



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

13. JAHRGANG

5/6

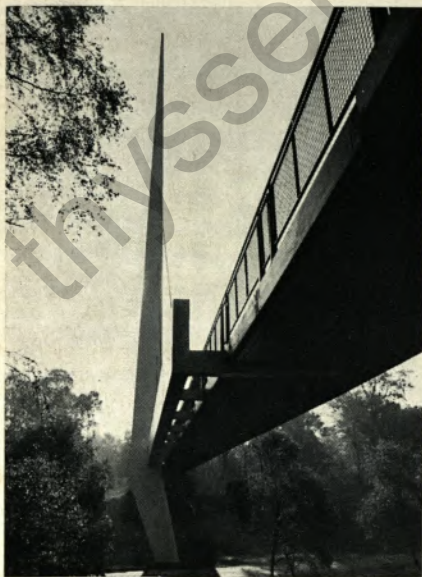
Mai/Juni 1967



Eine stimmungsvolle Aufnahme vom Naturschutzgebiet „Schwarze Wasser“ bei Flüren/Wesel. Mehr über dieses lohnende Ausflugsziel lesen Sie im Innern dieser Ausgabe.

AUS
DEM
INHALT

Kurznachrichten	2
Direktor Christophers vollendete sein 50. Lebensjahr	3
Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgang beim Gemeinschaftsbetrieb	3
Frühjahrskonzert des Quartettvereins	5
Eisenbahn-Freunde interessierten sich für den Gemeinschaftsbetrieb und die ATH	6
Die Wagenreparatur unserer EBW in neuen Arbeitsräumen	8
Vorsicht + Rücksicht = Sicherheit	10
Unsere Jubilare	11
Aus der Betriebsgemeinschaft	12
EH-Mitteilungen	13
Leserzuschriften	13
Tagestour ans Schwarze Wasser	14
Fußballmatch als Frühjahrskur	15
Nochmal Schwein gehabt!	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: Jauch, Schentke, Still, Wenzel, Wiesner
ATH: Meyer
HBAG: Maruschke

Titelbild: Blick in die neue Wagenreparaturhalle unserer EBW

Rückseite: Diese Brücke verbindet in Duisburg-Kaiserberg über die Autobahn hinweg beide Teile des Tierparks.

KURZNACHRICHTEN

Mit einem neuen Zeichen werben jetzt die Unternehmen der Thyssen-Gruppe. Erstmals stellte es sich der Öffentlichkeit im April in Anzeigen und bei der Hauptversammlung vor. Als einheitlicher Mantel für die Firmenzeichen der einzelnen Konzernunternehmen soll es



nach außen hin den Erfolg der Zusammenarbeit der Thyssen-Gruppe dokumentieren. Aus den Anfangsbuchstaben „T“ des Namens Thyssen entwickelt, nimmt das freie Feld zwischen den beiden Senkrechten das jeweilige Firmenzeichen auf.

Obering. Hans Paul, Reg.-Baum. a. D., vollendete am 24. April dieses Jahres sein 60. Lebensjahr. Obering. Paul nahm seine Tätigkeit beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen im Januar 1950 auf und leitet seitdem die Eisenbahnwerkstätten und die Fahrleitungsmeisterei. Als Fachmann für Eisenbahnfahrzeuge hat er sich weit über den Rahmen des Gemeinschaftsbetriebes hinaus einen Namen gemacht.

Das vom 28. Mai 1967 an gültige neue Internationale Güterkursbuch (LIM) umfaßt auf 758 Seiten u. a. 716 Kurstafeln für 927 Leitungswege in mehr als 210 Länderverbindungen. Die Güterzugverbindungen sind mit Kilometerangaben, den Zeiten der Abfahrten, Grenzübertritte und der Ankunft sowie der Zahl der Beförderungstage bei kontinentalen Entfernungen versehen.

Das vom gleichen Tage an gültige neue TEEM-Kursbuch enthält die gültigen Fahrpläne der Trans-Europa-Güterzüge.

Die EWG (Europäische Wirtschaftsgemeinschaft) kann auf gute Erfolge zurückblicken. Seit 1958 ist der Außenhandel der EWG-Länder um 112 % gestiegen; vergleichsweise nahm der gesamte Welthandel im selben Zeitraum nur um 72 % zu. Der Handel innerhalb der EWG-Länder stieg sogar um 202 %.

Die Betriebskrankenkasse Hamborn der ATH, die zu den ältesten industriellen Krankenkassen gehört und der auch die Belegschaftsmitglieder des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen angehören, bestand am 1. Mai 75 Jahre.

Die Tonnage der internationalen Rheinflotte umfaßte 1966 insgesamt rund 9,8 Millionen Tonnen. Damit trat gegenüber 1965 eine Erhöhung um 117 000 Tonnen (1,2 %) ein. Der Motorisierungsgrad wuchs von 58,1 % auf 60,2 %. Während das Raumangebot an selbstfahrenden Schiffen um rund 280 000 Tonnen zunahm, verringerte sich die Kahnkapazität um etwa 163 000 Tonnen. An der fortschreitenden Motorisierung waren vor allem die Niederlande und die Bundesrepublik beteiligt. Die Zahl der auf dem Rhein eingesetzten Schubboote erhöhte sich im letzten Jahr von 55 auf 69.

Die meistbefahrene Wasserstraße der Welt ist die Themse-Mündung vor London, auf der täglich rund 300, also jährlich über 100 000 Schiffe gezählt werden. Als die nach der Themse meistbefahrene Wasserstraße hat sich die Elbmündung vor Hamburg erwiesen, die täglich von rund 200, im Jahr also fast 80 000 Schiffen, befahren wird.

Der kaufmännische Geschäftsführer des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Herr Direktor Paul Christophers, wurde am 18. Mai 50 Jahre alt.

In der Nähe von Hannover geboren, besuchte er das Gymnasium in Northeim. Die nach dem Abitur anschließende kaufmännische Tätigkeit in einem Industriebetrieb wurde durch Arbeits- und Wehrdienst schon bald unterbrochen. Nach dem Ende des 2. Weltkrieges nahm Herr Christophers das Studium an der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Köln auf und konnte zu Beginn des Jahres 1949 sein Examen als Diplomkaufmann ablegen.

Während der Studienzeit führte ihn das vorgeschriebene betriebswirtschaftliche Praktikum zur August Thyssen-Hütte, zum Hüttenwerk Ruhrort-Meiderich und zum Rheinpreußen-Bergbau. Bei letzterem erhielt er auch eine handwerkliche Ausbildung in verschiedenen Werkstätten, die ihm bei seiner

Beharrlichkeit zu verdanken, daß der Gemeinschaftsbetrieb auf dem Gebiet der elektronischen Datenverarbeitung in „real time“ für das Verkehrswesen Pionierarbeit leistete, die international anerkannt wird.

Direktor Christophers gehört zu den heute schon zahlreichen Führungskräften, die in der neuartigen Führung eines Unternehmens auf der Grundlage elektronischer Datenauswertungen die Zukunft sehen. Auch außerhalb des Gemeinschaftsbetriebes stellt Direktor Christophers seine Erfahrungen in den Dienst der Industrie. So ist er seit Jahren Mitglied des Kostenausschusses

hüttenleute übernommen. Bei allen Aufgaben vergißt Direktor Christophers aber keineswegs die sozialen Belange der Belegschaft. Die Anliegen und Wünsche seiner



Direktor Christophers vollendete sein 50. Lebensjahr

späteren betriebswirtschaftlichen Tätigkeit zugute kam.

Im Mai 1949 trat Herr Christophers als Sachbearbeiter in die Abteilung Kostenrechnung der damaligen Hütte Ruhrort-Meiderich ein. Hier übertrug man ihm bald darauf den Aufbau einer neuen Abteilung Kostenauswertung, die sich dann unter seiner Leitung zur Hauptabteilung „kaufmännische Betriebswirtschaft“ für den inzwischen entstandenen Konzern Phoenix-Rheinrohr entwickelte. Hier erhielt er im März 1955 Handlungsvollmacht und im Dezember 1956 Prokura.

Außer zahlreichen Sonderaufgaben widmete er sich mit besonderer Liebe neben seiner Haupttätigkeit jahrelang der Schulung des kaufmännischen Nachwuchses. Gleichzeitig dozierte er einige Jahre an den Volkshochschulen in Duisburg und Oberhausen und unterrichtete an der Abendfachschule für Kaufleute.

Auch mit den Aufgaben des Gemeinschaftsbetriebes befaßte sich Herr Christophers schon früh, da er seit 1951 im EH-Ausschuß der Gesellschafter tätig war.

Am 1. Oktober 1959 trat Herr Christophers als Nachfolger von Direktor Hoffmann in die Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen ein. Als Betriebswirt widmete er sich seitdem besonders der Lösung betriebswirtschaftlicher Fragen im Verkehrswesen. Eines seiner wichtigsten Anliegen war die Schaffung eines Instrumentes, durch das die Kostenstruktur eines Verkehrsunternehmens transparent wird. Mit der ihm eigenen Tatkraft griff er diese Probleme an. Es ist seiner Ideenfreudigkeit, seinem Mut und seiner

des Betriebswirtschaftlichen Institutes der Eisen- und Stahlindustrie. Beim gleichen Institut leitet Direktor Christophers die Arbeitskreise Hafenkosten und Werksbahnkosten. Ähnliche Aufgaben hatte er mit der Leitung des Arbeitskreises Hafen- und Werksbahnkosten im Unterausschuß Werkstransportwesen im Verein Deutscher Eisen-

Mitarbeiter finden bei ihm jederzeit ein offenes Ohr.

Die Werkszeitung schließt sich den zahlreichen Geburtstags-Gratulantinnen an und wünscht Herrn Direktor Christophers im Namen aller Leser für die kommenden Lebensjahre gute Gesundheit und ein weiteres erfolgreiches Wirken.

Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgang beim Gemeinschaftsbetrieb

Im Hamborner Schulungsraum des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen wird ein Meisterlehrgang durchgeführt.

Es handelt sich hierbei um einen Industrie- und Handelskammer-Lehrgang der Fachrichtung Werksbahnbetriebsmeister. Die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer zu Duisburg-Wesel führt diesen Kursus auf Anregung des Gemeinschaftsbetriebes durch. Die Teilnehmer kommen, außer von Eisenbahn und Häfen, auch von den Werksbahnen der HOAG, der Thyssen-Röhrenwerke Mülheim (Ruhr), der Niederrheinischen Hütte und der Duisburger Kupferhütte.

