

# SCHIELE UND KRAN

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

1. Jahrgang

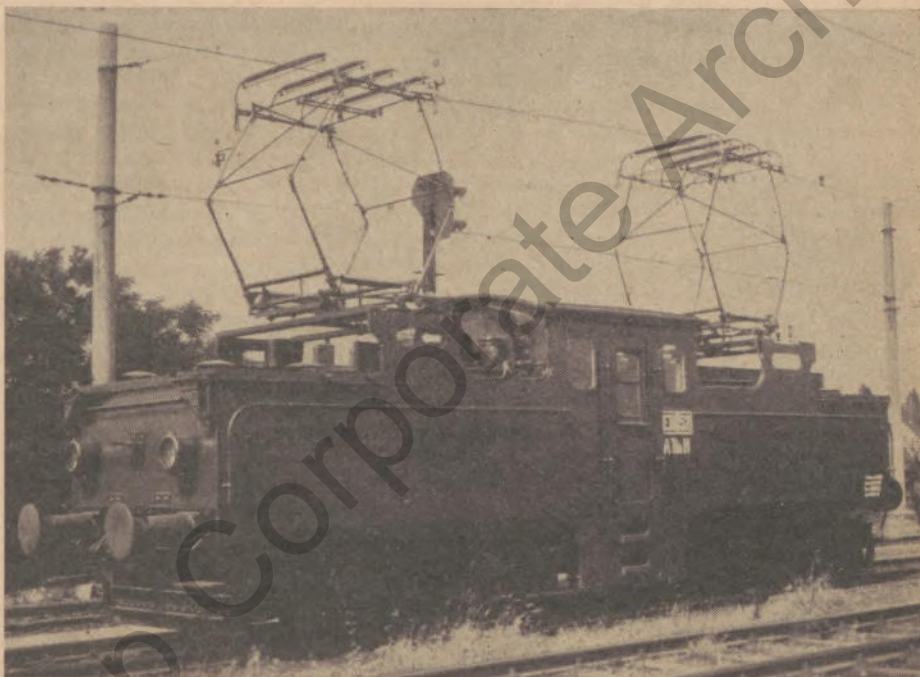
Nr. 5

August 1955

## Wo fahren unsere Lokomotiven?

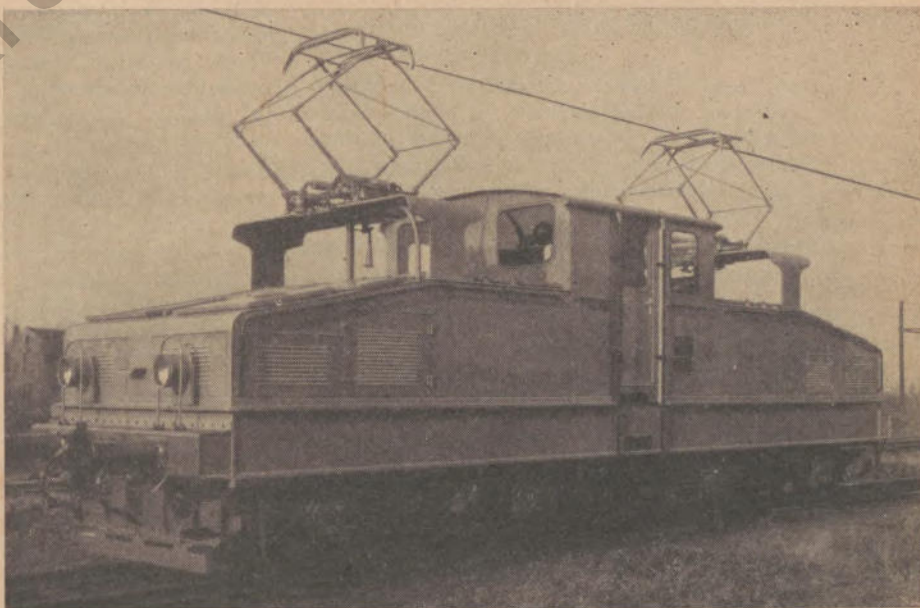
Das größte Werksbahnnetz Deutschlands mit seinen nahezu 500 km Gleisen und Weichen erstreckt sich von der Schachtanlage Lohberg über den Alt-Hamborner und Meidericher Raum nach Osten bis zu unserem Anschlußbahnhof Oberhausen West; nach Süden über Marxloh, Bruckhausen, Beeck, Laar bis Ruhrort zu dem Nordhafen der Phoenix-Rheinrohr AG. Im Westen wird es von dem rechten Rheinufer begrenzt, von dem aus, besonders von dem hohen Schlackenberg der August Thyssen-Hütte, sich ein reizvolles Bild unseres schönen niederrheinischen Landes mit seinen Wäldern und Dörfchen darbietet. Wenn auch die meisten von uns den Verkehr auf den schimmernden Eisenbahngleisen aus ihrem täglichen Berufsleben kennen, so erscheint uns eine Rundfahrt auf der beigegebenen Karte doch lohnend zu sein.

