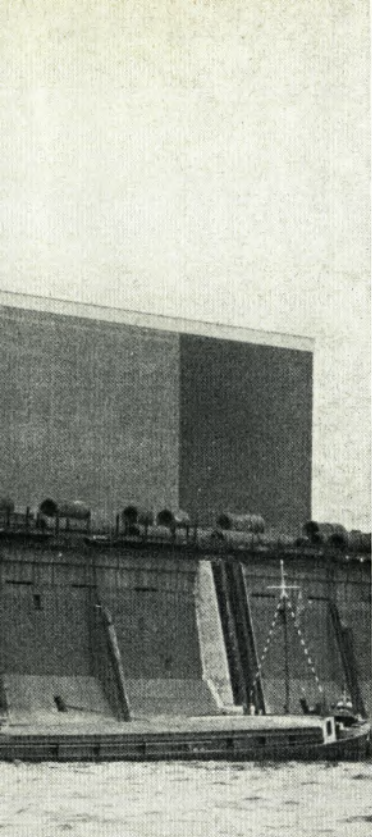


Wir sind

▲ Seit dem 17. August rollt der Durchgangsverkehr wieder über den Alsumer Steig. Die westliche Fahrbahn der neuen Straßenbrücke wurde am gleichen Tage dem Verkehr übergeben. Auf unserem Bild durchschneidet Bürgermeister Heinen, Duisburg, assistiert von Stadtdirektor Oehm das Absperrband.

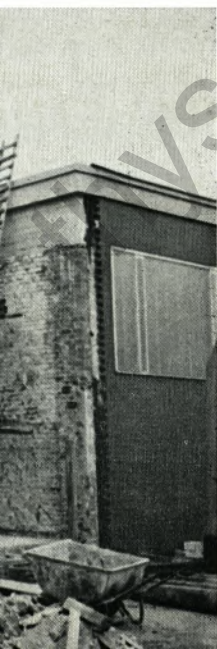
Mit dem 3. und zugleich letzten Bauabschnitt für das Sozialgebäude der Eisenbahnwerkstätten Hamborn wurde inzwischen begonnen. ▶





▲ In Betrieb genommen wurde inzwischen die Verladehalle für nässeempfindliche Güter im Hafen Walsum-Süd. Am 17. August konnte das erste Schiff beladen werden. Unsere Fotos zeigen sowohl die Außenansicht der Halle vom Rhein her gesehen, als auch das Innere des Bauwerks. (Siehe auch das Titelbild dieser Ausgabe.)

»im Bilde«



▲ Fortschritte macht auch der Neubau des Eisenbahndienstgebäudes in Hamborn, das in wenigen Monaten seiner Bestimmung übergeben werden soll. Zum gleichen Zeitpunkt sollen die z. Z. in Hamborn noch behelfsmäßig in Holzhäusern untergebrachten Stellen (u. a. EB-L, AS, V/A und V/Ü) in feste Büroräume umziehen.

Ende Juni 1971 wurde der erste Kurs für Lokführer-Anwärter dieses Jahres abgeschlossen. Bis auf 2 Teilnehmern konnte allen Prüflingen die Fahrberechtigung als Lokführer erteilt werden. ►



Fußball-Turnier 1971 um den »Heidenreich-Wanderpokal«

Die BSG 1962 EH-Süd war in der Zeit vom 26. Juli bis 1. August 1971 wiederum Ausrichter des Turniers um den begehrten Wanderpokal. Ein Mammut-Turnier, das über unsere Umgebung hinaus kaum einen Vergleich findet. Eine enorme Kondition bei allen Beteiligten ist notwendig, um eine solche, an Strapazen reiche Woche zu überstehen. Wochenlange Vorbereitungen waren nötig, bis am 7. Juli abends die Vertreter der teilnehmenden Mannschaften zur Auslosung der Spielpaarungen im Clublokal zusammen saßen. Jede BSG wünscht sich schon hierbei eine Ausgangsposition, die eine möglichst gute Platzierung erhoffen läßt. Punkt 21.00 Uhr stand die Gruppeneinteilung und die sich daraus ergebenden Spielpaarungen fest. Sofort wurde heiß über die Möglichkeiten eines Gruppensieges diskutiert, manche waren sogar mit einem Auge schon im Endspiel. Bis zu diesem Finale aber war noch ein langer, schwerer Weg, der aus den folgenden Aufzeichnungen ersichtlich ist.

Gruppe I Post Borussia 67 Duisburg
Rheinische Motoren Oele
Kokerei/Schacht 3/7
DJK Alt-Hamborn AH

Gruppe II Eisenbahn & Häfen, Süd I
Stadtreinigungsamt-Nord
Rot/Weiß 1966 Phönix
Oxygen Beckerwerth

Hier die einzelnen Ergebnisse der Gruppenspiele:

Post - R.M.V. 0:1 (0:1)
3/7 - DJK 2:1 (1:0)
R.M.V. - 3/7 1:2 (0:1)
DJK - Post 0:4 (0:2)
R.M.V. - DJK 6:0 (6:0)
Post - 3/7 4:1 (1:1)
EH-Süd - Stadt 2:3 (2:2)
Phönix - Oxygen 2:1 (1:0)
Stadt - Phönix 2:2 (0:0)
Oxygen - EH-Süd 2:3 (0:1)
Stadt - Oxygen 4:0 (3:0)
EH-Süd - Phönix 3:1 (2:0)

Endstand:

Gruppe I 1. BSG Post Borussia 67 Duisburg
3 2 0 1 8:2 4:2
2. BSG Rheinische Motoren Oele
3 2 0 1 8:2 4:2

3. BSG Kokerei/Schacht 3/7
3 2 0 1 5:6 4:2
4. DJK Alt-Hamborn AH
3 0 0 3 1:12 0:6

Gruppe II 1. BSG Stadtreinigungsamt-Nord
3 2 1 0 9:4 5:1
2. BSG Eisenbahn & Häfen, Süd I
3 2 0 1 8:6 4:2
3. BSG Rot/Weiß 1966 Phönix
3 1 1 1 5:6 3:3
4. BSG Oxygen Beckerwerth
3 0 0 3 3:9 0:6

