



**EISENBAHN  
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES  
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES  
EISENBAHN UND HÄFEN  
DUISBURG-HAMBORN

13. JAHRGANG

**3/4**

März / April 1967



Vorfrühling  
im Steingarten

## AUS DEM INHALT

|                                                          |    |
|----------------------------------------------------------|----|
| Kurznachrichten . . . . .                                | 2  |
| Wir sind „im Bilde“ . . . . .                            | 3  |
| Ehrung der Werksjubilare . . . . .                       | 4  |
| EH-Mitteilungen . . . . .                                | 7  |
| Frühlingsgedicht . . . . .                               | 7  |
| Schuttseparationsanlage geht in Betrieb . . . . .        | 8  |
| Einer von Vielen . . . . .                               | 9  |
| Unsere Jubilare . . . . .                                | 11 |
| Aus der Betriebsgemeinschaft . . . . .                   | 12 |
| Denksportaufgabe . . . . .                               | 12 |
| Unser Fotowettbewerb 1967 . . . . .                      | 13 |
| Eine gute Werbung für die Unfallverhütung . . . . .      | 13 |
| DRK-Übung der Einsatzgruppe Nord . . . . .               | 13 |
| Ein kleines Frühlingslied . . . . .                      | 14 |
| Leserzuschrift . . . . .                                 | 14 |
| Akkordeonorchester zu Gast beim Quartettverein . . . . . | 15 |
| 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: Heimann, Hohlsiepe, Still, Wiesner  
ATH: Meyer  
HBAG: Brink, Maruschke  
außerdem: Teriet

Titelbild: Das neue Stellwerk Vorbahnhof in Hamborn  
Rückseite: Gleisanlagen in Beeckerwerth. Im Vordergrund das Signal „Bügel an“, das den E-Lok-Führer anweist, nun wieder den Fahrstrom mit dem Stromabnehmer der Fahrleitung zu entnehmen.

## KURZNACHRICHTEN

Eine Dividende von 8 Prozent auf das unveränderte gewinnberechtigte Grundkapital von 750 Millionen DM wird voraussichtlich der Aufsichtsrat der August Thyssen-Hütte AG der Hauptversammlung vorschlagen, die am 20. April 1967 in Duisburg stattfindet.

Hüttendirektor Dr. Walter Cordes, Vorstandsmitglied der ATH und Vorsitzender des Beirates unserer Gesellschaft, der am 21. März sein 60. Lebensjahr vollendete, ist zum Honorarprofessor an der technischen Universität Berlin ernannt worden. Er wird innerhalb der Fakultät für Bergbau und Hüttenwesen über betriebswirtschaftliche Probleme, insbesondere der Stahlindustrie, lesen.

Arbeitsdirektor Theodor Terhorst von der Hamborner und der Friedrich Thyssen Bergbau AG wurde von der Han-Yang-Universität in Seoul, der Hauptstadt Koreas, die Würde eines Dr.-Ing. e. h. verliehen. In der Verleihungsurkunde heißt es, daß Herr Dr. Terhorst durch seine jahrelangen, von tiefem menschlichem Verständnis getragenen und erfolgreichen Bemühungen um die koreanischen Gastarbeiter im Hamborner Raum wesentlich zur Vertiefung des deutsch-koreanischen Freundschaftsverhältnisses beigetragen hat.

In der Jubilarfeier der Hamborner und der Friedrich Thyssen Bergbau AG in der Mercatorhalle wurden 244 Jubilare des vergangenen Jahres geehrt, davon 151 mit 25-jähriger, 84 mit 40-jähriger und 9 mit 50-jähriger Dienstzeit.

Die Betriebskrankenkasse der August Thyssen-Hütte AG, die auch die Versicherten des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen betreut, mußte ab 1. Januar 1967 ihre Beitragssätze erhöhen, und zwar wurde der allgemeine Beitrag auf 10,5 Prozent des Grundlohnes festgesetzt. Abweichend davon beträgt er: für Versicherte, deren Anspruch auf Kranken- und Hausgeld ruht, weil sie während der Arbeitsunfähigkeit Arbeitsentgelt für mindestens 2 Wochen erhalten, 6,8 Prozent; für freiwillig Versicherte, die nach § 22 Abs. 5 Nr. 3 beschränkte Kassenleistungen erhalten, 6,4 %; für freiwillig Versicherte, solange sie Berufssoldaten oder Soldaten auf Zeit sind, 3,6 %; für Weiterversicherte für die Dauer des Aufenthaltes im Ausland 3,5 %. Die Beitragserhöhung war erforderlich wegen des ständigen Anstiegs der Ausgaben, insbesondere der Arzt-, Zahnarzt- und Krankenhauskosten, aber auch wegen des hohen Krankenstandes im Jahre 1966 und der Heraufsetzung der Leistungsbemessungsgrenze.

Hohe Auszeichnung für mutiges Verhalten. Das Verdienstkreuz Erster Klasse des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland wurde am 23. Februar 1967 zwei Kölner Eisenbahnern — Hauptlokomotivführer Stefan Müller und Obertriebwagenführer Erich Timm — überreicht. Die beiden Eisenbahner hatten am 22. Oktober 1966 auf der Strecke Köln-Ehrenfeld-Rheydt gegen 7 Uhr hinter dem Ausfahrtsignal des Bahnhofs Grevenbroich den vollbesetzten E 298, bei dem der Führerstand der Dampflokomotive brannte, unter Einsatz ihres Lebens zum Halten gebracht. Durch ihr außergewöhnlich mutiges Verhalten war so ein folgenschwerer Unfall verhindert worden.

# Wir sind »im Bilde«

Am 21. März dieses Jahres vollendete Hüttendirektor Dr. oec. Walter Cordes, Vorstandsmitglied der August Thyssen-Hütte und Vorsitzender des Beirates unserer Gesellschaft, sein 60. Lebensjahr. Dr. Cordes, dem erst kürzlich durch die Ernennung zum Honorarprofessor der technischen Universität Berlin eine besondere Ehrung zuteil wurde, erblickte in Dortmund das Licht der Welt.

Schon früh begann die Tätigkeit des jungen Herrn Cordes in der Montanindustrie, als er seine kaufmännische Grundausbildung bei der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten-AG, Bochum, erhielt. Nach betriebswirtschaftlichen Studien in Köln und Berlin führte ihn sein Berufsweg 1933 in die Hauptverwaltung der Vereinigten Stahlwerke, bei der er zuletzt als Abteilungsdirektor die Abteilung Hauptrevision leitete.

Nach dem Zusammenbruch und der Auflösung der Vereinigten Stahlwerke kam Herr Dr. Cordes mit der ATH wieder in engere Berührung, als von Vertretern der entflochtenen Werke ein Arbeitskreis für die Neuordnung gebildet wurde, und er, als einer der Geschäftsführer dieses Kreises, das Problem der Verkehrswirtschaft der im Norden Duisburgs gelegenen Hütten und Zechen zu lösen hatte. Durch den von ihm ausgearbeiteten Vorschlag, durch Gründung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen eine neue Grundlage zu erhalten, gelang es, den bewährten Verkehrsverbund über die Entflechtung und Demontage zu retten. Er gilt daher nicht zu Unrecht als „Vater“ des Gemeinschaftsbetriebes in seiner jetzigen Form.

Im Jahre 1951 wurde Dr. Cordes als stellvertretendes — und 1953 als ordentliches Mitglied in den ATH-Vorstand berufen. Seitdem hat er wesentlichen Anteil am organisatorischen Wiederaufbau der Thyssen-Gruppe. Nach einer vorübergehenden zusätzlichen Tätigkeit im Aufsichtsrat und anschließend als Vorsitzender des Vorstandes der Deutschen Edelstahlwerke, widmet er sich seit Herbst 1964 voll seinem erweiterten Verantwortungsbereich bei der ATH. Neben Fragen der Organisation und Koordinierung, der Abstimmung von Investitions- und Produktionsprogrammen und der zentralen Lenkung des Finanz- und Steuerwesens liegt Herrn Dr. Cordes die Förderung des Nachwuchses immer besonders am Herzen. Er widmet sich dieser Aufgabe auch außerhalb der ATH in verschiedenen Organisationen, in denen er eine führende Stellung einnimmt.



**Hüttendirektor  
Dr. Walter Cordes wurde  
60 Jahre alt**



Bezugsfertig ist nun auch der 2. Bauabschnitt der Wagenreparatur unserer Eisenbahnwerkstätten. Noch in diesem Monat soll die Arbeit in der neuen Halle aufgenommen werden. Unser Bild gibt einen Eindruck von dem architektonisch und technisch gelungenen Bauwerk. Einen ausführlichen Bericht über die neue Wagenreparatur werden wir voraussichtlich in unserer nächsten Ausgabe bringen.

Bereits fertiggestellt ist der Bau des neuen Stellwerkes Schwelgern-Nord. Zur Zeit nimmt die Signalmeisterei des Gemeinschaftsbetriebes die notwendigen Verkabelungsarbeiten vor, und in Kürze beginnt eine Spezialfirma mit dem Einbau der signaltechnischen Einrichtungen. Das Stellwerk, das — wie das neue Stellwerk Vorbahnhof — in moderner DR-Technik ausgeführt wird, soll nach endgültiger Fertigstellung der 1. Ausbaustufe im Herbst dieses Jahres das Behelfsstellwerk Hafen-Nord und das Stellwerk Weseler Straße ersetzen. Dem bisherigen Stellwerk Weseler Straße wird dann bis auf weiteres die Funktion eines Schrankenpostens zukommen.



