



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

19. JAHRGANG

7/9

1 9 7 3

Hüttendirektor Dr. mont. Dr.-Ing. E. h. Hermann Th. Brandi



Am 30. Juni verstarb plötzlich und unerwartet Hüttendirektor Dr. Brandi, Vorstandsmitglied der August Thyssen-Hütte. Der Vierundsechzigjährige war seit Mai 1965 Vorstandsmitglied der ATH, nachdem er bereits 10 Jahre vorher in den Vorstand der Phoenix-Rheinrohr AG berufen worden war. Dr. Brandi war maßgeblich am Ausbau und an der Modernisierung des heutigen Werkes Ruhrort der ATH beteiligt. Nach 1965 konnte er seine umfangreiche Erfahrung als Eisenhüttenmann der gesamten ATH zur Verfügung stellen. So stand auch nach diesem Zeitpunkt der Ausbau der Hamborner- und Beeckerwerther Werke ganz unter seinem Einfluß. Sein technisches Wissen wie auch sein unternehmerisches Talent schätzte man weit über die Grenzen der August Thyssen-Hütte hinaus. Das beweist seine Berufung in zahlreiche Aufsichtsräte bekannter Großunternehmen. Fast ein Jahrzehnt lang stand Dr. Brandi als Vorsitzender an der Spitze der Arbeitgebervereinigung Eisen und Stahl. Von 1956 bis 1966 war Herr Dr. Brandi Mitglied des Beirates unserer Verkehrsgesellschaft und dadurch dem Gemeinschaftsbetrieb stark verbunden. Seine Stimme hatte auch in diesem Gremium

immer besonderes Gewicht. Alle, die ihn kannten, schätzten seine gradlinige und offene Art, mit der er die Dinge beim Namen nannte.

Die Unternehmen der Thyssen-Gruppe, für die sein plötzlicher Tod ein herber Verlust ist, werden sein Andenken in Ehren halten.

Aus dem Inhalt

Neue Diesellokomotiven von Krauss-Maffei jetzt alle im Einsatz bei EH	3
Hafen Schweglern erhielt neue Verladebrücke:	
Verladebrücke III nahm Arbeit auf	5
Darauf sollten wir beim Umgang mit Schlag- und Hiebwerkzeugen achten!	8
Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen	8
Lebhaftes Interesse an der Betriebsversammlung	8
Mikrowellen identifizieren Eisenbahnwagen	9
Wir sind „im Bilde“	10
Verkehrssicherheitstage 1973	12
Der Rangierer der Zukunft?	13
Unachtsamkeit kostet Geld	14
EH-Mitteilungen	15
Mit Lupe und Pinzette:	
Schienenfahrzeuge auf einer Briefmarken-Sonderausgabe der DDR	15
Unsere Jubilare	16
Familiennachrichten	17
Für den Modelleisenbahner:	
Das alte Stellwerk Vorbahnhof erstand wieder	18
Arbeite Sicher	19



Impressum

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

Schriftleitung: Kurt-Hermann Still

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

Druck: Michael Schiffer KG, Rheinberg

Aufnahmen: EH:	Aust, Betriebsmaschinen- dienst, Christ, Still, Wenzel, Wiesner, Zölle
ATH:	Lang, Meyer, Abt. Werks- fotografie
Sonstige:	Krauss-Maffei
Titelbild:	Mit der Brücke I im Hafen Schweglern wer- den O-Wagen direkt ins Schiff entladen.
Rückseite:	Seerosenteich



Gesamtansicht der EH 281

Im Heft 1/3 – 73 wurde unter „Wir sind im Bilde“ die erste der bei der Firma Krauss-Maffei AG, München, bestellten schweren vierachsigen Diesellokomotiven, die EH 281, anlässlich ihrer ersten Vorführung vor einem Kreis geladener Fachleute aus dem In- und Ausland, vorgestellt. Diese Vorführung fand am 30. 10. 1972 in der näheren Umgebung von München statt. In der Zwischenzeit sind alle 7 bestellten Lokomotiven bei uns eingetroffen. Sie erhielten die Nummern EH 281 bis EH 287.

Die neuen KM-Diesellokomotiven sind mit ihren 1060 PS Leistung, 90 t Dienstgewicht und 26 t Anfahrzugkraft unsere derzeit stärksten und modernsten Diesellokomotiven. Mit der von Krauss-Maffei gewählten Typenbezeichnung M 1200 B' B' gehören sie zu einer Typenreihe von dieselhydraulischen Industrielokomotiven von 200 bis 1200 PS Motorleistung, die in einer Vielzahl von Einzelteilen und Baugruppen übereinstimmen. Gleichzeitig stellt diese Lok jedoch auch eine konsequent verfolgte Weiterentwicklung unserer bewährten Diesellokomotiven EH 261 bis EH 268 dar, die mit 8 Exemplaren in den Jahren 1966 bis 1968 von Krauss-Maffei für die frühere HOAG-Werksbahn, deren Aufgaben 1969 EH übernahm, geliefert wurden. Diese damalige, erstmals bei uns eingesetzte vierachsige Diesellokbauart wurde mit dem MAN-Motor R 6 V 22/30 AT mit 780 PS Motorleistung ausgerüstet (siehe auch Heft 10/12 – 1972, Seite 12 und 13). Anstelle dieses Sechszylinder-Reihenmotors kam wegen der geforderten höheren Leistung nunmehr der als Achtzylinder-Reihenmotor ausgeführte MAN-Dieselmotor R 8 V 22/30 AT mit 1060 PS Leistung bei einer Motordrehzahl von 925 Umdrehungen je Minute zum Einbau. Die Kraftübertragung zwischen Motor und den Achsgetrieben erfolgt über ein Strömungsgetriebe und Gelenkwellen.

Rein wirtschaftliche Gründe waren ausschlaggebend für unsere Forderung nach voller Tauschbarkeit der zweiachsigen Drehgestelle der neuen 1060-PS-Lok mit denen unserer vorhandenen 780-PS-Lokomotive. Die mit der 780-PS-Lok gesammelten Erfahrungen in der Unterhaltung, insbesondere des Motors, der Achsgetriebe, der Drehgestelle, des Rahmens, der Aufbauten usw. führten zu der heutigen Bauart der neuen KM-Diesellok M 1200 B' B'. Die leicht kurvengängigen Drehgestelle stützen sich über verschleiß- und wartungsfreie Gummifedern auf den Achslagern ab. In gleicher Weise ruht der Lokomotivrahmen auf den Drehgestellen.

Neue Diesellokomotiven von Krauss-Maffei jetzt alle im Einsatz bei EH

Die Achslagerführungen sind ebenfalls wartungsfrei und verschleißarm durch Ausfütterung mit Manganhartstahlplatten. Der Lokomotivrahmen selbst ist als extrem starke Schweißkonstruktion unter Verwendung äußerer Langträger in Hohlträgerbauart und besonders kräftigen Kopfträgern mit 100 mm dicken Stirnwandplatten ausgebildet. In der Mitte der Lok ist der Rahmen gleichzeitig Kraftstoffbehälter mit einem Fassungsvermögen von 3000 l. Die Gesamtlänge über Puffer beträgt 12,2 m, der Gesamtraststand 8,1 m, Drehzapfenabstand 5,9 m bei einem Drehgestellachsstand von 2,2 m.

Die Lokomotive ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 37 km/h ausgelegt, an allen Rädern mit Scheibenbremsen und darüber hinaus durch Verwendung des Voith-Strömungsgetriebes der Bauart L 5 r 4 mit einer hydrodynamischen Bremse ausgerüstet. Im Gegensatz zum mechanischen Wendegetriebe L 306 r, wie es noch in den 780-PS-Lokomotiven EH 261 bis EH 268 zur Anwendung gelangte und das nur im Stillstand betätigt werden darf, kann beim L 5 r 4 der Rückwärtswandler bereits eingeschaltet werden, wenn die Lokomotive noch in Vorwärtsrichtung läuft. Dadurch kann die Lok aus niedrigen Rangiergeschwindigkeiten heraus verschleißfrei abgebremst werden, wobei die Höhe



EH 284 und EH 81 – die stärksten Lokomotiven von EH – demonstrieren vor dem Arbeitskreis Maschinenwesen des Unterausschusses Verkehrsbetriebe des VDEh das Anfahren eines 2400 t schweren Zuges im Steigungsbereich unserer Werksanlagen. Jeweils eine Lok mußte den gesamten Zug einschließlich der 2. Lok abziehen.

der Bremskraft über den Fahrswitcher beeinflußt werden kann. Der Fahrtrichtungswechsel selbst erfolgt durch Füllen und Entleeren der Drehmomentwandler des Vorwärts- und Rückwärtsläufers mit Getriebeöl. Jeder Fahrtrichtung sind zwei getrennte Drehmomentumwandler, jeder bestehend aus Pumpenrad, Turbinenrad und feststehendem Leitrad, zugeordnet. Somit können beim Rangieren Lok und Zug hydraulisch über die Drehmomentwandler abgebremst werden, ohne daß die Druckluftbremse betätigt zu werden braucht.

Die Lokaufbauten teilen sich in das geräumige Mittelführerhaus mit 2 diagonal angeordneten Führertischen für beide Fahrtrichtungen und in einen kürzeren und einen längeren Vorbau auf. Im längeren Vorbau sind der Dieselmotor, Strömungsgetriebe und Hilfsmaschinen untergebracht, im kürzeren der Kühler, Bremsgerüst und das Warmhalte-Vorheizgerät. Das Führerhaus ist gut gegen Schall und Temperatureinflüsse isoliert und darüber hinaus durch Gummielemente gegen hochfrequente Schwingungen und Körperschall geschützt. Ebenso sind die Vorbauten auf der Innenseite durch Schallschluckmasse entdröhnt. Der Dieselmotor ist zur Ausschaltung von Schwingungen und Körperschall in Gummifederblöcken gelagert.

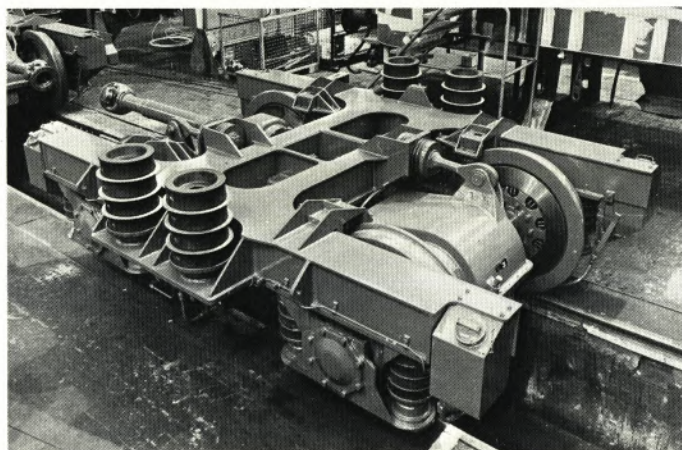
Erstmals gelangt in der M 1200 B' B' das neuentwickelte elektronische Krauss-Maffei-Steuersystem serienmäßig zum Einsatz. Hier ermöglicht die Halbleitertechnik auf kleinstem Raum alle für die Fahrt wesentlichen Funktionen zu steuern, zu überwachen und zu kontrollieren. Integrierte Bauelemente gestatten die logische Verknüpfung einer Vielzahl unterschiedlicher Schaltabläufe ohne Verwendung bewegter Schaltorgane. Man kombinierte Halbleiter- und Schaltelemente und faßte die jeweils zusammengehörenden Funktionen in einzelnen organisch aufgebauten Elektronik-Einschüben zusammen. Diese somit tauschbaren Einschübe sind in einem „Kartenmagazin“ untergebracht. Ein zusätzlich, besonderer Relais-Einschub wurde für die bei EH kürzlich eingeführte Funkfernsteuerung von Lokomotiven nach dem System AEG-Telefunken von Krauss-Maffei entwickelt

und dem „Kartenmagazin“ beigelegt. Hier erfolgt im sogenannten „Anpassungsteil“ die Umsetzung der ankommenden Funksignale in Steuerungsbefehle. Jeder Einschub überwacht sich selbst und verursacht bei Störung und Ausfall die Abschaltung der auf dem Führertisch angeordneten Betriebsbereitschaftsleuchte. Auf gleiche Weise kann der Lokführer über eine Luminiszenzdiode am jeweiligen Einschub das richtige Ansteuern kontrollieren.

