



**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

17. JAHRGANG

5/6

MAI/JUNI 1971

Aus dem Inhalt

Kurznachrichten

Wir sind „im Bilde“

Dr. Hans-Günther Sohl 65 Jahre

Fundamentierungsarbeiten an der Doppelverbundgleiswaage Meerbergstraße wurden begonnen

Die Betriebskrankenkasse teilt mit

Können Sie sich auf Ihre Augen verlassen?

ATH mit neuem Ausstellungshaus auf der Hannover-Messe

Die Verladehalle im Südhafen Walsum geht bald in Betrieb

Spiele, Tore, Punkte – Sportrückblende der BSG 1962 EH-Süd

Investitionen unseres Bergbau-Partners:
Neubaubeginn bei der Kokerei Osterfeld

Jonny Wagenschreck grinst weiter

Unsere Jubilare

Familiennachrichten

„Die Tour der Tücken“

Unsere Kurzgeschichte: Vatertag

29 Lehrgangsteilnehmer bestanden die Werksbahn-
betriebsmeister-Prüfung

Arbeite sicher!

KURZNACHRICHTEN

Eine neue Höchstleistung erzielte die Werksbahn des Gemeinschaftsbetriebes im März 1971 mit einer Gesamt-Transportleistung von 9867000 Tonnen. Die bisherige Höchstleistung lag im Juli 1970 bei 9653000 Tonnen.

Im Werk Beeckerwerth durchlief am 26. März die millionste Tonne die Warmband-Spaltanlage.

Bei der Inbetriebnahme dieser Anlage vor viereinhalb Jahren lag die Kapazität bei 14000 Tonnen je Monat. Die Warmband-Spaltanlage ist mit drei Wechselscheren ausgerüstet, die entsprechend den verschiedenen Spaltprogrammen eingesetzt werden. Die Coils, die man hier verarbeitet, liegen in den Bandbreiten zwischen 600 und 2050 Millimeter. Das daraus erzeugte Spaltband wird vor allem für die Herstellung von Rohren, Bauteilen der Autoproduktion, Bindeband, Stahlfedern, Fensterrahmen, Stahltüren und Leitplanken eingesetzt.

Betriebschef Wilhelm Koch, Leiter des Technischen Ausbildungswesens des Werkes Ruhrort der ATH, wurde für besondere Ausbildungserfolge vom Bundespräsidenten mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet. Betriebschef Koch, der auch die gewerblichen Lehrlinge des Gemeinschaftsbetriebes betreut, konnte von 1948 bis heute 1803 Lehrlinge zu Facharbeitern heranbilden. Im Rahmen der Weiterbildung Erwachsener wurden von ihm und seinen Mitarbeitern außerdem bisher 809 Belegschaftsmitglieder der ATH in werksinternen Industriemeister-Lehrgängen unterrichtet, 277 Kranführer-Lehrgänge durchgeführt und 640 Praktikanten ausgebildet.

Schwere Lastwagen sollen auch 1971 an den Sommerwochenenden von der Autobahn verbannt werden. Die Autobahn und eine Reihe von Bundesstraßen sollen in der Ferienzeit an zehn Wochenenden (1970 neun, 1969 fünf) für Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen und für Lastzüge gesperrt werden. In den vergangenen zwei Jahren haben sich die Fahrverbote nach Angaben des Verkehrsministers „positiv auf den Verkehrsfluß und die Verkehrssicherheit ausgewirkt“.

Dem letzten Wahrzeichen der historischen Rheinschiffahrt, Raddampfer „Oscar Huber“, bleibt der Gang in den Hochofen erspart, nachdem sich die Stadt Duisburg bereit erklärte, die Kosten für die Unterhaltung des Dampfers vom Januar 1971 ab zu übernehmen. Der Raddampfer soll 1971 noch an der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort stationiert werden und auch noch fahren. Von 1972 ab soll er den Grundstock für ein Rheinschiffahrtsmuseum bilden.

Als Beitrag zum Schutz der Umwelt vor Lärm und Abgasen fordert der Zentralverband der Elektrotechnischen Industrie (ZVEI), Frankfurt, von der Bundesregierung eine Befreiung der Elektrofahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer. In einer Eingabe an Bundesfinanzminister Möller weist der ZVEI darauf hin, daß es steuerlicher Impulse bedürfe, wenn die Industrie Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet des Elektroantriebs von Straßenfahrzeugen mit Aussicht auf einen tragfähigen Markt vorantreiben solle. Eine Freistellung der Elektrofahrzeuge von der Kfz-Steuer würde auch eine größere Unabhängigkeit von Erdölimporten bedeuten.

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: Betriebsmaschinen dienst, Hartl, Hohl siepe, Kiel, Still, Zerulla

ATH: Meyer
Ruhrkohle: Maruschke
Sonstige: Baumann

Titelbild: Elektroschweißer bei der Arbeit

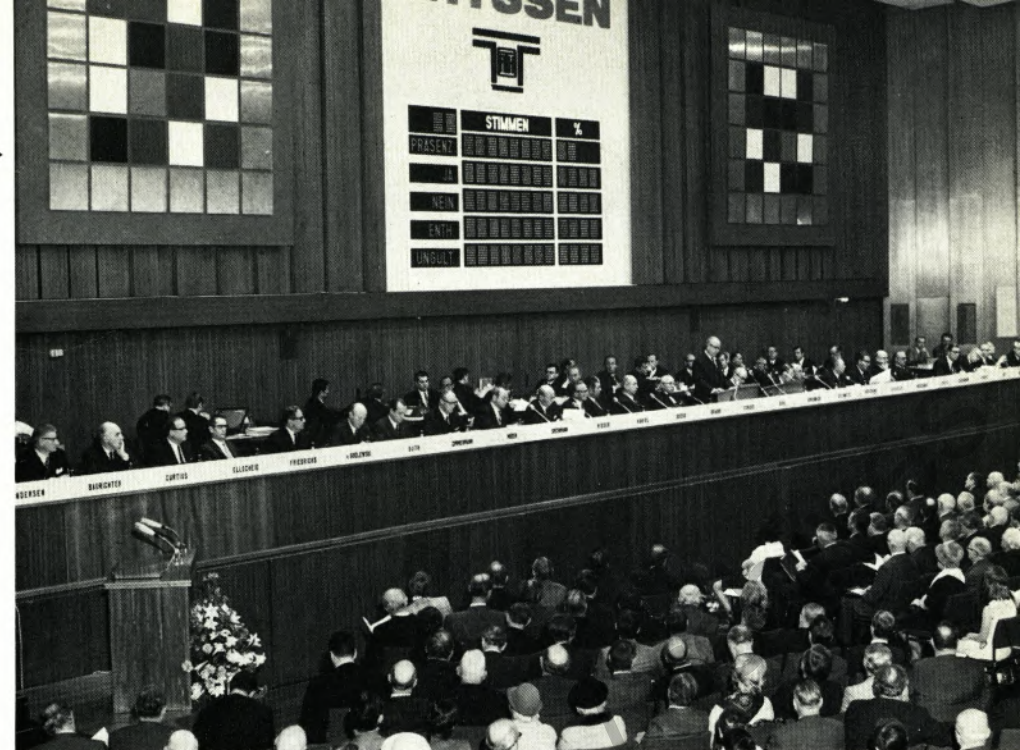
Rückseite: Sommerliche Impression am Niederrhein



► Gut besucht war die 17. Jahreshauptversammlung der ATH in der Duisburger Mercatorhalle am 27. April. Nach lebhaften Diskussionen, denen der Bericht des Vorstandsvorsitzenden Dr. Sohl zur Lage des Unternehmens vorausgegangen war, billigte der weit- aus überwiegende Teil der Aktionäre, die rd. 81 v. H. des Grundkapitals ver- traten, die Vorschläge der Verwaltung.

Wir sind »im Bilde«

Auf den Namen „Widar“ taufte am 29. April Frau Cordes, Gattin des Vor- standsmitgliedes der ATH, den neuen



Massengutfrachter der Seereederei Frigga AG. Das auf der Werft Blohm u. Voss AG fertiggestellte Schiff ist mit

einer Tragfähigkeit von 145000 Ton- nen, einer Länge von 303 Metern, einer Breite von 43 und einer Seitenhöhe von



22,5 Metern, das größte bisher auf einer Hamburger Werft gebaute Schiff und gleichzeitig der größte Trockenfrach- ter der deutschen Handelsflotte. Er wird für den Erztransport aus Übersee eingesetzt.



Wegen des Neubaus der Verlade- halle im Südhafen Walsum mußte das bisher dort arbeitende Portal 2 de- montiert und zum Kai 4 transportiert werden. Unser Bild zeigt den Abtrans- port des Kranträgers, der eine Länge von 48,5 Metern, eine Breite von 7 Me- tern und eine Höhe von 4 Metern hat, auf einem Spezial-Drehstellfahrzeug.



Dr. Hans-Günther Sohl 65 Jahre

Linie die Rohstoffversorgung des Konzerns einschließlich der Leitung der in- und ausländischen Erzgruben.

Gleich nach dem Zusammenbruch bemühte sich Dr. Sohl um das Wiederaufleben der größtenteils stillliegenden Werke des Konzerns und führte gleichzeitig einen zähen Kampf gegen die drohenden Demontage- und Entflechtungsschäden. Nach Rückkehr aus längerer alliierter Internierung wurde er mit anderen Vorstandskollegen einer der Liquidatoren des „Stahlvereins“.

Von der Demontage am schwersten betroffen war damals die August Thyssen-Hütte, das größte Hüttenwerk der VSt. Als Mitglied des ATH-Aufsichtsrates seit Juni 1948 und später als AR-Vorsitzender galt Dr. Sohls ganze Aktivität der Rettung des Werkes vor der endgültigen Zerstörung, die schließlich im Herbst 1949 mit dem Demontagestop auf Grund des Petersberg-Abkommens abgewendet werden konnte.

Am 2. Mai 1953, seinem 47. Geburtstag, bestellte die Gründungsversammlung der neuen August Thyssen-Hütte AG Sohl zum Mitglied des Vorstandes, dessen Vorsitz er wenige Monate später übernahm. Es bedurfte damals eines nicht weniger großen Einsatzes als bei der Abwehr der Demontage, um – gegen alle Widerstände und pessimistischen Voraussagen – aus dem Torso wieder ein leistungsfähiges Hüttenwerk zu machen.

Zugleich mit dem Aufbau neuer Betriebe begann die zielstrebige Zusammenführung der früher miteinander verbundenen, seit der Entflechtung getrennten Unternehmen der Thyssen-Gruppe.

Trotz seiner starken geschäftlichen Beanspruchung kommt in Sohls Lebenskreis auch die Familie nicht zu kurz. Er ist darüber hinaus Kenner und Liebhaber der bildenden Künste, vor allem der Malerei des 16. und 17. Jahrhunderts, sowie gleichzeitig ein großer Freund klassischer Musik.

