



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

12. JAHRGANG

1/2

JAN./FEBR. 1966



So sieht das Untergestell eines Waggon aus, der bei starkem Frost mit wasserhaltigem Ladegut beladen wird. Falls er nicht umgehend entladen werden kann, muß er mit hohem Kostenaufwand leergemacht werden oder, wie hier, bis zum Eintritt wärmerer Witterung abgestellt werden. Von den verladenden Betrieben wird dieses oft leider noch nicht bedacht.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
Wir sind „im Bilde“	3
Einsatz der Elektronischen Datenverarbeitung zur Rationalisierung des Werksbahnbetriebes	4
Rangierfunkeinsatz bei der Eisenbahn	6
EH-Mitteilungen	8
Einmal ganz anders	9
Schutzhelme sind Lebensretter	10
„Tiere im Bild“, die Gewinner unseres Fotowettbewerbs	11
Einer von vielen	12
Unsere Jubilare	13
Aus der Betriebsgemeinschaft	14
Gezeichnet und fotografiert	15



Impressum

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

Schriftleitung: Kurt-Hermann Still.

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

Aufnahmen: EH: Arendt, Herrendorf, Kiel, Kirchenkamp, Schentke, Wenzel, Wiesner

ATH: Lang, Meyer
HBAG: Brink
DB pressdienst (Frankfurt/M)

Titelbild: Beladung eines Küsten-Motorschiffes am Rheinkai Hafen Schwelgern.

Rückseite: Am verschneiten Rotbach.

KURZNACHRICHTEN

379 Jubilare der Hamborner Bergbau AG und der Friedrich Thyssen Bergbau AG wurden am 21. Januar 1966 in der Duisburger Mercatorhalle geehrt. Unter ihnen befanden sich 11 Jubilare mit 50jähriger, 94 Jubilare mit 40jähriger und 274 Jubilare mit 25jähriger Tätigkeit. Im Mittelpunkt der Jubilarfeier standen Ansprachen von Arbeitsdirektor Terhorst und Bergwerksdirektor Bergassessor a. D. Schlochow.

Der ATH-Werkfilm „Nur der Nebel ist grau“ erhielt auf der Zweiten Dokumentarfilm-Schau der europäischen Eisen- und Stahlindustrie den Großen Preis, die höchste Auszeichnung, die in Luxemburg zu vergeben ist, und bei den Internationalen Industriefilm-Festspielen in Rouen den Sonderpreis des französischen Industrieverbandes für den besten Film des Festivals zugesprochen.

Die Fritz-Thyssen-Stiftung hat seit ihrer Gründung im Jahre 1959 insgesamt 45 Millionen DM für die Förderung von Wissenschaft und Forschung vergeben. Einschließlich der ihr 1965 zugeflossenen Dividende aus den nominell 100 Millionen DM Aktien der ATH wurden ihr bisher rund 48 Millionen DM zugeführt.

Die geschlossenen Betriebsferien setzen sich nach Beobachtungen des Bundeswirtschaftsministeriums in stärkerem Maße durch. Ein wesentlicher Grund dafür dürfte in der angespannten Arbeitsmarktlage zu sehen sein, die es immer schwieriger macht, für die Urlaubszeit Aushilfskräfte zu finden.

Neue Kirchenzentren entstehen in Wehofen und in der Röttgersbach-Siedlung. Die katholische Pfarrgemeinde St. Georg im Eickelkamp beabsichtigt, auf einem 6000 qm großen Gelände zwischen der jetzigen Notkirche und der Wehofer Straße rund um einen Kirchplatz eine Kirche mit 300 Plätzen, einen Kindergarten, das Pfarrhaus und das Haus für den Küster sowie Jugendheim, Pfarrheim und Bücherei zu errichten. Im Bereich der Röttgersbach-Siedlung ist zwischen Schlachthofstraße und Bischofskamp ein evangelisches Gemeindezentrum im Entstehen begriffen, das die neue Heimat des dritten Pfarrbezirks von Obermarxloh wird. Den ersten Bauabschnitt (Kindergarten, Jugendheim, Gemeindebüro und Küsterwohnung) hofft man Ende 1966 beziehen zu können. Im zweiten Bauabschnitt will man einen Gemeindesaal mit 160 Plätzen und einen Kindergarten errichten. Zum Schluß (1971) soll die Kirche gebaut werden.

Alte Leute im Straßenverkehr sind besonders gefährdet. Von den im Jahre 1964 auf deutschen Straßen getöteten 16494 Personen waren 3278 über 65 Jahre alt, von 140360 Schwerverletzten waren es 9640 und von 305812 Leichtverletzten 12892. Die Bundesverkehrsverwaltung ermahnt vor allem die jungen Kraftfahrer, auf die Fußgänger im Verkehr Rücksicht zu nehmen, zumal sich immer wieder zeigt, daß besonders alte Menschen beim Überschreiten der Straße infolge ihrer Unbeholfenheit der Gefahr ausgesetzt sind, angefahren zu werden.

Als ältestes Buch der Welt gilt der in der Nationalbibliothek Paris aufbewahrte „Papyrus Prisse“. Er wurde in einem Grab bei Theben gefunden, einer alten Stadt in Oberägypten, die auf dem rechten Nilufer beim heutigen „Karnak“ und „Luxor“ lag. Er stammt aus der Zeit um 2600 v. Chr. und enthält eine Spruchsammlung. Dieser Papyrus ist also rund 4500 Jahre alt.

Am 5. Januar wurden im Schifferheim diejenigen Pensionäre offiziell verabschiedet, die im 2. Halbjahr 1965 in den Ruhestand traten. Die Sitte, daß sich die Geschäftsführung und die Abteilungsleiter mit ihren halbjährlich ausscheidenden Mitarbeitern zu einer kleinen Abschiedsfeier zusammenfinden, ist beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen inzwischen schon zur Tradition geworden. Diesmal war die Zahl der im letzten Halbjahr ausgeschiedenen Pensionäre so groß, daß der Saal im Schifferheim bis zum letzten Platz besetzt war. 53 Mitarbeiter sind zwischen dem 1. Juli und 31. Dezember 1965 zum größten Teil wegen



Wir sind „im Bilde“

Erreichung der Altersgrenze in Pension gegangen. Unter ihnen waren 6, die auf eine über 50jährige Betriebszugehörigkeit zurückblicken können. Diese verhältnismäßig hohe Zahl an Pensionären ist darauf zurückzuführen, daß nach dem letzten Weltkrieg, als die August Thyssen-Hütte die Demontage-Auflage erhielt, ein großer Teil der treuen Mitarbeiter zum Eisenbahnbetrieb überging, da dieser nicht demontiert wurde. Hierdurch bedingt wird die Zahl der im Jahre 1966 und in den nächsten Jahren wegen Erreichung der Altersgrenze ausscheidenden Mitarbeiter mit durchschnittlich 90 bis 100 verhältnismäßig hoch liegen, für den Gemeinschaftsbetrieb ein nicht unerhebliches Personalproblem.

Im Namen der Geschäftsführung sagte Herr Direktor Bergermann den Pensionären für die geleistete Arbeit und für die Treue, die sie dem Unternehmen hielten, herzlichen Dank. Er legte den Ehemännern ans Herz, jetzt, nachdem sie in den wohlverdienten Ruhestand getreten seien, zu Hause ihrer Frau einen Teil der schweren Arbeit abzunehmen, damit auch sie, die den Ruhestand ebenso verdient habe, wenigstens etwas entlastet würde. Abschließend wünschte Herr Bergermann den Pensionären alles Gute, Gesundheit sowie ein hohes Alter.

Betriebsratsvorsitzender Aulmann dankte den Ausscheidenden im Namen der Betriebsvertretung für ihre Treue und Pflichterfüllung, sowie für das gute Erbe, das sie den jüngeren Mitarbeitern hinterlassen haben.

Bevor man nach einem ausgiebigen Gespräch mit den ehemaligen Vorgesetzten und Kollegen auseinander ging, dankte Herr Sievers im Namen aller Pensionäre der Geschäftsführung für die Feierstunde und wünschte dem Gemeinschaftsbetrieb weiteres Wachsen, Blühen und Gedeihen.

Die Preise unseres letzten Fotowettbewerbs „Tiere im Bild“ überreichte Herr Direktor Christophers Anfang dieses Jahres den glücklichen Gewinnern. Mehr darüber lesen Sie auf Seite 11 unserer Ausgabe.

Die Preisträger von links nach rechts: Herr Wenzel, Herr Kiel und Herr Wiesner.



Einsatz der Verarbeitung des Werks



Blick in die Zentrale mit der IBM-1440-Anlage, den Platten-speichern und dem Drucker.

Eine bemerkenswerte Entwicklung war in den letzten Jahren auf dem Gebiete der elektronischen Datenverarbeitung zu verzeichnen. Schlagzeilen wie „Computer vereinfachen Verwaltung“ oder „Roboter steuern Walzenstraße“ sind fast an der Tagesordnung. Wie der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen mit Hilfe des jüngsten Kindes der Elektronik, der Datenfernverarbeitung, den Betriebsablauf rationalisiert, sollen die nachstehenden Ausführungen zeigen.

„Hier ist das Thomaswerk. Bitte für den 14., Schicht 1, 50 Tonnen Transport-Nr. 4083.“ Das ist einer von vielen Anrufen, die die neue Wagen-Anforderungszentrale täglich erhält. Was steckt hinter diesem Anruf? Der neue Computer, dem diese kurzen Angaben mittels eines Eingabe-Gerätes zur Verfügung gestellt werden, registriert: Am 14. Januar 1966 um 6 Uhr soll ein OO-Wagen am Fallwerk bereitgestellt und nach seiner Beladung zum Hafen Schwelgern gefahren werden. — Er weiß aber auch, an welcher der 700 Belade- und Entladestellen im gesamten Betriebsbereich sich die ca. 5300 werkseigenen und ca. 2500 bundesbahneigenen Wagen befinden, ob sie leer oder beladen sind, wohin die beladenen Wagen befördert werden sollen, welche Standzeiten die Wagen haben und vieles mehr. Hinter dieser kleinen Geschichte verbirgt sich eines der größten Rationalisierungsvorhaben der Werksbahn in den letzten Jahren.

Das Transportvolumen des Gemeinschaftsbetriebes macht monatlich etwa 160 000 beladene Güterwagen aus, die sich mit etwa 120 000 Wagen auf den innerwerklichen Verkehr mit eigenen Wagen und mit ca. 40 000 Wagen auf den Gütertausch der Produktionsbetriebe mit der Bundesbahn über 5 Anschlußbahnhöfe verteilen. Da sämtliche beladenen Wagen auch mindestens einmal leer zu transportieren sind, ergibt sich daraus eine Gesamtzahl von monatlich 320 000 bis 350 000 Wagentransporten. Der Standort der verschiedenen Produktionsbetriebe, die von der Werksbahn zu bedienen sind, bedingt, daß die mittleren Beförderungsweiten nur 2 bis 7 km betragen. Das bedeutet, daß der überwiegende Teil der Werksbahnaufgaben auf das Anstellen von Wagen zur Beladung oder Entladung, auf das Abholen beladener oder leerer Wagen sowie auf das erforderliche Umsetzen, Rangieren usw. entfällt.

Um diese Aufgaben, die in etwa mit den Aufgaben eines riesigen Rangierbahnhofes zu vergleichen sind, wirtschaftlich sinnvoll erfüllen zu können, ist eine aktuelle und fortlaufende Information über den Betriebsablauf erforderlich. Wegen der Größe des Betriebes und der räumlichen Ausdehnung des Gleisnetzes ist eine aktuelle Information nur durch ein Datenfernübertragungs- und Verarbeitungssystem möglich. Mit Hilfe des von der IBM entwickelten Systems 1050 hat der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen die unverzügliche Übermittlung aller für den Wagenumlauf der Bundesbahn- und

EH-Wagen wichtigen Daten an einen zentralen Computer, die schnelle Verarbeitung dieser Daten in der Zentrale für die weitere Wagen-disposition und die Sammlung von Daten für das umfangreiche Gebiet der Verkehrsverrechnung zur Beobachtung des Wagenbedarfs, der Statistik und vieler anderer betriebswirtschaftlicher Überlegungen und Ausarbeitungen verwirklicht. Über z. Z. 27 Maschinen des 1050-Systems, die äußerlich einer elektrischen Schreibmaschine ähneln und die auf 30 Werksbahnbereiche verteilt sind, werden die von den Verkehrsabfertigern des Gemeinschaftsbetriebes laufend und lückenlos erfaßten Daten in die zentrale Datenverarbeitungsanlage eingegeben. Das System ermöglicht ebenso die Übertragung von Dispositionsanweisungen aus der Zentrale an die Außenstellen wie die Übertragung von Meldungen zwischen den Außenstellen. Beachtenswert ist dabei, daß die Eingabe der Daten in die Zentrale ununterbrochen und auch gleichzeitig von allen Außenstellen erfolgen kann, eine Unterbrechung entsteht lediglich bei Sendungen der Zentrale an die Außenstellen.