# EHRUNG

Im Mittelpunkt der Jubilarehrung am 17. Februar 1967 standen die Jubilärjahrgänge 1965 und 1966, hatte man doch wegen der besonderen Lage für das Jahr 1965 von einer Jubilärfest, die in einer anderen Form als bisher durchgeführt werden sollte, absehen müssen. Von den insgesamt 141 Jubilaren konnten 25 auf eine 50jährige, 66 auf eine 40jährige und 50 auf eine 25jährige Tätigkeit zurückblicken.

Direktor Christophers, der die Festansprache hielt, hieß die Teilnehmer namens der Geschäftsführung herzlich willkommen. Sein besonderer Gruß galt den Jubilaren, ferner dem ehemaligen langjährigen Betriebsratsvorsitzenden Ernsting, den Betriebschefs und Abteilungsleitern, aus deren Bereich die Jubilare kamen, der Presse sowie dem Quartettverein von EH und der Bergkapelle. Herr Christophers erwähnte dann stellvertretend für alle Jubilare die Goldjubilare namentlich: Alfred Müller, Johann Wozny, Georg Reszka, Ferdinand Küpper, Karl Schroiff, Dietrich Rusch, Johann Winkendick, Hermann Höffner, Hans Brögmann, Friedrich Pieper, Friedrich Dittscheidt, Johannes van Gessel, Theodor Sons, Walter Schmechel, Otto Hochrebe, Wilhelm Salden, Fritz Indefrei, Friedrich Rosch, Ludwig Gehm, Peter Puhl, Johannes Lüning, Josef Paryjas, Josef Lingnau, Johann Schlebusch, Johann Koscielny.

## Hoher Prozentsatz der aktiven Belegschaft an Jubilaren

Von den genannten Jubilaren sind noch 102 im aktiven Dienst, 36 bereits in den Ruhestand getreten und 3 verstorben. Die Gesamtzahl der Jubilare beträgt gegenwärtig 1265, von denen 631 noch aktiv tätig sind. Aus dem aktiven Dienst verstarben in den Jahren 1965/66 17 Belegschaftsmitglieder, von den Pensionären 88. Durch tödliche Unfälle verloren wir in den beiden letzten Jahren unsere Mitarbeiter Hackfort, Gabbert, Holtschneider, Adiyamann, Kirchhoff, Knappe, Vogt und Look. Den Verstorbenen widmete Herr Christophers ehrende Worte des Gedenkens.



*Am Rednerpult: Direktor Christophers.*

## Leistungsbericht

Nach dem Aufbau der vergangenen Jahre, insbesondere im Werksbereich Beeckerwerth, der im Leistungsbericht der Jubilarehrung 1965 noch im Vordergrund stand, ging Direktor Christophers nun auf die letzten zwei Jahre ein, die allen am Unternehmen Beteiligten manche Sorge bereiteten. Es ist allen bekannt, daß der Bergbau das Sorgenkind der Wirtschaft ist, und daß die Lage in der Stahlindustrie ebenfalls schwieriger wurde.

Als Verkehrsbetrieb der Bergbau- und Stahlgesellschaften im Hamborner und Ruhrorter Raum habe sich der Gemeinschaftsbetrieb der veränderten Situation intensiv anpassen müssen. Insbesondere das vergangene Jahr habe deshalb unter dem harten Zwang äußerster Sparsamkeit gestanden. Im vergangenen Jahr seien darum nur noch die bereits in der baulichen Entwicklung befindlichen Objekte vollendet worden, und auch in dem jetzt begonnenen Geschäftsjahr werde nur noch neu in Angriff genommen, was zur ordnungsgemäßen Erfüllung der Aufgaben unbedingt erforderlich ist. Maßvolle Investitionen würden indessen auch künftig zur Wahrung des technischen Fortschritts und der Konkurrenzfähigkeit notwendig sein.

*Die Stimmung im vollbesetzten Saal der Gastwirtschaft Kleine-Natrop war offensichtlich ausgezeichnet.*

# DER WERKS-

## Kostensenkung, das Gebot der Stunde

„Investitionen müssen aber aus dem verdienten Geld unserer Muttergesellschaften bezahlt werden. Verdient werden kann jedoch nur, wenn sich das zur Zeit noch bestehende Mißverhältnis zwischen ständig steigenden Kosten und verringerten Erlösen abbauen läßt.“ Es habe daher eine Reihe von drastischen Maßnahmen ergriffen werden müssen, um unsere Kosten fühlbar zu senken. Kostenbewußtes Denken müsse auch von jedem Mitarbeiter gefordert werden. Der Appell zur Sparsamkeit, zu dem seitens der Geschäftsführung bereits zu Beginn dieses Jahres aufgefordert wurde, gelte also nach wie vor, dies um so mehr, als Vorstandsvorsitzer Dr. Sohl von unserer Muttergesellschaft ATH erst kürzlich vor leitenden Mitarbeitern ausgeführt hat, daß der Stahlindustrie noch schwere Zeiten bevorstehen. Direktor Christophers unterstrich, daß die mannigfaltigen Schwierigkeiten der kommenden Monate nur durch gemeinsame Anstrengungen aller Mitarbeiter gemeistert werden könnten. Der vorbildliche Einsatz unserer Jubilare in den langen Jahren ihrer Tätigkeit könne in dieser Hinsicht anspornend auf die jüngeren Mitarbeiter einwirken.

## Rückblick und Ausblick

Zu den Leistungen der vergangenen zwei Jahre sagte Direktor Christophers: „Bei einem Vergleich der Produktionszahlen unserer Muttergesellschaften mit den Beförderungsleistungen unserer Werksbahn zeigt sich, daß die Transportanforderungen an uns nicht im gleichen Umfang wie die Erzeugung der Produktionsbetriebe zurückgegangen sind. Trotz der im allgemeinen rückläufigen Beförderungs- und Umschlagsleistungen erreichte der Hafen Schwelgern im Monat Oktober 1965 seine bisher absolute Monatshöchstleistung mit 1,24 Mill. umgeschlagenen Tonnen. Der Werksbahnbetrieb beförderte im Monat März 1966 mit nahezu 6,0 Mill. Tonnen eine bisher nur selten erreichte Menge. Insgesamt gesehen sind, wie schon



# JUBILARE



Betriebsratsvorsitzender Aulmann.

erwähnt, die Beförderungs- und Umschlagsleistungen jedoch zurückgegangen. So lag die Leistung der Werksbahn mit 65,7 Mill. beförderten Tonnen im Geschäftsjahr 1965/66 um 2,7 % niedriger als im Geschäftsjahr 1964/65. Die geleisteten Tonnen-Kilometer erreichten im gleichen Zeitraum mit 279,9 Mill. Tonnen-Kilometern einen um 5,4 % niedrigeren Wert. Im Geschäftsjahr 1965/66 wurden 1,7 Mill. beladene Wagen befördert. Dies entspricht gegenüber dem Geschäftsjahr 1964/65 einer Verringerung um 7,6 % oder monatlich 11 800 Wagen im Durchschnitt. Der Hafen Schwelgern schlug im Geschäftsjahr 1965/66 11,7 Millionen Tonnen um und liegt damit um 5,6 % unter der Umschlagsleistung des Geschäftsjahres 1964/65. Bei diesen Leistungszahlen des Hafens handelt es sich um den Gesamtumschlag, also auch um den Umschlag innerhalb des Hafens z. B. vom Lager auf Waggon usw. Die ausschließlich über die Kaimauer (aus dem Schiff bzw. ins Schiff) umgeschlagenen Mengen betrugen im Geschäftsjahr 1965/66 9,1 Mill. Tonnen, gegenüber 9,2 Millionen Tonnen 1964/65. Der Anteil der auf Schubleibern eingegangenen Frachtmenge erhöhte sich im Geschäftsjahr 1965/66 auf 32,9 % des Gesamteingangs gegenüber 29,2 % des vorausgegangenen Jahres. Der Bestand werkseigener Wagen, der 1964/65 im Durchschnitt bei 5223 Wagen lag, ver-

ringerte sich auf 5185 Wagen. Die weitere Ausrüstung von Rangierloks mit Funk und die Einrichtung von Funkleitstellen im Süd- und Nordbereich ermöglichten die Reduzierung des Gesamt-Lokbestandes von bisher 133 auf jetzt 125 Loks. Im Zuge der Sparmaßnahmen haben die Bemühungen aller Beteiligten erfreulicherweise zu einer günstigen Entwicklung des Betriebsmitteleinsatzes geführt. So konnte trotz der geringeren Leistungen der Lok- und Rangierpersonalstunden auf je Tausend beförderter Tonnen auf 11,5 Lokstunden (Vorjahr 12,3) bzw. 50,1 Arbeitsstunden (Vorjahr 53,1) gesenkt werden. Im Hafen wurden 1965/66 je Tausend umgeschlagener Tonnen 6,77 Kranstunden und 34,3 Arbeitsstunden aufgewendet. Die Vergleichszahlen des Vorjahres: 6,90 Kranstunden und 36,6 Arbeitsstunden.

Der Personalbestand entwickelte sich in den letzten beiden Jahren ebenfalls rückläufig. Wurden noch am 1. 10. 1965 insgesamt 3609 Mitarbeiter beschäftigt, so ging die Zahl der Gesamtbeschäftigten bis zum 30. 9. 1966 bereits auf 3395 und bis zum 31. 12. 1966 auf 3325 zurück. Die Zahl der beschäftigten Gasterbeiter sank in der gleichen Zeit von 473 am 1. 10. 1965 auf 403 am 31. 12. 1966.

