



EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

13. JAHRGANG

11 / 12

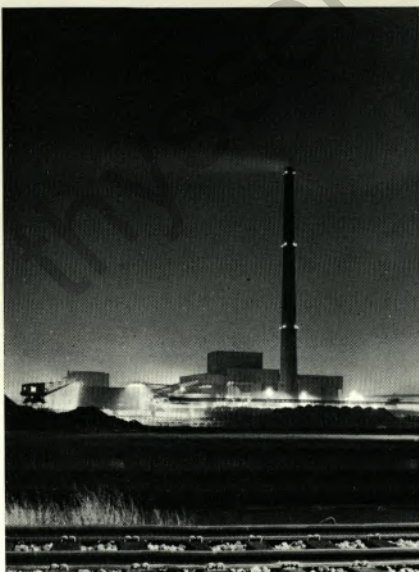
November/Dezember 1967



Auch nachts läuft der Umschlagbetrieb am Rheinufer des Hafens Schwelgern.

AUS
DEM
INHALT

Kurznachrichten	2
Weihnachts- und Neujahrsglückwünsche der Geschäftsführung und Betriebsvertretung	3
Wir sind „im Bilde“	4
Bilanz der Sicherheit 1966/67	5
120 Jahre HOAG-Werksbahn	8
Mußte das sein?	9
Einer von vielen	10
Der schönste Weihnachtsbaum der Welt	11
Unsere Jubilare	11
Aus der Betriebsgemeinschaft	12
Neue Bücher für den Eisenbahnfreund	13
Kott vör Weihnachte	14
Vereine berichten	14
Geld als Weihnachtsgeschenk?	15
Nicht gedacht — Mist gemacht!	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: Betriebsmaschinen dienst, Jauch, Kl.-Hartlage, Kirchenkamp, Winneken-donk

ATH: Meyer
HBAG: Maruschke

Unser Titelbild wurde bei der Nachtarbeit im Hafen Schwelgern aufgenommen.

Rückseite: Eindrucksvoll hebt sich der 150 Meter hohe Kamin der Sinteranlage 2 der ATH in Schwelgern vom Nachthimmel ab. Er ist zur Zeit der höchste Kamin des westlichen Ruhrgebiets nördlich der Ruhr.

KURZNACHRICHTEN

In einem Brief an die Aktionäre gab der Vorstand der ATH Ende Oktober einen ersten Überblick über die Entwicklung der Thyssen-Gruppe in dem am 30. September abgeschlossenen Geschäftsjahr 1966/67. Danach hat die Thyssen-Gruppe ihre Rohstahl-Erzeugung mit rund 8,3 Millionen Tonnen zwar um etwa vier Prozent steigern und auch die Walzstahl-Produktion um fünf Prozent erhöhen können. Der Fremdsatz blieb jedoch mit 6,5 Milliarden DM um rund drei Prozent hinter dem Vorjahr zurück.

Erstmals über 200 000 Tonnen Warmband konnte das Warmbandwerk 2 in Beeckerwerth im September walzen. Das entspricht einer Bandlänge von etwa 8,5 Millionen Metern.

Das „Gemeinschaftskraftwerk West“ wird mit zwei Kraftwerksblöcken von je 350 Megawatt installierter Leistung errichtet werden. Das ist nunmehr von den an diesem Projekt beteiligten Gesellschaften und der federführenden Steinkohle-Elektrizitätswerk-AG (Steag) beschlossen worden, nachdem das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk zugesagt hatte, daß dieses Kraftwerk von 1972 an in einer Größenordnung von 475 Megawatt in den Stromablauf einbezogen werden wird. Der Standort soll die Gemeinde Möllen-Voerde im Kreis Dinslaken sein.

Der Wesel-Datteln-Kanal erhält voraussichtlich bis 1970/71 sechs zweite Schleusen. Die neuen Schleusen sollen 110 m lang und 12 m breit werden. Sie wären damit für das Europaschiff von 80 m Länge und 9,5 m Breite geeignet. Von den sechs geplanten neuen Schleusen sind zwei (Friedrichsfeld und Hünxe) bereits in Betrieb. Die neue Schleuse Dorsten soll im Frühjahr 1968 fertig werden. Die ebenfalls in Bau befindliche Schleuse Flaesheim wird erst 1969 fertiggestellt sein. Die restlichen zwei Schleusen (Ahsen und Datteln) hofft man in diesem bzw. im nächsten Jahr beginnen zu können. Voraussichtlich bis 1980 soll darüber hinaus zur Ermöglichung reibungsloser Begegnungs- und Überholungsmanöver auf der gesamten Länge der Kanalquerschnitt von jetzt 95 qm (Breite x Tiefe) auf 166 qm erweitert werden.

Nord- und Südpol sind in ihrer Höhenlage außerordentlich unterschiedlich. Während am Nordpol das Meer unter der drei bis vier Meter tiefen Eisschicht eine Tiefe von 4290 Metern hat, liegt im Gegensatz hierzu der Südpol auf einem 3127 Meter hohen, eisbedeckten Bergmassiv. Der höchste Gipfel auf diesem Kontinent, der „Antarktis“, ist fast so hoch wie Europas höchster Berg, der Montblanc.

Die Stadtparkasse Duisburg ist mit der Entwicklung der Spareinlagen (Zuwachs von 34,4 Millionen DM in den ersten neun Monaten 1967 gegenüber 36,9 Millionen DM in der gleichen Vorjahreszeit) zufrieden. Die Privaten haben dabei den gleichen Betrag wie im Vorjahre auf Sparkonten eingezahlt. Die Sparleistung ist um so beachtlicher, als in diesem Jahr gegenüber dem Vorjahre die Einwohnerzahl der Stadt Duisburg weiter zurückgegangen ist, die Belegschaftszahl in der Industrie erheblich eingeschränkt und auch durch Kurzarbeit das Einkommen geschmälert wurde. Der Gesamtbestand an Einlagen der Sparkasse, der Ende 1966 rund 800 Millionen DM betragen hat, ist bis Ende September 1967 auf 860 Millionen DM angestiegen. Davon sind allein über 700 Millionen DM Spareinlagen.



Liebe Mitarbeiter!

Unser Gruß zum Weihnachtsfest und unsere Wünsche zum bevorstehenden Jahreswechsel werden in diesem Jahr von der Hoffnung getragen, daß sich die wirtschaftliche Lage 1968 weiter stabilisieren und verbessern möge. Das nun zu Ende gehende Jahr stellte an uns alle wieder ganz besondere Anforderungen. Die bereits 1966 eingetretene Flaute setzte sich auch in den Anfangsmonaten dieses Jahres noch fort, und erst im Frühjahr brachte eine Verbesserung der Auftragslage bei der Stahlindustrie eine Belebung der Beschäftigung, die in den Sommermonaten sogar zu einigen Höhepunkten unserer Beförderungsleistungen führte. Dennoch mußten auch weiterhin die Bemühungen um Kostensenkungen fortgeführt werden, da mit der Belebung der Auftragslage noch keinesfalls eine nachhaltige Verbesserung der Ertragslage verbunden ist.

Sie alle haben durch Ihre ständige Einsatzbereitschaft und unermüdliche Mitarbeit die 1967 erreichten Erfolge ermöglicht. Wir wissen, daß Sie voll und ganz Ihre Pflicht getan haben, und das gibt uns die Zuversicht, vertrauensvoll in die Zukunft zu blicken. Auch das neue Jahr wird uns ohne Zweifel wieder erhebliche Anstrengungen abverlangen. Was es bringen wird, kann niemand vorausschauen. Wir alle wissen aber, daß schwere Aufgaben leichter zu lösen sind, wenn man sie gemeinsam anfaßt. Vergessen wir zu keiner Stunde, daß wir alle eine große Gemeinschaft sind. Wir wünschen, daß uns das Gefühl der Zusammengehörigkeit, das in schwierigen Zeiten die Lasten mindert und erfolgreiche Arbeit mit doppelter Freude belohnt, auch künftig bewahrt bleibt. Wenn Geschäftsleitung und Betriebsvertretung ihr bisher bewährtes Zusammenwirken fortsetzen und noch verstärken, wenn unsere Mitarbeiter den Geist treuer Zusammenarbeit auch weiterhin zur Richtschnur ihrer Arbeit machen, dann werden wir auch das neue Jahr mit seinen Problemen meistern.

Allen Betriebsangehörigen danken wir für ihre Mitarbeit, mit der sie bisher die Aufgaben des Gemeinschaftsbetriebes erfüllt und seiner Weiterentwicklung gedient haben. Unseren aktiven Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen, ihren Familien, unseren Pensionären und unseren Geschäftsfreunden wünschen wir ein gesegnetes Weihnachtsfest sowie Gesundheit, Glück und Erfolg im Jahr 1968.

Dezember 1967

Mit herzlichem Glückauf!

Geschäftsführung
Bergermann Christophers

Wieder einmal geht ein Jahr zu Ende.