Von der bekannten Thyssenbrücke (auf der Karte mit + bezeichnet) verläuft eine zum größten Teil zweigleisige Grubenbahn in nördlicher Richtung über die Weseler Straße, vorüber an Schacht Friedrich Thyssen 2/5 und weiter durch Felder, Ginster- und Heidebüsche bis zur Schachtanlage Lohberg. Von hier dampfen täglich 6 bis 7 Kohlenzüge mit je 2000 Tonnen Last am Zughaken der schweren Güterzuglokomotiven über die Stellwerke Warbruckstraße, Kaiserstraße zum Bahnhof Grünstraße. Unterwegs, am Hiesfelder Bruch mit seinem malerisch im Grünen gelegenen Bergmannsheim, zweigt eine Anschlußbahn zu der Phoenix-Rheinrohr AG. und anderen Werksanlagen ab. Von der Thyssenbrücke stößt ein zweites



Viermotorige E-Lok früherer Bauart

Viermotorige E-Lok neuerer Bauart



Gleisbündel zur Thyssenhütte mit ihrer imposanten Block- und Breitbandstraße vor; rechts davon führen Gleisanlagen nach unserem Umschlaghafen Schwelgern und nach dem Martinwerk II, das bereits wieder eine Tagesleistung von rund 1300 Tonnen Siemens-Martin-Stahl hat.

Eine andere Gleisgruppe läuft zu dem Thomaswerk und der neuen Sauerstoffanlage der ATH sowie zur Großkokerei Friedrich Thyssen 3/7 und den 5 in Betrieb befindlichen Hochöfen und weiter westwärts nach Schacht Beeckerwerth, der Schlackenverwertung, der Sinteranlage und Thomasschlackenmühle.

Wir kehren zur Thyssenbrücke zurück. Im Osten von ihr liegt der große Rangierbahnhof Grünstraße. Hier kommt täglich aus allen Richtungen eine große Zahl Güterzüge an, die von einer Druckmaschine auf den Gipfel des Ablaufberges gedrückt werden und selbsttätig auf der anderen Seite des Berges über eine neue Gleisbremse in Wagengruppen, gesteuert von einem neuzeitlichen Leuchtbild-Stellwerksapparat mit automatischer Speicherung, in die Richtungsgleise des Bahnhofes ablaufen. Während eines Tages sind es gegen 2000 Wagen. Wir fahren auf einem langen mit Kohle und Eisen beladenen Zug aus dem Bahnhof Grünstraße über den Zechenbahnhof der Schachtanlage Friedrich Thyssen 4/8 auf der 10 km langen doppelgleisigen Strecke mit nach Oberhausen West zur Übergabe an die Bundesbahn. Der Verkehrsknotenpunkt Schachtanlage Friedrich Thyssen 4/8 hat weiter Verbindung mit der Kokerei Friedrich Thyssen 4/8 und mit dem Hochofenwerk Nord der Phoenix-Rheinrohr AG. Von diesem Hochofenwerk führt eine Anschlußbahn auch zu dem Werk Meiderich der Eisenwerke Mülheim-Meiderich.

