



EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

9. JAHRGANG

5/6

MAI/JUNI 1963



Ein nicht alltägliches Motiv vom Niederrhein.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
Wir sind „im Bilde“	3
Steckenpferd Wettbewerb bei PHX	4
EH-Mitteilungen	5
Vogelfluglinie rückt Skandinavien näher ans Festland	6
Wir nahmen Abschied von unserer letzten Dampfloch	8
Chorgesang und Kammermusik beim Quartettverein	10
Praktische Schulung des Lokpersonals	11
Sommerzeit — Ferienzeit	12
Pek's Merkblatt	12
Unsere Jubilare	13
Aus der Betriebsgemeinschaft	14
Wichtiger Hinweis für unsere Mieter	14
Ein ernstes Wort an jedermann	14
Gezeichnet und fotografiert	15



Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Hamborn. Alle Einsendungen sind zu richten an die Abteilung V des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Hamborn, Franz-Lenze-Str. 15.

Druck: Droste Verlag und Druckerei GmbH, Düsseldorf, Pressehaus. Druck der äußeren Umschlagseiten Gebr. Hermes, Düsseldorf.

Umschlagsaufnahmen:
Schwarzweißaufnahmen:
ATH: Meyer, Moog
EH: Dyja, Schentke, Zurr
HBAG: Archiv, Brink
PHX: Dalheim, Öland

Unser Titelbild zeigt den Nordhafen in Duisburg-Ruhrort. In der Bildmitte sind zwei Doppellenker-Wipp-Krane, und rechts davon ist noch ein Teil der Erzbrech- und Siebanlage zu erkennen.

Umschlagrückseite:
Schweißarbeiten in einem Konverterkamin, der zur Reinigung von Abgasen dient.

KURZNACHRICHTEN

Auf der Hannover-Messe vom 28. April bis 7. Mai 1963 waren im Haus „Thyssenstahl“ wiederum die Erzeugnisse der Werke der Thyssen-Gruppe in umfangreicher Schau vertreten. Sie wurde ergänzt durch interessante Darstellungen über den Produktionsablauf und die Entwicklungsarbeit. Eine Diareihe zeigte die modernen Anlagen der August Thyssen-Hütte und der Niederrheinischen Hütte.

Die PHX zeigte auf der Messe in Hannover in ihrem Pavillon ebenfalls einen Querschnitt durch das Lieferprogramm, angefangen von Roheisen-Masseln über Brammen und sonstigem Halbzeug bis zum Betonstahl und Rohr, daneben Apparate und Schweißkonstruktionen, zum Teil aus Sonderstahl und SICROMAL. Der Pavillon wurde überragt von einer großen Seehafen-Dalbe. Fachvorträge fanden erstmals in dem an den Pavillon sich anschließenden Vortragssaal statt.

Auf der Ausstellung „Laienkunst im Ruhrgebiet“, die im Rahmen der „Ruhrfestspiele“ im Rathaus Recklinghausen stattfindet und noch bis zum 16. Juli besichtigt werden kann, sind auch Arbeiten des jetzt im Ruhestand lebenden früheren ATH-Mitarbeiters Karl Kaczmierzak zu sehen, der als Pumpenwärter tätig war.

Bergwerksassessor a. D. Dr.-Ing. E. G. Sohl, Vorstandsvorsitzender der ATH, Vorsitz der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie, wurde während einer Veranstaltung in New York, bei der der frühere amerikanische Präsident Eisenhower die Festansprache hielt, als erster Deutscher zum Ehrenmitglied des American Iron and Steel Institute ernannt.

Als Beitrag zur Entwicklungshilfe, die die Bundesrepublik leistet, stellten die Hamborner und die Friedrich Thyssen Bergbau AG in ihren Pestalozzidörfern Heimplätze für die erste Eingewöhnung in Deutschland zur Verfügung. Im Jahre 1962 waren es insgesamt 357 junge Gäste aus 39 Nationen. Zum Abschluß ihres Aufenthaltes dankten die verschiedenen Gruppen ihren Heimeltern für die Betreuung mit kleinen Abschiedsfeiern, in denen sie über ihre Heimat berichteten und mit heimischen Tänzen und Liedern erfreuten.

Im Rahmen eines Staatsaktes, an dem der König von Dänemark und der Präsident der Bundesrepublik Deutschland teilnahmen, wurde am 14. Mai 1963 die Fehmarnsundbrücke dem Verkehr übergeben, auf der man von Deutschland aus auf dem kürzesten Weg die Nachbarländer im Norden erreicht. Damit wurde ein alter Traum Wirklichkeit, Deutschland auf der „Vogelfluglinie“ mit dem Norden Europas zu verbinden. Eine 963 m lange Hochbrücke spannt sich jetzt über den Fehmarnsund. In 23 m Höhe über der See rollen Züge und Kraftwagen nunmehr über die Brücke. Der Weg über die Ostsee ist fast auf ein Viertel der alten Strecke zusammengeschumpft. (Näheres s. Seiten 6 und 7.)

**Wir
sind
„im
Bilde“**



Luftaufnahme ATH/Walter Moog (Freigegeb. Reg.-Präs. Düsseldorf Nr. 05/1654)

Die Luftaufnahme zeigt den gegenwärtigen Bauzustand der neuen Werksanlagen der ATH in Beeckerwerth. Man sieht im Bild oben rechts den Kühlturm an der Brücke Alsumer Steig, das SM-Stahlwerk II mit den dahinter liegenden Hallen des Walzwerkes und links davon die im Bau befindliche neue Erzbrech- und Siebanlage der ATH. Im Bild oben Mitte erkennt man die Hafeneinfahrt und die Anlagen des Hafens Schwelgern. Der äußere Bildrand rechts zeigt den Komplex des seit einem Jahr in Betrieb befindlichen Oxygenstahlwerkes, nördlich davon die Hallen der Tiefenanlage und der sich nach Westen anschließenden Brammenstraße III, die in Kürze in Betrieb genommen werden. An sie reihen sich – näher am Rhein gelegen – die großen langgestreckten Hallen des Breitband-Warmwalzwerkes sowie der breitgelagerte Komplex des Breitband-Kaltwalzwerkes. Markante Punkte am rechten Rheinufer sind die Wasserwerkstürme der Thyssenschen Gas- und Wasserwerke in Alsum. Am unteren Bildrand verläuft die Bundesbahnstrecke von Beeck über die Knippbrücke nach Hohenbudberg. Links oberhalb dieser Strecke befinden sich die Anlagen der Thomasschlackmühle und der Zementfabrik ATH mit einem Teil des Lager- und Montagebauplatzes für Neubauten.

**In tausend Meter
Höhe über den
Neubauten von
Beeckerwerth**



Die Jury hatte es nicht leicht bei der Vielfalt der Arbeiten. Hier begutachtet sie die handgefertigten Teppiche, von denen vier zum Wettbewerb eingereicht worden waren.

DIE STECKENPFERDE WIEHERTEN LAUT

**WETTBEWERB BEI PHOENIX-RHEINROHR
JURY BESTÄTIGT HOHES NIVEAU**

Zum 9. Male hat die Redaktion der Werkzeitung der Phoenix-Rheinrohr AG einen Steckpferd-Wettbewerb für die Belegschaftsmitglieder veranstaltet. Der Erfolg war überraschend. Während man vorher geglaubt hatte, daß die Zahl der Teilnehmer und die der Einsendungen im Verhältnis zum Vorjahr sinken würde, trat das genaue Gegenteil ein. Die Zahlen sind recht eindrucksvoll (in Klammern der Vergleich zum letzten Wettbewerb): 154 (59) Kurzgeschichten und Gedichte, 236 (222) Fotos, 301 (132) Gemälde und Zeichnungen, 38 (23) Plastiken aus Holz oder Ton, 63 (53) kunstgewerbliche oder Bastelarbeiten und 10 (12) Modelle aus dem Gebiet des Schiffbaus.

Eine unabhängige Jury, die sich zum großen Teil aus Fachleuten außerhalb des Unternehmens zusammensetzte, beurteilte die eingesandten Arbeiten. Bei der Vielschichtigkeit der Einsendungen hatte sie diesmal kein leichtes Amt. Während sich bei früheren Wettbewerben die Juroren — wenn auch oft erst nach längeren Debatten — meist einstimmig für die ersten Preise in den einzelnen Gruppen entschieden, gab es diesmal in mehreren Fällen „Kampfabstimmungen“. Die Mehrheit gab dann den Ausschlag. Die Jury bestätigte allgemein ein hohes Niveau.

Damit auch die Belegschaft von Phoenix-Rheinrohr Gelegenheit hatte, die zum Teil sehr schönen Stücke zu bewundern, wurde in Mülheim, in Duisburg-Laar und in der Düsseldorfer Hauptverwaltung jeweils eine Ausstellung durchgeführt. Sie wurde rege besucht, wobei es zum Teil zwischen den Ausstellern zu interessanten Gesprächen über die Art der Arbeiten kam.

Und was gab es alles zu sehen! Gemälde, die einerseits den Stempel der echten Sonntagsmalerei trugen, die aber zum Teil auch ins Künstlerische hineinragten. Da sei zum Beispiel Inderbieten genannt, der übrigens mit einer Reihe von Gemälden auch bei der Laienausstellung der Ruhrfestspiele in Recklinghausen vertreten ist. Überhaupt ist die Basis der Maler und Zeichner erstaunlich breit. Viele holen sich ihre Motive aus der unmittelbaren Nachbarschaft, der Industrie, viele aber lassen sich auch im Urlaub anregen. So wie andere mit dem Fotoapparat auf Motivjagd gehen, gibt es eine Reihe

von „Phoeniziern“, die das gleiche mit dem Skizzenbuch tun.

Und dann die Fotografen. Eine schier erdrückende Menge von Fotos jeden Formats. Aber alle hatten eins gemeinsam: die Bildautoren bemühten sich ganz offensichtlich um individuellen Bildaufbau, um Fotos, die sie selbst gestalten konnten. Dazwischen dann gelungene Schnappschüsse, zum Teil von Reisen aus fernen Ländern.

Erstaunlich die Arbeit der Bastler. Was sie aus kleinen Tannenzapfen machen, wie sie aus skurrilen Baumwurzeln Schlangen und Waldgetier formen, ist höchst amüsant. Die Vielfalt wurde durch eine Mühle ergänzt, die ein Werkschutzmann mühselig nach einem Zeitungsfoto fertigte und die bald ihre Räder in einem Kindergarten drehen wird. Welches Maß an Fingerfertigkeit und Genauigkeit bei dem mit Intarsienarbeiten reich verzierten Schachbrett und bei dem geschnitzten Schachbrett! Überhaupt die Holzschnitzer! Deren gibt es eine Unzahl. Sie wagen sich z. T. mit bemerkenswertem Können an Großfiguren. Das gleiche muß man auch bei denjenigen bewundern, die große Tonplastiken fertigen. Allgemein Beifall fand eine große Frauengestalt, die schützend ihren Mantel um ihre Kinder schlägt.

Aber auch ausgefallene Dinge gab's zu sehen. So zum Beispiel eine Dinosaurier-Gruppe aus buntem Telefondraht, die vor einer aus Kork bestehenden Urweltlandschaft aufgebaut war. Die Gruppe der Modellschiffbauer scheint sich etwas zu wandeln. Während früher mehr die mittelalterlichen Koggen im Vordergrund standen, sind es heute die ferngesteuerten Motorboote. Viel Freude machten auch die eingesandten Kurzgeschichten und Gedichte. Namentlich letztere sind zum Teil herrlich satirisch. Ja, ein Belegschaftsmitglied schickte zum Wettbewerb sogar drei von ihm selbst verfaßte und in Töne gesetzte Liedchen ein. Wenn das kein weitgespannter Rahmen ist!

