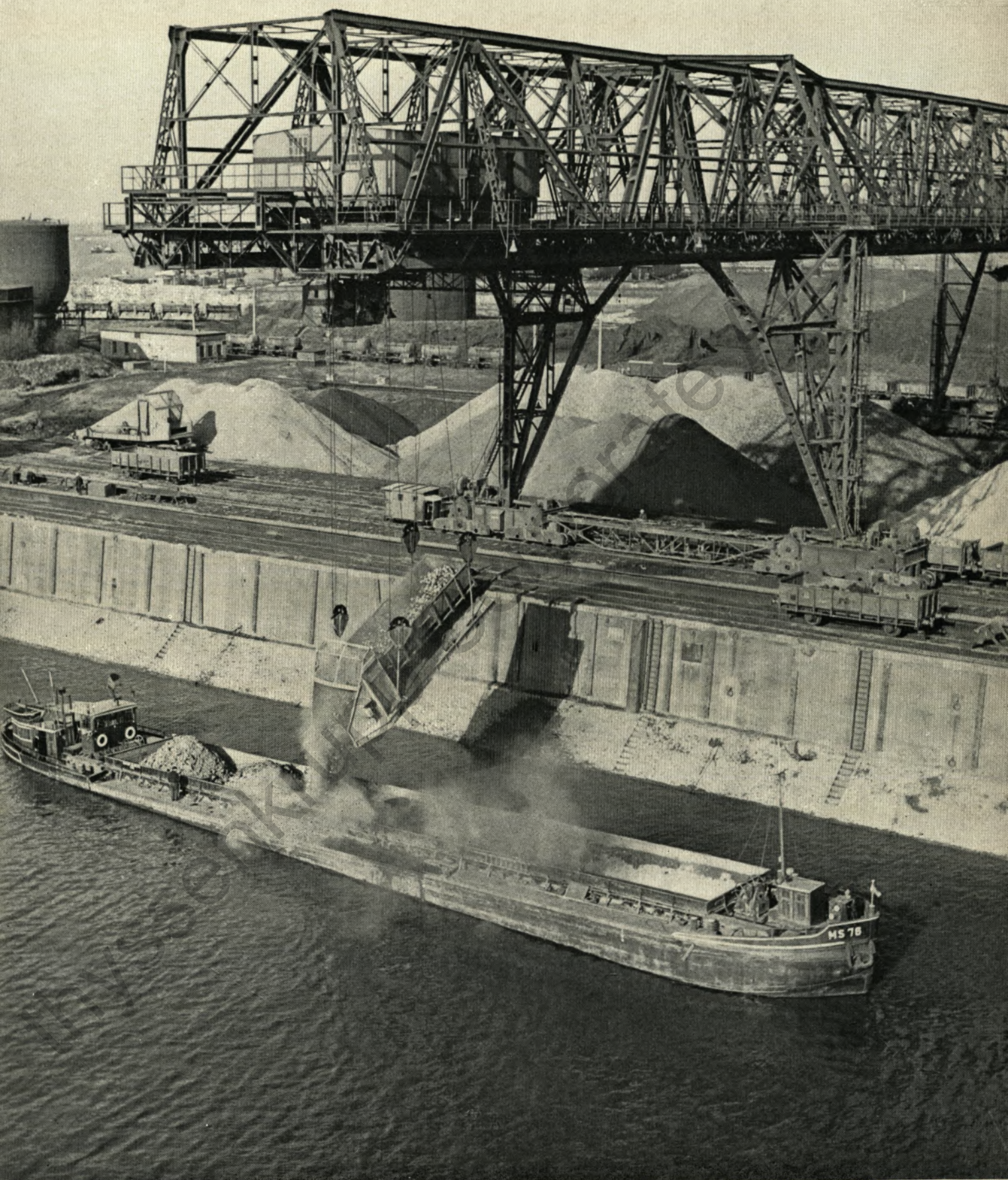




EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

10. JAHRGANG

5/6

MAI/JUNI 1964



KURZNACHRICHTEN

Von den Schachtanlagen der Hamborner Bergbau AG und der Friedrich Thyssen Bergbau AG wurden im vergangenen Jahre 4564120 t verwertbare Steinkohlen gefördert. Der Anteil beider Gesellschaften an der Ruhrförderung (1963: 117,1 Mill. t) betrug damit 3,90 %

Bei Blohm & Voß in Hamburg läßt die Seereederei Frigga ein 53000-t-Frachtschiff bauen, dessen Beschäftigung die Thyssen-Gruppe sicherstellt und das — an Stelle des ersten, inzwischen abgewrackten Schiffes — wieder den Namen „August Thyssen“ tragen soll.

„Erdgas aus Holland“ lautete der Titel einer Dokumentarsendung des Deutschen Fernsehens. Ein Teil der Dreharbeiten erfolgte im Werk Mülheim der Phoenix-Rheinrohr AG, in dem die Rohre für diese Erdgasleitung hergestellt werden.

Im Straßenverkehr verunglückten 1963 rund 414000 Menschen, davon wurden 14000 tödlich, 125000 schwer und 275000 leicht verletzt.

Über ein Viertel der von den gewerblichen Berufsgenossenschaften erstmalig entschädigten Unfälle sind Verkehrsunfälle.

Fast die Hälfte aller von den gewerblichen Berufsgenossenschaften entschädigten tödlichen Unfälle ereignen sich im Straßenverkehr.

Fast alle diese Unfälle ereignen sich während der durchschnittlichen Stunde für den Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, die dem 8-Stunden-Arbeitstag gegenübersteht. Damit wird diese Stunde zur teuersten Stunde des Tages.

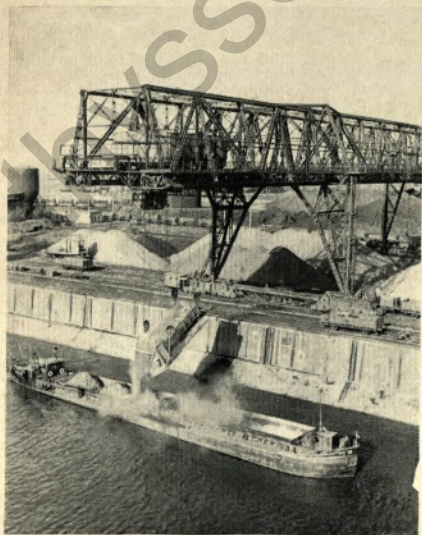
Weit über 300 Millionen DM zahlen die gewerblichen Berufsgenossenschaften für die Entschädigung dieser Unfälle. Dieses Geld muß von der Gesamtheit der gewerblichen Betriebe aufgebracht werden.

Mit der Schaffung eines Stahlzeichens leiteten die Stahlerzeuger der Bundesrepublik ihre Bemühungen um eine bessere Marktpflege und um die Erschließung neuer Absatzgebiete ein. In einer öffentlichen Vorstandssitzung der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie am 21. April in Düsseldorf gingen der Vorsitz der Wirtschaftsvereinigung Dr. Sohl und der Vorstandsvorsitzer der Volkswagenwerk AG Prof. Dr. Nordhoff auf den Zweck dieser Bemühungen um das Stahlzeichen ein.

Die Ruhrfestspiele 1964, die am 28. Juni zu Ende gehen, finden in diesem Jahre zum letzten Male im alten Saalbau in Recklinghausen statt. 1965 wird den Ruhrfestspielen das zur Zeit in Bau befindliche neue Haus „Haus der Ruhrfestspiele“ zur Verfügung stehen.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
Wir sind „im Bilde“	3
Verkehrsexperten aus Afrika bei uns zu Gast	4
Frühjahrskonzert des Quartettvereins	5
Eindrücke von der diesjährigen Industriemesse in Hannover	6
Erfreulich starke Beteiligung am Lehrgang für „Erste Hilfe“	8
EH-Mitteilungen	10
Erzumschlag vom Schiff direkt zur Erzbrech- und Siebanlage der ATH	11
Unsere Jubilare	13
Aus der Betriebsgemeinschaft	14
Verdiente Auszeichnung	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, Pressehaus. Druck der äußeren Umschlagseiten Gebr. Hermes, Düsseldorf

Aufnahmen: ATH: Meyer, Epha, Lang
EH: Dyja, Noll, Still
HBAG: Maruschke
PHX
Reissner

Unser Titelbild zeigt die Waggonkipper-Brücke im Hafen Schwelgern

Umschlagrückseite: Unsere Gleisanlagen zwischen der ATH und dem Hafen Schwelgern in der Nähe des Alsumer Steigs

Wir sind „im Bilde“

Am 16. April fand in Düsseldorf die Hauptversammlung der Phoenix-Rheinrohr AG statt. Unsere Aufnahme zeigt einen Ausschnitt aus der Versammlung der Aktionäre.

Fast 2000 Aktionäre und Gäste nahmen am 17. April an der Hauptversammlung der August Thyssen-Hütte AG in der Duisburger Mercatorhalle teil. Unser Bild zeigt den Vorsitzenden des Vorstandes, Bergassessor a. D. Dr. Sohl, bei seinem Bericht über die Lage des Unternehmens.



25 Verkehrsexperten aus verschiedenen afrikanischen Staaten, darunter Minister und hohe Regierungsvertreter, waren am 23. April bei uns zu Besuch, um den Gemeinschaftsbetrieb und die Produktionsstätten der August Thyssen-Hütte zu besichtigen. Sie hatten vor ihrem Aufenthalt in Deutschland an einem Seminar für „Verkehrs- und Transportplanung“ in Tanger teilgenommen, das von der Bundesregierung im Rahmen der Entwicklungshilfe veranstaltet wurde.