Eine E-Lok bringt uns auf der zweigleisigen Verbindungsbahn vom Stellwerk Schacht 4/8 südostwärts zu dem Werk Süd der Phoenix-Rheinrohr AG. Auf dieser Strecke findet ein reger Gütertausch zwischen dem Hamborner und Ruhrorter Raum statt. Diese schweren Güterzüge werden von viermotorigen elektrischen Lokomotiven (siehe Abbildungen) befördert; auch viele Pfannenzüge mit flüssigem Eisen laufen über diese Strecke. Der Eisenbahnbetrieb im Werk Süd der Phoenix-Rheinrohr AG. spielt sich in einem verhältnismäßig engen Raum ab,

in dem er je zwei getrennt liegende Hochofen-, Stahl- und Walzwerksgruppen sowie die mitten in der Hütte gelegene Schacht- und Kokereianlage Westende zu bedienen hat. Bei diesen erschwerten Betriebsverhältnissen, insbesondere jetzt während der umfangreichen Bautätigkeit auf der Hütte, werden an Führung, Fahr- und Stellwerkspersonal wie überhaupt an das Eisenbahnwesen in diesem Bezirk, der als einziger großer Rangierbahnhof anzusehen ist, besondere Anforderungen gestellt. Doch ist eine planvolle Zentralisierung der Produktionsbetriebe und eine wesentliche Auflockerung des Eisenbahnnetzes in Richtung Brücke Honigstraße im Gange.

Zu dem Eisenbahnnetz des Gemeinschaftsbetriebes gehört außer den vielen Bahnen für die Streckenfahrten eine große Zahl größerer und kleinerer Rangierbahnhöfe. In diesen wird durch Abstoßen, Beisetzen, Vorziehen und andere Bewegungen eine erhebliche Rangierarbeit geleistet.

Täglich werden auf die Hochbahnen beträchtliche Mengen Erz, Sinter und Koks in Großraumzügen der Bundesbahn und in unseren eigenen Selbstentladern vom Hafen Schwelgern oder von den Umschlagkippern zur Versorgung der Hochöfen der beiden Hüttenwerke herangefahren. Erwähnenswert sind auch die vielen Fahrten mit flüssigem Eisen von den Hochöfen zu den Mischieranlagen oder zu den Martinwerken sowie die Beförderung flüssiger Schlacke zu den Granulierungen und den Kippanlagen der Schlackenberge.

Aus verständlichen Gründen können nicht alle z. Z. arbeitenden Fahrinheiten genannt und geschildert werden, aber entbehrlich ist keine, wenn das Uhrwerk des Eisenbahnbetriebes reibungslos funktionieren und die Produktions- und Baubetriebe pünktlich bedient werden sollen.

Auch der Gemeinschaftsbetrieb hat durch die Belegung der Wirtschaft als Teil der Montanindustrie in den letzten Jahren einen sichtbaren Aufschwung genommen. Seine monatliche Verkehrsleistung, die sich 1949, dem Jahre seiner organisatorischen Neuordnung, noch auf 1,4 Mill. Tonnen und 7,1 Mill. Tonnenkilometer stellte, hat im März 1955 mit 3,3 Mill. Tonnen und 15,2 Mill. Tonnenkilometer ihren bisherigen Höchststand erreicht. Anerkennung allen, die daran mitwirkten! W.

## Die Entwicklung des Verkehrs

Bergwerksdirektor Hans Schneider

(Fortsetzung aus Nr. 4)

### 3. Die Verkehrsmittel zu Lande und zu Wasser

*Lachend fliehen an mir die reichen Ufer vorüber,  
und den fröhlichen Fleiß rühmet das prangende Tal.  
.....  
Auf dem ebenen Strom gleiten die Flöße dahin.*

(Schillers „Spaziergang“)