Werksleiter Direktor Dr. Baumgardt (rechts) im Gespräch mit dem Jury-Mitglied Oberstudienrat Rickert. Im Hintergrund einige der Gemälde.



„Jetzt weiß die Nachbarschaft alles über uns“

Als unsere Freundin einen Tag verreisen wollte, um ihre kranke Mutter zu besuchen, bat sie uns, an diesem Tag auf ihre Kinder aufzupassen. „Bring sie nur zu uns“, riefen wir, und kein böser Gedanke trübte unsere Aufrichtigkeit. „Natürlich alle drei.“ Sie hat nämlich drei Söhne, acht, sechs und zwei Jahre alt, und den Zweijährigen hatten wir schon einmal zu Besuch. Er entpuppte sich als ein nervenaufreibendes Kerlchen. Als wir ihn damals für einen Augenblick im Wohnzimmer allein gelassen hatten, drehte er prompt den Schlüssel im Schloß herum, und wie sehr wir auch baten und flehten, er dachte nicht daran, wieder aufzuschließen. Wir sind nie dahintergekommen, ob er es nicht konnte oder nicht wollte; denn er war wohl fähig, einen Schlüssel herumzudrehen, aber sprechen konnte er noch nicht. Als er sich selbst eingeschlossen hatte, und wir vor der Tür vor Ungeduld von einem Fuß auf den anderen traten und flehten, hereingelassen zu werden, wurden meine Frau und ich in zwanzig Minuten 10 Jahre älter. Wir hörten nämlich, wie der kleine Bursche hinter der verschlossenen Tür in bester Laune unseren Porzellanschränk ausräumte. Meine Frau erkannte am Klirren genau, mit welchem Stück er sich abgab. Sie flüsterte und ich las Todesangst in ihren Augen: „Jetzt hat er die Suppenterrine, und das ist die Teekanne, und jetzt hat er die Suppentassen, und das wird wohl die Fischplatte sein.“

Nachdem der Schlosser das Schloß mit Kunst und Tücke herausgenommen hatte, sahen wir den Kleinen in einem Entzückungsrausch auf dem Boden sitzen, inmitten unserer Porzellanschätze aus dem Schrank. Er hatte nichts zerbrochen, aber als ich auf ihn zuging, um ihn auf den Arm zu nehmen, trat ich auf einen Teller — die Tücke des Objekts.

Den kleinen Jungen nicht allein, beschlossen wir, sondern mit seinen Brüdern. Wenn der Sechsjährige auf den Zweijährigen aufpaßt und der Achtjährige auf den Sechsjährigen, dann passen wir auf den Achtjährigen auf. Mit einem Achtjährigen kann man sprechen; man kann ihn belehren.

Allerdings muß man achtgeben, daß man ihn nicht ausgerechnet auf einen bestimmten Gedanken bringt. Man darf zu einem Kind nie sagen: „Ja nicht Petroleum auf die Gardinen spritzen und sie dann anstecken“; denn wenn man dies nicht sagt, kommt es gar nicht darauf; doch wenn man es

sagt, sucht es die Petroleumkanne, kaum daß man den Rücken gekehrt hat. Eine Mutter, die, ehe sie zur Tür hinausgeht, sagt: „Tut die Goldfische nicht in die Milchkanne“, kann so sicher sein, wie zweimal zwei vier ist, daß sie bei ihrer Rückkehr die Goldfische tot oder lebendig in der Milchkanne vorfinden wird. Also sollte man, wenn man Kinder sich einige Zeit selbst überlassen muß, sie nur ganz abstrakt ermahnen, wie: „Also bitte nicht ungezogen sein...“

Jawohl, zu Hause bleiben ist natürlich das allerbeste, aber meine Frau und ich mußten unbedingt die Kinder ein halbes Stündchen allein lassen, weil wir eine Steuerangelegenheit mit unserem Berater zu besprechen hatten. Es waren jedoch anderthalb Stunden vergangen, als wir schuldbewußt, nervös, nach Atem ringend und schweißbedeckt in unsere Wohnung kamen. Gott sei Dank — die drei Jungen hießen uns auf dem Vorplatz strahlend willkommen, und auch alle Haustiere sprangen fröhlich herum. Ich zog die Luft schnuppernd durch die Nase — keine Spur von Brandgeruch! „Und was habt ihr getrieben, ihr braven Kinder?“ fragte meine Frau mit einem Ton, den Krankenschwestern anzunehmen pflegen, wenn sie mit einer hochbejahrten Patientin sprechen. Es stellte sich heraus, daß sie, das ganze Haus untersuchend, auf den Dachboden gekommen waren und dort zwei Pakete Briefe gefunden hatten. Zwei Pakete — so groß —, sie zeigten etwa die Größe eines Weißbrots. „Und“, erzählte der Ältere, vor

Begeisterung stotternd, „und sie waren mit roten Bändern zugebunden...“

„Nein, rosa“, sagte der Jüngere.

„Na, meinerwegen mit rosa Bändern, viele Briefe...“

„Ja, eh, hm“, sagte meine Frau, denn aus der Beschreibung schloß sie, ebenso wie ich und durchaus richtig, daß die Knaben die Liebesbriefe gefunden hatten, die wir einander geschrieben hatten. Schöne Briefe, Briefe, die an Deutlichkeit nichts zu wünschen ließen, denn in meiner Familie trägt man das Herz auf der Zunge und auf der Spitze des Füllfederhalters.

„Schön“, sagte meine Frau und leise zu mir: „Gott sei Dank, sie können sie noch nicht lesen.“ Und sich zu dem Jungen wendend: „Und wo sind die Briefe jetzt?“

„Überall“, sagte der Älteste. „Wir haben Briefträger gespielt, und wir haben überall in der Nachbarschaft so einen Brief in den Briefkasten geworfen. Es war ganz echt, es waren sogar Briefmarken auf den Umschlägen.“

Es dauerte Monate, bis meine Frau und ich eine gewisse Angewohnheit ablegen konnten. Wir drückten uns nämlich scheu an die Hausmauern, wenn wir die Wohnung verließen, denn immer stand jemand halb verborgen hinter einer Gardine und lauerte uns auf. Nur drei der etwa zweihundert Briefe sind an uns zurückgeschickt worden. Aber die Nachbarschaft kennt nun das Liebesleben unserer Jugendzeit besser als wir selbst, denn wir haben diese Phase schon fast vergessen...
Henri Knap

Der bescheidenste Mensch der Welt

Die Vernehmung des Angeklagten ist zu Ende. Die Beweisaufnahme beginnt. Der erste Zeuge heißt Hans Melburn, 27 Jahre alt, Staatsangehörigkeit: deutsch.

„Und was sind Sie von Beruf?“ fragt der Richter.

„Maler“, antwortet Melburn.

„Bitte etwas genauer“, ruft der Richter. „Sind Sie Malermeister? Oder Geselle? Oder Kunstmaler?“

Melburn räuspert sich und sagt: „Ich bin der größte zur Zeit lebende deutsche Kunstmaler und außerdem der bedeutendste Graphiker, den es je in Europa gegeben hat.“

„Nun, nun“, schmunzelte der Richter, „das ist schon etwas. Was jedoch Ihre Bescheidenheit angeht, so glaube ich — — —“

„Oh, bitte“, sagt da Melburn, „ich bin der bescheidenste Mensch der Welt!“ Der Richter nimmt auch das zur Kenntnis, die Verhandlung geht weiter, und als sie zu Ende ist, sieht der Richter Melburn mit einer sehr hübschen jungen Dame zusammen auf dem Flur stehen. Er geht auf ihn zu, legt ihm die Hand auf die Schulter und fragt: „Nun sagen Sie mir doch bitte mal privat: Wie sind Sie dazu gekommen, sich als den größten Maler und als den bescheidensten Menschen der Welt zu bezeichnen?“

Melburn wird ein wenig rot. Bevor er aber antworten kann, nimmt die sehr hübsche junge Dame das Wort. „Herr Richter“, sagt sie, „er ist sonst wirklich der bescheidenste Mensch der Welt. Aber was sollte er machen. Er stand doch unter Eid!“
Hans Riebau

... wenn doch nur die Männer besser Ordnung halten würden!

„Auf deinen Urlaub kann ich nicht warten“, sagte Constanze, „der Arzt hat mir dringend Schwarzwaldluft angeraten. Ich reise morgen zunächst nach Stuttgart zur Trudi und bleibe dort bis Mitte Dezember. Sieh zu, wie du zurecht kommst!“ Ja, so ist Constanze, energisch und zielbewußt. Sie hatte auch schon vorgesorgt. Die Fahrkarte für den Schlafwagen 23 Uhr 42 ab Hannover war gekauft und, wie sie sagte, sie würde in Stuttgart gegen 8 Uhr früh am Buß- und Betttag ankommen. Trudis Familie wohnte erst kurze Zeit in Stuttgart und die Schwestern hatten sich lange nicht gesehen.

Die sonst so ruhige und ausgeglichene Constanze entwickelte am Tage vor ihrer Abreise eine nie dagewesene Nervosität. „Ich habe ein sonderbares Gefühl: Wenn du nur mitfahren könntest“, sagte sie zu mir. Ich wurde ebenfalls unruhig, denn Constanze ist reiseerfahren. Bahn, Flugzeug, Schiff — nichts kann sie erschüttern. Die Vorbereitungen zu Hause waren überspitzt. „Willy, ich habe dir alles vorbereitet: Brote, Butter, Belag, Öl, Eier, für alles habe ich gesorgt. Iß mittags in der LES-Kantine, nimm dort auch morgens eine Brühe und mach zu Hause keine Unordnung!“ „Nein, ich mache keine Unordnung!“

„Ja, ich kenne dich, kaum bin ich 24 Stunden fort und schon ist alles durcheinander. Halte den Gasherd sauber und mache nicht wieder für Wochen Heringssalat und Kartoffelpuffer!“ „Nein, ich bleibe bei meinen Briefmarken und schreibe vielleicht noch Kurzgeschichten, sofern ich Passendes erlebe!“ „Du hast nichts zu erleben, bleibe zu Hause und ruhe dich aus!“ Constanze seufzt und holt tief Luft. Dann — o Wunder — schweigt sie für eine kleine Weile. Doch plötzlich scheint ihr etwas Neues einzufallen. Sie beginnt wieder auf mich einzusprechen.

„Willy!“ „Na, was ist denn jetzt schon wieder?“ „Stell das Telefon ins kleine Zimmer, laß nachts die Schlafzimmertür offen, du hörst sonst nicht das Telefon!“ „Jawohl, wird gemacht!“ (Wird nicht gemacht, dachte ich. Das Telefon ist zum Anrufen und nicht dazu da, mich stören zu lassen.) „Willy, heize bitte nicht den Kachelofen, heize den kleinen Ofen im kleinen Zimmer, das genügt und du

hast keine Asche! Vergiß nicht, den Blumen Wasser zu geben. Nimm stubenwarmes Wasser und keines direkt aus der Leitung, sonst gehen die Blumen ein!“ „Ja, auch das mache ich, ich schreibe mir alles auf“, sagte ich.

„Wenn ich nur wüßte, was ich unterwegs anziehen soll“, sagte Constanze wieder. „Meine Koffer sind voll. Aber von diesen beiden Mänteln möchte ich auch noch gern einen Mantel mitnehmen.“ „Zumindest würde ich anziehen, was ich im Schlafwagen schnell abstreifen kann“, entgegnete ich. „Ja, du, dir macht es ja nichts aus, die Mütze in die Hosentasche und

mach du mich nicht auch noch nervös, ich vergesse sie schon nicht!“ „Na, dann ist ja alles in bester Ordnung!“

Der weitere Verlauf bis zum Zug funktionierte reibungslos. Constanze war mit ihrem Gepäck im Schlafwagen untergebracht, das ungute Gefühl hatte sie aber nicht verloren, und es war auch auf mich übergegangen, so daß ich vor den verhangenen Fenstern des Schlafwagens bis zur Abfahrt des Zuges verharnte und auf irgend etwas Unvorhergesehenes wartete.

