



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

19. JAHRGANG

1/3

1973

Aus dem Inhalt

Kurznachrichten

Wir sind „im Bilde“

Dr. Spethmann wird Nachfolger von Dr. Sohl

Schubboot „Haniel 15“ ging auf Fahrt

Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

Taucher rettete Schiff und Ladung

50 Jahre sind vergangen: Ruhrbesetzung 1923

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte erhielt von EH 100 Jahre alten Personenwagen

Stets daran denken, ohne Wagen keine Eisenbahn!

„Thyssen I“ bekommt größeren Bruder

Scharf beobachtet – durch welche Brille?

EH-Mitteilungen

20 Lokführer-Anwärter bestanden Abschlußprüfung

Gemeinsame Weihnachtsfeier des Eisenbahn-Quartett- und Lokführer-Vereins

Vorsorge-Untersuchungen werden nicht genügend genutzt

Die letzte Dampflok der DB kommt ins Museum

Bücher für den Eisenbahnfreund

Kokerei Osterfeld wurde angeheizt

Unsere Jubilare

Familiennachrichten

Arbeite sicher

KURZNACHRICHTEN

25 Milliarden kWh haben die Turbogeneratoren des ATH-Kraftwerkes „Hermann Wenzel“ in Ruhrort von September 1955 bis 12. November 1972 erzeugt. Diese Strommenge verbrauchten zum größten Teil die Werke Ruhrort und Hamborn, zum kleineren Teil das Hochofenwerk Hüttenbetrieb. Für die Erzeugung wurden etwa 36 Millionen Nm³ Gichtgas eingesetzt, was einem Anteil der Gesamtwärmemenge von etwa 55 Prozent entspricht. Mit Inbetriebnahme der Gichtgas-Verbundleitung zwischen Schwelgern und Ruhrort ist nach Anfahren des Hochofens Schwelgern auch von dort mit einer größeren Menge Gichtgas zu rechnen. An der Stromerzeugung sind ferner beteiligt: Koksgas 12 Prozent, Erdgas 6 Prozent, Kohle 14 Prozent, Emscherstaub 10 Prozent und Konverterdampf 3 Prozent.

Am 15. Dezember 1972 wurden die **Evangelischen Krankenanstalten Duisburg-Nord** an der Fahrner Straße offiziell eröffnet, nachdem sie bereits im Laufe des Spätsommers ihren Betrieb Zug um Zug hatten aufnehmen können. Das neue Krankenhaus ist mit der Hamborner Bevölkerung und Industrie, insbesondere mit der ATH, besonders eng verbunden. Fast auf den Tag genau waren es im vergangenen Dezember sieben Jahre, seit mit den Planungsarbeiten für das neue Haus begonnen wurde, das drei Jahre nach dem ersten Spatenstich bereits bezogen werden konnte.

Auf dem **Netz der Binnenwasserstraßen der Europäischen Gemeinschaft** mit einer Gesamtlänge von 20 850 Kilometer schwammen Ende 1972 knapp 40 000 Güterschiffe mit rd. 17 Millionen Tonnen Tragfähigkeit. Vor zehn Jahren umfaßte diese Flotte der sechs Partnerstaaten bei gleich großer Tonnage noch über 45 000 Einheiten. Die Umrüstung auf größere moderne Schiffseinheiten mit entsprechender Ersparnis an Personal und Treibstoff wird in allen Partnerstaaten in Form von Abwrackprämien, Steuererleichterungen oder günstigen Krediten unterstützt.

Die **Weltproduktion an Steinkohle** belief sich im Jahr 1971 nach ersten Schätzungen auf rund 2,2 Milliarden Tonnen; diese Förderung entspricht etwa der des Jahres 1970.

Die **Rohstahlerzeugung der erweiterten Europäischen Gemeinschaft** dürfte im neuen Jahr 145 Mill. t übersteigen, was eine Zunahme von 5,6% gegenüber dem Vorjahr bedeuten würde. Zu diesen Schätzungen gelangt die Europäische Kommission in ihrem Vorausschätzungsprogramm „Stahl“ für 1973. Dieses von der Kommission jährlich vorgelegte Programm erstreckt sich erstmals auf die Neuner-Gemeinschaft. Im Jahr 1972 war die Konjunkturbelebung in der stahlverarbeitenden Industrie der EWG nur sehr mäßig. Diese Entwicklung dürfte 1973 noch deutlicher spürbar sein. Allerdings wird der erwartete Aufschwung im Investitionsgütersektor nicht ohne Wirkung bleiben. Die Rohstahlerzeugung der Sechser-Gemeinschaft hat 1972 rd. 112 Mill. t erreicht und liegt damit um 8,3% über der des Jahres 1971. Im Vergleich zu 1971 mag dieser Zuwachs hoch erscheinen; auf 1970 bezogen beträgt er jedoch nur 2,5%.

Impressum

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

Schriftleitung: Kurt-Hermann Still

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

Druck: Michael Schiffer KG, Rheinberg

Aufnahmen: EH: Glosemeier, Rettberg, Still, Wenzel, Wiesner, Zölle

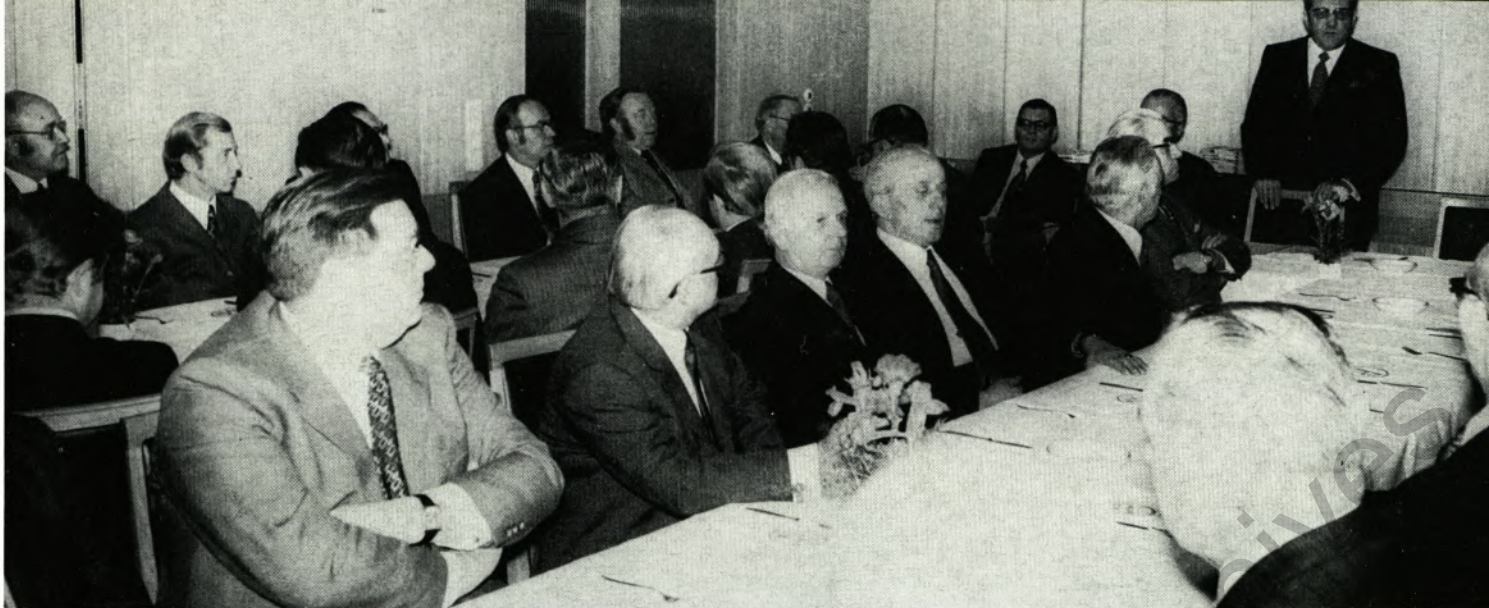
ATH: Lang, Meyer

Sonstige: DB-Pressdienst, Strelow, Archivfoto

Titelbild: Hafen Schwelgern, Westufer

Rückseite: Trotz allem: der Frühling kann nicht mehr weit sein.





Wir sind »im Bilde«

▲ 22 Belegschaftsmitglieder, die im Laufe des 2. Halbjahres 1972 wegen Erreichung der Altersgrenze bzw. Invalidität in den Ruhestand traten, wurden in einer kleinen Feierstunde am 9. Januar offiziell verabschiedet. Von den Ausscheidenden konnten drei ihr 50jähriges, neun ihr 40jähriges und sieben ihr 25jähriges Jubiläum beim Gemeinschaftsbetrieb feiern. Herr Direktor Sieverling, der den Pensionären im Namen der Geschäftsführung den Dank für die geleisteten Dienste übermittelte, wünschte ihnen einen gesunden und zufriedenen Lebensabend. Betriebsratsvorsitzender Karl-Heinz Diercks brachte den Dank und die guten Wünsche der Betriebsvertretung zum Ausdruck.

Der Gemeinschaftsbetrieb läßt bei der Firma Krauss-Maffei, München, sieben neue Diesellokomotiven bauen. Es handelt sich um vierachsige Loks mit einer Leistung von 1060 PS, 90 t Dienstgewicht und einer maximalen Anfahrzugkraft von 26 t. Unser Bild zeigt die erste zur Auslieferung gekommene Lok anlässlich ihrer Vorführung als modernste, leistungsfähige Industrielok vor einem Kreis geladener Fachleute aus dem In- und Ausland am 30. Oktober 1972 in München. Inzwischen wurden vier dieser Lokomotiven ausgeliefert. In der nächsten Ausgabe unserer Werkszeitung werden wir noch ausführlich über die Neuerwerbungen berichten.





Schubboot „Haniel 15“ ging auf Fahrt

Mit dem alten Rheinschiffergruß „In Gottes Namen“ und dem Wunsch für allzeit gute Fahrt taufte im Dezember des vergangenen Jahres Frau Renate Spethmann, Gattin des ATH-Vorstandsmitgliedes Dr. Spethmann auf der Rheinwerft der GHH in Walsum das jüngste Schiff der Haniel Reederei-Flotte. Mit einer Breite von 15 und einer Länge von 35 Metern gehört das für den Erzverkehr zwischen Rotterdam und den Werkshäfen Schwelgern und Ruhrort inzwischen eingesetzte Schubboot zu den größten auf dem Rhein. „Franz Haniel 15“ schiebt mit einer Maschinenleistung von 1740 PS zunächst vier Schubleichter von je 2700 Tonnen Tragfähigkeit. Die Reederei hat die Erlaubnis beantragt, diese Einheit um zwei weitere Schubleichter zu vergrößern, also statt eines Vierer- einen Sechserverband fahren zu dürfen. Die Maschinenleistung des Bootes reicht dafür aus.

Im Viererverband hat die Schubeinheit eine Länge von 188 Meter und eine Breite von 22,80 Meter. Elektrisch betriebene pneumatische Bugruderanlagen erhöhen die Manövrierfähigkeit, da sie vom Steuerstand des Schubbootes aus bedient werden können.

Eine Kelvin-Hughes-Radaranlage ermöglicht der „Franz Haniel 15“ sichere Fahrt bei jedem Wetter.

„Franz Haniel 15“ ist nach neuesten Erkenntnissen der Technik gebaut, dabei wurden auch medizinische Erfahrungen berücksichtigt, vor allem im Hinblick auf die Arbeitsbedingungen für die Besatzung. Dazu gehören u. a. leicht erreichbare Armaturen im Ein-Mann-Fahrstand. Aber auch um die Ruhe der Besatzungsmitglieder haben sich die Schiffbauer bemüht. So ist das 180 Quadratmeter umfassende Wohndeck auf Schwingmetallkörper gebaut. Dadurch werden Geräusche gemindert; es schläft sich in den Kojen wie „im Schaukelstuhl“.

Nach einem Beschluß des Aufsichtsrates der ATH Anfang Dezember des vergangenen Jahres wird Dr. Dieter Spethmann mit Ablauf der nächsten ATH-Hauptversammlung am 17. April 1973 als Nachfolger von Dr. Hans-Günther Sohl den Vorstandsvorsitz der August Thyssen-Hütte AG übernehmen. Der Hauptversammlung soll gleichzeitig vorgeschlagen werden, Herrn Dr. Sohl in den Aufsichtsrat zu wählen. Herr Dr. Spethmann ist seit Mitte der fünfziger Jahre im Thyssen-Konzern tätig. Er war einige Jahre im Vorstand der Handelsunion AG und dann Vorstandsvorsitzender der Deutsche Edelstahlwerke, Krefeld, bevor er 1970 in den Vorstand der ATH berufen wurde. Auf seine künftige Tätigkeit konnte sich der Fünfundvierzigjährige, der als eine offene, moderne Unternehmerpersönlichkeit gilt, seit langem vorbereiten.



**Dr. Spethmann
wird Nach-
folger von
Dr. Sohl im
Thyssen-
Vorstand**

Nachdem in der letzten Ausgabe unserer Werkszeitung ein umfangreicher Bericht mit dem entsprechenden Zahlenmaterial für das Geschäftsjahr 1971/72 gegeben wurde, soll hier kurz über das 1. Quartal des laufenden Geschäftsjahres 1972/73 (Monate Oktober bis Dezember 1972) berichtet werden. Eine ausführliche Darstellung mit Schaubildern ist künftig jeweils halbjährlich vorgesehen.

Werksbahn

Die Werksbahn beförderte im 1. Quartal 1972/73 durchschnittlich 9,0 Mill. Tonnen im Monat, wobei der Monat Oktober 1972 mit 9 453 000 Tonnen der leistungsstärkste war. Das Transportaufkommen liegt damit im Berichtszeitraum zwar um rd. 9% über der Monatsdurchschnittsleistung des vergangenen Geschäftsjahres, jedoch lediglich 1% über dem Monatsdurchschnitt des letzten Halbjahres 1971/72 (April

bis September 1972). Die relative Leistung, d. h. die erbrachte Leistung ins Verhältnis gesetzt zu dem Aufwand an Lokeinsatzstunden und verfahrenen Stunden des Eisenbahnpersonals, liegt nahezu auf gleicher Höhe wie in den Monaten des Vorjahres mit ähnlichem Transportaufkommen.