Von den 7 gelieferten Lokomotiven sind zur Zeit 3 Stück bei TN in Oberhausen und 4 in Hamborn eingesetzt. Alle Lokomotiven sind für den Einbau der AEG-Telefunken-Funkfernsteuerung vollständig vorbereitet, wobei noch zu erwähnen ist, daß mit den 4 ersten, von AEG-Telefunken gelieferten Versuchsanlagen in den neuen KM-Diesellokomotiven der Versuchsbetrieb bei EH bereits aufgenommen wurde. Die in vielen Teilen neuartige Lokomotivbauart hat bei EH ihre Bewährungsprobe bestanden und ist an allen Einsatzorten und vor allem beim Lokpersonal wegen ihrer einfachen und zweckmäßigen Bedienbarkeit ein gern gesehenes Arbeitsmittel.

Zölle

Ein Drehgestell der M 1200 B' B'

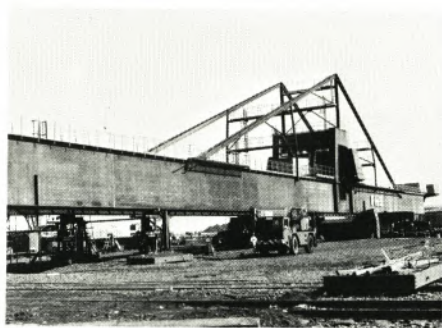


Brückenträger im Querschnitt.

Als Ersatz für die Brücke V, die am 5. Juni 1970 mit einer Zugeinheit kollidierte und verschrottet werden mußte, ist in den letzten Monaten am Westufer des Hafens Schwelgern eine neue Verladebrücke aufgestellt worden. Diese Um-

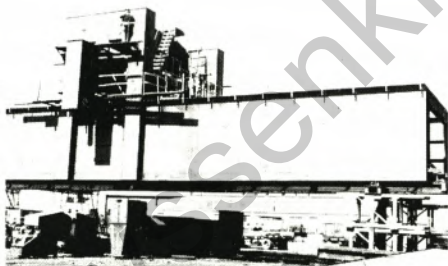
Hafen Schwelgern erhielt neue Verladebrücke:

Verladebrücke III nahm Arbeit auf



Die Brückenträger auf den Montageböcken montiert, Zugbänder und Traverse für die feste Stütze sind bereits fertig.

schlagsanlage wurde am 16. März 1972 bei der Firma Pohlig-Heckel-Bleichert bestellt. Die Stahlbauarbeiten wurden von der Firma Klönne ausgeführt. Für die Stahlkonstruktion – es handelt sich



Montage der Traverse für die Pendelstütze.

um eine Vollwandkonstruktion in geschweißter Ausführung – wurde Patinax-Stahl von TN verwendet, der durch Oberflächen-Oxydation eine Schutzschicht gegen Korrosion bildet und nicht mehr eines Schutzanstriches bedarf. Greiferkatze und Brücken-Fahrwerk stammen von der im März 1972 verschrotteten alten Brücke III (siehe Heft 4/6 1972 unserer Werkszeitung). Die neue Verladebrücke ist als Schwenk-

brücke ausgeführt, das heißt, die maximal mögliche Schrägfahrt beträgt 12 m nach jeder Seite. Aus Sicherheitsgründen ist die betriebsmäßige Schrägfahrt jedoch auf 8 m nach jeder Seite begrenzt. Das Gesamtgewicht der Brücke liegt bei etwa 700 t.

Die Spannweite beträgt 59,5 m, der hafenseitige Ausleger ist 49 m und der rheinseitige 15 m lang. Die Gesamtlänge ist somit 123,5 m.



Das Fahrwerk für die feste Stütze steht fertig auf dem Kramleis.

Mit einer hydraulischen Hubbrücke wird die Verladebrücke auf Arbeitshöhe gedrückt.



Hier erfolgt das Einheben der Greiferkatze.

Weitere technische Daten:

Brückenfahrgeschwindigkeit 45 m/Min.

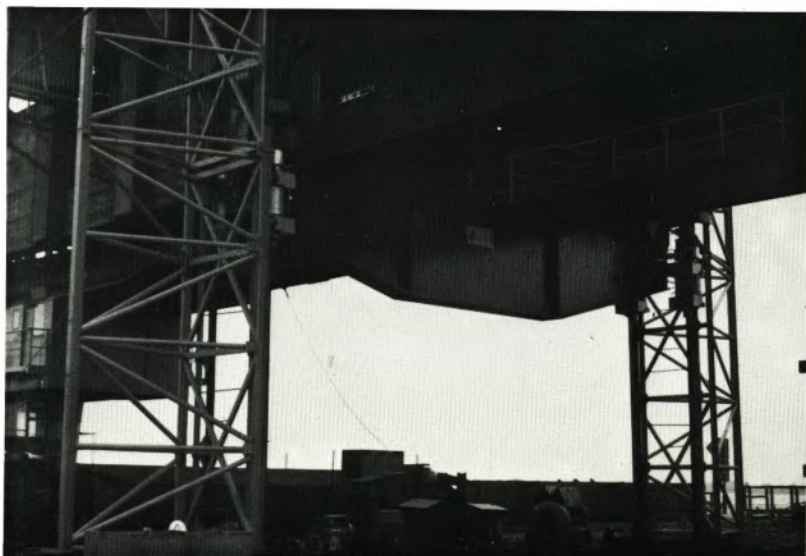
Katzfahrgeschwindigkeit 180 m/Min.

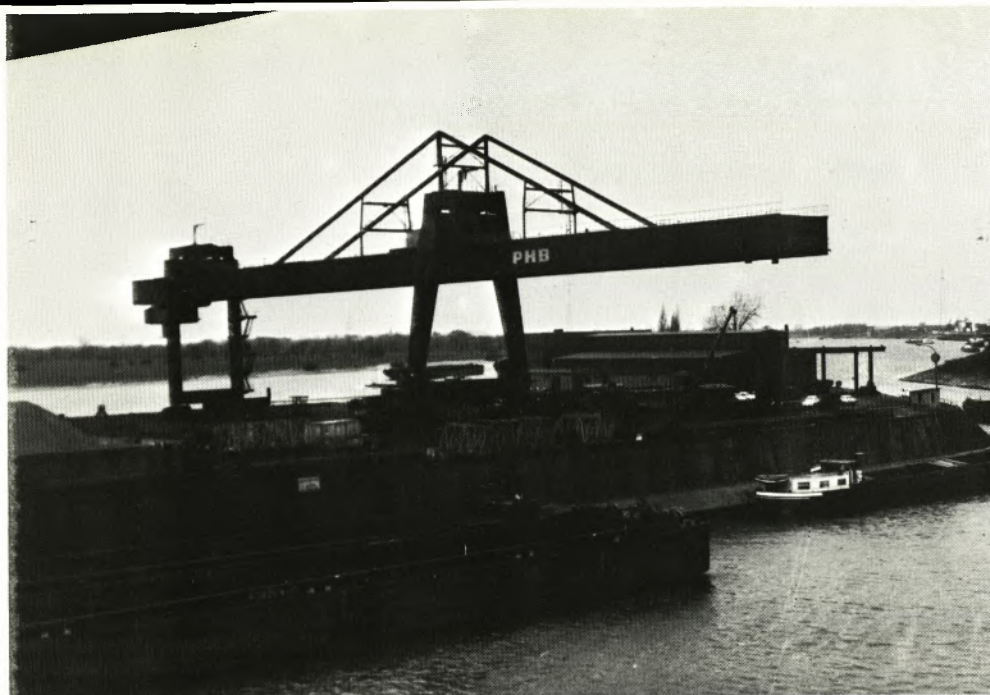
Hubgeschwindigkeit 60 m/Min.

Hubkraft der Greiferkatze 15 Mp.

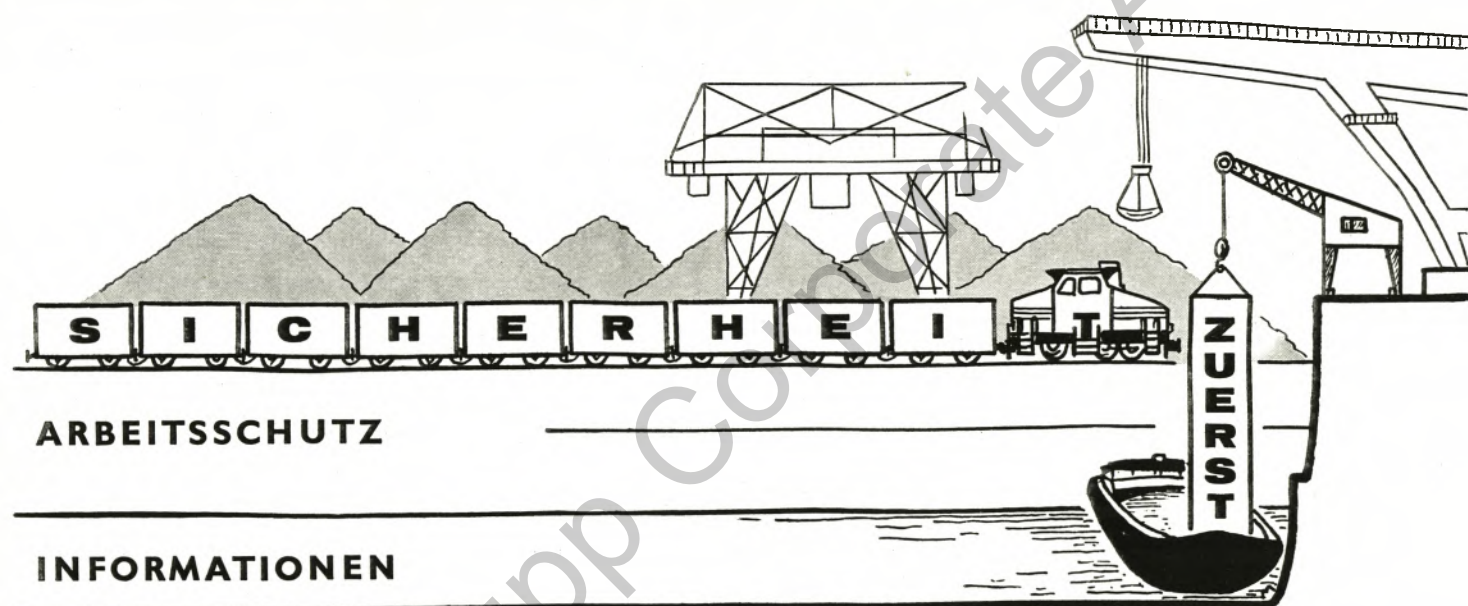
Anzahl der Laufräder an der festen Stütze 16, davon 8 angetrieben. Anzahl der Laufräder an der Pendelstütze 8, davon 4 angetrieben.

Unser Mitarbeiter Georg Aust hat die verschiedenen Bauzustände der neuen Brücke für die Leser der Werkszeitung im Bild festgehalten.





Nun ist die Brücke bereits fertig montiert. Vorn das Westufer des Hafenbeckens, im Hintergrund der Rhein, rechts im Bild die Hafeneinfahrt.



ARBEITSSCHUTZ

INFORMATIONEN

Darauf sollten wir beim Umgang mit Schlag- und Hiebwerkzeugen achten!

Wir beabsichtigen an dieser Stelle von Zeit zu Zeit über Unfälle zu berichten, die entweder gar nicht eingetreten oder deren Folgen nicht so schwerwiegend gewesen wären, wenn man bei der Erfüllung seiner Aufgaben auch die Unfallverhütungsvorschriften beachtet hätte.

In den letzten Monaten hatten wir einige Arbeitsunfälle zu verzeichnen, die durch

Arbeit mit Schlag- und Hiebwerkzeugen verursacht wurden. Durch Absplitterungen an Hammer und Meißel (siehe Bild 3) traten erhebliche Verletzungen auf, so daß die abgesplitterten Teile, wie in einem Falle, erst aus dem Unterkiefer herausoperiert werden mußten. Wir haben diese Unfälle untersucht und sind zu folgenden Ergebnissen gekommen:

Vorschlag- und Kreuzschlaghämmer müssen nach der DIN 1042 in Verbindung mit der DIN 1193 über technische Lieferbedingungen für Hämmer aus Stahl auf Pinne und Bahn mindestens einen Härtewert von 52 HRe (Härteprüfung nach Rockwell siehe DIN 50 103) und höchstens von 58 HRC = 185/220 kg/mm² Zugfestigkeit aufweisen. Wird dieser Härtewert bei Hämmern unterschritten oder ist vom Hersteller schlechtes Material verwendet worden, so ergeben sich aufgrund des heterogenen Mikrogefüges im Bereich der Hammerbahn und der darauf resultierenden Sprödigkeit Risse, die durch die Kaltverformung zur Materialermüdung und damit zur Absplitterung führen.

