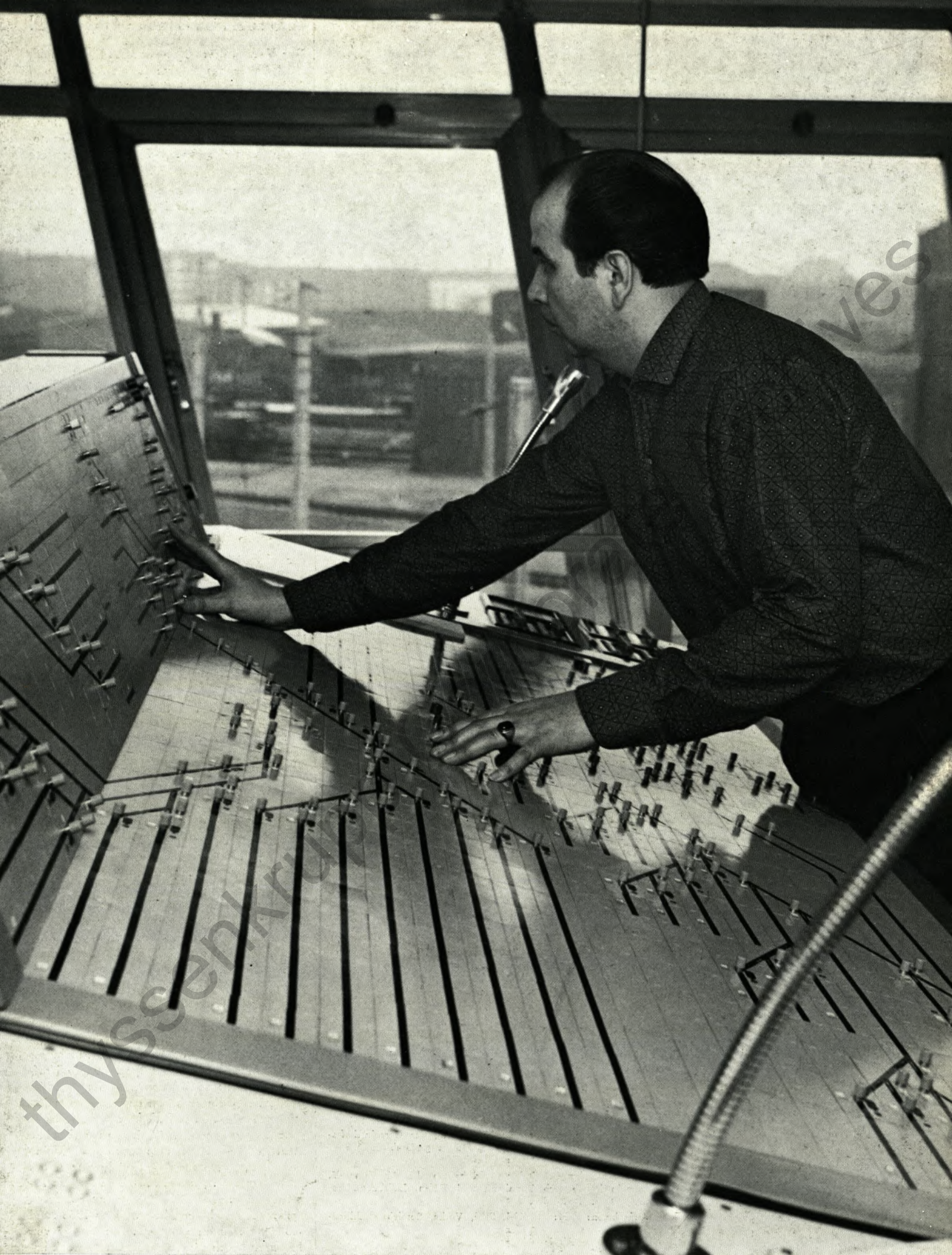




**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

13. JAHRGANG

7/8

Juli/August 1967



Im vergangenen Monat Juni hatte der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen mit 6,4 Mill. beförderten Tonnen die bisher höchste Beförderungsleistung seit Bestehen. Am Zustandekommen dieser Rekordleistung war die Produktion im neuen Werksteil Beeckerwerth der ATH in nicht geringem Umfang beteiligt. Unser Bild zeigt einen abfahrtsfertigen Zug mit schweren Coils, im Hintergrund rechts das Oxygenstahlwerk.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
Wir sind „im Bilde“	3
52 Mitarbeiter traten in den wohlverdienten Ruhestand	4
Mai-Nachlese	4
Mußte das sein?	5
Schutzkleidung tragen heißt sicher arbeiten	5
MTM und UMS — was steckt dahinter?	7
Alle 60 km fährt die Bundesbahn „schwarz“	9
Einer von Vielen	10
Unsere Jubilare	11
Aus der Betriebsgemeinschaft	12
EH-Mitteilungen	12
Aus der Arbeit unserer Fotogemeinschaft	13
Kleine Ausflüge mit und ohne Auto: Das Neandertal	14
Leserzuschrift	14
Johann Zenner wurde 90 Jahre alt	15
Nicht gedacht — Mist gemacht	15



Herausgegeben von der Geschäftsleitung 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.

Aufnahmen: EH: Kiel, Still, Vocke, Betriebsmaschinen-
dienst
ATH: Meyer
HBAG: Maruschke
Sonstige: Kamp, Linden, Rossberg
Titelbild: Am Stellwerkstisch im Stellwerk Vorbahnhof
Rückseite: Spaziergang im Rotbachtal

KURZNACHRICHTEN

Der Vorstandsvorsitzer der ATH, Dr. Sohl, wird Leiter des Internationalen Eisen- und Stahlinstituts, das seinen Sitz in Brüssel nehmen wird.

Dr. Kurt Birrenbach, Aufsichtsratsvorsitzender der ATH und Vorsitzender des Kuratoriums der Fritz Thyssen Stiftung, vollendete am 2. Juli 1967 sein 60. Lebensjahr.

Der Ausbau der Binnenwasserstraßen in der Bundesrepublik schreitet voran. Ein 1965 zwischen der Bundesregierung und den Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein getroffener Vertrag sieht für die nächsten 20 Jahre den Ausbau des nordwestdeutschen Wasserstraßennetzes vor. Nachdem im Dortmund-Ems-Kanal bereits das 1350-t-Schiff, der sog. „Europakahn“ verkehren kann, sollen der Rhein-Herne-Kanal, der Wesel-Datteln-Kanal, der Datteln-Hamm-Kanal, der Küstenkanal und der Mittelland-Kanal dem gestiegenen Verkehr angepaßt und zum Teil für den „Europakahn“ ausgebaut werden. Durch den Bau des Elbe-Seitenkanals wird das Zonenrandgebiet verkehrstechnisch besser erschlossen. Über die Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung wurde 1966 ein Vertrag zwischen der Bundesregierung und dem Freistaat Bayern unterzeichnet. Nach dem Ausbau der Fahrwasserstraße des Rheins und der Kanalisierung des Mains bis Bamberg soll zunächst die Kanalstrecke bis Nürnberg fertiggestellt werden. Bis 1981 ist der Ausbau zwischen Nürnberg und Kehlheim und weiter bis Straubing geplant. Der durchgehende Rhein-Main-Donau-Verkehr soll 1989 aufgenommen werden.

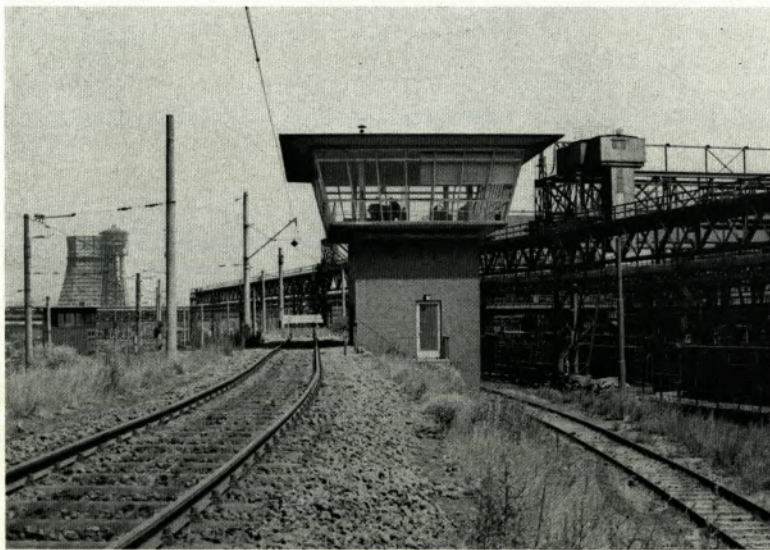
Die durchschnittliche Leistung je Mann und Schicht im Kohlenbergbau der Gemeinschaft lag im Mai 1967 bei 2773 kg gegenüber 2791 kg im Vormonat und 2606 kg im Mai 1966. Die deutschen Bergleute übertrafen mit 3377 kg den Gemeinschaftsdurchschnitt erheblich.

Das „Blaue Band der Schiene“ hat sich, wie auch aus dem Sommerfahrplan zu ersehen ist, in dem seit Jahren andauernden Wettbewerb der schnellsten Züge der Deutschen Bundesbahn um den ersten Platz der TEE 43 „Parsival“ mit der herausragenden Reisegeschwindigkeit von 106,8 km/h errungen und den bisherigen Spitzenreiter TEE „Blauer Enzian“ auf den zweiten Platz verwiesen. TEE „Parsival“ durchleitet die 525 km von Aachen bis Hamburg in 4 Stunden 55 Minuten bei 8 Zwischenhalten.

