



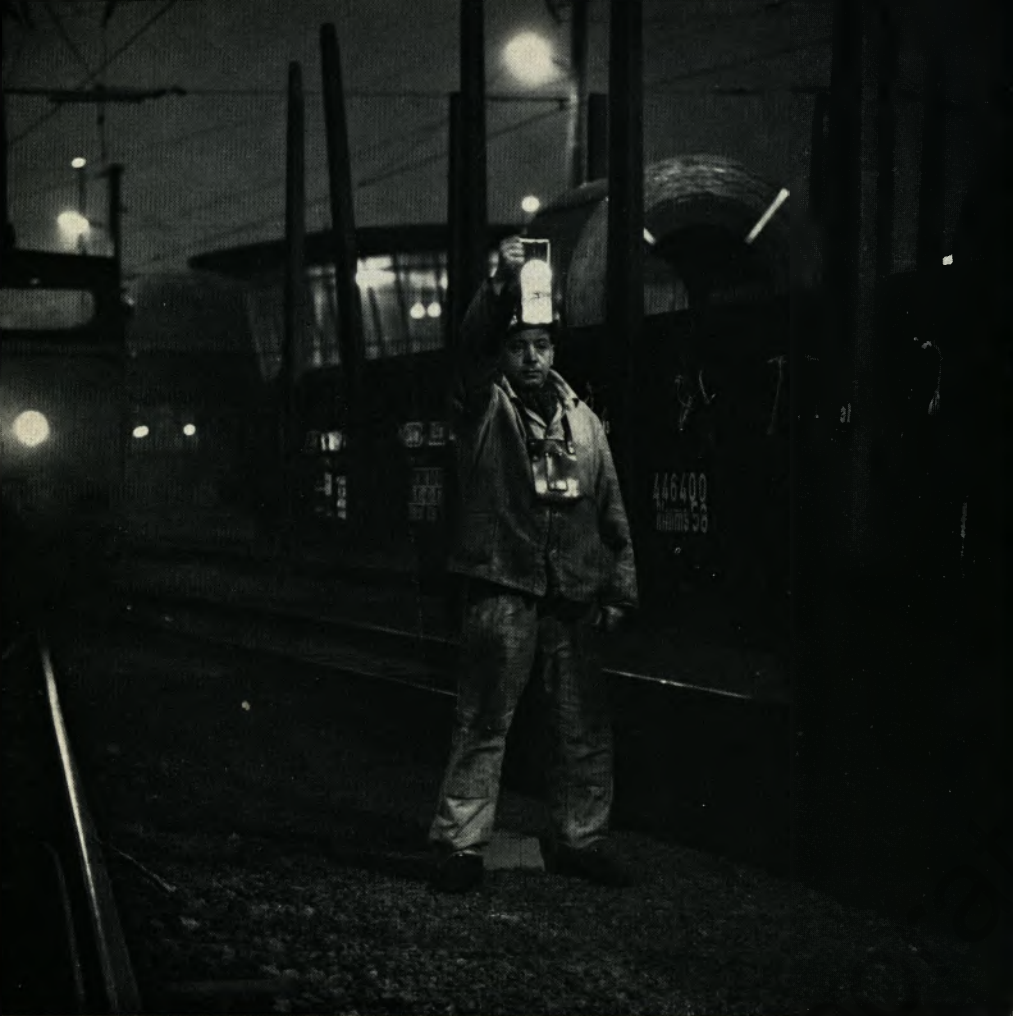
**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

11. JAHRGANG

11/12

NOV./DEZ. 1965



Erhöhte Schwierigkeiten und Gefahren bringen die Wintermonate mit Dunkelheit und oftmals auch starkem Nebel dem Eisenbahndienst. Auch besonders vor den Festtagen gilt es, mit den Gedanken bei der Arbeit zu sein, damit Unfälle vermieden werden.

AUS
DEM
INHALT

Kurznachrichten	2
Weihnachts- und Neujahrsglückwünsche der Geschäftsführung und Betriebsvertretung	3
Übernahme der Werke Ruhrort und Hüttenbetrieb durch die ATH	4
Bau der Wittfeldbrücke	4
Was willst Du werden, mein Sohn?	5
Tonbildschau im Dienste der Unfallverhütung	6
Die Entwicklung der Aufgleismethoden in den letzten Jahren (II)	7
Übergangsregelung für das Stellwerk Alsumer Straße-Nord	9
Orientierungsfahrt des Eisenbahnbetriebes Nord	10
Herbstfest des Eisenbahner-Vereins	10
Unsere Jubilare	11
EH-Mitteilungen	11
Mitteilungen der Rheinische Wohnstätten AG	11
Aus der Betriebsgemeinschaft	12
Das neue „312-DM-Gesetz“	13
Der Betrieb, in dem wir arbeiten	14
Nochmal Schwein gehabt	15

Impressum

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

Schriftleitung: Kurt-Hermann Still.

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

Aufnahmen: EH: Drost, Gebert, Kiel, Kl.-Hartlage, Krummel, Schentke, Scholz, Wiesner

ATH: Meyer
HBAG: Brink, Maruschke
Fotostudio Harz

Titelbild: Schnee, der in diesem Jahr eher als erwartet fiel, verändert auch das sonst so nüchtern wirkende Bild unserer Gleisanlagen.

Rückseite: Winterlandschaft.

KURZNACHRICHTEN

Dr. h. c. Ernst-Wolf Mommsen wurde vom Aufsichtsrat zum Vorstandsvorsitzer der Phoenix-Rheinrohr AG bestellt. Dr. Mommsen (55) gehört seit 1954 dem Vorstand der damaligen Rheinischen Röhrenwerke AG und seit dem Zusammenschluß mit Phoenix dem Vorstand der Phoenix-Rheinrohr AG an.

Unter den **Umsatz-Milliardären** der Bundesrepublik steht die Thyssen-Gruppe jetzt an dritter Stelle. Unter den 200 größten Industrie-Unternehmen außerhalb der USA stieg sie im letzten Jahr vom 16. auf den 9. Platz auf.

Zum neuen **Arbeitsdirektor** der Phoenix-Rheinrohr AG wurde als Nachfolger des im Juli verstorbenen Arbeitsdirektors Sors der bisherige Betriebsratsvorsitzende der Dortmund-Hoerder Hüttenunion AG, Friedrich Steinhauer, bestellt.

Hüttendirektor **Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Alfred Michel**, technisches Vorstandsmitglied der ATH, trat am 1. Oktober 1965 im Alter von fast 67 Jahren in den Ruhestand. Mehr als 15 Jahre verbrachte er bei der ATH. Ihm zu Ehren und zum Gedenken an seine Aufbauarbeit erhielt die Ringstraße um das neue Werk Beeckerwerth den Namen „Alfred-Michel-Ring“.

Die bundesdeutschen Industriezentren liegen an Rhein, Ruhr, Neckar und Isar. Auf die drei Bundesländer Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Bayern entfallen rund 66 v.H. aller bundesdeutschen Industriebetriebe und mehr als 67 v.H. aller einheimischen Industriebeschäftigten. Allein Nordrhein-Westfalen beherbergt annähernd ein Drittel der Betriebe und gut ein Drittel der Beschäftigten der westdeutschen Industrie.

Ein **Abkommen über den viergleisigen Ausbau von Eisenbahnstrecken** im Lande Nordrhein-Westfalen wurde kürzlich von dem Ministerpräsidenten von Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesbahn unterzeichnet. Das bedeutet den großen Durchbruch auf dem Wege zur Lösung der Verkehrsprobleme in Verdichtungsräumen.

Die nächste „**photokina**“ — Weltmesse der Photographie — wird vom 1. bis 9. Oktober 1966 in Köln durchgeführt.

Annähernd jeder zweite **bundesdeutsche Sparer** ist eine Frau. 48 von jeweils 100 der von den westdeutschen Sparkassen geführten Sparbücher sind auf den Namen von Frauen ausgeschrieben.



Liebe Mitarbeiter!

Am Ende des arbeitsreichen Jahres 1965 und an der Schwelle des neuen Jahres haben wir den aufrichtigen und persönlichen Wunsch, allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen unseres Gemeinschaftsbetriebes, die uns in der Verfolgung unserer Ziele unterstützt haben, für ihre Einsatzbereitschaft Dank und Anerkennung zu sagen. Wir verbinden damit die Hoffnung, daß unsere gemeinsame Arbeit auch künftig unter dem Zeichen der berechtigten Zuversicht und des notwendigen Vertrauens steht, das wir alle zu unserem Unternehmen und zum Wert unserer Arbeit mit gutem Grund haben können.

Die Rückschau auf das hinter uns liegende Geschäftsjahr zeigt uns, daß wir mit seiner Entwicklung zufrieden sein dürfen. Die von den Produktionsbetrieben an den Gemeinschaftsbetrieb gestellten Anforderungen konnten sowohl im Werksbahntransport als auch im Hafenumschlag ohne Schwierigkeiten erfüllt werden. Die absoluten Jahreshöchstleistungen des Vorjahres wurden beim Werksbahn- und Hafenbetrieb überschritten.

Jetzt, in den Weihnachtstagen, sollten wir unseren Blick von den Sorgen des Alltags wenden und uns einige Stunden der Ruhe und Besinnung gönnen. Denken wir in dieser Zeit der Unrast und des Jagens nach materiellen Gütern über den Inhalt und den tieferen Sinn der Botschaft von Bethlehem nach, dann drängt sich die Frage auf, was haben wir persönlich für Möglichkeiten, den Frieden in der Welt zu sichern, und was tragen wir dazu bei? Es ist nicht allzuviel, aber doch etwas sehr Wesentliches, und das liegt darin, daß wir den Frieden mit und in uns selbst suchen und finden müßten. Daß wir uns den Blick freimachen sollten, um die echten Werte, die das Leben für uns bereit hält, zu erkennen und nach ihrem Besitz zu streben. Haben wir diesen Frieden in uns selbst gefunden, dann werden wir ihn auch zu den Menschen unserer Umgebung finden, zu unserer Familie, zu den Kollegen, Vorgesetzten und Mitarbeitern am Arbeitsplatz und schließlich zu allen Menschen. Sehen wir also den tieferen Sinn der Weihnacht darin, diese Vorsätze in uns wieder zu erneuern. Unser aktives Vorbild wird dann Nachahmung finden.

Nach dieser weihnachtlichen Betrachtung noch ein kurzer Blick in die Zukunft:

Erhebliche Aufwendungen sind auch für das kommende Jahr vorgesehen mit dem Ziel, die Wirtschaftlichkeit des Gemeinschaftsbetriebes zu gewährleisten und Maßnahmen zu ermöglichen, die der Sicherheit unserer Belegschaftsmitglieder dienen. Wir sehen ihm mit Zuversicht entgegen, weil wir auch weiterhin auf den guten Willen, die Einsatzbereitschaft und das Können aller unserer Werksangehörigen vertrauen.

In diesem Sinne übermitteln wir allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen, unseren Pensionären und unseren Geschäftsfreunden die herzlichsten Grüße und wünschen ihnen sowie ihren Familien eine gesegnete Weihnacht sowie Gesundheit, Glück und Erfolg im neuen Jahr.

Dezember 1965

Mit herzlichem Glückauf
Die Geschäftsführung
Bergermann Christophers

Rastlos verrinnt die Zeit ... das Weihnachtsfest ist nahe, und wieder steht ein neues Jahr vor der Tür.

Tage von wohlthuender Stille, in denen wir aus der zermürbenden Hetze des lärmenden Alltags in ernster Besinnung zu uns selbst zurückfinden sollten, liegen vor uns.

Was immer auch das kommende Jahr uns an Aufgaben stellt, wir müssen versuchen, sie in gemeinsamer Anstrengung zu meistern.

Darum wollen wir alle voll Mut und Hoffnung in das Jahr 1966 hineingehen.

Zum kommenden Weihnachtsfest entbieten wir der Geschäftsführung und allen Belegschaftsmitgliedern sowie Pensionären mit ihren Familien unsere besten Grüße und Wünsche, verbunden mit der Hoffnung auf ein glückliches, gesundes und erfolgreiches neues Jahr.

Betriebsvertretung
Aulmann Müller



Pachtweise Übernahme der Werke Ruhrort und Hüttenbetrieb Meiderich durch die ATH

Nachdem die Aufsichtsräte der Phoenix-Rheinrohr AG und der August Thyssen-Hütte AG bereits Ende August einem Betriebsüberlassungsvertrag zugestimmt hatten, trat dieser Vertrag am 1. Oktober in Kraft. Durch die betriebliche und verwaltungsmäßige Zusammenfassung der ATH mit dem Hüttenwerk in Ruhrort und dem Hochofenbetrieb in Meiderich wurden die Voraussetzungen für eine optimale Nutzung aller Rationalisierungsmöglichkeiten vor allem bei den Investitionen sowie bei der Produktions- und Absatzplanung geschaffen. Die über 13 000 Mitarbeiter zählenden Belegschaften der Werke Ruhrort und Meiderich wurden im Rahmen dieser Umgruppierung von der ATH übernommen.

Ihre Betreuung obliegt Arbeitsdirektor Peter Schmidt, der vom gleichen Zeitpunkt an in den ATH-Vorstand berufen wurde.

