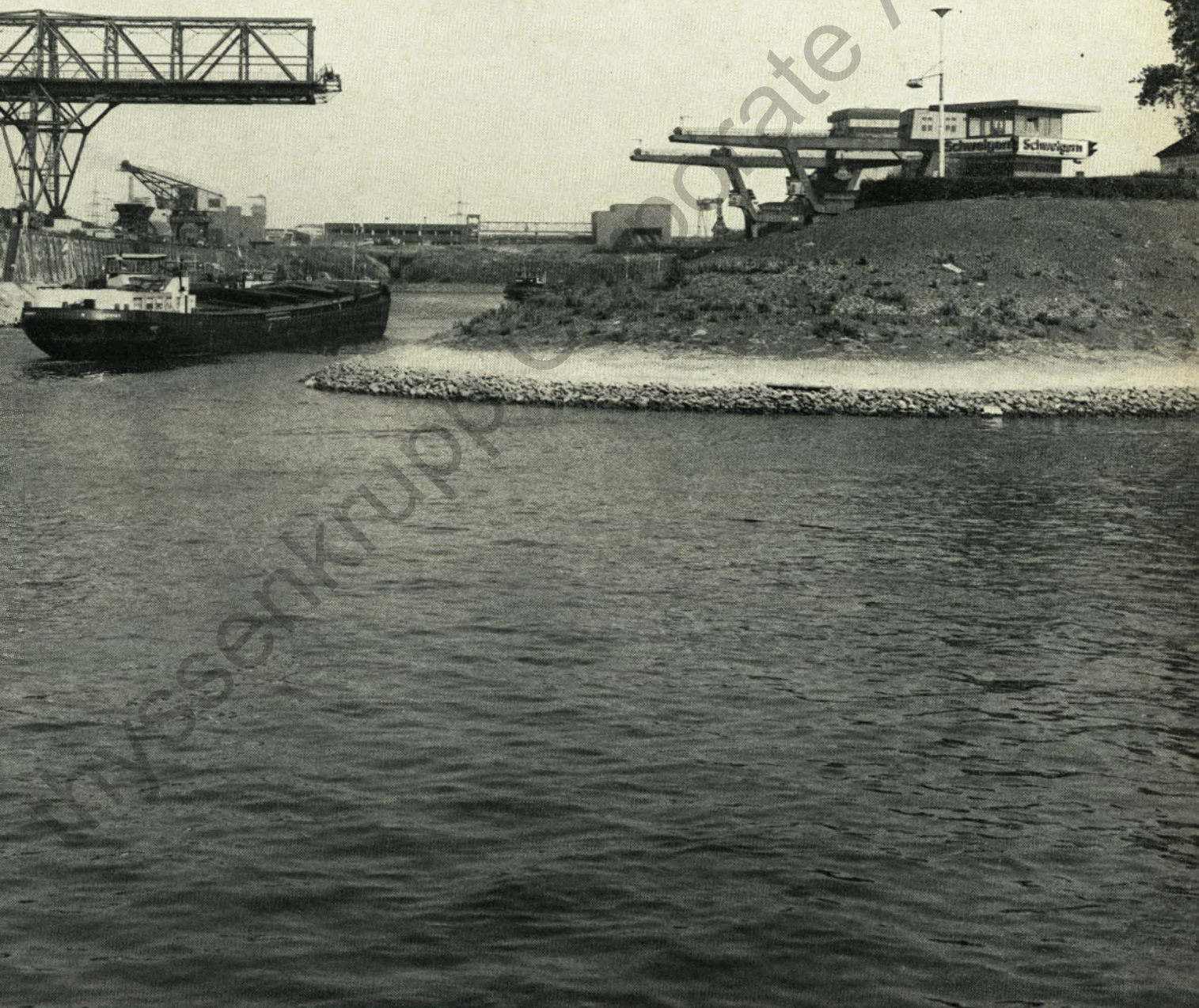




**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

18. JAHRGANG

7/9

1972

Aus dem Inhalt

Kurznachrichten

Wir sind „im Bilde“

65 Jahre Hafenbetrieb Schwelgern

Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

– Bericht zur Betriebs- und Geschäftslage EH –

Arbeitsschutz-Informationen: Fitti ist da!

Hamborner Jubilarenvereinigung hat über 4100 Mitglieder

Niedriger Rhein-Wasserstand forderte seinen Tribut
auch von unseren Hafenbugsierbooten

Betriebssportgemeinschaft Eisenbahn und Häfen
besteht 10 Jahre

EH-Mitteilungen

Jonny Wagenschreck grinst weiter

Unsere Jubilare

Familiennachrichten

Vor 100 Jahren wurde eine Idee geboren:

Rudolf Diesels Erfindung kam erst spät zur Schiene

„Guten Morgen, Herr Direktor“

– auch eine Urlaubsgeschichte –

Arbeite sicher!

KURZNACHRICHTEN

Daß der **Umweltschutz bei der ATH** ernst genommen wird, geht allein schon aus der Tatsache hervor, daß die Zahl der Groß-entstaubungsanlagen im Wert von jeweils mehreren Millionen DM auf insgesamt 36 gestiegen ist. In den letzten 15 Jahren sind etwa 8 Prozent der Gesamtinvestitionen für den Umweltschutz verwandt worden. Bei den Oxygenstahlwerken und den Sinteranlagen erforderte der Emissionsschutz rd. 20 Prozent des Anlagewertes. Vielleicht zeigt auch noch eine andere Zahl, welche Bedeutung die ATH dem Umweltschutz beimißt: Zur Zeit entfallen etwa 5 Prozent der Verarbeitungskosten, also aller Kosten ohne den Wert der eingesetzten Rohstoffe, auf den Betrieb von Umweltschutzanlagen.

Die automatische Kupplung für alle im internationalen Verkehr eingesetzten Eisenbahnfahrzeuge in Europa wird endgültig im April 1981 eingeführt. Diesen Termin vereinbarten jetzt auf einer Sitzung der Gemeinsamen Gruppe des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC, Paris) und der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD, Warschau) führende Vertreter beider Organisationen in Köln. Der genaue Tag, von dem an die Fahrzeuge mit automatischer Kupplung ausgerüstet sein müssen, um für den internationalen Verkehr zugelassen zu sein, wird in Kürze festgelegt. Die Seitenpuffer werden spätestens Ende 1985, womöglich jedoch bereits zu einem früheren Termin weggelassen können. Zunächst müssen sie auch nach Einführung der automatischen Mittelpufferkupplung noch an den Fahrzeugen verbleiben, weil während der Übergangszeit im Binnenverkehr einzelner Länder noch Wagen mit der alten Schraubenkupplung eingesetzt werden. Um diese Wagen in Zügen zusammen mit bereits umgestellten Wagen befördern zu können, sind die Seitenpuffer noch nötig. Spätestens 1985 werden dann auch im Binnenverkehr keine Fahrzeuge mit alter Kupplung mehr verkehren.

Am 10. Mai 1972 wurde bei der **Elektrifizierung des Bundesbahnnetzes** der 9000. Kilometer erreicht. Er liegt im Bahnhof Mettlach auf der Strecke Saarbrücken–Trier.

Das Zementwerk der Thyssen Niederrhein AG in Oberhausen gehört zu den größten Hüttenzement-Produzenten der Bundesrepublik. Es hat vor wenigen Wochen eine neue Mahlanlage in Betrieb nehmen können, die in ihrer technischen Konzeption in der Zementindustrie des In- und Auslandes als einmalig angesehen wird. Das Werk verfügt über eine Erzeugungskapazität von über 40 000 Tonnen Hüttenzement im Monat.

Schnellere Datenverarbeitung und ein beschleunigter Informationsfluß innerhalb der Deutschen Bundesbahn sollen 225 modernste Datenerfassungsgeräte ermöglichen, die von der Nixdorf Computer AG geliefert werden. Die Geräte werden mit den zugehörigen Sammelssystemen bei den 46 großen Güterabfertigungen der Bundesbahn aufgestellt, bei denen die Daten für die zentrale Abrechnung des Güterverkehrs erfaßt werden. Die Kleincomputer prüfen die Daten bereits bei der Eingabe. Über 17 Sammelstellen sind sie durch Datenübertragungsleitungen mit dem Großrechenzentrum der Bundesbahn in Frankfurt (Main) verbunden. Die computergesteuerte Erfassung und Fernübertragung der Daten des Eisenbahngüterverkehrs soll noch 1972 aufgenommen werden.

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.

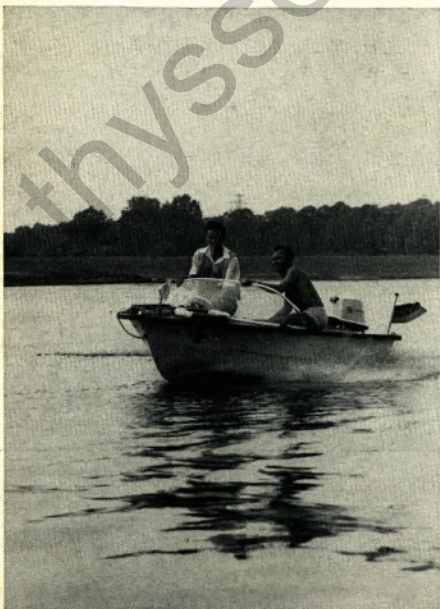
Druck: Michael Schiffer KG, Rheinberg

Aufnahmen: EH: Bender, Betriebsmaschinendienst, Hartl, Wenzel, Archivbilder

ATH: Lang, Meyer
Sonstige: Rheinstahl

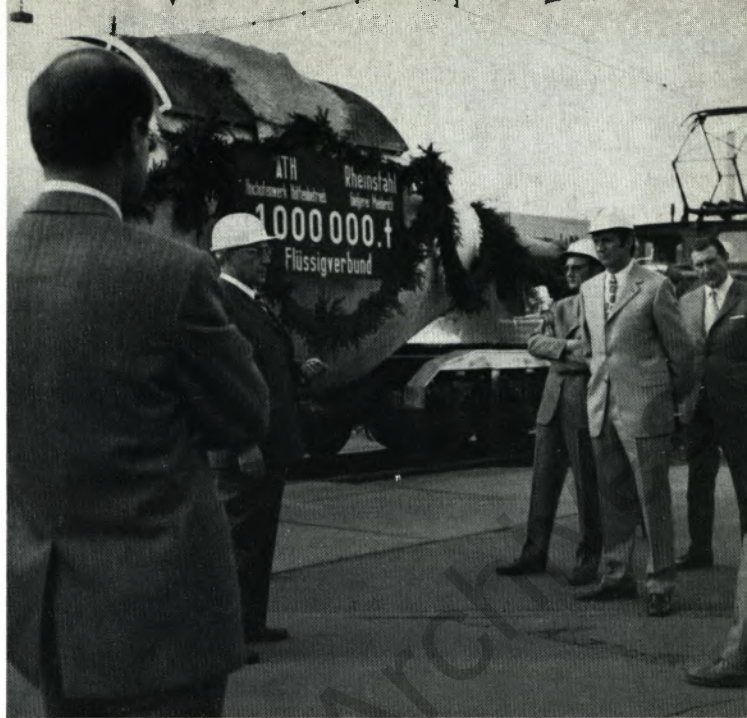
Titelbild: Hafeneinfahrt Schwelgern mit dem Stichhafen

Rückseite: Selbstlos tun die Männer der Wasserwacht des DRK an heißen Tagen Dienst auf Flüssen und Seen, um Menschen vor dem nassen Tod zu retten.



Wir sind »im Bilde«

Die millionste Tonne Spezialroheisen transportierte der Gemeinschaftsbetrieb zwischen dem Hochofenwerk Hüttenbetrieb Meiderich und der Rheinstahl-Gießerei am 8. Mai 1972. Die Versorgung der Gießerei mit flüssigem Roheisen zur Herstellung von Stahlwerkskokillen und anderen Gußteilen erfolgt seit 1968 im „Flüssigverbund“ und ist weit aus wirtschaftlicher als die Erzeugung des Spezial Eisens in gießereieigenen Schmelzaggregaten. Herr Dr. Ehrlich, Vorstandsvorsitzender der Rheinstahl-Gießerei AG, unterstrich in seinen Begrüßungsworten zum Anlaß der Jubiläumslieferung die enge Zusammenarbeit, die sich in den vergangenen vier Jahren entwickelt und bewährt habe.



Die Erzhalde an der nördlichen Grenze des Hafens Schwelgern (ca. 120 000 t Bong-Range-Konzentrat aus Liberia) hatte in letzter Zeit wiederholt Sorge bereitet. Durch die trockenen Winter- und Frühjahrmonate war das staubförmige Erz völlig ausgetrocknet und wurde bei starkem Wind aufgeweht. Das Erz trieb teilweise bis in die näheren Wohngebiete von Walsum-Aldernade. Um Umweltbelästigungen durch diese Winderosionen zu verhindern, wurde die gesamte Erzhalde Ende Juni mit dem Bodenfestiger „Hüls 801“ überzogen. Dieser auf Kunststoffbasis hergestellte Bodenfestiger liegt wie eine Decke über dem Erz, so daß der Wind keine Angriffsflächen mehr findet. Unser Bild wurde beim Auftragen des Mittels mit einer „Spritzkanone“ gemacht.

Am 5. Juli wurden 34 Mitarbeiter, die im 1. Halbjahr 1972 in den Ruhestand traten, im Schifferheim offiziell verabschiedet. Herr Direktor Christophers dankte den Ausscheidenden im Namen der Geschäftsführung für die geleistete Arbeit und wünschte ihnen einen geruhsamen und zufriedenen Lebensabend in Gesundheit. Er würdigte besonders die Treue der Pensionäre, von denen 27 Firmenjubilare waren. So konnten 13 ihr 25jähriges, 8 ihr 40jähriges und 6 sogar ihr 50jähriges Jubiläum begehen. Für den kommenden Lebensabschnitt gab er ihnen den guten Rat mit, das Wort „Ruhestand“ nicht zu wörtlich zu nehmen und sich unbedingt eine Beschäftigung, ein Hobby zuzulegen. Den Dank und die besten Wünsche des Betriebsrats übermittelte den Pensionären der 1. Vorsitzende Karl-Heinz Diercks.



Am 25. September 1907 wurden die Hafen- und Gleisanlagen des neu erbauten Hafens Schwelgern von den Vertretern der zuständigen Behörden offiziell abgenommen und der Hafen damit offiziell dem Verkehr übergeben. Wie es zum Bau dieses heute wohl umschlagstärksten privaten Industriehafens Deutschlands kam, darüber wollen wir unseren Lesern durch eine Schilderung der geschichtlichen Entwicklung berichten.