Die Kriminalstatistik in der Bundesrepublik Deutschland weist nach, daß im Jahre 1966 im Bundesgebiet einschl. West-Berlin über 1,9 Mio Verbrechen und Vergehen festgestellt wurden; das waren 7,2 v. H. mehr als im Vorjahr. Von diesen insges. 1,9 Mio Straftaten konnten 1966 über 1 Mio aufgeklärt werden. Bei dieser an sich geringen Ermittlungsquote von 53 v. H. darf allerdings nicht übersehen werden, daß sie sich auf alle Straftaten gründet, also auch auf kleine Vergehen, von denen sich viele nur selten aufklären lassen, wie z. B. Fahrradgebrauchsentwendung. Als Täter der aufgeklärten Verbrechen und Vergehen wurden 1966 rund 918 000 Personen ermittelt. Ein Viertel von ihnen war noch nicht 21 Jahre alt. Stark zugenommen hat die Kriminalität der Kinder unter 14 Jahren sowie die der Jugendlichen zwischen 14 und 18 Jahren.



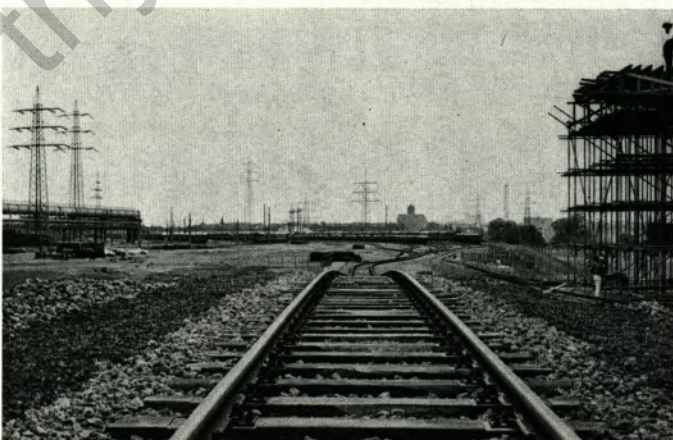
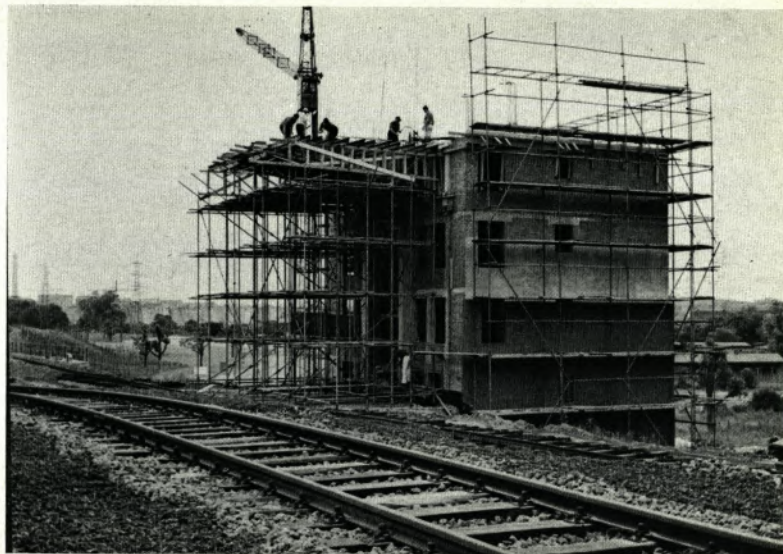
▲ Am 22. Juni besuchten Binnenschiffahrtsexperten der Sowjet-Union die ATH. Im Rahmen ihres Besuchsprogramms interessierten sie sich ganz besonders für den Hafen Schwelgern, dessen Anlagen und Einrichtungen von Herrn Direktor Bergermann ausführlich erklärt wurden. Eine Fahrt mit dem Schubboot Thyssen I rundete das Programm ab.



In Betrieb genommen wurde vor einigen Wochen das Stellwerk Matenastraße im Werksteil Hamborn der ATH. Unser Bild zeigt das neue Stellwerksgebäude vor dem Trägerlager.

Wir sind „im Bilde“

Gute Fortschritte machen die Bauarbeiten für das neue Stellwerk Meerbergstraße. Auf unserem Bild unten ist die Lage direkt am Ablaufberg zu erkennen. Im Hintergrund die Aufstellgleise des Bahnhofs Meerbergstraße.





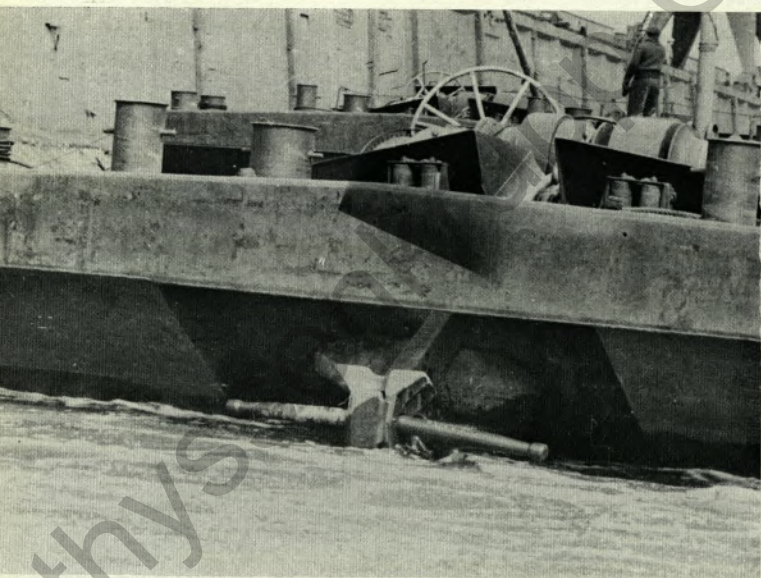
52 Mitarbeiter traten in den wohlverdienten Ruhestand

Betriebsratsvorsitzender Aulmann übermittelte anschließend den Ausscheidenden die besten Wünsche im Namen der Betriebsvertretung.

In einer beim Gemeinschaftsbetrieb bereits zur Tradition gewordenen kleinen Feierstunde verabschiedete Herr Direktor Christophers im Namen der Geschäftsführung am 30. Juni offiziell die Mitarbeiter, die während der ersten sechs Monate dieses Jahres in Pension gingen. Zu den Ausscheidenden gehörten 6 Pensionäre, die ihr 50jähriges —, 29, die ihr 40jähriges — und 10, die ihr 25jähriges Dienstjubiläum feiern konnten. Direktor Christophers gab in seiner Ansprache einen Rückblick über die vergangenen Jahrzehnte und lobte besonders die Treue der Mitarbeiter in den schweren Jahren nach dem 2. Weltkrieg, in denen sie durch ihre Leistungen beim Wiederaufbau die Voraussetzungen für den Fortschritt der letzten Jahre schafften. Gesundheit und Zufriedenheit wünschte Direktor Christophers den Pensionären für die Zukunft und legte ihnen nahe, sich eine Beschäftigung, ein „Hobby“ zuzulegen, damit der Übergang in den Ruhestand auch seelisch gut überstanden werde.



Mai-Nachlese: Gefährliches Anhängsel beim Ankerlichten



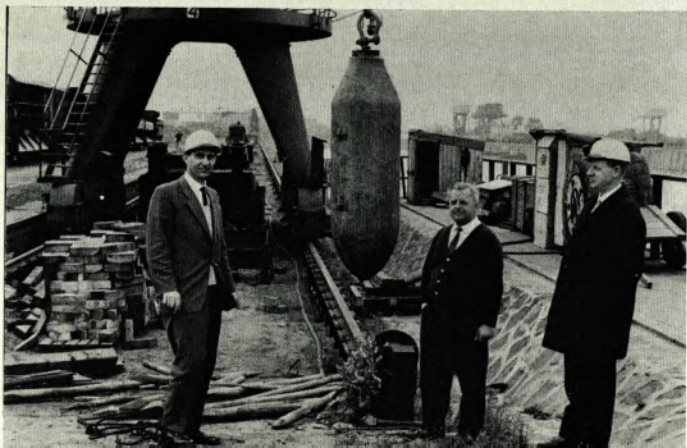
sich eine Bombe verklemmt. Nachdem die erforderlichen Absperungsmaßnahmen durchgeführt waren, stellten Fachleute fest, daß es sich um eine Fünf-Zentner-Bombe aus dem letzten Weltkrieg handelte.

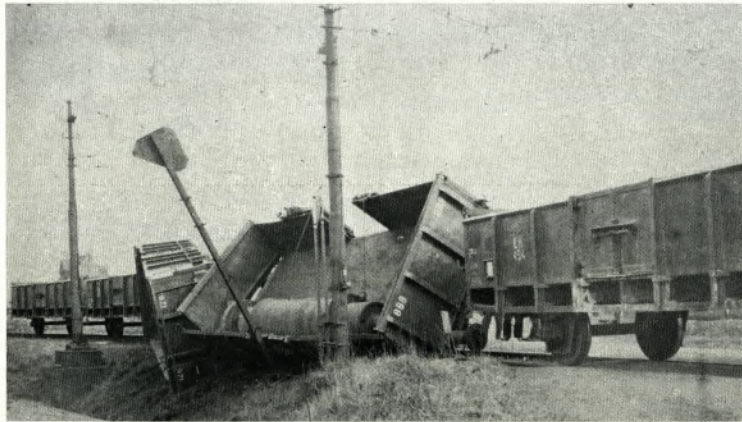
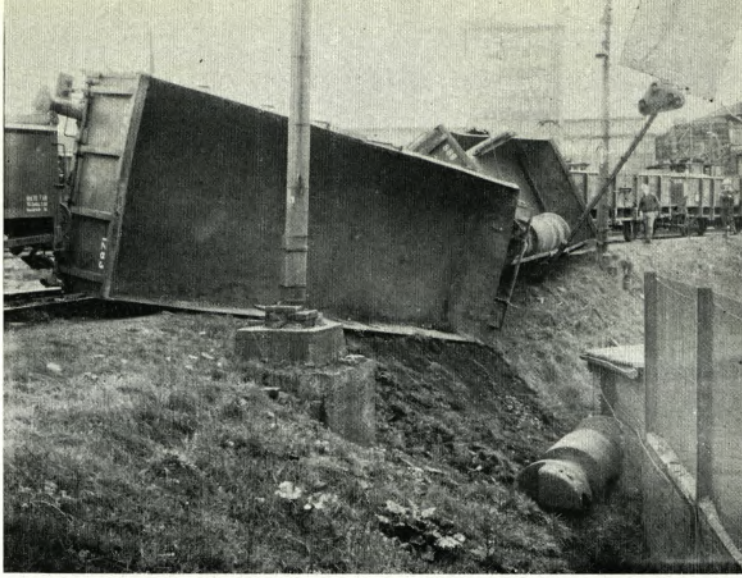
Feuerwerker Schwertner vom Amt für Kampfmittelbeseitigung, Düsseldorf, der die Bombe am 22. Mai entschärfte, versicherte, daß der Aufschlagzünder noch voll intakt war und die Explosion wohl durch das Eintauchen im weichen Schlamm des Hafenbeckens seinerzeit nicht ausgelöst wurde. Nach Entfernen des Zünders wurde in die gleiche Öffnung ein Haken geschraubt, so daß der schwere Sprengkörper mit dem Kran an Land gehoben werden konnte. ■

So wurde die Bombe zwischen Anker und Schiffsboden eingeklemmt.