Betriebsassistenten, Rangiermeister und Schichtführer wurden von ihrer Arbeit freigestellt, um sich in diesem als Tagesschule durchgeführten Lehrgang das Wissen für ihre späteren Führungsaufgaben als Werksbahnbetriebsmeister anzueignen.

Der Beruf des Werksbahnbetriebsmeisters ist neu. Zwar gibt es im Bereich der Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel seit 11 Jahren Industriemeister der unterschiedlichsten Fachrichtungen, doch das (für jeden Beruf erforderliche) Funktionsbild des Werksbahnbetriebsmeisters wurde erst 1965 vom Deutschen Industrie- und Handelstag in Bonn genehmigt.

In diesem Funktionsbild werden das Arbeitsgebiet sowie die Fähigkeiten, die ein Werksbahnbetriebsmeister besitzen muß, geschildert. Auf einen kurzen Nenner gebracht sind diese:

überdurchschnittliche Berufsfertigkeiten, gutes Berufswissen und gute Fähigkeiten zur Menschenführung.

Entsprechend diesen hohen Anforderungen ist auch der Unterrichtsstoff sehr umfang-

Aufmerksam folgen die Lehrgangsteilnehmer den Ausführungen der Dozenten.

reich. Physik und Mathematik, Psychologie und Elektronische Datenverarbeitung sind nur wenige der Unterrichtsfächer, die, außer den rein eisenbahnfachlichen Gebieten, wie Oberbau- und Signalwesen, Beförderungsdienst, Betriebsmaschinendienst und Eisenbahnbetriebsdienst, gelehrt werden.

Da der Werksbahnbetriebsmeister im Betrieb Anordnungsbefugnis gegenüber anderen Belegschaftsmitgliedern haben wird, liegt der Schwerpunkt des Lehrgangs auf



Der Lehrgang wurde in einen Grund- und in einen Fachlehrgang unterteilt. Von Montag bis Freitag wird den Teilnehmern in

täglich 8 Schulstunden das Wissen vermittelt, das sie für ihre spätere Aufgabe brauchen.

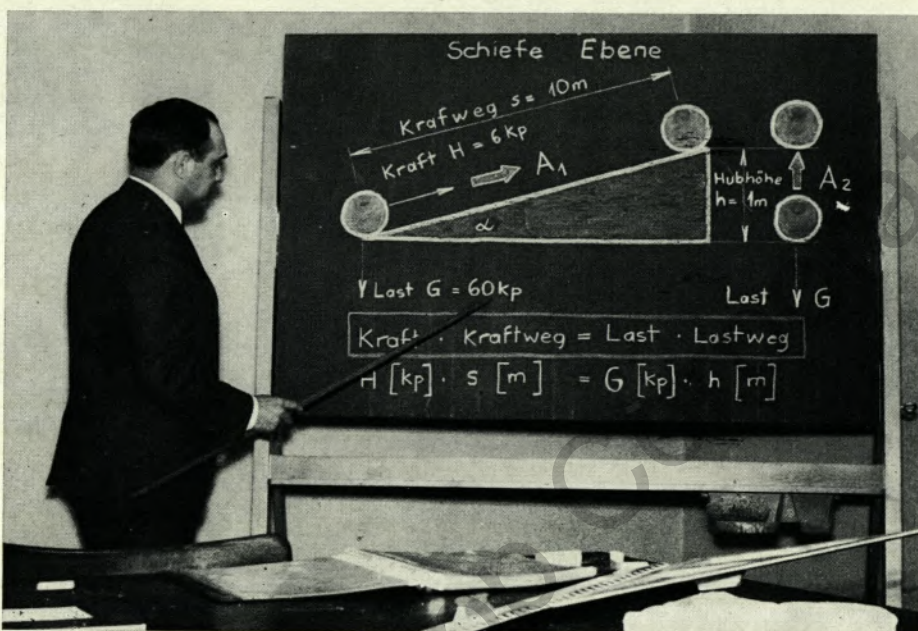
Die geistigen Anforderungen sind hoch. Wenn man bedenkt, daß es sich bei den Teilnehmern um Eisenbahner handelt, die eine längere Berufserfahrung haben müssen und die vor vielen Jahren aus der Schule entlassen wurden, muß man die Energie, mit der sie den Lehrstoff in sich „hineinpauken“, nur bewundern. Schließlich geht es um den Meisterbrief, der den Teilnehmern nach bestandenen Prüfungen ausgehändigt werden wird. Dieser Meisterbrief wird wichtig sein, denn nur Werksbahnbetriebsmeister sollen später in höhere Positionen aufrücken können.

Dieser jetzt laufende Lehrgang ist nur ein Anfang. Für November ist der Beginn eines zweiten Kurses als Tagesschule geplant. Später sollen die Kurse dann als Abend-schule weitergeführt werden.

Ob die Erwartungen, die von der Geschäftsleitung ebenso wie von den Lehrgangsteilnehmern in diesen Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgang gesetzt werden, auch erfüllt werden, wird die Zukunft zeigen.

Wir sind aber davon überzeugt, daß der Beruf des Werksbahnbetriebsmeisters ein Beruf ist, für den es sich zu lernen lohnt.

S. Zerulla



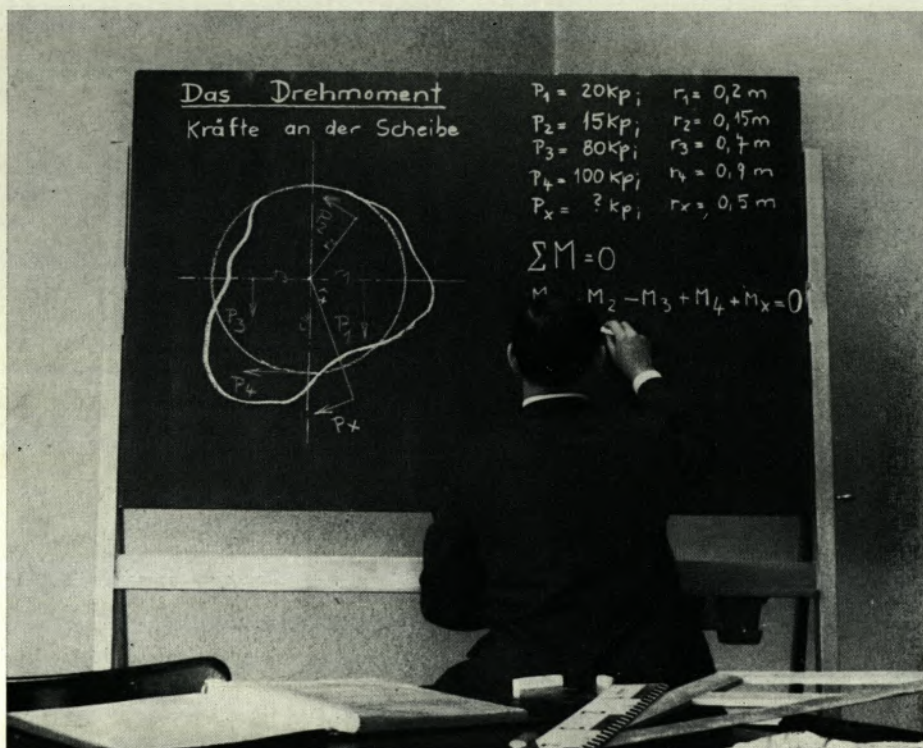
Von einem Werksbahnbetriebsmeister wird verlangt, daß er auch die Grundlagen der Physik und Mathematik beherrscht.

den Fächern, die den Werksbahnbetriebsmeister auf seine Aufgaben als Vorgesetzten vorbereiten.

Er soll später seine Mitarbeiter führen, sie zur Arbeit anleiten und ihre Tätigkeiten überwachen. Der Werksbahnbetriebsmeister übt in seiner Stellung eine Mittlerrolle zwischen Betriebsleitung und Belegschaft aus.

Um all diesen Anforderungen gerecht zu werden ist es unbedingt erforderlich, daß der Werksbahnbetriebsmeister im betriebswirtschaftlichen Denken geschult wird, die Grundzüge des Arbeits- und Sozialrechts kennt sowie über die Zusammenhänge des betrieblichen Kostenwesens unterrichtet wird. Daß er die gesetzlichen Grundlagen einer Anschlußbahn wie der des Gemeinschaftsbetriebes kennt und im Abfassen schriftlicher Meldungen und Berichte geübt ist, braucht wohl nicht besonders erwähnt zu werden.

Wie schon eingangs berichtet, findet der Lehrgang als Tagesschule statt. Dadurch wurde es möglich, die bei Abend-schulung 6 Semester dauernde Ausbildungszeit auf nur 16 Wochen zu verkürzen.



Musikdirektor Aßmann dirigiert den Chor des Quartettvereins, begleitet vom Akkordeonorchester der Städt. Musikschule Oberhausen.



**Ein
gelungener
Versuch:**

Konzert mit Chören und Akkordeonmusik

Das Frühjahrskonzert des Quartettvereins Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen erfreut sich seit jeher regen Besuches. Zahlreich waren wiederum die Betriebsangehörigen — unter ihnen der Schirmherr des Vereins, Direktor Christophers — gekommen.

