



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

10. JAHRGANG
11/12
NOV./DEZ. 1964



AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
Weihnachts- und Neujahrsglückwünsche der Geschäftsführung und Betriebsvertretung	3
1964 — ein Jahr des weiteren Aufbaues	4, 5 u. 6
In eigener Sache	6
Das geht uns alle an	7, 8 u. 9
EH-Mitteilungen	10
Einer von vielen	11
Unsere Jubilare	12, 13
Oberingenieur Schweitzer ging in den Ruhestand	13
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 E, Hbv. Still, Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, Hamborn, Franz-Lenze-Straße 15.

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

Aufnahmen: EH: Christ, Fröhlich, Herrendorf, Hohlsiepe, Kleine-Hartlage, Noll, Schentke, Still
ATH: Meyer

Titelbild: Eine ungewöhnliche Aufnahme von einem der beiden neuen Schiffsentlader im Hafen Schwelgern.

Umschlagerückseite: Mit Volldampf ins neue Jahr.

KURZNACHRICHTEN

Das **Gleisnetz** der in Beeckerwerth von der ATH errichteten neuen Werksanlagen hat eine Länge von 45 km. Wenn die Beeckerwerther Betriebe im Endausbau einmal mit voller Ausrüstung arbeiten, werden arbeitstäglich etwa 2700 Waggons auf den Gleisen laufen; hierfür müssen dann etwa zwanzig Lokomotiven eingesetzt werden.

Ein **Doppeljubiläum auf musikischem Gebiet** hatte der Hamborner Bergbau zu verzeichnen: Der Männergesangsverein „Glückauf“ 1894 der Schachtanlage Friedrich Thyssen 2/5 blickte auf sein 70jähriges, die Hamborner Bergkapelle auf ihr 60jähriges Bestehen zurück. Mittelpunkt der gemeinsamen Jubiläumsveranstaltung war ein Festkonzert am 17. Oktober im Saalbau Stadtschänke in Dinslaken.

Die mit einem Kapital von 100 Millionen DM ausgestattete „**Fritz-Thyssen-Stiftung**“ hat bereits zahlreiche Arbeiten in Forschung und Wissenschaft unterstützt, u. a. auch das Forschungsunternehmen Nepal-Himalaya, das im Frühjahr seine siebente Expedition in das Gebiet am Fuß des höchsten Berges der Erde entsandte. Die Stiftung ermöglichte kürzlich auch den Ankauf eines neuen Institutsgebäudes für das Deutsche Kunst-

historische Institut in Florenz. Ebenso wird demnächst das Deutsche Orient-Institut in Beirut ein mit Geldern der Fritz-Thyssen-Stiftung erworbenes neues Gebäude beziehen können.

Röntgen-Reihenuntersuchungen werden seit einigen Jahren in der Eisen- und Stahlindustrie durchgeführt. Der Erfolg dieser Vorsorge wurde jetzt einmal herausgestellt. Der Anteil der Tuberkulosefälle mit tödlichem Ausgang und der Prozentsatz an Tuberkulosefällen, die zu vorzeitiger Invalidität führten, sind in der gesamten Bundesrepublik viermal so hoch wie in der Eisen- und Stahlindustrie.

Arbeitnehmer, die im eigenen Wagen von der Wohnung zum Arbeitsplatz und zurück fahren, sollen dafür auch künftig einen **Steuerfreibetrag** in Anspruch nehmen können. Die Bundesregierung hat nicht die Absicht, diesen Freibetrag aufzuheben oder einzuschränken. Das versicherte kürzlich Staatssekretär Grund vom Bundesfinanzministerium.

Die **Betriebsräte** werden künftig drei statt bisher zwei Jahre lang amtieren. Der Bundestag billigte eine entsprechende Änderung des Betriebsverfassungsgesetzes. Die Vertreter der Jugendlichen im Betriebsrat werden jedoch auch weiterhin alle zwei Jahre gewählt.

Liebe Mitarbeiter!

Wieder geht ein Jahr gemeinsamer Anstrengungen seinem Ende entgegen. Vor uns liegt nun eine Zeit, die wie keine andere des Jahres dazu auffordert, den Blick auf Vergangenes und Kommendes zu richten.

Bei solcher Rückschau können wir feststellen, daß die im ablaufenden Geschäftsjahr zu verzeichnende Entwicklung im großen und ganzen den Erwartungen entsprach. Die Erfolge unserer Arbeit, an denen jeder unserer Mitarbeiter Anteil hat, sind überall deutlich sichtbar. So konnten erfreulicherweise seit Bestehen der Werksbahn neue Höchstmengen befördert werden. Auch beim Hafen wurde trotz der durch den unerwarteten Niedrigwasserstand im Spätsommer hervorgerufenen besonders schwierigen Betriebslage ein günstiges Leistungsergebnis erzielt. Die technischen Einrichtungen wurden verbessert und modernisiert; Neu- und Umbauten veränderten das äußere Bild.

Es ist uns ein Bedürfnis, allen Mitarbeitern für die erzielten Leistungen und das bewiesene Vertrauen in die Zukunft unseres Gemeinschaftsbetriebes aufrichtig zu danken.

Was uns das neue Jahr bringen wird, weiß niemand. Wir hoffen aber, daß uns in dieser unruhigen Zeit trotz aller weltpolitischen Spannungen der Friede erhalten bleibt und daß wir fortfahren können, alles Erforderliche zur Sicherung der Arbeitsplätze und zur Stärkung unseres Unternehmens zu tun. Gewiß werden die Anforderungen, die im neuen Jahr auf uns warten, nicht kleiner sein als die Aufgaben, die wir 1964 zu bewältigen hatten. Aber so wie wir in der Vergangenheit in vertrauensvollem Zusammenwirken von Geschäftsführung und der Belegschaft sowie der Betriebsvertretung mit den Problemen, die auf uns zukamen, fertig geworden sind, werden wir auch weiterhin zuversichtlich unsere ganze Kraft einsetzen und die uns gestellten Aufgaben meistern.

In diesem Sinne wünschen wir allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen sowie ihren Familien, unseren Pensionären und unseren Geschäftsfreunden eine gesegnete Weihnacht, frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr in Gesundheit und Frieden.

Dezember 1964

Mit herzlichem Glückauf!

Die Geschäftsführung
Christophers Bergermann



Die besondere Bedeutung des Weihnachtsfestes bringt es mit sich, daß wir neben all dem festlichen Treiben Zeit zur persönlichen Einkehr und Besinnung finden.

In diesen Augenblicken wägen wir das Zurückliegende und das Erreichte als Ausgangspunkt für unsere Zukunft, sowohl in privater als auch in betrieblicher Hinsicht.

Ein hartes, arbeitsreiches Jahr liegt hinter uns.

Das Erreichte war nur möglich durch die Mitarbeit aller Belegschaftsmitglieder, denen wir hiermit unseren Dank aussprechen. Der Geschäftsführung danken wir für die gute Zusammenarbeit und das Verständnis, das sie unseren Bemühungen entgegenbrachte. Was immer die Zukunft bringen wird, im betrieblichen Alltagsleben wird stets der gute Wille auf allen Seiten entscheidend sein und bleiben.

Zum bevorstehenden Weihnachtsfest, dem Fest der Einkehr, Liebe, Freude und Besinnung, entbieten wir der Geschäftsführung und den Belegschaftsmitgliedern mit ihren Familienangehörigen die herzlichsten Wünsche und Grüße.

Unseren Kranken und Unfallverletzten wünschen wir baldige Genesung, unseren Pensionären einen gesunden, sorgenfreien Lebensabend.

Weiterhin wünschen wir allen ein glückliches, erfolgreiches und friedliches neues Jahr 1965.

Betriebsvertretung
Aulmann Müller

Wie viele der zurückliegenden letzten Jahre war auch das in wenigen Wochen zu Ende gehende Jahr 1964 ein Zeitraum umfangreicher Aufbauleistungen. Für erforderliche Maßnahmen zur Modernisierung und damit zur Rationalisierung und Leistungssteigerung des Betriebes, aber auch für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen vieler Mitarbeiter wurden erhebliche Mittel investiert.

Wir wollen unsere Leser nicht mit Zahlen und Statistiken aufhalten, sondern dieser Artikel soll ihnen in kurzen Zügen die Gebäude und Anlagen vor Augen führen, deren Fertigstellung und Inbetriebnahme im Verlaufe dieses Jahres erfolgte.

Durch die Inbetriebnahme der Werksanlagen der ATH in Beeckerwerth war es erforderlich, für die zahlreichen in diesem neuen Werksbereich tätigen Mitarbeiter des Gemeinschaftsbetriebes Unterkünfte zu bauen. So wurde dort in der Nähe des Werkstores 8 der ATH im Frühjahr das neue „Sozial- und Dienstgebäude Beeckerwerth“ fertiggestellt und bezogen. Es ist mit modernen Wasch- und Umkleieräumen für fast 600 Beschäftigte der Eisenbahn, des Maschinenbetriebes und der Oberbauabteilung ausgestattet. Außerdem dienen freundliche Diensträume der Unterbringung verschiedener Betriebsbüros.

In Bruckhausen, gleich neben unserem Verwaltungsgebäude, konnte das „Sozialgebäude Hamborn“ ebenfalls von ca. 250 Beschäftigten des Betriebsmaschinendienstes — in erster Linie Lokomotivführer — bezogen werden. Wesentlich kleiner als das Sozial- und Dienstgebäude Beeckerwerth, enthält es jedoch nur Wasch- und Umkleieräume, die aber in der Ausstattung denen in Beeckerwerth nicht nachstehen. Der Reihe moderner Stellwerke, die in den letzten Jahren den Betrieb aufnahmen, konnte 1964 das Stellwerk Martinwerk II hinzugefügt werden. Im ATH-Bereich, nahe dem Alsumer Steig und dem Tor 7 gelegen, machte das Verkehrsaufkommen des Kaltwalzwerks und des Martinwerks II den Bau dieses elektrischen

Stellwerks erforderlich. Rangieraufsicht, Wagenschreiber und Oberbaupersonal fanden in dem Gebäude gleichzeitig eine Unterkunft. Mit dem rundum verglasten Stellwerksraum fügt es sich harmonisch in die Werkskulisse der ATH ein.

Ebenfalls am Alsumer Steig wurde eine neue Gleichrichteranlage in Betrieb genommen. Mit einer Leistung von 2×1500 Amp. dient sie der Bahnstromversorgung der Bezirke Kaiserstraße-Wolfstraße, Alsumer Steig und Hochbahn Nord sowie Hafen Süd einschließlich der neuen Erz-Brech- und -Siebanlage.

Die Anfang 1964 fertiggestellte Lokbesandungsanlage am Lokscheunen Bruckhausen sei hier nur nochmals am Rande erwähnt, da wir in unserer Ausgabe 1/2 dieses Jahres ausführlich über sie berichtet haben.

Damit unsere Schadwagen-Kommission, über deren Arbeit und Sorgen wir auf Seite 7 dieser Ausgabe berichten, auch bei ungünstigen Witterungsverhältnissen ihren Dienst sorgfältig und einwandfrei ausführen kann, wurde hierfür am Tor 9, Nähe Dieselstraße, eine Leichtbauhalle, die sogenannte Ermittlerhalle, errichtet. Breite umlaufende Lichtbänder für Tageslicht und gute elektrische Ausleuchtung bei Dunkelheit sorgen dafür, daß sämtliche Wagenschäden erfaßt werden können.