Werkshäfen

Die Umschlagsleistung der Werkshäfen Schwelgern und Walsum, die im abgelaufenen Geschäftsjahr 1971/72 nicht unwesentlich durch eine lang anhaltende Niedrigwasserperiode beeinträchtigt war, weist für das 1. Quartal 1972/73 ebenfalls eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr aus, obwohl gleich zu Beginn des Geschäftsjahres bis etwa Mitte November 1972 wiederum Niedrigwasser herrschte. Mit monatsdurchschnittlich 1 226 000 Tonnen liegt die Umschlagsleistung um rd. 7% über dem Gesamtmonatsdurchschnitt

des Vorjahres; gegenüber dem letzten Halbjahr 1971/72 verringerte sie sich jedoch um ca. 5%. Der Monat November 1972 war mit 1 292 000 umgeschlagenen Tonnen leistungsstärkster Monat im Berichtszeitraum.

Belegschaft

Trotz verstärkter Bemühungen aller zuständigen Stellen konnte hinsichtlich des Personalmangels noch keine Besserung erreicht werden; es gelang lediglich den normalen Abgang von Mitarbeitern infolge Ausscheidens durch neue Kräfte zu ersetzen. Zum 31. Dezember 1972 betrug die Gesamtbelegschaft EH (ohne Oberhausen) 3360 Mitarbeiter (gegenüber 3355 am 30. 9. 1972). Darüber hinaus werden bei Thyssen Niederrhein AG, Oberhausen 981 Mitarbeiter geführt (975 per 30. 9. 1972), die für EH tätig sind.

Th. Höffner

Taucher rettete Schiff und Ladung

In den frühen Morgenstunden des 13. Dezember letzten Jahres gab es im Hafen Schwelgern einige Aufregung. Der Schleppkahn „Damco 95“ war leck und hatte mittlerweile so viel Wasser aufgenommen, daß der seitliche Gangbord erheblich überflutet war. Der Schleppkahn hatte am Tage zuvor an der Brücke I eine Ladung von 1300 Tonnen nassempfindliches Schüttgut übernommen. Unsere Hafenschubboote „Barbara“ und „Thyssen I“ legten sich längsseits und blieben direkt am Westufer in Leinenverbindung mit dem Schleppkahn und mit der Kaianlage. Mit Lenzpumpen von „Thyssen I“ und „Barbara“ rückte man den eingedrungenen Wassermassen zu Leibe.

Inzwischen war auch ein Taucher angefordert worden, der wenig später am Ort dieses sehr nassen Geschehens eintraf. Sehr bald hatte er, der in seinem Anzug wie ein Froschmann im trüben Wasser des Hafenbeckens seiner schwierigen Aufgabe nachging, die schadhafte Stelle am Schiffsrumpf gefunden. Sie war zum Glück kleiner als zunächst angenommen wurde. Die Abdichtungsarbeiten nahmen zwar einige Zeit in Anspruch, doch zeigte sich schon kurz vor der Beendigung dieser Arbeit der Erfolg, denn zwischenzeitlich hatte man mit den Lenzpumpen so viel geschafft, daß der Schleppkahn nahezu den ursprünglichen Tiefgang wieder hatte. Durch einen nach Fertigstellung des Schiffes vorgenommenen Umbau verfügte der Kahn zwischen den eigentlichen Laderäumen und dem Schiffskörper über einen tankähnlichen Hohlraum, der das Eindringen des Wassers in die Laderäume zum Glück verhindert hatte.

Nach einer mit allen Stellen abgesprochenen Sicherheitszeit inspizierte der Taucher um 17.00 Uhr nochmals den Zustand des Dichtmaterials an der Leckstelle. Da sich über Stunden keine Veränderungen ergeben hatten und ein weiterer Wassereintrich nicht mehr vorlag, trat der Schleppkahn in den frühen Morgenstunden des 14. Dezember seine Reise nach Rotterdam an, wo die Ladung von einem Seeschiff übernommen und nach Norwegen weitertransportiert wurde.



50 Jahre sind vergangen:

Ruhrbesetzung 1923

Der Jahreswechsel brachte uns Ausblick auf das neue und Rückblick auf das verflossene Jahr. Die heutige Rückblende um ein halbes Jahrhundert soll 1923 erfassen, ein wegen seiner schicksalhaften Ereignisse bemerkenswertes Jahr.

Erinnern wir uns! 1918 ging der erste Weltkrieg zu Ende, dem 1919 der Versailler Vertrag folgte, der dem Deutschen Reich harte Reparationen auferlegte. 1922 war Deutschland mit seinen Reparationslieferungen in Rückstand geraten. Das gab den äußeren Vorwand ab für die militärische Besetzung des Ruhrgebietes durch französische und belgische Truppen, die am 10. Januar 1923 begann. Der passive Widerstand der Ruhrgebietsbevölkerung war die Folge. Dieser hielt bis September 1923 an. Die Beendigung dieser leidvollen Zeit wurde durch den Abschluß des ersten Locarno-Vertrages zwischen der Sechser-Kommission von Industriellen des besetzten Gebietes mit der Mission Interalliée de Contrôle des Usines et des Mines (Micum), der interalliierten Kontrollkommission für die Hütten- und Bergwerke, eingeleitet. Ziel der Besetzung war es, in den Besitz der Zechen zu kommen, um damit über die Kohle zu verfügen. Voraussetzung für diese Verfügung war aber auch die Nutzbarmachung des Verkehrswesens durch die Besatzungsmächte. Das führte zwangsläufig zu erheblichen Eingriffen nicht nur bei der Deutschen Reichsbahn, sondern auch im Bereich des damals schon sehr umfangreichen Verkehrsbetriebes der Thyssenwerke. Es begann ein langanhaltendes Ringen um die Offenhaltung der Verkehrsverbindungen, das von beiden Seiten mit immer neuen Maßnahmen und Gegenzügen geführt wurde. Es ist heute nicht einfach, sich in diese verworrene Zeit zurückzusetzen. Aber versuchen wir es und lassen die Ereignisse Revue passieren.

Schon am 24. 1. 1923 wurden die Bahnhöfe Oberhausen-West und Dinslaken besetzt. Während die Räumung Dinslakens am 25. 1. erfolgt, wird Osterfeld-Süd am gleichen Tage besetzt. Durch das Eingreifen der Besatzungs-

mächte stockt der gesamte Eisenbahnverkehr. Das hat zur Folge, daß die Zechen ihre Förderung nicht mehr voll versenden können und zum Teil auf Halde arbeiten müssen. Der Eisenbahnverkehr wird über Hamborn-Neumühl und Dinslaken soweit als möglich aufrechterhalten. Über diese Anschlüsse erfolgen auch Versorgungen der Gesellschaft für Teerverwertung und der Rheinischen Stahlwerke. Die Notlage zwang dazu, Auswege zu suchen. So wurde am 16. 2. von Oberhausen-West ein Notgleis zur Zeche Concordia gelegt, welches aber schon am 22. 2. von den Belgiern unterbrochen wird. Am 28. 2. wird auch Neumühl besetzt, am 1. 3. aber wieder geräumt. Das Besatzungskommando läßt u. a. auch 13 ATH-Werkswagen abschleppen, die auf Zeche Neumühl mit Koks beladen worden waren. Am gleichen Tage legen die Belgier die Kräne im Hafen Schwelgern still und verhaften 3 Kranmaschinisten und einen Schiffer. Am 3. 3. wird ab 10.00 Uhr wegen dieser Verhaftungen gestreikt. Am 10. 3. gegen 9.00 Uhr kreuzt ein belgisches Truppenaufgebot mit 2 Panzerwagen am Tor 1 der ATH auf. Gleichzeitig erschien eine Kommission zur Aufnahme der Bestände. Da dies von der Direktion abgelehnt wurde, begab sich die Kommission unter militärischer Bedeckung ins Werk. Gegen 12.00 Uhr zogen die Kommission und das Truppenaufgebot wieder ab. Der Bahnhof Oberhausen-West war immer noch besetzt, so daß sich im Werksbereich ungefähr 400 Staatsbahnwagen angesammelt haben.

Der April 1924 brachte, bedingt durch die Besatzungszeit, eine Zusammenarbeit zwischen der Gutehoffnungshütte und den Thyssenwerken, die aus heutiger Sicht besonders interessant ist. Als auf den Rheinischen Stahlwerken in Meiderich infolge Sperrung der Propperschächte Bottrop großer Mangel an Kohlen entstand, übernahmen die Zechen der GHH die Kohlelieferung. Die Kohle wurde auf Staatsbahnwagen über die Reichsbahnstationen Sterkrade und Neumühl und von da über den Anschluß der ATH zum Ver-

sand an Rheinstahl gebracht. Im Gegenzug wurden Züge für Thyssen in Mülheim über den GHH-Anschluß Essen-Frintrop befördert.

Auf Veranlassung der ATH und der Zeche Neumühl wurde in der Nähe des Eickelkamps eine Verbindung zwischen der GHH-Hafenbahn und der Lohberger Strecke hergestellt. Wegen Besetzung des Bahnhofs Sterkrade wurde diese Gleisverbindung am 1. Mai 1923 in Betrieb genommen. Die Verbindung diente der Beförderung von Kohlen für Rheinstahl sowie der über Frintrop zugestellten Güter für die ATH, für Phoenix und für andere Empfänger. Auf dieser Strecke entwickelte sich ein recht lebhafter Verkehr, der den Besatzungsmächten nicht verborgen blieb. Am 15. Mai unterbrachen die Belgier das Gleis und stellten einen Posten auf. Der Bahnkörper dieses Verbindungsgleises ist heute noch zu erkennen.

Eine weitere Verbindung war zum Bahnhof Hamborn gelegt worden. Von der Lohberger Strecke aus führte damals eine Gleisverbindung entlang den MTV-Sportplätzen über die Reichsbahnstrecke Oberhausen-Wesel bis zum Spülschacht Lohhof an der Schwabenstraße. Von dieser Strecke aus legte man die Notverbindung. Am 18. Mai wurde diese Verbindung unterbrochen. Den Anschluß der Zinkhütte am Bahnhof Hamborn unterbrach die Besatzungsmacht am 29. 5. 1923.

Am 29. 5. und 30. 5. wurde die Lohberger Strecke in Höhe Eickelkamp und Emscher unterbrochen. Dadurch war der Verkehr mit den Schächten Wehofen, Walsum und Lohberg sowie mit dem Walzwerk Dinslaken unmöglich geworden. Zur Verhinderung des Verkehrs dieser Betriebe untereinander wurde am 18. 6. das Gleis am Stellwerk Holten aufgerissen. Eine weitere Unterbrechung erfuhr das Gleisnetz durch Sperrung der Gleisverbindung zwischen Schacht 4 und dem Rönshof sowie durch die Sperrung des Anschlußgleises zum Bahnhof Neumühl und zum Hüttenbetrieb.

Am 15. 7. wird die Hütte in Bruckhausen von den Franzosen besetzt. Die

Büros des Eisenbahnbetriebes müssen am 7. 7. geräumt werden. Einzelne Gebiete im Werk, darunter auch Bahnhöfe und Gleisabschnitte, wurden durch Zäune gegeneinander abgetrennt. Am 23. 7. begann die Besatzung mit dem Abtransport von Gütern. Der am 2. 7. ausgerufenen Belagerungszustand wur-

richtlicher Druck auf maßgebende deutsche Persönlichkeiten. Am 15. 1. 1923 erhält in Essen eine Industriellen-Kommission den Befehl, die Kohlenlieferungen wieder aufzunehmen. Die Industriellen, an deren Spitze Fritz Thyssen stand, weigern sich, diesem Befehl Folge zu leisten, da er im Ge-

der Verhandlung gegen seinen Sohn beizuwohnen. Fritz Thyssen wurde zu einer Geldstrafe von 5100 frs. verurteilt, gegen die er sofort Revision einlegte. Der Haftbefehl wurde aufgehoben.

Es sei in diesem Zusammenhang auch des Mannes gedacht, der damals als Direktor die Abteilung Eisenbahn und Häfen leitete. Direktor Boulanger hatte es abgelehnt, den Belgiern Rapporte zu geben und wurde daraufhin am 14. 3. 1923 verhaftet. Schon am 15. 3. wurde er wieder freigelassen. Ein belgisches Kriegsgericht verurteilte ihn dann am 19. 4. 1923 zu 6 Monaten Gefängnis und 5000 Mark Geldstrafe. Am 3. 5. bringt man Dir. Boulanger in das Gefängnis Verviers in Belgien. Dort wurde er mit 16 weiteren Deutschen unter ungünstigen Bedingungen inhaftiert. Einem der führenden Rechtsanwälte in den damaligen Besatzungsprozessen, dem Essener Prof. Grimm gelang es am 16. 5.; in Verviers Kontakt mit den Gefangenen aufzunehmen. Er erreichte es u. a. durch finanzielle Hilfe der Firma Thyssen, das Los der Gefangenen zu erleichtern.

Nach seiner Entlassung wurde Dr. Boulanger untersagt, die rechte Rheinseite zu betreten. Er fand Unterkunft bei seiner Schwiegermutter in Bergheim und nahm dort gewissermaßen einen versteckten Dienst auf. Unser früherer kaufm. Angestellter Heinrich Wiebus berichtete dazu, daß er Dir. Boulanger mehrmals wöchentlich besuchen mußte, um ihm aus Hamborn zu berichten. Diese Fahrten waren mit ziemlichen Umständen verbunden. So war z. B. das Passieren der Ruhrort-Homburger Rheinbrücke nur mit Sonderausweis gestattet, Leibesvisitationen waren an der Tagesordnung.