Die Besichtigungsfahrt erfolgte mit einem Sondertriebwagen der Deutschen Bundesbahn. Nachdem die Gäste unter Leitung von Bundesbahndirektor Fakiner bei ihrer Ankunft in Oberhausen-West von der Geschäftsführung, den Herren Direktor Bergemann und Direktor Christophers, begrüßt worden waren, erklärte Herr Bergemann ihnen in einem kurzen Vortrag, der in die englische und französische Sprache übersetzt wurde, Aufgaben und Bedeutung des Gemeinschaftsbetriebes.

Vom Dach der Sinteranlage von PHX wurde dann den Besuchern ein Überblick über die Werksanlagen unserer Partner und darüber hinaus über die Duisburger Industrie vermittelt. Sie zeigten sich von der Industriekulisse stark beeindruckt und stellten auf der anschließenden Weiterfahrt zum Vorbahnhof viele Fragen.

Im Anschluß an die Besichtigung der Breitbandstraße der ATH unter Führung von Herrn Dr. Graf Praschma ging die Fahrt weiter zum Hafen Schwelgern. Am Nachmittag erlebten die afrikanischen Gäste dann noch einen Hochofenabstich am Hochofen 9 der ATH, der die Besichtigungsfahrt eindrucksvoll abrundete.

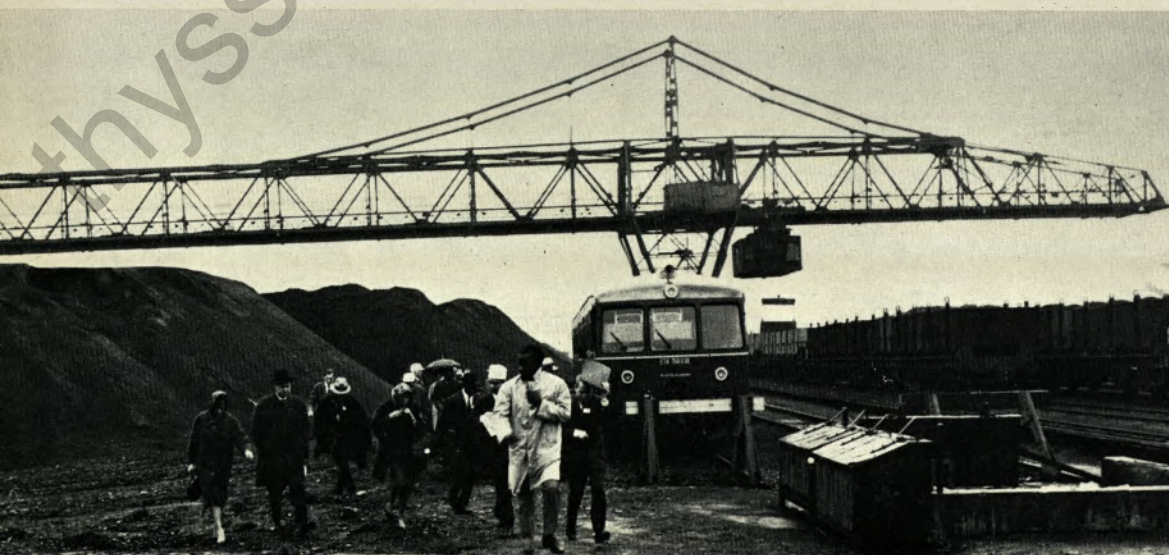


Auf der Fahrt mit dem Sondertriebwagen der Deutschen Bundesbahn.

Verkehrsexperten aus Afrika bei uns zu Gast



Rundblick vom Dach der Sinteranlage von Phoenix-Rheinrohr.



Ankunft der Gäste im Hafen Schwelgern.

Wer viel geht, dem geht's besser

Just in dieser Zeit läßt es sich trefflich wandern. Wen nicht gerade der eigene Garten ruft, weil dort immer etwas zu tun ist, den zieht es hinaus ins — Grüne. Wandern — oder wollen wir sagen Spaziergehen? — ist wieder modern geworden. Darüber hinaus ist es gesund und für viele dringend vonnöten. Der moderne Mensch braucht Bewegung in seiner Freizeit, denn die Freizeit ist heute gefährlicher als die Arbeitszeit. Es gibt mehr Erkrankungen, hervorgerufen durch Nichtstun, als Krankheiten durch Arbeitsüberlastung. Es ist etwas dran an dieser harten Feststellung der Fachleute.

Wir sind bequem geworden. Maschinen allerorten, im Haushalt und im Beruf, reduzieren körperliche Betätigung auf ein Minimum. Fahrstühle statt Treppen, Straßenbahn und Bus, lassen uns meist fast vergessen, daß wir uns mit eigener Kraft fortbewegen können. Gerade jedoch bei den Besitzern fahrbarer Untersätze begann eine Hinwendung zum Wandern, die nur zu begrüßen ist. Wir meinen das „Autowandern“ ... in seiner neuen Form.

Vor geraumer Zeit verstanden wir unter „Autowandern“ das ungesunde Kilometerfressen mit kurzer Rast hier und kleiner Verschnaufpause (für den Wagen!) dort; bestenfalls eine geruh-same Fahrt auf stillen Straßen durch einsame Gegenden. Die Motorisierung

Was Frauen angeht und Männer lesen sollten

selbst ist „schuld“ daran, daß die Motorisierten an dieser Art Autowandern nur noch wenig Freude finden können. Der turbulente Verkehr erlaubt kaum noch ein Bummeln. Das Auge bleibt auf die Fahrbahn gebannt; Rasten am Rande bietet nur noch den Blick auf vorbeirasende Benzinschlucker, nicht mehr auf Naturschönheiten.

Kein Wunder, daß darum plötzlich auch Autofahrer entdeckt haben, welch eine gute Sache das Wandern fernab des hektischen Treibens ist. Im Rhein-Ruhrgebiet strömen zu jedem Wochenende immer mehr Menschen per Bahn, Bus, Auto oder Motorrad hinaus aus den Städten, um irgendwo draußen frische Luft zu schnappen und Wege zu gehen, die für Motorisierte

gesperrt sind. Jeder vorbeie rollende Anlieger, Bewohner eines einsamen Gehöfts vielleicht, für den das Schild „Durchfahrt verboten“ nicht gilt, wird mit bösen Blicken bedacht. Wir spüren es, wir brauchen irgendwann einmal wirklich Ruhe um uns. Und wir wollen etwas für unsere Gesundheit tun. Dank moderner Verkehrsmittel wird es uns heute leicht gemacht, schnell aus Staub und Lärm unserer Großstädte zu fliehen.

Zu körperlicher Betätigung in frischer Luft, als Ausgleich zum Alltag, will auch die „Stiftung Spaziergehen“ e. V., Frankfurt am Main, anregen. Sie erhebt keine Beiträge und wirbt nur durch den Appell an Vernunft und Einsicht. Dr. Georg von Opel gründete diese Stiftung. Er empfiehlt täglich mindestens eine Stunde Spaziergang. Er geht mit dieser Empfehlung keine neu entdeckten Pfade. Seit Generationen wissen die Ärzte um den Wert täglicher Bewegung an der frischen Luft.

„Selbst das ‚Gehen im Regen‘ ist für Ihre Gesundheit und Ihr Wohlbefinden viel besser und auch billiger als das ‚Gehen im Sonnenschein‘ zum Arzt oder Apotheker“, sagt Dr. von Opel. Und er weiß nicht nur um den Wert des Wanderns für den Körper, um die Wohltat für Geist und Gemüt, die die Natur uns bietet, er registriert und kalkuliert auch jene kleinen, menschlichen Schwächen, die uns erst menschlich liebenswert machen: Es gibt ein Schuhchen als Abzeichen für alle jene, die wacker wandern! (Nebenstehend Einzelheiten dazu.) Ob sich demnächst die Schuhabzeichen-träger mit geheimem Gruß zunicken werden? Bereits in den ersten Monaten ihres Bestehens nahmen über 25 000 Menschen die Anregung der Stiftung auf. Und es sieht so aus, als würde die Bewegung weiter um sich greifen. Vielleicht achten wir heute stärker auf unsere Gesundheit als frü-



Wandern ist nicht nur gesund, sondern hilft auch, die landschaftlichen Schönheiten richtig zu erschließen. Dieses Paar bewundert an einem Sonnentag das Moseltal.

her. Übrigens: Zwei Drittel der in Wandervereinen organisierten Luft-hungrigen in Eifel, Sauer- und Bergi-schem Land sind Frauen. Kluge Frauen

Für nezeitliche Autowanderer ließ der Sauer-ländische Gebirgsverein innerhalb der letzten zwei Jahre 150 Parkplätze anlegen, von denen aus 450 Wanderwege erreichbar sind. 16 000 km Wanderstrecke wurden gezeichnet; viele Kilometer davon sind Rundwanderstrecken, die nach zwei bis drei Stunden wieder zum Parkplatz zu-rückführen. Ein großer Teil der Autowanderer kommt aus Düsseldorf, Duisburg, Mülheim, Essen, Dortmund, Bochum und anderen Großstädten des Reviers.