Ferner sollten Prellschläge vermieden werden, d. h., Schläge auf gehärtete Teile mit Härtewerten über 50 HRC, weil sonst ebenfalls die Gefahr der Absplitterung besteht.

Verlauf der Härtezonen eines Hammers

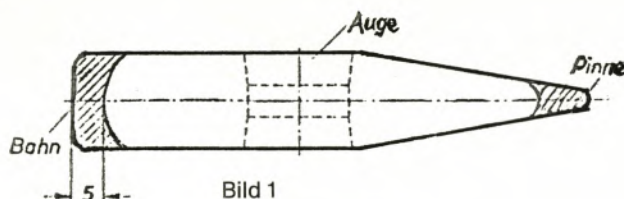


Bild 1

Es läßt sich nicht immer vermeiden, daß es trotz qualitativ hochwertiger und vorschriftsmäßig gehärteter Hämmer durch Kantenschläge zu der gefährlichen Absplitterung kommt; deshalb sollte jeder Kantenbruch an der Hammerbahn sofort nachgearbeitet werden. Man sollte auch immer für jede Arbeit das richtige Hämmergewicht wählen, damit eine unnötige und gefährbringende Strapazierung des Materials vermieden wird.

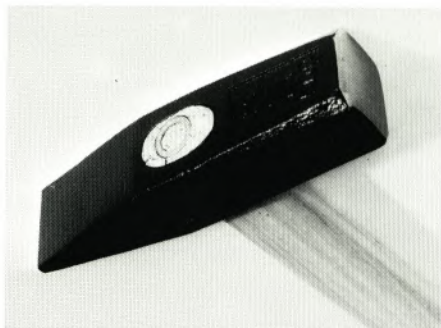


Bild 2

Bild 2 zeigt einen Schlosserhammer nach DIN 1041.

Bild 3 zeigt eine gefährliche Ausscherung von Teilen aus der Hammerbahn.



Bild 3

Außerdem sollte auf eine sachgemäße Verteilung des Hammers geachtet werden. Der Benutzer muß immer wieder den festen

Sitz des Stieles prüfen, denn das Holz trocken und schrumpft besonders während der warmen Jahreszeit.

Bild 4 zeigt einen schlecht verkeilten Vorhammer, bei dessen Benutzung es leicht zu einem schweren Unfall kommen kann. Aber nicht nur vom Hammer droht Gefahr, sondern eine viel größere Gefahr der Absplitterung geht vom Meißel, Durchtreiber, Splintreiber oder Körner aus, wenn sich am Schlagkopf dieser Werkzeuge ein gefährlicher Grat gebildet hat. Bei einer neuen Ausführung dieser Werkzeuge werden



Bild 4

Schlagköpfe mit zweierlei Härten versehen. Dabei ist der Kern dieses Schlagkopfes so hoch gehärtet, daß praktisch keine Umbördelungen mehr auftreten können. Bei der diesen harten Kern umgebenden Randzone ist die Festigkeit durch elektro-induktive Vergütung etwa in Stärke der gebrochenen Kanten wieder so reduziert, daß hier infolge zu hoher Festigkeit auch keine Absplitterungen mehr entstehen können.

Bild 5 zeigt einen Flachmeißel mit starker Umbördelung, der längst zur Aufarbeitung hätte gebracht werden müssen. Deshalb sollte auch bei der Beschaffung darauf geachtet werden, daß nur Schlag- und Hiebwerkzeuge bestellt werden, die den DIN-Normen entsprechen, denn durch das in den DIN-Normen geforderte Zeichen wird

der Hersteller gezwungen, bei der Materialauswahl sehr sorgfältig zu verfahren. Auch bleiben durch die Kennzeichnungspflicht seine Erzeugnisse nicht mehr anonym und er kann bei Verstößen gegen die Qualitätsbestimmungen bei einem Unfall eventuell regreßpflichtig gemacht werden.



Bild 5

Man sollte sich überlegen, ob z. B. in den Bahnmeistereien bestimmte Arbeiten an Gleisanlagen durch Abbrennen und nicht durch Abschlagen ausgeführt werden können.

Deshalb ist es wichtig, daß bei allen augengefährdenden Arbeiten eine Schutzbrille getragen wird, denn wer möchte schon gerne sein Augenlicht aufs Spiel setzen. Nur wenn jeder einzelne von uns an seinem Arbeitsplatz gewissenhaft für die Sicherheit sorgt, schaffen wir gemeinsam für alle mehr Sicherheit.

Weil niemand ernsthaft will, daß ihm ein Unfall zustößt, sieht er sich vor, paßt auf und hält Augen und Ohren offen, um Gefahren rechtzeitig zu erkennen, ihnen auszuweichen, sie zu beseitigen.

Schließlich ist jeder dafür verantwortlich, daß er seine Arbeit nicht nur fachgerecht verrichtet; sondern er muß selbstverständlich auch dafür sorgen, daß andere, so die Kollegen nebenan, durch ihn und seine Arbeit nicht gefährdet werden.

Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

Bericht zur Betriebs- und Geschäftslage EH

Die durchschnittliche Beschäftigungslage der Hütte im 3. Quartal 1972/73 (Monate April bis Juni 1973) entsprach in etwa dem Durchschnitt des 2. Quartals 1972/73, wenngleich sich im Juni 1973 ein leichter Einbruch zeigte. Dem entsprechend entwickelte sich auch das nachstehend kurz geschilderte Verkehrsgeschehen des Gemeinschaftsbetriebes.

Werksbahn

Die Werksbahn beförderte im 3. Quartal 1972/73 im Monatsdurchschnitt 9,1 Mill. Tonnen, wobei die Monate recht unterschiedlich in ihrer Leistung waren.

So wurden im Mai 9,6 Mill. Tonnen, im Juni dagegen nur 8,7 Mill. Tonnen befördert. Die gesamte Transportleistung lag dem Vergleichszeitraum (2. Quartal 1972/73) gegenüber um 1,6% niedriger.

Werkshäfen

Besondere Anforderungen wurden an die Werkshäfen Schwelgern und Walsum gestellt. Hier konnte die monatsdurchschnittliche Umschlagsleistung im 3. Quartal auf 1591000 Tonnen gesteigert werden. In den Monaten April und Mai 1973 wurden jeweils neue Spitzenleistungen (1640000 und 1644000 Tonnen) erreicht. Im Vergleich zum 2.

Quartal 1972/73 nahm der Umschlag um 14,4% zu.

Belegschaft

Der Personalmangel konnte leider auch bis zum 30. 6. 1973 nicht behoben werden. EH (ohne Oberhausen) beschäftigte am Quartalsende 3427 Mitarbeiter (gegenüber 3426 am 31. 3. 1973). Der Anteil der Gastarbeiter machte nahezu 23% aus.

Bei der Thyssen Niederrhein AG waren am 30. 6. 1973 979 für EH tätige Mitarbeiter angelegt. Vergleichsweise waren hier am 31. 3. 1973 972 Mitarbeiter beschäftigt.

Lebhaftes Interesse an der Betriebsversammlung

Am 20. Juni fand in der Wirtschaft Kleinen-Natrop die 2. Betriebsversammlung des Kalenderjahres 1973 statt. Trotz der inzwischen angebrochenen Ferienzeit war das Versammlungslokal voll besetzt. Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender Fuhrmann eröffnete die Versammlung pünktlich, begrüßte als Gäste die anwesenden Vertreter der Arbeitnehmer-Organisationen und verlas die Tagesordnung. Betriebsratsvorsitzender Diercks gab als erster Redner den Bericht der Betriebsvertretung. Er beschränkte sich nicht nur auf einen Abriß der BR-Tätigkeit in den letzten 3 Monaten, sondern gab zusätzlich einen Überblick über das im zurückliegenden Jahr Erreichte, da der z. Z. amtierende Betriebsrat vor einem Jahr seine Tätigkeit aufgenommen hatte. Erfolgsmeldungen verbuchte er dabei besonders auf dem Gebiet der Lohn- und Gehaltsgruppierung, bei der Neufestsetzung von Prämien und bei der Festsetzung von Firmenzuschüssen für Arbeitsschutzkleidung. Den Quartalsbericht eröffnete Herr Diercks mit der Mahnung an alle Belegschaftsmitglieder, darauf zu achten, daß die Einrichtungen unserer Sozialgebäude nicht – wie geschehen – von einigen wenigen in unverantwortlicher Weise willkürlich beschädigt werden. In seinem Rechenschaftsbericht kam er ausführlich auf Verbesserungen zu sprechen, die eine ab 1. 4. 1973 abgeschlossene neue Pensionsordnung für die Belegschaft beinhaltet. Nach wie vor bemühen sich nach seinen Worten auch Geschäftsführung und Betriebsrat intensiv, das leidige Wohnungsproblem – es gibt z. Z. bei EH 376 eingetragene Wohnungssuchende – in Zusammenarbeit mit den Gesellschaftern zu lösen. Ein weiteres The-

ma seiner Ausführungen war dem geplanten Einsatz von funkferngesteuerten Lokomotiven bei EH gewidmet, deren Erprobung inzwischen, wie berichtet, begonnen hat. Nach den Worten von Herrn Diercks soll sich das Bedienungspersonal aus Lokführern und Rangierleitern rekrutieren, die sich freiwillig zu dieser Tätigkeit melden. Geschäftsführung und Betriebsrat seien sich auch grundsätzlich darin einig, daß die erhöhten Anforderungen an das Bedienungspersonal dieser Loks abgegolten werden sollen. Über Art und Höhe dieser Entschädigung sei aber in einem ersten Kontaktgespräch noch keine Einigung erzielt worden, da die gegenseitigen Standpunkte noch zu weit voneinander entfernt seien.

Für die nächsten Monate kündigte Herr Diercks abschließend weitere Verhandlungen des Betriebsrats über Lohngruppen- und Gehaltsgruppenumstufungen an.

Für die Geschäftsführung berichtete Herr Direktor Sieverling anschließend über die wirtschaftliche Lage. Er beschränkte sich dabei auf Mitteilungen (Leistungszahlen, Investitionen) die nicht schon durch die Werkszeitung publik gemacht worden sind. Interessant war in dem Zusammenhang seine Aussage, daß zur Unterstützung des Stabilitätsprogramms der Regierung vom Gemeinschaftsbetrieb derzeit beabsichtigte Investitionen im Gesamtwert von rd. 12 Mill. DM gestrichen bzw. auf einen späteren Zeitpunkt verschoben worden seien. Dem Thema Fortbildung waren seine Ausführungen zum erfolgreichen Abschluß des 6. Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgangs gewidmet (wie auch an anderer Stelle dieser Ausgabe berichtet). Sorgen bereitet der Firmenleitung das im 1. Halbjahr des laufen-

den Geschäftsjahres beobachtete Ansteigen der Unfallkurve, zu der leider auch wieder ein tödlicher Unfall in der EWH zählt. Herr Sieverling schloß seine Ausführungen mit einem Appell an die Belegschaft, der Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften verstärkte Aufmerksamkeit zu widmen und neu hinzukommende Mitarbeiter auch in dieser Hinsicht mit Rat und Tat zu unterstützen.

Dritter Punkt der Tagesordnung war ein Bericht von Herrn Werner Hahn, Ortsverwaltung der IG Metall, Duisburg, über die Kündigung des Manteltarif für die Beschäftigten in der Eisen- und Stahlindustrie. Er zeichnete einen umfangreichen Katalog weitreichender Forderungen auf, die die Gewerkschaften für einen neuen Vertrag an die Arbeitgeberseite haben. Dabei glaubte er anscheinend selbst, daß es nötig sei, mehrmals darauf hinzuweisen, diese oder jene Forderung sei keine Utopie. Dem aufmerksamen Beobachter entging nicht, daß sich trotzdem bei zahlreichen besonnenen Zuhörern angesichts der gewerkschaftlichen Forderungen einerseits und dem jüngsten Appell der Regierung an die Sozialpartner, sich stabilitätsgerecht zu verhalten, andererseits, zumindest eine gewisse Skepsis verbreitete.

Unter dem Punkt Verschiedenes gab es sechs Wortmeldungen von Belegschaftsmitgliedern, die sich u. a. mit dem Thema Funkfernsteuerung, Wohnungsmangel und Arbeitsschutzkleidung befaßten. In seinem Schlußwort konnte Betriebsratsvorsitzender Diercks die aufgeworfenen Fragen zum Teil schon beantworten. Nach gut zweistündiger Dauer wurde die Versammlung geschlossen.