In der Gruppe I mußte, da die Post und R.M.V. Punkte und Torgleichheit hatten, lt. Ausschreibung ein Elfmeterschießen stattfinden. Jede Mannschaft bekam 5 Strafstoße zuerkannt. Ein Nervenspiel zwischen Spieler und Torwart begann. Die Spannung erreichte nach dem 4. Durchgang ihren Höhepunkt, als es 3:2 für die „Postler“ stand. Die letzten beiden Strafstoße mußten alles entscheiden. Die Post verschoß, und der Spieler Jack RMV hatte es nun in den Beinen, noch durch Losentscheid evtl. ins Finale zu kommen, wenn... ja, wenn er „ins Schwarze“ treffen würde. Torwart Rühling (Post) vollbrachte eine Glanzleistung, lenkte den Ball über das Tor und brachte damit seine Elf ins „Endspiel“. Hinter dem Tor spielten sich nun Szenen ab, die ein Sportler nicht so schnell vergessen kann. Hier die Post im Freudentaumel, ein paar Schritte weiter die Spieler der R.M.V. mit Tränen in den Augen.

Am Sonntag, dem 1. August 1971, punkt 16.00 Uhr standen sich die Mannschaften der R.M.V. und EH-Süd I im Spiel um den 3. Platz gegenüber. Unsere Mannschaft legte sofort ein enormes Tempo vor und erzielte durch Sommer (2) und Ahrweiler einen 3:0-Pausenstand. In der 2. Halbzeit konnten unsere Spieler erstaunlicherweise das Tempo halten und Mittelstürmer Sommer (sonst Torwart) erzielte nach 2 Tore. Beim Stande von 4:0 gelang Wichelhaus (RMV) der Ehrentreffer. Mit diesem 5:1-Sieg über die Mannschaft Rheinische Motoren Oele belegte unsere Mannschaft den 3. Platz, an dem folgende Spieler beteiligt waren:

Ahrweiler, Bigalke, Birker, Gratzner, Haase, Hay, Horneff, Jäschke I, Jäschke II, Klemski, Knop, Kluwie, Loth, Millkuhn, Mülleneisen,

Nagel, Ringeisen, Rütter, Sommer, Schwartz und Wolff.

Schiedsrichter Mölsen aus Meiderich, piffte um 18.00 Uhr das mit Spannung erwartete Endspiel zwischen dem Sieger der Gruppe I, BSG Post Borussia 67 Duisburg und dem Sieger der Gruppe II, der BSG Stadtreinigungsamt-Nord an. Nach einer ausgeglichenen 1. Halbzeit stand es bei Wiederanpfeiff durch Tore von Czech (Post) und Potocnik (Stadt) 1:1 unentschieden. Die Mannschaft der Post spielte nun wie entfesselt auf und ließ ihren Gegner nicht zur Entfaltung kommen. So war es nur eine Frage der Zeit, bis die Stürmer Berrens (2), Stachelhaus und Bruland mit einem 5:1 den Turniersieg sicherstellten.

Ab 20.00 Uhr fanden im Clublokal die offiziellen Ehrungen statt. Der 1. Vorsitzende der BSG EH-Süd, Herr Günther Preuß, sprach allen beteiligten Mannschaften Dank und Anerkennung aus für die gezeigten sportlich-fairen Leistungen der vergangenen Woche. Großer Jubel herrschte, als dem Spielführer der Post der Wanderpokal überreicht wurde, war es doch unsere 1. Mannschaft, die Post Borussia im vergangenen Jahr mit einem 4:1-Endspielsieg den Pokalgewinn zunichte machte. Jede beteiligte Mannschaft erhielt eine Teilnahmeurkunde und Blumen. Besonders ausgezeichnet wurde die DJK Alt-Hamborn AH und dessen Spieler Knoth als fairste Mannschaft, bzw. fairster Spieler des Turniers. Herr Heinz Potocnik erhielt die Urkunde und Blumen für die beste Schiedsrichterleistung.

Besonderes Lob gilt dem Ausrichter, der bewiesen hat, daß er solchen Mammutveranstaltungen vollauf gewachsen ist. Die Organisation war vorzüglich, der spielerische Ablauf klappte hervorragend. Die Zuschauer bekamen einen erstklassigen „Service“ mit Unterhaltungsmusik, Mannschaftsaufstellungen und allem Wissenswerten über den Turnierablauf geboten.

Zum Schluß noch ein herzliches „Dankeschön“ an alle, die mit ihrer tatkräftigen Unterstützung viel dazu beigetragen haben, daß dieses Turnier eine „Werbung“ für den Fußball-sport geworden ist.

E. Steinbacher

N. S.:

Am aktiven Fußball-sport Interessierte werden gebeten, sich im Stellwerk 9, Werk Ruhrort, Telefon 76 75 zu melden.

Lokführer hatten kein Glück mit dem Wetter

Am 20. Juni führte der Lokführerverein seinen traditionellen Familienausflug durch. Diesmal spielte der Wettergott aber nicht mit, und im strömenden Regen fuhren zwei Busse die Teilnehmer zunächst nach Herdecke an der Ruhr. Die von hier aus vorgesehene Weiterfahrt mit einem Schiff fiel aber buchstäblich ins Wasser.