Für die Disposition und für alle weiteren Ausarbeitungen werden von den Mitarbeitern im verkehrlichen Abfertigungsdienst über 24 Stunden, also „rund um die Uhr“ folgende Daten, die den Wagenumlauf betreffen, erfaßt und eingegeben:

1. Die jeweilige Bereichs-Nr., die für den Bereich des Abfertigers zuständig ist,
2. das Datum mit Tag, Monat und Stunde der Eingabe,
3. die absendende und empfangende Ladestelle,
4. die Wagen-Nr.,
5. der Ladezustand des Wagens, für den es z. Z. folgenden Schlüssel gibt:
 - 00 = Reparatur-Werkswagen
 - 01 = leerer Wagen in der Aufstellung (leer zugestellt im DB-Anschluß)
 - 02 = leerer Wagen zur Beladung angesetzt
 - 03 = beladener Wagen an der Ladestelle abholbereit
 - 04 = beladener Wagen (-Ausgang) in der Aufstellung
 - 05 = beladener Wagen (-Eingang) in der Aufstellung
 - 06 = beladener Wagen zur Entladung angesetzt (beladener Wagen zugestellt im DB-Anschluß)
 - 07 = leerer Wagen
 - 08 = leerer Wagen abholbereit
 - 09 = abgefahrener Wagen
 - 10 = Wagen, der innerhalb einer Stunde leer angesetzt und beladen wieder abgefahren wurde
 - 11 = Wagen, der innerhalb einer Stunde beladen angesetzt und entladen wieder abgefahren wurde
 - 12 = Eingang von Reparaturwagen in der EBW,
6. das Gewicht der Ladung, das für die Frachtverrechnung benötigt wird,
7. die Materialart, mit der der Wagen beladen ist und

Elektronischen Daten- zur Rationalisierung Bahnbetriebes

8. das Werksverrechnungskonto, das aus der Werkskennziffer und der kostenträgenden Betriebsstelle besteht.

Da nun eine Untersuchung ergab, daß rd. 90% der gesamten Transporte, die die Eisenbahn zu bewältigen hat, sowohl was die Ladungsart, als auch was die absendende und empfangende Ladestelle, die Entfernung, den Frachtsatz und das Werksverrechnungskonto angeht, regelmäßig unverändert wiederkehren, wurden für diese Transporte Transportnummern eingerichtet, die aus einer vierstelligen Zahl bestehen, deren erste beiden Ziffern den Werksbahnbezirk festlegen, während die beiden folgenden Ziffern den eigentlichen Transport beinhalten. Vom Verkehrsabfertiger werden jedoch nur die beiden letzten Ziffern notiert und eingegeben, die Ergänzung der ersten beiden Stellen erfolgt im Computer durch dort gespeicherte Programme. Für den Abfertiger bedeutet diese Einrichtung eine erhebliche Entlastung, da die unter 3., 7. und 8. aufgeführten Daten durch eine einzige zweistellige Zahl erfaßt sind, während früher 36 (!) Zahlen bzw. Buchstaben hierfür aufgeschrieben werden mußten. Im Verkehr mit der DB werden zusätzlich noch Eingangs- bzw. Ausgangszettelnummern, tatsächliche Eingangszeit sowie Eigentümer und Wagengattung erfaßt und eingegeben.

Um Fehler, die durch menschliche Unzulänglichkeiten bei der Datenaufnahme entstehen können, auszuschließen, werden die von den Abfertigern eingegebenen Daten vom Computer durch bestimmte Programme innerhalb von Sekundenbruchteilen auf ihre formelle und auch inhaltliche Richtigkeit hin überprüft. Fehlerhafte Meldungen werden nicht verarbeitet, und der betreffende Verkehrsabfertiger erhält hinter der unrichtigen Einzelmeldung durch seine 1050-Maschine ein entsprechendes Fehlerzeichen, aus dem er bereits entnehmen kann, in welcher Datenspalte ein Fehler vorliegen muß. Er ist daraufhin verpflichtet, seine Meldung nochmals auf Richtigkeit hin zu überprüfen. Kann er von sich aus keinen Fehler feststellen, gibt er die Meldung nochmals ein. Diese geht dann sofort an die sogenannte Verkehrsüberwachung, eine innerhalb der Verkehrsabteilung eingerichtete Stelle, die durch ein System von Abfrageprogrammen dann die Möglichkeit hat, den Fehler zu finden und die Meldung richtigzustellen, damit diese verarbeitet werden

Aber nicht nur die Werksbahn liefert die für die Disposition erforderlichen Meldungen und Daten. Auch die Produktionsbetriebe tragen durch die Meldung ihres Transportraumbedarfs, sowohl an EH-Wagen als auch an DB-Wagen, entscheidend dazu bei. Diese Bedarfsmeldungen gehen in bestimmten Zeitabständen an die beim Gemeinschaftsbetrieb eingerichtete Wagenanforderungszentrale, wobei für Transporte, für welche die bereits erwähnte Transport-Nr. besteht, lediglich diese Nr. und die vorgesehene Menge in t angegeben wird. Die Wagenanforderungszentrale registriert den Transportraumbedarf der etwa 700 Ladestellen und überträgt ihn durch eine 1050-Anlage in die Zentrale, so daß die für eine wirksame Disposition erforderlichen Komponenten „Bestand an verfügbarem Laderaum“ und „angeforderter Transportraum“ von der Zentrale für jede Ladestelle gegenübergestellt und herausgeschrieben werden können.

Der ungeheure Vorteil dieses Datenverarbeitungssystems liegt darin, daß die ununterbrochen eingehenden Meldungen unmittelbar, das heißt ohne das bei anderen Anlagen noch notwendige Drucken von Lochkarten etc. direkt in den Kernspeicher des Computers gelangen, aus dem sie für bestimmte Zwecke später wieder abgerufen und für die weitere Verarbeitung zur Verfügung gestellt werden können. Während der Eingabe der Meldungen werden in der Zentrale andere Programme ungestört und ohne Unterbrechung abgewickelt.



Unser Verkehrsabfertiger Landmesser bei der Aufnahme im Bereich Vorbahnhof.



Im Stellwerk Kaiserstraße geben die Verkehrsabfertiger, wie in den anderen Werksbahnbereichen, die bei den Rundgängen aufgenommenen Veränderungen über 1050-Anlagen in die Zentrale ein.

Welche Ausarbeitungen und Dispositionsunterlagen werden nun z. Z. schon aus den täglich etwa 20 000 eingehenden Meldungen kurzfristig und aktuell erstellt? Zuerst werden zu Beginn jeder Schicht sogenannte **Verkehrsabfertigerlisten** aus der Zentrale an alle Abfertiger über deren 1050-Anlagen herausgeschrieben, mit deren Hilfe diese wiederum die seit dem letzten Rundgang des Schichtvorgängers eingetretenen Betriebsveränderungen erfassen können. Ebenfalls zu Schichtbeginn werden jedem Assistenten des Werksbahnbetriebs **Assistentenlisten** über 1050-Anlagen zugeschrieben, die eine Gegenüberstellung der je Ladestelle seines Bezirks angeforderten Wagen und den der Anforderung gegenüberstehenden freien Laderaum mit verschiedenen Verfügbarkeitsstufen enthalten.

Eine Ergänzung dieser Listen zur Wagendisposition für den gesamten Werksbahnbereich ist die **Summenliste für die Zentrale Betriebs-**



In der Wagenanforderungszentrale gibt Herr Marschall die von den Verladebetrieben telefonisch entgegengenommenen Wagenbestellungen unverzüglich über seine 1050-Anlage zur Zentrale.



Die Herren der Verkehrsüberwachung decken im Gespräch mit den dezentral eingesetzten Verkehrsabfertignern Fehler in der Dateneingabe mit Hilfe von Abfrageprogrammen auf.

überwachung die, unterteilt nach Meldebezirken, die gleichen Dispositionsdaten enthält. Sie wird jedoch alle 4 Stunden erstellt und kann darüber hinaus als Einzelliste je Werksbahnbezirk zwischendurch zu beliebigen Zeiten angefordert werden. Jeden Abend gegen 23 Uhr wird eine „Ein-/Ausgangsliste DB-Wagen“ geschrieben, aus der die Aufenthaltszeit der DB-Wagen im Werksgelände zu ersehen ist. Das Gegenstück hierzu ist die **Eingangsliste für DB-Wagen**, die die Summe der im Laufe eines Tages in das Werksgelände eingegangenen DB-Wagen der verschiedenen Gattungen ausweist. Darüber hinaus werden noch Eingangslisten je Bahnhof, DB-Bestandssummenlisten und eine Kontrollliste DB-Wagen Eingang/Ausgang erstellt, die für die verschiedensten Dispositionen wichtig sind, letztere insbesondere für die Kontrolle und Abstimmung mit der Bundesbahn bezüglich der Standgeldverrechnung. Abends gegen 23 Uhr wird ebenfalls eine **Bestandsliste an DB-Wagen** herausgeschrieben, mit einem Überblick über die Zahl der im Werksgelände stehenden Bundesbahn-Wagen, die neben der zahlenmäßigen Übersicht auch noch jeden einzelnen Wagen mit seiner Nummer, seinem derzeitigen Standort und den Ladezustand benennt. Diese Liste wird auch den Verkehrsabteilungen unserer Gesellschafter übermittelt.

Zur **Ladefristenkontrolle** werden drei besondere Listen angefertigt, die ein Mittel zum aktiven Eingreifen in die **Umlaufhäufigkeit der Wagen** an Hand geben, wodurch erhebliche Kosten eingespart werden können. Diese Listen werden, außer der Werksbahn, auch den betriebswirtschaftlichen Abteilungen der Gesellschafter tagsüber um 8, 12 und 16 Uhr zugestellt.

Bei Wagenmangel in bestimmten Gattungen kann jederzeit innerhalb weniger Minuten eine **Bestandsauskunft** erlangt werden, an welchen Standorten des Werksbereichs die Wagen der abgefragten Gattung, in welcher Stückzahl und mit welchen Ladezuständen stehen.

Nachweise über Einzelsendungen, Nachweise über Schuttaufkommen, Versand- und Empfangsnachweise für die Produktionsbetriebe sind Listen, die als Unterlagen der Verkehrsverrechnung dem Gemeinschaftsbetrieb und den Gesellschaftern dienen.

Die vielen langfristigen Dispositionsunterlagen, die sich aus dem gesammelten Datenmaterial ergeben, hier im einzelnen aufzuführen, würde zu weit führen. Erwähnt sei lediglich die Überwachung der Nutzung des Wagenparks, um damit eine sichere Beurteilung von Neuanschaffungen zu erreichen, eine Verringerung der Zahl der als „fahrbares Lager“ benutzten Wagen sowie die Verbesserung der Be- und Entlademöglichkeiten, evtl. durch Umgestaltung der Verladeanlagen, und damit eine weitere Erhöhung der Wagenumlaufhäufigkeit, die sich letztlich in vermindertem Wagenbedarf ausdrückt, wodurch erhebliche Investitionsmittel gespart werden können.

Für die nahe Zukunft ist die Durchführung einer Kostenträgerrechnung geplant, die bisher unzulänglich war, da die Erfassung der erforderlichen Relationen mit konventionellen Mitteln technisch nicht durchführbar war.

Der Gemeinschaftsbetrieb hat sich mit dem IBM-Datenfernübertragungssystem eine Einrichtung geschaffen, deren Entwicklung erst am Anfang steht. Wir sind überzeugt, daß sich mit Hilfe dieses Systems noch zahlreiche weitere Probleme der Transportrationalisierung lösen lassen.

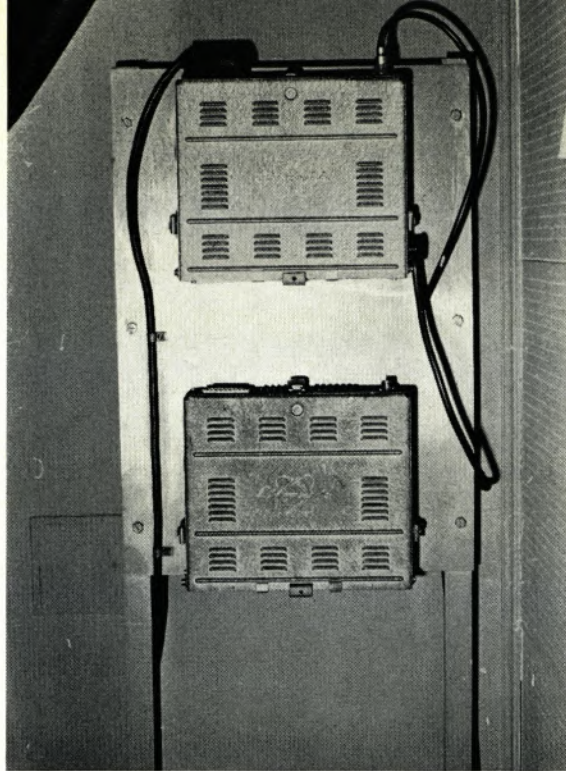
Rangierfunkeinsatz bei der Eisenbahn

Der Rangierfunk wurde beim Gemeinschaftsbetrieb schon frühzeitig als geeignetes Mittel einer wirtschaftlichen und wirkungsvollen Betriebsführung erkannt. Im Jahre 1951 konnten bereits die ersten Funkfrequenzen bei der Post beantragt und genehmigt werden. Kurze Zeit später wurde im Bereich Eisenbahn-Süd die erste Rangierfunkanlage eingerichtet. Auf Grund des damaligen Standes der Funktechnik für den Rangierdienst und der besonderen örtlichen Verhältnisse trat jedoch nicht der erwünschte Erfolg ein. Der Funkbetrieb mußte wieder eingestellt werden.

