



# EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES  
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES  
EISENBAHN UND HÄFEN  
DUISBURG-HAMBORN

11. JAHRGANG

**9/10**

SEPT./OKT. 1965

**Hüttendirektor Hermann Sors**, Vorstandsmitglied der Phoenix-Rheinrohr AG, erlag am 29. Juli im Alter von 59 Jahren in Lintorf einem Herzschlag. Seit 1955 hatte er dem Unternehmen als Arbeitsdirektor angehört. Zuvor war Hermann Sors Direktor der Berger Maschinenfabrik in Bergisch-Gladbach und acht Jahre lang Mitglied des Aufsichtsrates bzw. stellv. Aufsichtsratsvorsitzender der Rheinischen Röhrenwerke, einer Rechtsvorgängerin der Phoenix-Rheinrohr AG.

**Ein Massengutfrachter** mit einer Tragfähigkeit von 55 500 Tonnen, der auf der Werft von Blohm & Voss in Hamburg, einer Beteiligungsgesellschaft von Phoenix-Rheinrohr, im Auftrage der Frigga Seeschiffahrt GmbH erbaut wurde, soll vor allem für die Erzversorgung der Thyssen-Gruppe eingesetzt werden. Anfang Oktober wird er unter dem Namen „Fritz Thyssen“ vom Stapel laufen.

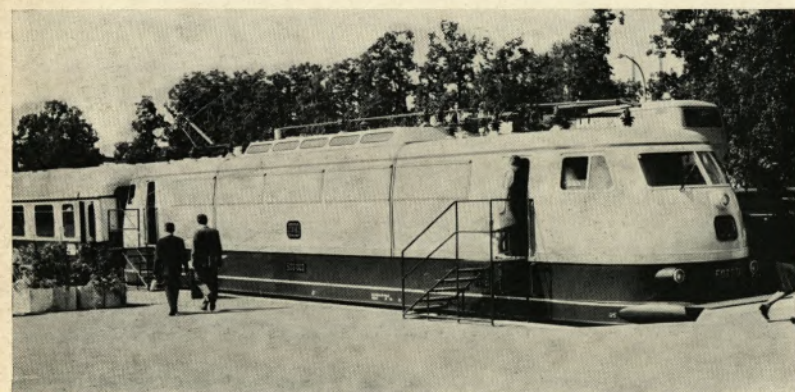
**Bergleute aus Chile** sind kürzlich zum Hamborner Bergbau gekommen. Sie bleiben für drei Jahre hier und werden auf den heimischen Schachtanlagen ausgebildet, um den deutschen Hauerschein zu erwerben, mit welchem sie dann nach Ablauf ihrer dreijährigen Ausbildungs- und Vertragszeit wieder in die Heimat zurückkehren werden. Am 18. September feierten sie mit einer festlichen Veranstaltung im Bergmannsheim Hiesfelder Bruch ihren Nationalfeiertag. Es war der erste Nationalfeiertag einer größeren chilenischen Arbeitergruppe auf dem Boden der Bundesrepublik.

**Ein Abkommen über den viergleisigen Ausbau von Eisenbahnstrecken im Lande Nordrhein-Westfalen** unterzeichneten am 30. August 1965 in Düsseldorf Ministerpräsident Dr. Franz Meyers und der Vorstand der Deutschen Bundesbahn. Dieses Abkommen bedeutet den ersten großen Durchbruch auf dem Wege zur Lösung der Verkehrsprobleme in Verdichtungsräumen und gehört damit zu den Maßnahmen, die eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zum Ziele haben.

**Eine Bevölkerungszunahme um über 70 000** war im Jahre 1964 in der Bundesrepublik zu verzeichnen. Am 31. Dezember 1964 hatte das Bundesgebiet 58 587 500 Einwohner. Davon waren 27 764 700 männliche und 30 802 700 weibliche Personen. Auf einer Fläche von 248 529 qkm betrug die Bevölkerungsdichte 236 Einwohner je qkm.

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

**Der bundesdeutsche Sparfließ** kam im 1. Halbjahr 1965 in einem neuen Sparrekord zum Ausdruck. Mit einem Spareinlagenzuwachs von über 7,8 Milliarden DM wurden die entsprechenden Spareinlagen der Vorjahre in Höhe von 5,9 Milliarden DM für das 1. Halbjahr 1964 und 5,6 Milliarden DM für das 1. Halbjahr 1963 um rund 2 Milliarden DM oder 36 v.H. übertroffen. Der überwiegende Teil dieses Rekordbetrages wurde im Berichtsjahr an den Sparkassenschaltern eingezahlt. Rund 1,2 Milliarden DM des Gesamtzuwachses im 1. Halbjahr 1965 entfielen auf prämienbegünstigte Spareinlagen.



Deutschlands erste Lokomotive „Adler“ und die modernste E-Lok der Bundesbahn, Baureihe E 03, die eine Geschwindigkeit von 200 km/h erreicht, sah man auf der Internationalen Verkehrsausstellung in München. (Mehr darüber lesen Sie auf Seite 4 dieser Ausgabe.)

## AUS DEM INHALT

|                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------|----|
| Kurznachrichten                                                | 2  |
| Wir sind „im Bilde“                                            | 3  |
| Eindrücke von der Internationalen Verkehrsausstellung München  | 4  |
| Die Entwicklung der Aufgleismethoden in den letzten Jahren (I) | 7  |
| Neue Motorfähre für den Hafen Schwelgern                       | 9  |
| Einer von vielen                                               | 10 |
| Neue Anschriften an den Güterwagen der DB                      | 11 |
| Unsere Jubilare                                                | 13 |
| Aus der Betriebsgemeinschaft                                   | 13 |
| EH-Mitteilungen                                                | 14 |
| Gezeichnet und fotografiert                                    | 15 |



Dieser Ausgabe unserer Werkszeitung liegt ein Prospekt über die vielseitigen Ausbildungsmöglichkeiten beim Gemeinschaftsbetrieb für Jungen, die Ostern zur Schulentlassung kommen, bei. Wir bitten unsere Leser um Beachtung und Weitergabe in ihrem Bekanntenkreis.

Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn.  
Schriftleitung: Kurt-Hermann Still  
Alle Einsendungen sind zu richten an die Abteilung E, Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn, Franz-Lenze-Str. 15

Aufnahmen: EH: Drost, Herrendorf, Hütgens, Krummel, Schentke, Still

ATH: Meyer  
HBAG: Brink  
Buschhüter, König, Reissner

Titelbild: Stellwerk Martinwerk II mit Zustellgleisen für die ATH

Rückseite: Im Rothaargebirge

# Amélie Thyssen †

**A**m Donnerstag, dem 26. August 1965, war bei uns und überall im Bereich der Werke der Thyssen-Gruppe halbmast geflaggt: Die Seniorin der Industriellenfamilie Thyssen, **Frau Amélie Thyssen**, die Witwe des früheren Hauptaktionärs der Thyssen-Gruppe, Dr. Fritz Thyssen, war auf ihrem Alterssitz Schloßgut Puching bei Straubing in Niederbayern im Alter von 87 Jahren gestorben.

Ihr Mann war der Sohn von August Thyssen, der mit der Gründung der August Thyssen-Hütte das Fundament für ein weltbekanntes Familienunternehmen legte, das sich zum größten Stahlkonzern Europas entwickelte. Nachdem Fritz Thyssen im Jahre 1939 vom Hitler-Regime enteignet worden war, mußten er und seine Frau im Konzentrationslager schwere Zeiten durchmachen. In jenen Jahren hat Frau Amélie Thyssen in enger Verbundenheit mit der Gedankenwelt ihres Mannes treu zu ihm gestanden. In seinem Geiste hat sie mit ihrer Tochter Anita Gräfin de Zichy nach dem Tode Fritz Thyssens sein Lebenswerk an Ruhr und Rhein weitergeführt.

Solch innerer Einstellung entsprach auch ihr Entschluß zur Gründung der „Fritz-Thyssen-Stiftung zur Förderung von Wissenschaft und Forschung“ im Jahre 1959. Diese größte private Stiftung in der Bundesrepublik verfügt über Aktien der August Thyssen-Hütte und der Phoenix-Rheinrohr AG im Nennwert von 100 Millionen DM und im Kurswert von fast 400 Millionen DM; drei Viertel dieser Aktien steuerte Amélie Thyssen bei, den Rest ihre Tochter. Bisher hat die Stiftung 600 Mill. DM für die Forschung und für die Förderung junger Wissenschaftler zur Verfügung gestellt.

Für diese großmütige Tat, einen bedeutenden Teil ihres Vermögens in eine gemeinnützige Stiftung umzuwandeln, erhielt Amélie Thyssen als erste deutsche Frau das Große Verdienstkreuz mit Stern und Schulterband des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland aus der Hand des damaligen Bundeskanzlers Adenauer. Die Universität Köln ehrte ihre Verdienste um die Wissenschaft durch die Verleihung der juristischen Ehrendoktorwürde.

Am 1. September wurde Amélie Thyssen in der Familiengruft auf Schloß Landsberg bei Kettwig/Ruhr beigesetzt.



Zum offiziellen Programm der Internationalen Werktransporttagung, die vom 6. bis 10. September in Düsseldorf stattfand, gehörte eine Besichtigung der Verkehrs- und Umschlagsanlagen des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen im Hafen Schwelgern am 9. September. Über 80 führende Ingenieure, Fachleute und Experten großer europäischer Unternehmen der Schwerindustrie aus Belgien, Frankreich, Großbritannien, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich, Schweden und der Bundesrepublik Deutschland nahmen an dieser Tagung teil. Unser Bild wurde bei einer Sitzung im Vortragssaal der Wirtschaftsvereinigung Eisen und Stahl aufgenommen.

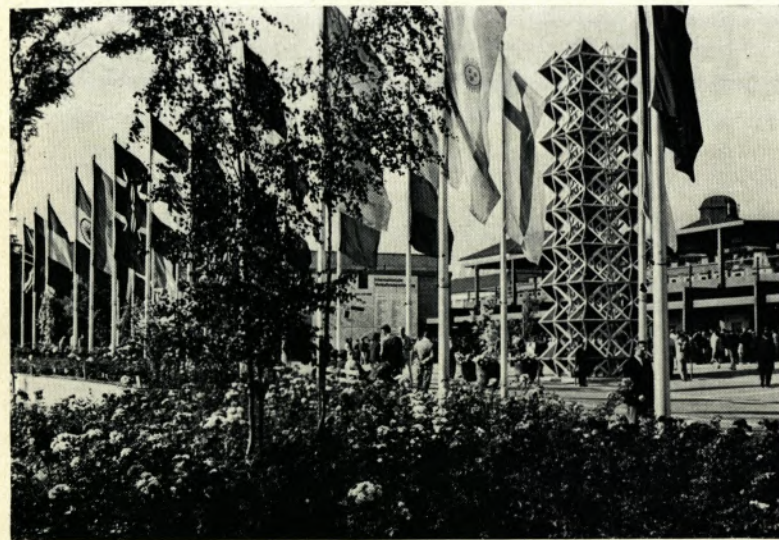
## Wir sind im „Bilde“

Im Rahmen einer Feierstunde in der Industrie- und Handelskammer überreichte Regierungspräsident Baurichter unter anderen auch sieben Goldjubilaren des Gemeinschaftsbetriebes den Verdienstorden der Bundesrepublik. Er würdigte in seiner Ansprache die Treue der Jubilare, die 50 Jahre lang bei einer Firma gearbeitet haben und hob hervor, daß die Zähigkeit und Ausdauer der Jubilare nicht nur unmittelbar für den Betrieb, sondern auch mittelbar für unseren Staat von Nutzen ist. Unser Bild zeigt von links nach rechts: Friedrich Rosch, Hermann Höffner, Hans Brögmann, Johann Winkendick, Peter Puhl, Ludwig Gehm und Johannes Lüning.





# EINDRÜCKE VON DER INTERNATIONALEN VERKEHRS-



Der Haupteingang der Ausstellung am Messeplatz war mit den Fahnen der ausstellenden Nationen geschmückt.



Eine Attraktion für die Besucher: das Circarama der Schweizerischen Bundesbahn.

In diesen Tagen schließt die Internationale Verkehrsausstellung die als Gemeinschaftswerk von 36 Nationen in der Zeit vom 25. Juni bis 3. Oktober 1965 auf der Münchener Theresienhöhe und der angrenzenden Theresienwiese veranstaltet wurde, ihre Tore. Millionen Besucher aus aller Herren Ländern nahmen interessiert Anteil an den vielfältigen Problemen und Fragen des Verkehrs, die diese 1. Weltausstellung an Hand unzähliger Beispiele und Modelle demonstrierte. Dabei gab die Ausstellung einen umfassenden Überblick über die Entwicklung in der Vergangenheit, den Stand in der Gegenwart und die Wege in die Zukunft. Sie umfaßte im weitesten Sinne alle Gebiete des Verkehrs: auf Schiene und Straße, zu Wasser und in der Luft, ferner das Nachrichtenwesen mit Post, Rundfunk und Fernsehen, die Energieversorgung, den Welt-Tourismus und schließlich auch die Weltraumfahrt.