Die Gesundheit zu erhalten ist die „Stiftung Spaziergehen“ e. V., 6 Frankfurt am Main, Postfach 6185, bemüht. An diese Anschrift kön-nen sich alle passionierten Fußgänger wenden, wenn sie einen mit 20 Pf freigemachten Brief-umschlag und weitere Briefmarken im Werte von 40 Pf als Unkostenbeitrag für ein Abzeichen-heft beilegen. In dieses Heft wird gewissenhaft — und ehrlich selbstredend! — jeder Spazier-gang über eine Stunde Dauer eingetragen. Nach den erfolgten Eintragungen wird das Heft zurückgeschickt an die „Stiftung Spazieren-gehen“. Diese „verleiht“ dann für 300 Stunden Spaziergang den Goldenen Schuh, für 200 Stun-den den Silbernen Schuh und an diejenigen, die relativ wenig spaziergehen konnten, viel-leicht mangels Zeit, immerhin für 100 Stunden den Bronzenen Schuh! Also ...

und Mädchen, die wissen, daß Wan-dern in Gesellschaft angenehmer — und ungefährlicher! — ist und daß, nicht zuletzt, viel Bewegung in frischer Luft schlanke Linie und blanke Haut so ganz nebenbei garantiert.

Barbara Reichert

Vierjähriger Peter stiftete ein neues Eheglück

Zuerst bemalte er die Wände im Hausflur mit Kreide,
doch dann wurde er der beste Freund des Hausmeisters.

Peter sitzt da und zeichnet mit Kreidestückchen Linien und Kreise auf den Boden. Nach und nach entwickelt sich daraus ein Mann. So, damit wäre er fertig. Und als er jetzt dem Mann vorn an den Rumpf noch einige Pünktchen als Knöpfe gemalt hat, lächelt er glücklich.

Für einen Knaben von vier Jahren ist Langeweile eine weit schlimmere Krankheit als Keuchhusten oder Masern. Aber er muß hier sitzen und still warten, bis Muttsch die Treppe geputzt hat und mit ihm ein paar Häuser weitergeht, wo sie dann wieder Treppen putzt.

Da tut sich unten eine Tür auf. Herr Becker, der Hausmeister, späht die Treppe hoch und sieht Peter sitzen und sieht auch Peters Gemälde. Peter hat rasch die Hände mit dem Kreidestückchen in den Taschen vergraben, aber da kommt Becker schon die Treppe heraufgedröhnt. „Was ist denn das, Bürschchen? He? Die Treppe vollschmieren, was? Na warte, Bengel!“ Frau Schmitz eilt mit dem nassen Putzlappen die Treppe herunter. „Haben Sie das gesehen, Frau Schmitz? Sehen Sie das? Schönes Geschmiere, was? Wirklich, immer schöner wird das hier!“ „Gott ja — Peter, Junge, du sollst doch nicht! Komm, geh mal weg da!“ Und Frau Schmitz wischt hastig das Gemälde fort.

„So, und nun mal her mit der Kreide, Bürschchen! Nun, wird's bald?“ Aber Peter versenkt die Hände nur noch tiefer in den Hosentaschen. Da hält die Mutter die Hand hin: „Komm, gib!“, und Peter legt zögernd das Kreidestückchen hinein. Von dort wandert es in Herrn Beckers Hand. „So, das hätten wir erst mal! Aber das kann ich Ihnen sagen, Frau Schmitz, wenn ich den Jungen noch mal beim Malen erwische oder beim Wändebschmieren — Frau Schmitz, Frau Schmitz —!“

Peter ist wieder allein. Er hat das Gefühl, als müßte er nun ein bißchen heulen, wegen Herrn Becker oder vor Sorge oder Verlassenheit, ja, oder weil das Leben überhaupt schrecklich schwierig ist für einen Jungen, der nichts darf als stillesitzen. Aber er schluckt die Tränen tapfer herunter.

Nach einer Weile öffnet sich unten wieder die Tür, und Herr Becker kommt herauf. Peter sieht ihm mit ängstlichen Augen entgegen. Er hat doch diesmal wirklich nichts getan. Aber Herr Becker will auch nichts von ihm, sondern geht brummelnd weiter. Erst an der Treppe, die Frau Schmitz in Arbeit hat, macht er halt. „Sie müssen nämlich wissen, Frau Schmitz, weil wir gerade davon sprachen, nämlich von mir wird auch Ordnung verlangt. Ich selber bin ja gar nicht so. Sehen Sie, ich selber ... Oder haben Sie mich für 'nen Unmenschen gehalten, Frau Schmitz?“

„Nee, das grade nicht, Herr Becker!“ ... „So einen, der kleine Kinder frißt, was? — Na ja, wenn er bloß dasitzt und stille ist, hat ja kein Mensch was dagegen. Ist wohl eine große Last, so den Jungen überall mit auf Aufwartung?“

„Gott ja, zuerst schon, aber jetzt hat sich der Peter ans Stillesein gewöhnt ...“

„Soso — Peter heißt er. Aber richtig ist das auch nicht für so einen Jungen. Richtiger Junge muß auch mal Spektakel machen, Frau Schmitz. Und wie alt ist der Peter?“

„Vier Jahre“, antwortet Frau Schmitz, legt den Lappen hin und hat auf einmal Zeit. „Was Sie sagen, vier Jahre erst! Na, dann komm mal her, Peter, und gib mir die Hand. Denke, wollen uns wieder vertragen, was?“

Peter ist nicht gewöhnt, daß jemand außer Muttsch so freundlich zu ihm spricht. Und gar noch dieser große Mann mit dem

grimmigen Schnurrbart im Gesicht. Er schluckt ein paarmal, dann kriecht er in den Treppenwinkel, ganz in die Stufen hinein, und fängt herzzerbrechend an zu weinen.

Nach einer halben Stunde ist Frau Schmitz fertig und holt ihren Jungen beim Hausmeister ab. Als sie in die Küche tritt, steht Herr Becker mit einer langen Pfeife in der Hand neben seinem großen Sorgenstuhl. Auf dem Sorgenstuhl liegen fünf dicke Sofakissen, und oben auf dem höchsten Kissen thront der Peter. Er malt gerade ein Haus auf einem Bogen Packpapier, richtig mit Fenstern und Türen und einem Schornstein.

Frau Schmitz will nun den Jungen nehmen und gehen. Aber sie darf noch nicht. „Setzen Sie sich doch noch ein Weilchen, Frau Schmitz. Fünf Minuten. Die Treppen laufen Ihnen ja nicht weg.“ „Ja, setz dich doch, Muttsch! Mit deinen alten Treppen immer! Onkel Becker meint auch ...“

„Papperlapapp! Du sollst jetzt dein Honigbrötchen essen“, meint er. „Oder schmeckt's nicht?“

„Doch, fein! Honig schmeckt viel feiner als die alte Marmelade. Muttsch, willst du auch mal schmecken, ja? Los, beiß doch mal, Muttsch! Onkel Becker meint auch ... Du, Muttsch, wie alt bist du denn?“ — „Na, da hören Sie, auf was so ein Junge alles kommt!“ „Aber, Onkel Becker, du hast doch selber ...“ — „Hm! Komm, trink! Deine Milch wird sonst ganz kalt.“

Frau Schmitz traut ihren Augen nicht. Nun nimmt der gestrenge Herr Hausmeister wahrhaftig noch die Tasse hoch, damit der Peter besser trinken kann, holt dann ein Handtuch zum Mundabputzen, und Peter darf solange die lange Pfeife halten. Als sie dann schließlich doch gehen, sieht Frau Schmitz direkt verjüngt aus, gar nicht mehr so trübe und verquält und abgehetzt wie sonst immer.

Herr Becker ist kein junger Heißsporn mehr, sondern ein Mann der Vorsicht und Überlegung. Er revidiert vor allen Dingen erst mal rasch Frau Schmitzens Treppe. An der Treppe ist nichts auszusetzen. Er nimmt es genau, er ist ein Kenner von geputzten Treppen. Aber sogar die Ecken sind sauber ausgewischt. Dann holt er aus dem Sekretär einen reinen Briefbogen, steckt eine saubere Feder an den Halter und beginnt zu schreiben.

„An Frau Witwe Schmitz, hier.“

Liebe Frau Schmitz! In Anbetracht dessen, weil Sie Witwe sind und ich bin auch allein, indem daß meine liebe Frau schon vier Jahre tot ist, und komme nun in die Jahre, aber erst fünfzig, erlaube ich mir die Anfrage, liebe Frau Schmitz, ob ich Sie mal besuchen dürfte wegen einer gewissen Angelegenheit, die mir durch den Kopf geht und mit der ich mich mal bei Ihnen befragen möchte. Vielleicht wissen Sie schon. Aber nicht am Mittwoch, da habe ich die Klempner wegen der neuen Wasserleitung im Waschhaus.

Achtungsvoll Becker

Nachschrift: Sagen Sie dem Peter, ich hätte noch drei volle Gläser auf dem Spind, die hebe ich ihm dann auf, nämlich Honig.“

Erich Paetzmann

Menschen, die nach immer größerem Reichtum jagen, ohne sich jemals Zeit zu gönnen, ihn zu genießen, sind wie Hungrige, die immerfort kochen, sich aber nicht zu Tische setzen.

Marie von Ebner-Eschenbach



Der Veranstalter des Konzertes: Quartettverein Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen.

Frühjahrskonzert des Quartettvereins

Wie in unserer letzten Ausgabe bereits angekündigt, fand am 10. Mai in der Stadthalle Hamborn ein Chorkonzert des Quartettvereins Eisenbahn und Häfen unter Mitwirkung des aus mehr als 500 Funksendungen bekannten Essen-Steeleer Kinderchores statt. Vor leider nicht ganz besetztem Haus gaben beide Chöre in einer zweistündigen Veranstaltung mit einem bunten und geschmackvoll abgestimmten Liederstrauß eine reichhaltige Probe ihres Könnens. Sofern man bei den guten Darbietungen des Quartettvereins unter der bewährten Leitung seines Chorleiters Karl Eberhardt überhaupt von einem Höhepunkt sprechen kann, dann waren dieses zweifellos die beiden russischen Volksweisen von Fr. Zimmer. Diese beiden Chorlieder, die in der Art der russischen Kosakenchöre dargebracht wurden – die

Solopartien sang Manfred Ostheimer –, bedachte das Publikum mit besonders reichlichem Beifall.