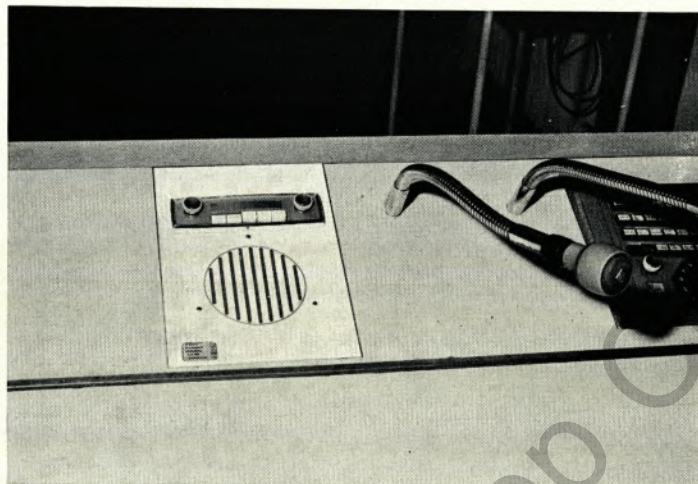
Erst im Jahre 1960 wurden wieder ernsthafte Anstrengungen unternommen, den Rangierfunk einzuführen, da die Geschäftsführung beabsichtigte, im Eisenbahnbetriebsdienst eine zentrale Betriebsüberwachung (ZBÜ) einzurichten. Dies geschah dann am 1. Oktober 1960. Trotz der seit 1951 vergangenen Entwicklungszeit gab es mit der Rangierfunkanlage auch diesmal erhebliche Schwierigkeiten. Es lag einmal an der schwankenden Stromversorgung sowohl der Feststation als auch der Lokgeräte und zum anderen an der immer noch

ungenügenden technischen Leistungsfähigkeit und Robustheit der Funkgeräte im Rangierdienst einer Werksbahn. Diese Schwierigkeiten, die letztlich fast zu einem Zusammenbruch des Funkverkehrs führten, bewogen die Geschäftsführung, die gesamte Funkanlage nochmals umzurüsten und dabei auf die früher gewünschte Selektionsrufausrüstung (Einzelruf) zu verzichten. Diese neue Funkeinrichtung, die auch bei der ATH angewandt wird, hat sich bis heute ausgezeichnet bewährt. Die Störungen sind so minimal, daß der Betrieb kaum jemals darunter leidet. Die Störungsbeseitigung wird in Zusammenarbeit mit der Fernmeldetechnischen Abteilung der ATH reibungslos abgewickelt.

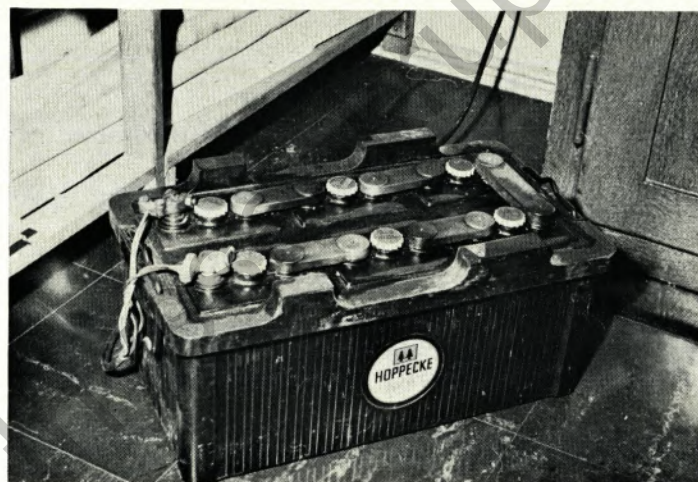
Der Rangierfunkbetrieb wird im Bereich der zentralen Betriebsüberwachung von einer Feststation aus geleitet. Die Feststation — wie auch die Lokstationen — bestehen aus dem Sende-Empfangsgerät (Bild 1) und dem Bediengerät (Bild 2), das in den Tisch des Betriebsdisponenten zusammen mit Lautsprecher und Mikrofon eingebaut ist. Die Lokrüstung ist dem Führerstand der Lok



Sende- und Empfangsgeräte.



Bediengerät.



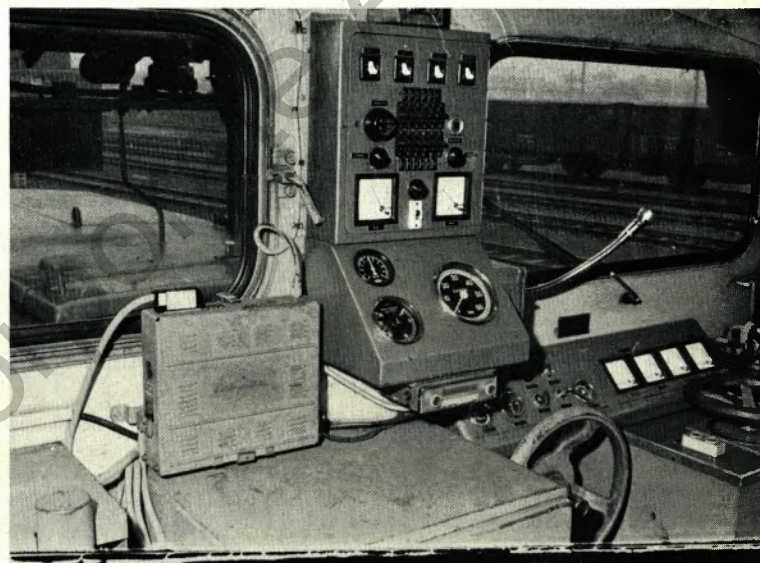
Stromversorgung mit Batterie und Lade-Puffergerät.

angepaßt (Bild 3). Die Stromversorgung (Bild 4 und 5) erfolgt bei der Feststation aus dem Lichtnetz und wird aus Sicherheitsgründen über eine Batterie, der ein Puffer-Ladegerät vorgeschaltet ist, geleitet. Auf diese Weise kann die Funkanlage stets gleichmäßig mit Strom versorgt werden, auch wenn der Netzstrom einmal ausfällt. Bei der Lokstation wird der Strom der Starterbatterie der Lok entnommen. Die Funkanlagen sind ständig auf Empfang geschaltet, so daß jeder Anruf aufgenommen werden kann (Bild 6). Es wird „offen“ gesprochen,

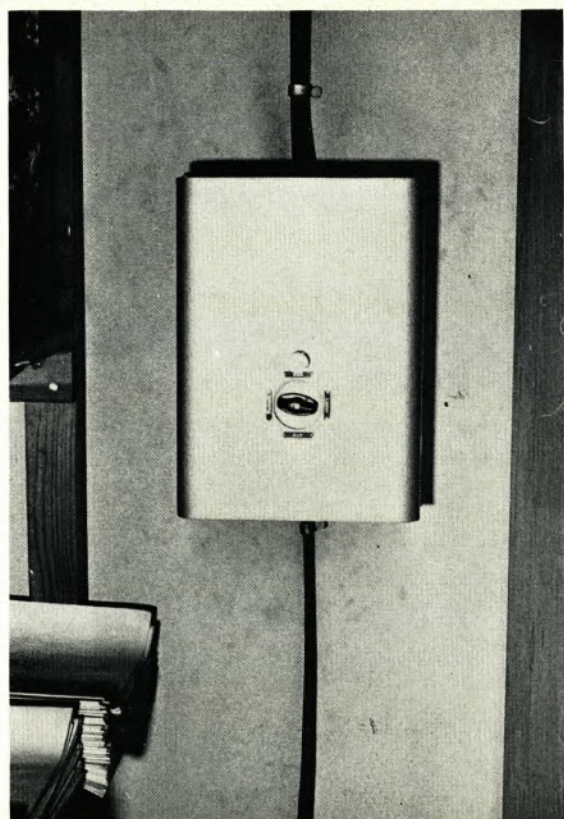
d. h. jedes Gespräch kann von allen Stellen mitgehört werden, und alle Stellen können miteinander sprechen. Das Sprechen der Lokführer untereinander ist natürlich nur für betrieblich dringende Einzelfälle oder Notfälle erlaubt, da sonst der Betriebsablauf erheblich gestört würde. Über den Funk erhalten die Rangierleiter der Rangiereinheiten durch Vermittlung des Lokführers „Arbeitsaufträge“. Diese Arbeitsaufträge, die aus betrieblichen Gründen auch genaue Weisungen über den Fahrweg usw. enthalten können, sind nicht mit „Rangieraufträgen“ zu verwechseln. Diese dürfen in keinem Falle von der Feststation über Funk gegeben werden, es sei denn, eine Einheit muß im Notfall zum Halten gebracht werden. Erlaubt ist auch eine Unterrichtung der Einheiten über bestimmte betriebliche Besonderheiten der zu befahrenden Strecken, die während der Fahrt zu beachten sind.

Auch die Störungsdienste von EH haben sich auf dieses Funksystem eingestellt, so daß die Störungswagen der Fahrleitungsmeister und die Gerätewagen vom Betriebsmaschinendienst ebenfalls über Funk erreicht werden können.

Ebenso wurde der Hafen inzwischen zur Rationalisierung seines Schiffs-Bugsierdienstes mit Funk ausgerüstet. Die Schub- und Schleppboote können nunmehr während ihrer Arbeit im Hafen oder auf dem Rhein vom Verlademeister erreicht und in ihre Aufgaben eingewiesen werden.



Führerstand einer Lok mit Funkausrüstung.





Betriebsdisponent Rosczich bei der Arbeit.

Um den Einsatz einer Funkanlage im reinen örtlichen Rangierdienst zu erproben, wurde vor einiger Zeit beim Assistenten Werk II eine Funk-Versuchsanlage eingerichtet. Diese Anlage hat sich bereits nach kurzer Zeit betrieblich bewährt. Damit wird auch die Richtigkeit der Überlegungen bestätigt, künftig Rangierfunk in bestimmten Assistentenbezirken einzusetzen, um die Ausnutzung der Betriebsmittel (Lok und Wagen) weiter zu verbessern. Die Ausrüstung der vorgesehenen Bezirke beginnt noch in diesem Jahr. Von der Post wurden Funkfrequenzen zur Verfügung gestellt, so daß dem Beginn einer weiteren Stufe der Modernisierung und Verbesserung unseres Betriebes nunmehr freie Bahn geschaffen ist. C. Herrendorf

EH-MITTEILUNGEN

Kinderkuren durch die Betriebskrankenkasse im Jahre 1966

Die Betriebskrankenkasse verschickt auch im Jahre 1966 Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren in die Kinderheime

„Tüskendör“ auf der Nordseeinsel Borkum und
„Burg Seinsfeld“ bei Bitburg (Südeifel).

Der Vertrauensarzt entscheidet, wo die Kur durchgeführt wird.

Meldungen für diese Kinderkuren nimmt ab sofort die Betriebskrankenkasse entgegen.

Anmeldungen aus den Vorjahren können nicht berücksichtigt werden.

Falls die Voraussetzungen für eine Verschickung erfüllt sind, werden die Eltern 6 Wochen vor Kurbeginn schriftlich benachrichtigt.

Zahltag für Lohnempfänger

Die Zahlungstermine für Lohnempfänger wurden für 1966 wie folgt festgesetzt:

Abrechnung Monat

Januar	1966 am 10. Februar 1966
Februar	1966 am 10. März 1966
März	1966 am 12. April 1966
April	1966 am 11. Mai 1966
Mai	1966 am 10. Juni 1966
Juni	1966 am 12. Juli 1966
Juli	1966 am 10. August 1966
August	1966 am 12. September 1966
September	1966 am 12. Oktober 1966
Oktober	1966 am 11. November 1966
November	1966 am 12. Dezember 1966

Personalien

Mit Wirkung vom 1. Februar 1966 treten folgende personelle Veränderungen ein:

Der bisherige Leiter unserer Verkehrsabteilung, Herr Handlungsbevollmächtigter Diplom-Volkswirt Hans Zumschilde, wechselt zur August Thyssen-Hütte AG, Werk Ruhrort.