„Bitte einsteigen! Türen schließen! Zug fährt ab!“ schallte es über den Bahnsteig.

Als der Zug anrollte, öffnete sich plötzlich eine Wagentür. Constanze erschien und rief mir zu: „Ich habe gar nicht die Adresse von Trudi im Kopf und weiß nicht, wo sie wohnt!“ Ich war fertig, irgendein Knall mußte ja noch kommen. Ich konnte ihr nur zurufen: „Geh morgen früh in ein Hotel und rufe mich an. Die Adresse gebe ich dir dann durch.“ Ob sie es verstanden hat, konnte ich nicht mehr erfassen. Ich atmete erst wieder auf, als die Tür geschlossen und sie nicht aus dem Zug gefallen war.

Constanze tat mir leid, sie würde sicher nicht schlafen können. Ich vermutete auch nicht. Die Nacht war hin, mir selbst war die Adresse unbekannt. Ich mußte sie erst zu Hause aus Constanzes Briefschaften herausfinden. Trudi wohnte gar nicht in Stuttgart, sondern in Eßlingen bei Stuttgart. Ich gab sofort ein dringendes Telegramm auf: „Constanze eintrifft Bußtag gegen acht Uhr Stuttgart stop hat Adresse vergessen stop seid bitte am Bahnhof stop nicht sagen, daß ich telegraphiert habe stop in Sorge Willy.“

Gegen 11 Uhr früh läutete das Telefon. Constanze war in der Leitung: „Denke dir, Trudi war zufällig am Bahnhof und wollte sich nach einem passenden Zug für mich erkundigen und dann schreiben. Hat das nicht mal wieder prima geklappt?“ „Nun sage mir bitte zunächst einmal, wie du denn geschlafen hast!“ „Ich habe wundervoll geschlafen“, sagte Constanze. (Ich nicht.)

Constanze ist einfach zu bewundern. Bei Constanze klappt eben alles. Wenn nur die Männer besser Ordnung halten würden...

Die Schnecke

Eine Schnecke kriecht und schleicht
Langsam durchs Gelände;
Irgendwie und wann erreicht
Sie ihr Ziel am Ende.

Vorher wird sie voll Bedacht
Ihre Fühler strecken,
Um beim Wege, den sie macht,
Nur nicht anzuecken.

Dieses Tier wird stets aufs neu
Als Symbol genommen.
Mancher ist durch Kriecherei
Schon zum Ziel gekommen.

Heinrich Abel

1. Preis im
Wettbewerb 1963
Gruppe Gedichte

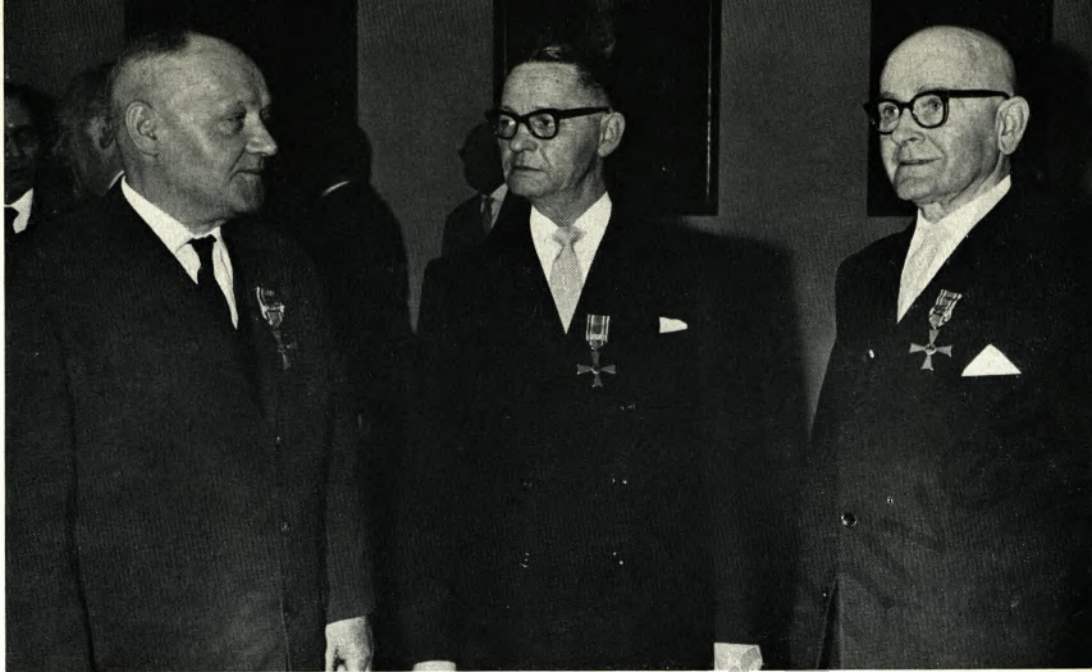
die Krawatte in die Rocktasche zu stecken, du lernst ja nie Ordnung!“

Ganz so schlimm ist es zwar nicht, aber so etwas muß man sich sagen lassen. Ich war jetzt einfach nicht mehr aufnahmefähig.

Constanze hatte inzwischen restlos gepackt. Die Garderobenfrage war auch geklärt. Jetzt war es soweit, daß wir die Taxe zum Bahnhof kommen lassen konnten. Constanze hatte an alles gedacht, nur an zweierlei nicht. Das eine entdeckten meine Augen in dem Mantel, der hier bleiben sollte. Das andere sollte ich später erfahren. In dem Mantel befanden sich ihre Fahrtausweise und ihre Personalpapiere. „Constanze“, rief ich, „vergiß bitte die Reisepapiere nicht!“ „Nun,

Bundesverdienstkreuz
für verdiente
Mitarbeiter

Unsere Abbildung zeigt die Goldjubilare,
von links nach rechts: Meyer, Schroer,
Wintrich.



Unter den 52 Arbeitsjubilaren, die am 2. Mai 1963 in einer eindrucksvollen Feierstunde der Industrie- und Handelskammer Düsseldorf durch Regierungspräsident Baurichter für ihre 50jährige Betriebszugehörigkeit mit dem Verdienstorden der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet wurden, befanden sich drei Angehörige unseres Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen: Lohnbuchhalter Hermann Schroer, Fräser Eduard Meyer, EBW, und Elektroschweißer Wilhelm Wintrich, EBW. An der Feier, die von Darbietungen des Streichquartetts Arnolds, Düsseldorf, umrahmt war, nahmen Vertreter der Betriebe der Jubilare, der Städte und der Gewerkschaften teil.

Nach begrüßenden Worten von Vizepräsident der IHK Hermann Adloff, in denen er herausstellte, daß es auch heute noch Menschen gebe, die um Treue und Dienst wüßten und in all den Jahren ihrer Berufstätigkeit ein Vorbild für die Jugend gewesen seien, nahm Regierungspräsident Baurichter die Ehrung der Jubilare vor. Er wies u. a. darauf hin, daß die meisten Goldjubilare im stillen gewirkt hätten, ohne daß ihre Arbeit und ihr Einsatz der Öffentlichkeit bekanntgeworden seien. Im krassen Gegensatz zu dieser Feierstunde, in der fünfzigjährige Treue zum Betrieb die gebührende Anerkennung finde, stehe die starke Fluktuation auf dem heutigen Arbeitsmarkt. Für die Arbeitsjubilare, die bewiesen hätten, daß Treue, Gewissenhaftigkeit und Ehrlichkeit nach wie vor ihren Wert hätten, solle das unentwegte Festhalten an diesen Grundwerten durch die Auszeichnung mit dem Bundesverdienstkreuz belohnt werden.

Das Ergebnis der Betriebsratswahlen



Unser Foto zeigt den neuen Betriebsrat. In der Bildmitte der ehemalige Betriebsratsvorsitzende Fritz Ernsting, rechts neben ihm sein Nachfolger, Helmut Aulmann.

Am 7. und 8. Mai 1963 fanden im Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen die Betriebsratswahlen statt, in denen die Belegschaft ihre Vertreter für die nächsten zwei Jahre wählte. Wahlberechtigt waren 3532 Betriebsangehörige, von denen sich 2384 an der Wahl beteiligten. Die Wahlbeteiligung betrug somit 67,5 Prozent. Gültige Stimmzettel wurden 2329 = 97,7 Prozent abgegeben.

Nach Prüfung der Zähllisten kamen von den 32 aufgestellten Kandidaten 14 Arbeitervertreter und 3 Vertreter der Angestellten in die neue Vertretung. Es sind dies: Arbeitermittler Helmut Aulmann, Lokführer Josef Wolf, Abteilungsvorsteher Alfred Müller, Vorarbeiter Ludwig Scheffel, Schlosser Fritz Konopka, Sicherheitshelfer Johannes Winkendick, Rangiermeister Karl Diercks, Oberlokfürer Johannes Hol, Rangiermeister Günter Engel, Lokführer Johannes Körperich, Weichensteller Eduard op de Hipt, Lokführer Karl Rust, Rangiermeister Werner Dubies, Rangiermeister Hansbert Söllner, Lokführer Oskar Schmidtke, Oberlokmeister Gustav Hüfner, Betriebs-Assistent Artur Sommer.

Die konstituierende Sitzung der neu gewählten Betriebsratsmitglieder war am 17. Mai 1963. In ihr wurde als erster Vorsitzender Helmut Aulmann einstimmig gewählt. Im einzelnen ist folgende Vertretung der Aufgabenbereiche vorgenommen worden:

Betriebsausschuß:	Sozialausschuß:	Wirtschaftsausschuß:
1. Vorsitzender: Aulmann	Wolf	Aulmann
2. Vorsitzender: Müller	Diercks	Müller
Schriftführer: Hol	Aulmann	
Beisitzer: Scheffel		
Beisitzer: Diercks		
Wohnungsausschuß:	Rangierschädenauschuß:	Lohn- und Gehaltsausschuß:
Scheffel	Hol	Söllner
Sommer	Dubies	Hüfner
Schmidtke	Sommer	op de Hipt
Hol	Winkendick	Scheffel
Winkendick		Konopka
		Körperich

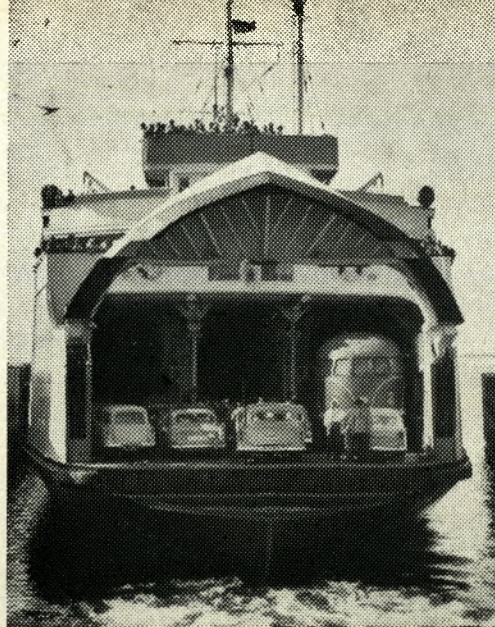
Jubilarenvereinigung

Die Jubilarenvereinigung der August Thyssen-Hütte, in der auch die Jubilare unseres Gemeinschaftsbetriebes zusammengeschlossen sind, konnte sich auch in diesem Jahr über starken Besuch der Jahreshauptversammlung freuen. Die Stadthalle war voll besetzt. Der Vorstand berichtete über ein erfolgreiches Jahr und über guten Zusammenhalt innerhalb der Vereinigung.