Rheinhafen Alsum um 1888

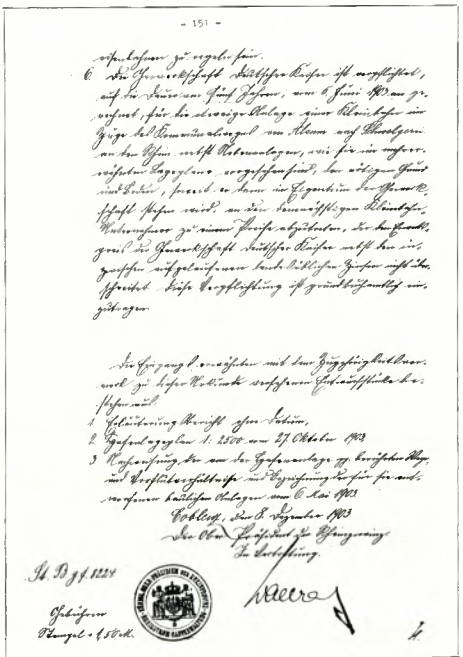
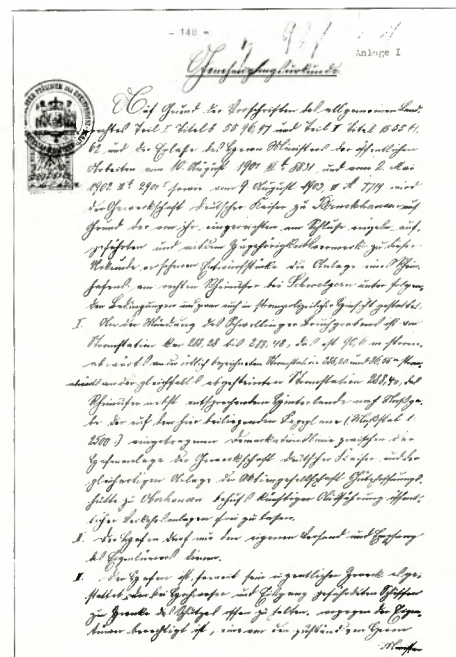
Mit der Gründung der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ im Jahre 1871 und der Aufnahme der Förderung auf Schacht 1/6 im Jahre 1876 begann die Entwicklung des Hamborner Bergbaus. Im Juni 1880 genehmigte der preußische Staat zum Absatz der gewonnenen Kohlen auf dem Wasserwege den Bau des Hafens Alsum, in der Mündung des alten Emischer, der 1882 fertiggestellt und mit einer Anschlußbahn zum Schacht 1 verbunden wurde. Der Kohlenumschlag im Hafen Alsum vollzog sich zunächst in primitivster Weise von Hand über senkrecht zum geböschten Ufer angeordnete Verladebühnen und angehängte Schurren. Die Förderung der aus dem Zusammenschluß der Grubenfelder 1-8 entstandenen Gewerkschaft Deutscher Kaiser betrug im Jahre 1876 3583 t Kohle, im Jahre 1885 schon 183 000 t Kohle, der Umschlag des Hafens Alsum im gleichen Jahre 37 568 t. Bis zum Jahre 1890 waren die Schächte I, II, III ausgebaut und Schacht IV im Abteufen begriffen, so daß die Kohlenförderung im Jahre 1890 schon 1 200 000 t betrug. Im Laufe der Jahre wurden auch die technischen Einrichtungen des Hafens Alsum durch die Anlage einer am Hafenbecken auf der Landseite errichteten Kranbahn mit 10 Dampfkranen von je 3,5 t Tragfähigkeit vergrößert. 1900 betrug die Umschlagsleistung des Hafens 505 000 t. Der Hafen Alsum erwies sich aber bald für größere Umschlagsmengen als nicht leistungsfähig genug, zumal mit der Aufschließung nördlich gelegener Grubenfelder zu rechnen war. Seine höchste Umschlagsleistung erzielte der Hafen Alsum im Jahre 1906 mit 1 734 000 t. Im Sommer 1926 erfolgte der Abbruch des Hafens Alsum. Bereits am 29. 11. 1900 beantragte August Thyssen beim Minister der öf-

fentlichen Arbeiten die Zulassung zum Bau eines zweiten Hafens am rechten Rheinufer. Der Grubenvorstand der Gewerkschaft Deutscher Kaiser zu Hamborn (und der Gewerkschaft Ver. Gladbeck zu Gladbeck (Westf.) für ihre Schächte in Gladbeck und Bottrop) reichte am 30. 1. 1901 ein Konzessionsgesuch an den Bergverleibungsbeamten zu Oberhausen wegen des Baues eines gemeinschaftlichen neuen Kohlenhafens bei Schwelgern ein. Auf Grund des Konzessionsgesuches erfolgte am 3. 5. 1901 ein Prüfungstermin durch die Behörde. Sowohl die Vertreter des Oberpräsidenten, des Regierungspräsidenten, des Oberbergamtes als auch Vertretungen der Eisenbahndirektion und des Landrates waren zu diesem Termin erschienen. Dabei herrschte allgemeines Einverständnis darüber, „daß die vorgesehenen Bahnverbindungen als Zechenanschlußbahnen anzusprechen sind; auch der Rheinhafen charakterisiert sich als eine Betriebsanlage der beiden Bergwerke „Deutscher

Kaiser“ und „Ver. Gladbeck“, und es werden auch, sofern das Bedürfnis zu einer zwangsweisen Grundabtretung sich ergeben sollte, die Vorschriften des allgemeinen Berggesetzes zur Anwendung zu bringen sein.“

Am 9. 6. 1902 teilte der Regierungspräsident auf das Gesuch mit, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten im Einverständnis mit den übrigen zuständigen Ministern genehmigen wolle, daß der Gewerkschaft Deutscher Kaiser und der Aktiengesellschaft für Hüttenbetrieb der Bau des von diesen geplanten Rheinhafens unter Bedingungen gestattet werde. Dabei ist zu erwähnen, daß der Gewerkschaft „Ver. Gladbeck“ 1901 die Genehmigung zur Errichtung eines Hochofenwerkes in Meiderich erteilt wurde. August Thyssen hatte die fast ganz in seinem Besitz befindlichen Kuxe der Gewerkschaft „Ver. Gladbeck“ im Jahre 1901/02 an den Preussischen Staat verkauft. Das Hochofenwerk verblieb jedoch nach dem Verkauf der Grubenfelder Ver.

Die erste und letzte Seite der Genehmigungs-urkunde zum Bau des Hafens Schwelgern vom 8. Dezember 1903.



Hafenbetrieb Schwelgern

Gladbeck bei Thyssen unter dem Namen „Aktiengesellschaft für Hüttenbetrieb“.

Am 5. 12. und 24. 12. 1902 legte nur die Gewerkschaft Deutscher Kaiser dem Oberbergerrat die Entwurfsstücke über die projektierten Hafen- und Gleisanlagen bei Schwelgern mit der Bitte um Erteilung der Genehmigung vor, weil die Genehmigung zum Bau des Hafens auch nur für die Gewerkschaft Deutscher Kaiser beantragt worden war, da die Enteignung einiger Grundstücke nach den Bestimmungen des allgemeinen Berggesetzes erforderlich wurde. Für den 21. 1. 1903 war alsdann vom Oberbergamt ein behördlicher Prüfungstermin angesetzt worden, zu dem noch einige Ergänzungen der Entwurfsstücke verlangt wurden, die man dem Oberbergamt vorlegte.

Auf Grund der Erklärung des Herrn August Thyssen, daß die Hafenanlage ausschließlich im Interesse und auf Rechnung der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ erfolgen werde, ging die übereinstimmende Meinung der beteiligten, behördlichen Vertreter dahin, daß die ganze Anlage als eine bergbauliche Betriebsanlage anzusehen und weiterhin so zu behandeln sei.

Nach dem berg- und landespolizeilichen Prüfungstermin wurde vom Oberbergamt die Genehmigung zur Ausführung des Hafenentwurfs durch Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten erteilt. Die Genehmigungsurkunde stellte am 8. Dezember 1903 der Oberpräsident zu Koblenz aus. Die Bauunternehmung Grün und Bilfinger, Mannheim, führte die Bauarbeiten durch.

Nach Fertigstellung des Hafens fand am 25. 9. 1907 die polizeiliche Abnahme der Hafen- und Gleisanlagen statt. Anwesend waren die Vertreter des Oberpräsidenten, des Oberbergamtes, des Regierungspräsidenten, der Eisenbahndirektion, des Landrates und der Bürgermeisterei Hamborn. Daraufhin wurde der Hafen dem Verkehr übergeben. Die Bedingungen in der Genehmigungsurkunde vom 8. 12. 1903 lauten so, daß der Hafen nur dem eigenen Versand und Empfang des Eigentümers dienen darf. Auf Grund der Eingabe der Gewerkschaft Deutscher Kaiser entschied der Oberpräsident in Koblenz 1909 daß „der Hafen Schwelgern uneingeschränkt benutzt werden kann von dem Thyssen'schen

Konzern, d. h. von allen denjenigen Zechen und Unternehmungen, an welchen die Herren August Thyssen und Josef Thyssen und die von ihnen gebildeten Firmen und Gesellschaften bzw. ihre Familien, Erben und Rechtsnachfolger zusammen oder allein minde-

zur Neujahrsnacht 1926 so weit über den bis dahin bekannten und an den Bauten am Rhein zugrunde gelegten Stand des Jahres 1882 hinaus angestiegen, daß nur wenig zur Überflutung der Deiche am Sperrtor fehlte. Der Hochwasserstand war am 2. 1. 1926



Der Hafen Schwelgern beim großen Rheinhochwasser 1925/26

stens mit dreiviertel direkt beteiligt sind oder werden.“

Bis 1919 gehörte der Hafen Schwelgern zur Gewerkschaft Deutscher Kaiser. Am 28. 3. 1919 nahm die Gewerkschaft Deutscher Kaiser durch Beschluß einer Gewerkenversammlung den Namen „August-Thyssen-Hütte Gewerkschaft“ an. Das Grubenfeld Deutscher Kaiser und die für dieses Feld entstandene Gewerkschaft erhielten den Namen „Friedrich Thyssen“. Die Gewerkschaft Fr. Thyssen war also Eigentümerin des Grubenfeldes; sie hatte aber keinen Grubenbesitz. Die gesamten Grundstücke wurden auf den Namen der August-Thyssen-Hütte Gewerkschaft eingetragen.

Ende des Jahres 1925 drohte eine schwere Hochwasserkatastrophe, als das gewaltige Rheinhochwasser einsetzte. Hochwasserschutzdeich und Deichmauer, westlich zum Schutze vor die Stadt gelegt, waren am Sperrtor in Alsum infolge von Bergsenkungen abgesunken. Die Wasserflut war bis

mit 28,85 m NN ermittelt worden. In Tag- und Nachteinsätzen erhöhten starke Arbeitskolonnen bei Sturm und Regen Mauer und Deich durch Aufbetonierung bzw. Aufhöhung mit Sandsackpackungen. Die fast übermenschlichen Mühen hatten zum Erfolge geführt. Kurz bevor an einzelnen Stellen die Oberkante der erhöhten Deichlinie vom Wasserspiegel erreicht wurde, kam das Steigen des Wassers in jener Neujahrsnacht zum Stillstand, und allmählich verlief sich die gewaltige Wasserflut, begünstigt durch das nur langsam eintretende Tauwetter. Die Dammbalkenverschlüsse an den Unterführungen, die zum Rhein führten, konnten wieder abgebrochen werden.

Alsum und Umgebung blieben von einer verheerenden Überschwemmung verschont, die den Ort mehrere Meter unter Wasser gesetzt hätte.

Im Jahre 1926 wurden, nach Gründung der Vereinigte Stahlwerke AG, im Hamborner Raum die Bergbaugruppe



Ein Stimmungsbild des Hafens Schwelgern Mitte der zwanziger Jahre

IV Hamborn und die August Thyssen-Hütte Hamborn (später Hüttengruppe West) gebildet. Bis 1933 wurden die zum Hafen Schwelgern gehörenden Grundstücke mit den darauf befind-

lichen Anlagen bilanzmäßig bei der Bergbaugruppe geführt, dann wurde der Hafen Schwelgern durch die Neuordnung der V.St.AG., die zur Bildung von Betriebsgesellschaften führte, der

Hüttengruppe West bzw. der August Thyssen-Hütte AG zugeteilt.

1930 standen im Hafen Schwelgern für den Umschlag bereits 17 Portal-drehkräne von 6 bis 20 t Tragfähigkeit und 7 Verladebrücken von 6 bis 54 t Tragkraft zur Verfügung, mit denen eine Umschlagsleistung von 7 354 000 t erreicht wurde.

Heute verfügt der Hafen über 9 Portal-drehkräne (von denen 2 zur Verschrotung vorgesehen sind), 3 Verladebrücken, 1 Bandverladeanlage und 4 Schiffsentlader, letztere mit bis zu 30 t Tragfähigkeit. Die höchste bisher erreichte Umschlagsleistung war im Geschäftsjahr 1968/69 mit 14,1 Mill. t zu verzeichnen. Durch den Bau einer Sinteranlage und des neuen Hochofens der ATH in Schwelgern hat das Hafen-gebiet in der letzten Zeit ein völlig verändertes Gesicht bekommen. Eine geringere Zahl von Umschlagseinrichtungen mit jedoch erheblich höherer Leistungsfähigkeit lassen den Hafenbetrieb Schwelgern für künftige noch größere Leistungen gerüstet sein.

Unser Verkehrsgeschehen in Zahlen

Bericht zur Betriebs- und Geschäftslage EH

Nach dem absoluten Leistungstief im 1. Quartal des laufenden Geschäftsjahres 1971/72 (Oktober bis Dezember 71) und der leichten Besserung im Verlaufe des 2. Quartals (Januar bis März 72), zeigt das 3. Quartal (April bis Juni 72) eine weitere, wenn auch anfangs zögernde Aufwärtsentwicklung an. Trotzdem ist schon jetzt erkennbar, daß die in diesem Geschäftsjahr zu erwartende Gesamtleistung gegenüber den beiden vorausgegangenen Jahren erheblich zurückbleiben wird. Nachstehend wollen wir die Entwicklung beim Eisenbahn- und Hafenbetrieb kurz aufzeigen. Eine ausführliche Darstellung mit Schaubildern und Kennzahlen über Betriebsmittel- und Arbeitseinsatz ist für die nächste Ausgabe unserer Werkszeitung vorgesehen.