Diesmal war die Veranstaltung — das Leitwort hieß „Ein frohes Lied zur rechten Zeit“ — von einer neuen Idee getragen: Neben dem Schulchor der kath. Volksschule an der Sandstraße in Duisburg-Hamborn, den wir schon einmal bei einem Konzert der sangesfreudigen Männer von EH mit Erfolg singen hörten, hatte der Quartettverein zur Begleitung der volksliedhaften Chöre und Lieder das Akkordeonorchester der Städt. Musikschule Oberhausen gewonnen, und es zeigte sich sehr bald, daß dies ein guter

Gedanke gewesen ist. Gerade für die erwähnte Themenstellung war die musikalische Umrahmung und Untermalung durch ein solches Orchester wie geschaffen. Dabei zeigte sich — gewiß zum Erstaunen mancher Musikfreunde —, daß eine solche Begleitung durchaus konzertmäßigen Rang haben kann. Ganz gewiß hat hierzu die sorgfältige Auswahl gehaltvoller musikalischer Kompositionen wesentlich beigetragen. Das bewiesen Namen wie Adolf Götz, Rudolf Würthner und Fritz Stege. Besonders das einleitende Orchesterstück „Festliche Ouvertüre“ von Götz bewies, zu welchen großartigen Wirkungen Akkordeoninstrumente fähig sind, wenn sie musikalisch einfallsreich gesetzter Musik begegnen und eine solche Komposition mit wirklicher Einfühlung wiedergegeben wird. Es waren in der Tat ungewöhn-

liche Klänge, die man hier zu hören bekam. In dem Schubert'schen Walzer nach dem Tonsatz von Würthner und dessen Suite „Ein Ballettabend“ sowie in der Suite „Aus den vier Winden“ von Stege zeigte sich das Orchester in Zusammenspiel und Ausdrucksfähigkeit erneut von seiner besten Seite. Vor allem das letztere Stück enthielt alle Schattierungen musikalischer Interpretation: nordische Schwere, volksliedhafte Klänge, die Weite, Melancholie und Wildheit der Steppe und temperamentvolle tänzerische Klänge — entsprechend den Abschnitten dieser Suite. Die gut geschulte Akkordeongruppe und ihr sehr gewandter junger Dirigent Herbert Beckmann können auf ihre musikalischen Darbietungen stolz sein. Das Akkordeonorchester hatte auch die Begleitung des gesamten Chorprogramms zu



Der Schulchor der kath. Schule Sandstraße (Duisburg-Hamborn) gefiel durch fröhliche Volkslieder.

bewältigen, und es schaffte dies mühelos unter P. ABmanns Stabführung, zumal die Komposition — unter ihnen so bewährte Namen wie Hermann Erdlen, Paul Zoll und Hans Lang —, aber auch weniger bekannte Komponisten wie Ernst Kutzer, Eduard Nöbler und Willy Jansen so angelegt waren, daß nicht immer sämtliche Instrumente zum Einsatz kamen.

Hier hatten die Sänger des Quartettvereins Gelegenheit, mit ihrer ausgefeilten Sangeskunst aufzuwarten. Es war eine Freude, den Chor mit seinem ausgeglichenen Stimmenmaterial und in seiner geschulten Vortragsweise zu hören. Das galt sowohl von seinen Darbietungen als Einzelchor als auch im Zusammenwirken mit dem Schulchor der kath. Schule Sandstraße. Beide Chöre und das Orchester hatte Musikdirektor ABmann fest in

der Hand. So gelangen ihm Wirkungen, die aufhören ließen, sei es in der melodischen Chor-Suite „Frisch gesungen“ von Zoll, in den lustigen, oft gehörten Volksliedchören „Horch, was kommt von draußen rein“ und „Hab mein Wage vollgelade“ von Lang wie auch dem rhythmisch-straffen „Seemannsleben“ von Erdlen (sämtlich Männerchor mit Orchester) oder auch in der fröhlichen Suite „Tanzen, springen, singen und klingen“ von Jansen, der Kantate „Fröhliches Handwerk“ von Ernst Kutzer und Erdlen's „Wir wandern in die weite Welt“ mit den gern gehörten Volksliedern „Wer recht in Freuden wandern will“ und „Wem Gott will rechte Gunst erweisen“ (alle Schulchor mit Orchester).

Der wirkungsvolle Abschluß des Abends vereinte Schul- und Männerchor mit dem Or-

chester in dem wuchtigen Chorwerk „Heimat“ von Eduard Nöbler, in dem die Sänger des Quartettvereins, der Schulchor mit seinen frischen Stimmen und das Akkordeon-Orchester unter P. ABmanns Gesamtleitung zu einer wirkungsvollen Gemeinschaftsleistung geführt wurden.

Die Konzertgemeinde dankte dem Veranstalter und allen Mitwirkenden für die fröhlich-festlichen Stunden mit stürmischem Beifall, der zu einigen Wiederholungen führte. Blumensträuße für die beiden Dirigenten unterstrichen die Herzlichkeit des Beifalls. Ein Sonderlob Musikdirektor P. ABmann für die chorische Erziehungsarbeit, die er in beiden Chören leistet. Der Quartettverein darf in seiner Vereinsgeschichte auf einen weiteren erfolgreichen Konzertabend zurückblicken. Dr. Binder

Eisenbahnfreunde aus der Bundesrepublik und dem Ausland



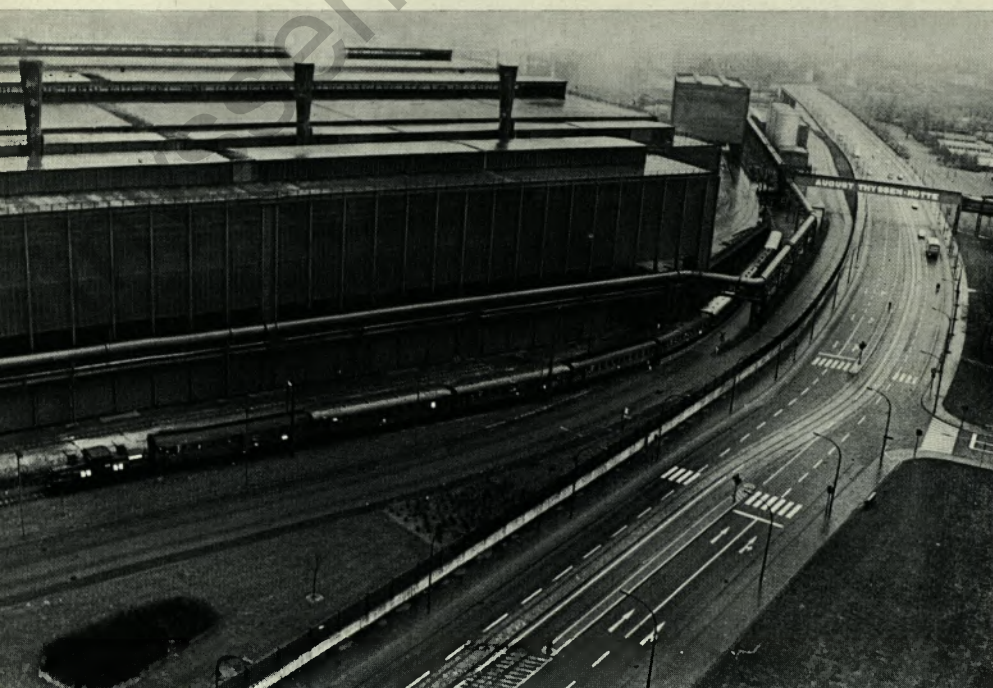
Der Sonderzug bei der Einfahrt in unseren Anschluß Oberhausen-West · EH-Eisenbahnbetriebsleiter Bauass. Voß und der Vorsteher des Bahnhofes Oberhausen-West der DB, Oberamtmann Reckmann, freuen sich offensichtlich, daß der Zug pünktlich und reibungslos übergeben wird.

Der Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V., in dem 74 Vereine mit über 4400 Mitgliedern zusammengefaßt sind, hatte als Tagungsort für seinen 10. Bundes-

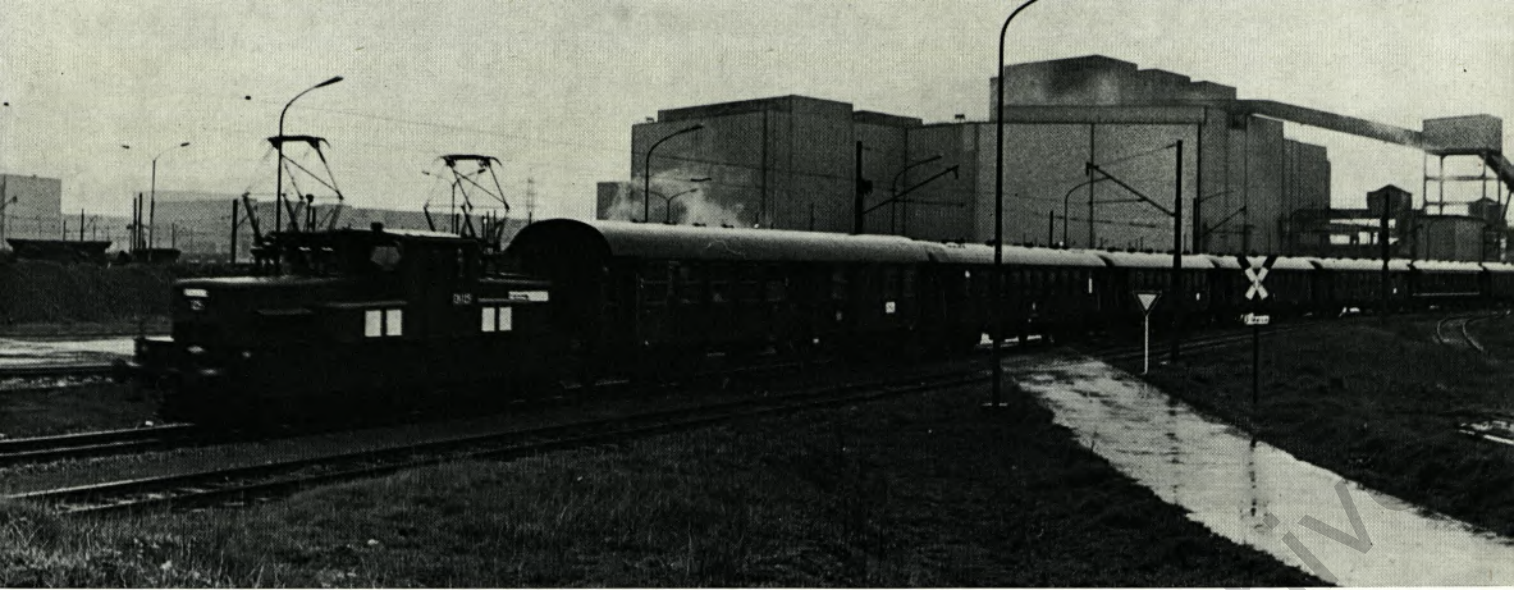
verbandstag, der vom 4. bis 7. Mai stattfand, das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet gewählt. Uneingeweihte könnten nun annehmen, daß zu den Eisenbahn-Freunden vor-

wiegend Angehörige der Bundesbahn oder sonstiger, der Eisenbahn nahestehender Berufe gehören. Das ist jedoch absolut nicht der Fall. Die überwiegende Zahl der Eisenbahn-Freunde setzt sich aus Menschen zusammen, die sich die Beschäftigung mit der Eisenbahn als Freizeit-Hobby gewählt haben, sei es, indem sie Modell-Anlagen betreiben, selbst Modelle bauen oder die verschiedensten Sammlungen und Archive aus dem Eisenbahnwesen besitzen. Unter ihnen gibt es daher Vertreter aller vorkommenden Berufe und Gesellschaftsschichten.