Besonders erfreulich ist das gute Einvernehmen, das zwischen dem Verein und der Werksleitung herrscht. Um die Kasse aufzubessern, stiftete die August Thyssen-Hütte 15 000,— DM, und auch unser Gemeinschaftsbetrieb legte 3000,— DM in die Kasse. Die Jubilarenvereinigung zählt heute 4314 Mitglieder, von denen 2000 Rentner und Witwen sind. Der Vorstand setzt sich nach der Wahl wie folgt zusammen: Erster Vorsitzender F. R. Kieselbach, zweiter Hbv. Gerhard Brammen, den Leiter unserer Belegschaftsabteilung, Schriftführer Hermann Bröker und Kassierer Fritz Kauth.

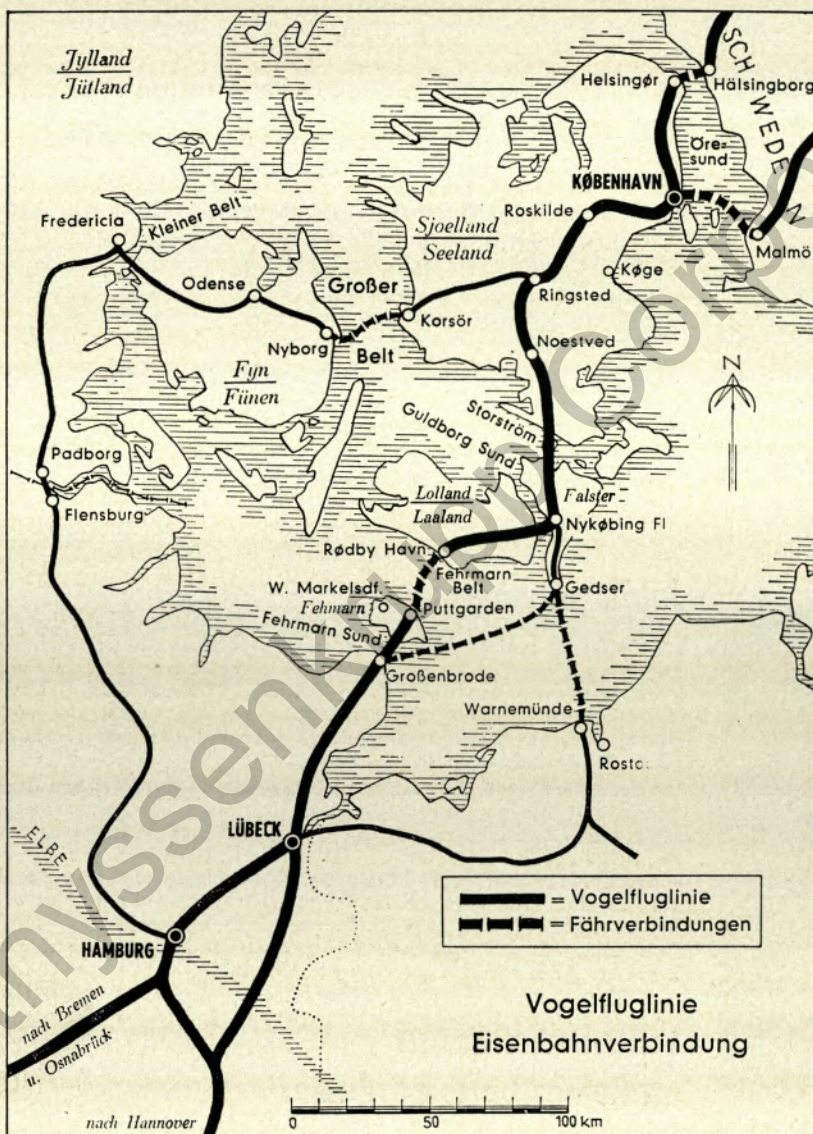
Lohnvorzahlungen
an Belegschaftsmitglieder

Gesuche um Lohnvorzahlungen belasten Betriebs- und Verwaltungsstellen erheblich. In vielen Fällen handelt es sich um die gleichen Antragsteller, die von Monat zu Monat immer mit neuen Gründen Lohnvorzahlungen wünschen. Die Rationalisierungsbestrebungen in der Verwaltung werden durch Fälle dieser Art behindert. Das Lohnbüro ist daher angewiesen, in Zukunft nur noch in nachweisbaren Notfällen Vorzahlungen zu leisten. Wir erhoffen das Verständnis aller Belegschaftsmitglieder für diese Maßnahme, zumal die Bankinstitute gern bereit sind, bei Anschaffungen mit Kleinkrediten zu helfen.



Neben den Zügen werden auf dem Fährschiff auch Kraftwagen verladen, wie dieses Bild deutlich erkennen läßt.

VOGELFLUGLINIE RÜCKT SKANDINAVIEN NÄHER



Durch die Vogelfluglinie wird der Weg der großen internationalen Züge von Norden nach Süden und umgekehrt wesentlich verkürzt. Gegenüber 63 Kilometer bisher beträgt die Fährstrecke über die Ostsee jetzt nur noch 19 Kilometer. Damit verringerte sich die Fahrzeit der Züge um nahezu zwei Stunden.

Der Eröffnung der „Vogelfluglinie“ am 14. Mai 1963 (siehe Kurznachrichten Seite 2) waren fünf Jahre voller schwieriger Arbeit und voller technischer Meisterleistungen vorausgegangen. Mit ihr konnte die kürzeste Verbindung nach Dänemark und Skandinavien dem Verkehr übergeben werden. Für die beteiligten Länder, vor allem für die Bundesrepublik und Dänemark, aber auch für den Güter- und Reiseverkehr aus aller Welt bringt diese „Vogelfluglinie“ – so genannt, weil sie ungefähr der Linie folgt, die zum Herbst die Zugvögel nach Süden nehmen – unschätzbare Vorteile mit sich (siehe hierzu unser Kartenbild): Allein die bisherige zeitraubende Fährfahrt von Großenbrode Kai nach Gedser, die etwa 63 Kilometer lang war und knapp drei Stunden dauerte, wird nunmehr zwischen Puttgarden an der Nordspitze Fehmarns und Rødbyhafen auf der dänischen Insel Laaland auf 18,5 Kilometer und eine Fahrzeit von knapp einer Stunde verkürzt. Das bedeutet, daß der Fährweg über die Ostsee in seiner Kapazität dem ständig wachsenden Bedarf an Transportraum unschwer angepaßt werden kann und darüber hinaus internationale Fernzüge beträchtlich schneller Skandinavien mit Mittel-, West- und Südeuropa verbinden können. Zwei Beispiele: Der „Schweiz-Express“ (D 512/511) ist nunmehr um 214 bis 235 Minuten schneller, der „Alpen-Express“ (D 81/82) gar um 273 bis 343 Minuten!

Angesichts der großen und ständig zunehmenden Bedeutung der Ostseeroute können alle beteiligten Regierungen und Eisenbahn- wie Straßenverwaltungen die hohen Aufwendungen für die Vogelfluglinie (210 Millionen DM auf deutscher und 100 Millionen Kronen [etwa 58 Millionen DM] auf dänischer Seite) für gerechtfertigt und wirtschaftlich tragbar halten. So gewaltig diese Beträge erscheinen mögen, ebenso imponierend ist das Ausmaß des erwarteten Verkehrs. Schon die – vergleichsweise ungünstigere – Fährverbindung zwischen Großenbrode Kai und Gedser wurde im Jahre 1962 von ungefähr 1,45 Millionen Passagieren, 165 000 Personenkraftwagen, 10 000 Omnibussen und Lastkraftwagen, 91 000 Eisenbahn-Reisezugachsen und 38 000 Güterwagenachsen in Anspruch genommen. Ein weiterer Anstieg des



Die Fehmarnsundbrücke, das Kernstück der Vogelfluglinie, für die die Phoenix-Rheinrohr AG das Material lieferte, wurde am 30. April 1963 im Rahmen eines Festaktes dem Verkehr übergeben. Durch den Brückenschlag von wahrhaft historischer Bedeutung ist die Ostseeinsel Fehmarn praktisch keine Insel mehr. Unser Bild zeigt die neue 963 Meter lange Fehmarnsundbrücke.

ANS FESTLAND

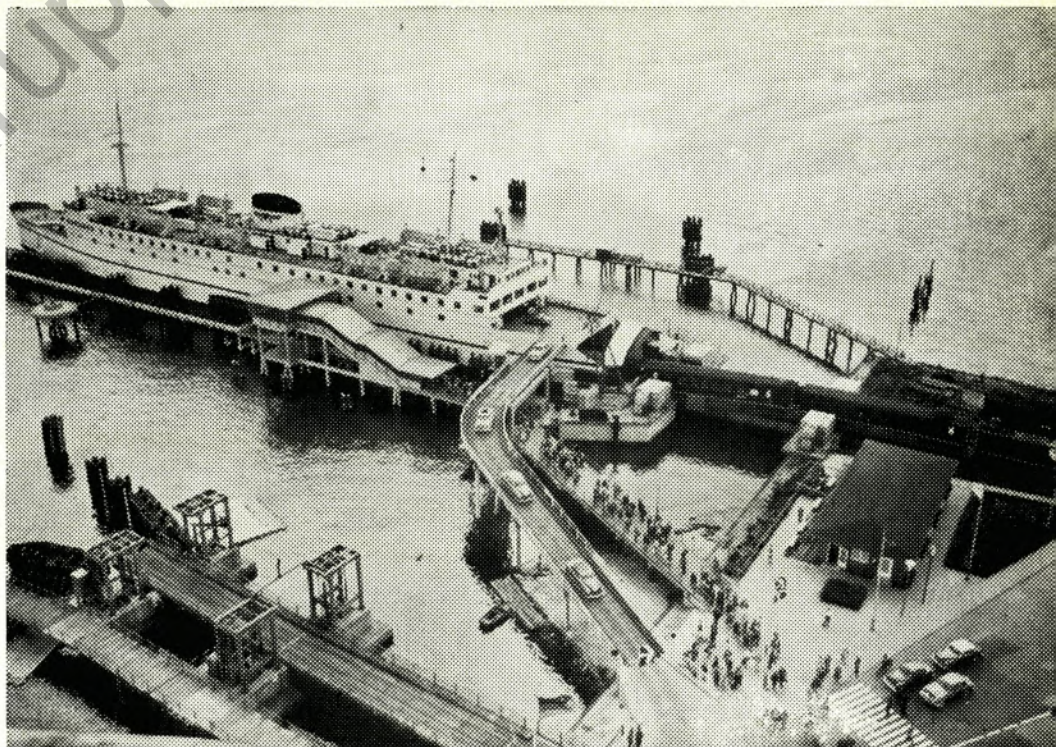
Verkehr kann um so eher angenommen werden, als die neue Linie vorteilhaftere Bedingungen bietet als die alte und auch als die stark benutzte Verbindung von Dänemark über den Großen Belt und Jütland nach Deutschland.

Jedenfalls zeigt sich jetzt schon immer deutlicher, daß der Ausbau der Vogelfluglinie notwendig war, nachdem die Einrichtung der Fährroute zwischen Großenbrode und Gedser im Jahre 1951, für die in den späteren Jahren von der Deutschen Bundesbahn die großen Fährschiffe „Deutschland“ und „Theodor Heuss“ bereitgestellt wurden, sich als nicht ausreichend für den immer mehr anwachsenden Verkehr erwiesen hatte. Eine kühn geschwungene, 963 Meter lange Eisenbahn- und Straßenhochbrücke verbindet jetzt Schleswig-Holstein mit der dänischen

Insel Fehmarn. Diese Brücke über den Fehmarnsund wird von sieben Pfeilern getragen. Sie läßt eine 240 Meter breite und 23 Meter hohe Öffnung für den internationalen Schifffahrtsweg im Fehmarnsund frei. Auf deutscher Seite mußten auch eine 18 Kilometer lange Hauptbahn angelegt sowie ein Fährbahnhof und ein Fährhafen in Puttgarden erbaut werden, und Dänemark leistete seinen Beitrag auf dänischem Boden.