**Trotz Senkung der Investitionsausgaben weitere Modernisierung auf dem Werksbahnsektor und im Hafen**

Die Gesamt-Investitionen machten im Geschäftsjahr 1965/66 noch nicht einmal 40 % der jeweils in den vorausgegangenen drei Geschäftsjahren investierten Gelder aus. Trotzdem konnten auch in den vergangenen beiden Jahren wichtige Bauaufgaben durchgeführt und fertiggestellt werden. Einer der Schwerpunkte war der seit langem geplante Umbau zur Modernisierung und Rationalisierung unserer EBW. Nachdem Anfang 1965 die Radsatzwerkstatt in die für sie neu hergerichteten Räume der Halle 27c einziehen konnte, wurde die alte Holzhalle 4 abgebrochen und mit den Bauarbeiten für den I. Abschnitt der neuen Wagenreparatur



Goldjubilär Alfred Müller.

begonnen. Er konnte im Frühjahr 1966 — nach Fertigstellung der Hallen 12 und 13 — bezogen werden. Anschließend wurden nach Abbruch der alten Hallen 8 und 9 die Arbeiten für den II. Bauabschnitt aufgenommen, der nun kurz vor der Fertigstellung steht und in dem Anfang April die Arbeit aufgenommen werden soll. Zur Rationalisierung des Arbeitsablaufs sind die neuen geräumigen und lichten Hallen mit modernsten Krananlagen ausgerüstet, die den dort Beschäftigten die schwere Arbeit wesentlich erleichtern dürften.

Von den baulichen Maßnahmen im Hafen Schwelgern verdienen erwähnt zu werden: die Bandförderanlage für Erz zum Außenlager Petersberg, die nach dem Ausbau im März 1965 den Betrieb aufnahm, der Bau einer Schuttseparationsanlage am Rhein am sogen. Kiesewetter-Kai, die der Separation und dem Schiffsumschlag von Hüttenschutt dient und kurz vor der Fertigstellung steht, der Umbau der Verladebrücke III, die bei gleichzeitiger Tragkrafterhöhung um 5 Tonnen mit einer neuen Greiferlaufkatze und einem leistungsfähigeren Brückenfahrwerk ausgerüstet wurde sowie die Befestigungsarbeiten an den Kaimauern, insbesondere am Rheinufer.

Aber auch die Durchführung von Baumaßnahmen und Umorganisationen in den übrigen Betriebsbereichen waren von Bedeutung.

*Der Quartettverein unter seinem Dirigenten, Musikdirektor P. Aßmann, verschönte die Feier durch harmonische Gesangsdarbietungen.*





*Das war kein „fauler Zauber“. Noch heute ist es den Zuschauern nicht klar, woher Mr. Bertini die vielen Tauben zauberte.*

Sie dienten der Verbesserung und Rationalisierung unserer Anlagen. So konnte im Zuge der Neubauten an Bahnanlagen für das Werk Beeckerwerth die Brücke für den Ablaufberg Meerbergstraße Ende 1965 fertiggestellt werden.

Ein neues modernes Stellwerk Vorbahnhof wurde im Juni 1966 in Betrieb genommen. Es ersetzt die alten Stellwerke Vorbahnhof und Klosterstraße, die inzwischen abgebrochen wurden. In der Nähe von Tor 9 haben wir im vergangenen Jahr eine Wagenabnahmehalle mit Reparaturgrube errichtet, welche die ordnungsgemäße Untersuchung, Prüfung und Abnahme der in der EBW instandgesetzten Wagen ermöglicht.

Die Umorganisation des Betriebsmaschinendienstes, verbunden mit der Umstellung von Dampflok auf Ellok und Diesellok, konnte im November 1965 nach Ablauf von zehn Jahren praktisch abgeschlossen werden.

Im Oktober nahmen wir eine elektronische Datenfernübertragungs- und -Verarbeitungsanlage in Betrieb, die außer wertvollen Informationen über den Betriebsablauf zahlreiche Unterlagen liefert, von deren Auswertungen wir Erkenntnisse erwarten, die zu einer weiteren Rationalisierung und damit zu Kosteneinsparungen beitragen.

Auch in diesem Jahr ist wieder in beschränktem Umfang der Bau von neuen Anlagen vorgesehen. Zu ihnen gehören das neue Sozial- und Dienstgebäude in Ruhrort, ein neues Sozialgebäude für die EBW und das Stellwerk Meerbergstraße. Die im Bau bereits fertigen Stellwerke Schwegeln Nord und Sinteranlage ATH, Werk 1, erhalten die erforderlichen signaltechnischen Einrichtungen. Die neue Sandstrahlanlage der EBW, die im Rohbau bereits fertig ist, wird ebenfalls weiter ausgebaut...

Herr Christophers ergänzte diese Ausführungen durch den Hinweis, daß die genannt-



*Ebenfalls nicht unbekannt waren die Gesangsparodisten „Ted und Jo“ (In Afrika ist Muttertag).*



Wahre Beifallsstürme erntete  
Kurt Lauterbach, bekannt aus Funk  
und Fernsehen.

ten Investitionen ausschließlich dem Ziel dienen, Kosten zu sparen und die Arbeit der bei EH beschäftigten Menschen zu erleichtern bzw. ihnen den Arbeitsplatz zu erhalten. Die Erhaltung der Arbeitsplätze sei letztlich mit der Sinn aller Anstrengungen. „Wenn auch viele Mitarbeiter durch die Beschränkung von Überstunden und Sonntagsarbeit finanzielle Einbußen gegenüber der Vergangenheit hinnehmen mußten, so ist es doch bisher gelungen, die Einführung von Kurzarbeit oder gar Entlassungen bei uns zu umgehen. Wir hoffen, daß uns das auch weiterhin möglich ist. Ich glaube, mit gutem Recht und ohne Übertreibung sagen zu können, daß beim Gemeinschaftsbetrieb wegen der Besonderheit des Betriebes der Mensch im Mittelpunkt steht.“ Er erwähnte in diesem Zusammenhang noch die intensive Ausbildung und Schulung der Nachwuchskräfte, den neuen attraktiven Lehrberuf Jungeisenbahner, der zahlreiche Aufstiegsmöglichkeiten bietet und schließlich den in Zusammenarbeit mit der Industrie- und Handelskammer angelaufenen ersten Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgang, von dem er sagte: „Die Teilnehmer dieses Lehrganges werden in mehreren Wochen intensiv unterrichtet. Nach Beendigung der Ausbildung können sie vor der Industrie- und Handelskammer eine Prüfung ablegen. Bei Bestehen erhalten sie einen Meisterbrief, der sie künftig berechtigt, den Titel ‚Werksbahnbetriebsmeister‘ zu führen, eine Berufsbezeichnung, die vom DIHT offiziell anerkannt wurde und deren Erlangung künftig Voraussetzung für die Tätigkeit einer mittleren Führungskraft im Eisenbahndienst sein wird.“

Mit Dankesworten an die Jubilare für die bewiesene Einsatzbereitschaft und an alle an

der Gestaltung der Jubilarsfeier Beteiligten schloß Direktor Christophers seine Ansprache, wobei er die Jubilare bat, auch ihren Ehefrauen den Dank der Geschäftsführung zu übermitteln. Und es war wirklich ein humorvoller Ausklang dieser Ansprache, als er eine vor hundert Jahren erlassene Arbeitsordnung verlas, deren heute unzeitgemäße Bestimmungen allgemeine Heiterkeit bei der Festgemeinschaft auslösten.

Das Grußwort der Betriebsvertretung sprach Betriebsratsvorsitzender Aulmann, der den Jubilaren für ihre vorbildliche Pflichterfüllung Dank und Anerkennung sagte. Unter Hinweis auf die Unfallgefahren, die im Betrieb und im Verkehr gegeben sind, ermahnte er die noch im aktiven Dienst stehenden Jubilare, Nachwuchskräften und den Neueingestellten auch auf dem Gebiete der Unfallverhütung ein Vorbild zu sein; es komme darauf an, sie im persönlichen und im allgemeinen Interesse von dem Wert der getroffenen Schutzmaßnahmen zu überzeugen.

Namens aller Jubilare dankte Abteilungsvorsteher Alfred Müller für die ihm und seinen Kameraden durch diese Veranstaltung zuteil gewordene Ehrung.

Nach dem gemeinsamen Abendessen blieb die Festgemeinschaft bei einem ausgezeichneten kabarettistischen Programm noch einige Stunden gesellig beisammen. Die kleine Besetzung der Hamborner Bergkapelle sorgte unermüdlich für die musikalische Umrahmung der festlichen Stunden, die — wie immer — noch verschönt wurden durch die gesanglichen Darbietungen des Quartettvereins Eisenbahn und Häfen, der erstmalig unter seinem neuen Dirigenten, Musikdirektor P. Aßmann, in einer Jubilarsveranstaltung auftrat.

*Auch die Freunde der Operette  
kamen nicht zu kurz.*



## EH-MITTEILUNGEN

Ein erfreuliches Ergebnis brachte die diesjährige Kaufmannsgehilfenprüfung im März vor der Industrie- und Handelskammer.

Die kaufmännischen Lehrlinge des Gemeinschaftsbetriebes Egon-Erwin Kunze und

Hans-Peter Lotric bestanden die Prüfung mit „gut“, der kaufmännische Lehrling Wolfgang Prokop mit „befriedigend“. Die drei jungen Kaufleute werden ab 1. April dieses Jahres in das Angestelltenverhältnis übernommen.