Nach Übernahme der Anlagen in Ruhrort und Meiderich wurden für die Werke der ATH neue Bezeichnungen festgelegt. Sie lauten jetzt:

Werk Bruckhausen	(bisher: Werk Hamborn)
Hochofenwerk Hamborn	(bisher: Werk Hamborn)
Werk Beeckerwerth	(bisher: Werk Beeckerwerth)
Werk Ruhrort	(bisher: Werk Ruhrort)
Hochofenwerk Hüttenbetrieb	(bisher: Werk Hüttenbetrieb)



BAU DER WITTFELDBRÜCKE IM ZUGE DER NORD-SÜD-STRASSE MACHTE ERHEBLICHE FORTSCHRITTE

unserer Werksbahn mit der Nord-Süd-Straße ca. 150 m südöstlich der Hamborner Straße erforderlich. Dabei wird die Straße unter den 12 Gleisen hindurchgeführt. Durch Einbau von 24 Behelfsbrücken zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes konnte der ca. 60 m breite Bahndamm im Schlitzverfahren durchstoßen werden, um den notwendigen Raum zum Bau der Stahlbetonwiderlager zu schaffen. Nach Erstellung der Widerlager folgte die Montage der Stahlbrücke. Dieses geschah in 5 Bauabschnitten. Durch Umbau der Gleis-

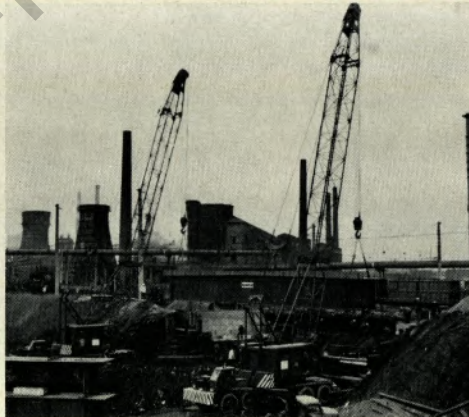
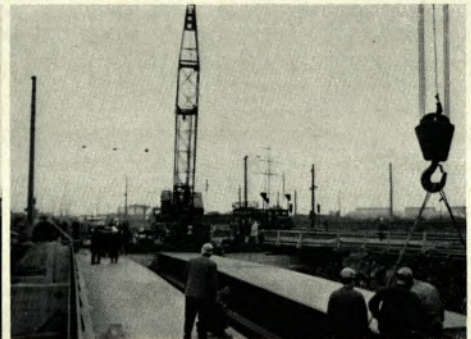


Bild 1: Ausbau eines Gleises im Bereich einer Behelfsbrücke.

Bild 2—4: Montage der Brückenteile an der Nordseite des Bauwerks.

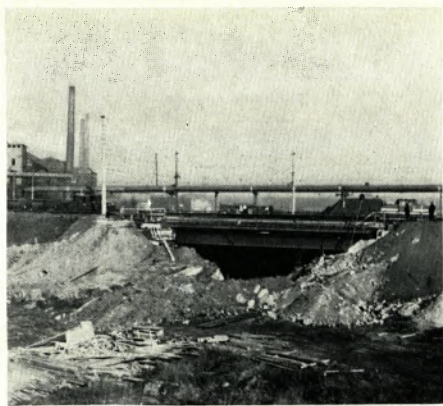
Bild 5 u. 6: Montage des südlichen Brückenteiles.

Nachdem der größte Teil der Bauarbeiten an den Überbauten der Brücke Wittfelder Straße durchgeführt wurde, ist es jetzt wohl an der Zeit, von dieser interessanten Baustelle ausführlich zu berichten.

In unserer Ausgabe 5/6 1965 haben wir unsere Leser bereits auf das Bauwerk aufmerksam gemacht. Trotzdem wollen wir die Aufgaben, die der Bau der Brücke mit sich brachte, nochmals kurz ins Gedächtnis zurückrufen. Der Brückenbau wurde durch die Kreuzung

anlagen vor der Montage der einzelnen Teilstücke waren Umfahrungen des Montage- raumes möglich, so daß die angeschlossenen Betriebe weiterhin voll bedient werden konnten. Bei 2 Abschnitten war dieser Umbau nicht durchführbar. Hier mußte die Montage in je 48stündigen Gleissperrungen erfolgen, eine Aufgabe, die nur durch sorgfältigste Planung und enge Zusammenarbeit aller Beteiligten gelöst werden konnte. Die Teilstücke der Brücke wurden per Bahnwagen von den Stahlbauunternehmen angeliefert. Die Montage führte man jeweils mit 2 Autokränen, die eine maximale Tragkraft von 80 t haben, durch. Die Kräne standen während der Montage an den Kopfenden der Baustelle, während die Bahnwagen mit den Brückenteilen auf dem nächstgelegenen Gleis für die Entladung angesetzt wurden. Vor der Montage der Brückenteile mußten die Gleise im Bereich der Montageabschnitte aufgenommen, die Behelfsbrücken ausgebaut und der zwischen den Betonwiderlagern befindliche Erdkern wenigstens so weit entfernt werden, daß das Einlegen der Stahlüberbauten möglich war. Die Fahrleitungen im Bereich der Baustelle wurden ebenfalls

Bild 7: Ansicht des Bauwerks von Süden, nach Abschluß der Montagearbeiten.



entfernt bzw. umgelegt und die Signalanlagen und Weichenantriebe versetzt.

Der Ablauf der Arbeiten wurde durch Aufstellen von Gleisumbau- und Bauzeitenpläne vor Beginn der Arbeiten genau festgelegt. Bei Baustellenbesprechungen während der Ausführungszeit mußten diese Pläne überprüft und den Gegebenheiten angepaßt werden. Nach erfolgter Montage der Brücke läßt sich heute sagen, daß alle aufgetretenen Schwierigkeiten durch die tatkräftige Mitarbeit aller Beteiligten überwunden werden konnten.

Es war erforderlich, insgesamt ca. 16000 m³ Bodenmassen auszuheben und abzufahren. Für die Widerlager wurden ca. 110 t Beton-

stahl verlegt und ca. 2000 m³ Fertigbeton eingebracht. Die Stahlbrücken mit einer Stützweite von 24,20 m haben ein Gesamtgewicht von ca. 530 t. Die Kosten des Bauwerkes betragen ca. 3 Mio. DM, wobei ca. 400 000,— DM für Umbauarbeiten zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes anfielen.

Diejenigen unter unseren Lesern, die ein Kraftfahrzeug fahren, dürften nun sehnlichst auf die Fertigstellung der erforderlichen Straßenbauten warten. Hoffen wir, daß die noch anstehenden Arbeiten genauso zügig und reibungslos durchgeführt werden wie bisher der Brückenbau. H. Kl.-Hartlage

Ernstes und Kurioses von Anno dazumal

Wir registrieren heute mit Befriedigung, daß die DB Geschwindigkeiten bis zu 200 km in der Stunde erreichen will. Wie man eine Erhöhung des Reisetempos „damals“ beurteilte, beweist eine Meldung der Eisenbahn-Zeitung aus dem Jahre 1845.

„Als am Tage nach einem Unfall dieser im englischen Unterhaus zur Sprache gebracht wurde, nahm ein Mitglied hiervon Veranlassung, auf ein Gerücht aufmerksam zu machen, nach welchem der Ingenieur der einen von zwei konkurrierenden Eisenbahnen sich geäußert hätte, wenn die Züge auf der anderen Bahn mit 50 oder 60 Meilen Geschwindigkeit befördert werden sollten, werde er die seinigen mit einer um 5 Meilen größeren Geschwindigkeit laufenlassen. Wenn dieses Gerücht wahr wäre, so dürfte es höchste Zeit sein, daß die Regierung die Macht besitze, einem so gefährlichen Treiben ein Ende zu machen.“

Hier wieherte der Amtsschimmel:

Begriff der Eisenbahn nach der Entscheidung des Reichsgerichtes vom 17.3.1879

„Die Eisenbahn ist ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen und Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport großer Gewichtsmassen, bzw. die Erzielung einer verhältnismäßig bedeutenden Schnelligkeit der Transportbewegung zu ermöglichen bestimmt ist und durch diese Eigenart, in Verbindung mit den außerdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräften (Dampf, Elektrizität, tierischer oder menschlicher Muskeltätigkeit, bei geneigter Ebene der Bahn auch schon der eigenen Schwere der Transportgefäße und deren Ladung), beim Betrieb des Unternehmens auf derselben eine verhältnismäßig gewaltige Wirkung zu erzeugen fähig ist.“

(Aus: E. Sax „Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft“ Bd. 3, S. 1, Berlin 1922)

„Was willst Du werden, mein Sohn?“

Diese und ähnliche Fragen werden unseren Kindern schon vom jüngsten Alter an gestellt. Oder sie werden auch von den Kindern aufgegriffen, weil sie den Erwachsenen etwas abgesehen haben, was ihnen besonders imponierte.

So wollte z. B. ein kleines Mädchen, das in seinem Elternhaus das behagliche Leben der Kurgäste beobachten konnte, unbedingt später Kurgast werden. Oder nehmen wir einen Jungen, der seine Ferien auf einem Bauernhof verbringen durfte. Es ist selbstverständlich, daß er später einmal Bauer werden möchte, weil ihm das Hantieren auf dem großen Mährescher oder das Striegeln der Pferde so gut gefiel.

Kinder sehen in der Tätigkeit der Erwachsenen, die oft sogar schwerste Arbeit bedeutet, etwas Neues, Interessantes.

Wenn sie vor der Berufswahl stehen, werden sie in den seltensten Fällen auf ihre Kinderwünsche zurückkommen. Es kommt sogar häufig vor, daß sie sich für den Beruf entscheiden, den sie als Kinder direkt verurteilt haben.

Es gibt aber auch eine Reihe von Berufen, auf die ein Kind durch sein Spielzeug aufmerksam gemacht wird. Nehmen wir die elektrische Eisenbahn. Welches Jungenherz schlägt nicht höher, wenn eine elektrische Eisenbahn unter dem Weihnachtsbaum steht? Hat er dazu noch eine Trillerpfeife, eine Bahnhofsvorstehermütze und eine Kelle, ist er der mächtigste Mann. Und dann dieses herrliche Spiel mit den Tasten und Hebeln, das ihn mit Ernst und Gewissenhaftigkeit sein Werk tun läßt. Man kann die Züge rangieren lassen, Wagen an- und abkuppeln, die Weichen stellen, kurzum, es macht einen Jungen stolz. Und wenn er dann auf dem Bahnhof eine richtige große Lokomotive genau betrachten kann, wird eine unwahrscheinliche Bewunderung

für den Mann in ihm wach werden, der damit fahren darf. Warum sollte da nicht der feste Wunsch in ihm entstehen, Lokführer zu werden?

Als ein Vierzehnjähriger zur Berufsberatung geladen wurde, meinte er: „Was soll ich da. Ich werde Lokomotivführer wie mein Vater und mein Großvater. Das liegt bei uns in der Familie!“ Wer so bestimmt und sicher seine Berufswahl getroffen hat, kann zufrieden sein.

Bei Jungen wird es in der Hauptsache das technische Interesse sein, das sie einen Beruf wählen läßt. Und wo gibt es noch so viele Möglichkeiten, moderne Technik mit den meist romantischen Berufsvorstellungen aus der Kinderzeit zu verbinden, als sie in einem Unternehmen, wie es der Gemeinschaftsbetrieb darstellt, geboten werden? Dort hat der junge Mann nach einer gründlichen Ausbildung wirklich die Möglichkeit, später etwa Schiffskapitän, Bahnhofsvorsteher, Lokomotivführer oder Kranführer einer der größten und modernsten Verladekräne Westdeutschlands zu werden, um nur einige Möglichkeiten zu nennen.

Oder war der Junge schon früher interessiert, das „Innenleben“ seines mechanischen Spielzeugs kennenzulernen? Für ihn ist vielleicht der Beruf des Maschinenschlossers mit seinen zahlreichen Entfaltungsmöglichkeiten in unserem Verkehrsbetrieb genau das Richtige!

Eins sollten wir Eltern beherzigen: Überlassen wir die Berufswahl unserer Kinder nicht dem Zufall. Unterstützen wir sie in dieser schweren Frage beratend und aufklärend.

Die richtige Wahl bedeutet später nicht nur Zufriedenheit, sondern sie bietet dem Aufwärtsstrebenden die Möglichkeit, es „im Leben zu etwas zu bringen“.

TONBILDSCHAU IM DIENSTE DER UNFALLVERHÜTUNG



Bild 1: Regiebesprechung zu Beginn der Aufnahmen.



Bild 3: Schauspieler und Kameramann bei der Arbeit.



Bild 4: Oftmals mußten Aufnahmen aus schwierigen Situationen „geschossen“ werden.



Bild 2: Der Leiter der technischen Aufsicht der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, Dr.-Ing. Erenz, und der Leiter der Schulungsstätte für Arbeitsschutz, Dipl.-Ing. Schmücker, überzeugen sich, ob die Aufnahme richtig gewählt wurde.

Bei der Ermittlung von Unfallursachen wird immer wieder festgestellt, daß die Gefahren, die zu einem Unfall führten, nicht bekannt waren oder nicht erkannt wurden. Unkenntnis der möglichen Folgen oder Betriebsblindheit sind also häufige Unfallursachen. Diese Ursachen kann man nur beseitigen, indem man entsprechende Kenntnisse vermittelt und den Betriebsblinden die durch Gewöhnung in Vergessenheit geratenen Gefahren wieder vor Augen führt.