Millionen von Reisenden konnten schon in den letzten Wochen und werden noch mehr in den kommenden Monaten und Jahren das überzeugende Werk der Vogelfluglinie begutachten, das sowohl auf der deutschen als auch auf der dänischen Seite der Ostsee zum Wohle des internationalen Verkehrs geschaffen wurde.

In zwei „Etagen“ gehen die Fahrzeuge von Deck der „Theodor Heuss“: unten die langen D-Zug-Wagen, oben — vom Kraftwagen-deck — die Autos. Der Fährhafen von Großenbrode Kai (unser Bild) wird nun verwaisen, wenn die Fährschiffe auf der neuen Fährstrecke im Zuge der Vogelfluglinie von Puttgarden nach Rødbyhafen fahren, die die bisherigen Reisezeiten um fast zwei Stunden verkürzt.





Direktor Müller bei seiner kurzen Ansprache.

Vor dem Lokschuppen steht die alte Dampflok inmitten der modernen Elloks und Dieselloks. Von links nach rechts: Die vierachsige Ellok mit Dieselhilfsantrieb, die neue dreiachsige Diesellok, die Dampflok, die zweiachsige Ellok mit Batteriehilfsantrieb, die zweiachsige Diesellok und ein Diensttriebfahrzeug.

WIR NAHMEN ABSCHIED VON UNSERER LETZTEN DAMPFLOK

Lokführer Wilhelm Bender fuhr die zur letzten Schicht festlich bekränzte alte Dampflok.



Vor dem Lokschuppen Bruckhausen von „Eisenbahn und Häfen“ waren sie aufgefahren, die vierachsige Ellok mit Dieselhilfsantrieb, die neue dreiachsige Diesellok, die zweiachsige Ellok mit Batteriehilfsantrieb, die zweiachsige Diesellok und ein Diensttriebfahrzeug und mitten unter ihnen die gute, alte Dampflok, Baujahr 1904 (technische Angaben: 3 Achsen, Gewicht 41 t, Zugkraft 10 t mit Dampfbrake und 2 Seitentendern, Wasservorrat für 1 Schicht), die letzte ihrer Art bei uns, zum Abschied liebevoll geschmückt mit Fähnchen und Girlanden; denn es war wirklich ihr Abschiedstag.

85 Jahre hatten die Dampflokomotiven in unserem Werksbahnverkehr treu ihre Pflicht getan. Nun haben sie ausgedient. Elloks und Dieselloks sind an ihre Stelle getreten. Die letzte Dampflokomotive aber wollte man zum Abschied gebührend feiern.

Da stand nun die kleine Dampflok, festlich hergerichtet. Einer ihrer alten Herren und Meister, Lokführer Wilhelm Bender, hatte nun einmal die Hebel betätigt und sie vor den Lokschuppen gefahren, die Belegschaften des Lokschuppens und der EBW sowie unsere Direktoren Müller, Bergemann und Christophers und die geladenen Gäste — die Lokführer im Ruhestand, Vertreter der Bundesbahn und der örtlichen Presse — sie mit einem lachenden und einem weinenden Auge erwarteten. Es leuchtete das Schild: „Letzte Schicht der letzten Dampflok von EH, 18. April 1963.“ Wie sie so dastand, schwarz und verrußt, von Dampfwolken eingehüllt, war sie der krasse Gegensatz zu der neben ihr stehenden modernen, mächtigen Ellok und Diesellok in ihrem hellen Grün. Fast taten einem die Ohren weh, so durchdringend gellten zur Begrüßung die Sirenen der versammelten Elloks und Dieselloks. Aber konnte es ein eindrucksvolleres Konzert geben? Ehren der alten Lok, als dieses moderne Sirenengeheul, das so ganz anders klang als der altgewohnte Pfiff mit der Dampfpeife?!

ENDE EINER EPOCHE IM WERKSBAHNVERKEHR

Mit dieser letzten Dampflok verschwand wieder einmal ein vertrautes Bild aus dem heimischen Verkehrssektor. Welch Aufsehen, ja, was für Schrecken hatte einst die Dampflokomotive erregt! Und jetzt? Wie das Pferd aus dem Verkehr verdrängt wurde — wo sieht man heute noch in unseren Städten ein Pferdefuhrwerk auf der Straße? — so hat auch die alte Dampflok den modernen Elloks und Dieselloks weichen müssen.

Direktor Müller fand die rechten Worte für diesen Wandel. Er erinnerte ins Gedächtnis zurück, daß der Engländer George Stephenson im Jahre 1814 die erste Dampflokomotive konstruierte, der er den Namen „Blücher“ gab, daß im heimischen Raum die erste Dampflok 1871 von der Gewerkschaft Deutscher Kaiser, der Vorläuferin Thyssen-Bergbau am Niederrhein, eingesetzt wurde und daß die letzte Lok auf der 2,15 km langen Strecke von Schacht 1 nach dem Staßfurtbahnhof Neumühl fuhr. Ochsen- und Pferdegespanne hätten bis



das Verkehrsproblem bewältigt. Später habe dann August Thyssen dem Aufbau eines Werksbahnnetzes beginnen müssen, weil die alten Bahnträger das hiesige Gebiet verkehrsmäßig vernachlässigten. Im Jahre 1900 seien 7 Dampfloks vorhanden gewesen, 1905 von 18, 1914 bereits 48, die 14172 Millionen tkm fuhren. Bis zum Jahre 1928 steigerte sich die Zahl der Dampfloks auf 77, die 29284 Millionen t beförderten und 152774 Millionen tkm fuhren. 1942 erreichte „Eisenbahn und Häfen“ mit 78 Dampfloks den Höchststand; daneben gab es aber nun schon — als neue Entwicklung — 41 Elloks und 10 elektrische Transportwagen. Das transportierte Material belief sich in jenem Jahr auf 44415 Millionen t, die Zahl der tkm auf 197981. Und da ab ging die Zahl der Lokomotiven zwar herab, die Leistung aber stieg. Das beweist beispielsweise das Transportergebnis von 1962: Mit 13 Dampfloks, 5 Dieselloks und 106 Elloks — insgesamt 124 Loks — wurden 58022 Millionen t befördert und 242949 Millionen tkm gefahren. Und nun im Jahre 1963 gibt es also nur noch 13 Dampfloks und Dieselloks. Der neueste Stand (15. April 1963): 112 Elloks und 16 Dieselloks.

Recht sagte Direktor Müller, daß mit der letzten Schicht des Dampfloks, der Dampflok 13, ein Zeitalter zu Ende gegangen ist. Vergessen Sie nicht, daß in den 85 Jahren, in denen wir mit Dampfloks fuhren, große Leistungen vollbracht wurden. „Mehr denn je war auch seine Mahnung angebracht: „Die beste Maschine nützt nichts, wenn wir nicht Menschen haben, die sie bedienen.“ Und so

kam ihm der Dank an alle Lokomotivführer und Heizer, die bei Tag und Nacht und jedem Wetter ihren Dienst versehen haben, aus vollem Herzen.

DIE TECHNIK KENNT KEINEN STILLSTAND

Es war das Schöne an dieser Abschiedsfeierstunde, daß sichtlich in ihr die Beteiligten selber etwas davon verspürt haben, wie sehr Menschen eine persönliche Beziehung zu ihren Maschinen finden können, die ihnen in langem Umgang vertraut geworden sind. Aber trotzdem muß Altes dem Neuen weichen. Dem technischen Fortschritt kann man nun einmal nicht Einhalt gebieten. Ob allerdings die Elloks und Dieselloks, die nunmehr das Gleisbild im Werksbahnverkehr bestimmen, auf längere Sicht betrachtet, die letzte Lösung sind — wer möchte diese Frage entscheiden?! Vielleicht werden selbst sie früher oder später durch andere „Zugpferde“ abgelöst. Auch dieser Gedanke klang in der Abschiedsansprache von Herrn Müller auf.

Im Schifferheim saß man an diesem denkwürdigen Tage noch beisammen. Und noch einmal wurden hier die Erinnerungen an die gute alte Dampflok lebendig.

Triebwerkschef i. R. Home, selbst fast 50 Jahre lang beim Gemeinschaftsbetrieb tätig, war an Abschied ebenfalls erschienen.

Alte Lokführer und Heizer, jetzt im Ruhestand, und die Vorgesetzten der Eisenbahnwerkstatt waren bei der Verabschiedung mit dabei.





Stehen Sie doch nicht so herum — sagen Sie lieber kurz und knapp: Haben Sie was in der Tasche oder nicht?



Sehe ich recht? Verschimmeltes Brot? Das kann doch nicht Ihr Ernst sein! Was soll denn die Direktion sagen?



Ja, nun kann ich nicht mehr! Ich soll Sie angebettelt haben? Ich habe lediglich anständig gefragt, mein Lieber, sonst nichts!



Also, wenn ich Sie so betrachte — Sie tun mir direkt leid. Für ein paar lächerliche Kröten arbeiten — und dann nur verschimmeltes Brot auf der hohen Kante! Da leg ich mich lieber auf meine Bärenhaut!

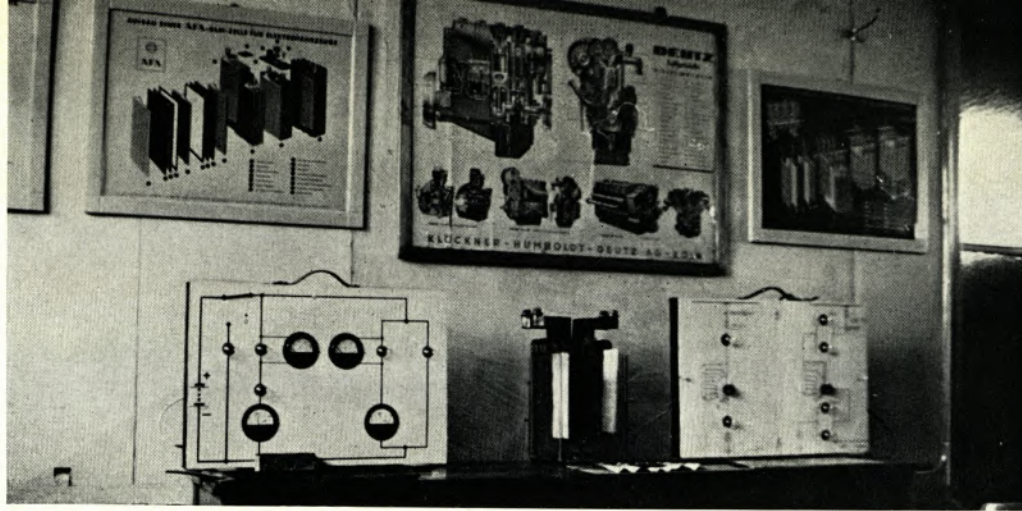
Chorgesang und Kammermusik beim Quartettverein

Der „Quartettverein Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen“ versteht es, von Zeit zu Zeit in seinen Veranstaltungen mit besonderen Höhepunkten aufzuwarten. Das war z. B. im Herbst 1961 der Fall, als im Konzertprogramm der bekannte Bassist Kenneth Spencer auftrat. Diesmal, beim Konzert am 26. April 1963 in der Stadthalle Hamborn, bereicherte man die Vortragsfolge der Chorlieder durch Darbietungen einer kammermusikalischen Vereinigung, der ausgezeichneten Berliner Camerata Musicale.