Es bleibt sein Geheimnis, wie er trotz aller Belastungen, trotz immer drängender Termine Zeit für sich und für andere behält. Ein Beobachter schrieb einmal: „Man hat das Gefühl, daß Hans-Günther Sohl zuhören kann, daß er die seltene Gabe besitzt, die Argumente des anderen sehr ernsthaft aufzunehmen, die verschiedenen Vorstellungen gegeneinander abzuwägen, um dann erst seine Entscheidung zu treffen.“

Hans-Günther Sohl weiß, daß nur die gemeinsame Arbeit eine solide Grundlage für den Erfolg ist. So sagte er einmal: „Über unserer drängenden Tagesarbeit dürfen wir nie vergessen, uns unsere Gemeinschaft zu erhalten.“ – Er hat dies immer in beispielhafter Weise getan.

Am 2. Mai vollendete der Vorsitzende des Vorstandes der August Thyssen-Hütte AG, Bergass. a. D. Dr.-Ing. E. h. Hans-Günther Sohl sein 65. Lebensjahr.

Der gebürtige Danziger, der in Berlin aufgewachsen ist und an der TH Charlottenburg auch seine Studien absolvierte, gehört zu den Männern, die seit dem Kriege das Gesicht der westdeutschen Montanindustrie entscheidend geprägt haben. Als Chef der Thyssen-Gruppe, deren heutige Struktur seiner langjährigen, mit Geduld, Beharrlichkeit und Standfestigkeit gegen alle Widerstände durchgeführten Arbeit zu danken ist, leitet er heute den größten europäischen Montankonzern.

Als langjähriger Sprecher der deutschen Stahlindustrie gehörte er zu den Vätern des Internationalen Stahlinstituts, dessen erster Präsident er 1967 wurde.

Dr. Sohl ist auch Ehrenmitglied des amerikanischen und des britischen Stahlinstituts.

Zahlreichen Gesellschaften stellt er in ihren Aufsichtsräten seine Erfahrungen und seinen Rat zur Verfügung. Außerdem nimmt er als stellvertretender Vorsitzender des Kuratoriums regen Anteil an der Arbeit der Fritz Thyssen-Stiftung.

Hans-Günther Sohl ist am 2. Mai 1906 in Danzig geboren. Nach dem Studium des Bergfachs und einer kurzen Tätigkeit bei der Zeche Matthias Stinnes kam er 1933 zur Firma Fried. Krupp in das Rohstoff-Dezernat, dessen Leitung er wenig später als Prokurist und Abteilungsdirektor übernahm. 1941 folgte er einem Ruf von Albert Voegler in den Vorstand der Vereinigten Stahlwerke als dessen stellvertretender Vorsitzender. Sein Arbeitsgebiet war in erster



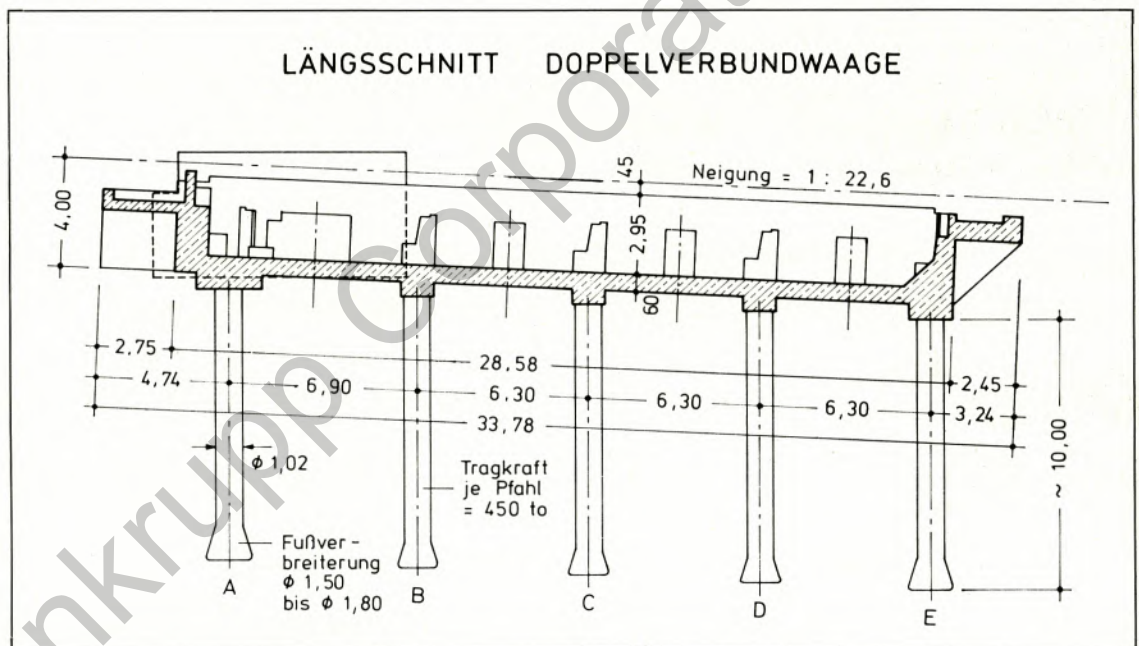
Das Mantelrohr ist hier auf die erforderliche Tiefe gebohrt. Der Bewehrungskorb ist im Rohr zu erkennen.

Fundamentierungsarbeiten an der Doppelverbundgleiswaage Meerbergstraße wurden begonnen

In den Ablaufberg des Bahnhofs Meerbergstraße sollen zwei moderne Gleiswaagen eingebaut werden. Jede Waage wird für eine Wiege-

leistung bis zu 200 Tonnen ausgelegt. Die Waagenbrücken mit einer Länge von 28 m u. einer Breite von 2,90 m werden in einer Stahlbetonwanne gelagert.

Durch den Einbau der Waggonwaagen in den Ablaufberg wird es ermöglicht, die Eisenbahnwagen während des Ablaufs zu wiegen. Eine Be-



Hier wird das Mantelrohr nach dem Betoniervorgang gezogen.



schleunigung des Verwiegegeschäfts und die Einsparung von Lokomotiv-Aufwand ist der beabsichtigte wirtschaftliche Vorteil dieses Verfahrens. Mit den Fundamentierungsarbeiten für die Waage 1 und das Wiegehaus wurde im Februar dieses Jahres begonnen. Die Baugrube für den 1. Bauabschnitt mußte unmittelbar neben den Betriebsgleisen bis zu einer Tiefe von 4,50 m ausgehoben werden. Dadurch war die Erstellung eines schweren Baugrubenverbauwerks, der die Belastung aus den in Betrieb bleibenden Gleisen aufzunehmen hat, erforderlich. Der vorhandene Baugrund besteht aus einem etwa 7,00 m hohen angeschütteten Damm und einer darunter gelager-



Ein Blick in die Baugrube. Auf den sichtbaren Pfahlköpfen ruht das ganze Fundament der Gleiswaage.

ten etwa 2,80 m starken Lehmschicht. Um ungleichmäßige Setzungen auszuschließen, sind für jedes Waagefundament zehn Betonbohrpfähle von 102 cm Durchmesser und etwa 10 m Länge zu erstellen. Jeder Pfahl hat eine Belastung von 450 t aufzunehmen.

Die Mantelrohre wurden durch den angeschütteten Boden und durch die Lehmboreschichten bis in tragfähigen Baugrund gebohrt. Durch eine Fußvermörtelung wurde die Aufstandsfläche von 102 cm auf 180 cm Durchmesser vergrößert. Danach konnte der vorgefertigte Stahlbewehrungskorb eingeführt und der Pfahl betoniert werden. Das Mantelrohr ist dann mit hydraulischen Pressen wieder gezogen worden. Für jeden Pfahl wurden 8,5 m³ Beton und etwa 380 kg Betonstahl benötigt.

Die Betriebskrankenkasse teilt mit: | Rezepte über Brillen und Bruchbänder sind nicht mehr genehmigungspflichtig

Die Betriebskrankenkasse der ATH hat die Genehmigungspflicht für Brillen, Bruchbänder und andere kleinere Heilmittel vor Inanspruchnahme der verordneten Leistungen ab 1. März dieses Jahres aufgehoben.

Nach der bisherigen Regelung mußten die Mitglieder der Betriebskrankenkasse, ihre anspruchsberechtigten Angehörigen und die sonst von der Kasse Betreuten alle Verordnungsblätter, mit Ausnahme derjenigen über Arzneimittel und Verbandsmittel, vor Inanspruchnahme der verordneten Leistungen der Krankenkasse zur Prüfung der Leistungsverpflichtung vorlegen.

Diese jahrzehntealte Übung wird von den Organen und von der Verwaltung der Betriebskrankenkasse als nicht mehr zeitgemäß betrachtet. In Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Duisburger RVO-Kassen haben sie sich deshalb dafür ausgesprochen, vom 1. März 1971 an bei ärztlichen Verord-

nungen über Brillen, Bruchbänder und andere kleinere Heilmittel grundsätzlich auf die vorherige Prüfung des Anspruchs des Versicherten zu verzichten. Die Mitglieder der Betriebskrankenkasse und ihre anspruchsberechtigten Angehörigen können jetzt also unmittelbar nach Erhalt der ärztlichen Verordnung einen zugelassenen Heilmittellieferanten (Optiker, Bandagisten, Orthopädie-Schuhmachermeister, Masseur, Badeinstitut usw.) aufsuchen. Damit wird dem Wunsch aller Beteiligten nach einer Vereinfachung in der Gewährung von Leistungen Rechnung getragen.

