



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

9. JAHRGANG

1/2

JAN./FEBR. 1963



Der Schnee bescherte den Kindern viel Freude. Die Eisblumen auf den Fensterscheiben umrahmen ein Gesicht, welches das Glück offenbart, das drinnen und draußen zu erleben war.

KURZNACHRICHTEN

Die ATH-Gruppe rangiert unter den 33 deutschen Unternehmen, die lt. „FAZ“ 1961/62 einen Umsatz von über einer Milliarde DM erreichten, auf dem fünfzehnten Platz.

„Kein Tag wie jeder andere“ heißt der Film, den die ATH über den Besuch des französischen Staatspräsidenten General de Gaulle im Herbst vergangenen Jahres in Hamburg hat drehen lassen. Bei der ATH-Hauptversammlung am 28. März wird der Film seine Uraufführung erleben.

Eine „japanische“ Hauerprüfung fand kürzlich wieder einmal auf der Schachtanlage Friedrich Thyssen 2/5 statt. Sämtliche Lehrgangsteilnehmer, 31 japanische Bergleute, die für drei Jahre Belegschaftsmitglieder der Friedrich Thyssen Bergbau-AG sind, um berufliche Erfahrungen im deutschen Bergbau zu sammeln, bestanden die Prüfung. Die japanischen Bergleute zeigten, daß sie in den gut zwei Jahren ihres Aufenthaltes in Deutschland viel von der fremden Sprache gelernt hatten und in dieser Sprache genaue Auskünfte über die vielfältigen Arbeitsgebiete eines Hauers geben konnten.

Bei der Jubilarfeier der Hamborner Bergbau-AG und der Friedrich Thyssen Bergbau-AG wurde mit 436 Jubilaren einer der bisher stärksten Jubilarjahrgänge seit Bestehen der beiden Bergwerksgesellschaften geehrt. Von den Jubilaren konnten 6 auf eine 50jährige, 116 auf eine 40jährige und 314 auf eine 25jährige Werkzugehörigkeit zurückblicken. Diesmal erfolgte die Jubilarehrung im großen Saal der Mercatorhalle, so daß erstmalig auch die Frauen der Jubilare an der Feier teilnehmen konnten.

Die Welthandelsflotte hat sich seit 1939 sehr vergrößert; sie stieg von 70 Millionen BRT im Jahre 1939 auf fast 140 Millionen BRT im Jahre 1962 an. Davon sind rund 45 Millionen BRT Tanker. Die deutsche Handelsflotte stieg von dem Nullpunkt nach dem Kriege wieder auf die beachtliche Höhe von rund 5 Millionen BRT an.

Änderungen bei den Postgebühren sind bereits ab 1. März 1963 zu erwarten; u. a. werden die Postbenutzer dann durch besondere Gebühren zu vorschriftsmäßiger Auflieferung von Postsendungen angehalten. Änderungen treten im Drucksachenverkehr, bei den Eilpostgebühren, dem Versand sperriger Pakete und bei der Abholung von Sendungen ein.

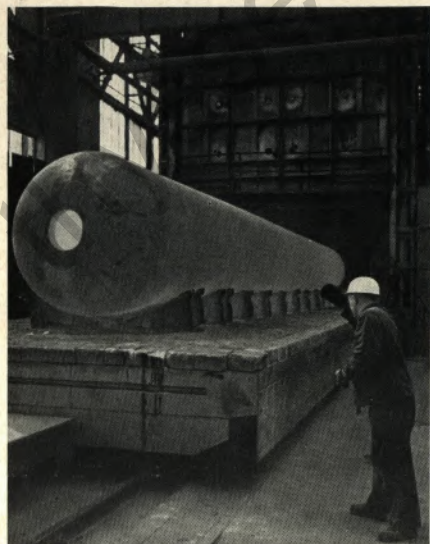
Reisekomfort bei der Deutschen Bundesbahn. Insgesamt 257 Schlafwagen und 118 Speisewagen werden zur Zeit von der Deutschen Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG) betrieben. 40 der Schlafwagen und 47 der Speisewagen sind mit Klimaanlage versehen.

Das Bild und die Art der Krankheiten hat sich, wie die Sterbefallstatistiken der Lebensversicherungsgesellschaften nachweisen, seit Beginn unseres Jahrhunderts völlig gewandelt. Während vor dem ersten Weltkrieg Tuberkulose und Infektionskrankheiten die häufigsten Todesursachen waren, sind es heute Herz- und Kreislauferkrankungen, und zwar ist der Herzinfarkt vorwiegend eine Männerkrankheit; die Männer stellen 76% der „Infarkt-Patienten“.

Den niedrigsten Wasserstand, den man seit 1818 feststellte, führte der Rhein im Februar mit einem Pegel von 1,56 m.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
Wir sind „im Bilde“	3
Jubilarfeier 1962	4
Das Werk Rourkela und wir EH-Eisenbahner	6
Verkehr im Winter	8
EH-Mitteilungen	10
Auch in Rourkela feierte man Weihnachten	11
Pek's Merkblatt	11
Unsere Jubilare	12
Aus der Betriebsgemeinschaft	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, Presshaus. Druck der äußeren Umschlagseiten Gebr. Hermes, Düsseldorf.

Umschlagtaufnahmen: Harz, Dipl.-Ing. Ernst Schwarzweißaufnahmen:
ATH Driesang
EH Voß, Noll, Baerbaum, Schentke, Zurr
HBAG Brink
PHX Tesch und Werkfotos
Raab-Karcher
Jaenderpress
Dr. Wolf & Tritschler

UNSER TITELBILD

zeigt eine etwa 20 m lange Kesseltrommel mit einem Gewicht von rund 105 Tonnen bei dem Ausfahren aus dem großen Wagenherdofen nach dem Glühen. Die Trommel ist für ein Kraftwerk in Italien bestimmt.

Umschlagrückseite: Der Winter prägte in den vergangenen Wochen allenthalben das Landschaftsbild.



Sechs Spezial-Hüttenwerksfahrzeuge für die Phoenix-Rheinrohr AG des Ruhrorter Werkes trafen kürzlich, auf eigener Achse rollend, ein: zwei Torpedopfannen für den Transport von Roheisen, zwei Heißblocktransportwagen, ein Roheisentransportwagen mit einer 45-t-Roh-eisenpfanne und ein Schlackenpfannen-Über-gabewagen. Unser Bild zeigt den Transport auf dem Weg zum Werk Ruhrort.

Wir sind „im Bilde“

Vier Schubeinheiten trafen sich in Rotterdam, als MS „Francesca“ mit 21 700 Tonnen Kiiruna-erz, von Narvik kommend, im Hafen Vlaar-dingen anlegte. „Wasserbüffel“, „Nashorn“, „Krokodil“ und „Nylpaard“ (auf dem Bild von links nach rechts) übernahmen mit ihren Ein-heiten die gesamte Ladung des Erzfrachters und brachten sie zur Ruhr.





Ein Blick vom Podium des Rheingartens in Homberg. Herr Direktor Müller, im Vordergrund rechts, bei seiner Ansprache.

JUBILARFEIER 1962



Mit 150 Jubilaren verzeichnete unser Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen im Jahre 1962 die größte Jubilanzahl seit seinem Bestehen. Das war auch der Grund, warum die Geschäftsführung Jubilare und Gäste am 19. Januar 1963 erstmalig in den „Rheingarten“ Homberg eingeladen hatte, wo ein größerer Festsaal als bei Kleine-Natrop in Hamborn zur Verfügung stand. Von der Jubilargemeinschaft blickten 8 Mitarbeiter auf eine 50jährige, 100 auf eine 40jährige und 42 auf eine 25jährige Tätigkeit beim Gemeinschaftsbetrieb bzw. seinen Rechtsvorgängerinnen zurück. Die Namen der dienstältesten Jubilare sind: Obermeister Bartholomäus Münster, Elektro-Lokführer Wilhelm Wintrich, Lokomotivführer Josef Hadammek, Betriebsassistent Josef Herweg, Maschinenarbeiter Eberhard Nachtigall, Wagenschreiber Friedrich Spelleken, Elektroschweißer Wilhelm Wintrich, Technischer Angestellter Fritz Wolf. 872 Jubilare sind noch aktiv tätig. Das sind 25 Prozent der Gesamtbelegschaft, die heute 3461 Mitarbeiter zählt.

Aus dem von Herrn Direktor Müller erstatteten Leistungsbericht verdient besonders hervorgehoben zu werden die Mitteilung, daß die Notwendigkeit, international konkurrenzfähig zu bleiben, die Geschäftsführung bewogen hat, den Hafen Schwelgern weiter ausbauen zu lassen, um im Endeffekt eine Verdoppelung der Umschlagsleistungen meistern zu können. Zu diesem Zwecke werden u. a. zwei neue

▲ Das Unterhaltungsprogramm findet lebhaften Beifall, wie die Mienen erkennen lassen. Im Vordergrund von rechts: Dir. Müller, Frau Christophers, Dir. Bergemann, Betriebsratsvorsitzender Ernsting; von links nach rechts: Dir. Christophers, Frau Bergemann und Frau Müller.

Die 50jährigen Jubilare, die an dem Jubilärabend teilnahmen, mit der Geschäftsführung und dem Betriebsratsvorsitzenden.



Tunichtgut Werner wurde ein Deubelskerl

Eine patente Schwiegertochter faßte mit an, wo es ging – Schnell war das Häuschen fertig

„Hallo, Werner! Auch mal wieder im Lande?“ so ging es laufend, seit Werner Krüger aus den Staaten in den stillen Vorort der großen Stadt auf Besuch gekommen war.

Die Nachbarn wußten am besten Bescheid. Wie immer. Da konnte man erfahren: „Werner hat seine Frau von drüben mitgebracht. Eine Deutsche, die auch ausgewandert war. Und die beiden Kleinen sind ja ganz entzückend. Wer hätte das gedacht?“

Ja, wer hätte das gedacht. — In diesem Satz lag allerlei beschlossen. Vor allem die Verwunderung darüber, was für ein ernster, patentier Mann aus dem kleinen Lausbuben Werner von einst geworden war. Man sah ihn ja noch so vor sich, den Werner von damals. Was hatte die Mutter mit ihm zu tun gehabt, damit er überhaupt in die Schule ging! Er hatte partout von ihr nichts wissen wollen. Das Spielen war ihm viel schöner und wichtiger erschienen. Bis eben vor dem Abschluß seiner Schulzeit. Da war auch das Urteil der Lehrer milder geworden: „Na, der Werner wird später einmal schon seinen Weg machen!“

Dieser Ausspruch des Klassenlehrers vor allem hatte damals wie eine Tröstung geklungen. Nun aber war es durch die Tat bestätigt worden.