In dem Bemühen, ein gutes Hilfsmittel für eine ausreichende Unterweisung zu schaffen, wurde die Tonbildschau entwickelt. Stehende Bilder, die im Gegensatz zum Spielfilm nur das Wesentliche zeigen, vermitteln dem Zuschauer die Gefahrenpunkte, die zu beachten sind. Die Sprache, die praxisnah formuliert ist, informiert den Zuhörer und regt ihn in Verbindung mit dem gezeigten Bild zur Mitarbeit bei der Unfallverhütung an.

Die Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, die schon einige Tonbildschauen für die Unterrichtung verschiedener Berufsgruppen der Stahlindustrie anfertigen ließ, hat im September mit den Außenaufnahmen für eine Tonbildschau über Gefahren im Rangierdienst begonnen. Im Betriebsbereich des Gemeinschaftsbetriebes wurden viele Beispiele aus dem Rangierdienst, die die sicherheitstechnischen Belange betreffen, aufgenommen. Mitarbeiter des Rangierdienstes und Schauspieler zeigen in dieser Tonbildschau die wesentlichen Gefahren bei der Rangiertätigkeit auf.

Die Tonbildschau, die in sechs Sprachen hergestellt wird, soll zu Beginn des kommenden Jahres fertig sein. Wir hoffen, daß sie auch bei uns hilft, den Unwissenden die oftmals bitteren Erfahrungen zu ersparen und den Betriebsblinden die Augen für die Unfallgefahren öffnet.

H. Kiel



URLAUBSNACHLESE 1965:

Wie klein ist doch die Welt!

Durch Zufall trafen sich in Inzell (Obb.) im letzten Sommerurlaub vier Lokführer des Gemeinschaftsbetriebes. Unser Bild zeigt von links nach rechts die Lokführer Gebert, Schröder, Seifert und Scheibe.

Brücken über den Niederrhein

Rheinbrücke Emmerich-Kleve beseitigte jahrhundertealte trennende Wirkung des Rheinstromes am unteren Niederrhein

Die erste Brücke bauten die Römer

Brücken verbinden über trennende Ströme hinweg. Das wußten schon die Römer zu nutzen, die den Rhein als Schutzgraben in ihre strategische Planung einbezogen und Brücken über den Strom bauten, um von ihren festen linksrheinischen Stützpunkten aus schnell in das germanische „Ausland“ vorstoßen zu können. So baute Julius Cäsar schon im Jahre 55 v. Chr. bei Bonn die erste, auf Pfahljochen ruhende, durch Schrägpfähle abgestützte Brücke, die eine Breite von 11,80 m hatte, allerdings nur eine nutzbare Breite von etwa 7 m aufwies. Eine weitere Holzbrücke bauten die Römer zwischen Köln und Deutz um 310 n. Chr., die auf Steinpfeilern ruhte und die Aufgabe hatte, etwaigen Vorstößen der Franken rechtzeitig entgegenzutreten zu können. Sie wurde später zerstört. Die letzten Reste dieser Brücke ließ man im 10. Jahrhundert beseitigen, da sie eine Gefahr für die Schifffahrt darstellten. Eine dritte Brücke der Römer überspannte bei Wesel in der Nähe der Lippe-Mündung den Rhein; weitere Rheinbrücken wurden von den römischen Legionen — ebenfalls aus strategischen Gründen — vermutlich bei Neuß, Uerdingen, Homberg und Xanten errichtet.

Fährbetrieb im Mittelalter

In der Folgezeit gab es auf lange Sicht keine festen Brücken. Vielmehr stellten durch das ganze Mittelalter hindurch bis weit in das 19. Jahrhundert hinein Fähren die Verbindung zwischen den beiden Rheinufern her. Eine der bedeutendsten Rheinfähren war im Mittelalter die Köln-Deutzer Fähr.

1859 erste Rheinbrücke

Die erste feste Rheinbrücke entstand erst wieder im Jahre 1859, und zwar bei Köln, nachdem vorher — seit 1822 — eine Schiffsbrücke bestanden hatte, die schließlich den verkehrsmäßigen Anforderungen nicht mehr gewachsen war. Vor dem letzten Kriege gab es in Köln fünf Brücken; heute ist

bereits die achte in Bau, die 1966 fertiggestellt sein wird. Lediglich zwei von diesen Brücken sind noch Eisenbahnbrücken.

Im Raum Düsseldorf bestehen jetzt eine Eisenbahnbrücke und drei Straßenbrücken; eine weitere Straßenbrücke ist geplant.

Die Duisburger Brücken, im letzten Krieg sämtlich zerstört, wurden wieder aufgebaut: 1946 die Eisenbahnbrücke bei „Haus Knipp“, 1949 die Eisenbahnbrücke bei Hochfeld. Im Jahre 1950 entstanden die Straßenbrücken nach Rheinhaufen und nach Uerdingen, und 1954 wurde die Ruhrort-Homberger Brücke dem Verkehr übergeben. Insgesamt verbinden also im Duisburger Raum heute wieder wie vor dem Kriege fünf Brücken die beiden Rheinufer. In Planung sind die Projekte Neuenkamp-Essen und Hamborn-Rheinkamp. Am unteren Niederrhein gab es lange Zeit zwischen Ruhrort und Nijmegen in Holland auf dieser 103 km langen Strecke nur die aus dem Jahre 1874 stammende Eisenbahnbrücke bei Wesel. Erst 1917 kam eine Straßenbrücke hinzu. Beide Brücken sind im letzten Krieg gesprengt worden. Seit 1953 bestand lediglich wieder die wiederaufgebaute Straßenbrücke. Am 3. September 1965 konnte dann endlich als zweite Straßenbrücke am unteren Niederrhein die Rheinbrücke Emmerich — Kleve dem Verkehr übergeben werden.

Jahrzehnte hindurch war die Planung dieser Rheinbrücke diskutiert worden. 1939 schien die Verwirklichung des Projektes nahe, doch machte der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges alle Hoffnungen zunichte. Nach dem Kriege lebten die Bemühungen der interessierten Kreis- und Stadtverwaltungen und

der zuständigen Handelskammern wieder auf, die tatsächlich starken Beeinträchtigungen des Verkehrs auf der 70 km langen, brückenlosen Strecke des Rheins zwischen Wesel und Nijmegen zu beseitigen. Sie waren von Erfolg gekrönt. Der Grundstein wurde im Mai 1962 gelegt, und nach einer Bauzeit von 3¼ Jahren fließt nun der Verkehr über die neue Brücke.

Wie die Aufnahme zeigt, ist ein beachtliches Bauwerk entstanden. Mit einer Länge von 1228 m ist diese Brücke, die die beiden Städte Emmerich und Kleve einander näherbringt, der weitestgespannte Brückenbau dieser Art in Deutschland und der drittgrößte in Europa. Davon entfallen 887 m auf die Strombrücke und 341 m auf die Vorlandbrücke. Es handelt sich um eine erdverankerte Hängebrücke; sie hat in der Mittelöffnung eine Weite von 500 m und in den Seitenöffnungen eine Weite von je 151,5 m. Die Breite der Brücke beträgt 21,8 m. Jeder der beiden Pylone ist 63,5 m hoch über Fahrbahnoberkante. Die beiden 900 m langen Tragkabel bestehen aus je 61 Drahtseilen; jedes dieser Drahtseile hat einen Durchmesser von rd. 5 cm.

Mit der Fertigstellung der neuen Brücke ist ein wirklicher Notstand beseitigt. Diese leistungsfähige Verkehrsverbindung über den Rhein wird das Niederrheingebiet aus seiner bisherigen Isolierung herausführen und zur Strukturverbesserung des niederrheinischen Raumes beitragen. Besondere Nutznießer der Brücke werden die beiden nur 10 km voneinander entfernt liegenden Städte Emmerich und Kleve sein. Im Verein mit dem Ausbau der Bundesstraße 220 ist eine Schnellverbindung zwischen den beiden Städten geschaffen. Der zeitraubende Fährverkehr und die bisher notwendig gewordenen Umwege über die Brücken bei Wesel und Nijmegen gehören der Vergangenheit an. Und noch ein wichtiger Hinweis: Die verkehrsmäßige Aufschließung des Niederrheins geht weiter. Schon wurde — am 27. April 1965 — der Grundstein für die Rheinbrücke Rees — Kalkar gelegt.

Die neue Rheinbrücke Emmerich—Kleve.



Hans schenkte nur eine gläserne Glocke

Es heißt, daß sie eine sehr kluge Glocke sei, die von selbst läutet, wenn zwei Menschen unter dem Weihnachtsbaum sich liebhaben.

Sie hatte vielleicht ein ganz anderes Weihnachtsgeschenk erwartet, als sie das kleine Päckchen öffnete, das ihr Hans in diesem Jahr herübergeschickt hatte. Unter den Seidenpapierhüllen kam eine kleine gläserne Glocke zum Vorschein, ein hauchzartes Gebilde, die gläserne Kuppel mit dem zierlichen Klöppel. Ein zerbrechliches, zartes Spielzeug, wie es Kinder an den ausgeputzten Christbaum zu hängen lieben.

Renate nahm das Geschenk vorsichtig in die Hand, drehte es hin und her und betrachtete es nachdenklich von allen Seiten. „Schau, Mutter, was Hans mir geschenkt hat!“ sagte sie schließlich. Die Mutter trat herzu und beugte sich über das gläserne Spielzeug. „Hans ist manchmal etwas merkwürdig“, sagte sie dann, „er hat immer seine eigenen Gedanken. Aber er hat sich bestimmt etwas dabei gedacht.“ Sie sah Hans nicht ungern. „Ein guter Junge und recht tüchtig“, pflegte sie zu sagen. „Ein wenig phantastisch vielleicht, aber das gibt sich, wenn ihr erst verheiratet seid.“ Jedesmal, wenn sie das sagte, wurde Renate sehr rot, warf den Kopf trotzig in den Nacken und antwortete recht hochmütig: „Wenn ich ihn überhaupt will!“ Aber darauf hatte die Mutter stets nur ein Lächeln. Sie machte sich so ihre eigenen Gedanken, hatte so ihre eigenen Erfahrungen mit jungen Menschen.

Am nächsten Tag kam Hans zu Besuch. Sie hatten zusammen Kaffee getrunken und saßen plaudernd und scherzend beieinander. Schulerlebnisse wurden aufgewärmt, das letzte Theaterstück besprochen, Pläne für Silvester geschmiedet. Nur das Weihnachtsgeschenk, die gläserne Glocke, wurde nicht berührt. Nach einiger Zeit fügte es sich, daß sich Renate plötzlich mit Hans allein fand. Er trat an den Gabentisch und griff behutsam nach seinem Geschenk. „Du hast dich sicherlich ein wenig gewundert über die Glocke?“ begann er. „Sie ist schon sehr alt. Sie stammt noch von meinem Großvater, der Glasbläser war. Er hat sie selbst geblasen und ...“ Er wurde ein wenig verlegen und betrachtete angelegentlich seine Hände. „... er schenkte sie meiner Großmutter bei der Verlobung“, sagte er dann leichthin, „dann erbte sie mein Vater, und machte es genauso. Es heißt, daß eine geheimnisvolle Kraft in der Glocke verborgen sei. Aber du glaubst

natürlich nicht derartigen altertümlichen Dingen, von denen man heute so viel spricht, die man bewundert, aber nicht wahrhaben möchte. Ich weiß, vieles von ehemals paßt heute nicht mehr in unsere Welt, wenn es früher auch Bedeutung hatte und manchen glücklich machen konnte!“

„Warum nicht?“ fiel sie ihm eifrig ins Wort, „man hat schon so viel gehört.“ — Und nach einer Weile: „Was hat es denn auf sich mit dieser geheimnisvollen Kraft?“

Er lächelte. „Es heißt, daß diese Glocke eine sehr kluge Glocke sei. Sie wisse zum Beispiel ganz genau, ob sich zwei Menschen wirklich von Herzen gut sind. Dann fängt sie nämlich ganz von selbst an zu läuten.“

„Wirklich?“ sagte Renate. Sie hatte ganz große Augen bekommen.

„Ja“, sagte Hans ernsthaft. Dann hingte er das gläserne Kunstwerk an einen Zweig des Tannenbaums. Umständlich und irgendwie feierlich tat er es. Während sie ihm noch zuschaute, legte er plötzlich seinen Arm um ihre Schultern und fragte leise: „Hast du mich lieb, Renate?“ Und noch ehe sie „Ja“ flüstern konnte, klang ein silberhelles Läuten durch den Raum, ein gläserner, zerbrechlicher Klang, und noch lange, nachdem er sie aus seinen Armen freigab, vermeinten sie, das zarte, schwingende Klingen zu vernehmen. Glücklicherweise schauten sie sich an. „Wenn ich ihn will!“ hatte Renate unlängst noch zur Mutter gesagt. Jetzt lächelte sie.

An diesem Abend verlobten sie sich. Unter dem Tannenbaum, genau wie der Vater und der Großvater. Und an dem äußersten Zweig hing das gläserne Glöckchen. Nie, dachte Hans, als er strahlend vor Glück neben ihr saß und ihr von seinen Plänen und seiner Liebe sprach, nie werde ich verraten, daß ich ganz genau bemerkt habe, wie sie heimlich mit der Hand an die Glocke stieß. Nie, schwor sich Renate und schenkte ihm ihr bezauberndstes Lächeln, nie darf er erfahren, daß ich dem Schicksal ein wenig nachgeholfen habe. Aber es ist nicht auszudenken, was geschehen wäre, wenn die geheimnisvolle Kraft diesmal nicht gewirkt hätte! Ich liebe ihn doch, rechtfertigte sie sich weiter.