Als eine besondere Attraktion im Rahmen dieser Tagung hatten die Veranstalter am 6. Mai eine große Ruhrgebietsrundfahrt mit einem Sonderzug organisiert, die unter anderem auch über das Werksbahnnetz des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen führte. Bei dieser Gelegenheit wollte man gleichzeitig den zahlreichen Teilneh-



Langsam bewegt sich die Wagenschlange durch die Werksanlagen der ATH, hier am Martinwerk II vor dem Thyssen-Hochhaus.



Interessieren sich für den Gemeinschaftsbetrieb und die ATH

mern Gelegenheit geben, die Werksanlagen der ATH vom Zug aus zu besichtigen. Der aus 13 D-Zug-Wagen der DB bestehende Sonderzug, der nach einem genau einzuhaltenden Fahrplan fuhr, erreichte mit etwa 700 Gästen pünktlich um 8.40 Uhr den Anschluß Oberhausen-West. Dort übernahm ihn die ED-Lok 125 des Gemeinschaftsbetriebes. In diesem Zusammenhang sei noch erwähnt, daß der Bundesverband für sein 50seitiges Programmheft ein farbiges Titelbild gewählt hatte, das gerade diese EH-Lok 125 mit einem Koks zug vor den Hochöfen der ATH darstellt. Von Oberhausen fuhr der Sonderzug über den Bahnhof Grünstraße zur ATH Hamborn und am Thomaswerk und den Hochöfen vorbei über den Bahnhof Meerbergstraße zum Werksteil Beeckerwerth. Während der gesamten Rundfahrt wurden den Gästen über Lautsprecher

Erklärungen zu den Werksanlagen des Gemeinschaftsbetriebes und der ATH gegeben. Darüber hinaus hatten sich eine Anzahl Herren des Gemeinschaftsbetriebes in die Wagen begeben, um während der Rundfahrt Fragen der Besucher zu beantworten. Von dieser Möglichkeit machten die „Eisenbahn-Freunde“ reichlich Gebrauch.

Im Werksteil Beeckerwerth hatte der Sonderzug einen kurzen Aufenthalt. In einem Parallelgleis war von den gebräuchlichsten Spezialwagen-Gattungen des Gemeinschaftsbetriebes je ein Musterwagen aufgestellt worden, dessen Zweck und Arbeitsweise den Fahrtteilnehmern ebenfalls über Lautsprecher erklärt wurde.

Anschließend führte der Weg über die Papiermühlenstrecke, Grünstraße zum Hafen Schwegeln und weiter über Schacht 2/5, Wehofen in Richtung Anschluß Dinslaken.

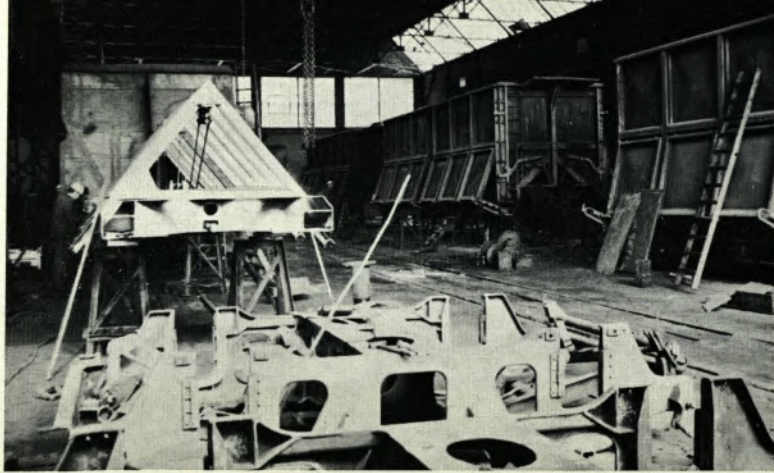
Kurz hinter Wehofen gab es noch einen kleinen Zwischenfall: Einer der Fahrgäste wollte es wohl ganz genau wissen und zog aus reiner Freude die Notbremse. Mit einem kurzen Ruck stand der Sonderzug. Das Eisenbahnpersonal des Gemeinschaftsbetriebes machte aber „gute Miene zum bösen Spiel“, und wenige Minuten später setzte sich die Wagenschlange wieder in Bewegung. Die gemäß Fahrplan vorgesehene Ankunftszeit des Zuges im Bahnhof Dinslaken konnte trotzdem auf die Minute genau eingehalten werden.

Dem Personal des Eisenbahnbetriebes gebührt für die reibungslose und minuziöse Durchführung dieser für Eisenbahn und Häfen ungewöhnlichen Transportaufgabe ein besonderes Lob. Der Reiseleiter der großen Besuchergruppe sparte daher beim Abschied in Dinslaken auch nicht mit Dankesworten.

Von den modernen Werksanlagen in Beeckerwerth zeigten sich die Gäste besonders beeindruckt. (Bild oben)



Ein ungewöhnliches Foto gelang im Anschluß Dinslaken, als eine Dampflok BR 50 der DB (Baujahr 1942) den Sonderzug zur Weiterfahrt auf Bundesbahngelände übernahm.



So eng und dunkel sah es früher in der Wagenreparatur aus. Hallenkonstruktion und Platzmangel erlaubten kaum den Einsatz moderner techn.

Aus Anlaß der Arbeitsaufnahme in den nunmehr mit beiden Bauabschnitten fertiggestellten Wagenreparaturhallen im April dieses Jahres gab uns Herr Betriebschef Kirchmann einen kurzen Rückblick über die Entwicklung der Werkstätten.

Die Eisenbahnwerkstätten, in der gebräuchlichen Abkürzung EBW genannt, dienen heute dem Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen vornehmlich zur Reparatur von Waggons und Lokomotiven.

Als um das Jahr 1910 die Gewerkschaft Deutscher Kaiser, die Vorgängerin der ATH, ein immer größeres Verkehrsaufkommen hatte, verlegte man die Reparaturwerkstätten aus dem Bereich des alten Werkes in das Gelände des sogenannten Schweinsbruchs. Mit Waschbergen und Schutt mußte dieses sumpfige Gelände, teilweise bis zu 12 m hoch, aufgefüllt und eingeebnet werden. Dann wurden, teils in Eisenkonstruktion, teils in Holzbauweise, neue Werkstätten und Hallen zwischen dem heutigen Lokschuppen und der Kaiser-Wilhelm-Straße gebaut. Damals gehörten zur Eisenbahnwerkstatt auch eine Gießerei mit Modellschreinerei, Kernmacherei und Formerei, der Weichenbau und später, Anfang der 20er Jahre, der Gleisbremsbau, Rutschenbau, Grubenausbau und die Schwellenschweißerei. Nach dem Kriege bis zum Jahre 1924 wurden dort Tausende von neuen Waggons, hauptsächlich O-Wagen mit hölzernem Kasten, für die damalige Reichsbahn gebaut. 1925 kam die Hauptwerkstatt vom Schacht 1/6 zur EBW; daher haben nicht wenige der alten EBW-Männer einige Jahre Knappchaftsversicherung gezahlt. Im Jahre 1920 arbeiteten in den Werkstätten unter 22 Meistern ca. 1200 Belegschaftsangehörige.

Aus der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen ist den Älteren noch bekannt, daß die gesamte Eisenbahnwerkstatt ringsum von einer Mauer bzw. einem hohen Maschendrahtzaun umgeben war. Die Normalarbeitszeit betrug damals in der Regel 12 Stunden. Zur Mittagspause standen an den Toren die Ehefrauen oder Kinder mit dem Henkelmann, um Vater oder Bruder das Essen zu bringen. Ein großer Fortschritt war es schon, als das Essen mit Pferdefuhrwerken von zu Hause geholt und in einem Speisehaus angewärmt ausgegeben wurde. Dieses Speisehaus stand etwa dort, wo heute die Siporex-Erzeugung ist. Wenn der alte August Thyssen die Eisenbahnwerkstatt besuchte, dann verließ er seinen Kutschwagen am Tor 10 (Johanneshospital) und ging zu Fuß quer über die

Gleise bis in die Eisenbahnwerkstatt, wo er mehr als einmal dem Verantwortlichen mit sehr viel Nachdruck den unterwegs gefundenen Schrott (Nieten, Schrauben usw.) auf den Schreibtisch legte. Wenn er am Tor 4 (neben der jetzigen EH-Verwaltung) seinen um das Werksgelände herumgefahrenen Kutschwagen bestieg, um zur Hütte weiterzufahren, dann hatte er mit kritischen, wachen Augen auf seinem Gang zwischen und durch die Hallen überall nach dem Rechten gesehen.

Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg

Als nach dem 2. Weltkrieg 1949 der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen gegründet wurde, war der Zaun nicht mehr und die Mauer nur noch teilweise vorhanden. Die letzten Reste auf dem Platz vor der Schreinerei werden auch demnächst verschwinden. Die Hallen waren zerstört, teilweise dem Erdboden gleichgemacht. Was noch stand, hatte keine Fensterscheiben, die Dächer waren provisorisch mit Blechen abgedeckt, und überall regnete es herein, und durch alle Ecken zog es. So begann der Wiederaufbau. Alles, was nicht direkt für die Lok- und Wagenreparatur genutzt wurde, wie z. B. die Lehrwerkstatt, Grubenausbau, Elektro-Hauptwerkstatt, Gleisbau usw., wurde abgezweigt. Die Kopffzahl in der EBW betrug am 1. 12. 1949 ohne die EBW II in Ruhrort 540 Mann. Hier mußte nun, nachdem die Demontage bei unserer Muttergesellschaft, der ATH, gestoppt worden war, bei z. T. schlechtesten Arbeitsbedingungen der Lok- und Wagenpark, der sich durch den Krieg und die Nachkriegszeit in einem miserablen Zustand befand, schnellstens einsatzbereit und betriebssicher gemacht werden. Etwa 5000 eigene Waggons — teilweise abgestellt, da sie in den ersten Nachkriegsjahren wegen der Demontage der Hütte nicht benötigt wurden — standen zur längst fälligen Überholung an. In dunklen, verräucherten, z. T. als Holzkonstruktion behelfsmäßig errichteten Hallen wurde gearbeitet. Krane als Arbeitsgeräte gab es nur an den wenigsten Arbeitsplätzen; sehr eng waren die Gleise verlegt, erhöhten dadurch die Unfallgefahr und erschwerten die Arbeit, so daß es oft fast unmöglich war, in der Zeit des Arbeitskräftemangels die erforderlichen Handwerker zu bekommen. Lange war die EBW das Stiefkind des Wiederaufbaus.

