



EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

14. JAHRGANG

3/4

März / April 1968

Der **Aufsichtsrat der ATH** hat der am 19. April 1968 in Duisburg stattfindenden Hauptversammlung wiederum die Ausschüttung einer Dividende von acht Prozent auf das Grundkapital von 756 Millionen DM vorgeschlagen. Nach höheren Abschreibungen und Wertberichtigungen beträgt der im Jahresabschluß ausgewiesene Reingewinn wie im Vorjahre 60,5 Millionen DM. Den Rücklagen wurden im Konzern 54 Millionen DM — im wesentlichen Buchgewinne — zugeschrieben.

An der **Rohstahl-Erzeugung** der Bundesrepublik (36,7 Millionen Tonnen im Jahre 1967) war die Thyssen-Gruppe mit 8,6 Millionen Tonnen = 23,4 % beteiligt. Auf die Hüttenwerke im Bezirk der Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel entfällt ein Drittel der westdeutschen Stahlproduktion. Von den 47 Hochöfen des Reviers arbeiten in den Städten Duisburg, Oberhausen und Rheinhausen 33.

Eine **Beförderungsleistung von 6 864 000 t**, die die Werksbahn des Gemeinschaftsbetriebes im März dieses Jahres erreichte, stellt alle bisherigen Monatsergebnisse in den Schatten. Die frühere Spitzenleistung vom Juni 1967 mit 6 463 000 t wurde damit erheblich überschritten.

Der **Hafen Schmelzern** erreichte mit einem Umschlag von 54 224 t am 26. März 1968 die bisher höchste Tagesleistung. Der vorherige Rekord wurde im Oktober 1965 mit einer Tagesleistung von 54 030 t aufgestellt.

Zum Bau und Betrieb der **Erz-Umschlaganlage in Rotterdam-Europoort** gründeten vier Hüttenwerke des Reviers die „N.V. Ertsoverslagbedrijf Europoort“, Rotterdam, an der die ATH mit 25 Prozent, die Hoag mit 25 Prozent, die Friedr. Krupp Hüttenwerke mit 30 Prozent und Mannesmann mit 20 Prozent beteiligt sind.

Das **Gemeinschaftskraftwerk West** wird nun endgültig in Möllen/Voerde im Landkreis Dinslaken errichtet. In der ersten Ausbaustufe sollen zwei Blockeinheiten von je 350 MW geschaffen werden. Bis spätestens Ende 1970 soll das neue Großkraftwerk Strom ins Netz einspeisen. In der zweiten Baustufe soll ein 600-MW-Block gebaut werden, so daß das Großkraftwerk in seiner Endstufe über eine installierte Leistung von insgesamt 1300 MW verfügen wird. Das Kraftwerk wird gemeinschaftlich von mehreren Bergwerkgesellschaften betrieben.

Dr. rer. pol. Wolfgang Homberg, Generalbevollmächtigter der August Thyssen-Hütte, verschied am 15. Februar 1968 an einem Herzinfarkt. Er hat sich bleibende Verdienste um den Wiederaufstieg der ATH und das Werden der Thyssen-Gruppe sowie das Ansehen der ATH in der Öffentlichkeit erworben.

Das deutsche **Kernenergie-Forschungsschiff „Otto Hahn“** ist am 1. Februar 1968 während einer planmäßig verlaufenen Probefahrt von der Bauwerft Howaldtswerke-Deutsche Werft AG an die Gesellschaft für Kernenergieverwertung in Schiffbau und Schifffahrt mbH abgeliefert worden. Die Probefahrt ging vertragsgemäß noch nicht mit angefahrner Schiffsreaktoranlage, sondern mit den Hilfskesseln vorstatten. Im Frühsommer wird es so weit sein, daß die „Otto Hahn“ auch nuklear in See stechen kann.



Hilfe! Feuer!! scheinen diese jungen Stare zu schreien, deren Eltern sich am Fahrradstand des Stellwerks Lohberg ausgerechnet einen Feuerlöscher als Nistplatz ausgesucht hatten. Zum Glück hat es aber nicht gebrannt, so daß die Starenkinder diesen zweckentfremdeten Feuerlöscher als Wohnung benutzen konnten, bis sie flügge waren.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
Brücke über die Autobahn in Oberhausen-West wird verbreitert	3
Erz aus Übersee — vom Seeschiff direkt ins Schubboot	4
Einer von Vielen: Der Bahnbauingenieur	5
Vorschau auf die Verkehrssicherheitstage 1968	7
Die bauliche Umgestaltung unserer Eisenbahnwerkstätten	8
Unsere Jubilare	11
Aus der Betriebsgemeinschaft	11
EH-Mitteilungen	12
Waldlehrpfad im Mattlerbusch	13
Mußte das sein?	14
Seine letzte große Fahrt	14
Nicht gedacht — Mist gemacht!	15



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

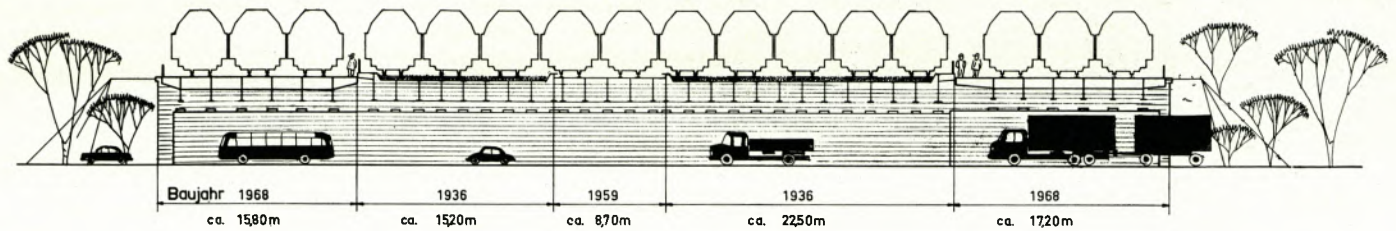
Schriftleitung: Kurt-Hermann Still.

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

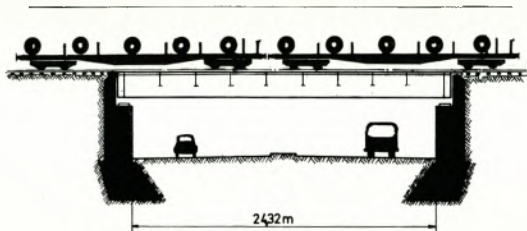
Aufnahmen: EH: Betriebsmaschinenendienst, Dyja, Herbers, Kiel, Schentke
ATH: Lang, Meyer
HBAG: Maruschke
Sonstige: Dr. Binder

Titelbild: Die Eisenbahnwerkstätten des Gemeinschaftsbetriebes aus der Vogelperspektive

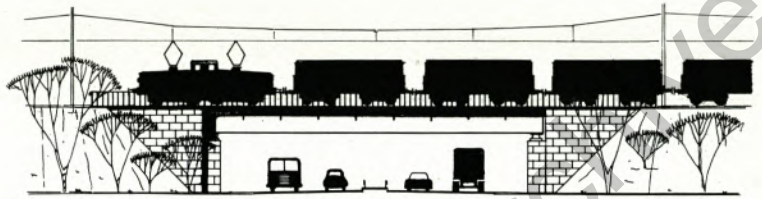
Rückseite: Flamingos beim Frühjahrsputz im Duisburger Tierpark



Querschnitt



Ansicht



Unsere Zeichnung gibt ein Bild des künftigen Bauzustandes nach Fertigstellung der beiden neuen Überbauten.

Brücke über die Autobahn Oberhausen-West wird verbreitert

Damit der Güterverkehr von und zum DB-Anschluß Oberhausen-West den wachsenden Anforderungen der Produktionsbetriebe nachkommen kann, wird die Überführung unserer Gleise über die Bundesautobahn verbreitert. Die vorhandene Brücke erhält an jeder Seite eine Erweiterung von je drei Gleisen.

Der Übergabebahnhof der August Thyssen-Hütte zur Deutschen Bundesbahn in Oberhausen-West wurde in den Jahren 1909/1910 von der damaligen Gewerkschaft Deutscher Kaiser erbaut. Er dient neben den heute nur noch teilweise benutzten Übergabebahnhöfen Neumühl, Ruhrort, Beeckerwerth und Dinslaken dem Ein- und Ausgang der Bundesbahnwagen. Seine Bedeutung wird klar, wenn man erfährt, daß rund 80 % des externen Schienenverkehrs unserer Gesellschafter über Oberhausen-West abgewickelt werden. In verkehrsreichen Zeiten wird der Anschluß arbeitstäglich von bis zu 2000 ein- und ausgehenden Wagen passiert.

Beim Bau der Reichsautobahn Berlin-Köln Mitte der Dreißiger Jahre wurde der Verlauf der Autobahnstraße so gelegt, daß eine Unterfahrung des sogenannten Thyssenbahnhofes (heute Bahnhof Oberhausen-West) notwendig war.

Der Bahnhof bestand zu dieser Zeit aus acht Gleisen, die auf einem ca. 46 m breiten Damm verlegt waren. Die neue Autobahn mußte diese Gleise unterführen, wobei immer auf fünf Gleisen der Betrieb aufrecht zu halten war. Die Brückenwiderlager wurden in Schlitzbauweise errichtet. Die Gleise mußten dabei durch 5 t schwere Behelfsbrücken abgefangen werden. Die ausgebagerten Bodenmassen wurden zur Anschüttung der Rampen der Ruhrorter Straße verwendet. Die Erdarbeiten begannen im Oktober 1935, die Widerlager aus Stampfbeton waren im Mai 1936 fertiggestellt. Von Februar bis Oktober 1936 wurden die Brückenüberbauten, bestehend aus Haupt- und Quertägern mit aufgeschweißten Buchelblechen und Gleisen auf Schwellen im Schotterbett verlegt, fertiggestellt. Danach mußte der Erdkern unter den Überbauten ausgebagert werden. Es wurden 18 000 cbm Boden ausgebagert, 4800 cbm Beton hergestellt, 35 t Betonstahl sowie 1200 t Baustahl für die Überbauten eingebaut. Die Gesamtkosten beliefen sich damals auf rd. 250 000,- RM.

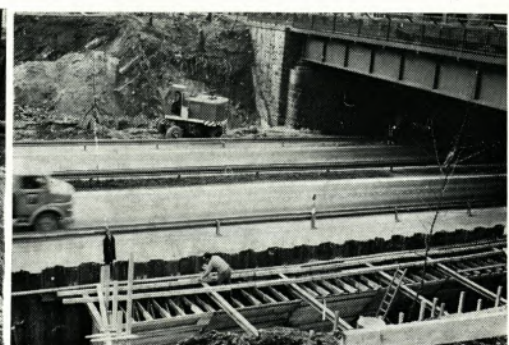
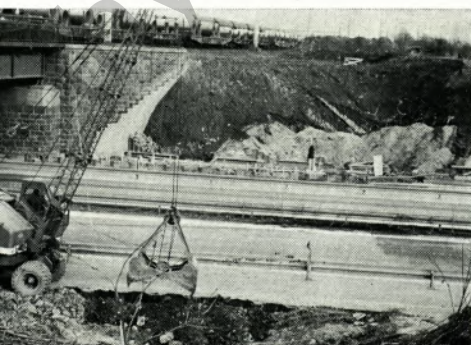
Infolge des sich ständig vergrößernden Verkehrsaufkommens mußte der Übergabebahnhof 1959 um zwei Gleise erwei-

tert werden. Hierzu wurde der sogenannte Lichtschacht durch eine geschweißte Trägerrostbrücke mit unmittelbarer Schienenauflagerung überbrückt. Die Brückenteile im Gewicht von insgesamt 130 t wurden in der Nacht vom 28. zum 29. 9. 1959 bei vollkommener Sperrung der Autobahn eingebaut. Auch diese erweiterte Brücke ist inzwischen zu klein geworden.