Werksbahn

Die Werksbahn beförderte im 3. Quartal, also in den Monaten April, Mai

und Juni 72 durchschnittlich 8,68 Mill. Tonnen im Monat, wobei der Monat Juni mit 9,1 Mill. beförderte Tonnen der leistungsstärkste war. Die Leistung in diesem Quartal liegt damit auf der Höhe der Monatsdurchschnittsleistung des gesamten vergangenen Geschäftsjahres 1970/71 mit 8,6 Mill. Tonnen und um rd. 13 Prozent über der Monatsdurchschnittsleistung des 1. Halbjahres Oktober 1971 bis März 1972.

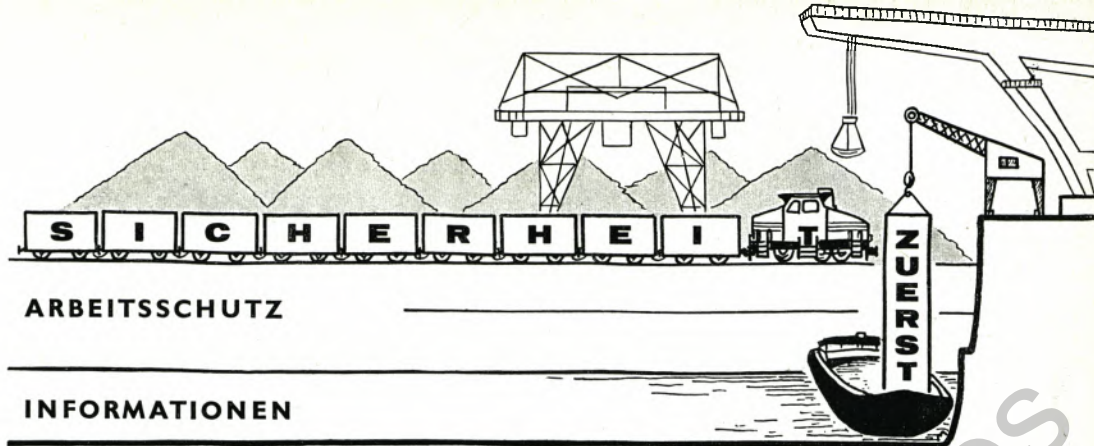
Werkshäfen

Auch die Umschlagsleistung der Werks-häfen Schwelgern und Walsum konnte im 3. Quartal gesteigert werden und zwar auf durchschnittlich 1,256 Mill. Tonnen im Monat. Sie liegt damit zwar immer noch um rd. 8 Prozent unter dem Monatsdurchschnitt des Geschäftsjahres 1970/71, besserte sich jedoch gegenüber dem 1. Halbjahr des laufen-

den Geschäftsjahres (1,004 Mill. Tonnen im Mittel) um 25 Prozent.

Belegschaft

Mit steigenden Leistungsanforderungen gegen Ende des 3. Quartals machte sich in einigen Bereichen unserer Betriebe ein empfindlicher Personal-mangel bemerkbar. Die zuständigen Stellen des Gemeinschaftsbetriebes haben daraufhin ihre Anstrengungen um die Einstellung von zusätzlichen Mitarbeitern verstärkt. Die Lage am Arbeitsmarkt läßt jedoch hinsichtlich einer kurzfristigen fühlbaren Entlastung kaum Optimismus zu. Zahlenmäßig verringerte sich zum Ende des 3. Quartals die Gesamtbelegschaft EH (ohne Oberhausen) auf 3351 Mitarbeiter (Ende März 1972 3364 Mitarbeiter). Im Bereich Oberhausen waren zum gleichen Zeitpunkt 965 Mitarbeiter für den Gemeinschaftsbetrieb tätig, gegenüber 983 Ende März 1972.



»Fitti« ist da

Die Werbung ist ein nicht zu unterschätzender Faktor, um den Konsum von Waren oder Gütern zu vermehren und gleichzeitig die Produktivität der Wirtschaft anzukurbeln. Die Umsatzsteigerungen der angepriesenen Artikel rechtfertigen die ungeheuren Ausgaben für die Werbetätigkeit. In allen Bereichen des täglichen Lebens werden wir von den Methoden der Werbefachleute erreicht. Manchmal unbeußt, verfallen wir dem Reiz des Angebots und tun Dinge, die wir ohne Werbung nicht getan hätten. Sei es, daß wir eine Reise unternehmen, die uns in eine Gegend führt, die wir vielleicht nie in unserem Leben gesehen hätten oder Genußmittel zu uns nehmen, von deren Existenz wir keine Ahnung hatten. Gute Werbeagenturen haben immer neue Werbeargumente, um den Kunden zu erklären, daß nur Sie die besten Angebote auf ihrem speziellen Gebiet haben.

Auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit versuchen wir auch schon seit längerer Zeit, das Mittel der Werbung mit einzuschalten. Wir versuchen auch etwas

zu „verkaufen“ und bieten es allen an. Nicht jeder ist interessiert an unseren Artikeln, daher versuchen wir immer wieder, unsere „Kundschaft“ davon zu überzeugen, daß wir einen lebensnotwendigen Artikel anbieten — nämlich **Arbeitssicherheit**. Wer die Arbeitssicherheit außer acht läßt, muß damit rechnen, daß er eines Tages durch einen schweren Unfall von den verlockenden Angeboten und den Schönheiten des Lebens, die auf allen Gebieten täglich angepriesen werden, für immer verzichten muß.

Im Jahr der Olympiade soll uns „Fitti“ dabei helfen. Die Abteilungen Arbeitssicherheit der ATH und EH planen die Aktion „FIT BLEIBEN“ im Hinblick auf die olympischen Spiele 1972. Unter dem Motto „Sicherheits-Olympiade“ soll die Sicherheit aktualisiert werden.

Wir stellen Ihnen hiermit Fitti vor. Er ist die Symbolfigur für richtige Verhaltensweisen, für sicheres Arbeiten. Fitti ist allen Problemen am Arbeitsplatz gewachsen; er ist pfiffig und strahlt Optimismus aus.

Fitti macht es richtig, er weiß worauf

es ankommt. Wir hoffen, daß Fitti Sie bei Ihrer täglichen Arbeit positiv beeinflusst, daß Sie die liebgewonnenen Gewohnheiten, die eines Tages einmal zu gefährlichen Situationen führen können, ablegen und nur sicher arbeiten — so wie es Fitti tut.

Die Plakate, die in den nächsten Monaten veröffentlicht werden, zeigen alle eine konkrete sichere Verhaltensweise in einer bestimmten Situation.

Achten Sie auf Fitti und handeln Sie so wie Fitti, damit Sie FIT BLEIBEN. Hoffen wir, daß unsere Werbung diesmal ein großer „Verkaufsschlager“ wird und wir viel Arbeitssicherheit verkaufen können. So wie wir alle von dem Wunsche erfüllt sind, daß bei der Olympiade 1972 in München unsere Sportler viele Goldmedaillen gewinnen mögen, so können Sie persönlich täglich eine Goldmedaille gewinnen, in dem Sie sicherheitsbewußt arbeiten, um nach getaner Arbeit gesund und wohlbehalten in den Kreis Ihrer Familie zurückkehren zu können.



DENKEN SIE IMMER DARAN: GESUNDHEIT IST DAS HÖCHSTE GUT!

Hamborner Jubilarenvereinigung hat über 4100 Mitglieder

Die Jahreshauptversammlung der Jubilarenvereinigung Hamborn der ATH wählte die satzungsgemäß ausscheidenden Vorstandsmitglieder Dr. Heinz Isselhorst (erster Vorsitzender) und Hermann Bröker (erster Schriftführer) wieder und bestellte an Stelle des bisherigen 1. Kassierers Fritz Kauth zu seinem Nachfolger Wilhelm Schäfer, Handlungsbevollmächtigter in der Personal- und Sozialabteilung der ATH. Dem Vorstand gehören ferner an Gerhard Brammen (zweiter Vorsitzender), Hermann Gerritzmann (zweiter Kassierer) und Ferdinand Ludwikowski (zweiter Schriftführer).

Die Vereinigung hat zur Zeit 4108 Mitglieder, von denen 2863 Mitarbeiter bzw. Rentner der ATH, 1229 des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen und 16 der Thyssen Industrie sind. 1646 Mitglieder sind Pensionäre, 1365 Witwen.

Dr. Isselhorst konnte bei der Versammlung neben Arbeitsdirektor Doese unter anderem den stellv. Betriebsratsvorsitzenden der ATH Hamborn, Hörner, den Betriebsratsvorsitzenden des Gemeinschaftsbetriebes, Diercks, und seinen Stellvertreter sowie den Vorsitzenden der Jubilarenvereinigung von Niederrhein, Hümbts, und Herrn Hille-

mann von der Jubilarenvereinigung des Werkes Ruhrort begrüßen.

Arbeitsdirektor Doese überbrachte den Teilnehmern der Jahreshauptversammlung die Grüße des ATH-Vorstandes und der Geschäftsführungen des Gemeinschaftsbetriebes und der Thyssen Industrie. Wie in den Jahren zuvor gab er auch diesmal eine kurze Übersicht über die Geschäftslage des Unternehmens und die Entwicklung der Produktion. Hierbei ging er auch auf die zeitweise notwendige Kurzarbeit ein und sprach allen den Dank des Vorstandes dafür aus, daß sie für die damalige Lage des Unternehmens und

die notwendigen Maßnahmen Verständnis hatten. Er wünschte den Jubilaren und den Mitgliedern ihrer Familien auch weiterhin eine gute Gesundheit und einen Lebensabend ohne Sorgen.

Für die Betriebsräte überbrachte der 2. Vorsitzende des Hamborner Betriebsrates, Hörner, Grüße. Dabei betonte er die enge Zusammengehörigkeit der Betriebsräte mit den Jubilarenvereinigungen und sprach die Hoffnung aus, daß sie auch in Zukunft weiterhin so nutzbringend sein möge. Geschäftsführer Fritz Kauth berichtete, daß die finanzielle Lage der Hamborner Jubilarenvereinigung in den letzten Jahren immer kritischer geworden sei. Infolge der rückläufigen Zahl von Neuaufnahmen decken die Einnahmen nicht mehr die nach der Vereinssatzung übernommenen Zahlungsverpflichtungen. 1971 habe sich ein Defizit von über

18 000 DM ergeben, da Ausgaben von 102 000 DM Beitragseinnahmen nur in einer Höhe von 84 000 DM gegenüberstanden. Dank der Hilfe der ATH und des Gemeinschaftsbetriebes habe dieses Minus jedoch überbrückt werden können.

Dr. Isselhorst sprach Herrn Kauth, der seit zwölf Jahren die Aufgaben des Geschäftsführers mit großem Fleiß erfüllt habe und wegen seiner Pensionierung auf eine Wiederwahl verzichtete, den Dank der Jubilare aus.

Wie im vergangenen Jahr wird die Jubilarenvereinigung auch in diesem Herbst wieder einen Konzertabend für ihre Mitglieder veranstalten, zu dem sie den Männergesangsverein Hamborn der ATH gewinnen konnte. Man hat die Hoffnung, dieses Konzert in der Aula des neuen Clauberg-Gymnasiums durchführen zu können, wenn sie bis dahin für die Öffentlichkeit freigegeben

sein sollte. Auch 1972 finden für Jubilare wieder Besichtigungen der Werke Hamborn und Ruhrort statt.

In Beantwortung einer Frage aus dem Kreis der Teilnehmer sprach Arbeitsdirektor Döese die Hoffnung aus, daß man in diesem Jahr zu einer Neuregelung der Werksrenten, und zwar dann für alle Betriebe der ATH, komme. Da es zur Zeit drei verschiedene Werksrenten und Berechnungsarten gebe, müsse man in enger Zusammenarbeit mit den sechs Betriebsräten zu einer neuen Betriebsvereinbarung gelangen, die dann für alle Betriebe Geltung haben soll.

Mit großem Interesse hörten die Teilnehmer der Versammlung einen Vortrag von Prof. Dr. Stampfuss über die industrielle Entwicklung des Hamborner Raumes. Im Mittelpunkt stand dabei die Historie des Bergbaus und der Stahlindustrie, insbesondere der ATH.

Niedriger Rhein-Wasserstand forderte seinen Tribut auch von unseren Hafenbugsierbooten



Das Schubbugsierboot „Thyssen I“ auf der Aufschleppe.

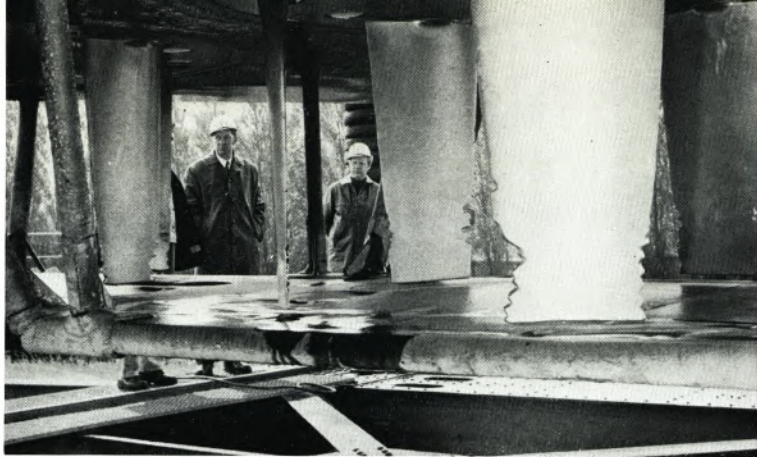
Moderne Bugsierboote sind heutzutage mit Voith-Schneider-Propellern ausgerüstet. Sie haben sich in der internationalen Schifffahrt seit Jahren bewährt. Auch unsere Hafenbugsierboote „Thyssen I“ und „Barbara“ sind mit je zwei von die-

sen Antriebspropellern ausgerüstet. Eine ausführliche Beschreibung dieses Antriebssystems würde hier zu weit führen, daher sei nur kurz auf folgende Eigenschaften hingewiesen: Ein Voith-Schneider-Propeller hat keine Ähnlichkeit mit einer herkömmlichen Schiffsschraube. Er ist Antrieb und Ruder in einem, also Fahrtgeschwindigkeits- und Fahrtrichtungselement zur Steuerung des Schiffes. Ein Bugsierboot, das mit Voith-Schneider-Propeller fährt, kann auf der Stelle drehen, es kann sich auch in jeder gewünschten Richtung fortbewegen, also ohne weiteres quer zur Längsachse des Schiffes manövrieren.