Wenngleich diese Ereignisse nunmehr schon fünfzig Jahre zurückliegen, so muten sie heute, nachdem eine europäische Wirtschaftsgemeinschaft seit Jahren funktioniert und eine politische Einigung Europas eines Tages realisierbar scheint, geradezu unwirklich an.

H. Christ

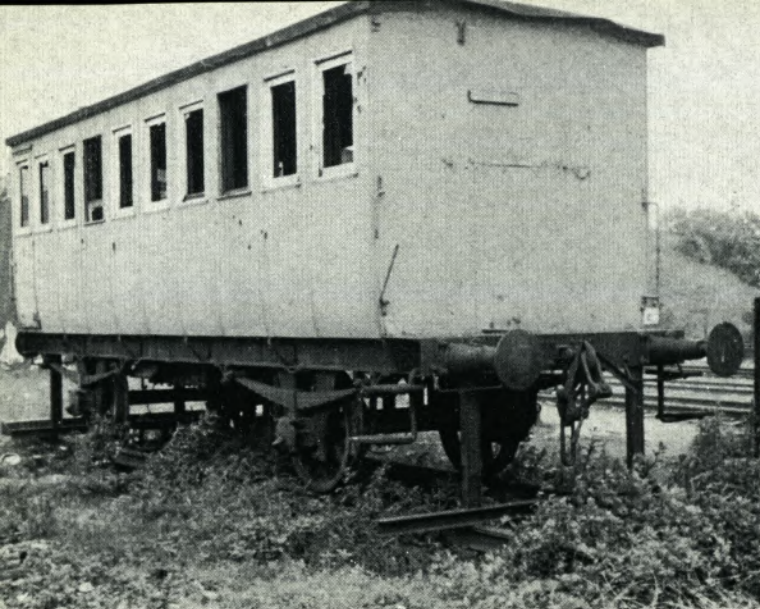


Am 10. März 1923 wird Tor 1 der ATH von einem belgischen Truppenaufgebot mit Panzerwagen besetzt.

de am 15. 8. wieder aufgehoben. Es erfolgten umfangreiche Beschlagnahmen, so z. B. von 49 Dampflokomotiven und 600 Werkswaggons.

Der erste Micum-Vertrag schaffte die Voraussetzung für die Beendigung dieser turbulenten Zeit. Am 29. November räumten die Truppen das Werk, die Arbeit wurde zwischen dem 13. 12. und dem 19. 12. wieder aufgenommen. In den Rahmen der Maßnahmen der damaligen Besatzungsmächte fallen auch massiver militärischer und ge-

gensatz zu einer Anordnung der Reichsregierung stand. Nach Wiederholung dieses Befehls am 16. 1. in Düsseldorf sowie erneuter Ablehnung werden Fritz Thyssen und die anderen Mitglieder der Kommission am 20. 1. verhaftet und nach Mainz abtransportiert. Am 24. 1. wird ihnen vor einem französischen Militärgericht der Prozeß gemacht. Fritz Thyssen wird u. a. von Dr. Späing, dem damaligen Justitiar der Thyssenwerke verteidigt. August Thyssen ließ es sich nicht nehmen,



So bot sich der alte Personenwagen den Sachverständigen der DGEG bei der Besichtigung dar

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte erhielt von EH 100 Jahre alten Personenwagen

Mitte November 1972 verließ über den Bahnhof Frin-trop ein ungewöhnliches Fahrzeug unseren Werksbereich. Es war ein etwa einhundert Jahre alter Personenzugwagen. Zielort für diesen Wagen war das DB-Bahn-betriebswerk Bochum-Dahlhausen, Empfänger jedoch die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte.

Der an diese Gesellschaft abgegebene Personenwagen war als Mannschaftsraum im Bereich des Eisenbahnbetriebes Ost benutzt worden. Davor war er als Inspektionswagen mit der Wagen-Nr. HO 9210 (vormals HO 8406) im Einsatz und erhielt seine letzte Untersuchung am 6. Januar 1965 in der Eisenbahnwerkstatt Oberhausen.

Nachdem der Wagen als Mannschaftsraum nicht mehr benötigt wurde, sollte er zunächst verschrottet werden.

Bestimmte technische Merkmale (u. a. Speichenräder) deuteten jedoch darauf hin, daß dieser normalspurige Personenwagen mit unbekanntem Hersteller etwa um 1870 gebaut wurde. Daher boten wir ihn der vorgenannten Gesellschaft für Eisenbahngeschichte an.

Schon bald nach der Offerte kam Ende Juli 1972 eine Gruppe von Sachverständigen zu uns, um den uralten Personenwagen zu besichtigen, der die folgenden Hauptdaten aufweist:

Länge über Puffer	ca. 9600 mm
Achsstand	ca. 4500 mm
Laufkreis-ø	ca. 1000 mm

Blatt-Tragfeder 9 Lagen; 90 x 13 mm; gestreckte Länge ca. 2000 mm; Gleitlager der Firma Schütte Meyer & Co., Letmathe DWV 1913; Untergestell aus Profilstählen, Kasten-aufbau aus Holz mit Stahlblechverkleidung.
Der Fahrgastraum ohne jegliche Einrichtungen. Fußboden-höhe über SO ca. 12 000 mm.
Handbremse auf 1 Achse wirkend (die Bremsspindel fehlt

jedoch). Durchgehende Zugeinrichtung. Seitenpuffer mit Evoluttfeder.

Nach Ansicht der Gesellschaft für Eisenbahngeschichte ist es der Wagen wert, wieder restauriert zu werden. Somit wechselte er seinen Besitzer und rollte nach bescheinigter Lauffähigkeit durch die DB auf eigenen Achsen zum Bw Bochum-Dahlhausen.

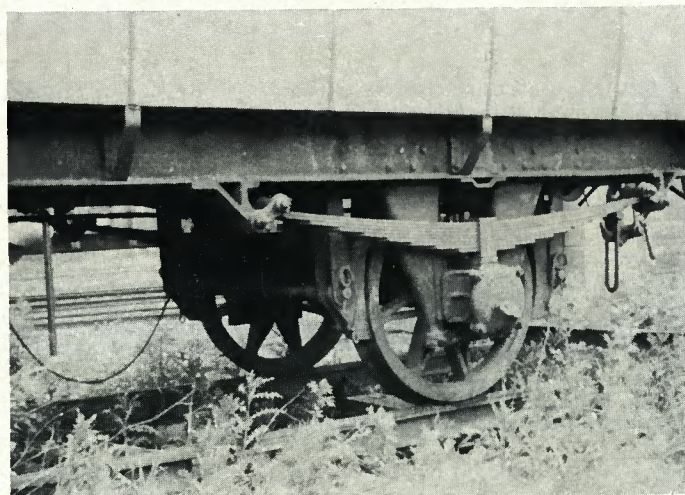
Wer ist nun eigentlich die „Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte“ (DGEG)? Wir fragten unseren „Eisenbahnfreund“ Heinz Christ, der uns darüber folgendes berichten konnte: Die Gründungssitzung der DGEG fand am 22. April 1967 in Karlsruhe statt. Anlässlich dieser Sitzung führte der Vorsitzende, Herr Dr. phil. Joachim Hotz aus, daß es als schmerzlich empfunden werden müsse, wenn in der heutigen Zeit technikgeschichtliche Objekte mißachtet werden und unmodern gewordene Werkeder Technik auf den Schrottplatz wandern. Dabei habe die Technik mehr als alle anderen Faktoren unsere Zeit mitgeformt. Die Technikgeschichte müsse von der Liebhaberei zur gleichberechtigten Sparte neben Geistesgeschichte und politischer Geschichte auf-rücken. Unter diesem Aspekt wurde es in Anbetracht der wichtigen Rolle der Eisenbahnen für die Entwicklung seit dem 19. Jahrhundert für angemessen gehalten, eine Ver-einigung ins Leben zu rufen, die den Namen „Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte“ tragen soll.

Die Ziele der DGEG wurden in vier Programmpunkten zusammengefaßt:

1. die Förderung eisenbahngeschichtlicher Studien und die Herausgabe geeigneter Publikationen;
2. die Veranstaltung von Studienreisen und Sonderfahrten, um das Interesse an der Geschichte der Eisenbahnen bei größeren Kreisen zu wecken, zu fördern und zu vertiefen;
3. den Erwerb von historisch wertvollen Fahrzeugen über die bereits vorhandenen Museumsbestände hinaus, die Erweiterung bestehender und die Schaffung neuer Sammlungen;
4. die betriebsfähige Erhaltung einiger historischer Fahr-zeuge.

Es würde hier zu weit führen, zu vorgenannten Programm-punkten die detaillierten Zielvorstellungen und eingeleite-ten Maßnahmen zu erörtern. Interessant für uns ist der Punkt 3. Die DGEG hat im Bahnbetriebswerk Bochum-Dahlhausen in einem 14-gleisigen Ringlokschuppen den größten Teil ihrer historisch wertvollen Fahrzeuge unter-

Speichenräder und verschiedene andere technische Details ließen auf sein hohes Alter schließen



gebracht. Man wünscht auch, mit einem endgültigen Museum im Ruhrgebiet zu bleiben, fehlt es doch dem Revier als dem bevölkerungsreichsten Gebiet der BRD an einer technikgeschichtlichen Sammlung.

In Bochum-Dahlhausen werden nicht nur Fahrzeuge untergebracht und gepflegt. Die Mitglieder der DGEG bemühen sich auch, ihre Schätze durch Eigenarbeit in den Ursprungszustand zurück zu versetzen. Es sei hier auf die Schwierigkeit dieser Aufgabe hingewiesen, die neben handwerklichem Geschick auch viel Idealismus erfordert.

Dieser Idealismus wird auch vonnöten sein, wenn man daran gehen wird, den von EH abgegebenen Personen-

wagen wieder herzurichten. Der Wagen war seit längerer Zeit nicht mehr im Eisenbahnverkehr eingesetzt und wurde auch nicht mehr im Bestand der Eisenbahnfahrzeuge geführt. Sein hohes Alter hat ihn nun vor der Verschrottung gerettet. Er geht in Bochum-Dahlhausen einer Wiedergeburt entgegen und wird dort sicher eines Tages in neuem Gewand zu besichtigen sein.

Für diejenigen Leser, die sich etwas genauer über die DGEG unterrichten wollen, sei abschließend die Anschrift mitgeteilt: Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, 75 Karlsruhe 1, Postfach 2063.

Wenzel / Christ

Stets daran denken: ohne Wagen keine Eisenbahn!

Mangel an Laderaum wirkt störend - teurer Laderaum ist unwirtschaftlich

Dieser in der Überschrift genannten Tatsachen sollten sich alle „Eisenbahner“ immer bewußt sein und aus diesem Bewußtsein heraus mithelfen, den Wagenpark so pfleglich wie möglich zu behandeln.

Dem technischen Wagendienst fällt dabei die Aufgabe zu, den Wagenpark im Betrieb in bezug auf seine Betriebssicherheit und seinen einsatzfähigen Zustand zu überwachen sowie Beschädigungen, die auf Unkenntnis und Fahrlässigkeit beruhen, durch entsprechende Aufklärung zu verhindern. Wegen der Vielzahl der Wagen und wegen ihres freizügigen Einsatzes ist der Erfolg dieses Bemühens niemals sofort ablesbar oder zu erkennen. Erfolg oder Mißerfolg ist jedoch nach einem größeren Zeitraum, der uns eine vergleichbare Übersicht gestattet, zu beurteilen. Nach Beendigung des Jahres 1972 ist es nun möglich, nachfolgend die vergleichbare Übersicht – hier jedoch ohne den Betriebsbereich Oberhausen – über 5 Jahre zu bieten.

Bei der Betrachtung der Kosten ist zu berücksichtigen, daß von 1968 bis 1972 die Lohn- und Materialkosten ganz erheblich gestiegen sind. Wenn dennoch 1972 der bisher niedrigste Stand zu verzeichnen ist, dann ist, selbst wenn man den Rückgang der Beförderungsleistung berücksichtigt, die Entwicklung positiv. Das sollte aber keinesfalls dazu führen, mit dem Erreichten bereits zufrieden zu sein. Im Gegenteil, es sollte

1. Anzahl der durch Gewalteinwirkung beschädigten EH-Wagen

	1968 Stück	1969 Stück	1970 Stück	1971 Stück	1972 Stück
1.1 Beschädigungen durch Be- u. Entladefehler	17 040	15 182	12 867	9 611	8 315
1.2 Beschädigungen d. Rangierschäden	649	591	790	805	815
1.3 Beschädigungen d. unsaubere Gleise	531	520	345	399	325
Gesamtsumme	18 220	16 293	14 002	10 815	9 455

2. Anzahl der wegen Gewalteinwirkung verschrotteten EH-Wagen

	1968 Stück	1969 Stück	1970 Stück	1971 Stück	1972 Stück
2.1 Ursache Be- und Entladefehler	31	24	25	20	23
2.2 Urs. Rangierschäden	6	10	4	12	12
Gesamtsumme	37	34	29	32	35

3. Kosten für die Instandsetzung der beschädigten Wagen

	1968 DM	1969 DM	1970 DM	1971 DM	1972 DM
3.1 Instandsetzung durch EW H	1 029 524	985 946	1 252 946	1 285 281	1 034 193
3.2 Instandsetzung durch BM	672 200	665 300	653 400	628 700	654 900
Gesamtsumme	1 701 724	1 651 246	1 906 346	1 913 981	1 689 093

4. Zeitwert der verschrotteten Wagen

	1968 DM	1969 DM	1970 DM	1971 DM	1972 DM
4.1	198 480	193 769	147 932	123 962	105 718

dazu anspornen, 1973 noch bessere Ergebnisse zu erreichen.