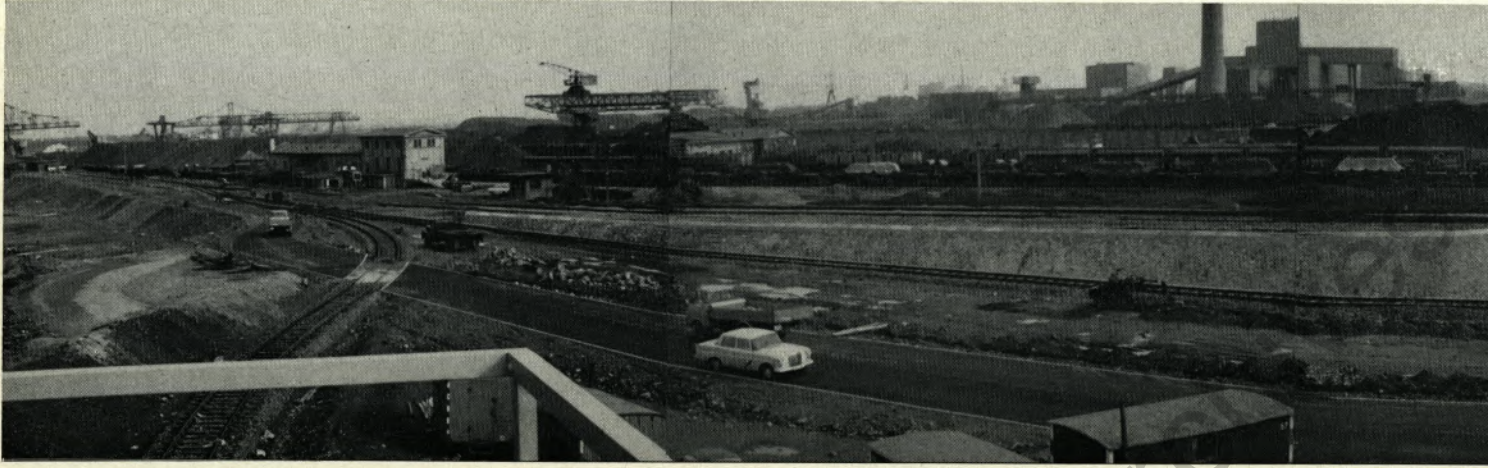
Auf einer roten Tulpenblüt'  
saß Käfer Brumm. Er war bemüht  
sein Unglück mit Geduld zu tragen.  
Da kam Frau Heuschreck', fing an zu fragen:  
„Ich seh' Dich so betrübt hier hocken,  
kann Dich der schöne Lenz nicht locken  
zu einem netten Stelldichein?“ —  
Da wehrt sich Brumm: „Oh nein, oh nein,  
ich hab' die Nas' noch reichlich voll,  
was mir passiert, ist wirklich toll!“ —  
Frau Heuschreck' gab nun keine Ruh',  
sie sprach: „Erzähl', ich höre zu.“  
„Gut“, sprach da Brumm, „ich will Dir sagen,  
was letzte Nacht sich zugetragen.  
Die Nacht war lau, der Vollmond lacht,  
da hab' ich still bei mir gedacht,

heut' Abend, so bei Mondenschein,  
da wirst du dir ein Weibchen frei'n.  
Ich ging also auf Freiersfüßen  
und wollt' die Nacht so recht genießen.  
Da fiel es mir ganz plötzlich ein:  
du freiest dir ein Leuchtkäferlein!  
Und schon kam eins in hohem Bogen  
zu mir ins junge Gras geflogen.  
Ich wollt' schnell es an mich drücken  
und es mit meiner Lieb' beglücken,  
doch als ich zog es an mein Herz,  
durchzuckte mich ein jäher Schmerz!  
Ich ließ es los drum auf der Stell'  
und stellte fest dann auch sehr schnell,  
daß ich verbrannt mir Leib und Lippe,  
ich hatt' umarmt 'ne Zigarettenkippe!“ —

## Das Mißgeschick

Ein Frühlingsgedicht  
unseres Mitarbeiters  
Willi Fethke, EBW

# Schuttseparations- und Verladeanlage im Hafen

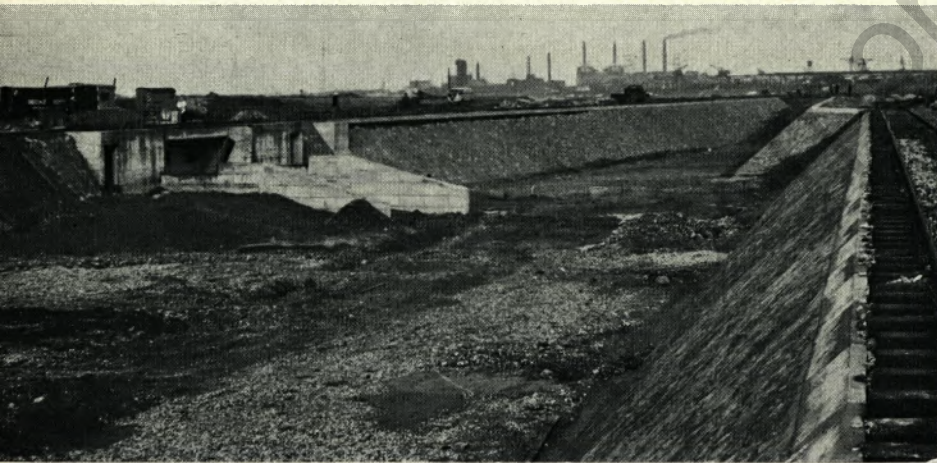


Blick vom Turm der neuen Separationsanlage auf das Hafengelände. Im Vordergrund Schuttlager mit Aufstell- und Kippgleisen.

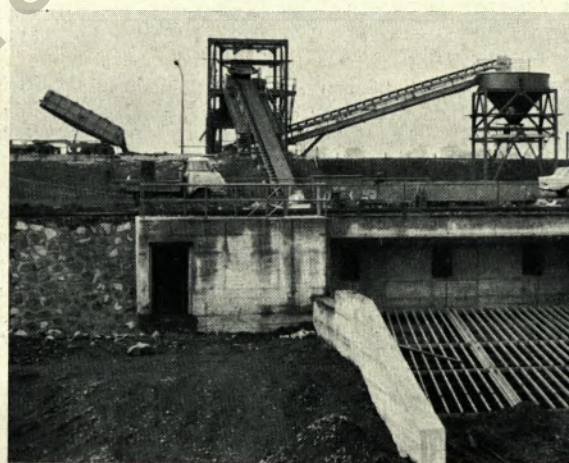
Der vor etwa einem Jahr begonnene Bau der Schuttseparation am Rheinufer des Hafens Schwelgern geht jetzt seiner Fertigstellung entgegen. In diesem, bislang ungenutzten Teil des Hafens wurde eine Anlage errichtet, die es in Verbindung mit der schon bestehenden Verlade-

einrichtung zum Versand von Hochofen-Schlacke per Schiff ermöglicht, alle mit Hüttenschutt beladenen Eisenbahnwagen zu entladen. Da Hüttenschutt aber vielfach verwertbaren Schrott enthält, ist es wirtschaftlich sinnvoll, diesen vor der Verladung der Schuttmassen auszusortieren.

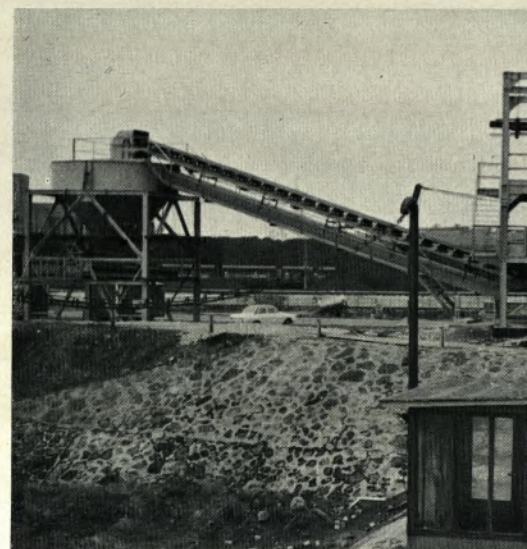
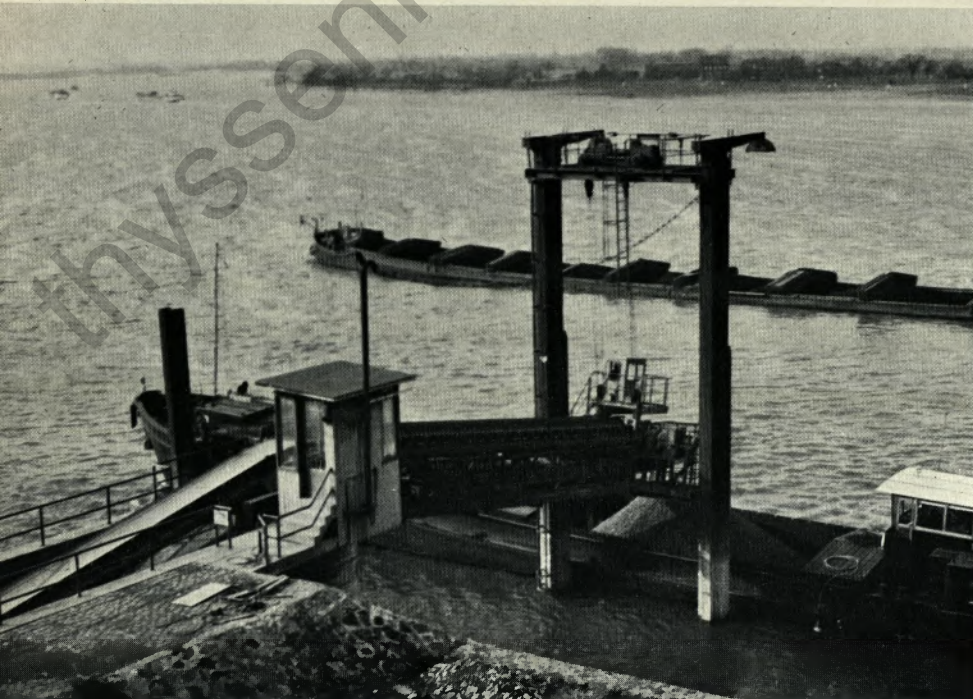
Wenn die Anlage nun in Betrieb geht, soll sich dieser Vorgang folgendermaßen abwickeln: Die ankommenden Schutt-Züge werden nach Wagenarten zerlegt und die einzelnen Wagen auf die verschiedenen Entladestellen verteilt. Der größte Teil des anfallenden Hüttenschutts



Schuttlager mit Vorbunker.



