

SCHIELE UND KRAN

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

2. Jahrgang

Nr. 8

August 1956

Der 2000-Tonnen-Eisenbahnzug der Schachtanlage Lohberg

(Schluß)

Nachdem wir in Nr. 7 unseres Blattes den Weg der Kohle vom Schacht bis in die Eisenbahnwagen geschildert haben, wollen wir ihren weiteren Verlauf verfolgen.

Was geht auf dem Zechenbahnhof vor sich? Die ankommenden Leerzüge werden in dem nördlichen Teil des Bahnhofs in einzelne Gruppen getrennt und auf Richtungsgleisen bereitge-

den Stellwerken Warbruckstraße, Kaiserstraße, nach dem großen Rangierbahnhof Grünstraße. Hier drückt sie den Zug auf den Gipfel seines Ablaufberges, auf dessen anderer Seite die Wagen einzeln oder in Gruppen über eine Gleisbremse selbsttätig in die Richtungsgleise ablaufen; der Zug ist damit nach Bestimmungsstellen getrennt (Abbildung 9). — Nach



Abb. 7: Zechenbahnhof, Abstellgleise für leere Wagen

stellt (Abbildung 7). Ein Spill zieht die Wagen nach Bedarf an die einzelnen Ladestellen heran und nach Beladung auf eine Schiebebühne in dem südlichen Teil des Bahnhofs. Diese setzt die Wagen auf die Ausgangsgleise um (Abbildung 8). Nachdem der Eisenbahnzug im Zechenbahnhof zusammengestellt, mit Versandzetteln versehen ist und der Wagenmeister das Laufwerk der Wagen und der Lokführer seine Maschine überprüft hat, gibt der Rangiermeister das Signal zur Abfahrt. Das Rangierpersonal hat sich vorher auf Bremswagen verteilt. Die Lokomotive zieht den Zug langsam aus dem Zechenbahnhof und bringt ihn, gesichert durch einen gewissenhaften Melde- und Signaldienst, über Schacht Wehofen, vorüber an

dieser Fahrt soll noch etwas von unserer guten alten Dampflokomotive erzählt werden. Sie ist ein kleines fahrendes Kraftwerk, das Wasser und Brennstoff zum Heizen des Kessels mit sich führt. Der dreiachsige Schlepptender faßt 5 t Stückkohle und 20 cbm Wasser. Dieser Vorrat reicht bei Kohle für etwa 20 und bei Wasser für 8 Betriebsstunden bei normaler Arbeitsweise. In einem Heizraum aus Kupfer, der sogenannten Feuerbüchse, werden die Heizgase durch Verbrennung der Kohle erzeugt und in einem Rohrsystem durch den mit Wasser gefüllten Kessel, das ihm durch eine Pumpe zugeleitet wird, in die Rauchkammer und weiter in den Schornstein geführt. Der in dem Kessel erzeugte Dampf von 14 atü strömt zunächst in