Der Technische Wagendienst ist sich darüber klar, daß mit seiner Überwachung des Wagenparks der Erfolg nicht allein erreicht werden kann, da viele andere Betriebe und Faktoren mit beteiligt sind. Der Technische Wagendienst wirkt insgesamt nur als „Motor“. Gerade wegen der verschiedenen Einflußmöglichkeiten anderer Betriebe,

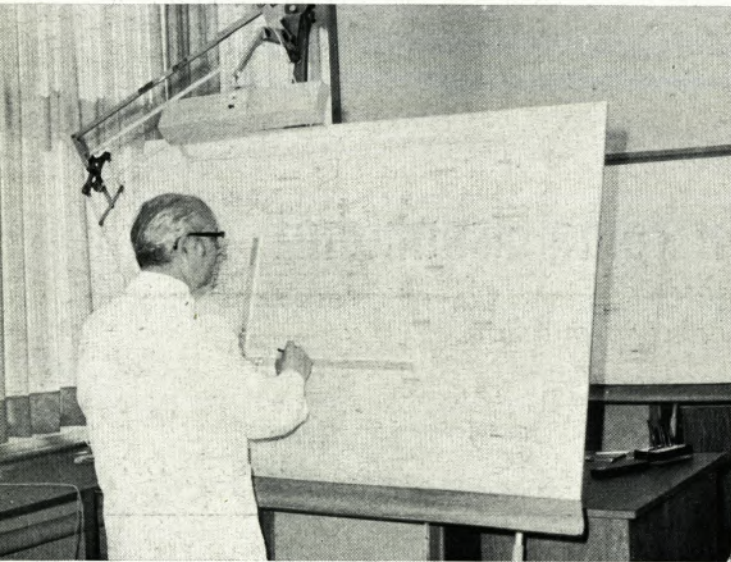
wie Be- und Entlader, Fahrbetrieb und Werkstätten, halten wir es für zweckmäßig, vorstehende Übersicht bekanntzugeben.

Wir werden nicht müde werden, auch in Zukunft immer wieder auf diese Tatsachen hinzuweisen. Von nun an in unserer Werkszeitung unter der Überschrift:

„Unachtsamkeit kostet Geld!“

Technischer Wagendienst

Neubau des Schub-Bugsierbootes „Thyssen II“

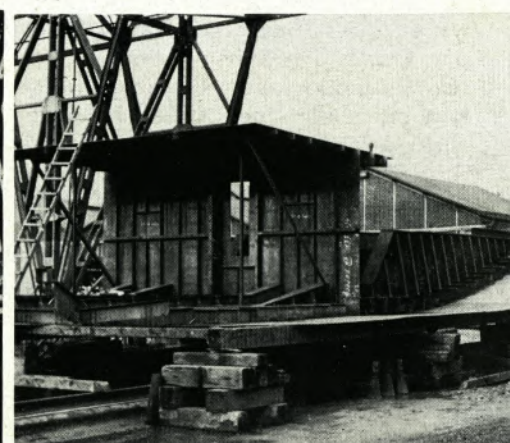
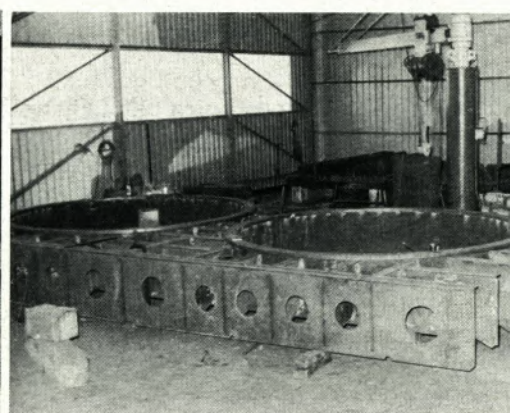
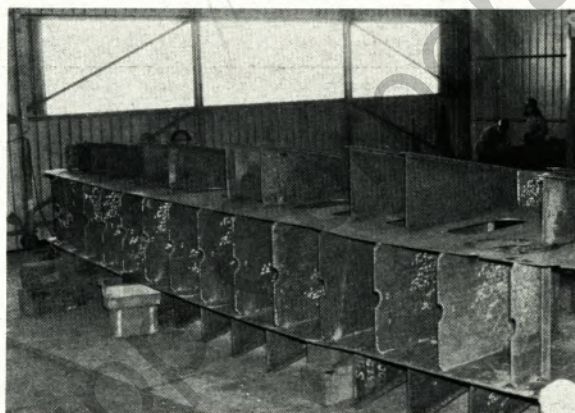


Die Übersichtszeichnung von „Thyssen II“ auf dem Reißbrett im Konstruktionsbüro der Rheinwerft Walsum der GHH



Hier werden die Sektionsteile auf dem Schnürboden angerissen

Sektion Maschinenfundament und Antriebssektion in der Fertigungshalle

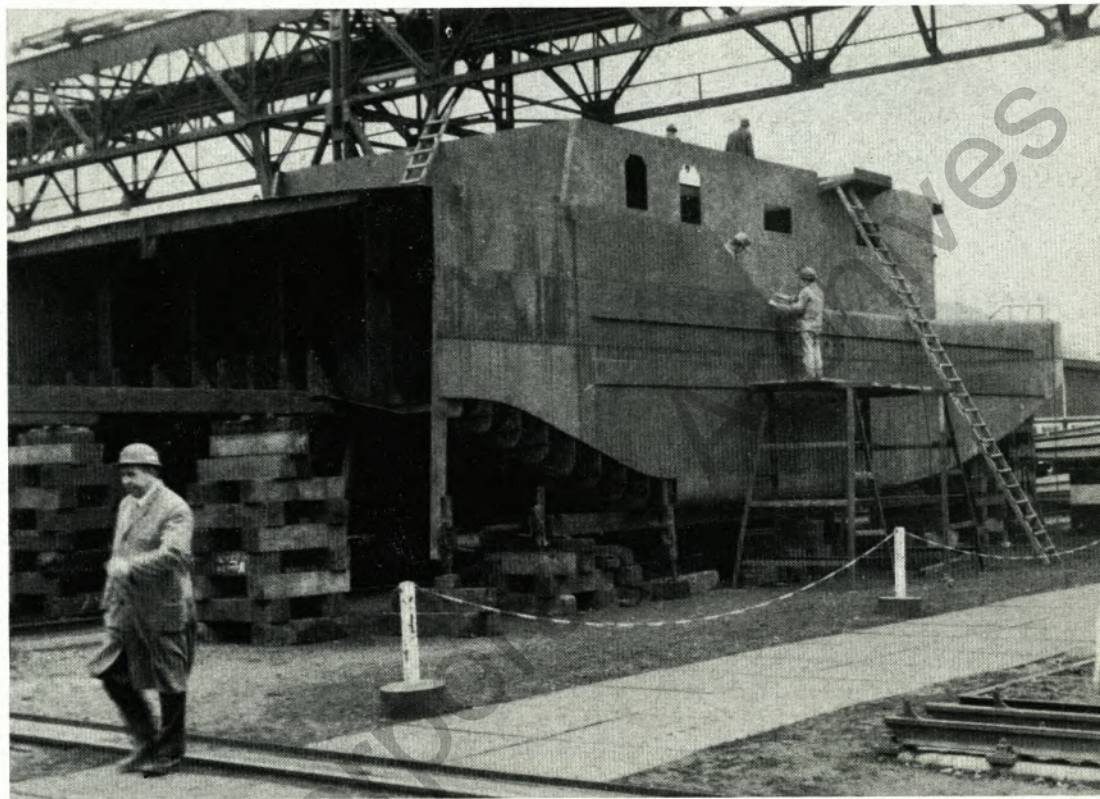


Die Kiellegung der Bodensektion mit Maschinenfundament und hinterem Maschinenraumschott

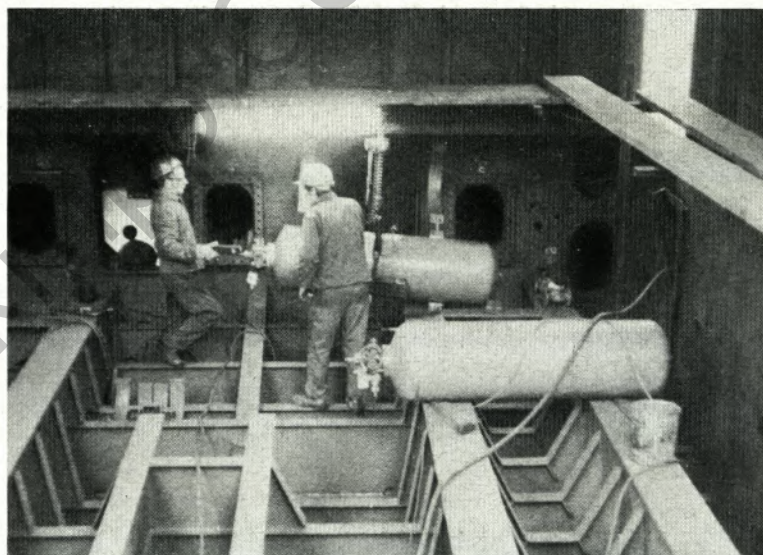
Damit die Bugsierflotte des Gemeinschaftsbetriebes auch den künftigen Anforderungen – zu denen das Bugisieren eines steigenden Anteils von Schubleichtern gehört – in den Werkhäfen Schwelgern und Walsum gerecht werden kann, wurde bereits im Frühjahr 1971 bei der Gutehoffnungshütte AG ein neues Schubbugsierboot bestellt. Das alte Schleppboot „Thyssen III“ wird in Kürze verschrottet. Bei der Konzeption des Neubaus machte man sich die guten Erfahrungen mit dem bewährten Schubboot „Thyssen I“ zunutze. Das neue Boot wird jedoch größer und in seiner Leistung wesentlich stärker sein, als der ältere Bruder. Genaue Einzelheiten hierüber werden wir unseren Lesern bei der Indienststellung noch berichten.

Nach Abschluß der Konstruktionsarbeiten wurde der Neubau bei der GHH-Rheinwerft, Walsum, in die Fertigung gegeben. Das Boot wird in einer sogenannten Sektionsbauweise erstellt. Die Kiellegung, das heißt das Auflegen der ersten fertigen Sektionen, erfolgte am 15. Dezember des vergangenen Jahres. Inzwischen wächst der Schiffskörper von Tag zu Tag, und man rechnet im Mai/Juni dieses Jahres mit der endgültigen Fertigstellung.

Unser Betriebsingenieur Rettberg hat den Fortschritt der Arbeiten hier für die Werkzeitung im Bild festgehalten. Unsere Leser erhalten damit gleichzeitig einen hervorragenden Einblick in die Arbeitsweise einer modernen Schiffswerft.

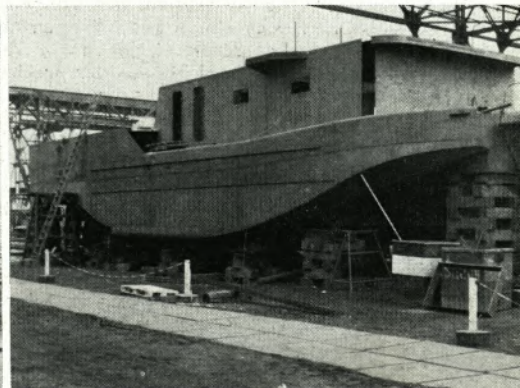
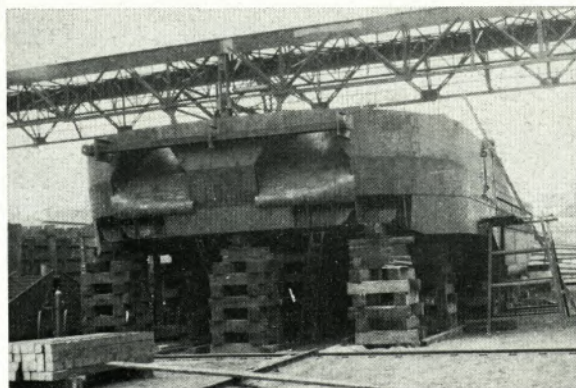


Der sogenannte Kasko (Schiffskörper) vor dem Anpassen der Antriebssektion (Fundament für Voith-Propeller)



Hier werden Schweißarbeiten im Maschinenraum ausgeführt

Stand der Arbeiten Mitte Januar dieses Jahres





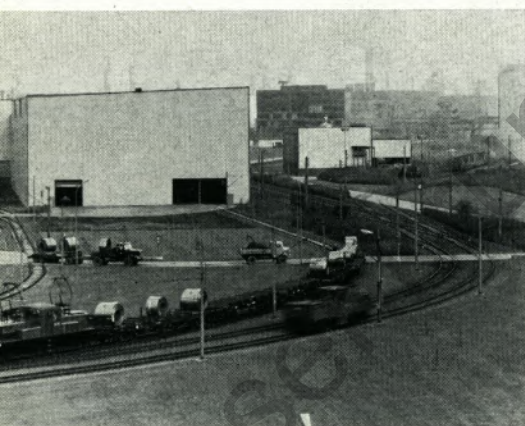
20 Lokführer-Anwärter bestanden die Abschlußprüfung

Der Gemeinschaftsbetrieb sucht unter anderem dringend Lokpersonal, um den auf ihn zukommenden Beförderungsaufgaben auch künftig gerecht werden zu können. Da der Arbeitsmarkt an ausgebildeten Lokführern praktisch „leergefegt“ ist, werden auch Arbeitskräfte ohne entsprechende Vorbildung eingestellt und auf Firmenkosten für diesen Beruf ausgebildet. Zur Werbung von Interessenten läuft gerade in jüngster Zeit wieder eine

spezielle Anzeigenaktion in den Stellenmärkten der Tageszeitungen. Um so erfreulicher ist es, daß von den Teilnehmern der letzten beiden Lokführerkurse 20 Prüflinge erfolgreich waren. Der 21. Lehrgang konnte bereits Anfang Dezember des vergangenen Jahres abgeschlossen werden. Bild 1 zeigt die 10 Lokführer-Anwärter dieses Kurses nach bestandener Prüfung. Der 22. Lokführer-Kursus, für den die Abschlußprüfung am 26. Januar 1973

stattfand, kann als internationaler Lehrgang bezeichnet werden. Unter den ursprünglich 14 Teilnehmern befanden sich 5 Deutsche, 1 Franzose, 1 Italiener und 7 Türken. Die Türken mußten dabei parallel zu der fachlichen Ausbildung noch einen deutschen Sprachkurs besuchen. Unser Bild 2 zeigt die 10 Teilnehmer dieses 22. Lokführer-Kurses, die die Abschlußprüfung bestanden haben.