Mikrowellen identifizieren Eisenbahnwagen!

Auf dem Gleisnetz der Deutschen Bundesbahn fahren oder stehen etwa 320 000 Güter- und rund 20 000 Personenwagen; in ganz Europa sind es knapp zwei Millionen. Damit der einzelne Waggon in diesem umfangreichen Wagenpark leichter zu verfolgen ist, haben die europäischen Eisenbahngesellschaften bereits vor Jahren einheitliche Bezeichnungen mit zwölfstelligen Nummern eingeführt. Diese Fahrzeugnummern, die jeder Waggon auf dem sogenannten Wagenzettel mit sich führt, muß aber z. B. im Güterzugbetrieb das Rangierpersonal noch selbst ablesen und schriftlich oder per Sprechfunk an das Stellwerk weitermelden. Da dieses Verfahren sehr zeitraubend und personalintensiv ist, haben sich die europäischen Eisenbahngesellschaften entschlossen, ein einheitliches Identifizierungssystem für das automatische Lesen und Melden von Fahrzeugnummern einzuführen. Nach umfangreichen Untersuchungen in den letzten Jahren kamen zwei Systeme in die engere Wahl: Ein optisches einer amerikanischen Firma und das mit Mikrowellen arbeitende Sicarid-System der Siemens AG.

Die Geräte dieses Mikrowellensystems können von fahrenden Waggonen und Lokomotiven Nummern automatisch ablesen und an einen Rechner, einen Streifenlocher oder einen Fernschreiber weitergeben. Mikrowellenreflektoren an den Fahrzeugen tragen als Information die zwölfstellige Fahrzeugnummer; sie werden durch eine Lese-stelle im Gleis mit einem Mikrowellenstrahl abgefragt. Dieses System liest bei Regen, Nebel und Schnee; der Lese-strahl durchdringt sogar Schmutz, Zeltbahnen und Holz. In Verbindung mit digitalen Auswertmethoden läßt sich damit ein hoher Grad von Lesesicherheit erreichen.

Das von Siemens entwickelte Mikrowellensystem Sicarid (Siemens Car Identification) besteht im Prinzip aus den Wagengeräten, einem oder mehreren Lesegeräten und einem Verarbeitungsgerät. Das an der Waggonunterseite anzubringende Wagengerät entspricht in seiner elektrischen Wirkungsweise einer Antenne mit 24 Mikrowellenresonatoren, die als Saugkreise wirken und deren Resonanzfrequenzen über einen 2-aus-5-Code die zwölf Ziffern der Wagenkennnummer darstellen. Das Lesegerät, das an bestimmten Stellen im Bahnhofsbereich zwischen den Schienen montiert ist, enthält die zum Senden und Empfangen nötigen Anten-

Wird automatisches Nummernlesen mit dem Mikrowellensystem Sicarid eines Tages auch für unsere Werksbahn interessant?

nen, einen Mikrowellensender und -empfänger sowie einen Taktfilter. Das Prüfen und Auswählen der gelesenen Fahrzeugnummer (wohlgemerkt: der elektronisch codierten Wagennummer, nicht der seitlich angeschriebenen) übernimmt ein Verarbeitungsgerät, das neben den Gleisen aufgestellt und mit dem Lesegerät durch Kabel verbunden ist. Alle diese Geräte sind weitgehend wartungsfrei und unempfindlich gegen mechanische Einwirkungen und Witterungseinflüsse.

Kommt nun ein Wagengerät in den Einflußbereich eines Lesegeräts, wird es von einem Sender angestrahlt, der das Frequenzband von 3,1 bis 4,2 GHz (Gigahertz = 1 Milliarde Hertz) in jeweils 0,5 ms (Millisekunde = $\frac{1}{1000}$ Sekunde) einmal überstreicht. Das reflektierte und vom Empfänger des Lesegeräts aufgenommene Echosignal zeigt dann innerhalb jedes Frequenzhubes 24 im-

pulsförmige Einbrüche – sog. Informationsimpulse –, die von den 24 Mikrowellenresonatoren des Wagengeräts hervorgerufen werden. Damit man mit dem erwähnten 2-aus-5-Code arbeiten kann, sind noch entsprechende Bezugsimpulse nötig. Dazu wird im Lesegerät ein Teil der Sendeenergie einem Taktfilter zugeführt, das mit Hilfe von 60 Mikrowellenresonatoren die gesamte Zeitdauer jedes Frequenzhubes in 60 impulsförmige Taktschritte unterteilt. Jeder Ziffer der Wagenkennnummer sind nun – entsprechend dem verwendeten 2-aus-5-Code – fünf zusammenhängende Taktschritte, darunter zwei Informationsimpulse, zugeordnet. Das Verarbeitungsgerät stellt fest, welche Taktschritte mit den Informationsimpulsen des Empfangssignals zeitlich zusammentreffen und rekonstruiert dann daraus die eigentliche Fahrzeugnummer.

Entsprechende Berechnungen haben ergeben, daß solche Lesesysteme nur dann wirtschaftlich bei der Bahn eingesetzt werden können, wenn bei einer Million Ablesungen höchstens ein Lesefehler auftritt. Auf eine größtmögliche Lesesicherheit wurde deshalb bei dem beschriebenen Mikrowellensystem besonders geachtet. So werden beispielsweise hier von den $2^5 = 32$ möglichen Zeichen, die man mit Impuls-Fünfergruppen maximal erreichen kann, nur 10 für die Information selbst und 22 für die Sicherung der eigentlichen Information, also Wagennummer, benutzt. Außerdem wird jedes Wagengerät, das es über eine Strecke von ca. 55 cm im Einflußbereich des Lesegeräts bleibt und zum einmaligen Lesen nur 0,5 ms nötig sind, mehrfach gelesen; z. B. bei einer Zuggeschwindigkeit von 100 km/h etwa 40 mal. Diese Mehrfachlesungen vergleicht das Auswertegerät miteinander, führt also Identitätsprüfungen durch. Erst wenn alle Kontrollen erfolgreich verlaufen sind, gibt das Auswertegerät die ermittelte Fahrzeugnummer zum weiteren Verarbeiten an Fernschreiber, Locher oder Rechner weiter. Ob und wann dieses System eingeführt werden soll, darüber werden die europäischen Eisenbahnverwaltungen demnächst entscheiden. Sicher ist, daß in allen europäischen Ländern ein einheitliches System eingeführt werden wird, denn nur dann kann jedes Land seinen Nutzen daraus ziehen: einen zuverlässigen, schnelleren und wirtschaftlicheren Wagenumlauf.

(siemens presseinformation)



▲ 27 Teilnehmer des 6. Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgangs, der von der Industrie- und Handelskammer beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen in der Zeit vom 8. 1. bis 11. 5. 1973 veranstaltet wurde, konnten den Lehrgang erfolgreich abschließen. Die überwiegende Zahl der „Schüler“ stellte Eisenbahn und Häfen mit 13 Teilnehmern aus dem Bereich Süd und Nord sowie 6 von Thyssen-Niederrhein. Die Krupp Hüttenwerke Rheinhausen hatten 4 Lehrgangsteilnehmer entsandt und die Firmen Fried. Krupp-Stahlbau, Krupp-Hüttenwerke Bochum, Rheinstahl Gelsenkirchen und Rheinstahl-Henrichshütte je einen. Bei der Abschlußprüfung gab es als Gesamtwertung einmal „sehr gut“, zehnmal „gut“, vierzehnmal „befriedigend“ und zweimal „ausreichend“. Unser Bild zeigt die Lehrgangsteilnehmer nach bestandener Prüfung.



29 Belegschaftsmitglieder des Gemeinschaftsbetriebes, die im 1. Halbjahr 1973 wegen Erreichung der Altersgrenze bzw. Invalidität pensioniert wurden, verabschiedeten sich am 18. Juli in einer kleinen Feierstunde im Schifferheim. Geschäftsführung und Betriebsrat dankten den Ausscheidenden für die geleistete Arbeit und wünschten den ehemaligen Mitarbeitern noch recht viele Lebensjahre in Gesundheit und Zufriedenheit. Von den 29 Pensionären waren 22 Jubilare, und zwar konnten 8 ihr 25jähriges, 5 ihr 40jähriges und 9 ihr 50jähriges Dienstjubiläum begehen. Zusammen hatten sie 1095 Jahre im Dienst des Gemeinschaftsbetriebes bzw. eines seiner Gesellschafter gestanden.



▲ Zahlreiche Fachleute besuchten die Tagung in den Niederlanden für AEG-Telefunken zur Vernetzung des Gemeinschaftsbetriebes mit drei Fernsehanstalten. Ein Ereignis in Regional- und

Inzwischen konnte der 24. und 25. Lehrgang für Lokführer-Anwärter beim Gemeinschaftsbetrieb erfolgreich abgeschlossen werden. Unsere Belegschaft wurde am 19. Juni und 5. Juli dieses Jahres aufgenommen, nachdem jeweils 8 von 11 Teilnehmern ihre Prüfung bestanden hatten.

Wir sind »im Bilde«



er ganzen Bundesrepublik und aus den benach-
 einer Einladung der Firmen Krauss-Maffei und
 ung von funkferngesteuerten Lokomotiven beim
 abahn und Häfen am 17. Mai dieses Jahres. Die
 ebenfalls mit von der Partie und brachten das
 geschau-Sendungen in Wort und Bild. Auf un-

seren Fotos erklärt Lokführer Giesing dem Kamerateam des ZDF die Funk-
 tionen des tragbaren Funkfernsteuergerätes, während Oberlokführer
 Schwitzki (am O-Wagen mit Helm) die Zuschauer damit verblüfft, wie ge-
 nau und weich er mittels Fernsteuerung der Lok die Wagengruppe zum
 Kuppeln beisetzen kann.





Verkehrssicherheitstage 1973

Wie in jedem Jahr, so wurden auch in diesem Jahr in der ersten Juniwoche die Verkehrssicherheitstage unter dem Motto: „Hallo, Partner – danke schön!“ durchgeführt.

Die Verkehrssicherheitstage sollen mit-helfen, einen Klimawechsel im Verkehr herbeizuführen.

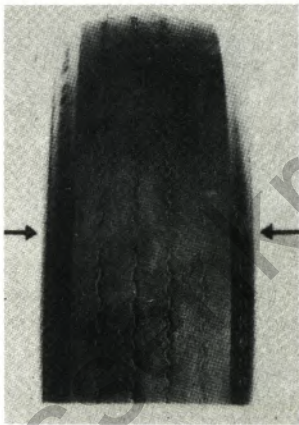
Statt sich gegenseitig zu beschimpfen – ein erfreuliches Wort für den anderen. Statt drohender Fäuste und Vogelzeigen – ein freundliches Handzeichen.

Statt tierisch ernst – einfach menschlicher.

Wir sollten nicht nur, wenn es in den Urlaub oder zum TÜV geht an den verkehrssicheren Zustand unseres Fahrzeuges denken, sondern das ganze Jahr hindurch müssen wir das Gefühl der Sicherheit haben, uns auf unseren Wagen verlassen zu können.

Bei der Aktion „Hallo, Partner – danke schön!“ wurden wir freundlicherweise durch die örtliche Polizeibehörde unterstützt.

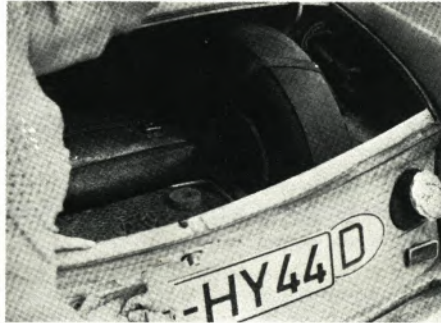
Es ging nicht darum, Strafpunkte zu verteilen oder Protokolle auszustellen. Vielmehr sollten die Verkehrsteilnehmer auf die offensichtlichen Mängel ihrer Fahrzeuge hingewiesen werden.



Bei 1150 kontrollierten Personenkraftwagen wurden an 91 Fahrzeugen z. T. erhebliche Mängel an der Bereifung festgestellt.