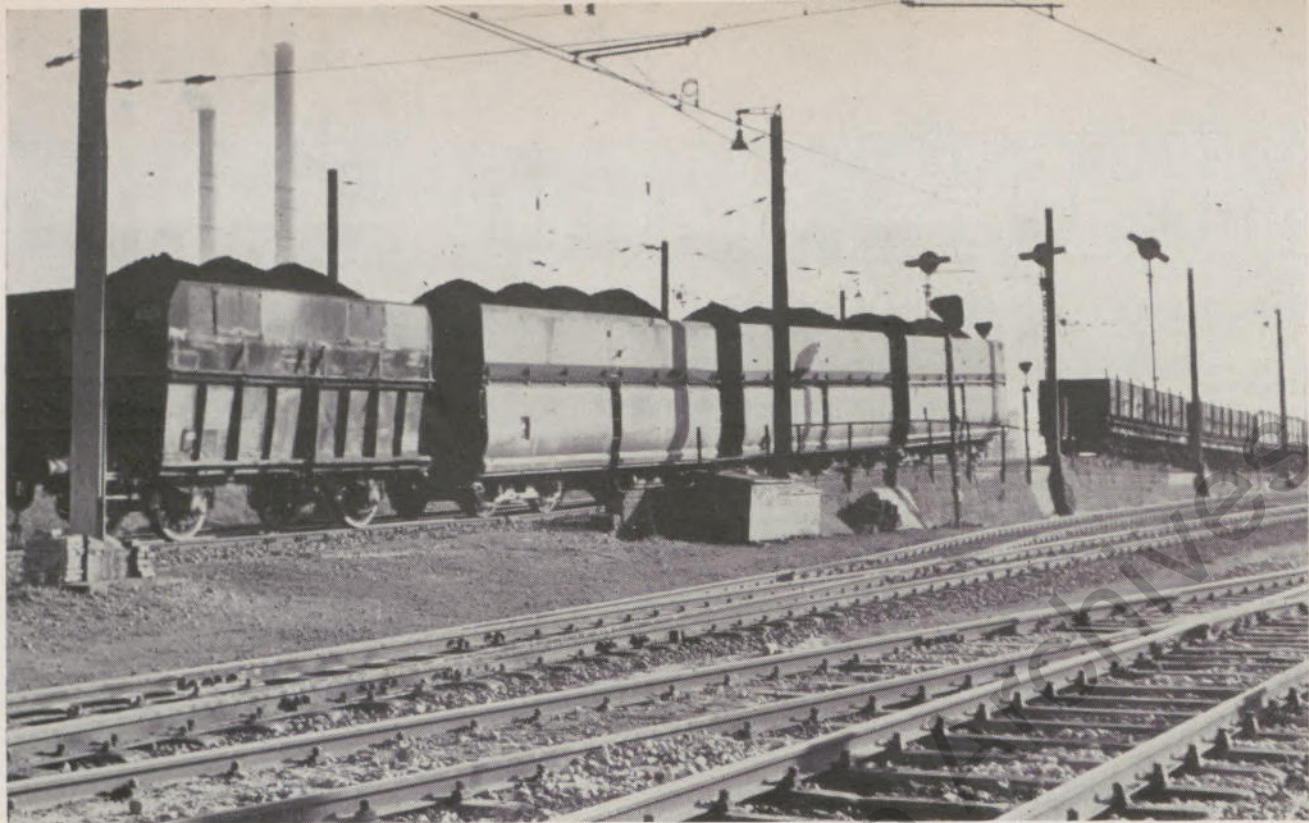
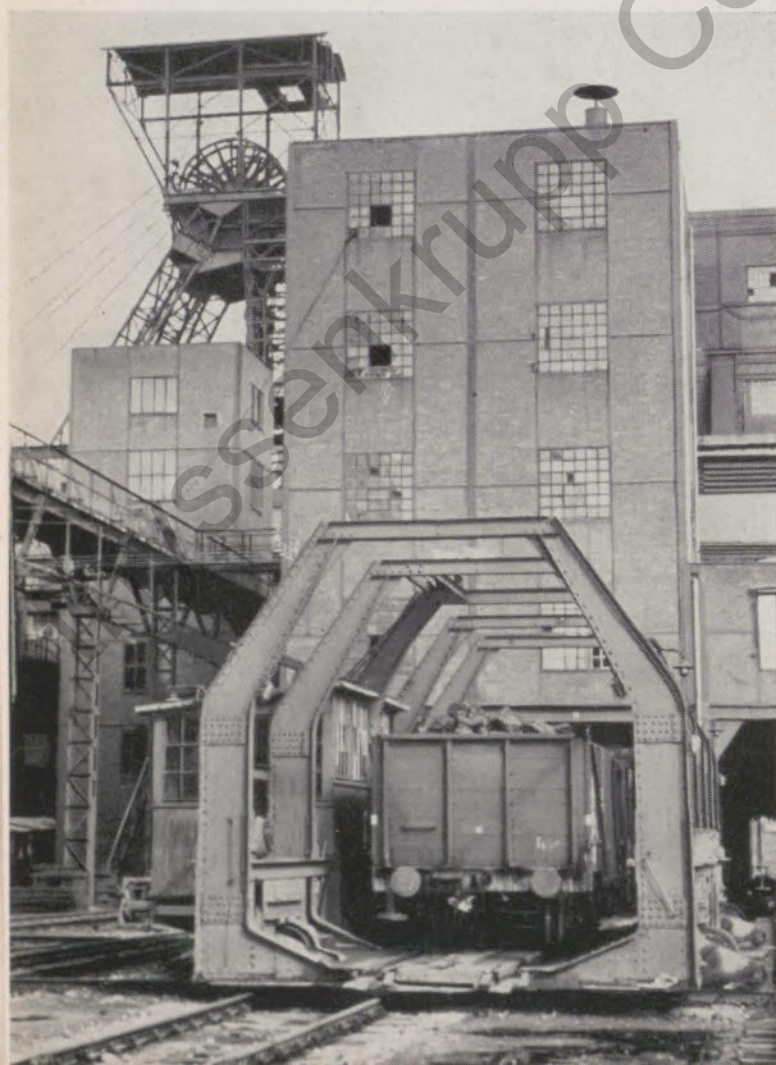