Unser Bild zeigt eine Übersicht der Anlage, im Vordergrund die Separation mit Transportbändern und Feinsortierung.



Die Schiffsbeladeanlage mit der neuen Steuerkabine.

Bild vom Rhein auf die Anlage.

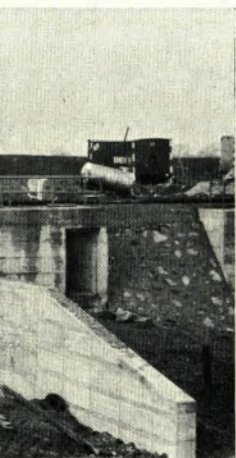
# Schwelgern geht bald in Betrieb



kommt in O-Wagen an, die mit dem Waggon-  
oper in einen Vorbunker entleert werden.  
s diesem wird der Schutt mittels eines  
wingaufgebers abgezogen. Er läuft dann  
er ein Transportband in den Bunker der  
Schiffsbeladeanlage, von wo aus die Verladung

erfolgt. Der im Schutt vorhandene Schrott wird  
mit zwei starken Elektromagneten ausgeschie-  
den, gesiebt und in einem Schrott-Bunker ge-  
lagert oder direkt in Waggonen verladen. Zur  
Anlage gehört noch ein ca. 20 000 t fassendes  
Schuttlager, das als „Pufferlager“ für den an-

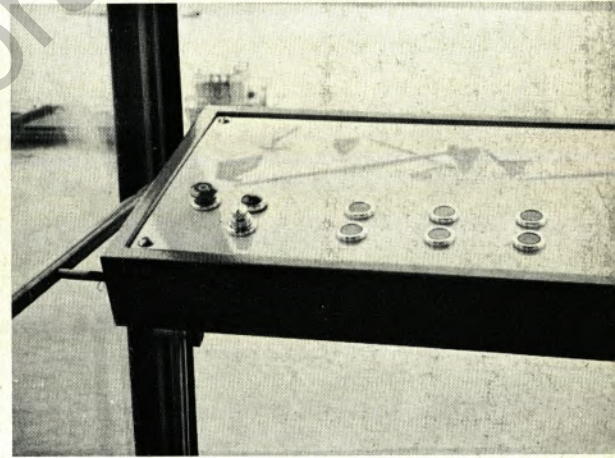
kommenden Schutt bei auftretenden Störungen,  
sei es im Schiffsverkehr oder an den maschinellen  
Einrichtungen, dienen soll.  
Die Arbeiten sind nun soweit fortgeschritten,  
daß etwa Anfang Mai mit dem Betrieb der  
Anlage begonnen werden kann.



der Vorbunker,  
bunker.



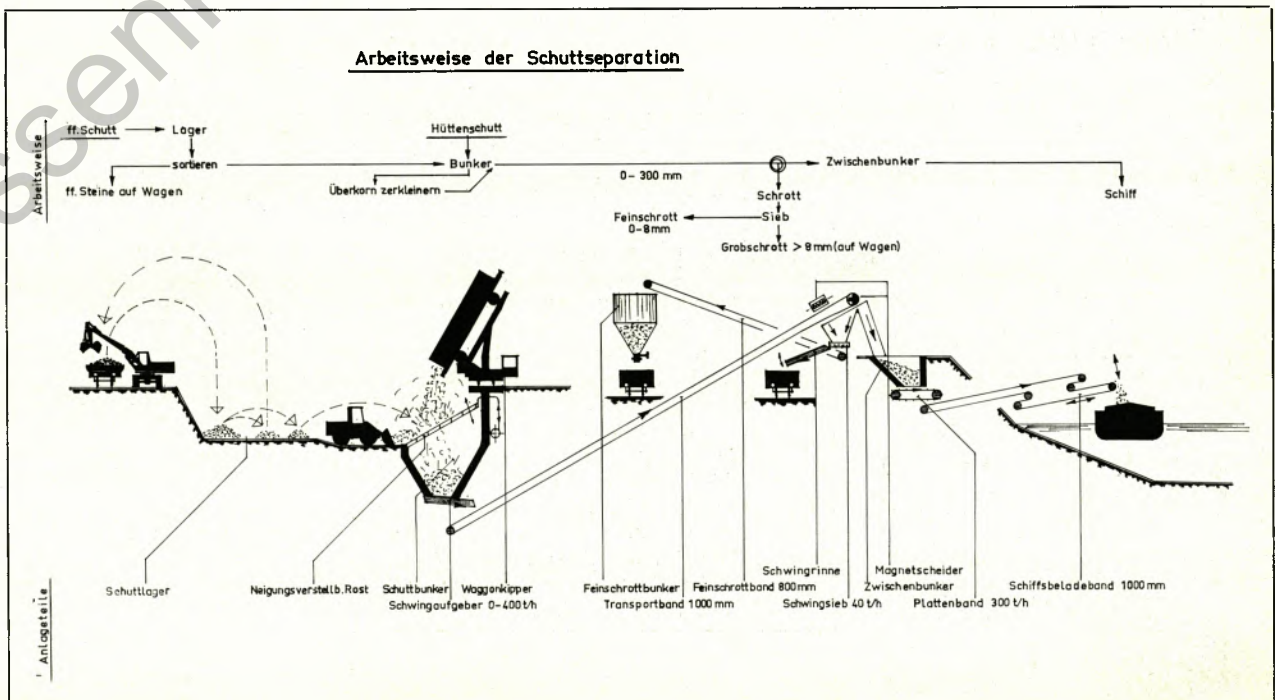
Die Separation mit Sieben, Schrottrutsche und Schrottbunker.



Steuerpult der gesamten Anlage in der neuen Steuerkanzel.



er dem Schiff).



## Einer von vielen

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

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

### Vorarbeiter der Mechanischen Werkstatt des Hafens Schwelgern

Die zahlreichen Umschlaganlagen des Hafens Schwelgern müssen jederzeit einsatzbereit sein, damit ein schneller und wirtschaftlicher Güterumschlag gewährleistet ist.

Anzahl und Eigenart der Verladeanlagen verlangen deshalb einen entsprechenden Werkstatt-Betrieb, der in der Lage ist, auftretende Störungen an den Anlagen und Geräten schnell und wirkungsvoll zu beheben.



Reparatur am Drehwerk eines Kranes.

Ein solcher Betrieb ist die Mechanische Werkstatt mit ihrer Belegschaft. „Einer von vielen“, die in dieser Werkstatt für das Funktionieren des Hafens mit ver-

Überprüfung der Fahrwerksbremse einer Verladebrücke in luftiger Höhe.



Vorarbeiter Paske kontrolliert das Ventilspiel an einem Dieselmotor.

antwortlich sind, ist der Vorarbeiter Karl Heinz Paske.

Er wurde 1930 in Walsum geboren und trat nach Beendigung der Schulzeit als Lehrling bei der Rheinwerft Walsum ein. Diese Lehre schloß er mit der Gesellenprüfung als Maschinenschlosser ab. Seit 1950 ist Herr Paske im Hafen Schwelgern tätig.

Auf Grund seiner Kenntnisse und handwerklichen Fähigkeiten wurde er 1958 Kolonnenführer. Nach weiteren sieben Jahren Tätigkeit im Hafen Schwelgern wurde er 1965 zum Vorarbeiter ernannt.

Zu seinen Aufgaben gehört nun in seiner Eigenschaft als Vorarbeiter die Überwachung von Reparaturen und Instandhaltungen der umfangreichen Kran- und Umschlaganlagen, der Flurfördergeräte, der Bugsier- und Motorboote sowie der Werkstatteinrichtungen. Wird ein Schaden gemeldet, dann ist es seine Aufgabe, schnell und überlegt zu handeln. Das notwendige Werkzeug wird auf die Diesellokarre geladen, denn in den meisten Fällen müssen weite Anmarschwege zurückgelegt werden. Die für die Reparatur erforderlichen Männer werden bestimmt und in einer kurzen Besprechung über den gemeldeten Schaden unterrichtet. Die erforderlichen Reserveteile müssen dem Magazin entnommen, deren Transport zur Schadensstelle organisiert und der fachmännische Einbau kontrolliert werden.

Nach beendeter Reparatur muß die Baustelle wieder geräumt werden. Dazu gehört, daß eine etwa notwendig gewordene Sperrung der anliegenden Hebezeuge aufgehoben und die Freigabe gesperrter Eisenbahngleise veranlaßt wird. Die defekten ausgebauten Maschinenteile werden zur Untersuchung in die Werkstatt transportiert, damit dort entschieden werden kann, ob sich eine Reparatur lohnt oder ob die Neuanfertigung zweckmäßiger ist.

Da bei allen Reparaturen, die im Freien durchgeführt werden müssen, sei es auf einer Verladebrücke in 25 m Höhe, an einer

Planierdraupe oder an Bord eines Schiffes, die Männer der Witterung ausgesetzt sind, ist auch die jeweilige Wetterlage ein Faktor, dem zusätzliche Beachtung gewidmet werden muß. Unvorhergesehene Schadensfälle, besonders in Verbindung mit ungünstigem Wetter, können eine Reparatur sehr erschweren und verlangen von den Männern außerordentliche Einsatzbereitschaft.