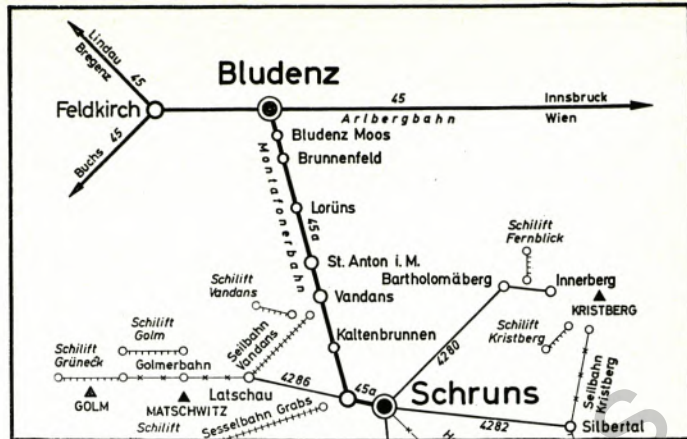
Am Endziel, dem Burghotel in Volmarstein angekommen, konnte der Vereinsvorsitzende

Herrn Direktor Bergemann und Herrn Büschgen als Ehrengäste begrüßen. Nach dem Mittagessen klarte der Himmel doch noch zeitweise auf, und die nähere Umgebung von Volmarstein konnte in Augenschein genommen werden. Der größte Teil der Ausflügler vergnügte sich jedoch auf den Kegelbahnen des Burghotels. Nach dem Abendessen spielte wie immer Vereinskamerad Josef Wolf auf seiner Hammondorgel zum Tanz auf und brachte

so manchen ans Schwitzen. Gegen 22 Uhr mußte die Heimfahrt angetreten werden. Alle Teilnehmer – auch die Ehrengäste – waren von dem Reiseziel, dem Burghotel mit dem herrlichen Ausblick auf das Ruhrtal und den Harckotsee so beeindruckt, daß sie den Wunsch äußerten, im nächsten Jahr wieder dorthin zu fahren; – hoffentlich aber bei besserem Wetter.

W. Drost

Ein Stück Eisenbahn-Romantik in Österreich - Bericht eines Urlaubers über die Montafonerbahn



Herrn Friedrich Salzgeber
A 6774 Tschagguns-Ziegerberg 674:
Bitte reservieren Sie
„1 Doppelzimmer mit Fließwasser
für 5. 7. bis 23. 7.“

So lautete das Telegramm, das ich am 28. 6. dieses Jahres in Richtung Alpenpark Montafon/Vorarlberg (äußerster Westen Österreichs, zwischen Tirol und Schweiz) aufgab. Pünktlich am 5. Juli trafen wir (meine Frau, Pudel Dolly und ich) in unserem Urlaubsquartier ein, im festen Glauben, 3 Wochen nichts mehr von Arbeit und Eisenbahn zu hören.



In diesem „schmalbrüstigen“ Fachwerkhäus sitzt die Hauptverwaltung der Montafonerbahn in Schruns.

Doch schon am zweiten Abend, beim Gläschen Wein, stellte sich heraus, daß sowohl Gastgeber als auch Gast bei der Eisenbahn tätig

sind. – Welch glücklicher Zufall! Pudel Dolly muß das gerochen haben, er begrüßte Herrn Salzgeber schwanzwedelnd wie einen alten Bekannten.

Von nun an hatte die Männerwelt genügend Gesprächsstoff. So erfuhr ich nebenbei alles über die Montafonerbahn Bludenz–Schruns (Abkürzung: MBS).

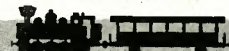
Diese wurde 1905 eröffnet und war die erste elektrisch betriebene normalspurige Eisenbahn im damaligen Österreich-Ungarn. Besonders präzise und umfassende Angaben machte Herr Salzgeber (Vorarbeiter im Oberbau) zur Strecke. Sie ist eingleisig und überwindet bei 12,8 km Streckenlänge von Bludenz (Seehöhe 561 m) bis Schruns (Seehöhe 681 m) einen Höhenunterschied von 120 m. Die größte Steigung des Streckengleises beträgt 25,25‰, der kleinste Gleisbogenhalbmesser noch 115 m. Mit einer Stahlbrücke wird die Alfenz bei Lorüns und mit Fachwerkbrücken von 40 m Spannweite die Ill zweimal zwischen Lorüns und St. Anton im Montafon sowie mit einer 25 m langen Fachwerkbrücke die Litz bei Tschagguns überquert. Fast abgeschlossen ist die Oberbauerneuerung der gesamten Strecke (einschl. der Gleisanlagen im Bahnhof Schruns), bei der unser Gastgeber mit seinen italienischen Gastarbeitern stark eingespannt war. Hierbei wurden Schienen mit einem Metergewicht von 33 kg/m für eine Achslast von 20 Tonnen eingebaut. Die 30 m langen, teilweise zu größeren Längen verschweißten Schienen sind mit Federklammern Macbeth auf Unterlagsplatten und Holzschwellen befestigt. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 75 km/h für die Teilstrecke von Vandans nach Tschagguns.

Im übrigen, so meinte unser freundlicher Gastgeber, müßte ich unbedingt einmal Herrn Betriebsleiter Ingenieur Zwirchmayr besuchen, der mir weitere Fragen zum Fahrzeugpark und zur Stromversorgung gerne beantworten würde. Ich beschloß daher, der Betriebsleitung der Montafonerbahn am ersten Regentage meines Urlaubs einen Besuch abzustatten. Und der Regen ließ nicht lange auf sich warten.

Herr Ing. Zwirchmayr ist in der glücklichen Lage über große Mengen Informationsmaterial für den Eisenbahnfreund zu verfügen und es zum Selbstkostenpreis abzugeben. So liegen Informationsblätter, Typenpläne, Beschreibungen, Postkarten von allen Fahrbetriebsmitteln, Farbdias von allen Triebfahrzeugen, Fahrpläne und das jährlich zweimal erscheinende illustrierte Mitteilungsblatt des Museumsbahnbetriebes Montafon vor. Aus den vorliegenden Unterlagen konnte ich also entnehmen, daß der Fahrdraht mit 800 Volt Gleichstrom ge-