Mit an erster Stelle der Liste besonderer Attraktionen der Ausstellung stand der große Rundbau des „Circarama“, eines außergewöhnlichen Kinos, in dem das Bild die Zuschauer völlig umschließt. Als Besucher vermeint man die Handlung, die neun Filmprojektoren auf die 82 Meter lange und 7 Meter hohe Leinwand ablaufen lassen, unmittelbar mitzerleben. Die Schweizerischen Bundesbahnen, die diesen Bau errichtet haben, vermittelten ihren Gästen damit Erlebnisse besonderer Schönheit, wie das Reisen mit der Eisenbahn und mit dem Auto durch die Schweiz, den Flug über Gebirgsmassive und die Besichtigung sehenswerter Städte.

Auch im Zeitalter der Raketen und Weltraumflüge ist der Schienenverkehr keineswegs auf ein Abstellgleis geschoben. Die Bedeutung der Eisenbahnen in der heutigen Zeit war auch durch den Anteil des Schienenverkehrs, der mit beinahe 50.000 Quadratmetern rund ein Zehntel der gesamten Ausstellungsfläche einnahm, demonstriert. Im Freigelände wurden auf neun Hauptgleisen mit fast vier Kilometern Länge Elektrische und Diesellokomotiven, Triebwagen, Reisezugwagen, Güterwagen und Spezialfahrzeuge aus Frankreich, den Niederlanden, Italien und der Bundesrepublik gezeigt. Von der Eröffnung der Ausstellung an bis Ende Juli war hier auch unsere vierachsige Lok 142 ausgestellt. Wie bereits

Die EH-Lok 142 in der Lok- und Triebwagenschau im Freigelände.



# AUSSTELLUNG IN MÜNCHEN

Den von EH entwickelten Zweiseitenkipper „Bauart Hamborn“ stellte die Rhein Stahl-Siegener-Eisenbahnbedarfs A.G., die den Wagen in Lizenz baut, auf einem Straßenroller aus.



kurz in unserer vorigen Ausgabe berichtet, hatten wir die Lokomotive für diese Zeit der Herstellerfirma, Lokomotivfabrik Jung, zur Verfügung gestellt. Bei Verkehrsfachleuten der Industrie des In- und Auslandes fand sie lebhaftes Interesse.

Den Eingang zur Eisenbahnschau zierte Deutschlands erste Lokomotive „Adler“. In Halle 16, die von der Bundesbahn allein gestaltet wurde, zeigte die DB unter anderem die „Fahrkartenausgabe der Zukunft“. Ein Elektronengehirn gab mit gedruckten Fahrplänen für 4000 Verbindungen nach 400 Zielbahnhöfen schnell und präzise Auskunft. Auch die DB vermittelte in einem völlig neuartigen Kino durch 16 Filmprojektoren, die ihre Bilder auf vier hintereinander gestaffelte große Leinwände strahlten, Reiseillusionen. Eine Zusammenstellung historischer Eisenbahnrequisiten vergegenwärtigte den Fortschritt des Reisens gegenüber der „guten alten Zeit“ und ließ sicherlich manches Sammlerherz höher schlagen.

Durch die Halle 17, die von den europäischen Privatbahnen gestaltet wurde, führte der Weg den Besucher zu der großen Schau der internationalen Bahnen in Halle 18, die unter dem Motto stand „Die Eisenbahnen in aller Welt — heute und in der Zukunft“. Hier kamen Verkehr und Technik gleichermaßen zu ihrem Recht. Von der Arbeitsweise der geplanten europäischen automatischen Kupplung über Lösungsvorschläge der schwierigsten Verkehrsprobleme bis zu den Ausrüstungsgegenständen und Zubehörteilen für die Eisenbahn wurde alles dargestellt. In der Gruppe Fahrzeugbau bot sich ein interessanter Einblick in Konstruktion und Fertigung neuer Reisezug- und Güterwagen.

Eine weitere Attraktion bot die DB den Ausstellungsbesuchern. Von einem Sonderbahnsteig aus konnte man für nur 4,— DM mit dem ersten fahrplanmäßigen Zug, der eine Geschwindigkeit von 200 km/h erreicht, vom Ausstellungsgelände nach Augsburg und zurück fahren. Der Zug legte die in einer Richtung 65 Kilometer lange Strecke in 26 Minuten zurück.

Eine über Funk ferngesteuerte Rangierlokomotive, die ohne Lokomotivführer anfahren, beschleunigen, bremsen und halten kann, zeigte die Bundesbahn im Freigelände. Die Funksignale für die Fernsteuerung erhielt die Diesellok aus einem Betriebspavillon

am Ende des Freigeländes. Interessant war es, zu erfahren, daß im Rangierbahnhof Mannheim eine ähnliche Lokomotive mit Funkfernsteuerung seit einiger Zeit in der Erprobung ist.

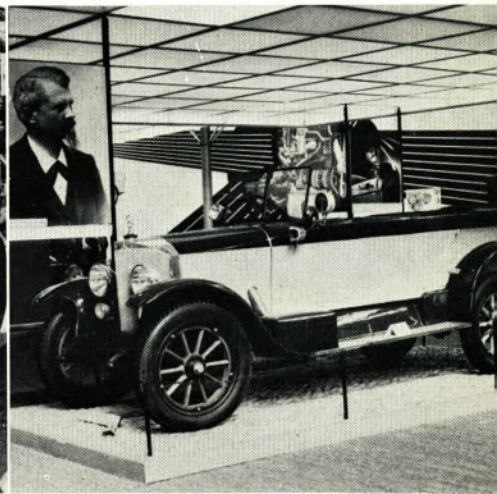
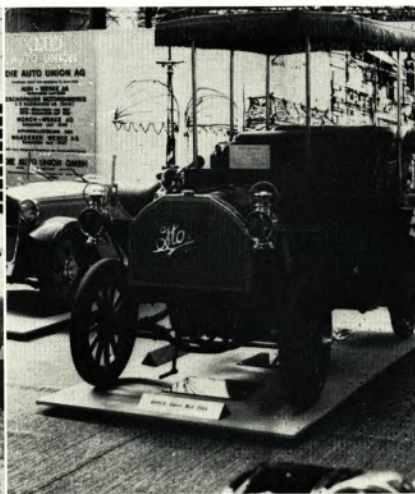
Die Deutsche Bundespost hatte eine eindrucksvolle Schau aufgezogen, in der, angefangen von der alten Postkutsche, dem 1. Postomnibus und den ältesten Fernsprecheinrichtungen bis zur modernsten automatischen Briefverteilanlage vieles zu sehen war. In dieser letztgenannten Anlage erfolgt die Briefverteilung zu den Empfangsstellen durch das elektronische „Lesen“ der Postleitzahlen.

Eine Sonderausstellung von teilweise geschichtlichen Verkehrsspielzeugen und Modelleisenbahnen zog vor allem die männlichen Besucher aller Altersklassen an, die aber auch in der Halle 24, in der die Entwicklung des Zweirades und des Autos an Hand zahlreicher ausgestellter „Old Timer“ demonstriert wurde, auf ihre Kosten kamen.

Die Seeschifffahrt sowie die Binnenschifffahrt waren unter anderem durch Schiffsmodelle von Frachtschiffen in Originalgröße vertreten. Modern eingerichtete Wohn- und Unterkunftsräume warben nicht ungeschickt für den fehlenden Personalnachwuchs. Vom Wasserverkehr zum Luftverkehr wurde der Besucher in Halle 30—32 geführt, in der die Luftfahrt treibenden Länder sowie die Flugzeugindustrie eine umfassende Informationsschau über Luftfahrt und Weltraumfahrt veranstalteten. Auch hier kam die Entwicklungsgeschichte nicht zu kurz; außer Modellen von Weltraumsatelliten wurden einige der ersten Flugmaschinen der Welt, teilweise in Originalgröße, gezeigt. Im Freigelände vor diesen Hallen waren vor allem eine Atlas-Rakete der amerikanischen Luftwaffe, eine deutsche V2-Rakete und eine Ju 52, erfolgreichstes Verkehrsflugzeug der dreißiger Jahre, sehenswert.

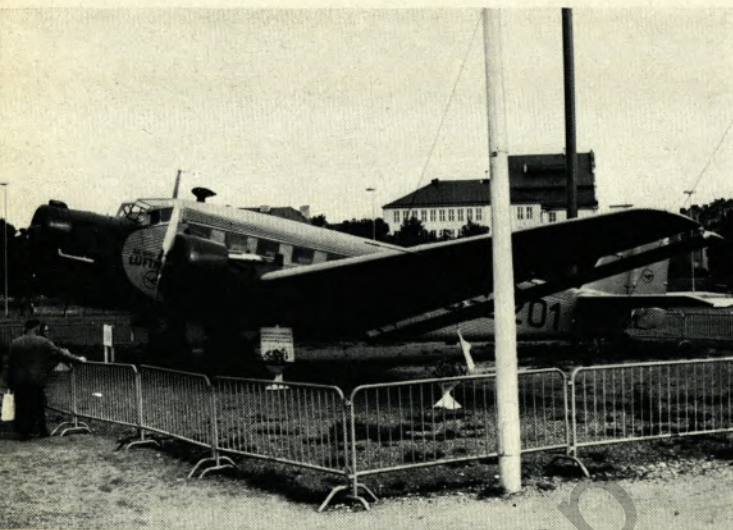
Das Modell einer Weltraumstation, das hoch über dem Ausstellungsgelände schwebte, wirkte auf die Beschauer noch recht unwirklich.

In einer Ausstellungshalle, die dem Tourismus gewidmet war, forderten Reiseländer der ganzen Welt zum Besuch ihrer Sehenswürdigkeiten auf. Außer den europäischen Reiseländern waren hier vor allem auch junge afrikanische Staaten mit interessanten Ausstellungsständen vertreten.



Die Automobilindustrie zeigte im Rahmen ihrer historischen Entwicklungsschau Fahrzeugtypen, deren Modelle als „Old Timer“ nicht nur bei der Jugend beliebt sind.

Von den Verkehrsmitteln der Ausstellung selbst verdient vor allem die Einschienenbahn „Monorail“ erwähnt zu werden, die eine interessante Rundfahrt hoch über dem ganzen Ausstellungsgelände, ähnlich einer Alwegbahn, ermöglichte. Abschließend kann man feststellen, daß die Internationale Verkehrsausstellung eine interessante und äußerst lehrreiche Schau von großem allgemeinem Interesse war, die zwar weniger den Fachmann und Spezialisten, als vielmehr die breite Masse, die Verkehrsteilnehmer, ansprach. Aber das war ja auch wohl beabsichtigt.



Im Freigelände vor der Luftverkehrsausstellung eine amerikanische „Atlas“-Rakete, direkt daneben die in Deutschland im 2. Weltkrieg entwickelte V 2.



Eine Ju 52, Geschenk der spanischen Regierung für das Deutsche Museum.



Die Einschienenbahn „Monorail“ ermöglichte bei einer Rundfahrt über das ganze Ausstellungsgelände interessante Ausblicke.

# Retter aus Bergnot

Wer von uns würde in ein mehrere Meter tiefes Wasser springen, ohne schwimmen zu können? Keiner. Wie viele aber steigen auf die Berge ohne jede Ortskenntnis, ohne Erfahrungen, ohne die nötige Ausrüstung. Ist dieses Unternehmen nicht dem Todessprung ins Wasser gleichzusetzen?

Leider machen sich die städtischen „Gipfelstürmer“ zu wenig Gedanken darüber, und oft müssen sie das Foto vom Gipfelkreuz mit ihrem Leben bezahlen. Sie bringen durch ihr unvorsichtiges Handeln nicht nur sich in Gefahr, sondern auch die Männer der Bergwacht, die freiwillig ihr Leben zur Rettung dieser Leichtsinnigen einsetzen — und dies noch ehrenhalber.

Wer sind die Männer der Bergwacht? Vor 45 Jahren hatte sich eine Handvoll Münchener zum Schutze der Natur in den Bergen zusammengetan, und sie gründeten als Naturschutz- und Ordnungsdienst die Bayrische Bergwacht. Anfänglich wurden sie verspottet und beschimpft, weil sie dem schändlichen Treiben wilder Horden in den Bergen Einhalt gebieten wollten. Sie ließen sich aber dadurch nicht entmutigen und leisteten bald schon erste Hilfe bei verunglückten Bergsteigern. Die Bergwacht, die eng mit anderen Bergsteigerorganisationen und dem Alpenverein zusammenarbeitet, wurde von nun an auch im alpinen Sanitäts- und Rettungswesen geschult. Schon in den dreißiger Jahren ging man ferner dazu über, bestimmte Gebiete mit Bergwachtposten zu besetzen. Seit 1946 ist die Bergwacht ein Glied des Bayrischen Roten Kreuzes.

Heute zählt die Bayrische Bergwacht 3700 Mitglieder. Bevor die jungen Bergsteiger mit dem Bergwachtausweis, dem Abzeichen — ein Edelweiß mit Kreuz — und der Armbinde ausgestattet werden, haben sie sich am Erste-Hilfe-Lehrgang und an ähnlichen Kursen und Übungen zu beteiligen und machen mit anderen Bergwachtmännern zusammen Dienst. Erst wenn sie alle Prüfungen bestanden haben, gehören sie der Bergwacht an. Sie werden gesondert für Sommer- und Winterdienst gehalten. Heute verfügt die Bergwacht über modernste Hilfsmittel wie Sprechfunkgeräte und Hubschrauber, die von der Bundeswehr zur Verfügung gestellt werden.