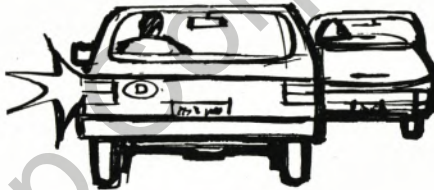
Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, daß ein Bußgeld bis zu 300,- DM Kraftfahrern droht, deren Fahrzeugreifen weniger als 1 mm Profil aufweisen. Dabei ist zu beachten, daß dieses Restprofil noch auf der gesamten Lauf-fläche vorhanden sein muß. Schon mit einem einzigen „blanken Fleck“ ist der Reifen unvorschriftsmäßig. Teurer aber noch als das Bußgeld kann ein auf man-

gelhafte Reifen zurückzuführender Unfall werden.



Nicht mit zum Reisegepäck sollte solch ein abgeahrener „Latschen“ gehören. Auch der Reservereifen muß auf der gesamten Lauffläche ein Restprofil von mindestens 1 mm Stärke aufweisen.

An 15 Fahrzeugen war die fällige TÜV-Untersuchung z. T. bis zu 3 Monate überschritten, und an 8 Fahrzeugen wurden Fehler an der Beleuchtung und an den Rückspiegeln festgestellt.



Von den 145 Motorrädern, Mopeds und Mofas wurden 28 Fahrzeuge beanstandet. In der Hauptsache waren es auch hier Mängel an der Bereifung und der Beleuchtung.



Erschreckend hoch war der verkehrssicherheitswidrige Zustand an den Fahrrädern.

Von den 238 kontrollierten Fahrrädern wiesen 49 z. T. erhebliche Mängel auf. Von den 5 für Radfahrer unerläßlichen Forderungen

1. eine helltönende Klingel,
 2. zwei voneinander unabhängige Bremsen,
 3. ein Scheinwerfer vorn, ein rotes Schlußlicht hinten,
 4. ein roter Rückstrahler, auch Katzen-auge genannt,
 5. gelbe Rückstrahler an beiden Pedalen,
- waren z. T. alle 5 Forderungen nicht erfüllt.



Man darf sich also nicht wundern, wenn man auf Grund des Fahrzeugzustandes, vor allem bei den Fahrrädern, gewisse Rückschlüsse auf das Fahrverhalten der Eigentümer zieht.

Während andere vergleichbare Großbetriebe auf je 1000 Belegschaftsmitglieder 8 bis 12 Wegeunfälle der Berufsgenossenschaft melden, hält der Gemeinschaftsbetrieb mit 24 Wegeunfällen auf 1000 Belegschaftsmitglieder einen traurigen Rekord.

Die Aktion „Hallo, Partner – danke schön!“ soll nicht nur einen Klimawechsel im Verkehr herbeiführen, sondern darüber hinaus jeden Fahrzeugbesitzer darauf aufmerksam machen, welche große Verantwortung er als Verkehrsteilnehmer trägt.

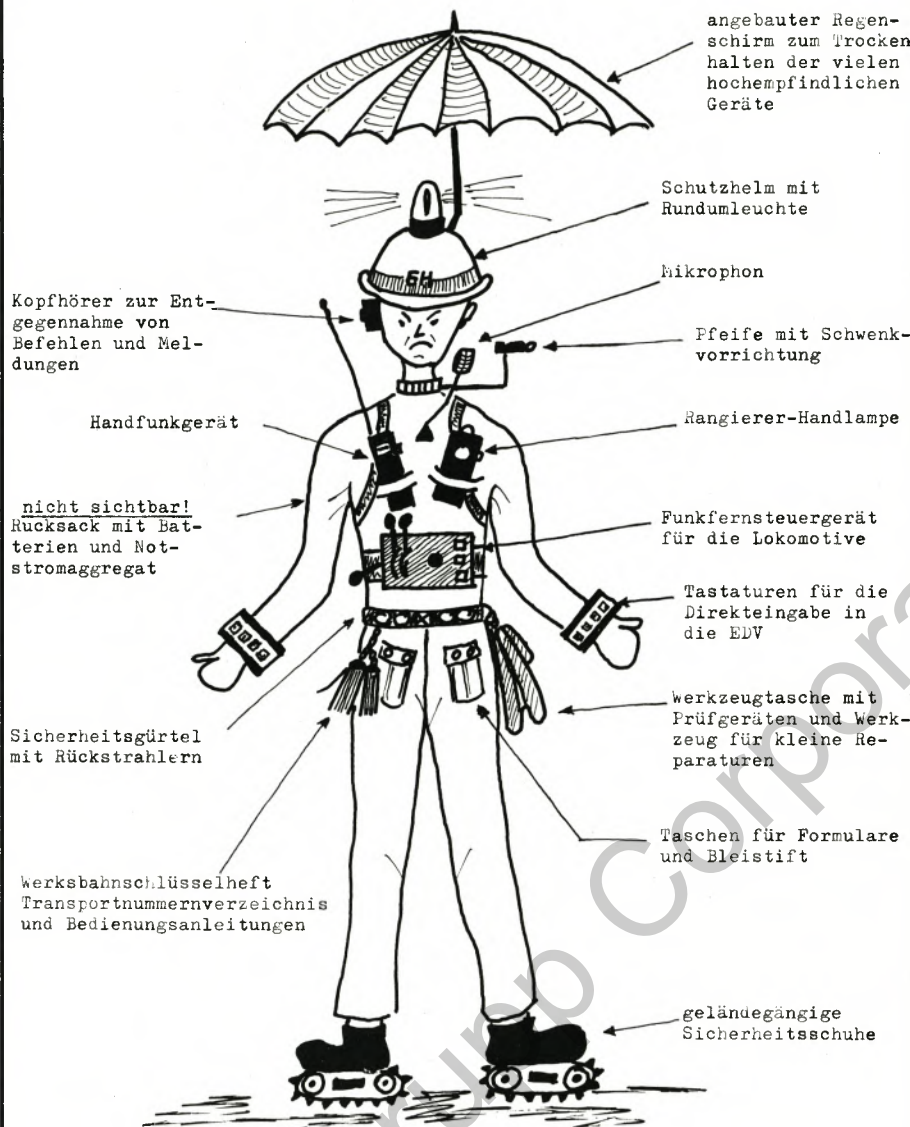
Es geht doch schließlich um unsere eigene Sicherheit. Tun wir alles dafür, damit unsere Fahrzeuge sich in einem verkehrssicheren Zustand befinden! Schließlich wollen wir nicht nur unbeschwert unsere Urlaubsreise antreten, sondern jederzeit das Gefühl der Sicherheit haben.

Es ist durchaus möglich, daß sich die Polizei noch einmal von der Einhaltung der vorgeschlagenen Maßnahmen überzeugt, doch dann bleibt es nicht mehr bei einer bloßen Ermahnung.

H. Kiel

Der Rangierer der Zukunft?

Eine bedrückende aber gleichwohl erheiternde Zukunftsvision hatte ein Leser unserer Werkszeitung, der sich u. a. auch mit betrieblichen Rationalisierungsvorhaben befaßt. Nachdem er seine „Eingebung“ in Wort und Bild zu Papier gebracht hat, wollen wir diese unseren Lesern nicht vorenthalten.



Vor einigen Jahren – war's schön oder war's zu beklagen – hatte er nur Trillerpfeife und Karbidlampe zu tragen. Zunächst wurde Pflicht dann der Sicherheitsschuh, und danach kam noch der Schutzhelm dazu. Jetzt drückt man ihm ein Funkgerät in die Hand, und auch Rundumleuchten sind als Vorschlag nicht

[unbekannt.

Blinkende Leuchten an einer grellroten Weste, sowie Rückstrahler am Gürtel hält die Arbeitssicherheit

[wohl für das Beste.

Funkfernsteuergeräte für Loks – heute nicht mehr Schall und

[Rauch –

noch ein Gerät beim Rangierer vor'm Bauch.

Denkbar wär nun, daß er notiert, was er bewegt, daß er am Gelenk Eingabetasten für den Computer trägt.

Der benötigt aber nur Zahlenangaben, also muß man Schlüsselhefte und Tabellen griffbereit haben.

Weiterhin Kopfhörer und ein Kehlkopfmikrophon gehören dann unbedingt zur Ausrüstung schon. Nun könnte man beim Laufen auch noch rationalisieren und Raupen unter den Schuhen installieren. Wenn all das geschehen braucht man viel Energie also kommt auf den Rücken 'ne Riesenbatterie, und da die Batterie vielleicht mal Ausfälle hat am besten noch ein Notstromaggregat. Nun gibt's schon mal Störungen – und die sind zu beheben – also muß man ihm Prüfgeräte und Werkzeug begeben. und zum Schluß bekommt der arme Tropic zum Schutz der Geräte noch 'nen Schirm auf den Kopf. Zuletzt wäre die kleine Frage dann, wie er es macht, daß er arbeiten kann, wenn er wie auf dem Bilde aussieht. Vielleicht unterhalten wir uns mal mit 'nem Astronaut.

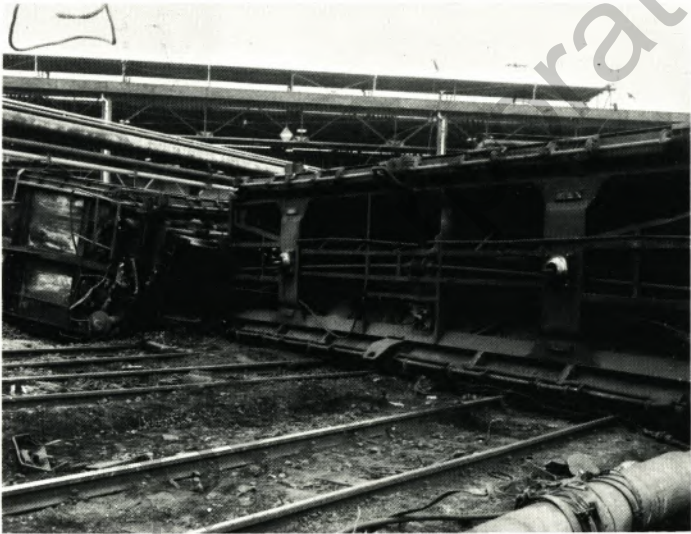
G. N.

Unachtsamkeit kostet Geld

**I. Belastung für
Wagen- und
Lok-Beschädigungen
im 2. Quartal
1973**

	Wagen- und Lok-Beschädigungen						Sa.	
	DB-Wagen		EH-Wagen		EH-Lok			
	An- zahl	DM	An- zahl	DM	An- zahl	DM	An- zahl	DM
ATH Hamborn und Beeckerwerth	1 700	260 286	826	154 897	44	19 573	2570	434 756
ATH Ruhrort und Hüttenbetrieb	771	111 333	386	52 349	7	2 890	1 164	166 572
TN Oberhausen	1043	127 538	484	70 658	–	–	1527	198 196
Bergbau AG Oberhausen	71	8 046	211	20 361	–	–	282	28 407
Eisenbahn und Häfen	132	73 776	743	155 997	27	6 323	902	236 096
Fremdbetriebe	3	562	10	1 570	–	–	13	2 132
Sa.	3720	581 541	2660	455 832	78	28 786	6458	1 066 159

**II. Einige Schäden,
die im 2. Quartal
1973 entstanden,
wurden als
Beispiel für viele
ähnliche Fälle hier
im Bild festgehalten.**



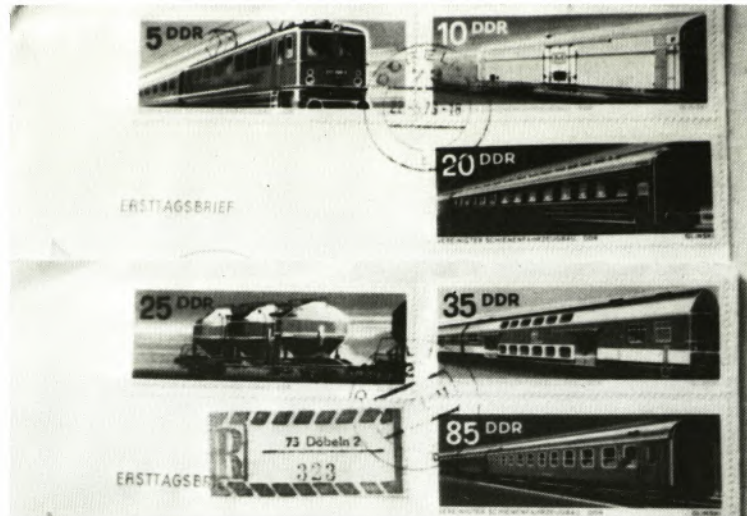
Durch einen Achswellenbruch wurden zwei Sintergutwagen zum Umstürzen gebracht. Ein weiterer Sintergutwagen entgleiste mit 4 Radsätzen.
Schadenskosten ca. DM 115 000,–

Durch das Umstellen einer Weiche unter einer fahrenden Einheit kam es zu einem zweispurigen Lauf. Die mit flüssigem Roheisen beladenen Torpedopfannenwagen entgleisten schwer. (24 Achsen von insgesamt 32.)