Es ließ sich nicht ändern. Werner war lange erwachsen. Er stieg nicht mehr über die Zäune in Nachbarns Garten, um ein paar unreife Äpfel zu stiebitzen. Er riß auch keine Hosen mehr entzwei. Sagenhaft viele Hosen waren das damals doch gewesen...

„Was hat der Werner nur für eine fixe Frau bekommen!“ lobten die Nachbarn. Frau Krüger, die stolze Mutter, sog das Lob noch nach Wochen in sich hinein. Ja, ihre Schwiegertochter war patent. „Sie packt mit an, wo sie die Arbeit findet. Keine Spur von Überheblichkeit. Wo sie das hier doch eigentlich gar nicht nötig hat!“ erzählte sie überall.

Nach ein paar Tagen meinte Werner: „Ein bißchen eng ist es hier bei euch geworden.“ Der Vater lachte: „Nicht enger als sonst!“ Aber damit gab sich Werner nicht zufrieden. Mit Hella, seiner Frau, war er sich wie immer rasch einig geworden.

Schnell hatte er mit seinem alten Meister einen Plan besprochen. „Gemacht, Werner!“ hatte der am Ende gemeint, „ich helfe dir natürlich!“ Durch ihn hatten sie auch die Baugenehmigung rasch erreicht. Die Arbeit selbst wollte Werner mit seiner Frau allein machen.

Er war ja gelernter Maurer und nicht der schlechteste Geselle seines Meisters gewesen. Material wollte der alte Chef zu Einkaufspreisen liefern. Aber auch Dollars gehen einmal zur Neige, wenn man auf Urlaub ist. Sie mußten schon scharf rechnen, um doch noch zum Ziel zu kommen.

Vater Krüger, ein alter Berginvalid, konnte nur den Kopf schütteln, wenn er so in der Sonne saß und das Werden des neuen Hauses, das aus dem Umbau des kleinen Behelfsheims entstand, wohlgefällig betrachtete. „Ein Deubelskerl!“ sagte er dann wohl. „Und die Hella erst einmal!“ fügte jedesmal Mutter Krüger hinzu. Manchmal meinte sie auch beim Abendbrot: „Das Haus wird doch viel zu groß für uns, Werner!“ Einmal erwiderte er darauf lachend: „So? Und wenn wir nun beim nächsten Mal noch mehr Kinder mitbringen?“ „Untersteh

dich, Werner!“ Aber es war nicht böse gemeint. „Nicht, Hella, wir sind uns doch einig?“ — „Ja, darin vor allem, daß wir in die Heia müssen, sonst kommen wir morgen früh nicht hoch!“ erwiderte die junge Frau.

Selten wurde ein Hausbau von soviel fröhlichen Reden begleitet wie dieser. Als Werners selbstbewilligter Urlaub um war und er mit seiner Familie wieder in die Staaten zurückfuhr, um dort seine alte Arbeit wieder aufzunehmen, gute, ehrliche, harte Arbeit, da stand ein richtiges kleines freundliches Haus mit spitzem Giebel, einem leuchtenden roten Dach und blinkenden Fenstern in Krügers Garten. Werner und Hella hatten es den alten Eltern einfach geschenkt. Da gab es wieder allerlei unter den Nachbarn zu erzählen. „Nein, wer hätte das gedacht, damals, von diesem Werner, diesem Tunichtgut!“

Hans Bahrs



„Was hältst du davon, wenn wir es so machen?“

Foto: laenderpress

Es war nur ein kleiner Italiener . . .

Er wohnte in dem kleinen Haus bei der alten Witwe Scheller ganz am Ende der Feldstraße, dort wo unsere Stadt ziemlich schroff ins freie Land übergeht. Er, das war ein kleiner, schwächlicher Mann in einem recht schäbigen Anzuge, den er in der Woche und sonntags trug; er hatte wohl nur den einen. Niemand kümmerte sich um ihn, am allerwenigsten wohl die alte Witwe Scheller, die ihm eine Dachkammer vermietet hatte.

Frau Scheller hatte überreichlich mit sich selber zu tun, sie war seit langem kränzlich, verließ kaum noch ihr Haus und empfing niemanden. So erfuhr man nicht, was es mit dem kleinen Manne eigentlich auf sich hatte. Es interessierte auch nicht sonderlich, jeder hatte ja sein Päckchen zu tragen und zu sehen, wie er mit dem Leben fertig wurde. Nur so viel war sicher, daß er Ausländer war, vermutlich Italiener. Seine Gesten, seine Erscheinung, seine Armut sprachen dafür. In unserer Stadt arbeiten nur wenige Italiener, und die meisten von ihnen wohnen weit draußen in der Baracke eines früheren Flüchtlingslagers. Man bekommt sie kaum zu Gesicht.

Ob der Mann nun wirklich Italiener war oder nicht; er wurde jedenfalls Luigi genannt — wenn man überhaupt von ihm sprach. Es war sehr selten der Fall. Der Luigi gab keinen Gesprächsstoff her, weder im guten noch im schlechten Sinn. Er kam und ging. Wenn man ihm begegnete, blickte er bescheiden zu Boden oder er lächelte zaghaft, so wie einer, der es nicht wagt, einen Gruß zu entbieten, jedenfalls nicht eher, als man ihn durch einen freundlichen Blick dazu ermuntert. Den empfing er jedoch selten.

Ich sah ihn des öfteren auf der Brücke stehen, die unseren kleinen Fluß überspannt. Er stand da, die Hände in den Hosentaschen, und blickte in das Wasser, das quirlend und schäumend dahinfloß. Nur einmal oder zweimal sah ich auch seine Augen. Sie waren dunkel, traurig und verschattet von Einsamkeit. Er tat mir leid, wie er so verloren dand, verloren in einer fremden Welt, in der jedermann seinen Platz zu haben schien. Nicht nur einen Platz, an dem er arbeitete, auch einen, an dem sich sein Leben erfüllte, der zu ihm und zu dem er gehörte — nur er, der Luigi, hatte einen solchen Platz nicht oder nicht mehr. Er hatte ihn aufgeben und außer Landes gehen müssen, um Geld zu verdienen.

Dann begegnete ich ihm an einem Samstagnachmittag am Marktplatz. Er

stand, mit den Händen in den Hosentaschen, da und ließ den Verkehr an sich vorüberfluten, blickte den Autos nach und wußte offenbar nichts mit sich anzufangen. Er wirkte noch kleiner als sonst, so zusammengesunken, geduckt stand er da und ließ die Blicke, die ihn trafen, über sich ergehen wie einer, der auf freiem Felde von einem Platzregen überrascht wurde und ihm schutzlos preisgegeben ist.

Er sah mich nicht. Hätte er hier, am Marktplatz, wo wir beide nicht zu Hause, sondern Passanten waren, die etwas Gemeinsames hatten, daß wir in der Feldstraße wohnten nämlich, hätte er hier mit einem zaghaften Lächeln um einen Gruß geworben, ich hätte ihn ihm nicht versagt. Aber der Luigi sah mich nicht an, bevor er weiterging.

Wieder ein paar Tage später hatte ich im Postamt zu tun und reihte mich in die Schlange ein, die vor dem Schalter für Einzahlungen wartete. Vor mir stand der Luigi, klein, schwächlich, eingeschüchtert. Er hielt eine Postanweisung in der Hand und überlas sie immer wieder, wobei er seine Lippen bewegte. Es hatte ihn sicher nicht wenig Mühe gekostet, das Formblatt korrekt auszufüllen. Als sein Vordermann an der Reihe war, legte er die Postanweisung neben sich auf das Schalterbrett und holte ein Bündel Banknoten aus der Brusttasche. So konnte ich ohne weiteres die Adresse auf der Postanweisung lesen, Maddalena Rossi, Longobucco, Calabria, und den Betrag: 450 Mark. Ich sah mir den Luigi, der, wie ich jetzt wußte, Cesare Rossi hieß, noch einmal an. Hatte ich für ihn bisher nichts anderes als mäßige Neugier übrig gehabt, so empfand ich plötzlich große Achtung vor dem kleinen Manne. Er war sauber, aber sehr dürftig gekleidet, wahrscheinlich lebte er äußerst sparsam, um möglichst viel Geld nach Hause schicken zu können.

Als der Luigi an der Reihe war, schob er dem Beamten die Postanweisung mit einer zaghaften Bewegung hin. Der Beamte schüttelte unwillig den Kopf; der Italiener hatte vergessen, die Summe in Buchstaben auszufüllen.

„Da fehlt noch was“, sagte der Beamte streng und deutete auf die betreffende Stelle. „Sie müssen den Betrag auch in Worten schreiben.“ Der Italiener hob die Schultern. „Nix ver-steh“, sagte er und blickte den Beamten rat- und hilflos an.

Der Beamte war schon im Begriff los-zupoltern, da sagte ich: „Geben Sie her, Signore, ich werde das für Sie

ausfüllen.“ — Der Italiener wandte sich überrascht um und sah mich verständnislos an, dann aber, als ich die Postanweisung zu vervollständigen suchte, begriff er, was ich gesagt hatte und lächelte mich dankbar an. „Danke serr“, sagte er. „Mille grazie, Signore!“ Ich wehrte seinen Dank ab. „Non c'è di che“, erwiderte ich. Es war, als würde der kleine Italiener von innen erleuchtet, so strahlte es plötzlich aus seinen Augen. Jemand hatte mit ihm in der Sprache seiner Heimat geredet, nicht herablassend, nicht befehlend, sondern freundlich, auf gleich und gleich. „Parla italiano?“ fragte er eifrig. „Molto poco“, antwortete ich mit bedauerndem Lächeln.

„Na los!“ rief da der Beamte. „Halten Sie den Betrieb nicht auf!“ Der Italiener zuckte zusammen und schob die Postanweisung, die ich inzwischen ausgefüllt hatte, in den Schalter und begann, sorgsam seine Geldscheine auf-zuzählen.