An die Stelle von Herrn Zumschilde tritt als neuer Leiter der Verkehrsabteilung der bisherige Vertreter des Leiters der Materialwirtschaft, Herr Handlungsbevollmächtigter Abteilungs-Vorsteher Kurt-Hermann Still, unter gleichzeitiger Ernennung zum Abteilungsleiter.

Die von Herrn Zumschilde ausgeübte Funktion der Vertretung des Leiters des Rechnungswesens wird dem Leiter unserer Revisionsabteilung, Herrn Handlungsbevollmächtigten Diplom-Kaufmann Franz Mertens, übertragen.

Mit der Vertretung des Leiters der Verkehrsabteilung wird Herr Diplom-Kaufmann Erich Holzmeier beauftragt.

Die Vertretung des Leiters der Materialwirtschaft im Bereich des Einkaufs übernimmt Herr Heinz Seder unter Ernennung zum Abteilungs-Vorsteher; für den Bereich der Lagerverwaltung bleibt es bei der Vertretung durch Herrn Abteilungs-Vorsteher Heinz Walter Christ.

Im Zuge organisatorischer Maßnahmen innerhalb der Verkehrsabteilung sind die Güterkontrollen Oberhausen West und Ruhrort aufgelöst worden. Ein Teil ihrer Funktion ist auf die neu eingerichtete Wagenanforderungszentrale übergegangen. Zum Bürovorsteher in der Wagenanforderungszentrale wird Herr Helmut Beltermann ernannt.

Die Fotogemeinschaft des Gemeinschaftsbetriebes stellt in diesen Tagen eine kleine Probe ihres Könnens vor. Im Durchgang zwischen Verwaltungsgebäude und Anbau

Bauabteilung werden Schwarzweißfotos ausgestellt, die anlässlich eines Wettbewerbs von den Mitgliedern angefertigt wurden. Die drei besten Aufnahmen wurden prämiert.

Bekanntmachungen der Rheinische Wohnstätten AG

Die Rheinische Wohnstätten AG bittet ihre Mieter nochmals, folgende Bekanntmachungen zu befolgen:

„Beachtung der Streupflicht und Verhütung von Frostschäden“

„Anbringen von Rundfunk- bzw. Fernsehantennen“, das nach den Vorschriften der Wohnstätten AG der Genehmigung bedarf

„Be- und Entlüftung der mit Gasgeräten ausgestatteten Badezimmer“, wonach unter keinen Umständen die vorhandenen Be- und Entlüftungsöffnungen verschlossen werden dürfen, und

„Ablesen der Gas- und Wasserzähler“, wonach der Standort der Zähler und der Zugang zu diesen nicht als Abstellplatz benutzt werden darf.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß für alle Schadensfälle, die auf eine Verletzung der vorgenannten Vorschriften zurückzuführen sind, die betreffenden Mieter haftbar gemacht werden.

Berichtigung. Unter Richtigstellung der Meldung über den Bau einer Hochofengruppe bei der ATH in dem Artikel „Übergangsregelung für das Stellwerk Alsumer Straße“ in Heft 11/2 1965 weisen wir darauf hin, daß die ATH lediglich mit den Fundamentierungsarbeiten für einen neuen Hochofen begonnen hat, der frühestens Mitte 1968 in Betrieb kommen soll. Irgendwelche weiteren Hochofenbauten sind darüber hinaus weder geplant noch auch nur in Erwägung gezogen.

Deutschlands erste Lokomotive vor 150 Jahren

auf einer Neujahrskarte aus Gußeisen

Der „Adler“ hatte bereits 1815 einen Vorläufer

Vor 150 Jahren, zum Neujahrstage des Jahres 1816, verschickte die Königliche Eisengießerei zu Berlin an Freunde, Gönner und Kunden eine ungewöhnliche Glückwunschkarte: sie war aus Gußeisen. In Reliefdarstellung zeigte sie die stolzesten Werke des Jahres 1815, die aus der Königlichen Eisengießerei hervorgegangen waren.

Geburtsjahr der Dampflokomotive

Ob aus der Idee, Glückwünsche in Gußeisen zu verschicken, die heute so verbreitete Sitte geboren wurde, die Symbole jedes auch nur entfernt bedeutungsvollen Ereignisses in Gold prägen zu lassen, mag dahingestellt bleiben. Doch das Geburtsjahr einer anderen Erfindung auf deutschem Boden, einer so bedeutenden sogar, daß sie zum Sinnbild des gesamten vorigen Jahrhunderts wurde, hat uns jene gußeiserne Neujahrspalquette überliefert: das Geburtsjahr der Dampflokomotive in Deutschland.

In den meisten Geschichten über die deutschen Eisenbahnen steht freilich anderes geschrieben. Der „Adler“, aus England importiert und dort von Stephenson gebaut, sei als erste Lokomotive in Deutschland gefahren, zum erstenmal am 7. Dezember 1835, als zwischen Nürnberg und Fürth die

erste deutsche Eisenbahn eröffnet wurde. In Wirklichkeit gab es aber schon zwanzig Jahre früher eine — sogar in Deutschland gebaute — Lokomotive. Auf jener gußeisernen Neujahrspalquette wird sie neben Grabdenkmälern, Kruzifixen und Kanonen als ein Kind des Jahres 1815 abgebildet. So konnte der deutsche Lokomotivbau Ende letzten Jahres nicht auf sein 130jähriges, sondern mit Fug und Recht auf sein 150jähriges Jubiläum verweisen.

Vier Groschen Eintrittsgeld

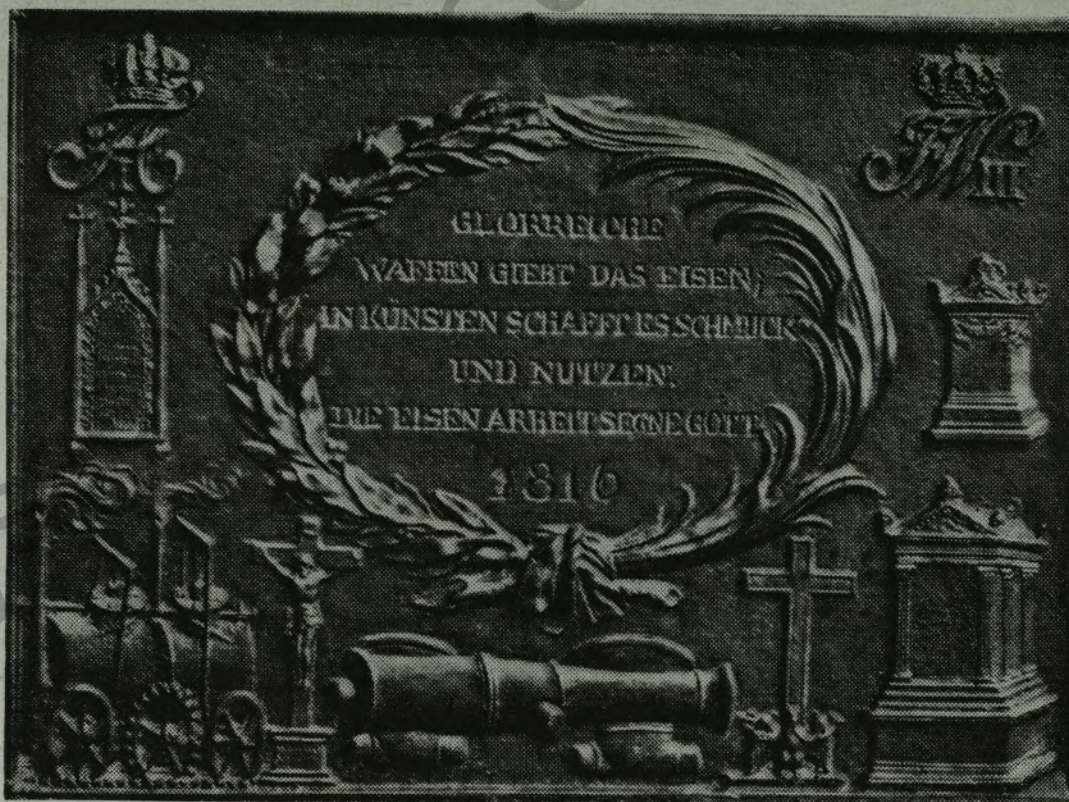
Spärlich sind freilich die überlieferten Einzelheiten. In den Junitagen 1815 soll es gewesen sein, als gegen vier Groschen Eintrittsgeld jenes Wunderwerk der Technik unter großem Aufsehen öffentlich vorgeführt wurde. Sogar die hochangesehene „Vossische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen“ fand das Ereignis erwähnenswert: „In der Eisengießerei ist auch der neu erfundene Dampfwagen zu sehen, der sich in einem Geleise ohne Pferde und mit eigener Kraft dergestalt fortbewegt, daß er eine angehängte Last von fünfzig Zentnern zu ziehen imstande ist.“

Spurweite paßte nicht

Das Schicksal jener ersten in Deutschland gebauten Lokomotive erfüllte sich bald. Nur auf der Ringbahn im Hof der Gießerei gelang es ihr, ächzend und feuerspeidend sich fortzubewegen. Der ihr eigentlich zugedachten Aufgabe, auf einer Hütte Oberschlesiens die Pferde als Zugtiere zu ersetzen, vermochte sie niemals gerecht zu werden. Vielleicht lag es weniger an ihrer Konstruktion. Aber als nach mühseligem Transport das zerlegte Ungeheuer endlich am Ziele eintraf, paßte es nicht auf die Spurweite der dort verlegten Gleise. Trotz zahlloser Mühen der Dampfmaschinenkonstruktoren blieb es in jenem ober-schlesischen Hüttenwerk noch lange bei den bewährten Pferden. Eine zweite Lokomotive, an der sich die Berliner Eisengießerei trotz ihres ersten Mißerfolgs versuchte, erlitt im Saargebiet ein ähnliches Schicksal.

334 „Thaler“ Schrottwert

Das erfolgreiche Zeitalter der deutschen Eisenbahnen begann just in dem Jahr, in dem dieses zweite Lokomotivchen aus der Königlichen Gießerei



Eine ungewöhnliche Glückwunschkarte — nämlich aus Gußeisen — versandte vor 150 Jahren die Königliche Eisengießerei zu Berlin. Auf ihr abgebildet ist in der linken Ecke die erste in Deutschland gebaute Dampflokomotive.



Eine der beiden Lokomotiven der Baureihe 10, die im Jahre 1957 dem Betrieb übergeben wurden. Im Schnellzugdienst auf den Strecken Kassel — Gießen/Bebra eingesetzt, gehören sie zu den leistungsfähigsten Dampflokomotiven der DB. Mit dieser Baureihe erreichte der Dampflokomotivenbau seinen Höhepunkt und gleichzeitig sein Ende. Die nachfolgende Zeit gehört der Entwicklung der elektrischen und der Diesellokomotive.

zu Berlin seinen einzigen Erlös einbrachte: 334 Thaler für den Schrott! Es war im Jahre 1835, als mit dem „Adler“ und seinen hölzernen Wagen zum erstenmal in Deutschland ein regelrechter Eisenbahnbetrieb zustande kam.

Die Dampflokomotive, mit der die Lokomotiventwicklung in Deutschland begonnen hatte, erlebte das 150jährige Jubiläum gewissermaßen auf einem toten Ast. Im Jahre 1957 wur-

den in Deutschland die letzten Dampflo-Schöpfungen, zwei Maschinen der stromlinienförmigen Baureihe 10, dem Betrieb übergeben. In Kassel stationiert, gehören sie heute zu den leistungsfähigsten Schnellzugdampflokomotiven der Bundesbahn. In einigen Jahren jedoch werden auch sie wie alle anderen Dampflokomotiven in Deutschland ausgedient haben. Elektrotechnik und Dieselmotorenbau haben ihnen den Rang abgelassen.

stammten die drei mächtigen Koffer aus dem Netze und wucherten sie auf den Gang hinaus.

„Ist der Zug auch pünktlich?“ wollte sie noch von dem Eisenbahnbeamten wissen.

„Pünktlich wie immer. Aber jetzt müssen Sie aussteigen. Wir halten hier nur eine Minute.“

„Aussteigen?“ fragte das Mütterchen ungläubig, als habe ihr der Zugführer vorgeschlagen, im nächsten See ein Bad zu nehmen.

„Aber gute Frau“, der Mann in der blauen Uniform bewahrte nur mit Mühe seine Fassung. „Sie wollten doch in Iffklauserrhütte...“

„Nicht aussteigen“, lächelte die Bäuerin, „auf dem Fahrplan steht, der Zug hält genau um zwölf Uhr in Iffklauserrhütte. Und genau um zwölf Uhr hat der Arzt gesagt, soll ich meine Tropfen nehmen.“

Pünktlich auf die Minute...