Es werden jetzt nördlich und südlich der vorhandenen Gleise je drei weitere Gleise gebaut. Zur Errichtung der Widerlager müssen ca. 5000 cbm Boden ausgehoben und ca. 2400 cbm Beton eingebaut werden. Die Erdarbeiten haben im November 1967 begonnen. Die Widerlager werden noch im Mai 1968 fertiggestellt. Im Herbst dieses Jahres sollen die Überbauten, in der Form ähnlich derjenigen über dem Lichtschacht, mit einem Gewicht von etwa 500 t eingebaut werden. Die Kosten für diese Arbeiten sind auf ca. 1 800 000,- DM veranschlagt.

Nach dem Bau der noch fehlenden Gleise werden dann im Bereich des Bahnhofes dem Betrieb insgesamt 16 Aufstell- und Fahrgleise zur Verfügung stehen.

Hohlsiepe



Die Durchführung der Bauarbeiten gestaltet sich durch den unmittelbar angrenzenden Autobahn- und Werkseisenbahn-Verkehr nicht einfach.



Auf der „Maas-Ebene“ im neuen Euro-poort-Hafengebiet, 35 Kilometer von der Innenstadt Rotterdams entfernt und unmittelbar gegenüber Hoek van Holland, begannen deutsche Hüttenwerke mit dem Bau der modernsten Erz-Umschlaganlage Europas für Erzfrachter von 130 000 bis 150 000 Tonnen Tragfähigkeit. Diese Anlage soll etwa Mitte 1970 in Betrieb gehen. Sie wird von der ATH und dem Hüttenwerk Oberhausen gemeinsam mit den Krupp-Hüttenwerken und Mannesmann durch die Anfang Dezember 1967 gegründete „Ertsoverslagbedrijf Europoort“, Rotterdam, gebaut und betrieben. Ihre Kapazität wird auf jährlich zehn bis elf Millionen Tonnen Erz veranschlagt.

ATH seit 1910 in Rotterdam vertreten

Seit vielen Jahrzehnten sind die Hüttenwerke der Ruhr traditionelle Partner des Rotterdamer Hafens.

Auch die ATH hatte seit jeher am Umschlag über Rotterdam starken Anteil. Im Jahr 1910 faßte sie deshalb durch Errichtung der N. V. Handels en Transport

Maatschappij Vulcaan erstmals festen Fuß in Rotterdam, nachdem bereits vier Jahre zuvor von der Gewerkschaft Deutscher Kaiser, der AG für Hüttenbetrieb und der Firma Thyssen & Co gemeinsam die Transportkontor Vulkan GmbH mit dem Sitz in Bruckhausen gegründet worden war.

Vor dem Kriege lief der Erzumschlag im Rheinmündungsgebiet über den Waalhaven in Rotterdam und den Vulcaan-Hafen in Vlaardingen, zu einem geringen Teil auch über Amsterdam. In den letzten beiden Jahrzehnten stellte jedoch die Entwicklung der Schiffsgrößen den Hafen Rotterdam vor die gleichen Probleme wie viele andere Welthäfen: Die Tiefe der Fahrrinnen und der Häfen mußte ihr angepaßt werden.

1947 bereits plante die Stadt Rotterdam den Bau des Botlek-Hafengebietes auf der Insel Rozenburg südlich der Maas auf halbem Wege zwischen Rotterdam und Hoek van Holland. In diesem Hafenbereich, der 1960 in Betrieb genommen werden konnte, siedelte sich die Olindu-

strie an. Hierhin verlagerte sich auch ein großer Teil des Erzumschlags aus dem Vulcaan- und dem Waalhaven. Denn an den Kais in Botlek können Schiffe mit einem Tiefgang zwischen 12,80 bis 13,10 Meter festmachen — gegenüber einer maximalen Tauchtiefe von nur 12 Meter im Rotterdamer Waalhaven und in Vlaardingen.

Botlek-Hafen nicht mehr tief genug

Die Zunahme der Schiffsgrößen hat jedoch inzwischen auch den Botlek-Hafen bereits überrundet. Während 1957 noch zwei Drittel der Erzeinfuhren für die Hüttenwerke an der Ruhr mit Frachtern bis 12 800 Tonnen erfolgten und kein Erzfrachter größer als 36 000 Tonnen war, hatten sich bis 1967 die Verhältnisse wesentlich geändert. Frachter über 27 000 Tonnen transportierten in den ersten drei Quartalen fast 83 Prozent, davon zwanzig Prozent allein Großfrachter über 68 000 Tonnen.

Diese stürmische Verlagerung widerlegte auch Prognosen, die selbst erfahrene Fachleute vor nur knapp einem Jahrzehnt gemacht hatten. Einmal glaubten sie, daß heute noch zumindest die Hälfte der Erzfracht auf Schiffe unter 30 000 Tonnen entfallen werde. Andererseits waren sie selbst vor fünf Jahren der Meinung, daß die Wirtschaftlichkeit bei großen Erzschiffen über 40 000 Tonnen nur noch in sehr geringem Maße zunehme; der optimale Wert werde bei 60 000 Tonnen erreicht sein und dort auch nur auf langen Strecken. Beide Ansichten haben sich durch die tatsächliche Entwicklung der Erzfahrt inzwischen als Irrtum erwiesen.

Die Größe der Erzfrachter dürfte in den nächsten Jahren noch weiter steigen. Denn bei den Werften der Welt entfielen (am 1. Juli 1967) von einer bestellten Erztonnage von über 2,2 Millionen Tonnen nur knapp 13 Prozent auf Schiffe unter 40 000 Tonnen und weitere 15 Prozent auf 40 000- bis 80 000-Tonner. 72 Prozent, das heißt also fast drei von vier bestellten Erzschiffen, werden aber eine Tragfähigkeit von über 80 000 Tonnen besitzen. Auf diese Entwicklung hat sich der Hafen Rotterdam inzwischen eingestellt.

Das Geburtsjahr von Europoort war 1957. Damals beschloß Rotterdam, das Hafen-



Eine Schubeinheit im Rotterdamer Hafen auf dem Weg zum Rhein.



Erz aus Übersee - vom Seeschiff direkt ins Schubboot

In Rotterdam-Europoort entsteht ein Erzhafen für Hüttenwerke der Ruhr

gelände zunächst um weitere 2000 Hektar zu erweitern.

Noch rechtzeitig erkannte man in diesen Jahren in Rotterdam, daß der Hafen im Wettlauf mit den anderen Häfen seine maßgebende Stellung in Europa nur behaupten könne, wenn er über Hafenbecken in Meeresnähe verfüge, die auch den größten zu erwartenden Schiffen zugänglich sein müßten. Mit bewundernswerter Initiative entwickelte man schließlich das Projekt „Maas-Ebene“. Über 3000 Hektar neues Industriegelände wird zwischen dem „Neuen Wasserweg“ und dem Brielse Meer entstehen und meist der See ent-rissen.

Die Kosten aller Arbeiten zusammen werden gegenwärtig auf rd. 750 Millionen DM veranschlagt. Man rechnet jedoch, daß sie sich – wenn die Bauarbeiten in sechs Jahren vollendet sein werden – auf eine runde Milliarde DM erhöht haben dürften.

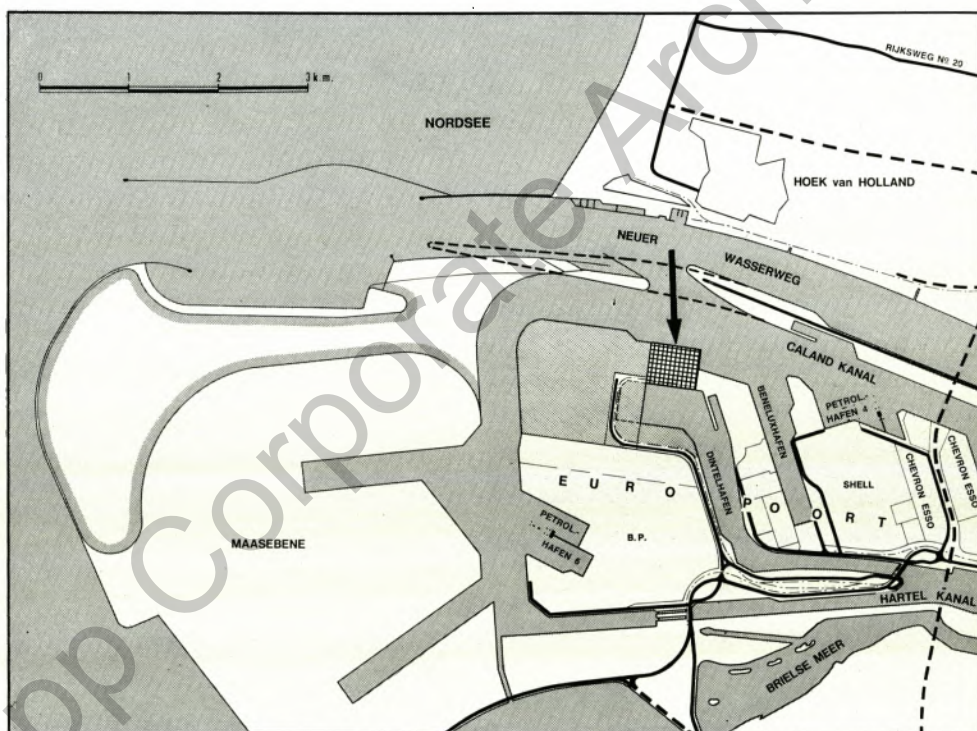
Hafen direkt an der Nordsee

Die Erz-Umschlaganlage der vier west-deutschen Hüttenwerke in Europoort direkt an der Einfahrt von See wird die Voraussetzung schaffen, auch die in Zukunft zu erwartenden großen Erzfrachter von über 100 000 Tonnen Tragfähigkeit löschen zu können, ohne daß diese Schiffe – wie es bisher gelegentlich der Fall war – vor ihrer Fahrt zum Botlek-Hafen einen Teil ihrer Ladung leichtern müssen.

Das für den Bau der Erz-Umschlaganlage zur Verfügung stehende Gelände ist 28 Hektar groß. Die Anlage wird so eingerichtet, daß an ihrem 600 Meter langen Kai im Caland-Kanal gleichzeitig zwei Großfrachter gelöscht werden können. Die Wassertiefe wird im Endausbau fast neunzehn Meter betragen und für Schiffe bis 150 000 Tonnen ausreichen.

Die Anlage wird in der Lage sein, jährlich etwa zehn bis elf Millionen Tonnen umzuschlagen. Ihre beiden Entladebrücken werden ein Hubvermögen von je 50 Tonnen und eine Leistungsfähigkeit von rund 50 000 Tonnen pro Tag besitzen. Die Gesamtkosten für den Bau der Anlage werden etwa 60 Millionen DM betragen.