Nachher wartete er am Eingang auf mich, in einer Haltung, die deutlich zeigte, daß er sich nicht aufdrängen, sondern bescheiden abwarten wollte, ob ich ihn ansprechen würde. Ich nickte ihm freundlich zu und fragte ihn, wie groß seine Familie sei. — „Cinque bambini“, antwortete er, „fünf Kind-
där“, und zeigte, wie groß sie seien.

Während wir zusammen zur Halte-stelle gingen, fragte ich ihn, wie es ihm bei uns gefalle. Er zögerte mit der Antwort; dann sagte er traurig: „Germania kaltes Land.“

Die Antwort beschämte mich, denn offenbar hatte er nicht nur das Klima gemeint, sondern auch die Menschen. Und da bemühte ich mich, wiedergut-zumachen, was andere und ich selber versäumt hatten. Im Bus unterhielten wir uns. Es war kein richtiges Gespräch, dazu sprach er zu schlecht deutsch und ich zu schlecht italienisch, aber es kam ja nicht auf die Worte an. Viel wichtiger war, daß wir überhaupt miteinander sprachen. Man verständigt sich ja nicht nur mit Worten, sondern auch mit Blicken, Gesten und Haltung.

Seitdem grüßen wir uns, wenn wir einander begegnen. Hin und wieder wechseln wir ein paar Worte. Kürzlich, als ein rauher Ostwind durch die Straßen pfiff, sagte der Cesare Rossi: „Germania, molto freddo, sarr kalt“, aber er meinte, das merkte ich deutlich an seinem Gesichtsausdruck, diesmal wirklich nur das Wetter. Ich war sehr froh darüber.

Heinz Rein



Schiffsentlader mit Laufkatzen gebaut. Auch wird man der sich immer mehr verstärkenden Entwicklung zur Schubschiffahrt durch Einrichtung eines weiteren Anlegeplatzes für Schubleichter auf dem Rhein Rechnung tragen und demnächst ein 900-PS-Schubbugsierboot, das erste dieser Art und dieser Größe, einsetzen, das die Leichter in den Schwelgernhafen und wieder hinaus bringen wird. Die mitgeteilten Leistungszahlen aus dem Bereich des Eisenbahnverkehrs und Hafenumschlags ließen erkennen, daß der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen internationales Ansehen erlangt hat.

Auf dem Festabend im „Rheingarten“ Homberg, auf dem nach Direktor Müller auch Betriebsratsvorsitzender Fritz Ernsting sprach, der die sozialen Leistungen der Betriebsgemeinschaft herausstellte, verlebten die Jubilare mit ihren Frauen, der Geschäftsführung – auch die Direktoren Bergemann und Christophers waren zugegen – und der Betriebsvertretung, den Betriebschefs sowie den Gästen einige frohe Stunden. Den musikalischen Rahmen der Feier, bei der auch der Quartettverein Eisenbahn und Häfen unter seinem Chorleiter Karl Eberhard schöne Proben seiner Sangeskunst gab, bestritt die kleine Besetzung der Hamburger Bergkapelle. Wie immer, erfreute nach Abschluß des offiziellen Teils ein buntes Kabarettprogramm die Festgemeinschaft.

Die Bilder zeigen Ausschnitte aus dem Unterhaltungsprogramm.





Die EH-Eisenbahner in Rourkela, von links nach rechts: Baerbaum, Voß, Ganser, Bonacker, Hottenbacher, Guzenda, Stuwe, Frank, Pohren. Im Hintergrund das Stahlwerk.

Konvertiern hat eine Jahreskapazität von 1 Million t Rohstahl. Das notwendige Roheisen liefern drei 1000-t-Hochöfen. In den Walzwerken wird der Stahl auf einer Blockbrammenstraße, Breitbandstraße, Grobblechstraße, in einem Kaltwalzwerk und Röhrenwerk verarbeitet. Der Eisenbahnverkehr wird auf rd. 125 km langen Gleisen mit zur Zeit 24 dieselelektrischen Lokomotiven und rund 700 Werkswagen durchgeführt. Wir neun EH-Eisenbahner stehen etwa 900 indischen Angehörigen der Verkehrsabteilung gegenüber, von denen etwa 500 im eigentlichen Eisenbahnbetrieb beschäftigt sind. Der Aufgabenbereich der deutschen Eisenbahner erstreckt sich auf den gesamten internen Werksverkehr. Besonderen Wert legen wir auf die Überwachung des Verkehrs an den Hochöfen und am Stahlwerk, da in diesen Bereichen die Produktion sehr von dem reibungslosen Arbeiten der Eisenbahn abhängig ist, so daß wir hier in drei Schichten zu finden sind. Die anderen Werksbezirke, wie Kokerei und Walzwerk, werden von einer zentralen Kontrollstelle, einer Art ZBU, überwacht. Diese zentrale Kontrolle ist mit einem Jeep ausgerüstet, die



Rangierlok, 550 PS. Pohren als Assistent, Baerbaum, der indische Assistent, und fünf Inder als Lokbesatzung (1 Lokführer, 1 Beilokführer, 1 Rangiermeister, 1 Mann fürs Ankuppeln, 1 Mann zum Signalgeben).

Den nachstehenden Bericht, der das besondere Interesse unserer Leser finden dürfte, schickte uns Herr Dipl.-Ing. Voß, Betriebschef unserer Zentralen Betriebsüberwachung, der mit anderen Männern von EH für einige Zeit nach Rourkela verpflichtet ist, um den Eisenbahnbetrieb für das dortige indische Hütten- und Stahlwerk zu leiten. Seine Aufgabe ist, die indischen Ingenieure zu beraten und für den glatten Ablauf des Eisenbahnbetriebes zu sorgen, der eine der Voraussetzungen für das technisch einwandfreie Funktionieren der Betriebe in Rourkela ist. Die Schriftleitung.



Wohnstadt Rourkela.

Mitten im Dschungel des indischen Bundesstaates Orissa entstand am Zusammenfluß zweier Flüsse vor wenigen Jahren das große indische, von deutschen Industriefirmen entwickelte und erbaute moderne Stahlwerk Rourkela. Es ist auch heute noch von einer unberührten Landschaft umgeben, die nur von einigen Straßen und Eisenbahnlinien durchschnitten wird. Schon zweimal während unseres Aufenthalts sind Leoparden in den Werksbereich eingedrungen! Der Staat Orissa gehörte mit zu den ärmsten und industriell am wenigsten entwickelten Gebieten Indiens. Aber hier gibt es große Erzvorkommen. Das war der Grund, dieses Werk in deren Nähe zu errichten. Die Kohlengruben sind etwa 300 Kilometer entfernt. Andere benötigte Rohstoffe, wie Dolomit und Kalk, werden in unmittelbarer Nähe gewonnen. Rourkela stellt als einziges Werk in Indien Flachprodukte her. Das Stahlwerk mit vier Martinöfen und drei LD-

DAS WERK ROURKELA UND WIR EH-EISENBAHNER



Herr Ganser bei der Abfahrt zur Schicht mit Tropenhelm, Schirm und Thermosflasche.

jederzeit bei irgendwelchen Schwierigkeiten eingreifen kann. Im allgemeinen arbeiten unsere Eisenbahner jeweils mit einem Inder zusammen, dem auf diese Weise die notwendigen Kenntnisse und Erfahrungen vermittelt werden. Man muß nämlich bedenken, daß nur einige der Inder irgendwelche eisenbahntechnische Erfahrungen von der indischen Staatsbahn oder von den zwei schon bestehenden Stahlwerken Indiens mitgebracht haben. Ein großer Teil der jetzigen Eisenbahner stammt aus den Dörfern der Umgebung Rourkela, wo vielleicht noch heute mit Pfeil und Bogen gejagt wird. Es ist daher schwer für uns Deutsche, diesen Menschen eine Arbeitsweise beizubringen, wie sie nun einmal für einen modernen Industriebetrieb erforderlich ist. – Durch einen Höhenzug vom Werk getrennt, liegt das neue Rourkela mit ausgedehnten, im Bungalowstil errichteten Wohnvierteln. Als Zufahrt zum Werk und als Hauptverkehrsader dient eine moderne, autobahnähnliche Ringstraße, von der die Wohnstraßen zu den einzelnen Stadtvierteln, hier Sektoren genannt, abzweigen. Wir Eisenbahner wohnen alle im gleichen Sektor. Unsere vier Strohwitwer wohnen zusammen in einem großen, zimmerreichen Bungalow, die anderen besitzen eigene Bungalows. Der deutsche Klub mit seinem schönen Schwimmbad, dem Freilichtkino, der Kegelbahn, dem Tennis-

wir Europäer als eine Wohltat; denn in einem Land wie Indien, wo man unter dem Monsunklima mit seinen gegensätzlichen klimatischen Bedingungen arbeiten muß – große Hitze und Dürre wechseln ab mit außerordentlich niederschlagsreichen Monaten –, wird jede Möglichkeit zur körperlichen Auffrischung gerne genutzt. Wir nehmen auch jede Gelegenheit wahr, um gemeinsam einen Abend verleben zu können. Denn ein geselliger Zusammenschluß ist wichtig als Ausgleich für die Arbeit im Werk; er fördert das gegenseitige Verständnis und die Zusammenarbeit, auf die wir hier sehr angewiesen sind. Eine besondere Freude war es für uns, daß Herr Direktor Bergermann von unserem Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen bei seinem Besuch im Dezember vergangenen Jahres die gesamte in Rourkela befindliche EH-Familie zu einem gemütlichen Abend mit chinesischem Essen in den deutschen Klub einlud. Von Zusammenkünften solcher Art zehren wir immer noch lange. – Seit der Anwesenheit der deutschen technischen Leitung ist die Produktion von monatlich 23 000 t (= 28% der Kapazität) auf 76 000 t Rohstahl im Monat Dezember 1962 (= 91% der Kapazität) gestiegen. Wenn solche Erfolge vorliegen, macht die Arbeit trotz vieler Schwierigkeiten Freude. Wir hoffen zuversichtlich, daß wir trotz klimatisch tropischer



Lok mit Flachwagen, Match-Car und Link-Car. Match-Car: Verbindungswagen zwischen Wagen mit Schraubkupplung und automatischer Kupplung. Link-Car: Verbindungswagen zwischen Blocktransportwagen und Wagen mit automatischer Kupplung.