Eine Geschichte zum Schmunzeln von Peter Holsten

Schon auf dem Bahnsteig von Kleinwaltershausen hatte die alte Bäuerin mit ihren drei mächtigen Koffern die Aufmerksamkeit der Leute erregt. Niemand wußte, wie sie die schweren Gepäckstücke überhaupt bis hierher gebracht hatte. Aber das allein war es nicht. Auffälliger war es noch, daß sie den gerade erworbenen Fahrplan studierte und studierte, als sei es ein Kriminalroman, und wenn sie ihn bis zum Ende durchgeblättert hatte, fing sie wieder von vorn an.

Pünktlich auf die Minute kam der Personenzug, der über Eschweil, Bad Ammertskron und Iffklauserrhütte nach Hinterhagen fuhr. Zwei kräftige Burschen hatten im Handumdrehen die Koffer der Alten ins Gepäcknetz eines Abteils zweiter Klasse gestemmt, das Mütterchen nickte zerstreut und steuerte bei der ersten Gelegenheit auf den Zugführer los.

„Sie sind der Zugführer?“ fragte sie vor-sichtig.

„Ja, liebe Frau, was kann ich für Sie tun?“

„Sie bleiben doch in diesem Zug?“

„Aber gewiß.“

„Bis zur Endstation?“

„Bis zur Endstation.“

„Dann sagen Sie mir bitte Bescheid, wenn wir in Iffklauserrhütte sind. Wissen Sie, in meinem Alter...“

Der Zugführer nickte freundlich, aber doch ein bißchen nervös. Schließlich hatte er noch andere Aufgaben.

Das alte Weiblein schien beruhigt. Beschei-

den setzte sie sich auf die Bank ihres Abteils, wo inzwischen zwei Schulmädchen Platz genommen hatten. Genau unter dem schwersten ihrer drei mächtigen Koffer saß sie. Doch ihre Ruhe dauerte nicht lange. Immer öfter spähte sie aus dem Abteilfenster, sah sich um, ob sich der Zugführer nicht bald zeigen würde, und wieder ging ihr Blick aus dem Fenster.

Bei der nächsten Station wollten die Mädchen aussteigen. „Bitteschön, könnt ihr mir sagen...“ fing die alte Bäuerin an.

„Ja, was denn?“

„Ob wir hier schon in Iffklauserrhütte sind?“

Die Mädchen kicherten: „Nein, nein, noch lange nicht!“

Wie lange denn noch?“ wollte das Mütterchen wissen, aber die beiden waren schon draußen.

Andere Reisende stiegen zu: Vertreter, Hausfrauen, Arbeiter und Kinder. Das Spielchen wiederholte sich.

„Ist hier schon Iffklauserrhütte?“

„Nein, bis dahin dauert's noch eine Weile.“

Die Alte rutschte auf ihrem Sitz hin und her wie ein Vogel auf der Stange. Ihre Ungeduld steckte auch die andern an, und so ertappten sie sich bald dabei, daß sie alle auf die Stations Schilder starteten, sobald der Zug anhielt.

Endlich erschien der Zugführer. „So, die nächste Station ist Iffklauserrhütte.“

Die Bäuerin strahlte. Hilfreiche Hände

Wissenswertes

Die schnellste Lokomotive der Welt ist eine französische Elektro-Lok, die im Jahre 1955 eine Geschwindigkeit von 331 Kilometern in der Stunde erreichte und damit für die französischen Staatsbahnen das „Blaue Band“ der Schiene eroberte.

Die erste Atlantiküberquerung mit einem Dampfschiff gelang im Jahre 1827 dem in Dover gebauten Raddampfer „Curacao“. Er war aus Holz gebaut und hatte eine Tragfähigkeit von nur 438 Registertonnen. Der erste Flug über dem Atlantik gelang einem deutschen Dornier-Flugzeug.

Die tiefste Depression der Erde, das heißt die tiefste Absenkung des Festlandbodens unter das Niveau des Meeresspiegels, bildet das Tote Meer an der israelisch-jordanischen Grenze. Sein Seespiegel liegt bereits 394 Meter unter dem Meeresspiegel.

Die meistgesprochene Sprache der Welt ist das Chinesisch, denn es wird von mindestens 500 Millionen Menschen gesprochen. Dann folgt Englisch, das von rund 300 Millionen Menschen gesprochen wird.

Das größte Tier und zugleich der schwerste Vertreter der heute lebenden Tierwelt ist der Blauwal. Er kann 35 Meter lang und bis zu 10 Tonnen schwer werden, was dem Gewicht von mehr als 25 Elefanten gleichkommt.

Der neue Onkel Karl

Von Hans Ade

„... und lade ich Euch beide herzlich ein, am Samstag zu mir zu kommen und in kleinem Kreise meinen 75. Geburtstag zu feiern.“ Das stand, in energischer, sauberer Handschrift, in dem Brief der Tante Hertha an Jürgen und Bernd, zwei Brüder aus der Nachbarstadt.

„Die liebe Tante Hertha“, sagte Bernd.

„Ihr beide fahrt natürlich hin, und mit Blumen. Hertha war immer nett zu euch. Sie ist ja sowas wie das Oberhaupt der Familie“, entschied der Vater. „Und ihr bringt ihr auch unsere Glückwünsche mit.“ Jürgen sagte nichts. Er griff nach dem Brief, wendete ihn hin und her. „Kann Bernd nicht allein...“, maulte er schließlich. Aber der Vater blieb hart. „Das gehört sich so. Tante Hertha fragt immer nach dir. Du fährst mit.“

Und so stiegen Bernd und Jürgen am Samstagmittag in den Zug zur Nachbarstadt, in der Tante Hertha – in Wirklichkeit Großtante Hertha – ein kleines Häuschen hatte.

Erst im Abteil, wo er den Gladiolenstrauß ziemlich wütend in das Gepäcknetz schmettete, ließ Jürgen die Katze aus dem Sack. Die „Katze“ hieß Dina, wohnte im Nachbarblock, war hübsch und munter, aber ziemlich unzugänglich und hatte sich gerade für heute abend zum erstenmal zu einem Rendezvous mit Jürgen bereit erklärt. Der war also sauer.

„Ich sage dir“, schüttelte Jürgen vor Bernd das Herz aus. „Ich sage dir, das schmeckt mir vielleicht! Ich freue mich, mit Dina auszugehen – endlich mal –, und jetzt fahre ich zu diesem Alte-Tanten-Kaffeeklatsch. Das wird wie ein Kränzchen im Museum sein, mit lauter schwerhörigen Figuren aus dem vorigen Jahrhundert. Tante Hertha ist ganz nett, aber die anderen Leuten kennen wir ja kaum, fast niemanden.“ Bernd, wie Brüder so sind, lacht schadenfroh. Und ein Herr am Fensterplatz im selben Abteil blickt interessiert und – wie es scheint – ein wenig spöttisch auf den wütenden jungen Mann.

„Eines ist sicher“, fuhr Jürgen fort. „Ich fahre nicht erst um elf in der Nacht zurück, sondern schon um halb acht. Und wenn ich aus dem Fenster klettern müßte. Ich reiße aus. Dina habe ich deswegen schon angerufen. Ich komme, habe ich gesagt, vielleicht doch noch und hole sie ab. Und da hat sie gesagt: Vielleicht? Sie machen aber komische Verabredungen.“

„Da wird doch nichts draus“, goß Bernd Öl ins Feuer. „denn du kommst bestimmt nicht fort.“

„Glaube ich auch“, gab Jürgen nun zu. „Und Dina, die ist futsch, weg, vorbei, passée...“

Bei Tante Hertha war es nett. Es gab Kaffee, Kuchen, Cognak und sogar Gäste, die in diesem Jahrhundert geboren waren. Dann kam die Schrecksekunde. Tante Hertha stellte Jürgen einen Neuankömmling vor. „Onkel Karl – das ist Jürgen. Ihr wohnt übrigens ganz in der Nähe“, sagte sie. Und Onkel Karl – das war niemand anderes als der interessierte, spöttische Mitreisende im Abteil.

Verständlicherweise wurde es Jürgen etwas unbehaglich zumute; denn der neue Onkel Karl schien keineswegs schwerhörig zu sein. Hoffentlich, dachte der junge Mann, ist er diskret und erzählt nicht die Geschichte mit dem „Kränzchen im Museum“ oder mit den „Figuren aus dem vorigen Jahrhundert“.

Nein, Onkel Karl tat nichts dergleichen. Es stellte sich heraus, daß er gar kein echter Onkel, sondern ein Schulfreund von Tante Herthas Sohn, also ein Freund der Familie und überdies ein Seekapitän auf Urlaub (deswegen hatte Jürgen ihn auch noch nie gesehen) war und sehr seltsame Geschichten aus fremden Häfen zu erzählen wußte. Bernd und Jürgen freuten sich, daß sie zuhören konnten.

Einmal wisperte Onkel Karl in der Ecke der Tante Hertha geheimnisvoll etwas ins Ohr, und sie blickte daraufhin zu Jürgen und nickte mit dem Kopf. Was mochte das nun wieder sein?

„Ich höre von Onkel Karl“, sagte die Tante wenig später, „daß du schon um halb acht Uhr zurückfahren mußt. Das ist schon recht so. Junge Leute haben's immer eilig. Aber wir sehen uns ja bald mal, und es war schön, daß du überhaupt kommen konntest. Bernd bleibt ja noch.“

Jürgen bejahte verwirrt, und als er im Hintergrund den Onkel Karl lächeln sah, wußte er, wer sein Fürsprecher bei der Tante gewesen war.

„Auf Wiedersehen, Onkel Karl“, verabschiedete er sich dankbar. „Das war nett von Ihnen – äh, von dir.“

„Mach's gut, mein Junge“, antwortete der Onkel. „Übrigens: du brauchst meine Tochter Dina nicht zu Hause abzuholen. Sie wartet am Bahnhof auf dich. Ich habe ihr versprochen müssen, dich rechtzeitig mit dem Halbachbahnzug zurückzuschicken. Schönen Abend noch...“

Und der Onkel Karl wandte sich blinzeln ab, um sich am Büfett einen Cognak einzuschenken.

schaffenden Menschen freie, d. h. persönlich freie Zeit haben, sind das Problem der sinnvollen Gestaltung der Freizeit und damit auch die Begriffe Steckenpferd, Hobby und Sport sehr populär geworden. So vielseitig die Interessen der Menschen sind, so vielseitig sind auch ihre Hobbys oder Steckenpferde. Nun, die wenigsten sind in der Lage, sich ein Steckenpferd, also ein Lieblingssport im wahrsten Sinne des Wortes, zu halten. Die Tierliebhaber jedoch werden oft den Wunsch hegen, das Pferd des kleinen Mannes, einen Hund, ihr eigen zu nennen. So wie jemand, der sich ein Hobby zulegen will, aus einer Vielzahl von Betätigungsmöglichkeiten das Hobby wählen kann, das seinem Geschmack und Interesse entspricht, so kann auch ein Hundefreund seinem Geschmack und seiner Neigung nach unter vielen Hunderassen wählen. Nach Schätzung der Kynologen (Kynologen sind jene Leute, die sich wissenschaftlich mit Hunden und ihrer Aufzucht beschäftigen) gibt es auf der Welt etwa 300 Hunderassen; in Europa sind etwa 200 Rassen mehr oder weniger verbreitet.

Nicht nur die Anzahl der Rassen ist eindrucksvoll, sondern auch die Unterschiede in Größe, Aussehen und in den Wesenseigenschaften. Einer der kleinsten Hunde ist der Pekinese mit 15–25 cm Schulterhöhe und der größte die Deutsche Dogge mit einer Schulterhöhe bis zu 90 cm.

Wer sich nun einen vierbeinigen Freund zulegen will, steht vor einem nicht leichten Problem. Zwar ist meist schon die Vorstellung und Vorliebe für eine Rasse vorhanden, jedoch sollte man vor der Anschaffung eines Hundes folgende Überlegungen anstellen:

Viele Hundebesitzer sind gezwungen, ihre vierbeinigen Freunde in der Wohnung zu halten. Es empfiehlt sich, diesen Hunden eine ständige Lagerstätte möglichst in der ungeheizten Diele zu schaffen. Hier fühlt der Hund sich wohl und betrachtet die Lagerstätte als sein Reich.