In Zeiten großer Verkehrsstörungen, wie sie Kriegs- und Nachkriegszeiten zur Genüge aufzuweisen haben, ist der Fußmarsch oft als beste und bequemste, jedenfalls sicherste Überwindung begrenzter Entfernungen erkannt. Hat vielleicht aus gleicher Überlegung auch der Marathonläufer auf ein Pferd verzichtet? Im Anfang des Verkehrs standen dem Menschen zunächst nur seine Gehwerkzeuge und keine anderen Hilfen zur Verfügung, wenn er sein Heim oder Zelt zur Jagd und zum

Besuch von Nachbarn verließ. Er mußte auch die Jagdbeute und alle sonstigen Lasten tragen oder schleifend heimschaffen. Dabei ist der Mensch als Lastträger selbst im 20. Jahrhundert nicht allenthalben zur Mythe geworden und auch noch außerhalb der Hafenstädte anzutreffen. Ganze Trägerkolonnen folgen im Gänsemarsch dem eben geschlagenen Pfad der Urwaldexpedition; muskulöse Neger tragen die Sänfte des erkrankten Forschers.

Im Fernen Osten verdient der Rikscha-Kuli, im schnellen Lauf den leichten Karren ziehend, seinen kärglichen Tagelohn. Der Schubkarren, die von Menschen gezogene oder geschobene Karre, ist international wie die schwere Pferdezugkarre mit oft ungewöhnlich hohem Radpaar. Wieviel fortschrittlicher wirkt der vierrädrige einschwenkbare Wagen, der mit 2, 3, ja 4 bis 6 Pferden bespannt, erhebliche Entfernungen verhältnismäßig schnell überwinden hilft, wobei das fünfte (Ersatz-)Rad am Wagenheck die spöttische Betonung im Volksmund nicht verdient.

#### Das „Schiff der Wüste“

Neben Pferd und Maulesel sind Ochse, Büffel und Elefant in den Dienst der Verkehrserleichterung gestellt. Wie zu Jesu Zeiten trägt der Esel — besonders in den Mittelmeergebieten — Menschen und Güter. Die Höcker in ruhigem Rhythmus wiegend, durchziehen noch heute schwerbeladene Kamele die



Karawane in der Libyschen Wüste

# Gleisnetz

des Gemeinschaftsbetriebes  
Eisenbahn u. Häfen  
Duisburg - Hamborn

0,5 1,0 1,5 2,0 2,5 km

1 : 50 000

N



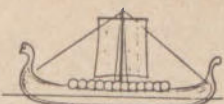
Zeichnung: H. Domnik



Agyptische Galeere



Römische Trireme



Wikingerschiff



Hanse-Kogge (15. Jh.)

Wüste, dem flinken Reitkamel des Karawanenführers folgend. Das Schiff der

Wüste ist ein Verkehrsmittel, das seinem Eigener Trank und Speise (Milch, Butter, Käse, Fleisch), Kleidung (Wolle und Tuch), Wohnung (Zelt und Teppich) und Brennmaterial (trockener Dung) liefert. Der Hund, in den Kulturländern als Zugtier kaum noch anzutreffen, ist in den Polarländern neben dem Renntier noch heute ein treuer Diener in der Verkehrsbewältigung und -ausweitung, dabei mit dem Schlitten auch schnell über zugefrorene Seen und Sümpfe hinwegrennend, begleitet von seinem Herrn auf Schneeschuhen oder Skiern.

### Die moderne Zeit

hat trotz Weiterentwicklung des Verkehrs einen Rückgang in der allgemeinen Verwendung der Tiere mit sich gebracht. Gleichzeitig hat die menschliche Muskelkraft eine rationellere Ausnutzung gegenüber dem Fußmarsch im Fahrrad erreicht, das in Stadt und Land seinen Siegeszug angetreten hat und bisher nicht verdrängt worden ist von der elektrischen Straßenbahn und sonstigen Schienenfahrzeugen, auch nicht vom Automobil, mag es sich dabei um einen Personen-Selbstfahrer für den Privatbedarf oder um den großen Personen-Autobus mit festem Ziel und Fahrplan handeln. Es sind auch wohl Fahrradanhänger — wenigstens in europäischen Ländern, häufiger als Elektrokarren anzutreffen.