In bestimmten Fällen kann allerdings nach der gegenwärtigen Rechtslage auf die vorherige Vorlage der ärztlichen Verordnung bei der Krankenkasse nicht verzichtet werden. So bleiben nach wie vor genehmigungspflichtig:

a) Verordnung über Sehhilfen beson-

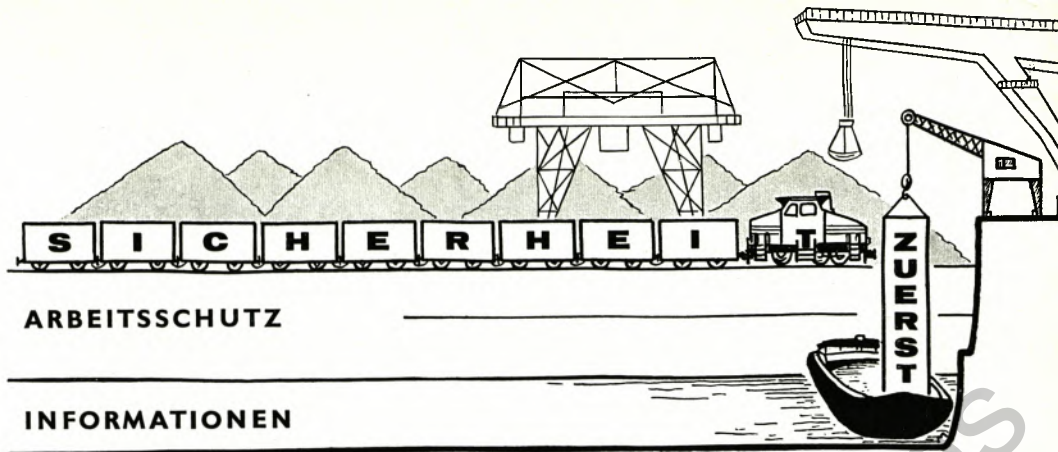
derer Art, wie Fernrohr-, Lupen-, Sonnenschutz- und Trifocalbrillen, Kunststoffgläser und Kontaktlinsen;

b) Heilmittelverordnungen für kriegsbeschädigte Kassenmitglieder, wenn und soweit sie wegen Gesundheitsstörungen erfolgen, die als Folge einer Schädigung anerkannt oder durch eine anerkannte Schädigungsfolge verursacht worden sind;

c) Heilmittelverordnungen für Versorgungsberechtigte nach dem Bundesversorgungsgesetz und anderen Versorgungsgesetzen; dieser Personenkreis legitimiert sich gegenüber dem Arzt durch die Vorlage eines farbigen Bundesbehandlungsscheines;

d) Verordnungen über Heil- und Hilfsmittel, deren Kosten die in der Satzung der Kasse festgelegte Wertgrenze (DM 120,00) für kleinere Heilmittel übersteigen.

Können Sie sich auf Ihre Augen verlassen?



Ja? Wann haben Sie Ihre Augen denn zuletzt prüfen lassen? Tragen Sie auch die richtige Brille? Dumme Fragerei werden viele sagen. „Klar kann ich noch gut sehen“, sagten viele, bevor sie sich vor das Testgerät setzten. „Ich hätte schon vor drei Jahren zum Augenarzt gehen sollen“, sagten hinterher viele. „Die Welt sieht für mich jetzt ganz anders aus“, sagt wiederum ein anderer. Die Praxis hat gezeigt, daß fast alle schlecht sehenden Testpersonen vor dem Test von sich das Gegenteil behaupteten und dann erstaunt zur Kenntnis nahmen, daß sie zum Augenarzt mußten.

Auf einem internationalen Fortbildungskongreß für Augenärzte am 19. 2. 1971 wies Prof. Dr. Dr. Herbert Schober vom Institut für medizinische Optik an der Universität München auf folgendes hin:

Jeder Dritte von den 12 Millionen Brillenträgern in der Bundesrepublik hat eine falsche Brille. **Das hat vor allem am Arbeitsplatz oft verhängnisvolle Folgen.** Es ist eindeutig bewiesen, daß viele in ihren Leistungen nachlassen, nur weil sie eine unzureichende Brille tragen. 62% aller Menschen sehen schlecht. Viele genießen sich aber, eine Brille zu tragen, so z. B. vor allem Arbeiter, die vor ihren Kollegen nicht als „Intelligenzler“ erscheinen wollen.

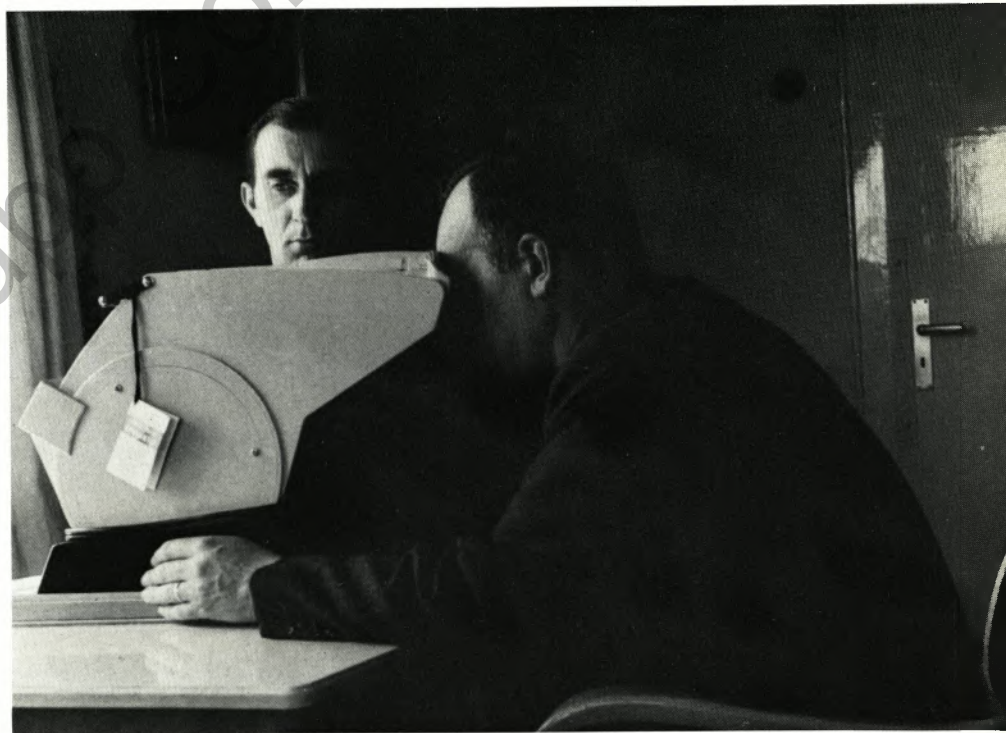
Eine andere Statistik gibt wieder, daß unter Berücksichtigung der Altersstruktur der arbeitenden Bevölkerung der Bundesrepublik etwa 40% der gewerblichen Arbeitnehmer fehlsichtig sind.

An dieser Stelle könnten noch mehr Untersuchungsergebnisse wiedergegeben werden. Sie sagen mit geringen Abweichungen alle das gleiche aus. Hieran mag man vielleicht erkennen, wie wichtig und richtig die Wiederholungsuntersuchungen sind, die die Aufsichtsbehörde für einen großen Kreis unserer Belegschaft fordert. Kein Führerscheinbewerber bekommt heute ohne Augentest seinen Führerschein

ausgehändigt. Informieren Sie sich mal in Ihrem Bekanntenkreis darüber, wieviel neue Führerscheininhaber eine Brille tragen (viele leider auch nur in der Tasche). Sie werden erstaunt über das Ergebnis sein.

Vielleicht wird man auch verstehen, warum man in der Unfallverhütung immer wieder vom Augenschutz spricht. Es gibt „Eine Woche des Auges“, den „Augenreport“, den „Tag des Auges“, ja einen ganzen Industriezweig, der sich nur mit der Erhaltung des wich-

tigsten Sinnesorgans beschäftigt. Die Schutzbrille hat auch in unserem Betrieb schon mehr als nur einen „Bagatellunfall“ verhindert. Der Mensch hat nur zwei Augen. Sie kann man durch nichts ersetzen. Wir sollten darum alles daran setzen, unser Augenlicht zu erhalten. Und wenn es aus unterschiedlichen Gründen erforderlich ist, eine Korrektionsbrille zu tragen, sollte man in gewissen Zeitabständen prüfen, ob die Brille den Anforderungen noch entspricht.



Lassen Sie Ihre Augen prüfen! Ein Testgerät steht bei der Abt. Arbeitssicherheit zur Verfügung. Vereinbaren Sie mit uns einen Termin! (Haus-

ruf 4318 oder 3170.) Nach dem Test läßt sich die Frage, ob Sie sich auf Ihre Augen verlassen können, hundertprozentig beantworten.

H. Kiel



So präsentiert sich das neue Ausstellungshaus der ATH auf der Hannover-Messe, unmittelbar gegenüber der Informationshalle der Messe AG.

metern Fläche zweigeschossig – das Obergeschoß miteinbeziehend – ausgeführt worden. Das verleiht der Halle nicht nur unter architektonischen Gesichtspunkten einen besonderen Reiz, sondern gibt dem Ausstellungsarchitekten alle Möglichkeiten der Variation

ATH mit neuem Ausstellungshaus auf der Hannover-Messe

Rechtzeitig zu der vom 22. bis 30. April stattgefundenen Industrieausstellung konnte die ATH ihr neues Messehaus an einem neuen Messeplatz fertigstellen. Das neue Thyssen-Messehaus an der Mittelallee, unmittelbar gegenüber der Informationshalle der Messe-AG und in nächster Nähe des Haupteingangs Nord des Messegeländes, war für alle Besucher der diesjährigen Messe die architektonische Überraschung. Es ist nicht nur ein Beispiel dafür, wie durch den konstruktiven Stahlbau und unter Einsatz von Standard-Ausbaumaterialien ein 12500 Kubikmeter großes Ausstellungsgebäude innerhalb von nur zwölf Monaten geplant und errichtet werden kann. Das Messehaus demonstriert auch die vielfältigen Materialien und Produkte der ATH und der anderen Unternehmen der Thyssen-Gruppe, die beim Bau des Hauses eingesetzt wurden.

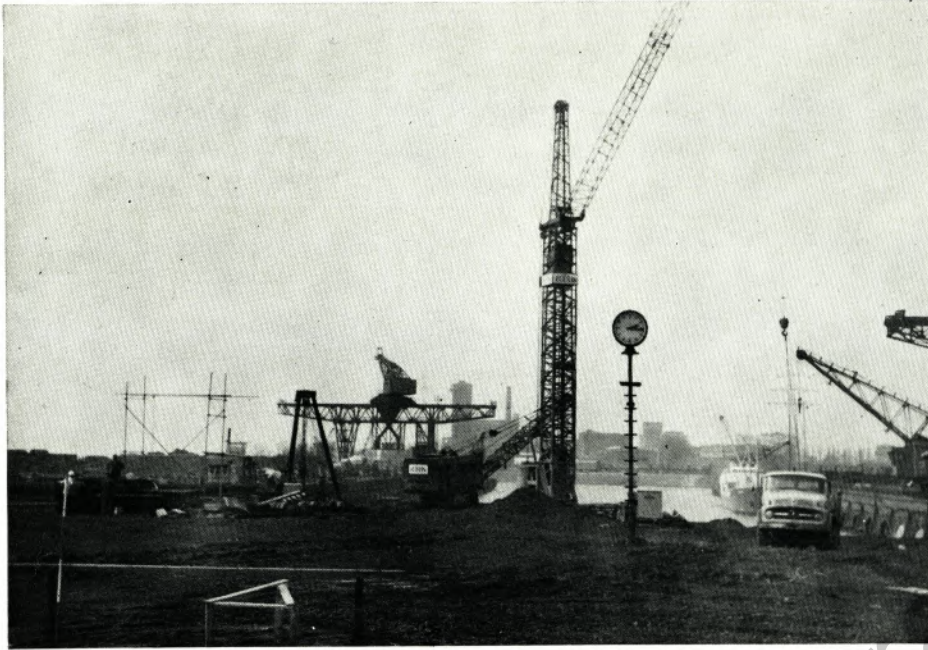
Nachdem das bisherige „Haus Thyssenstahl“ an der Westallee/Stahlstraße im Januar 1970 durch einen Brand so stark beschädigt worden war, daß ein Wiederaufbau nicht sinnvoll erschien, stellte die Messe-AG zwischen den Hallen 17 und 18 in unmittelbarer Nähe des offiziellen Informationspavillons der Ausstellung ein neues Gelände zur Verfügung. Es gestattete den Bau eines Hauses mit 12500 Kubikmeter umbautem Raum, das auf einer überbauten Fläche von 1050 Quadratmeter eine Ausstellungs- und Nutzfläche von 2250 Quadratmeter besitzt. Den Auftrag vergab die ATH an die Architekten Prof. Dr. Hentrich, Dipl.-Ing. Petschnigg und ihren Partner Dipl.-Ing. Thoma in