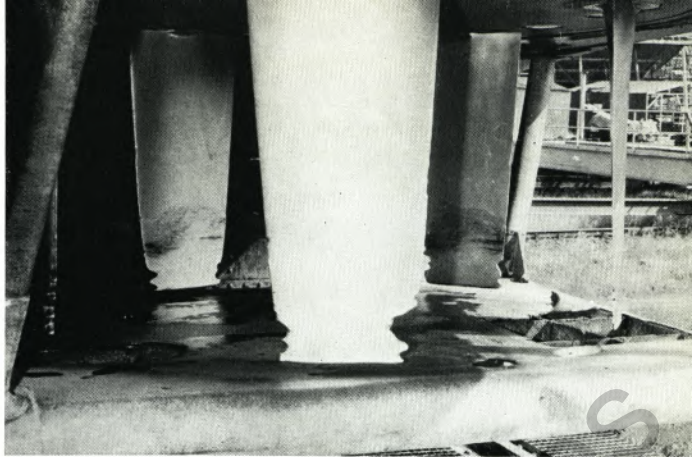
Nun zurück zu unseren Hafenbooten. Durch den niedrigen Wasserstand des Rheines während des letzten Jahres gelangten oft Fremdkörper, wie Drahtseile und ähnliches zwischen die Propellerflügel und beschädigten diese. Zur genauen Schadensaufnahme an den Unterwasserteilen unserer Boote wurden diese am 19. Juni 1972 von einer Werft auf Helling genommen. Die hier veröffentlichten und auch für den Fachmann nicht alltäglichen Fotos zeigen die starken Schäden an den Flügeln. Die ehemals glatte Trapezform der Flügel ist nur noch im oberen Bereich zu erkennen. Man sieht, welche Kräfte auf die Flügel eingewirkt haben, wenn man bedenkt, daß diese aus besonders verschleißfestem hochlegiertem Stahl bestehen.

Die Reparatur der Schäden nahm insbesondere beim Boot „Barbara“ längere Zeit in Anspruch, da die teilweise zerstörten Propellerflügel im Herstellerwerk regeneriert werden mußten.

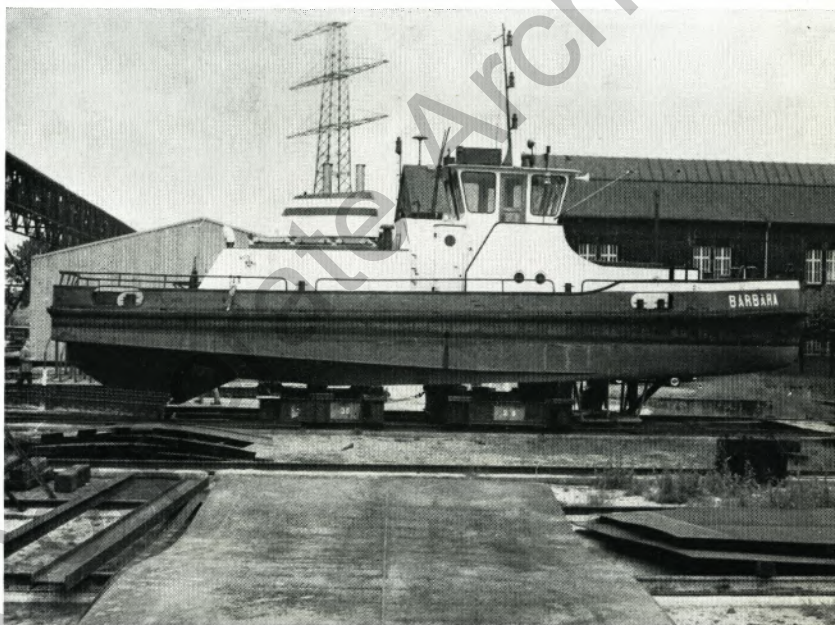
A. Bender



Schwere Schäden sind an den Propellerflügeln des Voith-Schneider-Antriebes von „Thyssen I“ zu erkennen.



▼ Unser Hafenboot „Barbara“ auf der Helling

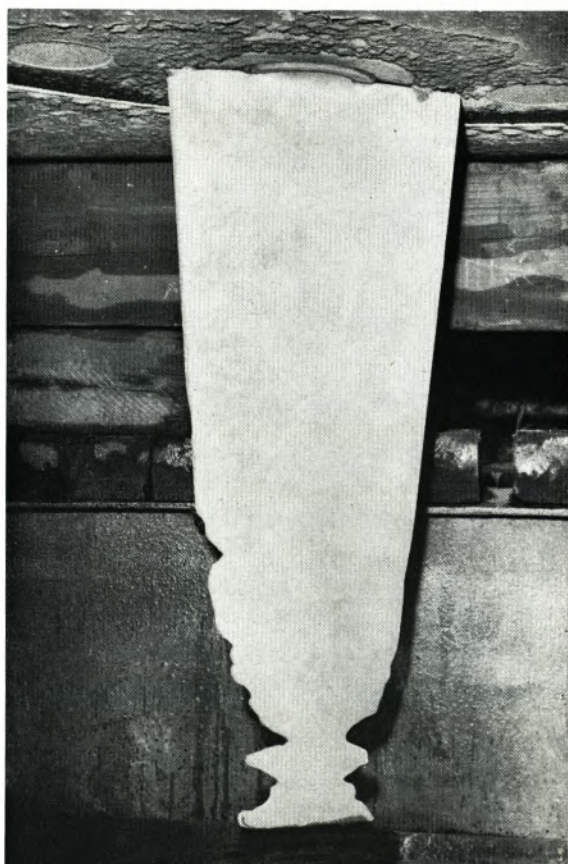


Auch die Propellerschuhplatte wurde erheblich in Mitleiden-
schaft gezogen.

Hier ein besonders stark
beschädigter Flügel des Bootes
„Barbara“.



Auch beim Boot „Barbara“ zeigen sich schwere Schäden am Antriebspropeller.



Betriebssport-Gemeinschaft Eisenbahn und Häfen beste



Die zur Einleitung der Festwoche veranstaltete Betriebsrundfahrt fand viel Anklang.

Ein Schnappschuß vom Ballonstart während des großen Kinderfestes.

Ausgezeichnete sportliche Leistungen brachte das offene Tischtennisturnier in der Sporthalle Hamborn.



Als einen vollen Erfolg kann man die vom 25. Juni bis 2. Juli 1972 veranstaltete Festwoche werten, die aus Anlaß des zehnjährigen Bestehens der Betriebssportgemeinschaft Eisenbahn und Häfen eine bunte Palette sportlicher und vergnüglicher Darbietungen bereithielt.

Eine Rundfahrt durch die Werke Ruhrort und Hamborn, die für die Ehefrauen geplant war und die Festwoche am Sonntag, dem 25. 6. einleitete, stieß auf so großes Interesse, daß unsere „Salonwagen“ zwei Touren unternehmen mußten, um allen, die sich gemeldet hatten Gelegenheit zu geben, „unsere“ Hütte einmal aus einer ganz neuen Perspektive kennenzulernen. Beide Fahrten fanden viel Anklang; und als die Sonne, die sich tagelang hinter grauen Wolken versteckt gehalten hatte, verstoßen ein Auge riskierte, wurden auch die Menschen heiter und äußerten vielfach den Wunsch, daß man eine solche Exkursion doch bald wiederholen möge.

Am Sonntagnachmittag fand im Hamborner Stadtpark nach alter Tradition unser großes Kinderfest statt, auf das sich die Kleinen schon lange gefreut hatten. Heller Sonnenschein lag über der großen Festwiese, auf der mit viel Ideenreichtum und Liebe zur guten Sache eine bunte Bude aufgebaut worden war, an der vielfältige Überraschungen bereitgehalten wurden. Wettbewerbe im Sack- und Eierlaufen, Ballslalom, Tischkegeln, Dosenwerfen und dergleichen wurden mit Ernst und Eifer unter den Kindern ausgetragen. Es war eine Torwand errichtet, durch deren zwei Löcher man nach echtem Fernseh Vorbild einen Fußball schießen mußte. Da gab es einen „Galgens“, an dem zappelnd eine dicke Bockwurst hing,

die man mit den Zähnen greifen sollte. Kurzum, alle kamen auf ihre Kosten, zumal es nur Gewinner gab; denn jedes Kind bekam Süßigkeiten, Kakao und leckeren Kuchen. Eine Portion Eis auf der Hand saßen sie alle einträchtig da und sahen den tollen Späßen des Kasperle zu. Und als zum Schluß viele bunte Luftballons in den azurblauen Himmel flogen, wurden diese von einem Jauchzer aus hundert Kinderkehlen begleitet. Als am Abend die Kleinen mit roten Wangen in ihren Betten lagen und diesem schönen Tag nachträumten, trafen sich die Eltern zu Tanz und Frohsinn. Bei dieser Gelegenheit wurde auch einigen Sportfreunden für zehnjährige Mitgliedschaft oder anderer Verdienste wegen, eine Ehrennadel ans Revers geheftet.

Am Montag gab es ein großes Tischtennisturnier in der Hamborner Sporthalle. Es waren drei Gastvereine erschienen, und das Spielniveau lag so hoch, daß es den Beteiligten, wie den Zuschauern, einen schon ästhetisch zu nennenden Genuß verschaffte, den Spielern zuzusehen.

Der darauffolgende Dienstag war ein Ruhetag, den der Vorstand zu einer Lagebesprechung benutzte. Alles schöpfte neue Kraft für die am Mittwoch stattfindenden Fußballspiele. Auf dem Platz im Stadtpark traf die zweite Mannschaft EH auf die Post Borussia 67 Duisburg und trennte sich 3:3 unentschieden. Im Hauptspiel standen sich die Kreiswahl des Betriebssportverbandes Groß-Duisburg e. V. und die 1. Mannschaft EH gegenüber. Dieses Spiel endete wiederum unentschieden mit dem Torergebnis 2:2.

Mit besonderer Freude begrüßten wir an diesem Tag als Gäste den Schirmherrn der BSG, Herrn Direktor Sieverling sowie Herrn Direktor Christophers. Auch der Vorsitzende unseres Betriebsrates, Karl-Heinz Diercks war erschienen, und alle drei Herren waren offensichtlich von Balltechnik und Spielqualität stark beeindruckt.

Am Abend konnte noch ein kräftiger Schluck zur Brust genommen werden, bevor man sich zu später Stunde auf den Heimweg machte.

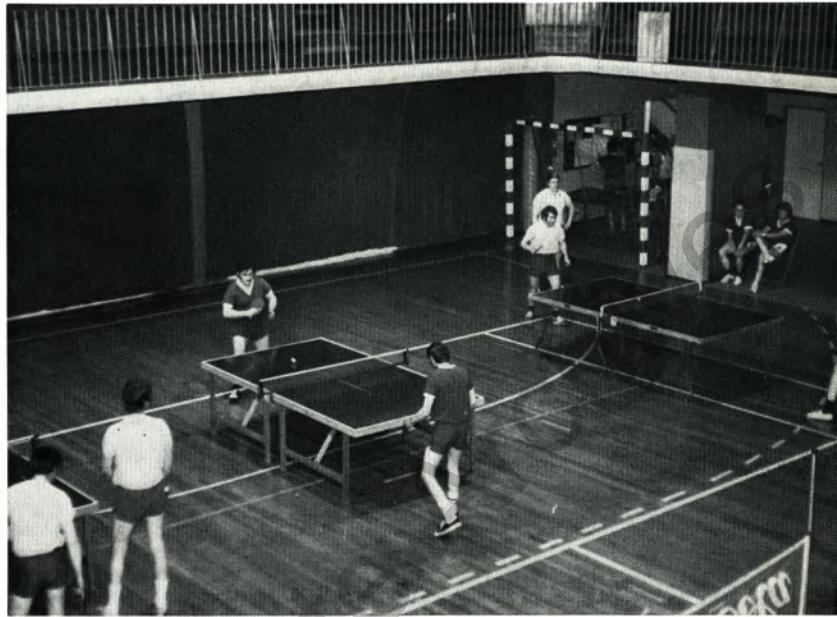
Ein zünftiger Preisskat wurde am Donnerstag gedroschen. Auch an diesem Tag gab es viel Freude, als sich nach und nach die Punktsieger herauskristallisierten.

Ein besonderer Farbtupfer im Kaleidoskop der Festivitäten war die am Freitag laufende „Auto-Rallye“. Trotz eines echten „Sauwetters“ meldeten sich 19 Fahrteams.

Die „Tour der Tücken“, deren Ausarbeitung seit Jahren in den Händen des Geschäftsführers der BSG, Edi op de Hipt, liegt, war auch diesmal wieder mit raffinierten und kniffligen Aufgaben reich ausgestattet. Sie stellte Fahrer und Copiloten vor oft unlösbar erscheinende Rätsel.

Fahrerisches Können, gutes Kartenlesen sowie allgemeine Geschicklichkeit brachten jedoch auch hier Erfolge; und es schälten sich die Sieger klar heraus.





Nach der vor Monaten festgelegten Planung sollte der Samstag wieder im Zeichen des Fußballs stehen.

Daß ausgerechnet an diesem Tag heftige Regenfälle die gesamte Sportanlage unter Wasser setzen und somit unbespielbar machen würden, konnte man damals noch nicht ahnen. Was ursprünglich als großes Ärgernis gewertet wurde, erwies sich nun als ein wahrhaftiges Glück: Die Mannschaft aus Rotterdam nämlich hatte kurzfristig ihr Erscheinen abgesagt.

Als Ersatz wollte dann eine Mannschaft der Britischen Rheinarmee gegen die Eisenbahn antreten, hatte aber auch des schlechten Wetters wegen plötzlich die Lust verloren, und so blieb der BSG nichts anderes übrig, als aus der Not eine Tugend zu machen und sich am Bildschirm das Spiel Schalke-Kaiserslautern anzusehen.

Die gute Laune war rasch wieder hergestellt, und es wurde noch ein recht vergnüglicher Nachmittag, der sich für manch einen bis in den späten Abend erstreckte.