MBS Dampfsonderzug
Montafonerbahn Bludenz–Schruns
Museumsbahnbetrieb Montafon

Dampfsonderfahrt
auf der Montafonerbahn
Bludenz – Schruns



Dampfzuschlag

Gültig für eine Fahrt in der Strecke

Schrans oder Bludenz
Bludenz oder Schruns

in Verbindung mit einem gültigen
Fahrausweis. Keine Fahrtunterbrechung

Ganzer Preis S 5.–

2. Klasse 1-13 km

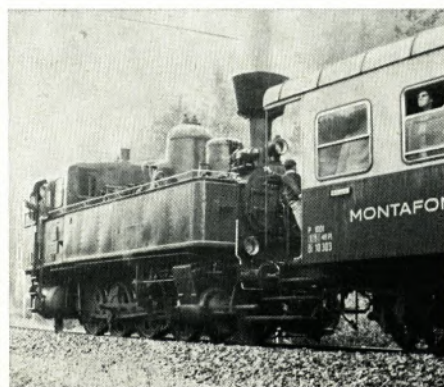
03970

speist wird. Hierfür stehen in Schruns eine Gleichrichtereinheit mit 600 kW und in St. Anton i. M. ein Siliziumgleichrichter mit 800 kW Dauerleistung zur Verfügung. Die ursprüngliche, auf Holzmasten an gebogenen T-Eisenauslegern montierte Fahrleitung mit einem Profilhahndraht von 65 mm² Kupferquerschnitt wurde 1950 mit Rundkupferdraht von 80 mm² Querschnitt ausgerüstet. Im Abschnitt Bludenz–St. Anton i. M. sind die Holzmasten nach und nach durch Flachschienmasten ersetzt worden. Sehr zum Leidwesen unseres Pudels, der, obwohl eine Sie, „Beinchen hebt“ und bei einer Wanderung längs

Der Dampfsonderzug in Regelzusammenstellung mit Lok 178.84, den beiden Personenwagen Bi 10303 und 304 sowie dem Aussichtswagen Bi 10302 im Bahnhof Bludenz. Der Aussichtswagen ist gelbrot, die beiden anderen Wagen sind gelbgrün, während die Lok einen grünen und schwarzen Anstrich mit gelben Zierstreifen hat.



Der Dampfsonderzug auf der Strecke kurz vor der Fachwerkbrücke über die Ill bei Lorüns.



Zahlreiche „Fotohalte“ lassen die Fotoamateure auf ihre Kosten kommen.





Ein typisches Merkmal altösterreichischer Dampflokomotiven ist der Kobelrauchfang.

des Bahndammes wenig Interesse für die Stahlmaste zeigte. Von St. Anton i. M. einwärts sind, im Zusammenhang mit dem 1968 begonnenen Fahrleitungsumbau für 15 000 Volt Einphasenwechselstrom, Stahlmasten aus verzinkten Breitflanschträgern erstellt worden. Zur Zeit sind bereits 95% der Strecke auf voll elastische, gewichtsnachgespannte Einfach-fahrleitung nach System Kummler & Matter für 15 kV Wechselstrom 16 $\frac{2}{3}$ Hertz umgebaut. An der Fertigstellung der neuen Fahrleitung wird weitergearbeitet. Nach Umstellung der Fahrdrabtspannung auf 15 kV WS, wird der Betrieb dann mit den beiden vorhandenen Zweisystem-Oberleitungstriebwagen für 800 Volt Gleichstrom und 15 kV Wechselstrom 16 $\frac{2}{3}$ Hertz durchgeführt. Es ist vorgesehen weitere Triebfahrzeuge entsprechend umzu-rüsten.

Neben den bereits genannten 4achsigen Zweisystem-Oberleitungstriebwagen, die im übrigen die neuen Betriebsnummern ET 10.103 und ET 10.104 tragen, ein Dienstgewicht von 40 t sowie eine Nennleistung von 500 PS aufweisen und eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erreichen können, sind 2 von der Waggonfabrik Uerdingen 1955 erbaute Dieseltriebwagen (Schienenomnibusse) und 2 weitere elektrische Oberleitungstriebwagen Baujahr 1950 mit Benzin-Hilfsaggregat im Einsatz, ferner 2 Steuerwagen für die Zwei-system-Triebwagen und ein Steuerwagen für die Schienenomnibusse. Für das Benzin-Hilfs-aggregat der Oberleitungstriebwagen inter-essierte sich auch einmal der Gemeinschafts-betrieb Eisenbahn und Häfen und zwar zu der Zeit, als die neuen Elloks konzipiert wurden. Herr Oberingenieur Paul war es, der am 7. 8. 1953 die Montafonerbahn besuchte und sich die Benzin-Hilfsaggregate vorführen ließ, die wir jedoch nicht bei uns einführen. Für den Rangierbetrieb und Güterzugverkehr stehen eine Bo'Bo'-Zweikraftlokomotive für Oberleitungs- und Dieseltrieb mit 400 PS bzw. 300 PS und eine Bo-Dieselelektrische Verschublokomotive mit 180 PS zur Verfügung. Weiterhin zählt die Montafonerbahn 2 gedeckte und 2 offene Güterwagen mit je 15 t Ladegewicht sowie einen Turmwagen für Arbeiten an der Fahrleitung zu ihrem Fahr-

zeugpark. Selbstverständlich dürfen Personen-wagen nicht fehlen. Es sind 2 Wagen älterer Bauart mit Mittelgang, offenen Plattformen und 48 Sitzplätzen sowie 3 um 1955 wieder-aufgebaute Wagen ebenfalls mit Mittelgang, jedoch geschlossenen Plattformen vorhanden, hiervon besitzt 1 Wagen ein Gepäckabteil. Doch zurück zu meinem Gespräch mit Herrn Betriebsleiter Ing. Zwirchmayr, der mir zum Abschied eine Freikarte für eine Dampfson-derfahrt überreichte. Diese sollte lt. Fahrplan am 18. Juli um 12.28 Uhr ab Bahnhof Schruns beginnen und zählt zu den Attraktionen der Montafonerbahn.

Seit vorigem Jahr werden vom Museumsbahn-betrieb Montafon in der Sommersaison plan-mäßig historische Dampfsonderzüge geführt. Der Museumsbahnbetrieb Montafon ist eine Partnerschaft zwischen den Dampflokkreunden Arbon, dem Österreichischen Eisenbahn-museum und der Montafonerbahn Aktien-gesellschaft, mit dem Zweck, historische Dampflokomotiven betriebsfähig zu erhalten und gelegentlich in Verkehr zu setzen. Zur Zeit steht eine Naßdampf-Verbund-Tender-lokomotive der ehemaligen kaiserlich-könig-lichen Staatsbahnen (kkStB), Nr. 178.84, ge-

der Lokomotive mitfahren. Hierzu braucht man lediglich eine Erlaubniskarte beim Zug-führer zu kaufen, vorausgesetzt, daß noch Platz vorhanden ist.