Ganz ausgezeichnet auch der Essen-Steeleer Kinderchor unter der Leitung von Erhard Raubuch. Dieser gemischte Chor überraschte die Zuhörer mit beachtlichen Leistungen. Es spricht für das Können seines Chorleiters, daß die über 90 Kinder gut diszipliniert und einwandfrei die schwierigsten Passagen vortrugen.

Beide Chöre bedankten sich beim Publikum für den reichlich gespendeten Beifall durch mehrere Zugaben. Ein wirklich schöner und harmonischer Vortragsabend.

Es wäre erfreulich und wünschenswert, wenn derartige Veranstaltungen des Quartettvereins künftig ein größeres Echo in unserer Belegschaft fänden.

Der in Westdeutschland sehr bekannt gewordene Essen-Steeleer Kinderchor.



Eindrücke von der diesjährigen



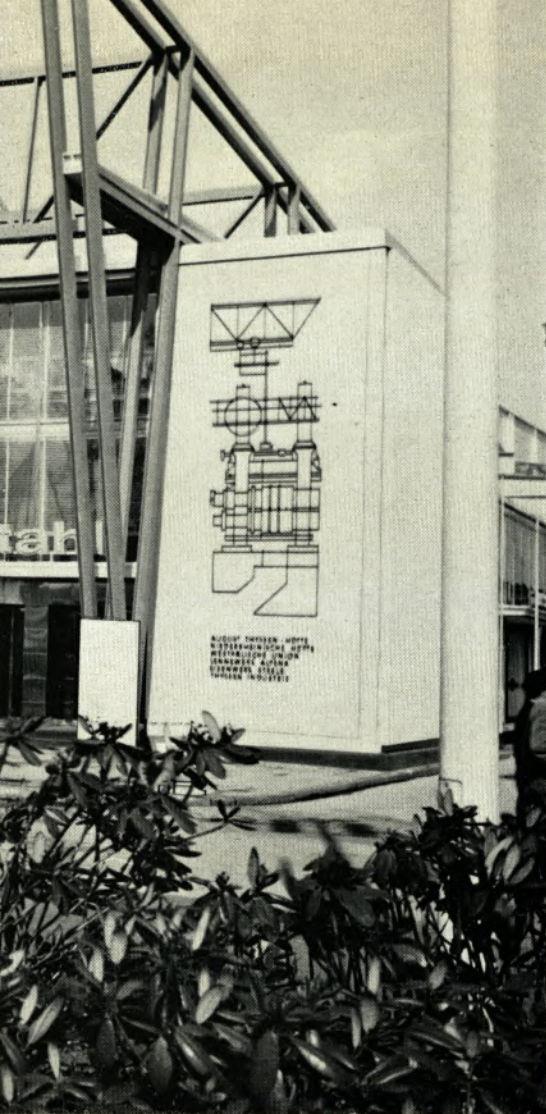
Die Ausstellungspavillons
der August Thyssen-Hütte
AG. und der Phoenix-
Rheinrohr AG.



Für die Ausstellung auf dem
Messegelände war eine unserer
von der Lokomotivfabrik Jung
erbauten elektrischen Zweikraft-
Lokomotiven leihweise zur Ver-
fügung gestellt worden. Unsere
Bilder zeigen die Lokomotive
auf dem Messestand. Sie fand
bei den Besuchern reges Inter-
esse.



Industriemesse in Hannover



↑ Auch das gab es in Hannover zu sehen: eine für das Museum aufgeputzte P 8 der Königlich-Preussischen Eisenbahnverwaltung, Baujahr 1913.



↑ Eine superschwere Erdbewegungsmaschine der Firma Michigan auf der Industriemesse in Hannover. Auch wir haben von dieser Firma zwei schwere Schaufellader im Einsatz.



504 Lokführer ausgebildet

Im Winterhalbjahr 1963/64 wurden 504 Lokführer des Gemeinschaftsbetriebes durch den werksärztlichen Dienst der August Thyssen-Hütte in der Ersten Hilfe bei Unfällen unterrichtet. Da sich alle Teilnehmer offenbar bewußt waren, daß sie selbst jederzeit sowohl während des Dienstes als auch im täglichen Leben in die Lage kommen können, Erste Hilfe leisten zu müssen oder ihrer selbst zu bedürfen, waren das Interesse und die Aufnahmebereitschaft groß, obwohl der Unterricht im Anschluß an die Frühschicht durchgeführt wurde.

Als zwei wesentliche Punkte betrachteten die Vortragenden u. a. „Die Blutung“ und „Die Lagerung eines Bewußtlosen“



Jede stärkere Blutung, insbesondere die aus den größeren Schlagadern, erfordert ein sofortiges und schnelles Handeln, das u. U. über Leben und Tod des Verletzten entscheidet. So wurden die Lokführer in den verschiedenen Methoden der Blutstillung mit dem Druckverband, dem Dreiecktuch, dem Arterienabbinder und mit dem eigens für das Abbinden hergestellten Gummischlauch unterwiesen.

Die Wichtigkeit der richtigen Lagerung eines Bewußtlosen erkennt man daran, daß allein durch falsches Lagern der Verletzten im Jahre 1963 in einer süddeutschen Großstadt 4% der Verkehrsunfalltoten infolge Erstickung zu Tode gekommen sind. Bei wei-

Erfreulich starke Beteiligung am Lehrgang „Erste Hilfe“



teren 10% war Erstickten eine Mittodesursache. Es ist kaum vorstellbar, daß ein Verletzter nur deshalb sterben mußte, weil diejenigen, die ihm helfen wollten, ihn infolge Unkenntnis falsch lagerten. In vielen Fällen wurde sogar -- weil man es nicht besser wußte -- der Verletzte aus der ursprünglich richtigen Lage in eine wesentlich ungünstigere gebracht, die dann die verhängnisvolle Folge hatte.

Deshalb sei auch hier darauf hingewiesen, daß jeder Verletzte ohne Bewußtsein unverzüglich auf die Seite gelegt werden muß, damit eine evtl. vorhandene Blutung im Mund-, Nasen- oder Rachenraum nicht die Atemwege verlegt, sondern das Blut zum Mund herauslaufen kann.

Wie bringt man nun einen auf dem Rücken liegenden Bewußtlosen in die richtige, sogenannte stabile Seitenlage?

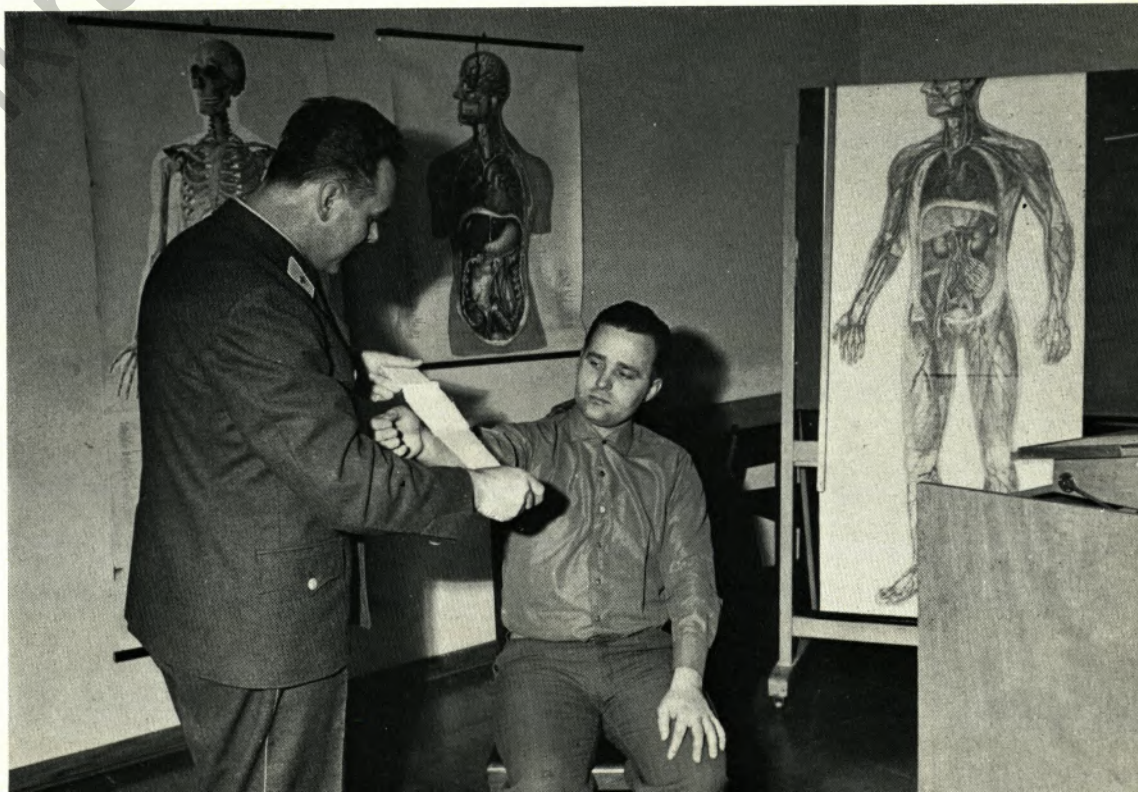
Die Arme des Verletzten werden eng an den Körper gelegt und dieser dann z. B. auf die rechte Seite gedreht. Der Kopf wird dann nach hinten gebeugt und auf den linken Handrücken gelagert. Der rechte Arm wird unter dem Körper nach hinten durchgezogen und dort abgewinkelt liegen gelassen. Sodann wird der linke Oberschenkel im rechten Winkel gebeugt, so daß der Körper schließlich zwischen abgewinkeltem rechtem Oberarm und abgewinkeltem linkem Oberschenkel in der „stabilen Seitenlage“ ruht. Auf diese Weise werden die Atemwege frei, Blut und Schleim und Erbrochenes können durch den tief liegenden Mund unbehindert abfließen.