Durch die beträchtliche Steigerung des Verkehrsaufkommens im Zuge des Neubaus Werk II der ATH in Beeckerwerth mußte die vorhandene 2gleisige Eisenbahnbrücke über die Meerbergstraße durch einen 3gleisigen Überbau mit größerer Stützweite ersetzt werden. Da der Eisenbahnverkehr nicht unterbrochen werden konnte, erfolgten Abbruch der vorhandenen Brücke und Neubau der Widerlager und des Stahlüberbaues in 3 Teilabschnitten. Wegen des schlechten Baugrundes sind die Widerlager aus Stahlspundwänden und Stahlträgern mit aufgesetzten Auflagerbänken aus Beton hergestellt. Die Stahlträger mit einer Länge von 15 m wurden bis auf tragfähigen Boden ge-



Neben der Verwaltung in Bruckhausen steht das Sozialgebäude Hamborn.

Stellwerk Martinwerk





Das neue Sozial- und Dienstgebäude Beeckerwerth.

am Alsumer Steig.

In der Ermittlerhalle am Tor 9 kann die Schadwagen-Kommission bei jeder Witterung ungestört arbeiten.



rammt. Die Stützweite der Brücke beträgt 16 m und das Gewicht ca. 95 t.

Zahlreiche Anlagen wurden 1964 im Hafen Schwelgern gebaut und in Betrieb genommen. Weit über die Grenzen des Hafengebietes sichtbar sind die beiden neuen Schiffsentlader, über die wir in unserer diesjährigen Ausgabe 3/4 berichteten. Inzwischen arbeiten diese beiden Kurzbrücken einschließlich des dazugehörigen Kaiförderbandes zur vollen Zufriedenheit. Die bisher vom Südufer des Stichaflens zum Außenlager Petersberg führende Erztransportanlage mußte zum Nordufer verlegt werden. Nach dem Umbau besteht diese Anlage jetzt aus 2 Förderbändern mit insgesamt 1260 m Förderweite, einer Eckstation mit Schalt- und Traforäumen, den Aufgabebunkern und dem Stapelgerät. Die Bandtrasse unterquert eine Straße und führt über 6 Werksbahngleise.

Die Mechanische Werkstatt des Hafens konnte inzwischen die moderne größere Halle beziehen, von deren Neubau wir in unserer Juli-Ausgabe berichtet haben.

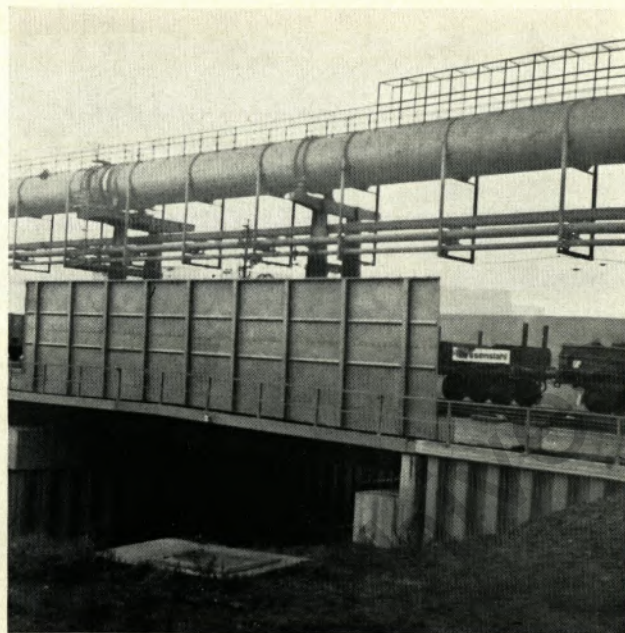
Viele unserer Leser werden sich noch an das Titelbild unserer Ausgabe 5/6 1964 erinnern, das die Waggonkipper-Brücke am Nordufer des Hafens zeigte. Diese Brücke wurde vor einigen Wochen mit einer neuen Plattform versehen. Die Plattform, die an den Seilen der Kipperkatze hängt, trägt den Eisenbahnwaggon. Um sie mit einem beladenen Waggon heben und zur Entladung bringen zu können, hat die Brücke eine Tragfähigkeit von 55 t.

Im einzelnen hier über die im Zuge der Hafenerweiterung vorgenommenen Straßenbauten, Wasserleitungs- und Kabelverlegungen zu berichten, würde zu weit führen. Auch hierfür wurden, wie für die weitere Verspundung der Kai-mauern des Hafens, erhebliche Mittel aufgewandt.

Die Eisenbahnwerkstätten konnten in den letzten Tagen eine neue Radsatzwerkstatt in Betrieb nehmen, über die wir in einer unserer nächsten Ausgaben näher berichten werden.

Selbstverständlich nahm auch der Neubau von Gleis- und Fahrleitungsanlagen sowie die Beschaffung von neuen Lokomotiven und Waggons einen großen Platz im Haushalt des Jahres 1964 ein. Mit einigen interessanten Objekten werden wir unsere Leser Anfang des nächsten Jahres noch bekannt machen.

Wir möchten abschließend nicht versäumen, auf die Arbeit hinzuweisen, die unsere Mitarbeiter von der technischen Seite mit der Planung und Ausführung und unsere Kaufleute mit der wirtschaftlichen Vergabe und Beschaffung sowie der Abrechnung dieser umfangreichen Anlagen geleistet haben.



Die dreigleisige Eisenbahnbrücke über die Meerbergstraße.

Ein Abschnitt der zum Nordufer verlegten Erztransportanlage: Eckstation mit Bandbrücken.



In eigener Sache...

Die Schriftleitung unserer Werkszeitung erhielt vor kurzem folgende Leserzurschrift:

Mit Interesse lese ich unsere Betriebszeitung. Leider habe ich manchmal den Eindruck, daß es sich um die Betriebszeitung der ATH oder des Bergbaues handelt, da Probleme dieser Bereiche mehr behandelt werden als die unseres Betriebes. Des weiteren vermisse ich eine Seite für Leserzurschriften, Anfragen, Kritiken oder Vorschläge. Hierdurch erhält der Mitarbeiter Gelegenheit, die Betriebszeitung mitzugestalten. Ich hoffe, daß meine Anregung berücksichtigt und eine Seite für Leserzurschriften eingerichtet wird.

Karl Janorschke

Ehe wir zu der Kritik des Einsenders an unserer inhaltlichen Gestaltung Stellung nehmen, möchten wir darauf hinweisen, daß wir uns über sein Interesse an der Sache freuen. Wir sind für jede Anregung, für jeden Vorschlag und Textbeitrag, aber auch für sachliche Kritik dankbar; läßt sich doch daraus ein gewisser Rückschluß auf das Interesse der Leser an unserer Werkszeitung und auf das Echo, das ihre Gestaltung bei unseren Lesern findet, erkennen. Leider, und das muß gesagt werden, war bisher die Mitarbeit sowohl der Belegschaft als auch der Pensionäre an der Gestaltung nicht besonders groß, man kann fast sagen dürftig. Und das, wo wir auf die Mitarbeit unserer Leser in bedeutend größerem Umfang angewiesen sind, als Werks-

zeitungen großer Gesellschaften, die über eine Anzahl hauptamtlicher Redakteure verfügen. Es würde uns freuen, wenn sich das von 1965 an wesentlich bessern sollte. Erst dann können wir auch auf den Vorschlag von Herrn Janorschke zurückkommen, eine Seite für Leserzurschriften einzurichten, denn mit einer oder zwei Zuschriften können wir keine halbe Seite, geschweige denn eine ganze füllen. Nun zu der Kritik an den von uns vielfach gebrachten Berichten über Probleme der August Thyssen-Hütte, der Phoenix-Rheinrohr und des Bergbaus. Die Leser werden wissen, daß diese drei Firmen die Gesellschafter des Gemeinschaftsbetriebes sind. Aber unbeschadet der Vermögensverhältnisse ist der Gemeinschaftsbetrieb räumlich und

betriebllich mit den Produktionsstätten dieser Firmen so verbunden, daß beispielsweise die Stilllegung einer Schachanlage, die Inbetriebnahme eines neuen Hochofens oder gute bzw. schlechte Absatzlage in der Stahlindustrie auf den Gemeinschaftsbetrieb unmittelbare Auswirkungen hat, als auf manche eigene Betriebsabteilung dieser Werke. Die Vorgänge und Probleme der erwähnten drei großen Gesellschaften sind daher unsere Probleme. Sicherlich ist es verständlich, daß sich der Schlosser in der EBW oder der Kranführer an einer anderen Betriebsstelle wenig für den Abbruch einer Schachanlage oder den Umbau eines Walzwerks interessiert, aber den Lokführer, der jahrelang das Gelände dieser alten Schachanlage befahren hat oder den Gleiswerker, der am Walzwerk neue Gleisanlagen verlegt, dürften diese Berichte bewegen.

Facit: Es ist unmöglich, es jedem recht zu machen, und so wollen wir diese Zeilen „In eigener Sache...“ mit einer nochmaligen Empfehlung der im ersten Teil unseres Artikels ausgesprochenen Bitte um verstärkte Mitarbeit und mit den besten Wünschen der Schriftleitung zum bevorstehenden Weihnachtsfest und zum Jahreswechsel für alle unsere Leser abschließen.

Unsere Betriebskrankenkasse will ab Januar 1965, mit Beginn ihres 74. Geschäftsjahres, einen völlig neuen Weg in der Krankenscheinausgabe gehen. Wie es dazu kam und was sich Vorstand, Vertreterversammlung und Verwaltung davon erhoffen, soll in dieser Abhandlung erörtert werden.

Die soziale Krankenversicherung ist in ihrem Aufbau anders gestaltet als die private Krankenversicherung. In der privaten Krankenversicherung kennt man das sogenannte Kostenersattungssystem, wohingegen für die soziale Krankenversicherung das Naturalleistungssystem anerkanntes Recht ist. Wie der Name sagt, wird beim Kostenersattungssystem eine Kostenersattung vorgenommen, d. h. die Mitglieder der privaten Versicherung legen alle Kosten, die aus Anlaß eines Krankheitsfalles entstehen, vor und bekommen sie später von ihrer Versicherung ganz oder teilweise erstattet. In der gesetzlichen Krankenversicherung werden die Kosten, die in einem Versicherungsfall entstehen, dagegen nicht vom Mitglied vorgelegt, sondern direkt von der Kasse bezahlt. Natürlich muß sich jedes Mitglied einer gesetzlichen Krankenkasse bei seinem Arzt ausweisen. Das kann es mit seinem Krankenschein tun. Die Krankenscheine sind also in Wirklichkeit Ausweis und Kostengarantie zugleich.

Seit Gründung der Kasse im Jahre 1892 wurden die Krankenscheine bis 1958 durch die Kasse ausgestellt. Die Betriebsbüros leisteten dabei wertvolle Hilfe, indem sie die Wünsche der Mitglieder entgegennahmen, sogenannte Anforderungsscheine schrieben und diese an die Kasse weiterleiteten. Auf Grund der Anforderungsscheine stellten die Mitarbeiter der Betriebskrankenkasse dann die Krankenscheine aus und gaben sie zwecks Aushändigung an die Mitglieder. den Betriebsbüros zurück.

In der Zeit von 1930 bis 1945 mußten die Mitglieder für jeden Krankenschein eine Schutzgebühr von zunächst 50 Pfennig und ab 1933 in Höhe von 25 Pfennig zahlen. 1945 fiel die Gebühr weg; die Aufhebung wurde mit Verwaltungsvereinfachung begründet.