Scharf beobachtet - durch welche Brille?



noch nicht genügend Aufbauwagen zur Verfügung standen, war in dieser Zeit das Beladen von Coils auf Flachwagen mit Hilfe von Coilschuhen erlaubt. Außerdem ist die Beladung dieser Wagen mit Coils auch heute noch ausnahmsweise im internen Verkehr innerhalb des gleichen Bereiches gestattet.

Der Verfasser war schlecht unterrichtet.

2. Geradezu grotesk dagegen erscheint mir die Feststellung, daß die zwischen den beladenen Wagen laufenden Leerwagen eine Entgleisungsgefahr darstellen. Wenn der Verfasser sich einmal für das Eigengewicht dieser Wagen interessiert hätte (30 bis 32 t), wäre er wohl nie auf den Gedanken gekommen, so etwas zu behaupten.

Auch hier war der Verfasser schlecht unterrichtet.

Im Grunde geht es mir aber bei der Klarstellung um folgendes: Unsere EH-Zeitung wird von Betriebsangehörigen gelesen, die den Fahrdienst nur dem Namen nach kennen. Sie wissen, da gibt es Rangierer, da gibt es Lokführer. Das ist aber auch schon alles. Diese Kollegen könnten durch den Artikel des Verfassers den falschen Eindruck gewinnen, im Fahrdienst würde leichtsinnig, fahrlässig und „ohne Kopf“ gearbeitet. Darum allein schon muß ich den Feststellungen des Verfassers widersprechen und seinem „Scharf beobachtet“ ein „Folgerung unrichtig“ entgegensetzen.

Kurt Krüger

EH-MITTEILUNGEN

Personalien

Bereits mit Wirkung vom 1. Oktober 1972 wurden folgende Beförderungen ausgesprochen:

Herrn Abteilungsvorsteher Haschker wurde Handlungsvollmacht im Sinne des § 54 HGB erteilt.

Herr Ingenieur Kiel wurde zum Betriebschef für die Abteilung Arbeitssicherheit ernannt.

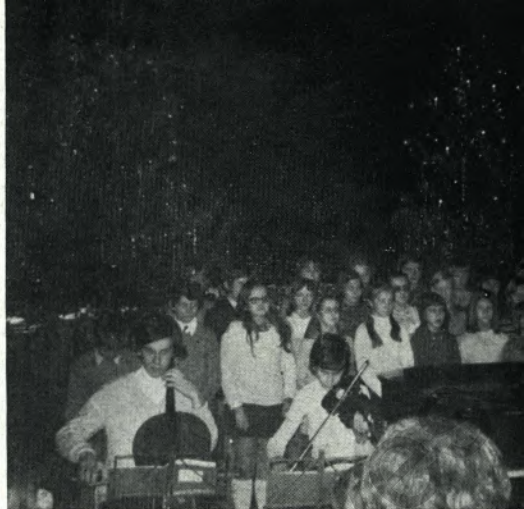
Auszeichnung

Die Vizepräsidentin des DRK-Landesverbandes überreichte Ende des vergangenen Jahres dem Bereitschaftsführer der DRK-Männerbereitschaft, Paul Glosemeier (Eisenbahnbetriebs-Nord), die höchste Auszeichnung des Deutschen Roten Kreuzes, das Ehrenzeichen, für besondere Leistungen auf dem Gebiet der Ausbildung und des Katastrophenschutzes. Herr Glosemeier ist gleichzeitig Bereitschaftsführer des DRK-Katastrophen-Schutzes für ganz Duisburg.

Abgesehen davon, daß das Bild in der EH-Zeitung 10/12 1972 zu dem Artikel „Scharf beobachtet“ schon mindestens drei Jahre alt ist, so dürfen doch einige Feststellungen des Verfassers (Betriebschef Kirchmann, EWH) wegen Unrichtigkeit nicht unwidersprochen bleiben.

So scharf hat der Verfasser gar nicht beobachtet! Der 15-m-Flachwagen z. B. ist ein 18-m-Flachwagen und die Rangiereinheit wird nicht gezogen, sondern geschoben (der den Überweg sichernde Rangierer vorne links ist klar zu erkennen).

Aber das sind Kleinigkeiten, nur optische Fehler, gegenüber den nun folgenden Punkten: 1. Da vor etwa drei Jahren (Alter des Bildes)



Am Nachmittag des 17. Dezember vergangenen Jahres veranstalteten die in der Überschrift genannten werksverbundenen Vereine ihre gemeinsame Weihnachtsfeier im Saal der Wirtschaft Kleine-Natrop, der im festlichen Weihnachtsglanz strahlte. Der 1. Vorsitzende des Eisenbahn-Vereins, Mateyka, konnte eine umfangreiche Zahl großer und kleiner Gäste begrüßen, unter ihnen auch Herrn Direktor Bergermann mit Gattin. Zu dieser Feier hatten die Vereine erstmals auch Waisenkinder eingeladen. Nach der Begrüßungsansprache wurde die eigentliche Weihnachtsfeier durch musikalische Darbietungen des Vereinsmitgliedes J. Wolf eingeleitet. Anschließend musizierte und sang der Schulchor der Hauptschule Ottostraße unter der Leitung von Musikdirektor

Gemeinsame Weihnachtsfeier des Eisenbahn- Quartett- und Lokführer-Vereins

Abmann. Auch die eingeladenen Waisenkinder trugen durch Gedichtvorträge ihren Teil zur weihnachtlichen Stimmung der Veranstaltung bei. Bei den Kleinsten steigerte sich dann langsam die Unruhe. Endlich war es jedoch soweit: zu dem Lied „Nikolaus

komm in unser Haus“, in das alle einstimmen, betreten St. Nikolaus und Knecht Ruprecht den Saal. Knecht Ruprecht mußte, wie üblich, erst an vielen Stellen seine Rügen austeilen, und auch St. Nikolaus ermahnte die unartigen Kinder. Da sie überwiegend jedoch wohl artig gewesen waren, ging es anschließend ans Verteilen der von allen Kindern sehnsüchtig erwarteten großen Tüten.

Anschließend sprach Herr Bergermann St. Nikolaus den Dank für sein Erscheinen aus. Den Kindern konnte man die Dankbarkeit von den Augen ablesen. St. Nikolaus verabschiedete sich bis zum nächsten Jahr, und bald begann der allgemeine Aufbruch. Für unsere Kleinsten wird es immer ein Erlebnis bleiben.

F. Glosemeier

„Waren Sie schon zur Inspektion?“

Vorsorge-Untersuchungen werden nicht genügend genutzt

Seit Mitte 1971 haben Krankenversicherte einen gesetzlich untermauerten Anspruch auf Vorsorge-Untersuchungen zur Früherkennung und Verhütung von Krankheiten. Und immer wieder taucht die Frage auf, ob die Krankenkassenmitglieder davon Gebrauch machen. Die beiden Betriebskrankenkassen der ATH in Hamborn und Ruhrort müssen diese Frage ehrlicherweise mit einem zögernden „Jein“ beantworten. Ähnlich ist es bei fast allen anderen RVO-Kassen. Gemessen am Mitgliederstand ist die Beteiligung an solchen Vorsorge-Untersuchungen eigentlich recht gering, auch der Prozentsatz ist minimal. Das weiß man auch im Bundesarbeitsministerium. Aus diesem Grunde veröffentlichte Bundesarbeits- und Sozialminister Arendt im vergangenen Jahr auch einen Aufruf an die Versicherten, ihren gesetzlichen Anspruch zu wahren. In diesem Aufruf heißt es: „Unsere Autos geben wir regelmäßig in Wartung. Das gibt uns ein Sicherheitsgefühl. Und dafür zahlen wir viel Geld. Die jährliche vorsorgliche Untersuchung beim Arzt kann Ihnen ein Sicherheitsgefühl für Ihre Gesundheit geben. Das ist – wie ich glaube – noch wichtiger.“ Und hier scheint tatsächlich des Pudels Kern zu liegen. Wie oft hat mancher von uns fast

schon gedankenlos dahingesagt, daß unsere Gesundheit das höchste Gut sei. Aber die meisten von uns wissen die Richtigkeit eines solchen Satzes erst dann in ihrem ganzen Ausmaß zu erkennen, wenn sie plötzlich Schwierigkeiten haben, wenn sie merken, daß sie nicht mehr so recht gesund sind. Natürlich geht man dann zum Arzt. Und beim heutigen Stand der Medizin ist auch damit zu rechnen, daß es in den meisten Fällen zu einer Heilung kommt.

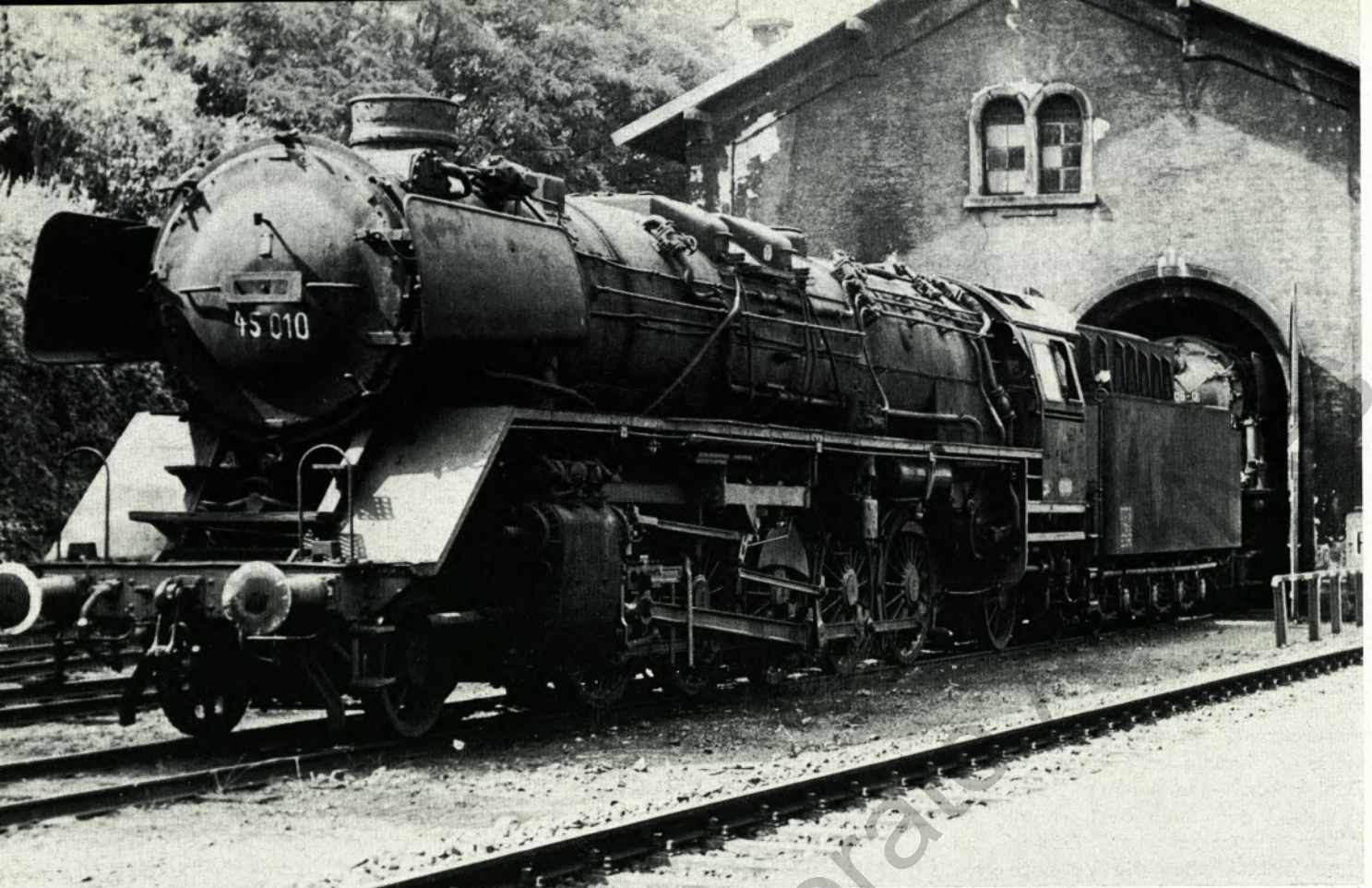
Aber warum muß man es eigentlich erst so weit kommen lassen? Warum nutzen wir nicht die Möglichkeit, unseren Körper „in die Inspektion“ zu geben? Für diese „Inspektion“ zahlen wir – im Gegensatz zu den Wartungsarbeiten am Auto – nicht einmal zusätzlich. Jeder Versicherte erhält für eine jährliche „Überprüfung“ einen Scheck, gewissermaßen einen Blankoscheck, den er nicht selbst zu bezahlen braucht.

Vielleicht macht ein solcher Vergleich mit einem Auto die Notwendigkeit einer Vorsorge-Untersuchung deutlicher. Gewiß – und das wird auch in dem Aufruf des Bundesarbeitsministers gesagt – kann eine solche Vorsorge-Untersuchung zur Früherkennung von Krank-

heiten nicht davor schützen, daß man nicht doch eines Tages krank wird. Aber der Rahmen der persönlichen Sicherheit wird durch derartige Untersuchungen doch sehr viel weiter gesteckt.