Das Erz wird über große Transportband-Anlagen zu den Lagerplätzen befördert.



Überblick über den Bereich von Europoort im Hafengelände von Rotterdam mit der im Bau befindlichen „Maasebene“. Der Pfeil weist auf den Platz der Erz-Umschlaganlage hin, die seewärts unmittelbar am Calandkanal und binnenwärts am Dintelhafen liegt.

Es kann aber auch direkt der Beladestelle für Binnenschiffe zugeführt werden, die auf der Südseite des Terrains über einen Kai von 500 Meter Länge verfügt. Hier werden zwei Belader mit einer Kapazität von stündlich 2000 Tonnen zur Verfügung stehen. Zwei Schubeinheiten in geschlossener Formation können gleichzeitig in etwa vier bis fünf Stunden beladen werden.

Den Weg zu Rhein und Ruhr nehmen die Binnenschiffe dann über den Hartel-Kanal im Süden des Europoort-Industriegeländes, der eine Wassertiefe von vier Meter hat. Auf diese Weise ist eine rationelle Transportkette vom Erzverladehafen bis zu den Werkshäfen möglich, so daß eine zügige Anlieferung der Rohstoffe entsprechend den Bedürfnissen der Hochofenwerke gewährleistet werden kann. Sie gestattet auch eine beträchtliche Kostenersparnis.

Nachdem der Beschluß zum Bau der Umschlaganlage von den beteiligten Hüttenwerken im April 1967 gefaßt worden war und die Zustimmung der Stadt Rotterdam vorlag, wurde bereits am 18. Oktober mit den Bauarbeiten, insbesondere mit der Anlage des künftigen Kais, begonnen.

Schon einen Monat später konnte man bei einem Besuch der Baustelle die Konturen und die Größe der künftigen Anlage erkennen. Unermüdlich sind hier Bagger im Einsatz. Denn insgesamt müssen allein an dieser Stelle etwa fünf Millionen Kubikmeter Erde bewegt werden – was dem Gesamtaushub beim Bau des Werkes Beeckerwerth entspricht – bevor die Kräne und Transportbänder sowie die übrigen Einrichtungen der Erz-Umschlaganlage Europoort installiert werden und etwa Mitte 1970 die ersten Erzfrachter am Kai festmachen können.



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.

Der Bahnbauingenieur

Im Gegensatz zur weit verbreiteten Meinung, daß der Bahnbauingenieur, der im allgemeinen Sprachgebrauch „Bahnmeister“ genannt wird, nur täglich in seinem Dienststellenbereich „spazierengehe“, wollen wir hier einmal die Gelegenheit wahrnehmen, den wirklichen Aufgaben-



Bahnbauingenieur Herbers bei der Aufmaßüberprüfung mit Hilfe eines Tachometriergerätes.

bereich eines Bahnbauingenieurs vorzustellen.

Seine Spezialisierung auf diesem Berufszweig beginnt nach erfolgreichem Abschluß einer HTL in der Fachrichtung Tiefbau. Als Ing. grad. kann er die weitere Ausbildung bei der Bundesbahn er-



Überprüfung der gegenseitigen Höhenlage der Schienen mit der Wasserwaage.

halten, an deren Ende die Inspektorenprüfung steht, oder er muß mehrere Jahre als Bauleiter bei einer Oberbaufirma arbeiten, eine Tätigkeit, die Spezialkenntnisse vermittelt bzw. vertieft. Nach einer

solchen intensiven Ausbildung erfüllt er die Voraussetzungen, um die Leitung eines Bahnmeisterei-Betriebes zu übernehmen. Der Bahnmeister ist seiner Tätigkeit entsprechend also ein Betriebsleiter.

Was ist nun sein Aufgabenbereich?

Durch ständige Unterhaltungsarbeiten an den ihm anvertrauten Gleisanlagen hat er die Betriebssicherheit der Gleise und Weichen verantwortlich zu gewährleisten und darüber hinaus Neubau und Umbau von Gleisanlagen durchzuführen.

Der Gemeinschaftsbetrieb hat für sein weitverbreitetes Gleisnetz, zu dem auch die betriebseigenen Gleisanlagen der Produktionsbetriebe gehören, fünf Bahnmeistereien eingerichtet.

Diese Bahnmeistereien sind unterschiedlich groß, was durch die Lage und Wichtigkeit der Produktionsbetriebe bedingt ist.

Ein Bahnbauingenieur hat in seinem Bahnmeisterei-Bereich zwischen 75 und 115 km Gleis und zwischen 450 und 825 Weichen-



einheiten zu unterhalten. Da er ihre Lage und den Zustand genau kennen muß, sind seine täglichen „Spaziergänge“ für Füße und Schuhwerk mehr strapaziös als erholend, zumal Schwellen, Schotter und Randwege nicht ideale Spazierwege sind.

Die täglichen Kontrollgänge, die er im Laufe einer gewissen Zeitspanne turnusgemäß durchführt, geben dem Bahnbauingenieur Aufschluß über die zu treffenden Maßnahmen, den Einsatz der Rotten oder, bei größeren im Zusammenhang durchzuführenden Unterhaltungsarbeiten, den Einsatz von Unternehmern. Kommt es für Erneuerungs- und Wartungsarbeiten größeren Umfangs zum Einsatz von Spe-



Mit Hilfe einer Pfeilhöhenmessung wird am Ablaufberg Meerbergstraße die richtige Lage des Gleisbogens geprüft. (Siehe auch Bild der mittleren Spalte.)

zial-Oberbaufirmen, so hat er den Leistungsumfang festzulegen, die Baustelle mit den zur Angebotsabgabe aufgefundenen Unternehmen zu besichtigen, den zugewiesenen Unternehmer einzusetzen, ihn zu überwachen, die fertige Arbeit aufzumessen und – meistens in Anwesenheit des Leiters der Oberbauabteilung – abzunehmen. Schließlich muß die geleistete Arbeit noch abgerechnet werden.

Alles das kann er natürlich nicht allein ausführen, sondern er braucht dazu ein geschultes, von ihm unterwiesenes und beaufsichtigtes Team von Rottenmeistern, Vorarbeitern, Kolonnenführern, Bauaufsichtlichen und Bürokräften.

Sind Gleise und Weichen auch nach evtl. Durcharbeitung nicht mehr in betriebs-sicherem Zustand zu halten, so müssen sie erneuert werden. Die Mittel sind zu beantragen, und nach Genehmigung des Objektes folgt das Umsetzen der geplanten Maßnahmen in die Durchführung, das heißt Ausschreibung, Besichtigung der Baustellen, Einsatz der Firmen, Überwachung der Arbeiten, Aufmaß, Abnahme, Abrechnung.

Fast alle Gleisarbeiten müssen während des Betriebes durchgeführt werden. Die Abstimmung mit den Produktionsbetrieben, mit dem Fahrbetrieb und mit der Fahrleitungsmeisterei, das Abrufen der Oberbaustoffe etc., kurz gesagt, die ganze Leitung der Arbeiten ist Aufgabe des Bahnbauingenieurs, wobei er immer berücksichtigen muß, daß betriebliche Störungen auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben. Daher können auch viele Arbeiten nur an Wochenenden ausgeführt werden, und das Weekend des Bahnbau-

Ständiges Sorgenkind der Bahnmeisterei 5: Strippergleise am Tiefofen Beeckerwerth.



ingenieurs findet häufig genug „auf der Hütte“ statt.

In turnusmäßigem Wechsel haben die fünf Bahnbauingenieure Bereitschaftsdienst, das heißt, daß der Bereitschaftsdiensthabende eine Woche lang Tag und Nacht erreichbar sein muß, um bei Betriebsunregelmäßigkeiten eingreifen zu können. Manche Nacht muß er sich um die Ohren schlagen und Leute „zusammentrommeln“, damit größere Unfallschäden am Gleiskörper schnell behoben werden können und der Eisenbahnbetrieb wieder fahren kann. Im Kalenderjahr 1967 waren es allein 150 derartige Einsätze.

Einer dieser Bahnbauingenieure ist Herr Hermann Herbers, dem die Leitung der Bahnmeisterei 5 obliegt. Bevor er 1961 seine Tätigkeit beim Gemeinschaftsbetrieb aufnahm, hat er fünf Semester Tiefbau an der HTL Oldenburg studiert. Darauf folgten 10 Jahre Tätigkeit bei Unternehmen des Eisenbahn-, Tief- und Betonbaus. Vor Einrichtung der Bahnmeisterei 5 in Beeckerwerth wurden Bauingenieur Herbers Sonderaufgaben beim Ausbau der Gleisanlagen des Werkes II (Beeckerwerth) übertragen. Immerhin waren allein für die 1. Baustufe dieser Anlagen 16 Millionen DM an Mitteln erforderlich.

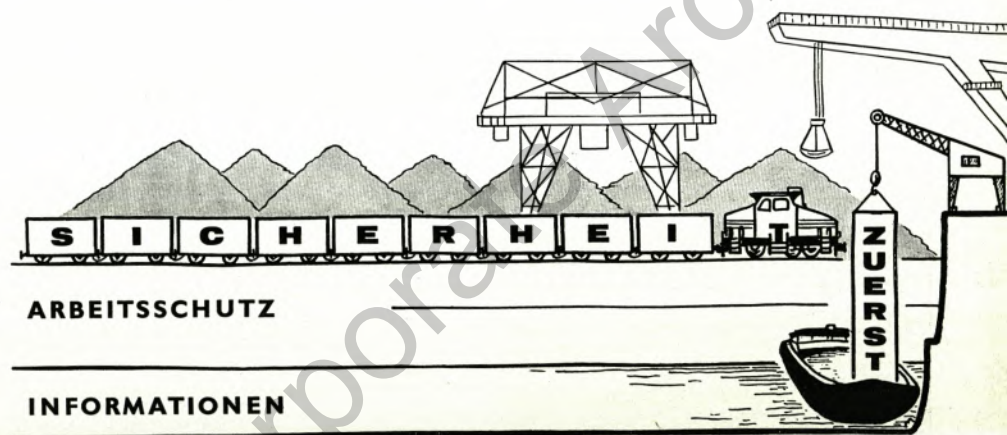
Diese Zahl mag einen kleinen Eindruck vom Ausmaß der Arbeit und Verantwortung geben, die man Bahnbauingenieur Herbers übertrug. Seine ständige Hilfsbereitschaft und sein trockener norddeutscher Humor – Herr Herbers stammt aus Papenburg – haben ihm beim Gemeinschaftsbetrieb wie auch bei den Produktionsbetrieben Sympathien eingebracht.

Auf seinen Kegelabend freut Bauingenieur Herbers sich immer ganz besonders. Dann wird im Kreis der Kegelbrüder für einige Stunden mal richtig „abgeschaltet“.

Vorschau auf die Verkehrssicherheitstage 1968

Auf allen Wegen Sicherheit!

Unter diesem Motto wollen wir die Verkehrssicherheitstage 1968 ankündigen. Mit Rücksicht auf den Erscheinungstermin der Betriebszeitschrift wollen wir unser Ak-



UNFALLSCHUTZKARTE

A consulter en cas d'accident
To be read in case of accident
Da leggerei in caso di incidente

Nom et Prénoms (Nom et prénom / Name / Name of person)
Geburtsort: (Date de naissance / Birth / Date of birth)
Wohnort, Straße, Nummer (Adresse / Address)
Personalausweis-Nr. (Carte d'identité / Identity card / Karte d'Identität)
Rufplatz-Nr. (Téléphone / Phone / Telefonnummer)
Bei Unfall Nachricht an: (In case of accident please inform / In case of accident, please inform)
Name: (Name / Name)
Wohnort: (Adresse / Address)
Straße/Telefon: (Adresse / Address)



tionsprogramm jetzt schon bekanntgeben.