Bei Lawinenunglücken kommt auch heute noch der ausgebildete Lawinenhund zum Einsatz.

Da das Bergsteigen und Skilaufen sich zu einer Art Massensport entwickelt hat,

werden die Aufgaben der Bergwacht immer größer. Allein im Jahre 1964 wurden rd. 34500 Bergwachtdienste geleistet. Darunter gab es leider über 50 Totenbergungen. Unbegreiflich dürfte es sein, daß die Bergwacht 153 blinde Alarmer verzeichnen mußte. Dies sind nur einige Zahlen von den Leistungen der Bayrischen Bergwacht. Bemerkenswert ist, daß alle Bergwachtmänner ihren Beruf haben. Werden sie zum Einsatz beordert, lassen sie spontan ihre Arbeit liegen und eilen zur Hilfe.

Trotz dieser gefährvollen Aufgaben gibt es keinen Nachwuchsmangel bei der Bergwacht. Der Wagemut und letztlich die Liebe zu den Bergen und den Menschen bringt viele junge Männer zu diesem opferbereiten Dienst. Wer in die Berge fährt, sei es im Sommer oder Winter, sollte sich unbedingt an folgende Regeln halten: Erst einige Tage ausruhen und sich an das Klima gewöhnen, bevor größere Touren unternommen werden. Durch Erschöpfungszustände werden rd. 30% aller Unfälle verursacht.

Gutes, festes Schuhwerk ist auch für kleinere Besteigungen unbedingt erforderlich. Versuchen Sie nicht, an einem Paar Schuhe zu sparen. Die Unkosten für Ihre Rettung werden bestimmt höher sein, ganz abgesehen von dem unbezahlbaren Menschenleben.

Die Kleidung sollte nicht zu leicht sein, denn im Gebirge scheint die Sonne intensiver, und da meistens ein leichter Wind geht, bemerkt man die Wirkung der Strahlen erst, wenn ein kräftiger Sonnenbrand schon eingetreten ist.

Für Hochgebirgstouren, die sich über mehrere Tage erstrecken, ist ausreichende Verpflegung und die dazugehörige fachmännische Ausrüstung unbedingt mitzunehmen.

Vergessen Sie nie, sich ins Hüttenbuch einzutragen, damit man bei einer evtl. Suche genau feststellen kann, welche Hütten Sie bereits passiert haben.

Gehen Sie schwierige Hochgebirgstouren nie nach der Wanderkarte, sondern nehmen Sie unbedingt einen Ortskundigen oder Bergführer mit.

Sagen Sie Ihrem Hauswirt vor jeder Tour, was Sie unternehmen. Ändern Sie nicht kurzfristig Ihr Vorhaben — es hat schon manchem das Leben gekostet.

Wenn Sie beim Fotografieren einen Schritt rückwärts machen, drehen Sie sich dabei um und setzen nicht unbedingt den Fuß zurück. Immer wieder

kann man in den Zeitungen lesen, daß gerade beim Fotografieren viele Menschen abstürzen.

Keine Wendemanöver auf engen, abschüssigen Wegen mit Ihrem Wagen! Oft läßt sich durch den hohen Graswuchs die Absturzkante nicht genau erkennen.

Und das wichtigste von allem für jeden Urlauber:

Wenn Sie in Not geraten, rufen Sie nie „Hallo“, sondern klar und laut „Hilfe“!

I. V.

## „Adler“ und moderne E-Lok auf Briefmarke



Zum vierten Male nach dem Krieg lieferte die Bundesbahn der Deutschen Bundespost ein Briefmarken-Motiv: zur Internationalen Verkehrsausstellung erschien eine Sondermarkenserie, deren 40-Pfennig-Wert dem Schienenverkehr gewidmet ist. Die Marke zeigt im Vordergrund Deutschlands erste Lokomotive „Adler“ aus dem Jahre 1835 und dahinter eine moderne Rheingold-Lokomotive der Baureihe E 10<sup>12</sup>.



Die Postämter im Ausstellungsgelände der Verkehrsausstellung verwendeten während der Dauer der IVA Sonderstempel.

## Auflösung des Silbenrätsels „Aus der Welt der Oper“

aus der Juli/August-Ausgabe

- 1) Waffenschmied, 2) Elektra, 3) Revisor, 4) Don Pasquale, 5) Entführung aus dem Serail, 6) Norma, 7) Königskinder, 8) Tannhäuser, 9) Salome, 10) Così fan tutte, 11) Hugenotten, 12) Aida, 13) Fidelio, 14) Freischütz, 15) Tiefland, 16) Lohengrin, 17) Eugen Onegin, 18) Idomeneo, 19) Carmen, 20) Hans Heiling, 21) Titus, 22) Evangelimann, 23) Rheingold

„Wer denkt, schafft leichter“

## „Er“ hat es auf unsere Ersparnisse abgesehen

Überall kann „er“ uns begegnen; man ist nirgends vor ihm sicher. „Er“ kreuzt in so vielfältigem Gewande auf, daß man ihn leicht oder besser gesagt – leichtfertig erkennt. Häufig ist sogar so etwas wie Abenteuerlust im Spiel, man fordert ihn heraus, man ist ja so sicher, daß zwar alle anderen Frauen, nie aber man selbst ihm unterliegen könnte. Dabei hat „er“ es ganz speziell auf uns abgesehen, auf die Frauen.

„Er“ – das ist nicht etwa ein Heiratschwindler, nicht einmal ein Betrüger. „Er“ – das ist der Unfallteufel, der sich in unser Haus einschleicht. Häufig erkennen wir ihn kaum noch, sind uns gar nicht bewußt, daß er droht. Wir springen mit allen möglichen technischen Geräten um wie mit Spielzeug. Moderne Errungenschaften wie Elektrizität, Gas, Ölheizung usw. sind uns so selbstverständlich geworden, daß wir mit den entsprechenden Geräten und ihren Zuleitungen, mit Steckdosen und Verlängerungsschnüren umgehen, als hätten wir es mit Urgroßmutter's alter, langsamer und kaum gefährdender Handnähmaschine zu tun.

Wer denkt schon daran, daß wir Menschen im Haushalt genauso dem Unfall ausgesetzt sind wie auf der Straße oder im Betrieb? Wußten Sie, daß nahezu jeder dritte aller tödlichen Unfälle sich im Haus ereignet? Die Zahl 8000 ist erschreckend und dabei sind wir, die Hausfrauen, dafür verantwortlich, daß die Menschen in unserem Haushalt sicher leben können.

Von dem Leichtsinn mit Öfen, deren Rohre nicht abgedichtet sind, in deren Nähe Holz getrocknet wird, wollen wir gar nicht reden. Auch nicht von der Wäsche, die über dem Herd trocknet, auf den sie herunterfallen kann. Aber wie oft kommt es vor, daß Hausfrauen mit Waschbenzin oder Äther in der Nähe einer offenen oder zugigen Feuerstelle Garderobe reinigen oder daß gefährliche Flüssigkeiten (Gifte, Ätzmittel usw.) in zerbrechlichen Gefäßen aufbewahrt werden, womöglich noch dort, wo sie für Kinderhände erreichbar sind.

So vertraut uns die Elektrizität ist, sie kann auch Gefahren bringen. Leitungen dürfen nur vom Elektriker verlegt werden. Sind sie beschädigt, sollte man nicht daran herumbasteln. Auch Sicherungen sollte man nicht flicken, sondern durch neue ersetzen. Brennen

sie häufiger durch, muß ein Fachmann her, um die Ursache zu suchen. Die Ausgabe für eine Kontrolle oder Reparatur lohnt sich. Sie ist wichtiger als die Folge eines Brandes. Das gilt sinngemäß auch für elektrische Haushaltsgeräte, Schalter und Steckdosen. In Wohnungen, in denen Kinder leben, sollten übrigens Steckdosen stets durch Schutzkappen gesichert sein, damit die Kinder, die sich ihre Umwelt neugierig erobern wollen, ihnen nicht zu nahe kommen können.

Nachts, wenn Sie schlafen, glauben Sie, es könnte kein Malheur passieren? Dann ist alles abgeschaltet. Aber haben Sie auch den Haupthahn gedrosselt? Vorsicht ist besser! Haben Sie das Heizkissen vor dem Einschlafen ausgeschaltet oder wenigstens auf ganz klein gestellt? Kontrollieren Sie manchmal Ihre heizbare Bettdecke, ob sie noch gut isoliert, kein Draht gebrochen ist, so daß sie verschmoren kann und langsam zur Brandursache wird? Sie sehen, es gibt viele Möglichkeiten, nicht nur mit Elektro- oder Gasgeräten, die ebenfalls regelmäßig kontrolliert werden müssen.

Unfallursachen können auch Scherben oder alte Rasierklingen sein, wenn sie in Papierkörben landen. An scharfen geöffneten Konservendosen kann man sich böse verletzen. Und wann haben Sie zum letztenmal Ihre Trittleiter geprüft? Ist sie noch rutschfest? Sind die Stufen in Ordnung? Hoffentlich holen Sie die Trittleiter herbei, wenn Sie Fenster putzen müssen, damit Sie sich nicht auf unsichere Aufbauten oder auf die Fensterbank stellen, wo sie stets der Gefahr des Fallens ausgesetzt sind. Aber fallen kann man natürlich auch auf einem allzugut gebohnerten Fußboden oder auf einem Läufer, der nicht rutschfest gemacht ist. Unfallursachen über Unfallursachen, und sie lassen sich alle vermeiden, wenn man mit Sorgfalt so arbeitet, die Wohnung so pflegt und alle Hilfsmittel so sichert, daß die Gefahr auf ein Minimum herabgesetzt ist. Die Mühe lohnt sich, denn die Unfallfolgen kosten viel Geld. Was nützen alle Ersparnisse, alle finanziellen Vorsorgen, wenn wir uns durch Leichtfertigkeit oder Unachtsamkeit selbst gefährden. Mit einem Schlage kann unsere Lebensarbeit zunichte gemacht werden. Der Unfallteufel sitzt in jeder Wohnungsecke.

Ch. Schönfeldt

Die am 1. August 1965 in Kraft getretene „73. Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung“ bringt vor allem härtere Bußen für Fahrgeldhinterziehung. Die Bundesbahn sieht in den verschärften Bestimmungen eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Aufhebung der Bahnsteigsperrn.

So richtet sich die einzige neu eingeführte Gebühr gegen die mehrfache Benützung bereits abgefahrener, wegen der fehlenden Sperren aber nicht gelöchter Fahrkarten. In Zukunft müssen deshalb nicht gelöchte oder sonst als benutzt gekennzeichnete Fahrkarten dem Kontrollpersonal im Zug oder auf dem Zielbahnhof unaufgefordert vorgezeigt werden. Dagegen braucht man künftig ordnungsgemäß gelöchte Fahrkarten am Ende der Reise nicht mehr abzugeben, sondern kann sie als Beleg behalten.

Wer seine Fahrkarte nicht vor Antritt der Fahrt am Schalter, sondern erst beim Schaffner im Zug nachlöst, muß statt bisher 50 Pfennig künftig eine Mark Fahrpreiszuschlag zahlen. Diese Gebühr soll verhindern helfen, daß sich nach Aufhebung der Sperren der Fahrkartenverkauf in größerem Umfang von den Schaltern auf das Zugpersonal verlagert. Die Bestimmung gilt selbstverständlich nicht, wenn auf bestimmten Strecken oder Bahnhöfen die Schalter geschlossen sind und die Fahrkarten regelmäßig im Zug verkauft werden. Andererseits muß man, falls man aus eigenem Verschulden ohne Fahrkarte im Zug sitzt, unaufgefordert beim Schaffner nachlösen. Wer dagegen „schwarz“ zu fahren versucht und bei einer Kontrolle im Zug keinen gültigen Fahrausweis vorzeigen kann, muß – wie bisher – den doppelten Fahrpreis für die bereits zurückgelegte Strecke, mindestens jedoch 20 Mark (bisher drei Mark) bezahlen. Außerdem muß er mit einer Strafanzeige rechnen. Die Erhöhung der Nachlösegebühr von drei auf 20 Mark soll besonders im Nahverkehr ein Gegengewicht gegen die Versuchung schaffen, die mit der Beseitigung der Bahnsteigsperrn verbundenen Erleichterungen zur Fahrgeldhinterziehung zu mißbrauchen.

### Auflösung der „Zahlen-Knochelei“ aus der Juli/August-Ausgabe

|                        |              |
|------------------------|--------------|
| 22 Stück zweiachsige = | 44 Achsen    |
| 14 Stück vierachsige = | 56 Achsen    |
| 36 Stück               | = 100 Achsen |

# Die Entwicklung der Aufgleismethoden beim Gemeinschaftsbetrieb in den letzten Jahren I.

Vor nicht allzu langer Zeit war es bei uns noch üblich, entgleiste Eisenbahnfahrzeuge in erster Linie entweder mit einfachen Aufgleisschuhen oder unter Zuhilfenahme von Druckstempeln bzw. mit Zahnstangenwinden wieder aufzulegen.