Als Krönung der Woche war der Sonntag gedacht. Schon am Nachmittag fanden sich zahlreiche Schaulustige im Stadtpark ein um dem Spiel der beiden Damenfußballmannschaften Preußen Duisburg und Viktoria Buchholz zuzusehen. Die Begeisterung steigerte

sich von Tor zu Tor und fand ihren Höhepunkt, als sich im Spiel danach die „Prominenten“ von EH-Süd und EH-Nord gegenüberstanden. Ein gelungener Gag, der viel Freude auslöste. Im Hamborner Abtei-Keller, der aus diesem Anlaß festlich herausgeputzt worden war, fand dann am Sonntagabend die große Abschlußfeier statt. Vor ausverkauftem Hause rollte ein mit viel Geschick zusammengestelltes Programm ab, das in seinem seriösen ersten Teil der Festlichkeit der Stunde gerecht wurde und in seinem heiteren zweiten Teil das Zwerchfell aller Anwesenden fast über Gebühr strapazierte.

Nach der Begrüßung durch den Vorsitzenden der BSG, Günther Preuß, nahm der Schirmherr der Betriebssportgemeinschaft, Direktor Sieverling, Gelegenheit, ein Grußwort zu sagen. Der Quartettverein Eisenbahn und Häfen brachte ernste und heitere Lieder zu Gehör und umrahmte in sinnfälliger Weise die im Anschluß an die einleitenden Worte gehaltene Festansprache von Ernst Steinbacher.

Unter Fanfarenklängen wurden auch die Sieger geehrt, die sich bei den einzelnen Sportdisziplinen eine bronzene, silberne oder goldene Medaille erworben hatten. Der erste Teil des Festes wurde mit der Auszeichnung der BSG durch den Vorsitzenden des Betriebs-

sportverbandes Groß-Duisburg, Josef Buchholz, beendet, der als Gastgeschenk einen wappengeschmückten geschmiedeten Wandteller überreichte.

Durch den heiteren Teil des Abends führte der bewährte Conférencier Palige, der seine Witzkiste weit öffnete und zusammen mit der bekannten Komik des Humoristen Breitkopf die Lachmuskeln aller Anwesenden, unter denen sich außer unserem Schirmherrn, der mit seiner Gattin erschienen war, auch Herr Direktor Bergemann nebst Gattin sowie Betriebschef Wiing und der Betriebsratsvorsitzende Karl-Heinz Diercks befanden, bis zum „Ich-kann-nicht-mehr“ beanspruchte.

Es gab für jeden Geschmack die richtige Kost: Einen Kindergesangstar à la Heintje, der auf dem Akkordeon von seinem Zwillingbruder begleitet wurde, einen Zauberkünstler von Rang sowie das Ballett der KG „Rot-Weiß“ Duisburg. Kurzum, ein vielseitiges buntes Allerlei von Darbietungen, an die wir noch lange zurückdenken werden.

Zu den Klängen der Tanzkapelle Hessler wurde kräftig das Tanzbein geschwungen, und als man sich am frühen Morgen auf den Heimweg machte, gab es nur ein einziges Urteil: Diese Jubiläumswoche war ein voller Erfolg!

G. P.



◀◀ Einer der anzufahrenden Punkte, der die Auto-Rallye wieder zu einer echten „Tour der Tücken“ machte.

◀ Vor dem Anstoß zum Fußballspiel der „Prominenten“ stellten sich beide Mannschaften dem Fotografen.

Der 1. Vorsitzende Günther Preuß hält die Begrüßungsansprache anläßlich der Abschlußfeier im Hamborner Abtei-Keller.

▶▶ Die Grüße der Geschäftsführung überbrachte der Schirmherr der Betriebssportgemeinschaft, Direktor Sieverling.



Betriebsrat bildete Ausschüsse

Der neu gewählte Betriebsrat des Gemeinschaftsbetriebes gab Ende Mai die Benennung und Besetzung der von ihm gebildeten Betriebsratsausschüsse bekannt. Die Ausschüsse nahmen ihre Arbeit in folgender Zusammensetzung auf:

Wirtschaftsausschuß

Walter Dyja
Jürgen Grafen
Hugo Hill

Personalausschuß

Karl-Heinz Diercks
Friedrich Fuhrmann
Heinrich Großmann
Walter Dyja
Johannes Körperich
Konrad Pyta
Werner Dubies

Lohn- und Prämienausschuß

Heinrich Großmann
Walter Dyja
Heinrich Palm
Walter Fuchs
Werner Dubies
Arnold Gebert
Rudolf Meixner

Jugend- und Ausbildungsausschuß

Johannes Körperich
Heinrich Großmann
Jürgen Grafen
Heinrich Palm
Willi Rettig
Herbert Gailus

Sicherheitsausschuß

Heinrich Palm
Friedrich Fuhrmann
Horst Cierpke
Walter Fuchs
Konrad Pyta
Gabriel Ohm
Heinz Herhammer
Oskar Schmidtke
Arnold Gebert

Wohnungsausschuß

Johannes Körperich
Alfred Gehlhaar
Josef Wolf
Gabriel Ohm
Werner Dubies
Arnold Gebert
Werner Laps

Rangierschädenausschuß

Heinz Herhammer
Horst Cierpke
Oskar Schmidtke
Werner Laps
Herbert Gailus

Sozial-, Schwerbeschädigten- und Pensionsausschuß

Hugo Hill
Josef Wolf
Christel Ströter
Oskar Schmidtke
Arnold Gebert

Ausschuß für das Vorschlagswesen

Karl-Heinz Diercks
Friedrich Fuhrmann
Heinrich Palm
Josef Wolf

Paritätische Kommission

Karl-Heinz Diercks
Heinrich Großmann
(Walter Dyja)
(Werner Dubies)

Berufsbildungsausschuß

Jürgen Grafen
Heinrich Palm
Horst Cierpke
Christel Ströter
Hugo Hill

Ausschuß für ausländische Arbeitnehmer

Hugo Hill
Friedrich Fuhrmann
Heinrich Palm
Johannes Körperich
Walter Fuchs
Oskar Schmidtke
Heinz Herhammer

Angestellten- u. Gehaltsausschuß

Friedrich Fuhrmann
Alfred Gehlhaar
Jürgen Grafen
Christel Ströter

Auf die Jugendvertretung warten zahlreiche Aufgaben

Die am 26. Mai durchgeführte Wahl der Jugendvertreter beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen brachte folgendes Ergebnis:

Wahlberechtigt waren 55 Jugendliche, von denen sich 27 (= 49,09%) an der Wahl beteiligt haben und gültige Stimmen abgaben. Dabei wurden gewählt:

Klaus Doetsch	(15 Stimmen)
Robert Hartmann	(13 Stimmen)
Alexander Fisser	(8 Stimmen)
Ralf Kober	(13 Stimmen)
Uwe Romanski	(15 Stimmen)

In seiner konstituierenden Sitzung am 7. Juni wählte die Jugendvertretung ihren geschäftsführenden Vorstand. Ralf Kober wurde 1. Vorsitzender, sein Stellvertreter Klaus Doetsch und Schriftführer Alexander Fisser.

Enttäuschend war die verhältnismäßig geringe Wahlbeteiligung der jugendlichen Arbeitnehmer. Schließlich kommen der Jugendvertretung nach den Bestimmungen des neuen Betriebsverfassungsgesetzes wichtige Aufgaben und Rechte zu. Sie hat danach

- Maßnahmen, die den jugendlichen Arbeitnehmern dienen, insbesondere Fragen der Berufsausbildung, beim Betriebsrat zu beantragen;
- darüber zu wachen, daß die zugunsten der jugendlichen Arbeitnehmer geltenden Gesetze, Verordnungen, Unfallverhütungsvorschriften, Tarifverträge und Betriebsvereinbarungen durchgeführt werden;
- Anregungen von Jugendlichen, vor allem zu Fragen der Berufsausbildung, entgegenzunehmen und, falls sie berechtigt erscheinen, beim Betriebsrat auf eine Erledigung hinzuwirken. Die Jugendvertretung hat die betroffenen jugendlichen Arbeitnehmer über den Stand und das Ergebnis dieser Verhandlungen zu informieren.

Es wird nochmals auf die Sprechstunden der Jugendvertretung hingewiesen. Diese finden an jedem Donnerstag von 12.00 bis 14.15 Uhr statt, und zwar abwechselnd in Hamborn (Betriebsratszimmer) und Ruhrort (Lehrwerkstatt).

Auch Schwerbeschädigte wählten Vertrauensmann

Die Schwerbeschädigten des Gemeinschaftsbetriebes wählten in einer Versammlung am 14. Juni 1972 Hans Kudritzki zu ihrem Vertrauensmann und Rudolf Lehmann zu seinem Stellvertreter.

Herr Kudritzki ist unter der Werksrufnummer 2145 zu erreichen. Damit unsere Schwerbeschädigten und Behinderten Gelegenheit haben, mit dem Vertrauensmann zu sprechen, wird dieser an jedem 1. Freitag im Monat im Schulungsraum Verwaltungsgebäude Hamborn in der Zeit von 12.00 bis 14.00 Uhr zur Verfügung stehen.

Personalien

Mit Wirkung vom 1. Juli 1972 sind folgende Personaländerungen eingetreten:

Den Herren Abt.-Leiter Dipl.-Volkswirt Becker und Abt.-Leiter Seidl wurde Handlungsvollmacht erteilt.

Zum Vertreter des Abteilungschefs im Range eines Betriebsleiters wurden ernannt: Herr Dipl.-Ing. Jäger zum Vertreter des Herrn Abteilungschefs Techmer, Herr Verm.-Ing. Domke zum Vertreter des Herrn Abteilungschefs Kremer.

Herr Bürovorsteher Roberg wurde zum Abteilungsleiter ernannt.

Auszeichnungen

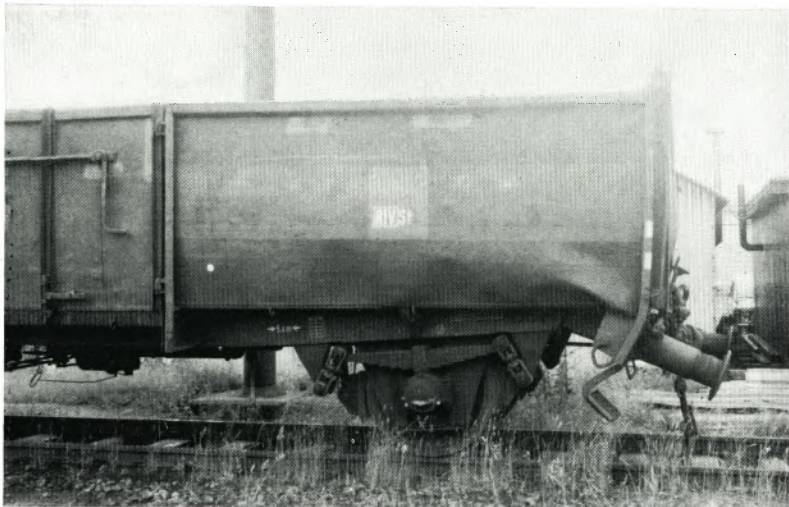
Von der Verkehrswacht Duisburg mit einer Ehrenurkunde und einer goldenen Plakette für 30 Jahre unfallfreies Fahren ausgezeichnet wurde das Belegschaftsmitglied Helmut Pollmann, Verkehrsabteilung. Ebenfalls eine Ehrenurkunde und eine bronzene Plakette für 10 Jahre unfallfreies Fahren erhielt das Belegschaftsmitglied Ellen Ringeler Abt. Organisation/Revision.

Der technische Wagendienst meldet:

Jonny Wagenschreck

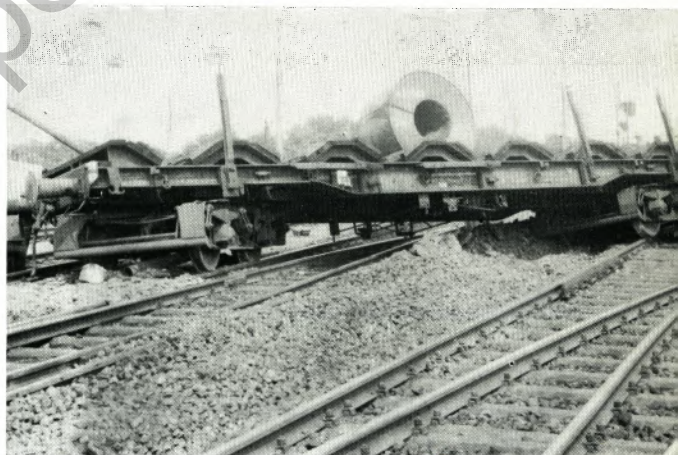
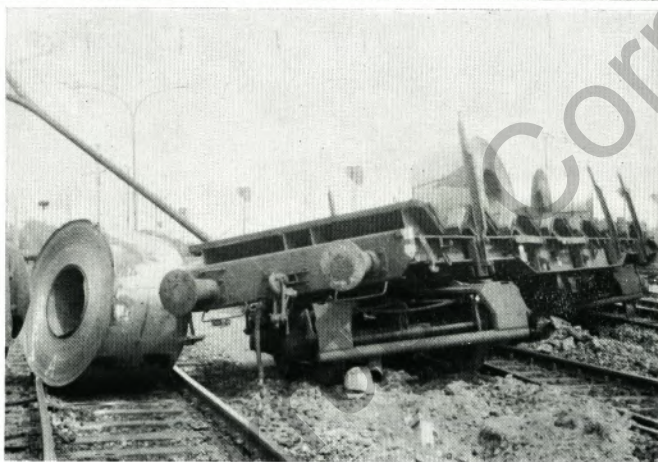


grinst weiter!



◀Dieser Wagen der Deutschen Bundesbahn wurde durch einen Auflaufschaden beschädigt. Der Rahmen ist zum Teil gebrochen und stark in Mitleidenschaft gezogen worden. Der Wagen konnte nicht mehr auf eigenen Rädern zurück rollen und mußte verladen werden. Die Ursache lag im Versagen einer Bremsanlage. Die Kosten sind noch unbekannt, da noch keine Rechnung der Deutschen Bundesbahn vorliegt.

Auch in diesem Fall handelt es sich um einen Wagen der Deutschen Bundesbahn, der nur im verladenen Zustand zurückgegeben werden konnte. Der Schaden entstand durch das vorzeitige Umstellen einer Weiche. Die Arbeiten zur Behebung des Schadens waren umfangreich. Sie verursachten allein Kosten von über DM 2500,-. Die Kosten für die Instandsetzung des Wagens durch die Deutsche Bundesbahn sind noch nicht bekannt.