Steckenpferde

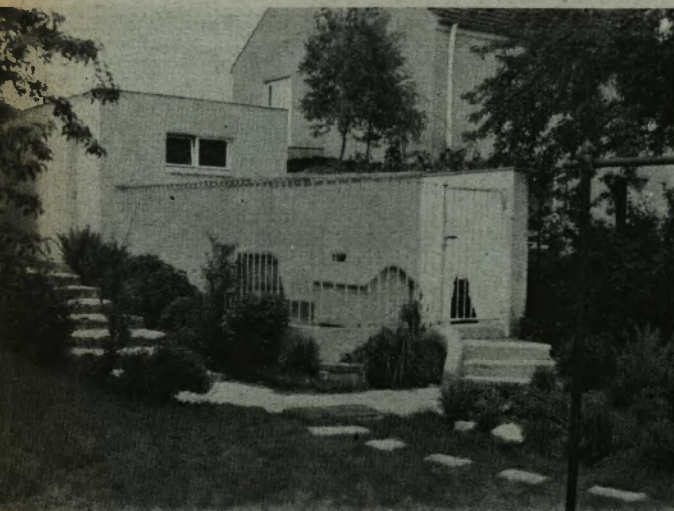
Zu diesem Thema geben wir Abt.-Ltr. Refa-Ing. Kirchenkamp von der Arbeitsvorbereitung unserer techn.-wirtschaftlichen Abteilung das Wort:

Das Wort „Steckenpferd“, eine heute kaum noch übliche Bezeichnung für eine liebgezwonnene Freizeitbeschäftigung, ist in den letzten Jahren immer mehr durch das Wort „Hobby“ ersetzt worden. „Hobby“ wird hier verstanden als ein Sammelbegriff, der von hochentwickelter, oft sogar wissenschaftlich durchgesetzter Freizeitgestaltung bis zum „sich unterhalten

lassen“ reicht. Ein ebenfalls weitgesteckter Begriff ist der Sport. Wer kennt nicht die scherzhafte Frage: „Treiben Sie Sport?“, und die Antwort hierauf: „Ja, ich sammle Briefmarken.“ Der Begriff Sport galt ursprünglich als jede Art von Freizeitbeschäftigung, nicht allein für Leibesübungen.

Je mehr in den letzten Jahren die





Vorbildliche, überdachte Zwingieranlage mit einem Riesenschnauzer. Die Lage ist so gewählt, daß der Hund weiten Ausblick in den Garten hat.

Ein Hund betrachtet seine Umwelt ganz anders als wir Menschen. Dies ist nicht allein durch den Unterschied der Körpergröße bedingt, sondern seine Lebens- und Ernährungsweise ist eine ganz andere als die des Menschen. Als Beispiel sei sein ausgeprägter Geruchssinn aufgeführt. Viele Dinge betrachtet er nicht nach der Schönheit des Äußeren. Oft empfindet er Sympathie oder Antipathie allein nach dem Geruch. Vielleicht liegt hierin die Redensart begründet: „Die beiden können sich nicht riechen.“ Bevor man sich einen Hund kauft, halte ich es also für erforderlich, aus der reichhaltig im Handel angebotenen Literatur ein gutes Hundebuch zu wählen und dieses zu studieren. Man wird dann erkennen, daß unsere Hunde zweifellos zwar sehr anpassungsfähig sind, dafür aber sind die Lebensverhältnisse und die Umwelt der Hundehalter so unterschiedlich, daß nicht jede Rasse nach Körpergröße und nach den in der Züchtung geformten Anlagen sowie Charakter und Gebrauchseigenschaft in sie passen. Man wird z. B. dem rotbraun-weiß gescheckten Bernhardiner mit seinem mächtigen Körper nicht gerecht, wenn man ihn in eine enge Etagenwohnung einsperrt. Andererseits wird ein echter Hundefreund keinen Zwergpinscher in einem Zwinger als Wachhund halten. Mancher Leser mag lächeln, aber leider werden heute noch sehr viele Hunde falsch, oft sogar sehr schlecht gehalten. Hunde an Ketten zu halten, grenzt an Tierquälerei.

Bedacht sollte ferner werden, daß die Haltung von Hunden auch rechtliche Probleme aufwirft. Viele Hauseigentümer dulden keine Hunde in ihren Häusern. Die meisten Mietverträge enthalten einen Vermerk, der Hunde-

haltung nur mit schriftlicher Genehmigung des Hauseigentümers gestattet. Zwar sind in den letzten Jahren von einigen Oberlandesgerichten Urteile gefällt worden, die in bestimmten Fällen die Hundehaltung gestatten bzw. einen Hund als Familienmitglied im weiteren Sinne betrachten. Trotzdem ist es in jedem Falle zweckmäßig, vor der Anschaffung eines Hundes die Genehmigung des Hauseigentümers und evtl. auch der Nachbarn einzuholen, um von vornherein klare Verhältnisse zu schaffen und allen Beteiligten Ärger zu ersparen.

Ratsam ist noch der Abschluß einer Hundehaftpflichtversicherung, um sich gegen evtl. vom Hund verursachten Schäden abzusichern. Körper- und Sachschäden können nicht nur durch Bißeinwirkungen des Hundes entstehen, sondern, wie die Praxis zeigt, oft durch falsches Verhalten des Hundes im Straßenverkehr. Daß man Hunde jedoch straßensicher erziehen kann, zeigen eindeutig die Blindenhunde, die ihre Schutzempfohlenen sicher durch dichten Straßenverkehr geleiten und selbst Überwege mit Ampeln einwandfrei zu passieren wissen.

Wie jedes Tier braucht auch der Hund eine seiner Art entsprechende Pflege und darüber hinaus Kontakt, Liebe und Anerkennung von seiten seines Herrn. Nicht jede Hunderasse eignet sich zur Ausbildung zum vollwertigen Schutzhund, jedoch sollte jeder Hund eine Grunderziehung erhalten. Das ist man ihm und seinen Mitmenschen schuldig. Nicht oder nur schlecht erzogene Hunde sind wie schlecht erzogene Kinder, sie sind eine Plage. Aufzucht, Erziehung und der tägliche Spaziergang mit dem Hund erfordern Zeit. Darüber sollte man sich vor der Anschaffung eines Hundes klar sein. Mancher legt sich einen Hund in überschwinglicher Freude zu, findet aber nach kurzer Zeit nicht mehr die nötige Zeit oder verspürt keine Lust mehr, sich mit ihm zu beschäftigen. Die Frage also, ob man sich einen Hund zulegt – und welchen Hund –, ist meist schicksalsentscheidend für

ein ganzes Hundeleben. Für den Hundeliebhaber sollte die Antwort so ausfallen, daß die Beschäftigung mit seinem vierbeinigen Gefährten für ihn ein Born jahrelanger glücklicher Kameradschaft wird.

Wer sich entschließt, einen Hund zu halten, wer Mühen und Kosten nicht scheut (man denke an Hundesteuer und Futterkosten – durch Fütterung mit Küchenabfällen wird man keinen Prachtkerl heranziehen –), wer bereit ist, die evtl. erforderlich werdenden Kosten für den Tierarzt aufzubringen, der wird dafür reichlich belohnt durch die Treue und Hingabe eines der edelsten Tiere, des Hundes.

Wer bereits in das sogenannte „gesetzte Alter“ gekommen ist und keinen Sport mehr ausüben kann, dem ist darüber hinaus mit seinem Hund Gelegenheit gegeben, einen zweiten sportlichen Weg einzuschlagen, auf dem er sportliche Erfolge erzielen und mit etwas Ehrgeiz das Hundeführersportabzeichen erwerben kann.

Hundetreue

Ihr liebt die treuen Hunde nicht, weil Euren Herzen fremd geblieben, was aus der Hundeseele spricht und wie ein Hund vermag zu lieben. Das Tier seht Ihr im Hunde nur, geschaffen, willig Euch zu dienen. Euch ist der Schöpfer der Natur in seinem Wesen nie erschienen. Kommt erst ins Elend nur einmal, von allen, die Ihr liebt, verlassen, und fühlet der Enttäuschung Qual, dann lernt Ihr Hundetreue fassen. Und wenn Ihr fern dem Weltgewühl in stiller Einsamkeit begraben, wohlthuend ist dann das Gefühl, doch einen wahren Freund zu haben. Wenn unsere Hände er beleckt, aus klugen Augen auf uns schauend, die Pfote uns entgegenstreckt, nur uns ergeben und vertrauend, dann regt der feste Glaube sich, weil uns ein Wesen treu geblieben; dann lernt man unerschütterlich, den Schöpfer im Geschöpfe lieben, und wenn Ihr das Gefühl nicht kennt, ich es zu sagen mich nicht scheue: Vom Hunde, den Ihr Köter nennt, lernt eine Tugend, lernt die Treue!



Bild 1: Auch zahlreiche ausländische Mitarbeiter waren unter den Gästen des bunten Abends.

Bild 2: Das Publikum dankte für die gekonnten Darbietungen mit reichlichem Beifall.

Unter diesem Leitwort veranstaltete der Eisenbahnbetrieb Nord Ende Dezember einen bunten Abend in der Mehrzweckhalle des Jugendgemeinschaftshauses Pestalozzidorf Beeckerwerth, die von der Hamborner Bergbau AG freundlicherweise zur Verfügung gestellt worden war.

Nun ist ein gemütlicher Abend an sich noch nicht etwas so Besonderes und würde das Leitwort „Einmal ganz anders“ noch nicht rechtfertigen. Das Besondere an diesem bunten Abend lag aber darin, daß hier mit **ausschließlich eigenen Kräften des Eisenbahnbetriebes** der Abend gestaltet wurde. Es ist erstaunlich, wieviel vielseitige Talente in dem Rangier- und Weichenwärterpersonal vertreten sind. Da gibt es Rangierer, die schon seit Jahren Gesang studieren, andere, die außerhalb ihres Berufs Musik und Harmonielehre lernen; da gibt es einen Weichenwärter, der meisterhaft die Kunst der schwarzen Magie beherrscht, und einen anderen, der Erstaunliches auf dem Gebiet der Fotografie leistet. Bei der täglichen Arbeit merkt man im allgemeinen von diesen Tätigkeiten und Interessen kaum etwas. An diesem Abend aber zeigten einige unserer „Künstler“ ihren Arbeitskameraden, was sie können.

Eingeleitet wurde der Abend von Rangierer H. Wöstefeld als Tenor — begleitet am Klavier von Rangiermeister H. Weyers — mit dem Lied „Im Abendrot“ von Schubert. Nach den Begrüßungsworten sang Rangieraufseher H. D. Güsgen (Tenor) das Lied „Hör ich die Stimme im Traum“ aus „Die Perlenfischer“ von Bizet.

Dann nahm das bunte Programm seinen Lauf. Weichenwärter H. Schäfer, assistiert von seiner Gattin, versetzte mit den von ihm gebrachten Zauberkunststücken das Publikum in Staunen. Aus einer Kristallkaraffe mit Wasser zauberte er eine Fülle verschiedener Getränke und verteilte sie glasweise an die Zuschauer. Beim chinesischen Ringspiel fügte er nahtlose Ringe zusammen und trennte sie. Er ließ einen Ehering verschwinden und aus zuvor verschnürten und versiegelten Kästchen wieder auftauchen.



Einmal ganz anders

Bild 3: Als Ansager führte Herr Scholz durch das Programm des Abends, hier stellt er gerade den Clown (Rangiermeister Frikel) vor.

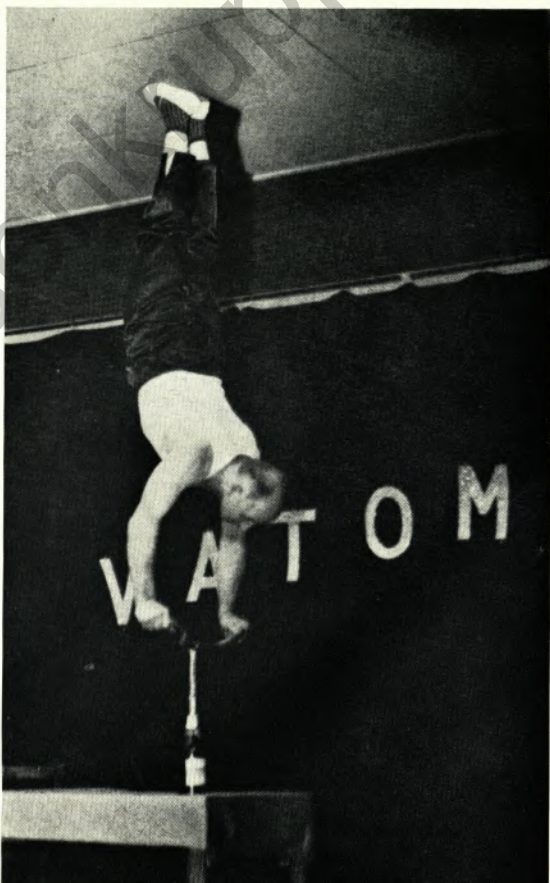


Bild 4: Der 55jährige Rangieraufseher Knopp bewies den Zuschauern nicht nur durch den Handstand auf einer Sektflasche, daß Rangieren offenbar jung erhält.





Bild 5: Die „Darsteller“, die das abendfüllende Programm bestritten, beim Schlußgesang.

Rangierer E. Johanning erfreute als Schnellzeichner mit humorvollen Skizzen und Versen.