Weihnachten und Neujahr werden uns Stunden der Ausspannung und Besinnung bieten. Ein hartes, arbeitsreiches Jahr liegt hinter uns. Jeder hat zu der angestiegenen Leistung beigetragen. Was immer die Zukunft bringen wird, im betrieblichen Alltagsleben wird jederzeit der gute Wille auf allen Seiten entscheidend sein und bleiben.

Der Betriebsrat wird auch im neuen Jahr bestrebt sein, die Belange der Arbeitnehmerschaft nachdrücklich, aber auch sachlich zu vertreten. Daß das nicht immer ganz einfach ist, wird jedem einleuchten.

Zum Weihnachtsfest, dem Fest der Liebe und des Friedens, entbieten wir unserer Geschäftsführung und Belegschaft einen herzlichen Weihnachtsgruß.

Unseren Kranken und Unfallverletzten wünschen wir baldige Genesung und unseren Pensionären einen guten, sorgenfreien Lebensabend.

Mit den Weihnachtswünschen verbinden wir zugleich die besten Wünsche für ein glückliches, erfolgreiches neues Jahr.

Betriebsvertretung
Aulmann Müller



Neue Flagge auf dem Rhein

Seit dem 6. Oktober weht auf dem Rhein eine neue Flagge. An diesem Tag wechselte in Rotterdam das Schubboot „Ajax“ seinen Eigner und ging aus dem Besitz von Raab Karcher in die N.V. „Veerhaven“ Scheepvaart en Agentuurmaatschappij (Rotterdam) über, die die Interessen der ATH für den Erzumschlag in den Seehäfen und für den Transport von Erz auf dem Rhein wahrnimmt. N.V. „Veerhaven“ verfügt über fünf große Schubboote sowie über 20 eigene bzw. angemietete Leichter. Sie werden von der Haeger & Schmidt GmbH, Duisburg-Ruhrort, bereedert. Diese Gesellschaft wurde kürzlich aus dem Raab-Karcher-Bereich in die Thyssen-Verkehr GmbH eingegliedert; sie übernahm gleichzeitig sieben im Eisen- und Stahlversand fahrende Motorschiffe, die schon bisher überwiegend für ATH-Transporte eingesetzt wurden. Neben den beiden Kapitänen des Schubbootes waren beim Flaggenwechsel Direktor Bonsmann (ATH) sowie die Geschäftsführer Weekhout (N.V. Veerhaven) und Noel (Haeger & Schmidt) anwesend.

Ein nicht alltäglicher Unfall ereignete sich Ende September an unserer Eisenbahn-Überführung Alsumer Steig. Während der Fahrt hob sich plötzlich der Kasten eines Müllwagens, blieb an der Brücke hängen und wurde völlig zerstört. Fahrer und Beifahrer wurden leicht verletzt, am Überbau der Brücke entstand nur geringer Sachschaden.



Wir sind »im Bilde«



Das Pferd, neben dem Hund wohl treuester vierbeiniger Kamerad des Menschen, wurde auch im Schatten der Hochöfen und Industrieanlagen noch nicht vergessen, das beweisen die Veranstaltungen, die in Hamborn zum „Tag des Pferdes“ am 15. Oktober trotz schlechten Wetters stattfanden. Unser Bild wurde beim Reitturnier des Hamborner Reitvereins aufgenommen.

BILANZ DER SICHERHEIT 1966/67

Ende eines Geschäftsjahres werden wieder die Bleistifte gespitzt und gerechnet, ob sich der Einsatz für die Verhütung von Unfällen gelohnt hat. Das Ergebnis dieser Rechenaufgabe zeigt uns, in welchen Arbeitsbereichen sich ein Erfolg abzeichnet und wo noch Unfallschwerpunkte liegen, bei denen die getroffenen Maßnahmen nicht den erhofften Erfolg brachten. Das geht Jahr für Jahr so, und jeder, der sich mit der Unfallverhütung befaßt, freut sich, wenn die Kurve der Unfallhäufigkeit sinkt. Die Unfallstatistik gibt natürlich keinen echten Überblick über das gesamte betriebliche Unfallgeschehen, sondern nur über Arbeitsunfälle, die zu mehr als drei Tagen Arbeitsunfähigkeit führten. Ein Vergleich der Zahl der Behandlungsfälle, das heißt der Zahl der Verbandbucheintragungen läßt erkennen, daß die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle allein für eine Beurteilung des Standes der Sicherheit in den Betrieben nicht ausreicht. Die Zahl der Behandlungsfälle liegt um ein Vielfaches höher als die Zahl der meldepflichtigen Unfälle.

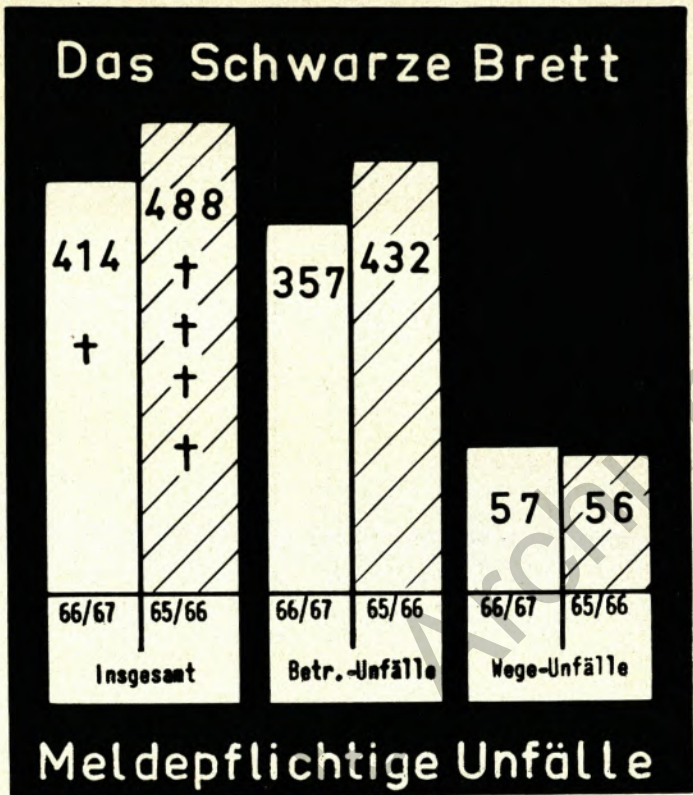
Wir wollen mit unserem Bericht auch nur einen Vergleich aufstellen, wie sich das Unfallgeschehen des abgelaufenen Geschäftsjahres gegenüber dem Vorjahr entwickelt hat und wollen dieses Geschehen mit realen Zahlen belegen.

HATTEN WIR EIN ERFOLGREICHES JAHR?

Diese Frage kann man nur mit „Ja“ beantworten. Wir konnten endlich einmal die Serie tödlicher Unfälle in unserem unfallträchtigsten Betrieb, nämlich dem Rangierbetrieb, unterbrechen und melden, daß sich hier seit 1959 erstmals kein tödlicher Unfall ereignet hat. Nach acht Jahren haben wir die Zahl der tödlichen Unfälle im Gesamtbereich unseres Betriebes auf einen tödlichen Unfall reduzieren können. Dieser ereignete sich zu Beginn des Jahres im Hafen Schwelgern.

Unfälle der Betriebsabteilungen in Prozent ihrer Belegschaft sowie absolute Zahlen der Arbeitsunfälle im Vergleich zum Vorjahr:

Betrieb	1966/67		1965/66	
	Absolut	%	Absolut	%
Eisenbahnbetrieb Nord	136	1,24	143	1,24
Eisenbahnbetrieb Süd	56	1,40	60	1,47
Betr.-Masch.-Dienst	14	0,21	29	0,41
Hochbau-Abteilung	—	—	1	0,16
Eisenbahn-Baubetriebe	32	0,90	48	1,29
Eisenbahn-Werkstätten	36	0,73	53	0,96
Fahrleitungsmeisterei	1	0,16	11	1,69
Hafenbetrieb	61	1,54	68	1,59
Läger	6	1,21	8	1,48
Verkehrs-Abt. u. Verw.	10	0,26	11	0,28
Sonstige Betriebe	5	0,51	—	—
Insgesamt	357	0,88	432	1,03



WIE SIEHT DIE UNFALLBILANZ AUS?

Hier das Ergebnis:

Die meldepflichtigen Betriebsunfälle sind um 75 zurückgegangen; das sind 15 Prozent Unfälle weniger als im Vorjahr. Bei den Wegeunfällen, auf die wir ja nur einen geringen Einfluß ausüben können, konnten wir leider keinen Rückgang verzeichnen. Im Bereich der Straße heißt also die Parole weiterhin:

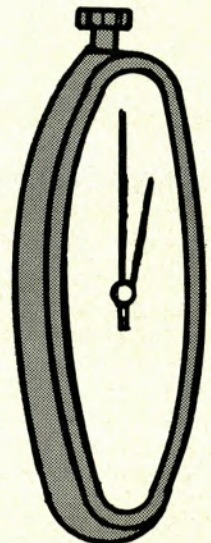
AUGEN AUF IM STRASSENVERKEHR!