Wer sich gar als Amateurlokkführer betätigen will, hat auch hier die Möglichkeit. Die Be-rechtigungskarte für eine Teilstrecke Schruns-St. Anton i. M. bzw. St. Anton i. M.-Bludenz oder umgekehrt kostet 80 Schillinge. Unter Anweisung des Lokführers kann man dann Regler, Bremsen, Pfeife usw. selbst bedienen. Während meine Frau einen guten Fenster-platz gefunden hatte und es sich auf der Holz-sitzbank so gut es ging bequem machte, schoß ich, bevor sich der Zug in Bewegung setzte, schnell noch ein paar Erinnerungsfotos von der Dampflok.

War das ein Schnauben und Zischen, ein Rattern, Rumpeln und Rucken! Vom Komfort unserer heutigen Eisenbahn war, abgesehen vom Bierauschank und Würstchenverkauf im Buffetwagen, nichts zu bemerken.

Damit die Fotofreunde und Filmamateure so-wie die Tonjäger bei der Sonderfahrt voll auf ihre Rechnung kommen, sind in jeder Fahrt Fotohalte und Scheinfahrten vorgesehen. Die bunten Wagen und das Zugpersonal in

Hier die Zweikraft-lokomotive E 10.002 für Gleichstrom 800 V und Dieseltrieb beim Überqueren der Litzbrücke bei Tschagguns.



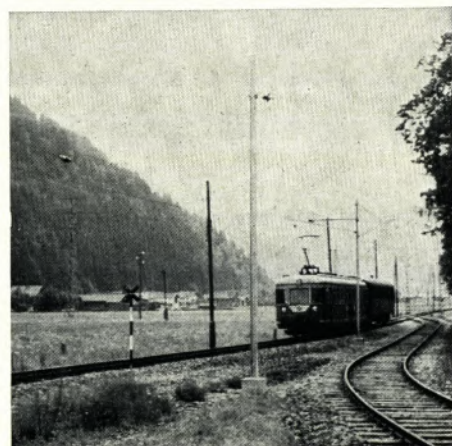
baut 1909 von Krauss & Comp. in Linz a. D. zur Verfügung. Bei den Dampfsonderzügen wird neben den beiden oben schon genannten Personenwagen mit offenen Plattformen aus dem Jahre 1890 auch ein halboffener Aussichts-waggon mitgeführt, der insbesondere den Foto- und Filmamateuren interessante Mög-lichkeiten bietet. Dies allerdings nur bei trockenem Wetter, wie ich bei meiner Fahrt feststellen mußte. Denn leider regnete es in Strömen, als Herrchen und Frauchen ein-schließlich Pudel, der nicht fehlen durfte, an dem seltenen Vergnügen einer Dampfsonder-fahrt teilnahmen. Zunächst aber wurden die Fahrkarten gelöst. Der Schalterbeamte im Bahnhof Schruns brauchte einige Zeit, bis er begriffen hatte: Eine Person mit Hund will mit dem Dampfsonderzug nach Bludenz und mit einem Normalzug zurück nach Schruns. Eine weitere Person will das gleiche, hat aber bereits eine Freikarte für die Dampfsonder-fahrt. Nun, wir erhielten gegen Zahlung von insgesamt 41 Schillingen, das sind umgerech-net rund 6 DM, 4 Billets mit dem freundlichen Hinweis, für den Hund ist kein Dampfzuschlag zu zahlen, da es dem Hund ja gleichgültig ist, womit er fährt.

Der museumsbahnmäßige Dampfsonderzug war bereits im Gleis 1 des Bahnhofes Schruns aufgestellt und von „knipsenden“ Urlaubern umgeben. Gut 100 Fahrgäste hatten sich trotz oder aufgrund des strömenden Regens einge-

stellt. Einige von ihnen wollten im Führerstand der historischen Uniform aus der Zeit um 1910 laden förmlich zum Filmen und Foto-grafieren ein. Doch bei ununterbrochenem Regen macht das wenig Spaß. So stellte ich am Ende der Fahrt fest, daß unsere Dolly ebenfalls auf der Holzbank neben Frauchen Platz genommen hatte und sich pudelwohl fühlte, Herrchen aber pudelnaß war.

H. H. Wenzel

Der Zweisystem-Oberleitungstriebwagen auf der Strecke, kurz vor der Haltestelle Kaltenbrunnen.



Unsere Jubilare



Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blickt zurück:

Stanislaus Strozynski,
Hafenarbeiter, HS
eingetreten: 23. 12. 1931

25 Jahre ist in unserem Betrieb tätig:

Heinrich Olszewski,
Weichenwärter, Eisenb.-Süd
eingetreten: 29. 11. 1946

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Familiennachrichten

Geburtstag:

Hermann Vögeding, früher Vorarbeiter
geb.: 17. 12. 1886 (85 Jahre)
wohnhalt: DU-Beeck, Schleiermacherstr. 3
Dietrich Holtkamp, früher Anzeichner
geb.: 8. 11. 1891 (80 Jahre)
wohnhalt: DU-Hamborn,
Am Bischofskamp 18
Gerhard Frütel, früher Dreher
geb.: 26. 12. 1891 (80 Jahre)
wohnhalt: DU-Hamborn, Holtener Str. 396

Goldene Hochzeit:

Jakob Lohmann, früher Schreiner
geb.: 18. 7. 1894
verh.: 11. 11. 1921
wohnhalt: Schwelm, Potthoffstr. 40
Robert Siefert, früher Schlosser
geb.: 13. 4. 1897
verh.: 18. 11. 1921
wohnhalt: Walsum, Goerdeler Str. 23

Todesfälle:

Wilhelm Rissel, Pensionär
früher Vorarbeiter
geb.: 5. 2. 1912
gest.: 13. 6. 1971
Franz Ratuszny, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 31. 12. 1903
gest.: 17. 6. 1971