Für den Einsatz eines dieser Hilfsmittel war vor allen Dingen die Lage der entgleisten Eisenbahnfahrzeuge ausschlaggebend. Die in Abbildung 1 gezeigten Aufgleisschuhe wurden bzw. werden — da sie z. T. auch heute noch Verwendung finden — stets dann eingesetzt, wenn der oder die Radsätze noch nahe genug neben dem Gleis stehengeblieben sind. War dies nicht mehr der Fall, so half man sich, sofern ein Auslegen der Gleise mit Holz zum Heranziehen des Fahrzeuges ohne Beschädigung von Schwellen, Weichen usw. nicht möglich war, durch Ansetzen schwerer, hölzerner Druckstempel nach Abbildung 2. Beim Ziehen des Fahrzeuges machten diese Stempel infolge ihres schrägen Ansatzes eine kreisförmige



Abb. 1: Über den Schienenbefestigungsschrauben angelegte Aufgleisschuhe alter Bauart. Nachteil dieser Bauart: die Schuhe werden oftmals im letzten Augenblick zur Seite gedrückt.



Abb. 2: Aufgleisen mit Hilfe von hölzernen Druckstempeln.



Abb. 3: Aufgleisen mit Hilfe schräg angesetzter „Lechlerheber“.



Abb. 4: Neue Aufgleisschuhe mit der Schiene fest verbunden.

Bewegung. Im Scheitelpunkt mußte das Fahrzeug vollkommen frei ausgehoben sein, damit es anschließend beim weiteren Ziehen in die beabsichtigte Richtung fallen konnte. Diese Druckstempel waren eigentlich nur ein Vorläufer der Zahnstangenwinden. Sie haben sich allerdings lange Zeit gehalten, weil sie auch in Notzeiten, wie z. B. während und nach dem Krieg, ohne Schwierigkeiten zu haben waren, was man von Zahnstangenwinden nicht immer sagen konnte.

Gewöhnliche Zahnstangenwinden für 10 und 20 t Tragkraft wurden wegen ihrer geringen Tragfähigkeit nur seltener eingesetzt. Meistens kamen die 45 t tragenden Spezialheber, die sogenannten „Lechlerheber“, zum Einsatz. Diese Heber wurden ähnlich den vorerwähnten Stempeln schräg angesetzt. Sobald das Fahrzeug so hoch angehoben worden war, daß es mit dem Laufwerk frei kam, fiel es durch den schrägen Druck in die gewünschte Richtung. Die Heber kippten dabei um und mußten neu angesetzt werden bis das Fahrzeug endlich wieder auf dem Gleis stand. Eine Aufgleisung dieser Art ist aus Abbildung 3 zu ersehen. Zu den vorhandenen Aufgleisschuhen wurde als erste Verbesserung eine neuere Konstruktion hinzugekauft. Diese neuen Aufgleisschuhe haben den Vorteil, daß sie im Gegensatz zur älteren Ausführung mit der Schiene fest verbunden werden, siehe Abb. 4. Sie können daher auch beim Aufziehen schwerster entgleister Fahrzeuge im letzten Augenblick nicht wieder von den Radsätzen weggedrückt werden, wie es bei den älteren Aufgleisschuhen leider sehr oft der Fall ist.

Die Aufgleisverfahren mit Hilfe der Druckstempel und der Zahnstangenwinden bzw. Lechlerheber waren nicht nur langwierig und unfallgefährlich, sie erforderten auch einen umfangreichen Mannschafts- und großen körperlichen Kraftaufwand. Da bei Eisenbahnunfällen außerdem aber nicht nur die Beseitigung des entstandenen Schadens, sondern auch die damit verbundene Störung durch Sperren von Gleisen und Weichen eine wesentliche Rolle spielt, haben Eisenbahn-Ingenieure in Verbindung mit der Industrie besondere Geräte zum Aufgleisen entwickelt, welche vorgenannte Nachteile ausschalten und eine beschleunigte Räumung der Unfallstelle ermöglichen. Diese Geräte weisen dabei am Grundprinzip der Art des Aufgleisens keine neue Idee auf. Es wurden lediglich die handbedienten Zahnstangenheber durch hydraulische ersetzt. Als Druckmittel dient Wasser von 300 atü Druck. Dieser Flüssigkeitsdruck wird in einer sogenannten „Umsetzpumpe“ mit Hilfe der von der Druckluftbremseinrichtung einer Lok bezogenen Druckluft erzeugt. Zum Ausfahren der

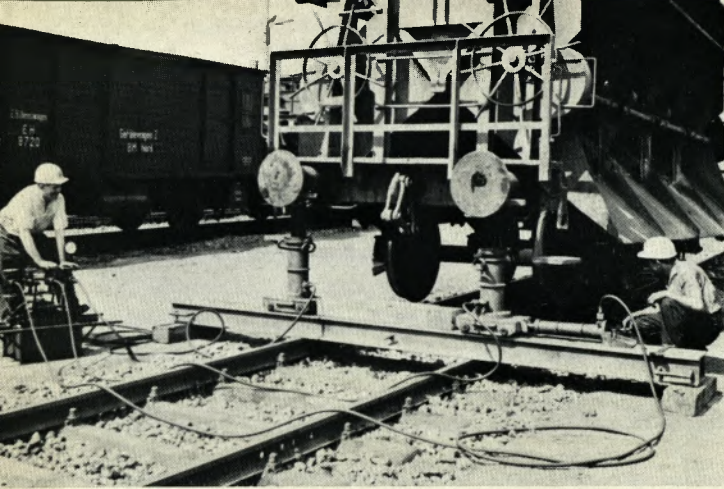


Abb. 5: Aufgleisen eines Schrägwandsebstentladewagens mit dem „Deutschlandgerät“. Die beiden hydraulischen Heber stehen auf Rollwagen. Die Rollwagen werden durch den auf der rechten Seite angesetzten hydraulischen Heber auf einer über die Schienen gelegten Brücke verfahren. Gesteuert werden die Geräte von der links im Bild zu sehenden Umsetzpumpe aus.

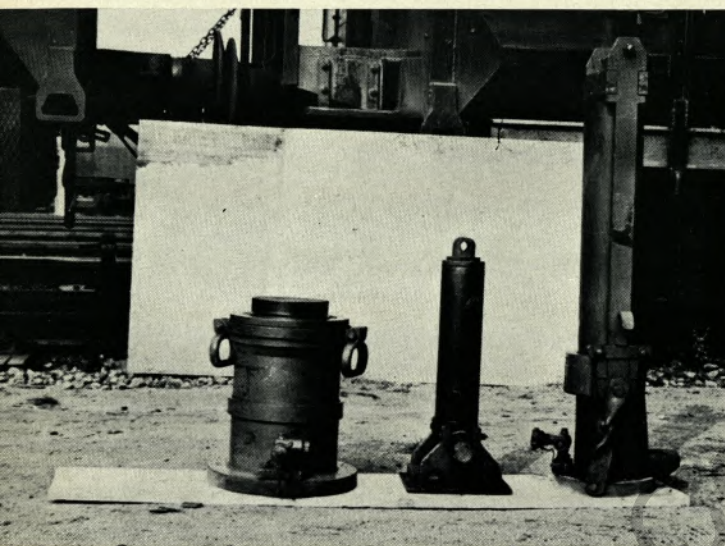


Abb. 6: Verschiedene hydraulische Heber des Deutschlandgerätes. Links ein Teleskopheber für 100/60 t Tragfähigkeit, Mitte ein 16-t-Kippheber, rechts ein 40-t-Pratzenheber mit übergeschobener Pratze.

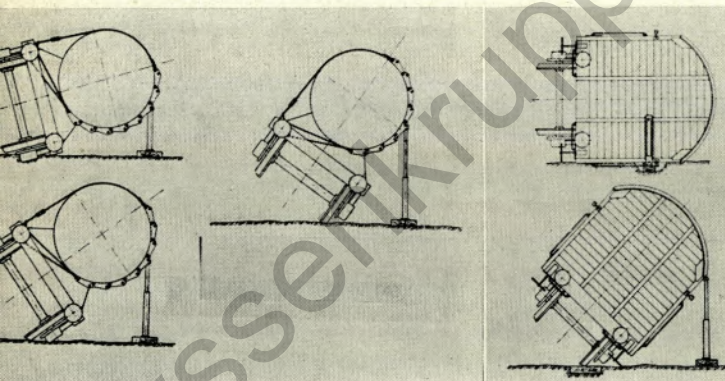


Abb. 7: Aufrichten eines Kesselwagens mit Hilfe von Nockenketten und Pratzenhebern ohne Pratze.

Heber von 10 bis 150 t Tragkraft (die größte Tragkraft bei handbedienten Lechlerhebern betrug 45 t).

Mit einer weiteren Ergänzung, dem sogenannten Pratzenheber, siehe Abb. 6, wurde 2 besonderen Fällen Rechnung getragen. Im Gegensatz zu der absichtlich sehr gedungenen Bauweise der Teleskopheber ist dieser sehr lang und erreicht dadurch einen großen Hub. Dies ist z. B. zum Aufrichten umgestürzter Fahrzeuge sehr wichtig. Haben diese nun auch keine Ansatzflächen für den Stempel des Hebers, wie z. B. Kesselwagen, so wird das Fahrzeug zu diesem Zweck mit Nockenketten umschlungen, siehe Abb. 7. Dieser Pratzenheber bietet aber noch einen weiteren Vorteil. Durch eine über den Heber geschobene Pratze — daher auch der Name — läßt sich der Heber bereits 85 mm über seiner Standfläche ansetzen. Der niedrigste Teleskopheber dagegen ist 300 mm hoch, so daß zum Ansetzen des Hebers zwischen seiner Standfläche und der Ansatzfläche am Fahrzeug mindestens 300 mm zur Verfügung stehen müssen, siehe Abb. 6 und 8.

Mit dem in Abb. 6 außerdem gezeigten Kippheber können entgleiste leere Fahrzeuge mit geringem Eigengewicht, die nicht weiter als etwa 30 cm vom Gleis entfernt liegen, angehoben und gleich ohne Benutzung einer sog. Gleisbrücke wieder auf das Gleis gekippt werden. Der Heber ist zu diesem Zweck im Fuß kippbar gelagert (s. Abb. 9).

Dieses gesamte Aufgleisgerät fand infolge seiner praktischen und vielseitigen Anwendungsmöglichkeiten schnell Eingang bei allen Eisenbahnen und ist in der ganzen Welt unter dem Namen „Deutschlandgerät“ zu einem feststehenden Begriff geworden. Diesen Namen erhielt es, weil der alleinige Hersteller die Maschinenfabrik Deutschland in Dortmund ist. So einfach wie die Erklärung des Namens ist auch der Grund dafür, warum das Gerät zu seiner Funktion auf Druckwasser und Druckluft aufgebaut ist. Wasser und Druckluft sind Grundstoffe, welche jede Dampflok ohne weiteres abgeben und damit bei der Aufgleisung zur Verfügung stellen kann.

Die Einführung dieses Deutschlandgerätes bereitete für EH zunächst Schwierigkeiten, da die meisten Lokomotiven keine Druckluftanlage besaßen. Erst durch die Installation eines eigenen, unabhängigen Druckluftaggregates im Gerätewagen — siehe Abb. 10 — konnte im Jahre 1956 die Beschaffung durchgeführt werden.

W. Schontke

Wird in der nächsten Ausgabe fortgesetzt!

Abb. 8: Aufrichten eines umgestürzten G-Wagens mit Hilfe eines Pratzenhebers. Zunächst mit übergeschobener Pratze, um tief anheben zu können, später ohne Pratze, um den Wagen zu kippen.

Abb. 9: Arbeitsweise des Spezialkipphebers für 16 t Tragkraft.