Ausfall-Zeit

Aus dieser Übersicht ist klar zu erkennen, daß einige Betriebe große Anstrengungen machten, die Zahl der meldepflichtigen Unfälle zu senken. Wenn alle Führungskräfte die Arbeitssicherheit ihrer Mitarbeiter noch stärker als bisher an die Spitze ihrer Aufgabenstellung setzen, kann das Ergebnis im nächsten Jahr noch besser aussehen.

Erfreulich ist neben dem Rückgang der Unfallhäufigkeit auch die Tatsache, daß die Unfallschwere im Vergleich zum Vorjahr gesenkt werden konnte.

Während im Kalenderjahr 1966 die Ausfallzeit noch 54 287 Stunden ausmachte — das waren pro Unfall 136 Ausfallstunden, die zu-

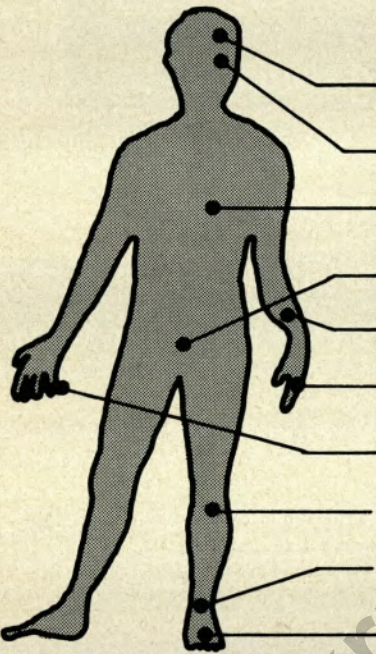


sammen einer Monatsleistung von 305 Mann entsprachen — konnte im Geschäftsjahr 1966/67 die Ausfallzeit auf 36 197 Stunden gesenkt werden. Der Ausfall je Unfall betrug 101 Stunden, das entsprach einer Monatsleistung von 209 Mann. In Prozenten ausgedrückt wäre das ein Rückgang von ca. 33 Prozent.

UNFALLSCHWERPUNKTE

Wo trotz aller Anstrengungen die Unfallschwerpunkte liegen, ist aus der Tabelle 3 zu entnehmen. Hierzu muß wiederum wie im letzten Geschäftsjahr gesagt werden, daß 80 Prozent dieser Unfälle auf eigene Unvorsichtigkeit zurückzuführen sind. Bei größerer Umsicht ist in den oben angeführten Bereichen noch ein erheblicher Rückgang möglich.

	116	Bei Auf- und Absteigen, Kuppeln von Fahrzeugen sowie Stolpern und Hinfallen im Gleis verursachte die Belegschaft des Rangierdienstes 32,5 Prozent meldepflichtige Unfälle
	36	Bei Verladearbeiten betrug der Prozentsatz der meldepflichtigen Unfälle im letzten Geschäftsjahr 10 Prozent
	32	Im Bereich der Gleiserhaltungsbetriebe wurden 9 Prozent der Unfälle verursacht
	35	In der Eisenbahnwerkstatt betrug der Anteil der meldepflichtigen Unfälle 9,8 Prozent



Art	Anteil absolut
Kopf	15
Augen	15
Oberkörper	36
Unterkörper	12
Arme	11
Hände	42
Finger	64
Beine	56
Füße	100
Zehen	6

VERLETZUNGSARTEN

In der Gliederung nach Art der Verletzungen liegen die Fußverletzungen mit 100 Fällen an der Spitze. Hier handelt es sich um eine „eisenbahn-typische“ Verletzungsart. Das heißt aber nicht, daß die Frequenz dieser Verletzungen nicht zurückgehen kann. Aus Gesprächen mit Verletzten ist „hinterher“ immer wieder zu entnehmen, daß bei richtigem Verhalten (Auf- und Absteigen bei Schrittgeschwindigkeit) es zu keiner Verletzung gekommen wäre. Einen technischen Schutz dieser Art gibt es noch nicht.

Unbelehrbare, die sich gegen eine Verpflichtung, die für ihren Arbeitsbereich vorgeschriebene Schutzkleidung zu tragen, stellen. Für die Folgen muß jeder geradestehen. An dieser Stelle wurde so oft über die Folgen der Pflichtverletzung geschrieben, daß sich

eine Wiederholung erübrigt. Ergänzend zu diesem Kapitel kann wohl vermerkt werden, daß ein Belegschaftsmitglied von der Berufsgenossenschaft wegen Nichteinhaltung der Unfallverhütungsvorschrift mit einer Geldstrafe belegt wurde.

KÖRPERSCHUTZARTIKEL

Technischer Schutz gegen Verletzungen sind u. a. die Körperschutzartikel, die der Belegschaft zur Verfügung gestellt werden, wenn sie getragen werden! Im letzten Geschäftsjahr wurden zu diesem Zweck ca. 72 000,— DM aufgewendet. Das sind pro Kopf der Belegschaft ca. 22,— DM. Trotz dieser Maßnahmen zur Verhinderung von Körperschäden sieht man immer noch

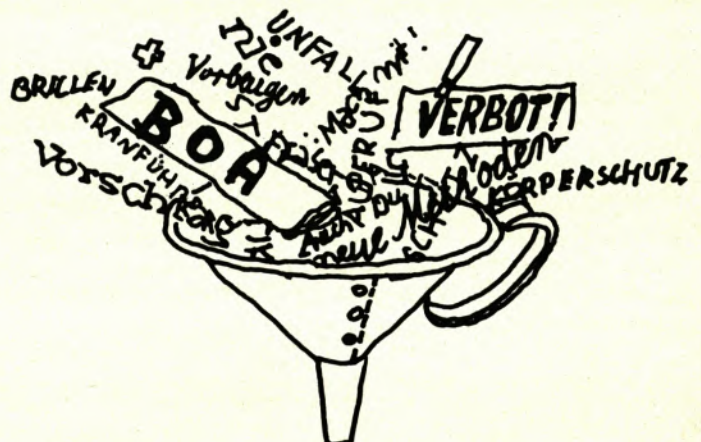


Das Geschehen auf dem
Wege von und zur Arbeit
ist aus
der nebenstehenden
Darstellung zu ersehen.



sind zweifellos am stärksten gefährdet. Ihnen wird schon der kleinste Unfall zum Verhängnis, weil kein schützendes Blech sie vor dem Ärgsten bewahrt. In den Verkehrssicherheitstagen weisen wir immer wieder darauf hin, daß der „Drahtesel“ oder der „Brummer“ genau so verkehrssicher sein muß wie ein Kraftwagen. Den größten Anteil der Wegeunfälle haben die Mopedfahrer, die mit ihren relativ schnellen Fahrzeugen nicht fertig werden und die Pferdestärken ihres Untersatzes nicht richtig einsetzen können.

UNFALLBELEHRUNG



Allen Mitarbeitern, die in selbstlosem Einsatz zu dem bescheidenen Erfolg beigetragen haben, möchten wir an dieser Stelle danken und wünschen, daß wir auch weiterhin durch gute Zusammenarbeit in der Unfallbekämpfung erfolgreich sind.

H. Kiel

Innerhalb der Entwicklungsgeschichte der Werksbahnen im hiesigen Raum nimmt die Entstehung der Werksbahn der Hüttenwerke Oberhausen A.G. (HOAG) einen besonderen Platz ein, da sie vor kurzem bereits ihren 120. Geburtstag feiern konnte. Wie die Chronik des Werkes berichtet, gab es bereits 1822 die ersten hütteneigenen Pferdefuhrwerke, die unter der damaligen Firmenbezeichnung „Hüttengewerkschaft und Handlung Jacobi, Haniel & Huyssen“ Erz von Ruhrort, Steinkohlen von Essen oder Mülheim oder auch Holzkohle aus verschiedenen Walddistrikten heranfuhrten. „Die rohen Eisenerze“, so wird weiter berichtet,

120 Jahre HOAG- Werks- bahn

„aus der Nähe von Wesel, aus dem Vest Recklinghausen p.p. werden von den kleineren Bauern und Pferden resp. Kohlentreibern zur Zeit täglich angefahren. Sehr viel Eisenstein und Roheisen beziehen wir aus dem Nassauischen. Diese Materialien kommen zu Wasser nach Ruhrort und werden, da es große Quantitäten sind, durch Ruhrorter Bauern hierher gefahren. Zur Zeit wo die Ruhr nicht schiffbar ist, müssen auch eine Anzahl Meidericher Pferdeträger engagiert werden.“

Die Pferde für die zweirädrigen Karren der Hütte stellte damals noch der dortige Posthalter. Zu den Zechen und Hütten, die abseits der Hauptwege lagen, führten oft nur schmale Pfade, und es gab nur wenige be-

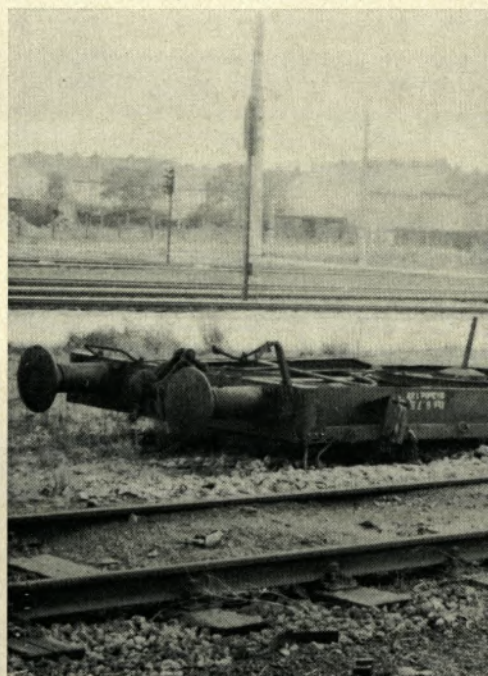
festigte Straßen. Mehrfach mußten Eisenhütten wegen unzureichender Rohstoffversorgung ihre Erzeugung stark einschränken. So lagen die Verhältnisse, als mit der Erfindung der Dampflokomotive eine neue Zeit in der Entwicklung des Verkehrswesens anbrach.