Als der mit Erz beladene Schubleichter Fendel 301 am 21. Mai den Anker lichtete, um vom Westufer des Parallelhafens in den Stichhafen überzuwechseln, ließ sich der Anker nicht an Deck heben. Nach der Ursache forschend, machte das Schiffspersonal eine unangenehme Entdeckung, denn zwischen Schiffskörper und Anker hatte

Nachdem der „dicke Brocken“ entschärft am Kranhaken hängt, atmen alle erleichtert auf. Von links: Sicherheitsingenieur Kiel, Feuerwerker Schwertner und Betriebsleiter Hütgens.





Mußte das sein?

Unter dieser Überschrift veröffentlichen wir künftig aktuelle Fotos von Eisenbahn-Schadensfällen, die auf Fahrlässigkeit des Eisenbahnpersonals oder des Beladepersonals unserer Gesellschafter zurückzuführen sind. Wir hoffen, daß diese Fotos zum Nachdenken anregen und damit helfen, die Zahl derartiger Fälle zu senken.

Und das waren die Folgen:

Gleisperrung	8 1/2 Stunden
Aufwand für das Aufgleisen	5 × 8 = 40 Stunden
Reparaturkosten der Wagen . . .	DM 2 180,—

30 t schwere Walzen wurden vom Versender nicht verkeilt und führten in einer Kurve zwangsläufig zum Umkippen und Entgleisen der beiden Wagen.

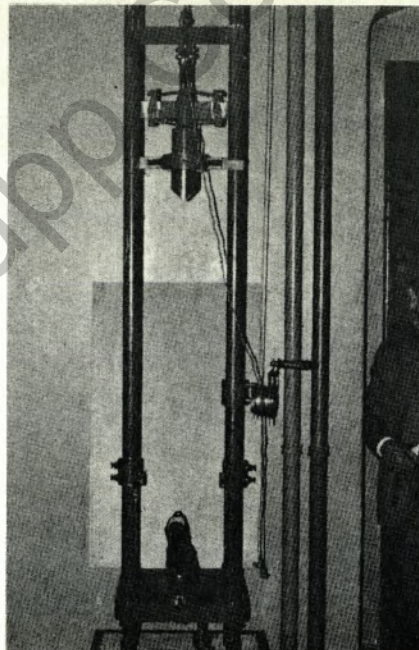
Schutzkleidung tragen heißt sicher arbeiten!

Gegeu die Gefahren unserer technischen Welt hat menschlicher Erfindungsgeist Schutzvorrichtungen und Sicherheitseinrichtungen erdacht.

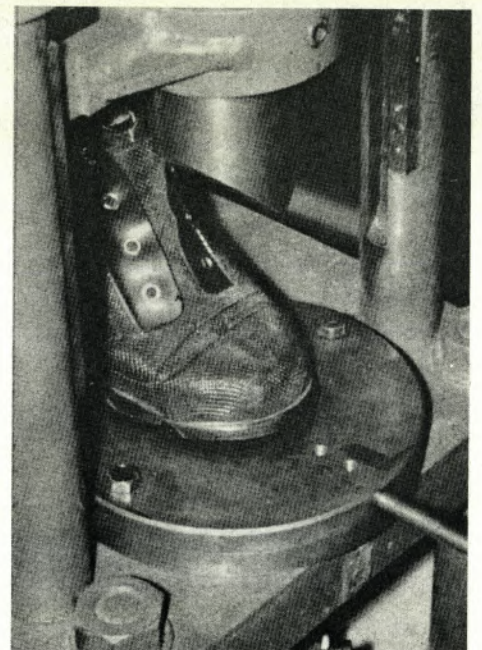
Wo nach dem Stand der Technik noch nicht alle Gefahrenstellen durch technische Mittel beseitigt werden können, muß den Gefahren durch Körperschutzmittel begegnet werden. Diese Schutzmittel müssen nicht nur zweckmäßig sein, sondern auch getragen werden.

In einem vorausgegangenen Artikel wurde der Schutzhelm als Lebensretter vorgestellt. Heute wollen wir uns den Sicherheitsschuh einmal näher betrachten.

Der Transport schwerer Lasten gehört zu einem Hüttenwerk, wie das Salz zur Suppe. Unsere Füße sind bei der Arbeit durch herabfallende Gegenstände ständig gefährdet. Gegen schwere Brocken ist der normale

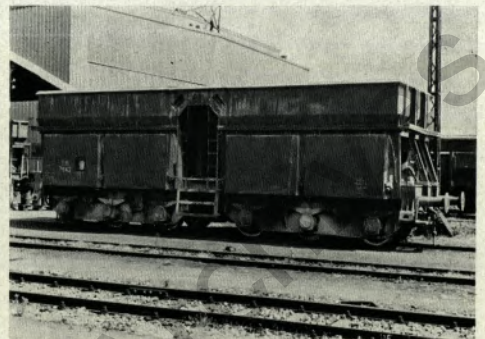


Aus über 1 m Höhe fällt bei der Prüfung von Sicherheitsschuhen ein Fallkörper von 20 kg Gewicht mit scharfer Kante auf den Schuh. Die Stahlkappe des Schuhs muß dieser Fallprobe standhalten. Rechts im Bild ist die gefährliche Form des Fallkörpers zu sehen.



Lederschuh kein ausreichender Schutz. Zur Verhinderung von Zehenverletzungen ist vor einigen Jahren ein Schuh mit eingebauter Stahlkappe entwickelt worden. Heute

gibt es bereits eine Vielzahl von Modellen. Die eingebaute Stahlkappe hält eine statische Belastung von 1,5 t aus und gewährleistet einen guten Zehenschutz. ►



So geriet der Träger des in Bild 4 gezeigten Sicherheitsschuhs unter das Rad des nebenstehenden 100-t-Wagens.

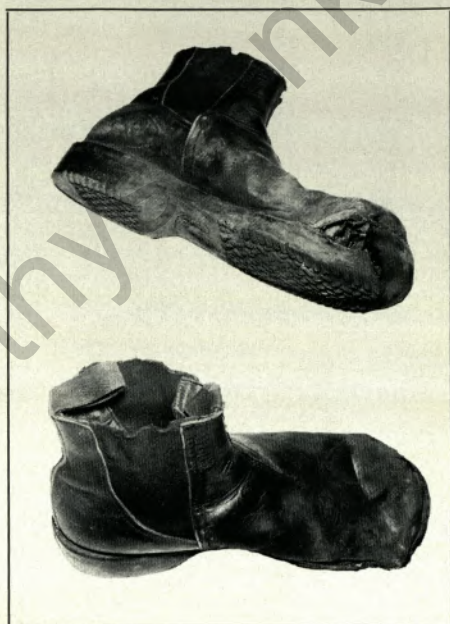
Aber was nutzt der beste Schuh, wenn er nicht getragen wird. Viele Mitarbeiter stehen immer noch vor einem für sie unlösbaren Problem: „Was mache ich mit meinen ausgetretenen Sonntagsschuhen? Die kann ich eigentlich bei der Arbeit noch vollends verschleifen.“ Rechnen wir doch mal kurz: Diese alten Schuhe haben einen Wert von vielleicht DM 10,—. Andererseits bieten sie uns kaum einen Schutz. Wird nun durch eine Last ein Fuß gequetscht, so ist eine Verletzung hundertprozentig sicher, während der Sicherheitsschuh mit Gewißheit davor bewahrt hätte. Die DM 10,—, die wir unbedingt noch verschleifen wollten, zahlen wir schon in einem Tag Arbeitsunfähigkeit drauf, denn der Arbeitgeberzuschuß zum Krankengeld entfällt dann. Von den Schmerzen, die zu erleiden sind, ganz zu schweigen. Eine Rechnung, die doch klar zu Gunsten des Sicherheitsschuhes aufgeht, nicht wahr?

Darum:

Benützen Sie Ihren Kopf, um Ihre Füße zu schützen!



Auch in diesem Fall bewahrte die Stahlkappe des Sicherheitsschuhs den Träger vor einer völligen Amputation des vorderen Fußes.



Im Eisenbahnbetrieb besteht neben der Gefahr des Herabfallens von Lasten noch die Gefahr, mit dem Fuß unter das rollende Rad eines Wagens zu kommen. Dieses mußten zwei Mitarbeiter in einem Zeitabstand von einer Woche leider erleben.