Im Jahre 1958 übertrug die Betriebskrankenkasse den Betriebsbüros die Ausstellung der Krankenscheine. Dieser Entschluß stellte eine reine Rationalisierungsmaßnahme dar. Er brachte für die Betriebsbüros zwar keine Verwaltungsvereinfachung, aber auch keine zusätzliche Arbeit; für die Krankenkasse trat aber eine fühlbare Arbeitsentlastung ein, und für die Belegschaft bedeutete dieser Schritt ebenfalls einen Fortschritt, denn hatten sie bis dahin zweimal den Weg ins Betriebsbüro machen müssen, den



Die Betriebskrankenkasse berichtet:

Krankenscheinausgabe – ab 1. 1. 1965 neu geregelt

ersten bei der Aufgabe der Bestellung, den zweiten, um den Schein abzuholen, brauchten sie jetzt in der Regel nur einen Weg zu gehen.

Mit der Zeit wurden es doch wieder mehr und mehr Wege für die Mitglieder, weil die Betriebsbüros naturgemäß andere Aufgaben zu erledigen haben, als Krankenscheine auszustellen, und daher diese Arbeit nicht selten vor dringenderen zurückstehen mußte. Darüber hinaus ist der Arbeitsanfall von Jahr zu Jahr gestiegen. Hatten wir 1938 noch eine Krankheitshäufigkeitsquote von 2,77, stieg sie im Jahre 1963 auf 7,04. Das bedeutet, im Jahre 1938 benötigten die Mitglieder einschließlich ihrer Familienangehörigen durchschnittlich knapp drei, im Jahre 1963 dagegen über sieben Scheine im Jahr.

Wir wissen, daß diese Krankheitshäufigkeitsquote nicht echt ist. Viele Mitglieder sind dazu übergegangen, sich bei jedem Quartalsbeginn vorsorglich mit Krankenscheinen einzudecken, ganz gleich, ob sie sie benötigen oder nicht. Sie wollen sie für alle Fälle zu Hause griffbereit liegen haben. Ganz „Gescheite“ geben sie sofort bei den Ärzten ab, wie wir immer wieder feststellen können, weil es Ärzte

gibt, die solche nicht zu Recht erhaltenen Scheine an die Kasse zurückgeben.

Deshalb haben wir Überlegungen angestellt, wie wir diesen unerfreulichen Zustand ändern könnten. Eine kühne Idee, nämlich den Mitgliedern die Ausstellung der Scheine selbst zu übertragen, wurde reiflich mit allen „Wenn“ und „Aber“ durchdacht, diskutiert und beraten.

Schließlich entschieden wir uns, diesen Schritt zu wagen, weil wir daran glauben, daß unser Vertrauen in die Verantwortlichkeit der Mitglieder honoriert werden wird.

Jedes Mitglied weiß, daß Gesundheit das höchste Gut ist, dessen sich der Mensch erfreuen kann, daß aber Schicksalsschläge von heute auf morgen über jeden von uns hereinbrechen können. Wenn wir jetzt gewissermaßen Blankoschecks frei Haus liefern, sollte jeder wissen, daß diese Schecks nur für die notwendige ärztliche Hilfe gedacht sind. Niemand hat es jetzt mehr nötig, vorsorglich Scheine auszustellen. Es kann auch niemand den Ehrgeiz haben wollen, sich so schnell wie möglich ein neues Krankenscheinheft bei der Kasse anzufordern, weil jeder wissen

muß, daß er uns u. U. Auskunft über den Verwendungszweck der Scheine geben muß.

Wir müssen jeden Schein in bar einlösen.

2 500 000,— DM

(in Worten: Zweimillionenfünfhunderttausend DM)

geben wir jährlich für ärztliche Behandlung aus. Für Arzneimittel, Krankenhauspflge und Krankengeld kommen außerdem noch

9 000 000,— DM

hinzu. Diese enormen Beträge müssen ausreichen, um die beste Versorgung der Kranken sicherzustellen. Sie werden auch ausreichen, wenn wir von jetzt an alle mitdenken. Wir appellieren an jedes Mitglied, das zu tun. Die Gemeinschaft bringt diese enormen Mittel auf, ihr sollte sich jeder verpflichtet fühlen und nur dann ihre Hilfe verlangen, wenn es unbedingt notwendig ist. Mit dem „ausgestellten Krankenschein“ beginnen die Ausgaben — hier sollte also auch die eigene Gewissenserforschung beginnen. Was notwendig ist, muß allerdings jeder selbst entscheiden. Wir vertrauen den Mitgliedern, daß sie das können und wir wissen, daß wir uns nicht täuschen werden.

... und plötzlich ging das Telefon

Der Kalender zeigte den 24. Dezember, Heiligabend also. Das Weihnachtsfest stand mit all seinem Glanz und seiner Freude vor der Tür. Heute wurde um 14.00 Uhr Feierabend gemacht. Schon am frühen Morgen herrschte ein fröhliches Treiben, Händeschütteln und Verabschieden im Büro. In dem großen Konstruktionssaal arbeitete Fräulein Berger als einzige Frau mit zehn Kollegen zusammen. Diese Abteilung war in der ganzen Firma als „lustiger Haufen“ bekannt. Vor einigen Wochen war ein neuer Mitarbeiter gekommen. Anfangs hatte man versucht, ihn an die Gebräuche und Gewohnheiten der Abteilung zu gewöhnen, zu denen mindestens einmal in der Woche die sogenannten „Überstunden“ an der Theke gehörten. Herr Feldmann hatte sich nach und nach zurückgezogen, und aus diesem Grunde wurde er von seinen Mitarbeitern etwas gehänselt und als „Pantoffelheld“ bezeichnet. Heute nun war Heiligabend. Man ging von Büro zu Büro, wünschte gesegnete Weih-

nachten, verabschiedete sich, weil man zum Wintersport fahren wollte, kurzum: gearbeitet wurde heute nicht. Nur Fräulein Berger und Herr Feldmann saßen still auf ihren Plätzen. Herr Feldmann in Gedanken an die Weihnachtsbescherung seiner Kinder: wie wird die kleine Uschi staunen, wenn sie den neuen Puppenwagen sieht! Und erst Hans-Peter das blitzende Fahrrad! Ein zufriedenes und stilles Lächeln huschte über sein Gesicht.

Fräulein Berger dagegen war ernst, sehr ernst sogar, denn für sie war das Weihnachtsfest die traurigste Zeit des ganzen Jahres. Sie hatte ihre Eltern auf der Flucht verloren und war als kleines Mädchen in ein Heim gekommen. Man hatte für sie gut gesorgt, aber die wirkliche Nestwärme konnte ihr niemand geben. Nun war sie schon drei Jahre in der Stadt, um sich ihren Lebensunterhalt selbst zu verdienen. Zu jeder Zeit waren ihre Kollegen nett zu ihr und nahmen sie hier und da zu einem Umtrunk mit. Nur Weihnachten

hatte jeder mit sich selbst und seiner Familie zu tun. Deshalb fiel auch niemandem auf, daß Fräulein Berger sehr langsam ihre Sachen einpackte, während die anderen schon an der Tür standen, „fröhliche Weihnachten“ noch einmal in den Raum riefen und dann schnell verschwanden. Auch Herr Feldmann hatte sich verabschiedet und war gegangen. Aber irgend etwas ging ihm nicht aus dem Sinn: was war mit Fräulein Berger? War sie nicht so merkwürdig still heute? Er wußte zwar, daß sie keine Angehörigen mehr hatte, aber einen Freund oder eine Freundin mußte es doch auch für sie geben. Als er zu seiner Haustür kam, merkte er, daß er das Schlüsselbund in seiner Schreibtischschublade hatte liegen lassen. Klingeln wollte er nicht und etwas trieb ihn wieder zurück ins Büro. Als er die Tür aufmachte, saß Fräulein Berger noch auf ihrem Platz und blätterte verloren in den Akten. Sie erschrak heftig. „Sie, Herr Feldmann?“ war das einzige, was sie sagen konnte. Um über ihren traurigen Ton hinwegzukommen, sagte er etwas scherzend: „Sie wollen wohl noch all das nachholen, was Sie in diesem Jahr versäumt haben?“ „Es ist nur eine Kleinigkeit, die ich noch erledigen möchte, damit ich es über die Feiertage nicht vergesse“, gab sie gleichgültig zurück. Auch als er schon an der Tür stand und zu ihr sagte: „Nun machen Sie aber Feierabend“, schaute sie nicht einmal zu ihm auf.

Auf dem Heimweg plötzlich wußte er, warum heute nicht die rechte Weihnachtsstimmung in ihm aufkommen wollte. Da saß am Heiligabend ein junges Menschenkind ohne Weihnachtsfreude. Er mußte mit seiner Frau darüber sprechen.

Als er seine Wohnung betreten hatte, stieg ihm der Duft von frischem Kuchen und gebackenen Äpfeln entgegen. Seine Kinder bestürmten ihn: „Vati, wann kommt das Christkind?“ „Wenn es dunkel ist, denn es bringt einen großen Stern mit, und der leuchtet dann besser“. Aber seiner Frau Gerda fiel auf, wie abwesend und in Gedanken versunken ihr Mann heute aussah. „Hat es Ärger im Büro gegeben?“ „O nein, meine Liebe, heute hatte jeder auf Weihnachtsstimmung umgeschaltet.“ Wie konnte er seiner Frau nur von Fräulein Berger erzählen! War nicht Weihnachten ein Fest der Familie? — Aber auch der Nächstenliebe. Bisher hatte der Heilige Abend nur seiner Familie gehört, konnte er es wagen, diese Tradition zu brechen? Es mußte sein. Er konnte keine fröhliche Weihnacht feiern, wenn er an das traurige Gesicht von Fräulein Berger dachte. Bittend sah er seine Frau Gerda an. „Was hast du auf dem Herzen?“ ermutigte sie ihn. Dann erzählte er von seiner Kollegin.

„Aber heute ist doch Heiliger Abend, und der gehört doch nun mal der Familie; was sollen die Kinder sagen, wenn plötzlich eine Fremde auftaucht! Wollen wir sie nicht lieber morgen zum Kaffee einladen?“ gab Frau Feldmann zu bedenken. Er sah seine Frau an. „Wenn wir ein gesegnetes Weihnachtsfest feiern wollen, liebe Gerda, bitte, laß uns Fräulein Berger einladen!“ Sie schaute ihren Mann an und wußte gleichzeitig, daß sie ihm damit das schönste Weihnachtsgeschenk machen konnte. Sie überlegte kurz, was sie Fräulein Berger schenken konnte und sagte dann: „Also gut, Herbert, ruf sie an, sie möchte gleich kommen.“ Mit stiller Dankbarkeit nahm Herr Feldmann seine Frau in die Arme — jetzt konnte es Weihnachten werden.