Gerhard Fuchs, Pensionär
früher Schweißer
geb.: 26. 7. 1905
gest.: 17. 6. 1971

Paul Fleischer, Pensionär
früher Weichensteller
geb.: 28. 7. 1885
gest.: 7. 7. 1971

Gerhard Eickhoff, Pensionär
früher Wagenmeister
geb.: 30. 5. 1903
gest.: 13. 7. 1971

Albert Hüffken, Pensionär
früher Kranführer
geb.: 11. 5. 1897
gest.: 16. 7. 1971

Ernst Kahmann, Vorarbeiter,
Bahn.-Werkst.
geb.: 19. 11. 1927
gest.: 25. 7. 1971

Ferdinand Mally, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 6. 8. 1903
gest.: 29. 7. 1971

Leo Jaskula, Matrose, HS
geb.: 27. 4. 1910
gest.: 5. 8. 1971

Rudolf Günther, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 11. 6. 1905
gest.: 19. 8. 1971

Heinrich Bienen, Pensionär
Bezirksvorsteher
geb.: 4. 1. 1893
gest.: 25. 8. 1971

Karl Klevermann, Pensionär
früher Weichensteller
geb.: 3. 4. 1896
gest.: 25. 8. 1971

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen und Walsum

Jubilare:

Auf eine 25jährige Tätigkeit blicken zurück

Wilhelm Passgang, Eisenbahnbetrieb
am 25. 10. 1971

Hans Brüggemann, Eisenbahnwerkstatt
am 29. 10. 1971

Franz Klemczak, Bauabteilung
am 11. 11. 1971

Günter Herbst, Bauabteilung
am 12. 11. 1971



Zusammenstoß auf einem Überweg zwischen einer Rangiereinheit und einem Straßenfahrzeug infolge Unachtsamkeit des Straßenverkehrsteilnehmers. Lok, Wagen und Sattelschlepper wurden schwer beschädigt.

Die Reparatur der Lok erforderte ca. 374 Arbeitsstunden. Der 00t-Wagen muß wiederaufgebaut werden. Kosten ca. DM 41 000,—. Die Reparaturkosten für das Straßenfahrzeug sind nicht bekannt. (Siehe auch Artikel „Wer zieht den kürzeren“.)

Jonny Wagenschreck grinst weiter!



Ein mit Schrott beladener 0-Wagen der Bundesbahn wurde durch eine Flankenfahrt total zerstört. Außerdem wurden 2 EH-Wagen schwer beschädigt. Gesamtkosten ca. DM 37 500,—.



Ein Bundesbahnwagen steht in Flammen. Die Feuerwehr muß löschen. Immer wieder kommt es vor, daß heißes Ladegut auf Waggons mit Holzböden verladen wird. Die verursachten Schäden sind groß. So mußte die Bundesbahn im Monat Juli 1971 79 Ladeschwellen und 322 Bodenbretter ersetzen. Im Monat August waren es 45 Ladeschwellen und 275 Bodenbretter. Die nicht unerheblichen Kosten hierfür stellt sie selbstverständlich in Rechnung. Und das ereignet sich schon seit längerer Zeit laufend.



Eine im Gefälle abgestellte Wagen-Gruppe setzte sich aus nicht bekannter Ursache in Bewegung und lief auf eine im Gleis stehende Lok auf. Lok und 4 Wagen wurden schwer beschädigt. Gesamtkosten ca. DM 77 000,—.





Abbildung 1

Es gibt viele Liebhabereien. Der eine sammelt Zeitschriften, der andere Briefmarken, der eine Bierdeckel, der andere Sektkorken. So könnte man fortfahren; es gibt auch ganz ausgefallene Liebhabereien. Ich wette, wenn man in der Betriebsgemeinschaft eine Umfrage halten würde, wer was sammelt, man käme aus dem Staunen nicht heraus, für was alles man sich interessiert.

Eine besondere Liebhaberei – und zwar eine ernsthafte und liebenswerte – ist das Fotografieren. Auch da gibt es Nuancen; von einer haben wir vor längerer Zeit berichtet, von dem Fotografieren von Blumen und Blüten, und von einem andern Steckenpferd soll heute die Rede sein, von dem fröhlichen und unbeschwerten „Sammeln“ von Wirtshausschildern. Es gibt in den Straßen und Gassen vieler deutscher Städte – selbst in kleinen Ortschaften – höchst bemerkenswerte Wahrzeichen der Gastlichkeit, ist doch gerade Deutschland reich an gemütlichen alten Gasthöfen, die oft schon seit Generationen zur guten Einkehr einladen. Ja, viele Wirtshausschilder haben die Ge-

Abbildung 2



Für unsere Fotofreunde:

Alte deutsche Wirtshausschilder

Von einem Steckenpferd besonderer Art

schlechter der Wirte und ihre Gäste überdauert; doch in der Erinnerung der Reisenden leben sie, selbst schon sichtbarer Ausdruck halb verwehter Epochen, fort als Abglanz an Zeiten, in denen man in den Gaststätten, die sie kennzeichnen, einst nach glücklicher Reise einkehrte zu geruhsamer Rast oder vor denen man zum mindesten einen Augenblick innehielt, wenn man diese Wahrzeichen der Gastlichkeit sah.

In der Tat ist es weniger der romantische Zauber, der die vergoldeten oft kunstvoll gefertigten Sinnbilder der Gastlichkeit umwebt, sondern vielmehr der Eindruck, daß dort, wo diese Schilder Reisende grüßen, besinnliche Einkehr gewiß ist, die so willkommen ist in einer Zeit wie der unsrigen, in welcher der Verkehr immer schneller, der Betrieb auf den Straßen ständig hektischer wird. Würde man sich die Aufgabe stellen, die deutschen Lande systematisch zu erforschen nach solchen bildhaften Zeichen der Gastlichkeit, man müßte viel Zeit aufwenden und große Strecken Weges zurücklegen, denn in allen Gegenden unseres Vaterlandes trifft man sie in stattlicher Zahl an.