Der eine Rangierer rutschte beim Aufspringen auf das Trittbrett eines Wagens ab und geriet mit dem Vorderfuß unter das Rad eines Hundert-Tonnen-Wagens. Die Achslast dieses Wagens betrug 6 t. Auf dem Bild links ist zu erkennen, wie der Schuh zerquetscht wurde. Wie sah es mit dem Fuß des Mitarbeiters aus, wird sich jeder bei dem Anblick des Schuhs fragen? Um es kurz zu machen: der Mitarbeiter konnte am Unfalltag das Krankenhaus mit einer gebrochenen Zehe wieder verlassen.

Der andere Rangierer stolperte über einen Schlackebrocken und stürzte so unglücklich, daß sein linker Fuß ebenfalls auf die Schiene zu liegen kam. Das Rad eines G-Wagens rollte quer über den Fuß. Auf dem mittleren Bild ist die Spur des Rades auf dem Schuh

Lediglich mit einer gebrochenen Zehe kam der Träger dieses Sicherheitsschuhs davon.

noch deutlich zu erkennen. Diesem Mitarbeiter wurden zwar die 2. bis 4. Zehe amputiert, die Großzehe blieb ihm aber erhalten. Beide Mitarbeiter haben es nur der Tatsache, daß sie Sicherheitsschuhe trugen, zu verdanken, daß sie vor schweren Unfallfolgen verschont blieben. Hätten sie ihre Sonntags-„Unfallschuhe“ angehabt, hätten beide mit hundertprozentiger Gewißheit ihren Vorderfuß verloren.

Diese Vorfälle zeigen doch wieder einmal deutlich, wie wichtig es ist, die vorgeschriebene Schutzausrüstung zu tragen. Im „Archiv“ des Sicherheitswesens können Unbelehrbare sich davon überzeugen, daß die aufgezeigten Fälle keine Ausnahmen sind. Wollte man jeden Unfall aufzählen, bei dem der Sicherheitsschuh sich als Schutz vor Unfallfolgen erwies, könnte man in jeder Ausgabe der Werkzeitschrift über eine Anzahl Fälle berichten.

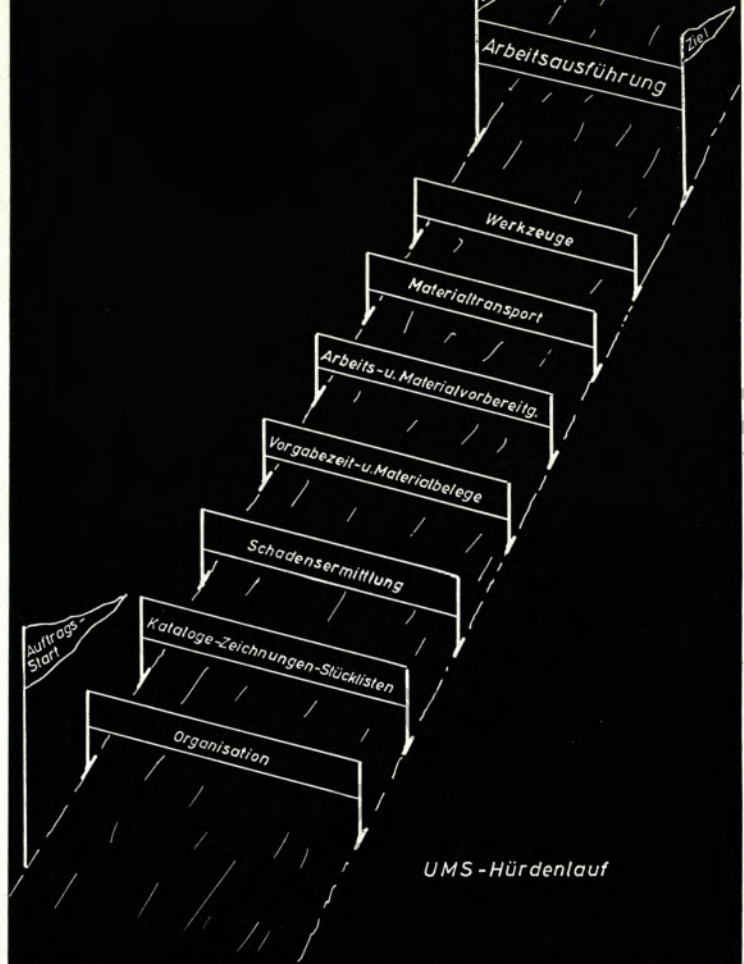
Dieser Artikel beweist wieder, daß das Tragen der Schutzbekleidung nicht ohne Grund vorgeschrieben wurde, denn: Schutzkleidung tragen heißt sicher arbeiten.

H. Kiel.

MTM und UMS-

was steckt dahinter

?



Seit einem Jahr wird beim Gemeinschaftsbetrieb häufig, sei es in den Werkstätten der EBW, in Besprechungen im technischen oder kaufmännischen Bereich oder in Gesprächen der Mitarbeiter untereinander von der Einführung des „UMS-Verfahrens“ gesprochen. Nun, was steckt hinter diesem UMS-Verfahren und dem damit in Zusammenhang gebrachten „MTM-Verfahren“?

Rationalisierung groß geschrieben

Die enorme technische Entwicklung der letzten Jahre auf allen Gebieten der Wirtschaft ist auch in der Fördertechnik ganz beachtlich.

Wer die bei uns in den letzten Jahren geschaffenen Anlagen einmal genauer betrachtet, sei es die Schiffsentlader im Hafen, die Schuttseparation, die elektrischen Stellwerke, die modernen Lokomotiven, die neuen Schrägbodenselbstentladewagen und nicht zuletzt die neuen Hallen für die EBW, kann sich ein Bild darüber machen, in welchem Umfang in den letzten Jahren beim Gemeinschaftsbetrieb investiert worden ist. Diese Investitionen waren erforderlich, um die an uns gestellten Aufgaben zu erfüllen.

Nur so, und mit den in vielen Bereichen durchgeführten Rationalisierungsmaßnahmen konnten die hohen und ständig steigenden Leistungen erzielt werden. Diese teuren, gegenüber früher komplizierteren Betriebs-einrichtungen erfordern im Vergleich zu älteren oft einen höheren Aufwand für die Instandhaltung. Sie müssen sorgfältig gewartet und schnell repariert werden können, denn der Ausfall solcher Einrichtungen ist mit hohen Kosten verbunden. Diese Kosten in Grenzen zu halten, sie möglichst zu senken, ist die Aufgabe aller Beteiligten. Gerade in der allgemeinen Konjunkturabschwächung, die sich u. a. stark in der

eisenschaffenden Industrie bemerkbar macht, ist die Rationalisierung zu einer lebenswichtigen Aufgabe geworden.

Für den Bereich der EBW wurde eine Arbeitsvorbereitung eingerichtet, die in Zusammenarbeit mit den für die Instandhaltung von Loks und Wagen zuständigen Abteilungen, wie Betriebsmaschinendienst und Eisenbahnwerkstatt sowie Werkstättenleitung und Materialwirtschaft die vielseitigen Rationalisierungsmaßnahmen planen, einführen und überwachen soll.

Eine Rationalisierung kann nur erreicht werden, wenn die drei Grundfaktoren einer Fertigung oder Instandhaltung

Mensch — Maschine — Material

(wobei hier Maschine für Betriebsmittel im weiteren Sinne gilt) harmonisch aufeinander abgestimmt werden. Diese Abstimmung kann nur durch eine gute Organisation erreicht werden.

Vielseitig verwendbare Zeitwerte

Das amerikanische Sprichwort „time is money“ (Zeit ist Geld) bedeutet, daß genutzte Zeit Geld bringt, verlorene Zeit Geld kostet. Betriebliche Kosten erfaßt und verrechnet man daher in Zeit, besser gesagt, in Zeitabschnitten. Eine gute Betriebsorganisation setzt vielseitig verwendbare Arbeits- bzw. Bezugszeitwerte für die Kostenverrechnung voraus.

Sie werden unter anderem benötigt:

1. als Maßstab für einen echten Leistungslohn,
2. zur Errechnung des Arbeitsvolumens eines Betriebes und der erforderlichen Arbeitskräfte,
3. zur Fertigungs- und Reparaturplanung,
4. zur Fertigungs- und Reparatursteuerung,
5. zur Material- und Transportplanung,

6. zur Material- und Transportsteuerung,
7. zur betrieblichen Kostenrechnung, und vielem anderem mehr.

Probleme der Zeitmessung bei Instandhaltarbeiten

Die in Deutschland bisher bekannten Zeitstudienverfahren sind wenig dazu geeignet, den Zeitaufwand für die verschiedenartigen, ungleichmäßig anfallenden Arbeiten für Instandhaltung und Reparaturen zu messen.

Die Gründe haben in allen Instandhaltungsbetrieben ähnliche Ursachen, bei uns vor allem folgende:

Die Arbeiten sind auf Grund der Vielzahl unserer Fahrzeuggattungen sehr unterschiedlich. In vielen Fällen sind die Einzelteile der Fahrzeuge ähnlich, jedoch verschieden in der Ausführung.

Wollte man bei allen vorkommenden Arbeiten Zeitstudien durchführen, so wäre in der Wagenreparatur bei ca. 270 vorhandenen verschiedenen Wagentypen ein hoher Aufwand erforderlich, der enorme Zeit und damit auch Kosten verursachen würde. Selten vorkommende Arbeiten könnten nur während der Durchführung analysiert und hinterher bewertet werden. Diese Art der Kalkulation kann man nicht mehr als Vorkalkulation bezeichnen. Planen und Steuern ist nur möglich, wenn vor Beginn der Arbeiten die Durchführungszeiten bekannt sind.