Fräulein Berger saß immer noch vor ihren Akten. So eilig hatte sie es nicht, nach Hause zu kommen. Hier im Büro war es wenigstens warm, während sie in ihrem Zimmer immer eine eigenartige Kälte empfand. Plötzlich ging das Telefon. Nanu, wer konnte jetzt noch anrufen. Erst wollte sie den Hörer gar nicht abnehmen, es brauchte niemand zu wissen, daß sie jetzt noch im Büro saß. Als es aber unbarmherzig weiterläutete, entschloß sie sich, das Gespräch anzunehmen. „Hier spricht der Weihnachtsmann, bitte, Fräulein Berger, packen Sie sofort Ihre Arbeit zusammen, und kommen Sie zur Birkenallee 12, zweimal klingeln bei Feldmann. Die ganze Familie erwartet Sie.“ „Danke“, war das einzige, was sie sagen konnte. Schnell lief sie in den nächsten Blumenladen, kaufte einen großen Strauß Weihnachtssterne und in dem Café an der Ecke Weihnachtsmänner aus Schokolade und Pralinen. Sie hatte es auf einmal sehr eilig. Und als sie vor Herrn Feldmann stand, hätte sie am liebsten losgeheult, so glücklich war sie. Sie half Frau Feldmann, die letzten Vorbereitungen zu erledigen, erzählte den Kindern ein Weihnachtsmärchen, und dann war das Christkind dagewesen. So glückliche und strahlende Gesichter wie an diesem Abend hat es wohl selten bei Familie Feldmann gegeben. Denn an diesem Weihnachtsfest gehörte Fräulein Berger zur Familie.

Als nach den Feiertagen das Büro vom Lärm des Erzählens und Lachens erfüllt war, saßen Herr Feldmann und Fräulein Berger ruhig an ihren Arbeitsplätzen. Da legte ein Kollege die Hand auf ihre Schulter und fragte: „Na, Fräulein Berger, wo waren Sie denn Weihnachten tanzen?“ „Herr Feldmann hat mich eingeladen, das Weihnachtsfest im Kreise seiner Familie zu verbringen“, gab sie zur Antwort. Ein betretenes Schweigen bei den übrigen Kollegen war die Folge, und plötzlich hatte es jeder eilig, an seine Arbeit zu kommen.

Der Grashüpfer

*Den kleinen Sänger, ganz versteckt,
hatt' jüngst im Grase ich entdeckt
an einem Wiesenrain.*

*Er zirpte laut, er zirpte leise,
so recht nach Musikantenweise
und wollt' nicht stille sein.*

*Vom Sommer und vom Sonnenschein
erklang sein Lied am Wiesenrain,
von bunter Blütenpracht.*

*Und fröhlich zirpte er sein Lied,
wenn heimlich junge Liebe blüht
in lauer Sommernacht.*

*Nun schweigt der kleine Musikanter;
unmerklich zog der Herbst ins Land
und bot dem Sänger Schweigen.
 Jedoch im nächsten Sommer schon
wird er mit neuem, frischem Ton
die alten Lieder geigen.*

Willi Fethke

Das geht uns | alle an!

In einer der letzten Ausgaben unserer Werkszeitung veröffentlichten wir Bilder einiger Selbstentlader, die bei einer Entgleisung schwer beschädigt worden waren. Für viele unserer Leser dürften diese Bilder ungewohnt sein und sie werden der Meinung sein, daß schwere Waggonbeschädigungen doch verhältnismäßig selten vorkommen. Leider ist das nicht der Fall. Täglich werden unseren Werkstätten 50 bis 60 Wagen zur Reparatur zugestellt, von denen viele mehr oder weniger starke Gewaltschäden aufweisen, die zu einem Teil hätten verhindert werden können. Wir wollen daher mit unseren Ausführungen die Arbeit der „Schadwagen-Kommission“ unterstützen, deren Aufgabe es ist, die täglich eingehenden beschädigten Wagen aufzunehmen und sie nach Schadgruppen in ein bestimmtes Reparaturprogramm einzureihen. Auf Grund ihrer Beobachtungen und Erfahrungen versucht die Schadwagen-Kommission, die Anzahl der Gewaltschäden durch Empfehlungen zu Konstruktionsverbesserungen an den Wagen, durch Steuerung des Wageneinsatzes entsprechend seiner Eignung und Beanspruchung sowie durch Feststellen und Verfolgen der Schadensverursacher mit allen Mitteln zu verringern. Die im Rahmen dieses Beitrages gezeigten Bilder stellen in erster Linie Beschädigungen dar, die a) beim Be- und Entladen der Wagen, b) infolge Eisenbahnbetriebsfehler und c) durch Be- und Entladefehler entstanden sind und deren Ursache in allen Fällen Unachtsamkeit, Verantwortungslosigkeit und menschliches Versagen sind.

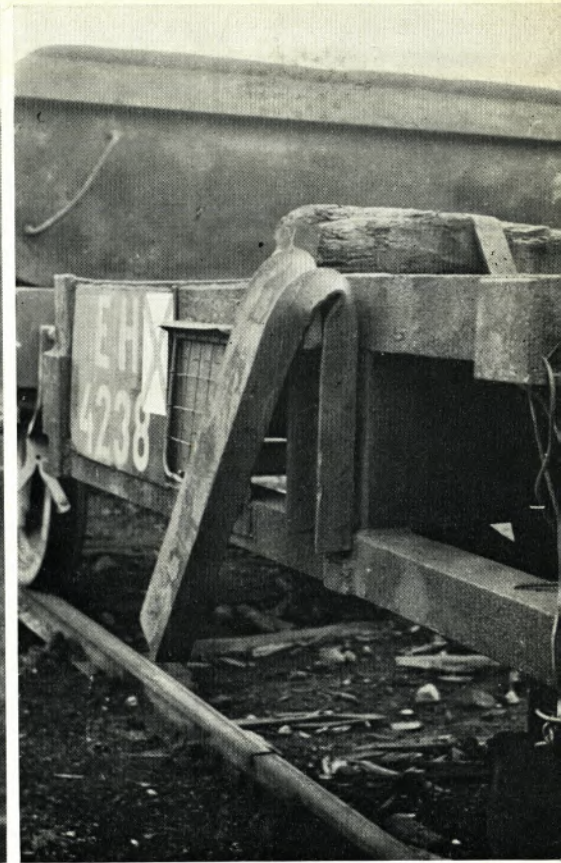
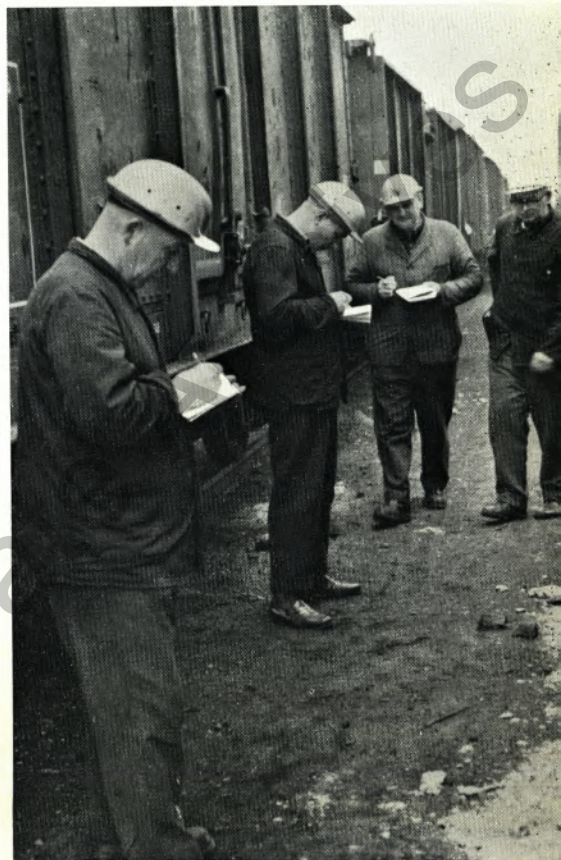
Bitte, lieber Leser, brechen Sie die Lektüre dieses Artikels jetzt nicht ab mit dem Gedanken „da habe ich nichts mit zu tun“ oder „darauf habe ich keinen Einfluß“. Viele von uns können einen positiven Beitrag zu diesem Problem leisten, sei es durch mehr Aufmerksamkeit, durch Beobachtungen oder durch Vorschläge. Falls dadurch nur ein kleiner Teil der dargestellten Beschädigungen verhütet werden kann, wird der Erfolg nicht gering sein, wenn man berücksichtigt, daß jährlich allein für die Beseitigung solcher Schäden Millionen aufgewendet werden müssen, wozu noch der Wagenausfall und der dadurch bedingte Mehrbedarf an neuen Wagen kommt.

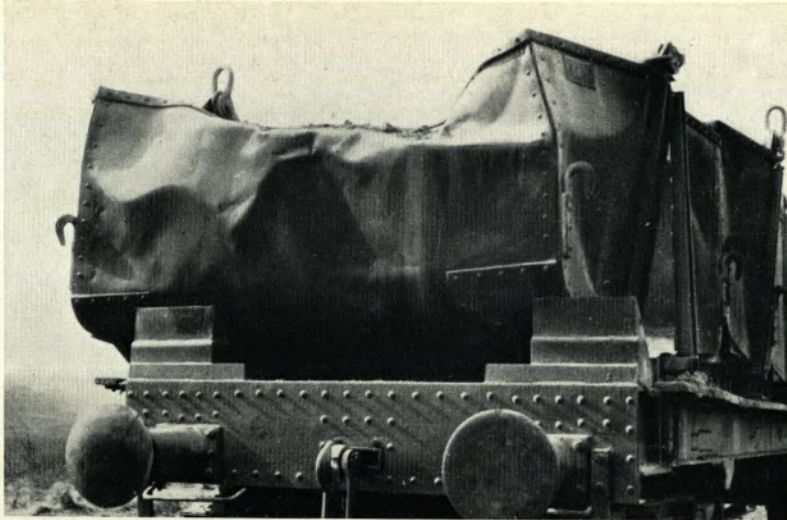
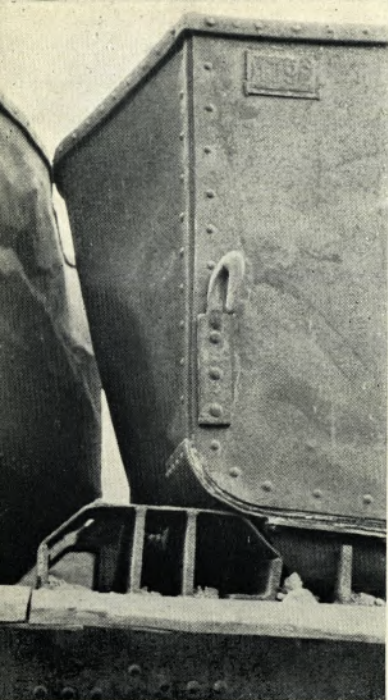
Gewaltschäden, die beim Be- und Entladen entstehen

Durch Gegenschlagen der Krangeschirre mit und ohne Ladung oder durch Hängenbleiben der Ladeketten verformte Rungen von Flachwagen.



Die „Schadwagen-Kommission“ bei der Arbeit.