Weihnachten

O heil'ge Nacht, Nacht voller Frieden,
voll Liebe und voll Zuversicht,
bring' allen Sterblichen hinieden
heut Trost und Ruh' mit deinem Licht.

Laß alle Herzen höher schlagen,
gib Freude jedem Menschenkind;
auf daß verstummen alle Klagen
und sie mit Frohen fröhlich sind.

Wenn dann die Weihnachtsglocken tönen
durch's ganze Land mit Macht,
sollt' alle Menschheit sich versöhnen:
so will's die Weißenacht!

Willi Fethke

Aber ich bin sicher, dachte sie weiter — und in diesem Punkte waren beider Gedanken erstaunlich ähnlich —, ich bin sicher, daß die Großmutter es seinerzeit auch nicht anders gemacht hat.

Günther Schulze-Wegener

Blüten für den Weihnachtstisch

schenken uns die Forsythien, die rosa Ruten des Mandelbäumchens, das Schneeweiß der Süßkirsche und das kräftige Rosa der wilden Johannisbeere sowie das leuchtende Rot der japanischen Quitte, vermischt mit den zarten Blättchen von Weiden und Birken. Damit sie nicht schrumpfen und die Blüte kümmert, müssen sie in warmen Räumen öfter übersprüht werden. Noch besser treibt man sie in einem halbwarmen Zimmer vor, jedoch nicht in einem dunklen Raum, sonst gibt es blasse Blüten. Vor dem Schneiden sollten die Zweige nach Möglichkeit einen kleinen Frost bekommen haben.

A.W.

**Du kannst mit Deinen
Freunden in der Zone
telefonieren!
Hast Du es schon ver-
sucht?**





Abb. 1: Aufgleisen einer Lok mit dem „Lukas-Gerät“. In der Mitte unter der Pufferbohle ein öhydraulischer Heber auf Rollwagen. Der Rollwagen läßt sich auf der über den Schienen liegenden Gleisbrücke seitlich verfahren. Rechts davon das Pumpen-Aggregat zur Erzeugung des erforderlichen Öldruckes. Ganz rechts der Steuertisch zur zentralen Bedienung der Geräte.

Die Entwicklung der Aufgleismethoden beim Gemeinschaftsbetrieb in den letzten Jahren

II.

Abb. 2: Frühere Einrichtung des Gerätewagens. Links Druckstempel, rechts Lechlerheber, davor Holz zum Unterlegen der Heber und zum Auslegen der Gleise.

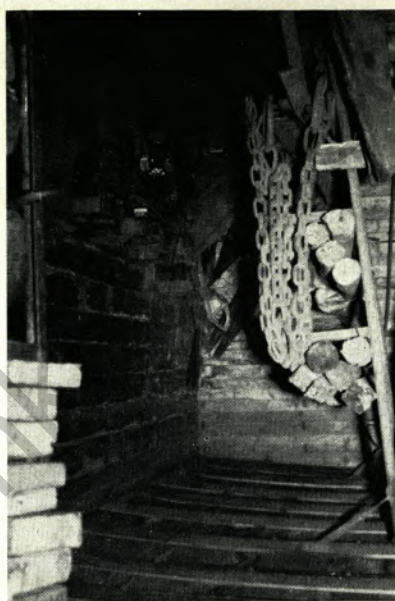
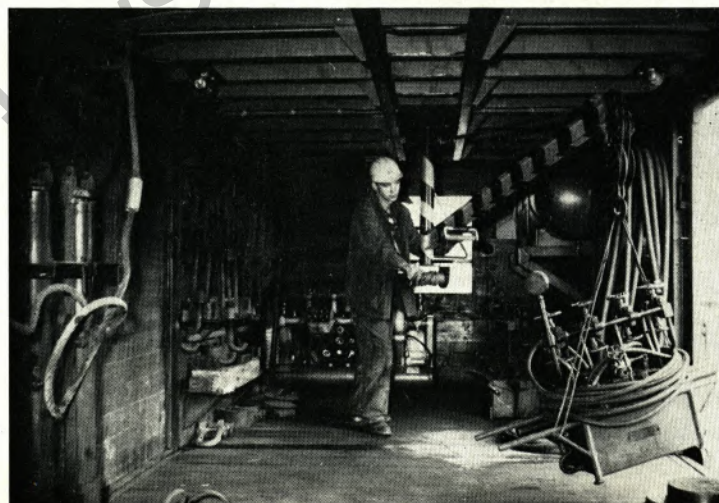


Abb. 3: Der Maschinenwagen des Gerätewagenzuges nach dem Umbau. Vorn links zwei Pratzeneheber, vorn rechts ein Teleskopheber, dahinter die Umsetzpumpe am fahrbaren Schwenkkran hängend. Hinten links das Druckluft-Aggregat, hinten rechts oben der Druckluftbehälter, darunter die Lichtmaschine.



Viele Jahre wurde das Deutschland-Gerät ohne wesentliche Änderungen gebaut, bis vor etwa 8 Jahren die Fa. Friesseke und Hoepfner aus Erlangen — in Werkstattkreisen durch ihre „Lukas-Heber“ allgemein bekannt — mit einer wesentlichen Neuerung auf dem Markt erschien. Als Druckmittel wird nicht mehr Druckwasser, sondern Drucköl verwendet, und die Geräte sind alle aus Leichtmetall anstatt aus Stahl hergestellt. Am Prinzip des Aufgleisens wurde ebenso wie seinerzeit beim Übergang von den handbedienten Zahnstangenwinden auf die hydraulischen Heber wieder nichts geändert, da dazu auch keine Veranlassung vorlag. Trotzdem bergen die vorgenannten beiden Änderungen eine Menge Vorteile in sich. Das Öl wird in einem mit Vergasermotor angetriebenen kleinen transportablen Pumpenaggregat — dadurch unabhängig von anderen Energiequellen — auf 450 atü Druck gebracht. Das Öl ist selbstschmierend, d. h. in den Hebern können sich keine Rostansätze bilden, und es gibt keine Störungen bei Kälte. Die Geräte in Leichtbauweise wiegen im Mittel nur noch die Hälfte der Stahlgeräte. Das ist ein wesentlicher Vorteil für den Transport und beim Ansetzen. Ähnlich wie bei der Umsetzpumpe des Deutschland-Gerätes laufen alle Leitungen über einen Steuertisch, der leicht bedienbar ist und übersichtlich aufgestellt werden kann.

Warum diese nicht unwesentliche Verbesserung so lange auf sich hat warten lassen, läßt sich vermutlich folgendermaßen begründen: Das Deutschland-Gerät ist bereits eine sehr gelungene Konstruktion, deren Betriebsweise nicht ohne weiteres verbessert werden kann. Der Bedarf an Aufgleisgeräten ist, gemessen am Bedarf anderer Maschinen und Anlagen, für die Industrie und Wirtschaft so gering, daß bisher keine Konkurrenz erwuchs. Erst die Entwicklung kräftiger öhydraulischer Heber für einen großen Bereich der Industrie dürfte diesen Weg in Verbindung mit dem Bedürfnis der Produktionserweiterung aufgezeigt haben. Hinzu traten noch Kriegserfahrungen mit großen öhydraulischen Geräten für ähnliche Zwecke bei Pionier-Einheiten. Hierfür wiederum war durch den Ausgang des Krieges plötzlich jede Absatzmöglichkeit verschlossen. Kurze Zeit nach dem Erscheinen des öhydraulischen Aufgleisgerätes der Fa. Friesseke und Hoepfner bot auch die Maschinenfabrik Deutschland ihr Gerät mit Drucköl anstatt Druckwasser und in Leichtmetall auf dem Markt an, so daß es nunmehr zwei konkurrenzfähige Fabrikate unter den Namen „Deutschland“- und „Lukas“-Aufgleisgerät gibt. Es würde zu weit führen, hier auf die vorhandenen, feineren Unterschiede beider Geräte näher einzugehen. Außerdem entsprach die Umstellung von Wasser auf Öl als Druckmittel auch genau dem allgemeinen und schließlich verhältnismäßig plötzlich eintretenden Aussterben der Dampflok; denn weder die Diesellok noch die Elok führen Wasservorräte für diese Zwecke bei sich.

EH beschaffte sich ein neues Lukas-Aufgleisgerät bereits kurz nach dem Erscheinen im Jahre 1959 für den Gerätewagen des Abschnittes Süd. Aufbau und Arbeitsweise dieses Gerätes sind aus der Abbildung 1 zu ersehen.

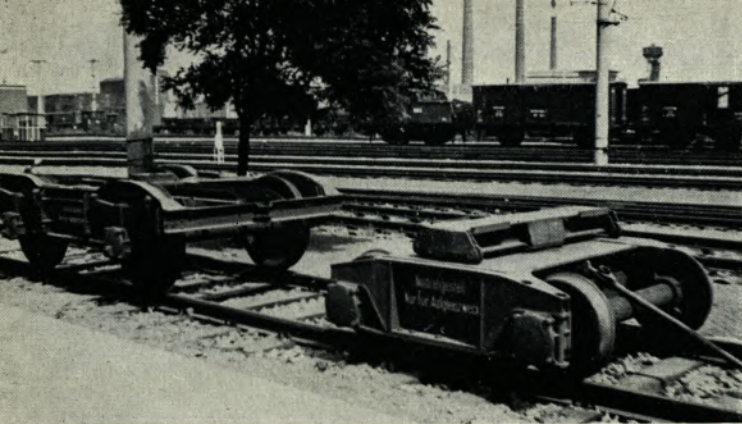


Abb. 4: 2 Notdrehgestelle zum Aufbocken von Fahrzeugen, deren Laufwerk zerstört ist. Vorn rechts niedrigeres, schweres Notdrehgestell mit Drehschemel, hinten links höheres, leichtes Notdrehgestell mit Drehpfanne.

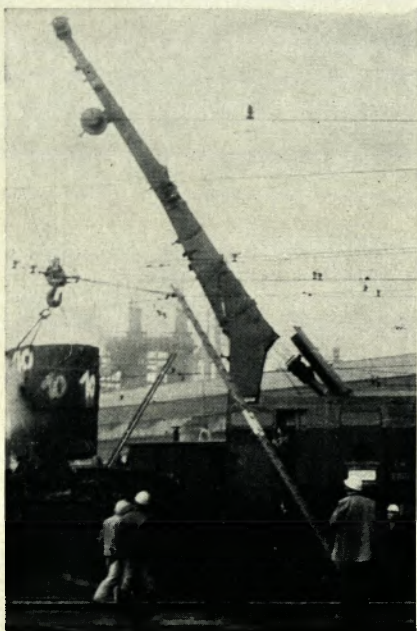


Abb. 6: Ausheben des Plannentopfes eines Plannenwagens durch den 24-t-Kran von EH nach einem Plannen-Durchbruch.

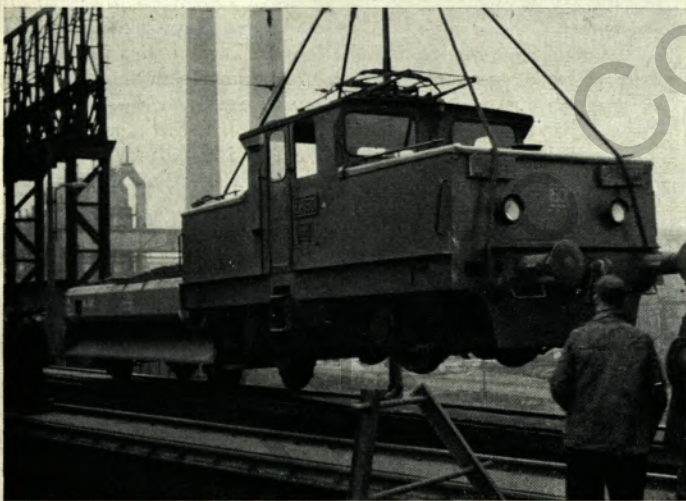


Abb. 7: Aufgleisen einer zweiachsigen Lok nach einer Entgleisung mittels Kran der Deutschen Bundesbahn, weil auf der Hochbahn keine Aufgleisgeräte angesetzt werden konnten.



Abb. 8: Einer der 90-t-Krane der Deutschen Bundesbahn beim Aufheben eines abgestürzten Plannenwagens.



Abb. 5: Entfernung der Trümmer aus einer schweren Flankenfahrt mit dem 24-t-Kran von EH.

Durch die Ausrüstung der Gerätewagen im Abschnitt Nord mit dem alten Deutschland-Gerät und im Abschnitt Süd mit dem neuen Lukas-Gerät veränderte sich natürlich auch das innere Gesicht dieser Wagen (siehe Abbildungen 2 und 3).

Neben den Aufgleisschuhen und diesen beiden Aufgleisgeräten wurden noch einige andere Entwicklungen eingeleitet, die auch nicht unwesentlich zur Verbesserung der Aufgleismethoden bei EH beitrugen und deshalb noch erwähnt werden sollen.

Um Fahrzeuge, deren Laufwerk durch die Entgleisung schwer beschädigt wurde, trotzdem abtransportieren zu können, stehen zum Aufbocken dieser Fahrzeuge für jeden Gerätewagen noch ein leichtes und ein schweres Notdrehgestell nach Abbildung 4 jederzeit zur Verfügung.