Durch ein gebrochenes Bodenbrett lag das Verladegestell für Coil schräg im Wagen verklemmt. Dadurch konnte sich das Ladegut (Coil) beim Rangieren vom Ladegestell lösen und brachte einen DB-Schiebewandwagen zum Umstürzen. Schadenskosten ca. DM 15 000,–





Mit Lupe und Pinzette:

Schienenfahrzeuge auf einer Briefmarken-Sonder- ausgabe der DDR

„Onkel und Tante,
ja das sind Verwandte,
die man am liebsten nur von hinten sieht ...“
so heißt es in der Operette „Der Vetter aus
Dingsda“.

Manchmal aber kann so ein Onkel ganz
nützlich sein. Da gibt es z. B. meinen Onkel
Waldemar aus Döbeln. Seines Zeichens
ehemaliger Operettenbuffo, heute Schau-
spieler. Er war es auch, der mir das Lied von
Onkel und Tante als Kind ins Ohr sang.
Onkel W. schickt mir regelmäßig alle in der
DDR erscheinenden Briefmarken auf so ge-
nannten Ersttagsbriefen!

So erhielt ich mit zwei Briefen die am 22. Mai
1973 von der Deutschen Post herausgege-
bene Briefmarkenserie „Schienenfahr-
zeuge“, bestehend aus sechs Sondermar-
ken. Mit dieser Ausgabe sollen, wie der Zeit-
ungsausschnitt, den Onkel W. mitschickte,
aussagt, die großen Leistungen des Ver-
einigten Schienenfahrzeugbaus der DDR,
der zu den führenden Exporteuren in der Welt
gehört, gewürdigt werden.

Bisher lieferten die Betriebe dieses Industrie-
zweiges 96 000 Reisezug-, Doppelstock-
und Weitstreckenwagen sowie Triebfahr-
zeuge in 26 Länder der Erde; davon verkeh-
ren mehr als 40 000 auf den Strecken der
Sowjetunion.

Sechs Fahrzeuge aus der Produktion werden
mit der neuen Briefmarkenausgabe vorge-
stellt. Schauen wir uns zunächst die Dar-
stellung des 5-Pfennig-Wertes an. Es han-
delt sich um eine Elektrolokomotive aus dem
Kombinat VEB Lokomotivbau-Elektrotech-
nische Werke „Hans Beimler“ Hennigsdorf,
das in den letzten zwei Jahrzehnten über
6500 Triebfahrzeuge für in- und ausländi-
sche Bahnverwaltungen hergestellt hat.
Das hohe Leistungsvermögen dieses Be-
triebes demonstriert auch die dargestellte
Vollbahnlokomotive der Baureihe 211. Die
leistungsstarke 16 2/3-Hertz-Wechselstrom-
Lokomotive für 15 kV schafft eine wesent-
liche Voraussetzung für die hohen Trans-

portleistungen auf dem elektrischen Streck-
netz der Deutschen Reichsbahn.

Der auf dem nächsten Wert zu 10 Pfennig
abgebildete 21 m lange Maschinenkühl-
wagen MK 4 stammt aus dem VEB Waggon-
bau Dessau. Dieser Spezialkühlwagen für
den Transport aller Arten leichtverderbli-
cher Güter ermöglicht Laderaumtempera-
turen von + 14 Grad Celsius bis - 30 Grad
Celsius bei Außenlufttemperaturen von
- 45 Grad Celsius bis + 40 Grad Celsius. Er
entspricht besonders den extrem klimati-
schen Bedingungen in der UdSSR.

Die Kühlung erfolgt durch zwei Verdichter-
Kälteanlagen, die Heizung durch elektrische
Heizkörper. Zwei wageneigene Dieselelektro-
generatoraggregate versorgen das Fahrzeug mit
Energie. Darüber hinaus ist der Waggon für
Fremdstromanschluß von 380 V/50 Hz aus-
gelegt.

Die Marke zu 20 Pfennig zeigt den vierach-
sigen Weitstrecken-Personenwagen, Typ
47 D/k, hergestellt vom VEB Waggonbau
Ammendorf, ein Abteilliegewagen, der 36
Personen Liegeplätze bietet und für eine
Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h kon-
zipiert wurde. Für die sowjetischen Staats-
bahnen entwickelt, garantiert er den Fahr-
gästen auf langen Reisen unter extrem kli-
matischen Bedingungen ein Höchstmaß an
Bequemlichkeit. Der zweiachsige Behälter-
wagen, den wir auf der 25-Pfennig-Marke
sehen, ist ein Spezialgüterwagen für den
Transport von staubförmigem und körnigem
Ladegut mit pneumatischer Entleerungs-
einrichtung und wird im VEB Waggonbau
Niesky gebaut. Das Fahrzeug ermöglicht
das völlig staubfreie Be- und Entladen in
kürzester Zeit. Mittels Druckluft ist die Ent-
ladung auch über größere Entfernungen
und in hochgelegene Silos gegeben. Der
Laderauminhalt beträgt 49 cbm und erlaubt
eine Zuladung bis 28 t.

Der Doppelstock-Standard-Sitzwagen ist
das Motiv des 35-Pfennig-Wertes. Er wurde

im VEB-Waggonbau Görlitz entwickelt und
ist in jedem beliebigen Zugverband einsetz-
bar. Neben einem höheren Platzangebot
bietet dieser Wagen den Reisenden auch
die Möglichkeit, in die herkömmlichen Rei-
sezugwagen überzuwechseln.

Dieses neue Fahrzeug - zweifellos eine der
interessantesten Neuentwicklungen der
letzten Zeit - war auch in diesem Jahr auf der
Messe in Hannover zu sehen.

Die letzte Marke der Sonderausgabe mit der
bisher ungewöhnlichen Wertstufe von 85
Pfennig zeigt den vierachsigen Reisezug-
wagen, Typ YB/70, aus dem VEB Waggon-
bau Bautzen. Er entspricht den Vorschriften
nach UIC/RIC und ist somit im internationa-
len, normalspurigen Verkehr einsetzbar. Der
Wagen ist nach den Gesichtspunkten des
wirtschaftlichen Leichtbaus konstruiert und
wird als Sitzwagen in den Ausführungen 2.
Klasse, 1. Klasse, 1/2. Klasse sowie als Lie-
gewagen gefertigt.

Der Ersttagsbriefumschlag zu dieser Aus-
gabe bringt im Stahlstichdruck das Zeichen
des Vereinigten Schienenfahrzeugbaus der
DDR in symbolischer Verbindung mit einer
stilisierten Erdkugel. Die Entwürfe für die
mehrfarbigem Offsetdruckmarken, herge-
stellt im VEB Deutsche Wertpapier-Drucke-
rei, und für den Ersttagsbriefumschlag
stammen von dem Grafiker Detlev Glinski
aus Berlin.

Apropos Döbeln! Zufällig weiß ich, wo Dö-
beln liegt, habe ich dort doch einen Onkel
wohnen. Aber das sagte ich ja schon. Zur
Feststellung der geographischen Lage von
Ammendorf, Hennigsdorf, Niesky mußte
ich jedoch den Atlas benutzen. Neu war mir
auch, daß Görlitz als zweigeteilte Stadt zu
einem Teil unter polnischer Verwaltung
steht. Hätten Sie das gewußt?

Die Beschäftigung mit der Landkarte des
„anderen“ Teiles von Deutschland kann, so
scheint mir, ebenso interessant sein, wie
die Betrachtung von Briefmarken.

H. H. Wenzel

EH-MITTEILUNGEN

Bildung von Fahrgemeinschaften

Die Absicht von Belegschaftsangehörigen,
für die An- und Abfahrt zur Arbeitsstätte
Fahrgemeinschaften zu bilden, scheiterte
in der Vergangenheit oft an der Tatsache,
daß die Berufsgenossenschaft für Wege-
unfälle nur bei Benutzung des kürzesten
Weges haftet. Da in den meisten Fällen ein
gemeinsamer Treffpunkt gewählt werden
mußte, der nur durch einen Umweg erreicht
werden konnte, war der Versicherungs-
schutz nicht in jedem Fall gesichert.

Fahrgemeinschaften können jedoch von
Vorteil für die einzelnen Belegschaftsmit-
glieder und für die Allgemeinheit sein, da
der knappe Parkraum des Unternehmens
und die öffentlichen Straßen entlastet wer-
den. Darüber hinaus ist eine Zeitersparnis
möglich.

Interessenten, die eine Fahrgemeinschaft
gründen und dabei den Versicherungsschutz
aufrechterhalten wollen, können dies
erreichen, indem sie in der Belegschafts-
abteilung ein Formular „Anmeldung von
Fahrgemeinschaften“ ausfüllen. Die Fahr-
gemeinschaften werden registriert, so daß
bei Wegeunfällen voller Versicherungsschutz
besteht, soweit die Bestimmungen der
Anmeldung beachtet werden.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, daß mit
dieser Anmeldung lediglich der Schutz der
Berufsgenossenschaft bei Wegeunfällen
sicherergestellt ist. PKW-Haftpflicht, Kasko-
oder sonstige Schadensfälle sind hierdurch
nicht berührt.

Personalien

Betriebsleiter Heinz Helmut Wenzel von
der Maschinentechnischen Abteilung EH
wurde als nebenberuflicher Mitarbeiter in
den Vorstand der Volkshochschule der
Stadt Duisburg berufen. Der VHS-Vorstand
entscheidet in demokratischer Selbstver-
antwortung und Selbstverwaltung über die
pädagogische und methodische Verwirkli-
chung der Aufgaben der Volkshochschule.

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Peter Keusgen
Lokführer, BM-Süd
eingetreten:
5. 12. 1933



Peter Faber
Maurer, Bau-H
eingetreten:
12. 12. 1933

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Günter Krause
Weichenwärter, EN
eingetreten: 21. 9. 1948

Fritz Rassat
Gleiswerker, Bau-O-Süd
eingetreten: 21. 9. 1948

Kurt Grabowski
Rangiermeister, EN
eingetreten: 22. 9. 1948

Wilhelm Meyer
Rangiermeister, EN
eingetreten: 22. 9. 1948

Josef Müller
Lokführer, BM-Süd
eingetreten: 22. 9. 1948

Günter Moczek
Rangiermeister, EN
eingetreten: 23. 9. 1948

Karl Driesen
Rangiermeister, EN
eingetreten: 24. 9. 1948

Egon Kirchner
Rangiermeister, ES
eingetreten: 24. 9. 1948

Heinz Gostincar
Weichenwärter, ES
eingetreten: 27. 9. 1948

Günter Kunze
Verkehrsabfertiger, Verkehrsabtlg.
eingetreten: 28. 9. 1948

Gustav Hutwelker
Lokführer, BM-Süd
eingetreten: 29. 9. 1948

Johannes Tiele
Lokführer, BM-Süd
eingetreten: 30. 9. 1948

Alfred Machner
Lokführer, BM-Süd
eingetreten: 12. 10. 1948

Franz Pasieka
Elektriker, HS E-Werkst.
eingetreten: 13. 10. 1948

Johann Kirz
Hilfsarbeiter, EN
eingetreten: 14. 10. 1948

Wolfgang Schneider
Kfm. Angestellter, Verkehrsabtlg.
eingetreten: 20. 10. 1948

Rudolf Sandner
Rangiermeister, EN
eingetreten: 21. 10. 1948

Karl Fischer
Betr.-Ass., ES
eingetreten: 25. 10. 1948

Arnold Gebert
Lokführer, BM-Nord
eingetreten: 29. 10. 1948

Heinz Wyrembek
Rangieraufseher, ES
eingetreten: 29. 10. 1948

Johannes Körperich
Lokführer, BV (z. Z.)
eingetreten: 2. 11. 1948

Johannes Affeldt
Gleiswerker, Bau-O-Süd
eingetreten: 4. 11. 1948

Rudolf Lehmann
Hilfsarbeiter, ES
eingetreten: 4. 11. 1948

Helmut Schmidt
Lokführer, BM-Süd
eingetreten: 4. 11. 1948

Walter Musial
Rangiermeister, EN
eingetreten: 5. 11. 1948

Kurt Rutowski
Lokführer, BM-Süd
eingetreten: 5. 11. 1948

Kurt Brettschneider
Bürohilfskraft, HS
eingetreten: 6. 11. 1948

Gustav Höffken
Rangiermeister, EN
eingetreten: 8. 11. 1948

Theodor Kirch
Betr.-Ass./Schichtf., EN
eingetreten: 8. 11. 1948

Helmut Pollmann
Kfm. Angestellter, Verkehrsabteilung
eingetreten: 8. 11. 1948

Werner Boruta
Gleiswerker, Bau-O-Süd
eingetreten: 15. 11. 1948

Helmut Kurek
Kfm. Angestellter, Organisation
eingetreten: 18. 11. 1948

Heinz Seemann
Lokführer, BM-Süd
eingetreten: 18. 11. 1948

Manfred Steiner
Betr.-Ass., ZBÜ
eingetreten: 18. 11. 1948

Alfred Böhm
Weichenwärter, ES
eingetreten: 19. 11. 1948

Alfred Dietrich
Rangiermeister, ES
eingetreten: 19. 11. 1948

Anton Kilos
Rangiermeister, ES
eingetreten: 19. 11. 1948

Paul Roggenbuck
Lokführer, BM-Süd
eingetreten: 22. 11. 1948

Hans Wollmann
Kfm. Angestellter, Verkehrsabteilung
eingetreten: 23. 11. 1948

Herbert Grunwald
Wagenmeister, BM-Süd
eingetreten: 24. 11. 1948

Johannes Hirschmann
Hilfshandwerker, BM-Nord
eingetreten: 24. 11. 1948

Wilhelm Link
Rangiermeister, EN
eingetreten: 25. 11. 1948

Karl-Heinz Maiwald
Techn. Angestellter, Arbeitsvorbereitung
eingetreten: 29. 11. 1948