Abb. 9: Kohlenzug auf dem Ablaufberg Bahnhof Grünstraße

einen Sammelraum, den Dampfdom. Die Dampfantnahme aus diesem zu den Zylindern steuert der Führer der Lokomotive mit dem Dampfregler. In den Zylindern wird die Energie des Dampfes durch Ausdehnung in mechanische Energie umgewandelt, die, aus der hin- und hergehenden Bewegung des Kolbens über Kreuzkopf und Treibstange in eine drehende Bewegung verwandelt, sich auf die Räder überträgt. Zum

Abb. 8: Schiebebahnhof.
Schiebebühne setzt Wagen von Gleis zu Gleis um



Stillsetzen ist die Lokomotive mit Luft- und Handbremse ausgerüstet. Sie kann den Lohberger Zug auf horizontaler Strecke mit 35 km in der Stunde fahren.

Alles in allem bietet unsere dicke Lokomotive immer noch ein imposantes Bild. Doch das Streben der fortschreitenden Technik nach immer größerer Leistung und Wirtschaftlichkeit läßt den Dampfbetrieb mehr und mehr zurücktreten. So wird auch im Lohberger Raum in absehbarer Zeit die Kohle von der elektrischen Fördermaschine gehoben und von der elektrischen Lokomotive abgefahren werden.

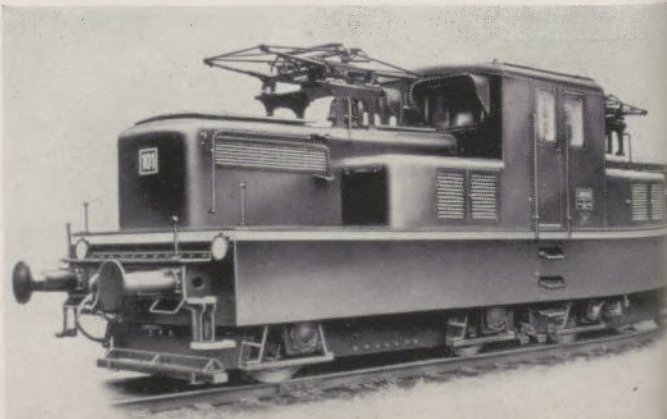
Daher zum Schluß noch ein Wort über unseren elektrischen Bahnbetrieb:

Seit Neuordnung des Gemeinschaftsbetriebes im Jahre 1949 hat der weitere Ausbau des Elokbetriebes gute Fortschritte gemacht. Die Zahl der zweimotorigen EB-Maschinen hat sich von 24 auf 37 und der viermotorigen von 14 auf 23 erhöht. Von diesen sind 7 Maschinen versuchsweise mit diesel-elektrischem Hilfsantrieb anstatt mit Batterie ausgerüstet worden. Auch sonst ist bei dem Entwurf und dem Bau der in den letzten Jahren beschafften Maschinen dem neuesten Stand der Technik Rechnung getragen worden (**Abbildung 10**). Seit 1949 sind bis zum heutigen Tage 115 km Fahrleitung verlegt worden, so daß unser Gleisnetz, das eine Ausdehnung von 485 km hat, mit 215 km Fahrleitung — das sind 45% — überspannt ist. Der Anteil der verfahrenen Elokstunden, der sich 1949 noch auf 42% des gesamten Lokeinsatzes stellte, hat sich bis heute auf 55% erhöht.

Die beachtlichen Vorteile, die der elektrische Bahnbetrieb für die Verkehrsleistung und für eine günstige Gestaltung der Betriebskosten hat, bedingen seinen weiteren Ausbau, der in den nächsten Jahren beschleunigt werden soll. W.