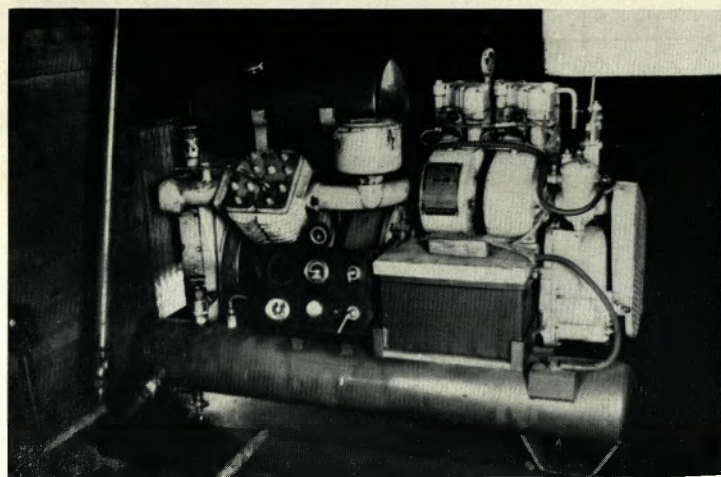
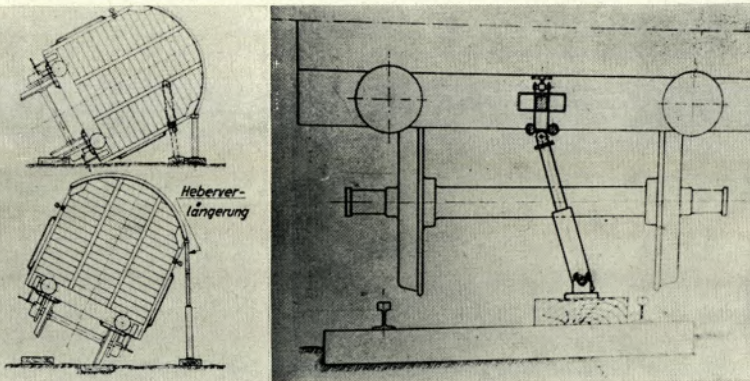
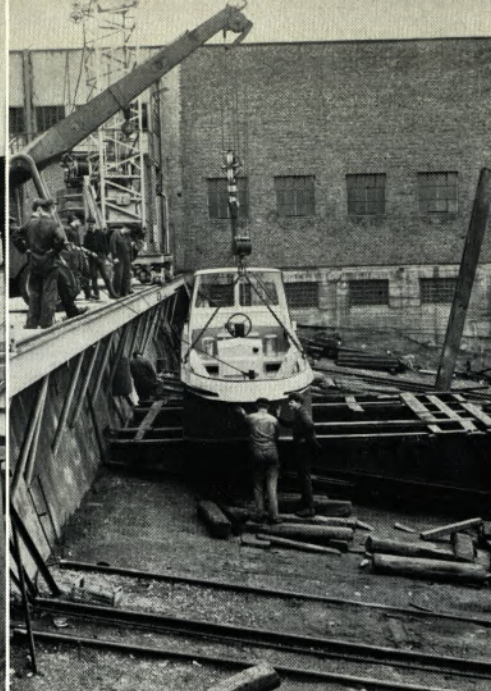


Abb. 10: Aggregat zur Erzeugung der erforderlichen Druckluft zur Betreibung des Deutschlandgerätes (Zweitakt-Vergasermotor mit direkt gekuppeltem Kompressor).



Auf der Niederrheinischen Schiffswerft wird die Motorfähre aus der Montagehalle zur Helling transportiert.

Das Boot wird auf dem Hellingwagen abgesetzt.

## Neue Motorfähre für den Hafen Schwelgern



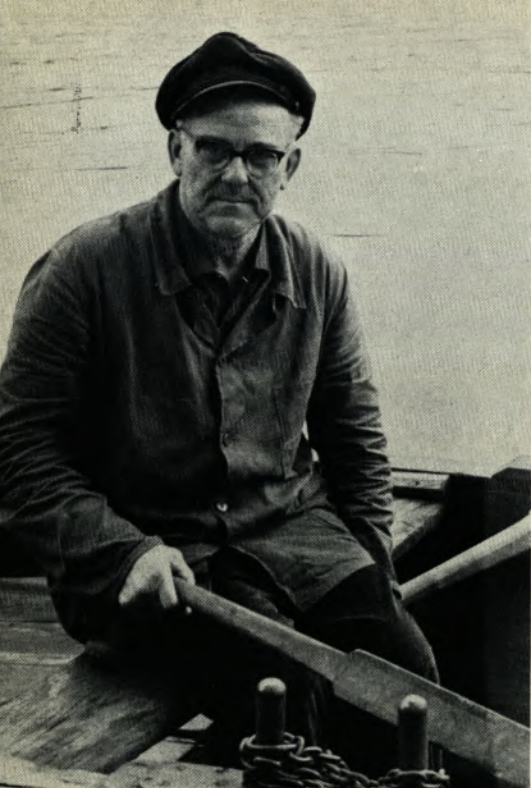
Am 1. September wurde im Hafen eine neue Motorfähre für den Personenverkehr in Betrieb genommen. Der alte Fährnachen mußte der Rationalisierung weichen. Der schnellere Einsatz der Handwerker bei Betriebsstörungen und Reparaturen, den diese Motorfähre ermöglicht, wurde durch die Erweiterung des Hafens und durch den Bau neuer Hebezeuge und Bandanlagen erforderlich. Die

Fähre, die den Namen „Schwelgern“ führt, wurde auf der Niederrheinischen Schiffswerft in Duisburg-Ruhrort gebaut. Die Bauzeit betrug ca. vier Monate. Das Boot ist 7 m lang und 2,2 m breit. Als Antriebsmotor ist ein Deutz-Dieselmotor von 25 PS Leistung eingebaut. Für die Beförderung sind 8 Personen zugelassen.

Nach erfolgreich bestandener Probefahrt durch die Ruhrorter Häfen schleppte der „Zaunkönig“ das neue Fährboot vom Werfthafen aus über den Rhein zum Hafen Schwelgern, wo es auf unserem Bild 3 schon seine Aufgabe, Handwerker zu ihren Arbeitsplätzen zu befördern, erfüllt.

## Einsendeschluß

unseres diesjährigen Fotowettbewerbs „Tiere im Bild“ ist der **31. Oktober 1965**. Sie haben also noch einige Tage Zeit, Ihr bestes Foto auszusuchen und an die Redaktion zu schicken. Wie schon im vergangenen Jahr, so sind auch bei diesem Wettbewerb wieder wertvolle Preise zu gewinnen. Falls Sie es übersehen haben sollten, die Bedingungen finden Sie auf der 1. blauen Unterhaltungsseite unserer Ausgabe Juli/August 1965!



## 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.

### Fährmann im Hafen Schwelgern

Wer holt uns über ans andere Ufer?  
Fährmann! Fährmann!  
Fährmann, hol über!

So romantisch der alte Fährmannsruf klingt, so wenig romantisch ist der Beruf des Fährmanns im Hafen Schwelgern.

Einer unserer Mitarbeiter, die den Fährmannsberuf im Hafen ausüben, ist Otto Wozilla. Seinen Lebensweg bis zum Hafen Schwelgern soll er uns selbst erzählen:

„Ich wurde 1903 in Fischhausen im Regierungsbezirk Königsberg geboren. Mein Vater war Fischer im Frischen Haff. Schon als kleiner Junge lernte ich den Beruf meines Vaters kennen. Ich fuhr oft mit ihm auf seinem Fischkutter zum Fischfang aufs Meer. Dem Wasser, den Schiffen und den Berufen, die damit verbunden sind, gehörte meine

hat ein Fährmann dort? Da über das Hafenbecken keine Brücken führen, muß er bei Wind und Wetter, Schnee und Eis unterwegs sein, um Arbeiter und Handwerker von Ufer zu Ufer zu bringen. Besonders schnell muß dieses bei Betriebsstörungen erfolgen, wobei die Handwerker vom Steiger der Mechanischen Werkstatt aus zu ihren Einsatzplätzen am Nord- und Ostufer zu rudern sind. Eine verantwortungsvolle Aufgabe! Wenn er mit seinem Nachen den Hafen überquert, muß der Fährmann auf den regen Schiffsverkehr achten, er muß die Schiffssignale kennen und gewissenhaft seine Aufgabe erfüllen. Diese Arbeit ist für den Hafen Schwelgern so wichtig, daß auf der Früh-, Mittag- und Nachtschicht je ein Fährmann seinen Dienst versieht.



Otto Wozilla mit seinem alten Nachen, der inzwischen durch ein modernes Motorboot ersetzt wurde.



Auf dem Wege zum Ostufer.



Anlegen am Fährsteiger.

heimliche Liebe. So war es selbstverständlich, daß ich meinem Vater bereits während meiner Schulzeit und auch danach beim Fischfang half. Als ich 1925 Hafenarbeiter im Königsberger Hafen wurde und dort später Vorarbeiter war, blieb mir leider nur noch wenig Zeit, mit meinem Vater hinauszu-fahren. Nach dem Kriege kam ich mit meiner Familie in den Westen. Im Januar 1957 fand ich im Hafen Schwelgern als Fährmann eine neue Arbeitsstelle. Der Hafen ist zwar nicht das große Meer, aber er ist ein „Stückchen“ Wasser, auf dem ich mit meinem Nachen fahren kann. Somit hat sich praktisch der Kreis geschlossen, der für mich auf dem Wasser begann.“

Diejenigen, die den Hafen Schwelgern nicht genau kennen, fragen nun, welche Aufgabe

Wenn wir einmal nachrechnen, wieviel Kilometer unser Fährmann Otto Wozilla während seiner Dienstjahre auf dem Wasser unseres Hafens mit seinem Nachen zurückgelegt hat, so kommen wir auf die stattliche Zahl von rd. 10 000 km. Diese Strecke entspricht fast einem Viertel des Erdumfanges.

Der alte Nachen verschwindet und mit ihm wieder ein Stückchen Romantik. Wie wir an anderer Stelle dieser Ausgabe berichten, wurde am 1. September eine neue Motorfähre in Betrieb genommen. Der Beruf des Fährmanns bleibt und mit ihm der alte Ruf:

Fährmann, hol über!

G. Hütgens

# Bambus - eine Sparkasse der Natur

Das ist die Größe an der Schöpfung unserer Welt, daß die Natur zwar eine große Verschwenderin ist, wenn die Zeit des Blühens und des Reifens gekommen ist, aber auch eine ebenso große Sparerin, wenn es gilt, das Wachstum zu gestalten. Denn die Energie, die diese große Verschwendung hervorbringt, entwickelt sich teils langsam, teils schnell, aber immer ist sie von vielen Faktoren abhängig, von denen einer in den anderen greift. Ein besonderes Beispiel dafür ist der Bambus, jenes baumartige Riesengras, das in den tropischen Gebieten in einer unvorstellbaren Fülle heranwächst. Wir kennen sie alle, die schönen, gerade gewachsenen, gelben, glatten, mit Knoten unterbrochenen Stöcke, die auch bei uns zu vielfältigen Zwecken verwendet werden, sei es im Gartenbau, sei es für Zwecke des Kunstgewerbes oder für die Innendekoration. Schon beim Wachstum des Bambus zeigt es sich, daß er eine der eigenartigsten Pflanzen ist, auf die das Wort Sparsinn im vollen Sinne angewendet werden kann. Aus einem weitausgedehnten Wurzelsystem sproßt dieses Riesengras zum Licht empor. Wenn die Sprossen, gleich Spargel, aus dem Boden quellen, gab ihnen die Natur, ebenso wie der Kokosnuß, einen ungewöhnlichen Reichtum an Wasser mit auf den Weg, der den Bambus befähigt, selbst im trockenen Erdreich oder bei der heißesten Witterung sein Wachstum vorzubereiten und es zu vollenden. Mit Hilfe der Mutter allen Wachstums, dem Wasser, kann der Bambus in unvorstellbarer Schnelligkeit oft innerhalb eines Monats eine Höhe bis zu vier Meter erreichen. Man darf aber nun nicht denken, daß er dann sehr bald seine Kraft sofort in Blüten und Früchte verschwendet. Vielmehr arbeitet er erst jetzt, trotz der äußeren Vollendung des Stammes, ständig durch Jahre hindurch daran, den Stamm durch Zufuhr von Kieselsäure hart zu machen wie Stein und den Augenblick des günstigen Blühens abzuwarten, das dann meistens erst nach Jahrzehnten einsetzt, und zwar mit solcher Kraft, daß der Bambus an einem derartigen Geschehen dahinstirbt, um dann aber erneut aus dem Wurzelsystem mit ebensolcher Schnelligkeit wieder emporzuwachsen. Keine andere Pflanze gibt es in tropischen Breiten, die härteres Holz besitzt, besser das Wasser aufspeichern kann und Wasser anzieht als der Bambus. Zeigt sich im Wachstum des Bambus selbst ein Sinnbild der Sparsamkeit, zeigt er sich noch mehr bei Verwertung der

aufgespeicherten Energie in der vollendeten Pflanze. Keine andere Pflanze ist nämlich seit Urzeiten der Menschen an der Entwicklung der Kultur so verschwenderisch beteiligt gewesen wie der Bambus. Er war und ist schlechthin für die Menschheit ein Mädchen für alles. Es gibt keine Pflanzen und kein Holz, weder in den Tropen noch in der gemäßigten Zone, das sich einer so großen und vielseitigen Verwendung erfreut wie der Bambus. Sowohl die zarten Sprossen als auch die Fruchtkörner dienen als Nahrung, und aus der Kieselsäure werden wirkungsvolle Heilmittel gewonnen. Ohne Übertreibung kann man sagen, daß der Bambus in vielen tropischen Ländern den Menschen begleitet von der Wiege bis zur Bahre. Mit großem Geschick hat es beispielsweise der Chinese verstanden, aus dem harten kieselsäurehaltigen Bambusholz tausenderlei Gebrauchsdinge herzustellen. Schon dem Urmenschen in Asien diente der Bambus zum Hausbau, zur Einrichtung des Hauses; er verfertigte aus Bambus seine Werkzeuge, flocht aus ihm Kleider und Körbe, stellte aus ihm Fässer, Eimer, Brücken, Flöße, Boote, Wasserleitungen und vieles andere her. Der Bambus ist ferner der Ursprung des Feuermachens durch Reibung, der Ursprung der Rakete und

der Musikinstrumente. Die Chinesen, die auch das Pulver erfunden haben sollen, füllen heute noch Bambusrohre mit Schwarzpulver für Feuerwerkzwecke. Bambusrohre ließen sich leicht zu Flöten, Schlagtrommeln und Saiteninstrumenten gestalten und wurden so auch der Ursprung der Entwicklung unserer Musikinstrumente. Aus dem chinesischen Schenginstrument, das aus einer Anzahl abgestimmter Bambusflöten besteht, entstand unsere Orgel.