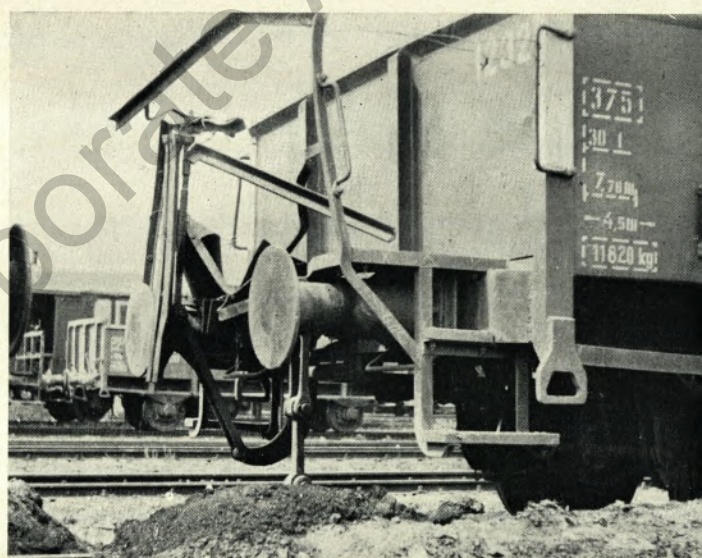
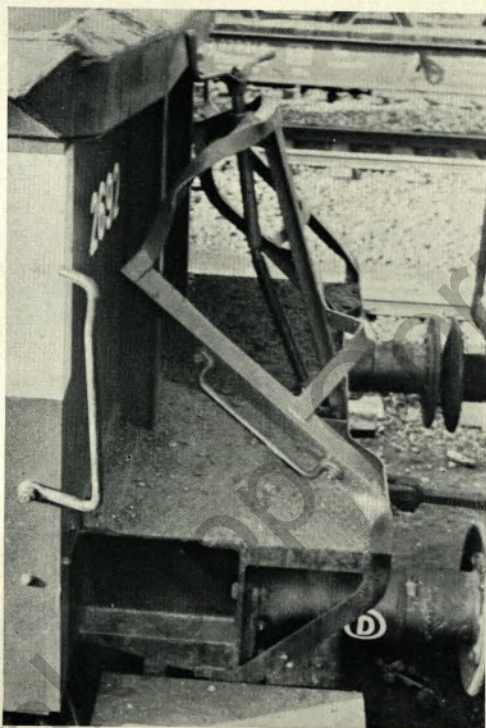




Diese Kohlen- und Erzkübel wurden beim Verfahren der Wagen mit dem Kran, durch Herausfallen aus dem Krangeschirr und durch Einwirkung eines Hochlöffels schwer beschädigt.



Herabfallendes Ladegut zerstört oft nicht nur die Bodenfläche, sondern es kann auch die Langträger verbiegen und die Querträger abschlagen.



Durch pendelnden Greifer bzw. Magnet zerschlagene Bühnengeländer eines 0- und eines 00-Wagens.

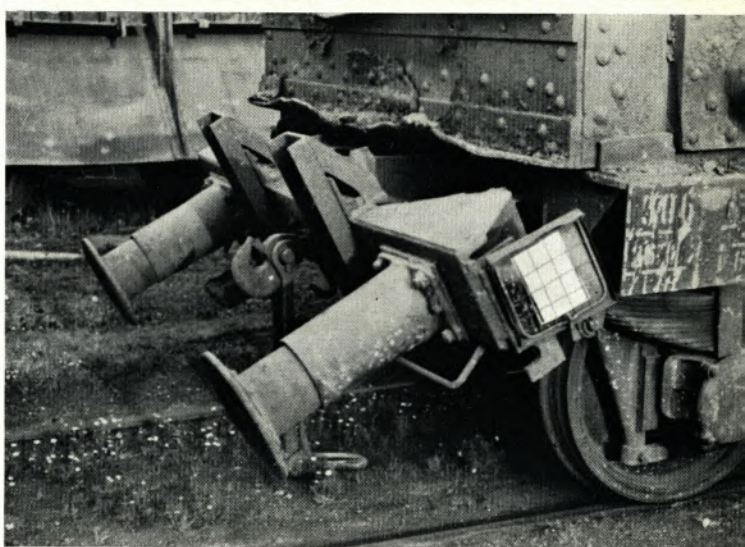
Durch pendelnde Greifer bzw. Magneten vollkommen zerschlagene Seitenwände eines hölzernen und eines eisernen 0-Wagens.



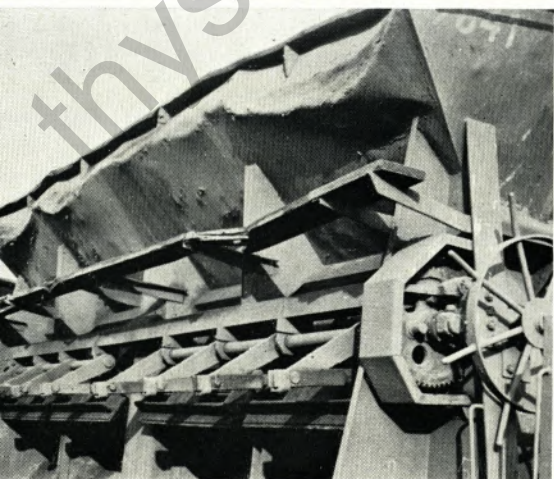


In einem eisernen O-Wagen wurde Warmgut verladen. Durch Wärmespannungen hat sich dadurch der Boden aufgeworfen und wurde anschließend von Greiferzähnen an den Schweißnähten aufgerissen.

Beim Verziehen von Oo-Wagen mittels Greifer herausgeschlagene 10 mm starke Kopfswand.



Durch herabfallende Last gebrochener Langträger eines Flachwagens und abgeschlagenes Kopfstück eines Schlackenklotzwagens.



Beim Entladen von Selbstentladern soll der Greifer oft mit roher Gewalt nachhelfen. Dadurch werden diese verheerenden Schäden verursacht.

Weihnachtszuwendung 1964

Auch für 1964 wird als Anerkennung des Betriebes für die gute Zusammenarbeit mit den aktiven Mitarbeitern eine Weihnachtszuwendung nach den gleichen Grundsätzen des Vorjahres gewährt. Die gezahlten Beträge können auch wieder wie im Vorjahre bis zur Höhe von 312,— DM steuerbegünstigt angelegt werden, sofern der Mitarbeiter seit dem 1. Januar 1963 bei uns beschäftigt ist. Auch unsere Pensionäre und die Witwen von Pensionären werden wie im Vorjahre bei der Weihnachtszuwendung berücksichtigt.

Für den vermögenswirksam angelegten Zuwendungsbetrag werden neben der gesetzlich vorgesehenen Befreiung von den Sozialversicherungsbeiträgen werksseitig die auf diese Summe entfallenden Steuern (Lohn- und Kirchensteuern) übernommen.

Einzelheiten über die von der Werksleitung gewährten steuerbegünstigten Anlagemöglichkeiten nach dem Vermögensbildungsgesetz sind aus einer gesonderten Bekanntmachung zu entnehmen.

Personalien

Herr Oberingenieur Schweitzer ist Ende September 1964 in den wohlverdienten Ruhestand getreten. Als sein Nachfolger für den Betrieb des Hafens Schwelgern wurde unter Ernennung zum Betriebschef mit Wirkung vom 1. Oktober 1964 Herr Betr.-Ltr. Noll bestellt. Sein Stellvertreter wurde unter gleichzeitiger Ernennung zum Betriebsleiter Herr Betriebsingenieur Hüttgens.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1964 wurde Herr Ingenieur Passe zum Vertreter des Leiters der Eisenbahnwerkstatt (EBW), Herrn Betriebschef Kirchmann, bestimmt. Herr Passe hat mit dem gleichen Tage die Vertretung unseres Sicherheitsingenieurs übernommen, die bisher von Herrn Kirchmann wahrgenommen wurde.

Zum stellvertretenden Leiter der Abteilung Revision/Organisation wurde am 1. Oktober 1964 Herr Abt.-Vorst. Dipl.-Kfm. Werner Waltemade ernannt.

Der Eisenbahnverein feierte Oktoberfest

Der Eisenbahnverein des Gemeinschaftsbetriebes feierte am 18. Oktober 1964 im Vereinslokal „Kolpinghaus“ sein traditionelles Oktoberfest. Vorsitzender August Schneider konnte in einem vollbesetzten Hause seine Mitglieder mit ihren Familienangehörigen sowie erfreulicherweise auch eine Anzahl Gastarbeiter auf das herzlichste

begrüßen. Er wünschte allen Anwesenden, an diesem Abend die Sorgen des Alltags zu vergessen und sich der Freude zu widmen. Direktor Bergermann, der Protektor des Eisenbahnvereins und Ehrengast der Veranstaltung, sagte in seiner Ansprache u. a.: „Wir sind alle Eisenbahner und arbeiten beim Gemeinschaftsbetrieb. Es wäre wünschenswert, wenn die Männer, die in ihrem Beruf in Gemeinschaft für die reibungslose Abwicklung des Verkehrs sich einsetzen, auch im privaten gesellschaftlichen Leben den Gemeinschaftsgeist hegen und pflegen würden.“ Im Laufe des Abends fand eine mit großer Spannung erwartete Verlosung statt. Hauptgewinne waren je ein Herren- und Damenfahrrad. Der bekannte Ansager „Onkel Karl“ sowie die zwei Nikolinos sorgten dafür, daß die Lachmuskeln in Bewegung blieben.

Zur Besichtigung in Hamborn

Mitglieder der Staatlichen Ingenieurschule für Maschinenwesen, Gelsenkirchen, besuchten EH am 15. Oktober 1964. Herr Direktor Bergermann begrüßte die Gäste, die anschließend mit dem Salonwagen eine Fahrt durch das Werk unternahmen. Am Nachmittag wurde der Hafen Schwelgern besichtigt.

Sport beim Eisenbahnbetrieb Nord

Nachdem wir in der vorletzten Ausgabe unserer Werkszeitung von den sportlichen Erfolgen einer Fußballmannschaft unserer Verwaltung berichten konnten, freuen wir uns, daß auch in den Betrieben die sportliche Aktivität zunimmt. Die heutige mechanisierte Arbeit verlangt von jedem Menschen eine größere nervliche und auch körperliche Anspannung. Mehr denn je braucht er einen Ausgleich, um seine Gesundheit zu erhalten. Dabei spielt der Sport eine nicht geringe Rolle. Denken wir nur an den vom DRL propagierten zweiten Weg des Sports. Selbst höhere Regierungsbeamte, so der Herr Ministerpräsident von Nordrhein-Westfalen, Dr. Meyers, gehen mit gutem Beispiel voran. Seit einiger Zeit tut sich auch etwas auf diesem Gebiet im Bezirk Hochofen/Beeckerwerth:

Deutsche und türkische Kollegen haben sich zusammengetan und eine Fußballmannschaft gebildet, die schon schöne Erfolge gegen gute Betriebsmannschaften erringen konnte. So wurde die 2. Mannschaft vom Eisenbahnbetrieb Süd mit einer 10:2-Niederlage nach Hause geschickt. Im Spiel gegen die 1. Mann-

schaft vom EBS gab es ein mehr als verdientes 2:2-Unentschieden.

Die Betriebsmannschaft des Oxygenstahlwerkes Beeckerwerth der ATH mußte sich mit 10:2 geschlagen geben. Der Erfolg ist deswegen so hoch zu bewerten, weil diese Mannschaft innerhalb der ATH als eine der stärksten Mannschaften gilt.