Einen sehr schweren Schaden zog die selbständige Trennung einer Rangiereinheit während der Fahrt nach sich. Infolge des Auflaufens des getrennten Teiles der Einheit auf den vorderen Teil, entstand dieser Schaden. Insgesamt wurden 10 Wagen beschädigt, 2 davon müssen verschrottet werden. Aufgleisung, Reparatur und Ersatzbeschaffung belaufen sich insgesamt auf rd. DM 87 000,-. Die Ursache, welche zur selbsttätigen Trennung der Einheit und damit zum Anlaß dieser Katastrophe führte, ließ sich nachträglich nicht mehr klären. ▼



Unsere Jubilare



Auf eine 50jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:

August Jendrtzok,
kfm. Angestellter, V
eingetreten: 26. 10. 22

Karl Treffner,
Signalwärter, HS
eingetreten: 7. 12. 22

Friedrich Lohscheller,
Kolonnenführer, EWH
eingetreten: 27. 12. 22

40 Jahre im Dienst sind:

Walter Mertens,
Bürohilfskraft, EWH
eingetreten: 6. 12. 1932

Heinrich Schareina,
Kolonnenführer, EWH
eingetreten: 15. 12. 1932

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Horst Rau,
Vorarbeiter, HS
eingetreten: 1. 10. 1947

Robert Strüver,
Gleiswerker, Bau-O-Süd
eingetreten: 4. 11. 1947

Emil Wortelkamp,
Lokführer, BM-Süd
eingetreten: 8. 11. 1947

Jan de Vries,
Verlademeister, HS
eingetreten: 4. 12. 1947

Herbert Wollenschläger,
Weichenwärter, ES
eingetreten: 10. 10. 1947

Walter Marquardt,
Lokführer, BM-N
eingetreten: 5. 11. 1947

Franz Walther,
techn. Angestellter, Bauplanung
eingetreten: 17. 11. 1947

Helmut Beltermann,
Bürovorsteher, V
eingetreten: 9. 12. 1947

Karl-Heinz Wahl,
Weichenwärter, ES
eingetreten: 28. 10. 1947

Heinrich Triankowski,
Rangiermeister, EN
eingetreten: 5. 11. 1947

Hans-Joachim Rinklef,
Betr.-Assistent, EN
eingetreten: 5. 11. 1947

Edmund Klawing,
Rangierer, ES
eingetreten: 11. 12. 1947

Valentin Burchacki,
Weichenwärter, ES
eingetreten: 4. 11. 1947

Käthe Falk,
Putzfrau, ES
eingetreten: 7. 11. 1947

Heinz Grau,
Weichenwärter, EN
eingetreten: 27. 11. 1947

Norbert Ordowski,
Rangierer, EN
eingetreten: 19. 12. 1947



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf



Am 26. 10. 1972 feiert **August Jendrtzok** – kaufmännischer Angestellter in der Verkehrsabteilung – sein 50jähriges Dienstjubiläum. Der Jubilar wurde am 31. 7. 1908 in Alsum geboren. Dort besuchte er auch die Schule. Herrn Jendrtzok, der aus einer kinderreichen Familie stammt, zog es, wie seinen Vater, den früheren Betriebsassistenten Jendrtzok, und zwei seiner Brüder zur Eisenbahn. Er begann als Laufbursche in der Registratur bei der ATH – Abteilung Eisenbahn und Häfen. Nach etwa zwei Jahren, am 25. 11. 1924, wurde er Wagenschreiber. Durch Rationalisierungsmaßnahmen bedingt, arbeitete August Jendrtzok von 1928 bis 1939 als Rangierer, bis seine erneute Übernahme als Wagenschreiber erfolgte.

Wie so viele Mitarbeiter, wurde auch August Jendrtzok am 9. 2. 1942 zur Wehrmacht eingezogen. Als einer der ersten kehrte er am 7. 11. 1945 aus russischer Gefangenschaft zurück und nahm sofort seine Arbeit als Wagenschreiber wieder auf. Anfang 1951 wurde der Jubilar aufgrund seiner langjährigen, umfassenden Betriebserfahrung und Gewissenhaftigkeit in die Vorkontrolle der Wagenumlaufmittlung versetzt und am 1. 12. 1957 angestellt. Nach Einführung der elektronischen Datenverarbeitung am 1. 10. 1965 wurde die Vorkontrolle aufgelöst und August Jendrtzok für die neuen Aufgaben im Bereich „Verkehrliche Überwachung“ ausgebildet. Sein unermüdlicher Einsatz, seine Beweglichkeit, gepaart mit Ausdauer, ließen ihn auch hier zu einem wertvollen Mitarbeiter werden, der bei seinen Vorgesetzten und Kollegen gleichermaßen geschätzt wird und seinen jüngeren Mitarbeitern durch sein umfangreiches Wissen mit Rat und Tat zur Seite steht.

Am 7. 12. 1972 feiert Herr **Karl Treffner** im Hafen Schwelgern sein 50jähriges Dienstjubiläum. Der Jubilar wurde am 14. 11. 1907 in Hamborn geboren, wo sein Vater als Porzellan- und Glasmaler tätig war.

Nach seiner Entlassung aus der Volksschule in Hamborn kam er zum Kohlenversand im Hafen Schwelgern. Als Herr Treffner mit 17 Jahren unter Tage eingesetzt werden sollte, wechselte er direkt zum Hafenbetrieb über und ging als Matrose auf einen Schwimmbagger. Hier machte er gleichzeitig Vertretung als Matrose auf den Dampfschleppern „Thyssen I“ und „Thyssen II“, die als Bugsierboote eingesetzt waren.

Nach Auflösung des Baggerbetriebes im Jahr 1927 wurde Herr Treffner als Matrose auf „Thyssen II“ fest übernommen. Es war eine gemütliche Zeit gegenüber der heutigen Hektik, die zuweilen herrscht. Im Juli 1938 bekam Herr Treffner sein Kapitänspatent, fuhr aber weiter als Matrose im Bugsierdienst. Inzwischen waren die alten Dampfboote durch neue Dieselschlepper ersetzt worden. Der 2. Weltkrieg unterbrach seine Tätigkeit und verschlug ihn nach Osteuropa. Das Kriegsende erlebte Herr Treffner in Österreich, wo er noch bis Juli 1945 in amerikanischer Gefangenschaft war.

Da nach seiner Entlassung aus der Gefangenschaft noch kein Bugsierdienst möglich war, wurde Herr Treffner auf „Thyssen II“ bei der Bergung von gesunkenen Schiffen auf dem Rhein und in den Häfen eingesetzt. Am 1. 4. erhielt Herr Treffner seine Anstellung als Reservekapitän und ab Februar 1948 führte er dann als Kapitän die Boote „Thyssen II“ und „Thyssen III“ im Bugsierdienst, wo dann noch 1964 „Thyssen I“ als Schubbugsierboot hinzu

Auf eine 50jährige Betriebszugehörigkeit blickt am 27. 12. 1972 Kolonnenführer **Friedrich Lohscheller**, Eisenbahnwerkstätten Hamborn, zurück.

Der Jubilar, am 25. 1. 1908 in Walsum geboren, wurde nach seiner Schulentlassung beim damaligen Thyssen-Bergbau, Schacht 1/6, „angelegt“, wie es in den alten Belegschaftslisten so schön heißt. Von 1923 bis 1926 erlernte er hier das Schmiedehandwerk. Durch die Auflösung dieser Betriebsabteilung kam Herr Lohscheller in die ATH-Schmiede der Eisenbahnwerkstätten. An schwere Arbeit von Jugend auf gewöhnt, hatte Friedrich Lohscheller immer eine besondere Beziehung zu seinem Beruf. Mit etwas Wehmut denkt er heute an die Zeiten zurück, in denen ihm knifflige und schwierige Arbeiten, die großes Können und vor allem handwerkliches Geschick verlangen, aufgetragen wurden. Die im Laufe der Jahre fortschreitende Technisierung und Rationalisierung haben ja im besonderen Maße gerade dem Schmiedehandwerk das Traditionelle genommen.

Wie so vielen seiner Kollegen blieben auch ihm Kriegsdienst und Gefangenschaft nicht erspart. Nach fünf Verwundungen an der Ostfront kam er kurz vor Kriegsende zu seinem Glück, wie er selbst sagt, in amerikanische Gefangenschaft.

Im Sommer 1945 kehrte er an seinen alten Arbeitsplatz zurück. Friedrich Lohscheller gehört mit zu dem bewährten Stamm, der sich hoffnungsvoll an den Wiederaufbau machte. Mit Gründung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen wurde er dann zur EW H überwiesen. Seit November 1949 ist er in der Aufarbeitungswerkstatt (früher Stahlbau-Schmiede) als Kolonnenführer tätig. Sein

Herr Jendrtzok, der seit seinem Umzug von Alsum nach Marxloh auf seine Freuden an einem Garten verzichten muß, widmet sich in seiner Freizeit gern einem Skatspiel und liest gern ein gutes Buch. Wir wünschen dem Jubilar noch viele Jahre in Gesundheit und alles Gute, damit er sich noch recht lange an Wanderungen am schönen Mittelrhein im Kreise seiner Kinder und Enkelkinder erfreuen kann.

kam. Im November 1965 wurde seine bisherige Tätigkeit durch Krankheit beendet. Als Herr Treffner im Juli 1967 wieder bedingt genesen war, wurde er als Signalwärter eingesetzt. Hier sieht er nun die Schiffe, soweit sie noch eingesetzt sind, vorüberziehen, die er früher einmal am „Strang“ hatte. Herr Treffner hat in seiner 50jährigen Tätigkeit den Wechsel vom Segelkahn über Dampfboot bis zum Schubleichter und Schubboot miterlebt. Ein bestimmtes Hobby hat Herr Treffner nicht. Er fährt gerne in Winterurlaub und wandert dann im Schnee. Hier hat er den Ausgleich zum „ewigen“ Wasser gefunden. Wir wünschen Herrn Treffner zu seinem 50-jährigen Jubiläum alles Gute und einen möglichst langen Lebensabend, wenn er jetzt zum Jahresende das letzte Signal an der Hafeneinfahrt gibt.

Handwerk versteht er aufs beste. Die ihm übertragenen Arbeiten erfüllt er mit großem Pflichtbewußtsein. Als tüchtiger und zuverlässiger Mitarbeiter erfreut er sich bei Vorgesetzten und Kollegen einer großen Wertschätzung.

In seinem Geburtsort Walsum besitzt er heute ein Häuschen und ist auf seinen schönen Garten besonders stolz. In seiner Freizeit spielt er gern Billard und mit Begeisterung einen zünftigen Skat.

Wir gratulieren Herrn Lohscheller zu seinem Goldjubiläum recht herzlich und wünschen ihm für die Zukunft alles Gute und vor allem beste Gesundheit.

Familiennachrichten

Geburtstag:

Hubert Diesch, früher Schreiner
geb.: 9. 12. 1878 (94 Jahre)
wohnhaft: Ertingen, Haus-Nr. 315
bei A. Diesch

Johann Heid, früher Lokführer
geb.: 22. 10. 1882 (90 Jahre)
wohnhaft: Ulmen, Hindenburgstr. 12

Johann Wefers, früher Verlademeister
geb.: 2. 11. 1882 (90 Jahre)
wohnhaft: DU-Beeck, Gotenstr. 67

Karl Handke, früher Baggermaschinist
geb.: 16. 11. 1882 (90 Jahre)
wohnhaft: Hamburg-Billstedt,
Dankwerthweg 23

August Juchem, früher Wagenmeister
geb.: 23. 10. 1887 (85 Jahre)
wohnhaft: Dinslaken, Annastr. 11

Georg Schwarz, früher Greiferschmierer
geb.: 30. 10. 1887 (85 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Wiesenstr. 16

Augustin Ammann, früher Meister
geb.: 20. 11. 1887 (85 Jahre)
wohnhaft: Walsum, Franzstr. 7

Julius Schmidt, früher Rangiermeister
geb.: 16. 11. 1892 (80 Jahre)
wohnhaft: Dinslaken, Helenenstr. 150

Johann Rüttgers, früher Schlosser
geb.: 31. 12. 1892 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Beeck, Talstr. 3

Diamantene Hochzeit: Peter Kuhn, früher Bahnarbeiter, geb.: 13. 4. 1890, verh.: 7. 10. 1912, wohnhaft: DU-Beeck, Berlackstr. 10

Goldene Hochzeit:

Albert Schönborn, früher Bürovorsteher
geb.: 16. 11. 1895
verh.: 12. 10. 1922
wohnhaft: DU-Hamborn, Gehrstr. 14

Paul Nijakowski, früher Rangierer
geb.: 23. 2. 1901
verh.: 14. 10. 1922
wohnhaft: DU-Beeck, Marktplatz 14

Gerhard Schroer, früher Schlosser
geb.: 30. 10. 1901
verh.: 18. 10. 1922
wohnhaft: Spellen, Wisselstr. 142a

Johann Melters, früher Magazinhelfer
geb.: 26. 10. 1896
verh.: 6. 11. 1922
wohnhaft: Dinsl.-Eppinghofen, Aufstr. 77a

Johann Henkemeier, früher Lokheizer
geb.: 26. 7. 1897
verh.: 22. 12. 1922
wohnhaft: Walsum,
Gerhardt-Hauptmann-Str. 17

Todesfälle:

Heinrich Opriel, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 6. 2. 1891
gest.: 17. 4. 1972

Johann Klavora, Schlosser, EWH
geb.: 21. 11. 1914
gest.: 19. 4. 1972

Johannes Lüning, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 5. 5. 1900
gest.: 21. 4. 1972

Johannes Kauck, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 6. 11. 1903
gest.: 23. 4. 1972

Theodor Kersten, Lokführer, BM
geb.: 30. 12. 1922
gest.: 28. 4. 1972

Leo Buschmann, Frührentner
früher Vorarbeiter
geb.: 18. 4. 1915
gest.: 29. 4. 1972

Wilhelm Kubitz, Weichenwärter, ES
geb.: 17. 9. 1912
gest.: 29. 4. 1972

Karl Heider, Pensionär
früher Verlademeister
geb.: 15. 5. 1886
gest.: 30. 4. 1972

Johann Gietzen, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 12. 2. 1892
gest.: 6. 5. 1972

Bernhard Liesen, Pensionär
früher Verkehrsabfertiger
geb.: 21. 3. 1908
gest.: 6. 5. 1972

Artur Sommer, Bezirksvorsteher, EN
geb.: 6. 10. 1910
gest.: 8. 5. 1972

Adam Sakowski, Pensionär
früher Rangiermeister
geb.: 7. 9. 1888
gest.: 11. 5. 1972

Paul Gräf, Pensionär
früher Kranführer
geb.: 12. 4. 1901
gest.: 17. 5. 1972

Johann Benger, Pensionär
früher Dreher
geb.: 3. 5. 1902
gest.: 18. 5. 1972

Walter Meier, Pensionär
früher Oberlokkführer
geb.: 28. 1. 1898
gest.: 15. 6. 1972