Günter Engel
Betr.-Ass., EN
eingetreten: 1. 12. 1948

Kurt Pohren
Schichtführer, EN
eingetreten: 2. 12. 1948

Manfred Kirking
Betr.-Ass./Schichtf., EN
eingetreten: 6. 12. 1948

Paul Romanski
Betr.-Ass., ES
eingetreten: 7. 12. 1948

Karl Pelny
Techn. Angestellter, Arbeitsvorbereitung
eingetreten: 13. 12. 1948

Heinz Knödl
Rangieraufseher, ES
eingetreten: 14. 12. 1948

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Familiennachrichten

Geburtstag:

Hubert Diesch, früher Schreiner
geb.: 9. 12. 1878 (95 Jahre)
wohnhaft: Ertingen Kr. Saulgau, Haus-Nr. 315

Johann Heid, früher Lokführer
geb.: 22. 10. 1882 (91 Jahre)
wohnhaft: Ulmen, Hindenburgstr. 12

Johann Wefers, früher Verlademeister
geb.: 2. 11. 1882 (91 Jahre)
wohnhaft: DU-Meiderich, Gotenstr. 67

Wienand Klaes, früher Oberlokmeister
geb.: 18. 10. 1888 (85 Jahre)
wohnhaft: DU-Ruhrort, Rheinallee 16

Paul Preusse, früher kfm. Angestellter
geb.: 28. 11. 1888 (85 Jahre)
wohnhaft: DU-Ruhrort, Rheinallee 15

Heinrich Blettgen, früher Bezirksvorsteher
geb.: 30. 11. 1888 (85 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Röttgersbachstr. 53

Georg Patzer, früher Betr.-Chef
geb.: 26. 10. 1893 (80 Jahre)
wohnhaft: Krefeld, Paul-Schütz-Str. 21

Emil Spieckermann, früher Hbv.
geb.: 10. 12. 1893 (80 Jahre)
wohnhaft: Bad Salzuflen, Parkstr. 43

Diamantene Hochzeit:

Adalbert Cieplik, früher Weichenwärter
geb.: 9. 4. 1887
verh.: 8. 10. 1913
wohnhaft: DU-Meiderich, Haferackerstr. 3

Augustin Ammann, früher Meister
geb.: 20. 11. 1887
verh.: 18. 11. 1913
wohnhaft: Walsum, Franzstr. 7

Goldene Hochzeit:

Wilhelm Beckmann, früher Kolonnenführer
geb.: 23. 2. 1894
verh.: 11. 10. 1923
wohnhaft: Walsum, Hamborner Str. 15

Friedrich Hink, früher Rangiermeister
geb.: 26. 7. 1902
verh.: 20. 10. 1923
wohnhaft: Friedrichsfeld, Eichenweg 59

Ludwig Scheffel, früher Vorarbeiter
geb.: 6. 11. 1899
verh.: 26. 10. 1923
wohnhaft: Du-Hamborn, Dahlstr. 56a

Ernst Komorowski, früher Gleiswerker
geb.: 12. 12. 1896
verh.: 27. 10. 1923
wohnhaft: OB-Sterkrade, Goliathstr. 35

Karl Lauermann, früher Schlosser
geb.: 23. 3. 1901
verh.: 26. 11. 1923
wohnhaft: Bitzen ü. Wissen (Sieg)

Nikolaus Thielen, früher Schlosser
geb.: 26. 3. 1900
verh.: 3. 12. 1923
wohnhaft: DU-Hamborn, Göbenstr. 109

Johann Moch, früher Rottenführer
geb.: 30. 5. 1895
verh.: 10. 12. 1923
wohnhaft: Krefeld, Florastr. 23

Todesfälle:

Eberhard Frickel, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 19. 8. 1890
gest.: 26. 3. 1973

Theodor Tenbruck, Pensionär
früher Rangiermeister
geb.: 25. 5. 1898
gest.: 26. 3. 1973

Johann Novinc, Pensionär
früher Rangiermeister
geb.: 29. 1. 1899
gest.: 1. 4. 1973

Johannes Krüger, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 30. 12. 1905
gest.: 4. 4. 1973

Friedrich Lumm, Pensionär
früher Rangieraufseher
geb.: 23. 11. 1901
gest.: 7. 4. 1973

Otto Markowsky, Pensionär
früher Facharbeiter
geb.: 20. 8. 1902
gest.: 11. 4. 1973

Johann Rüttgers, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 31. 12. 1892
gest.: 13. 4. 1973

Theodor Güllmann, Pensionär
früher Waschraumwärter
geb.: 25. 11. 1902
gest.: 14. 4. 1973

Carl Sievers, Pensionär
früher Bürovorsteher
geb.: 5. 10. 1899
gest.: 20. 4. 1973

Oskar Büscher, Pensionär
früher Bürovorsteher
geb.: 20. 6. 1892
gest.: 29. 4. 1973

Wilhelm Schöneberg, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 15. 3. 1900
gest.: 8. 5. 1973

Josef Weirich, Pensionär
früher Oberlokführer
geb.: 10. 11. 1889
gest.: 9. 5. 1973

Johann Jacob, Pensionär
früher techn. Angestellter
geb.: 10. 6. 1903
gest.: 28. 5. 1973

Wilhelm Wilken, Pensionär
früher Betriebsleiter
geb.: 8. 3. 1894
gest.: 31. 5. 1973

Heinrich Löhr, Pensionär
früher Hafenarbeiter
geb.: 6. 12. 1898
gest.: 4. 6. 1973

Emil Gerull, Pensionär
früher Wagenmeister
geb.: 16. 5. 1889
gest.: 12. 6. 1973

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen · Jubilare:

40 Jahre im Dienst ist

Walter Zimmermann, Bau/Bahnmeisterei
am 27. 9. 1973

Auf eine 25jährige Tätigkeit blicken zurück:

Gerfried Fricke, Hafen Walsum
am 22. 9. 1973

Heinrich Spielmann, Eisenbahnwerkstatt
am 28. 9. 1973

Heinz Fricke, Hafen Walsum
am 8. 10. 1973

Friedrich Schäfer, Bau/Bahnmeisterei
am 8. 10. 1973

Heinz Gaca, Hafen Walsum
am 9. 10. 1973

Kurt Wange, Bau/Bahnmeisterei
am 11. 10. 1973

Günter Janitzki, Eisenbahnbetrieb
am 15. 10. 1973

Bernhard Thimm, Eisenbahnwerkstatt
am 18. 10. 1973

Reinhard Hese, Bau/Bahnmeisterei
am 2. 11. 1973

Heinrich Drießen, Mannschaftsraumwärter
am 3. 11. 1973

Wilhelm Mehl, Betriebsmaschinenendienst
am 3. 11. 1973

Josef van Steegen, Betriebsmaschinenendienst
am 4. 11. 1973

Johann Dahmen, Mannschaftsraumwärter
am 6. 11. 1973

Hans Kasnitz, Bau/Bahnmeisterei
am 8. 11. 1973

Johann Holtkamp, Eisenbahnwerkstatt
am 9. 11. 1973

Hans Hermann, Eisenbahnwerkstatt
am 10. 11. 1973

Helmut Ettig, Eisenbahnbetrieb
am 11. 11. 1973

Christ. Woersdörfer, Signalmeisterei
am 13. 11. 1973

Otto Klees, Lagerwirtschaft
am 15. 11. 1973

Alois Koik, Techn. Wagendienst
am 15. 11. 1973

Helmut Elsebusch, Eisenbahnwerkstatt
am 18. 11. 1973

Hermann Merten, Hafen Walsum
am 18. 11. 1973

Jakob Loch, Hafen Walsum
am 24. 11. 1973

Egidius Schommer, Eisenbahnbetrieb
am 25. 11. 1973

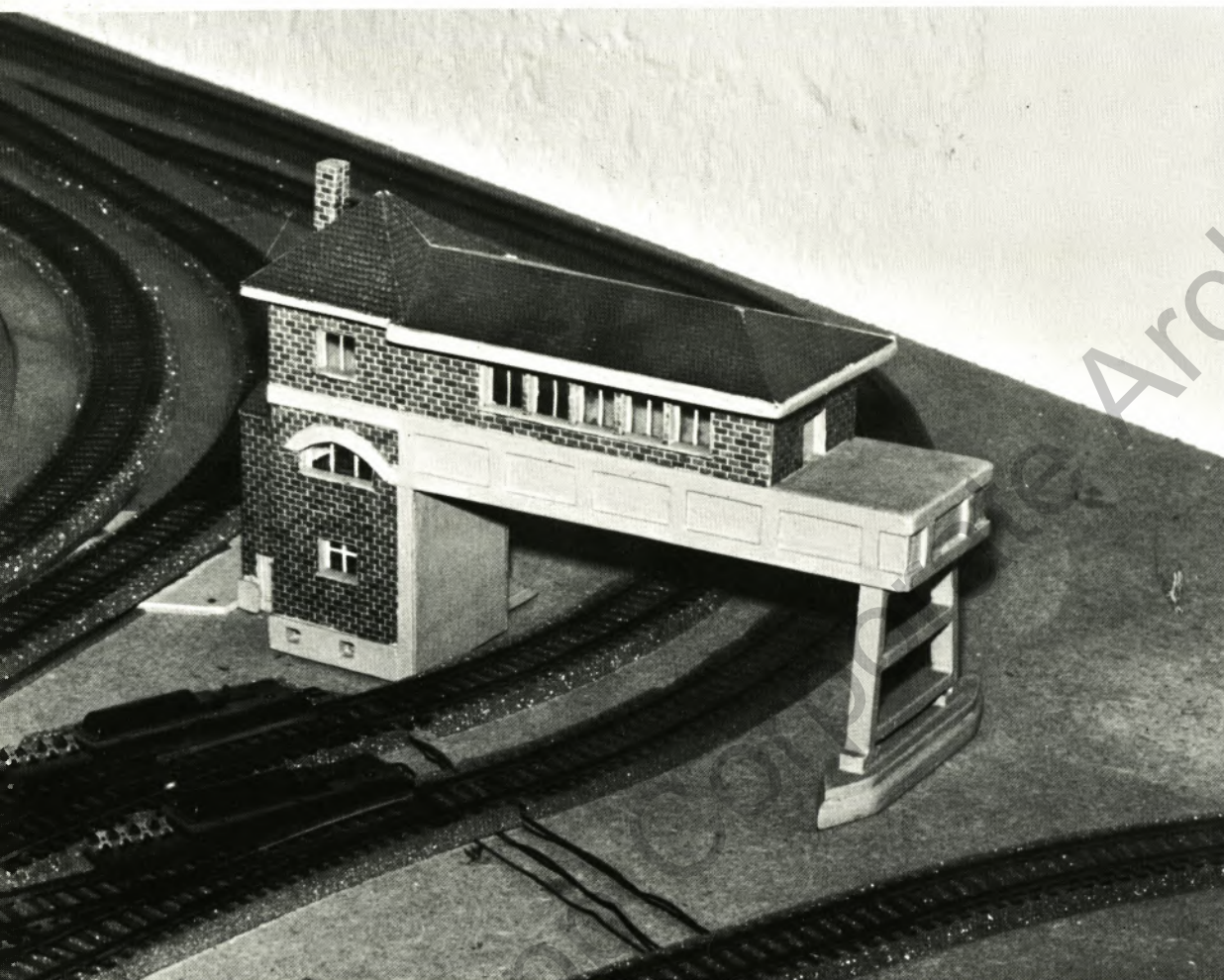
Friedrich Terhorst, Eisenbahnbetrieb
am 26. 11. 1973

Willi Sinning, Eisenbahnbetrieb
am 27. 11. 1973

Gotthilf Hehn, Bau/Bahnmeisterei
am 29. 11. 1973

Für den Modelleisenbahner:

Das alte Stellwerk Vorbahnhof erstand wieder



Die Bilder zeigen Vorder- und Rückansicht des in Eigenbau entstandenen Modells vom alten Stellwerk Vorbahnhof.