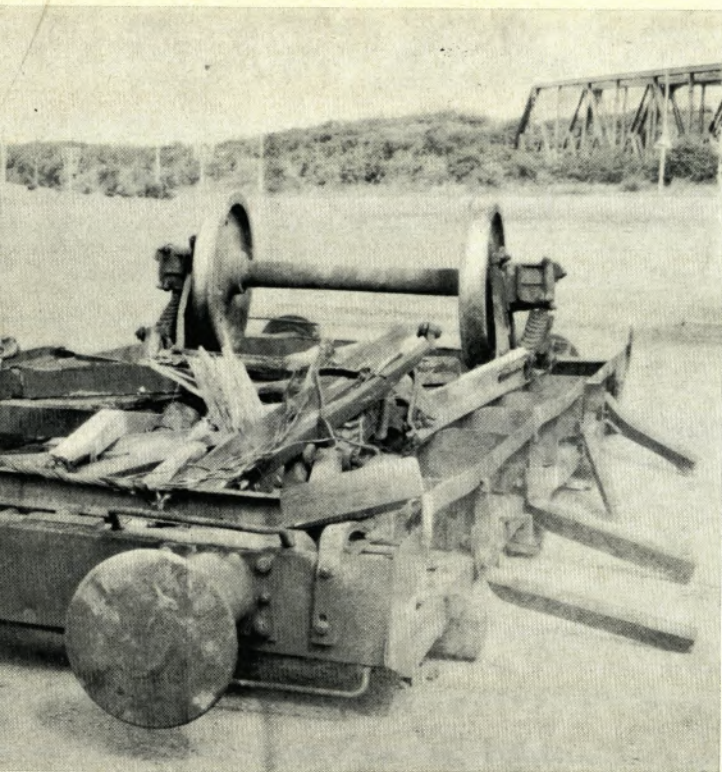
Im Jahre 1843 erhielt ein Privatunternehmen, die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, die Genehmigung zum Bau einer Bahn von Minden über Hamm, Dortmund, Oberhausen und Duisburg nach Köln-Deutz. Am 15. Mai 1847 konnte der Verkehr auf dem Abschnitt Köln—Hamm aufgenommen werden. Schon vor der Eröffnung hatten die Fabrikbesitzer Jacobi, Haniel und Huyssen die Möglichkeiten erkannt, die das neue Verkehrsmittel ihrem Hüttenwerk bot. Sie beantragten daher den baldigen Anschluß des Eisenwalzwerkes Oberhausen an die neu erbaute Eisenbahnstrecke. Der Antrag wurde unter anderem damit begründet, daß auf den Werken wöchentlich 12 000 Zentner Steinkohle sowie 12 000 Zentner Roheisen und Erz gebraucht würden, deren Anlieferung, wie auch der Abtransport der Erzeugnisse, ohne Bahnverbindung erhebliche Schwierigkeiten bereite. Im September des Jahres 1847 waren bereits die Anschlußgleise verlegt, und die Belieferung über die Eisenbahn begann. Die für das Hüttenwerk bestimmten Wagen wurden von Pferden zum Walzwerk gezogen. Alle Transporte wurden nun so bald wie möglich auf den Schienenweg verlagert, da die Frachtkosten der Bahn im Durchschnitt nur ein Sechstel der Landstraßenfracht betrugen.

Als eines der ersten Unternehmen in Deutschland setzte die Hütte 1855 eine Dampflokomotive ein. Wenig später wurden für die Kohlenbeförderung von der Zeche Oberhausen zum Walzwerk eigene Werksbahnwagen eingeführt, die ein Fassungsvermögen von fünf Tonnen hatten. Um 1870 hatte die Werksbahn schon eine Gleislänge von etwa 5 Kilometern. In der Folgezeit setzte mit dem Bau einer Verbindungsbahn zwischen den verschiedenen Werken in Oberhausen, Sterkrade und Osterfeld eine stürmische Entwicklung ein. Nach der Jahrhundertwende wurden Anschlüsse zum Südhafen Walsum, zur Zeche Neumühl und zur Ruhrchemie in Holten gebaut. Im Jahr 1923 führte man in Wehofen eine Dammschüttung durch, über die mit einer Gleiskurve eine direkte Verbindung mit dem Gleisnetz des heutigen Gemeinschaftsbetriebes geschaffen werden sollte. Kurz nach der Inbetriebnahme verbot die damalige Besatzungsmacht jedoch diesen Verkehr und ließ die Gleise wegreißen. Reste des Damms sind heute noch vorhanden.

Derzeit verfügt der Verkehrsbetrieb der HOAG über ein Streckennetz von 286 km, auf dem 27 Dampf- und 27 Diesellokomotiven 2280 eigene Werkswagen bewegen, zu denen noch die ein- und ausgehenden DB-Wagen kommen. (Vergleichszahlen E. u. H.: 596 km Streckennetz, 124 Diesel- und El.-Lokomotiven, 5100 Werkswagen.)

Eigene Reparaturwerkstätten sorgen für die Einsatzbereitschaft von Lokomotiven und Wagen. Zweifellos gehört der Verkehrsbetrieb der HOAG mit zu den leistungsfähigsten europäischen Werksbahnen. ■





Mußte das sein?

Ein durch eine aufgelaufene Wagengruppe beschädigter S-Wagen auf der Ladefläche liegend. Die Beschädigung war so schwer, daß der Wagen verschrottet werden mußte.

Neuanschaffungspreis: etwa DM 20 000,—



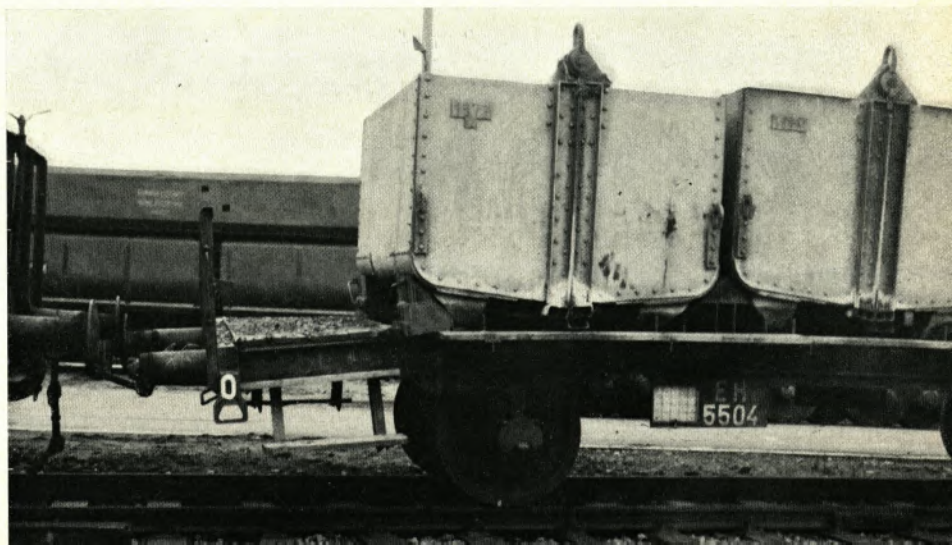
▲ Eine herabfallende Kranlast, war die Ursache der schweren SS-Wagen-Beschädigung. Der Wagen mußte verschrottet werden.

Neuanschaffungspreis: etwa DM 45 000,—

◀ Dieser SS-Wagen ist durch nicht ordnungsgemäße Beladung umgestürzt und so schwer beschädigt worden, daß die Reparaturkosten etwa DM 13 800,— betragen. Da beide Drehgestelle zerstört wurden, ist der Wagen in diesem Bild auf seiner Ladefläche liegend zu sehen.