Eine weitere große Verbesserung brachte im Jahre 1959 schließlich auch der Ersatz des alten 10-t-Handkranes und der beiden 6-t-Dampfkranes durch einen modernen Dieseldieselkran mit max. 24 t Tragkraft. Um diesen Kran zur Erhöhung seiner Wirtschaftlichkeit möglichst vielseitig einsetzen zu können, sei erwähnt, daß er — neben seiner maximalen Leistung von 24 t bei 4,5 m Ausladung — bei 14 m Ausladung immer noch 4,5 t trägt. Dem elektrischen Lokbetrieb wurde dabei dadurch Rechnung getragen, daß dieser Kran notfalls auch unter der Oberleitung ohne Entfernen derselben arbeiten kann.

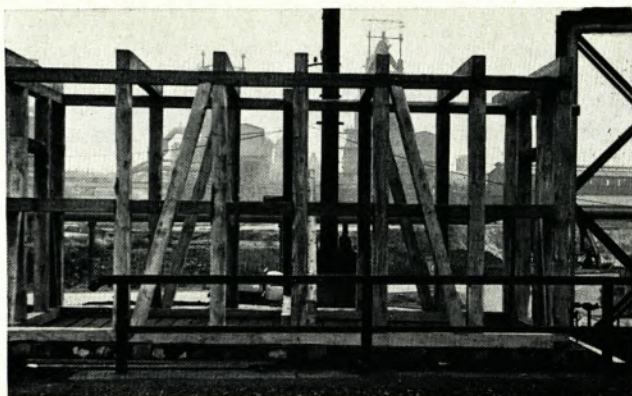
Der Leser wird sich bei der Erwähnung dieses Krans zweifellos fragen, warum man nicht überhaupt nur mit Kranen aufgleist, anstatt mit den schon äußerlich umständlicher erscheinenden vorbeschriebenen Aufgleisgeräten. Es wird deshalb für notwendig gehalten, noch kurz auf diese Frage einzugehen.

Um es vorwegzunehmen, das Aufgleisen mit Kranen ist den Aufgleisgeräten zweifellos dann überlegen, wenn es sich neben dem Aufgleisen auch noch um das Entwirren von Trümmerhaufen handelt (Abbildung 5), oder wenn Teile angehoben werden müssen, die mit Aufgleisgeräten nicht gefaßt werden können (Abbildung 6), oder weil man wegen örtlicher Schwierigkeiten die Aufgleisgeräte nicht ansetzen kann (Abbildung 7) und schließlich dann, wenn besondere Eile geboten ist. Sonst bleibt das Aufgleisgerät vorherrschend. Ein wesentlicher Grund hierfür liegt schon darin, daß man wegen der großen Spanne der erforderlichen Tragfähigkeiten nicht mit einem einzigen Kran auskäme und die Anschaffungskosten bereits eines Krans das Mehrfache eines Aufgleisgerätes betragen. Zu den rein wirtschaftlichen Überlegungen kommen einige praktische Probleme hinzu, z. B. die Schwierigkeit, mit dem Kran auf dem Gleiswege überhaupt nahe genug an die Unfallstelle heranzukommen oder genügend große und feste Grundfläche zu haben, um den Kran sicher abstützen zu können. Dabei wachsen diese Probleme mit zunehmender Tragfähigkeit, und es werden entsprechend längere Vorbereitungszeiten erforderlich. Für Bahnen mit elektrischem Zugbetrieb und Fahrstromzuführung durch Oberleitung treten beim Einsatz von Kranen außerdem noch besondere Schwierigkeiten durch die Fahrleitungen auf.

Aus vielen praktischen Beispielen seit 1959 bis heute ist erwiesen, daß EH mit der Beschaffung nur eines Dieseldiesels mit max. 24 t Tragfähigkeit als Ergänzung zu den vorhandenen Aufgleisgeräten den richtigen Weg gegangen ist. Für Ausnahmefälle steht uns die Deutsche Bundesbahn zur Verfügung, die neben mehreren Kranen bis 25 t Tragfähigkeit auch 4 Stück 57-t-, 2 Stück 75-t- und 3 Stück 90-t-Krane besitzt und verleiht (siehe Abbildungen 7 und 8), sofern sie von ihr selbst nicht gleichzeitig benötigt werden.

W. Schentke

Übergangsregelung für das Stellwerk Alsumer Straße-Nord



Das Gerüst mit Blick auf die Hochofengruppe der ATH.

Im Zuge des Neubaus einer Hochofengruppe — Ofen 10, 11 und 12 — muß die Gleisanlage im Bereich des Stellwerks Alsumer Straße-Nord geändert werden. Die Gleisneuerlegung erfordert den Abriß des alten Stellwerks Alsternord. Da aber die Rangiereinheiten bis zur endgültigen Gleisneuerlegung und bis zum Bau eines neuen Stellwerks gefahrlos über die Weichen und Gleise fahren müssen, ist es in sicherungstechnischer Hinsicht vorübergehend notwendig, ein provisorisches Stellwerk zu errichten. Zu diesem Zweck wurde von unserer Signalmeisterei ein Stellwerkswagen installiert und etwa 3 m über S. O. aufgestellt, was umfangreiche Vorarbeiten erforderlich machte. Es mußte zunächst einmal ein standfestes Gerüst als Unterbau gebaut werden. Dann waren all jene Teile von dem Stellwerkswagen zu lösen, die entweder beim Aufsetzen auf das Gerüst im Wege waren oder die zunächst nicht mehr gebraucht werden, wie z. B. die Achsen und die Räder. Die hier veröffentlichten Bilder sollen den Ablauf der Arbeiten veranschaulichen.

K. H. Krummel

Rechts, von oben nach unten:

Stellwerk Alsternord, Ostseite.

Der Wagen wird angehoben.

Es ist geschafft! Nun sind nur noch Feinarbeiten, wie z. B. das Verkleiden des Gerüsts, durchzuführen.

Hier schwebt er etwa 3 m über dem Boden.



Sportliche Orientierungsfahrt des Eisenbahnbetriebes Nord

An einem der letzten schönen Herbstsonntage fanden sich viele Arbeitskameraden des Eisenbahnbetriebes Nord zusammen, um mit 15 Personenkraftwagen eine Orientierungsfahrt durch die farbenprächige Niederrheinlandschaft zu starten. Die Wagen folgten einander in Abständen von jeweils einer Minute. Es war die Aufgabe gestellt, die in verschlüsselter Form angegebenen Kontrollpunkte ausfindig zu machen und anzufahren. Außerdem mußten in einem Bordbuch einige Merkmale der Fahrstrecke eingetragen werden. Die Erfüllung dieser Aufgabe wurde nach einem Punktsystem bewertet und dadurch der Sieger ermittelt.

Bei herrlichem Wetter führte die Fahrt am linken Niederrhein über Moers, Geldern nach Xanten, von dort zur rechten Niederrheinseite nach Rees und Wesel und dann zu dem wieder auf der linken Rheinseite liegenden Endpunkt Baerl.

Die höchste Punktzahl dieser Fahrt erreichte der Wagen des Weichenwärters Richter mit dem Rangierer Rohlmann als Beifahrer. Dem Sieger wurde der Wanderpreis des Eisenbahnbetriebes Nord, eine auf einem Sockel befestigte Miniaturlok, überreicht.

Nach dem gemeinsamen Mittagessen saß man noch bis zum Abend in gemütlicher Runde beisammen, wobei auch die Freunde des Kegelsportes auf ihre Kosten kamen.

H. Scholz



Bild 1: Die Teilnehmer der Fahrt vor dem Start.



Bild 2: Aufenthalt am Kontrollpunkt Wetten.



Bild 3: Die Siegermannschaft mit dem Wanderpreis.

Bild 4: Gemeinsames Mittagessen in gemütlicher Runde.



Prokurist Möllmann feiert 25jähriges Dienstjubiläum

Am 1. Januar 1966 feiert Herr Dietrich Möllmann, Prokurist und Leiter unseres Rechnungswesens, sein 25jähriges Dienstjubiläum. Am 1. Januar 1941 trat Herr Möllmann als Konzern-Revisor bei den damaligen Vereinigten Stahlwerken in Düsseldorf ein. Der heute Einundsechzigjährige entstammt einer alten Meidericher Familie. Nach Besuch des Realgymnasiums erhielt Herr Möllmann in jungen Jahren eine Ausbildung bei der Deutschen Bank, der eine mehrjährige Tätigkeit als Bankbeamter, als Angestellter einer Schiffahrtsgesellschaft und als Revisor bei Krupp folgte. Seine Tätigkeit bei den Vereinigten Stahlwerken wurde durch den Kriegsdienst und die anschließende russische Gefangenschaft unterbrochen. Anfang 1946 kam der Jubilar zum Hamborner Bergbau und kurze Zeit später, am 1. Oktober 1946, als Bürovorsteher zum Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen. Am 1. Oktober 1949 wurde Herr Möllmann zum Leiter des Rechnungswesens ernannt und erhielt gleichzeitig Handlungsvollmacht. Die Verleihung der Prokura erfolgte im Februar 1954. Seine reichen Erfahrungen und Kenntnisse, die Herr Prokurist Möllmann während der beruflichen Tätigkeit und durch den Besuch von Schulen, Seminaren und Kursen sammeln konnte, sind bei Vorgesetzten und Mitarbeitern gleichermaßen geschätzt. Wir wünschen ihm für seine weitere Tätigkeit alles Gute!

Herbstfest des Eisenbahner-Vereins

Am Sonntag, dem 17. Oktober 1965, veranstaltete der Eisenbahner-Verein im Vereinslokal „Kolpinghaus“ das diesjährige Herbstfest.

Quizspiele, Tombola und Tanz sorgten für die nötige Stimmung.

Nachdem der erste Vorsitzende August Schneider die Gäste begrüßt hatte, spielten „Die sechs Meiners“ zum Tanz auf. Danach unterhielt Jupp Winnen mit echtem rheinischem Humor die Anwesenden, die ihm mit herzhaftem Lachen dankten. Es gelang ihm vortrefflich, den Gästen eine starke Prise köstlichen Frohsinns zu vermitteln. Die Gewinner der Quizspiele erhielten schöne Preise, doch die Tombola übertraf alle Erwartungen. Sie wartete mit zwei großen Hauptgewinnen auf, einer Herrenarmbanduhr und einer Damenarmbanduhr. Selbst ein Preistanzen fand statt, für die ältere Generation im Walzertakt und für die jüngere im Twistrhythmus. Die redlichen Bemühungen, als bestes Paar abzuschließen, lösten bei den Zuschauern Begeisterung aus. Alles in allem, das Herbstfest war ein Erfolg und die anwesenden Gäste waren sehr zufrieden. Auch der Kapelle ist ein großes Lob auszusprechen, sie spielte unermüdlich und brachte so manch eingerostetes Tanzbein wieder in Schwung. Und weil es allen gut gefiel, blieb man bis spät in die Nacht hinein zusammen.

H. Mellinghoff

Winterzauber mit Christrosen

Ansprüche und Pflege des schönsten Winterblüher

Wenn im Dezember der erste Schnee alle Pflanzen im Garten weich umhüllt, wenn sich die Menschen auf die Weihnachtszeit vorbereiten, erblühen die ersten Christrosen strahlend weiß wie der frischgefallene Schnee und wunderbar wie er. Selten nur umfängt den Gartenfreund der Zauber einer Blüte so wie die Christrose. Jeder möchte teilhaben an diesem Erlebnis und pflanzt Christrosen.

Wie aber pflanzt man richtig Christrosen? Da man der Pflanze alles Gute antun möchte, könnte man beispielsweise auf den Gedanken verfallen, sie an einen recht warmen, sonnigen Platz zu setzen, vielleicht zu Füßen des Jasmins, zu Krokussen und Veilchen. Dies wäre aber grundverkehrt. Christrosen entstammen lichten, hohen Laubwäldern, wo sie in frischem Humusboden viele Jahrzehnte ausharren, ja mit jedem Jahr größer, üppiger und schöner

werden. Der richtige Standort und der richtige Boden sind dann auch die wichtigsten Voraussetzungen, daß die Pflanze im Garten heimisch wird. Eine gewisse Eingewöhnungszeit muß man ihr in jedem Falle zugestehen. Manchmal dauert es mehrere Jahre, bis die Christrose ihre volle Schönheit entfaltet.

Gute Nachbarschaft hält die Christrose mit Gräsern, Farnen, Leberblümchen, Akelei und Primeln. Man hat nur darauf zu achten, daß diese Gewächse ihr nicht zu nahe kommen und sie im Wachstum behindern. Ganz außerordentlich wichtig ist der frische, humose und zugleich etwas schwere, nährhafte Boden. Ferner sollte man das abgefallene Laub der Gehölze liegenlassen, da die Christrose dieses als Schutz gegen Kahlfröste dringend braucht. Das entspricht auch den natürlichen Standortverhältnissen. Man pflanzt von August



bis zum Beginn des Frostes. Alte Pflanzen teilt man kurz vor dem Austrieb oder nach der Laubentwicklung. Dabei darf man nicht vergessen, die Wurzeln bis auf Handbreite einzukürzen. Im übrigen läßt man die Christrose möglichst in Ruhe. Muß eine Pflanze unbedingt den Standort wechseln, so nimmt man sie mit möglichst großem Wurzelballen auf und setzt sie sofort an den neuen Platz. big

„Friede den Menschen auf Erden“ — ist das wirklich so schwer?