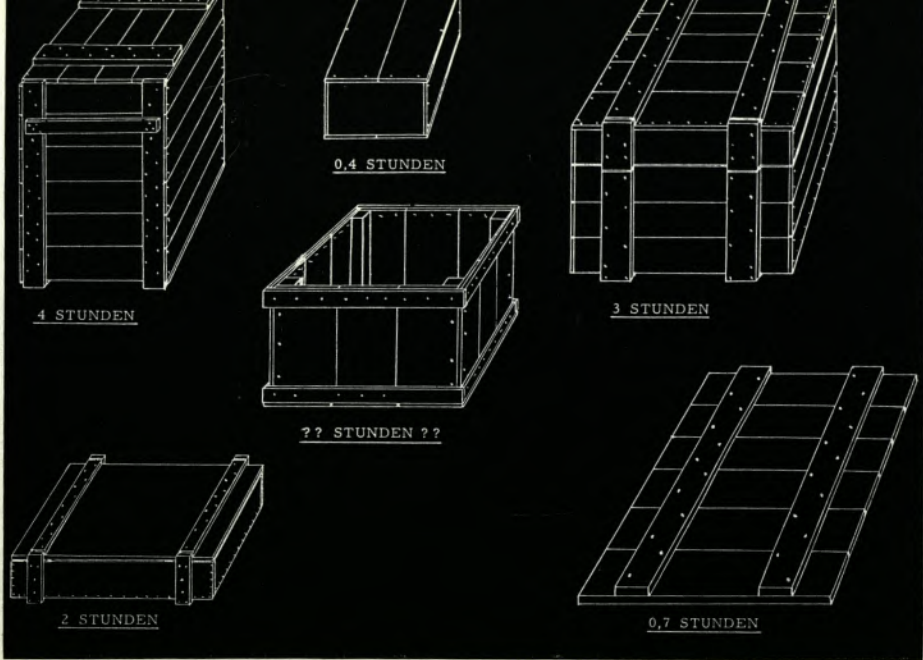
Wie aber kann man in der Instandhaltung mit einem rationalen Aufwand an Zeit und Personal Zeitwerte für die verschiedenen Aufgabengebiete in der AV ermitteln?

Das MTM-Verfahren

MTM heißt „Methods-Time-Measurement“, wörtlich übersetzt: Methoden — Zeit — Messung.

Amerikanische Arbeitswissenschaftler der Firma Maynard u. Co. stellten bei vielen

Unsere Abbildung zeigt an einem einfachen Beispiel, wie die Fertigung einer neuen Kiste kalkuliert wird, indem Vergleiche mit dem schon kalkulierten Zeitaufwand zur Fertigung anderer Kisten angestellt werden.



Arbeitsstudien durch Filmaufnahmen industrieller Arbeiten fest, daß menschliche Tätigkeiten sich aus einer beschränkten Anzahl stets wiederkehrender Bewegungsarten zusammensetzen, die, einmal erkannt, nach ihren Einflußgrößen wie Bewegungslänge, Gewicht, Sorgfalt usw. gruppiert werden können.

Diese Grundbewegungstypen sind:
Hinlangen, Greifen, Bringen, Loslassen, Fügen, Drücken, Trennen, Blickfunktionen sowie Körper-, Bein- und Fußbewegungen.
Es wurde von den einzelnen Bewegungstypen unter Berücksichtigung der Einflußgrößen jeweils eine solche Anzahl Filmaufnahmen bei den verschiedenen Arbeiten erstellt, daß mit Hilfe statistischer Rechenver-

fahren Durchschnittswerte ermittelt wurden, die der normalen menschlichen Leistung entsprechen.
Diese Zeitwerte wurden auf einer Tabellenkarte zusammengefaßt.
Die Zeiteinheiten des MTM-Systems sind TMU. Ein TMU ist eine hunderttausendstel Stunde.
Bei einer MTM-Studie wird die Arbeit Bewegung für Bewegung genau analysiert, wobei die Einflußgrößen berücksichtigt werden. Diese Bewegungen werden durch Symbole (Buchstaben und Ziffern) gekennzeichnet, die international lesbar sind.
Für jedes dieser Symbole findet man auf der MTM-Normzeitwertkarte die zugehörige, vorbestimmte Zeit.

Die Symbole lassen genau die Arbeitsmethode erkennen. Sie zeigen, was die linke bzw. rechte Hand, die Augen und die anderen Körperteile ausführen. Aus der MTM-Normzeitwertkarte kann man weiterhin erkennen, welche Bewegungen gleichzeitig durchführbar sind.
MTM eignet sich für die Fertigung entsprechend großer Stückzahlen, d. h. für Arbeiten, bei denen die gleichen Bewegungen in großer Häufigkeit vorkommen. Für Instandhaltearbeiten, die unregelmäßig anfallen und bei denen somit die Bewegungskombinationen immer wieder anders sind, wendet man ein hierfür geeignetes, auf MTM aufgebautes Verfahren an.

Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen		Element-Analyse				Code: 0750.02
Beschreibung linke Hand		An-zahl	LH	TMU	RH	An-zahl
Beschreibung rechte Hand						
D						
Sicherung aus Schraubkappe ziehen (bis 60 A)						
Zur Sicherung		R30B	13,3	M30B	Schraubkappe zu LH	
Sicherung greifen		G1 A	2,0		Schraubkappe halten	
Sicherung herausziehen		D2 E	7,5	D2 E		
(3		G2	16,8	G2	wie LH	
(		M10B	6,8	M10B		
			46,4			
			=====			

Eine MTM-Analyse
Die Zeiteinheit des MTM-Systems ist TMU.
 $1 \text{ TMU ist } \frac{1}{100.000} \text{ Stunde}$

Das UMS-Verfahren
Wie MTM so wurde auch UMS von Arbeitswissenschaftlern der amerikanischen Firma Maynard u. Co. entwickelt.
UMS heißt „Universal-Maintenance-Standards“, zu deutsch: Allgemeine Richtwerte für Instandhaltearbeiten.

In vielen Industriestaaten, so u. a. in den USA, in Kanada, England, Schweden und seit etwa 4 Jahren in Deutschland hat sich UMS bereits bewährt.
Einen Mitarbeiter der Firma Maynard u. Co. haben wir zur Einführung von UMS zur Beratung hinzugezogen, um die Erfahrungen

zu nutzen, die bei anderen Firmen gesammelt worden sind.
Die UMS-Zeitstandards sind nach dem Prinzip eines Baukastens aufgebaut. Die kleinsten Elemente sind die MTM-Grundwerte. Kirchenkamp

(Wird in der nächsten Ausgabe fortgesetzt!)



Der längste Tunnel der Erde ist mit nahezu je 20 Kilometer der zweistollige „Simplon“ auf der Strecke Bern—Mailand. Die Durchfahrtszeit beträgt 17 Minuten. Hier das Nordportal des Tunnels bei der schweizerischen Grenzstation Brig im Rhônetal.

Alle 60 Kilometer fährt die Bundesbahn „schwarz“ Mehr als 500 Tunnel auf 30000 Kilometer Streckenlänge

In dem rund 30 000 Kilometer langen Streckennetz der Bundesbahn sind gegenwärtig 516 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 200,16 Kilometer in Betrieb. Damit entfällt jeweils ein Tunnel auf knapp 60 Kilometer Streckenlänge. Der längste Tunnel der Bundesbahn, der 1877 fertiggestellte Cochemer Tunnel, liegt auf der Moselbahn zwischen Koblenz und Trier; er mißt 4203 Meter. Der kürzeste „Tunnel“ der Bundesbahn, das „Felsentor“ zwischen Regensburg und Nürnberg, ist dagegen nur knapp zehn Meter lang. Seit 1945 hat die Bundesbahn insgesamt sechs Tunnel neu gebaut: bei der Elektrifizierung der rechten Rheinstrecke den Roßteintunnel (456 Meter) und den Loreleytunnel (417 Meter), beim Bau der Biggetalsperre und der dadurch nötigen Verlegung der Bahnlinie Attendorn—Olpe den Bausenbergstunnel (1126 Meter), den Erbscheidtunnel (1035 Meter) und den Hanemicketunnel (219 Meter), sowie bei der Elektrifizierung und dem zweigleisigen Ausbau der Strecke Waiblingen—Backnang den Schwaikheimer Tunnel (310 Meter).

Der längste deutsche Tunnel gehört nicht der Bundesbahn. Er führt vom Riffelriß zum Schneefernerhaus auf der Zugspitze, ist 4500 Meter lang und im Besitz der Bayerischen Zugspitzbahn AG. Somit muß sich der längste Bundesbahntunnel, der Kaiser-Wilhelm-Tunnel bei Cochem an der Mosel, mit seinen 4203 Meter mit dem zweiten Platz begnügen. Dafür kennzeichnen merkwürdige, turbinenförmige Gebilde die Portale des Tunnels: da die Strecke mit Dampf- und Diesellokomotiven befahren wird, saugen riesige Ventilatoren den Qualm und die Auspuffgase aus dem Tunnel. Die Fahrt durch den Cochemer Tunnel dauert rund vier Minuten. Könnte die Bahn hier nicht den Berg durchqueren, müßte sie entlang dem Moselufer einen mehr als 22 Kilometer langen Umweg machen.

Der Cochemer Tunnel ist übrigens der einzige Tunnel der Bundesbahn mit mehr als viertausend Meter Länge. An zweiter Stelle folgt der Schlüchterner Tunnel auf der Strecke Frankfurt (M)—Fulda mit 3575 Meter. Zwei weitere Tunnel der Bundesbahn

sind ebenfalls mehr als dreitausend Meter lang: der Fahrnauer Tunnel zwischen Lörach und Säckingen mit 3169 Meter und der Krähbergstunnel auf der Strecke Hanau—Eberbach (Odenwald) mit 3100 Meter. Der längste Tunnel in der Gruppe der „Zweistausender“ ist der Rudersdorfer Tunnel zwischen Hagen und Haiger mit 2652 Metern. Die tunnelreichste Strecke der Bundesbahn führt durch den Schwarzwald. Nicht weniger als 39 Tunnel liegen auf der Strecke Offenburg—Singen (Hohentwiel), davon 37 allein auf dem nur 28 Kilometer langen Abschnitt Hornberg—St. Georgen. Dabei durchfährt die Schwarzwaldbahn bei Sommerau den längsten Tunnel mit 1698 Meter und zwischen Hornberg und Niederwasser die drei kürzesten, die „Glasträger-Tunnel“ mit 43,4 Meter, 22,8 Meter und 13,6 Meter Länge.