Der schienenlose Omnibus mit elektrischer Oberleitung, die seit 1900 unfallsicher im Tal der Wupper ihren Dienst versiehende Schwebebahn, die Zahnrad- und Drahtseilbahnen bekannter Berge ergänzen die Liste der Landverkehrsmittel.

### Ständig steigende Motorisierung

Nachdem lange Zeit die dampf- oder stromgetriebenen Lokomotiven der Eisenbahn siegessicher im Rennen gelegen haben, ist der Geschwindigkeitsrekord in der Landbeförderung dem Automobil zugefallen, das im sog. Amphibienwagen den festen Boden verlassen und die Reise auf Binnengewässern fortsetzen kann. Es beherrscht also die Wasserflächen, die verkehrshemmend und zugleich verkehrsfördernd sind, wie ein Schiff.

Kennzeichnend für die Gegenwart ist überhaupt die zunehmende Motorisierung des Straßenverkehrs. Neben dem Automobil hat das Motorrad die Straße erobert, und neuerdings zeigt sich auch beim Fahrrad im „Moped“ mehr und mehr der Übergang zum motorgetriebenen Fahrzeug, eine Entwicklung, die noch längst nicht ihren Höhepunkt erreicht haben dürfte.

*Eine Nachbildung des ersten von Robert Fulton erbauten Dampfschiffes wiederholt die historische Reise von New York nach Albany*



### Vom Floß und Einbaum bis zum Motorschiff

Die Vorläufer der Schiffe sind Floß, Einbaum und Boote jeglicher Art. Auf dem Tigris ist heute noch die kesselartige Guffa, eine Abart der Arche aus Binsen, anzutreffen, die aus den Rinden der Dattelpalme gebaut und mit Pech gedichtet wird. Neben der menschlichen Muskelkraft, die ein oder mehrere Ruder bewegt, wird auf Flüssen die Wasserströmung, auf Binnenseen und offenem Meere der Wind im richtig gesetzten Segel als Triebkraft ausgenutzt.

Die antiken Schiffe wurden nach der Zahl der Ruderreihen Moneren, Trieren, Tetreren, Penteren usw. benannt. Die griechischen Trieren hatte im 5. Jahrhundert v. Chr. 200 Ruder, die römische zur Zeit der Punischen Kriege 300, die Oktäre des Symmachus führte gar 1600 Ruder. Es gab Schiffe bis zu 2000 t und darüber, die außer der Fracht noch 1000 Menschen befördern konnten. Wie nahe man damals manchem Ozeandampfer kam, zeigt der Dreimaster „Syracusia“, der bei fast 139 m Länge eine Tragfähigkeit von 4200 t besessen haben soll, was dem größten Rhein-Schleppkahn „Grotius“ entspricht. Im übrigen ist der Rhein, bezogen auf seine Länge, der verkehrintensivste Strom der Welt.

Nicht alle Völker sind über eine gewisse Flußschiffahrt hinausgekommen und zu Küstenfahrern geworden.

Phönizier und Karthager bewiesen den Völkern den Wert der Seefahrt und Seemacht, des Seehandels und der Kolonisation. Lange vor Christi Geburt hatten die Purpursegel der Phönizier die „Säulen des Herakles“ (Straße von Gibraltar) sowie die Küsten des Roten Meeres und Afrikas östliches Gestade umfahren.

Während noch die Wikinger Ruder und Segel zugleich benutzten, erhob sich gegen Ausgang des Mittelalters das Segel in Koggen, Korvetten und Fregatten zum einzigen Mittel der Fortbewegung, bis im 19. Jahrhundert das Dampfschiff — den ersten Dampfer baute Fulton 1807; im Jahre 1819 überquerte das erste Dampfschiff den Atlantik — die Führung übernahm, um im 20. Jahrhundert an Größe und Geschwindigkeit neue Rekorde aufzustellen.