Allen Lokführern wurde zum Schluß des Unterrichtes zum Studium in der Freizeit eine „Anleitung zur Ersten Hilfe bei Unfällen“ ausgehändigt.



Lagerung eines
Bewußtlosen in der
stabilen Seitenlage.

Heilgehilfe Krammer erklärt
die sachgemäße Anwendung des
Verbandspäckchens.



EH-MITTEILUNGEN

Neue Höchstleistung der Werksbahn

Seit Bestehen der Werksbahn wurden im Monat April 1964 neue Höchstmengen befördert, und zwar 5 652 697 t bei 24 379 073 tkm. Zum Vergleich: Die bisherigen Höchstleistungen lagen im März 1960 bei 5 593 450 t und im Januar 1964 bei 23 747 777 tkm.

Zahlung des gesetzlichen Kindergeldes durch die Arbeitsämter

Am 1. Juli 1964 tritt das neue Bundeskindergeldgesetz (BKGG) in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt stellen die Familienausgleichskassen ihre Tätigkeit ein. Die mit der Durchführung des Gesetzes beauftragten Arbeitsämter werden künftig nicht nur das Kindergeld für zweite, sondern auch für dritte und weitere Kinder berechnen und auszahlen. Die Weiterzahlung des Kindergeldes über den Juni dieses Jahres hinaus ist von einem Antrag abhängig, der beim Arbeitsamt Duisburg bzw. der Dienststelle Hamborn zu stellen ist. Solchen Personen, die zur Zeit bereits Zweitkindergeld beziehen, werden die für die Antragstellung erforderlichen Vordrucke durch das Arbeitsamt übersandt. Alle andern anspruchsberechtigten Personen erhalten die Antragsvordrucke bei unserer Belegschafts-Abteilung.

Die Antragsvordrucke können dem Arbeitsamt durch die Post zurückgesandt oder bei den Dienststellen des Arbeitsamtes in Duisburg, Duissernplatz 15, werktätlich (außer samstags) in der Zeit von 8 bis 12 Uhr, im Zimmer 215, in Hamborn, Dahlmannstr. 23, werktätlich (außer samstags) in der Zeit von 13 bis 16 Uhr, in Zimmer 8 abgegeben werden. Zur Vermeidung von Wartezeiten wird empfohlen, die Unterlagen durch die Post zu übersenden. Damit Unterbrechungen in der Kindergeldzahlung vermieden werden, müssen die Anträge innerhalb von 2 Wochen nach der Ausgabe zurückgesandt bzw. abgegeben werden.

Über Änderungen in der Anspruchsberechtigung, der Höhe und in der Zahlungsweise unterrichtet ein Merkblatt, das mit den Anträgen ausgegeben wird.

Fahrrad-Diebstahlversicherung

Die Geschäftsführung gibt hierzu folgendes bekannt:

In der letzten Zeit sind leider verschiedene Fahrraddiebstähle vorgekommen. Dies veranlaßt uns, die Belegschaft auf den Abschluß einer Fahrrad-Diebstahlversicherung erneut aufmerksam zu machen.

Durch diese Versicherung werden die Fahrräder gegen Diebstahl und Beschädigung gedeckt, solange sie in den hierfür vorgesehenen Fahrradhallen, Fahrradständen sowie auf

Plätzen innerhalb des Werksgeländes während der Dauer der Arbeitszeit abgestellt sind. Auch das zum Fahrrad gehörende Zubehör (Lichtanlage, Werkzeugtasche usw.) ist mitversichert, und zwar auch dann, wenn das Fahrzeug selbst nicht gestohlen wird. Ersetzt wird in der Regel der Neuwert der beschädigten oder gestohlenen Teile. Die Prämie für die Fahrrad-Versicherung beträgt im Jahr DM 0,40 und wird vom Lohn einbehalten.

Abschlüsse zur Fahrrad-Diebstahlversicherung nimmt die Betriebsvertretung entgegen.

Personalien

Mit der Leitung unserer Eisenbahnwerkstatt (EBW) ist mit Wirkung vom 1. Mai 1964 an Stelle des verstorbenen Oberingenieurs Müller Betriebsleiter Kirchmann beauftragt worden unter gleichzeitiger Ernennung zum Betriebschef.

Der bisherige Leiter unserer Verkehrsabteilung, Prokurist Dipl.-Kfm. Kemper, übernahm am 1. Juni 1964 eine Aufgabe bei der ATH und der Thyssen-Verkehrs-GmbH. Die Leitung der Verkehrsabteilung ist Dipl.-Volkswirt Hbv. Zumschilde übertragen worden. Für Angelegenheiten der Werkszeitschrift ist an Stelle von Herrn Kemper ab sofort Hbv. Still zuständig.

Eisenbahn-Verein

Aus dem in der Jahreshauptversammlung erstatteten Jahresbericht geht hervor, daß der Verein 271 aktive Mitglieder hat. Außerdem sind 51 Pensionäre und 31 Witwen Mitglieder. Ferner gehören dem Verein 4 Ehrenmitglieder an. Der Vereinsvorstand hat jetzt folgende Zusammensetzung:

- | | |
|-------------------|---|
| 1. Vorsitzender: | August Schneider |
| 2. Vorsitzender: | Helmut Buchholz |
| 1. Kassierer: | Ernst Kürbis |
| 2. Kassierer: | K.-Heinz Prellinger |
| 1. Schriftführer: | Gerhard Birth |
| 2. Schriftführer: | Theo Held |
| Beisitzer: | K.-Heinz Schnauber, Karl Brandenburger und Karl Mateyka |
| Kassenprüfer: | Leo Berndsen und H. Theo Kuhr. |

Für 25jährige Vereinstreue wurden geehrt Paul Hanelik, Fritz Görlitzer, Heinrich David und Josef Schlachek.

Laut einer uns zugegangenen Mitteilung läßt der „Eisenbahn-Verein Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen“ alle Berufskameraden des Gemeinschaftsbetriebes bitten, dem Verein beizutreten. Er weist darauf hin, daß der Verein bereits vor 58 Jahren gegründet wurde mit dem Ziel, das Band der Kameradschaft

und die Betriebsverbundenheit unter den Mitgliedern zu erhalten und zu pflegen. Er schreibt uns u. a.: „Bei unseren Veranstaltungen erlebten die Mitglieder manche schöne Stunde. Für unsere Kinder waren die Ausflüge und die Weihnachtsfeiern Stunden des Frohsinns und der Freude. Skat, Kegelabende, Karneval und Bunte Abende halfen mit, das gesteckte Ziel zu erreichen.“

Lokführer- und Heizerverein

Im Vereinslokal Kleine-Natrop feierte der Verein am 1. Mai sein Frühlingsfest. Vorsitzender Johann Hol verstand es schon in seiner Begrüßungsansprache, die Festgemeinschaft in die richtige Stimmung zu versetzen, als er das humorvolle Lied anstimmte: „Vati ist der Beste“. Nach dem gemeinsamen Abendessen sorgte Jupp Führen aus Gelsenkirchen dafür, daß die gute Laune erhalten blieb. Und dazu trugen auch bei die „5 Kolibris“, die nach ihren ausgezeichneten Darbietungen die Polonäse kreuz und quer durch den Saal anführten, und der anschließende Twist. Ein Schlußtanztanz beendete das harmonisch verlaufene Fest.

Mosel international

Die von Deutschland, Frankreich und Luxemburg gemeinschaftlich ausgeführten Arbeiten zur Schiffbarmachung der Mosel wurden in der letzten Maiwoche dem öffentlichen Verkehr übergeben. Somit kann die Mosel jetzt von Diedenhofen in Frankreich, über Trier und Cochem, bis Koblenz durchgehend von Schiffen befahren werden. Damit ist das lothringische Industriegebiet durch eine Großschiffahrtstraße für 1500-t-Schiffe über den Rhein mit dem deutschen Bergbauzentrum des Ruhrgebietes verbunden. Auf der 271 km langen Ausbaustrecke ist der Wasserspiegel der Mosel an 14 Staustufen durch bewegliche Wehre um 6 bis 7 m im Durchschnitt angehoben. 3 Schleusen für die Großschiffahrt haben eine Kammerlänge von 165 m und eine Breite von 12 m, sind aber in den beiden Häuptern so bemessen, daß sie auch von Schubeinheiten bis zu 170 m Länge durchfahren werden können. Der Kleinschiffahrt dienen u. a. 18 m lange und 3,50 m breite Bootsschleusen mit Selbstbedienung. Fischtreppe und Aalleitern ermöglichen den Aufstieg der Fische von einer Stauhaltung zur anderen. Durch die Anhebung des Wasserspiegels und durch Baggerungen und Felsaushub ist eine Schiffahrtsrinne mit einer Mindestbreite von 40 m hergestellt worden. Bei jeder Staustufe der deutschen Strecke sowie deutsch-luxemburgischen Grenzstrecke wird durch Kraftwerks-gesellschaften ein Wasserkraftwerk errichtet. Bisher sind drei Werke in Betrieb.