Mit jedem Jahr wird Ihre Arbeit im Betrieb sicherer, mit jedem Jahr aber wachsen die Gefahren, denen Sie auf dem Wege von und zur Arbeit ausgesetzt sind. Jährlich werden in der Bundesrepublik ca. 1 Million Straßenverkehrsunfälle verursacht, bei denen etwa 500 000 Verletzte und ca. 16 000 bis 18 000 Tote zu beklagen sind. Wir wollen hier und heute nicht über die Verantwortung des Menschen für sein Tun und Lassen im Straßenverkehr philosophieren, sondern Maßnahmen empfehlen für den Fall, daß es einmal „gebunst“ hat.

Es kommt oft auf Sekunden an

Bei einem Unfall ist es nicht immer möglich, dem Arzt mündlich Auskunft zu geben über: Blutgruppe, Rhesusfaktor, Dauer gesundheitsschäden, Allergien, Impfungen, letzte

Tetanus-Schutzimpfung und sonstige Krankheiten. Viel kostbare Zeit gewinnt man bei der Behandlung der Unfallverletzten, wenn der Arzt die medizinischen Angaben, die von lebenswichtiger Bedeutung sind, kennt.

Die **Unfallschutzkarte** des „Grünen Kreuzes“ kann diese Fragen in vier Sprachen beantworten. Diese Karte sollte jeder Kraftfahrer für seine Familie und sich auf jeder Fahrt mitführen. Sie steht als Punkt 1 auf unserem Programm.

Gut gerüstet für die „Erste Hilfe“ sollte jeder Kraftfahrer seine Fahrt antreten. Selbst wenn man sie sobald nicht gebraucht, lohnt sich die Anschaffung einer Auto-Apotheke. Die steigenden Unfallzahlen müssen selbst dem größten Optimisten sagen, daß auch er einmal den Inhalt einer Auto-Apotheke in Anspruch nehmen muß. Sei es für sich selbst, oder für einen Menschen, der in Not geraten ist. Punkt 2 unserer Aktion ist die Empfehlung, sich eine Auto-Apotheke – die während der Verkehrssicherheitstage besonders preiswert ist – zuzulegen. Die 3. Empfehlung wäre eine Ausbildung in „Erste Hilfe“ durch das Deutsche Rote Kreuz.

Die Aktion **Sicherheitsgurte**, die wir im letzten Jahr durchführten, hatte wider Erwarten einen großen Zuspruch. Belegschaftsmitglieder, die den Bestelltermin verpaßt haben, können im Mai ihre Be-

ACTIVE SCHUTZIMPFUNGEN GEGEN WUNDTÄTIGKEIT

Vaccination anti-tétanique / Vaccination against tetanus / Vaccinazione antitetanica / Vaccinazione contro la tetanizzazione

Datum	Titel	Stärke	Ursache	Ursache

FRÜHERE SERUMINJEKTIONEN

Previous injections of serum / Previous injections of serum / Iniezioni precedenti di siero / Iniezioni precedenti di siero

Datum	Titel	Stärke	Ursache	Ursache

stellung nachholen. Da bis zum Redaktionsschluß die organisatorische Durchführung noch nicht feststand, Preise und Bestelltermine noch nicht bekannt waren, werden Einzelheiten in einer Bekanntmachung der Abteilung Sicherheitswesen mitgeteilt.

Alle, die sich gegen Unfallfolgen sichern wollen, haben jetzt schon Gelegenheit über „Ihre Maßnahmen“ nachzudenken und sie bei der Aktion „Verkehrssicherheitstage“ 1968 in die Tat umzusetzen.

H. Kiel

Denken Sie immer daran, auf allen Wegen Sicherheit!



Die bauliche Umgestaltung der Eisenbahn-Werkstätten



Seit der Inbetriebnahme der neu errichteten Wagen-Reparatur-Hallen in den Eisenbahn-Werkstätten (EBW) hat fast in allen anderen älteren Hallen der EBW ein mehr oder weniger geschäftiges Trei-

ben in bezug auf kleinere Umbauten bzw. auf Umorganisation eingesetzt. Für Außenstehende mag dies und jenes in seinem Sinn aus dem Geschehen ersichtlich sein, manches aber zunächst auch unverständlich bleiben. Es ist deshalb wohl an der Zeit, die Dinge einmal folgerichtig aufzuzeigen.

Es dürfte jedem klar sein, daß diese baulichen Änderungen und die dadurch ausgelösten Umstellungen im Arbeitsablauf in einem planmäßigen Zusammenhang stehen. Das Ganze hat sogar einen sehr einfachen Grund, nämlich nach Beendigung der Arbeiten, mit geringstem Aufwand größte Leistungen zu erzielen.

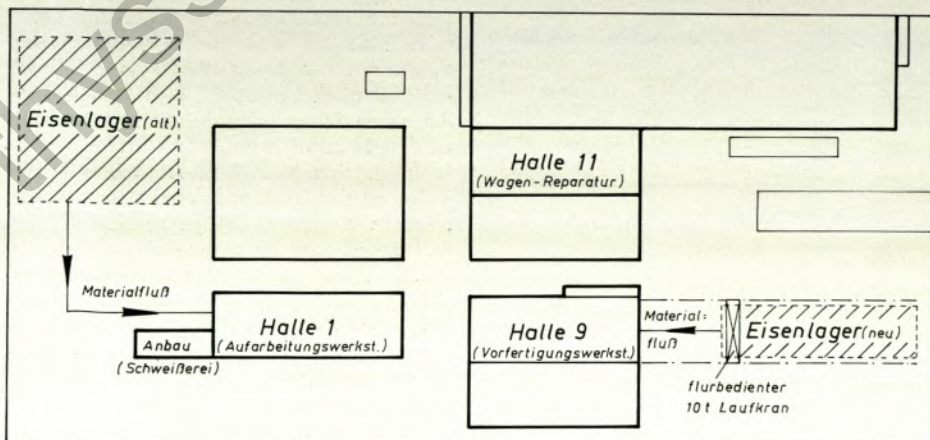
Mit der Inbetriebnahme der neuen großen Wagen-Reparatur-Hallen wurden die Voraussetzungen abgeschlossen, für die Schadwagen genügend überdachte Instandsetzungsgleise bzw. Arbeitsstände mit entsprechenden Einrichtungen wie Arbeitsgruben, Hebezeugen und Energie-Anschlüssen zu besitzen.

Das nächste große Ziel heißt nun, auch noch für die Lok-Reparatur sowie für alle Nebenbetriebe der EBW, die bisher noch nicht berücksichtigt wurden, den erforder-

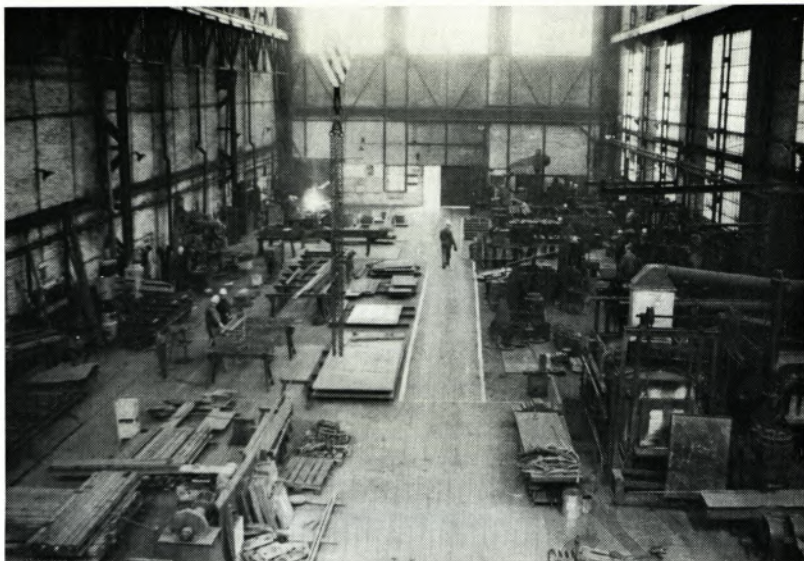
lichen Arbeitsraum für eine wirtschaftliche Fertigung unter Berücksichtigung kurzer Förderwege, zu schaffen. Zu den Nebenbetrieben gehören vor allen Dingen die Aufarbeitung der Einzelteile (Puffer, Federn, Zugeinrichtungen, Fahrmotoren, Dieselmotoren, Kompressoren, Fahr-schalter usw.), das Zurichten des erforderlichen Materials, wie das Ablängen von Profileisen bzw. das Auf-Maß-Schneiden der Bleche, die Vorfertigung von Einzelteilen sowie der Anstrich der Fahrzeuge. Im Zusammenhang mit dieser „betriebswirtschaftlichen“ Aufgabe war gleichzeitig noch eine „sozialwirtschaftliche“ zu lösen, indem für jede Werkstatthalle Frühstücksräume und Toiletten mit eingerichtet werden sollten. Die Lösung dieser Aufgaben hat nun die baulichen Umgestaltungsarbeiten ausgelöst, mit denen bereits im Herbst vergangenen Jahres begonnen wurde und welche sich zur Zeit noch in der Ausführung befinden.

Die Umgestaltung der Hallen 1, 9 und 11

Nachdem die Halle 9 durch die Inbetriebnahme der vorgenannten neuen Wagen-Reparatur-Hallen vollständig geräumt werden konnte und somit als erste zur Neugestaltung zur Verfügung stand, wurde sie auch als erste bei der weiteren Planung in Angriff genommen. Sie ist zur Entlastung für die Halle 1 gedacht, in welcher bisher ausschließlich die Aufarbeitung von Einzelteilen wie Puffer, Tragfedern, Zugeinrichtungen und gleichzeitig das vorbeschriebene Zurichten des erforderlichen Materials sowie die Vorfertigung von Einzelteilen unter dem Begriff „Stahlbau“ erfolgte. Die in Halle 1 dafür zur Verfügung stehende Fläche ist für den Aufbau eines wirtschaftlichen Arbeitsflusses für diese Arbeiten aber zu gering. Da nun einerseits die Aufarbeitung der Puffer, Tragfedern und Zugeinrichtungen, sowie die Ausführung von Schmiedear-



beiten die Installation mehrerer schwerer maschineller Anlagen erfordert, insbesondere z. B. Glühöfen und Hämmer, und andererseits auch der Transport des Vormaterials für die Vorfertigung vom bisherigen Lagerplatz, dem sog. Eisenlager, zur Halle 1 als Quer- und Längstransport nicht besonders günstig war, wurde die frei gewordene Halle 9 zur Aufnahme der mit geringen Mitteln verlegbaren Einrichtungen als sog. Vorfertigungswerkstatt ausgewählt. Dadurch konnten die schweren maschinellen Anlagen in Halle 1 verbleiben. Für das Eisenlager ergab sich südlich vor Halle 9 unter einer Kranbahn ein für die Produktion günstig gelegener neuer Lagerplatz. Deshalb wurden auch alle Maschinen und Einrichtungen zum Ablängen von Profileisen und zum Trennen von Blechen wie Scheren, Brennschneidgeräte und Sägen in den südlichen Teil der Halle 9 gelegt. Das Material braucht also nur noch in einer Richtung,



Halle 1 vor der Umgestaltung zur „Aufarbeitungswerkstatt“ noch als „Stahlbauwerkstatt“.