Keinen Berufs- und Handwerkszweig gibt es in Asien, in dem nicht auch der Bambus zu seinem Verwendungszweck käme. Der Seiler, der Schmied, der Schlosser, der Drechsler, der Tuchmacher, der Schirmmacher und Korbflechter haben ihren Anteil an dem, was die Natur in weiser Fürsorge im Bambus zusammengespargt hat. Auch ist der Bambus ein Kulturträger erster Ordnung; denn schon in der mythischen Zeit schrieben die Chinesen auf Bambustafelchen, auf denen die Schrift von oben nach unten geschrieben wird, so wie es heute noch geschieht. Da Bambus neben einem hohen Hundertsatz an Kieselsäure auch einen großen Bestandteil an Zellulose besitzt, diente er schon im Mittelalter in China und Japan zur Papierbereitung, die sich inzwischen auch industriell entwickelt hat, so daß Indien und Pakistan heute zur maschinellen Papiererzeugung neben allen möglichen Grasarten vorwiegend Bambus benutzen.

## Wenn die Clivie blühen soll

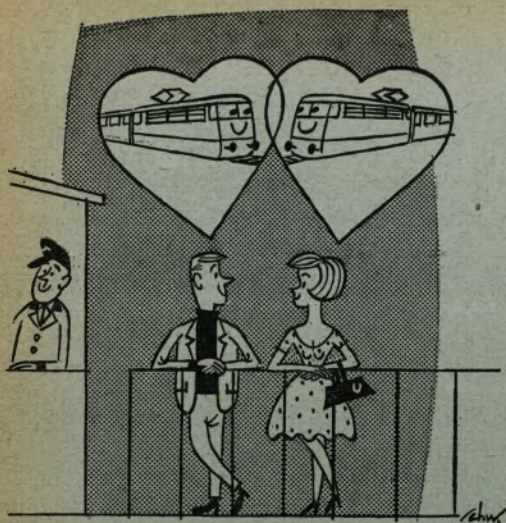
Weil in jedem Frühjahr viele Clivienfreunde berichten, daß ihre Pflanzen „trotz guter Pflege“ nicht blühen wollen oder daß die Blütenschäfte in den Riemenblättern steckenbleiben, wollen wir diesmal rechtzeitig mit einigen Pflegehinweisen kommen. Im Frühjahr ist dann nämlich nicht mehr viel zu retten.

Schuld an dem Nichtblühen ist zumeist die fehlende Ruhezeit. Und die Umstellung auf diese nötige Ruhezeit sollte eigentlich jetzt schon begonnen haben. Die Clivien werden nicht mehr gedüngt und auch schon etwas sparsamer gegossen. In der vollen Genuß der Ruhezeit müssen die Pflanzen dann in den Monaten Oktober und November kommen. Es wird ein nicht zu warmer Platz für sie gesucht, mit Temperaturen um 12 Grad Celsius, allenfalls bis 15 Grad. Erst wenn sich der neue Blüten-

trieb zu regen beginnt, wird die Clivie allmählich wieder auf normale Kost gesetzt, wobei man dann auch ein wenig mit sparsamen Gaben eines Blütendüngers nachhelfen darf. Auch ein bißchen wärmer hätte es die Clivie nun gern wieder. Liegen nämlich die Temperaturen während der Zeit des Blütenwachstums unter 18° C, so gibt es nur kurze Blütenschäfte. So, nun müßte es eigentlich im nächsten Frühjahr mit der Clivienblüte klappen!

## Ruhezeit





## Ute kennt alle Lokomotiven

den Bahnhof war Jürgen an die Ausgangssperre gekommen und beobachtete interessiert, daß gerade ein Fernzug einlief. Die aussteigenden Reisenden strebten rasch dem Ausgang zu, wo viele von Angehörigen oder Freunden abgeholt und manche dabei stürmisch begrüßt wurden.

Da fiel Jürgens Blick auf ein junges Mädchen. Es hielt sich etwas abseits und blickte den Ankommenden entgegen. Als sich die Reisenden nach einiger Zeit verlaufen hatten, stand es immer noch dort.

War der, der dort erwartet wurde, etwa nicht gekommen? Jürgen beobachtete die Fremde unverwandt. Da sah auch sie ihn an. Sekundenlang kreuzten sich die Blicke. Aber Jürgen senkte nur die Augen auf seine Armbanduhr. Da ging das Mädchen auch schon langsam dem Ausgang entgegen.

Die ganze Woche dachte Jürgen an das hübsche Mädchen. Am nächsten Freitag standen beide wieder zur selben Zeit unter den Wartenden am gleichen Zug. Als die Fremde Jürgen entdeckte, schien sie sich zu freuen; aber sie sah den ankommenden Reisenden um so eifriger entgegen. Jürgen stellte sich unauffällig in ihre Nähe. Als sich die Reisenden wieder zerstreut hatten, faßte er sich ein Herz und sprach sie an.

„Tut mir leid für Sie, Ihr Besuch ist ja schon wieder nicht angekommen“, sagte er.

Sie lächelte und antwortete: „Stimmt,

und Sie, warten Sie nicht auch auf jemanden?“

„Doch schon“, meinte Jürgen zweideutig, „aber nicht vom Zug.“

Dann bummelten sie zusammen durch den großen Bahnhof. Jürgen, der dort gerade vor ein paar Tagen mit seiner Schulklasse das neue Drucktastenstellwerk besichtigt hatte, erklärte seiner Begleiterin genau und fachmännisch die Betriebsanlagen. Ute, so hieß sie, bemerkte wohl seine Kenntnisse; dennoch war es mehr an Jürgen zu staunen, weil auch sie vieles über sein Spezialgebiet, das Eisenbahnwesen, wußte. Sie kannte sogar die Typen aller Lokomotiven und die Arbeitsweise von Stellwerken und Signalen. Als sie eine Weile eifrig geplaudert hatten, wobei es von Fachausdrücken nur so wimmelte, fiel ihnen das selber auf, und sie mußten herzlich lachen.

Ute gab nun zu, daß ihr Vater an diesem Bahnhof als Fahrdienstleiter arbeitete; nur deshalb sei sie mit der Eisenbahn so vertraut. Und Jürgen kündigte an, es sei sein Ziel, einmal der Vorstand eines großen Bahnhofes zu werden. Das war sogar die reine Wahrheit, nicht nur Schmeichelei.

Als sie später noch bei einem Eis zusammensaßen, fragte Jürgen, auf wen sie denn eigentlich zweimal vergebens gewartet hätte.

„Das erste Mal“, antwortete sie, „habe ich mich nur so an die Sperre gestellt. Ich dachte mir, wie schön es sein müsse, jemanden zu erwarten.“ „Und heute?“ wollte Jürgen wissen.

Schnippisch gab Ute zurück: „Heute habe ich wirklich auf jemanden gewartet. Auf wen, verrate ich nicht.“ H.A.

Jürgen konnte den Freitag kaum erwarten. Die ganze Woche hatte er an sie gedacht. Ob sie heute wieder an der gleichen Stelle stehen würde: An der Sperre im Hauptbahnhof? Dann wäre es schon das zweite Mal!

Dabei hätte Jürgen dort eigentlich nichts zu suchen; denn er erwartete niemanden. Doch die Eisenbahn war schon lange sein Hobby. Obwohl er erst im nächsten Frühjahr mit Achtzehn die Schule verlassen würde, hatte er im Eisenbahn-Modellclub wegen seiner Fachkenntnisse bereits einiges zu sagen. Und über seinem Bett hing statt eines Bildes eine Signallampe aus blankgeputztem Messing.

Jürgen bummelte oft und gerne durch den Bahnhof. Er kannte ihn wie seine Westentasche und wußte überall Bescheid. Immer wieder war er fasziniert von dem lebhaften Betrieb.

So war es auch neulich gewesen, an einem regnerischen Freitag, als sich die Flanierenden gern eine Zeitlang unter dem riesigen Dach der Bahnhofshalle aufhielten. Bei seinem Rundgang durch

## Abend am Niederrhein

Seht, wie der Lichtstrahl goldumsäumt  
dort in die trüben Fluten sinkt;  
seht, wie die Welle plätschernd schäumt  
und an das flache Ufer dringt.  
Wie Möwen dort in kühnem Flug  
schnell nach der letzten Beute spähn.  
Schon weht's wie kühler Atemzug,  
die Sonne wird bald untergehn.

Im Zwielflicht liegt der leere Strand,  
bald zeigen sich die ersten Sterne;  
nur wie durch eine dünne Wand  
dringt noch ein Ton aus weiter Ferne.  
Dort liegt der Hafen im nächtlichen Dunst,  
dort herrscht noch eifriges Treiben und Streben,  
wo Riesenkräne — o menschliche Kunst —  
die Lasten leicht in die Schiffe heben.

So geht's unermüdlich bei Tag und bei Nacht,  
das Eisen der Hütte, die Kohle vom Schacht;  
es hängt an Ketten, es fließt auf Bändern,  
zum Weitertransport zu fernen Ländern.  
Und alles ist überloht von der feurigen Glut  
der Hochöfen, wo weißglühende, erzene Flut  
in feste Formen wird gebannt;  
wie Leuchtfeuer liegt's über Stadt und Land.

Noch während der Werkmann in fleißigem Tun  
die unbändige Flut des Eisens bewacht,  
denkt man im Städtchen ans nächtliche Ruhn;  
allmählich wird still und stiller die Nacht.

Willi Fethke

### BÜCHERECKE

**Erhard Born: 2 C 1. Entstehung und Geschichte der Pazifik-Lokomotiven.** Franck'sche Verlagshandlung, Stuttgart. Mit 41 Abbildungen im Text und 82 Schwarzweißfotos auf 28 Kunstdrucktafeln.

Der Dampflokomotive in ihrer elegantesten Form, nämlich der 2 C 1 oder Pazifik-Lokomotive, wurde mit diesem Buch ein Denkmal gesetzt. Die 2 C 1 — das ist die Lokomotive mit zwei vorderen, in einem Drehgestell zusammengefaßten Laufachsen (2'), mit drei angetriebenen Achsen in der Mitte (C) und einer nachlaufenden, im Bogen einstellbaren Laufachse (1') ist die Bauart, die bei allen großen Eisenbahnverwaltungen ein halbes Jahrhundert lang den Schnellzugdienst beherrscht hat.

Die Pazifik-Lokomotiven in Deutschland, in Frankreich, in Nordamerika und in anderen Ländern, Sonderformen, Tenderlokomotiven und auch die elektrischen 2 C 1 — Dr.-Ing. Born, früher selbst Lokomotivkonstrukteur, schildert ihre Entwicklung, ihre Geschichte und ihr Schicksal.

Wichtig für alle, die es angeht:

# Die neuen Anschriften an den Güterwagen der DB

## A) Die neuen Gattungsbezeichnungen

Die seit dem Jahre 1952 laufenden Arbeiten zur Einführung eines neuen internationalen Kennzeichnungssystems für Güterwagen wurden im Jahre 1964 abgeschlossen. Seit dem 1. 10. 1964 werden die Wagen der DB und anderer Bahnen umbezeichnet. Dabei erhalten die Wagen sowohl neue Gattungsbezeichnungen in Form von Groß- und Kleinbuchstaben als auch neue Wagennummern.

(bitte ausschneiden und aufbewahren!)