Dies ist ein Beweis dafür, daß Kriege und Regierungswechsel kaum mehr bedeuten als der Wechsel der Jahreszeiten, daß aber Durst, Hunger und Müdigkeit zu allen Zeiten für die Reisenden Veranlassung gewesen sind, nach guter Gastlichkeit Ausschau zu halten. Durchaus verständlich ist, daß die Gasthäuser fast ausschließlich freundliche Namen tragen. Oder haben Sie schon einmal ein Wirtshausschild gesehen, auf dem etwa zu lesen stand: „Zum finsternen Kunibert“, „Zum hungrigen Wolf“, „Zur Höllenschlucht“ oder ähnlich? Solche negierenden Hinweise sind ja auch wirklich nicht dazu angetan, den Reisenden zur Einkehr einzuladen. Aber Geschichte, Fabel, Märchen und Sagen, Himmel und Erde, wie auch die Frömmigkeit haben die Wirtsleute schon immer in ihren Bann gezogen und so an der Namens-

gebung für ihre Gasthäuser mitgewirkt, weil aus diesen Bereichen gewählte Namen am ehesten geeignet schienen, die Lust zur Einkehr zu wecken. Schilder wie „Hohenzollern“ oder „Zum Großen Kurfürsten“ halten die Erinnerung wach an einstigen hohen Besuch. Und wenn man liest „Gasthof zum Engel“ oder „Zum goldenen Stern“ oder auch „Paradiso“, dann



Abbildung 3

ist wohl anzunehmen, daß eine solche Namensgebung Ausdruck der geistigen und glaubensmäßigen Haltung des Gastwirts ist, der solch ein Schild anbringen ließ, und daß er sich verpflichtet fühlte, seine Gäste etwas spüren zu lassen von der Geruhsamkeit und dem Frieden, die sie in seinem Hause finden würden. Bezeichnungen wiederum wie „Goldener Pflug“, „Grüner Baum“, „Zum Bienenkorb“, „Zum Edelhirsch“, „Seerose“ und ähnliche weisen auf die Idylle des Landlebens hin, auf Natur und Jagd, und verheißten den Einkehrenden, daß die Besitzer dieser Herbergen den Freuden des naturhaften Lebens, der Ursprünglichkeit und Gemütlichkeit sich verbunden fühlen und daß ihnen auch das leibliche Wohl ihrer Gäste besonders am Herzen liegt.

► Soviel zur Namensgebung. Aber auch in künstlerischer Hinsicht erhält man beim Betrachten vieler Wirtshausschilder einen starken Eindruck von der Bildkraft, der echten Naivität und dem herzhaften Humor der Volkskunst des 17. und 18. Jahrhunderts, aber auch der folgenden Jahrzehnte, die sich in diesen Wahrzeichen ausdrücken. Diese Hauszeichen boten tatsächlich große Möglichkeiten handwerklichen Könnens, besonders in der Zeit des Barock und Rokoko. Ranken, Blüten und Früchte, Tiergestalten, Rad und Posthorn und andere Embleme wurden aus Eisen geschmiedet oder getrieben bzw. gezogen. Handwerkliche Spitzenleistungen kamen damals zustande, die uns Heutige staunen lassen. Vieles ließe sich darüber sagen. Das Gesagte mag genügen, um Ihnen darzutun, wie anregend die Beschäftigung mit Wirtshausschildern sein kann. Wie wäre es also, wenn Sie sich eine Sammlung von solchen Schildern anlegen würden?! Das ergäbe eine höchst bemerkenswerte Schau, interessant und lehrreich zugleich. Freilich, man kann diese Schilder nicht einfach unterwegs abmontieren. Täten Sie es, würden Sie mit dem Gesetz in Konflikt kommen, und es wäre vermutlich überhaupt auch eine kostspielige Sache. Ganz zu schweigen davon, wo Sie all die Wahrzeichen der Gastlichkeit, die Sie aufstöbern, in Ihrer Wohnung unterbringen wollten! Aber eins kann man tun – und das meine ich hier: Man kann sie fotografieren, heute sogar mühelos farbig, und sie in ihrer ganzen Ursprünglichkeit, Originalität und Schönheit im Bilde festhalten. Der Fotofreund wird es gewiß nicht bedauern, sich ein solches spezielles

Steckenpferd ausgesucht zu haben. Allein schon das Erfordernis, auf die Suche zu gehen nach lohnenswerten „Objekten“, auf die Bremse zu treten, auszusteigen und vor einem Wirtshausschild zu verweilen, ist heilsam in unserer Zeit der Unrast und des Tempos. Schauen Sie sich nur einmal das kunstvoll in barocker Schnörkelei gefertigte Wirtshausschild aus dem Allgäu an (Abbildung 1) mit seinen Sinnbildern des Reisens – Rat und Posthorn – unter dem Adlerkopf und der angedeuteten Lampe, die Gemütlichkeit im Innern des gastlichen Hauses verspricht! Wahrlich ein Aushängeschild von urwüchsiger Bildkraft und Fantasie. Und haben Sie schon solch einen eigenwillig gestalteten Löwen gesehen, wie er Ihnen in dem Hausschild des Gasthofs zum Löwen (Abbildung 2) begegnet?

