

SCHIENE UND KRAN

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

3. Jahrgang

Nr. 9

September 1957

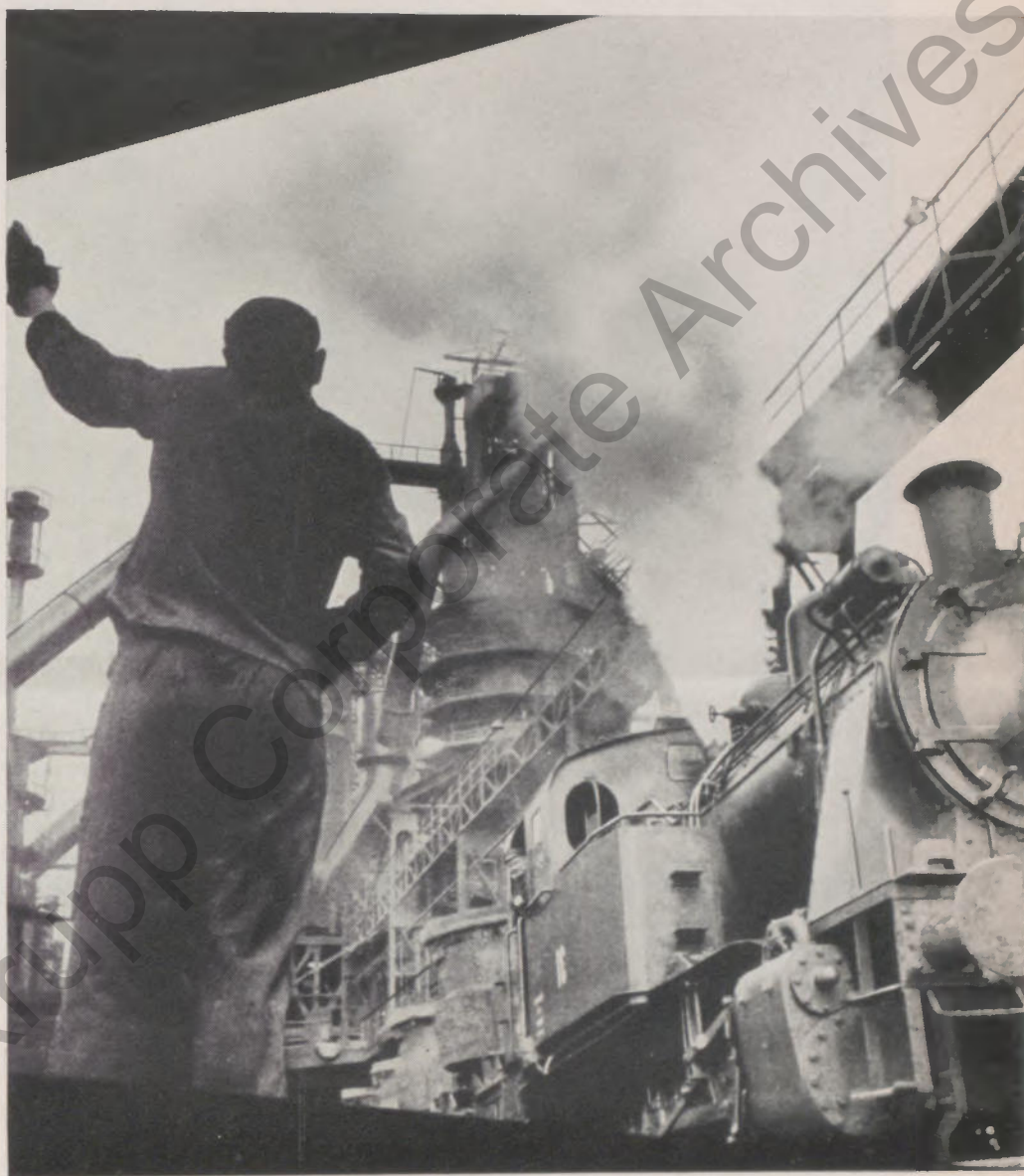
Unser Leben mit der Technik

Die Maschinentechnik bedeutet in der Weltgeschichte nicht nur etwas ganz und gar Neues. Sie hat viele Lebensverhältnisse so grundsätzlich gewandelt, daß wir vergeblich Ausschau halten nach einer ähnlichen Revolution, die nicht durch Not und Kriege, sondern durch friedliche schöpferische Arbeit hervorgerufen wurde.

Durch die Technik sind wir reicher geworden an gehorsamen Kräften. Eine der wunderbarsten Eigenschaften dieser Kräfte ist die Verwandlungsfähigkeit. Der Stoß wird zur Drehung, die Drehung wird zur Tragkraft. Drehung schafft Elektrizität; Elektrizität schafft Hitze, oder was man sonst von ihr verlangt. Die Diener der heutigen Menschheit sind vieler Verkleidungen fähig. Im Grunde aber sind alle diese Kräfte Sonnenkraft; denn sie sind entweder fallendes Wasser, das die Sonne gehoben hat, oder wehender Wind, der durch Lufterwärmung entsteht. Oder aber sie sind Kohle. Kohle aber ist vergrabenes Sonnenleben, gesunkener Sommer, gesparter Wald. Wald wird Kohle, Kohle wird Gas, Gas wird Pferdekraft, Pferdekraft wird Elektrizität, Elektrizität spinnt Baumwolle.