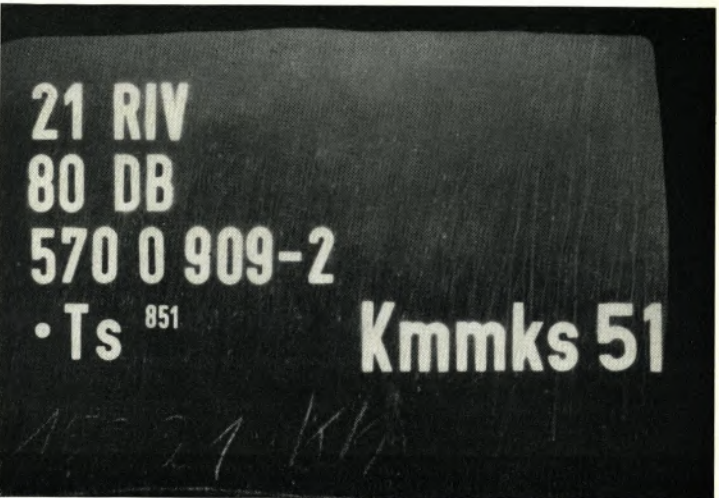
| Bisherige Gattungszeichen    | Neue Buchstabenkennzeichnung | Gattungsschlüssel |
|------------------------------|------------------------------|-------------------|
| G                            | Gklm                         | 1116—1146         |
| Gm                           | Gklm                         | 1030—1039         |
| Gms                          | Gls                          | 1330—1344         |
| Gmms                         | Glms                         | 1350—1357         |
| Gmhs                         | Gs                           | 1200—1297         |
| Gmmhs                        | Grs                          | 1310—1329         |
| davon von der DB belegt für: |                              |                   |
| Gmmehs                       | Grs-v                        | 1312—1319         |
| Gl                           | Gbkl                         | 1185—1186         |
| Gls                          | Gbls                         | 1563—1566         |
| Glmms                        | Gbs                          | 1500—1519         |
| Glmhs                        | Gbrs                         | 1545—1559         |
| Glmms                        | Gbrs                         | 1545—1559         |
| davon von der DB belegt für: |                              |                   |
| Glmehs                       | Gbrs-v                       | 1556—1559         |
| Glmehs                       | Gbrs-v                       | 1556—1559         |
| Glmehss                      | Gbrss-v                      | 1745              |
| Glt                          | Hbck                         | 2083—2084         |
| Gltms                        | Hbes                         | 2123—2132         |
| Gltmms                       | Hbers-v                      | 2135              |
| Gltmmehs                     | Hacrs                        | 2727              |
| GGths                        | Hfk                          | 2090              |
| Gb                           | Hfrs                         | 2140              |
| Gbmhs                        | Hbes                         | 2113              |
| Vlms                         | Hbers                        | 2114              |
| Vlmmhs                       | Ibdlprs                      | 8025              |
| Tnfhs                        | Ibdlps                       | 8024              |
| Tnfmhs                       | Iblps                        | 8053              |
| Tnfs                         | Ichqrs                       | 8062              |
| Tnos                         | Ichrs-v                      | 8065              |
| Tnoms                        | Ichrs                        | 8064              |
| Tehs                         | Tk-u                         | 5680              |
| Tmehs                        | Tak-u                        | 5880              |
| Tmmehs                       | Taes                         | 5853—5854         |
| Ths                          | Tad                          | 5830—5831         |
| K                            | Tadg-u                       | 5840              |
| KK                           | Ts                           | 5700—5706         |
| KKks                         | Tcs                          | 5725              |
| KKt                          | Tis                          | 5770—5776         |
| KKt (f. Getreide)            | Tbis                         | 5715—5719         |
| Kmmks                        | Td                           | 5630—5634         |
| Kmmfks                       | Tds                          | 5730—5734         |
| Kmmgks                       | Tdg                          | 5640              |
| Klmmgks                      | Tdgs                         | 5740—5741         |
| Ktmm                         | Ucs                          | 9105—9108         |
| Ktmmv                        | Uac                          | 9205              |
| Ktmmvs                       | Uacs                         | 9305              |
| Kds                          | E                            | 5000—5099         |
| KKd                          | E-u                          | 5099              |
| KKds                         | Ed                           | 5400—5424         |
| Om                           | F-z                          | 6000—6004         |
| Omm                          | F-zz                         | 6014              |
| Ommv                         | Eo-u                         | 5140              |
| Otm                          | Fad                          | 6760—6785         |
| Otmm                         |                              |                   |
| Otmmi                        |                              |                   |
| Okmm                         |                              |                   |
| Ommu                         |                              |                   |
| OQt                          |                              |                   |
| OQtz                         |                              |                   |

Die Gattungsbezeichnungen sind international neu geordnet worden, und zwar wurden Personenwagen die Buchstaben A—D und Güterwagen E—U zugeordnet. Die Buchstaben P (Privatgüterwagen), I, M, N und Q wurden aus verschiedenen Gründen ausgelassen. Eine Gegenüberstellung der alten und neuen Bezeichnungen ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

| Bisherige Gattungszeichen | Neue Buchstabenkennzeichnung | Gattungsschlüssel |
|---------------------------|------------------------------|-------------------|
| Offs (dreiachsrig)        | Laes                         | 4130—4139         |
| Offs (vierachsrig)        | Laees                        | 4332—4333         |
| Offehss                   | Laeqrss                      | 4129              |
| X-Wagen (unter 9 m lang)  | Kklmm                        | 3260—3269         |
| X-Wagen (9—12 m lang)     | Kklmmo                       | 3270—3272         |
|                           | Klmm                         | 3160—3167         |
|                           | Kklm                         | 3230—3234         |
|                           | Kklmo                        | 3235              |
|                           | Klm                          | 3130—3142         |
| Rmo                       | Klm                          | 3130—3142         |
| Rmmo                      | Klms                         | 3430—3436         |
| Xltmm                     | Kls                          | 3360—3389         |
| Rmso                      | Kbs                          | 3330—3347         |
| Rlmmso                    | Kp                           | 3055—3057         |
| Rlmmms                    | Lck                          | 4057—4059         |
| Sm                        | Rkmp                         | 3846              |
| H                         | R                            | 3800—3803         |
| SS                        | Rs                           | 3900—3913         |
| SSlma                     | Rlmp                         | 3890—3891         |
| SSlmas                    | Rmmp                         | 3870—3872         |
| SSkm                      | Sa                           | 4800—4804         |
| SSy (o. Rungen)           | Sas                          | 4850—4854         |
| SSyl                      | Lbs                          | 4110—4117         |
| SSkm (m. Rungen)          | Laabs                        | 4319              |
| SSym                      |                              |                   |
| SSylms                    |                              |                   |
| BTs                       |                              |                   |
| BTms                      |                              |                   |
| BTmms (zwei-achsrig)      |                              |                   |
| BTmms (vier-achsrig)      |                              |                   |

Die Wagennummern sind nunmehr siebenstellig und haben für eine spätere international angewandte Datenverarbeitung außerdem noch eine Schlüsselzahl für die Wagengattung. Das Anschriftenbild an den Wagen sieht wie folgt aus:

a) Wagen mit ausreichend hohen Bordwänden (Bild 1)



Austauschverfahren —————> 21 RIV  
(im internationalen Verkehr)  
Eigenschaftsmerkmal —————> 80 DB  
Wagennummer —————> 5 700 909-2 Kontrollziffer  
(erste 4 Stellen = Gattungsschlüssel)  
Gattungszeichen —————> Ts 851 Bauart  
(nach bisheriger Gattungsbezeichnung ist dies ein Kmmks-Wagen)

|    |    |      |    |    |
|----|----|------|----|----|
|    | A  | B1   | B2 | C  |
|    | 39 | 41,5 | 51 | 59 |
| S  | 39 | 41,5 | 51 |    |
| SS | 31 |      |    |    |

b) Wagen ohne oder mit niedrigen Bordwänden (Bild 2)



20 80 387 2 159-2  
(kein Austausch- DB Rmmp 660  
verfahren)  
(nach bisheriger Gattungsbezeichnung ist dies ein SSKm-Wagen)

Die Umzeichnung der Wagen für alle Mitgliedsbahnen der UIC (Union Internationale des Chemin de Fer) in Mittel- und Westeuropa und der OSShD (Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen) im östlichen Europa sowie China und Korea, soll bis zum 1. 10. 1968 abgeschlossen sein.

B) Der neue Lastgrenzenraster

Neben dieser Umzeichnung wurde auch ein neuer Lastgrenzenraster eingeführt. Die bisherigen Streckenklassen A, B, C wurden in A, B1, B2, C2, C3, C4 geändert. Dabei wurden die Lastgrenzen entsprechend neu aufgeteilt. Die Achs- und Meterlast der Streckenklassen sind nun wie folgt festgelegt:

| Streckenklasse | Achslast*) | Meterlast**) |
|----------------|------------|--------------|
| A              | 16 t       | 4,8 t/m      |
| B1             | 18 t       | 5,0 t/m      |
| B2             | 18 t       | 6,4 t/m      |
| C2             | 20 t       | 6,4 t/m      |
| C3             | 20 t       | 7,2 t/m      |
| C4             | 20 t       | 8,0 t/m      |

\*) Achslast ist die Summe von Eigengewicht des Wagens und Gewicht der Ladung, geteilt durch die Zahl der Achsen.  
\*\*) Meterlast ist die Summe von Eigengewicht des Wagens und Gewicht der Ladung, geteilt durch die Länge des Wagens in Meter über die nicht eingedrückten Puffer gemessen (LüP).

Der überwiegende Teil der europäischen Verwaltungen hat mindestens die Streckenklasse B2; lediglich die Tschechoslowakei, Jugoslawien, Ungarn und Norwegen haben B1, ebenso die Niederlande und Schweden für Wagen mit mehr als 2 Achsen.  
Folgende Anschriften für Lastgrenzenraster können z. B. bis zum 1. 1. 1967 an den Güterwagen erscheinen:

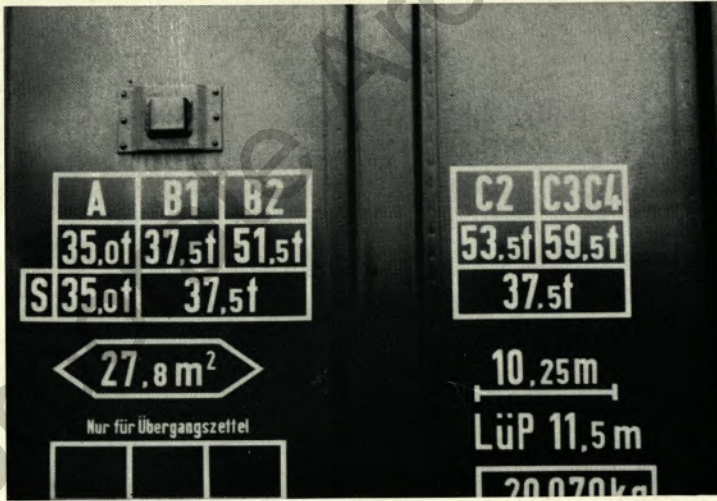
|    |      |      |      |
|----|------|------|------|
|    | A    | B    | C    |
|    | 20,5 | 24,5 | 28,5 |
| S  | 20,5 | 24,5 |      |
| SS | 15,5 |      |      |

|    |      |      |   |
|----|------|------|---|
|    | A    | B    | C |
|    | 20,5 | 24,5 |   |
| S  | 20,5 | 24,5 |   |
| SS | 15,5 |      |   |

|    |      |   |   |
|----|------|---|---|
|    | A    | B | C |
|    | 20,5 |   |   |
| S  | 20,5 |   |   |
| SS | 15,5 |   |   |

|    |      |    |    |    |    |    |
|----|------|----|----|----|----|----|
|    | A    | B1 | B2 | C2 | C3 | C4 |
|    | 31,5 | 34 |    | 49 | 58 | 59 |
| S  | 31,5 | 34 | 49 |    |    |    |
| SS | 31,5 |    |    |    |    |    |

|    |      |    |    |      |    |    |
|----|------|----|----|------|----|----|
|    | A    | B1 | B2 | C2   | C3 | C4 |
|    | 36,5 | 39 | 51 | 55,5 | 59 |    |
| S  | 36,5 | 39 | 51 |      |    |    |
| SS |      |    |    | 31   |    |    |



Die Lastgrenzen in der Zeile unter den Streckenklassen A1—C4 sind für Wagen, die nicht in schnellfahrenden Zügen laufen können (bis 70 km/h). Können Wagen ihrer Bauart nach in Zügen bis zu 100 km/h eingestellt werden, so erhält der Lastgrenzenraster eine weitere Zeile, die mit „S“ bezeichnet wird. Ist ein Wagen bis 120 km/h lauffähig, dann wird dem Lastgrenzenraster eine Zeile mit der Bezeichnung „SS“ hinzugefügt.  
Die Lastgrenzenraster in den nebenstehenden drei Beispielen werden bis zum 1. 1. 1967 aufgehoben und durch solche der obigen Beispiele und Bilder ersetzt. Die Lastgrenzen unter B sind auf den Streckenklassen B1 und B2 und die unter C auf den Streckenklassen C2, C3 und C4 zugelassen.  
Sollten in Zukunft im Zusammenhang mit der Bestellung, Angabe oder Bereitstellung von Wagen bei der Wagenbezeichnung oder Lastgrenzenangabe Unklarheiten bestehen, so erteilt die ZBÜ (DB-Wagenverteilung) gern die erforderlichen Auskünfte.  
C. Herrendorf

# Unsere Jubilare

## Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blickt zurück:

**Theodor Reinhard**  
kfm. Angestellter,  
Betriebsmaschinendienst  
eingetreten: 20. 11. 1925



## 25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Stellwerksanwärter Heinrich van de Sand, EB-Nord (6. 11.),  
Betr.-Assistent Karl Mäger, EB-Nord (17. 11.), Hilfshand-  
werker Johann Jaring, Betr.-Masch.-D.-Süd (24. 11.), Wei-  
chensteller Walter Strangfeld, Eisenbahn-Nord (27. 11.),  
Weichensteller Artur Podobinski, Eisenbahn-Nord (6. 12.),  
Rangieraufseher Walter Ahrweiler, Eisenbahn-Nord (6. 12.),  
Lokführer Franz Schröder, Betr.-Masch.-D.-Süd (9. 12.).