Die Vielseitigkeit und der Umfang des Arbeitsgebietes im Hafen Schwelgern verlangen daher von dem Vorarbeiter gut fundierte Fach- und Betriebskenntnisse, Eignung zur Menschenführung und eine gesunde körperliche Verfassung.

Herr Paske besitzt alle diese Eigenschaften, die noch ergänzt werden durch seine kameradschaftliche und immer hilfsbereite Art. Rückt nun nach einer Schicht voller Arbeit der Feierabend heran und man fragt Herrn Paske nach seiner Freizeitgestaltung, dann antwortet er: „Zuerst kommt die Familie und meine Wohnung in Walsum und dann habe ich einmal in der Woche Kegelabend. Ja, und wenn ich dann noch Zeit finde, beschäftige ich mich mit Holzeinlegearbeiten.“

M. Heimann

Nach Beendigung einer Reparatur werden die gebrauchten Geräte verladen.

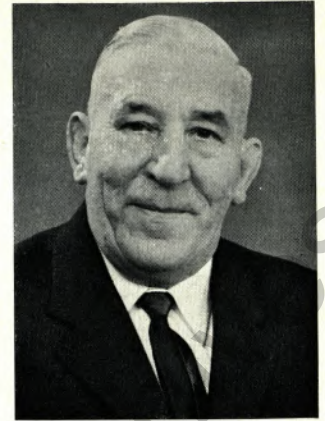


# Unsere Jubilare

Sein 50jähriges Dienstjubiläum feiert am 25. Juni 1967 Herr Wilhelm Stach, Eisenbahn-Nord.

Der Jubilar, wohnhaft in Oberhausen-Holteln, Grashofstraße 120, wurde am 13. August 1902 in Gelsenkirchen geboren. Er trat am 25. Juni 1917 bei unserer Rechtsvorgängerin, der August Thyssen-Hütte, als Rangierer ein und übte diese Tätigkeit bis zum August 1923 aus. Dann wurde er als Rangiermeister eingesetzt und schließlich am 1. September 1948 zum Betriebsassistenten ernannt. Seit 1. Juli 1960 ist er auf Grund seiner Bewährung Vorsteher und Einsatzleiter beim Eisenbahnbetrieb-Nord.

Herr Wilhelm Stach, dessen zwei Söhne ebenfalls Eisenbahner sind, ist Mitglied des Eisenbahnvereins. Als äußerst pflichtbewußter, zuverlässiger Vorsteher erfreut er sich allgemeiner Wertschätzung. Große Freude hat er an seinem Garten, in dem er sich in der Freizeit eifrig betätigt.



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



Josef Koszinski  
Monteur, Signalmeisterei  
eingetreten: 2. 5. 1927



Friedrich Schneider  
Lokführer, Betr.-Masch.-D.-Nord  
eingetreten: 3. 5. 1927



Otto Unger  
Lokführer, Betr.-Masch.-D.-Nord  
eingetreten: 5. 5. 1927



Johannes Alba  
Elektriker, Signalmeisterei  
eingetreten: 7. 5. 1927



Josef Musial  
Wagenmeister, Betr.-Masch.-D.-S.  
eingetreten: 7. 6. 1927



Josef Kaczmarzewski  
Streckenwärt., Bauabt.-Oberb.-N.  
eingetreten: 10. 6. 1927



Walter Reinke  
Meister EBW  
eingetreten: 13. 6. 1927



Josef Knopp  
Rangieraufseher, Eisenbahn-N.  
eingetreten: 17. 6. 1927



Friedrich Ettwig  
Kranführer, Hafen Schwelgern  
eingetreten: 18. 6. 1927



Alfons Bocian  
Lokführer, Betr.-Masch.-D.-Süd  
eingetreten: 21. 6. 1927

**25 Jahre**  
sind in unserem Betrieb tätig:  
Rangiermeister Matthias Zimmer, Eisenbahn-Süd (22. 5.);  
Gleiswerker Heinrich Urban, Bauabt.-Oberbau-Nord (8. 6.);  
Rangiermeister Horst Komnick, Eisenbahn-Nord (9. 6.);  
Weichenwärter Albert Weirather, Eisenbahn-Nord (12. 6.);  
Rangiermeister Günter Matysiak, Eisenbahn-Nord (20. 6.).



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



## Den Ehebund schlossen:

Sabri Hendekci, Eisenbahn-Nord  
mit Nezahat Cakir  
am 21. 11. 1966

Hans-Georg Bauer, Betr.-Masch.-Dienst-N.  
mit Rosemarie Uebe  
am 14. 12. 1966

Salvatorico Anghelddu, Eisenbahn-Nord  
mit Ursula Schuglitsch, geb. Eberl  
am 19. 1. 1967

Dieter Heise, Betr.-Masch.-Dienst-Nord  
mit Inge Oppermann, geb. Eckard  
am 20. 1. 1967

Calogero Caruana, Eisenbahn-Nord  
mit Giovanna Alfonsa Fiannaca  
am 28. 1. 1967

Karlheinz Ortmann, Eisenbahn-Nord  
mit Gerda Fuchs  
am 10. 2. 1967

Karlheinz Borssym, Betr.-Masch.-Dienst-N.  
mit Hildegard Tocek  
am 16. 2. 1967

Gisbert Motz, Betr.-Masch.-Dienst-Süd  
mit Inge Norek, geb. Will  
am 17. 2. 1967

## Nachwuchs kam an:

Hasibe, 20. 10. 1966  
Sami Özmen, Eisenbahn-Süd

Susanne, 18. 12. 1966  
Heinz-Dieter Schroer, EBW

Rasit, 24. 12. 1966  
Bayram Ali Büyükbaz, Eisenbahn-Nord

Tüncay, 30. 12. 1966  
Rafet Yildiz, Eisenbahn-Nord

Ramazan, 1. 1. 1967  
Ali Osman Bakirci, Eisenbahn-Nord

Dirk, 2. 1. 1967  
Franz Hagenbrück, Betr.-Masch.-Dienst-Nord

Heiko, 2. 1. 1967  
Günter Feldkamp, Hafen Schwelgern

Michael, 4. 1. 1967  
Adolf Hoffmann, Eisenbahn-Süd

Andrea, 5. 1. 1967  
Manfred Bark, Betr.-Masch.-Dienst-N.

Susanne, 5. 1. 1967  
Johann Bröker, Hafen Schwelgern

Ekaterini, 13. 1. 1967  
Georgios Coniaris, Eisenbahn-Nord

Peter, 14. 1. 1967  
Kurt Wirkus, Eisenbahn-Nord

Marita, 17. 1. 1967  
Alfons Cierniak, Betr.-Masch.-Dienst-N.

Andreas, 20. 1. 1967  
Johannes Liebenthal, EBW

Britta, 24. 1. 1967  
Kurt Pfannschmidt, Eisenbahn-Nord

Andreas, 27. 1. 1967  
Horst Hofmann, Eisenbahn-Nord

Bodo, 28. 1. 1967  
Werner Blaszczyk, Eisenbahn-Nord

Martin, 31. 1. 1967  
Uwe Hollm, Verkehrsabteilung

Jürgen, 31. 1. 1967  
Heinz-Günter Ulrich, Betr.-Masch.-Dienst-Süd

Dirk, 9. 2. 1967  
Werner Haas, Eisenbahn-Nord

Annette, 9. 2. 1967  
Gerhard Neuhaus, Betr.-Masch.-Dienst-S.

Klaus, 16. 2. 1967  
Franz Jendrzejewski, Eisenbahn-Nord

Rolf, 18. 2. 1967  
Helmut Börkel, Betr.-Masch.-Dienst-N.

## Diamantene Hochzeit:

Friedrich Schmidt, früher Rangiermeister  
geb. 21. 9. 1881  
wohnhaft: Walsum, Stöckstraße 11  
verheiratet: 15. 5. 1907

## Goldene Hochzeit:

Paul Preusse, früher kfm. Angestellter  
geb. 28. 11. 1888  
wohnhaft: DU-Meiderich, Bergstraße 8  
verheiratet: 12. 6. 1917

Karl Stremmer, früher Schlosser  
geb. 9. 4. 1890  
wohnhaft: Hamborn, Wittfelder Str. 169  
verheiratet: 30. 6. 1917

## Geburtstag:

Nikolaus Herres, früher Weichensteller  
geb. 14. 6. 1882 (85 Jahre)  
wohnhaft: Duisburg, Königsberger Allee 100

Gustav Zülch, früher Bahnarbeiter  
geb. 8. 5. 1887 (80 Jahre)  
wohnhaft: DU-Meiderich, Biesenstraße 62

Johann Maifeld, früher Stellwerkswärter  
geb. 12. 5. 1887 (80 Jahre)  
wohnhaft: DU-Hamborn, Schulstraße 92

Karl Strohmaier, früher Lokmeister  
geb. 2. 6. 1887 (80 Jahre)  
wohnhaft: DU-Hamborn, Röttgersbachstraße 49

August Lachmann, früher Stellwerkswärter  
geb. 15. 6. 1887 (80 Jahre)  
wohnhaft: Walsum, Memeler Straße 42

## Todesfälle:

Paul Mathia, Magazinarbeiter  
Bahnmeisterei-Lager  
geb.: 29. 6. 1921  
gest.: 7. 1. 1967

Josef Dargel, Pensionär  
früher Kolonnenführer  
geb.: 31. 8. 1898  
gest.: 7. 1. 1967