Halle 9 nach der Umgestaltung als Vorfertigungswerkstatt. (Vorn links die Abkantpresse, dahinter die Bohrmaschinen, vorn rechts die Säge, dahinter die Hydraulik-Reparatur).

die zugleich dem Arbeitsfluß entspricht, bis zum Halleneingang transportiert zu werden. Ein flurbedienter Laufkran, der bis zu den Ablagetischen und Ablageböcken in die Halle hineinfahren kann, soll den Materialtransport in Zukunft noch vereinfachen helfen. Des weiteren sind auch die Bohrmaschinen und die Anreißarbeiten mit in diese Halle verlegt worden. Durch das Umsetzen der Abkantmaschine aus Halle 11 können auch alle Abkantarbeiten hier sogleich mit erledigt werden. Damit wurde gleichzeitig in Halle 11 wertvoller Platz für die Wagen-Reparatur gewonnen. Unter Einbeziehung der ohnehin vorhandenen großen Fundamentgrube nach Entfernen der Abkantmaschine erhielt Halle 11 die hier erforderliche Arbeitsgrube.

Leider können augenblicklich die Schweißstände aus dem Anbau der Halle 1 noch nicht mit nach Halle 9 verlegt werden, da der dafür vorgesehene Platz vorübergehend noch für die aus der Lok-Reparatur-Werkstatt – Halle 2 – ausgewiesene Reparatur der Hydraulik-Wagen benötigt wird. Genauer hierzu enthält die Beschreibung über den weiteren Ausbau der Hallen 2/3 und 10. Ein Frühstücksraum war im Obergeschoß des östlichen Anbaus der Halle 9 bereits vorhanden, während Büroräume und Toiletten im Erd-

geschoß des gleichen Anbaus untergebracht wurden. Das Verlegen der Heizung erfolgt gleichzeitig mit der Montage der noch fehlenden Heizung in Halle 8, sobald die erforderlichen Geldmittel hierfür zur Verfügung stehen.

Die Inbetriebnahme der Halle 9 im November 1967 ermöglicht nun auch eine bessere Gestaltung des Arbeitsablaufes in Halle 1. Auf der westlichen Seite verbleiben die Puffer- und Tragfeder-Aufarbeitung sowie die Schmiedearbeiten, wobei erstgenannte Fertigungen in nächster Zeit noch einige praktische Umstellungen erfahren. Die Pufferaufarbeitung erfolgt dann weitgehendst im „Fließverfahren“. Die östliche Seite ist für die Aufarbeitung der Kübel und Zugeinrichtungen vorgesehen. Diese in der Halle 1 zusammengefaßten Arbeiten führten dazu, ihr sinngemäß die Bezeichnung „Aufarbeitungswerkstatt“ anstatt „Stahlbau“ zu geben. Mit der Verlegung der Kübel-Reparatur aus Halle 11 nach Halle 1 wurde das gleiche erreicht, wie mit dem vorbeschriebenen Verlegen der Abkantmaschine von Halle 11 nach Halle 9. In Halle 11 ist dadurch wertvoller Platz für die Reparatur von Drehgestellen gewonnen worden.

Zur Zeit ist es wegen der im Anbau der Halle 1 verbliebenen Schweißerei noch nicht möglich, diesen Anbau so herzurichten, wie er im Endzustand aussehen soll. Nach Verlegen der Schweißerei in Halle 9 erhält hier die Betriebsschlosserei ihren Arbeitsplatz, außerdem wird ein Frühstücksraum eingerichtet. Wegen des vorhandenen 3-t-Laufkranes und wegen der günstigen Lage zur Lok-Reparatur-Werkstatt soll der übrige Raum als Lager für Großteile der Lok-Reparatur zur Entlastung dieser Hallen genutzt werden. Die Toiletten wurden bereits eingebaut und dem Betrieb übergeben.

Mit diesen vorbeschriebenen Maßnahmen wird in etwa einem Jahr der Abschluß der baulichen Arbeiten für die Hallen 1, 9 und 11 erreicht sein.

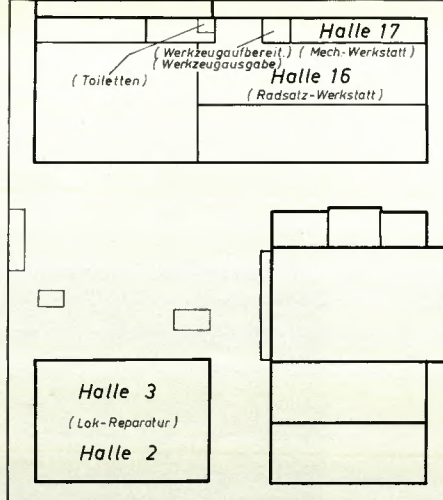
Die Umgestaltung der Hallen 2, 3, 16 und 17

Einschneidende und bereits in Angriff genommene Veränderungen sind auch noch für die Lok-Reparatur und für die mechanischen Werkstätten in den Hallen 2/3 vorgesehen. Der Lok-Reparatur fehlt es an Platz für einen übersichtlichen und ungehinderten Aufbau zur Instandsetzung aller Einzelteile wie Fahrmotoren, Fahr-schalter, Dieselmotoren, Kompressoren usw. Außerdem waren die zugehörigen beiden Gruppen, die Aufarbeitung der Stromabnehmer und die Batterie-Werkstatt, aus der Entwicklung heraus in der weiter entfernt gelegenen Halle 17 untergebracht. Diese Zustände führten zu der Überlegung, die mech. Werkstatt als eine Art „Fremdkörper“ aus der Lok-Reparatur zu entfernen und sie mit der ihr „art-verwandten“ Radsatz-Werkstatt zu vereinen. Dadurch wird einerseits in den Hallen 2/3 der Lok-Reparatur der erforderliche Platz gewonnen, andererseits wird durch den Tausch der Halle 17 zwi-

Die Arbeitsgrube in Halle 11 als Ersatz für die Abkantpresse zur Gewinnung wertvoller Wagen-Reparatur-Stände.

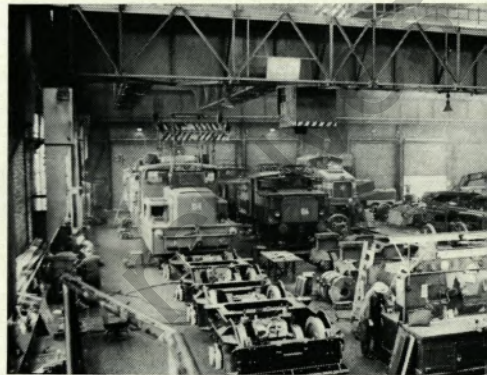


schen mech. Werkstatt und Batterie-Werkstatt / Stromabnehmer-Aufarbeitung die gewünschte Zusammenlegung der gesamten Lok-Reparatur erreicht. Die erforderlichen Personal- und Arbeits-Dispositionen werden zweifelsohne günstiger. Außerdem eignet sich eine niedere Halle mit großen Fenstern in der Außenwand, wie sie in dem östlichen Anbau an die Radsatzwerkstatt in Halle 17 gegeben sind, räumlich für eine mech. Werkstatt wesentlich besser, als der Platz innerhalb der hohen Lok-Reparaturhalle mit schwerer Bekranung. Die drei größten Werkzeugmaschinen, eine Achswellendrehbank, ein Horizontalbohrwerk und eine Langhobelmaschine konnten wegen ihres erforderlichen Platzes im nördlichen Kopf der Halle 16 (Radsatzwerkstatt) bei günstiger Bekranung mit eingeordnet werden. Schließlich sind auch keine besonderen Transportprobleme hieraus erwachsen. Die Halle 17 als mech. Werkstatt besitzt einen flurbedienten Laufkran und ist im großen und ganzen nur mit leicht transportablen Gütern zu beliefern. Das kann ohne weiteres mit Flurfördermitteln geschehen. Für die Loks, welche die Batterie-Werkstatt aufsuchen müssen, treten wesentliche Vorteile ein, da ihr Weg nicht mehr wie bisher über lange Gleis- und

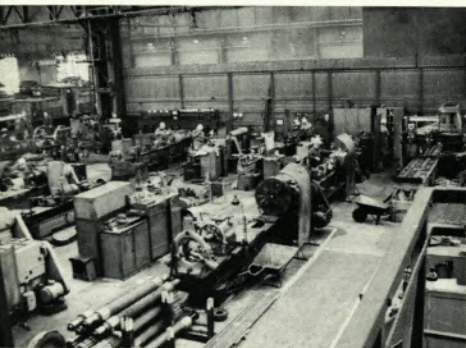


lok allgemein nur drei Stände benötigt. Es verbleiben also noch drei Stände für außerplanmäßige Reparatur-Arbeiten an Loks. Das genügt, um keine Reparatur- und Untersuchungsloks auf ein- und demselben Gleis hintereinander aufstellen zu müssen. Bei hintereinander aufgestellten Loks wird die vom Hallentor aus gesehen hintere Lok „eingesperrt“, was bei stark unterschiedlichen Reparaturzeiten sehr unangenehm werden kann. Eine Ausnahme muß lediglich für die an der Westseite der Halle 2 untergebrachte Batterie-

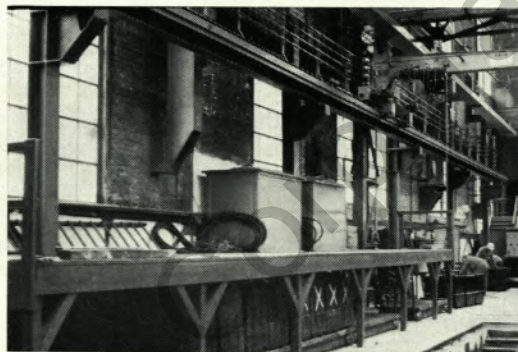
Werkstatt gemacht werden. Um einerseits die Fahr-Batterien der Loks aus- und einbauen zu können und um andererseits keinen Reparaturstand zu verlieren, liegt der Lokstand für Batterie-Arbeiten hinter dem Reparaturstand. Dieser Reparaturstand soll deshalb stets auch nur für kurzfristige Schnell-Reparaturen benutzt werden. Aus Gründen der Unfallsicherheit beim Heben und Senken der mit Säure gefüllten Batterie-Tröge wurde eigens dafür ein flurbedienter Konsolkran



Halle 3 als Lok-Reparatur vor der Umgestaltung. (Es stehen nur 3 Gleise für die Loks zur Verfügung, so daß 2 Loks auf ein und demselben Gleis hintereinander stehen müssen.)



Halle 2 vor der Umgestaltung noch als Mechanische Werkstatt.



Halle 2 nach der Umgestaltung als Batterie-Werkstatt. (In Bildmitte oben der Konsolkran.)

Weichenwege führt. Sie lassen sich unmittelbar in kürzester Zeit mit der Schiebebühne umsetzen.