Unsere Bilder: Auf dem wasserseitigen Tragarm der Verladebrücke steht der Drehkran und fördert das Erz aus dem Schiff in den Bunkerwagen.



Seit Jahresbeginn ist die neue Erzbrech- und Siebanlage (Ebus) der ATH in Betrieb.

Die Versorgung dieser Anlage mit Erz wird zur Zeit zu etwa 70% durch die Anfuhr auf Waggon und zu etwa 30% über die Verladebrücke II des Hafens Schwelgern vorgenommen. Die Belieferung der Ebus über die Verladebrücke II ist unabhängig von der Werksbahn und erfolgt direkt vom Schiff oder vom Lagerplatz über Förderbänder zur Anlage.

Der Drehkran der Verladebrücke greift das Erz aus dem Schiff – oder vom Lager – und gibt es in einen fahrbaren Bunker auf der Brücke. Von dort läuft das Material über Förderbänder, die in der Brücke eingebaut sind, direkt auf das Zubringerband der ATH. Über dieses Band gelangt dann das Material in die Erzbrech- und Siebanlage. Die Förderleistung aus dem Schiff in die Anlage beträgt 200 bis 300 t/h. Vom Lagerplatz zur Anlage werden 300 bis 400 t/h umgeschlagen.

Erzumschlag vom Schiff direkt zur Erzbrech- und Siebanlage der ATH





Das landseitige Ende der Verladebrücke II. Hier befindet sich die Übergabe auf das Förderband der ATH.



Die Übergabe von der Verladebrücke auf das Zubringerband der Erzbrech- und Siebanlage.

Um das „Blaue Band“ auf der Schiene

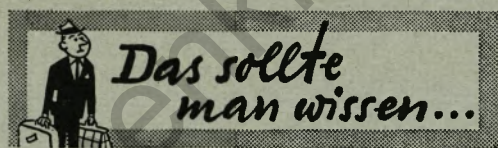
Die schnellsten Züge der Bundesbahn

Rang Nr.	Name	Zug Nr.	Laufweg	Entfernung km	Zwischenhalte	Fahrzeit	Reisegeschwindigkeit km/h
1.	Rheingold	F 9	Basel-Emmerich (-Amsterdam)	635	9	6 Std 11 Min	102,6
2.		F 411	Basel-Frankfurt	338	2	3 Std 18 Min	102,3
3.	Schauinsland	D 46	Frankfurt-Basel	337	5	3 Std 19 Min	101,6
4.	Helvetia	TEE 78	Hamburg-Basel (-Zürich)	864	7	8 Std 34 Min	100,9
5.	Sachsenroß	F 16	Hannover-Köln	297	4	2 Std 58 Min	100,2
6.	Parsifal	TEE 155	(Paris-) Aachen-Hamburg	524	5	5 Std 14 Min	100,1
7.	Germania	F 18	Hannover-Bonn	332	5	3 Std 22 Min	98,6
8.	Roland	F 44	Bremen-Basel	843	10	8 Std 33 Min	98,5
9.	Dampfeil	F 13	Köln-Hannover	297	5	3 Std 3 Min	97,4
10.	Konsul	F 48	Hamburg-Mannheim	608	2	6 Std 19 Min	96,3
11.	Rheinfeil	F 21	München-Dortmund	776	11	8 Std 6 Min	95,8
12.	Rheinblitz	F 8	Dortmund-Basel	628	12	6 Std 38 Min	94,8
13.	Rhein-Main	TEE 31	Frankfurt-Emmerich (-Amsterdam)	354	6	3 Std 45 Min	94,5
14.	Komet	F 50	Hamburg-Basel	849	4	9 Std 6 Min	93,3
15.		Dt 196	Hamburg-Bentheim (-Hengelo)	307	3	3 Std 18 Min	93,1
16.	Saphir	TEE 20	(Oostende-) Aachen-Frankfurt	302	4	3 Std 15 Min	93,0
17.	Blauer Enzian	F 55	München-Hamburg	813	5	8 Std 45 Min	92,9
18.	Merkur	F 4	Hamburg-Köln-Frankfurt	686	11	7 Std 26 Min	92,3
19.	Hanseat	F 1	Köln-Kiel	583	12	6 Std 19 Min	92,3
20.	Hans Sachs	F 37	München-Hagen	741	7	8 Std 2 Min	92,2
21.	Gambrinus	F 33	München-Köln-Hamburg	1106	14	12 Std 6 Min	91,4
22.	Rheinblitz	F 28	(Dortmund-) Mannheim-München	370	3	4 Std 3 Min	91,4
23.		Dt 359	Hannover-Emden	250	3	2 Std 44 Min	91,4
24.	Münchener Kindl	D 29	München-Frankfurt	441	5	4 Std 52 Min	90,6
25.		D 313	Frankfurt-Dortmund	340	8	3 Std 46 Min	90,1
26.		Dt 363	Hannover-Wilhelmshaven	219	2	2 Std 26 Min	90,0

Von jedem Zugpaar ist jeweils der schnellste Zug dargestellt. Es sind nur Züge berücksichtigt, die im Bundesgebiet mindestens 200 Kilometer zurücklegen. Die Höchstgeschwindigkeit der Züge beträgt bei der DB zur Zeit bis zu 160 km/h. Unter Reisegeschwindigkeit ist die durchschnittliche Geschwindigkeit zu verstehen, die sich ergibt, wenn sämtliche Aufenthalte und Geschwindigkeitsbeschränkungen berücksichtigt werden.

Der neue Jahresfahrplan, der am 31. Mai 1964 in Kraft getreten ist, beeinflusst teilweise auch die Geschwindigkeit der Züge. In der Übersicht über die schnellsten Züge der Bundesbahn wird sich allerdings nur wenig ändern. Der „Rheingold“, Basel-Emmerich(-Amsterdam), ist, nachdem der „Schauinsland“ in Zukunft nicht mehr als Fernschnellzug, sondern als D-Zug verkehrt, Spitzenreiter geworden. Der TEE „Helvetia“ hat den „Parsifal“ als bisher schnellsten Trans-Europ-Expres der Bundesbahn überholt. Er erreicht zwischen Hamburg und Basel eine Reisegeschwindigkeit von 100,9 km/h, wobei alle sieben Zwischenaufhalte berücksichtigt sind. Der Fernschnellzug

„Sachsenroß“ hat die 100-km/h-Grenze übersprungen und legt nunmehr die Strecke Hannover-Köln mit 100,2 km/h Reisegeschwindigkeit zurück. Insgesamt sind neun Züge schneller geworden, die Geschwindigkeit von acht Zügen ist unverändert geblieben, während sie bei sieben unwesentlich geringer geworden ist. Zwei Züge sind neu hinzugekommen; einer davon hat sogleich den zweiten Platz in der Tabelle übernommen: der neue Schlaf- und Liegewagenzug F 411 (Mailand-)Basel-Frankfurt, der mit nur zwei Zwischenaufhalten (in Karlsruhe und Heidelberg) die Strecke mit einer Reisegeschwindigkeit von 102,3 km/h zurücklegt.



Unser praktischer Reisetip Mit Fahrrad und Bahn

Das gute, alte Fahrrad ist wieder zu Ehren gekommen. Ständig steigt die Zahl derer, die um ihrer Gesundheit willen das Auto in der Garage lassen und auf dem Fahrrad die Oasen der Ruhe, fern vom Straßenlärm und Benzingestank, aufsuchen. In einem bekannten Kurort vermietet ein cleverer Geschäftsmann die nun wieder begehrten Fahrräder an Urlauber, die auf erholsame und gesunde Weise die Schönheiten der Natur erleben wollen. Das Geschäft floriert! Warum aber soll man sich ein Fahrrad mieten, wenn daheim noch das eigene im Keller steht? Die Eisenbahn befördert das Fahrrad als Reisegepäck zu einem wirklich geringen Preis an den Urlaubsort.

Der Ausflug mit dem Fahrrad erfreut sich nicht nur während des Urlaubs, sondern während des ganzen Jahres immer grö-

ßerer Beliebtheit. Die einen fahren am Wochenende auf den belebten Straßen, über den Lenker gebeugt, von den vorbeirasenden Kraftwagen an den äußersten Straßenrand gedrängt, die Lunge voller Auspuffgase und die Ohren voller Motorengedröhn an einen sogenannten Ausflugsort, an dem es von Menschen wimmelt.

Die anderen dagegen — die Klügeren — fahren mit der Bahn bis zu einem Bahnhof möglichst weit weg von der Großstadt und dann mit dem Fahrrad auf Wald- und Feldwegen, auf denen sie kaum einem Menschen begegnen, quer durch die Landschaft zu einem anderen Bahnhof, von dem sie am Abend entspannt, erholt und um ein schönes Erlebnis reicher mit dem Zug wieder nach Hause zurückkehren. Während der Bahnfahrt wird das Fahrrad für ein paar Pfennige mit einer Fahrradkarte im Gepäckwagen befördert. Das Ein-, Um- und Ausladen besorgt der Radfreund selbst.

Bei der Auswahl des Zuges muß man aber darauf achten, daß der Zug auch tatsächlich einen Gepäckwagen oder ein Gepäckabteil hat. Züge, die im Fahrplan mit „oG“ (ohne Gepäckbeförderung) oder „N“ (Nahverkehrsschnellzüge) gekennzeichnet sind, kann man deshalb mit dem Fahrrad nicht benutzen. Auch gewisse F-, D- und Eilzüge, die als Triebwagenzüge verkehren, führen kein Gepäckabteil. Ein Blick auf den Fahrplan schafft Klarheit.