Zwei Chöre — „Musik“ von Hajo Kelling nach dem Text von Martin Luther und die Eichendorffschen Verse „Singen kann ich nicht wie du“ in der Vertonung von Karl Haus — leiteten die Veranstaltung verheißungsvoll ein. Im Verlauf des Abends gab der Quartettverein noch zahlreiche Proben seines soliden Könnens. So hörten wir den hymnischen Gesang „So sei dein Tag“ von Wolfgang Steffen, „Pfortners Morgenlied“, von A. Schneider-Hase feierlich-getragen vertont, Walter Reins inniges „Kleines Liebeslied“ und das auf einen fröhlichen Grundton gestimmte Lied „Du bist das helle Sommerlied“ von Theo Dennesen, das schöne Lied „Minnezeit“ und die große, gemüts tiefe und zugleich schwungvolle, immer wieder gern gehörte Volksliederkantate für Männerchor und Klavier von Quirin Rische sowie die frisch-fröhlichen Weisen „Wohlauf, Gesellen“ (Paul Zoll) und „Mädchen, geh du nur heim“ (Quirin Rische). Mit all diesen Vorträgen wußte der von Karl Eberhardt einfühlsam und straff geleitete Chor auch diesmal die Konzertgemeinde von EH zu überzeugen. Die Sänger vollbrachten in der Tat Leistungen, die sorgfältige Arbeit verrieten. Sie bewiesen erneut, daß sie auch die verschiedensten Tonsetzungen zu meistern wußten, was nicht zuletzt mit darauf zurückzuführen sein dürfte, daß sich der Chor auf ausgeglichenes Stimmenmaterial stützen kann. Die Begleitung einiger Lieder am Flügel lag bei Rainer Stöfken in besten Händen.

Mit besonderer Spannung sah man dem Auftreten der Berliner Camerata Musicale entgegen. Die Konzertbesucher wurden nicht enttäuscht; ja, ihre Erwartungen wurden sicherlich übertroffen. Was die vier bzw. fünf Instrumentalsolisten, unter ihnen eine Dame, an kammermusikalischem Genuß boten, war makellos. Zu diesem Erfolg trug die geschickte Auswahl der Stücke wesentlich bei. So hörten wir aus dem kammermusikalischen Schaffen des melodiefreudigen und zugleich gemüts tiefen Wolfgang Amadeus Mozart den beschwingt-anmutigen ersten Satz aus dem Oboenquartett F-Dur, KV 370, den letzten Satz aus dem Flötenquartett D-Dur, KV 285, in dem die Solistin Gelegenheit hatte, auf der großen Flöte Proben ihres ausgezeichneten Könnens zu geben. Die „3 Tänze“ von Michael Praetorius, die innig, musizierfreudig und feierlich-getragen klingende Serenade op. 43 des seinerzeitigen Direktors der Berliner Hochschule für Musik, Paul Höffer, mit ihren Variationen über das bekannte Volkslied „Innsbruck, ich muß dich lassen“ und dem bewegten, lebhaften ersten Satz aus einem Quartett von Franz X. Süßmeyer. Es war wirklich ein glücklicher Einfall, die Camerata nach hier zu holen. Die Zuhörer dankten es mit stürmischem, nicht endenwollendem Beifall.

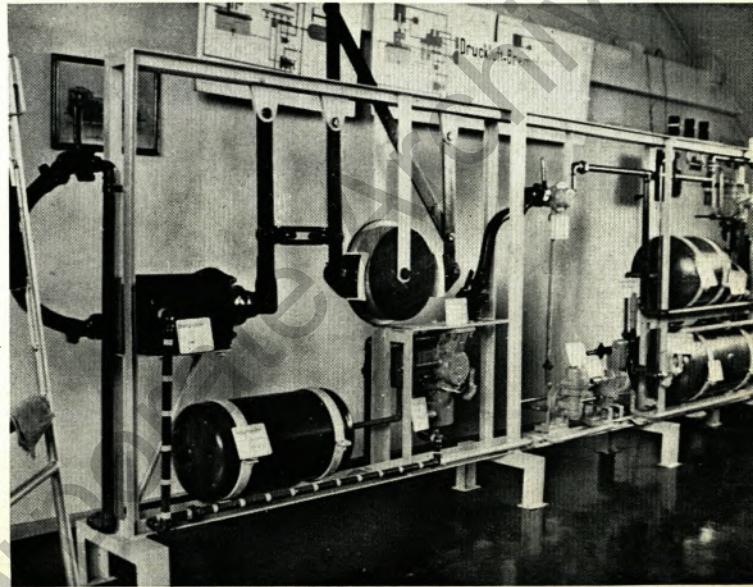
Eingangs des Konzerts hatte Quartettvereins-Vorsitzender v. d. Heidt die Erschienenen, unter ihnen den Schirmherrn des Vereins, Direktor Müller, und die Direktoren Bergermann und Christophers mit ihren Familien sowie Betriebsratsvorsitzenden Ernsting, herzlich willkommen geheißen. In der heutigen Zeit der allgemeinen Verflachung und Vermassung — so sagte er — habe sich der Quartettverein die Aufgabe gestellt, das deutsche Volkslied und Chorlied zu pflegen und den Menschen näherzubringen. Er wolle damit aber auch versuchen, das in der Betriebsgemeinschaft „Eisenbahn und Häfen“ vorhandene gute Betriebsklima zu erhalten und zu fördern. — Mit seinem Konzert am 26. April hat der Quartettverein wieder einmal mehr bewiesen, daß es ihm damit ernst ist.



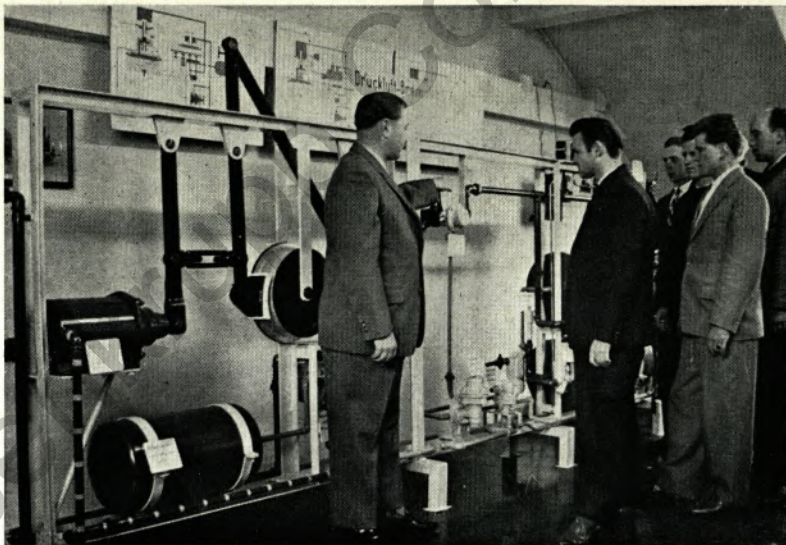
Modelle für Elektrizitätslehre, Aufbau von Batterien und Schnitttafeln von Dieselmotoren und Batterien.

Neben der betrieblichen Unterrichtung des Lokpersonals ist auch eine eingehende technische Schulung erforderlich. Diese ist von besonderer Bedeutung, weil inzwischen alle Dampflokomotiven durch moderne Elektrolokomotiven als Zweikraftlok mit Akku- bzw. Dieselhilfsantrieb ersetzt worden sind. Durch den vermehrten Einsatz druckluftgebremster Fahrzeuge ist es außerdem notwendig, die Bedienung der Druckluftbremsen ebenfalls an Lehrmodellen zu erlernen. Dazu wurden eine Reihe von Modellen aus der Praxis gesammelt bzw. lehrreiche Fotos angefertigt. Von Fachfirmen wurden außerdem Schnittbilder besorgt und ein Druckluft- und Bremslehrstand für Lok und Wagen errichtet. Letzterer hat den Vorteil, daß neben dem Lokpersonal auch die Wagenmeister, welche sich über die technischen Einzelheiten der Druckluftbremsen auskennen müssen, unterrichtet werden können. Dieses Unterrichtsmaterial ist in der früheren Plankammer der Bauabteilung im Betriebsgebäude Bruckhausen aufgestellt.

Mit dem Fortschreiten der technischen Entwicklung auf der einen und den von EH eingeleiteten Rationalisierungsmaßnahmen auf der anderen Seite wird eine solche gründliche Schulung unerlässlich.



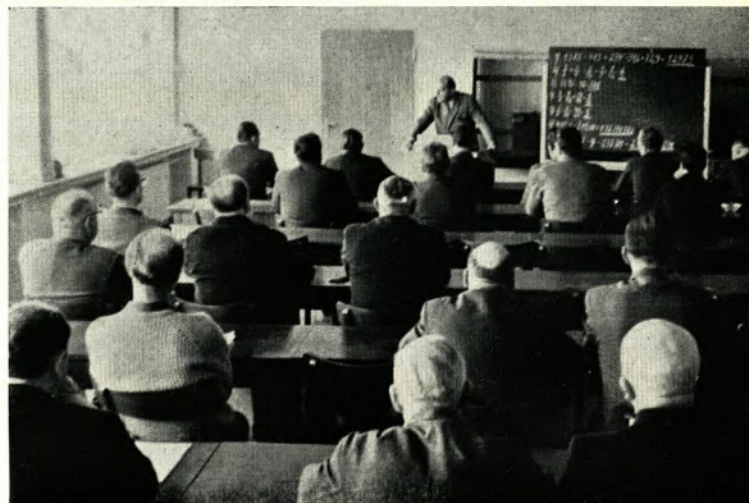
Druckluft-Bremslehrstand für Lok und Wagen.



Der technische Angestellte Büschgen bei der Unterrichtung von Lokführeranwärtern am Druckluft-Bremslehrstand.

Betriebschef Schentke hält hier die mündliche Prüfung von Lokführeranwärtern zum Lokführer im Beisein der Lokführer, Oberloführer und Lokmeister ab.

Praktische Schulung des Lokpersonals

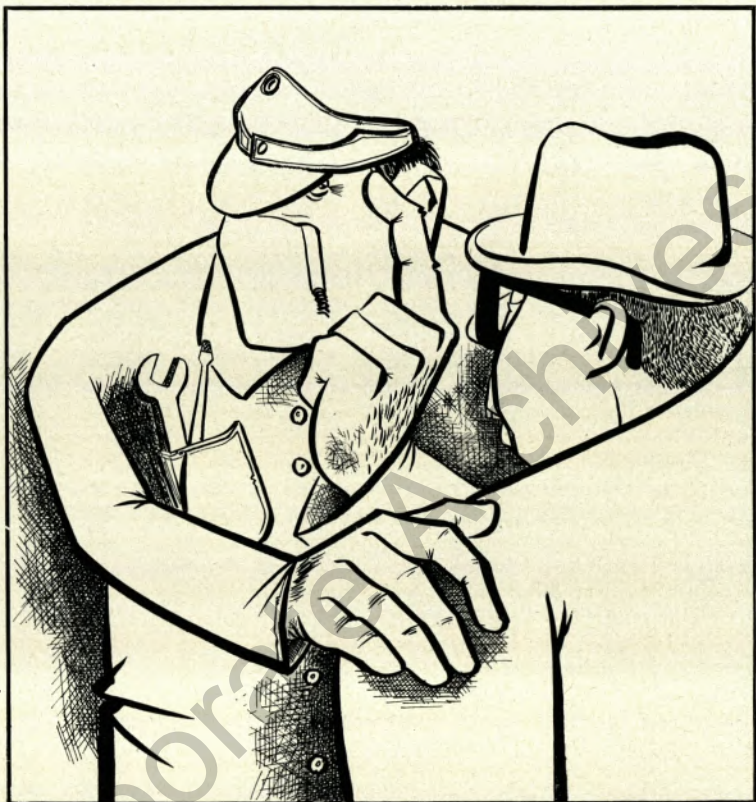




Sommerzeit - Ferienzeit

Sommer und Sonne wecken alljährlich den Wunsch, für einige Tage oder Wochen seiner häuslichen Umgebung und dem vertrauten Arbeitsplatz zu entfliehen. Einmal im Jahr möchte jeder das tun, wozu ihm der tägliche Arbeitsrhythmus keine Gelegenheit und keine Zeit läßt, Urlaub machen, wandern, schwimmen, angeln, segeln, mit den Kindern die Ferien erleben, fremde Länder und Burgen kennenlernen oder nur der Natur lauschen. Etwas davon möchte ein jeder einmal in seinem Urlaub machen.