Wenn nämlich rechtzeitig Anzeichen für den Ausbruch von Krankheiten entdeckt werden, kann man genau so rechtzeitig vorsorgen, der Arzt kann entsprechend beraten und, wenn es nötig ist, auch behandeln. In vielen Fällen wird diese Krankheit dann erst gar nicht ausbrechen, in anderen Fällen kann sie behandelt werden, ehe sie gefährlich wird. Hier zeigt sich erneut die Wahrheit des Spruches, daß Vorbeugen besser ist als Heilen.

Unsere Betriebskrankenkasse hat Verzeichnisse der Ärzte, die eine solche Untersuchung vornehmen. Hier kann sich jeder den Arzt seines persönlichen Vertrauens auswählen. Im übrigen: Die Inanspruchnahme dieses „Gesundheitsschecks“ wirkt sich in keiner Weise auf die Rückzahlung von je zehn DM für jeden nicht genutzten Krankenschein aus. Diese Regelung bleibt völlig unberührt. Nehmen Sie sich also 1973 die Zeit, und unterziehen Sie sich einer Vorsorge-Untersuchung, ehe es eines Tages zu spät ist.



In ein provisorisches Fahrzeugmuseum soll ein ausgedienter Lokschuppen in Neustadt an der Weinstraße umfunktioniert werden. Er wurde von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte gemietet und bereits mit drei großen Dampflokomotiven und einigen alten Personenzugwagen belegt. Zunächst wird der Schuppen selbst renoviert, dann sollen die Fahrzeuge wieder auf Hochglanz gebracht werden. Wenn diese von Eisenbahnfreunden in mühsamer Freizeitarbeit zu absolvierende Leistung vollbracht ist, sollen die Zeugen einer vergangenen Epoche der Technikgeschichte – wie hier die Dampflokomotive 45010 – auch der interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Die letzte Dampflokomotive der DB kommt ins Museum

Die letzte Dampflokomotive, die von der Bundesbahn in Dienst gestellt wurde, bleibt der technisch und eisenbahngeschichtlich interessierten Nachwelt erhalten: die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, über die wir auch an anderer Stelle dieser Ausgabe berichten, hat sie vor kurzem übernommen, um sie in ihre Sammlung historischer Schienenfahrzeuge einzureihen. Gleichzeitig hat die Bundesbahn zwei weitere schwere Dampflokomotiven zunächst als Leihgabe an die Gesellschaft übergeben.

Am 4. Dezember 1959 lieferte die Lokomotivfabrik Arnold Jung in

Jungenthal bei Kirchen an der Sieg, die auch dem Gemeinschaftsbetrieb insbesondere als Lieferant unserer ED-Loks keine Unbekannte ist, die Personenzugdampflokomotive 23 105 an die Bundesbahn ab. Es war die letzte Dampflokomotive, die von ihr beschafft wurde; anschließend folgten nur noch moderne elektrische und Diesellokomotiven.

Die 23 105, zuerst in Minden (Westfalen), dann in Crailsheim und schließlich in Saarbrücken eingesetzt, erlangte damit symbolhafte Bedeutung: unter die in Deutschland 1835 begonnene Epoche der Dampfeisenbahn zog sie den Schlußstrich. Zwar wird es noch einige Jahre dauern, bis alle Dampflokomotiven endgültig ausrangiert werden können, doch seit 1959 bereits ist ihre Fabrikation eingestellt. Die letzte für die Bundesbahn gebaute Dampflokomotive, zuletzt unter der computergerechten Nummer 023 105-0 eingesetzt und am 26. April 1972 ausgemustert, soll einen Ehrenplatz in einem Eisenbahnmuseum erhalten. Die Bundesbahn hat sie vor kurzem mit zwei weiteren Dampflokomotiven der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte

als Leihgabe überlassen. In zwei bis drei Jahren soll der Eigentumswechsel durch Kauf zum Schrottpreis oder auf andere geeignete Weise endgültig vollzogen werden.

In einem seit Jahren stillgelegten und von der Gesellschaft jetzt gemieteten Lokomotivschuppen in Neustadt an der Weinstraße sind alle drei Lokomotiven gegen Wind und Wetter, aber auch gegen „Freunde“ von Eisenbahn-Souveniers sicher geschützt untergebracht. Der alte Schuppen wird gegenwärtig von Mitgliedern der Gesellschaft in Freizeitarbeit instand gesetzt. Anschließend sollen dann die Lokomotiven wieder auf Hochglanz gebracht und später auch der Öffentlichkeit zur Besichtigung zugänglich gemacht werden. Außer der 023 105-0 wurde zunächst die 45 010 nach Neustadt überführt; sie gehörte zur schwersten Güterzuglokomotive-Baureihe, die von Reichsbahn und Bundesbahn jemals eingesetzt wurde. Die gleichzeitig mit ihr in Marsch gesetzte 18505, eine frühere bayerische S 3/6, mußte ihre Reise nach Neustadt wegen eines heißgelaufenen Achslagers unterbrechen, wurde aber wenig später bereits wieder instandgesetzt.

Da die Finanzkraft privater Vereinigungen zur Erhaltung technikgeschichtlich interessanter Fahrzeuge bisher meist nur für kleine und relativ billige Lokomotiven ausreichte, lassen

die drei großen und markanten Dampflokomotiven das Herz jedes Eisenbahnfreundes höher schlagen. Sie werden dazu beitragen, daß sich auch spätere Generationen ein Bild davon machen

können, wie leistungsfähig die Eisenbahn schon zu der Zeit gewesen ist, als von „Tempo 200“ für die Schnellzüge oder gar von Hochleistungsschnellbahnen noch keine Rede war.

Bücher für den Eisenbahnfreund:

C. Hamilton Ellis: Die Welt der Eisenbahn.

Die Geschichte der Lokomotiven, Wagen und Züge aus aller Welt.

240 Seiten im Großformat 28 x 30 cm, mit 55 mehr- und 300 einfarbigen Abbildungen.

Gebunden: 68,- DM. Franckh-Verlag, 7000 Stuttgart 1, Postfach 640.

Es ist erstaunlich: Die Eisenbahn und ihre Welt, insbesondere die Dampflokomotive, fasziniert, je mehr sich das Erscheinungsbild der Eisenbahn zum Modernen hinwendet, von Jahr zu Jahr mehr Menschen. Wie anders wäre es sonst zu erklären, daß in den letzten Jahren zahlreiche Autoren gerade das Bild der „guten alten Dampflokzeit“ dem interessierten Leser näherbringen. Die Frankfurter Buchmesse im vergangenen Herbst ließ dies wieder einmal deutlich werden.

Aus den Neuerscheinungen, die auf diesem Sektor dort vorgestellt wurden, ragt oben angezeigte Veröffentlichung hervor, die schon allein durch ihre Aufmachung aus dem üblichen Rahmen fällt und alle Eisenbahnfreunde begeistern dürfte; sie ist im Großformat erschienen und zeichnet sich durch vorzüglichen Druck auf bestem, starkem Papier und reiche Bebilderung aus. Schon die Umschlagbilder lassen in ihrer farbenbunten Aufmachung aufmerken, und dieser großzügige Zugschnitt setzt sich fort in der zeichnerischen Gestaltung der Innendeckel und der bildlichen Ausschmückung des

ganzen Buches. Auch die originelle Gestaltung des Inhaltsverzeichnisses durch zeichnerische Illustrierung ist nicht alltäglich.

Dazu kommt der umfangreiche, fesselnd geschriebene Text, der bei aller gebotenen Verständlichkeit der Darstellung wissenschaftlich exakt fundiert ist. Man glaubt dem Buchautor und merkt es ihm an, daß er sich seit seiner Kindheit intensiv mit der Materie beschäftigt hat. Dieses großartige Buch, „Die Welt der Eisenbahn“ von C. Hamilton Ellis, der selber über 30 Werke zu dem Thema „Eisenbahn“ verfaßt hat, ist das Ergebnis einer mehrjährigen weltweiten Zusammenarbeit des Autors mit Fachleuten aus einer Reihe von Ländern.

Selbstverständlich ist auch die Eisenbahnmalerei in diesem Buch vertreten, darunter auch mit zwei Gemälden von Hamilton Ellis selbst. Alle bildlichen Darstellungen zusammengekommen vermitteln ausgezeichnet die Atmosphäre, die über die ganze Welt mit diesem Thema verbunden ist. Wer meint, schon vieles aus der Geschichte der Eisenbahn zu wissen, wird, wenn

er sich gründlich in dieses interessante und aufschlußreiche Werk vertieft, erstaunt feststellen, daß er eben noch längst nicht alles über die Welt der Eisenbahn weiß. Jedenfalls kann er sich hier informieren über die Entwicklung des Schienenweges, über die Erfindung des Gleises, über die Konstruktion sowie Fahrten und Abenteuer der ersten Lokomotiven und über die oft verschlungenen Wege des Verkehrsmittels Eisenbahn bis in Gegenwart und Zukunft. Kaum eine Seite der anregenden, packenden Darstellung, die nicht begleitet wird von zeitgenössischen Bildern und Gemälden aus dem Leben der Bahn! Vor allem die zahlreichen farbigen Großdarstellungen historischer und neuzeitlicher Lokomotiven werden den Eisenbahnfreund begeistern.

Die deutsche Übersetzung dieses zuerst in Schweden erschienenen Buches besorgte der bekannte Eisenbahnschriftsteller Karl-Ernst Maedel.

Alles in allem: ein wirklich repräsentatives Buch, das seinen Preis rechtfertigt als ein Geschenk besonderer Art. Dr. Binder

Kokerei Osterfeld wurde angeheizt

Die Batterie I der neuen Kokerei Osterfeld der Bergbau AG Oberhausen wurde Ende 1972 angeheizt. Etwa in diesen Tagen kann der erste Koks gedrückt werden, denn ungefähr drei Monate dauert es, bevor der Silika-Mörtel sich unter Einwirkung der Hitze verfestigt hat.

Die neue Kokerei Osterfeld ist eine der größten in Deutschland und eine der modernsten in Europa. Nach 23 Monaten Bauzeit – genau nach Plan – konnte die erste der beiden Hochleistungsbatterien angeheizt werden. In jede Batterie sind 20 000 Tonnen feuerfestes Material und mehr als 3 000 Tonnen Stahl verbaut. Jeder Batterieblock hat 48 Kammern, jede Kammer ist 7 m hoch, 16,70 m lang und 450 mm breit. Kammern dieser Größe gab es bisher nur in Japan.

Die kürzeste Garungszeit wird 13,6 Stunden betragen. Modernste Erkenntnisse im Kokereibau sind in Osterfeld verwertet. Im Vordergrund der Planung stand auch das Thema Umweltschutz. Neueste Techniken garantieren ein Höchstmaß an Luftreinhaltung.

Die Füllwagen sind mit modernen Naßentstaubungseinrichtungen ausgerüstet und erhalten magnetische Deckelabhebevorrichtungen zum Verschließen der Ofenkammern nach dem Füllen. Diese Koksentsstaubungseinrichtungen bewirken, daß mindestens 95 Prozent des Staubes niedergeschlagen und aufgefangen werden.

Auch für die Staubbindung beim Koksdrücken sind in Osterfeld neue Verfahren verwirklicht. Der Koks stürzt beim Drücken in einen geschlossenen und mit der Kammer dicht abschlie-

ßenden Behälterwagen, der den glühenden Koks zu einer geschlossenen Bunkeranlage transportiert. Dabei ist ein Entstaubungssystem in Betrieb, das die verdrängte Luft reinigt. Prallplatten im Löschschlot fangen die Löschschwaden auf.

Die neue Kokerei Osterfeld ist in ihrem Endzustand auf einen Kohlendurchsatz von 6 600 Tagestonnen ausgelegt. Der komplizierte Aufbau der Ofenblocks erforderte tausend verschiedene Steinformate in unterschiedlicher Silika- und Schamottequalität. Der Spezialmörtel sintert, das heißt, er bindet erst unter Temperatureinwirkung ab – deshalb die lange Anheizzeit. Zwischen den Batterieblöcken steht der 45 m hohe Kohlenturm zur Versorgung der beiden Blöcke.