Ferdinand Höhnke, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 4. 6. 1890
gest.: 16. 6. 1972

Heinrich Altena, Pensionär
früher Magazinarbeiter
geb.: 21. 9. 1893
gest.: 17. 6. 1972

Gerhard Dreiskämper, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 7. 7. 1910
gest.: 21. 6. 1972

Robert Cieminski, Waschraumwärter, EN
geb.: 15. 8. 1926
gest.: 22. 6. 1972

Johann Mahr, Pensionär
früher Kesselheizer
geb.: 15. 10. 1891
gest.: 23. 6. 1972

Justus Römer, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 30. 4. 1898
gest.: 26. 6. 1972

Ludwig Wieschenkämper, Pensionär
früher Rangiermeister
geb.: 24. 2. 1902
gest.: 27. 6. 1972

Heinrich Feige, Lokführer BM
geb.: 11. 1. 1913
gest.: 1. 7. 1972

Jubilare:

40 Jahre im Dienst sind

Hans Huppertz, Eisenbahnbetrieb
am 4. 11. 1972

Karl Krott, Eisenbahnwerkstatt
am 29. 11. 1972

Gerhard Schulze, Eisenbahnwerkstatt
am 5. 10. 1972

Werner Queda, Eisenbahnbetrieb
am 15. 10. 1972

Johann Cabanski, Betr.-Maschinendienst
am 2. 12. 1972

Kurt Schulz, Eisenbahnbetrieb
am 8. 12. 1972

Todesfälle:

Heinrich Mohren, Verlager
geb.: 12. 2. 1920
gest.: 12. 5. 1972

Vor 100 Jahren wurde eine Idee geboren:

Rudolf Diesels Erfindung kam erst spät zur Schiene

Wenn in Kürze das Zeitalter der Dampflokomotive auf Deutschlands Schienenwegen zu Ende geht, dann hat Rudolf Diesels Patent vom 23. Februar 1893 mit dem Titel „Arbeitsverfahren und Ausführungsart für Verbrennungskraftmaschinen“ hieran erheblich Anteil. Vor hundert Jahren hatte Diesel als vierzehnjähriger die im wahren Wortsinn „zündende“ Idee für seinen bahnbrechenden Motor. Wie lang und schwierig jedoch der Weg bis zur modernen Diesellokomotive unserer Tage war, darüber soll dieser Beitrag einen kurzen Überblick geben.

Im physikalischen Kabinett der Industrieschule zu Augsburg hatte Rudolf Diesel 1872 – damals vierzehn Jahre alt – ein „pneumatisches Feuerzeug“ entdeckt, in dem ein Zuckerstück zu glimmen anfing, wenn man den Kolben in einem Glaszylinder kräftig niederdrückte und die Luft dadurch stark erhitzt wurde. Dieses Experiment hatte für Diesels Zukunft größte Bedeutung; denn das Prinzip seines Motors beruht letzten Endes auf der Wirkungsweise dieses einfachen Feuerzeugs.

Zwanzig Jahre später, am 28. Februar 1892, meldete der für Lindes Eismaschinen in Berlin tätige Kälteingenieur Rudolf Diesel das erste deutsche Hauptpatent auf „Arbeitsverfahren und Ausführungsart für Verbrennungskraftmaschinen“ an.

Bereits am 20. April 1892 erhielt Diesel die erste Zusage der Maschinenfabrik Augsburg, die Ausführung einer Versuchsmaschine zu übernehmen. Eine ähnliche Vereinbarung wurde später mit der Firma Fried. Krupp, Essen, getroffen. Mit den Vorarbeiten für den Bau des neuartigen Motors in den Augsburger Konstruktionsbüros und Werkstätten wurde im Juli 1892 begonnen. Der erste Motor war im Juli 1893 fertig. Dieser Motor (Zylinderdurchmesser 150 mm, Kolbenhub 400 mm) wurde so gebaut, daß er genau nach dem von Diesel in seiner Patentschrift beschriebenen Prinzip hätte arbeiten müssen; er war, wie Diesel es zunächst vorgesehen hatte, ohne Wasserkühlung. In diesem Zustand war der Motor jedoch nicht betriebsfähig. Nach wiederholten Umbauten konnte im Jahre 1895 ein einwandfreier Gang bei befriedigender Leistung erreicht werden. Diesel führte vom ersten Tag an genaue Aufzeichnungen über die Versuche. Diese noch heute im Archiv des Werkes Augsburg der M.A.N. vorhandenen Versuchsprotokolle und Originalzeichnungen geben Zeugnis über das mühevollen Ringen um die Gestaltung seiner Idee.

Nachdem durch diese Versuche alle Vorfragen geklärt waren, wurde zu Beginn des Jahres 1896 ein neuer Motor mit 250 mm Zylinderdurchmesser und 400 mm Hub entworfen. Nach fünfmonatiger Bauzeit war er am 6. Oktober

1896 versuchsfertig. An ihm führte die Technische Hochschule München am 17. Februar 1897 die offiziellen Abnahmeversuche durch. Das Ergebnis war: Bremsleistung 20 PS, wirtschaftliche Wärmeausbeute 26%, Kraftstoffverbrauch rd. 240 g je PSeh. Damit trat der Dieselmotor an die Spitze aller damals bekannten Wärmekraftmaschinen.

Der erste für Fabrikbetrieb bestimmte Dieselmotor der Welt wurde im Januar 1898 an eine deutsche Zündholzfabrik geliefert. Er verfügte über eine Leistung von 60 PS bei 180 Umdrehungen in der Minute. Auf der Pariser Weltausstellung wurde dem Dieselmotor 1900 der „Grand Prix“ zuerkannt.

Nun begann für dieses neuartige Antriebsaggregat ein steiler Aufstieg. Als Schiffsantriebsmaschine fand der Motor vom Jahre 1904 an in immer größeren Dimensionen immer zahlreicher Verwendung. Bis zum ersten Fahrzeug-Dieselmotor mit direkter Kraftstoffeinspritzung dauerte es jedoch noch weitere 19 Jahre.

Obwohl die Fachwelt bald erkannt hatte, daß der Dieselmotor die wirtschaftlichste Wärmekraftmaschine darstellte, vergingen Jahrzehnte, bis der Siegeszug dieses Motors auch auf der Schiene begann. Hauptursachen hierfür waren das relativ hohe Gewicht des Dieselmotors gegenüber anderen Verbrennungskraftmaschinen sowie Schwierigkeiten bei der Kraftübertragung vom Motor auf die Achsen. Zwar hatte Diesel persönlich zusammen mit dem Oberbaurat Klose, der Maschinenfabrik Sulzer in Winterthur und den Borsig-Werken in Berlin schon 1912 die erste Großdiesellokomotive entwickelt und gebaut. Doch die Versuchsfahrten brachten nur wenig Erfolg und blieben schließlich in den Kriegeereignissen 1914 stecken. Hinzu kam, daß Rudolf Diesel in der Nacht vom 29. zum 30. September 1913 auf einer Überfahrt über den Kanal von Antwerpen nach Harwich den Tod fand.

Lange Zeit standen dann bei der Entwicklung der „Verbrennungsmotorlokomotiven“ andere Motoren im Vordergrund. Verwendet wurden Gas, Petroleum, Benzin und Benzol. Das Problem der Kraftübertragung wurde zunächst auf dem Weg über den elektrischen Strom gemeistert: der Verbrennungsmotor treibt einen Stromerzeuger an, der die Fahrmotoren mit elektrischem Strom speist.

Das gleiche Antriebsprinzip lag auch bei dem „Fliegenden Hamburger“, einem Triebwagenzug zugrunde, der Anfang der dreißiger Jahre im Auftrag der damaligen Reichsbahn entwickelt und vom 15. Mai 1933 an zwischen Hamburg und Berlin planmäßig eingesetzt wurde. Dieser Zug brachte dem Dieselmotor den eigentlichen Durchbruch im Bau leistungsfähiger Schienenfahrzeuge.

Nach einigen vergeblichen Ansätzen gelang auch der Bau einer leistungsstarken Diesellokomotive, wobei erstmals ein von Professor Föttinger entwickeltes Strömungsgetriebe im Diesellokomotivbau eingesetzt wurde. Krauss-Maffei hatte den Auftrag erhalten, ein solches Fahrzeug zu bauen: 1935 wurde mit einem MAN-Motor und einem Voith-Strömungsgetriebe nach Föttinger die Diesellok V 16 101 an die Deutsche Reichsbahn ausgeliefert. Aus dieser Maschine, die später die Nummer V 140 001 erhielt und bis 1957 bei der Bundesbahn in Betrieb stand, sind die modernen Diesellokomotiven in gerader Linie hervorgegangen. Als ihr Ur-ahne steht die V 140 001 heute im Deutschen Museum in München.

Während sich besonders in Amerika die Diesellokomotive mit elektrischer Kraftübertragung bis in die Gegenwart ihre dominierende Stellung erhalten hat, wurde die Entwicklung in Deutschland durch einen schneller laufenden Dieselmotor und mit dem Föttinger-Getriebe durch die hydraulische Kraftübertragung geprägt. Ähnlich wie beim Auto mit automatischem Getriebe wird hierbei die Antriebskraft vom Motor über das Getriebe auf die Radsätze übertragen. In der konventionellen Technik ließen sich damit ein besserer Wirkungsgrad und günstigere Leistungsgewichte erzielen. Dadurch wurde es möglich, in den Triebfahrzeugen unter vergleichbaren Gewichtsbedingungen eine höhere Leistung zu installieren. Allerdings bedarf es bei Anwendung dieser hochentwickelten Technik einer sorgfältigen Wartung und Pflege der Fahrzeuge durch gut geschultes Personal. Das hatte zur Folge, daß in vielen Ländern, wo diese Voraussetzungen nicht gegeben sind, der robusteren Lokomotive mit langsam laufendem Motor und elektrischer Kraftübertragung der Vorzug gegeben wird.

Bei den Werksbahnen fanden Dieselloks in größerem Umfang erst nach dem II. Weltkrieg Verwendung

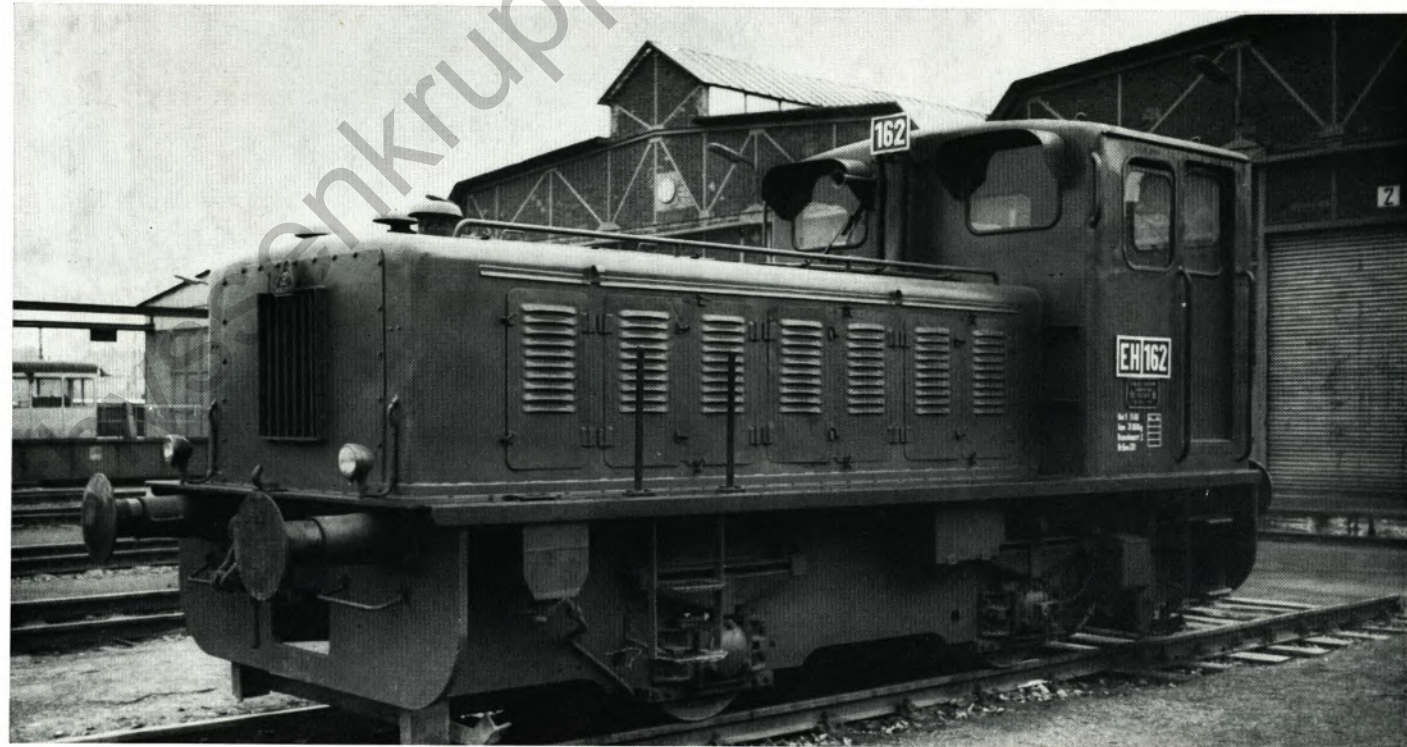
Wie lange es nun noch dauerte, bis der Dieselantrieb auch bei den größeren Werksbahnen Verwendung fand, sei hier

1956 erhielt der Gemeinschaftsbetrieb die ersten 5 zweiachsigen Dieselloks von Krupp. Die Lokomotiven, die über eine Leistung von 220 PS verfügen, haben sich wegen ihrer einfachen und robusten Konstruktion viele Jahre bis heute bewährt.

mit der Entwicklung beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen und beim Eisenbahnbetrieb-Ost (früher HOAG-Verkehrsabteilung) aufgezeigt.