Die längsten Tunnel der Welt liegen in Italien und der Schweiz, also in Europa. Es sind der Simplon II (Italien—Schweiz) mit 19 823 Meter, Simplon I (Italien—Schweiz) mit 19 731 Meter. Apennin (Italien) mit 18 508 Meter, Gotthard (Schweiz) mit 14 998 Meter, Lötschberg mit 14 536 Meter. Dann folgt der Cascade-Basis-Tunnel in den USA mit 12 534 Meter Länge, der Mont-Cenis-Tunnel (Frankreich—Italien) mit 12 230 Meter, der Moffattunnel (USA) mit 12 056 Meter und der Arlbergstunnel (Österreich) mit 10 300 Meter.

Als tunnelreichstes Land der Erde gilt die Schweiz. Die Schweizer Bahnen mit ihrem Streckennetz von 5 171 Kilometer (einschließlich der Zahnradbahnen) besitzen zu-

Im Schwarzwald liegt Deutschlands tunnelreichste Strecke. Nicht weniger als 39mal wird es auf der Fahrt von Konstanz am Bodensee nach Offenburg in der Rheinebene vor dem Abteilsten „Nacht“. Allein auf dem nur 28 Kilometer langen Streckenabschnitt St. Georgen — Hornberg durchfährt der Zug 37 Tunnel. Der erste von ihnen, den er auf unserem Bild eben verläßt, ist der Sommerauer Tunnel, mit 1698 Meter auch der längste auf der Strecke.





Einer von vielen

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

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

Programmierer für die Datenverarbeitung

In zunehmendem Maße ist in den letzten Jahren von der elektronischen Datenverarbeitung die Rede. Hierfür bedient man sich besonderer Datenverarbeitungsanlagen, die infolge ihrer großen Rechengeschwindigkeit und der Möglichkeit zur gleichzeitigen Speicherung einer Vielzahl in ständigem Zugriff befindlicher Daten in der Lage sind, umfangreiche Aufgaben kurzfristig zu erledigen, deren Lösung mit den herkömmlichen Mitteln im allgemeinen nur mit großem Arbeits- und Zeitaufwand, in manchen Fällen aber auch gar nicht möglich war. Die Anwendungsgebiete für solche Anlagen liegen sowohl auf dem kaufmännischen als auch auf dem technischen und dem wissenschaftlichen Sektor.

Beim Gemeinschaftsbetrieb ist seit mehr als zwei Jahren auch eine elektronische Datenverarbeitungsanlage installiert. Auf ihr werden kaufmännische Aufgaben wie die komplette Erstellung der Lohnabrechnungen, die Errechnung der Werksbahnfrachten, die Materialbestandsrechnungen für die Magazine, die Kostenrechnung und viele andere mehr erledigt. In einem den speziellen Bedürfnissen unseres Unternehmens ent-

sprechenden Einsatz liefert die Anlage darüber hinaus regelmäßig sowie auf Abruf Unterlagen für den Eisenbahnbetrieb, die diesem bei seiner Disposition des Eisenbahnwagenparks helfen sollen.

So groß auch das Leistungsvermögen von Datenverarbeitungsanlagen sein mag, sie arbeiten dennoch nur nach menschlicher Weisung. Zu diesem Zweck werden Programme erstellt. In diesen Programmen legt der Programmierer Schritt für Schritt fest, was die Anlage zu tun hat. Nach dem Durchdenken eines Problems mit allen in der Praxis vorkommenden Möglichkeiten bringt er sein Programm in einer Programmiersprache zu Papier. Unterläuft ihm dabei auch nur ein einziger Denk- oder Schreibfehler, so verarbeitet die Anlage das Programm, das für die Maschineneingabe von Locherinnen in Lochkarten übertragen werden muß, nicht oder falsch. Der Programmiererberuf erfordert somit eine große Qualifikation. Es genügt nicht nur eine gründliche theoretische Ausbildung, sondern es bedarf hernach bei der Programmierarbeit einer ständigen Konzentration um das zu lösende Problem und einer ganz aus-



Bei der Programmierarbeit über die Schulter geschaut.

geprägten Gewissenhaftigkeit. Freilich wird im Laufe der Zeit auch für einen Programmierer durch gesammelte Erfahrungen manches zur Routine, so zum Beispiel die Programmierung solcher Teilabläufe, die sich mehrmals in einem bzw. in verschiedenen Programmen wiederholen. Das Gleiche gilt für das Austesten eines noch fehlerhaften Programmes, wobei der Programmierer seinen Arbeitsplatz vom Schreibtisch an die Datenverarbeitungsanlage verlegen muß. Hierbei erarbeitet er sich allmählich eine große Fertigkeit im Auffinden von Fehlern. Bei aller Routine und Fertigkeit bleibt jedoch nüchternes Denkvermögen die unerläßliche Voraussetzung für ein erfolgreiches Arbeiten. Die Datenverarbeitungsanlage kann in ihrer Logik immer nur zwischen ja und nein unterscheiden. Selbst die schwierigsten Probleme in diese Logik zu übertragen, das ist die Aufgabe des Programmierers.

Einer der bei uns tätigen Programmierer ist der Gruppenführer Johannes Wöstefeld. Er ist verantwortlich für die Programmierung der Probleme des Eisenbahnverkehrs. Seine besondere Befähigung für die Bearbeitung gerade dieser Aufgaben sammelte Herr Wöstefeld sich nicht erst als Programmierer in der Abteilung Organisation, sondern teilweise bereits während seiner früheren Tätigkeit im Betrieb.

Gruppenführer Wöstefeld wurde 1931 geboren. Seit 1950 ist er bei EH tätig und war nach zweijähriger Rangierertätigkeit als Verkehrsabfertiger in der Verkehrsabteilung beschäftigt. 1964 wechselte er zur Organisationsabteilung, um seine jetzige Tätigkeit aufzunehmen.

Aufgeschlossenheit und Hilfsbereitschaft, Eigenschaften, die ein guter Programmierer mitbringen muß, sind auch für Herrn Wöstefeld selbstverständlich. Er und seine Berufskollegen sind zu jeder Tages- und wenn erforderlich auch zur Nachtzeit bereit, ihre Dienste zum Wohle der Sache einzusetzen. Dabei wird nicht selten eine Nacht geopfert, da die Anlage oft nur während weniger Nachtstunden zum Austesten eines Programms zur Verfügung steht. ■

Gruppenführer Wöstefeld beim Austesten eines Programmes am Konsol der Datenverarbeitungsanlage.



Unsere Jubilare

Ihr 50jähriges Dienstjubiläum feiern demnächst Betriebsassistent Heinrich Rosch, EBS (1. 10. 1967), Lokomotivführer Theodor Egermann, BM (18. 10. 1967) und Streckenwärter Josef Blaha, Bau-O. (23. Oktober 1967).

Herr Heinrich Rosch, Sohn eines früheren Obermaschinenführers der ATH, wurde am 30. August 1903 in Hamborn geboren und wohnt heute in Duisburg, Kaßlerfelder Straße 60.

Er begann seine berufliche Laufbahn am 1. Oktober 1917 als Rangierer bei der August-Thyssen-Hütte in Bruckhausen und war dann ab Juli 1921 10 Jahre lang als Bahnwärter beschäftigt. Vom Juli 1931 bis August 1935 arbeitete er als Weichensteller, zunächst noch bei der Hütte in Bruckhausen, dann bis Ende 1960 bei der Hütte Ruhrort.

Der Jubilar, der sich im Jahre 1961 leider einen schweren Betriebsunfall zuzog, ist heute als Betriebsassistent beim Eisenbahnbetrieb-Süd (Hütte Ruhrort) tätig. Er gehört dem Jubilarenverein an und zeichnet sich im Dienst durch große Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Einsatzfreudigkeit aus.



Herr Theodor Egermann, geboren am 14. Mai 1904 in Mülheim-Styrum, wohnt in Duisburg-Meiderich, Mylendonkstraße 11.

Er trat am 18. Oktober 1917 beim Schacht 1/6 des Thyssen-Bergbaus als Laufbursche ein, begann dann aber schon sehr bald die Schlosserlehre und war nach Lehrabschluß bis September 1922 als Schlosser auf Schacht 1/6 tätig. Dann kam er als Heizer zum Betriebsmaschinenendienst, und seit 1928 ist er als Lokführer im Einsatz.

Der Jubilar gehört somit noch zur alten Garde der Lokführer, die trotz bereits erlernten Schlosserberufs erst noch mehrere Jahre die Tätigkeit eines Lokheizers ausüben mußten, bevor sie selbständig eine Dampflok fahren durften. Diese gründliche Schulung macht sich in seinem verantwortlichen Dienst immer wieder bemerkbar. Aufgeschlossenheit, Fleiß, Pünktlichkeit und Pflichtbewußtsein zeichnen den Jubilar in hohem Maße aus. In seiner Jugend war er ein eifriger Fußballer. Sein Steckenpferd ist seit jeher gärtnerische Betätigung gewesen. Seine besondere Freude ist ein kleiner Blumengarten am Haus.

Herr Josef Blaha stammt aus dem Sudetenland, wo er am 17. September 1903 geboren wurde. Er wohnt heute in Hamborn, Apenrader Straße 20.

Nach der Entlassung aus der Schule im Jahre 1917 wurde er als Blechschneider im Blechwalzwerk der August-Thyssen-Hütte eingestellt. Diese Tätigkeit übte er bis zum Jahre 1946 aus. Dann kam er zur Bauabteilung Oberbau, Bm 1, von „Eisenbahn und Häfen“. Hier arbeitete er bis 1957 als Gleiswerker, dann bis 1963 als Streckenwärter; seitdem ist er als Weichenreiniger eingesetzt.