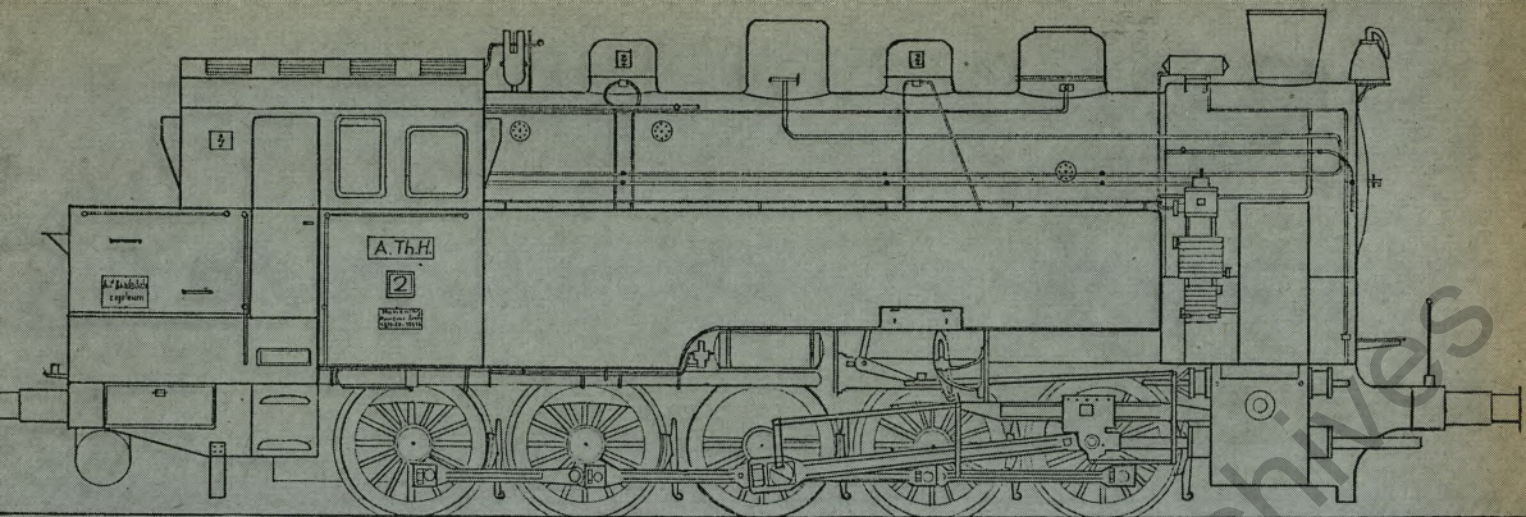
Beim Fußball allein soll es aber nicht bleiben. So ist geplant, weitere Gruppen für Tischtennis, Schwimmen und andere Sport- und Spielarten zu bilden. Diese Sportgemeinschaften fördern darüber hinaus noch das Verständnis zwischen deutschen und ausländischen Kollegen.

Wir hoffen, unseren Lesern von Zeit zu Zeit über die sportliche Tätigkeit unserer verschiedenen Sportgemeinschaften berichten zu können.

Die Fußballmannschaft des Bezirks Hochofen/Beeckerwerth.



Eine Szene aus dem Spiel gegen die Mannschaft des Oxygenstahlwerkes.



Ein Stückchen Eisenbahn-Romantik

Im April 1963 wurde, wie sich unsere Leser erinnern werden, bei uns die letzte Dampflokschicht verfahren. Danach gesellte sich diese letzte Lok — es war ausgerechnet die Nr. 13 — zu einigen anderen, bereits abgestellten Maschinen. Da es für alte Dampfloks keine Käufer mehr gibt, war ihr Schicksal das gleiche wie das vieler Vorgängerinnen, es hieß Verschrottung. Unter den abgestellten Maschinen befand sich auch die Lok Nr. 2, der nunmehr vor einigen Wochen die letzte Stunde schlug. Da es sich hierbei um die größte und leistungsfähigste Dampflok handelte, die beim Gemeinschaftsbetrieb eingesetzt war, seien ihr und ihrer Schwestermaschine einige Zeilen gewidmet.

Im Jahre 1928 erbaute die Hanoversche Maschinenbau AG (Hanomag) für unseren Betrieb zwei fünfsitzige Güterzugtenderlokomotiven, die die Nr. 1 und 2 erhielten. Diese beiden Maschinen waren nicht nur wegen ihrer Größe und Leistungsfähigkeit bemerkenswert. Den Konstrukteuren der Hanomag ist es gelungen, die gewaltige Kraft dieser Loks mit einem formschönen, harmonisch aufeinander abgestimmten Äußeren zu verbinden. Ihr Aussehen lehnte sich an die Vorbilder der ehemaligen preußischen Staatsbahn und auch an Einheitsmaschinen der Deutschen Reichsbahn, die in den zwanziger Jahren gebaut wurden, an.

Nachstehend die wichtigsten technischen Daten der Loks:

Dienstgewicht	96 t
Länge über Puffer	13 550 mm
Treibraddurchmesser	1 350 mm
Kesseldruck	15 atü
Wasservorrat	14 cbm
Kohlenvorrat	4 t

Die Loks wurden hauptsächlich im schweren Streckendienst

vom Bahnhof Grünstraße nach Oberhausen West bzw. zur Schachanlage Lohberg eingesetzt. Einer universellen Verwendung standen die in unserem Betrieb z. T. vorhandenen engen Gleisradian entgegen, obwohl man die Spurkränze des zweiten und vierten Radsatzes geschwächt hatte und der mittlere Radsatz gar keinen Spurkranz besaß. Trotz dieser Maßnahmen waren die Loks Kurvenreißer und wurden deshalb von den Bahnmeistern nicht gerne gesehen. Umgekehrt war deswegen die mechanische Beanspruchung der Loks so groß, daß an Lok Nr. 2 in letzter Zeit häufiger Undichtheiten am Wasserkasten auftraten und Rahmenbrüche beseitigt werden mußten.

Nach Beendigung des Krieges kamen die Loks zunächst nicht mehr zum Einsatz. Einmal bestand wegen des geringen Verkehrsaufkommens kein Bedarf für so schwere Maschinen, zum anderen waren sie in einem ziemlich abgewirtschafteten Zustand. Darüber hinaus waren die Gleisanlagen in solch schlechtem Zustand, daß sich der Einsatz derartig schwerer Maschinen verbot. Das Anfang der fünfziger Jahre ansteigende Verkehrsaufkommen zwang jedoch dazu, abgestellte Loks wieder instand zu setzen. Dabei zeigte es sich, daß ein Wiederaufbau der Lok Nr. 1 unwirtschaftlich gewesen wäre. Sie wurde im Jahre 1955 verschrottet. Die Lok Nr. 2 wurde 1953 mit nicht unerheblichen Mitteln wieder



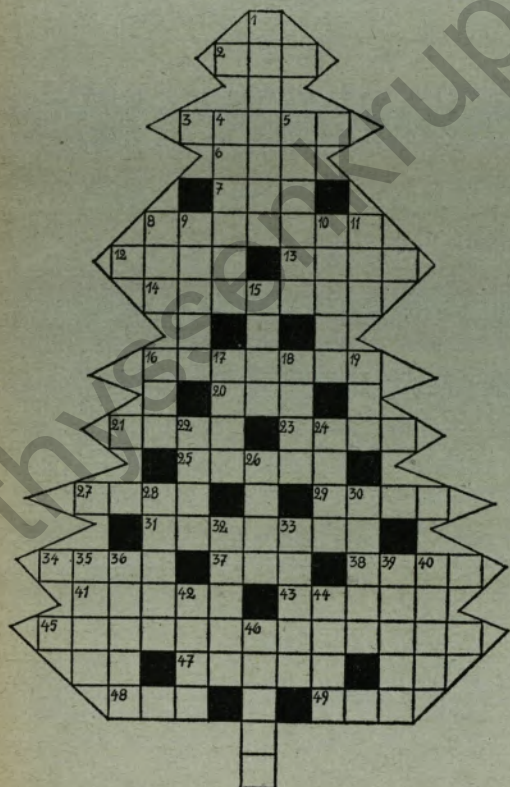
Bild 1: zeigt Lok 2 mit einem vollbeladenen Kohlenzug

Bild 2: Seitenansicht der Lok 2

hergerichtet. Sie tat dann ihren Dienst bis Ende 1962. Eine nochmalige fällige Überholung unterblieb, da durch Beschaffung von Elektroloks der Bedarf an Dampfloks geringer geworden war. Die Lok wurde abgestellt und nunmehr verschrottet. Sicherlich werden sich beim Betrachten der Bilder und Lesen dieser Zeilen die Lokführer und Heizer erinnern, die einst die Loks Nr. 1 und 2 gefahren haben. Mancher Lokführer mag stolz gewesen sein, Führer einer der stärksten und auch schönsten Loks von EH gewesen zu sein. Die Heizer aber werden sicherlich daran denken, wie hart sie haben arbeiten müssen, um einem solchen Koloß den nötigen Brennstoff zuzuführen. Es dürfte nun nicht mehr lange dauern, bis auch die letzte unserer Dampfloks verschrottet ist. Damit wird nicht nur ein Kapitel Technik abgeschlossen, auch ein Teil jener Eisenbahnromantik ist dahin, die mit der qualmenden, zischenden Dampfloks unlöslich verbunden ist.



Weihnachts-Kreuzworträtsel



Waagerecht: 2. Zeitabschnitt, 3. Teil des Rhein. Schiefergebirges, 6. lustiger Bühneneinfall, 7. Fluß i. d. Niederlanden, 8. engl. Hohlmaß, 12. Myrtengewächs, 13. Verbindungsstelle, 14. mehrstimmiges Chorstück, 16. äußere Erscheinung eines Wesens, 20. Flüssigkeit, 21. Hauptmündungsarm des Rheins, 23. Festbraten, 25. chem. Grundstoff, 27. Kartenspiel, 29. Kletterpflanze, 31. Christbaumschmuck, 34. Bergkamm, Kante, 37. weibl. Vorname, 38. bibl. Gestalt, 41. Schmelzübergang, 43. Ablaufstelle, 45. Weihnachtsgebäck, 47. arab. Fürstentum (i = j), 48. Obstbrei, 49. Nebenfluß der Donau.

Senkrecht: 1. ital. Maler, 4. Kunststoff, 5. Trauerspiel von Goethe, 9. Stromzuführer, 10. Provinz der Südafrikanischen Union, 11. Bündnis, 15. Schwimmvogel, 16. portugies. Besitzung, 17. hochsalzhaltiges Wasser, 18. Pflanze, 19. Laut, 22. Abk. für Allgemeiner Studentenausschuß, 24. Deckname eines französischen Schriftstellers, 26. Gesang, 28. Gebirge in Innerasien, 30. Brandfackel, 32. männl. Vorname, 33. Teil der Schreibmaschine, 35. Waldtiere, 36. dt. Nordseeinsel, 39. Gewebe, 40. Hauch, 42. ägypt. Göttin (j = i), weibl. Vorname (Kurzform), 46. gewandt, schneidig. Die Buchstaben in den Feldern 30, 1, 39, zweiter Buchstabe von 11 senkrecht, 15, 21, 3, 4, vierter Buchstabe von 38 waagerecht, 10, 22, 45, dritter Buchstabe von 35 senkrecht, 44, 29 und 13 ergeben einen Wunsch an alle.



Kreuzworträtsel: Waagerecht: 1. Wolf, 4. Opal, 8. Ale, 10. Ede, 11. Hegemonie, 12. Eos, 13. Eta, 17. Blattlaus, 20. Boe, 21. Aero, 22. Star. Senkrecht: 1. Wahn, 2. Ole, 3. Legionär, 5. penetrant, 6. Adi, 7. Leer, 9. Amt, 14. Abba, 15. etc., 16. Isar, 19. USA.
Kleine Zahlenhexerei: 5 — 6 — 3.
Thomas und die Eier: Nach 1260 Tagen wird Thomas 4 Eier im Nest vorfinden.

Einer von vielen

Die über 3000 Beschäftigten des Gemeinschaftsbetriebes üben die verschiedensten Berufe aus.