Der Gemeinschaftsbetrieb, der mit dem Auslaufen des Dampflok-Zeitalters sein Schwergewicht auf die Elektrifizierung gelegt hatte, beschaffte für spezielle Einsatzzwecke vor 16 Jahren als erste Diesellokomotiven von der Firma Krupp 5 zweiachsige Loks mit einer Leistung von 220 PS und einem Reibungsgewicht von 31 Tonnen. Diese Loks, die heute noch laufen – zum Teil als Betriebslok bei der ATH – waren bis in die neueste Zeit wegen ihrer einfachen und robusten Konstruktion vortreffliche und anspruchslose Helfer. Als besonderes Merkmal der Vereinheitlichung und einer damit verbundenen wirtschaftlichen Ersatzteilhaltung ist zu erwähnen, daß alle 5 Loks den gleichen luftgekühlten Deutz-Motor erhielten, wie er in den Elektroloks mit Diesel-Hilfsantrieb, in Bagger, Planiertrauben und im Dieselkran Verwendung fand.

Was aber heute nur noch wenigen bekannt sein dürfte ist die Tatsache, daß unser Eisenbahnbetrieb bereits viele Jahre vorher Versuche mit dem Einsatz einer Diesellok durchgeführt hat. So berichtete der inzwischen verstorbene ehemalige Leiter des Betriebsmaschinenendienstes, Herr Home, daß im Jahre 1925 (!) mit einer von der Badischen Maschinenfabrik geliehenen Diesellok 6 Monate lang Versuche gemacht wurden, die jedoch nicht zur Zufriedenheit ausfielen. Die Lok hatte 2 Achsen und verfügte über eine Leistung von 250 PS. Sie soll zwischen dem Hochofenwerk Meiderich und dem SM-Werk II der ATH sowie zwischen den Hochöfen und dem Thomaswerk der ATH, Hamborn eingesetzt worden sein. Die von Herrn Home erwähnte Unzufriedenheit mit der Leistung dürfte zumindest auch folgende Ursache gehabt haben: Die damals bekannten rein mechanischen Kraftübertragungsmittel bei direktem Antrieb der Treibachsen waren ungeeignet. Die größten Schwierigkeiten machte das Anfahren. Erst die bereits erwähnte Entwicklung von Flüssigkeitsgetrieben brachte eine einwandfreie Lösung des Problems der Kraftübertragung. Ein Dieselmotor vermag aus dem Stillstand nicht unter Last anzufahren.



Im Jahre 1962 wurden erstmals Dieselloks stärkerer Leistung von der Firma Henschel gekauft. Ihre Gesamtzahl wuchs inzwischen bis auf 17 Stück an. Die Notwendigkeit der Beschaffung entstand durch Betriebe, die nicht elektrifiziert werden konnten (Verladebereiche, unter Hochöfen usw.) oder wo eine Elektrifizierung nicht sinnvoll gewesen wäre (Wehofen, Anschluß Dinslaken, Baustellen usw.) Da um die Zeit der Beschaffung der Einzelachsantrieb über Kardanwellen noch in den Kinderschuhen steckte, entschloß man sich bei den geringen Geschwindigkeiten und auch im

läufigkeit bis 75 m Radius zu erhalten. Beim Dieselmotor zeigte sich besonders deutlich, daß sich nicht jeder Motor für die Anforderung in einer Lok eignet. Wegen der Vorteile der Einfachheit für die Werkstätten erhielten die ersten 11 Loks Zweitaktmotoren, die sich im Schiffsbetrieb bei gleichmäßiger Belastung bereits bestens bewährt hatten. Dies traf bei den fortgesetzten wechselnden Belastungen im Lokbetrieb, in dem der Motor darüber hinaus mit bedeutend höherer Umdrehungszahl ausgelegt wurde, nicht zu, so daß diese Motoren heute nach und nach durch Viertakt-

Im Jahre 1962 wurden von EH erstmals Dieselloks stärkerer Leistung (600 PS) von der Firma Henschel gekauft. Inzwischen laufen hiervon 17 Stück im Eisenbahnbereich Nord und Süd.



Hinblick auf die Vorteile beim häufigen Anfahren im Rangierbetrieb zu dem althergebrachten Stangenantrieb. Die Blindwelle wurde entgegen der Standard-Baukasten-Ausführung nicht zwischen den Radsätzen sondern außerhalb angeordnet, um einen kurzen Radstand für eine Kurven-

motoren ersetzt werden, wie sie bereits in der zweiten ausgelieferten Serie von 6 Stück von vornherein eingebaut worden sind. Diese Loks verfügen über eine Leistung von 600 PS und ein Reibungsgewicht von 55 Tonnen.

(Wird fortgesetzt!)

»Guten Morgen, Herr Direktor!«

- auch eine Urlaubsgeschichte

Er war Buchhalter, vielleicht ein Überbleibsel aus der Ära unserer Großväter mit Papiermanschetten und Ellenbogenschonern. Dabei war Herr Schmitzke nicht älter als dreißig Jahre.

Seine Bilanz stimmte immer auf Heller und Pfennig, und wenn man ihn mit schräg zur Erde geneigtem Kopf über den Flur gehen sah, hatte man unwillkürlich das Gefühl, daß er gerade wieder einen Pfennig suchen müsse. Herrn Schmitzkes Damenbekanntschaften hatten nie länger als bis zum ersten Rendezvous gedauert, denn seiner Bemerkung zum Kellner beim Bezahlen der sowieso sehr spärlichen Rechnungen: „Ich bekomme aber noch zehn Pfennig von Ihnen“, hielt auch die größte Liebe nicht stand. Aber woher sollte er auch großzügige Trinkgelder nehmen bei seinem immer auf den Pfennig genau eingeteilten Gehalt?

Trotzdem war Schmitzke von einer Leidenschaft besessen: einmal wollte er ein „großer Mann“ sein, koste es, was es wolle.

Bald war wieder Sommer. In Urlaub war er nie gefahren, weil ihm sein Konto bei der Bank lieber war. In diesem Jahr aber sollte sein Wunschtraum in Erfüllung gehen.

Ein kleines Dorf namens Quellbachau hatte es ihm angetan. Nur dreihundert Dorfbewohner, ein Gasthof, zudem noch billig – wer wird sich schon nach hier verlaufen, dachte Schmitzke. Er hatte sich als Direktor Schmitzke im Gasthaus „Zur Forelle“ angemeldet und wurde im Einspänner von der zehn Kilometer entfernten Bahnstation abgeholt, weil Quellbachau nicht einmal einen Bahnhof hatte.

Mit lässiger Handbewegung winkte er dem jungen Burschen auf dem Kutschbock zu, seinen Koffer vom Bahnsteig zu holen. Er hatte ihn noch ausleihen müssen, weil eine Neu-

anschaffung doch zu kostspielig gewesen wäre. Und eben dieser ausgeliehene Koffer war mit Etiketten von vielen Orten beklebt, was das Selbstbewußtsein unseres guten Schmitzkes noch mehr hob.

Bedächtig schritt er auf das Gespann zu, seinen neuen Strohhut in der behandschuhten Rechten schwenkend.

Junge, dachte Rudi, der Kutscher, der ist aber vornehm; da wird's wohl ein ordentliches Trinkgeld geben. Doch wie hatte der Arme sich geirrt!

Es hatte sich schnell in der Dorfschänke herumgesprochen, daß sogar ein Direktor hier seinen Urlaub verbringen wollte, und man hatte schon überlegt, was noch alles zu tun sei, wie Quellbachau nun für den Fremdenverkehr erschlossen war.

Mit allen Ehren, die das kleine Dorf aufweisen konnte, wurde Herr „Direktor“ Schmitzke

empfangen. Das beste Fremdenzimmer wurde ihm zur Verfügung gestellt.

Auf seinem Zimmer alleingelassen, wurde ihm doch etwas ängstlich zumute. Alles hier lächelt mich so höhnisch an, dachte Schmitzke, selbst die pausbackigen Engel am Kleiderschrank. Warum habe ich nur diesen Unsinn angefangen? Aber jetzt gab's kein Zurück mehr.

Wenn er unten in der Gaststube aß, mit Messer und Gabel jonglierte und vornehm seinen Mund mit der Serviette betupfte, fühlte er alle Augen auf sich gerichtet, und wenn er nur für einen kurzen Augenblick mit Kauen innehielt, stand schon der Wirt neben ihm und fragte: „Haben Herr Direktor irgendeinen Wunsch?“ „Ja“, brüllte er eines Tages den Mann an, „endlich in Ruhe gelassen zu werden!“ Von dem Augenblick an wurde er noch mehr respektiert.

Ging Schmitzke durch das Dorf, schallte es ihm von allen Seiten entgegen: „Guten Morgen, Herr Direktor!“ Machte er einen Gang durch die Felder, hielten die Leute mit ihrer Arbeit inne, zogen den Hut und riefen laut herüber: „Grüß Gott, Herr Direktor!“ Bald hörte er nur noch: Guten Morgen, Herr Direktor! Grüß Gott, Herr Direktor! Guten Abend, Herr Direktor! Selbst in seinen Träumen wurde er davon verfolgt.

Ich gäb was drum, wieder im Büro zu sitzen, dachte Schmitzke.

Am nächsten Mittag betrat ein Fremder die Gaststube und fragte nach einem Zimmer. Der Wirt musterte ihn von oben bis unten. Schließlich sagte er zu, und der Fremde ging nach draußen, um sein Gepäck zu holen.

Herr Direktor Möller wollte, bevor er seine neue Stelle antrat, ein paar Tage ausspannen und hatte zum Entsetzen seines Fahrers dieses abgelegene Dorf gewählt.

„In acht Tagen holen Sie mich wieder ab, hoffentlich finden Sie das Nest wieder“, hatte er lachend beim Abschied zu ihm gesagt.

Da stand er nun mit Angelrute und Handköfferchen und wurde mißtrauisch von Herrn Schmitzke beobachtet.

„Sie können mir gleich was zu essen bringen“, rief er dem Wirt zu und machte Anstalten, sich zu Herrn Schmitzke an den Tisch zu setzen. Mit hochrotem Gesicht kam der Wirt angestürzt.

„Da muß ich erst den Herrn Direktor fragen, ob es ihm recht ist“, sagte er ganz aufgeregt. Mit lässiger Handbewegung erklärte sich Schmitzke einverstanden. Schon bald war ein lebhaftes Gespräch zwischen den beiden Männern im Gange, und Herr Möller lud Herrn Schmitzke zum Angeln ein.

Vornehm, mit spitzen Lippen, erklärte dieser, daß er davon nichts verstünde, und seine wenige Freizeit zu solch einem Hobby auch zu knapp sei.

„Ich muß mir den Fisch schon im Geschäft kaufen“, platzte er in seiner Naivität heraus, und im stillen dachte er: du fängst jetzt auch an zu angeln, dann kannst du das Geld für Fisch schon wieder sparen.

Herr Möller hatte schon bald erkannt, daß mit seinem Gegenüber etwas nicht stimmte.

Aber was kümmerte ihn, wer dieser komische Vogel war!

Nach acht Tagen hielt ein chromglänzender Wagen vor dem Gasthaus. „Die nächsten Gäste kommen, geh ihnen entgegen“, befahl der Wirt dem Mädchen.

„Das ist mein Fahrer, der mich abholt“, sagte Herr Möller mit seiner gleichbleibend freundlichen Stimme.

Er gab dem Mädchen einen Geldschein. Sie war so verdutzt über das großzügige Trinkgeld, daß sie ihm hastig entgegnete: „Ich kann den Schein aber nicht wechseln.“

„Sollen Sie auch gar nicht“, lachte Herr Möller, „der gehört Ihnen.“ Und mit einem freundlichen Gruß war er zur Türe hinaus, eine erstaunte Gesellschaft zurücklassend.

Herr Schmitzke hatte als stiller Beobachter alles miterlebt. So ein großes Trinkgeld, dachte er, das ist doch unmöglich; es ist ja sündhaft, das Geld so zu verschwenden.

Auch seine Urlaubszeit ging dann dem Ende zu. Mit großtuerischer Geste verabschiedete er sich vom Wirt und dem Hauspersonal und drückte ihnen die leere Hand ganz besonders fest.

Schließlich habe ich ja meinen Pensionspreis bezahlt und Nebenleistungen sind inbegriffen, rechtfertigte er sich vor sich selber.

Als er am nächsten Tag zur Firma kam, und freudestrahlend und bester Laune die Treppen hinaufsprang, stockten plötzlich mitten im Sprung sein Fuß, sein Blut und sein Herz.

Vor ihm stand der neue Direktor – Herr Möller aus Quellbachau.

„Na solch eine Ähnlichkeit“, tat dieser überrascht, „haben Sie noch einen Zwillingenbruder, der Direktor ist und Urlaub in Quellbachau macht?“

Der gute Schmitzke schluckte einmal, zweimal und entgegnete ganz bescheiden: „Nein.“

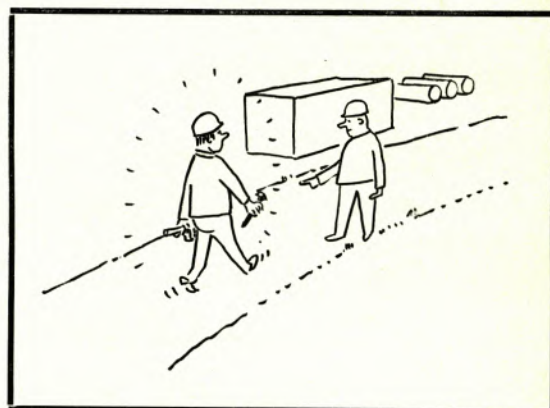
„Dann haben Sie aber zumindest einen Doppelgänger, den ich jetzt im Urlaub kennengelernt habe“, und mit einem Augenzwinkern ließ er den armen Schmitzke vorbeigehen.

I. V.

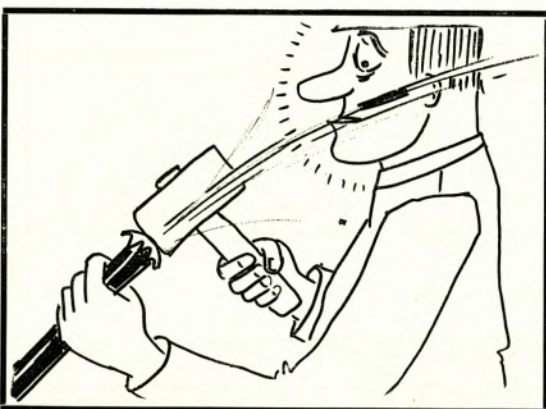
Arbeite
sicher



Besorgt schaut er den Meißel an:
„Ob man diesen noch verwenden kann?“



Doch dann schwinden die Bedenken,
warum am Schleifbock noch viel Zeit verschenken.



Der erste Schlag (und dann noch ohne Brille!)
riß in die Wange eine tiefe Rille.



Ein „Schmiß“ erhebt zwar zur studierten Klasse,
doch dieser schädigt nur die Krankenkasse.