Auf diesen Umwandlungsprozessen ruht die Kultur unserer Tage. Die Verschiebungen der Kräfte sind das Geheimnis, das zu fassen wir im Begriffe sind. Wir bekommen durch die Technik neue Diener. Wem dienen sie, und wie dienen sie? Ist ihr Dienst für alle ein Segen? So wird die technische Frage zur sozialen Frage.

Die Technik im modernen Sinne hat vor etwa hundertfünfzig Jahren begonnen. An der Dauer des menschlichen Lebens



Immer unter Dampf

gemessen, ist das keine kurze Zeit. Aber weltgeschichtlich gesehen hat mit dem

Auftreten der Dampfmaschine

fast schlagartig eine ungeheure Veränderung eingesetzt. Seitdem wir mit Maschinen arbeiten, finden aber die Beunruhigungen und Schwierigkeiten kein Ende. Die moderne Technik hat die Lebensumstände des Menschen innerhalb von wenigen Jahrzehnten auf eine unerhörte und früher gar nicht voraus-zuschende Weise umgestaltet. Das Leben spielt sich von nun an in ganz anderen zeitlichen und räumlichen Maßstäben ab. Der Maßstab für das, was der Mensch kann oder nicht kann, was ihm zusteht und nicht, hat sich völlig verändert. Diesen neuen



Häßliche Drähte? Nichts ist häßlich, was einen Sinn hat. Diese Aufnahme eines Kraftwerks ist von „Drahtquadraten“ überzogen. Das gibt dem Bild seine strenge Disziplin, seine sinnvolle Sachlichkeit.

sozialen, wirtschaftlichen und seelischen Bedingungen hat sich der Mensch bis heute nur unvollkommen anpassen können.

Die Technik stellt sich in ihren Folgewirkungen sehr anders dar als das Wirtschaften mit Werkzeugen und Geräten. Die alte Kultur hat nur Schritt für Schritt die Bedingungen des menschlichen Lebens verändert, wenigstens gemessen an dem Tempo, das wir heute erleben. Jahrtausendlang lebten die Menschen mit Feuer, Gerät, Werkzeug, Acker, Viehzucht und Pferd. Damals wies der menschliche Zustand etwas Beharrendes auf. Man empfand ihn keineswegs als unnatürlich oder krisenhaft. Beunruhigungen stammten von den politischen Ereignissen, und die Erscheinungen der alten Kultur sprengten nicht wie heute jedes gewohnte menschliche Maß. Man bewegte sich zum Beispiel mit der uns von der Natur zugewiesenen Geschwindigkeit und versuchte sie nur durch die Schnelligkeit des Pferdes zu steigern. Man besaß nicht allzuviel Gerät. Man vermochte nicht mit Hilfe unzähliger Pferdekräfte der Maschinen beinahe grenzenlose Massen von Waren zu

erzeugen und fast beliebige Wirkungen hervorzurufen. Man lauschte nicht auf alle Nachrichten aus allen Winkeln der Erde. Aus der Art des Arbeitens sprangen früher keine Krisen hervor.

Die Weltkriege und die trotz der Kriege zu unerhörten Glanzleistungen vorwärtstürmende Technik haben die Völker aus jener alten, mühsam behaupteten Gleichgewichtslage gerissen. Man fühlte, daß die Dinge nicht zu halten waren, daß man in **ein neues Zeitalter**

eintrat. Die Ursache davon war die Technik. Man erschrak über die Überwältigung der Völker durch die Maschinen. Man jubelte aber auch über die letzten Wunder, die sie noch vollbringen würden. Es gab Freunde und Feinde der Technik und entsprechende Philosophen, die entweder Verfall, Zerstörung oder Untergang durch die Technik witterten, oder aber auch höchste Erfüllung aller auf Erden vorstellbaren Ziele.

Auf einer großen Ausstellung bin ich einmal zwischen den Maschinen der Völker hindurchgegangen, den Führer durch

die Ausstellung in der Hand, das Auge offen. Ich bekam einen Eindruck von der unaufhaltsamen Ausbreitung der maschinellen Arbeitsteilung. Der Strom des Maschinenlebens wird breit wie der Fluß am Meer. Es hat etwas Erhebendes, ihn fluten zu sehen. Fern in der Zukunft leuchtet eine Zeit, wo die Maschine alle Arbeitsgeräte ergriffen hat, und wo sie allen dient. Jetzt aber leben wir noch im Kampf alter und neuer Wirtschaftsformen.

Die Technik ist Glück und Druck zugleich. Es stampft, rollt, wirbelt und surrt, wirft nach oben, stößt nach unten, es bohrt und schneidet, und die Zielscheibe dieser Unermüdlichkeit sind wir alle, unsere menschliche Gesellschaft. Wir bauen Maschinen, die uns umgestalten.