Noch origineller ist das in Abbildung 3 wiedergegebene Wirtshausschild. Da sehen wir u. a. ein zweigeschwänztes Wappentier – wohl ein Löwe – mit seinem „Hofstaat“, dargestellt durch Fuchsschwänze und einen Tierkopf, einen Äskulap-Stab (Sinnbild des Arztes) mit darunter hängendem Zylinderhut, ferner Weingeranke, ja sogar eine weinbekränzte Dachtraufe, beides wohl den Lebensraum andeutend und den Beruf, in dem ein Vorfahr einmal tätig war. Welch einen Einfallsreichtum hatte der Gestalter dieses Schildes! An was alles mag er wohl bei seinem Entwurf gedacht haben?! Wenn Sie dieses bemerkenswerte Wahrzeichen edler Gastlichkeit mit Ihrer Kamera einfangen, fällt Ihnen – sozusagen gratis – noch ein schöner architektonischer Ausblick in den Schoß: die Sicht auf zwei prächtigen Renaissance-Giebel. Sie erkennen gerade an diesem Foto, daß das Fotografieren von Wirtshausschildern alles andere als langweilig ist. Unsere Fotofreunde seien noch darauf hingewiesen, daß selbst schlechtes Wetter sie nicht von ihrer Liebhaberei abzuhalten braucht, alte Wirtshausschilder auf den Film zu bannen. Das zeigt Abbildung 4, die bei einer solchen Wetterlage entstanden ist. So hell ist jedenfalls der Himmel immer, daß sich das Filigran-Ornament, das uns in diesem Standarten-Schild entgegentritt, gut abhebt, ja, ausgezeichnet zur Wirkung kommt. Die Standarte wird zum bildhaften Hauptmotiv trotz der eigenwilligen Architektur, die hinter ihr zu sehen ist. Wenn Sie, lieber Fotofreund, schon einmal in Rothenburg ob der Tauber, in Wertheim oder Mildenberg am Main oder gar in Salzburg gewesen sind, werden Sie wissen, daß sich Ihnen dort solche fotografierenswerten Wahrzeichen der Gastlichkeit gleich haufenweise anbieten. Viele von ihnen sind schon veröffentlicht; Sie sollten darum Ihr Augenmerk einmal auf andere alte Städte und Ortschaften richten, vor allem auch auf weniger bekannte. Tun Sie das, so werden Sie überall lohnende Beispiele für Ihre Liebhaberei finden; zumal der süddeutsche Raum weist sie in großer Fülle auf. Und wenn Sie Ihr neues Steckenpferd zu reiten beginnen, sollten Sie auch Ihre Mitmenschen an Ihrer „Sammel-leidenschaft teilnehmen lassen; das heißt konkret: Berichten Sie gelegentlich über die Ergebnisse Ihres fröhlichen und unbekümmerten Bemühens in der Werkszeitung.

Dr. E. Binder

Alle deutsche Wirtshaus- schilder



Abbildung 4

Durchschlag von Schacht 1 der Zeche Osterfeld zum Hauptquerschlag der 6. Sohle

Der Schacht I der Zeche Osterfeld, die verkehrsmäßig von unserem Eisenbahnbetrieb-Ost betreut wird, ist in den letzten 2 1/2 Jahren von der 5. Sohle (800 m) zur 6. Sohle (1000 m) weitergeteuft worden. Er wurde am 25. 6. 1971 durchschlägig.

Durch die Auffahrung der 6. Sohle in 1000 m Teufe werden bauwürdige

Kohlenvorräte von etwa 360 Millionen Tonnen aufgeschlossen. Es handelt sich um Vorräte von bester Koks- und Kohle, die in dieser Qualität einmalig auf dem europäischen Kontinent ist. Zur Förderung werden im Schacht 1 von der 5. Sohle aus Gefäße von 20 t Fassungsvermögen benutzt. Wenn die Förderung von der 6. Sohle aus aufgenommen

men wird, kommen Fördergefäße mit 24 t Fassungsvermögen zum Einsatz. Diese Umstellung ist für 1974 vorgesehen.

Die derzeitige Fördermenge der Zeche Osterfeld beträgt 8000 Tagestonnen. Nach Aufnahme der Förderung von der 6. Sohle ist eine Steigerung bis auf 11 000 Tagestonnen geplant.

Mal
was
anderes:

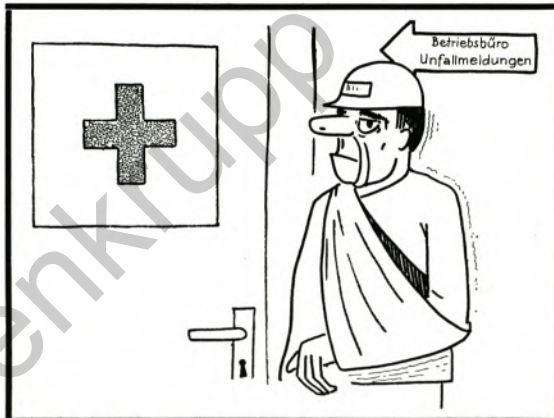
Als Mittel zur Verhütung von Verkehrsunfällen empfiehlt der englische Psychologe Ra Rufferty einen langen intensiven Abschieds- und Begrüßungs- Kuß für die Gattin, wenn man morgens aus dem Hause geht. „Das wirkt beruhigend, löst seelische Verkrampfungen und erleichtert im weiteren Tagesablauf die Konzentration“, behauptet der Psychologe. Als man ihn fragte: „Und was sollen Junggesellen tun?“, meinte Rufferty: „Heiraten! Wenn sie das nicht wollen, müssen sie eben ein erhöhtes Verkehrsrisiko in Kauf nehmen.“

Kuß
gegen
Unfälle

Arbeite
sicher



Alle Unfälle, auch solche, die sich auf dem Wege von und zur Arbeitsstätte ereignen, müssen unverzüglich den zuständigen Betriebsstellen gemeldet werden (Betriebsbüros).



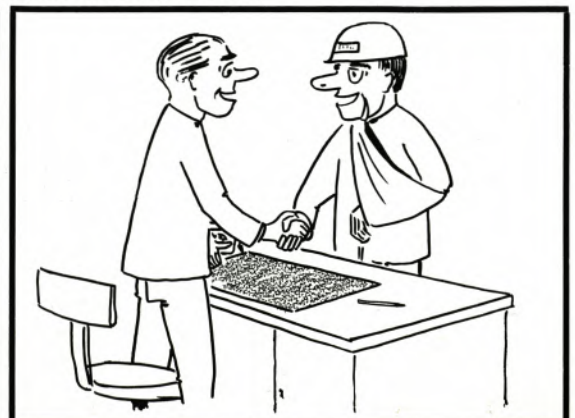
Was hat denn eigentlich dieser Mann?
Er hatte Pech, man sieht's ihm an.



Ja muß denn das nun auch noch sein?
Immer diese Schreiberei'n!



Doch man erklärt ihm folgerichtig,
wozu der „Schreibkram“ denn so wichtig.



Zum Schluß gibt's volles Einvernehmen,
man wünscht sich Glück auf allen Wegen.