Düsseldorf, die bereits beim Bau des Thyssenhauses in Düsseldorf ihr hohes architektonisches und weltweit anerkanntes künstlerisches Können bei einem Auftrag der Thyssen-Gruppe bewiesen hatten. Auf dem dreieckig geschnittenen Baugelände wurde ein Haus geplant, das aus zwei parallel versetzten Obergeschoß-Trakten besteht, die das voll verglaste Erdgeschoß stützenfrei überkragen. Die tragenden Elemente des Obergeschosses sind Rundstützen von 1,80 Meter Durchmesser. In ihnen werden nicht nur alle erforderlichen Installationen geführt. Sie geben dem Haus auch eine seiner architektonischen Dominanten. Das Erdgeschoß ist ganz Ausstellungszwecken vorbehalten. Hierbei ist ein Bereich von zweihundert Quadrat-

bei der Demonstration auch großformatiger Objekte, zumal Nutzlasten bis zu tausend Kilo je Quadratmeter statisch berücksichtigt wurden. Das allseitig verglaste Erdgeschoß wird vom Obergeschoß völlig stützenfrei überkragt. In ihm befinden sich Empfangs- und Besprechungsräume unterschiedlicher Größe mit den dazu gehörenden Nebenräumen. Im voll ausgebauten Untergeschoß sind Vortrags- und Erfrischungsräume, Umkleide- und Lagerräume, die Küche sowie Kellerräume für technische Einrichtungen vorgesehen. Es enthält ferner einen Vortrags- und Filmraum mit zweihundert Sitzplätzen sowie eine kleinere Cafeteria, die ebenfalls für Diskussionsveranstaltungen benutzt werden kann.



Die Verladehalle im Südhafen Walsum geht bald in Betrieb



im April 1970

Blick vom Hafendienstgebäude auf die Baustelle

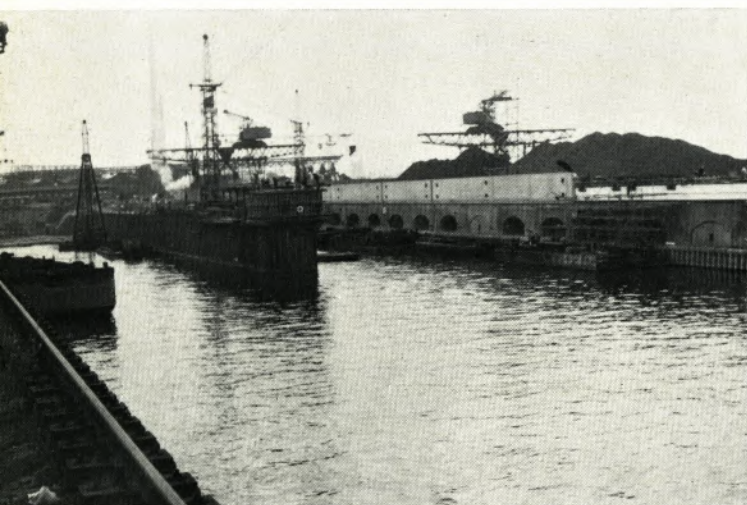
Im Januar 1971



Die neue Verladehalle für nässeempfindliche Güter, über deren Bau die Werkszeitung bereits mehrmals berichtete, geht zügig ihrer Fertigstellung entgegen. Schon bald werden die neuen Einträger-Laufkrane Coils und Blechpakete vom Bahnwagen, vom LKW oder von dem in der Halle eingerichteten Zwischenlager ins Schiff transportieren. Mit den Bauarbeiten zur Errichtung der Halle begann man im März 1970. Die vorhandene Ufermauer mußte erhöht und der Pier in der Mitte des Hafenbeckens gerammt und betoniert werden. Gleichzeitig wurden die auf Bohrpfählen errichteten Stützenfundamente hergestellt. Im De-

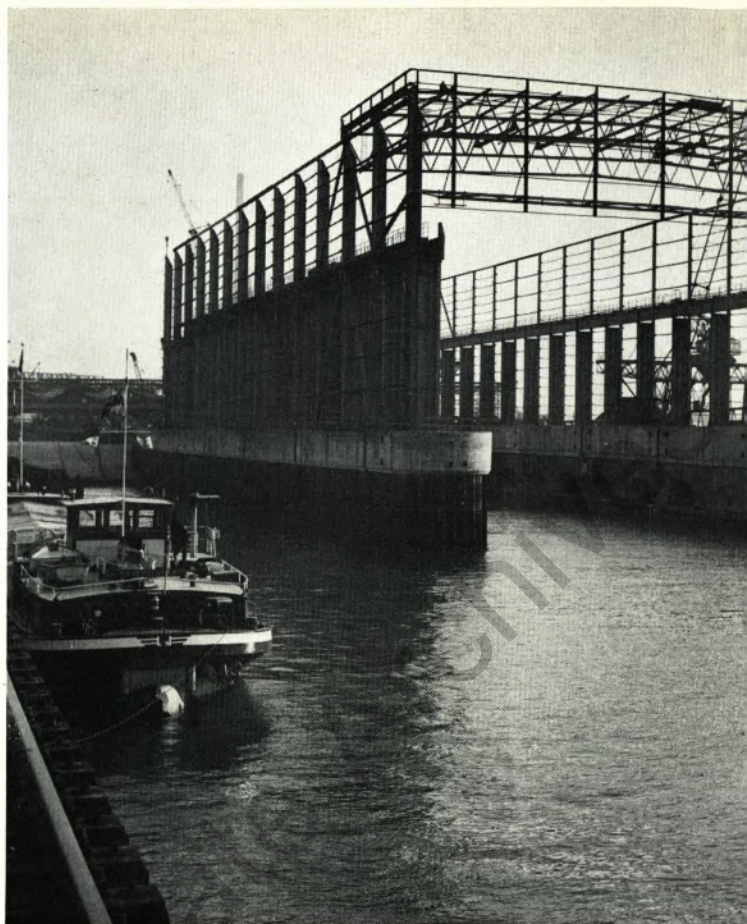
zember wurde die Montage der Stahlkonstruktion begonnen, deren Fertigstellung so termingerecht erfolgte, daß die beiden Krane im Februar/März 1971 montiert werden konnten. Ebenfalls im März wurde mit der Außenverkleidung aus Thyssen-Blech, den übrigen Ausbauarbeiten und dem erforderlichen Straßen- und Gleisbau begonnen. Der Südhafen Walsum verfügt nun über ein Bauwerk von 173 m Länge, 46 m Breite und 26 m Höhe, in das ab Juli Rheinschiffe und Küstenmotorschiffe jeder Größe einfahren werden, um dort bei jedem Wetter ihre Ladung „trocken“ zu übernehmen. ►

Im August 1970



Blick von der Einfahrt des Hafenbeckens zur Baustelle

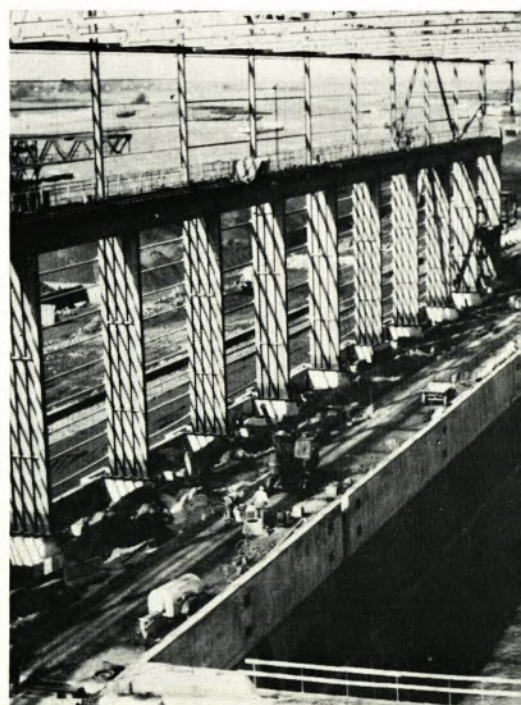
Im Januar 1971



▼ Die in Bau befindliche Stahlkonstruktion vom Rhein her gesehen.

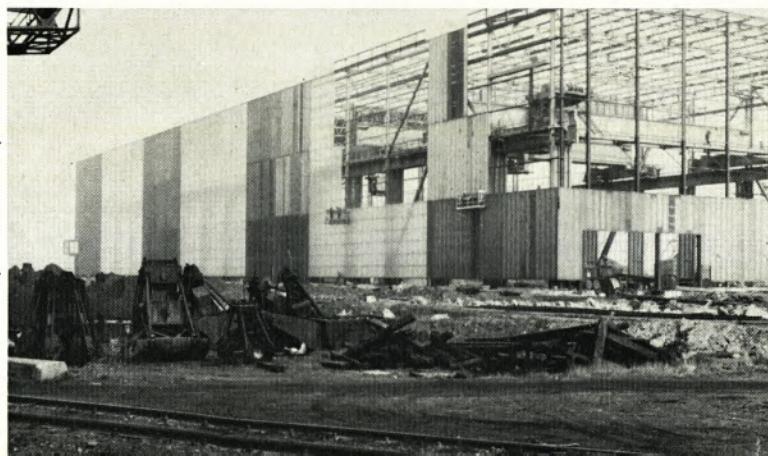


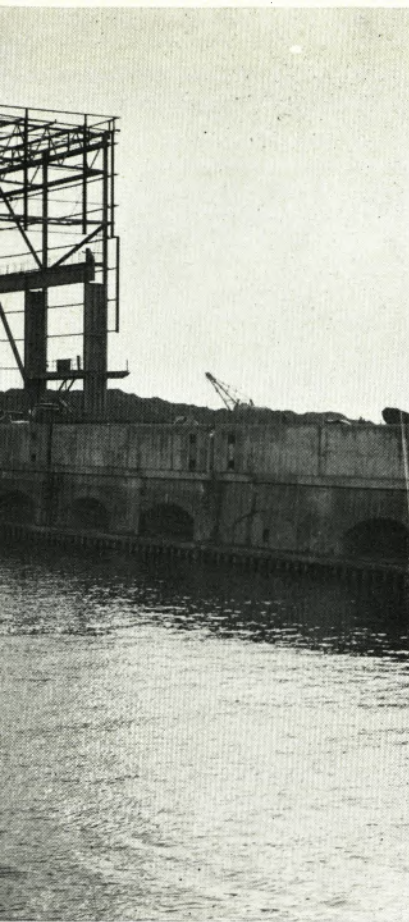
▼ Schiffs Liegeplätze vom Kran aus gesehen. Die über...