Beladung eines G-Wagens.

und Sportplatz bietet nach der Arbeit sowie an Sonn- und Feiertagen die notwendige Entspannung. Gerade das Vorhandensein von mustergültigen sportlichen Anlagen empfinden

Verhältnisse zusammen mit unseren indischen Kollegen auch bei weiterem Produktionsanstieg die Leistungen der Eisenbahn in Rourkela entsprechend erhöhen können.



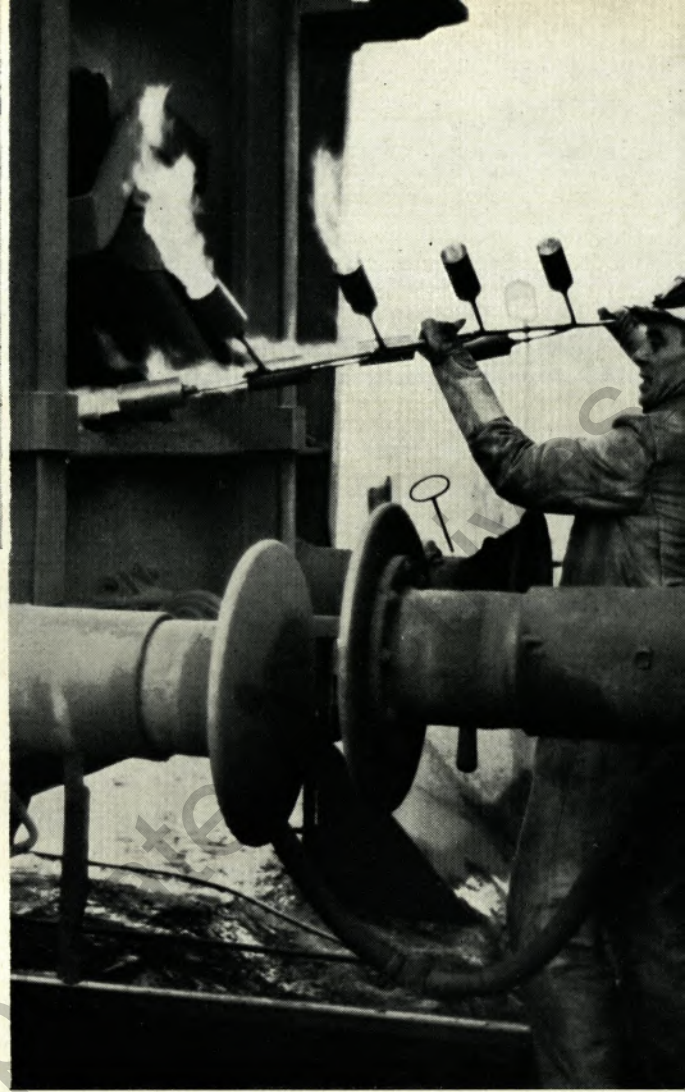
Das Schwimmbad im deutschen Klub: Unser Belegschaftsmitglied Pohren betätigt sich als Schwimmer. Die Terrasse des Bungalows von Herrn Frank.



Mit brennendem Koks und Dieselöl werden Erzberge aufgetaut.

Der ungewöhnlich harte Winter in diesem Jahr hat die Außenarbeiten, insbesondere die Bauarbeiten, in ganz Deutschland zum Stillstand gebracht. Ein Bereich konnte sich diesen erzwungenen „Ferien“ nicht anschließen: der Verkehr. Im Gegenteil – die Anforderungen an die Transportunternehmen sind beträchtlich gestiegen, und zwar im Straßen- wie im Schienenverkehr, da die beiden Verkehrsträger das ausgefallene Transportvolumen der eingefrorenen Schifffahrt mit übernehmen mußten. Schneefall und fast sibirische Kälte erschwerten dem im Außendienst tätigen Personal die Arbeit in einer Weise, von der sich Außenstehende kaum eine rechte Vorstellung machen. Die Verkehrsleistungen konnten, im Vergleich zu anderen Jahreszeiten, nur mit einem erheblichen zusätzlichen Aufwand an Arbeitszeit und -kraft sowie Ausdauer bewerkstelligt werden. Die Transportanforderungen waren vom vorhandenen Personal nur mit erheblichen Überstunden zu bewältigen. Es wäre daher ein Irrtum, anzunehmen, die gute Beschäftigungslage in den Frosttagen müsse ein gutes Geschäft für die Transportunternehmen sein. Die winterbedingten Zusatzkosten sind so beträchtlich, daß sie den finanziellen Vorteil einer besseren Kapazitätsausnutzung aufzehren. Wie bei allen Verkehrsunternehmen, so war es auch für den Gemeinschaftsbetrieb die wichtigste Aufgabe, mit den witterungsbedingten Schwierigkeiten fertig zu werden und den Verkehr so zu führen, daß Unterbrechungen oder Einschränkungen der Produktion nicht eintreten konnten.

Kurz vor Weihnachten setzte der Frost ein. Für die Jahreszeit etwas früh, aber nicht ganz ungewöhnlich. Ungewöhnlich war die lange Frostperiode, ungewöhn-



Spieße mit brennendem Propangas erleichtern das Entladen.

lich für uns vor allem der starke Schneefall und die zeitweilige sibirische Kälte.

Schwierigkeiten gab es Anfang Januar in unserem Hafen Schwelgern. Unsere Schleppboote „Thyssen II“ und „Thyssen III“ konnten den Hafen nur dadurch offenhalten, daß sie Tag und Nacht durch die Hafenbecken fuhren und ununterbrochen als Eisbrecher tätig waren. Am 17. 1. 63, 24 Uhr, stellte die gesamte Rheinschifffahrt ihren Verkehr ein, und unser Hafen Schwelgern wurde Nothafen. Die Erzzufuhr durch Schiffe hörte auf, Schiffsversand war nicht mehr möglich. Nunmehr mußten Hochöfen und Sinteranlagen mit den auf Lager liegenden Erzen versorgt werden. Das war leichter gesagt als getan, denn die Erzberge waren bis zu einer Tiefe von 80 cm gefroren. Mit „Caterpillarn“, amerikanischen

Räumern, den Erzbergen 2,5 cbm war, in den nur Fe und 5 überse und so gesetz Aber Wagg einge das F

Der „Caterpillar“ hat die Kiiruna-Kippe am Nordufer aufgerissen. Die gefrorenen Erzbrocken sind gut zu erkennen.



Der „Caterpillar“, im Vordergrund rechts, hat das Kiiruna-Kippe so daß es nunmehr gut in Waggons verladen werden kann.





Schwelgern ist Nothafen. 80 Schiffe haben unseren Hafen aufgesucht. Hier ein Blick in den Parallelhafen.

, die eine Leistung von 400 PS haben, wurden aufgefrorenen Erzsichten aufgerissen und das Erz in Baggern, mit einem Löffelinhalt von 1,5 m³, geladen. Wo ein Aufreißen nicht möglich wurde, wurde gesprengt. Aber wie Sprengrohre in gefrorenen Untergrund eintreiben? Hier half die Verwendung von Erzhalden. Mit einer etwa 1 m dicken Schicht wurden die Erzberge mit Dieselöl übergossen und angezündet. Danach wurden die Schießrohre eingebracht und das Erz gesprengt.

Nur das Erz auf Lager, sondern auch auf den Transport an. Außerdem waren oftmals die Weichen durch den Schnee zugeweht. Daher wurde ein Programm in enger Zusammenarbeit mit allen

beteiligten Stellen so eingeteilt, daß das Anfrieren der aufgetauten Berge einerseits und das Anfrieren des Erzes in Waggonen andererseits möglichst vermieden wurde. Wo Schwierigkeiten auftauchten, wurden Flammenwerfer zum Auftauen der Wagen und der Weichen eingesetzt. Auch ein neuartiger Waggonrüttler half mit Erfolg bei der Entladung. Der verstärkte Bundesbahnwaggon- und -ausgang führte im Übergabebahnhof der DB in Oberhausen-West zu erheblichen Stauungen, die sich bis in unsere Werksbahnhöfe Grünstraße und Honigstraße auswirkten.

Wenn trotz aller Schwierigkeiten die Produktion aufrechterhalten werden konnte und Versorgungslücken nicht entstanden, so ist das der Initiative und der Einsatzbereitschaft jedes einzelnen in hohem Maße zu danken.

er verkleinert,
werden kann.

Drei Auflagegeräte sind an der Sydvaranger-Kippe zur Beladung der Erzselbstentlader eingesetzt.



VERKEHR IM WINTER

Personalien

Der Beirat genehmigte in seiner Sitzung vom 17. 1. 63 die Erteilung der Prokura an Herrn Hbv. Dipl.-Ing. Pilgram, Leiter unserer Bauabteilung.

Lohnsteuerfreibeträge

Lohnsteuerfreibeträge müssen jetzt beantragt werden. In den letzten Wochen des alten Jahres sind die Lohnsteuerkarten für das Kalenderjahr 1963 zugestellt worden. Jeder Lohnsteuerzahler sollte nicht nur die Richtigkeit der Eintragungen auf der Lohnsteuerkarte, sondern auch die Möglichkeit überprüfen, durch Beantragung von Freibeträgen eine Steuerermäßigung zu erreichen.

Kur für Kinder

Die Betriebskrankenkasse der ATH, zu der auch wir gehören, wird in diesem Jahr 255 Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren eine Kur gewähren. Die Jungen und Mädchen werden in das Kindergenesungsheim „Schloß Sythen“ in der Nähe des Halteener Sees und zur Nordseeinsel Borkum verschickt. Anmeldungen können bei der Betriebskrankenkasse in der Franz-Lenze-Straße sofort erfolgen. Sie sollen nur persönlich durch das Kassensmitglied oder seine Frau vorgenommen werden. Nicht berücksichtigt werden können Kinder, die in den letzten beiden Jahren – 1961 und 1962 – bereits verschickt wurden. Die Eltern werden sechs Wochen vor Beginn der Kur schriftlich benachrichtigt.