Unsere Jubilare

Auf eine 50jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:

Heinrich Hoppe,
Lokführer, BM-Nord
eingetreten: 26. 3. 1923

Wilhelm Schürg,
Werkzeugausgeber, EWH
eingetreten: 27. 3. 1923

Josef Krowicki,
Schlosser, HS
eingetreten: 28. 3. 1923

Josef Seifer,
Lokführer, BM
eingetreten: 4. 5. 1923

Felix David,
Schlosser und Bohrer, EWH
eingetreten: 1. 6. 1923

Paul Tholey,
Lokführer, BM
eingetreten: 11. 6. 1923

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Karl-Heinz Zacharias,
Verkehrsabfertiger, V/A
eingetreten: 25. 3. 1948

Siegfried Gorny,
Weichenwärter, EN
eingetreten: 30. 3. 1948

Wilhelm Roeser,
Rangiermeister, ES
eingetreten: 30. 3. 1948

Ludwig Pietryga,
Magazinausgeber, M/La
eingetreten: 2. 4. 1948

Josef Licznierski,
Weichenwärter, ES
eingetreten: 19. 4. 1948

Ewald Pitsch,
Rangiermeister, ES
eingetreten: 21. 4. 1948

Franz Glosemeier,
Rangiermeister, EN
eingetreten: 21. 4. 1948

Albert Feldkamp,
Weichenwärter, EN
eingetreten: 27. 4. 1948

Otto Huth,
Weichenwärter, ES
eingetreten: 29. 4. 1948

Theodor Hörnschemeyer,
kaufm. Angestellter, R
eingetreten: 3. 5. 1948

August Bonacker,
Rangieraufseher, EN
eingetreten: 7. 5. 1948

Heinz Herhammer,
Rangiermeister, ES
eingetreten: 15. 5. 1948

Walter Fuchs,
Rottenführer, Bau-O-Nord
eingetreten: 24. 5. 1948

Otto Mohr,
Lokführer, BM-Süd
eingetreten: 25. 5. 1948

Günter Litkiewicz,
Rangiermeister, EN
eingetreten: 3. 6. 1948

Heinz Schaaf,
Kolonnenführer, EWH
eingetreten: 4. 6. 1948

Emil Schmitt,
Rangieraufseher, ES
eingetreten: 7. 6. 1948

Franz Chilla,
Schlosser, EWH
eingetreten: 10. 6. 1948

Theodor Artmann,
Weichenwärter, ES
eingetreten: 14. 6. 1948

Aloisius Uhl,
Lokführer, BM
eingetreten: 15. 6. 1948



Es ist gerade ein Jahr vergangen, daß im Betriebsmaschinendienst das 50jährige Arbeitsjubiläum des Oberloführers Gustav Hoppe begangen werden konnte, und nun steht für seinen Bruder, den Lokführer Heinrich Hoppe am 26. März 1973 das gleiche Ereignis an. Eine erfreuliche Bilanz kann man dazu wohl sagen und gratulieren. Herr Heinrich Hoppe ist in Duisburg-Hamborn geboren und bewohnt noch heute das Haus seiner Eltern. Nach dem Schulbesuch lag es nahe, bei der ATH ebenso wie sein Bruder eine Lehre zu beginnen, nachdem auch schon der Vater als Wiegemeister bei der Hütte beschäftigt war. Da der Jubilar bei Schulende allerdings noch nicht 14 Jahre alt war, mußte er zunächst als Hilfsarbeiter in der sogenannten Markenkontrolle anfangen, bis die Lehrzeit in der Werkzeugschlosserei als Werkzeug-



Auf eine 50jährige Betriebszugehörigkeit blickt am 27. März 1973 Herr Wilhelm Schürg, Eisenbahnwerkstatt Hamborn, zurück. Gleich nach dem Schulbesuch in seinem Geburtsort Hamborn, begann für ihn die Maschinenschlosserlehre in der ATH-Lehrwerkstatt, die damals noch in Halle 10, der heutigen Wagenreparatur/Hydraulik untergebracht war. Wohl niemand hätte 1923 vorhergesagt können, daß Wilhelm Schürg sein ganzes Berufsleben in einer Betriebsabteilung, den Eisenbahnwerkstätten, verbringen würde. Nach seinem Lehrabschluß war er zunächst acht Jahre im Wagenbau tätig. 1934 erfolgte seine Übernahme in die Lokreparatur-Werkstatt. Hier fand er als Maschinenschlosser eine interessante Tätigkeit, die im Laufe der Jahre und im Zuge der fortschreitenden Technisierung ausgezeichnete, handwerkliche Fähig-



Am 28. März 1973 feiert Herr Josef Krowicki im Hafen Schwelgern sein goldenes Dienstjubiläum. Der Jubilar wurde am 26. Dezember 1908 in Hamborn geboren. Hier besuchte er auch die Volksschule. Nach erfolgreichem Schulabschluß trat er dann vor 50 Jahren bei der ATH ein und bekam dort eine Stelle als Rangierer bei der Schmalspurbahn. Er entschied sich damals für diesen Beruf, da sein Vater und zwei Onkel von ihm ebenfalls bei der Eisenbahn beschäftigt waren. Diese Tätigkeit mußte Herr Krowicki im Jahre 1940 aufgeben; er wurde zum Kriegsdienst eingezogen. Den 2. Weltkrieg verbrachte er ausschließlich in Rußland. Hier geriet er auch am 17. Januar 1945 in Gefangenschaft. Aus dieser Zeit weiß Herr Krowicki zu berichten, daß er als Gefangener in Rußland in Ziege-

schlosser begann. Die Gesellenzeit nach der Lehre in der gleichen Werkstatt fiel allerdings zwangsläufig etwas kurz aus. Es machte sich bereits die rückläufige wirtschaftliche Lage bemerkbar, von der damals beinahe jeder dieser Generation in irgendeiner Form betroffen wurde. Da in dem Jubilar allerdings aus verständlichem Grunde der Wunsch zu einem besonderen Beruf keimte, wurde in diesem Fall die Not sozusagen zur Tugend. Hinter dem Haus seiner Eltern führt eine Strecke der Werkseisenbahn vorbei. Die Tätigkeit der Lokführer hatte ihn deshalb schon längst in seinen Bann gezogen. Als gelernter Metallhandwerker erfüllte er bereits eine wesentliche Voraussetzung hierfür. Die zweite Voraussetzung bestand darin, daß die Werkseisenbahn noch Arbeitskräfte aufnahm. So wurde Herr Heinrich Hoppe am 4. April 1929 Lokheizer. Der Weg bis zum Lokführer war aber damals viel länger als heute. Alle mußten eine lange Heizerzeit zurücklegen, bis das Glück zuteil wurde, den ersehnten Beruf erreicht zu haben. Nach den Wirren der vierziger Jahre war es für den Jubilar nach Kriegsende dann endlich auch so weit. Es begann die Zeit, in der er nun selbständig eine Dampflok fahren durfte. Anfang der sechziger Jahre machte auch er mit der Umstellung auf die Ellok einen weiteren Schritt in der technischen Entwicklung. So hat der Jubilar in 50 arbeitsreichen und mühevollen Jahren unter verschiedensten Gesichtspunkten und Voraussetzungen seine Arbeitskraft in dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt. Leider behindert ihn schon seit einiger Zeit sein Gesundheitszustand, noch voll zur Verfügung zu stehen. So hofft er später, wenn er als Pensionär die Zeit dazu hat, seine Herz-, Kreislauf- und Bronchitis-Beschwerden durch ausgedehnte Spaziergänge bessern bzw. lindern zu können. Die Verbindung zur Eisenbahn bleibt ihm durch seinen Schwiegersohn, der ebenfalls hier beschäftigt ist, besonders nah erhalten. Wir wünschen ihm dazu eine gute Erholung.

keiten erforderte. Wilhelm Schürg besaß sie! Seine besondere Zuneigung gehörte den Dampflokomotiven. Es gab bei Eisenbahn und Häfen wohl keine, die der Jubilar nicht instandgesetzt hat. Besonders nach dem 2. Weltkrieg, an dem auch Herr Schürg von 1942 bis 1945 teilnehmen mußte, hatte er am Wiederaufbau der zerstörten und über Jahre abgestellten Dampflok wesentlichen Anteil. So war es ganz natürlich, daß Wilhelm Schürg auf Grund seiner fachlichen Qualifikation 1954 Kolonnenführer wurde. Mit etwas Wehmut denkt er an die Zeit zurück, als infolge der Elektrifizierung diese alten „Dampfrösse“ nach und nach aus dem Verkehr gezogen und verschrottet wurden. Neue Loktypen, Elektro- und Diesellokomotiven, beherrschten nun die Schienenstränge des Gemeinschaftsbetriebes und kamen zwangsläufig auch zur Reparatur in die Werkstatt. Jetzt galt es, sich auf diese neuen Loks umzustellen. Als Fachmann mit jahrzehntelanger Erfahrung meisterte Herr Schürg diese Aufgaben. Vor allem bei den Dieselloks mit ihrem Stangenantrieb, der im Prinzip dem der Dampflok entspricht, hat er sein Können und Wissen unter Beweis gestellt. Er gehörte von je her zu den zuverlässigen Handwerkern, die schwere Arbeit gewöhnt waren und durch ihren persönlichen Einsatz Leit- und Vorbild für den Nachwuchs sind. Doch auch an Wilhelm Schürg ist die Zeit nicht spurlos vorübergegangen. Trotz jahrelanger Akkordarbeit fiel es ihm schwer, sich im vorgeschrittenen Alter auf das neue UMS-Leistungslohnsystem umzustellen. So wurde er im November 1971 auf eigenen Wunsch in die Werkzeugausgabe der EWH versetzt. Seine guten Betriebs- und Werkzeugkenntnisse gaben ihm hier ein Betätigungsfeld, das er voll und ganz ausfüllt. Der Jubilar ist nicht nur in der EWH wohlbekannt. Schon während seiner Tätigkeit als Handwerker und Kolonnenführer hat er es mit der ihm eigenen Art verstanden, seinen Kollegen in vielen Fragen hilfreich zur Seite zu stehen. Seit 1946 ist er Vertrauensmann. In all den Jahren hat er sich stets bemüht, dieser nicht leichten Aufgabe gerecht zu werden. Dafür hat er manche Stunde seiner Freizeit geopfert. Er hat sich der Sache mit viel Energie und, wenn es sein mußte, leidenschaftlich gewidmet. Dabei erfreut sich Herr Schürg als tüchtiger und zuverlässiger Mitarbeiter bei

leien, in Steinbrüchen und als Waldarbeiter gearbeitet hat. Später wurde er in Moskau zum Häuserbau eingesetzt. Den Kreaml mit seiner berühmten Mauer – der den meisten von uns nur durch Bilder bekannt ist – hatte Herr Krowicki damals täglich vor Augen, da er in der Nähe arbeitete.

Erst Anfang 1948 wurde Herr Krowicki dann in die Heimat entlassen. Leider kam er krank aus der Gefangenschaft zurück. Seinen Dienst konnte er daher nicht sofort wieder aufnehmen. Erst nach einem halben Jahr war er gesundheitlich wieder soweit hergestellt, daß er im August 48 als Hilfsschlosser in die Mechan.-Werkstatt des Hafens Schwelgern eintreten konnte.

Herr Krowicki erfüllt seine betrieblichen Aufgaben mit großem Fleiß und Pflichtbewußtsein. Bei seinen Arbeitskollegen und bei seinen Vorgesetzten ist er sehr angesehen und beliebt. Dies beweist auch seine Beförderung im Jahre 1956 zum Schlosser.

In seinem privaten Bereich hat Herr Krowicki dem Sport immer sehr nahe gestanden. Als aktiver Sportler war er in den Vereinen „Rheinland Eiche“, „Sportfreunde Hamborn“ und „DJK-Lösor“. In dem letztgenannten Verein ist er heute noch als Platzwart tätig. Diese Tätigkeit entschädigt ihn etwas für seine früher gern ausgeübte Gartenarbeit; leider mußte er seinen Garten aufgeben.

Wir wünschen Herrn Krowicki zu seinem 50-jährigen Jubiläum alles Gute. Besonders wünschen wir ihm für die Zukunft noch viele Lebensjahre bei guter Gesundheit.

Vorgesetzten und Kollegen gleichermaßen einer großen Wertschätzung und Anerkennung.

Nach seinem Goldjubiläum wird Wilhelm Schürg nur noch kurze Zeit im Dienst bleiben um dann, 64jährig, auf Grund der flexiblen Altersgrenze in den wohlverdienten Ruhestand zu treten. Dann wird er, dessen Naturliebe dem Hochgebirge und den stillen Bergseen gehört, sich mit seiner Frau in der schönen Steiermark niederlassen. Hier hofft er, in stiller Beschaulichkeit seinen Lebensabend zu verbringen.

Zu seinem 50jährigen Dienstjubiläum gratulieren wir Herrn Schürg recht herzlich und wünschen ihm für die Zukunft alles Gute.



Am 4. Mai 1973 kann Herr Josef Seifer, Lokführer beim Betriebsmaschinendienst, sein 50jähriges Arbeitsjubiläum begehen. Der Jubilar ist bis heute ein alter „Beecker Junge“ geblieben. Nicht immer schien ihm dabei die Sonne. Besonders durch den frühen Tod des Vaters bei Ausbruch des 1. Weltkrieges gab es in einer großen Familie harte Zeiten. Trotzdem ermöglichte es ihm die Mutter, 1923 die Lehre als Dreher in der Mechan. Hauptwerkstatt des Schachtes 1/6 – an welchem sein Vater als Schießmeister tätig gewesen war – zu beginnen. Leider wurde diese Werkstatt nach zweieinhalb Jahren infolge organisatorischer Veränderung aufgelöst. Die Lehrlinge wurden einschließlich aller Einrichtungen in die Eisenbahn-Werkstatt der benachbarten



Am 1. Juni 1973 ist Schlosser Felix David 50 Jahre in der Eisenbahnwerkstatt Hamborn tätig.

Der Jubilar, am 18. Mai 1909 in Hamborn geboren, war aus familiären Gründen gezwungen, gleich nach seiner Schulentlassung Geld zu verdienen. So konnte er trotz eines sehr guten Entlassungszeugnisses leider keine Lehre beginnen. Wie damals üblich, fing er als „Budenjunge“ in der Bohrererei der Abteilung Eisenbahnwerkstätten an.

Herr David gehört heute zu den wenigen, die dem Werksgründer, August Thyssen, begegneten, wenn dieser sich mit dem zuständigen Betriebsleiter in der EBW umsaß, sich persönlich vom Arbeitsablauf überzeugte und seine Mitarbeiter zur „Sparsamkeit“ anhielt.



Flüchtlinge gibt es nicht erst seit dem letzten Weltkrieg, die gab es auch schon nach dem 1. Weltkrieg. Das bekam der Goldjubilär Paul Tholey bereits in früher Jugend zu spüren. Er wurde 1909 in Arras an der Mosel in dem damals zu Deutschland gehörenden Elsaß/Lothringen geboren. Mit dem Ende des Krieges 1914/18 ging das Land aber in französische Hände über. Dies war auch der Grund für die Familie Tholey, im Jahre 1921 nach Deutschland zu übersiedeln. Die Beschäftigung des Vaters führte ihn fast zwangsläufig nach Duisburg. Im Heimatort war er bei einer Schraubenfabrik tätig gewesen, die im weitesten Sinn des Wortes mit der hiesigen Schraubenfabrik bis Kriegsende zusammengearbeitet hatte.