An einem Kohlenkübelwagen sind beide Langträger und Mittelträger durch Auflauf gebrochen und verbogen. Die Ursache war ein abgesprungener Hemmschuh. Der Wagen muß verschrottet werden.

Neuanschaffungspreis: etwa DM 18 000,—



Einer von vielen

Die über 3000 Beschäftigten des Gemeinschaftsbetriebes üben die verschiedensten 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.



Herr Rosenblatt (rechts) bei einer Arbeitsablaufstudie an der Radsatzdrehmaschine.

Arbeitsvorbereiter in der AV

Als Ende der zwanziger Jahre in der Industrie der bis dahin vorherrschende „Geldakkord“ vor allem wegen der Inflation abgeschafft wurde, trat an dessen Stelle der „Zeitakkord“.

Mit der Einführung des „Zeitakkordes“ begann eine enorme Entwicklung in der modernen Betriebsführung. Dienten die errechneten oder durch Zeitstudien ermittelten Vorgabezeiten zunächst ausschließlich der Leistungsentlohnung, so erkannte man bald, daß sich mit Hilfe brauchbarer Zeitwerte viele Rationalisierungsprobleme lösen lassen. Es entstand in vielen Betrieben das sogenannte Terminwesen, mit deren Hilfe man die Maschinen- und Arbeitsplatzbelegung, den Materialfluß, den Bedarf an Arbeitskräften u. a. m. planen und steuern kann. Das innerbetriebliche Rechnungswesen erhielt Basiswerte, die eine genauere Zurechnung der Kosten, sei es für Kostenträger oder Kostenstellen, ermöglichen.

Diese Erkenntnisse führten dazu, daß man der Kalkulationsabteilung weitere, hiervon abhängige Aufgaben zur Vorbereitung der

Materialauszüge, Arbeitspläne und Kostenkalkulationen gehören, wie die beobachtende Tätigkeit am Arbeitsplatz, zu den Aufgaben eines Arbeitsvorbereiters.



Arbeiten übertrug. So wurde in den meisten Betrieben aus der „Kalkulation“ eine „Arbeitsvorbereitung“. Auf vielen Gebieten der Naturwissenschaft und Technik ist die Entwicklung so enorm, daß das jeweilige Wissensgebiet sich in 20 Jahren verdoppelt. Auch die Entwicklung auf dem Gebiet der Arbeitswissenschaft oder Arbeitswirtschaft hat in den letzten 20–30 Jahren einen starken Aufschwung genommen. Im Bereich der Arbeitsvorbereitung führte dies zu einer gewissen Spezialisierung.

Die Aufgaben einer Arbeitsvorbereitung sind in allen Betrieben im großen und ganzen gleich, und zwar: Rationalisierung des Arbeitsablaufes. Die Lösung der Aufgabe ist jedoch abhängig von dem jeweiligen Produktionsziel und der betrieblichen Organisation. Einer, der die Entwicklung der letzten 30 Jahre miterlebte, ist Herr Wilhelm Rosenblatt. Er ist in der Arbeitsvorbereitung des Gemeinschaftsbetriebes vorwiegend als Sachbearbeiter für den mechanischen Bereich der EBW tätig. Herr Rosenblatt begann am 5. März 1919 seine berufliche Tätigkeit bei der ATH, zunächst im techn. Büro, dann in der mechanischen Hauptwerkstatt als Dreherlehrling. Mit 28 Jahren war er bereits Vorarbeiter. Bei Einführung des Zeitakkords (1926–28) half er aus der Praxis heraus wichtige Probleme zu lösen. Eine verantwortungsvolle Aufgabe für ihn war die Gestaltung des „Terminwesens“ in dieser Werkstatt. An den ersten REFA-Lehrgängen im Hause der ATH 1936 und 1937 nahm er mit Erfolg teil.

Nach dem Kriege wurde Herr Rosenblatt in der Werkstättenkalkulation angestellt. Seit 20 Jahren erstellt er Vorgabezeiten und Kostenkalkulationen für den mechanischen Bereich der EBW. Die Erweiterung der Werkstättenkalkulation zu einer Arbeitsvorbereitung brachte für Herrn Rosenblatt neue Aufgaben. Für Sonderreparaturen, Umbauten und Änderungen an Fahrzeugen führt er eine auftragsabhängige Arbeitsvorbereitung durch. Wird eine Sonderreparatur oder der Umbau von Fahrzeugen geplant, so wird in der Arbeitsvorbereitung (AV) an Hand der im technischen Büro der EBW erstellten Stücklisten und Zeichnungen eine Kosten-

kalkulation aufgestellt. Die Mittel für die geplanten Arbeiten müssen beantragt und genehmigt werden. Nach Auftragserteilung wird zunächst die Materialvorbereitung durchgeführt. Aus den Stücklisten wird das benötigte Material in eine Materialzusammenstellung übertragen. Hier wird unterschieden nach Fertigteilen, die von auswärts gekauft werden, Halbzeugen, wie Stabstahl, Bleche, die wiederum nach Abmessungen geordnet werden, sowie Schrauben, Nieten und ähnliche Materialien. Diese Listen dienen der Materialwirtschaft zur Beschaffung und Disposition des Materials. Bis zur Anlieferung des Materials wird die Arbeitsvorbereitung durchgeführt. An Hand der Zeichnungen werden für jedes Teil die zur Fertigung oder Montage erforderlichen Arbeitsgänge festgelegt, zeitlich bewertet und in Arbeitspläne eingetragen.

Nach Eingang des Materials erhalten die einzelnen Werkstätten die zur Durchführung erforderlichen Arbeitsunterlagen, wie Zeichnungen, Stücklisten, Arbeitspläne und Materialentnahmekarten.

Diese Arbeitsvorbereitung setzt umfassende Kenntnisse und Erfahrung voraus. Nicht nur die vorbereitende Tätigkeit am Schreibtisch, sondern auch Untersuchungen des Arbeitsablaufes zählen zu den Aufgaben des Herrn Rosenblatt. So führte er in den letzten Monaten Arbeitsablaufstudien in der Radsatzwerkstatt durch, die zur Vorbereitung der UMS-Einführung erforderlich sind. (Über das UMS-Verfahren unterrichteten wir Sie ausführlich in unserem Beitrag „MTM und UMS, was steckt dahinter?“)

Seine nächste größere Aufgabe ist die Umstellung der Maschinenzeiten dieser Werkstatt auf die Organisation von UMS. So hat Herr Rosenblatt die Entwicklung von den Anfängen bis zu den neuesten Arbeitsstudientechniken miterlebt. Seine berufliche Aufgabe kann man mit „Arbeit an der Arbeit“ bezeichnen.

Seinen Feierabend füllt Herr Rosenblatt mit Aufgaben in seiner kirchlichen Gemeinde aus, sei es in der Jugendbewegung (CVJM) oder im Presbyterium. In der ihm persönlich verbleibenden Zeit liest er gerne bildende Bücher oder fotografiert. Kirchenkamp

Der schönste Weihnachtsbaum der Welt

Zum ersten Male durften Margret und Peter mit dem Vater in den Wald gehen, um einen Christbaum auszusuchen.

„Wir wollen dem Christkind ein wenig helfen“, hatte die Mutter gesagt, „und ihr dürft den Weihnachtsbaum schmücken.“

Der Vater, der Forstmeister in diesem Revier war, hatte schon bald eine gerade gewachsene, große Tanne gefunden. Dicht daneben stand ein kleines Bäumchen, dessen dünne Zweige mit soviel Schnee bedeckt waren, daß sie fast den Boden berührten.

„Vati“, meinte Peter, „wollen wir nicht das kleine Tannenbäumchen nehmen, es sieht doch so traurig aus.“ „Das muß erst noch tüchtig wachsen, Peter, wir nehmen diesen großen Baum, der paßt besser in unsere Stube.“

Am Morgen des Heiligen Abends hatte die Mutter Margret auf den Hausboden geschickt, um den Christbaumschmuck zu holen. Peter bekam einen roten Kopf und wollte etwas stottern.

Mit leeren Händen kam Margret zur Mutter zurück. „Ich kann da oben nichts finden, wirklich nicht, ich habe alles genau abgesehen.“ „Du mußt auch richtig hinsehen, ich habe die Sachen in einen Karton gepackt“, sagte die Mutter etwas ungeduldig und schickte sich an, selbst nach den Kugeln, den Kerzen und den Krippfiguren zu suchen.

Nichts. Sollte jemand aus Versehen das Paket fortgeworfen haben?

Peter saß in der Sofaecke und vertiefte sich in sein Buch. Er mochte gar nicht aufsehen und hinhören.

„Ich verstehe das nicht“, fuhr die Mutter fort, „schon viele Jahre hat der Christbaumschmuck seinen bestimmten Platz auf dem Hausboden.“

„Wir vertuen nur die kostbare Zeit und finden am Ende doch nichts, ich fahre in die Stadt und kaufe eine neue Krippe und Kugeln“, sagte der Vater, und bald schon war er wieder zurück.