Abb. 10: Viermotorige E.-Lok neuester Bauart

Lichtbilder: Wilfr. Brink (3), Werkfoto: (1)



Welche Zuschläge werden zum Kranken- und Hausgeld gewährt?

Wer krank und arbeitsunfähig ist, erhält zur Überbrückung des Verdienstausfalles ein Krankengeld. Seine Höhe bestimmt das Gesetz, die Reichsversicherungsordnung bzw. die Satzung der einzelnen Krankenkassen.

Die Zuschläge zum Krankengeld

Nach der Reichsversicherungsordnung ist Krankengeld in Höhe des halben Grundlohnes vom vierten Tage der Arbeitsunfähigkeit an zu gewähren. Unsere Betriebskrankenkasse hat aber von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, dieses gesetzliche Mindestkrankengeld für Verheiratete durch Zuschläge zu erhöhen. Sie betragen (in Prozent des Grundlohnes) für den Verheirateten

ohne Kinder	10%
mit 1 und 2 Kindern	15%
mit 3 Kindern	20%
mit 4 und mehr Kindern	25%

Der Ledige kann also immer nur 50% des Grundlohnes als Krankengeld erhalten. Auch für Eltern, Geschwister oder für Bräute werden keine Zuschläge gezahlt. Der Zuschlag für Kinder wird nur geleistet, wenn diese nicht erwerbstätig sind und das 18. Lebensjahr nicht überschritten haben. Außerdem müssen die Ehefrauen sowie die Kinder mit dem Versicherten in häuslicher Gemeinschaft leben.

Auch Hausgeld erhöht

Muß der Versicherte in ein Krankenhaus zur stationären Behandlung eingewiesen werden, zahlt die Krankenkasse an Stelle des Krankengeldes die Krankenhaus-Pflegekosten und daneben ein Hausgeld für Angehörige, die der Versicherte bisher ganz oder überwiegend unterhalten hat. Das in der Reichsversicherungsordnung festgesetzte Hausgeld beträgt (in Prozent des Grundlohnes) beim Vorhandensein von

einem Angehörigen	33 1/3%
zwei Angehörigen	40%
drei Angehörigen	45%
vier Angehörigen	50%

Auch hier hat unsere Betriebskrankenkasse von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, das Hausgeld dadurch zu verbessern, daß sie höhere Zuschläge gewährt bei:

fünf Angehörigen	55%
sechs Angehörigen	60%
sieben Angehörigen	65%
acht Angehörigen	70%
neun Angehörigen	75%

Ledige Versicherte erhalten während des Krankenhausaufenthaltes ein Taschengeld, das nach dem Gesetz 10%, nach unserer Satzung aber 20% des Grundlohnes beträgt. Das Krankengeld sowie das Hausgeld können nicht weiter erhöht werden. Beide dürfen 75% des Grundlohnes nicht übersteigen.

Krankengeld und Hausgeld werden gezahlt entsprechend den Voraussetzungen, die beim Eintritt des Versicherungsfalles vorliegen; Zuschläge dann, wenn am Tage der Erkrankung Angehörige vorhanden waren. Schließt ein Versicherter zum Beispiel nach dem Eintritt einer Erkrankung die Ehe, so darf

die Krankenkasse für seine Ehefrau keine Zuschläge gewähren. Wohl wird für ein nach dem Eintritt des Versicherungsfalles geborenes Kind vom Tage der Geburt an der Zuschlag gewährt, wenn das Kind in die häusliche Gemeinschaft aufgenommen wird.

Kranken-, Haus- und Taschengeld werden bei unserer Krankenkasse in laufenden Fällen jeden Freitag von 8 bis 12 Uhr ausgezahlt. Versicherte, die sich gesund melden, erhalten ihr Geld sofort. Die Krankenkasse darf nur dann zahlen, wenn der Arzt auf dem Zehlschein das Fortbestehen der Arbeitsunfähigkeit bescheinigt hat; daher muß der Arbeitsunfähige am Tage vorher auch den Arzt aufsuchen.