Hütte überführt. Unbewußt wurde dieser Eingriff gleichzeitig die Grundlage für den späteren Lebensberuf. Zunächst erfolgte aber erst noch der Abschluß der Dreherlehre und eine Gesellenzeit als Dreher. Fortgesetztes Ausleihen der Arbeitskräfte an andere Werkstätten und die allgemein ungünstige wirtschaftliche Entwicklung ließen in Josef Seifer den Entschluß reifen, sich rechtzeitig nach einer sicheren Position umzuschauen. Diese sah er im Beruf eines Lokführers der Werkseisenbahn. So wechselte der Jubilar 1929 freiwillig vom Dreher zum Lokheizer. Nach langen Vorbereitungs Jahren war es 1944 endlich so weit, daß er Lokführer wurde. Das Kriegsende erlebte er allerdings in einem letzten Wehraufgebot, dem fast alle Eisenbahner angehörten, in Ostfriesland. Nach dieser kurzen aber glücklich verlaufenen Episode begann nach 1945 wieder die Tätigkeit als Lokführer. Eine Tätigkeit, die er bis zum heutigen Tage nicht bereut hat ergriffen zu haben. Es ist interessant, seinen Erzählungen zuzuhören. Er weiß von unzähligen Erlebnissen aus der Kriegs- und Demontagezeit zu berichten. Diese Männer, die in allen Winkeln der Hütte herumgekommen sind, verkörpern tatsächlich auch ein Stück Hüttengeschichte. Mit dem Jubiläum neigt sich die Zeit, die Herr Seifer als Lokführer tätig war, auch dem Ende zu. Wir haben dem Jubilar für 50 Jahre Arbeit, für seine Leistungen und seine ständige Bereitschaft zu aufgeschlossenem Mitarbeit zu danken. Nachdem auch sein Sohn inzwischen als Meister bei der ATH festen Fuß gefaßt hat, freut er sich auf den bevorstehenden Ruhestand. Er möchte ihn mit der Beschäftigung von Dingen ausfüllen, zu denen bisher immer zu wenig Zeit blieb. Wir wünschen dazu alles Gute!

Mit 16 Jahren durfte Felix David dann nach und nach an den Bohrmaschinen kleinere Arbeiten ausführen und den älteren Kollegen hilfreich zur Hand gehen. So blieb es nicht aus, daß Herr David mit seiner guten Auffassungsgabe im Laufe der Jahre als Bohrer und Anzeichner einen festen Arbeitsplatz in dieser Werkstatt erhielt. Wie so viele andere, wurde auch Herr David im Frühjahr 1941 zur Wehrmacht eingezogen. An die entbehrungsreichen und schweren Kriegsjahre, die er ausschließlich an der Ostfront durchstehen mußte, erinnert er sich nur ungerne. Durch seine mutige Flucht aus der Gefangenschaft war es ihm möglich, bereits im Juli 1945 wieder an seinen alten Arbeitsplatz zurückzukehren. So gehörte er mit zu den ersten, die sich hoffnungsvoll an den Wiederaufbau der zerstörten Fabrikanlagen machten. In den nachfolgenden Jahren hat sich Herr David dank seines Fleißes und seiner Strebsamkeit auch als Schlosser qualifiziert. Ruhig und bescheiden erledigt er die ihm übertragenen Arbeiten und wird von Vorgesetzten und Mitarbeitern hoch geschätzt. Mit nur ganz wenigen Unterbrechungen hat Herr David 50 Jahre in der EWH seine Pflicht getan. Doch nicht nur hier ist er bodenständig geblieben, auch privat spielte sich sein Leben sozusagen im Schatten der Hamborner Abtei ab. Stolz ist er auf seine sieben Kinder. Von seinen sechs Söhnen sind allein drei beim Gemeinschaftsbetrieb und zwei bei der ATH-Ruhrort beschäftigt. Sicher ist, daß es nur wenige solcher „Stammväter“ im Thyssenbereich gibt. Herr David hat es in seinem Leben nicht leicht gehabt. Erst in den letzten Jahren, nachdem seine Kinder versorgt waren, hat er sich einen Urlaub außerhalb Hamburgs leisten können. So will er denn in Zukunft, besonders nach seiner Pensionierung, mehr reisen und in waldreichen Gebieten wandern. Dazu wünschen wir ihm aufrichtig und noch für recht lange Zeit viel Vergnügen und beste Gesundheit.

Der Jubilar, der am 11. Juni 1973 sein 50-jähriges Dienstjubiläum feiert, war damals 13 Jahre alt und beendete den Schulbesuch in Wesel. Anschließend erlernte er in der Mechan. Hauptwerkstatt das Dreherhandwerk. Einschließlich zwei Gesellenjahren war er bis 1928 in dieser Werkstatt tätig. Dann zwang die wirtschaftliche Lage zu einem Kurswechsel. Die Mechan. Hauptwerkstatt wurde aufgelöst, der Arbeitsplatz ging verloren. Glücklicherweise war die Werkseisenbahn noch aufnahmefähig. Allerdings durfte man nicht wählerisch sein. Es wurden keinerlei Handwerker gesucht. So fand der Jubilar zunächst als Rangierer an. Nach fünf Jahren war dies im Zusammenhang mit der Handwerkerlehre gleichzeitig das Sprungbrett zum späteren Beruf als Lokführer, beginnend mit der Tätigkeit eines Lokheizers. Nach sieben Jahren riß ihn das Schicksal nochmals aus dieser Bahn. 1942 erfolgte sein Einsatz als Infanterist im Nordabschnitt Rußlands. Nach der dritten Verwundung und längerem Lazarettaufenthalt wegen eines Wundbrandes erlebte Paul Tholey das Ende des Krieges in der Heeresflak bei der Tieffliegerbekämpfung am Westwall. Es folgten Gefangennahme im Sauerland und das Gefangenlager Rheinberg. Die erlittenen Verwundungen führten zur baldigen Entlassung. Der Dienstaufnahme in seinem alten Betrieb als Lokheizer stand nichts im Weg. Im Jahre 1949 war dann endlich der Aufstieg zum Lokführer geschafft. Die ständige Bereitschaft und Aufgeschlossenheit für seinen Beruf, die der Jubilar bisher gezeigt hatte, bewahrte er auch weiterhin als Lokführer. Um so mehr bedauern wir, daß sich mit dem Jubiläumsjahr leider auch die aktive Lokführerzeit des Herrn Tholey dem Ende zu neigt. Nachdem auch sein Sohn wohlversorgt ist, braucht es uns um das Wohlergehen des künftigen Pensionärs nicht zu bangen. Nach über 50 Jahren anstrengender beruflicher Tätigkeit, für welche ihm ohne jede Einschränkung zu danken ist, wird ihn Wandern, Fotografieren und Filmen weiterhin anregend beschäftigen. Wir gratulieren dem Jubilar und wünschen weiterhin das Beste.



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



Familiennachrichten

Geburtstag:

Gerhard Suerick, früher Lokführer
geb.: 8. 6. 1881 (92 Jahre)
wohnhaff: DU-Hamborn, Gottliebstr. 55

Heinrich Backhaus, früher Lokführer
geb.: 11. 4. 1888 (85 Jahre)
wohnhaff: DU-Laar, Apostelstr. 50

Karl Ludwig, früher Fahrmeister
geb.: 29. 4. 1888 (85 Jahre)
wohnhaff: Wuppertal-Barmen,
Am Stüttingsberg 30

Franz Obieglo, früher Streckenwärter
geb.: 17. 5. 1888 (85 Jahre)
wohnhaff: Walsum, Beckstr. 12 (Altenheim)

Goldene Hochzeit:

Hermann Rebbelmund, früher Betriebschef
geb.: 23. 6. 1896
verh.: 28. 3. 1923
wohnhaff: Kalenborn, Dorfstr. 35

Karl Cloth, früher Rangiermeister
geb.: 26. 6. 1900
verh.: 5. 5. 1923
wohnhaff: Dornburg-Dorndorf,
Sudetenstr. 17

Peter Wagner, früher Stellwerkswärter
geb.: 22. 5. 1898
verh.: 16. 5. 1923
wohnhaff: DU-Hamborn, Brunhildenstr. 18

Heinrich Kapp, früher Rottenmeister
geb.: 27. 11. 1897
verh.: 13. 6. 1923
wohnhaff: Voerde, Grenzstr. 68

Todesfälle:

Stephan Kempia, Pensionär
früher Hafenvorarbeiter
geb.: 13. 8. 1903
gest.: 12. 10. 1972

Gottlieb Liss, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 24. 8. 1899
gest.: 23. 10. 1972

Egon Kometz, Kranführer, HS
geb.: 17. 12. 1925
gest.: 23. 10. 1972

Martin Lennartz, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 30. 11. 1894
gest.: 24. 10. 1972

Josef Rohde, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 7. 8. 1887
gest.: 31. 10. 1972

Bruno Kazmierczak, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 15. 5. 1905
gest.: 7. 11. 1972

Gerhard Stephan, Vorarbeiter, BM-N
geb.: 18. 5. 1924
gest.: 10. 11. 1972

Josef Lipovsek, Pensionär
früher Weichenwärter
geb.: 14. 4. 1922
gest.: 12. 11. 1972

Ludwig Velten, Pensionär
früher Wagenmeister
geb.: 16. 5. 1893
gest.: 15. 11. 1972

Franz Podwalski, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 25. 8. 1899
gest.: 20. 11. 1972

Wilhelm Wittenschläger, Pensionär
früher Schweißer
geb.: 29. 9. 1911
gest.: 26. 11. 1972

Gerhard Tiefenbach, Pensionär
früher Kranführer
geb.: 21. 6. 1896
gest.: 30. 11. 1972

Adolf Stachiewski, Pensionär
früher Rangiermeister
geb.: 17. 2. 1894
gest.: 7. 12. 1972

Hartmut Wisnewski, Schlosser, EWH
geb.: 19. 6. 1950
gest.: 7. 12. 1972

Ernst Hübner, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 9. 1. 1900
gest.: 10. 12. 1972

Robert Siefert, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 13. 4. 1897
gest.: 14. 12. 1972

Heinrich Bloemer, Pensionär
früher Gleiswerker
geb.: 29. 6. 1908
gest.: 24. 12. 1972

Heinrich Rosendaal, Pensionär
früher Rangierer
geb.: 9. 3. 1901
gest.: 27. 12. 1972

Karl Handke, Pensionär
früher Baggermaschinist
geb.: 16. 11. 1882
gest.: 2. 1. 1973

Julius Dort, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 20. 11. 1906
gest.: 4. 1. 1973

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen

Jubilare

40 Jahre im Dienst sind

Karl Sommer, Verkehrsabteilung
am 4. 4. 1973

Johannes Lucassen, Hafen Walsum
am 14. 5. 1973

Auf eine 25jährige Tätigkeit blicken zurück:

Helmut Puderbach, Betr.-Maschinendienst
am 10. 1. 1973

Bernhard Kubeneck, Betr.-Maschinendienst
am 4. 2. 1973

Karl Scziel, Eisenbahnbetrieb
am 8. 2. 1973

Walter Liesenfeld, Techn. Wagendienst
am 6. 3. 1973

Ernst Scholz, Eisenbahnwerkstatt
am 10. 3. 1973

Friedhelm Schelkes, Eisenbahnwerkstatt
am 1. 4. 1973

Hans Donsbach, Eisenbahnwerkstatt
am 1. 4. 1973

Wilhelm Kunkel, Betr.-Maschinendienst
am 1. 4. 1973

Horst Lunk, Signalmeisterei
am 1. 4. 1973

Walter Wirzberger, Betr.-Maschinendienst
am 3. 4. 1973

Josef Aubart, Betr.-Maschinendienst
am 6. 4. 1973

Karl-Heinz Arnold, Eisenbahnbetrieb
am 9. 4. 1973

Paul Prentki, Betr.-Maschinendienst
am 10. 4. 1973

Paul Bühren, Eisenbahnwerkstatt
am 14. 4. 1973

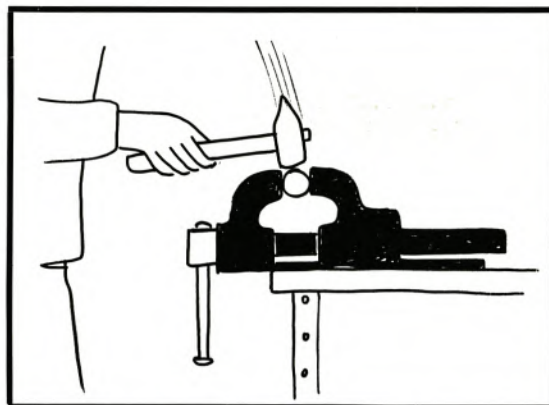
Mathias Meidler, Eisenbahnbetrieb
am 15. 5. 1973

Otto Klafke, Mannschaftsraumwärter
am 29. 5. 1973

Arbeits
sicher



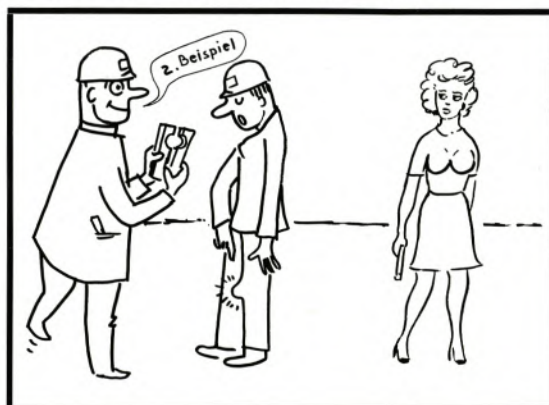
Ein rundes Werkstück spannt er ein,
Was kann schon Falsches daran sein?



Die Angriffsfläche ist zu klein,
D'rums rutscht es raus – und ihm auf's Bein.



Hier nun aber, in der Tat,
Kommt zu spät ein guter Rat.



Drum merk Dir ein für allemal beim Spannen:
Richtiges Werkzeug führt nicht zu Pannen!