Auszeichnung für Betriebschef Wiing

Mit dem Höhen-Diamanten zur „Gold-C“ konnte August Wiing vom Flugverein Niederrhein ausgezeichnet werden. Die Bedingungen erfüllte er vor Jahresende, als er mit einer holländischen Ka 6 eine Höhe von 6400 m bei einer Startüberhöhung von über 5500 m erreichte. August Wiing, Betriebschef des Abschnittes Süd, ist mit seinen 53 Lebensjahren und seiner 35jährigen Segelfluggpraxis der älteste Segelflieger unserer Heimat.

Zahltag für Lohnempfänger 1963

Abrechnung Monat Februar	1963 am 12. März	1963
Abrechnung Monat März	1963 am 10. April	1963
Abrechnung Monat April	1963 am 10. Mai	1963
Abrechnung Monat Mai	1963 am 12. Juni	1963
Abrechnung Monat Juni	1963 am 10. Juli	1963
Abrechnung Monat Juli	1963 am 12. August	1963
Abrechnung Monat August	1963 am 11. Sept.	1963
Abrechnung Monat Sept.	1963 am 10. Okt.	1963
Abrechnung Monat Okt.	1963 am 12. Nov.	1963
Abrechnung Monat Nov.	1963 am 11. Dez.	1963

Wo sind die Karnevals-Gangster? Sie sollen sich verkriechen, jetzt räume ich nämlich gründlich auf, ich, Wyatt Earp!

Zwar befinde ich mich im karnevalistischen Wilden Westen, aber dennoch muß ich ganz dumm fragen: „Wie funktioniert eigentlich solch ein Revolver?“

Aha, hier muß man also ... Nun, das muß ich erst noch einige Male üben. Ich glaube, jetzt hab' ich es bald, jetzt kann es gleich losgehen!

Mein Fernseh-Kollege Wyatt Earp kann nicht echter aussehen. Sogar der Sheriff-Stern bei mir ist genauso blank. „Feuer frei für eine Salve gute Laune und für Vatis Kamera!“

Auch in Rourkela feierte man Weihnachten

Deutsche mögen auch im fernen Ausland das Weihnachtsfest nicht missen. Unsere zur Zeit in Rourkela in Indien weilenden Betriebsangehörigen (s. hierzu Bildbericht auf den Seiten 6/7) hatten sich mit ihren Familienangehörigen am 4. Advent im Bungalow von Herrn Betriebschef Voß zur gemeinsamen Weihnachtsfeier eingefunden. Wie uns Herr Baerbaum schrieb, erstrahlte der festlich hergerichtete Raum im Kerzenschimmer, und selbst ein geschmückter „Tannenbaum“ – dort in Rourkela freilich in Form eines vom Mali (Gärtner) ausgegrabenen Lebensbaumes – war vorhanden. Zwei Kinder der Familien Guzenda und Frank trugen Gedichte vor, und in die vertrauten Weihnachtslieder, die vom Tonband erklangen, stimmte die EH-Familie aus ganzem Herzen ein. So ist das schönste deutsche Fest, an dem man Freude schenkt und entgegennimmt, unberührt vom ungewohnten Klima und der großen Entfernung zur Heimat, auch in Indien Wirklichkeit geworden.

Dankbar entgegengenommen wurden von unseren Eisenbahnern die von Herrn Direktor Bergermann schon bei seinem Besuch im Dezember mitgebrachten Weihnachtspakete. Sie freuten sich, daß in so netter Art und Weise ihrer gedacht worden war. Die briefliche Mitteilung von Herrn Baerbaum, die wir nachstehend inhaltlich wiedergegeben haben, ist hierfür ein sprechender Beweis.

Diesen Gruß sandten die EH-Mitarbeiter an die Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes.



Nur durch enorme
Lautstärke zeichnen sich
gute Vorgesetzte aus.

Merke:
Unfähige sind nur
Untergebene.

Rourkela, 28.12.1962

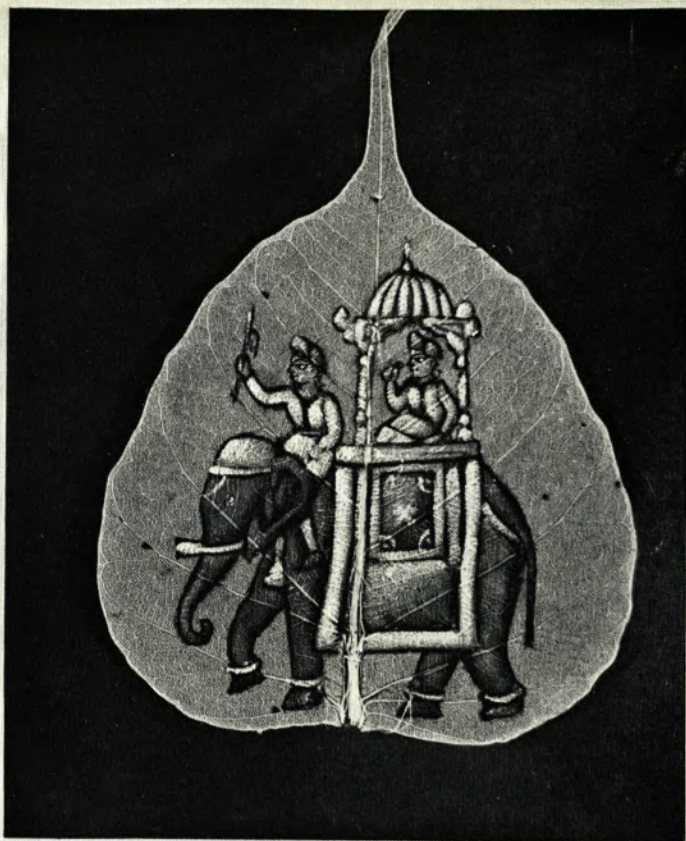
Sehr geehrte Herren!

Die EH-Eisenbahnerfamilie dankt recht herzlich für die von Herrn Bergermann mitgebrachten Weihnachtspakete, über deren netten Inhalt wir uns sehr glücklich geäußert haben.

Wir alle wünschen Ihnen ein gesundes und erfolgreiches
neues Jahr!

Klaus Voss
Johannes Auer
Hilfswort
Ernst Güzenda

H. W. Zambam
H. Pöhl
August Bonavent
Johannes Gams
Otto Dottenbacher



A HAND PAINTING IN OIL ON ORIGINAL PALM TREE LEAF

Unsere Jubilare



Auf eine **50jährige Werkszugehörigkeit** blickt am 20. März 1963 der **Fräser Eduard Meyer**, Eisenbahnwerkstatt, zurück.

Der Jubilar ist Hamborner und am 2. Dezember 1898 geboren. Er wohnt jetzt in der Kaiser-Wilhelm-Straße 86. Unmittelbar nach seiner Schulentlassung trat er im März 1913 als Elektrikerlehrling bei den Eisenbahnwerkstätten der August Thyssen-Hütte ein. Nach Lehrabschluß am 30. September 1917 arbeitete er in den EBW als Hobler und Fräser. Letztere Beschäftigung übt er noch heute aus.

Der Jubilar, dessen Vater auf der Kokerei 3/7 als Meister tätig war, hat sich in den langen Jahrzehnten seiner Betriebszugehörigkeit als ein tüchtiger und zuverlässiger Mitarbeiter erwiesen, der alle ihm übertragenen Arbeiten stets gewissenhaft und arbeitsfreudig ausgeführt hat. Sein Verhalten gegenüber Vorgesetzten und Kameraden ist vorbildlich.



Am 25. März 1963 feiert der **kaufmännische Angestellte Hermann Schroer** sein **50jähriges Dienstjubiläum**.

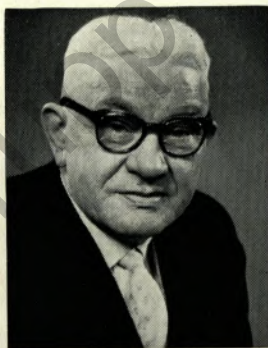
Der Jubilar, wohnhaft in Hamborn, Ardesstraße 40, stammt aus Obermarxloh. Er trat am 25. März 1913 bei den Eisenbahnwerkstätten der August Thyssen-Hütte als kaufmännischer Lehrling ein. Nach Abschluß der dreijährigen Lehrzeit verblieb er bei seiner Dienststelle als Lohnbuchhalter. Im Mai 1928 wurde er zur Lohnbuchhaltung der ATH versetzt und dann am 15. Oktober 1949 von unserem inzwischen gegründeten Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen übernommen, wo er nach wie vor in der Lohnbuchhaltung tätig ist.

Der Jubilar ist ein fleißiger, gewissenhafter und verantwortungsbewußter Mitarbeiter, der sich seinem Betrieb sehr verbunden fühlt; er ist Mitglied des Quartettvereins EH und auch des Jubilarenvereins.

Auf eine **40jährige Tätigkeit** in unserem Betrieb blicken zurück:



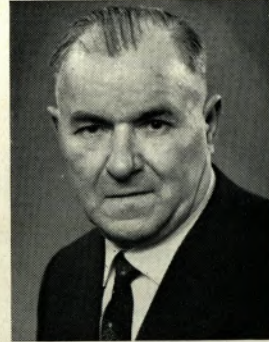
Hermann Neise
Hilfshandw.-Gärtner, Hochbauabt.
eingetreten: 1. März 1923



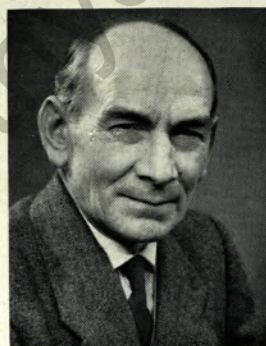
Karl Hoffmann
Vorarbeiter, EBW
eingetreten: 6. März 1923



Adalbert Rheintal
Oberlokf., Betr.-Masch.-Dienst N.
eingetreten: 12. März 1923



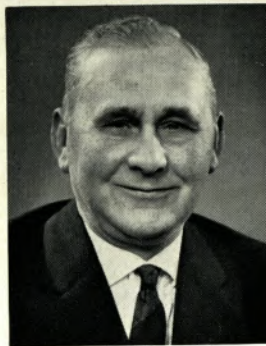
Kaspar Friedrich
Schlosser, Signalmeisterei
eingetreten: 13. März 1923



Karl Dahlbender
Schlosser, EBW
eingetreten: 14. März 1923



Josef Golla
Stellwerkswärter, EBN
eingetreten: 14. März 1923



Dietrich Benninghoff
Lokführer, Betr.-Masch.-Dienst N.
eingetreten: 23. März 1923



Gerhard Rink
Lokführer, Betr.-Masch.-Dienst N.
eingetreten: 26. März 1923

Ist Fräulein Julia ein unbeschriebenes Blatt?