Die größten deutschen Dampfer „Bismarck“ und „Vaterland“ mit 54 000 BRT sind längst übertroffen durch Frankreichs „Mauretania“ und Englands „Queen Elizabeth“. Während die Karavelle des Columbus den Atlantik in 70 Tagen überquerte, benötigt heute der Eildampfer nur 4 bis 5 Tage von den westeuropäischen Häfen bis zu den Vereinigten Staaten Nordamerikas. Die normale Geschwindigkeit beläuft sich auf etwa 46 km für Eildampfer, auf 34 km für Personendampfer, auf 17 bis 28 km für Frachter und auf günstigstenfalls 31 km je Stunde für Segelschiffe. In 1830 entfielen auf Segler noch 97% der Welthandelsflotte, in 1914 nur noch 7%. Seither ist der Anteil der Segelschiffe noch weiter abgesunken. Inzwischen wichen Schaufelräder den Schiffsschrauben, Dampfturbinen den Kolbenmaschinen. Statt Kohlen werden in steigendem Maße Öl, Ölrückstände und Petroleum verfeuert. Rauch- und schornsteinlose Motorschiffe sind das letzte Glied der Entwicklung der Ozeanfahrt, wobei besonders Tankschiffe die Vorteile gegenüber dem kohlen- oder ölgefeuerten Dampfschiff wahrnehmen. In 1924 waren von der Gesamttonnage der Welthandelsflotte 3,92% Segelschiffe, 66,20% Kohlendampfer, 26,79% ölgefeuerte Dampfer, 3,09% Motorschiffe.

Nur kurz gestreift sei die besondere Entwicklung der Unterwasser-Fahrzeuge. Aus der Taucherglocke entwickelte sich das Tauchboot, als dessen friedlicher Exponent der blockadebrechende Handels-Unterseedampfer „Deutschland“ unter Kapitän König im ersten Weltkriege berühmt wurde, während der Nordpolplan Sir Wilkins (1931), im Tauchboot unter Wasser nach Norden vorzudringen, ohne Erfolgsmeldung blieb. (Fortsetzung folgt)

Der englische Schnellampfer  
Queen Elizabeth



# Unsere Jubilare



Auf eine ununterbrochene 40jährige Betriebszugehörigkeit kann am 2. September der Betriebschef unseres Hafens Schwelgern, Herr Wilhelm Schweitzer, zurückblicken. Er wurde am 4. Juli 1899 zu Laar geboren und trat nach dem Besuch der Volks- und Mittelschule am 7. April 1914 als Schlosserlehrling in die mechanische Werkstatt der ATH ein. Nach Beendigung seiner Lehre im Jahre 1917 arbeitete er bis 1921 als Schlosser im Elektrobetrieb der Hütte. Diese Tätigkeit wurde durch seine Einberufung zum Wehrdienst in den Jahren 1917 bis 1919 unterbrochen. In den Jahren 1922 bis 1923 besuchte Herr Schweitzer die Höhere Technische Lehranstalt in Ilmenau, die er mit der Abschlußprüfung des Elektro-Ingenieurs verließ. Dann übernahm ihn die Hütte als Techniker in seinen alten Betrieb. Wegen seiner guten Leistungen wurde er 1939 zum Betriebs-Ingenieur und 1946 zum Betriebsleiter des Elektrobetriebes ernannt. Im Jahre 1948 übernahm Herr Schweitzer unter Ernennung zum Betriebschef die Leitung unseres Hafens Schwelgern.

Der Lebensweg unseres Jubilars beweist, daß ihm durch Fleiß, ausgezeichnetes fachliches Können und seine Zuverlässigkeit der Erfolg nicht versagt geblieben ist. Der Wiederaufbau des Hafens Schwelgern nach dem zweiten Weltkrieg ist nicht zuletzt mit sein Werk. Ebenso trägt sein freudiger Einsatz für die betrieblichen Belange viel zu den guten Leistungen des Hafens bei. Der Jubilar erfreut sich wegen seiner ruhigen, sachlichen und netten menschlichen Art bei Vorgesetzten und Mitarbeitern großer Wertschätzung.