Unvergesslicher Eindruck in einer der größten Autofabriken des Kontinents. Ich war in der Motorenabteilung angelangt. Stück um Stück wird hier zusammengefügt. Grelles Licht erhellte die Werkstätten. Fertige bereifte Räder, Motoren, Lampen kriechen aus ihren Abteilungen. Aus allen Stockwerken, aus allen Ecken und Enden laufen sie auf Rinnen und Fließbändern in die Schlußmontage hinunter, Stück für Stück. Räder und Achsen werden am Rahmen befestigt. Der Rahmen gleitet über ein Fließband. Ein Motor senkt sich herab, wird eingebaut und im selben Augenblick hat sich auch der Kühler eingefunden. Während das Auto langsam vorwärtsrollt, montieren Arbeiter, mit elektrischen Schraubenschlüsseln und pneumatischen Zahnmeißeln versehen, die einzelnen Teile auf. Noch hantieren sie an Karosserie und Polsterung herum, da wird schon Betriebsstoff in die Maschine gepumpt, da ist schon ein Monteur zur Stelle, der das Licht einschaltet. Gemächlich schleppt sich der Wagen vorwärts. Und hinter ihm folgt ein zweiter, dritter... Aus der Menge löst sich ein Arbeiter, schaltet den Motor ein und setzt sich ans Steuer, indessen der letzte Monteur die letzten Muttern anzieht. Aber was ist das? Plötzlich hat der Arbeiter auf einen Hebel gedrückt. Der Wagen erzittert, heult auf, reißt sich von seinem Platz und stürzt durch das offene Tor auf den Hof hinaus.

Was man in diesem seltsamen Augenblick empfindet, läßt sich nur schwer in Worten wiedergeben. Verständnislos sieht man

das Auto über den Boden rollen. Es will einem nicht in den Kopf, daß alle diese einzelnen Teile in ihrer Summe schon diese lebendige Maschine ergaben. Doch noch ehe man sich wieder umgewandt, springt schon ein zweites Auto an und enteilt. Und so entwindet sich eines nach dem anderen in regelmäßigen Zwischenräumen, kaum zusammengestellt und lackiert, dem Fließband.

Es gibt für uns kein Zurück.

Das Leben mit der Technik ist unser Schicksal

Aber es gibt viel mehr Wege, auf denen wir mit der Technik durch die Geschichte weitergehen können, als wir bisher glaubten. Es gibt nicht nur den gefährlichen Weg der völligen Mechanisierung, der Unterjochung des Menschen unter die lebensfremden Gesetze der Maschine und der ihr dienstbaren Organisationen. Wir wollen nicht die Menschen mit der Maschine zu einem Mechanismus zusammenschweißen; wir trachten umgekehrt, die Technik in Einklang zu bringen mit dem Gesamthaushalt der Nation, mit den seelischen Bedürfnissen des Menschen. Wir kapitulieren nicht vor der Technik. Wir wissen, daß sich mit ihrer Hilfe politische und wirtschaftliche Aufgaben von hohem sittlichem Wert lösen lassen.

Die Technik hat uns das Paradies nicht gebracht, von dem einige ihrer klassischen Erfinder träumten. Die Welt geht weiter — die Technik ist da, aber die Menschen mit ihren Eigenarten, Überlieferungen und Willensrichtungen sind auch da. Empfinden wir seit je das Leben als eine Aufgabe, so stellt sich das Leben mit der Technik eben als eine neue Aufgabe dar. Man löst eine Aufgabe, oder man versagt davor.

Es handelt sich darum, mit der Technik Ordnung in die Zukunft der Welt zu bringen. Was also steht uns bevor?

Neue Aufgabe, neue Gestaltung, neues Auf und Ab, neuer Sieg und Erfolg. Aber gewiß kein Untergang, wenn wir nicht entartet genug sind, ihn zu wünschen. Das Leben mit der Technik erfordert tapfere Männer, die in das Reich der Zukunft hineinschreiten und sich darin im Sinne einer neuen Zeit behaupten und durchsetzen.

Richard A. Petereit

Kraftwerk Hamborn — Zweckmäßigkeit und Schönheit im Aufbau zeichnen diese Anlage aus

Lichtbild: Schneidersmann



Mit Bauelementen von Phoenix-Rheinrohr erstellt:

Die neue Lokhalle in Dortmund

Wenn der D-Zug durch die Nacht rast und mit peinlicher Genauigkeit den Fahrplan einhält, wenn er den Reisenden am anderen Morgen sicher ans Ziel gebracht hat — wer denkt dann daran, daß der gesamte Wagenpark, daß vor allem aber die Lokomotiven einer ständigen Wartung und Pflege bedürfen?! Kaum ist die Fahrt beendet, stürzen sich Monteure auf die stählernen Maschinen und machen sie wieder „fit“ zum nächsten Einsatz. In großen Lokschruppen werden diese Rosse des technischen Zeitalters überholt, gesäubert, abgeschmiert, einer genauen Prüfung unterzogen und aus Arbeitsgruben und von Schiebebühnen aus kritisch untersucht. Von ihrer Fahrtsicherheit hängt das Leben aller Reisenden ab.

Auch für Elektroloks

Diese Lokschruppen sind die „Auftankstationen“, in denen man die Maschinen vor jeder Fahrt auf „Herz und Nieren“ prüft. Viele dieser Stationen wurden im letzten Krieg zerstört, aber viele wurden inzwischen auch wieder aufgebaut. Der größte Nachkriegswiederaufbau eines Lokschrupens im Bundesgebiet konnte letzthin beendet werden. Diese Lokhalle, die im wesentlichen mit Bauelementen von Phoenix-Rheinrohr ausgestattet wurde, befindet sich auf dem Verschiebebahnhof Dortmund. In ihrer augenblicklichen Form hat die Halle folgende Abmessungen: 60 m lang, 64 m breit, maximale Höhe etwa 15 m. In der endgültigen Ausbaustufe wird sie eine Länge von 90 m haben. Jetzt bietet sie Platz für die Wartung von elf Lokomotiven, später für 22. Die gesamte Halle ist so ausgerichtet, daß sie auch nach durchgeführter Elektrifizierung (der Anfang wurde bekanntlich bereits gemacht) für die Elektroloks und die Triebwagen verwandt werden kann.