Ein Stückchen Herz an der Mosel verloren

Der Schatten einer länglichen Wolke schwebte das Moseltal aufwärts. Wo er den Fluß traf, erloschen die silbrigen Reflexe auf den Wellen, und das Wasser schien wie flüssiges Blei. Wo er über die Uferhöhen streifte, war es, als ob ein Zeigestock über Wälder, Felskuppen, Weinberge und Häuser hinwegglitte. Jetzt wischte er langsam über den Bleidenberg — Hans sah im Geiste ein gefülltes Weinglas; und ein Etikett tanzte vor seinen Augen: „Alkener Bleidenberg.“ Der Schatten war weitergewandert, hatte der nur eben noch erkennbaren Burg Thurandt für einen Augenblick das Leuchten von den Zinnen geraubt und wanderte nun dem unten in Tal und Flußkrümmung sich einschiebenden Brodenbach zu. Hansens Zunge spielte ihm immer wieder einen Streich, denn gerade zeigte ihm der Schatten die Weinlagen, von denen er in den letzten zwei Wochen ausgiebig probiert hatte. Da lag der steile Hunnenstein mit seiner „Weißen Mauer“, da das von Büschen durchsetzte „Brodenbacher Kreuzchen“, dort, kurz vor dem Dorfeingang, die „Rote Lay“; und jetzt ging der Schatten über die Gilbertslay hinweg und wies auf zwei Lagen, den auf der Moselseite gelegenen „Neuwingert“ und den geschützten „Burgberg“.

Jetzt kletterte der schmale Schatten mühelos den steilen Hang zum Jahrsberg hinauf, streifte die Getreidehocken, als ob er zeigen wollte, daß Wein und Brot ganz nahe beieinanderliegen... Hans sah auf das Moseltal vor sich hernieder. „Fotos habe ich zur Genüge gemacht“, dachte er, „heute, einen Tag vor der Heimkehr, will ich ohne Apparat noch einmal fotografieren: Bilder, die ich keinem zu zeigen brauche, Momentaufnahmen, die das Herz entwickelt!“

Er sah hinunter auf die Uferstraße längs der Mosel. Kraftwagen fuhr in fast ununterbrochener Kette. „Was die Menschen bloß alle zu rasen haben“, dachte Hans. „Wenn man so von der Höhe auf das Gewimmel hinabsieht, kommt's einem genauso sinnlos vor wie das Gekrabbel der Ameisen.“ Er lauschte — nein, außer dem Flüstern der Baumwipfel, außer dem Keckern des Eichelhäfers und dem Rufen der Blaumeise, die vor ihm kapriolte, war nichts zu hören. Schon gar nichts von dem Autolärm,

der da unten „den Ton angab“. „Man muß nur immer hoch genug über allem stehen“, kam ihm in den Sinn, „und das nicht nur beim Lärm“.

Hans sah nach rechts und stellte fest, daß sein Lugaus noch gar nicht einmal der höchste Platz der Umgebung war. Drüben der Schafberg überm Hunnenstein lag noch viel höher, und da rechts, der Flecken, Nörtershausen, hoch überm Brodenbachtal, ebenso. Er ließ seinen Blick über die Hunsrückhöhen gehen und sagte etwas stolz vor sich hin: „Das hast du alles zu Fuß abgemacht.“ Vor ihm im Vordergrund zog sich von der Mosel hinweg das Ehrbachtal, und er spürte Sehnsucht nach den grünen, saftigen Wiesen darin, nach den stillen Mühlen. Die wuchtige Ruine der Ehrenburg fiel ihm ins Auge, die genauso wie er nicht am höchsten Punkt stand und doch Sicht auf alle Höhen und Tiefen um sich herum hatte. Auf allen möglichen Pfaden, Wegen und über die Höhenstraße hinweg war er zu ihr gewandert. Brombeerranken und Gestrüpp und Unwegsamkeit hatten ihn nicht gestört; lächelnd besah er sich seine von den Dornen zerkratzten Beine — und das als Familienvater und Bürohengst...

„Ach doch, es war schon schön gewesen“, sagte er und dachte an die

Teufelslay überm Brodenbachtal, die er auf dem Hosenboden herabgerutscht war — es war schon schön gewesen, jener steile Aufstieg über die sonnenbeschienene Halde hinter der Grünen Mühle, wo nur der Habicht auf ihn herabgeäugt hatte — o ja, es war schon gewesen in der Ehrbachklamm, wo das Wasser so geschwätzig und „trotzdem so klar“ über die ausgewaschenen Felsen herunterkam und die Sonne nur hin und wieder funkelndes Silber auf die Wellen zaubern konnte — o ja, es war schon gewesen zwischen den Rebstöcken mit dem dichten, wie betauten Behang und dem Klirren der sonnwarmen Schieferstücke unter den Schuhsohlen — und ja, es war schön gewesen, wenn er abends den beschlagenen Pokal gegen das Licht gehalten und den Weinduft eingesogen hatte — immer abends vor dem ersten Schluck... „O ja, es war schon gewesen“, sagte Hans laut und breitete beide Arme weit aus, als wolle er dem Moselland und den Hunsrückhöhen danken.

Dann stand er auf, ging langsam über den Acker bis in den Wald und machte sich auf seinen letzten Abstieg. Er wußte, morgen würde er ein Stückchen Herz hierlassen und ein Stückchen Landschaft dafür mitnehmen.

K. S. B.

Steckbrief eines echten Jungen

Jungen sind überall. Sie werden geliebt von Müttern, gehaßt von kleinen Mädchen, geduldet von älteren Geschwistern, ignoriert von Erwachsenen und beschützt vom Himmel.

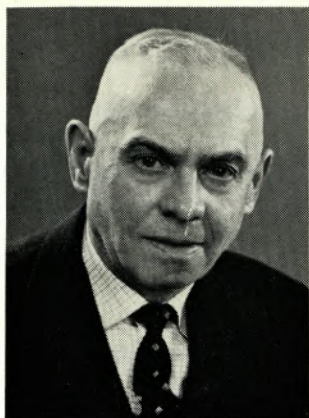
Ein Junge hat den Appetit eines Rosses, die Verdauung eines Schwertschluckers, die Energie einer Taschenatombombe, die Neugierde einer Katze, die Stimmgewalt eines Diktators, die Phantasie der Gebrüder Grimm, die Schüchternheit eines Veilchens, die Kühnheit eines Tiefseetauchers, den Enthusiasmus eines Knallbonbons — und wenn er etwas in Ordnung bringen soll, hat er fünf Daumen an jeder Hand.

Niemand anders steht so früh auf, kommt so spät zum Abendessen. Niemand anders kann ein rostiges Messer, einen angebissenen Apfel, einen Klumpen Teer, einen Meter Bindfaden, einen leeren Tabaksbeutel, zwei

Stück Kaugummi, 20 Pfennig, eine Schleuder, einen Gegenstand von rätselhafter Substanz und Form sowie eine Werkzeugtasche mit Geheimfach in einer einzigen Hosentasche so unterbringen wie er.

Ein Junge ist eine Kreatur, die mit magischen Kräften begabt ist — du kannst ihn aus deiner Werkstatt ausschließen, aber nicht aus deinem Herzen. Du kannst ihn aus deinem Arbeitszimmer verbannen, aber nicht aus deinen Gedanken. Du kannst dich ruhig von vornherein geschlagen bekennen, er ist dein Bezwinger, dein Gefängniswärter, dein Chef und Meister, ein sommersprossiges, dreikäse-hohes Bündel aus Lärm. Aber wenn du abends von deinen Hoffnungen und Träumen nur noch die Scherben nach Hause bringst, dann kann er alles wieder zusammenfügen — mit zwei Worten: „Tag, Vati!“

Unsere Jubilare



Auf eine 50jährige Werkszugehörigkeit blickt am 30. Juli 1964 Schlosser Franz Horstkötter, EBW, zurück.

Der Jubilar, wohnhaft in Hamborn, Nassauische Straße 5, trat am 30. Juli 1914 bei der August Thyssen-Hütte als Dreherlehrling ein. Nach Lehrabschluß war er bis 1928 in der Mechanischen Werkstatt der ATH als Dreher und dann bis 1945 als Kokillenmann im Thomaswerk der Hütte tätig. Von März bis August 1945 war er zum Kriegsdienst einberufen. Danach arbeitete er bis Juni 1948 in einer „fliegenden Kolonne“ der Abteilung Stoffwirtschaft der Hütte beim Wiederaufbau der Hütte mit. Er kam dann wieder als Dreher zur EBW-Mechanischen Werkstatt. Seit Juli 1949 arbeitet er als Schlosser, und zwar war er zunächst bis zum Jahresende 1960 in der EBW-Wagen-Rep. II beschäftigt und dann in gleicher Eigenschaft wieder in der EBW-Mechanischen Werkstatt, wo er noch heute seinen Dienst versieht.

Der Jubilar, der dem Jubilarenverein der ATH angehört, gilt als tüchtiger und zuverlässiger Handwerker, der die ihm übertragenen Arbeiten stets pünktlich und arbeitsfreudig ausgeführt hat. Sein Verhalten gegenüber Vorgesetzten und Mitarbeitern ist immer vorbildlich gewesen. Seine Freizeit widmet er vornehmlich der Musik; er hat sich insbesondere als Gitarrenspieler in Volksmusikgruppen betätigt.