PEK's MeRKBLATT FÜR ARBEITSERLEICHTERUNG



Ungezwungener Umgang
mit Vorgesetzten nötigt
immer Respekt ab.

Merke: Plumpe Vertrau-
lichkeit macht beliebt.





Ratschläge für den Urlaub

erteilt von ETE



Lassen Sie die Schönheiten der Natur auf sich wirken . . .



. . . nutzen Sie die Kräfte der heilsamen Quellen!



. . . halten Sie sich vornehmlich an junges Gemüse . . .



Vor dem Einschlafen am offenen Fenster tief atmen



. . . und vor allem: gehen Sie stets mit den Hühnern zu Bett!

Schokolade war als „Drachenfutter“ vorgesehen

„Jedenfalls, mein lieber Karl“, sagte Herr Schwille, „kann ich mir erlauben, zur Feier des Tages ein Glas Bier zu trinken — oder?“ — „Kannst du auch!“ sagte Herr Koch.

Herr Schwille nickte ernst. „Kann ich!“ wiederholte er. — „Kannst du!“ sagte Herr Koch. „Soll ich dich nach Hause bringen?“

„Mich?“ rief Herr Schwille empört. „Ich könnte höchstens dich nach Hause bringen! Aber ich werde es nicht tun, sondern dir gute Nacht sagen! Gute Nacht, Koch!“ — „Nacht, Schwille!“ sagte Herr Koch.

Herr Schwille blieb noch einen Augenblick vorm „Grauen Bock“ stehen; er nahm den Hut ab und genoß die Kühle der Nacht. Dann ging er sicher und beschwingt seiner Wohnung zu.

„Meckern wird sie so oder so . . .“, brummte er vor sich hin. An der nächsten Straßenecke blieb er stehen, holte ein Markstück aus der Tasche und war nach einigen vergeblichen Versuchen, mit dem Automaten klar zu kommen, im Besitze einer Tafel Schokolade. Wird sich freuen, die Klara, dachte er, wird sich bestimmt freuen,

Drachenfutter — Futter für'n kleinen Hausdrachen . . .

Drei Minuten später stand er vor seinem Hause. Im zweiten Stock brannte noch Licht. Herr Schwille betrachtete seine Zigarre, die er sich gerade angezündet hatte und sah dann wieder nach oben. — „Schlafen gehen kann sie auch nicht!“ knurrte er. „Und ist so gesund — der Schlaf . . .“

Er wollte die Zigarre auf die Straße werfen, aber dann beschloß er, sie aufzurauchen. Schließlich kam es auf fünf Minuten auch nicht mehr an.

Er beobachtete weiter das hell erleuchtete Fenster seines Schlafzimmers und sah Klaras Schatten auf dem Vorhang auftauchen und wieder verschwinden. „Hoppla!“ sagte jemand neben ihm. „Entschuldigung! Hätte Sie beinahe umgerannt . . .!“

Herr Schwille nickte und sah dem Manne nach. Rannte einen glattweg um. Und ging auch noch ins Haus. Wer war das? Mayer? Oder Schreiber- mann! Na — egal . . .

Er strich die Asche seiner Zigarre ab und starrte wieder zum Fenster hinauf. Hin und her rennt sie, dachte er.

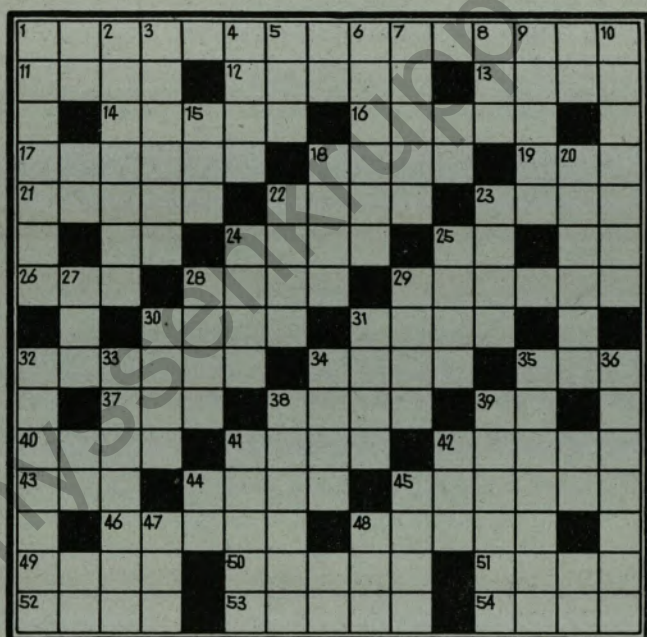
Lädt sich wohl auf, damit sie mir nachher — da fiel ihm der Rest der Zigarre aus der Hand, er sah zwei Schatten, seine Frau und einen Mann, und nun . . . nun küßten sie sich. Ohne Zweifel: Sie küßten sich . . .

Herr Schwille strich sich über die Augen. Die paar Glas Bier — nee, das war doch wohl nicht möglich. Ein eisiges Gefühl kroch seinen Rücken hinauf und ließ ihn schauern.

Da waren sie verschwunden, das Licht erlosch, dann wurde es wieder hell. Die Nachttischlampe, dachte Herr Schwille. Er griff in die Manteltasche und umkrampfte den Hausschlüssel. Mit der anderen Hand setzte er den Hut auf und sah sich um. Zeugen! Zeugen mußten herbei! Die Polizei — aber die nächtliche Straße war menschenleer; er stand allein auf dem regenfeuchten Bürgersteig und starrte zu seiner Wohnung hinauf — aber dann schlug er sich plötzlich mit Vehemenz an die Stirne.

„Donner . . . Donnerwetter!“ stammelte er und ging so schnell er konnte die Straße zurück. „Deswegen . . . deswegen habe ich ja heute so ausgiebig gefeiert — wir sind ja gestern umgezogen . . .!“ Ernst Heyda

Unser Kreuzworträtsel



Waagerecht: 1. Sicherheitsbehörde zur Aufklärung von Straftaten, 11. Fluß, an dem Florenz liegt, 12. die Frucht der Buche, 13. das Leben, die Wirklichkeit, 14. unverschämt, 16. lärmender Unfug, 17. schicksalsschweres Zusammentreffen, 18. Planet, 19. landwirtschaftliches Anwesen, 21. von Strafverfolgung befreit, 22. Pflanze, deren Saft medizinisch verwendet wird, 23. Name ungarischer Könige,

24. Holzblättchen, 25. Name von Bächen und kleinen Flüssen, 26. strikte Verneinung, 28. Nebenfluß des Rheins, 29. kostbarer Besitz, 30. kurze knappe Männerjacke, 31. Stammpflanze des Opiums, 32. gemustertes Gewebe, 34. Stützpunkt, 35. Abzweigung, Seitenstange, 37. Teil des Baumes, 38. Kummer, Schaden, 40. Gebirge in Griechenland, 41. Körperteil, 42. Stern im Adler, 43. Schicksal, 44. Planet, 45. Bauholz, 46. Blutbahnen, 48. Insel im Mittelmeer, 49. Frauenname, 50. Belastung des Kontos, 51. stacheliger Insektenfresser, 52. unersättliches Begehren, 53. das Einbringen der Früchte, 54. zum Herzen zurückführende Blutbahn.

Senkrecht: 1. Sicherheitsleistung, 2. Niederträchtigkeit, 3. das Leichenschauhaus in Paris, 4. Wassergeist des Märchens, 5. sein . . . hat jedes Dach, 6. Bahnsteigsperr, 7. Speisefisch, 8. mohammedanischer Name Jesu, 9. Beobachter eines Vorgangs, 10. zuständige Behördenstelle, 15. unbestimmter Artikel, 18. Schwung, Begeisterung, 20. Herrenmantel, 22. der altägyptische Stiergott, 23. geebnete Strecke, Schienenweg, 24. Gewebe mit pelzartiger Oberfläche, 25. Ausstoßung aus der Gemeinschaft, 27. Gebirge auf Kreta, 28. Träger von Freileitungen, 29. Löhnung, 30. schwedisches Königsgeschlecht, 31. Getreide mit dicken Fruchtkolben, 32. spaßig, 33. eine Körperbehandlung, 34. Hauptgestalt einer Dichtung, 35. Jahrgeld, 36. Sauerkirsche, 38. Schöpfer des Wiener Walzers, 39. Gestell zum Festhalten eines Geräts, 41. wilde Bande, 42. das Universum, 44. lateinisch: mich, 45. Taufzeuge, 47. bestimmter Artikel, 48. Honiggetränk

Auflösung der Rätsel aus Nr. 72

Silbenaustausch: 1. Gabel, 2. Eiter, 3. Latte, 4. Siegel, 5. Essen, 6. Notar, 7. Kasse, 8. Insel, 9. Rodel, 10. Chile, 11. Hafer, 12. Eiche, 13. Nonne — Gelsenkirchen.

Sieben an einem Tisch: Nach 420 Tagen sind alle sieben Stammgäste wieder zugegen.

Oster-Kreuzworträtsel: **Waagerecht:** 2. Du, 3. rot, 5. Harz, 8. Esau, 9. Rinne, 11. Biene, 12. Knall, 13. Hase, 14. Ei.

Senkrecht: 1. Butter, 4. Ozean, 6. Amerika, 7. Asien, 10. Elli.