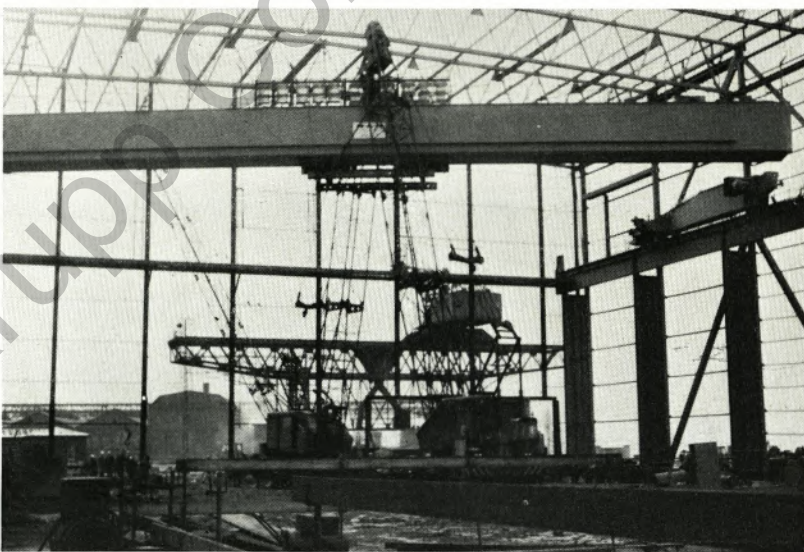
Herstellung der Außenverkleidung aus Thyssen-Wandprofilen.

Blick von der Kranbahn auf das Zwischenlager (1500 qm Lagerfläche).





Wasserfläche ist 105 m lang und 25 m breit.



▲ Antransport eines Kranträgers (43 m lang, 2,8 m hoch, 2,5 m breit) als Sondertransport auf Spezial-Drehgestellwagen der DB. Fahrzeit Nürnberg-Südhafen Walsum 4 Tage.

Montage des Kranträgers mit zwei Autokränen.



◀ Blick vom Lagerplatz auf den Einträgerkran mit Winkelkatze.

Spiele, Tore, Punkte...

**Sportrückblende der BSG 1962
EH SÜD auf die Saison 1970/71**



Die siegreiche 1. Fußballmannschaft der BSG nach dem Turniersieg um den Heidenreich-Pokal

Sportliche Erfolge kann die Fußballabteilung unserer Betriebs-sportgemeinschaft verzeichnen. Nach dem Gruppensieg im vergangenen Jahr und dem Aufstieg in die höchste Spielklasse, wurde die 1. Mannschaft hinter der BSG Schwarz/Weiß Phönix auf Anhieb Vizemeister im Kreisverband Groß-Duisburg e.V. Ein Achtungserfolg, der für die Zukunft viel erwarten läßt. Dabei fehlten unserer Mannschaft nur drei Pluspunkte zum Kreismeister und damit auch zur Teilnahme an der Niederrheinmeisterschaft.

Die 2. Mannschaft belegte in der Gruppe B hinter der BSG Stadtreinigungsamt-Nord, Post Borussia und Stadtreinigungsamt-Süd noch einen beachtlichen 4. Platz.

Bei den Spielen um den Kreispokal hatten die beiden Mannschaften in der vergangenen Saison kein Glück. Für die 2. Mannschaft kam das „aus“ schon in der ersten Runde gegen die BSG Eschwerke Hochfeld. Nach einem 8:1 Sieg gegen die BSG Rheinische Isolierwerke, schied auch die 1. Mannschaft nach der 5:6 Niederlage gegen die BSG Firma Heirich aus diesem Wettbewerb aus. Pokalsieger wurde die BSG Matthes & Weber mit einem 5:4 Endspielsieg über die BSG Firma Heirich.

Bei dem schon traditionellen Fußballturnier um den „Heidenreich-Wanderpokal“, an dem so namhafte Gegner wie Post Borussia, Deutsche Shell AG, Rheinische Motoren-Oele, Thyssengas, Stadtreinigungsamt und der Pokalverteidiger Rot/Weiß Phönix teilnahmen, errang unsere 2. Mannschaft mit einem 3:2 Sieg über die Elf vom Stadtreinigungsamt Duisburg den 3. Platz. Im Endspiel standen sich unsere 1. Mannschaft und die der Post Borussia Duisburg gegenüber.

Nach 90 tempogeladenen Minuten stand es 4:1 für EH SÜD I, die damit Turniersieger 1970 wurde und den begehrten Pokal für ein Jahr in Besitz nahm.

Sportlicher Höhepunkt war ohne Zweifel die internationale Begegnung mit der P.V. – Gem. Rotterdam, über die schon im vergangenen Jahr ausführlich in Wort und Bild berichtet wurde. Auf der alljährlichen Jahresabschlußfeier konnten die Spieler Kurt Millkuhn und Helmut Bigalke für ihr 100. Spiel bei unserer BSG geehrt werden. Torschützenkönig 1970/71 wurde mit 14 Treffern Jürgen Siebelitz. Zum Spieler des Jahres 1970 wurde Karlheinz Nagel gewählt. Alle Spieler erhielten eine Urkunde, Blumen und ein Präsent.

Das Glück, das der Fußballmannschaft zur Erringung der Kreismeisterschaft

fehlte, hatte die 1. Mannschaft unserer Tischtennisabteilung. Sie gewann auf Anhieb den erstmals ausgeschriebenen Kreispokal und damit auch die Kreismeisterschaft. Sie behielt im alles entscheidenden Spiel gegen den hohen Favoriten „Stadtwerke Duisburg I“ die Nerven und siegte verdient mit 9:7 Punkten. Ihr gebührt ein besonderes Lob für diese hervorragende Leistung. Unsere 2. Mannschaft, die sich auch an diesem Turnier beteiligte, wurde „nur“ Fünfter, wird aber bei dem vorhandenen Ehrgeiz in der nächsten Saison ein ernstzunehmender Gegner sein.

Den Pokal und Titel eines „Skatmeister 1970“ erspielte sich in unserer Skatabteilung Josef Musial mit 14862 Punkten, vor Walter Grabowski mit 14423 und Willi Zimmer mit 13325 Punkten. Beim Motorsport gab es in der vergangenen Saison nur eine Tour, die von dem Team „Franz/Bahrs“ mit 849 Punkten gewonnen wurde. Sie erhielten Urkunde, Blumen und ein Geschenk. Außerdem den wertvollen Wanderpokal, auf dem ihr Name jetzt schon zum zweitenmal eingraviert ist.

Alles in allem kann man feststellen, daß unsere Betriebssportgemeinschaft in der zurückliegenden Saison viel erreicht hat. Wir können mit berechtigten Hoffnungen in die Zukunft blicken und unserem 10jährigen Bestehen im nächsten Jahr viel Erwartung schenken.

E. Steinbacher



Kreismeister 1970 wurde die 1. Mannschaft der Tischtennisabteilung, von links nach rechts: Langenbrink, Ahrweiler, Marczinski, Radtke, Bolland und Malzen.

Seit der Übernahme der Verkehrsaufgaben im Bereich der früheren HOAG-Verkehrsabteilung durch Eisenbahn und Häfen, zählen auch die Werksanlagen der Schachthanlage sowie der Kokerei Osterfeld zu den Produktionsbetrieben, die durch das Gleisnetz des Gemeinschaftsbetriebes miteinander verbunden sind. Die ebenso wie die Hamborner Schächte zur Bergbau AG Oberhausen gehörenden Anlagen werden von unserem Eisenbahnbetrieb-Ost verkehrlich betreut. Wir nehmen die kürzlich erfolgte Aufnahme der Arbeiten zum Neubau der Kokerei Osterfeld, die nach der Fertigstellung zu den modernsten Kokereianlagen des Kontinents zählen wird, zum Anlaß, unseren Lesern die im Raum Oberhausen-Osterfeld gelegenen Anlagen kurz vorzustellen.

Die Abteufarbeiten für den Schacht 1 Osterfeld begannen 1874. Die Förderung lief 1879 an; zwanzig Jahre lang förderte man mit nur einem Schacht (mit Wetterscheider) bei einer maximalen Tagesförderung von 2000 Tonnen. 1898 und 1906 gesellten sich die Schächte 2 und 3 hinzu. Bereits 1894 kam es zur Inbetriebnahme einer Kokerei. 1922 ging die Außenschachthanlage Osterfeld 4 in Betrieb. In den 30er Jahren stieg die Tagesförderung auf 4000 Tonnen. Die Krisenjahre 1931 bis 1933 führten im GHH-Bereich zur Stilllegung der Schachthanlagen Oberhausen, Hugo Haniel, Sterkrade und Vondern. Die Grubenfelder Ober-

Investitionen unseres Bergbau-Partners:

Neubaubeginn bei der Kokerei Osterfeld

hausen, Sterkrade und Hugo Haniel kamen zu Osterfeld, und aus den Anlagen entstand das Verbundbergwerk Osterfeld. Die größte Förderung erreichte man 1939/1940 mit über 8000 Tonnen/Tag. Im Kriege erlitten Schacht 3 Osterfeld und das Kraftwerk Sterkrade starke Beschädigungen. Der Grubenbetrieb von Osterfeld kam zum Erliegen. Mit dem Wiederaufbau begann man sofort nach Kriegsende: Schacht 3 Osterfeld (Paul-Reusch-Schacht) wurde bis 1950 und eine moderne Wäsche (900 t/h) bis 1956 wieder hergestellt. 1959 erfolgten der Ausbau von Schacht 1 Osterfeld und die Einrichtung einer automatischen 4-Seil-Gefäßförderung. Nunmehr stehen zwei Gefäßfördereinrichtungen in den Schächten 1 und 3 zur Verfügung mit einer Kapazität von über 11000 t/ato. Insgesamt werden fünf Dampffördermaschinen, eine elektrische 4-Seil-Turmfördermaschine, ein elektrischer Trommelhaspel, eine elektrische Bobine und eine elektrische Turmfördermaschine betrieben. Die Schächte 1 und 2 Sterkrade sind als Seilfahrts- und Ma-

terialförderschächte vorgesehen. Im Norden des Grubenfeldes kam es 1966 zum Abteufen des Nordschachtes bis zur 6. Sohle (1000 m). 1969 begann man mit dem Tieferteufen des Schachtes 1 Osterfeld bis zur 6. Sohle. Die Teufe der Hauptfördersohle beträgt 780 m, Teufe der Wettersohlen 377, 465 und 586 m. Es wird in neun Flözen Gasflamm-, Gas- und Fettkohle abgebaut, bei einer mittleren Flözmächtigkeit von 137/123 cm.