Eine Weihnachtsgeschichte, die sich in unseren Tagen zugetragen hat

Förster Ruprecht hatte ein schweres Erbe angetreten. Er wußte das zu genau, und trotzdem hatte er diesen Posten angenommen. Fast schon vier Wochen wohnte er mit seiner Familie in der Försterei, die tief in den bayrischen Bergen lag. Selten begegnete ihm bei seinen täglichen Rundgängen jemand, und kam zufällig ein Bergbauer oder Holzarbeiter des Weges, gingen sie großlos und mit finsterem Gesicht an ihm vorbei. Wenn er sich bei seinem Forstgehilfen darüber beklagte, hatte dieser nur ein Achselzucken zur Antwort und höchstens einmal die Bemerkung: „Was erwarten Sie denn von den Leuten? Vielleicht sind Sie nicht besser als Ihr Vorgänger!“

„Und warum bist Du dann bei mir geblieben?“ wollte der Förster wissen. „Nu ja“, stotterte der Maxl, „ich hab mir gedacht, versuchen kannst's halt mal.“ „So, so“, schmunzelte Herr Ruprecht.

Wie stelle ich es nur an, überlegte der Förster, um das Vertrauen dieser Leute zu gewinnen! Wenn er des Sonntags ins Wirtshaus ging, war der Wirt der einzige, der mit ihm sprach, und das nur, um ihn zu fragen: „Was wünschen der Herr Förster?“ Er spürte dann alle Augen feindselig auf sich gerichtet und hatte recht bald die Lust verloren, auf diesem Wege Kontakt zu knüpfen. In Gedanken versunken stapfte er weiter durch den Schnee. „Nie darf dir das passieren, was deinem Vorgänger passiert ist“, nahm er sich vor, und dabei fiel ihm wieder diese verhängnisvolle Geschichte ein:

Gustl, sein Vorgänger, war ein aus-

gezeichneter Waidmann. Sein Revier kannte er bis in den dunkelsten Winkel. Keiner konnte ihm etwas vormachen über seinen Wildbestand, über die Vielzahl von Bäumen und Sträuchern in seinem Wald. Nur einen Fehler hatte er: Er war hart. Seine Augen blickten kalt, auch wenn er nur den kleinsten Fehler zu rügen hatte. Die Leute mochten ihn deshalb nicht sehr, und als Gustl erst gemerkt hatte, daß jemand in seinem Revier gewildert hatte, kannte sein Zorn keine Grenzen, und er gönnte sich nicht eher Ruhe, als bis er den Übeltäter erwischt hatte.

Und dann war es bald soweit. Als er eines Nachts auf der Lauer lag, hörte er einen Schuß. Es durchfuhr ihn eiskalt, und zum äußersten bereit schlich er zu der Schneise, durch die man fast ungelesen mit dem Schlitten ins Dorf hinunterfahren konnte. Da standen sie: drei dunkle Punkte im weißen Schnee. „Halt, stehenbleiben“, rief er hinüber. Doch der Schlitten sauste zu Tal.

Dann sah er eine dunkle Gestalt auf sich zukommen. Der Förster erkannte den Mann nicht gleich, weil dieser sein Gesicht geschwärzt hatte. Doch dann sah er, daß es der Hiesl war, der mit seiner Familie außerhalb des Dorfes am Steinbruch wohnte. Hiesl war ein fleißiger Waldarbeiter und hatte nur wegen einer Wette diesen nächtlichen Streifzug mitgemacht. In seiner unbändigen Wut sperrte Gustl ihn zunächst in den Hundezwinger, um ihn am nächsten Tag den Gendarmen auszuliefern. Und weil Hiesl seine Freunde, die passionierte Wilderer waren, nicht verraten wollte, endete nicht nur der

nächtliche Streifzug, sondern auch sein Leben im Gefängnis, denn aus seelischem Kummer hatte er sich dort erhängt. Die Bergbauern von nah und fern aber schworen an seinem Grabe dem Förster Rache und Feindschaft. Der aber hatte heimlich diese Gegend verlassen, weil er um sein Leben fürchten mußte.

Und jetzt bin ich an seiner Stelle, dachte Förster Ruprecht, und die ewige Feindschaft scheint sich auf mich übertragen zu haben.

Der Schnee knirschte unter den Schritten des Waidmanns.

Heute war Heiliger Abend. „Friede den Menschen auf Erden“, sagte er laut vor sich hin, „alle Welt predigt das heute — und wie schwer ist es doch, danach zu handeln!“

Doch dann gab er sich einen Ruck; du darfst nicht mutlos werden, alter Junge, heute ist Christnacht, und die Kinder dürfen von deinen Sorgen nichts merken. Er wollte noch eine letzte Runde gehen und dann mit seiner Familie Weihnachten feiern.

Es war inzwischen dämmerig geworden. Das heftige Schneetreiben vom Nachmittag war in ein leises Flockenwirbeln übergewechselt. Plötzlich blieb sein Hund stehen und spitzte die Ohren. Auch der Förster hatte ein Schlürfen und Rascheln gehört.

Er blickte durch das Fernglas und sah, wie sich die tief herabhängenden Zweige einer Fichte bewegten. „Wilddiebe“ war sein einziger Gedanke, und er schloß für eine Sekunde die Augen, als wenn er alles Unbehagliche von sich abschütteln wollte.

Da, jetzt bewegten sich die Zweige

wieder, und der Schnee, der auf ihnen lag, rieselte zu Boden. Das können nur Wilddiebe sein, die ihre Beute da verstecken, dachte der Förster und er schlich immer näher an den Baum heran. Doch nichts rührte sich mehr. Der Waidmann stand und lauschte. War das nicht wie das Schluchzen eines Kindes, was er da gehört hatte? Jetzt wieder!

Das muß etwas anderes sein, sagte sich Herr Ruprecht, denn was sollten Kinder zu dieser Stunde hier draußen tun? Und als die Zweige wieder bewegt wurden, sprang er mit einem Satz hinzu, schob das Geäst auseinander und — vor ihm hockten zwei Kinder auf dem Erdboden, eng aneinander geschmiegt.

Überrascht, aber auch gleichzeitig erleichtert, holte er die zitternden Kinder aus dem Versteck.

„Wir haben uns im Schneetreiben verlaufen“, erzählte das Mädchen mit weinerlicher Stimme, „und weil es schon dunkel wurde, wollten wir heute Nacht unter dem Baum schlafen und morgen früh nach Hause gehen.“

„Und wo ist Euer Zuhause?“ forschte der Mann weiter.

„Am Steinbruch wohnen wir“, antwortete ihm der Junge.

„Am Steinbruch?“ Der Förster zögerte. „Da steht doch nur ein Haus, und darin wohnt Ihr?“

„Ja“, sagte das Mädchen, „wir wohnen dort alleine mit der Mutter. Unser Vater ist tot. Und wer bist Du?“

„Ich bin der neue Förster, und der Steinbruch ist gar nicht so sehr weit von hier. Aber nun gehen wir erst einmal in die Försterei und trinken in der warmen Stube eine Tasse Schokolade. Dann bringe ich Euch nach Hause.“ Doch er hatte den Satz noch nicht ganz beendet, da faßte das Mädchen den Buben bei der Hand und lief mit ihm davon. „Nur weg von dem Förster“, hatte es dabei zu dem Jungen gesagt. Aber Herr Ruprecht hatte die Kinder bald eingeholt. „Ihr braucht doch keine Angst vor mir zu haben“, sagte er mit seiner tiefen, warmen Stimme, faßte die Kleinen bei der Hand und ging mit ihnen zum Försterhaus.

Die Kinder kennen die Geschichte, durchfuhr es den Waidmann, der schon bei dem Wort „Steinbruch“ gewußt hatte, wer die beiden waren: die Kinder des Hiesl.

Als sie alle in der Stube saßen und die Kinder etwas zutraulicher geworden waren, war es dem Förster Ruprecht klar, daß diese Stunde seine Schicksalsstunde werden würde.

Die Frau des Försters hatte schnell aus den Worten der Kinder gehört, daß sie sehr arm waren, und sie packte Äpfel und Nüsse, Kastanien und Gebäck, ein

Wir schmücken den Weihnachts- baum



Bald steht er wieder in strahlendem Glanz in unserer Wohnung, der Weihnachtsbaum. Ohne ihn ist gar kein richtiges Weihnachtsfest möglich. Deshalb verwenden wir auch viel Mühe und Liebe darauf, den Baum zu schmücken.

Doch nicht nur schmücken wollen wir den Baum mit Liebe und Sorgfalt, auch den Schmuck kann man selbst anfertigen. Wie gemütlich ist es, sich an langen Winterabenden mit der Familie zusammenzusetzen und Christbaumschmuck anzufertigen. Und was kann man nicht alles machen! Da haben wir zum Beispiel die Strohsterne. Jede Art von Getreidestroh läßt sich dazu verwenden, es müssen nur schöne und unbeschädigte Halme sein.

Das Stroh wird eine Nacht in kaltem Wasser geweicht. Am nächsten Tag schlitzten wir die Halme mit einem spitzen und scharfen Messer auf, und zwar teils auf einer und zum Teil auf beiden Seiten. So bekommen wir verschieden breite Halme. Danach werden die Halme mit einem warmen Eisen zuerst auf der Rückseite und dann auf der Glanzseite gebügelt. Je heißer das Eisen ist, um so dunkler werden die Halme. Da die Sterne den goldgelben Ton des Stroh jedoch behalten sollen, darf das Eisen also nicht zu heiß sein. Nun werden die Halme in gleich lange Stücke geschnitten und zu einer Sternform übereinander gelegt. Mit einem farbigen Faden wird der Stern fest abgebunden. Wir halten beim Abbinden den Stern zwischen Daumen und Zeigefinger der linken Hand, während die

rechte den Faden führt. Der Faden legt sich beim Anziehen ganz von selbst zurecht. Gleich nach dem Abbinden werden die Enden vorsichtig mit einer scharfen und spitzen Schere beschnitten, um die feine Form nicht zu beschädigen. Man kann die Enden auf viele Arten beschneiden, wie unser Bild zeigt. Ebenfalls kann man stark- und schwachstrahlige Sterne und solche mit verschiedener Länge binden. Zum Schluß befestigen wir einen Goldfaden zum Aufhängen am Stern.

Außer den gebundenen können wir auch noch geklebte Strohsterne basteln. Dazu werden die geschlitzten Halme auf eine leuchtende Goldpapierscheide geklebt, und zwar von beiden Seiten. Auch hierbei werden die Enden der Halme, wie auf der Abbildung ersichtlich, nach dem Kleben auf verschiedene Weise beschnitten. Zum Aufkleben verwenden wir Alleskleber.

Eine leichte Arbeit für noch ungeschickte Kinderhände ist das Herstellen von Ketten aus Gold- und Silber- oder Buntpapier. Das Papier wird in schmale, gleichmäßige Streifen geschnitten und mit Alleskleber zu einer Kette von Ringen zusammengeklebt, wie auf dem Bild dargestellt.

Trinkstrohhalme können in 1—2 cm lange Stücke geschnitten und auf einen dicken Faden aufgezogen werden, wobei nach jedem Strohstückchen ein quergelegtes Dreieck, ein Kreis oder Stern aus Buntpapier aufgezogen wird. Das untere Ende des Fadens wird mit einer Perle oder einem dicken Knoten gesichert. Eka

Stückchen Braten und Christstollen in einen Korb, legte noch einiges Spielzeug von ihren Kindern obenauf und stellte ihn vor die Kleinen mit den Worten: „Seht, das Christkind vergißt niemanden. Diese Geschenke hat es für Euch auf unseren Gabentisch gestellt, weil es Euch draußen im Steinbruch nicht finden konnte.“

Der Förster sah dankbar zu seiner Frau hinüber.

„So“ sagte er, „und jetzt nehmen wir den kleinen Schlitten, binden noch ein Weihnachtsbäumchen darauf und dann geht's heim zu Eurer Mutter, die sich bestimmt schon um Euch sorgt.“

Er begleitete die Kinder noch ein Stück Wegs, gab ihnen die Laterne mit und fragte sie: „Werdet Ihr auch zur Christmette kommen?“

Doch vor lauter Freude waren sie mit dem Schlitten davongelaufen, ohne dem Mann noch eine Antwort zu geben. Der Förster stand allein; es hatte aufgehört zu schneien, und über ihm war ein Sternenhimmel, den er noch nie so schön sah wie gerade in diesem Augenblick. „Jeder Mensch braucht halt seinen guten Stern“, sagte er laut in die Nacht und ging froh und zufrieden seinem Heim zu.

„Friede den Menschen auf Erden“, klang es von der Kanzel. Eine schwarzgekleidete junge Frau kam auf den Förster zu, der mit seiner Familie in der letzten Reihe der kleinen, modrig riechenden Bergkapelle stand und legte ihre schmale Hand in die des Waidmanns. I. V.

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit
in unserem Betrieb blicken zurück:



Kurt Sobotta
Rangieraufseher, Eisenbahn-N.
eingetreten: 18. 1. 1926



Heinrich Höhnen
Kesselschmied, EBW
eingetreten: 21. 1. 1926

25 Jahre ist in unserem Betrieb tätig:

Prokurist Dietrich Möllmann, Rechnungswesen (1. 1. 1941)

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

EH-MITTEILUNGEN

Auch 1965 wieder Weihnachtswendigung

Als Anerkennung der Betriebsleitung für die geleistete Arbeit unserer Belegschaft wird auch für 1965 wieder Weihnachtsgeld gezahlt. Die Bedingungen, nach denen die Zahlung erfolgt und die Höhe der Beträge sind in einem Aushang bekanntgegeben worden. Pensionäre sowie Witwen und Waisen werden, wie in den vergangenen Jahren, bei der Weihnachtswendigung ebenfalls berücksichtigt.