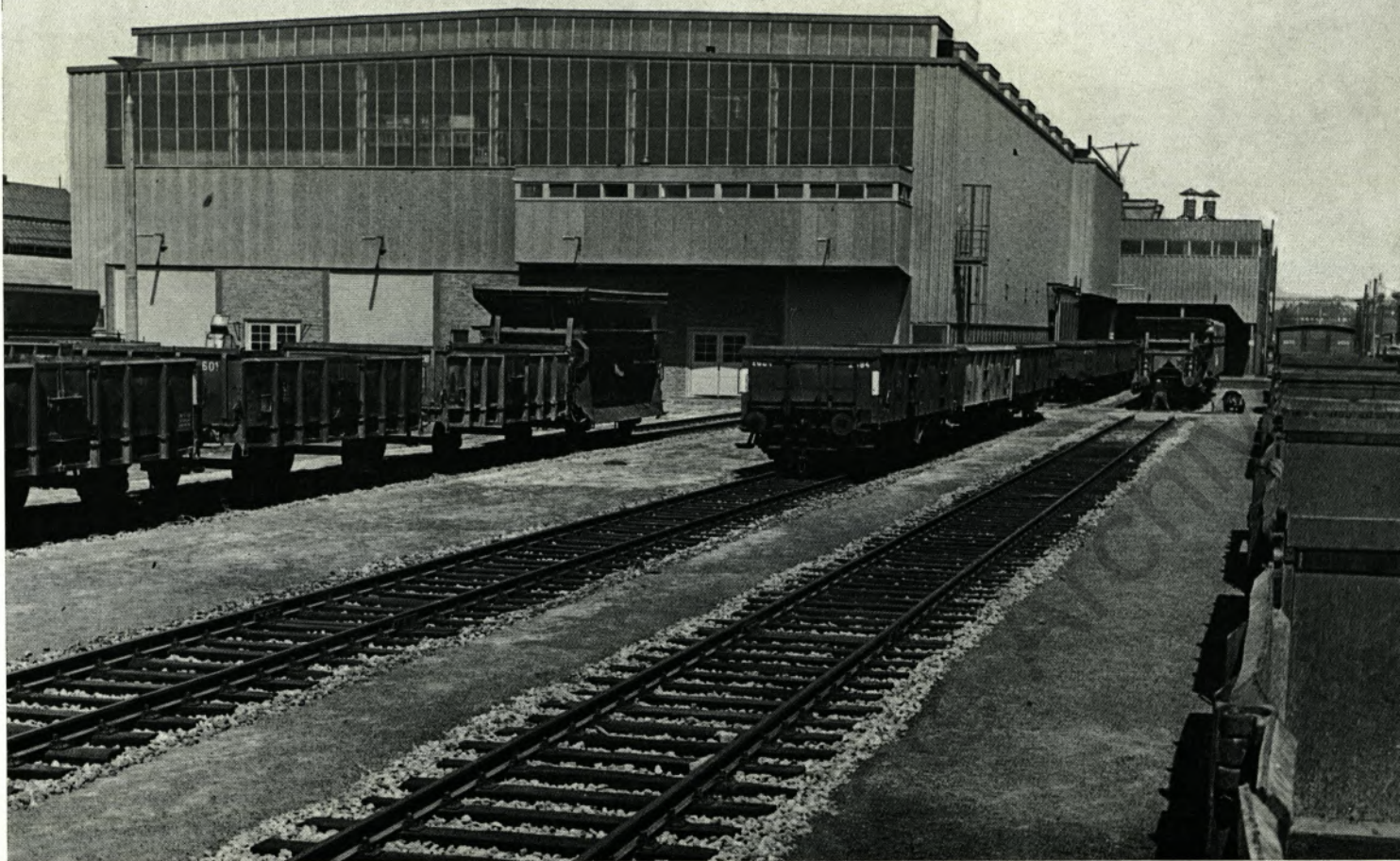
Ende 1964, nach langer Planungszeit, war es endlich so weit. Die Radsatzwerkstatt räumte die alte Holzhalle 4, die dann ab-

gerissen wurde. An dieser Stelle entstanden die neuen, modern eingerichteten Hallen 12 und 13, die bereits im vergangenen Jahr bezogen wurden. Dann konnten die alten Holzhallen 8/9 freigemacht und abgebrochen werden, um Platz für den Anschlußbau an Halle 12/13 zu schaffen. Diese in gleicher Bauart errichteten Hallen 22 und 23 wurden im April 1967 bezogen, und damit dürfte für die Schlosserei der Wagenreparatur der Aufbau vorläufig abgeschlossen sein.

In dieser neuen, lichten und im Winter beheizten Doppelhalle stehen den Männern der Wagenreparatur Krane und Arbeitsgeräte zur Verfügung, die die schwere Arbeit des Waggonschlossers erleichtern helfen. Die Gleise sind so angelegt, daß moderne Flurfördermittel, wie Gabelstapler, Behälter und Paletten mit Ersatzteilen, direkt an den Arbeitsplatz fahren können. In der südlichen Hallenhälfte, in der in einem Durchlaufverfahren gearbeitet werden muß, sollen die schneller zu reparierenden, in der nördlichen Hallenhälfte die schwerer beschädigten Wagen instandgesetzt werden. Um bei diesen neuen, gegenüber früher erheblich verbesserten Arbeitsbedingungen zu einer gerechten und echten Leistungsentlohnung zu kom-

Tageslicht, gute Platzverhältnisse und modernste





Kopfende der Hallen 22 und 23.

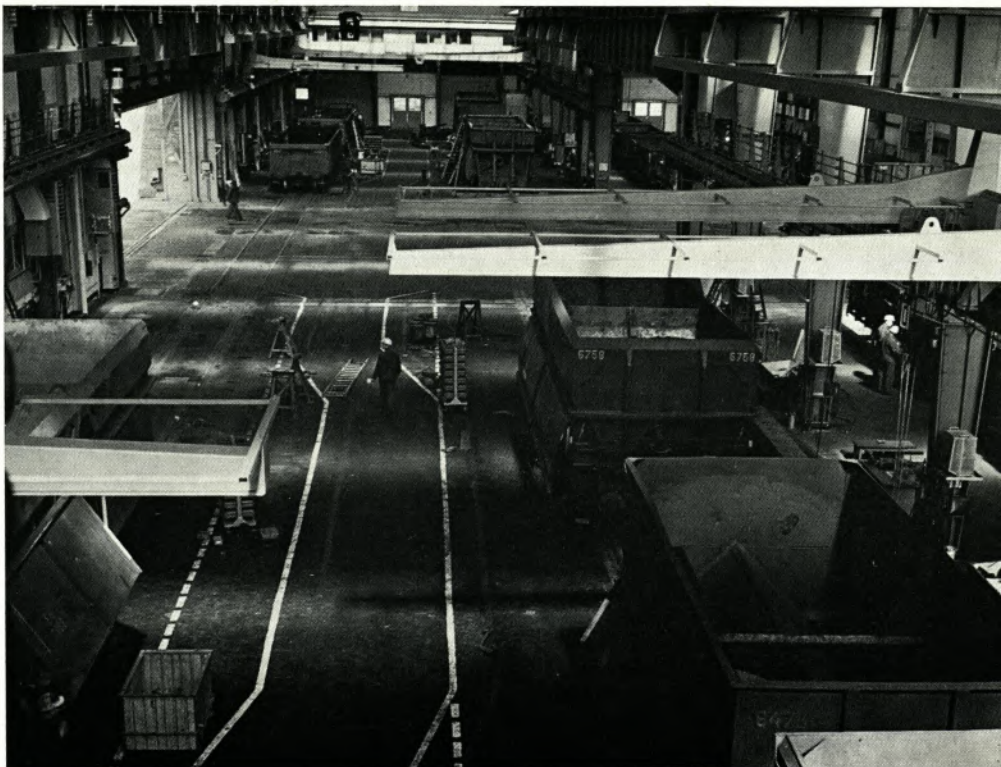
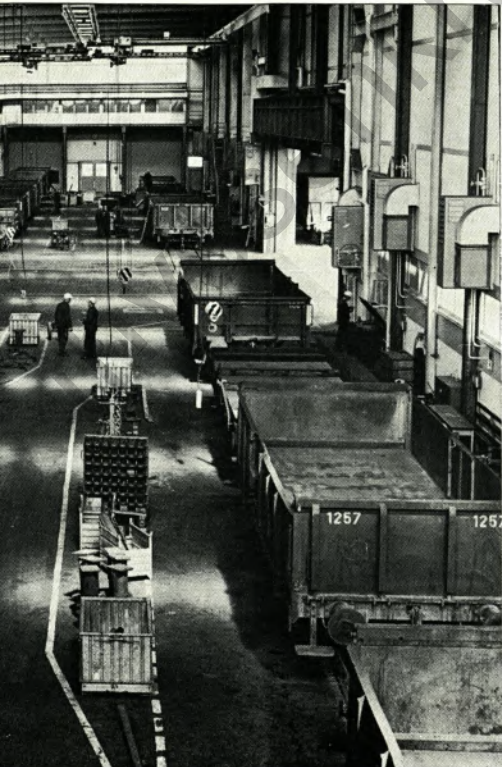
Wagenreparatur unserer EBW in neuen Arbeitsräumen

Die Einführung des amerikanischen Fahrens in Angriff genommen worden. Zeit werden hierfür in der Wagen- II und bei der Lokreparatur Ar-

beitsablaufstudien gemacht. Mehr über das Entlohnungsverfahren werden wir in der nächsten Ausgabe unserer Werkszeitung berichten.

Durch den Umzug der Wagenreparatur I ist die Halle 9 frei geworden, für die die Planung über die Umgestaltung und künftige Nutzung nahezu abgeschlossen ist.

Arbeitsmittel in den neuen Hallen ermöglichen ein rationelles Arbeiten.



VERKEHRS- SICHERHEITS- TAGE

**VORSICHT + RÜCKSICHT
= SICHERHEIT**

Unter diesem Motto stehen in diesem Jahr die Verkehrs-Sicherheits-tage 1967. Diese Aktion, die in den letzten Jahren regelmäßig durchgeführt wurde, ist zu einem festen Bestandteil der Unfallverhütungsarbeit geworden.