Wie so manch anderer Vater habe ich zu Hause eine Modelleisenbahn, die ich sozusagen als „Gemeinschaftsbetrieb im Kleinen“ mit meinen Kindern betreibe. In der Praxis sieht das so aus, daß der Vater plant, kauft und vor allem natürlich bezahlt, während die Kinder den Fahrbetrieb übernehmen. Ich will mich aber nicht beklagen, für meine eigenen Interessen bleibt genügend Raum. Von einem speziellen Interesse soll in nachfolgenden Zeilen die Rede sein.

In den letzten 25 Jahren hat die Modell-eisenbahnindustrie, vertreten vor allem durch die Firmen Märklin, Fleischmann und Trix auf dem Gleis- und Fahrzeugsektor, die Firmen Faller, Vollmer, Wiad und viele andere auf dem Zubehör- und Anlagensektor, Modelle in reichhaltiger Zahl und bester Qualität auf den Markt gebracht. Vorwiegende Ver-

breitung fanden die Modelle in H0 (sprich H-Null), d. h. im Verkleinerungsmaßstab 1:87, der sich auch international durchsetzte. Erst in den letzten Jahren bekam die H0-Bahn eine ernstzunehmende Konkurrenz in der platzsparenderen N-Bahn im Maßstab 1:160.

Als einen Mangel für den eigenen Bahnbetrieb betrachte ich die Tatsache, daß die Modellbahnindustrie weitgehendst Loks, Waggons und Anlagen der Deutschen Bundesbahn bzw. ausländischer Staatsbahnen nachbaut und nur in geringem Umfang Vorbilder aus dem Bereich von Industriebahnen als Vorlage benutzt. Diesem Mangel kann nur durch Eigenbau oder Nachbau durch darauf spezialisierte Firmen abgeholfen werden. Die Vergabe eines solchen Nachbaurauftrages ist allerdings eine recht teure Angelegenheit. So würde das H0-Modell einer der bei EH in Be-

trieb befindlichen dreiachsigen Henschel-Dieselloks etwa 350,- bis 400,- DM kosten. Ich habe mich daher zunächst für den Eigenbau entschieden und wählte als erstes zu verwirklichendes Objekt das vor Jahren abgerissene Stellwerk Vorbahnhof, über das ich in Heft 9/10/1966 unserer Werkszeitung seiner Zeit berichtet habe.

Zunächst ging es darum, zeichnerische Unterlagen zu besorgen, und da fingen die Schwierigkeiten schon an. Infolge der Zeitwirren waren die Zeichnungen wohl verloren gegangen. Ich fand folgende Lösung zur Einsatzbeschaffung: An dem Stellwerk selbst habe ich damals noch einige Maße abgenommen. In Verbindung mit der in Heft 9/10/1966 abgebildeten Aufnahme sowie einigen weiteren Fotos gelang es mir, die nicht bekannten Maße durch Abmessen auf den Bildern und entsprechende Um-

rechnung in etwa zu ermitteln. Wie ich nach Abriß des Stellwerks anhand der für die Abbruch-Abrechnung von der Bauabteilung ermittelten Maße feststellen konnte, hielten sich die Abweichungen in vertretbaren Grenzen. So entspricht also auch mein Modell nicht in allen Maßen der Wirklichkeit, aber wie der Abbildung zu entnehmen ist, tut das dem Gesamteindruck keinen Abbruch.

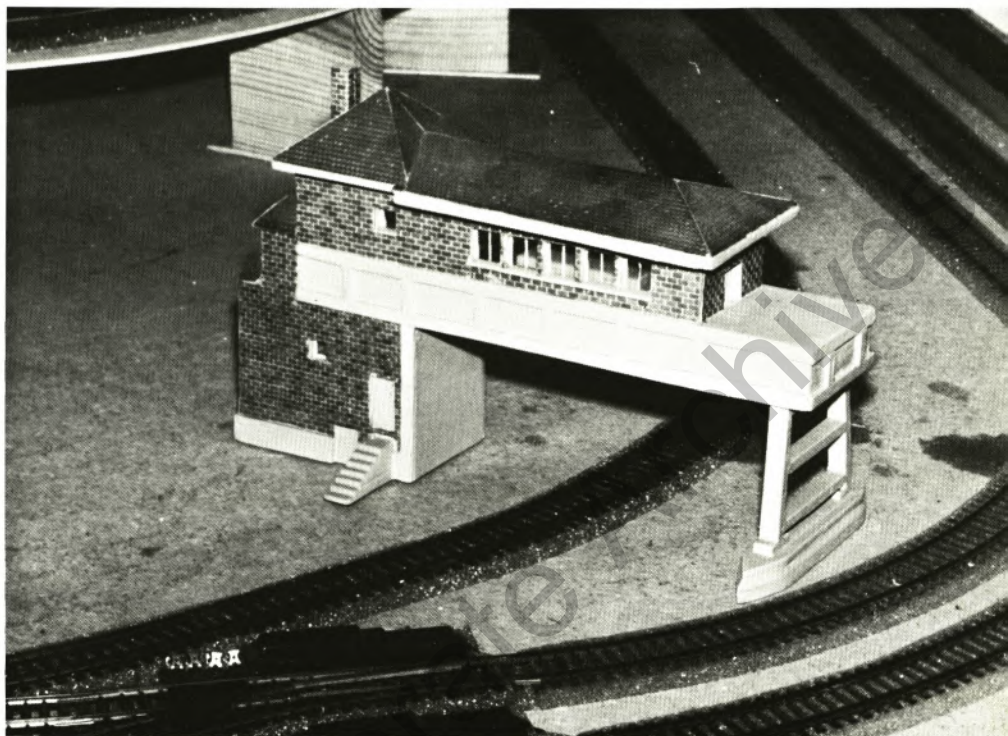
Nach Anfertigung einer Zeichnung ging es an den eigentlichen Bau. Als Baumaterial diente Holz von Zigarrenkisten sowie einige sonstige kleinere Hölzer. Es ging nicht ganz so einfach, da viel Feinarbeit zu leisten war und es mir an der nötigen Übung fehlte. Aber mit viel Geduld gedieh das Modell und war bald als Rohbau fertig. Die Details, wie Fenstereinbau (Plastikmaterial mit dahintergeklebten Papiermasken als Fensterrahmen-Imitation), Aufkleben der Ziegel- und Dachziegelfolien, Anstricharbeiten usw. erforderten erst recht viel Geduld. Es wird weiterer Arbeit bedürfen, denn noch ist das Werk nicht vollendet. Rauchblenden, Geländer, Regenrinnen und Abfallrohre sowie sonstige Kleinigkeiten sind noch anzubringen. Das jetzt fertige Rohmodell präsentiert sich abweichend vom Original in ziegelroter Farbe. Es gelang mir nicht, Mauerwerk- und Dachziegelfolie in grau zu erhalten. Aber dieser geringfügige Schönheitsfehler mußte in Kauf genommen werden.

Was die reinen Materialkosten anbelangt, so dürften sie bei etwa 5,- DM liegen, die Arbeitskosten lassen sich nicht ermitteln. Sie sind auch uninteressant, denn es ging ja nicht darum, die Kosten für den Kauf eines Modells zu sparen, sondern etwas zu schaffen, was es ohnehin nicht zu kaufen gibt. Damit ist ein Anfang gemacht. Als nächstes soll ein Lokmodell entstehen. Ob es die verfloßene Dampflok Nr. 2, eine unserer Henschel-Dieselloks oder eine der EH-Elektro-Loks sein wird, vermag ich noch nicht zu sagen. Einige Überlegungen dazu stelle ich im Augenblick an. Hier gibt es natürlich andere Probleme zu lösen als beim Nachbau eines Stellwerks in der doch relativ einfachen Holzbauweise. Zu gegebener Zeit werde ich darüber weiter berichten. Soviel zu meinem Modellbau. Abschließend eine Frage an unsere Leser: Gibt es sonst noch unter Ihnen einen der so oft bewitzelten Eisenbahnväter, der schon selbst etwas für seine Bahn nachgebaut hat? Es muß ja nicht unbedingt ein Modell von EH als Vorbild gedient haben. Er sollte sich bei der Redaktion melden. Unsere Werkszeitung wird ihm sicherlich gern etwas Platz für eine Veröffentlichung zur Verfügung stellen. Wer sich, etwa angeregt durch diesen Artikel, als Nachbauer

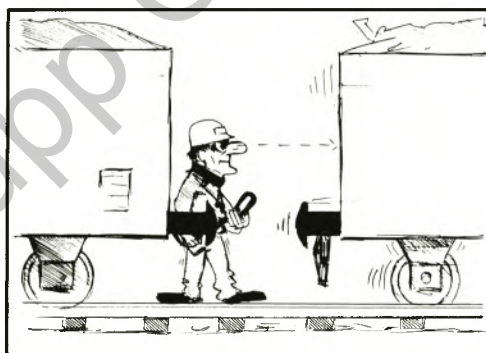
von EH-Modellen betätigen will, der möge sich bei mir melden. Ich will ihm im Rahmen meiner Möglichkeiten hel-

fen, die entsprechenden Pläne zu beschaffen.

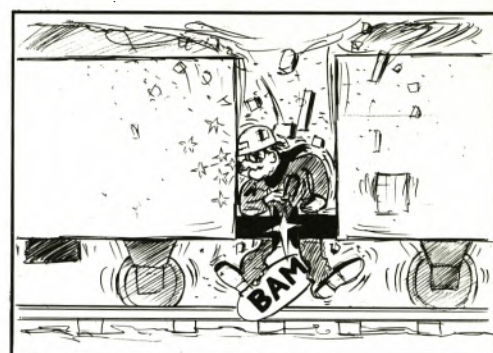
H. Christ



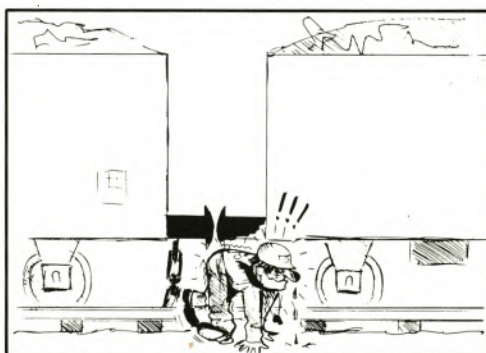
Arbeitsicher



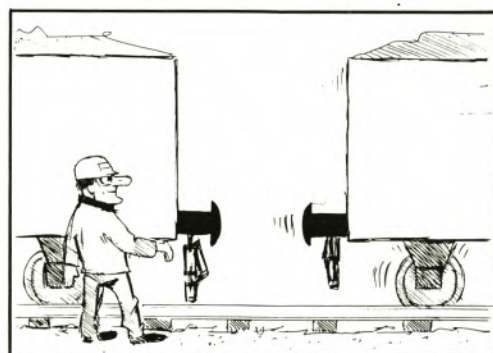
Hier zeigt nun einer was er kann, Er möchte sein ein ganzer Mann.



Doch nie hätte er gedacht Was passiert, wenns richtig kracht.



Nun fällt ihm auf einmal ein, Was nicht soll und darf nicht sein.



In Zukunft kuppelt er nur Wagen, Die ihren Lauf beendet haben.