Die Phoenix-Rheinrohr AG hat Erfahrung im Lokschruppenbau. Gestützt auf diese Kenntnisse wurden wesentliche Teile in Rohrkonstruktion errichtet. Die Haupttrageteile der Konstruktion sind zwei Stützen aus Rohr 394 x 18 mm, etwa 15 m hoch. Auf ihnen liegen Binderunterzüge in geschweißter Stahlrohr-Fachwerkkonstruktion. Der Werkstoff dieser Rohre ist HSB 50. Die Binder des Dachtragewerkes bestehen ebenfalls aus Sonderstahl HSB 50, und die Pfetten sind in Formstahlwurzprofil ausgeführt. Die Halle hat elf Rauchabzüge von



Ein Foto aus der Montagezeit. Es zeigt den Einbau der Stahlrohrbinder (Spannweite 2 x 31,12 m) zwischen die Unterzüge (Spannweite 2 x 30 m).

etwa 12 m Höhe und ist mit Asbestzement-Wellplatten eingedeckt.

Eine moderne Form

Um die wirtschaftlich günstigste Fundamentausführung für den Bauherren zu erreichen, wurde die Halle auf Pendelstützen erstellt. Die Stabilisierung der gesamten Konstruktion erfolgt im wesentlichen an nur zwei Stellen durch je einen aus HSB-50-Blechen geschweißten Portalrahmen. Hinzu kommen natürlich die wirtschaftlich günstigen Vorteile der Rohrkonstruktion: einmal die erhebliche Gewichtsersparnis (teilweise bis zu 40 Prozent) durch die bekannten günstigen statischen Eigenschaften des Rohres und zweitens die Verwendung von Stahl höherer Festigkeit. Darüber hinaus weist die Rohrkonstruktion ein glattes, formschönes Aussehen auf und entspricht in ihrer schlanken und eleganten Form dem modernen ästhetischen Empfinden. Die in einer Lokhalle auf Grund der aggressiven Dämpfe gegebene Korrosionsgefahr für Bauteile aus Stahl ist bei den geschlossenen, luftdicht verschweißten Rohren auf ein Mindestmaß beschränkt. Es gibt beim Bauelement Rohr keine Ecken, in denen sich Staub und Ruß ablagern kann. Daraus resultiert, daß bei dieser Konstruktion auch eine größere Lebensdauer allgemein möglich ist.

Wenn Lokomotiven betriebssicher über die Gleise fahren können — auch diese neue Lokhalle trägt mit dazu bei.

Unser Foto vermittelt einen Eindruck von der Weiträumigkeit, mit der die Lokhalle auf dem Verschiebebahnhof Dortmund geplant und gebaut worden ist. Wir werfen einen Blick auf das Schiebebühnenfeld. Rechts im Bild sieht man eine der beiden Hauptstützen aus Rohr, die eine Höhe von etwa 15 m hat. Deutlich erkennt man die Rohrkonstruktion, die das Hallendach trägt.



Man sieht nicht alles,

WAS MAN SIEHT

Glaubt es oder glaubt es nicht, wenn wir die nachstehenden Zeichnungen betrachten, können wir uns auf unsere Augen nicht so recht verlassen. Es ist nämlich durchaus nicht so,

daß man das, was man zu sehen glaubt, auch stets sieht oder richtig sieht. So manches, was unsere Augen erblicken, kann in verschiedenerlei Gestalt gesehen werden, mal so, mal so, obwohl sich die Gestalt selbst nicht verändert. Dann wieder können wir unseren Augen Bewegungen vortäuschen, die gar nicht vorhanden sind. Ja, noch mehr! Dinge, die wir im tiefsten Schwarz sehen, verwandeln wir für unsere Augen ohne jeden Farbzusatz in Gebilde mit schönen, bunten Farben.

Warum das alles so ist und so sein muß, liegt in der Tatsache begründet, daß

die Augen durch unsere Vorstellungswelt stark beeinflusst werden. Teilweise beruhen diese Täuschungen auch auf der Unvollkommenheit unseres Sehapparates. Deshalb sollte man auch mit der Anwendung der bekannten Redensart „Was ich gesehen habe, das habe ich gesehen“ mitunter recht vorsichtig sein.

Auf welche Weise sich zum Beispiel die Augen irreführen lassen und wie sie so manches überhaupt nicht zu unterscheiden vermögen, das sollen die beistehenden Zeichnungen „vor Augen führen“.

Da ist zunächst die **Figur 1**, die ein in der Mitte gefaltetes Blatt Papier darstellen soll. Kann man mit Sicherheit sagen, ob der Falz des Blattes nach vorn oder nach hinten geneigt ist? Nein, das kann niemand sagen. Die zwei Seiten des Blattes werden sich dem Beschauer bald als die Außenseiten, bald als die Innenseiten präsentieren. Im ersten Falle zeigen die Ecken des Blattes nach hinten, sonst nach vorn.

Am meisten lassen wir uns wohl von Größenanordnungen täuschen. Da werden in der Regel senkrecht verlaufende Linien länger geschätzt, als sie sind, und länger als gleichlange waagerechte Linien. Einige Beispiele mögen das zeigen.