Wilhelm Küppers, Schlosser  
EBW  
geb.: 3. 1. 1909  
gest.: 9. 1. 1967

Josef Reidick, Schlosser  
EBW  
geb.: 23. 8. 1906  
gest. 11. 1. 1967

Robert Gärtner, Pensionär  
früher Kolonnenführer  
geb.: 9. 3. 1891  
gest.: 18. 1. 1967

Gerhard Benke, Ankerwickler  
Hafen  
geb.: 17. 9. 1911  
gest.: 23. 1. 1967

Anton Beauvoir, Pensionär  
früher Streckenwärter  
geb.: 5. 12. 1893  
gest.: 24. 1. 1967

Heinrich Sevsek, Hilfshandwerker  
Betr.-Masch.-Dienst-Süd  
geb.: 11. 4. 1912  
gest.: 31. 1. 1967

Hans Muschkelus, Hafenarbeiter  
Hafen  
geb.: 17. 9. 1918  
gest.: 3. 2. 1967

Willi Bardeck, Pensionär  
früher Hilfsarbeiter  
geb.: 21. 9. 1900  
gest.: 3. 2. 1967

Wilhelm Ketzner, Pensionär  
früher Wagenmeister  
geb.: 23. 3. 1899  
gest.: 5. 2. 1967

Bernhard Jung, Pensionär  
früher Gleiswerker  
geb.: 16. 4. 1899  
gest.: 6. 2. 1967

Otto Copellicke, Pensionär  
früher Schlosser  
geb.: 27. 11. 1886  
gest.: 21. 2. 1967

## Denksportaufgabe

### Was kostet der Reservemotor?

Franz fragt seinen Kollegen aus dem Einkauf nach dem Preis des Reservemotors für die Diesellok. Dieser antwortet: „Für die Diesellok und den Reservemotor haben wir insgesamt 440 000,— DM bezahlt, Die Lok kostete genau 400 000,— DM mehr als der Reservemotor.“

Was bezahlte unser Einkauf für den Reservemotor? Kleinigkeit werden Sie sagen — aber abwarten und ein bißchen nachdenken!

(Lösung s. Seite 15).

H. H. Wenzel

## „Unsere Heimat, das Ruhrgebiet“

Dem Wunsche vieler Fotofreunde folgend, wollen wir in diesem Jahr das Motto unseres Fotowettbewerbes schon so zeitig bekanntgeben, daß jeder in seinem Urlaub oder an freien Tagen in Ruhe „Spitzenfotos“ für den Wettbewerb anfertigen kann. Aus den Vorschlägen unserer Leser haben wir das Thema „Unsere Heimat, das Ruhrgebiet“ ausgewählt, weil dieses für jeden eine Fülle von Möglichkeiten enthält, und wir damit eine große Anzahl von Teilnehmern erwarten. Wenn auch für viele die eigentliche Heimat in einer anderen, vielleicht schöneren Gegend Deutschlands liegt, so ist doch das Ruhrgebiet, das Land in dem wir leben, zumindest eine zweite Heimat geworden.

Wenn Sie nun mit dem Fotoapparat auf Motivsuche gehen, werden Sie plötzlich vieles, was sonst alltäglich erschien, mit anderen Augen sehen. Vielleicht werden Sie sogar dort Schönes finden, wo Sie nur graue Eintönigkeit und Schmutz erwartet haben. Wichtig ist aber, und das soll bei der Auswahl der besten Bilder mit berücksichtigt werden, daß Ihr Motiv in irgend einer Form charakteristisch für das Ruhrgebiet ist. Aber lassen Sie sich dadurch nicht irritieren. Nehmen Sie nun auch auf Ihren Spaziergängen in die Stadt oder in die nähere Umgebung öfter Ihre Kamera mit, dann wird das schon klappen. Wir wünschen Ihnen dazu „gut Licht“.

Für die besten Einsendungen, die wie immer eine unabhängige Jury auswählt, (unter Ausschluß des Rechtsweges) gibt es wieder ansehnliche Geldpreise und zwar:

- 100,— DM für den 1. Preis
- 70,— DM für den 2. Preis
- 40,— DM für den 3. Preis

Für jedes nicht prämierte Bild, das jedoch in der Werkszeitung zur Veröffentlichung kommt, wird ein Unkostenbeitrag von 10,— DM gezahlt.

Und hier sind die Teilnahmebedingungen: Teilnahmeberechtigt sind alle Werksangehörigen des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen und deren Familienmitglieder. Jeder Teilnehmer darf höchstens 3 Bilder einschicken. Die Abzüge in der Ausführung schwarz/weiß, hochglänzend, sollen mindestens Postkartengröße haben. Auf die Rückseite des Fotos ist ein kurzer Bildtext zu schreiben (Ort, Motiv o. ä.).

Damit bei der Ermittlung der Preisträger durch die Jury die Anonymität gewahrt bleibt, sind die Fotos nicht mit dem Na-

sendungen sind zu richten an die Redaktion der Betriebszeitung Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, 41 Duisburg-Hamborn, Franz-Lenze-Straße 15. Sie sollen auf der linken Seite den Vermerk „Nicht öffnen! Fotowettbewerb 1967“ tragen.

Einsendeschluß ist der 31. Oktober 1967

Die Preisträger werden, wie in den vergangenen Jahren, in der 1. Ausgabe des nächsten Jahres vorgestellt. Wir wünschen allen Fotofreunden Erfolg und würden uns über eine große Beteiligung besonders freuen.

## Eine gute Werbung für die Unfallverhütung

Angeregt durch die Bekanntmachung der Geschäftsführung zum Jahreswechsel, verfaßte unser Mitarbeiter, Herr Alfred Karden von der Verkehrsabteilung, einige Verse über die Arbeitssicherheit.

Wir freuen uns über diese Einsendung. Sie zeigt uns, daß der Aufruf mit Interesse zur Kenntnis genommen und verstanden wurde. Die Aufgeschlossenheit des Herrn Karden, das Problem der Arbeitssicherheit in Verse zu kleiden, veranlaßt uns, diese hier zu veröffentlichen.

### DRK-Übung der Einsatzgruppe Nord:

## „Flugzeugabsturz am Schlackenberg Hagenshof“

DRK-Einsatzfahrzeuge bringen Helfer des DRK zum Unfallort. Wimmernde Verletzte werden in die umliegenden Krankenhäuser transportiert. Das ist die Situation, die sich dem Beobachter vor einiger Zeit in Hamborn bot. Glücklicherweise erfolgte der Flugzeugabsturz nicht in Wirklichkeit, sondern er war nur für eine Übung der Einsatzgruppe Nord des Deutschen Roten Kreuzes „gestellt“. Die Bereitschaften 3, 5 und 6, die sich aus Angehörigen der ATH (Hamborn, Ruhrort und Meiderich) sowie des Gemeinschaftsbetriebes zusammensetzten, waren an der Übung beteiligt. Über 20 Angehörige der Jugendgruppe des DRK wirkten als Verletzte mit derartiger Realistik, daß man sowohl vor dem Schreien als auch vor den mit Schminke und Farbe „erzeugten“ Verletzungen Angst bekommen konnte.

Vom DRK-Heim am Zinkhüttenplatz, in dem sich die Funkleitstelle befindet, wurde der Einsatzbefehl durch den Einsatzführer gegeben. Die Hamborner Bereitschaft 3 war

### Vorsicht auf allen Wegen

Eisenbahner, Dein Bestreben soll in Zukunft immer sein, vorsichtig auf allen Wegen, ob im Werk oder daheim. Im Betrieb mit den Kollegen sei besonders jederzeit, wo Gefahr droht Deinem Leben gegen Unfall Du gefeit. Schutzhelm und der Unfallschuh hauptsächlich gehör'n dazu, denen mancher Arbeitskamerad ein „Danke schön“ zu sagen hat. Immer wieder hört man sagen: hätt' ich keinen Helm getragen, wäre ich vielleicht für sieben volle Wochen krank geschrieben. So kann ich mit Ruhe sagen, gut, daß ich den Helm getragen. Ebenfalls der Unfallschuh dient dem Mitarbeiter dazu und hilft vor allen Dingen Sicherheit oft zu gewinnen, wo Gefahr droht dann und wann; Eisenbahner, denk daran! Sei besonders jederzeit gegen Unfall Du gefeit.

(nach Übungsplan) als erste am Unfallort und forderte nach Überprüfung der Lage die Bereitschaften 5 und 6 zur Verstärkung an. Nach Einweisung der Trägergruppen wurde der Verbandplatz eingerichtet, auf dem man die ersten Verletzten unter ärztlicher Kontrolle versorgte, um sie dann anschließend in die umliegenden Krankenhäuser zu fahren. Dabei wurden Beatmungs- und Wiederbelebungsgeräte eingesetzt.

Rund 80 Helfer, die unter Leitung von Bereitschaftsführer Paul Glosemeier standen, hatten an der Übung teilgenommen. Abgesehen von den Aufgaben, die das Rote Kreuz bei solchen Katastrophenfällen übernimmt, sollte in dieser Übung vor allem der Umgang mit Funkgeräten besonders geübt werden.