Margret und Peter halfen, den Tannenbaum festlich zu schmücken. Oh, was hatte der kleine Kerl ein schlechtes Gewissen!

Aber das Weihnachtsbäumchen draußen im Wald hatte es ihm angetan. Und darum war er heimlich, nachdem der Vater die große Tanne hatte fällen lassen, mit einem Paket beladen in den Wald gelaufen und hatte das kleine Bäumchen geschmückt.

Peter, von Natur aus ein kleiner Träumer, hatte sich vor den geschmückten Baum gestellt, und seine Augen leuchteten heller als die Wintersonnenstrahlen in dem Glanz der Kugeln.

„Ich will, daß du genau so schön bist wie der große Tannenbaum. Nur Kerzen darf ich nicht anzünden, denn unser Papi hat das

Feuermachen im Wald streng verboten.“ Und so hielt er Zwiesprache mit dem schönsten Weihnachtsbaum, den er je gesehen hatte.

Für die Krippe hatte Peter einen Stall aus Schnee gebaut, mit Tannenreisig gedeckt und die Figuren vorsichtig hineingestellt, denn er durfte nichts zerbrechen, und wenn Weihnachten vorüber war, wollte er alle Sachen wieder gut verpacken und für das nächste Jahr aufbewahren, denn, so hatte er zu dem kleinen Bäumchen gesagt: „Jedes Jahr schmücke ich dich hier im Wald, auch wenn du groß bist; mein Vati darf dich nie fällen lassen.“

Wie glücklich war Peter über sein Werk!

Doch jetzt, wo er in der warmen Stube mithelfen durfte, wollte er sich gar nicht auf das Christkind freuen. Er hatte ein zu schlechtes Gewissen und nicht den Mut, seine Tat zu beichten, weil er fürchtete, daß Margret ihn auslache.

„Schau dir Peter an“, sagte die Mutter leise zu ihrem Mann, „ich glaube, der Junge hat Fieber. Er hat ein solch erhitzen Gesicht und ist so lustlos. Ich mache mir ernstlich Sorgen um ihn.“

„Vielleicht ist es die Erwartung des Christkindes“, meinte der Vater beruhigend, „du weißt doch, wie unser Peter ist. Wir wollen erst abwarten bis zum Abend.“

Und so wurde der große, über und über mit Lametta, Kerzen, Kugeln und Zuckerwerk bedeckte Weihnachtsbaum in die gute Stube gestellt und mußte dort hinter verschlossener Tür bis zum Abend, wenn das Christkind kam, warten.

Inzwischen duftete es im Haus nach frischem Kuchen, gebackenen Äpfeln und Braten.

Draußen fielen kleine Schneeflocken ganz leise zur Erde. Peter schaute mit sorgenvollem Gesicht aus dem Fenster.

„Hör auf zu schneien“, hatte er ganz leise vor sich hingesagt, „sonst glitzern die Kugeln an meinem Bäumchen nicht mehr.“

„Hast du etwas gesagt, Peter?“, fragte die Mutter vom Ofen her.

„Nein“, gab der Junge patzig zurück.

Der Vater war noch einmal in den Wald gegangen, um nach dem Rechten zu sehen. Er traute seinen Augen nicht, als er den kleinen, geschmückten Tannenbaum sah. Das war also der Grund, warum sein Bub so verändert war. Und er hatte einen Plan gefaßt.

Als er nach Hause kam, hatte er seiner Frau davon erzählt, und beide beschlossen, für Peter den Weihnachtstisch unter dem kleinen Bäumchen draußen im Schnee zu decken.

Das Geläute der Weihnachtsglocke rief die Kinder in die gute Stube zur Bescherung. Doch wie erstarrte der Junge, als sein Platz leer war. Große Tränen schossen ihm in die Augen, und als der Vater beruhigend zu ihm sagte: „Peter, das Christkind hat dich sicherlich nicht vergessen und die Gaben unter deinen eigenen Weihnachtsbaum gelegt; wollen wir mal nachsehen?“ — wußte der kleine Mann, daß die Eltern längst sein Geheimnis kannten. Und schluchzend beichtete er den „Diebstahl“.

Mit einer Laterne in der Hand stapfte Peter allen voran durch den Schnee zu seinem Christbäumchen. Da lagen Spielzeug, ein warmer Pulli und ein bunter Teller vor der Krippe.

Der Vater nahm eine Kerze, befestigte sie am Baum und zündete sie an.

„Aber Papi“, sagte Peter vorwurfsvoll, „man darf doch kein Feuer im Wald machen, du hast es uns doch streng verboten.“

„Ausnahmsweise, weil heute Heiliger Abend ist“, verteidigte sich der Forstmeister, „es soll doch ein richtiger Weihnachtsbaum sein.“

I. V.

Unsere Jubilare



Auf eine 50jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blickt zurück:

Matthias Hofmeister
Betr.-Assistent, Eisenbahn-Nord
eingetreten: 7. 2. 1918

25 Jahre ist in unserem Betrieb tätig:

Lokführer Walter Streubel
Betr.-Masch.-Dienst-Nord
eingetreten: 21. 1. 1943

Unsere Jubilare ein herzliches Glückauf!

Den Ehebund schlossen:

Heribert Preisinger, EBW
mit Edelgard Evers
am 4. 8. 1967

Wilhelm Ruhl, Eisenbahn-Süd
mit Maria Martha Kucharzak
am 4. 8. 1967

Jürgen Schlotterbach, Eisenbahn-Nord
mit Ursula Feld
am 8. 8. 1967

Marlies Kosmowski, Allg. Verw.
mit Wilhelm Hübeler
am 11. 8. 1967

Heinrich Hülser, EBW
mit Ilka Castellaz
am 18. 8. 1967

Günter Witkiewicz, Eisenbahn-Nord
mit Waltraud Verhufen, geb. Diel
am 22. 8. 1967

Günter Stodolny, Eisenbahn-Nord
mit Anneliese Scherers
am 23. 8. 1967

Lothar Brenner, EBW
mit Ursula Fahle
am 25. 8. 1967

Werner Schumacher, Eisenbahn-Nord
mit Monika Zielkowski
am 25. 8. 1967

Friedrich Poppek, Hafen Schwelgern
mit Irmgard Giesing, geb. Seegers
am 31. 8. 1967

Marlies Götz, Hafen
mit Helmut Brühl
am 31. 8. 1967

Alfred Eichmann, Eisenbahn-Süd
mit Rosa Petri
am 1. 9. 1967

Rolf Dockenfuhs, Organisation
mit Gerda Hüskens
am 12. 9. 1967

Karl-Heinz Zechel, EBW
mit Helga Praviza
am 6. 10. 1967

Arno Matysik, EBW
mit Brunhilde Müller
am 12. 10. 1967

Franz Kall, Hauptmagazin
mit Hildegard Gräber, geb. Meissner
am 13. 10. 1967

Nachwuchs kam an:

Fahri, 15. 7. 1967
Arif Susam, Eisenbahn-Nord

Mustafa, 25. 7. 1967
Ahmet Sarac, Eisenbahn-Nord

Torsten, 28. 7. 1967
Horst Wegner, Verkehrsabteilung

Claus, 8. 8. 1967
Erich Matthies, Eisenbahn-Nord

Aynur, 10. 8. 1967
Mehmet Akgünes, Eisenbahn-Nord

Frank, 11. 8. 1967
Uwe Gantzer, Hafen Schwelgern

Dagmar, 17. 8. 1967
Hans-Hermann Haverkamp,
Signalmeisterei

Peter, 19. 8. 1967
Egon Musial, Eisenbahn-Süd

Frank, 19. 8. 1967
Klaus Dobberke,
Betr.-Masch.-Dienst-Nord

Dirk, 20. 8. 1967
Reinhard Feron, Eisenbahn-Nord

Angelika, 20. 8. 1967
Irmgard Niebel, Eisenbahn-Nord

Giulia, 20. 8. 1967
Tristano Cosimo, Eisenbahn-Nord

Naciye, 27. 8. 1967
Ahmet Kayahan, Eisenbahn-Süd

Sabine, 31. 8. 1967
Karl-Heinz Borssym,
Betr.-Masch.-Dienst-Nord

Antonio, 2. 9. 1967
Vito Di Vieste, Eisenbahn-Nord

Ahmet, 3. 9. 1967
Ali Yildiz, Eisenbahn-Süd

Sandra, 5. 9. 1967
Hans-Georg Ritzberger,
Eisenbahn-Nord

Rita, 6. 9. 1967
Heinz Bode, AV

Ingrid, 11. 9. 1967
Wolfgang Frickel, Eisenbahn-Nord

Bärbel, 14. 9. 1967
Wilhelm Leichtweiss, Bauabt.-O.-Nord

Beate, 19. 9. 1967
Gerhard Prüss, Eisenbahn-Nord

Andrea, 20. 9. 1967
Kurt Matten, Hafen Schwelgern

Susanne, 21. 9. 1967
Gerd Mazurkiewicz, Eisenbahn-Nord

Thorsten, 28. 9. 1967
Johannes Binder, EBW

Bernd, 29. 9. 1967
Otto Krüger, Eisenbahn-Nord

Klaus, 30. 9. 1967
Hans-Walter Hildebrandt, TWA

Dieter, 5. 10. 1967
Klaus Vohs, EBL

Detlef, 6. 10. 1967
Gerhard Immig,
Betr.-Masch.-Dienst-Nord

Michael, 9. 10. 1967
Wilhelm Holtkamp, Eisenbahn-Nord

Geburtstag:

Jakob Schaal, früher Weichensteller
geb. 10. 2. 1883 (85 Jahre)
wohnhaft: Walsum, Menzelstr. 5

Ludwig Riehm, früher Obermonteur
geb. 6. 1. 1888 (80 Jahre)
wohnhaft: Homberg, Mühlenstr. 9

Mathias Czarny, früher Lokführer
geb. 2. 2. 1888 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Beeck, Göckingstr. 13

Heinrich Peeters, früher Kolonnenführer
geb. 19. 2. 1888 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Meiderich,
Spichernstr. 21

Goldene Hochzeit:

Friedrich Ernsting, früher Betriebsleiter
geb. 27. 1. 1896
wohnhaft: 4961 Nordsehl bei Stadt-
hagen, Gümmerskamp 7
verh.: 26. 1. 1918

Todesfälle:

Johann Sanio, Pensionär
früher Bahnarbeiter
geb.: 25. 5. 1883
gest.: 3. 8. 1967

Ignaz Mochalski, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 30. 6. 1889
gest.: 8. 8. 1967

Friedrich Bischoff, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 8. 12. 1901
gest.: 11. 8. 1967

Anton Wassenberg, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 3. 5. 1891
gest.: 17. 8. 1967

Herbert Heininger, Lokführer
Betr.-Masch.-Dienst-Nord
geb.: 7. 11. 1933
gest.: 19. 8. 1967

Heinrich Kometz, Pensionär
früher Waschraumwärter
geb.: 4. 8. 1904
gest.: 25. 8. 1967

Johann Krinn, Pensionär
früher Oberverkehrsabfertiger
geb.: 3. 9. 1892
gest.: 3. 9. 1967

Paul Berwanger, Schlosser
Signalmeisterei
geb.: 19. 10. 1912
gest.: 5. 9. 1967

Alfred Lichtenfeld, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 29. 12. 1912
gest.: 8. 9. 1967

Anton Ciesiolka, Pensionär
früher Kesselschmied
geb.: 16. 1. 1884
gest.: 15. 9. 1967

Gerhard Makel, Hilfsarbeiter
Eisenbahn-Nord
geb.: 11. 6. 1930
gest.: 29. 9. 1967

Rudolf Schönfeld, Pensionär
früher Schmied
geb.: 17. 11. 1902
gest.: 1. 10. 1967

Bernhard Schürmann, Pensionär
früher techn. Zeichner
geb.: 22. 12. 1897
gest.: 2. 10. 1967

Josef Belczykowski, Pensionär
früher Hallenwärter
geb.: 17. 3. 1901
gest.: 7. 10. 1967

Alfred Kube, Pensionär
früher Vorarbeiter
geb.: 1. 8. 1897
gest.: 8. 10. 1967

Friedrich Hartmann, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 20. 2. 1893
gest.: 9. 10. 1967

Friedrich Drost, Pensionär
früher Obermeister
geb.: 21. 11. 1892
gest.: 9. 10. 1967

Von der „Bimmelbahn“ zur „Welt der Schienen“

Neue Bücher für den Eisenbahnfreund

Liebe alte Bimmelbahn

heißt der neueste Bildband von Karl-Ernst Maedel; hier ist nicht nur den deutschen Kleinbahnen diesseits und jenseits der Zonengrenze ein würdiges Denkmal gesetzt, sondern besonders auch den Dampflokomotiven, die auf diesen Klein- und Nebenbahnen jahrzehntelang stampfen und qualmend ihren Dienst versehen haben. Humoristische Karikaturen, die zwischen die zahlreichen hervorragenden Fotos eingestreut sind, lassen mit dem kritischen Auge einer früheren Generation Einblick gewinnen in die Schwächen der alten Lokal- und Sekundärbahnen. Daß sie nichtsdestoweniger von entscheidender Bedeutung waren für die wirtschaftliche Erschließung des flachen Landes, für die Verbindung zu den Städten, für den Anschluß der abseits gelegenen Erholungsgebiete, schildert Karl-Ernst Maedel ausführlich im Textteil des Buches.

Karl-Ernst Maedel: „Liebe alte Bimmelbahn.“ 200 Seiten, 188 großenteils ganzseitige Fotos auf Kunstdruckpapier, Ganzleinenband in Schuber: DM 29,50. Franckh'sche Verlagsbuchhandlung, 7 Stuttgart 1, Postfach 640.

Große Expreszüge Europas

Seit jeher haben die internationalen Expreszüge etwas Faszinierendes; wenn der Orient-Expres mit seinen Schlafwagen, Pullmanwagen und Speisewagen in einen Großstadtbahnhof rollt, zieht ein Hauch von fremdländischer, geheimnisvoller Atmosphäre alle Blicke und alles Interesse auf den Zug, der aus der Ferne kommt und in eine andere, unbekannte Ferne weiterrollt. So bunt die Züge aus verschiedenen Wagen gebildet sind, so verzweigt sind ihre Wege; nur die eine oder andere Strecke legen sie gemeinsam zurück, um dann irgendwo unterwegs sich zu trennen und ihre eigenen Ziele anzusteuern. Dieses interessante Kapitel Eisenbahngeschichte, belegt mit einer Vielfalt einmaliger Bilder, hat George Behrend in Verbindung mit der Geschichte der Wagon-Lits jetzt niedergeschrieben.

George Behrend: „Große Expreszüge Europas.“ Aus dem Englischen übersetzt

von Ascanio Schneider. 232 Seiten, 63 Abbildungen, 6 Karten; Ganzleinenband DM 27,50. Orell-Füssli-Verlag, CH 8022 Zürich, Nüscherer Straße 22.

DB – eine Welt auf Schienen

Über die Eisenbahn ein dünnes Buch zu verfassen, das den interessierten Politiker, Bürger, Studenten, Fachschüler ebenso zufriedenstellen soll wie den Fachmann, ist nicht leicht. Denn der Stoff muß immer wieder gesiebt und vereinfacht werden. Ein dickes Buch zu schreiben, wäre angesichts der Fülle des Materials – zu den zahlreichen Fachbüchern kommen laufend die Veröffentlichungen in allein zehn Fachzeitschriften in der Bundesrepublik – in mancher Hinsicht etwas einfacher gewesen. Diese Sätze aus dem Vorwort kennzeichnen das Programm, das sich die Autoren gestellt und – auch erfüllt haben.

Im Augenblick dürfte es in der Fachliteratur kein Werk geben, das in so gedrängter Kürze so eingehend über Geschichte, Organisation, Verkehrs- und Personalwesen, Eisenbahntechnik und -betrieb informiert.

Kalb – Ossig – Röver: „DB – eine Welt auf Schienen.“ Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H., Frankfurt/M., Untermainkai 23–25, 120 Seiten, 4,50 DM.

Reiserezepte für Lebenskünstler

Goethe schrieb in seinem „Wilhelm Meister“: „Genieße das Leben auf der Reise und ziehe hin, wo du es vergnüglich und nützlich findest...“ Zwölf bekannte deutsche Reisejournalisten haben sich in dem Buch „Reiserezepte für Lebenskünstler“ mit der Absicht zusammengefunden, ihre Liebe zum Reisen wie zur deutschen Landschaft zu bekennen und im Sinne des Goethe-Wortes an den Leser weiterzugeben. Jede der von ihnen geschilderten Routen durch Deutschland, einmal vom Abteilstfenster aus gesehen, ein anderes Mal durch Abstecher in die Umgebung gewürzt, wird zu einer Kette von

Impressionen, die den Leser zum Nachempfinden verlocken. Die „Reiserezepte“ sollen durch Erkundungsfahrten durch die deutschen Lande verführen: Gute Reise!

Reiserezepte für Lebenskünstler / Auf der Schiene quer durch Deutschland, mit einem Vorwort des Ersten Präsidenten der Deutschen Bundesbahn, Professor Dr. Oefftering, 152 Seiten, rund 200 Fotos, 25 zweifarbige ganzseitige Streckenkarten mit Vignetten, Ganzleinen, mehrfarbiger Schutzumschlag, Format 21 x 24 cm; 16,80 DM. Redactor Verlag, 6 Frankfurt a. M. 50, Höllbergstraße 35.

Eisenbahn mit Herz (1967)

Mit dem Zeichenstift berühmter Karikaturisten aus neun Ländern Europas ist dieses Buch voller Humor entstanden. Es beginnt in der Steinzeit und endet auf dem Mars. Dennoch bleibt die Eisenbahn stets Mittelpunkt. Alle Völker haben „ihre“ Eisenbahn ins Herz geschlossen, und wenn sie ihnen mit Humor begegnen, so offenbaren sie damit nur ein Stück ihres Wesens.