Grundlohn aus drei Monaten

Die Berechnungsgrundlage für das Kranken- und Hausgeld ist der Grundlohn. Als Grundlohn gilt der auf den Kalendertag — nicht Arbeitstag — entfallende Teil des Brutto-Entgelts bis zum Höchstbetrag von 16,67 DM täglich oder von 500 DM monatlich, wobei Zuschläge für Sonntags-, Feiertags- und Nacharbeit nicht mitzurechnen sind, aber der normale Stundenlohn für diese Stunden. Um einen möglichst gerechten Grundlohn zu ermitteln, sieht unsere Satzung vor, daß der Entgelt der letzten drei abgerechneten Monate zugrundegelegt wird. Dieser Betrag ist durch die Monatstage, die gleichbleibend mit 30 angesetzt werden, also durch 90 zu teilen. Hierbei sind Fehltage durch Krankheit von der tatsächlichen Anzahl der Tage des betreffenden Mannes abzusetzen.

Für die Grundlohnberechnung gelten folgende Beispiele: Tritt die Arbeitsunfähigkeit am 20. Juli ein, so ist der steuerpflichtige Lohn (also Bruttolohn abzüglich Zuschläge für Sonntags-, Feiertags- und Nacharbeit) der Monate April, Mai, Juni zugrunde zu legen, da der Juli ja noch nicht abgerechnet ist. Als Stichtag für den Zeitpunkt der Abrechnung eines Monats gilt der 11. des folgenden Monats.

Beispiel I:

(wenn in den genannten Monaten voll gearbeitet wurde)

		Höchst- grundlohn ¹⁾	Tage
April	450 DM =	450 DM	30
Mai	480 DM =	480 DM	30
Juni	650 DM =	500 DM	30
		1430 DM	: 90 = 15,89 DM

¹⁾ Tage x 16,67 DM

Beispiel II:

(wenn arbeitsunfähig krank vom 15. April bis 4. Mai)

		Höchst- grundlohn	Tage
April	245 DM =	233,38 DM	14
Mai	440 DM =	440,— DM	27
Juni	650 DM =	500,— DM	30
		1173,38 DM	: 71 = 16,53 DM

Der so ermittelte Grundlohn dient der Krankenkasse aber nicht nur zur Berechnung der Barleistungen an den Versicherten, sondern er ist auch die Grundlage für die Berechnung der Krankenkassenbeiträge. Damit ist die Höhe der Leistungen und der Beiträge gerecht abgewogen. Günter Weirich

An unsere Werksunterstützungsempfänger

Durch das Gesetz über die Krankenversicherung der Rentner vom 12. Juni 1956, welches am 1. August 1956 in Kraft tritt, ist unseren Unterstützungsempfängern, d. h. ehemaligen Angehörigen der Betriebskrankenkasse der ATH bzw. deren Hinterbliebenen, sofern sie die Vorbedingungen erfüllen, die Möglichkeit gegeben, zur Betriebskrankenkasse der ATH zurückzukehren. Die Ummeldungen werden in der Zeit vom 6. August bis 30. August 1956 im Jugendheim an der Franz-Lenze-Straße (gegenüber dem Gasometer) wochentäglich von 8.00 bis 16.00 Uhr entgegengenommen. Einzelheiten bitten wir den Tageszeitungen zu entnehmen.

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:

25 Jahre
ist in unserem Betrieb tätig:



Rangiermeister Georg Reszka,
Eisenbahn Nord,
eingetreten am 6. September 1916



Schlosser Josef Schürjann,
EBW I,
eingetreten am 8. September 1916



Kaufm. Angestellter Wilh. Horbach,
Belegschaftswesen,
eingetreten am 29. September 1916



Schlosser Albert Pretzlaff,
EBW I,
eingetreten am 25. September 1931
Lichtbilder: Wilfr. Brink

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

KURZ — aber interessant!

21 Millionen Frauen in USA — das sind mehr als ein Drittel aller dort in Arbeit stehenden Werkstätigen — haben heute einen Arbeitsplatz in Industrie und Wirtschaft. Gegenüber 1940, d. h. innerhalb eines Zeitraumes von 15 Jahren, hat sich damit die Zahl der berufstätigen Frauen in den Vereinigten Staaten um etwa 50 Prozent erhöht.

Die Zunahme der Motorisierung war in der Bundesrepublik im Jahre 1955 größer als in den anderen vergleichbaren Län-

dern Westeuropas. Allerdings ist die Zahl der Autos, gemessen an der Bevölkerung, bei uns noch erheblich kleiner als in den anderen größeren Ländern.