Vater Heidenreichs heimliche Reise zum Bürgermeister brachte ihm viele Überraschungen

Die Angestellte der kleinen Landgemeinde öffnete die Tür zum Amtszimmer des Bürgermeisters und hieß den Fremden eintreten. „Mein Name ist Heidenreich“, stellte sich dieser vor. „Ich komme eigens aus Altstadt, um Sie vertraulich zu sprechen. Zuvor möchte ich mich ausweisen“, fügte er hinzu und überreichte seinen Paß.

Der Bürgermeister warf einen flüchtigen Blick hinein und gab ihn zurück. „Kennen Sie ein Fräulein Benedikt?“ begann Heidenreich. „Das Mädchen soll mit seinen Eltern vor vier Jahren hier zugezogen sein.“ — „Julia Benedikt, die Tochter des Malers?“

„Eben die“, nickte Heidenreich. „Mein Sohn lernte sie letzten Sommer im Urlaub kennen. Seitdem hat er sie oft getroffen. Nun denkt er daran, sie zu heiraten. Aber ich habe meinen Segen noch nicht gegeben. Man munkelt so allerlei über die Benedikts. Der Mann soll ein Trinker sein und die Familie wenig beliebt. Ich möchte nicht, daß unser einziger Sohn, der einmal mein Geschäft übernehmen soll, da in etwas hineintappt, was er später vielleicht einmal bereuen müßte.“

„Gegen Familie Benedikt liegt nichts Nachteiliges vor“, sagte der Bürgermeister. „Und wenn der Mann, der als Künstler erfolgreich ist, gern eine Flasche Wein trinkt, so ist er noch lange kein Trinker. Wir alle haben unsere kleinen Schwächen. Und wer unter uns könnte behaupten, überall beliebt zu sein? Überall beliebt ist ja schließlich nur die Banknote!“

„Hmh“, brummte Heidenreich. „Und in welchem Ruf steht die Tochter Julia? Man hinterbrachte mir, daß sie ziemlich burschikos sei und in blauen Nietenhosen zum Tanzen gehe!“

„Und wenn schon“, entgegnete der Bürgermeister. „Warum sollten aus tanzfreudigen jungen Mädchen, die sich sportlich kleiden, später nicht gute Hausfrauen und Mütter werden?“

„Wir verstehen uns nicht recht“, erwiderte Heidenreich. „Ich wünschte zu wissen, wie Julia Benedikt hierorts beleumundet ist.“ — „Da kann ich Sie beruhigen“, versicherte der Bürgermeister. „Fräulein Julia ist sozusagen ein unbeschriebenes Blatt. Selbstverständlich — unangefochten bleibt kein junger Mensch, und das ist auch gut so, denn wer nie gefährdet ist, kann sich schließlich auch nicht bewähren.“

In dem Blick, den Heidenreich seinem Gegenüber zuwarf, lag Staunen, Unsicherheit und Zweifel. „Offen gestanden“, sagte er, „ich hatte mir von dieser Unterredung mehr Klarheit und Übersicht erwartet. Aber ich werde mich noch anderweitig erkundigen. Vielen Dank!“ Und er verließ das nüchterne Amtszimmer, nicht ohne innerlich den Kopf zu schütteln. So etwas! Schließlich hat man als Vater doch Verpflichtungen.

Wahrscheinlich, dachte sich Heidenreich, als er wieder im Wagen saß und langsam durch den Ort fuhr, wahrscheinlich ist dieser kleine schlaue Bürgermeister, der für alles eine Entschuldigung weiß, von den Benedikts ein-

An meine alte Aktentasche

Da stehst du nun, verbeult und mitgenommen von jahrelanger duldender Begleitung, zerschunden, völlig aus der Form gekommen und ohne Glanz der guten, alten Zeiten.

Da stehst du nun, so ganz in dich versunken, ein altes, abgelegtes, ausgedientes Futteral, doch tröste dich, ist's einmal aus mit meinem Prunken, blüht mir das gleiche Schicksal auch einmal.

Das ist der Lauf der Welt, das Alte, das muß weichen, auch mir bleibt eine Pflicht — nur noch den Inhalt weiterreichen!

Kurt Schumann

genommen. Aber das wäre ja gelacht, wenn man dieser Familie nicht hinter die Schliche käme! Und er parkte hier und parkte dort und horchte — streng vertraulich — die Leute aus. Hier nannte man Julia eine hochnäsige Pute, dort wurde sie als reizendes Mädchen bezeichnet. Dann hieß es wieder, sie sei kalt und berechnend, und andere sagten, sie sei freundlich, hilfsbereit und zuverlässig. Heidenreich wußte nicht mehr, was er denken sollte. Er gab es schließlich auf und ging noch in die Volksbank hinein, wo er geschäftlich zu tun hatte.

„Na, junges Fräulein“, sagte er leutselig zu der hübschen Angestellten, die seine Geldüberweisung verbuchte, „fühlen Sie sich denn in diesem nüch-

ternen Beruf wohl, den Sie hier ausüben?“ Sie ging auf seinen Ton ein. „Warum nicht? Man lernt dabei die Menschen kennen, wie sie wirklich sind, denn bekanntlich hört in Geldsachen die Gemütlichkeit auf.“

„Klug gesprochen, mein Kind! Aber Menschenkenntnis erwirbt man erst in vielen Jahren durch Enttäuschungen, die man selbst erlebt hat.“ — „Doch wohl nicht ausschließlich“, warf sie ein. „Man kann auch als junger Mensch mit offenen Augen beobachten und daraus richtige Schlüsse ziehen.“

„Na, dann möchte ich Sie gleich mal beim Wort nehmen“, erwiderte er. „Kennen Sie hier ein Mädchen namens Julia Benedikt?“ — „Sehr gut sogar! Wir sind im selben Alter.“ — „Das trifft sich ausgezeichnet“, sagte er. „Was halten Sie von ihr? Mein Sohn interessiert sich ernsthaft für diese Julia, und so habe ich mir erlaubt, mich über sie und ihre Familie zu erkundigen. Doch was ich von den Leuten erfuhr, stimmt nicht überein. Manches widerspricht sich kraß!“

„Das wundert mich nicht“, amüsierte sie sich. „Julia Benedikt ist kein Mädchen, das jedem nach dem Munde redet und um jeden Preis gefallen will. Ich verstehe nur nicht, warum Sie nicht gleich zu Benedikts gegangen sind, um sich ein eigenes Urteil zu bilden!“

„Meine Familie weiß nicht, daß ich hier bin“, sagte er kopfschüttelnd, „und überdies könnte mir ein Besuch bei Benedikts als verbindlich ausgelegt werden. Und da ich ja noch nicht weiß, was aus der ganzen Geschichte wird, kann ich mich unmöglich jetzt schon festlegen, nicht wahr?“

„Da irren Sie sich!“ behauptete sie. „Wissen Sie denn überhaupt, ob Familie Benedikt mit Ihrem Sohn einverstanden ist? Wenn ich Ihnen raten darf“, fuhr sie energisch fort, „dann sollten Sie jetzt fair sein und auch noch Familie Benedikt aufsuchen. Wie ich Julia kenne, wird sie Ihnen lächelnd nachsehen, daß Sie hier herumgehört haben. Aber sie wird sehr betrübt sein, wenn Sie nicht so gerecht wären, auch ihr und ihren Eltern persönlich gegenüberzutreten!“

Heidenreich hob die Augenbrauen und beugte sich vor. „Glauben Sie wirklich?“ fragte er erstaunt.

„Ich glaube nicht nur“, blitzte sie ihn an, „sondern ich weiß es! Ich selbst bin nämlich Julia Benedikt.“ Gert Lynch

Wir haben Karl August Schneider verloren

„Was ist denn das da nebenan für ein Verein?“ fragte Herr Schnitzel, als der Kellner das Bier brachte.

„Stammtisch!“

„Ach so!“ nickte Herr Schnitzel.

Nach einer Weile ging die Tür zum Nebenzimmer auf, zwei dunkelgekleidete Herren gingen zur Theke, besprachen etwas mit dem Wirt und gingen dann wieder ins Nebenzimmer zurück. Die Tür war einen Spalt breit offen geblieben:

„Nun, meine Herren“, hörte Herr Schnitzel jemanden sagen . . . „wir trinken also auf ein Lebewohl für unseren Karl August Schneider! Ich bitte, sich von den Plätzen zu erheben . . .“

„Aha!“ nickte Herr Schnitzel begreifend vor sich hin.

Nach einer Weile sagte die Stimme: „Ich danke Ihnen, meine Herren! Gestatten Sie mir noch einige Worte . . . Karl August Schneider hat uns verlassen. Wir bedauern es zutiefst, denn er war ein Mann, der sich immer für unsere Belange eingesetzt hat. Er gehörte zu jenen Menschen, die eine kaum zu schließende Lücke in unserem Kreise hinterlassen werden. Wenn man Karl August Schneider rief, dann war er zur Stelle. Er hat niemals versagt, wenn es darum ging, unseren Stammtisch würdig zu vertreten. Viele wunderschöne Feste und Abende verdanken wir seiner Initiative; er hat immer Zeit für uns gehabt. Er war

der große und unermüdliche Organisator unserer Ausflüge und Busfahrten; nichts hätte ihn davon abhalten können; er war an jedem Bierabend der erste, der kam, und der letzte, der nach Mitternacht ging. Karl August Schneiders Humor war stadtbekannt.

Nun ist sein Humor versiegt; sein Platz an unserem Stammtisch ist verwaist, die herrlichen Abende, die er in unserem Kreise verbrachte, wird er nie mehr erleben. Ein Mann hat uns

verlassen, der in der Blüte seiner Jahre einem verhängnisvollen Schicksal zum Opfer gefallen ist. Erheben wir uns noch einmal und . . .“

Herr Schnitzel trank sein Glas leer. Welch ein würdiger Nachruf, dachte er. Ja, Freundestreue . . .