Über die Hälfte aller von den gewerblichen Berufsgenossenschaften entschädigten tödlichen und ein Viertel der schweren Unfälle ereignen sich im Straßenverkehr. Dafür müssen jährlich etwa 300 Millionen DM allein für die Entschädigung dieser Unfälle aufgebracht werden.

Der Weg zur Arbeit ist die gefährlichste Arbeitszeit.

Allen Bemühungen der Sicherheitsorgane zum Trotz, ist es bisher nicht gelungen, die Unfälle auf dem Wege von und zur Arbeit zu senken. Im Straßenverkehr entziehen sich die Belegschaftsmitglieder der gezielten Unfallverhütung, wie sie in den Betrieben durchgeführt wird. Die Verkehrspolizei hilft uns auch in diesem Jahr wieder, alle Verkehrsteilnehmer, die mit einem „fahrbaren Untersatz“ zur Arbeit kommen, aufzurütteln, ihre Fahrzeuge in Ordnung zu halten. Fahrzeugmängel als Unfallursache sind am häufigsten bei den Fahrrädern. Es empfiehlt sich daher, die Fahrräder regelmäßig auf ihre Verkehrssicherheit zu überprüfen. Bei der Überprüfung der letzten Jahre stellte sich heraus, daß die Pflege der Fahrräder von den meisten vernachlässigt wird.

Auf folgende Punkte sollten die Radfahrer besonders achten:

1. Fester Sitz des Vorder- und Hinterrades und des Lenkers.
2. Fester Sitz der Kette und des Dynamos.
3. Einwandfreier Zustand der Tritteile der Pedalen.
4. Einwandfreier Zustand der Bremsen.
5. Einwandfreie Funktion der Beleuchtung.
6. Einwandfreier Zustand der Pedalrückstrahler.
7. Einwandfreier Zustand der Glocke.
8. Einwandfreier Zustand der Bereifung.

Das gleiche gilt auch für Moped- und Motorradfahrer. Bei den Zweiradfahrern herrscht weitaus die größte Unfallhäufigkeit. Der hohe Anteil der Schädelverletzungen bei Kollisions- und Sturzunfällen der Motorrad-, Moped- und Rollerfahrer, veranlaßt uns immer wieder zu der Forderung, daß diesem Personenkreis das Tragen von Schutzhelmen zur Pflicht gemacht werden sollte.

**Sicherheitsgurte wichtiger
als blitzender Chrom**

Eine hundertprozentige Sicherheit vor Auto-unfällen gibt es nicht. Der einzelne kann dieser Gefahr nur begegnen, wenn er seine Fahrweise entsprechend einrichtet und dar-

Ein Aufprall mit:

100 km/h

80 km/h

60 km/h

40 km/h

20 km/h

aus 1,6 6,3 14 25 40 m

entspricht
einem freien Fall

über hinaus Maßnahmen zum Schutz gegen die Auswirkungen eines Unfalls ergreift.

Eine dieser Maßnahmen ist das Anlegen von Autosicherheitsgurten. Dieses Anschnallen, das im Flugzeug beim Starten und Landen selbstverständlich ist, bedeutet für viele Autofahrer leider eine solche Zumutung, daß sie oft ihre Sicherheit der Bequemlichkeit opfern.

Nach den bisherigen Erfahrungen, die aus Analysen von Verkehrsunfällen gewonnen wurden, weiß man, daß ein Sicherheitsgurt bei 70% aller Unfälle, Schäden an Leib und Leben verhindert oder zumindest verringert. Gurte verhindern nicht nur den Aufprall im Innern, sie verhindern auch das Hinausgeschleudertwerden.

Erfahrungen haben gezeigt, daß nicht selten die Fahrzeuge kaum beschädigt, die Insassen aber hinausgeschleudert wurden, als sich beim Aufprall die Türen öffneten. Sicherheitsgurte hätten ohne Zweifel die furchtbaren Folgen vermieden.

Wir bieten in diesem Jahr, im Rahmen der Verkehrs-Sicherheitstage unseren Mitarbeitern, die einen PKW besitzen, Sicherheitsgurte zum halben Preis an. Einzelheiten wurden in einer Bekanntmachung der Abteilung Sicherheitswesen allen Belegschaftsmitgliedern zur Kenntnis gegeben.

Wir appellieren an dieser Stelle noch einmal an alle verantwortungsbewußten Fahrer und Familienväter sich zu entschließen, den schützenden Gurt zu verwenden.

Seh- und Reaktionstest

Zur Überprüfung der Seh- und Reaktionsfähigkeit, führt die Verkehrspolizei auch wieder einen Test durch. In diesem Jahr haben die Mitarbeiter in den Bereichen Ruhrort und Beeckerwerth Gelegenheit, ihre Augen und ihre Reaktion zu testen.

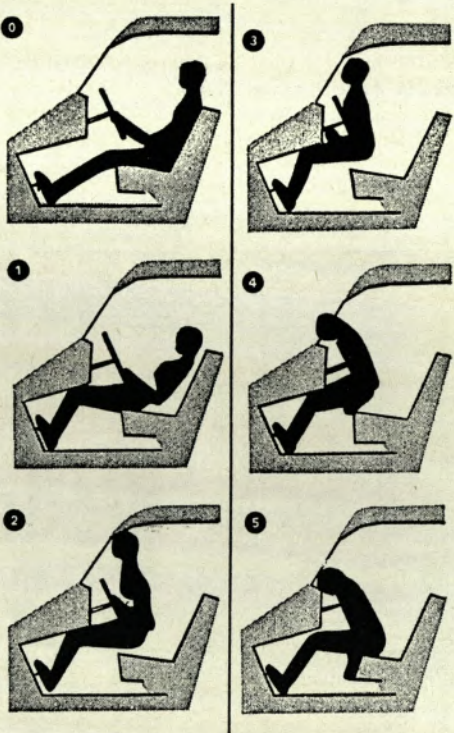
Ziehen wir nach diesen Ausführungen eine kurze Bilanz, dann können wir festhalten, daß es viele Möglichkeiten gibt, die Wegeunfälle zu beeinflussen. Es liegt nur an uns, diese Möglichkeiten auszuschöpfen; denn: **Vorsicht und Rücksicht = Sicherheit.** Handeln wir alle danach, dann geben wir unserer Familie die Zuversicht, daß wir gesund heimkehren. **H. Kiel**

Abbildung 0: zeigt den Fahrer in normaler Haltung.

Phase 1: Durch das schlagartige Abbremsen des Fahrzeuges werden die Insassen nach vorn geschleudert; dabei kommt es zur Längsstauchung der abgestemten Beine, dann zum Knieanprall an den Armaturen.

Phase 2: Kopfanprall gegen den oberen Rahmen.

Phase 3: Kurzer Rückstoß des Kopfes.



Phase 4: Schleuderbewegung des Kopfes nach vorn gegen die Windschutzscheibe, gleichzeitig prallt der Brustkorb des Fahrers gegen Lenkrad und Steuersäule.

Phase 5: Hals und Gesicht schlagen gegen das Lenkrad, der Kopf auf die obere Abdeckung der Armaturen.

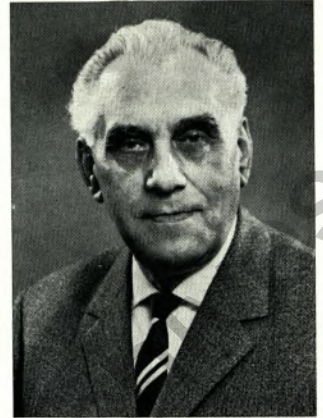
Unsere Jubilare

Ihr 50jähriges Dienstjubiläum feiern im Juli 1967 Wilhelm Schoberg, Eisenbahn-Nord (9. 7. 1967), Benno Lay, Eisenbahn-Nord (20. 7. 1967) und Ignaz Krivonog, Bauabteilung Oberbau-Nord (24. 7. 1967).

Herr Wilhelm Schoberg stammt aus Holten, wo er am 6. Juli 1903 geboren wurde. Er wohnt heute in Dinslaken-Hiesfeld, An der Rautenkath 10.

Seine berufliche Laufbahn begann er am 9. Juli 1917. Er wurde bei unserer Rechtsvorgängerin, der August Thyssen-Hütte, im Eisenbahnbetrieb als Rangierer eingestellt. Wegen seiner guten Leistungen und reichen Erfahrungen, die er im Betrieb hatte sammeln können, erfolgte im Dezember 1933 seine Beförderung zum Rangiermeister und zu Beginn des Jahres 1956 zum Betriebsassistenten. In dieser verantwortlichen Stellung ist er noch heute tätig.

Der Jubilar, der Mitglied des Eisenbahnvereins ist, versieht seinen Dienst äußerst zuverlässig und pflichtbewußt. In seiner Freizeit liest er gern gute Bücher. Ein liebgewordenes Betätigungsfeld ist ihm auch der Garten.



Herr Benno Lay, wohnhaft in Hamborn, Wittfeldstraße 8, stammt aus einer Bergmannsfamilie. Ein Sohn von ihm ist beim Hamborner Bergbau beschäftigt.

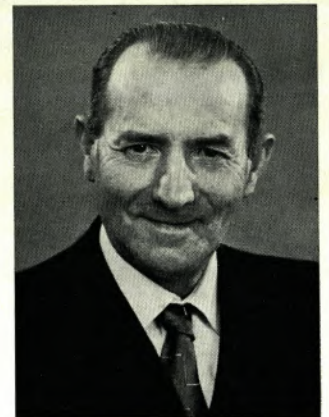
Auch er begann sein Berufsleben im Eisenbahnbetrieb der August Thyssen-Hütte als Rangierer. Als solcher war er vom Einstellungstermin (20. 7. 1917) bis Mitte März 1934 beschäftigt. Dann wurde er zum Rangiermeister ernannt und schließlich am 1. 1. 1960 zum Betriebsassistenten befördert.

Der Jubilar zeichnet sich durch Verantwortungsfreude und Pflichtbewußtsein aus. Seine Verbundenheit mit der Betriebsgemeinschaft von EH kommt in seiner Mitgliedschaft beim Jubilarenverein und beim Eisenbahnverein zum Ausdruck.

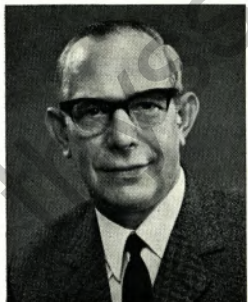
Herr Ignaz Krivonog wurde als Sohn eines Bergmanns am 23. 7. 1903 in Hamborn geboren und wohnt heute in der Pestalozzistraße 7.