Die **Figuren 2a und 2b** sind durch je eine Mittellinie unterteilt. Ist nun die Mittellinie von 2a länger als die von 2b? Wenn wir unsere Augen

schätzen lassen, ist die Linie von 2a die längere. Das Metermaß belehrt uns aber eines Besseren.

Deutlicher führen wir unsere Augen auf Glatteis bei dem Zylinderhut (**Figur 3**). Hier sehen wir ganz deutlich, daß der Hut bis zur Krempe herunter bedeutend höher als die Krempe breit ist, diese also von links nach rechts. Bitte nachmessen.

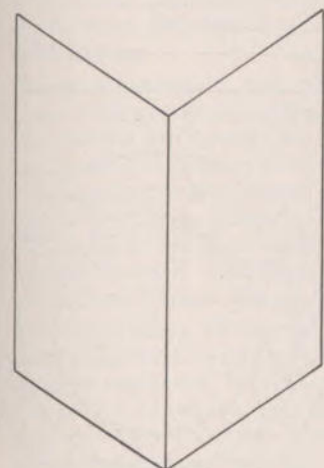
Noch ein drittes Beispiel sei gezeigt (**Figur 4**). Ist dieses Gebilde höher oder breiter, oder ist es genauso hoch wie breit? Nun, das letztere ist der Fall.

Jetzt sehen Sie sich dieses Wort hier an (**Figur 5**). Wie heißt es? „Ein klarer ‚Fall‘“, werden Sie sagen. Haben Sie auch genau hingesehen? Das Wort steht ja gar nicht da! Gezeichnet sind nur die Umrißlinien, die Eigenschaften der Buchstaben. Aber unsere Sinne haben die Buchstabenschatten zu vollständigen Buchstaben ergänzt. Unsere Augen, getäuscht durch die Vorstellungskraft, sehen mithin manches, das gar nicht vorhanden ist.

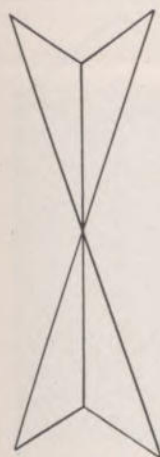
Einen Tunnelteil soll **Figur 6** zeigen. Nach hinten (oben) verbreitern sich die seitlichen Begrenzungen des Tunnels etwas. Das macht zwar nicht viel aus. Aber es ist doch deutlich zu sehen. Oder sollte es doch anders sein? Nachmessen hilft. Wieder mal ein Wort (**Figur 7**). Schräge schwarze Balken sind darin eingezeichnet. Außerdem stehen die beiden I schräg zu den Buchstaben L und E. Die I neigen sich oben nach diesen Buchstaben. Sehen wir das Wort aber so an, daß das erste L unseren Augen zunächst ist, indem wir die Zeichnung eine Vierteldrehung nach rechts bewegen, dann erscheinen die Buchstaben L und E oben nach den beiden I schräg geneigt. So lassen sich unsere Augen in die Irre führen. Tatsächlich sind sämtliche Buchstaben genau senkrecht gezeichnet.

Da lebte von 1796 bis 1877 ein deutscher Physiker. Er hieß Johann Christian Poggendorf,