„Wann ist denn dieser Herr gestorben?“ fragte er den Ober und schob ihm sein Bierglas zu.

„Gestorben? Der Herr Schneider? Der hat gestern geheiratet!“ Ernst Heydo

In einer Straßenbahn wirklich erlebt

Es war an einem scheußlich kalten Winterabend. Von einer fröhlichen Zusammenkunft mit Freunden kommend, war ich auf dem Heimwege.

Da ich für Erkältungskrankheiten sehr empfänglich bin, hatte ich meinen Blutkreislauf mit der nötigen Menge eines wacholderreichen Frostschutzmittels versehen und bestieg frohgelaunt die angenehm temperierte Straßenbahn. Ich erwischte einen Sitzplatz.

Nachdem ich beim Schaffner eine geringe Beförderungsgebühr entrichtet hatte, schloß ich ein wenig die Augen, um bis zu meinem Ziel das sanfte Wiegen der Straßenbahn richtig genießen zu können. Ich war sehr zufrieden.

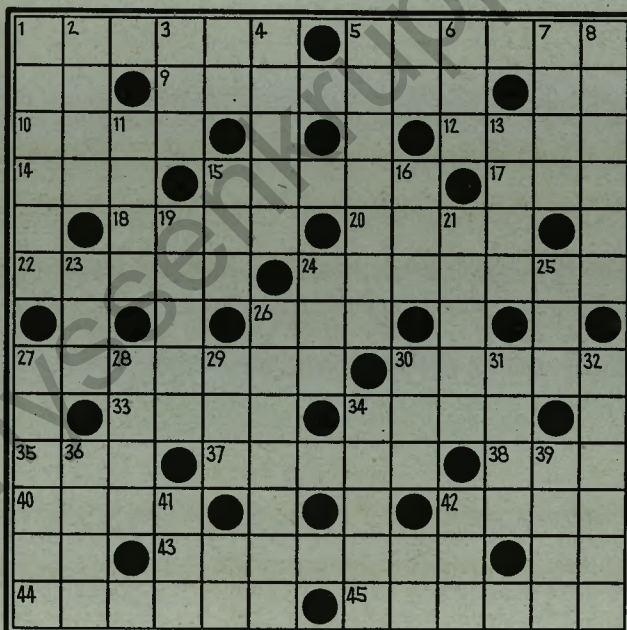
Plötzlich riß mich ein unangenehmer, kalter Luftzug aus meinen freundlichen Träumen. Schuld daran war ein etwa zwölfjähriger, kleiner Kavalier,

der noch im letzten Augenblick mit flinken Beinen die Straßenbahn erreicht hatte und mit vergnügtem Grinsen zur Wagenmitte marschierte. Vom „Türenschießen“ hatte er in seinem „20-Pfennig-Klassiker“, den er unübersehbar in der Hand hielt, anscheinend noch nichts gelesen.

Aufgebracht und, ich muß es leider gestehen, ziemlich unfreundlich fuhr ich den Bengel an: „Kannst du denn die Türe nicht hinter dir schließen, draußen ist's doch eklig kalt!“

Mit kaum merklichem Kopfschütteln schritt er zur Türe und machte sie, natürlich sehr geräuschvoll, zu. Nun kam doch der Bengel auf mich zu und sagte (immer noch spitzbübisch lächelnd): „So, die Tür hab ich jetzt zugemacht, glauben Sie, jetzt wär's draußen wärmer??“ Stoffel, Ruhrort

Unser Kreuzworträtsel



Waagerecht: 1. Geldschrank, 5. Kletterpflanzen, 9. Grundbestandteil, 10. Teil des Weinstocks, 12. griech. Göttin der Zwie- tracht, 14. ital.: drei, 15. Sinnesorgane, 17. Gattung, 18. russ. Nach- richtenagentur, 20. Ablehnung, 22. Nagetier, 24. germanischer Heer- könig, 26. schweiz. Feldmaß, 27. Malsspelze, 30. Streichwerkzeug bei

Instrumenten, 33. Deckname des franz. Schriftstellers Jean Chopfer, 34. Landstrich, 35. schlimm, 37. toben, wüten, 38. Nebenfluß der Maas, 40. Kohlenprodukt, 42. Personalausweis, 43. Dramenheld bei Shake- speare, 44. Wagenschuppen, 45. Verfügung oder Bekanntmachung einer hohen Behörde.

Senkrecht: 1. Folter, Qual, 2. niederländischer Name von 38. waagerecht, 3. Wasseransammlung, 4. sagenhafter Gründer Roms, 5. Heiligenerzählung, 6. Göttin der Verblendung, 7. arab. Fürsten- titel, 8. greiser König der griech. Sage, 11. Ruhelager, 13. schlank, biegsam, 15. nordische Gottheit, 16. in Fremdwörtern: neu, 19. Stadt in Griechenland, 21. griech. Sagenheld, 23. finnische Hafenstadt, 24. lat.: bete, 25. Lebensbund, 26. Gesandtschaftsrat, 27. Wiener Be- lustigungspark, 28. Tonhöhe, 29. Nebenfluß der Warthe, 30. Gut- schein, 31. Stadt in Thüringen, 32. römischer Feldherr, 34. kleiner Raum, 36. Vortrag, 39. Brauch, 41. franz.: König, 42. Ende des Magneten.

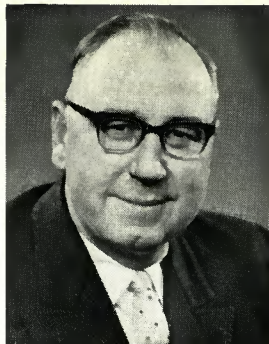
Auflösung des Kreuzworträtsels aus Nr. 70

Waagerecht: 1. Mechanik, 6. Turandot, 11. Umlage, 14. Hirsau, 17. Raster, 18. fruttl, 21. Ar, 22. NN, 23. mit 41., 43. und 68. „Geburts- tag feiert froh des Kindes, das Menschenliebe uns gelehrt“, 28. Are, 29. Blas, 30. Tat, 31. Wunder, 33. Golgatha, 37. Anzeiger, 46. Abscheu, 48. Aedilen, 50. Emu, 51. Kinn, 52. Ilse, 53. Oel, 55. Baß, 57. Ganges, 62. Asra, 63. Etat, 65. Lear, 66. edel, 73. Olga, 75. Braten, 76. Kind, 77. le, 78. Lee, 79. Espana, 80. Heu, 81. Ai, 82. zitieren, 83. Trichine.

Senkrecht: 1. Mahlgang, 2. Ell, 3. Hus, 4. Neustadt, 5. Kurat, 6. Terni, 7. Referenz, 8. Neu, 9. Ost, 10. Trichter, 12. Marabu, 13. Ge- nese, 15. Rabe, 16. Aurora, 19. Ratiné, 20. Tort, 24. ergo, 25. Gin, 26. fad, 27. Oase, 31. Wandlung, 32. Rabalais, 34. Lie, 35. Gas, 36. Hunnen, 38. Nessel, 39. los, 40. Gum, 41. Drama, 42. keck, 44. Arie, 45. Einer, 47. Bus, 49. Eos, 50. Ebenholz, 54. Lastadie, 56. See, 58. Albers, 59. nee, 60. Gau, 61. ernten, 62. Ale, 64. Alster, 67. Delphi, 69. Solei, 70. Erben, 71. Senat, 72. Renan, 74. All, 76. Kuh.



Heinrich Hoppe
Lokführer, Betr.-Masch.-Dienst N.
eingetreten: 26. März 1923



Wilhelm Schürig
Kolonnenführer, EBW
eingetreten: 27. März 1923



Josef Krowicki
Schlosser, Hafen Schwelgern
eingetreten: 28. März 1923



Jakob Haubruck
Dreher, EBW
eingetreten: 29. März 1923



Karl Rosch
Schlosser, EBW
eingetreten: 3. April 1923

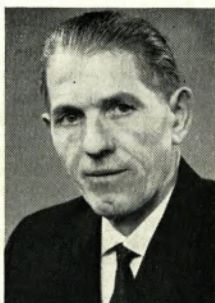


Fritz Paschke
Hammerführer, EBW
eingetreten: 5. April 1923

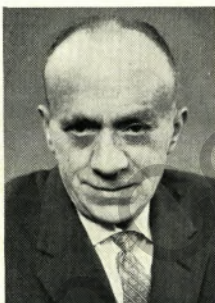


Erich Bückmann
Lokführer, Betr.-Masch.-Dienst N.
eingetreten: 11. April 1923

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



Augustin Gerbatowski
Rangierer, Eisenbahn Nord
eingetreten: 11. März 1938



Heinrich Haferkamp
Kolonnenführer, EBW
eingetreten: 14. März 1938



Georg Bienen
Stellwerksschl., Signalmstr.
eingetreten: 1. April 1938



Theodor Höffner
Gruppenf., Rechnungsw.
eingetreten: 1. April 1938



Ludwig Lodewick
Stellwerkswärter, EBN
eingetreten: 1. April 1938



Karl Weinstein
Kolonnenführer, EBW
eingetreten: 4. April 1938



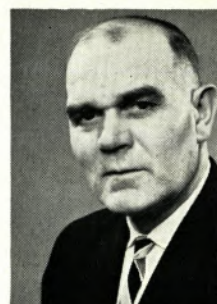
Felix Mamot
El.-Schweißer, EBW
eingetreten: 4. April 1938