Das Edelweiß ist gar keine richtige Blume. Der weiße Stern besteht aus ganz gewöhnlichen Laubblättern, die mit einer dichten Schicht von Haaren überzogen sind. Nur die Austrocknung der haarüberzogenen Blätter läßt sie wie Silber erscheinen.

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Heinz Schweer, Bauamt, mit Rita Dühr, am 23. 6. 56
Karl-Heinz Kuhlmann, Eisenbahn Nord, mit Margitta Blohm, geb. Bremert, am 23. 6. 56
Josef Dartsch, Eisenbahn Nord, mit Gertrud Daum, am 23. 6. 56
Karlheinz Losemann, Maschinenbetrieb Nord, mit Gertraude Streichan, am 30. 6. 56
Friedrich Germann, Eisenbahn Nord, mit Karola Lichtl, am 30. 6. 56
Wilhelm Jacob, Eisenbahn Nord, mit Gisela Römer, am 6. 7. 56
Gerhard Ahrens, Eisenbahn Nord, mit Margrit Schuch, am 6. 7. 56
Werner Schöneberg, Betriebsbüro, mit Trautchen Martin, am 7. 7. 56
Josef Tinnefeld, Eisenbahn Nord, mit Johanne Witt, am 7. 7. 56
Josef Geven, Eisenbahn Nord, mit Brigitte Ertel, am 10. 7. 56
Hans Georg Haase, Eisenbahn Süd, mit Renate Skladnikiewicz, am 14. 7. 56
Friedhelm Herbst, Eisenbahn Nord, mit Käthe Danapfel, am 14. 7. 56
Herbert Leggewe, EBW I, mit Hannelore Nether, am 14. 7. 56
Karl Becker, Eisenbahn Nord, mit Helga Frank, am 20. 7. 56

Gabriel Ohm, EBW I, mit Josephine Lemken, am 21. 7. 56
Herbert Schulz, Hafen Schwelgern, mit Marianne Bellmann, am 21. 7. 56

Nachwuchs kam an:

Helga, 23. 6. 56
Werner Boruta, Eisenbahn Oberbau Süd
Jürgen, 26. 6. 56
Bruno Kutschki, Eisenbahn Süd
Manfred, 28. 6. 56
Johann Sanders, Maschinenbetrieb Nord
Angelika, 30. 6. 56
Nikolaus Heinrichs, Eisenbahn Oberbau Nord
Kornelia, 1. 7. 56
Wolfgang Matschke, Maschinenbetrieb Nord
Gerd, 3. 7. 56
Ernst Fey, Eisenbahn Süd
Hartmut, 3. 7. 56
Hugo Lemtin, Maschinenbetrieb Nord
Karin, 5. 7. 56
Manfred Berger, Maschinenbetrieb Süd
Heinz-Jürgen, 6. 7. 56
Helmut Pelz, EBW I
Wolfgang, 7. 7. 56
Heinz Bergs, Eisenbahn Nord
Barbara, 7. 7. 56
Günter Engel, Eisenbahn Nord

Petra, 7. 7. 56
Karl-Heinz Jesuns, Verkehrsabteilung
Gerlinde, 9. 7. 56
Helmut Bosserhoff, Geschäftsbuchhaltung
Inge, 10. 7. 56
Franz Jendrzewski, Eisenbahn Nord
Wolfgang, 12. 7. 56
Ruthard Kern, Eisenbahn Süd
Brigitte, 12. 7. 56
Heinz Boden, Eisenbahn Süd
Gerd, 13. 7. 56
Otto Hülsermann, Hafen Schwelgern
Roswitha, 14. 7. 56
Heinz Günter Ulrich, Maschinenbetrieb Nord
Bärbel, 15. 7. 56
Günter Hupertz, EBW I
Petra, 22. 7. 56
Bernhard Wibbe, EBW II

80 Jahre:

Wilhelm Cleven, Walsum, Im kleinen Feld 43, am 26. September 1956

Unsere Toten:

7. Juli 1956
Ewald Wollenberg, Fahrleitungsmeisterei

Löhnungstage: Restlöhnung August 1956 am 11. September 1956; I. Abschlag September 1956 am 21. September 1956; II. Abschlag September 1956 am 28. September 1956.

Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Hamborn. Alle Einsendungen sind zu richten an das Sekretariat des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Hamborn, Kaiser-Wilhelm-Straße 150a. — Druck: Droste Verlag und Druckerei GmbH, Düsseldorf, Pressehaus.