Der 55 Jahre alte Rangieraufseher J. Knopp bewies den Zuschauern, daß das Rangieren offenbar jung hält. Unter anderem sprang er im

Schlußsprung auf einen Tisch. Auf eine dort stehende Sektflasche setzte er einen Fahrradlenker und drückte darauf einen Handstand. Die Späße des als Clown auftretenden Rangiermeisters W. Frickel wurden vom Publikum mit Lachsalven quittiert.

Durch das Programm führte als Ansager der technische Angestellte H. Scholz.

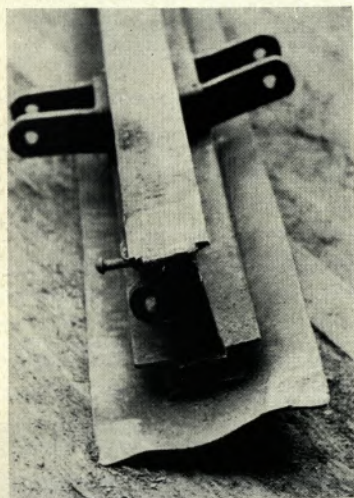
Das gute Einvernehmen zwischen den Mitarbeitern des Gemeinschaftsbetriebes und der Heimleitung des Jugendgemeinschaftshauses kam darin zum Ausdruck, daß als Überraschung für die Veranstalter selbst und zur Bereicherung des Programms auf Veranlassung der Heimleitung der Hamborner Bergbau AG eine Volkstanzgruppe und zwei Akkordeonspieler auftraten. Sie standen unter der Leitung des Herrn Mülleneisen von der Verkehrsabteilung EH.

Zum Abschluß des Programms wurde eine Tombola veranstaltet, bei der unter anderem auch eine große Anzahl original-türkische Gegenstände zu gewinnen waren.

Dann saß man noch einige Stunden gemütlich bei einigen Flaschen Wein und bei Tanz und Unterhaltungsmusik zusammen.

Es waren etwa zwölf Mitarbeiter des Eisenbahnbetriebes, die diesen Abend ausgearbeitet und veranstaltet haben. Sie hatten es sich zum Ziel gesetzt, ihren Arbeitskameraden ein paar fröhliche Stunden zu bereiten. Mit viel Freude und selbstlosem Idealismus haben sie etliche Wochen lang ihre Freizeit für diesen Zweck zur Verfügung gestellt. Der Beifall der Gäste läßt vermuten, daß sie ihr Ziel erreichten, aus eigenen Kräften ein ansprechendes und reichhaltiges Programm auf die Beine zu stellen.

W. Arendt



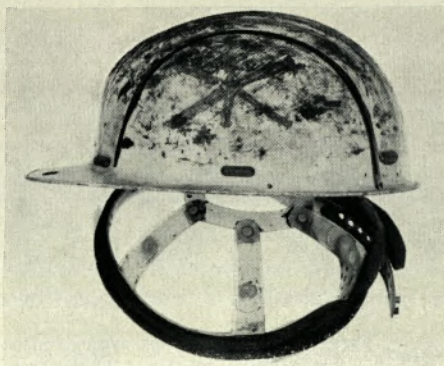
Dieser Scheerstock fiel K. auf den Kopf. Länge: 4 m, Gewicht: ca. 150 kg.

Die Unfallstatistik beweist immer wieder aufs neue, daß 50% aller tödlichen Unfälle auf Schädelverletzungen zurückzuführen sind. Jeder Betrieb, der seine Mitarbeiter mit Schutzhelmen ausrüstet, leistet hierdurch vorbildlich vorbeugenden Unfallschutz, denn die häufigsten Unfälle ereignen sich gerade dort, wo sie nicht vermutet werden.

Diese Erfahrung mußten auch zwei Mitarbeiter machen, die zum Glück einen Schutzhelm trugen und dadurch ihr Leben retteten.

Der Hafenarbeiter K. wollte ein Schiff, in dem er als Greifermann tätig war, zur Pause verlassen. Plötzlich fiel ein Scheerstock (Eisenträger zum Auflegen der Lukenbretter—Bild 1) aus ca. 4 m Höhe auf seinen Kopf. Durch den Aufprall des Scheerstocks, der ein Gewicht von ca. 150 kg hat, wurde zwar die Innenausstattung aus der Helmschale gerissen, sonst aber wies der Helm keine Beschädigung auf (Bild 2). K. trug eine Gehirnerschütterung, Platzwunden und einen Schlüsselbeinbruch davon. Hätte er den Schutzhelm nicht getragen, wäre er mit Sicherheit tot. So aber steht er schon wieder an seinem Arbeitsplatz.

Schutzhelme sind Lebensretter



Der „Lebensretter“ mit herausgerissener Innenausstattung.

Der Kolonnenführer W. aus der Wagenreparatur wollte ein Rolltor öffnen. Als er den Motor einschaltete, fiel aus ca. 5 m Höhe ein Schutzblech herunter und fiel W. auf den Kopf. In diesem Fall wurde die Helmschale durchschlagen. Der Zwischenraum zwischen Helmschale und Schädeldecke war aber groß



Diesen Helm trug Kolonnenführer W. In dem gekennzeichneten Feld erkennt man deutlich das Loch in der Helmschale.

genug, so daß das aufprallende scharfe Blech nicht den Schädel verletzte. Ohne Helm hätten wir auch hier einen tödlichen Unfall zu verzeichnen.

Diese Beispiele sollten denen zu denken geben, die immer noch der Meinung sind, sie brauchten bei ihrer Arbeit keinen Schutzhelm zu tragen. In bestimmten Betriebsabteilungen wird immer wieder festgestellt, daß es Arbeitsgruppen gibt, die keinen Schutzhelm tragen. Hier wird aber leider auch bei den Vorgesetzten ein sicherheitsbewußtes Verhalten vermißt. Nach dem Unfallversicherungsgesetz vom 30. April 1963 kann die Berufsgenossenschaft den Verletzten bei einem selbstverschuldeten Unfall, bei dem er grob fahrlässig gehandelt hat, für den Schaden haftbar machen. Neben dem Körperschaden, den sich der Verletzte durch Nichttragen eines Schutzhelmes zugezogen hat, kann er auch für den finanziellen Schaden haftpflichtig gemacht werden. Wir wollen aber hoffen, daß sich alle Mitarbeiter, die noch abseits stehen und glauben, sich über Betriebsvereinbarungen und Vorschriften hinwegsetzen zu müssen, einsichtig werden, bevor zu ihrem eigenen Schutz eine Geldbuße verhängt wird oder bevor es zu spät ist. Was spricht denn gegen den Schutzhelm? Nichts! Oder nur die Vorurteile von Leuten, die selbst keinen Schutzhelm tragen.

H. Kiel



1

Tiere im Bild

2



So lautete das Motto des Fotowettbewerbs unserer Juli/August-Ausgabe des vergangenen Jahres. Die Beteiligung an diesem Wettbewerb war erfreulich groß, erhielten wir doch nicht weniger als 45 Einsendungen, deren Motive von der Heuschrecke bis zum Elefanten reichten. Um so schwieriger war es für die Jury, aus dem zum großen Teil recht ordentlichen Bildmaterial die vier Preisträger zu ermitteln.

Für die neutrale Jury hatten sich diesmal Fotomeister Rolf Epha, Leiter des Fotolabors der ATH, und unser stellvertretender Betriebsratsvorsitzender, Abteilungsvorsteher Alfred Müller, zur Verfügung gestellt. Da die Einsendungen von der Redaktion nur mit einer Eingangsnummer versehen worden waren und die Namen der Einsender geheimgehalten wurden, war unbedingte Unparteilichkeit gewährleistet. Erst nach eingehenden Überlegungen und Betrachtungen hatten sich die Herren der Jury auf die Reihenfolge der Preisträger geeinigt. Es waren dieses die Bilder 39, 44, 27 und 32. Und hier sind sie:

3



4



Bild 1: 1. Preis, Aufnahme: Heinz Kiel.

Bild 2: 2. Preis, Aufnahme: Horst Wiesner.

Bild 3: 3. Preis, Aufnahme: Heinz Helmut Wenzel.

Bild 4: 4. Preis, Aufnahme: Antje Wenzel.

Den 1. Preis im Werte von DM 100,— erhielt Herr Heinz Kiel, Leiter des Sicherheitswesens, für sein meisterhaftes Foto einer lebenden Schlange, die er, wie er nachträglich versicherte, bei einem Spaziergang in der freien Natur entdeckte.

Der 2. Preis im Werte von DM 70,— ging an Herrn Horst Wiesner, Betriebsmaschinen dienst, für sein technisch hervorragendes Bild eines Elefanten im Tierpark Duisburg.

3. Preisträger mit DM 50,— ist Herr Heinz Helmut Wenzel, Werkstättenleitung, dem es gelang, ein schlafendes Pferd auf einer Almweise zu fotografieren.

Den 4. Preis dieses Wettbewerbs erhielt mit DM 30,— die Schülerin Antje Wenzel für ihr Foto zweier Kätzchen.

Wie eingangs erwähnt, wurden darüber hinaus noch viele gute Bilder eingesandt, von denen im Laufe der nächsten Zeit bestimmt noch einige gegen die übliche Vergütung in unserer Werkszeitung veröffentlicht werden.

Zu erwähnen sei noch, daß die ersten beiden Preisträger aktive Mitglieder unseres Fotoklubs sind, was ohne Zweifel auf die Qualität ihrer Fotos nicht ohne Einfluß geblieben ist, zumal beide Herren auch schon beim Fotowettbewerb 1964 Preise erringen konnten. Das soll nicht heißen, daß weniger aktive Fotoamateure nicht auch mit guten Bildern Glück und Erfolg haben können, was durch die 4. Preisträgerin, die Schülerin Antje Wenzel, bewiesen wird. Es scheint jedoch, daß das Vorhandensein und die Arbeit des Fotoklubs beim Gemeinschaftsbetrieb nicht genügend bekannt sind. Wir haben uns daher vorgenommen, in einer unserer nächsten Ausgaben über die Arbeit im Fotoklub zu berichten. — Bis dahin und bis zum nächsten Fotowettbewerb wünschen wir allen Fotofreunden „Gut Licht“.



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.

Vorarbeiter in der EBW

Aus dem großen Kreis seiner Kollegen der Wagen- und Lokomotivreparatur der Eisenbahnwerkstätten wollen wir heute den Vorarbeiter Otto Tewes vorstellen.

In der Lok-Reparatur, seinem Arbeitsplatz, werden die Triebfahrzeuge des Gemeinschaftsbetriebes instand gesetzt. Hier werden die vorgeschriebenen Haupt- und Zwischenuntersuchungen, die Reparatur schadhafter Teile und die Wiederherstellung durch Entgleisung oder Zusammenstoß beschädigter Lokomotiven ausgeführt. Die elektrischen Einrichtungen der Loks sind dabei sein bevorzugtes Betätigungsfeld. Kann er doch bei der Anleitung jüngerer Mitarbeiter seine langjährigen Erfahrungen weitergeben.

Am 4. Juni 1901 im niedersächsischen Städtchen Lehrte geboren, verlebte er dort seine Jugendzeit. Nach einer Lehrzeit als Schlosser und den ersten Gesellenjahren bei der Hanomag in Hannover kam Herr Tewes im Sommer 1922 nach Duisburg. Hier fand er eine neue Beschäftigung in der Lokomotivreparatur der Rheinischen Stahlwerke. Da hier bereits elektrische Lokomotiven den Rangierdienst in den Werken versahen, galt es zunächst, sich in dieses junge Gebiet der Technik einzuarbeiten. Neben den Reparaturarbeiten wurden aber auch neue E-Loks für den eigenen Betrieb gebaut. Diese Tätigkeit wurde 1931 durch eine dreijährige Arbeitslosigkeit unterbrochen.

Nach Überwindung dieser schweren Zeit konnte Herr Tewes in den E-Lokwerkstätten der August Thyssen-Hütte die Arbeit wieder aufnehmen.

Jedoch neue Gefahren drohten dem Arbeitsplatz durch Krieg und Demontage. Aber schon bald nach dem Zusammenbruch begann in den Werkstätten wieder die Arbeit.

Schaut man auf seine 40jährige Tätigkeit zurück, so spiegelt sich darin auch ein Stück Geschichte der Werkstätten des Gemeinschaftsbetriebes. Erster Anfang bei den Rheinischen Stahlwerken in Meiderich, dann Erweiterung der Werkstatt durch den Zusammenschluß mit der Hütte Phoenix. Nach der Stilllegung 1931 Übersiedlung der Werkstatt in den Lokschuppen nach Bruckhausen. Am 1. November 1949 erfolgte die Gründung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen und damit eine Zusammenfassung der Werksbahnen. Ein Jahr später wurde die E-Lok-Werkstatt vergrößert durch eine Verlegung zur Hütte Phoenix nach Ruhrort.