Von seinem ersten Berufstage an bis heute hat er den Dienst eines Streckenwärters versehen und sich in dieser Tätigkeit große Erfahrungen erworben.

Der Jubilar gilt als sehr zuverlässig; die ihm übertragenen Aufgaben erledigt er stets zur vollsten Zufriedenheit seiner Vorgesetzten. Auch bei seinen Kollegen erfreut er sich allgemeiner Wertschätzung. Als werksverbundener Mann gehört er dem Jubilarenverein an. In seiner Freizeit beschäftigt er sich gern mit Bastelarbeiten.



Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Egon Herde
Lehrlokführer
Betr.-Masch.-D.-Süd
eingetreten: 9. 7. 1927



Paulus Ehrenreich
Kolonnenführer
EBW
eingetreten: 11. 7. 1927



Otto Hans
Schmied
EBW
eingetreten: 13. 7. 1927



Peter Schmitt
Schlosser
EBW
eingetreten: 28. 7. 1927



Heinrich Kampen
Rangieraufseher
Eisenbahn-Süd
eingetreten: 4. 8. 1927



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Franz Hoffmann, Hafen Schwelgern
mit Margarete Sonderberg, geb. Bendik
am 17. 2. 1967

Hans Haase, Verkehrsabteilung
mit Melitta Lichtenfeld
am 24. 2. 1967

Egon Musial, Eisenbahn-Süd
mit Elli May, geb. Omerzu
am 24. 2. 1967

Hans-Jürgen Seuber, Hafen Schwelgern
mit Johanna Grimminger
am 9. 3. 1967

Gerhard Stephanus, EBW
mit Christel Vallinga
am 16. 3. 1967

Volker Kirsch, Fahrleitungsm.
mit Karin Ott
am 17. 3. 1967

Hans Reinert, EBW
mit Karin Langenhorst
am 31. 3. 1967

Peter Marossa, Eisenbahn-Süd
mit Gisela Nohlen
am 31. 3. 1967

Werner Schmitz, Verkehrsabteilung
mit Elisabeth Ruhnke
am 31. 3. 1967

Werner Fischer, Bau-Signalm.
mit Elisabeth Mardmüller
am 31. 3. 1967

Karlheinz Wattenbach, EBW
mit Terezija Planinc
am 14. 4. 1967

Nachwuchs kam an:

Serim, 9. 2. 1967
Ali Bektas, Eisenbahn-Nord

Thomas, 22. 2. 1967
Günter Kabstein, Eisenbahn-Süd

Carsten, 22. 2. 1967
Manfred Keilau, Betr.-Masch.-Dienst-N.

Holger, 22. 2. 1967
Harro Pasler, EBW

Karin, 23. 2. 1967
Walter Dormann, Hafen Schwelgern

Klaus, 23. 2. 1967
Rolf Schwarzbach, Betr.-Masch.-Dienst-N.

Thomas, 25. 2. 1967
August Zappl, EBW

Holger, 27. 2. 1967
Bruno Schulz, Betr.-Masch.-Dienst-S.

Susanne, 1. 3. 1967
Hans Haase, Verkehrsabteilung

Guido, 6. 3. 1967
Walter Heiningner, EBW

Peter, 7. 3. 1967
Johann Kirz, Eisenbahn-Nord

Claudia, 7. 3. 1967
Karl-Heinz Scheibe, Hafen Schwelgern

Turgut, 9. 3. 1967
Muzaffer Ander, Eisenbahn-Nord

Manuela, 11. 3. 1967
Hans-Werner Kranz, Eisenbahn-Nord

Klaus-Walter, 16. 3. 1967
Ernst-Ludwig Becker, Allg. Verw.

Monika, 17. 3. 1967
Bernhard Forster, Eisenbahn-Nord

Dirk, 26. 3. 1967
Friedrich Sandkühler,
Betr.-Masch.-Dienst-N.

Wolfgang, 2. 4. 1967
Siegfried Matschke, Bauabt.-O.-Nord

Petra, 17. 4. 1967
Peter Marossa, Eisenbahn-Süd

Geburtstag:

Johann Zenner, früher Lokführer
geb. 10. 7. 1877 (90 Jahre)
wohnhaft: 52 Siegburg-Wolsdorf,
Leonardstraße 15

Wennemar Dörnemann, früher Schlosser
geb. 5. 7. 1887 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Beeck, Herzogstraße 2b

Josef Rohde, früher Weichensteller
geb. 7. 8. 1887 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Meiderich,
Am Winsberghof 11

Gerhard Schmidt, früher Wagenmeister
geb. 13. 8. 1887 (80 Jahre)
wohnhaft: 5343 Aegidienberg ü. Bad
Honnet, Aegidienberger Straße 74

Karl Siebes, früher kfm. Angestellter
geb. 13. 8. 1887 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Röttgersbach-
straße 71

Rudolf Gräff, früher Schreiner
geb. 14. 8. 1887 (80 Jahre)
wohnhaft: Walsum, Goerdelerstraße 74

Jacob Tümmers, früher Bez.-Vorsteher
geb. 20. 8. 1887 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Reichenberg-
straße 25

Todesfälle:

Johann Backhaus, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 16. 9. 1906
gest.: 21. 2. 1967

Gustav Boriss, Pensionär
früher Oberkranführer
geb.: 15. 11. 1893
gest.: 28. 2. 1967

Otto Schmidt, Pensionär
früher Weichensteller
geb.: 13. 8. 1880
gest.: 9. 3. 1967

Theodor Rossmüller, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 30. 4. 1901
gest.: 10. 3. 1967

Anton Kerber, Pensionär
früher Betr.-Assistent
geb.: 14. 6. 1887
gest.: 17. 3. 1967

Franz Ledte, Pensionär
früher Anstreicher
geb.: 29. 10. 1893
gest.: 19. 3. 1967

Karl Nussbaumer, Batteriemonteur
EBW
geb.: 18. 12. 1912
gest.: 19. 3. 1967

Heinrich Mess, Pensionär
früher Weichensteller
geb.: 12. 10. 1884
gest.: 28. 3. 1967

Gustav Bredlau, Weichenwärter
Eisenbahn-S.
geb.: 30. 8. 1903
gest.: 1. 4. 1967

Ignatz Powniak, Rangiermeister
Eisenbahn-N.
geb.: 7. 7. 1911
gest.: 9. 4. 1967

Heinrich Schock, Pensionär
früher Verkehrsabteilung
geb.: 31. 10. 1900
gest.: 15. 4. 1967

Eisenbahn-Verein hatte Jahreshauptversammlung

Der Eisenbahn-Verein hatte am 16. April zu seiner Jahreshauptversammlung eingeladen. Anwesend waren unter anderen fünf 40jährige Vereinsjubilare, die mit der goldenen Vereins-Nadel ausgezeichnet wurden, und zwar Direktor i.R. Dr. Döfel sowie die Kameraden Heinrich Bernsen, Thomas Dolata, Leo Krug und August Lachmann.

Nach der Wiederwahl von August Schneider zum 1. Vorsitzenden gab dieser bekannt, daß sich die Zahl der aktiven Mitglieder auf 259 erhöht habe. Hinzu kommen noch sieben Ehrenmitglieder, 64 Pensionäre und 24 Witwen. Unter allgemeinem Beifall wurde vom Vorstand in diesem Jahr ein Ausflug ins Ahrtal in Aussicht gestellt.

Leserzuschriften

Unter dieser Überschrift veröffentlichten wir in der letzten Ausgabe eine Zuschrift, die sich sehr kritisch mit dem Wort „Bekranung“ auseinandersetzte. Diese Kritik hat unter vielen Lesern eine lebhaft Diskussion ausgelöst, und wir veröffentlichten nachstehend zwei Stellungnahmen zu diesem Thema:

Zur vorgenannten Leserzuschrift gestatten Sie mir folgende Antwort zu geben:

Es ist nichts dagegen einzuwenden, wenn Herrn E. L. Becker das Wort „Bekranung“ in der Überschrift meines Aufsatzes nicht gefällt und er seinen Unmut in einer Leserzuschrift zum Ausdruck bringt.

Wenn aber dem Verfasser und der Schriftleitung zwischen den Zeilen angedeutet wird, daß sie wohl, wie man hierzulande sagt, in der letzten Deutschstunde gefehlt haben, so fühlt man Absicht und man ist verstimmt.

So möge man mir zugute halten, wenn meine Stellungnahme zur Leserzuschrift um so kritischer ausfällt.

Mit der Behauptung, daß Wort „Bekranung“ gibt es im deutschen Sprachschatz nicht, spricht Herr E. L. Becker, um mit Goethe zu sprechen, ... ein großes Wort gelassen aus.

Kennt der Autor der Leserzuschrift den ganzen deutschen Wortschatz oder woher hat er seine Kenntnisse? Nur aus der Tatsache, daß das Wort „Bekranung“ nicht im „Duden“ zu finden ist, kann man eine solche Feststellung nicht treffen. Auch die Wörterbücher des Dudenverlages erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, insbesondere nicht im Hinblick auf die in der Technik üblichen Ausdrücke. Bekanntlich lebt die deutsche Sprache; d. h. sie verändert sich, bringt neue Wörter hervor und läßt andere dafür untertauchen.

Das Wort „Bekranung“ ist eine in Fachkreisen durchaus geläufige Ausdrucksform für das Versehen (Ausstatten) einer Halle, eines Hafens o.dgl. mit Kranen und gehört damit auch zum Wortschatz der deutschen Sprache.

Im „Der große Duden“ Band 9 (Okt. 1965) ist auf Seite 633 u. a. zu lesen:

... In der Tat ist die Zahl der aus einem Tätigkeitswort gebildeten Hauptwörter (Verbalsubstantive) auf -ung überaus groß. Diese Bildungen haben seit Jahrhunderten einen festen Platz in der deutschen Sprache und gehören heute verschiedenen Bedeutungsgruppen an, d. h. nicht nur Geschehensbezeichnungen, sondern ...“

... Gegenstand der Kritik der Stilisten sind nur die Geschehensbezeichnungen auf -ung, ...“

... Grundsätzlich ist auch gegen die Geschehensbezeichnungen auf -ung nichts ein-

zuwenden. Man sollte aber aus stilistischen Gründen vermeiden solche Wörter auf -ung in einem Satz zu häufen.“

... Sieht man von einigen wenigen Fällen ab, so gibt es keinen zwingenden Grund, den Gebrauch der aus Tätigkeitswörtern gebildeten Hauptwörter auf -ung zu tadeln.“

Im Band 4 (Juni 1959) heißt es auf Seite 354, daß diese von Tätigkeitswörtern abgeleiteten Hauptwörter auf -ung zu einer heute noch fruchtbaren Ableitungsgruppe gehören, d. h., daß noch laufend neue Wörter entstehen.