Das Meisterbüro liegt zwischen Werkzeugmacherei und der mech. Werkstatt, so daß der Meister nunmehr seine Werkstätten im Gegensatz zu früher auch vom Büro aus übersehen kann. Darüber wurde ein Frühstücksraum eingerichtet, während die Toiletten in die früheren Büroräume der Wagen-Reparatur II, im nördlichen Kopf der Halle 17, eingebaut worden sind.

Die Lok-Reparatur in den Hallen 2/3 ist für die Zukunft dann wie folgt geplant: Die beiden Hallen besitzen sechs nebeneinander liegende Gleise, welche alle von der Schiebebühne aus bedient werden können. Das ergibt die erfreuliche Ideal-lösung von sechs nebeneinander liegenden Einzelständen, also Lok-Reparatur im sog. Querstand-Verfahren, gegenüber dem für Wagen-Reparaturen bevorzugten Längsfluß.

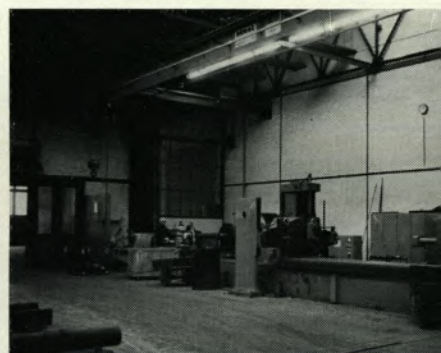
Bei weitgehender Ausnutzung der nach der Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen (BOA) möglichen Verlängerungen der Untersuchungsfristen der Fahrzeuge werden für die Untersuchungs-

an der Westseite der Halle eingebaut. Der Hallen-Raum unmittelbar hinter den anderen fünf Lok-Ständen soll zum Abstellen und ggf. zur Instandsetzung von Großteilen wie Vorhauben, Führerhäuser, Batteriedeckel, Antriebsaggregate und Drehgestelle zur Verfügung stehen. Der gesamte dann noch verbleibende nördliche Hallenteil ist ausschließlich für die Aufarbeitung sämtlicher Einzelteile von Loks vorgesehen. Nach dem Auszug der Werkzeugmacherei und der Werkzeugausgabe werden die Einbauten für Büros, Frühstücksräume und Toiletten genutzt. (Wird fortgesetzt!)

H. W. Schentke

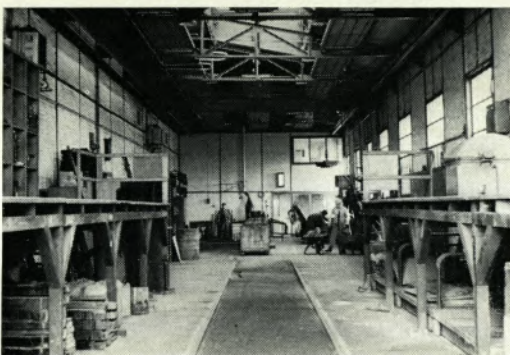


Halle 16 Nordende der Radsatzwerkstatt während des Umbaus für die Mechanische Werkstatt.



Halle 16 nach der Montage der großen Werkzeugmaschinen für die Mechanische Werkstatt.

Halle 17 noch als Batterie-Werkstatt.



Halle 17 während des Umbaus zur Mech. Werkstatt.



Unsere Jubilare

Sein **50jähriges Dienstjubiläum** feiert am 13. Mai 1968 Herr Julius L o e h l , Bezirksvorsteher Eisenbahn-Nord.

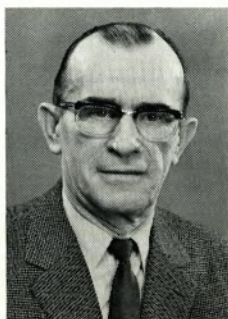
Der Jubilar wurde am 30. April 1904 in Hamborn geboren und wohnt heute in Walsum, Schillerstraße 54. Am Anfang seiner Berufslaufbahn stand eine Tätigkeit als Stapelführer bei der bekannten Baufirma Fink & Eißmann. Am 13. Mai 1918 wurde er dann in unserem Betrieb bei Eisenbahn-Nord als Rangiermeister eingestellt. Seine dienstliche Bewährung brachte es mit sich, daß er am 1. Januar 1954 zum Betriebsassistenten befördert wurde, und schon am 1. März 1955 erfolgte seine Ernennung zum Bezirksvorsteher.

Auch der Vater des Jubilars war einmal als Betriebsassistent tätig gewesen, zuerst bei der Gewerkschaft Deutscher Kaiser und später bei der ATH.

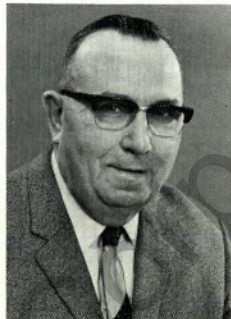
Herr Julius Loehl, Mitglied des Jubilarenvereins und des Eisenbahnvereins, erfreut sich als sehr pflichtbewußter und äußerst gewissenhafter Mitarbeiter allgemeiner Wertschätzung. Seine Lieblingsbeschäftigung in der Mußezeit ist die Betätigung in dem zu seinem Eigentum gehörenden Garten, die ihn frisch und gesund erhalten hat.



**Auf eine
40jährige
Zugehörigkeit
zu unserem
Betrieb
blicken zurück:**



Paul Kalke
Verkehrsabfertiger
Verkehrsabteilung
eingetr.: 23. 5. 1928



Stefan Albrecht
Bezirksvorsteher
Eisenbahn-Süd
eingetr.: 5. 6. 1928

**25 Jahre ist in unserem
Betrieb tätig:**

Gruppenführer Erich Bester,
Kostenrechnung
eingetr.: 1. 6. 1943

**Allen unseren Jubilaren
ein herzliches Glückauf!**

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Erwin Lesniewski, EBW
mit Hannelore Vogl
am 10. 11. 1967

Werner Prinz,
Verkehrsabteilung
mit Erika Hölscher
am 30. 11. 1967

Walter Rosenwald,
Eisenbahn-Süd
mit Ursula Cordts, geb. Sengpiel
am 8. 12. 1967

Karl-Heinz Hanckwitz,
Hafen Schwelgern
mit Marie Anne Krolicki
am 15. 12. 1967

Hans Berl, Rechnungswesen
mit Charlotte Schlüter
am 15. 12. 1967

Friedhelm Mülleneisen, Eisenbahn-N.
mit Ulrike Schlagermann
am 19. 12. 1967

Dieter Massmann, Bauabteilung
mit Karin Schlezak
am 28. 12. 1967

Bruno Schütz, Betr.-Masch.-D.-Nord
mit Brigitte Brettschneider
am 12. 1. 1968

Nachwuchs kam an:

Susanne, 22. 11. 1967
Heinz-Günter Grobosch,
Baubt.-Hochbau

Yasar, 3. 12. 1967
Mustafa Togcu, Eisenbahn-Nord

Susanne, 10. 12. 1967
Karlheinz Wattenbach, EBW

Messut, 13. 12. 1967
Hüseyin Özcan, Eisenbahn-Süd

Martin, 15. 12. 1967
Paul Diegner, Eisenbahn-Nord

Hella, 15. 12. 1967
Egon Sohl, EBW

Suhat, 16. 12. 1967
Selahaddin Köse, Eisenbahn-Nord

Jörg-Heinrich, 23. 12. 1967
Werner van Kesteren, Bau-Verm.

Iris, 24. 12. 1967
Bodo Wesselbaum, Eisenbahn-Süd

Angela, 27. 12. 1967
Gerhard Riebe, Hafen Schwelgern

Tanja, 28. 12. 1967
Konrad Rozman, Hafen Schwelgern

Sabine, 31. 12. 1967
Gerhard Pilz, Betr.-Masch.-D.-Nord

Jörg, 7. 1. 1968
Eugen Weingarten, Eisenbahn-Süd

Selim, 10. 1. 1968
Hasan Yazici, Eisenbahn-Nord

Markus, 24. 1. 1968
Günter Muscari, Hafen Schwelgern

Haluk, 24. 1. 1968
Mustafa Bedel, Eisenbahn-Nord

Sabine, 28. 1. 1968
Karl-Heinz Zechel, EBW

Carsten, 30. 1. 1968
Wilfried Schäfer, Betr.-Masch.-D.-S.

Cafer, 3. 2. 1968
Ali Segun, Eisenbahn-Nord

Pasquale, 8. 2. 1968
Aniello Abatiello, Bauabt.-Oberb.-N.

Fatma, 8. 2. 1968
Süleyman Top, Eisenbahn-Nord

Silke, 9. 2. 1968
Egbert Freudenberg, Haf. Schwelg.

Silvia, 11. 2. 1968
Norbert Wittig, Bauabt.-Oberbau-N.

Geburtstag:

Franz Obieglo, früher Streckenwärter
geb. 17. 5. 1888 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn,
Ottostr. 43

Alois Bartetzko, früher Gleiswerker
geb. 19. 6. 1888 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Röttgers-
bachstraße 32

Diamantene Hochzeit:

Julius Bohnenkamp, früher Monteur
geb. 31. 3. 1884
wohnhaft: DU-Hamb., Döltgenstr. 48
verheiratet: 27. 6. 1908

Todesfälle:

Josef Schindler, Pensionär
früher Schlosser
geb. 16. 2. 1894
gest. 7. 12. 1967

Nikolaus Stadtfeld, Pensionär
früher Hallenwärter
geb. 9. 3. 1904
gest. 18. 12. 1967

Johann Maifeld, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb. 12. 5. 1887
gest. 20. 12. 1967

Heinrich Krap, Pensionär
früher Hilfshandwerker
geb. 29. 3. 1902
gest. 21. 12. 1967

Karl Geiling, Pensionär
früher Schlosser
geb. 1. 8. 1897
gest. 9. 1. 1968

Heinrich Aschenbruck, Pensionär
früher Lokführer
geb. 22. 8. 1885
gest. 10. 1. 1968

Wilhelm Seelhoff, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb. 11. 8. 1889
gest. 16. 1. 1968

Gerhard Wagener, Pensionär
früher Gleiswerker
geb. 15. 1. 1891
gest. 17. 1. 1968

Friedrich Sommer, Pensionär
früher Schlosser
geb. 18. 12. 1896
gest. 20. 1. 1968

Karl Hoffmann, Pensionär
früher Vorarbeiter
geb. 10. 6. 1897
gest. 23. 1. 1968

Gustav Fuchs, Pensionär
früher stellvertr. Rottenführer
geb. 5. 12. 1896
gest. 24. 1. 1968

Paul Brockel, Schlosser
Flm.
geb. 27. 7. 1904
gest. 25. 1. 1968

Franz Balzen, Lokführer
Betr.-Masch.-D.-Süd
geb. 20. 11. 1908
gest. 26. 1. 1968

Theodor Garden, Lokführer
BM
geb. 4. 9. 1903
gest. 31. 1. 1968

Peter Eul, Pensionär
früher Streckenwärter
geb. 13. 8. 1890
gest. 1. 2. 1968

Joseph Papierowski, Pensionär
früher Gleiswerker
geb. 8. 7. 1896
gest. 2. 2. 1968

Hermann Schwarz, Pensionär
früher Vorarbeiter
geb. 6. 10. 1895
gest. 3. 2. 1968

Paul Hanelik, Pensionär
früher Bezirksvorsteher
geb. 27. 8. 1886
gest. 14. 2. 1968

EH-MITTEILUNGEN

Betriebsratswahlen 1968

In allen Betrieben ist nach dem Betriebsverfassungsgesetz ein Betriebsrat zu bilden.