Wir stellen unter dieser Überschrift Mitarbeiter vor, deren Tätigkeit stellvertretend für ihre Arbeitskollegen ein Berufsbild kennzeichnet, mit dem wir unsere Leser näher vertraut machen und damit das Verständnis für den Nachbarn zum Wohle der Allgemeinheit fördern wollen.

Monteur bei der Fahrleitungsmeisterei

Die Gleisanlagen des Gemeinschaftsbetriebes sind zu über 80 % elektrifiziert, das heißt, die Gleise sind mit Fahrdrähten überspannt, denen elektrische Lokomotiven den für die Antriebsmotoren erforderlichen Gleichstrom 660 Volt mit Stromabnehmern entnehmen. Seitdem bei uns die letzte Dampflok sozusagen „aufs Altenteil“ geschoben wurde – in dieser Hinsicht haben wir der Bundesbahn einiges voraus –, wird der Fahrbetrieb größtenteils mit elektrischen Lokomotiven durchgeführt. Für die Wartung des Fahrleitungsnetzes, für Neubauten und Umbauten sowie für die Bahnstromversorgung ist unsere Fahrleitungsmeisterei zuständig und verantwortlich. Sie muß Tag und Nacht einsatzbereite Mitarbeiter zur Verfügung haben, die unvorhergesehene Störungen schnellstens beseitigen können.

Einer dieser Mitarbeiter ist Heinrich Jäger. Mit 27 Jahren noch verhältnismäßig jung, bringt er, wie seine Arbeitskameraden, die Eigenschaften mit, die Voraussetzung für den Einsatz bei der Fahrleitungsmeisterei sind: Gesundheit, Schwindelfreiheit sowie gutes Seh- und Hörvermögen. Sie sind deswegen Voraussetzung für die Männer, die diesen Beruf ergreifen, weil eine Unaufmerksamkeit oder ein Fehlgriff bei Arbeiten in luftiger Höhe, dazu oftmals noch an Spannung führenden Anlagen, den Tod bringen könnten. Monteur Jäger, seit 1955 beim Gemeinschafts-

betrieb, ist gelernter Schlosser. In den Jahren, die er bisher bei der Fahrleitungsmeisterei tätig war, konnte er Erfahrungen sammeln, die zur Ausübung seines Berufes unerlässlich sind. Eine Vorstellung hiervon kann man sich machen, wenn man hört, daß, bedingt durch die verschiedensten örtlichen Verhältnisse beim Gemeinschaftsbetrieb, drei verschiedene Fahrleitungssysteme in Betrieb sind, die der Fachmann als „feste Fahrleitung in Flachkette“, „einfach nachgespannte Fahrleitung im Beiseil“ und „nachgespannte Fahrleitung mit Hochkette“ bezeichnet. Jedes dieser Fahrleitungssysteme ist aus Hunderten verschiedener Bauelemente erstellt.

Für Monteur Jäger und seine Arbeitskameraden genügt jedoch nicht allein die Kenntnis dieser zahlreichen Einzelteile und ihr Verwendungszweck, es gehört dazu noch, was ebenso wichtig ist, ein Vertrautsein mit den örtlichen Verhältnissen im gesamten Gleisanlagenbereich des Gemeinschaftsbetriebes, Umsicht zur Anpassung der Montagearbeiten an den Fahrbetrieb und außerdem das Vermögen, selbst eine elektrische Lokomotive zu fahren, da die Fahrleitungsmeisterei auch

über eigene Montagezüge und Turmwagen verfügt.

Die Anfertigung von Befestigungsteilen sowie die Aufarbeitung von ausgebautem Material werden in eigener Werkstatt vorgenommen, was voraussetzt, daß ein Monteur der Fahrleitungsmeisterei als Schlosser ausgebildet sein muß und mit einer Drehbank umgehen kann. Daß für die Mitarbeiter der Fahrleitungsmeisterei Ehrlichkeit und Zuverlässigkeit besonders groß geschrieben werden, ist für diese Leute selbstverständlich, da ihnen täglich wertvolle Bauelemente, die teilweise aus hochwertigem Kupfer hergestellt sind, anvertraut werden.

In seiner Freizeit, in der Monteur Jäger sich von seiner verantwortungsvollen Arbeit erholt, bevorzugt er besonders zwei Beschäftigungen, die er als seine Hobbies bezeichnet: Basteln für den Hausgebrauch und Fotografieren.



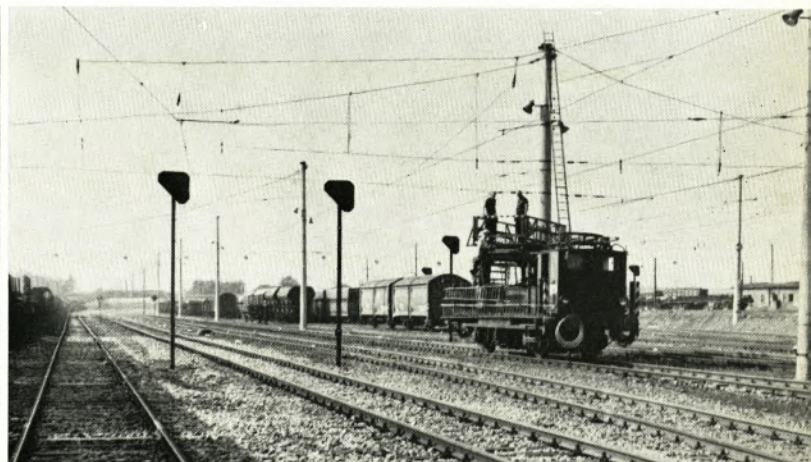
Montagearbeiten werden mit dem Turmwagen ausgeführt.



Bei der Überprüfung der Radspannwerke.



Ein Ausschnitt des Leitungsnetzes am Vorbahnhof.

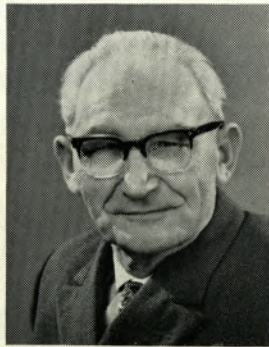


Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



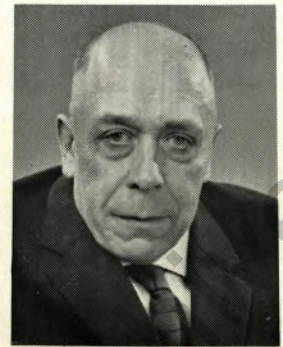
Josef Wenning
Lokführer, Betr.-Masch.-D. Nord
eingetreten: 5. Januar 1925



Theodor Neukirch
Dreher, Hafen Schwelgern
eingetreten: 6. Januar 1925



Karl Rust
Lokführer, Betr.-Masch.-D. Nord
eingetreten: 8. Januar 1925



Wladislaus Janos
Weichensteller, Eisenbahn Nord
eingetreten: 19. Januar 1925



Friedrich Bischoff
Stellwerkswärter, EB. Nord
eingetreten: 16. Februar 1925



Reinhard Hashagen
Vorarbeiter, EBW
eingetreten: 16. Februar 1925



Philipp Becker
Streckenwärter,
Bauabt.-Oberbau Nord
eingetreten: 16. Februar 1925



Alfred Buhl
Rangiermeister, Eisenbahn Nord
eingetreten: 16. Februar 1925



Theodor Koscielniak
Vorarbeiter, Bauabt.-Oberbau Nord
eingetreten: 17. Februar 1925



Heinrich Laubech
Streckenwärter,
Bauabt.-Oberbau Nord
eingetreten: 17. Februar 1925



Wilhelm Jobstfinke
Vorarbeiter, Hafen Schwelgern
eingetreten: 25. Februar 1925

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:



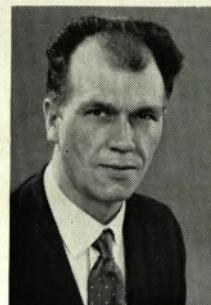
Franz Ruzycki
Betr.-Assistent
Eisenbahn Süd
eingetreten: 5. 1. 1940



Johann Sinnen
Lokführer
Betr.-Masch.-Dienst Süd
eingetreten: 5. 1. 1940



Johannes Adams
Weichensteller
Eisenbahn Nord
eingetreten: 29. 1. 1940



Eberhard Kirchhof
Rangierer
Eisenbahn Nord
eingetreten: 1. 2. 1940



Paul Reinert
Rangiermeister
Eisenbahn Nord
eingetreten: 1. 2. 1940

Bernhard Fenger
Wagenschreiber, Verkehrsabt.
eingetreten: 15. Februar 1940



Willi Mellinghof
Bote, Eisenbahn-Nord
eingetreten: 16. Februar 1940



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



Oberingenieur Schweitzer ging in den Ruhestand

Anlagen größtenteils unbrauchbar. Obering. Schweitzer hat sich mit seiner ganzen Arbeitskraft und langjährigen Erfahrung für den Wiederaufbau und weiteren Ausbau eingesetzt. Er hat wesentlichen Anteil an der heute erreichten Leistungsfähigkeit und dem modernen Gesicht des Schwelgern-Hafens. In seinen weiteren Ausführungen würdigte Direktor Bergermann auch die menschlichen Verdienste Wilhelm Schweitzers, der sich bei seinen Untergebenen größter Beliebtheit erfreut. „Jeder weiß“, so führte Direktor Ber-

germann wörtlich aus, „daß Sie in allen Jahren stets ein vorbildlicher Vorgesetzter waren. In Ihrer ausgleichenden Art haben Sie Gegensätze oftmals durch gegenseitige Verständigung zu einem guten Abschluß geführt.“

Mit dem Dank der Geschäftsführung für die langjährige treue Mitarbeit übermittelte Direktor Bergermann abschließend dem auscheidenden Mitarbeiter die aufrichtigsten Wünsche aller für sein und seiner Gattin weiteres Wohlergehen.

Unsere Bilder zeigen Ausschnitte von der Abschiedsfeier im Schifferheim.