Herr E. L. Becker geht aber davon aus, daß es zum Wort „Kran“ kein entsprechendes Tätigkeitswort gibt und daher die Ableitungen „bekranen = Bekranung“ nicht zulässig seien und führt unmögliche Beispiele als Beweis seiner Theorie an. Mit Hilfe dieser an den Haaren herbeigezogenen Beispielen, wie „der bepappelte oder beblumte Petersberg“ oder „das betintete Tintenfaß“ kann man die Lacher zwar auf seiner Seite haben, überzeugen aber nicht.

Hätte der Kritiker im Duden nach ähnlichen Beispielen wie

Kran	bekranen	Bekranung
gesucht, so hätte er unter vielen anderen auch		
Gas	begasen	Begasung
Heimat	beheimaten	Beheimatung
Kohlen	bekohlen	Bekohlungs
Reifen	bereifen	Bereifung
Tonne	betonnen	Betonung
Mast	bemasten	Bemastung

finden und feststellen können, daß lt. Duden auch Ableitungen möglich sind, für die es kein entsprechendes Tätigkeitswort gibt.

Was aber halten Sie von einem Petersberg, der „bebuscht“ und einem Weg, der „bedornt“ oder dem Besen, der „bestielt“ und einem Herrn, der „bebrillt“ ist? Ebenso wenig wie von dem „bepappelten“ oder „beblumten“ Petersberg? Die erstgenannten Beispiele sind jedoch dem Duden entnommen.

Warum aber hat man bei der Leserzuschrift ausgerechnet die zuletztgenannten ausgewählt?

Der Kritiker gestattet nicht eine „bekrante“ EBW, da er eine „bepferdete“ EBW für unmöglich hält.

Obwohl im Artikel „Die Bekranung der neuen Reparaturhallen unserer EBW“ das Wort „bekrant“ oder „bekrante“ nicht vorkommt, glaubte er darauf hinweisen zu müssen, daß diese Ableitungen ebenso unzulässig seien.

Was aber hält der Einsender der Leserzuschrift von der „bemannten“ Raumrakete?

Wie schon aufgezeigt, ist lt. Duden die Bildung von Tätigkeitswörtern aus Hauptwörtern, für die es eigentlich keine entsprechenden Tätigkeitswörter gibt, durchaus nicht ungewöhnlich. Auch die aus diesen „abgeleiteten“ Tätigkeitswörtern gebildeten Hauptwörter mit Endung „ung“ sind im Duden häufig anzutreffen. Sie stammen nicht nur aus dem Sprachschatz der Techniker, sie kommen in fast allen Bereichen vor. So kann sich nach dem Duden z. B. ein Tölpel

ohne weiteres betölpeln lassen und daraus eine Betölpelung machen.

Berücksichtigt man — um im Papierstil zu sprechen — diese erlaubte Sprachanwendung, so sollte man dem Wort „Bekranung“ seine Berechtigung lassen. Bleibt die Frage offen, ob das Wort „Bekranung“ seiner Zeit vorausgeeilt oder die Leserzuschrift nicht ganz up to date ist.

H. H. Wenzel

Sollte man wirklich über das Wort „Bekranung“ soviel Wirbel machen, Herr Becker? Täglich werden uns in Zeitungen und Illustrierten selbstgebastelte Ausdrücke serviert, die wir einfach als gegeben hinnehmen; denn wollte man jedes Wort im Duden suchen bzw. jede Redaktion anschreiben, wäre man mit diesen Kleinlichkeiten vollauf beschäftigt.

Zudem wird jeder Leser unter dem Wort „Bekranung“ die richtige Vorstellung haben; im Gegensatz zu dem Beispiel „betintetes Tintenfaß“.

Und wenn entschuldigend gesagt wird, daß diejenigen, die viel schreiben, hin und wieder in solchen Papierstil verfallen, bin ich eher geneigt zu sagen, daß eine Menge Ausdrücke, die ihrer Zeit vorausgeeilt sind, viel mehr im gesprochenen Wort geboren werden.

I. Vocke

EH-MITTEILUNGEN

Röntgen-Reihenuntersuchung 1967

Die jährliche Röntgen-Reihenuntersuchung für die Belegschaft des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen wird von der Röntgen-Reihenbildstelle der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie in der Zeit vom 19. — 22. 6. 67 durchgeführt. Alle Mitarbeiter werden auf die Bedeutung dieser wichtigen Aktion für die Gesunderhaltung hingewiesen. Die genauen Termine sind den einzelnen Aushängen zu entnehmen.

Hohe Leistungen der Eisenbahn und des Hafens im Monat April

Die Leistungen des Eisenbahnbetriebes lagen im April dieses Jahres mit 6 154 927 beförderten Tonnen und 25 979 143 Tonnenkilometern nur wenig unter den im Oktober 1964 aufgestellten bisherigen Höchstleistungen mit s. Z. 6 175 932 Tonnen und 26 775 826 Tonnenkilometern.

Der Hafen Schwelgern konnte am 25. April dieses Jahres im Eisenumschlag seine absolute Tageshöchstleistung erreichen. An diesem Tag wurden insgesamt 11 723 Tonnen Eisen umgeschlagen, 10 273 Tonnen Fertigerzeugnisse, Halbzeug und Roheisen wurden davon in Schiffe geladen und 1450 Tonnen Brammen und Kokillen gelöscht.



*Scheinbar
unberührt und
ruhig liegt das
Erholungsgebiet
Schwarze Wasser
im Sonnenschein.*

Tagestour ans Schwarze Wasser bei Flüren/Wesel

Die ersten warmen Tage locken zu einem Ausflug in die Natur; das Schwarze Wasser in der Flürener Heide ist für solch einen Ausflug ein lohnendes Ziel. Es muß nicht nur das Auto sein, mit dem wir dieses Ziel erreichen können, es geht auch mit dem Fahrrad. Freude an der aufblühenden Natur läßt uns bei schönem Wetter die 30 Kilo-

*Der Tierliebhaber
entdeckt auf dem
See viele Arten
von
Wasservögeln.*



*Die Schloßkirche
von Schloß
Diersfordt.
Sie wurde 1775
erbaut.*



meter Straße vom Raum Hamborn bis zum Ziel leicht überwinden. Die günstigste Fahrtroute ist die Bundesstraße 8 bis nach Flüren bei Wesel. Gleich hinter der Ortschaft Flüren rechts am Waldesanfang sind eine Anzahl Parkwege angelegt, so daß es auch für Autofahrer keine Parkschwierigkeiten gibt. Benutzt wird der Parkweg 1, der etwa einen Kilometer in den Wald hineinführt. Sobald der Parkweg in eine geteerte Straße mündet, zweigt rechter Hand ein Fußweg ab, der an zwei Häusern vorbei in etwa zehn Minuten an das Schwarze Wasser führt. Das Schwarze Wasser ist ein stiller Heidesee, der wegen seiner seltenen Schönheit unter Naturschutz steht. Er bietet vielen Arten von

Wasservögeln Lebensraum. Den Wanderer laden Bänke zum Verweilen ein und wer will, kann den See umwandern oder nach einer Ruhepause den gleichen Weg zurückgehen. Am Parkweg 1 kommen wir wieder auf die Bundesstraße 8. Falls uns der Aufenthalt in der frischen Luft hungrig und durstig gemacht hat, fahren wir etwa 500 Meter in Richtung Holland und kommen so zum Gasthaus „Am Jäger“, wo wir uns stärken können. Wer noch nicht zu müde ist, kann dann noch Schloß Diersfordt besuchen, das etwa 40 Minuten vom Gasthaus entfernt liegt. Am Nachmittag fahren wir wieder nach Hause und nehmen eine schöne Erinnerung mit in den Alltag.

H. Wiesner

Fußballmatch als Frühjahrskur

Am 10. April standen sich auf dem Sportplatz an der Franz-Lenze-Straße die Fußballmannschaften Rechnungswesen/EDV und Einkauf/Verkehrsabteilung gegenüber.

Die lauen Temperaturen dieser Tage, die bei geöffneten Fenstern auch in die Büros einzudringen vermochten, inspirierten die Akteure, der obligaten Frühjahrsmüdigkeit und dem Winterspeck energisch zu Leibe zu gehen. (Böse Zungen behaupten, daß es höchste Zeit gewesen sei.) Den anwesenden Zuschauern boten sich in der Zeit von 2mal 40 Minuten sehr unterschiedliche Bilder. Sahen die Mannschaften vor Beginn des Spiels noch wohlgenährt und frisch aus, wobei die Betonung gerechterweise auf wohlgenährt liegen sollte, änderte sich dieser Eindruck schon nach kurzer Zeit.

Das zunächst vorgelegte Tempo wurde nur von einigen Spielern durchgehalten, während sich bei dem anderen Teil erhebliche „Trainingsrückstände“ bemerkbar machten. (Eine Abhängigkeit zwischen Körperfülle und Kondition konnte nicht 100%ig nachgewiesen werden.)

Daß trotz der auftretenden Konditionsmängel noch insgesamt 9 Tore geschossen wurden, beweist, wozu ein Mann durch „Selbstüberwindung“ fähig ist. Hiermit sei dann



Eine dramatische Situation vor dem Tor der Mannschaft Einkauf/Verkehr, die der ausgezeichnete Torhüter H. Mülleneisen jedoch, wie so manche, retten konnte.

auch gesagt, daß man den sportlichen Wert eines solchen Spieles nicht mit den herkömmlichen Maßstäben messen darf. Maßstab für den Wert ist vielmehr der Muskelkater, der von den Beteiligten in den folgenden Tagen mit Haltung ertragen wurde.

Bei Spielende stand es 7:2 für die Mannschaft Einkauf/Verkehrsabteilung, wobei der

Anteil beider Torhüter an diesem Ergebnis nicht unerwähnt bleiben sollte.

Beim anschließenden Bankett wurde die Richtigkeit des olympischen Gedankens, teilnehmen ist wichtiger als siegen, (vor allem von der sieglosen Mannschaft) betont und einmütig festgestellt: DAS Bier danach ist das Beste.
H. Beltermann

Nochmal gehabt!

Leichtsinnige Lüftung!