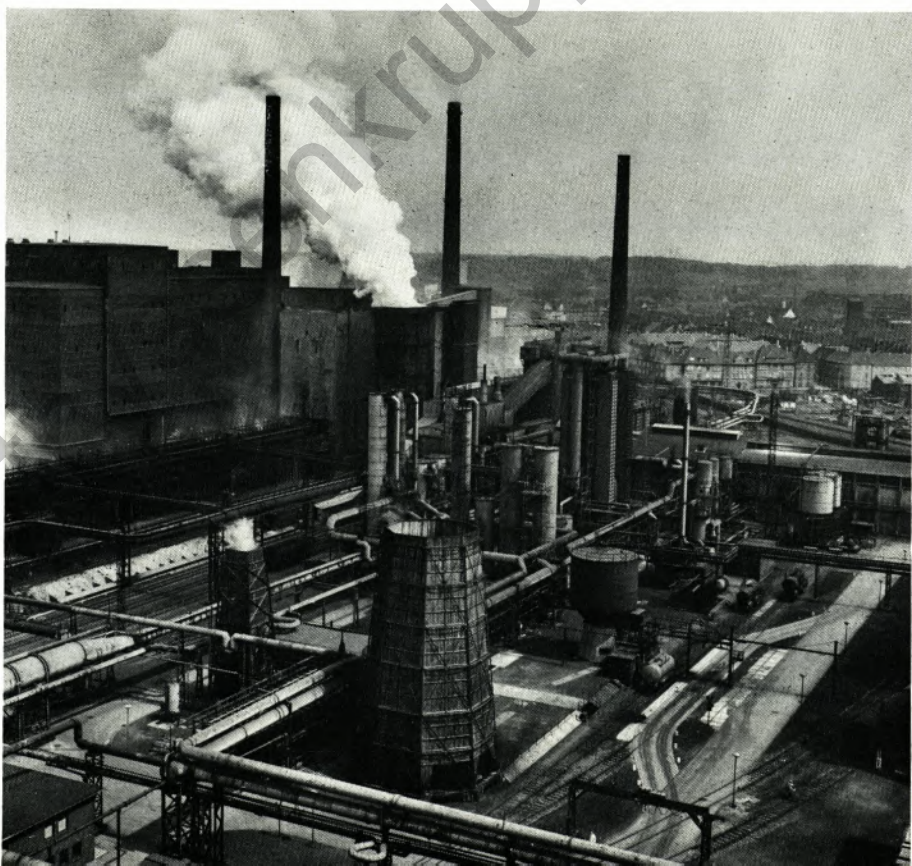
Die weltweit gestiegene Nachfrage nach Koks führte zu der Überlegung, die Kapazität der Kokerei Osterfeld durch einen Neubau, der den neuesten technischen Erkenntnissen entspricht, zu erweitern.

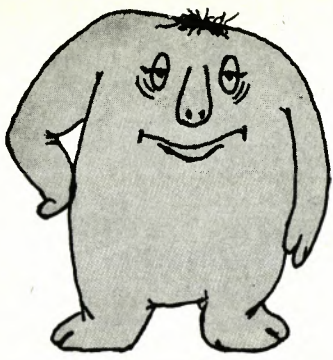
Neben den alten Batterien entstehen in zwei Bauabschnitten 96 neue, moderne Öfen. Mit der Inbetriebnahme des ersten Batteriezug, dessen jede seiner 48 Ofenkammern 7 m Höhe, 16,70 m Länge und 450 mm mittlere Kammerbreite mißt, kann nach 24-monatiger Bauzeit gerechnet werden. Der zweite Batteriezug mit gleicher Ofenzahl wird etwa vier Monate später die Koksproduktion aufnehmen. Während des Neubaus bleiben die alten Batterien in Betrieb.

Bisher als unvermeidlich angesehene Luftverschmutzungen durch den Kokereibetrieb lassen sich durch entsprechende technische Einrichtungen bei dieser modernen Anlage auf ein Mindestmaß drosseln. Die Füllwagen erhalten moderne Naßentstaubungseinrichtungen zum Verschließen der Ofenkammern. Beim Koksdrücken soll ein geschlossener und mit der Ofenkammer dicht abschließender Behälterwagen den Brand aufnehmen und zu einer geschlossenen Bunkeranlage transportieren. Auf dem Behälterwagen ist ein Entstaubungssystem in Betrieb, um die verdrängte Luft zu reinigen und sauber in die Atmosphäre zu leiten.

Das Transportvolumen unserer Eisenbahn betrug im Monat März 1971 rd. 125370 Tonnen für die Schachthanlage Osterfeld und 53646 Tonnen für die Kokerei.

Blick auf die Kokerei Osterfeld vor Aufnahme der Neubauarbeiten.





Jonny Wagenschreck grinst weiter!



- ▲ Obwohl verboten, wird zur Nachhilfe beim Entleeren der Wagen immer wieder mit den Greifern der Kräne gegen die Wagenkästen geschlagen. Die für diesen Zweck beschafften und unschädlicheren sogenannten „Waggon-Rüttler“ liegen während dieser Zeit friedlich in der Nähe.

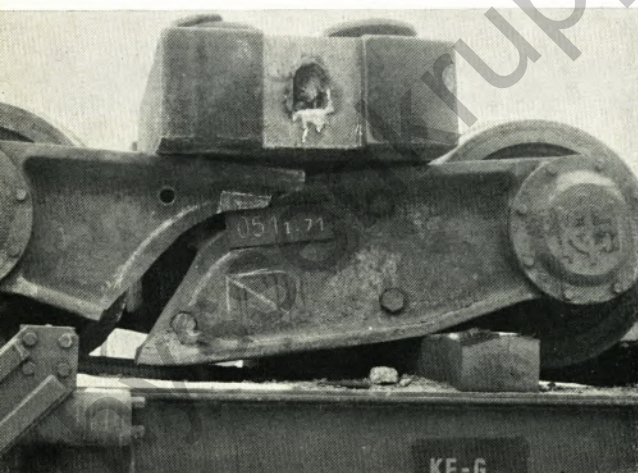
Dieser 00tzz-Wagen muß einen neuen oberen Wagenkasten erhalten.

Kosten etwa DM 17000,-.

Dabei wurde die Ausfallzeit dieses wertvollen Wagens nicht mit in Rechnung gesetzt.



- ▲ Bei zu starkem Ablauf von beladenen SS-Wagen kam es zu einem schweren Auflauf. Auf diese Weise trat der hier gezeigte Schaden ein. Die verursachten Kosten betrugen etwa DM 4000,-.



- ◀ Das ist das gebrochene Drehgestell eines Kokillenwagens – ohne Gießtisch –, auf einem SS-Wagen verladen.

Durch Überbeanspruchung – Strippen der Kokillen auf dem Wagen – brach die Seitenwange in dieser Weise durch. Leider werden dabei durch diese raue Behandlung auch die Rollenschalen der Radsätze in Mitleidenschaft gezogen. Es muß eine neue Seitenwange beschafft werden. Das Drehgestell fällt infolgedessen für mehrere Wochen aus. Die erheblichen Gesamtkosten lassen sich heute noch nicht übersehen.

Das gehört zu dem unerfreulichen Ende eines einfachen Gewaltbruches einer Zugvorrichtung – Kopf des sog. Mittelstückes abgerissen –. Insgesamt wurden dabei 6 Wagen beschädigt. Die Kosten für die Instandsetzung derselben, einschließlich der Kosten für Oberbau, Fahrleitung und Aufgleisen belaufen sich auf etwa DM 34000,-.



Unsere Jubilare

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Rangieraufseher Artur Kontz, EN (12. 7. 1946)

Kesselschmied Gerhard Wiedemann, EWH (2. 8. 1946)

Abt.-Vorsteher Karlheinz Austen, R (3. 8. 1946)

Bürobote Franz Abel, V (9. 8. 1946)

Waschraumwärter Ernst Schulz, HS (29. 8. 1946)

*Allen unseren Jubilaren
ein herzliches Glückauf!*

Familiennachrichten

Geburtstag:

Peter Schmidt, früher Wagenmeister
geb.: 22. 7. 1886 (85 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn, Hagedornstr. 50

Rudolf Mahler, früher Oberingenieur
geb.: 14. 8. 1891 (80 Jahre)
wohnhaft: Mülheim, Bremer Str. 71

Goldene Hochzeit:

August Machalewski, fr. Stellwerkswärter
geb. 11. 1. 1895
verh.: 29. 7. 1921
wohnhaft: DU-Hamborn, Hermannstr. 16

Paul Schulz, früher Stellwerkswärter
geb.: 21. 2. 1899
verh.: 18. 8. 1921
wohnhaft: DU-Hamborn, Kolpingstr. 45

Todesfälle:

Leo Tyca, Pensionär
früher Vorarbeiter
geb.: 1. 4. 1904
gest.: 16. 2. 1971

Adolf Hoffmann, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 24. 8. 1903
gest.: 18. 2. 1971

Bernhard Weirather, Rangierer
EN
geb.: 2. 2. 1949
gest.: 26. 2. 1971

Friedrich Foerster, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 27. 4. 1903
gest.: 27. 2. 1971

Heinrich Lehringer, Pensionär
früher Wagenmeister
geb.: 14. 8. 1907
gest.: 13. 3. 1971

Gustav Wehner, Pensionär
früher Schmied
geb.: 3. 9. 1899
gest.: 19. 3. 1971

Karl Larbig, Pensionär
früher Abt.-Vorsteher
geb.: 15. 4. 1892
gest.: 28. 3. 1971

Walter Schulz, Hafenarbeiter
HS
geb.: 23. 9. 1907
gest.: 28. 3. 1971

Friedrich Hemmer, Pensionär
früher Motorenschlosser
geb.: 27. 11. 1903
gest.: 30. 3. 1971

Johann Breuer, Pensionär
früher Streckenwärter
geb.: 18. 4. 1901
gest.: 6. 4. 1971

Johann Wassmann, Pensionär
früher Verkehrsabfertiger
geb.: 9. 8. 1908
gest.: 20. 4. 1971

Nachrichten aus dem Bereich Oberhausen und Walsum

40 Jahre im Dienst ist

Stefan Karcz, Eisenbahnwerkstatt
am 27. 6. 1971

Auf eine 25jährige Tätigkeit blicken zurück

Heinrich Dicks, Eisenbahnwerkstatt
am 27. 6. 1971

Aloys Krenz, Bauabteilung
am 1. 7. 1971

August Hövels, Eisenbahnwerkstatt
am 22. 7. 1971

Hermann Kassen, Betriebsmaschinend.
am 25. 7. 1971

Herbert Heinze, Eisenbahnbetrieb
am 1. 8. 1971

In der UdSSR fährt jede Tonne durch- schnittlich 872 km

Im ersten Halbjahr 1970 hat die Eisenbahn der Sowjetunion 1416 Millionen Tonnen Waren und Güter befördert, was einem Verkehrsvolumen von 1235 Milliarden Tonnen/Kilometer entspricht. Im Durchschnitt ist eine Tonne 872 Kilometer transportiert worden (zum Vergleich: in Frankreich 275 Kilometer, in Polen 246 Kilometer, bei der Deutschen Bundesbahn 195 Kilometer und beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen 4,5 Kilometer). Steinkohle hatte mit 303 Millionen Tonnen, Erdöl mit 148 Millionen Tonnen, Erze mit 120,5 Millionen Tonnen, Holz mit 89 Millionen und Getreide mit 52,3 Millionen Tonnen den größten Anteil am gesamten Gütertransport.