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Anton Winter
Weichensteller, Eisenbahn-Nord
eingetreten: 12. August 1923



Franz Jernsel
Rangieraufseher, Eisenbahn-Nord
eingetreten: 19. August 1923



Johann Nies
Weichensteller, Eisenbahn-Nord
eingetreten: 29. August 1923

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:



Josef Kettler
Weichensteller,
Eisenbahn-Süd
eingetreten: 6. Juli 1938



Peter Anis
Kolonnenführer,
Bauabt.-Oberbau-Süd
eingetreten: 7. Juli 1938



Eduard Krause
Stellwerkswärter,
Eisenbahn-Nord
eingetreten: 7. Juli 1938



Josef Strüver
Elloführer,
Betr.-Masch.-Dienst-Süd
eingetreten: 9. Juli 1938



Paul Novine
Rangierer,
Eisenbahn-Nord
eingetreten: 13. Juli 1938



Wilhelm Heiligenhaus
El.-Schweißer, EBW
eingetreten: 13. Juli 1938



Anton Stachowiak
Wagenschreiber,
Verkehrsabteilung
eingetreten: 19. Juli 1938



Josef Mertens
Weichensteller,
Eisenbahn-Nord
eingetreten: 28. Juli 1938



Hermann Grobosch
Schlosser, EBW
eingetreten: 28. Juli 1938



Heinrich Bloemer
Rangiermeister,
Eisenbahn-Süd
eingetreten: 1. Aug. 1938



Hans Balke
Kraftfahrer,
Allg. Verwaltung
eingetreten: 11. Aug. 1938



Paul Baumerich
Rangiermeister,
Eisenbahn-Süd
eingetreten: 20. Aug. 1938



Max Sellmann
Elloführer,
Betr.-Masch.-Dienst-Süd
eingetreten: 22. Aug. 1938



Alfred Metz
Büroangestellter,
Verkehrsabteilung
eingetreten: 27. Aug. 1938

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Den Ehebund schlossen:

Artur Neumann, EBW,
mit Elisabeth Spaun, geb. Feil
am 19. Februar 1963
Hermann, Franke, Hochbauabteilung,
mit Marianne Tenbusch
am 15. März 1963
Cleofe Di Schino, Fahrleitungsmeisterei,
mit Doris Czernik
am 15. März 1963
Wenzel Swaton, Hafen Schwelgern,
mit Hildegard Striebel geb. Tempels
am 21. März 1963
Hans-Walter Krüssmann, Eisenbahn
Nord,
mit Edith Schulz
am 4. April 1963
Gerhard Quindeau, Bauabt.-Oberbau Süd
mit Christel Schleusener
am 5. April 1963
Hans-Franz Seitz, Eisenbahn Nord,
mit Helga Lempert, geb. Klinkert
am 5. April 1963
Wolfgang Niesel, Eisenbahn Nord,
mit Ilona Pfützer
am 11. April 1963
Bernhard Verheyden, Einkauf,
mit Christina Ohm
am 11. April 1963
Karlheinz Borssym, Betr.-Masch.-Dienst
Nord,
mit Rita Falk
am 19. April 1963
Horst Nahlmann, EBW,
mit Marion Zikmund
am 26. April 1963
Fritz Goertz, Fahrleitungsmeisterei,
mit Monika Steckenborn
am 26. April 1963
Günter Bellgardt, Eisenbahn Nord,
mit Elisabeth Quaddlieg
am 2. Mai 1963
Wolfgang Panther, Eisenbahn Nord,
mit Ute Korn
am 3. Mai 1963
Karl-Heinz Altenschmidt, Eisenbahn Süd,
mit Sigrid Fischer
am 10. Mai 1963

Nachwuchs kam an:

Marion, 21. Februar 1963
Dieter Jasiniak, Hafen Schwelgern

Detlef, 15. März 1963
Manfred Schulz, Eisenbahn Nord
Markus, 18. März 1963
Wilhelm Kühn, Eisenbahn Nord
Angela, 21. März 1963
Heinz Siemenowski, Eisenbahn Süd
Andrea, 22. März 1963
Helmut Grebe, Eisenbahn Nord
Wilfried, 23. März 1963
Hermann Weyers, Eisenbahn Süd
Detlef, 25. März 1963
Manfred Dunkelmann, Eisenbahn Süd
Kerstin, 25. März 1963
Ernst Malzen, Eisenbahn Süd
Silke, 27. März 1963
Gottlieb Schütz, Fahrleitungsmeisterei
Veronika, 31. März 1963
Emil Jahr, EBW
Uwe, 4. April 1963
Norbert Zander, Eisenbahn Nord
Jürgen, 6. April 1963
Rudi Leidens, Hafen Schwelgern
Martina, 8. April 1963
Rudolf Haferkamp, Eisenbahn Süd
Engelbert, 9. April 1963
Engelbert Gau, Eisenbahn Süd
Manfred, 14. April 1963
Herbert Wetsch, Eisenbahn Nord
Ralf-Peter, 17. April 1963
Horst Jestel, Betr.-Masch.-Dienst Nord
Holger, 18. April 1963
Walter Kreulich, Hafen Schwelgern
Marion, 26. April 1963
Wolfgang Eder, Eisenbahn Süd
Marion, 29. April 1963
Bernhard Brix, EBW
Roland, 5. Mai 1963
Robert Strüver, Bauabt.-Oberbau Süd

Geburstage:

August Pöhlert, früher Lokführer
geb. 16. August 1873 (90 Jahre)
wohnhaft: Boeholt i. Westf., Lübecker
Straße 15
Heinrich Illing, früher Maurer,
geb. 25. August 1883 (80 Jahre),
wohnhaft: Dbg.-Hamborn, Wilhelm-
straße 50a

Goldene Hochzeit:

Johann Schmitz, früher Vorarbeiter,
geb. 2. Februar 1885, verh.: 8. Juli 1913,
wohnhaft: Sterkrade-Holten,
Kurfürstenstr. 253

Todesfälle:

Peter Bohlen, Pensionär,
früher Vorarbeiter
geb.: 15. März 1898,
gest.: 21. Januar 1963
Friedrich Rücklein, Pensionär,
früher Weichensteller
geb.: 10. April 1883,
gest.: 16. Februar 1963
Konrad Breuer, Pensionär,
früher Schlosser
geb.: 2. Juni 1903,
gest.: 22. März 1963
Emil Manthey, Pensionär,
früher Rottenführer
geb.: 18. März 1887,
gest.: 29. März 1963
Klemens Fleischer, Lokführer,
Betr.-Masch.-Dienst Nord
geb.: 30. Juni 1903,
gest.: 30. März 1963
eingetreten: 5. Dezember 1922
Walter Schwarze, Betriebsassistent,
Eisenbahnbetrieb Nord
geb.: 12. November 1914,
gest.: 8. April 1963
eingetreten: 1. Juli 1936
Bruno Pankonin, Pensionär,
früher Lokführer
geb.: 11. September 1900,
gest.: 17. April 1963
Josef Kress, Pensionär,
früher Lokführer
geb.: 18. August 1897,
gest.: 28. April 1963
Stefan Gajdzinski, Pensionär,
früher Wagenschreiber
geb.: 2. September 1912,
gest.: 29. April 1963
Oswald Nathofer, Pensionär,
früher Kolonnenführer
geb.: 30. November 1890,
gest.: 9. Mai 1963
Anton Distler, Gleiswerker,
Bauabt.-Oberbau Nord
geb.: 8. September 1909,
gest.: 10. Mai 1963
Michael Wallrich, Lokführer,
Betr.-Masch.-Dienst Süd
geb.: 11. April 1901,
gest.: 10. Mai 1963
eingetreten: 2. Februar 1929

Wichtiger Hinweis für unsere Mieter!

Betr.: Mietvertrag — Haftpflicht —

Ein Mieter hat ohne Genehmigung der Wohnungsverwaltung einen Kohlebadeofen durch einen Gasdurchlauferhitzer ersetzt. Da offenbar die Belüftung des Baderaumes nicht vorschriftsmäßig war, hat sich ein **tödlicher Unfall** ereignet.

Dies läßt es erforderlich erscheinen, unsere Mieter noch einmal eindringlich auf die Bestimmung des Mietvertrages hinzuweisen, wonach der Mieter für Um- und Einbauten, insbesondere Installationen, unsere schriftliche Erlaubnis benötigt.

Für Installationen, die eine Gefährdung der Bewohner mit sich bringen können, hat der Mieter eine von einem zugelassenen Installateur ausgestellte Bescheinigung über die ordnungsmäßige Ausführung der Installation beizubringen.

Hat der Mieter eine dieser beiden Voraussetzungen nicht erfüllt, sehen wir uns gezwungen, die Beseitigung der Anlage und die Wiederherstellung des alten Zustandes zu veranlassen.

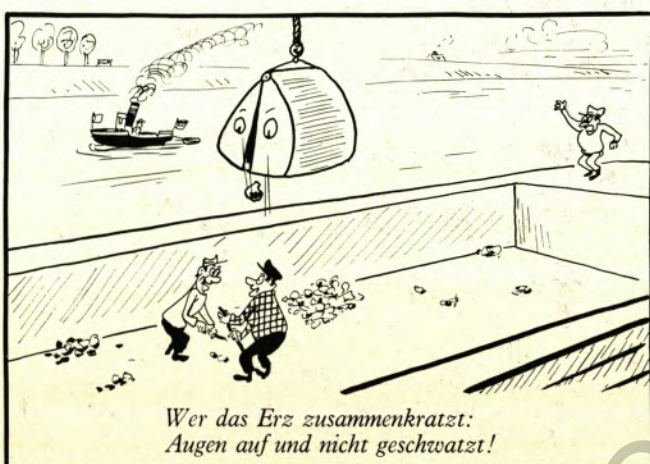
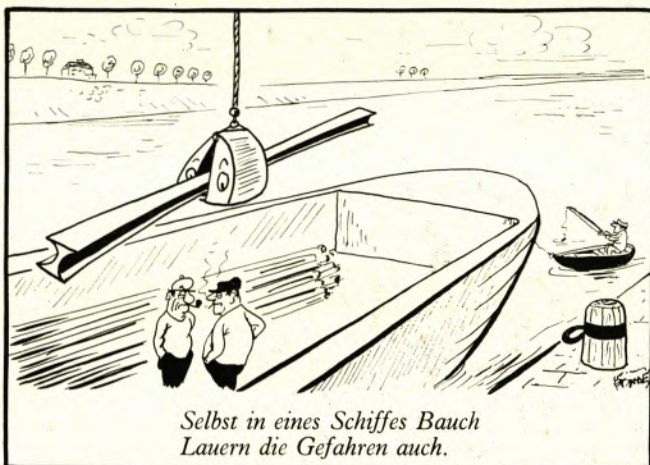
RHEINISCHE WOHNSTÄTTEN
AKTIENGESSELLSCHAFT

Ein ernstes Wort an jedermann

Seitdem vor einigen Wochen die sommerliche Wärme eingesetzt hat, sind leider auch wieder Waldbrände zu verzeichnen. Wie groß die Gefahr ist, zeigen Angaben des Bundeswirtschaftsministeriums: Im Jahre 1962 wurden insgesamt 1754 Waldbrände gegenüber 518 im Jahre 1961 festgestellt, und zwar wurden im erstgenannten Jahr 1691 Hektar Waldfläche ein Opfer der Flammen gegenüber 434 Hektar im Jahre 1961. Wie Nachforschungen ergeben haben, sind von den angeführten 1754 Waldbränden allein 948 durch Fahrlässigkeit und 63 sogar durch Brandstiftung entstanden. Es ist natürlich verständlich, daß vor allem an heißen Tagen die Bevölkerung die Wälder aufsucht, um Erholung zu finden. Man kann aber verlangen, daß dann auch jeder Waldbesucher Verantwortungsbewußtsein und Disziplin zeigt, damit nicht durch Unachtsamkeit, etwa durch Wegwerfen eines Streichholzes oder eines Zigarettenstummels oder durch Feueranzünden beim Camping, Waldbrände verursacht werden. Unsere Mahnung richtet sich deshalb an alle unsere Leser, sich diszipliniert zu verhalten, wenn sie Wälder aufsuchen, und auch ihre Familienangehörigen zu belehren, damit nicht durch Unachtsamkeit oder gar aus Mutwillen Waldbrände entstehen.

Holzauge! Sei wachsam!!

Gefahren beim Entladen



Gezeichnet und fotografiert...



Unser Beiratsmitglied Dir. Dr. Vellguth, zweiter von rechts, führt Bundesgesundheitsministerin Dr. Elisabeth Schwarzhaupt durch die Ausstellung „Wasser Berlin 1963“, die vom 22. 5. bis 3. 6. 63 im Messegelände am Funkturm stattfand.



Schichtwechsel vor dem Lokschuppen in Bruckhausen. Moderne Elloks mit Dieselhilfsantrieb sind an die Stelle der alten Dampfloks getreten.



Wie in jedem Jahr, so war auch diesmal wieder der Gemeinschaftsbetrieb im Festzug am 1. Mai vertreten; hier auf dem Weg zum Altmarkt.



Die Untersuchungsgrube für Loks beim Hüttenbetrieb Meiderich wurde fertiggestellt.