Personalien

Mit Wirkung vom 1. November 1965 wurden von der Geschäftsführung folgende Ernennungen vorgenommen:

1. der Leiter des Betriebsmaschinenendienstes, Herr Betr.-Chef Hans-Walter Schentke, zum Oberingenieur.
2. Herr Dipl.-Ing. Günter Netzig, Technisch-Wirtschaftliche Abteilung, zum stellvertretenden Abteilungsleiter.
3. Herr Bürovorsteher Simon Körner, Verkehrsabteilung, zum Abteilungsvorsteher.
4. Herr Peter Franzen, Arbeitsvorbereitung, zum Abteilungsvorsteher.

Zahlreiche Gäste besuchten unsere Werksanlagen

In den letzten Wochen wurden unsere Werksanlagen von einigen namhaften Besuchern des In- und Auslandes besichtigt. Besonders für den Hafenbetrieb zeigen die Gäste immer wieder großes Interesse. Eine Fahrt mit dem Schub-Schleppboot „Thyssen I“ mit Schubleichtern bedeutet für die meisten unter ihnen den Höhepunkt des Besuchsprogramms.

Lebhafte Werbetätigkeit für die Anwerbung von Lehrlingen und Jungeisenbahnern

Wie bereits durch die Beilage in unserer letzten Ausgabe zum Ausdruck gebracht, sind wir sehr daran interessiert, eine größere Anzahl gewerblicher Lehrlinge und Jungeisenbahner für die Ausbildung in unseren Betrieben einzustellen. Im Zuge dieser Werbeaktion wurden unter anderem Schulen besucht, Informationsvorträge gehalten, ganze Schulklassen zu Betriebsbesichtigungen abgeholt und die Berufsberater der Arbeitsämter im Raume Duisburg und Umgebung zu einem Besuch unserer Werkstätten und Betriebe eingeladen. Wir dürfen unsere Leser nochmals bitten, auch ihrerseits, soweit möglich, an dieser Werbung mitzuwirken, damit wir für unsere

alten, bewährten Mitarbeiter tüchtige Nachwuchskräfte bekommen.

Mitteilungen der Rheinischen Wohnstätten AG.

Wichtiger Termin für Eigenheimbesitzer!

Durch das Wohnungsbauänderungsgesetz 1965 ist als letzter Termin für die **Anerkennung** von Eigenheimen als **Familienheime** der 31. Dezember 1965 festgelegt worden. Eigenheime, Kleinsiedlungen, Kaufeigenheime und öffentlich geförderte Eigentumswohnungen, die bis zum Jahre 1957 errichtet wurden und damit unter das erste Wohnungsbaugesetz fallen, haben bei Anerkennung als Familienheim den Vorzug, daß für das öffentliche Baudarlehen **keine** Zinserhöhung erfolgt oder die Verzinsung eines zinslos gewährten Baudarlehens **nicht** gefordert werden kann. (Im Gegensatz zu den sonstigen öffentlichen Baudarlehen, die nach Ablauf von 30 Jahren jährlich mit 4% zu verzinsen sind.)

Falls die Eigentümer der nach dem ersten Wohnungsbaugesetz geförderten Eigenheime den Antrag nicht oder nicht rechtzeitig stellen, muß damit gerechnet werden, daß bei Belastungsveränderungen die (höhere) Verzinsung des öffentlichen Darlehens gefordert wird.

Im allgemeinen ist die Anerkennung der Eigenheime als Familienheime bereits erfolgt, es ist jedoch möglich, daß Anerkennungen unterblieben sind. Da die Ausschußfrist am 31. Dezember 1965 endet, müssen Anträge auf Anerkennung jetzt beschleunigt bei den Bauförderungsämtern der jeweiligen Gemeinde gestellt werden.

Ein Appell an unsere Mieter: Schont die Grünanlagen!

Wohnsiedlungen mit Grünanlagen sind heute selbstverständlich geworden. Das Grün der Wohnsiedlungen ist nicht nur zur Zierde da, sondern verbessert auch die kleinklimatischen Verhältnisse in diesem Bereich. Der Pflanzenwuchs bindet einen großen Teil des Staubgehaltes der Luft und verhindert eine zu starke Lufterwärmung, wie sie in eng bebauten Straßen bei fehlender Begrünung und schlechter Durchlüftung auftreten kann. Neben der Freude am Grünen und Blühen läßt die grüne, lichtdurchflutete Umgebung der Häuser die Bewohner gesünder wohnen als in engen, dunklen und staubigen Straßenschluchten.

Von besonderer Bedeutung sind die Grünanlagen auch für die Kinder. Das Spiel in der freien Natur ist den Großstadtkindern genommen, und durch die Zunahme des Verkehrs sind die Straßen sehr gefährliche Spielplätze geworden. Ausgiebiges Spielen im Kleinkind- und Schulalter ist aber für die körperliche Entwicklung des Kindes von entscheidender Bedeutung. Die zahlreichen Spielplätze unserer Grünanlagen können von den Kindern ungefährdet durch den Straßenverkehr erreicht werden und bieten mit Sandkästen und Spielgeräten verschiedener Art viele Spielmöglichkeiten.

Leider muß immer wieder festgestellt werden, daß die Grünanlagen leichtsinnig und oft sogar mutwillig **beschädigt** oder zerstört werden, nicht nur von Kindern, sondern auch von Erwachsenen; Fußgängerwege und Rasenflächen sind nun einmal nicht zum Befahren geeignet, und abgebrochene Bäume und Sträucher, beschädigte Bänke und zerstörte Zäune bilden keine Zierde für die Anlagen.

Das Anlegen großzügiger Grünanlagen verursacht erhebliche **Kosten**, und die notwendige dauernde Pflege zur Erhaltung der Anlagen erfordert zusätzliche Mittel. Jede Instandsetzung, die durch Zerstörungen verursacht wird, bedeutet weitere Belastungen. Es ist unverständlich, wie wenig die Gemeinschaftsanlagen geachtet werden, obgleich doch gerade die Grünanlagen dem Wohle und der Freude aller Bewohner der Wohnsiedlung dienen.

Darum möchten wir alle unsere Mieter bitten, bei der Erhaltung der für sie geschaffenen Grünanlagen nach Kräften zu helfen. Ermahnen Sie Kinder und Jugendliche, die Anlagen zu schonen. Sie ersparen sich viel Ärger und Verdruß, wenn Sie nicht für Schäden, die durch Sie oder Ihre Kinder verursacht worden sind, zur Verantwortung gezogen werden.

Es soll folgendes immer beachtet werden:

Bleibt auf den Wegen! Befahrt nicht Fußwege!

Stellt Kraftfahrzeuge nur auf den hierfür vorgesehenen Stellen ab.

Halte die Anlagen – insbesondere die Kinderspielplätze – sauber.

Befolgt die Anordnungen des Aufsichtspersonals.

Wenn nach diesen Regeln vorgegangen wird, bleiben die Grünanlagen immer ein Erholungsort für alt und jung!

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Aslan Celik, Eisenbahn-Nord
mit Güldane Celik
am 20. 6. 1965

Giuseppe Scarafile, Hafen Schwelgern
mit Giuditta Chirico
am 28. 7. 1965

Hildegard Rims, Hafen Schwelgern
mit Lothar Böhle
am 6. 8. 1965

Klaus Voss, EB-L
mit Ilse Hüttmann
am 13. 8. 1965

Efsio Incani, Eisenbahn-Nord
mit Inge Hubalek
am 13. 8. 1965

Reinhard Koffmahn, Betr.-Masch.-D.-N.
mit Marie-Luise Sander
am 20. 8. 1965

Reiner Grünen, Eisenbahn-Nord
mit Helga Engel
am 20. 8. 1965

Horst Pahl, TWA
mit Christa Schwertfeger
am 20. 8. 1965

Günter Nagelschmied, Eisenbahn-Nord
mit Heidemarie Lipek
am 20. 8. 1965

Klaus Dobberke, Betr.-Masch.-Dienst-N.
mit Helga Eggers, geb. Feldmann
am 26. 8. 1965

Ferzi Kazak, Eisenbahn-Nord
mit Hatice Sülün
am 26. 8. 1965

Wilfried Fröhbus, EBW
mit Irmgard Heflik
am 27. 8. 1965

Dieter Strotherm, EBW
mit Rita Bergfeld
am 27. 8. 1965

Friedrich Möllmann, Hafen Schwelgern
mit Thekla Rosenau, geb. Grosch
am 27. 8. 1965

Emil Mälzer, EBW
mit Hildegard Nikoleit, geb. Nadrowski
am 2. 9. 1965

Magnus Schuster, Betr.-Masch.-D.-Nord
mit Brunhilde Terfurth
am 3. 9. 1965

Nurettin Atalar, Bauabt.-Oberbau-Nord
mit Genoveva Kotes
am 3. 9. 1965

Heinz-Georg Funk, Hafen Schwelgern
mit Beate Grey, geb. Hohl
am 9. 9. 1965

Hermann Baum, Verkehrsabteilung
mit Monika Rieck
am 10. 9. 1965

Ernst Wiebe, Signalmeisterei
mit Herta Scholtz
am 10. 9. 1965

Giovanni Passalacqua, Bauabt.-Oberb.-N.
mit Helene Mross, geb. Leichtweiß
am 17. 9. 1965

Otto Busch, Verkehrsabteilung
mit Christa Thiele
am 28. 9. 1965

Hans-Jörg Krogull, EBW
mit Barbara Galle
am 28. 9. 1965

Franz Herzig, EBW
mit Wilma Wons
am 7. 10. 1965

Anton Sarnowski, Betr.-Masch.-D.-Süd
mit Ruth Barucha
am 8. 10. 1965

Nachwuchs kam an:

Dirk Klaus, am 13. 6. 1965
Dieter Schulte, Hafen Schwelgern

Sabine, am 29. 6. 1965
Heinz Schweer, Bauabteilung

Frank, am 8. 7. 1965
Emil Eisenstein, Eisenbahn-Nord

Birgit, am 14. 7. 1965
Winfried Koch, TWA

Ekrem, 25. 7. 1965
Mehmet Albayrak, Eisenbahn-Nord

Serife, am 15. 8. 1965
Ahmet Bektas, Eisenbahn-Nord

Hüseyin,
Fatma am 16. 8. 1965
Ahmet Tiryaki, Eisenbahn-Nord

Heidi, am 20. 8. 1965
Hans Neupert, Verkehrsabteilung

Karl-Heinz, am 24. 8. 1965
Karl-Heinz Rohrmann, Eisenbahn-N.

Martina, am 27. 8. 1965
Heinz Hoffmann, Verkehrsabteilung

Manuela, am 31. 8. 1965
Wolfgang Hartung, Bauabt.-Oberb.-S.

Gerhard, am 2. 9. 1965
Gerhard Neuhaus, Betr.-Masch.-D.-Süd

Petra, am 3. 9. 1965
Gabriel Ohm, EBW

Angelika, am 5. 9. 1965
Erwin Brose, Eisenbahn-Nord

Thomas, am 7. 9. 1965
Theodor Höffner, Rechnungswesen

Kerstin, am 10. 9. 1965
Otto Hottenbacher, Eisenbahn-Nord

Beate, am 12. 9. 1965
Johann Theobald, Eisenbahn-Süd

Martin, am 14. 9. 1965
Lothar Vennmann, Eisenbahn-Nord

Wolfgang, am 20. 9. 1965
Frank Güldener, Eisenbahn-Nord

Jörg, am 21. 9. 1965
Eckard Sill, Hafen Schwelgern

Cornelia, am 23. 9. 1965
Horst Thimm, Hafen Schwelgern

Özen, am 23. 9. 1965
Erdogan Erdeger, Eisenbahn-Nord

Stephanie, am 24. 9. 1965
Winfried Recknagel, Signalmeisterei

Andreas, am 29. 9. 1965
Werner Grigat, Betr.-Masch.-Dienst-N.