Leo Jaskula
Matrose, Hafen Schwelgern
eingetreten: 7. April 1938



Heinrich Kometz
Waschraumwärter,
Hafen Schwelgern
eingetreten: 7. April 1938



Karl Koch
Weichensteller, Eisenb. N.
eingetreten: 8. April 1938



Günter Knopp
El.-Lokführer,
Betr.-Masch.-Dienst Süd
eingetreten: 20. April 1938



Arnold Scherer
El.-Schweißer, EBW
eingetreten: 20. April 1938



Alfons Nowaczyk
Lohnbuchh., R/Lohnabr.
eingetreten: 20. April 1938



Johann Breuer
Kolonnenf., Bauabt. Oberb.
eingetreten: 23. April 1938



Theodor Surmund
Schlosser, Fahrleitungsm.
eingetreten: 28. April 1938



Franz Balzen
Lokf., Betr.-Masch.-D. S.
eingetreten: 29. April 1938

**Allen
unseren Jubilaren
ein herzliches
Glückauf!**

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Weweries, Bernd, Eisenbahn Nord,
mit Renate Jansen
am 16. November 1962
Damrath, Roland, Rechnungsprüfung,
mit Marlies Stenneken
am 16. November 1962
Jahn, Gerhard, Eisenbahn Nord,
mit Jutta Saenger
am 23. November 1962
Kothes, Manfred, Eisenbahn Süd,
mit Toni Pohl
am 1. Dezember 1962
Schweer, Josef-Heinz, Eisenbahn Nord,
mit Gerda Backes
am 21. Dezember 1962
Nevian, Karl-Heinz, Eisenbahn Nord,
mit Ingeborg Schütte
am 28. Dezember 1962

Nachwuchs kam an:

Gertrud, 2. November 1962
Reidick, Herbert, Eisenbahn Nord
Petra, 10. November 1962
Grunert, Kurt, Betr.-Masch.-Dienst N.
Gerd, 12. November 1962
Mahnkopf, Gerd, Eisenbahn Süd
Kerstin, 21. November 1962
Stachowiak, Heinz, EBW
Elisabeth, 30. November 1962
Neuhoff, Gerhard, Betr.-Masch.-Dienst
Nord
Sonja, 2. Dezember 1962
Johansson, Heinz, Eisenbahn Nord
Angelika, 5. Dezember 1962
Nashan, Johannes, Bauabt. Oberb. Süd
Mario, 6. Dezember 1962
Mania, Bernhard, Betr.-Masch.-Dienst
Süd
Bernd, 8. Dezember 1962
Haschker, Horst, Rechnungswesen
Sabine, 8. Dezember 1962
Wiefelspütz, Friedhelm, Eisenbahn N
Waltraud, 10. Dezember 1962
Blech, Günter, Hafen Schwelgern
Michael, 13. Dezember 1962
Günther, Reinhold, Hafen Schwelgern
Michael, 15. Dezember 1962
Patzsch, Siegfried, Betr.-Masch.-Dienst
Süd
Christel, 15. Dezember 1962
Fisser, Helmut, Verkehrsabteilung
Bärbel, 17. Dezember 1962
Domke, Hubert, Bauabteilung

Ursula, 20. Dezember 1962
Wilde, Heinrich, Eisenbahn Nord
Silvia, 22. Dezember 1962
Alsdorf, Erich, EBW
Roswitha, 23. Dezember 1962
Barthelmes, Karl, Hafen Schwelgern
Martina, 26. Dezember 1962
Rozman, Konrad, Hafen Schwelgern
Jürgen, 27. Dezember 1962
Kanzenbach, Horst, Eisenbahn Nord
Carmen, 1. Januar 1963
Joa, Werner, Eisenbahn Nord
Uwe, 4. Januar 1963
Wojciechowski, Friedhelm, Eisenb. N.
Petra, 4. Januar 1963
Krause, Günter, Eisenbahn Nord
Detlef, 4. Januar 1963
Diercks, Ernst-H. Hafen Schwelgern
Brigitta, 4. Januar 1963
Pieper, Heinrich, Betr.-Masch.-Dienst
Nord
Monika, 5. Januar 1963
Lorey, Reinhold, Eisenbahn Nord
Rolf, 7. Januar 1963
Kornblum, Wilhelm, Hafen Schwelgern

Goldene Hochzeiten:

Jakob Bucksteegen, früher Dreher,
geb.: 20. September 1886,
wohnhaft: Duisburg-Meiderich,
Roggenkampstr. 42, hat am 1. März 1963
goldene Hochzeit

Geburstage:

Heinrich Klüner, früher Büroangestellter,
wohnhaft: Duisburg-Hamborn,
Am Bischofskamp 34,
wird am 28. April 1963 85 Jahre
Johann Mester, früher Lokführer,
wohnhaft: Duisburg-Meiderich,
Herwarthstraße 32,
wird am 3. März 1963 80 Jahre
Friedrich Rückheim, früher Weichenstell.,
wohnhaft: Duisburg-Meiderich,
Gerhardtstraße 39,
wird am 10. April 1963 80 Jahre

Todesfälle:

Otto Lamb, Pensionär,
früher Lokführer,
geb.: 29. März 1892,
gest.: 12. November 1962

Johann Gabriel, Pensionär,
früher Hafenarbeiter
geb.: 2. Mai 1906,
gest.: 13. November 1962
Otto Wolf, Pensionär,
früher El.-Lokführer,
geb.: 22. März 1884,
gest.: 13. November 1962
Heinrich Feldkamp, Schlosser, EBW,
geb.: 23. Juni 1936,
gest.: 21. November 1962
eingetreten: 18. Juli 1955
Heinrich Lindenberg, Pensionär,
früher Streckenwärter,
geb.: 28. April 1887,
gest.: 23. November 1962
Günter Gawrosch, Rangierer,
Eisenbahn Süd,
geb.: 17. Februar 1940,
gest.: 24. November 1962
eingetreten: 8. August 1962
Richard Winsberg, Pensionär,
früher Wickler,
geb.: 4. Februar 1877,
gest.: 2. Dezember 1962
Leo Macha, Pensionär,
früher El.-Lokführer,
geb.: 27. Juni 1895,
gest.: 5. Dezember 1962
Josef Eberl, Pensionär,
früher Weichensteller,
geb.: 28. Januar 1879,
gest.: 7. Dezember 1962
Hermann Gilly, Pensionär,
früher Lokführer,
geb.: 3. November 1899,
gest.: 29. Dezember 1962
Walter Karalus, Weichensteller,
Eisenbahn Nord,
geb.: 19. September 1914,
gest.: 31. Dezember 1962
eingetreten: 6. November 1937
Georg Hartmann, Pensionär,
früher Bürovorsteher,
geb.: 14. Juli 1893,
gest.: 11. Dezember 1962
Ernst Matschullat, Rangiermeister, EBS,
geb.: 3. Mai 1910,
gest.: 19. November 1962
eingetreten: 26. September 1927
Friedrich Ipskamp, Lokmeister,
Betr.-Masch.-Dienst Nord,
geb.: 22. September 1904,
gest.: 21. Dezember 1962,
eingetreten: 5. April 1922

Auch Helfen will gelernt sein

Das „Deutsche Rote Kreuz“ (DRK) hat mit seinen Lehrgängen über die Erste-Hilfe-Ausbildung in der Öffentlichkeit schon viel Interesse gefunden. Wir weisen hiermit auch unsere Belegschaftsmitglieder und ihre Angehörigen nachstehend auf solche Ausbildungsmöglichkeiten hin:

Überall passiert etwas. Unfälle gibt es im Betrieb, Straßenverkehr und Haushalt, bei Spiel und Sport.

Leben oder Tod entscheiden oft Minuten und Kleinigkeiten, die Erste Hilfe, Handgriffe von kundiger Hand.

Jedermann braucht die Erste-Hilfe-Ausbildung: der Berufs-

tätige, der Verkehrsteilnehmer, Vater und Mutter, Sportler, Jugendführer.

Kostenlose Erste-Hilfe-Ausbildung beim Deutschen Roten Kreuz.

Melden Sie sich für einen Kurzlehrgang von acht Doppelstunden. Er findet abends statt. Dort lernen Sie, was jeder wissen mußte, um bei Unfällen die dringendste Hilfe zu leisten, zum Nutzen der eigenen Familie, der Freunde, Kollegen und fremder Mitmenschen.

Meldungen nehmen die örtliche DRK-Dienststelle bzw. der zuständige DRK-Kreisverband entgegen.

Nicht gedacht — Mist gemacht!

Fallende Montageteile



Wird ein neues Teil montiert,
Wird das alte erst kassiert.



Das, verbogen noch am Wagen,
Wird per Hammer abgeschlagen.



Mit dem ersten Schlag geht's los.
Freude, doch auch Schmerz sind groß.



Drum im Schwung nicht übersehe,
Daß Dein Fuß auch richtig stehe.

Gezeichnet und fotografiert...



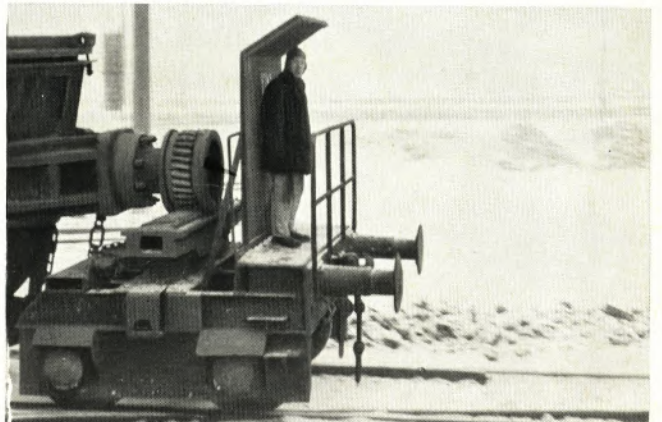
Herr Dir. Bergermann überbrachte unseren Mitarbeitern in Rourkela die Weihnachtsgrüße der Geschäftsführung. Wir sehen ihn (im Bild vorne rechts) hier im Kreise der EH-Mitarbeiter und ihrer Frauen. Bildmitte, im Hintergrund, Herr Betriebschef Voß (s. Bericht S. 11).



Wie in jedem Jahr, so fand auch diesmal im Dezember wieder die Weihnachtsfeier für die Jugendlichen statt, und zwar im neuen Schulungsraum des Sozialgebäudes. (Vordere Reihe von rechts: Prok. Brückner, Dir. Christophers, Dir. Müller, Dir. Bergermann, Prok. Kemper, Betriebsratsvorsitzender Ernsting.)



Die noch nicht verschrotteten Dampflokomotiven wurden während der Frostperiode wieder betriebsbereit gemacht, um den Verkehr aufrechtzuerhalten und zu verstärken.



Unsere Rangierer waren der Kälte besonders ausgesetzt, wie unser Bild erkennen läßt. Näheres bringen wir auf S. 8.