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

## AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

### Den Ehebund schlossen:

Werner Schnitker, Hafen Schwelgern  
mit Renate Mischke  
am 21. 5. 1965

Hüseyin Albayrak, Eisenbahn-Nord  
mit Gülüm May  
am 10. 6. 1965

Kurt Pfannschmidt, Eisenbahn-Nord  
mit Brigitte Mellinghoff  
am 11. 6. 1965

Paul Hirsemann, Eisenbahn-Nord  
mit Hannelore Grzywaczyk  
am 18. 6. 1965

Kurt Grunert, Betr.-Masch.-D.-Nord  
mit Renate Struwe, geb. Greunke  
am 22. 6. 1965

Josef Schube, EBW  
mit Juliana Sklarek, geb. Weeren  
am 24. 6. 1965

Antonio Fracci, Eisenbahn-Süd  
mit Sabine Wolf  
am 25. 6. 1965

Hugo Hommel, Eisenbahn-Nord  
mit Erika Gischka  
am 25. 6. 1965

Hans-Jürgen Kirsten, Verkehrsabteilung  
mit Adelheid Schwiontek  
am 1. 7. 1965

Kurt Schöneweiss, EBW  
mit Helga Schaaf  
am 2. 7. 1965

Salahaddin Köse, EB-Nord  
mit Rabia Canaslan  
am 2. 7. 1965

Corrado Naccarato, Eisenbahn-Nord  
mit Spadafera Chiara  
am 3. 7. 1965

Enzo Prestia, Eisenbahn-Nord  
mit Kizzi Concettina  
am 5. 7. 1965

Bruno Florkowski, EBW  
mit Anna Ludwig, geb. Schmidt  
am 8. 7. 1965

Kurt Wirkus, Eisenbahn-Nord  
mit Hannelore Baszton  
am 9. 7. 1965

Horst Kapp, Betr.-Masch.-D.-Nord  
mit Mathilde Neuland  
am 16. 7. 1965

### Nachwuchs kam an:

Suat, 8. 5. 1965  
Murat Arik, Eisenbahn-Nord

Ümmü, 15. 5. 1965  
Himmet Desdemir,  
Baubt.-Oberbau-Süd

Zeki } 1. 6. 1965  
Zekiye }  
Mustafa Yalcin, Eisenbahn-Nord

Hüseyin, 1. 6. 1965  
Ziya Ünal, Eisenbahn-Nord

Ergün, 16. 6. 1965  
Nurettin Satir, Eisenbahn-Nord

Elke, 23. 6. 1965  
Herbert Heininger,  
Betr.-Masch.-D.-Nord

Andreas, 24. 6. 1965  
Alfred Schell, Eisenbahn-Nord

Bettina, 28. 6. 1965  
Karl Körsgen, Materialwirtschaft

Harald, 28. 6. 1965  
Paul Kupke, Eisenbahn-Nord

Karl, 30. 6. 1965  
Gerd Mahnkopf, Eisenbahn-Süd

Michael, 3. 7. 1965  
Walter Seyfarth,  
Betr.-Masch.-Dienst-Nord

Susanne, 6. 7. 1965  
Hans-Dieter Güsgen, Eisenbahn-Nord

Christine, 17. 7. 1965  
Friedrich Fuhrmann,  
Betr.-Masch.-D.-Süd

Elke, 24. 7. 1965  
Ferdinand Deleker,  
Betr.-Masch.-D.-Nord

Guido, 30. 7. 1965  
Erich Lange, Fahrleitungsmeisterei

Andreas, 30. 7. 1965  
Joseph Wigge, EBW

Claus-Jürgen, 2. 8. 1965  
Paul Ruhnke, Hafen Schwelgern

Georg, 2. 8. 1965  
Heinrich Wilde, Eisenbahn-Nord

Claudia, 3. 8. 1965  
Eberhard Kirchhof, Eisenbahn-Nord

Andreas, 8. 8. 1965  
Wilhelm Schöbel,  
Betr.-Masch.-D.-Nord

Heike, 9. 8. 1965  
Horst Kantzer, Betr.-Masch.-D.-Nord

Pierre, 12. 8. 1965  
Ewald Johannning, Eisenbahn-Nord

Claudia, 13. 8. 1965  
Helmut Docter, Eisenbahn-Nord

### Geburtstage:

Wilhelm Teuwsen, früher Stellwerks-  
wärter  
geb. 9. 12. 1885 (80 Jahre)

wohnhaft: Walsum, Am Driesenbusch 2

Johann Schmitz, früher Lokführer  
geb. 27. 12. 1885 (80 Jahre)

wohnhaft: Walsum, Reeser Landstr. 14  
Hotel „Zur Aue“

### Todesfälle:

Karl Linck, Hafenarbeiter  
Hafen Schwelgern  
geb.: 6. 6. 1917  
gest.: 28. 6. 1965

Walter Waclawek, Wagenmeister  
Betr.-Masch.-D.-Süd  
geb.: 5. 1. 1913  
gest.: 12. 7. 1965

Günter Gabbert, Rangierer  
Eisenbahn-Nord  
geb.: 21. 4. 1947  
gest.: 29. 7. 1965

Josef Heisterkamp, Pensionär  
früher Magazinarbeiter  
geb.: 4. 3. 1894  
gest.: 11. 7. 1965

Johann Sczech, Pensionär  
früher Schlosser  
geb.: 22. 6. 1895  
gest.: 13. 7. 1965

Johann Bamberger, Pensionär  
früher Schlosser  
geb.: 3. 5. 1888  
gest.: 21. 7. 1965

Tillmann Tersteegen, Pensionär  
früher Anstreicher  
geb.: 14. 8. 1887  
gest.: 30. 7. 1965

Bernhard Döppers, Zugabfertiger  
Verkehrsabteilung  
geb.: 5. 3. 1902  
gest.: 6. 8. 1965

## EH-MITTEILUNGEN



### Ausflug des Lokführervereins

Am Sonntag, dem 11. Juli 1965, fand der diesjährige Jahresausflug der Vereinskameraden und deren Ehefrauen statt. Nach einer schönen Autobusfahrt durch das Bergische Land traf man gegen Mittag am Endziel, dem Hotel „Zur frischen Luft“ in Lindlar, ein. Hier begrüßte der 1. Vorsitzende Hol die Anwesenden, unter ihnen Herr Direktor Bergemann, Herr Betriebschef Schentke und der

Ehrenvorsitzende Herr Fritz Ernsting nebst Gattinnen.

Da der Wettergott ein Einsehen hatte, kamen am Nachmittag auch die Spaziergänger in den herrlichen Wäldern der Umgebung zu ihrem Recht.

Bis zum Abend saß man bei Musik in feuchtföhlicher Runde beisammen. Gegen 22.00 Uhr, nach einem recht gemütlich verlaufenen Ausflugstag, mußte die Heimreise angetreten werden.

W. Drost

### Blutspendeaktion

Die zehnte Blutspendeaktion führte die Betriebskrankenkasse für die Belegschaften der ATH, der Thyssen-Industrie und des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen in der Zeit vom 27. bis 30. September durch. Bei dieser Aktion ermittelte man den 10.000. Blutspender seit 1953.

### Schifferheim unter neuer Leitung

Die langjährige Pächterin unseres Schifferheimes im Hafen Schwelgern, Frau Börgmann, hat sich zur Ruhe gesetzt. Unter der Leitung eines neuen Pächters, der Eheleute Wendlinger, wurde der Betrieb nach einer kurzen Unterbrechung wegen Renovierungsarbeiten und Betriebsferien des Personals wiedereröffnet.

### Belegschaftsversammlung

Am 2. September fand im Lokal „Kleine-Natrop“ eine Belegschaftsversammlung statt. Der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende Alfred Müller wies in seiner kurzen Begrüßungsansprache auf die Bedeutung des Unfallschutzes hin. Er forderte die Belegschaftsangehörigen auf, durch das Tragen der vorgeschriebenen Schutzkleidung zur Sicherheit am Arbeitsplatz beizutragen. Betriebsratsvorsitzender Aulmann gab sodann einen Überblick über die wichtigsten Meldungen der letzten Wochen. Er berichtete unter anderem über die Verbesserungen, welche die ab 1. 8. 1965 in Kraft getretene Änderung des Manteltarifvertrages mit sich brachte, über Erweiterungen der Krankenversicherungsleistungen und über Möglichkeiten, die verschiedene Belegschaftsmitglieder mit bestimmter Einkommensgrenze haben, um vom Staat Wohngeld bzw. Lastenbeihilfe zu erhalten.

Herr Prokurist Brückner begrüßte die Anwesenden im Namen der Geschäftsführung und berichtete über die Betriebs- und Geschäftslage. Er wies auf die seit der letzten Belegschaftsversammlung wiederum gestiegenen Leistungen der Werksbahn und des Hafenbetriebes hin. Die Wagenumlaufzeiten sollen durch den Einsatz moderner Datenfernübertragungsanlagen verkürzt werden. Ein weiterer Beitrag zur Rationalisierung des Eisenbahnverkehrs ist nach seinen Worten der verstärkte Einsatz von Rangierfunkanlagen. Da die Bundespost dem Gemeinschaftsbetrieb weitere Funkfrequenzen zur Verfügung gestellt hat, soll noch eine größere Anzahl von Lokomotiven mit Funk ausgerüstet werden. Abschließend mahnte auch Prokurist Brückner die Belegschaft, das Ihrige zum Problem Sicherheit am Arbeitsplatz beizutragen, damit die Unfallhäufigkeit gesenkt werden kann.

Eine umfangreiche Diskussion über verschiedene betriebliche Fragen schloß sich den Berichten an.

### Reparatur der Gleisbremse

Vor einigen Wochen mußten die Schwellenlager an der Gleisbremse Dieselstraße ausgetauscht werden. Hierzu wurde die gesamte Gleisbremse im Gewicht von ca. 45 t mit Gleishebewinden durch unsere Oberbauabteilung angehoben.

Unsere Bilder zeigen die angehobene Gleisbremse und das Einbringen der neuen Schwellen, eine nicht ganz einfache Arbeit.

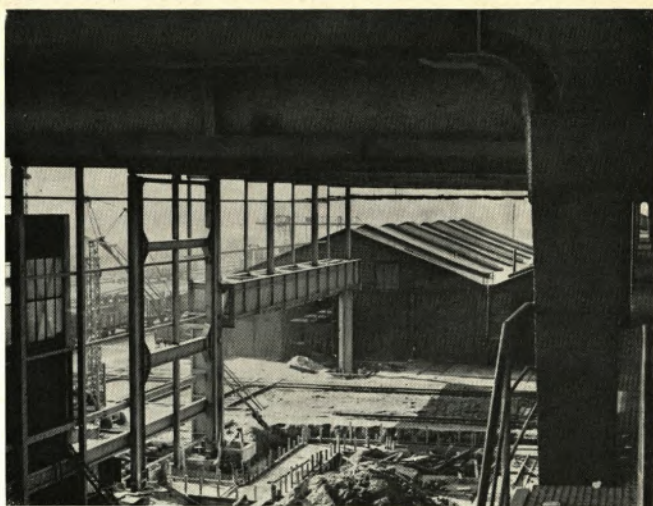
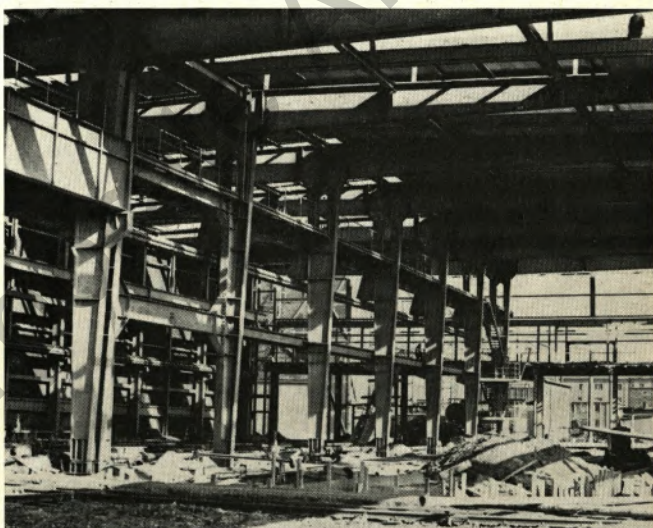
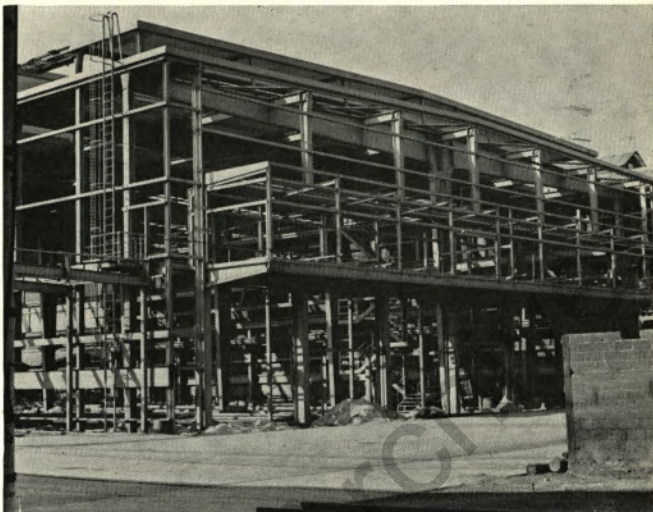


# Nicht gedacht — Mist gemacht!

Hemmschuh-Ersatz?



Gezeichnet und fotografiert...



Unsere Fotos wurden Ende August an der Baustelle Neue Wagenhallen 4, 8 und 9 unserer EBW aufgenommen. Der 1. Bauabschnitt der großen neuen Werkshallen, die auch eine moderne Kranausrüstung erhalten, geht nun bald seiner Fertigstellung entgegen und soll noch in diesem Jahr bezugsfertig sein, damit der 2. Bauabschnitt in Angriff genommen werden kann.