Der Jubilar ist Mitglied des Jubilarenvereins. Seine Freizeit gehörte früher dem Schrebergarten. Heute pflegt er mit großer Liebe den Vorgarten seines Wohnhauses, in dem man herrliche, farbenprächtige Blumenrabatten bewundern kann. Auch ist er ein großer Tierfreund.



25 Jahre ist in unserem Betrieb tätig: Franz Niepicklo, Rangiermeister. EBN, eingetreten: 13. 9. 42.

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen

Aniello Abatiello, Bauabt. Oberbau-N.
mit Anna Cangiano
am 30. 3. 1967

Donato Stradiotti, Eisenbahn-Nord
mit Elisabeth Schmitz
am 21. 4. 1967

Manfred Hensel, Eisenbahn-Süd
mit Hildrun Fahr
am 21. 4. 1967

Manfred Meyer, EBW
mit Edeltraud Friedrich
am 21. 4. 1967

Max Scholtz, Betr.-Masch.-Dienst-S.
mit Ilse Poppe, geb. Bertram
am 5. 5. 1967

Rahmi Eser, Eisenbahn-Süd
mit Fatma Kara
am 8. 5. 1967

Hans-Joachim Dieckmann, Eisenb.-Nord
mit Irmhild Dotten
am 11. 5. 1967

Ernst Niluschewski, EBW
mit Hildegard Hoffmann
am 19. 5. 1967

Gaspere Impastato, Eisenbahn-Nord
mit Gerda Kosthorst
am 24. 5. 1967

Volker Nohlen, EBW
mit Gerda Haag
am 26. 5. 1967

Arnold Szameitat, Verk.-Abt.
mit Regina Simora
am 26. 5. 1967

Renate Probst, Organisation
mit Alfred Pabst
am 9. 6. 1967

Nachwuchs kam an:

Ismail, 20. 3. 1967

Mustafa Gürses, Eisenbahn-Nord

Emire, 24. 3. 1967

Mehmet Erkan, Eisenbahn-Nord

Fatma, 1. 4. 1967

Ferit Aykut, Eisenbahn-Süd

Heike, 6. 4. 1967

Karl-Heinz Nix, Bauabt.-Oberbau-N.

Torsten, 7. 4. 67

Gerhard Techmer, Bauabteilung

Semra, 16. 4. 1967

Erdogan Akkemik, Eisenbahn-Nord

Peter, 18. 4. 1967

Erich Baumbach, Betr.-Masch.-Dienst-N.

Heiner, 18. 4. 1967

Johann Krüßmann,
Betr.-Masch.-Dienst-N.

Thomas, 22. 4. 1967

Paul Gestwa, Eisenbahn-Nord

Angelika, 22. 4. 1967

Hans-Jürgen Seuber, Hafen Schwelgern

Christoph, 24. 4. 1967

Rolf Ignorek, Hafen Schwelgern

Andreas, 4. 5. 1967

Siegfried Schül, EBW

Angelika, 9. 5. 1967

Heinz Greysner, Verk.-Abteilung

Doris, 17. 5. 1967

Richard Hartlieb,
Betr.-Masch.-Dienst-N

Oliver, 18. 5. 1967

Elke Halfmann, Belegschaftsabteilung

Andrea, 23. 5. 1967

Adolf Kutsch, Eisenbahn-Nord

Stefan, 26. 5. 1967

Horst Schürmann, Arbeitsvorbereitung

Jörg, 29. 5. 1967

Bernhard Thunig, Hafen Schwelgern

Rüdiger, 31. 5. 1967

Heinz Steinbach, Signalmeisterei

Mario, 31. 5. 1967

Sabatino Angelone, Hafen Schwelgern

Gülgün, 4. 6. 1967

Hüseyin Albayrak, Eisenbahn-Nord

Claudia, 7. 6. 1967

Kurt Hillers, Eisenbahn-Nord

Geburtstag:

Thomas Dolata, früher Weichensteller

geb. 14. 9. 1887 (80 Jahre)

wohnhaft: DU-Hamborn, Schwarzkopf-
straße 2

Adolf Laudert, früher Meister

geb. 24. 9. 1887 (80 Jahre)

wohnhaft: Wünnenberg, Schäfer-
straße 147

Michael Schneid, früher Bahnarbeiter

geb. 10. 10. 1887 (80 Jahre)

wohnhaft: DU-Hamborn, Dahl-
straße 56

Matthäus Kroll, früher Weichensteller

geb. 13. 10. 1887 (80 Jahre)

wohnhaft: DU-Hamborn, Mathilden-
straße 9

Johann Heid, früher Lokführer

geb. 22. 10. 1882 (85 Jahre)

wohnhaft: Manderscheid/Eifel,
Wittlicher Straße 36

August Judem, früher Wagenmeister

geb. 23. 10. 1887 (80 Jahre)

wohnhaft: Dinslaken, Augustastraße 32

Georg Schwarz, früher Greiferschmieder

geb. 30. 10. 1887 (80 Jahre)

wohnhaft: DU-Hamborn, Wiesen-
straße 16

Todesfälle:

Johann Jaring, Pensionär

früher Magazinarbeiter

geb.: 5. 9. 1901

gest.: 17. 4. 1967

Josef Hössler, Pensionär

früher Schlosser

geb.: 28. 2. 1904

gest.: 20. 4. 1967

Herbert Wittche, Vorarbeiter

Fahrleitungsmeisterei

geb.: 25. 7. 1902

gest.: 25. 4. 1967

Albert Pretzlaff, Pensionär

früher Schlosser

geb.: 13. 2. 1899

gest.: 11. 5. 1967

Bernhard Schawach, Pensionär

früher Stellwerkswärter

geb.: 7. 5. 1899

gest.: 2. 6. 1967

Trude Linnemann, Pensionärin

früher Putzfrau

geb.: 3. 3. 1894

gest.: 7. 6. 1967

Direktor i. R. Müller wird 70 Jahre alt

Am 20. August dieses Jahres vollendet Direktor i. R. Reg.-Baumeister a. D. Adolf Müller sein 70. Lebensjahr. Herr Müller gehörte Eisenbahn und Häfen mehr als 36 Jahre an und war seit Gründung des Gemeinschaftsbetriebes im Jahre 1949 bis zu

seiner Pensionierung am 30. 9. 1963 als Geschäftsführer tätig. Am Wiederaufbau eines leistungsfähigen Eisenbahn- und Hafenbetriebes nach dem Krieg war Herr Müller wesentlich beteiligt. Als international anerkannter Verkehrsfachmann übernahm er außerdem

über den Rahmen des Gemeinschaftsbetriebes hinaus mancherlei Aufgaben. Auch heute noch nimmt er an allen Problemen regen Anteil. Wir gratulieren Herrn Müller zu seinem Geburtstag und wünschen ihm noch viele Jahre in körperlicher und geistiger Frische.

EH-MITTEILUNGEN

Personalien

Mit Wirkung vom 1. Juni 1967 wurde Herr Karl-Heinz Cornelissen, Technisch-Wirtschaftliche Abteilung, zum Abteilungsvorsteher ernannt. Ihm obliegt gleichzeitig die Vertretung des Abteilungsvorstehers bei dessen Abwesenheit.

Ebenfalls zum Abteilungsvorsteher wurde Herr Ernst Lochthofen, Abteilung Rechnungsprüfung, mit Wirkung vom 1. Juli 1967 ernannt. Auch Herrn Lochthofen obliegt die Vertretung des Abteilungsleiters.

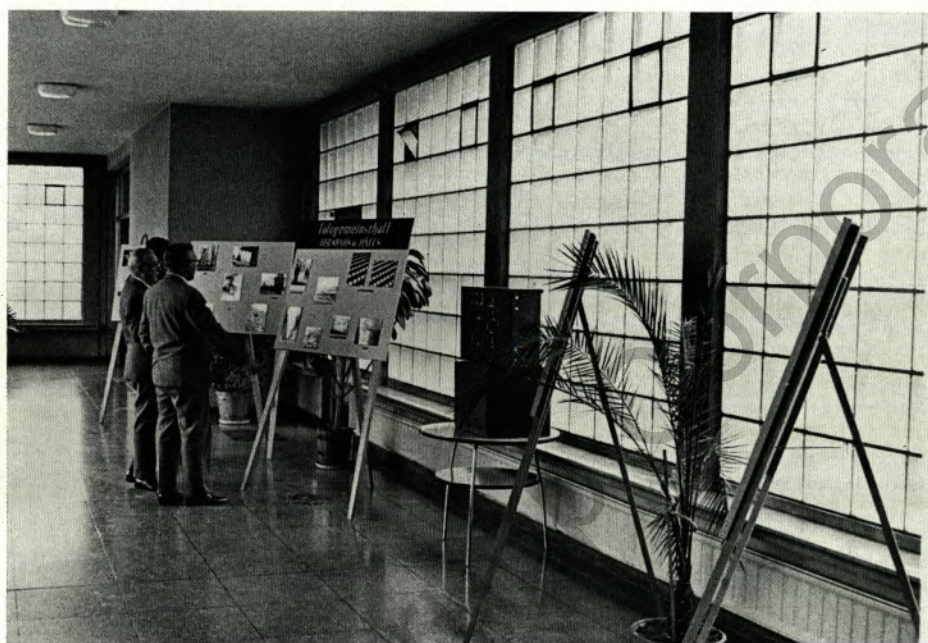
■ Vergessen Sie nicht die Teilnahme an unserem Fotowettbewerb 1967!

Sollten Sie Ihren Urlaub jetzt nehmen oder schon hinter sich haben, sicherlich finden Sie noch Zeit, DIE Fotos zu unserem diesjährigen Thema „Unsere Heimat, das Ruhrgebiet“ zu schießen. Näheres lesen Sie bitte in unserer März/April-Ausgabe nach.