Eine fahrt EH



Übergabe des Wanderpokals und der Preise an die Siegermannschaft Rudolphi/Zerulla durch den Vorsitzenden der Hipt und Sportwart Steinbacher.

Endlich war es wieder soweit. Am 14. April trafen sich Fahrer und Beifahrer im Hamborner Stadtpark, um an einer Orientierungsfahrt teilzunehmen, die von der BSG 1962 EH Süd zum 11. Male durchgeführt wurde.

Jeder Teilnehmer wußte aus Erfahrung oder aber vom Hören-Sagen, was ihn erwartete: eine interessante Autofahrt in die Umgebung Duisburgs. Man wußte aber auch, daß es keine Spazierfahrt werden würde, denn die Fahrtroute erfordert äußerste Konzentration von Fahrer und Beifahrer. Nur das Auto hat es gut, da die Fahrstrecke über gute Straßen und gut zu befahrende andere Wege geht. Schnelles Fahren ist bei einer Orientierungsfahrt nur selten von Vorteil, meist ist es sogar ein Nachteil.

Welche Aufgaben während der Fahrt zu lösen sind, weiß nur der Veranstalter. Strengste Geheimhaltung ist oberstes Gebot. Niemand weiß, was auf ihn zukommt. Viele versuchen zwar mit List und Tücke etwas von den Organisatoren zu erfahren, doch die halten dicht. Man muß sich schon etwas einfallen lassen, um „mehr zu wissen“ als andere. Ein Fahrer hatte einen glänzenden (?) Einfall: Er verfolgte einfach den Ausrichter der letzten Fahrt, den Geschäftsführer der Betriebssportgemeinschaft, Edmund op de Hipt, um wenigstens schon einmal die Fahrtroute zu kennen. Er fiel jedoch auf, mit dem Erfolg, daß Herr op de Hipt die mit viel Zeitaufwand ausgearbeitete Tour nicht verwerten konnte und innerhalb von drei Tagen eine andere Fahrtroute zusammenstellen mußte.

Wieviel Arbeit und Mühe in solch einer Vorbereitung stecken, geht daraus

hervor, daß Herr op de Hipt die Fahrstrecke siebenmal abgefahren ist, um festzustellen, ob auch alles genau der Fahrtbeschreibung entspricht.

Lassen Sie uns an Hand der Fahrt vom 14. April den Ablauf einer solchen Orientierungsfahrt schildern:

Von den 17 gemeldeten Fahrzeugen erschienen leider nur 10 am Start. Die Wagen starteten in Abständen von 5 Minuten. Vor dem Start wurde vom Sportwart der BSG, Ernst Steinbacher, wiederholt darauf hingewiesen, daß es auf eine möglichst geringe Kilometerleistung sowie auf die Genauigkeit bei der Aufgabenlösung ankommt, nicht jedoch auf die Fahrzeit.

Um 16.30 Uhr startete das erste Team, das jeweils nur aus Fahrer und Beifahrer bestand; weitere Beifahrer waren nicht zugelassen. Auf die Sekunde genau wurde das Team auf die Strecke geschickt, immer noch nicht wissend, worum es ging. Erst bei der Startfreigabe wurden die Aufgaben ausgehändigt.

Es wurde verlangt, an Hand einer auf Transparentpapier aufgezeichneten Linie den Weg zu einer Zwischenkontrolle zu finden. Der Beifahrer mußte dieses Blatt auf eine Straßenkarte auflegen und eine Übereinstimmung der Linie mit den Straßen der Karte suchen. Hatte man die Straßen gefunden, galt es, während der Fahrt auf Zeichen zu achten, die längs der Straße in unregelmäßigen Abständen angebracht waren. Diese Zeichen (schwarze Buchstaben oder Zahlen auf weißem Grund mit einem roten Querstrich) mußten notiert werden. Damit es nicht zu leicht war, hatte man auch falsche Zeichen angebracht, z. B. mit rosa

Querstrich und blauer oder grüner Schrift. Diese Zeichen wurden – falls man sie dennoch notierte – mit Strafpunkten belegt.

Doch zurück zur Strecke. Von Hamborn aus ging es über Holten, Schmachtendorf, Beesten, Gahlen, Dorsten zum Forsthaus Freudenberg bei Altschermbeck. Dort war Zwischenkontrolle, wo 3 Fragen aus der StVO beantwortet werden mußten. Nach Aushändigung der neuen Aufgaben ging es über schmale Wege weiter. Welche Wege zu befahren waren, wurde genau vorgeschrieben: „Fahren Sie nun in der Richtung weiter, die nicht nach Haltern, Dorsten oder Schermbeck geht. An einer Kreuzung sehen Sie, wenn Sie links einbiegen, an der rechten Seite eine junge Tannenpflanzung. Bleiben Sie auf dieser Straße, die in einen natürlichen Weg übergeht. An einem auffauchenden Gehöft fahren Sie links vorbei, halten sich dahinter rechts. Dieser Weg ist mit grauem Feinsplitt ausgelegt und endet in einer Hauptstraße, in die Sie dann rechts einbiegen. Sind Sie nun in gleicher Höhe eines Treibhauses (Hühnerfarm), biegen Sie links ab. Über eine versetzte Kreuzung fahren Sie... usw.“

Diese Etappe dürfte wohl der schwierigste Teil der Orientierungsfahrt gewesen sein, da der 3. Teil wieder – wie die erste Etappe – nach Karte gefahren werden mußte.

Inzwischen setzte die Dämmerung ein, die die Suche nach den recht gut versteckten Zeichen weiter erschwerte. Trotzdem wurde der Heimweg über Schermbeck, Hünxe, Walsum nach

Orientierungs- der BSG 1962 Süd

Hamborn von allen Fahrtteilnehmern gut gefunden.

In der Stadtpark-Gaststätte tauschten die Teilnehmer dann anschließend die Erfahrungen aus: wer hat welches Zeichen übersehen, wieviel Kilometer wurden gefahren, welche Schwierigkeiten tauchten auf. Wie sich dabei herausstellte, wurden Entfernungen zwischen 95 km und 146 km gefahren. Während bei einem Glase Bier und gutem Essen heiß diskutiert wurde, stürzten sich die Herren Steinbacher und op de Hipt auf die Aufschreibungen der Fahrzeugteams, um den Sieger zu ermitteln. Groß war die Spannung, als gegen 22 Uhr Herr op de Hipt die Ergebnisse bekanntgab.

Die ersten 3 Plätze wurden von folgenden Teams belegt:

1. Platz Rudolphi/Zerulla 505 Punkte
2. Platz Ehepaar Dahlem 401 Punkte
3. Platz Hartmann/Rumpel 395 Punkte

Obwohl alle Teilnehmer nur aus Freude an der Orientierungsfahrt mitmachten, erhielten die ersten drei Plätze neben einer Urkunde auch Preise. Zusätzlich zu Urkunde und Preis bekam das Siegerteam den begehrten Wanderpokal der BSG 1962 EH Süd zur Aufbewahrung bis zur nächsten Orientierungsfahrt. Ob es den diesmaligen Siegern auch gelingen wird, diesen Pokal bei der nächsten – für September 1971 vorgesehenen – Fahrt zu verteidigen? Nach der Siegerehrung richtete Betriebschef Wiing, der ebenfalls unter den Fahrtteilnehmern war, noch ein Dankeswort an die Ausrichter. Er lobte die gut gelungene Organisation und würdigte den aufgewendeten Einsatz bei den Vorbereitungen zur Fahrt. Herr Wiing bedauerte jedoch auch das nachlassende Interesse an der Orien-

tierungsfahrt. Er unterstrich, daß eine größere Zahl von startenden Fahrzeugen die Spannung der einzelnen Teams nur noch erhöhen würde. Man kann sich den Worten des Herrn Wiing nur anschließen. Die umfang-

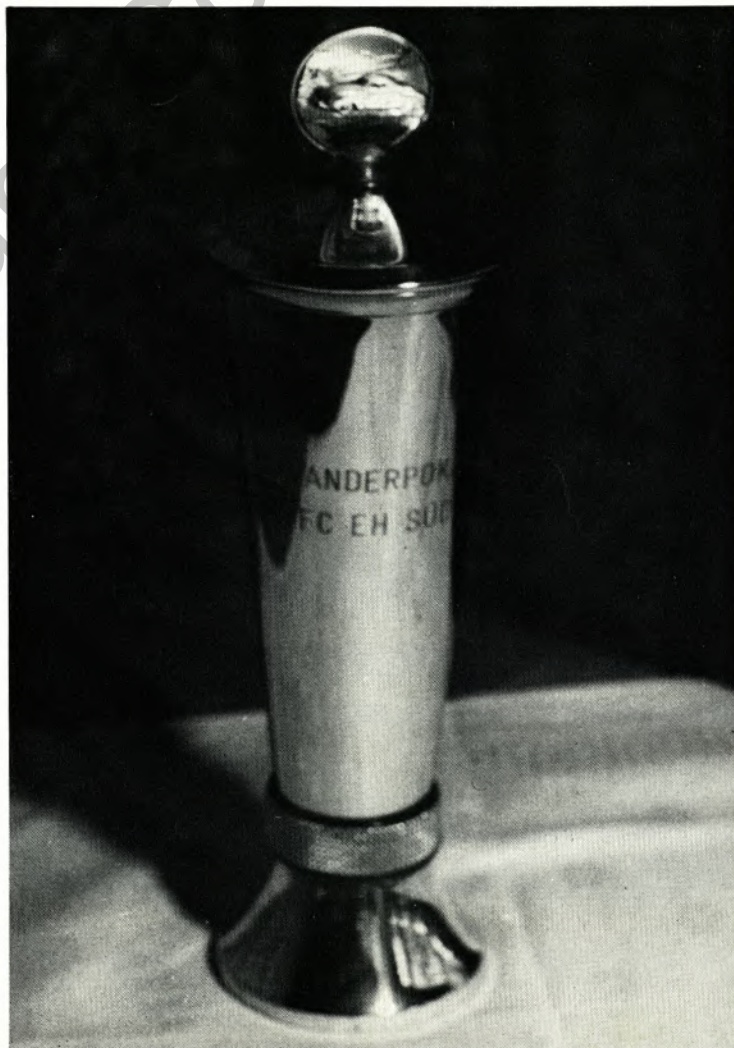
reiche Organisation einer solchen Fahrt ist es wert, daß sich wesentlich mehr Fahrzeuge daran beteiligen, als das bisher der Fall war. Auch wenn man sich keine Hoffnung auf den Sieg macht, sollte man dabei sein.