Im April 1968 läuft beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen die Amtszeit des augenblicklich amtierenden Betriebsrates aus, und es müssen Neuwahlen durchgeführt werden, die am 23., 24. und 25. April stattfinden.

Auf Grund der erfolgten Abstimmung wird die Betriebsratswahl in **gemeinsamer Wahl** durchgeführt.

Jedem Wahlberechtigten ist die Möglichkeit gegeben, in dem für seinen Dienstbereich nächstliegenden Wahllokal zu wählen.

Nachstehend geben wir allen nochmals die Wahltermine bekannt.

Dienstag, den 23. April 1968, in der Zeit von 5.00 bis 16.00 Uhr

EH-Verwaltungsgebäude – Schulungsraum
Eisenbahndienstgebäude Ruhrort
(EB-Süd)

Eisenbahndienstgebäude Hafen
Schwelgern

Mittwoch, den 24. April 1968, in der Zeit von 5.00 bis 16.00 Uhr

Mannschaftsraum Bruckhausen – EB-Nord
Mannschaftsraum Lokstation Bundeshaus – EB-Süd

Eisenbahndienstgebäude Hochofen
Beeckerwerth

Donnerstag, den 25. April 1968 in der Zeit von 5.00 bis 16.00 Uhr

Hüttenbetrieb – EH-Mannschaftsraum

Donnerstag, den 25. April 1968

Mannschaftsraum Wehofen in der Zeit von 12.00 bis 13.00 Uhr

Mannschaftsraum Lohberg in der Zeit von 13.30 bis 14.00 Uhr

Der Wahlvorstand

Karl Diercks Johannes Hol
Manfred Kollenbach

Lokführer-Prüfung bestanden

Nach längerer Pause fand von August 1967 bis Januar 1968 wieder ein Kursus für Lokführer-Anwärter statt. Von 16 Kursteilnehmern bestanden 12 die Abschlußprüfung. Unser Bild zeigt die neuen Lokführer nach ihrer bestandenen Prüfung.





Der Wegweiser:
ein weißes Lindenblatt.

Der Waldlehrpfad im Mattlerbusch

Der im vergangenen November im Mattlerbusch in Hamborn geschaffene Waldlehrpfad (die ersten beiden wurden im Duisburger Wald an der Monning und im Gebiet des Steinbruchs angelegt — siehe hierzu unseren Bericht in der September/Okttober-Ausgabe 1966 — will den Bewohnern unserer Stadt die Bedeutung des Waldes in sachkundiger Form klarmachen, ohne daß man naturkundliche Bücher mit sich herumschleppen muß.

Vorerst sind auf dem Waldlehrpfad im Duisburger Norden 15 Informationstafeln aufgestellt worden, die aus alten Eichenstämmen des Duisburger Waldes geschnitten wurden. Aus ihnen erfährt man alles, was mit dem Mattlerbusch zusammenhängt. Da berichtet z. B. eine Tafel von der Entstehungsgeschichte der Landschaft. Man liest, daß der Mattlerbusch auf der Niederterrasse des Rheins liegt, die im Zusammenhang mit der zweiten aus Skandinavien vorstoßenden Vereisung entstanden ist; aus dieser geologischen Entwicklung hat sich hier, wie im benachbarten Raum Holten, eine typische Bruchlandschaft gebildet. Oder man findet auf den Tafeln Hinweise auf Stieleiche und Hainbuche, die beiden für den Niederrheinwald typischen Bäume, auf die japanische Lärche, die auch im Mattlerbusch anzutreffen ist, auf den dort üppig wachsenden Adlerfarn, auf den Holunderbusch und auf botanisch sonst noch Erwähnenswertes. Wieder andere Tafeln berichten von der bedeutsamen Aufgabe, die der Wald als Lärmschutz sowie als Staub- und Bakterienfilter erfüllt, vermag doch schon ein schmaler Streifen von Bäumen und Sträuchern sowohl den Lärm zu dämpfen, als auch den Staubgehalt der Luft erheblich herabzusetzen. Auch darüber wird berichtet, wie notwendig es ist, praktischen Vogelschutz zu treiben und das wenige noch vorhandene Kleinwild zu hegen.

Die Bedeutung des Waldes für den Bewohner unserer Großstadt wird Veranlassung sein, für noch mehr Wald zu sorgen. Damit hat man im Duisburger Norden inzwischen begonnen. Am Mattlerbusch ist für Aufforstungsarbeiten ein Erweiterungsgelände bereitgestellt worden, und diese Arbeiten wurden bereits tatkräftig vorangetrieben. Die erste Aufgabe, die zu bewältigen war, hatte der Herrichtung des Bodens gegolten, um ihn für Grün- und Waldwuchs aufnahmefähig zu machen. Dann begann man mit dem Einsetzen der ersten, sorgfältig ausgewählten, industriebeständigen Bäume und Sträucher. In Auswertung der gemachten Erfahrungen pflanzte man und pflanzt man weiter Roterlen und Rotbuchen, Weisdorn, Lärchen, Bergulmen, Stieleichen, Roteichen, Vogelkirschen, Winterlinden und Akazien an. Auch Graupappeln, Feldahorn, Schneeball und andere geeignete Sträucher stehen auf dem Pflanzprogramm. Die vorgesehenen 53 000 Bäume und Sträucher werden eine Fläche von 4,46 Hektar einnehmen. Wer sich von unseren Lesern keine Vorstellung von dieser Fläche machen kann, dem ist vielleicht mit dem Hinweis gedient, daß ein Hektar = 100 ar sind und ein ar = 10 x 10 = 100 qm; 1 Hektar umfaßt demnach ein Areal von 10 000 qm. Die Anpflanzungsfläche von 4,46 Hektar ist also recht ansehnlich. Nach

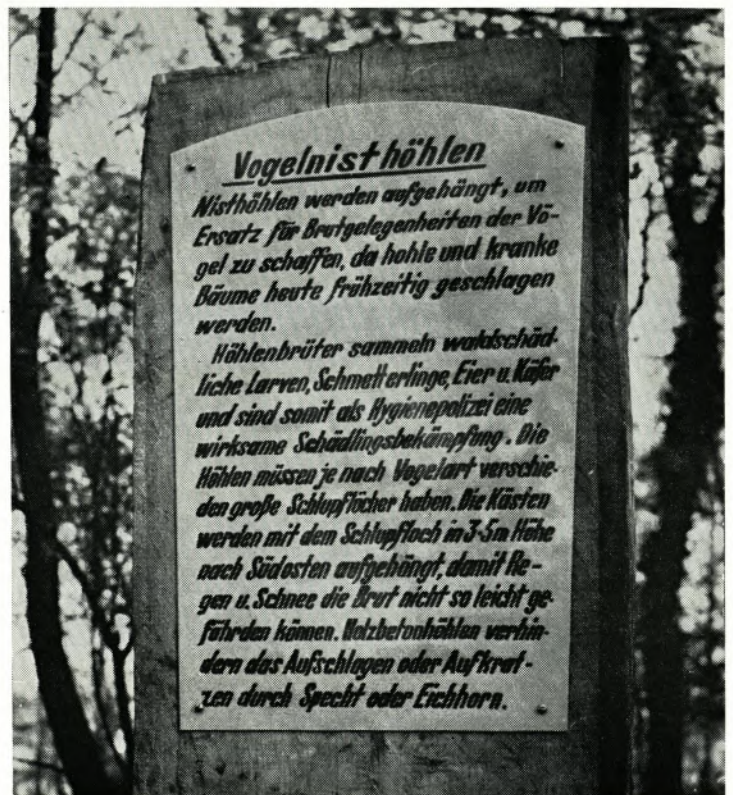


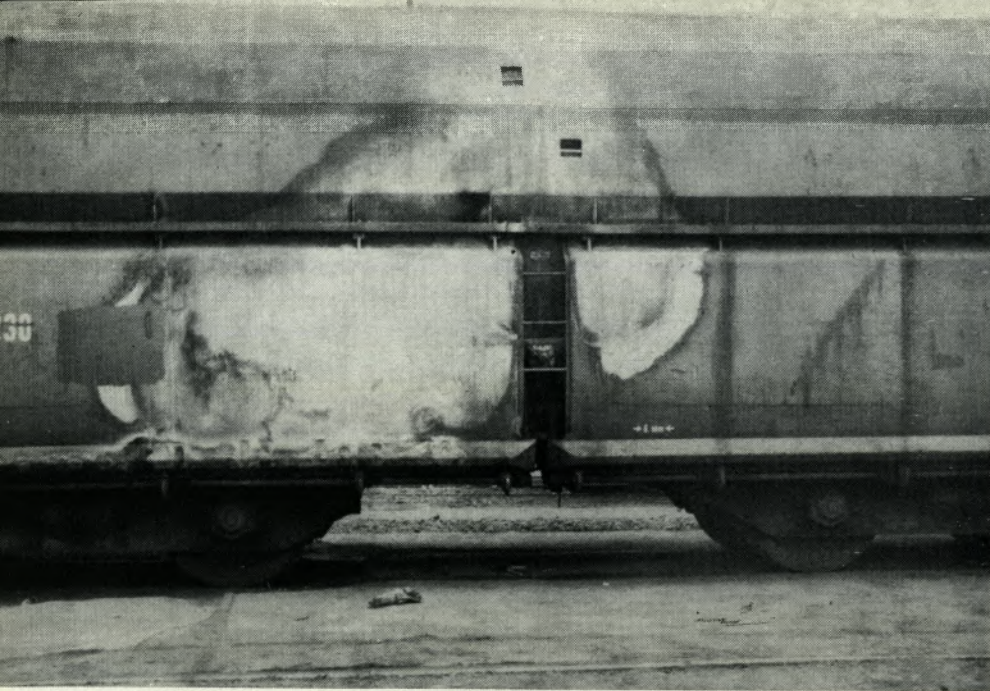
Der Lehrpfad im Mattlerbusch führt durch hochstämmigen Wald.

wenigen Jahren schon wird mithin eine abwechslungsreiche Wald- und Grünkulisse neu entstanden sein, die unter Einfluß des vorhandenen Wald- und Grüngürtels — Mattlerbusch sowie die angrenzenden Kleingartenanlagen mit dem durch sie hindurchführenden, mit Rosenbüschen bestandenen Wander- und Radfahrweg ein zusammenhängendes Erholungsgebiet sein wird, das jenseits des Emscherkanals seine Fortsetzung und seinen krönenden Abschluß in dem farbenprächtigen Jubiläumshain findet.