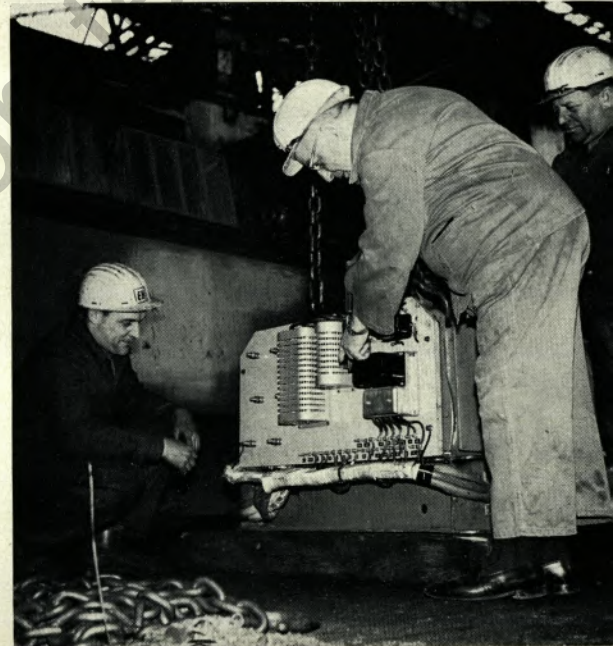
Durch die schnelle Ausdehnung des elektrischen Zugbetriebes waren auch diese Räume bald zu klein geworden, und es erfolgte 1960 die Umsiedlung in die freigewordene Halle der Dampflokreparatur nach Bruckhausen in den Rahmen der heutigen Eisenbahnwerkstätten.

Aber nicht nur Reparaturen wurden in diesen Werkstätten ausgeführt, man befaßte sich auch immer wieder mit dem Neubau und Umbau von elektrischen Lokomotiven. So konnte Herr Tewes am Neubau von insgesamt 23 zwei- und vierachsigen Lokomotiven mitwirken.

Nach einem arbeitsreichen Tag ist ein geruhvoller Spaziergang für Herrn Tewes eine willkommene Entspannung. Leider sind dafür in einer Großstadt nicht immer die Voraussetzungen gegeben.



Blick auf die Lokomotiv-Reparaturwerkstatt, in der Vorarbeiter Tewes tätig ist.



Bei der Reparatur des Dieselaggregats einer ED-Lok.

Ruhig und sachlich erteilt Otto Tewes den Mitarbeitern seine Anweisungen, die wiederum von den langjährigen Erfahrungen ihres Vorarbeiters gern Gebrauch machen.



Unsere Jubilare



50 Jahre im Dienst ist am 11. März 1966 Theodor Sons von der Verkehrsabteilung, Verrechnung. Der Jubilar, der heute in Meiderich, Hollenbergstraße 30, wohnt, wurde am 23. August 1902 in Duisburg-Hamborn geboren. Er trat nach der Schulentlassung bei der damaligen Gewerkschaft Deutscher Kaiser als Lehrling ein und war nach Lehrabschluß von 1919 bis 1920 Angestellter im Korrespondenzbüro. Anschließend arbeitete er bis 1941 als Hilfselektriker im Elektrobetrieb und bis 1946 — von seiner Einberufung zum Kriegsdienst in den Jahren 1943 bis 1945 abgesehen — im Betriebsbüro. Bei EH war er dann bis 1948 als Wagenschreiber und anschließend in der Güterkontrolle Ruhrort eingesetzt; seit dem 1. Oktober 1965 ist er bei der Verkehrsverrechnung tätig. Theodor Sons, treu und fleißig im Dienst, gehört dem Jubilarenverein an. Sein Hobby ist das Fotografieren.



Am 1. April 1966 feiert ferner Lokführer Johann Schlebusch, Betriebsmaschinendienst, sein **50jähriges Dienstjubiläum**. Der Jubilar ist der Sohn eines Steigers und wurde am 18. Januar 1902 in Wattenscheid geboren; er wohnt in Hamborn, Ostackerweg 109. Seine berufliche Laufbahn begann er als Schlosserlehrling bei der EBW, wo er auch nach Lehrabschluß als Schlosser arbeitete. Bis Januar 1924 war er dann als Lokheizer, anschließend bis September 1934 als Schlosser beschäftigt. Seitdem ist er als Lokomotivführer eingesetzt. Auch er war im 2. Weltkrieg zum Wehrdienst eingezogen. Der Jubilar erfreut sich wegen seiner Pünktlichkeit, seines Fleißes und seiner Gewissenhaftigkeit allgemeiner Wertschätzung. In seiner Freizeit beschäftigt er sich gern in seinem Garten.



Am 1. April 1966 blickt Lokführer Johann Wozny, Betriebsmaschinendienst, auf eine **50jährige Werkzugehörigkeit** zurück. Auch er stammt aus Hamborn, wo er am 17. März 1902 als Sohn eines Bergmanns geboren wurde. Jetzt wohnt er in Beeckerwerth, Haus-Knipp-Straße 37. Eingestellt wurde der Jubilar am 1. April 1916 als Schlosserlehrling bei der EBW, die ihn nach Lehrabschluß als Schlosser übernahm. In der Folgezeit arbeitete er von 1921 bis 1963 als Lokheizer und Schlosser. Seitdem ist er als Lokführer tätig. Auch er war im 2. Weltkrieg im Einsatz. Der Jubilar gehört dem soliden zuverlässigen Belegschaftsstamm an, auf den man sich stets verlassen kann, der sich immer durch Fleiß, besondere Einsatzbereitschaft und Pünktlichkeit ausgezeichnet hat und die Teamarbeit schätzt. Seine besondere Vorliebe gehört seinem Garten.

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Gerhard Eickhoff
Wagenmeister, Betr.-Masch.D.-Nord
eingetreten: 6. 4. 1926



Friedrich Neubauer
Schlosser, Bauabt.-Tiefbau
eingetreten: 12. 4. 1926



Johannes Krüger
Schlosser, Hafen Schwelgern
eingetreten: 19. 4. 1926



Gerhard Benke
Ankerwickler, Hafen Schwelgern
eingetreten: 30. 4. 1926

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Gleiswerker Johann Lesniewski, Bauabt.-Oberbau-Nord (8. 3.); Kolonnenführer Hans Silke, EBW (15. 3.); Kolonnenführer Erhard Beran, Hafen Schwelgern (1. 4.); Schlosser Werner Link, EBW (1. 4.); Elektriker Hans Weerts, Hafen Schwelgern (1. 4.).

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Günter Gomol, Organisation
mit Ute Tilgner
am 17. 9. 1965

Joannis Saridis, Eisenbahn-Nord
mit Sotiria Kriebardi
am 10. 10. 1965

Josef Hendle, Hafen Schwelgern
mit Ida Sokoll
am 19. 10. 1965

Gerd-Uwe Müller, EBW
mit Gisela Wirtz
am 22. 10. 1965

Hüseyin Gökmen, Eisenbahn-Süd
mit Firdes Gökmen
am 28. 10. 1965

Georg Schwitalla, Eisenbahn-Nord
mit Gisela Konitzki
am 29. 10. 1965

Manfred Schywalski, Eisenbahn-Nord
mit Edith Steffen
am 19. 11. 1965

Mehmet Baydar, Eisenbahn-Nord
mit Ayten Tercan
am 20. 11. 1965

Jürgen Jürgens, Betr.-Masch.-D.-Nord
mit Käte Andersen
am 26. 11. 1965

Nachwuchs kam an:

Gülten, 1. 10. 1965
Hasan Yazici, Eisenbahn-Nord

Anna Maria, 5. 10. 1965
Salvatore Natale Augello,
Bauabt.-Oberbau-Nord

Christine, 20. 10. 1965
Horst Jestel, Betr.-Masch.-D.-Nord

Vera, 26. 10. 1965
Wilhelm Rossmüller, Hafen Schwelgern

Kerstin, 28. 10. 1965
Günter Meurisch, Eisenbahn-Nord

Jens, 30. 10. 1965
Norbert Wenzel, Eisenbahn-Süd

Eva, 1. 11. 1965
Rolf Schulz, EBW

Sibylle, 3. 11. 1965
Eugen Weingarten, Eisenbahn-Süd

Jürgen, 4. 11. 1965
Helmut Jaschka, Bauabt.-Oberbau-N.

Frank, 5. 11. 1965
Hugo Hommel, Eisenbahn-Nord

Zarife, 7. 11. 1965
Bayram Koc, Eisenbahn-Süd

Martina, 9. 11. 1965
Gerhard Westenberger,
Betr.-Masch.-D.-Nord

Kathrin, 9. 11. 1965
Heinrich van Löchtern,
Eisenbahn-Nord

Ulrich, 13. 11. 1965
Heinrich Pieper, Betr.-Masch.-D.-Nord

Güngör, 18. 11. 1965
Muzaffer Ander, Eisenbahn-Nord

André, 20. 11. 1965
Manfred Neth, Eisenbahn-Nord

Petra, 20. 11. 1965
Heinr. Schäfer, Betr.-Masch.-D.-Nord

Anja, 22. 11. 1965
Günther Bartnig, Betr.-Masch.-D.-Süd

Peter, 23. 11. 1965
Heinz-Günter Schneider,
Eisenbahn-Nord

Iris, 24. 11. 1965
Horst Reschetzke, Eisenbahn-Nord

Thomas, 26. 11. 1965
Arno Uhr, Hafen Schwelgern

Evelin, 29. 11. 1965
Anton Döhlert, Bauabt.-Oberbau-Nord

Elke, 4. 12. 1965
Heinrich Breuker, Hafen Schwelgern

Andrea, 5. 12. 1965
Heinz Leidens, Hafen Schwelgern

Claudia, 7. 12. 1965
Manfred Rosczich, Z.B.Ü.

Frank, 8. 12. 1965
Gerhard Schmidtgen,
Betr.-Masch.-D.-Süd

Annegret, 9. 12. 1965
Heinz Dasbach, Verkehrsabteilung

Dirk, 10. 12. 1965
Heinz Siemenowski, Eisenbahn-Süd

Diamantene Hochzeit:

Jakob Schaal, früher Weichensteller
geb. 10. 2. 1883
wohnhaft: Walsum, Finkenplatz 33
verheiratet: 24. 4. 1906

Goldene Hochzeit:

Franz Gusko, früher Betr.-Assistent,
Eisenbahn-Nord
geb. 15. 7. 1892
wohnhaft: Walsum, Römerstraße 17
verheiratet: 22. 4. 1916

Geburtstage:

Jakob Henrich, früher Schlosser
geb. 17. 4. 1881 (85 Jahre)
wohnhaft: Duisburg-Hamborn,
Weseler Straße 4a

Dietrich Vennemann, fr. Oberlokführer
geb. 6. 3. 1886 (80 Jahre)
wohnhaft: Duisburg-Meiderich,
Emilstraße 5

Todesfälle:

Horst Zitzmann, Weichensteller
Eisenbahn-Süd
geb.: 28. 5. 1931
gest.: 11. 11. 1965

Friedrich Karsubke, Betriebsbürovorst.
Eisenbahn-Süd
geb.: 30. 6. 1904
gest.: 24. 11. 1965

Karl Klein, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 1. 12. 1892
gest.: 24. 11. 1965

Johann Bode, Pensionär
früher Betr.-Assistent
geb.: 22. 4. 1884
gest.: 25. 11. 1965

Heinrich Riesberg, Verkehrsabfertiger
Verkehrsabteilung
geb.: 14. 1. 1908
gest.: 30. 11. 1965

Leo Hassing, Pensionär
früher Wagenmeister
geb.: 5. 3. 1905
gest.: 5. 12. 1965

Murat Terzi, Rangierer
Eisenbahn-Nord
geb.: 20. 3. 1938
gest.: 5. 12. 1965

Die neue Brücke im Zuge der Bundesstraße 60, die von Neuenkamp nach Homberg-Essenberg über den Rhein führen wird — mit ihrem Bau wird Herbst 1966 begonnen —, soll spätestens im Sommer 1970 dem Verkehr übergeben werden. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen auch alle anderen Verkehrsgebiete an der neuen B 60 einschließlich des Autobahn-Knotenpunktes am Kaiserberg fertig sein. Damit wird dann die ganze erneuerte B 60 von Essen bis Aldekerk in einem Zuge befahrbar. Ausführung und Ausmaße der neuen Rheinbrücke: Gesamtbreite nicht ganz 38 Meter. Mit Rücksicht auf den starken Berufsverkehr erhält sie auch Fuß- und Radwege. Länge der Brücke: 750 Meter; davon entfallen 350 Meter auf die Stromöffnung.

Nicht gedacht — Mist gemacht!



Gezeichnet und fotografiert...



Während der letzten Hochwasserperiode
bot sich auch im Gebiet
des Hafens Schwelgern ein ungewöhnliches Bild.
Unsere Fotos zeigen
das Rheinufer, die Hafeneinfahrt
und den Parallelhafen
mit ungewöhnlich hohem Wasserstand.