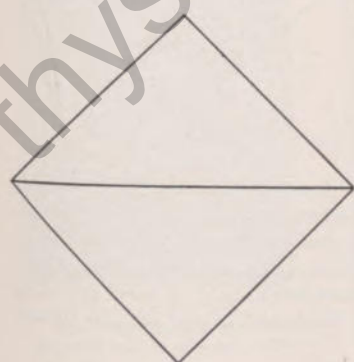
Figur 5



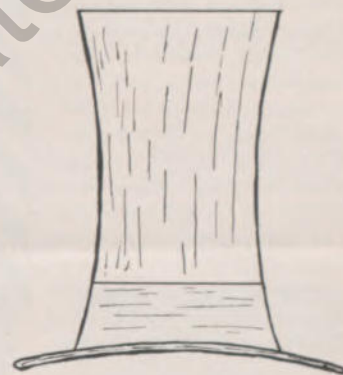
Figur 1



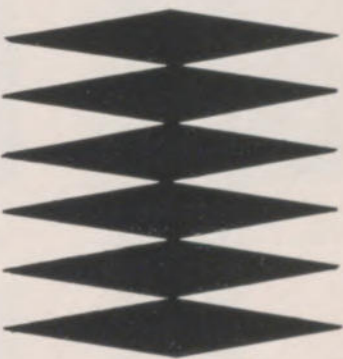
Figur 2a



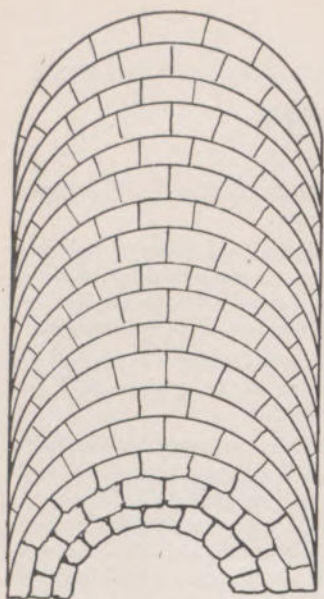
Figur 2b



Figur 3

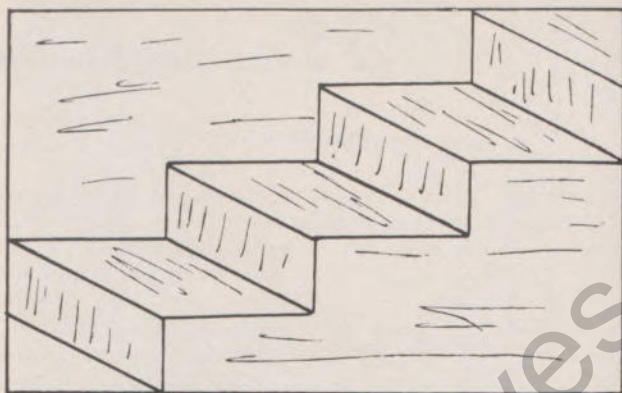


Figur 4



Figur 6

der sich auch mit diesen optischen Täuschungen befaßte. Eine seiner bekannten Entdeckungen auf diesem Gebiete ist die nach ihm benannte „Poggendorfsche Figur“. Hier ist sie (Figur 8). Durch zwei aufrechtstehende Balken geht eine dreimal geteilte Linie, Der linke Teil ist vom mittleren, dieser vom rechten etwas nach oben verschoben. Das sieht man auf den ersten Blick. Aber das sieht man nur. In Wirklichkeit handelt es sich um eine einzige, durchlaufende Linie. Diese Figur (Figur 9) stellt eine Treppe dar. Bei näherem Hinschauen erkennen wir gleich zwei Sinnestäuschungen. Zunächst erblicken wir die Treppe als ein plasti-



Figur 9

Gebilde zu sehen, und zwar mit einer eigenartigen Wechselwirkung. Lassen wir den Blick auf der senkrechten Kante I, I abwärts schweifen, dann sehen wir die linken zwei Drittel als vorsprin-

gesches Gebilde, also nicht als Fläche. Dann erscheint uns die Treppe, wenn wir länger hinblicken, nicht mehr als solche, sondern als ein Stück überhängendes Mauerwerk. Wenn diese Täuschung nicht gleich klappen sollte, dann drehen wir die Zeichnung um 180 Grad, so daß sie auf dem Kopf steht. Auch so können wir bald die Treppe erblicken, dann wieder das überhängende Stück Mauer-



Figur 7

werk. Die Treppe ist verschwunden.

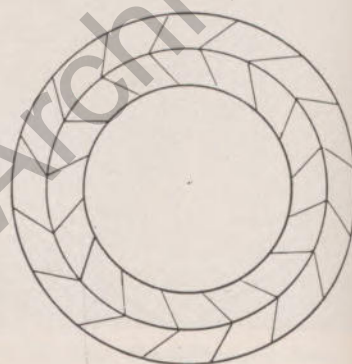
Die Kreisfigur (Figur 10) erscheint den Augen so, als wären äußerer und innerer Kreis nach hinten geneigt, der mittlere Kreis aber nach vorn gelagert. Es ist unmöglich, die Figur anders als plastisch zu sehen.

Zum Schluß noch diese etwas eigenartige Zeichnung (Figur 11). Auch diese Figur vermögen wir nur als plastisches

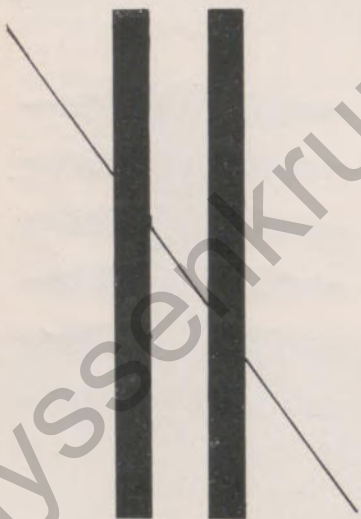
gebildes Gebilde. Schweifen die Augen jedoch von II, II abwärts, treten die rechten zwei Drittel hervor.

Wie soll doch der berühmte deutsche Physiker und Physiologe Hermann von Humboldt, der von 1821 bis 1894 lebte, gesagt haben? „Wenn mir ein Optiker ein Instrument mit solchen Fehlern verkaufen wollte, wie sie unser Auge besitzt, so würde ich es ihm mit Protest zurückgeben.“

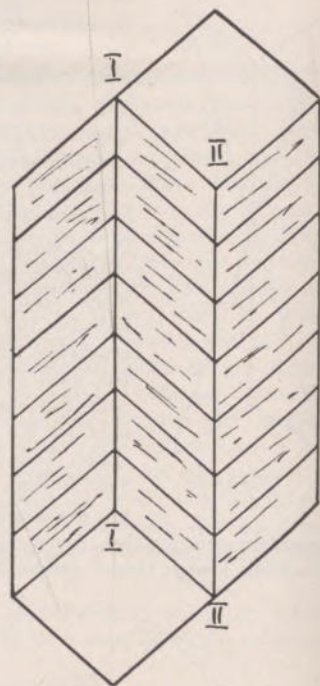
Walter Jentzsch.



Figur 10



Figur 8



Figur 11

Wissen Sie, was ein „Culemeyer-Fahrzeug“ ist?