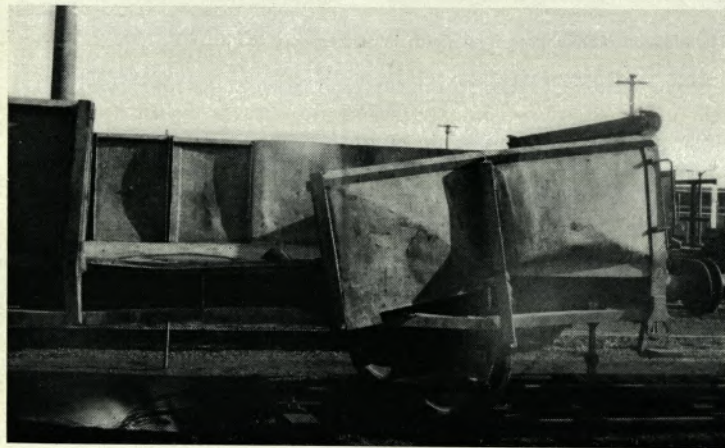
Die Hamborner sind jedenfalls dankbar dafür, daß der Lehrpfad im Mattlerbusch nun vorhanden ist und daß sein weiterer Ausbau in Aussicht genommen ist. Nach wenigen Jahren schon wird dieser Lehrpfad auch durch die neu aufgeforstete Fläche geführt werden können. Die neuen Lehrtafeln sollte man dann allerdings möglichst nahe am Wegrand aufstellen, damit nicht die Spaziergänger gezwungen sind, den Pfad zu verlassen und näher an die Tafeln heranzugehen, um sie überhaupt lesen zu können. Dr. Binder

Eine der fünfzehn Informationstafeln.





Glühender Koks verursachte diese Verbrennung am Wagenkasten. Die Reparaturkosten – Sandstrahlen sowie Anstrich – betrugen ca. DM 1260,—. In diesen Reparaturkosten sind allerdings weitere, möglicherweise erst später offenbar werdende Schäden, die als Folge des Glühens der Bleche noch eintreten können, wie schlechter Abschluß des Wagenkastens, Aufspringen der Klappen während der Fahrt usw. nicht enthalten.



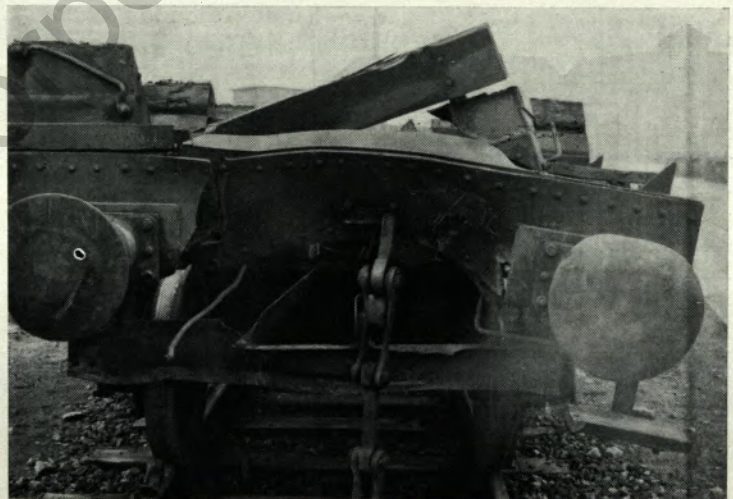
Bei der Entladung fiel eine Schrottmulde aus dem Kran. Schwere Kasten- und Langträgerbeschädigungen waren die Folge. Der Wagen mußte verschrottet werden. Neubeschaffungswert: ca. DM 24,000,—.

Ein zu früh umgelegter Sperrklotz war die Ursache dieser Entgleisung. Aufgleisungsstunden 4 Mann 4 Std. = 16 Stunden. Die Kosten zur Beseitigung der Schäden betrugen ca. DM 13 100,—.



Mußte das sein?

Durch einen Auflauf wurde dieser Kohlenkübelwagen schwer beschädigt. Der Wagen mußte verschrottet werden. Neubeschaffungswert ohne Kübel: ca. DM 30 000,—.



Seine letzte große Fahrt

Dort, wo Meer und Himmel ineinander verschmelzen, versank die Sonne wie ein glühend roter Ball. Noch einmal streifte sie die kleinen weißen Wolken und das sich leise kräuselnde Meer mit ihren purpurroten Strahlen – dann war es grau ringsum und dunkel.

Auf dem sonst sehr einsamen Strand regte und bewegte es sich jetzt: Fischer mit harten, vom Wetter gezeichneten Gesichtern, kreischende Kinder und eifrig plappernde Frauen, kurzum, die tagsüber so stille Bucht war zu plötzlichem Leben erwacht. Die Fischer machten ihre Boote klar, entzündeten die Bootslaternen, und ein Boot nach dem anderen wurde über ächzende Bohlen durch den Sand gezogen, um dann langsam ins Wasser zu gleiten. Behende sprang ein Fischer ins Fahrzeug, damit es nicht abgetrieben wurde. Als nun auch das letzte Boot zu Wasser gelassen war, entfernten sie sich langsam vom Ufer, und man konnte jetzt nur noch kleine tanzende Lichter auf dem Meer sehen.

Obwohl sich dieses Schauspiel täglich wiederholte, sahen doch groß und klein Abend für Abend den Männern zu, mit der stillen Bitte im Herzen, daß die rauhe See keinen von ihnen behalten möge.

Hatten die Fischer das Gemeinschaftsnetz des Dorfes mitgenommen, an dem sich alle Boote beteiligten, bildeten sie eine lange Lichterkette, die vom Ufer aus wie eine weit ins Meer hinein führende Brücke aussah. Zog aber jedes Boot seine eigenen Kreise, war das Meer, soweit das Auge die Nacht durchdringen konnte, wie mit kleinen blinkenden Sternen besät. Am Morgen, wenn die Netze auf der Uferstraße zum Trocknen ausgelegt waren, lag der herbe Geruch von Fisch und Salzwasser in der Luft, ein würziger Duft, der fast immer über der Bucht schwebte.

Pedro war ein alter Fischer mit schneeweißem Haar und schon gebrechlichem Gang. Wie alt er war, wußte man nicht genau, aber soweit man zurückdenken konnte, hat es immer den Pedro mit seinem Klippenhäuschen gegeben.

Dort hauste er schon Jahr und Tag allein. In seiner Jugend muß er ein sehr fescher, stattlicher Bursche gewesen sein, nach dem sich die Mädchen gerne umdrehten. Vor lauter Übermut und Tatendrang war er in die weite Welt gesegelt, und man erzählte die merkwürdigsten Geschichten, als er nach einigen Jahren mit leeren Taschen und düsterem, verschlossenem Blick nach Hause kam.

Von nun an war er ein Sonderling. Er gehörte zwar der Gemeinschaft der Fischer an; wurde auch trotz seines schwierigen Wesens geachtet und gern um Rat gefragt, aber sonst hielt er sich von allen fern. Pedro mochte den Dorfklatsch nicht, das laute Treiben in der Trattoria, er war zufrieden, wenn er auf den Klippen saß, den schäumenden Wellen und den in weiter Ferne entschwindenden Schiffen zusehen konnte. Dann zog sein Herz wohl mit auf diesen weißen Dampfern hinaus in die große, weite Welt, die ihn so schnell wieder heimtrieb, heim in sein kleines, einsames Fischerdorf.

Niemand wußte so recht zu sagen, was Pedro den ganzen Tag machte, wenn man ihn nicht mit seiner gelb-weißen Katze vor dem Haus sitzen sah. Und

**Die Jahreshauptversammlung
der Jubilaren-Vereinigung der August-Thyssen-
Hütte AG, Hamborn, findet am 5. Mai 1968, 10 Uhr
vormittags, im Filmtheater „Atlantis“, Hamborn-
Marxloh, Weseler Straße (Nähe Wolfstraße), statt.
Hierzu werden alle Mitglieder eingeladen.**

Der Vorstand

wenn er einmal über die Uferstraße ging, um nach seinem Boot zu sehen, hatten die Frauen immer etwas hinter seinem Rücken zu tuscheln.

So wortkarg und verschlossen Pedro sonst auch war – sah er aber einen Menschen draußen auf dem Meer in Not, war er der erste, der zu seiner Rettung aufbrach, mochte es toben und der Wind die Wellen peitschen, nichts hielt ihn zurück. Wollte man ihn als Retter feiern, drehte er sich brüsk um und verschwand in Richtung der Klippen.

Nun war er schon alt, sehr alt. Seine Hände waren rissig von dem rauen Wetter auf See. Die Finger konnten kaum noch die Tauen und Netze halten. Trotzdem stieg er jeden Abend in sein Boot.

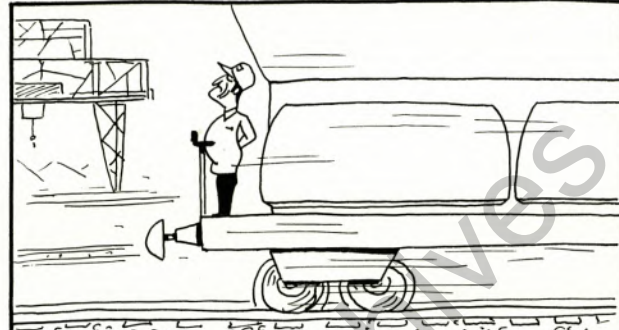
Die anderen Fischer sahen ihm besorgt nach, wenn er mit seinem Nachen in der Dunkelheit verschwand und überlegten, wie sie ihm wohl helfen könnten. Eines Tages fragten sie Pedro, ob er nicht den jungen Alfonso in die „Lehre“ nehmen wollte. Der Alte, der anfänglich etwas mürrisch zustimmte, hatte den Knaben schon bald in sein Herz geschlossen. Er schenkte ihm oft einen besonders prächtigen Fisch, den sie gemeinsam gefangen hatten, und wenn Pedro tot war, sollte Alfonso auch sein Boot und die anderen Habseligkeiten bekommen. Doch davon mochte der Junge gar nichts hören. Nachdem er die Angst vor dem großen alten Mann überwunden hatte, gewann er diesen so lieb, daß er ohne ihn wieder so hilflos sein würde wie früher. Und so hockte er ständig bei ihm, ließ sich im Schnitzen der Angelgeräte unterrichten und im Ausflicken der Netze.

Doch heute – es war eine sternklare, ruhige Nacht – mochte Pedro sein Boot mit niemandem teilen. Bevor er hinausfuhr, legte er noch einmal seine schwere Hand auf Alfonso's Schulter, als wenn er sich für sein Verhalten entschuldigen und gleichzeitig Abschied nehmen wollte. Dann fuhr er wie die anderen Fischer auf's Meer, ein kaltes Schaudern und ahnende Gefahr bei den Daheimgebliebenen zurücklassend.

Als im Morgengrauen ein heftiger Sturm aufkam, suchten die Fischer schnell den schützenden Strand auf. Der Fang war reichlich, und jeder wollte seine Habe in Sicherheit bringen.

„Pedro? Wo ist Pedro?“, fragte einer der Männer, als sie am Ufer waren. Sie hatten es wohl alle gehaut, daß er nicht wiederkommen wollte. Trotzdem stiegen vier Männer in ein Boot und suchten im heller werdenden Morgen die Wasseroberfläche ab. Dann entdeckten sie einen kieloben treibenden Nachen, der von Wellenkamm zu Wellenkamm geworfen wurde. Es war Pedro's Boot. Sie zogen still die Mütze, denn nun wußten sie, daß das, was ihm ein Leben bedeutete, ihn auch im Tod begleiten würde – das große, weite Meer. I. V.

**Nicht gedacht
— Mist gemacht!**



Wie ein Spanier, stolzgeschwellt,
Blickt Rangierer auf die Welt.



Bremse, die er dann schnell dreht,
Stoppt nicht, weil sie gar nicht geht.



Drum gibt's plötzlich jäh'n Halt,
Magentiefschlag, Birne knallt,



All' das wäre nicht passiert,
Hätt' er Bremse kontrolliert!