Am 30. September trat der langjährige Leiter des Hafens Schwelgern, Herr Oberingenieur Schweitzer, in den wohlverdienten Ruhestand. Aus diesem Anlaß fand am gleichen Tage im Schifferheim eine kleine Abschiedsfeier statt, zu der die Geschäftsführung seine engsten Mitarbeiter und Kollegen eingeladen hatte. In einer Ansprache würdigte Direktor Bergermann den Werdegang und die Verdienste des Pensionärs, der 1914 als Schlosserlehrling bei der August Thyssen-Hütte begann. Nach Abschluß der Lehrzeit mußte Wilhelm Schweitzer 2 Jahre zum Wehrdienst und nahm nach Beendigung des Ersten Weltkrieges seine Tätigkeit als Schlosser im Elektro-Betrieb der ATH wieder auf. 1923 legte er an der Technischen Höheren Lehranstalt Ilmenau die Ingenieurprüfung ab. Anschließend begann für ihn ein Weg ununterbrochenen Aufstieges. Ab 1923 Techniker beim Elektro-Betrieb der ATH, wurde er dort 1939 zum Betriebsingenieur und 1946 zum Betriebsleiter ernannt. 1947 übertrug man ihm die kommissarische Leitung des Hafens Schwelgern und ein Jahr später wurde er dort Betriebs-Chef. 1955 erfolgte die Ernennung zum Oberingenieur. Während dieser, an historischen Ereignissen reichen Zeit hat Obering. Schweitzer manchen Auf- und Niedergang erlebt. Als er die Leitung des Hafens übernahm, war dieser durch Kriegseinwirkungen weitgehend zerstört und die



AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Mehmet Sevim, Eisenbahn-Nord
mit Aynur Agacalan
am 20. 7. 64

Hermann Kaczmarek, Eisenbahn-Süd
mit Angela Norda
am 8. 8. 64

Efisio Sensibile, Eisenbahn-Süd
mit Maria Bonaria Orro
am 8. 8. 64

Muzaffer Ander, Eisenbahn-Nord
mit Nafiye Üstündag
am 10. 8. 64

Elisabeth Schmitz, R/O
mit Wilhelm Schäfer
am 14. 8. 64

Alfred Schwan, Bauabt.-Oberbau-Nord
mit Edith Hylla
am 14. 8. 64

Helmut Börkel, Betr.-Masch.-Dienst-N
mit Ellen Gurski
am 19. 8. 64

Günter Backes, Eisenbahn-Nord
mit Ursula Kraner
am 20. 8. 64

Wolfgang Gebhardt, Eisenbahn-Nord
mit Inge Lehnen
am 28. 8. 64

Reinhold Stach, Betr.-Masch.-Dienst-N
mit Margarete Kloostermann
am 28. 8. 64

Rafet Yildiz, Eisenbahn-Nord
mit Durkiz Mürdük
am 1. 9. 64

Wilhelm Nosbisch, Hafen Schwelgern
mit Sigrid Richter
am 4. 9. 64

Nachwuchs kam an:

Claus, 15. 7. 64
Friedr.-Wilhelm Hottelmann,
Rechnungsprüfung

Ali, 18. 7. 64
Hüseyin Kartal, Eisenbahn-Süd

Guido, 5. 8. 64
Werner Leipold, TWA

Regina, 19. 8. 64
Bernhard Verheyden, Einkauf

Heike, 21. 8. 64
Johann Bialek, Hafen Schwelgern

Nadia, 22. 8. 64
Sergio Tonutti, Eisenbahn-Süd

Heike, 25. 8. 64
Rolf Ruhrmann, EBW

Dirk, 26. 8. 64
Friedolin Johann, Hafen Schwelgern

Domenico, 30. 8. 64
Francesco Palmieri, Eisenbahn-Süd

Ulrich, 31. 8. 64
Dr. Ottwil Roelen, R/O

Gabriele, 31. 8. 64
Heinrich Verhoeven, Hafen Schwelgern

Holger, 2. 9. 64
Wilhelm Bernath, Eisenbahn-Nord

Birgit, 4. 9. 64
Anton Nühren, Betr.-Masch.-Dienst-N

Ralph, 5. 9. 64
Günter Marschall, Betr.-Masch.-D.-Süd

Karin, 5. 9. 64
Heinz Maibach, EBW

Diana, 10. 9. 64
Werner Bier, Eisenbahn-Nord

Sabine, 10. 9. 64
Hugo Fuchs, Eisenbahn-Nord

Gabriele, 12. 9. 64
Walter Wolf, Betr.-Masch.-D.-Nord

Rainer, 13. 9. 64
Karl Hülsken, Eisenbahn-Nord

Holger, 14. 9. 64
Heinrich Triankowski, Eisenbahn-Nord

Heike, 14. 9. 64
Hans Zühlke, Betr.-Masch.-Dienst-N

Manuela, 15. 9. 64
Hans-Jürgen Schwanebeck, Eisenbahn-Nord

Thomas, 16. 9. 64
Alfred Kreuzer, Eisenbahn-Nord

Uwe, 18. 9. 64
Paul Gestwa, Eisenbahn-Nord

Nurhayat } 18. 9. 64
Gülhayat }
Selahattin Bekmez, Eisenbahn-Süd

Dirk, 19. 9. 64
Jürgen Nowak, Eisenbahn-Süd

Maria del Juncal, 22. 9. 64
Pedro Ceballos, Bauabt.-Oberbau-Süd

Ralf, 24. 9. 64
Erwin Walczik, Eisenbahn-Nord

Frank, 25. 9. 64
Manfred Mülleneisen, Hafen Schwelgern

Jörg, 28. 9. 64
Joachim Mucke, Eisenbahn-Nord

Kerstin, 28. 9. 64
Rudi Meixner, Hafen Schwelgern

Petra, 2. 10. 64
Udo Meyer, EBW

Horst, 2. 10. 64
Robert Strüver, Bauabt.-Oberbau-Süd

Udo, 3. 10. 64
Karl Steinbrink, Eisenbahn-Nord

Sabine, 6. 10. 64
Ernst Dettmann, Hafen Schwelgern

Freddy, 6. 10. 64
Adolf Hoffmann, Eisenbahn-Süd

Heike, 6. 10. 64
Hans-Josef Behrendt,
Hafen Schwelgern

Michele, 13. 10. 64
Filippo Vassallo, Eisenbahn-Nord

Frank, 14. 10. 64
Werner Göbel, Betr.-Masch.-Dienst-S

Geburtstage:

Vinzenz Stoppa, früher Hilfsarbeiter
geb. 2. 1. 85 (80 Jahre)
wohnhaft: Duisburg-Beeckerwerth,
Löwenburgstr. 10

Johann Schmitz, früher Vorarbeiter
geb. 2. 2. 85 (80 Jahre)
wohnhaft: Oberhausen-Holtten,
Kurfürstenstr. 253

Martin Nitz, früher Gleiswerker
geb. 21. 2. 85 (80 Jahre)
wohnhaft: Dinslaken, Friedr.-Ebert-Str.
Nr. 105

Todesfälle:

Paul Misiorny, Pensionär
früher Verlademeister
geb.: 11. 12. 98
gest.: 14. 8. 64

Johann Wojciechowski, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 8. 4. 84
gest.: 15. 8. 64

Dietrich Schmelt, Pensionär
früher Gleiswerker
geb.: 28. 6. 88
gest.: 19. 8. 64

Gerhard Dümpelmann, Pensionär
früher Vorarbeiter
geb.: 30. 10. 93
gest.: 28. 8. 64

Karl Birkenhoff, Pensionär
früher Kranführer
geb.: 15. 2. 91
gest.: 16. 9. 64

Karl Schauth, Lokführer
Betr.-Masch.-Dienst-Nord
geb.: 13. 8. 08
gest.: 24. 9. 64

Gerhard Knüfermann, Pensionär
früher Büroangestellter
geb.: 14. 3. 84
gest.: 26. 9. 64

Wilhelm Schmidt, Pensionär
früher Wagenschreiber
geb.: 12. 7. 01
gest.: 6. 10. 64

Heinrich Beckmann, Stellwerkswärter
Eisenbahn-Nord
geb.: 16. 6. 03
gest.: 7. 10. 64

Heinrich Klüner, Pensionär
früher Büroangestellter
geb.: 28. 4. 78
gest.: 13. 10. 64

Wilhelm Schmidt, Pensionär
früher kaufm. Angestellter
geb.: 28. 6. 90
gest.: 17. 10. 64

Gustav Wolk, Pensionär
früher Meister
geb.: 9. 1. 80
gest.: 17. 10. 64

Hörzauge! Sei wachsam!!

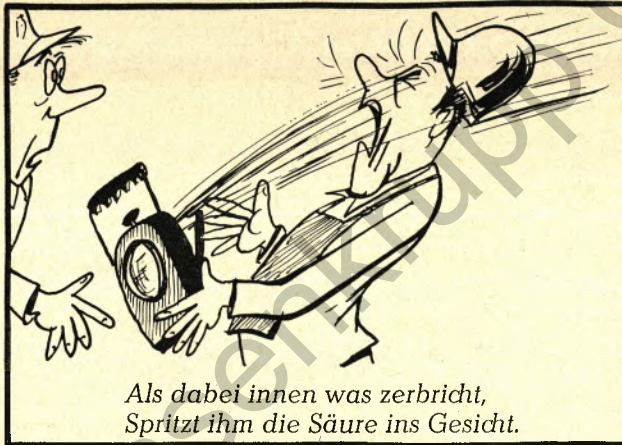
Schlechte „Erleuchtung“



Die neuen Leuchten einer fand
Nicht außen nur hochinteressant.



Mit List, was zwar ganz unstatthaft,
Bringt er sie endlich auf und gafft.

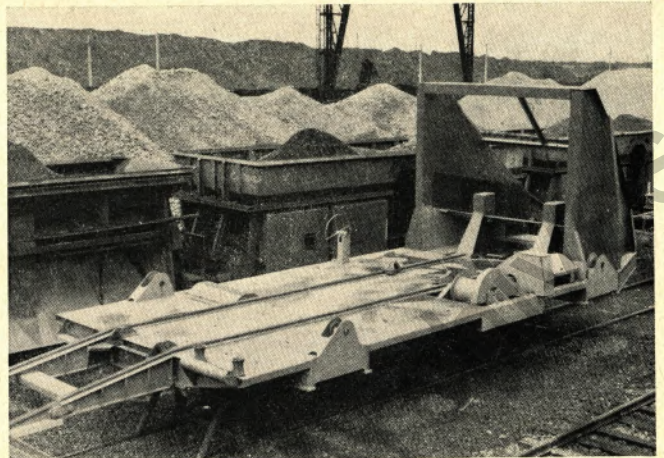


Als dabei innen was zerbricht,
Spritzt ihm die Säure ins Gesicht.



Der Wissensdurst an sich ist schön,
Nur darf er nicht ins Auge gehn!

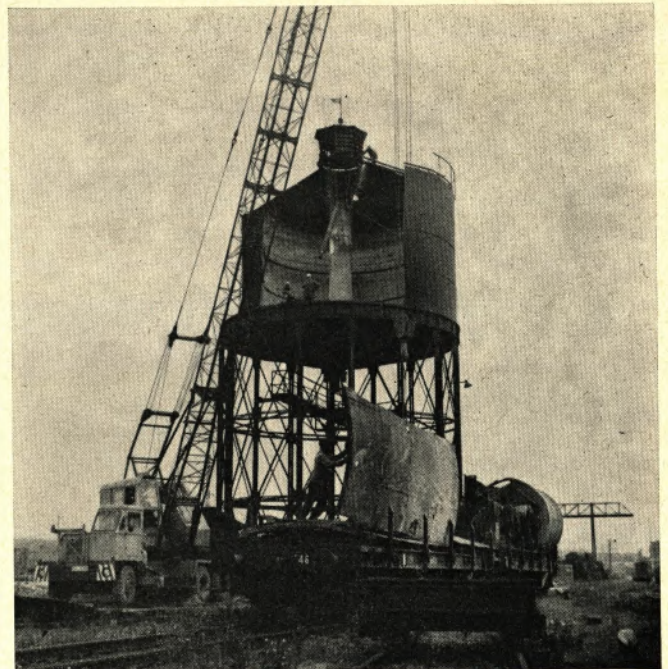
Gezeichnet und fotografiert...



Auf Seite 5 dieser Ausgabe berichteten wir über die neue Plattform für die Waggonkipper-Brücke im Hafen Schwelgern. Unser Bild zeigt die Plattform kurz vor der Montage.



Anlässlich eines Lehrgangs für Aufsichtskräfte, den die Wirtschaftsvereinigung Eisen und Stahl veranstaltete, fand eine Besichtigung der Werksanlagen des Gemeinschaftsbetriebes durch die Lehrgangsteilnehmer statt. Auf unserem Bild sind die Gäste bei einer Fahrt mit Thyssen I zu sehen.



Der alte Lokspeisewasser-Hochbehälter hinter dem Lokschuppen wurde wegen der Abschaffung von Dampflokomotiven nicht mehr benötigt. Die Demontage erfolgte mit einem Autokran.