Mehr als sonst gilt auch jetzt im vorolympischen Jahr das Wort des Baron Pierre de Coubertin, der 1894 die neuzeitlichen Olympischen Spiele ins Leben gerufen hat:

„Der Sinn liegt nicht im Siegen, sondern im Teilnehmen. Nicht erobern, sondern ritterlich kämpfen ist das Wesentliche im Leben.“

S. Z.

Und das ist der begehrte Wanderpokal der BSG 1962 EH Süd.



Vatertag

Wer kennt sie nicht – die kreissäge-behüteten Väter, von denen viele sich den Ehrentag ganz ohne Ehren zu ehren machen!

Da gibt es drei Arten von Vätern:

Erstens diejenigen, die sich schon das ganze Jahr über auf den Ausflug ohne Familie, dafür aber mit einem Bierfaß und Leiterwagen und nicht immer ästhetischem Aussehen freuen.

Zweitens die Supersoliden. „Vatertag“, sagen sie, „wozu? Wenn ich alleine ausgehen will, gehe ich, wann es mir paßt.“ Und wenn man sie fragt, wie oft das im Jahr vorkommt, sehen sie mit einem fragenden Blick zu ihrer Frau und zucken die Schultern.

Und dann bleiben noch drittens die echten Väter. Zu denen gehörte auch Herr Stein.

Das Abendrot versprach ein herrliches Vatertagswetter und so machte Herr Stein seiner Familie den Vorschlag, morgen schon zu früher Stunde zum Forsthaus zu fahren.

„Und dein Vatertag?“ fragte Frau Stein. „Der gehört der Familie“, gab er stolz zurück. „Der Vater gehört am Vatertag in die Familie so wie die Mutter am Muttertag; oder hättest du Lust, am Muttertag alleine auszugehen?“

„Wie du dich doch verändert hast“, wunderte sich seine Frau.

„Paßt es dir etwa nicht, daß wir morgen alle zusammen ausfahren?“ fragte Herr Stein ein wenig beleidigt, doch mit einem gewissen Schalk in den Augen.

„Fahren wir nur bei schönem Wetter?“ wollte seine Tochter Barbara ganz genau wissen.

„Ob es regnet oder schneit, wir fahren“, bestimmte der Vater.

Es muß doch ein Haken dabei sein, folgerte Frau Stein. Und so war es auch.

Barbara dagegen war bestens unterrichtet. Denn sie war in den einzigen Junggesellen des Kegelklubs verliebt. Ihre Eltern hatten nicht die geringste Ahnung davon. Sie wußten zwar, daß ihre Tochter einen Verehrer hatte, aber wer es war hatte Barbara noch nicht verraten.

Peter, der junge Freier, hatte beim letzten Kegelabend kategorisch erklärt, den Ausflug nicht mitzumachen. „Denn schließlich steht mir der Vatertag noch gar nicht zu“, meinte er. „Das wollen wir auch hoffen“, klang es einstimmig.

Auch hatte er Bedenken, daß sein Kegelbruder, Barbaras Vater, etwas merken würde. Die beiden jungen Leute wollten die Sache noch geheimhalten.

Aber was half's, Peter mußte mitmachen. Und im Grunde genommen tat er es ja auch gerne, denn er wußte, daß Barbara auch dabei sein würde.

Punkt 9.00 Uhr traf Familie Stein am Forsthaus ein.

Der Vater hatte immer auf die Uhr gesehen und zur Eile gemahnt. Denn wer zu spät kam, mußte eine Runde bezahlen.

„Ich verstehe nicht, warum du so nervös bist, wir haben uns mit niemandem verabredet. Bring bitte nicht die ganze Familie mit deiner Hetzerei durcheinander.“ Frau Stein war ärgerlich geworden.

„Wir brauchen keinen Picknickkorb“, hatte das Familienoberhaupt bestimmt, „heute gehen wir ‚ganz groß‘ aus.“ Und mit dem „ganz groß“ meinte Vater Stein das Frühstück, das Mittagessen und das Abendbrot irgendwo in einer gemütlichen Dorfschänke. Das heißt, so irgendwo war es auch wieder nicht – der Wanderplan der ehrentäglichen Väter war genau ausgearbeitet.

Von weitem sahen sie mehrere Wagen am Forsthaus stehen,

und die Mutter wunderte sich, daß in der Frühe schon so viele Leute unterwegs waren.

Als sie aus ihrem Auto stiegen, befahl Frau Stein ein sonderbares Gefühl: Die Augen der Umstehenden waren auf sie gerichtet, und sie sah ein deutliches Schmunzeln darin.

Habe ich irgend etwas an mir, das so lächerlich wirkt, durchfuhr es sie unsicher.

Und dann gab es die Überraschung: „Darf ich dir vorstellen, mein Kegelbruder Hans, mein Kegelbruder Karl“ und so ging es weiter.

Das war es also, ein Vatertagsausflug mit Familie und Kegelbrüdern; und Frau Stein stimmte herzlich in das Lachen der anderen Frauen ein, die genau so ahnungslos gewesen waren wie sie.

Das Frühstück wurde im Forsthaus eingenommen. Alles war bestens vorbereitet, und der Schinken schmeckte so köstlich; doch die Kegelbrüder hatten es mehr auf den dazu gehörenden ... häger abgesehen. War das ein herrliches Frühstück!

Sie werden sicherlich denken, liebe Leser, wie das noch enden soll, denn schließlich warteten auf dem Parkplatz die Autos!

Aus welchem Grunde ist wohl ein Ehemann so daran interessiert, daß seine Frau den Führerschein macht? Also war diese Frage schnell gelöst.

Dann marschierten sie los durch Wald und Feld, und zufällig gab es immer eine „Tankstelle“ am Wege. Der Wanderweg war vorher gut durchdacht und mehrere Male abgegangen worden.

Peter ging neben Barbara. Die unter leichten Alkoholwolken schwebenden Kegelbrüder hatten natürlich ihren Spaß daran, die jungen Leute zu necken und den Schwiegervater in spe tüchtig „auf den Arm zu nehmen“.

„Laß mir das Mädchen in Ruhe“, rief dieser Peter zu, „Barbara hat schon einen Verehrer!“

„Was du nicht sagst“, gab Peter lausbübisch zurück.

Und, als sich gerade die Gelegenheit ergab, nahm Herr Stein seine Tochter beiseite. „Barbara“, ermahnte er sie väterlich, „verdreh dem Peter nicht zu sehr den Kopf; er ist ein anständiger Bursche, mit dem man nicht spielt.“

„Tue ich das denn?“ fragte Barbara unschuldig.

„Hör mal, mein Kind, Peter ist mein Kegelbruder und ein netter Kerl. Wenn du mir einmal solch einen Schwiegersohn ins Haus brächtest, wüßte ich, daß du in guten Händen bist. Übrigens“, fügte er lächelnd hinzu, „hab ich schon öfter an euch beide gedacht. Aber ich möchte dich auf keinen Fall beeinflussen; du sollst ganz alleine deine Wahl treffen.“

„Du bist der beste Papa der Welt, und ich werde dich bestimmt nicht enttäuschen“, sagte Barbara mit ernstem Gesicht. Sie war bemüht, das Lachen zu unterdrücken.

Schon war sie wieder bei Peter. Hübsches Paar, dachte auch Frau Stein.

Der Tag ging zur Neige. Das Abendbrot wurde nach der zünftigen Wanderung wieder im Forsthaus eingenommen. Alle waren begeistert von dem Vatertag und beschlossen, von jetzt ab auch den Muttertag so zu gestalten.

Barbara und Peter erhoben sich und meinten einstimmig: „Da wir mit diesen Problemen noch nicht belastet sind, ziehen wir uns noch ein halbes Stündchen zurück.“

Und zu ihrem Vater gewandt lachte Barbara: „Mach dir keine Sorgen, daß ich Peter heute den Kopf verdrehe, das habe ich schon bereits vor einem halben Jahr getan.“



29 Lehrgangsteilnehmer bestanden die Werksbahnbetriebsmeister-Prüfung

Vom 9. November 1970 an besuchten 29 Teilnehmer den 5. Lehrgang für Werksbahnbetriebsmeister der Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel, die diesen Lehrgang im Schulungsraum des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen durchführen ließ.

Bei Abschlußprüfungen mußten die „Schüler“ das Erlernte unter Beweis stellen. Unser Bild vom 30. März dieses Jahres zeigt die Lehrgangsteilnehmer am letzten Prüfungstag, nachdem ihnen die Zensuren mitgeteilt wurden. Die Ergebnisse sind erfreulich: 15mal gut,

11mal befriedigend und 3mal ausreichend. Besonders erfreulich ist, daß auch diesmal alle Teilnehmer die Prüfungen bestanden haben. Unseren Glückwunsch allen frischgebackenen Werksbahnbetriebsmeistern.

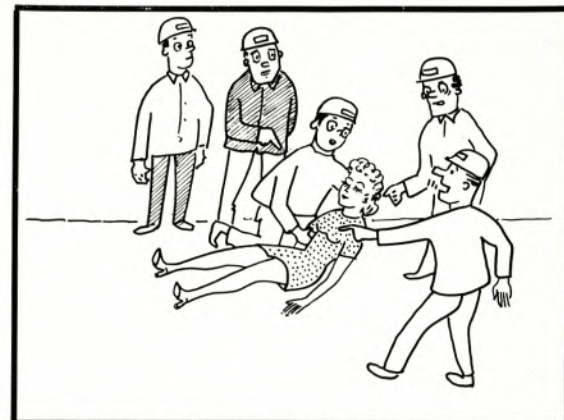
Arbeite
sicher



Jeder Betriebs-
angehörige ist ver-
pflichtet, bei Unfällen
Erste Hilfe zu leisten.



Einer Dame blieb vor lauter Schreck,
Ganz plötzlich mal die Puste weg.



Zum Glück kommt grad' vorbei ein Mann,
Der Beatmungstechnik durchführ'n kann.



Die Umstehenden staunen da nicht schlecht,
Dem Retter, dem war es schon recht.



Der Lehrgang abends war nicht schwer,
Man sieht, es lohnte sich doch sehr.