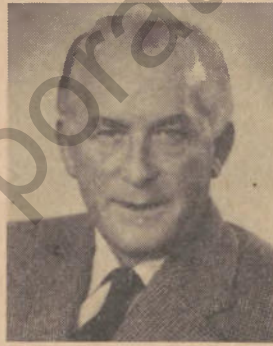
**Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken ferner zurück:**



Oberlokfürer Josef Weirich  
Eisenbahn Süd  
eingetreten am 13. 9. 1915



Rangiermeister Arthur Thomas  
Eisenbahn Nord  
eingetreten am 18. 9. 1915



Büroangestellter Peter Schommers  
Verkehrsabteilung  
eingetreten am 30. 9. 1915

**25 Jahre gehören zu unserem Betrieb:**

Rangiermeister Anton Orlowski  
eingetreten am 17. 9. 1930

Vorarbeiter Josef Lücks  
eingetreten am 27. 9. 1930

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Lichtbilder: Wilfr. Brink

## AUS DER WERKSFAMILIE

### Den Ehebund schlossen:

Werner Podziech, Eisenbahn Nord, mit Hannelore Kiyek, am 4. 6.; Gerald Bütelfür, EW I, mit Elise Willwert, am 16. 6.; Fritz Bruckmann, Eisenbahn Nord, mit Auguste Schmidt, am 24. 6.; Hans Jagst, Maschinenbetrieb Süd, mit Renate Bahl, am 2. 7.; Horst Webner, Eisenbahn Nord, mit Adelheid Schorn, am 9. 7.; Heinz Booms, Bahnmeistereilager, mit Gisela Dienst, am 23. 7.

### Nachwuchs kam an:

Evelin, 3. Juli, Johannes Majowski, Eisenbahn Süd; Paul, 6. Juli, Paul Gaca, EW II; Reiner, 9. Juli, Walter Pliester mann, Maschinenbetrieb Nord; Hans-Egon, 12. Juli, Egon Knobloch, Eisenbahn Nord; Beatrix, 13. Juli, Wilhelm Kubitz, Eisenbahn Süd; Axel, 13. Juli, Dr. Heribert Stecken, Verkehrsabteilung; Hans-Joachim, 26. Juli, Walter Braun, Eisenbahn Süd.

### 80 Jahre:

August Fischer, Osnabrück, Melbertstraße 96, am 17. September 1955, Philipp Duchene, Walsum, Saarbrücker Straße 59, am 19. September 1955, Johann Ruminski, Duisburg-Hamborn, Wilfriedstr. 11, am 29. September 1955, Franz Hahn, Rheinhäusen, Georgstraße 12, am 30. September 1955

### Goldene Hochzeit:

Der Werkspensionär Franz Jendrossek, wohnhaft Walsum, Provinzialstraße 399, begeht am 2. September 1955 das Fest der gold. Hochzeit.

### Kurz — aber interessant!

Das dichteste Eisenbahnnetz in der Welt hat Belgien. Auf 100 qkm dieses Landes kommen 16 Streckenkilometer. England und die Bundesrepublik folgen mit 12,5 km auf 100 qkm ihres staatlichen Raumes. Sehr gering ist die Dichte des Eisenbahnnetzes in Spanien (2,5 Streckenkilometer) und in Norwegen (1,5 Streckenkilometer). Für Kanada lautet die entsprechende Zahl sogar nur 1 km auf 100 qkm.

Die erste deutsche Lokomotive („Adler“) hatte ein Gewicht von 14 t und eine Höchstleistung von 40 PS. Eine moderne Dampflokomotive hat ein Gewicht von 210 t und eine Leistung von 3000 PS. Sie vermag eine Zuglast von 210 t (6 Schnellzugwagen) mit einer Stundengeschwindigkeit bis zu 170 km zu befördern.

**Löhnungstage:** Restlöhnung August: 9./10. Sept. 1955, I. Abschlag Sept.: 21. Sept. 1955, II. Abschlag Sept.: 30. Sept. 1955.

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 KG., Düsseldorf, Presschaus.