Carla Carlsson: Eisenbahn mit Herz, 64 Seiten, Format 21 x 25 cm, mehr als 150 Zeichnungen, dreifarbiges Pappeinband; 11,80 DM. Redactor Verlag, 6 Frankfurt a. M. 50, Höllbergstraße 35.

Mal ernst mal heiter und so weiter...

Mal ernst – zwölf neue Beiträge von Bundesbahnpressechef Friedrich Ossig, die unter dem Titel „Wo uns der Schuh drückt“ in „Rad und Schiene“ erschienen sind –, mal heiter-humorvolle Zeichnungen von Rudolf Schwarz aus dem DB-Pressedienst, und so weiter – amüsante Geschichten aus dem Alltag am Schienenstrang. Der dritte Band dieser Reihe.

Friedrich Ossig / Rudolf Schwarz: „Mal ernst, mal heiter und so weiter... 1967“, 40 Seiten, Format 21 x 15 cm, 47 Zeichnungen, farbiger Pappeinband; 6,40 DM. Redactor Verlag, 6 Frankfurt a. M. 50, Höllbergstraße 35.

Kott vör Weihnachte!

Von Hermann Alexi

We liepe völ op Schusters Rappe
En Wald on Feld an Rhin on Ruhr
Bie Wandern fresche Loff tu schnappe,
Dat wor so richtig wie ne Kur.

No ös de Wenter wär tu merkel
Dä Wend blös hatt on eisig-kold.
Kreßbööm stond wär ob alle Werke,
Dä liewe Weihnachtsmann kömp bald.

Am meisde freue sech de Blage,
Begeistert ston se in de Stadt
An de Schaufenster alle Dage,
On dröcke sech die Nas wär platt.

Wat düet et ok nit alles gäwe!
Do bliewe säkws de Grooten stohn.
Ok hier wädd Technik groot geschreewe!
So wädd dat ömmer wieher gohn.

Von Johr tu Johr wädd mehr erfonde
Vandaag geht alles bloß noch flott.
Ma freut sech op paar stelle Stonde,
Ob Leck'res üt de Mooders Pott.



Vereine berichten

Eine feucht-fröhliche Weinfahrt unternahm der Eisenbahn-Verein am 28. Oktober an die Ahr. Bei sonnigem Wetter führte frühmorgens die Busfahrt über Köln, Bonn, Bad Godesberg — wo das Frühstück eingenommen wurde — und Bad Neuenahr ins Ahrtal. Das schöne Wetter und die mit buntem Herbstlaub geschmückten Wälder und Weinberge sorgten allein schon für eine fröhliche Stimmung, die in Mayschoß bei der Weinprobe im bekannten Genossenschafts-Weinkeller ihren ersten Höhepunkt hatte. Nach dem Mittagessen in Altenahr wurden Spaziergänge in die herrliche Umgebung gemacht, bis man sich zur gemeinsamen Kaffeetafel wieder traf. In einer Straußenwirtschaft fand der Tag bei Musik, Gesang und einem lieblichen Tropfen seinen Abschluß. Für alle ging dieser goldene Oktobertag viel zu schnell zu Ende. H. Winnekendonk

Die Mitarbeiter des Eisenbahn- betriebes

machen vorsorglich schon jetzt auf ihre gemeinsame Karnevalsveranstaltung aufmerksam:

Am 18. Februar 1968 veranstalten die Kollegen von Eisenbahn Nord und Süd in der Gaststätte „Kleine-Natrop“

eine große Karnevalsveranstaltung unter dem Motto

„Was brauchen wir Köln, Mainz oder Aachen, wir selber bringen alle zum Lachen“

Als Überraschung: Besuch prominenter Gäste

Der Eintrittspreis beträgt im Vorverkauf DM 3,—

(Anmeldung bei E. Steinbacher, EB-Süd, Tel. 7675, J. Peters, EB-Nord, Tel. 29 40)

an der Abendkasse DM 4,—

Geld *als Weihnachtsgeschenk?*

Das ist das letzte, was man schenken sollte, werden Sie sagen, und damit haben Sie vollkommen recht. Dennoch ist es manchmal nicht zu umgehen, weil es Fälle gibt, in denen eben gerade ein Geldbetrag das größte Geschenk und Hilfe bedeutet. Oder vielleicht sind Sie Pate bei einem Kind, das so überhäuft mit Spielzeug und Garderobe ist, daß es unverantwortlich wäre, hier noch etwas dazu zu häufen, ganz abgesehen davon, daß man dann nicht mehr weiß, was man schenken soll und zu irgend etwas Unpassendem greift. Es kann auch vorkommen, daß Sie ein junges Paar beschenken möchten, das auf einen größeren Einrichtungsgegenstand spart. Hier würde vermutlich jedes noch so gut gemeinte Geschenk mit leiser Wehmut betrachtet und der dafür ausgegebene Betrag in Gedanken zum Konto gerechnet.

Geld wäre also tatsächlich manchmal das Gegebene, und warum auch nicht, wenn es in der richtigen Form geschenkt wird! Das hübscheste und einfachste ist eine Sparsbüchse. Sie bekommen sie heute als reinen Ziergegenstand (Elefant, Igel, Esel, Fisch oder Schwein) aus hunder Keramik, überall später sichtbar aufzustellen und zur fleißigen Weiterbenutzung empfohlen. Es gibt auch einen Schlüssel dazu. Dahinein geben Sie den Geldbetrag, der von keiner Höhe abhängig ist, denn Sie können sich ja den zu schenkenden Betrag in Einzelgeld einwechseln, damit es recht schön klappert. Dann bekommt das liebe Tier einen netten Vers oder einen Hinweis auf die Bestimmung des Geldes umgehängt und ist damit salonfähig.

Eine andere Möglichkeit: Sie wollen einen größeren Schein schenken. Nehmen Sie ein Stück weißen Karton, falten Sie eine Klapkarte daraus. Ganz außen malen oder kleben Sie ein weihnachtliches Motiv auf, die linke Innenseite erhält einen Hinweis auf die Verwendung des Geldes. Aus jeder Illustrierten können Sie ausschneiden, was Sie dazu benötigen. Es gibt nichts, was dort nicht in Wort und Bild vertreten wäre. Schreiben Sie notfalls zwischen die Ausschnitte persönliche Anmerkungen. Auf die rechte Innenseite legen Sie den gut gebügelten Schein, falls Sie keinen neuen zur Hand haben, den Sie mit Fotoecken am Karton befestigen. Wer sehr geschickt ist, kann über die rechte Seite ein Stück Nylon oder Cellophan kleben, oben offen lassen, so daß es als Tasche wirkt. Die Rückseite kann man nach Wahl noch einmal mit lustigen Hinweisen und guten Wünschen bekleben, in der Mitte kann man in Medaillonform das Gesicht des Spenders, aus einem alten Foto geschnitten, anbringen.

Ein Leinensäckchen, wie ein kleiner Kartoffsack, aus einem Rest geschnitten, kann mit Hartgeld prall gefüllt werden. Auf diese Art können Sie schon drei Mark geschickt und liebevoll verschenken. Oder wie wäre es mit einem Tannenzweig, an den man in Stanniol gehüllt, auch in leere Walnußschalen versteckt, das Geld hängt und so überreicht?

Alles und noch vieles, was Sie selbst ausdenken, ist möglich, wenn man nur eines dabei im Auge behält: Geld + Liebe = Geschenk.

Die kleine Frage



Warum fällt man beim Halten der Eisenbahn rückwärts?

Wenn ein Zug hält, fällt man rückwärts, obwohl man eigentlich das Gegenteil erwarten müßte. Wie kommt das?

Wenn ein Zug hält, fällt man tatsächlich nach dem Zugende hin. Man müßte glauben, daß die Fahrgäste ihre Fahrgeschwindigkeit und -richtung beim Anhalten des Zuges eigentlich beibehalten und somit in die vorgegangene Fahrtrichtung fallen müßten. Bei genauer Betrachtung erweist sich diese Überlegung auch als richtig. Automatisch wehren sich jedoch unsere Muskeln während des Bremsvorganges gegen das Umfallen. Sie stemmen sich gegen die Fahrtrichtung. Dieser Zustand dauert bis zum völligen Stillstand des Zuges an. In diesem Augenblick können sich unsere Muskeln jedoch nicht so schnell entspannen und werfen unseren Körper in die entgegengesetzte Richtung, also nach dem Zugende hin.

**Nicht gedacht
— Mist gemacht!**



Auf dem Puffer, was verkehrt,
Träumend hier ein Mann mitfährt.



An der Kante festgekrallt,
Glaubt er, er hat guten Halt.



Als die Fahrt jedoch gehemmt,
Ladung rutscht und Hand einklemmt.



Flach fällt drum der Festtags-Skat,
Weil er was Verkehrtes tat.