Kai-Uwe, am 29. 9. 1965
Bernd Weweries, Eisenbahn-Nord

Gabriele, am 3. 10. 1965
Erwin Nitschke, Eisenbahn-Nord

Javier, am 5. 10. 1965
Pedro Ceballos, Bauabt.-Oberbau-Süd

Peter, am 6. 10. 1965
Hermann Bothmann, Eisenbahn-Nord

Ilknur, am 7. 10. 1965
Mehmet Akgünes, Eisenbahn-Nord

Annette, am 9. 10. 1965
Roman Mateoi, Eisenbahn-Nord

Frank, am 13. 10. 1965
Friedrich Benning, Hafen Schwelgern

Ilona, am 13. 10. 1965
Günter Felsberg, Betr.-Masch.-D.-Nord

Jörg, am 15. 10. 1965
Egon Wesselbaum, Eisenbahn-Süd

Marc, am 17. 10. 1965
Jakob Hickmann, EBW

Goldene Hochzeit:

Wilhelm Collas, früher Lokmeister
geb. 27. 2. 1890
wohnhaft: Duisburg-Meiderich,
Lösörter Str. 43
verheiratet: 6. 1. 1916

Geburtstag:

Friedrich Sensendorf, früher Bahnarbeiter
geb. 4. 1. 1886 (80 Jahre)
wohnhaft: Walsum, Schulstr. 86

Todesfälle:

Bernhard Lewandowski, Pensionär
früher Wagenmeister
geb.: 21. 9. 1897
gest.: 13. 8. 1965

Robert Richter, Betr.-Ass.
Eisenbahn-Nord
geb.: 30. 11. 1901
gest.: 14. 8. 1965

August Mattern, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 11. 11. 1887
gest.: 18. 8. 1965

Karl Wiedemann, Pensionär
früher Betr.-Ass.
geb.: 4. 10. 1899
gest.: 22. 8. 1965

Gerhard Waldmann, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 23. 1. 1894
gest.: 23. 8. 1965

Tillmann Wiebus, Pensionär
früher kaufm. Angestellter
geb.: 10. 10. 1886
gest.: 24. 8. 1965

Max Girnath, Pensionär
früher Kapitän
geb.: 29. 9. 1895
gest.: 12. 9. 1965

Otto Holtschneider, Kolonnenführer
Hafen Schwelgern
geb.: 5. 5. 1907
gest.: 15. 9. 1965

Heinrich Klasen, Pensionär
früher Meister
geb.: 21. 8. 1893
gest.: 23. 9. 1965

Hans-Jürgen Ryzik, Magazinarbeiter
Hauptmagazin
geb.: 1. 4. 1949
gest.: 25. 9. 1965

Franz Freesmann, kfm. Ang., Verkehrsabt.
geb. 7. 10. 1933
gest.: 3. 10. 1965

Aus 312 Mark wird ein kleines Vermögen

Eine Betrachtung zum Gesetz zur Förderung der Vermögensbildung der Arbeitnehmer

Die Ersparnisbildung von Privatpersonen in der Bundesrepublik wird in diesem Jahr voraussichtlich 35 Milliarden DM erreichen. Anders ausgedrückt: nach Abzug der Lohn- und Kirchensteuer und der Sozialversicherungsbeiträge werden von je 100 DM Einkommen 12 DM gespart. Zu einem großen Teil werden diese Gelder auf Sparkonten eingezahlt. Andere Sparer ziehen den Kauf von Wertpapieren vor. Wieder andere schaffen sich einen finanziellen Rückhalt durch den Abschluß einer Lebensversicherung. Und wer die Absicht hat, sich ein Haus zu bauen oder eine Eigentumswohnung zu erwerben, wird seine Ersparnisse zunächst bei einer Bausparkasse einzahlen.

Wichtiger Bestandteil der Sparförderung ist nun das neue „312-DM-Gesetz“, das offiziell den umständlichen Namen „Zweites Gesetz zur Förderung der Vermögensbildung der Arbeitnehmer“ trägt. Nach diesem Gesetz kann das Einkommen eines jeden Arbeitnehmers jährlich bis zu 312 DM vollständig von den Lohnsteuer- und Sozialversicherungsabzügen befreit werden. Voraussetzung ist nur, daß dieser Betrag langfristig — und zwar in der Regel auf fünf Jahre — festgelegt wird. Wer drei oder mehr Kinder hat, kann auf diese Weise jährlich bis zu 468 DM lohnsteuerfrei beziehen.

Steuern sparen — Prämien gewinnen

Ein Beispiel, wie es für viele Arbeitnehmer typisch ist, soll die

Vorteile des 312-DM-Gesetzes verdeutlichen: Angenommen, ein Arbeitnehmer mit einem Jahreseinkommen bis zu 16000 DM legt 312 DM „vermögenswirksam“ an, wie es in der steifen Sprache des Gesetzes heißt, dann braucht er an Steuern und Sozialabgaben 104 DM weniger zu zahlen, als das normalerweise der Fall wäre. Werden diese 312 DM im Rahmen des Sparprämiengesetzes auf ein Konto eingezahlt, so ergibt sich einschließlich der gesparten Steuern und Sozialabgaben innerhalb der relativ kurzen Zeitspanne von fünf Jahren für den Arbeitnehmer ein Nutzen von rund 135%, d. h. die 312 DM haben sich weit mehr als verdoppelt. Es lohnt sich also, sich etwas näher mit dem 312-DM-Gesetz zu befassen! Die Zahlung kann auch auf einen vom Arbeitnehmer schon früher abgeschlossenen laufenden Spar- oder Bausparvertrag erfolgen. Dabei sind Zahlungen in monatlichen Raten durchaus möglich. Will der Arbeitnehmer z. B. den Höchstbetrag von 312 DM voll ausnutzen, so ergeben sich monatliche Zahlungen von 26 DM. Bringt er diese relativ geringe Sparsumme regelmäßig auf, dann hat sich nach Ablauf von fünf Jahren ein Guthaben von rund 2000 DM angesammelt, das sich aus der Sparleistung, den Prämien, den Zinsen und Zinseszinsen zusammensetzt. Darüber hinaus wurde eine ganze Menge Steuern gespart.

Den Unternehmen bringt dieses Gesetz im Gegensatz zur früheren

Regelung — abgesehen von einer gewissen Mehrbelastung des Lohnbüros — keine Nachteile mehr, da die nach diesen Bestimmungen angelegten Beträge nunmehr auch für den Arbeitgeber völlig steuerfrei sind. Jede Bankgeschäftsstelle und Sparkasse ist gern bereit, die Vorteile des Gesetzes im individuellen Gespräch zu erläutern.

Verschiedene Anlagemöglichkeiten

Der Arbeitnehmer kann bei der Ausnutzung der Vorteile des 312-DM-Gesetzes zwischen mehreren Anlageformen wählen. Weil es am nächsten liegt, beschäftigen wir uns zuerst mit dem prämienbegünstigten Sparvertrag. Er kann durch Einrichtung eines Sperrkontos, aber auch durch den Erwerb von Wertpapieren, z. B. von Aktien, Anleihen oder Investmentzertifikaten, abgeschlossen werden. Die Sorge des Sparer, ob er die Festlegungsfrist von fünf Jahren auch durchhalten kann, braucht nicht allzusehr zu drücken, denn es besteht die Möglichkeit, den angelegten Betrag schon vorzeitig zurückzubekommen: Die Bank wird die Summe in Notfällen kurzfristig zurückzahlen. Sie ist dabei zwar in der Regel verpflichtet, einen pauschalen Steuerabzug von 20% plus 2% Kirchensteuer vorzunehmen. Der Anleger steht sich aber selbst in einem solchen Fall nicht schlechter, als wenn er von vornherein auf die Inanspruchnahme der Vergünstigungen verzichtet hätte. Geld verliert er also nicht,

so daß auch für übervorsichtige Gemüter kein Grund vorhanden ist, sich durch die fünfjährige Sperrfrist von der Ausnutzung der durch das Gesetz gebotenen Vorteile abhalten zu lassen.

Als weitere Anlageformen kommen in Frage: die Einzahlung auf Bausparverträge, die Verwendung für den Erwerb oder die Entschuldung von Eigenheimen, der Erwerb von Aktien des Arbeitgebers und die Darlehensgewährung an den Betrieb des Arbeitnehmers. Die beiden letzten Fälle bedürfen natürlich des erklärten Einverständnisses der Unternehmensleitung, der man ja das Geld nicht aufzwingen kann.

Beratung ist wichtig

Technisch geht die Sache so vor sich, daß der Arbeitnehmer ein Antragsformular, das bei der Personalabteilung erhältlich ist, ausfüllt und dabei die gewünschte Sparform angibt. Ob er sich für diese oder jene Anlagemöglichkeit entscheidet, hängt weitgehend von seinen persönlichen Verhältnissen und Interessen ab. Er wird deshalb immer gut daran tun, sich von den Fachleuten einer Bank oder Sparkasse individuell beraten zu lassen.

Belegschaftsmitglieder, die von den Anwendungsmöglichkeiten des 312-DM-Gesetzes noch in diesem Jahr Gebrauch machen wollen, werden gebeten, einen entsprechenden Sparvertrag abzuschließen und umgehend in der Personalabteilung einen Antrag zu stellen.

Wichtiger Hinweis!

Um alle Belegschaftsmitglieder, die einen Arbeits- oder Wegeunfall erleiden, vor Schaden zu bewahren, bitten wir, nachstehenden Hinweis zu beachten:

Nach den Bestimmungen über die Unterstützungspflicht der Krankenkassen und der Unternehmer über den Träger der gesetzlichen Unfallversicherung vom 19. Juni 1936 muß der Berufsgenossenschaft jeder Arbeits- oder Wegeunfall gemeldet werden. Den Berufsgenossenschaften soll es möglich sein, die berufsgenossenschaftliche Heilbehandlung so schnell einzuleiten, daß schon der erste, meist für den weiteren Verlauf der Heilung der Verletzung entscheidende ärztliche Eingriff von einem Facharzt vorgenommen wird.

Der Unfallverletzte hat nach einem erlittenen Arbeitsunfall zunächst

den Heilgehilfen aufzusuchen, der den Unfall erfaßt, Erste Hilfe leistet und ggf. den Verletzten dem Durchgangsarzt überweist. Durchgangsärzte sind alle Chefärzte der chirurgischen Abteilungen der Krankenhäuser. Nur bei schweren Arbeitsunfällen kann sofort der Durchgangsarzt aufgesucht werden. Dieser entscheidet dann, ob eine stationäre Behandlung notwendig ist, oder ob eine ambulante Behandlung ausreicht.

Handelt es sich um Verletzungen der Augen und Ohren, so wird die Behandlung durch die jeweiligen Fachärzte (Augen- und Ohrenärzte) ausgeführt.

Wir bitten, diesen Hinweis genau zu beachten, da sonst finanzielle Verluste für den Verletzten eintreten.



Bild 1 und 2: Blick in den vollbesetzten Saal des Sportbund-Heimes während des Lichtbildvortrages.



Bild 3: Die Geschäftsführung hatte für den Leiter des Betriebsmaschinendienstes, Herrn Walter Schentke, ebenfalls eine Überraschung: mit Wirkung vom 1. 11. 1965 wurde er zum Oberingenieur ernannt. Unser Bild zeigt Herrn Direktor Bergermann bei der Überreichung des Ernennungsschreibens.

Als vor 2½ Jahren, am 18. April 1963, die letzte Dampflokomotive des Gemeinschaftsbetriebes außer Dienst gesetzt wurde, veranstaltete die Geschäftsführung aus diesem Anlaß eine kleine Feierstunde, in welcher besonders der Entwicklung und der vollbrachten Leistungen der Dampflokomotiven gedacht wurde. Im Zusammenhang mit der Umstellung von Dampflokomotive auf Elok und Diesellokomotive mußte sich aber schon seit Jahren in den Betrieben, insbesondere beim Betriebsmaschinendienst, eine Umgestaltung der Anlagen und eine Umschulung des Personals vollziehen. Diese notwendige Reorganisation ist beim Betriebsmaschinendienst in diesem Jahr, nach 10jähriger Dauer, in ihrem äußeren Rahmen zum Abschluß gekommen. Dieser Umstand veranlaßte den Leiter des Betriebsmaschinendienstes, in einer kleinen Feierstunde vor etwa 75 geladenen Gästen — unter ihnen auch die Geschäftsführung und viele Pensionäre — im Saal des Sportbund-Heimes Rückschau zu halten. In einem Lichtbildervortrag führte er den Anwesenden den gewaltigen Umbruch des vergangenen Jahrzehnts anschaulich vor Augen. Durch das gleichzeitige Arbeiten mit zwei Projektoren auf zwei Lichtbildwände wirkten die Bilder, die das „einst“ und „jetzt“ zeigten, besonders eindrucksvoll.

»DER BETRIEB, IN DEM WIR ARBEITEN«

lautet der Titel eines Farb-Tonfilms des Betriebsmaschinendienstes, der am 16. November 1965 uraufgeführt wurde.



Bild 4: Bei der Vertonung des Farbfilms „Der Betrieb, in dem wir arbeiten“.

Als besondere Überraschung jedoch wurde ein halbstündiger Farb-Tonfilm mit dem Titel „Der Betrieb, in dem wir arbeiten“ uraufgeführt. Dieser Film — die Idee stammte ebenfalls vom Leiter des Betriebsmaschinendienstes, Herrn Oberingenieur Schentke, der auch Regie führte — wurde in mühevoller Arbeit im letzten Sommer von den Lokführern Wolfgang Drost und Horst Wiesner sowie dem Wagenmeister Paul Piduch gedreht und unter Mitarbeit von Betriebsleiter Heinz Büschgen vertont. Die Beteiligten opferten viele Stunden ihrer Freizeit, und man kann wirklich sagen, daß ihnen das Werk großartig gelungen ist, was der lebhaft Beifall der Zuschauer bestätigte.

Ihre Arbeit verdient um so höhere Anerkennung, weil alle Beteiligten zwar Fotoamateure sind, sich aber mit der Filmerei noch nie zuvor befaßt haben. Es wäre wirklich wünschenswert, diesen ersten und bisher einzigen Film des Gemeinschaftsbetriebes einem breiteren Publikum vorzuführen, da sicherlich der größte Teil unserer Belegschaft daran interessiert sein dürfte.

Am Vortage hatte bereits für die in den letzten 10 Jahren pensionierten Vorgesetzten des Betriebsmaschinendienstes eine Rundfahrt im Salonwagen stattgefunden, die allen Teilnehmern die neuen Anlagen praktisch vor Augen führte und bei den Pensionären viele Erinnerungen wachwerden ließ.



Bild 5: Die Pensionäre bei ihrer Rundfahrt am 17. 11. vor dem Lokschuppen Süd.



Bild 6: Während der Rundfahrt erklärt Einsatzleiter Rehmet Modelle zur Ausbildung der Lokführeranwärter.

Nochmal gehabt!