18 Teilnehmer des Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgangs, über den wir in der letzten Ausgabe ausführlich berichteten, bestanden am 23. Juni die Meisterprüfung vor einer Prüfungskommission der Industrie- und Handelskammer. Unser Foto zeigt die „frischgebakenen“ Werksbahnbetriebsmeister, die auf das Prüfungsergebnis mit Recht stolz sein können.



Aus der Arbeit unserer Fotogemeinschaft



Das Preisgericht, bestehend aus den Herren

Epha	}	ATH
Meier		EH
und Still		

hatte dabei die Einsendungen folgender Teilnehmer ausgewählt:

Schwarz-weiß-Wettbewerb

1. Preis: Wiesner
2. Preis: Noll
3. Preis: Brettschneider

und Dia-Positiv-Wettbewerb

1. Preis: Kiel
2. Preis: Wild
3. Preis: Hajdenik

In der Woche vom 5. 6. bis 10. 6. 1967 war in dem Verbindungsteil zwischen dem Alt- und Neubau unseres Verwaltungsgebäudes wieder eine Ausstellung unserer Fotogemeinschaft zu sehen. Im Vergleich zu der Ausstellung im Vorjahr wurden wesentlich mehr Bilder gezeigt. Auch der Leistungsstand der gezeichneten Arbeiten hat sich verbessert. Die Ausstellung wurde von der Belegschaft stark beachtet.

Der Ausstellung ging ein Fotowettbewerb voraus, bei dem Schwarz-weiß-Bilder und farbige Dia-Positive bewertet wurden.

Die diesjährige Fotoausstellung unserer Fotogemeinschaft.





Das Neandertal

straße 7 in Richtung Wuppertal. Vor dem Ortsteil Mettmann ist der Weg durch Hinweisschilder gezeichnet. Selbstverständlich führen auch schöne Wege „über Land“, die dann allerdings etwas mehr Zeit in Anspruch nehmen. Mit der Bundesbahn gelangt man von Düsseldorf aus mit dem Bahnbuss ins Neandertal.

Und nun etwas zur Geschichte des Neandertales:

Das Neandertal nannte man früher das „Gezeins“. Es war eine tief eingeschnittene Bucht und wurde von der Düssel durchflossen. In diesem höhlenreichen Gebiet hielt sich gerne der Rektor Neander, der um 1670 lebte, auf, und hier entstanden viele seiner frommen Lieder. Ihm zu Ehren wurde diese Landschaft das „Neandertal“ genannt.

Im Jahre 1856 fand man in der Feldhofer-grotte — es gab insgesamt 6 Höhlen in dem inzwischen abgebauten Kalkgestein — den Schädel des „Neandertalers“. Professor Dr. Fuhlrott aus Elberfeld vertrat die Ansicht, daß dieser Schädel ein Menschenschädel sein müsse, der aus der Zeit zwischen 250 000 bis 100 000 vor Christi stamme. Anfänglich hatte er viele Gegner seiner Meinung, doch als man auch an anderen Orten ähnliche Funde gemacht hatte, setzte sich die Feststellung Fuhlrotts durch, und 1926 errichtete eine Versammlung deutscher Naturforscher und Ärzte in Anerkennung seiner Verdienste eine Gedenktafel am Rabenstein, dem einzigen heute noch vorhandenen Kalkfelsen, der über dem Düsseltal emporragt. Auch bietet uns das Neandertal, das im Raume Düsseltal und Mettmanner Bachtal 1921 zum Naturschutzgebiet erklärt wurde, an Sehenswürdigkeiten das Urgeschichtliche Museum und ein Wildgehege.



Das Wildgehege, an dem ein Teil der Wanderstrecke entlang führt, beherbergt heute Wisente, Auerochsen, Wildpferde und Damwild. Vor dem Kriege waren auch noch eine Bisonherde und Rentiere sowie Rotwild hier angesiedelt.

Wer einen ausgiebigen Marsch absolvieren möchte, kann den Wanderzeichen entsprechend eine Rundtour von ca. 2 Stunden machen. — Start und Ziel: der dräuende Steinmensch im Garten der „Neanderhöhle“. I. V.

Viele Leser werden sicherlich sagen: ausgerechnet das Neandertal; dahin haben wir schon vor 20 Jahren einen Schulausflug gemacht, oder aber: Rummel, nichts als Rummel!

Sicherlich ist das Neandertal ein so beliebtes Ausflugsziel geworden, daß man am Sonntagnachmittag kaum einen Parkplatz oder einen freien Stuhl in einem der vielen Gartenlokale bekommen wird. Aber müssen wir denn ausgerechnet einen Hochsommertag für unseren Spaziergang wählen?

Zu jeder Jahreszeit, vorwiegend im Frühjahr und Herbst, bietet uns die Natur mit ihrem frischen Grün oder den satten Herbstfarben eine einmalig bunte Palette.

Der Autofahrer wird die Autobahn benutzen, Abfahrt Düsseldorf-Mettmann, Bundes-

Leserzuschriften

Nachstehend veröffentlichen wir nochmals eine Leserzuschrift zum Thema „Bekranung“. Damit soll die Angelegenheit jedoch ihren Abschluß finden.

Eine schöne Be---kranung!

Es kann kein Mensch in Frieden schreiben,
wenn es dem Klügren nicht gefällt;
selbst die „Bekranung“ geht in Scheiben,
und alles Denken wird vergällt.
Doch, — statt lächelnd einzustecken,
wälzt man den Duden, Seit' um Seit',
statt — Du kannst mich mal ...
ist man zur Fehde gleich bereit.
Mit Worten, sachlichen und spitzen,
möchte man seinen Geist verspritzen.
Zu zeigen, wie gereift dieser Geist,

sucht man bei Goethe, Schiller, Kleist
nach fast klassischen Zitaten,
und will das mal nicht recht geraten,
weil's vielleicht der Laie nicht versteht,
dann ist man eben „up to date“.
Ich armer Wicht kann da nur stutzen
und frage mich, wem soll das nutzen?
Wem will man damit imponieren?
(Selbst ein Direktor hat gelacht!)
Für wen will „Deutsch“ man hier dozieren,
— die Frage find' ich angebracht —;

wenn selbst die Klugen sich noch streiten,
um die kleinsten aller Kleinigkeiten?
Des Reimes wegen sag' ich „nä“,
Quod homines, tot sententiae!
(soviel Menschen, soviel Ansichten)

P. S.

Feststellung:

Für eines ist's doch gut gewesen,
es wird bemerkt — die Zeitschrift wird
sogar gelesen!

H. Kames

Johann Zenner wurde 90 Jahre alt

Wenn jemand 90 Jahre alt wird, dann ist das schon etwas Besonderes; um so mehr, wenn man dieses Alter in guter geistiger und körperlicher Verfassung erreicht. Und die kann man dem ehemaligen Lokführer Zenner bescheinigen, wie wir anlässlich unseres Besuches an seinem Geburtstag am 10. Juli feststellen konnten. Einsatzleiter Rehmet und Hbv. Still überbrachten dem betagten Eisenbahner die Glückwünsche des Gemeinschaftsbetriebes. Es ist erstaunlich, wie genau Herr Zenner sich noch an die zurückliegenden Jahre seiner beruflichen Tätigkeit erinnert. Bei einem Gläschen Sekt wurden die alten Zeiten nochmals lebendig. 1877 in Hütterscheid, Kreis Bitburg, in der Eifel geboren, kam Herr Zenner, wie damals viele junge Leute, als Zwanzigjähriger 1897 zur August-Thyssen-Hütte nach Hamborn. Er begann als Kesselwärter in der Gasanlage für einen Lohn von DM 3,20 pro Tag. Die normale Arbeitszeit betrug damals 12 Stunden täglich; nicht selten wurden jedoch 14 oder 16 Stunden verfahren. Eine Sonntagschicht umfaßte immer 24 Stunden. Während dieser Zeit von Sonntagmorgen 6 Uhr bis Montagmorgen 6 Uhr mußte sich Herr Zenner zusätzlich noch als Eisen-schlepper betätigen, da es damals noch keine Flurfördermittel gab. Bezahlten Urlaub kannte man noch nicht. Im Jahre 1900 ging Herr Zenner zur Eisenbahn der damaligen Rheinischen Stahlwerke, Ruhrort (später Phoenix, heute ATH, Werk Ruhrort). Nachdem er 10 Jahre als Lokheizer gearbeitet hatte, wurde er Lokführer, zuerst auf Schmalspur-Loks, später auch auf Normal-spur-Lokomotiven. Diese Tätigkeit übte Herr Zenner auch in den bewegten Jahren beider Weltkriege aus.



Als im Jahre 1944 seine Wohnung in Meiderich durch Bomben zerstört wurde, ging er mit 67 Jahren in Pension, verließ Duisburg und zog in die Nähe von Siegburg. Hier bewohnt er auch seit 10 Jahren ein Zimmer in dem schmucken Häuschen von Verwandten. Noch täglich unternimmt der alte Herr seine Spaziergänge in die schöne Umgebung. Eine Zigarre und ein Schnäpschen verachtet er auch heute noch nicht. Nach seinen Angaben ist Herr Zenner, so lange er lebt, noch nie im Krankenhaus gewesen. Auf die Werkszeitung freut er sich immer ganz besonders; sie ist für ihn heute der einzige Kontakt zu seiner früheren Arbeitsstätte und zu seinen ehemaligen Kollegen.

Herr Zenner hat sich, wie er sagt, sein Leben lang nicht über eine Frau ärgern müssen; er ist Junggeselle geblieben. Sollte das das Geheimnis seines Alters sein??

Wir wünschen Herrn Zenner mindestens weitere 10 Lebensjahre, denn er hat sich fest vorgenommen, mit uns an seinem 100. Geburtstag wieder ein Gläschen auf sein Wohl zu trinken. ■

Nicht gedacht — Mist gemacht!

Dein Werkzeug — Deine Visitenkarte!