Zwölf Angehörige der Männerbereitschaft 3 Hamborn hatten nämlich kurz vorher an einer entsprechenden Ausbildung teilgenommen.



|                                              |                       |                          |
|----------------------------------------------|-----------------------|--------------------------|
| Nicht<br>öffnen!<br>Fotowett-<br>bewerb 1967 | Redaktion             | <input type="checkbox"/> |
|                                              | der Betriebszeitung   |                          |
|                                              | Gemeinschaftsbetrieb  |                          |
|                                              | Eisenbahn und Häfen   |                          |
|                                              | 41 Duisburg-Hamborn   |                          |
|                                              | Franz-Lenze-Straße 15 |                          |

men des Einsenders zu versehen. Nur auf dem verschlossenen Umschlag, in dem die Bilder eingesandt werden, ist die volle Anschrift des Absenders aufzuführen. Alle Ein-

# Ein kleines Frühlingslied

## Leserzuschrift

Zu unserem Artikel „Die Bekranung der neuen Wagenreparaturhallen unserer Eisenbahnwerkstätten“ in Heft 11/12 1966 erhielten wir die nachstehende Zuschrift von E. L. Becker:

Im Heft 11/12 1966 unserer Betriebszeitschrift ist ein Beitrag abgedruckt, in dem „in Wort und Bild“ die modernen Werkstattkrane unserer neuen Wagenreparatur vorgestellt werden. Artikel und Fotos sind gelungen, mißfallen hat mir jedoch die Überschrift, denn das Wort „Bekranung“ gibt es im deutschen Sprachschatz nicht. Wenn ihr daran gelegen wäre, hätte unsere Sprache längst das Wort „bekrant“ oder „Bekranung“ selbst hervorgebracht. Würde sie eine „bekrannte“ EBW gestatten? Wohl ebensowenig wie eine „bepferdete“ EBW, wie der „bepappelte“ oder der „beblumte“ Petersberg, oder das „betintete“ Tintenfaß.

Es hätte seine Ordnung mit der „Bekranung“, wenn es ein Tätigkeitswort „kranen“ gäbe, das als Wurzel dienen könnte. Aber die „Bekranung“ ist wie die anderen unmöglichen Beispiele von einem Dingwort gebildet, für das es kein entsprechendes Tätigkeitswort gibt.

Natürlich widerfährt es auch anderen und gerade denen, die viel schreiben, daß sie hin und wieder in solchen Papierstil verfallen und fleißig aus Hauptwörtern neue Tätigkeitswörter und aus diesen dann wieder Hauptwörter (meistens mit der Endung „ung“) bilden.

Mitunter hilft dabei auch die Sprachentwicklung mit. So mag es z. B. mit „Hammer“, „hämmern“, „behämmern“ gewesen sein, obwohl es zwar „behämmert“ aber keine „Behämmierung“ gibt. Berücksichtigt man diesen möglichen Sprachfortschritt, dann könnte man sich allerdings fragen, ob nicht das Wort „Bekranung“ vielleicht doch schon seiner Zeit vorausgeeilt sei.

Die alte Frau saß am Fenster. Sie bewegte den Kopf hin und her, als wenn sie die Straße beobachten würde. Man konnte ihr nicht anmerken, daß sie blind war. Nur wenn man direkt vor ihr stand und ihre Augen sah, entdeckte man die Leere darin.

Stunde um Stunde saß sie in ihrem Lehnstuhl, jeden Tag, schon mehrere Jahre. Sie spürte durch die Geräusche auf der Straße das Leben um sich und war eigentlich nie unzufrieden und klagte nicht.

Nur manchmal, wenn es Herbst wurde und dichter Nebel vor dem Fenster lag, wenn die Vögel nicht mehr sangen und die Kinder lieber in der warmen Stube spielten, wurde sie sehr still und bedrückt, als wenn sie die Dunkelheit um sich wie eine schwere Last tragen müßte.

„Es ist Herbst, Mutter, und es dauert nicht mehr lange, dann sind die Kinder wieder mit den Schlitten auf der Straße“, pflegte die Tochter sie zu trösten.

Und dann kam der Winter. Die alte Frau sog die frische Schneeluft mit einem solchen Genuß ein, wie andere Leute einen guten Wein kosten. Sie spürte die matten Sonnenstrahlen auf den Händen und ab und zu flog ein kleiner Schneeball gegen die Fensterscheibe, und eines der Kinder rief wohl: „Oma Schmittchen, wir bauen einen großen Schneemann!“ „Dann vergiß die rote Nase nicht. Komm mal unter's Fenster, ich geb Dir eine Mohrrübe dafür.“

So vergingen die Tage schnell und bald hörte die alte Frau ein zartes Trillern aus dem Garten. „Ja, Mutter, der Frühling kommt. Die ersten Schwalben sind schon da. Und was habe ich hier wohl in der Hand?“ Die Blinde tastete die Blumen ab. „Das müssen Krokusse sein.“

In der Nachbarschaft war eine Familie neu hinzugezogen. Die kleine Monika hatte heute ihren ersten Schultag. Sie kam am Fenster der Blinden vorbei und sang das Lied, das sie in der Schule gelernt hatte.

Die Alte horchte auf. Diese Stimme hatte sie noch nie gehört. Und als am nächsten Tag die Kleine wieder singend bei ihr vorbeikam, fragte sie ihre Tochter.

„Das ist Monika. Sie ist mit ihren Eltern vor einigen Tagen im Nachbarhaus eingezogen.“

Es waren Wochen vergangen. Immer kam Monika trällernd die Straße herunter. Singen war ihre liebste Beschäftigung. Wenn sie groß war, wollte sie einmal eine tüchtige Sängerin werden.

Da hörte sie auf einmal, daß ihr Name gerufen wurde. Erstaunt blickte sie sich um. Ihre Mutti war es nicht. Sie bemerkte die Frau am Fenster; und als diese noch einmal „Monika“ rief, antwortete die Kleine zaghaft.

„Komm einmal her zu mir unter's Fenster. Wo hast Du das Liedchen gelernt?“

„In der Schule singen wir jeden Tag. Fast kann ich schon alle Strophen davon“, plapperte das Kind.

„Halt doch Deine Schürze auf, ich habe hier einen dicken roten Apfel für Dich.“ Die Kleine spannte ihr Kleidchen und der Apfel plumpste hinein.

„Danke schön, Tante“, sagte sie. „Wie heißt Du eigentlich?“ „Ich heiße Oma Schmittchen.“ „Danke, Oma Schmittchen“, und weg war Monika, den Apfel in beiden Händen haltend.

Zu Hause schalt ihre Mutter sie aus: „Ich habe Dir doch verboten, von fremden Leuten etwas anzunehmen.“ „Der Apfel ist doch von Oma Schmittchen, Mutti. Sie sitzt jeden Tag am Fenster, wenn ich von der Schule komme.“

Die Mutter wollte sich diese Oma Schmittchen einmal näher ansehen, und als sie am nächsten Tag Monika nach Schulschluß erwartete, stand das Kind bereits unter dem Fenster der alten Frau und hielt wieder einen dicken Apfel in der Hand.

Monikas Mutter erfuhr von Nachbarinnen, daß Oma Schmittchen blind sei, und daß sie bei ihrer Tochter wohne. Sie wollte der Alten die Freude nicht nehmen.

So machte sie sich mit einem Korb voll Äpfel auf den Weg ins Nachbarhaus und gab sie der Tochter der blinden Frau.

„Sie dürfen Ihrer Mutter aber nicht sagen, daß die Äpfel von mir sind, sonst macht ihr das Schenken bestimmt keine Freude mehr“, bat Monikas Mutter.

Es hatte sich bald eine so herzliche Freundschaft zwischen der alten Frau und dem Kind entwickelt, daß Monika sich lieber Märchen von Oma Schmittchen erzählen ließ, als mit den anderen Kindern auf der Straße zu spielen.

Bald begann für Monika die schönste Zeit des Schuldaseins — nämlich die Ferien. Sie sollte mit ihren Eltern eine weite Reise machen und versprach der alten Frau beim Abschied, ihr etwas Schönes mitzubringen.

Viel zu schnell vergingen die Ferientage und am letzten Tag pflückte Monika einen dicken Feldblumenstrauß für Oma Schmittchen.

Sie konnte es kaum erwarten und eilte, gerade zu Hause angekommen, hinüber. Doch — der Platz am Fenster war leer. Mit klopfendem Herzen schellte sie und als ihr die Tante, wie sie die Tochter der alten Frau nannte, ganz in schwarz gekleidet die Türe öffnete, sagte sie schüchtern: „Die Blumen möchte ich Oma Schmittchen bringen.“

Kurze Zeit später sah man das Kind, in der Hand den bunten Blumenstrauß haltend, mit der jungen Frau zum Kirchhof gehen.

# Ein Akkordeonorchester zu Gast beim Quartettverein



Am 23. April 1967 veranstaltet der Quartettverein des Gemeinschaftsbetriebes in der Stadthalle Hamborn sein diesjähriges Konzert. Mitwirkende an der Veranstaltung, die um 18.00 Uhr beginnt, sind neben dem Quartettverein das Akkordeonorchester der Städt. Musikschule Oberhausen und der Schulchor der kath. Schule Sandstraße, Hamborn. Nach dem großen Erfolg des Vorjahres dürfen wir mit Recht auf diesen Abend gespannt sein. Alle Freunde des Gesangs und der Musik sind wiederum herzlich eingeladen.

Eintrittskarten zum Preise von 2,— DM sind beim Quartettverein zu erhalten. Für passive Mitglieder ist der Eintritt frei.

Bei dieser Gelegenheit läßt der Quartettverein Eisenbahn und Häfen nochmals alle Belegschaftsmitglieder, die Freude am aktiven Gesang haben, aufrufen, Mitglied in seinen Reihen zu werden. Die Proben finden jeden Freitag von 17.15 bis 19.15 Uhr in der Gaststätte Kleine-Natrop, Hamborn, Wolfstraße, statt.

## Denksportaufgabe (Lösung):

|                        |              |
|------------------------|--------------|
| Reservemotor . . . . . | 20 000,— DM  |
| Lok . . . . .          | 420 000,— DM |
| Lok + Motor . . . . .  | 440 000,— DM |



## Trage enganliegende Arbeitskleidung!