Es handelt sich nicht um eine neue Automarke, sondern um einen nach dem Erbauer Culemeyer benannten Straßenroller der Bundesbahn, der vornehmlich im Haus-Haus-Verkehr der Bahn als fahrbares Anschlußgleis eingesetzt wird. Er hat 40 bis 100 t Tragfähigkeit und dient dem Straßentransport von Eisenbahnwagen und anderen Schwerlasten. Vertragsabschluß bei Regelverkehr zwischen Bundesbahn und Be-

nutzer erfolgt zumeist durch Anerkennung der „Bedingungen für die Beförderung von Güterwagen mit Straßenroller“. Dies ist die Auskunft, die das im Betriebswirtschaftlichen Verlag Dr. Th. Gabler, Wiesbaden, erscheinende „Wirtschafts-Lexikon“ gibt, ein Nachschlagewerk, in dem man sich über eine Fülle von modernen Fachausdrücken bestens unterrichten kann.

Betriebschef Home

in den Ruhestand übergetreten

Nach mehr als 43jähriger Tätigkeit beim Eisenbahnbetrieb trat am 31. August 1957 Herr Hermann Home, Betriebschef unseres Lokbetriebes, in den Ruhestand.

Am 3. Juni 1914 eingetreten, war Herr Home mit einer Unterbrechung von 3 Jahren als Soldat nacheinander als Lokführer, Wagenmeister, Werkmeister, Obermeister, Betriebsführer und ab 1954 als Betriebschef in unserem Lokbetrieb tätig.

Immer einsatzbereit, voll Humor und kameradschaftlichen Verständnisses seinen Mitarbeitern gegenüber, meisterte er die oft sehr schwierigen Situationen. Besonders in den Jahren 1939 bis 1945 und in der Zeit vor der Währungsreform mußte mit viel Improvisation ein Betrieb aufrechterhalten werden, von dessen reibungslosem Funktionieren die Produktionen aller Gesellschafter abhängig waren. Herr Home hat stets alle Schwierigkeiten mit eiserner Energie und der ihm eigenen Zähigkeit überwunden und hinterläßt seinem Nachfolger heute einen gut eingespielten und technisch hochstehenden Betrieb.

Seine vorbildliche Pflichterfüllung, sein treues, meist stilles, aber erfolgreiches Wirken wird seitens der Geschäftsführung dankbar anerkannt. Er fühlte sich stets als ein kleines Rad der großen Eisenbahn, die ihm soviel bedeutete. So wie er war, wollen wir ihn gern in Erinnerung behalten und wünschen ihm einen recht beschaulichen Lebensabend.

* * *



Lichtbild: Wilfr. Brink

Aus Anlaß meines Übertretens in den Ruhestand danke ich der Geschäftsführung, sämtlichen leitenden Herren, der Betriebsvertretung, meinen näheren Mitarbeitern und allen Betriebsangehörigen des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen für das mir in jahrzehntelanger Zusammenarbeit geschenkte Vertrauen und für das überaus schöne kameradschaftliche Verhältnis in der Zusammenarbeit. Ich wünsche allen für die Zukunft alles Gute und ein herzliches Glückauf.

Hermann Home, Betriebschef

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Weichensteller Heinrich Rosch
Eisenbahn Süd
eingetreten am 1. Oktober 1917



Betriebsführer August Baack
Eisenbahn Süd
eingetreten am 10. Oktober 1917



Betr.-Monteur Hermann Ballmann
Hafen Schwelgern
eingetreten am 16. Oktober 1917



Lokführer Theodor Egermann
Eisenbahn-M.A.
eingetreten am 18. Oktober 1917



Gleiswerker Josef Blaha
Eisenbahn-Oberbau Nord
eingetreten am 23. Oktober 1917



Gleiswerker Fritz May
Eisenbahn-Oberbau Nord
eingetreten am 29. Oktober 1917



Weichensteller Heinrich Jacob
Eisenbahn Nord
eingetreten am 30. Oktober 1917

Unseren Jubilaren
ein herzliches
Glückauf!

Lichtbilder: Wilfr. Brink

Wer denkt mit!

Fast jeder kennt unsere straßengleichen Eisenbahnüberwege Weseler Straße—Wolfstraße und Weseler Straße—Schacht 2/5. Trotz ihrer Beschränkung und der gemäß Straßenverkehrsordnung aufgestellten Warnbaken und Warnkreuze passiert es sehr oft, daß Fahrzeuge und auch die Straßenbahn in die geschlossenen bzw. heruntergehenden Schranken hineinfahren und sie beschädigen. Dabei sind es nicht mal immer Ortsfremde; bei 23 Schrankenbeschädigungen in letzter Zeit waren 13 Duisburger, Walsumer und Dinslakener beteiligt und nur 10 Schadenverursacher sind von weiterher. Die meisten Beschädigungen werden in der Zeit von 18.00 bis 6.00 Uhr verursacht.

Trotz Beachtung aller gesetzlichen Vorschriften und der vom Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht erfolgten Anordnungen wollen wir aus der Verantwortung heraus, das eben Mögliche zur Sicherheit des Straßenverkehrs getan zu haben, eine solche Sicherung treffen, daß bei Ausfall eines Schrankenbaumes durch Beschädigung der Verkehr rechtzeitig und ausreichend vor dem Passieren der Straße durch einen Zug gewarnt wird. Üblich ist, daß wir einen Warnposten für die Zeit, in der der Schrankenbaum infolge Reparatur ausgebaut ist, stellen. Dieser ist mit einer roten Fahne und einer Klingel ausgerüstet. Wir überlegen nun, wie der Straßenverkehr noch besser gewarnt und gesichert werden kann.

Wer denkt mit?

Die Frage lautet: Was kann man ohne Hilfestellung eines Sicherheitspostens tun, um eine genügende, von allen Verkehrsteilnehmern gut und rechtzeitig erkennbare Absicherung des Überweges zu erreichen?