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Bernhard Döppers
Zugabfertiger, Verkehrsabt.
eingetreten: 15. Juli 1924



Alfred Wawrzyniak
El.-Schweißer, EBW
eingetreten: 15. Juli 1924



Rudolf Stieber
Kalkulator, Kalkulation
eingetreten: 29. Juli 1924



Rudolf Draginc
Werkstattsschreiber, EBW
eingetreten: 4. August 1924



Ernst Hübner
Schlosser, EBW
eingetreten: 12. August 1924



Johann Jacob
Schlosser-Kolonnenführer, EBW
eingetreten: 21. August 1924



Nikolaus Thielen
Schlosser, EBW
eingetreten: 25. August 1924



Karl Schwanke
Hafenvorarbeiter, Hafen Schwelgern
eingetreten: 27. August 1924



Heinrich Scholz
El.-Schweißer, EBW
eingetreten: 12. Juli 1939



Josef Nawrot
Rangiermeister, EBN
eingetreten: 31. Juli 1939

Karl Nußbaumer
Batteriemonteur, EBW
eingetreten: 8. August 1939

25 Jahre
sind in unserem Betrieb tätig:

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Gerhard Zacher, Eisenbahn Nord
mit Renate Wannöfel
am 20. 3. 1964

Manfred Mülleneisen, Hafen Schwelgern
mit Irene Klinkenberg
am 3. 4. 1964

Roman Mateoi, Eisenbahn Nord
mit Ingeburg Schmidt, geb. Sauer
am 16. 4. 1964

Reinhold Weide, Hafen Schwelgern
mit Lydia Seutter
am 17. 4. 1964

Heinz Reschetzke, Eisenbahn Nord
mit Ingrid Pfeifer
am 17. 4. 1964

Nachwuchs kam an:

Gabriele, 15. 3. 1964
Wilfried Fiolka, EBW

Dietmar, 20. 3. 1964
Günter Jesuns, Eisenbahn Nord

Andre, 24. 3. 1964
Wilhelm van der Heiden, Verkehrsabt.

Andrea, 24. 3. 1964
Ludwig Balcerzak, EBW

Heinz, 28. 3. 1964
Willi Havers, Verkehrsabt.

Andre, 29. 3. 1964
Eberhard Kirchhof, Eisenbahn Nord

Ute, 3. 4. 1964
Erwin Krieger, Betr.-Masch.-D. Süd

Christel, 3. 4. 1964
Andreas Modri, Hafen Schwelgern

Muradiye, 3. 4. 1964
Murat Arik, Eisenbahn Nord

Frank, 4. 4. 1964
Helmut Gerigk, Betr.-Masch.-D. Nord

Heike, 6. 4. 1964
Werner Werlich, Betr.-Masch.-D. Süd

Nanni, 7. 4. 1964
Rolf Rissel, EBW

Ingo, 9. 4. 1964
Dieter Hoppe, Eisenbahn Nord

Reinhard, 16. 4. 1964
Siegfried Matschke, Bauabt.-Oberb. N

Helga, 22. 4. 1964
Horst Thimm, Betr.-Masch.-D. Nord

Peter, 22. 4. 1964
Eckard Sill, Hafen Schwelgern

Marion, 28. 4. 1964
Günther Patotzki, Hafen Schwelgern

Angelika, 29. 4. 1964
Heinrich Haferkamp, EBW

Hans-Dieter, 30. 4. 1964
Adolf Kirsch, Eisenbahn Nord

Sabine, 2. 5. 1964
Klaus Schöbel, Eisenbahn Nord

Barbara, 2. 5. 1964
Heinrich Wöstefeld, Eisenbahn Nord

Susanne, 3. 5. 1964
Wilhelm Nohlen, Betr.-Masch.-D. Süd

Ursula, 4. 5. 1964
Günter Füten, Eisenbahn Nord

Goldene Hochzeit:

Otto Copellicke, früher Schlosser
geb. 27. 11. 1886
wohnhaft: Duisb.-Beeck, Theodorstr. 1
verheiratet: 1. 8. 1914

Geburtstag:

Gerhard Keesen, früher Oberlokführer
geb. 19. 7. 1879 (85 Jahre)
wohnhaft: Orsoy, Rosenstr. 26

Todesfälle:

Karl Wilde, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 11. 9. 1891
gest.: 27. 1. 1964

Wilhelm Verhoeven, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 12. 9. 1898
gest.: 29. 1. 1964

Albert Oploh, Pensionär
früher Hilfsarbeiter
geb.: 13. 11. 1890
gest.: 5. 2. 1964

Paul Gomoll, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 4. 2. 1877
gest.: 19. 2. 1964

August Reinecke, Pensionär
früher Brückenhilfsmann
geb.: 8. 12. 1886
gest.: 19. 3. 1964

Jaroslav Chaloupka, Pensionär
früher Eisenlader
geb.: 27. 4. 1902
gest.: 24. 3. 1964

Josef Buchen, Pensionär
früher Vorarbeiter
geb.: 13. 2. 1894
gest.: 5. 4. 1964

Josef Mayr, Rottenführer
Bauabt.-Oberbau Nord
geb.: 18. 8. 1914
gest.: 7. 4. 1964

Rudolf Gogol, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 31. 12. 1883
gest.: 10. 4. 1964

Hugo Ballmann, Wagenschmierer
Betr.-Masch.-Dienst Süd
geb.: 3. 10. 1904
gest.: 24. 4. 1964

Verdiente Auszeichnung

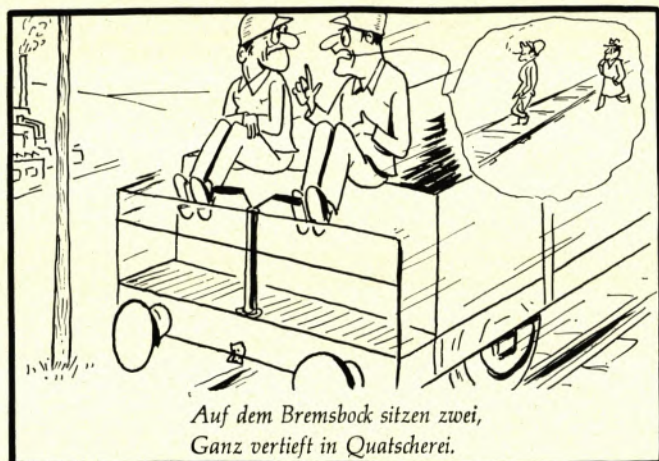


Unter den Arbeitsjubilaren, die kürzlich im großen Saal der Industrie- und Handelskammer in Duisburg für 50 Jahre treue Dienste mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet wurden, befanden sich auch die Goldjubilare Gustav Kleinfeld und Johann Ohletz von Eisenbahn und Häfen. Der Hauptgeschäftsführer der Kammer, Dr. Herker, sagte in seinen begrüßenden Worten zu den Jubilaren u. a.: „Für Sie waren Verantwortung und Treue gegenüber dem Betrieb keine leeren Worte.“ Die hohe Auszeichnung wurde unseren Männern durch Regierungspräsident Baurichter übergeben.

Unser Bild (von links nach rechts): Johann Ohletz, Gustav Kleinfeld.

Nochmal gehabt!

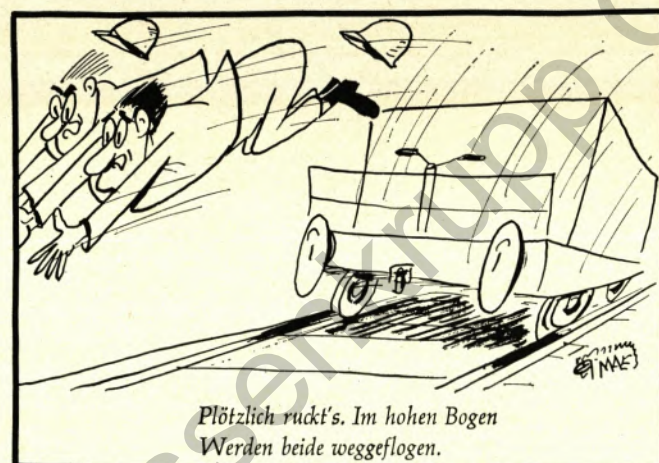
Festhalten beim Unterhalten



Auf dem Bremsbock sitzen zwei,
Ganz vertieft in Quatscherei.



Sprechen grad erregt vom Alten,
Statt sich richtig festzuhalten.



Plötzlich ruckt's. Im hohen Bogen
Werden beide weggefliegen.



Angebeult sind die Gestalten,
Weil sie sich nicht festgehalten.

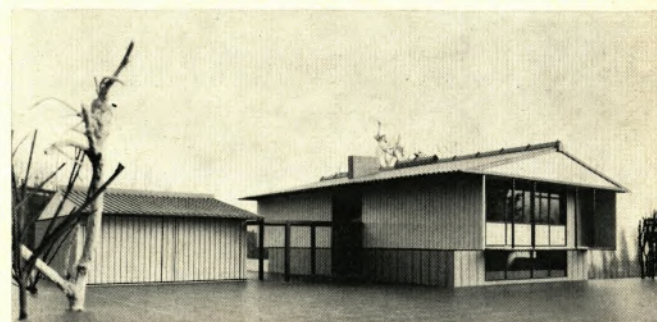
Gezeichnet und fotografiert...



Ministerialdirigent Professor Dr. Schramm von der Deutschen Bundesbahn wollte mit Abteilungspräsident Doll und weiteren Herren des Bundesbahn-Zentralamtes Minden letzters in Hamborn, um Werksanlagen der ATH zu besichtigen.



Nach der Hauptversammlung der ATH am 17. April 1964 wurde den Aktionären Gelegenheit gegeben, die neuen Werksanlagen in Beckerwerth zu besichtigen.



Die Armco-Thyssen Breitband-Verarbeitung GmbH Dinslaken, eine Beteiligungsgesellschaft der ATH, nimmt in Kürze die Fabrikation eines Fertighauses aus Thyssenstahl auf.