Vorschläge, die in der Praxis angewandt werden können, werden prämiert und sind an das Sekretariat zu richten.

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Manfred Nykodym, Fahrleitungsmeisterei, mit Elisabeth Staudt, am 20. Juli 1957

Siegfried Gabelmann, Hafen Schwelgern, mit Marga Przystupa, am 26. Juli 1957

Friedrich Richter, Masch.-Betr. Nord, mit Christa Post, am 27. Juli 1957

Heinrich Rosinek, Masch.-Betr. Nord, mit Liselotte Lindemann, am 29. Juli 1957

Erich Überscheer, Masch.-Betr. Nord, mit Marlies Stapelmann, am 31. Juli 1957

Günter Förster, Eisenbahn-Süd, mit Erika Hoppe, am 2. August 1957

Walter Merl, E. W. I., mit Frieda Dziondzia, am 3. August 1957

Werner van Kesteren, E. B. Baubetrieb Hochbau, mit Elisabeth Piel, am 3. August 1957

Heinrich Palm, E. W. I., mit Karin van den Daele, am 3. August 1957

Helmut Noller, Eisenbahn-Oberbau-Nord, mit Else Weuthen, am 3. August 1957

Dietrich Bresart, Masch.-Betr. Nord, mit Käte Jenrich, am 5. August 1957

Otto Hottenbacher, Eisenbahn-Nord, mit Marianne Buschmann, am 6. August 1957

Antonius Kotes, Masch.-Betr. Nord, mit Gisela Kotz, am 7. 8. 57

Horst Jakob, Masch.-Betr. Nord, mit Ingrid Majewski, am 10. August 1957

Rudolf Backes, Fahrleitungsmeisterei, mit Margarete Paschke, am 10. August 1957

Gerhard Brücker, E. W. II, mit Elfriede Brunke, am 15. August 57

Helmut Kopp, Eisenbahn-Nord, mit Helga Ledineg, am 17. August 1957

Clemens Holtkamp, Eisenbahn-Nord, mit Inge Hermesen, am 17. August 1957

Helmut Fröbrich, Eisenbahn-Süd, mit Ursula Regenbrecht, am 17. August 1957

Werner Tacke, Eisenbahn-Nord, mit Helga Mudrak, am 20. August 1957

Werner Berians, Eisenbahn-Süd, mit Maria Kremer, am 21. August 1957

Ernst Krämer, E. W. I., mit Frieda Schulze geb. Berner, am 22. August 1957

Manfred Penderak, Masch.-Betr. Nord, mit Marianne Scheffner, am 22. August 1957

Helmut Wittwer, Eisenbahn-Süd, mit Anneliese Orlowski, am 22. August 1957

Heinrich Praviza, Eisenbahn-Nord, mit Elisabeth Peters, am 24. August 1957

Günter Füten, Eisenbahn-Süd, mit Christel Janshen, am 26. August 1957

Gabriele, 16. August 1957

Ernst Koch, Bahnmeistereilager

Jürgen, 18. August 1957

Herbert Schulz, E. W. I

Ralf, 18. August 1957

Helmut Großbongard, Eisenbahn-Nord

Achim, 18. August 1957

Manfred Kirking, Eisenbahn-Nord

Jutta, 19. August 1957

Georg Borisch, Eisenbahn-Nord

Elke, 19. August 1957

Karl Fischer, Eisenbahn-Nord

Martin, 19. August 1957

Ottwil Roelen, Rechnungswesen

Georg-Achim, 21. August 1957

Günther von Kameke, Bauamt

Karl, 23. August 1957

Hubert Terstegen, Eisenbahn-Nord

Thea, 24. August 1957

Hans Weerts, Hafen Schwelgern

Udo, 25. August 1957

Horst Wollny, Eisenbahn-Süd

Nachwuchs kam an:

Detlef, 3. August 1957

Georg Mönch, Eisenbahn-Süd

Petra, 4. August 1957

Heinz Herhammer, Eisenbahn-Süd

Karl-Heinz, 4. August 1957

Heinz Dasbach, Verkehrsabteilung

Petra, 5. August 1957

Franz Jagdfeld, Masch.-Betr. Nord

Monika, 5. August 1957

Werner Link, E. W. I

Doris, 6. August 1957

Leonhard Stanke, Hafen Schwelgern

Margit, 8. August 57

Willi Gloe, Sekretariat

Hans-Peter, 11. August 1957

Johann Sinnen, Masch.-Betr. Süd

Todesfälle:

Waldemar Busch, Rangiermeister, Eisenbahn-Süd, geb. 22. August 1925 — gest. 24. August 1957; Eintritt: 21. September 1948

Karl Thoene, technischer Angestellter, Wirtschaftsstelle, geb. 13. April 1902 — gest. 28. August 1957; Eintritt: 10. Juni 1917

Goldene Hochzeit:

Johann Mester, fr. Lokführer, am 19. Oktober 1957; wohnhaft: Dbg.-Meiderich, Herwarthstraße 32

Löhnungstage:

Restlöhnung September 1957 am Freitag, dem 11. Oktober 1957; I. Abschlag Oktober 1957 am Montag, dem 21. Oktober 1957, und Dienstag, dem 22. Oktober 1957; II. Abschlag Oktober 1957 am Mittwoch, dem 30. Oktober 1957, und Donnerstag, dem 31. Oktober 1957.