

SCHIENE UND KRAN

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

2. Jahrgang

Nr. 11

November 1956

„Adler“-Lokomotive besuchte Oberhausen

100 Jahre Eisenbahn Oberhausen—Arnheim / 120 Jahre Lokomotivbau

Als wir bei der letzten Veranstaltung der Niederrheinischen Gesellschaft für Heimatpflege erfuhren, daß zur Erinnerung an die Eröffnung der Eisenbahn Oberhausen—Holland (Arnheim) vor genau hundert Jahren die Bundesbahndirektion

rühmten Adlerlokomotive, der ersten Dampflokomotive nebst Anhänger, auf dem das erste beförderte „Frachtgut“ verstaute war, sowie die drei ersten Personenwagen überhaupt aus dem Jahre 1835 — je ein Wagen erster, zweiter und dritter Klasse.



Abbildung 1: „Adler“, die Lokomotive der ersten deutschen Eisenbahn

Essen am 18. Oktober einen „Fest-Zug“ im wahrsten Sinne des Wortes zum Hauptbahnhof Oberhausen leiten werde, der drei Tage zur Besichtigung in Oberhausen bleibe, stand es für uns fest, daß wir ihn für „Schiene und Kran“ in Wort und Bild festhalten müßten. Wir entdeckten ihn schließlich nach erfolgter „Jubiläumsfahrt“, die von Arnheim nach Oberhausen geführt hatte, auf einem Abstellgleis des Oberhausener Güterbahnhofs. Er bestand aus den zwei neuesten Dieselloks der Deutschen Bundesbahn und der Nederlandschen Spoorwegen als Vorspann, und dann folgten, auf offenen Güterwagen aufgebockt und naturgetreu nachgebildet, ein Modell der be-

Den Schluß des Zuges bildeten Personenwagen modernster Bauart, die die Bundesrepublik bzw. Holland aufzuweisen haben, und ein „Samba“-Wagen; auch der Salonwagen des Präsidenten der Bundesbahndirektion Essen war in diesem Zuge zu sehen. Es lohnte sich also schon, Oberhausen einen kurzen Besuch abzustatten, wie auch die mitgebrachten Aufnahmen beweisen, die sicherlich das Interesse unserer Belegschaft finden werden.

So zeigt das **Titelbild** dieser Ausgabe die Nachbildung der alten Adlerlokomotive, mit der vor hundert Jahren die Strecke Oberhausen—Holland befahren wurde. Es war dies ein Typ

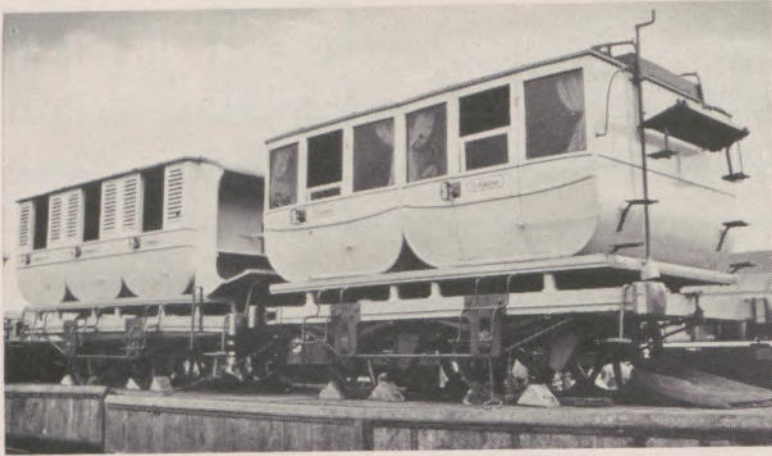


Abb. 2

Abbildung 2 (links) und Abbildung 3 (rechts): Die ersten Personenwagen aus dem Jahre 1835

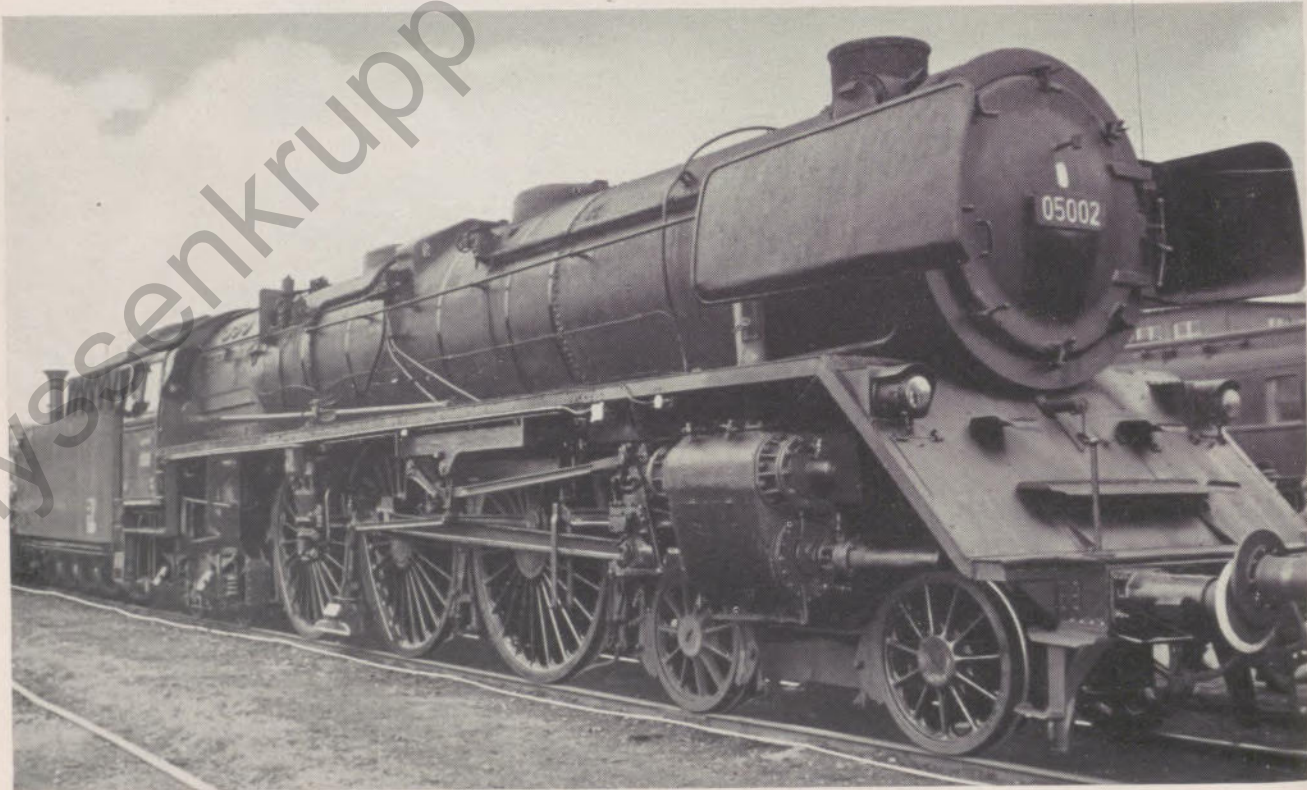
der ersten deutschen Lokomotive überhaupt, der berühmten „Adler“, die erstmalig auf der ersten Eisenbahnstrecke Deutschlands (Nürnberg—Fürth) eingesetzt war. Diese Lokomotive hatte ein Gewicht von 14 t und eine Höchstleistung von 40 PS. Die erste Bahnfracht, die diese Lok am 7. Dezember 1835 auf der Strecke Nürnberg—Fürth beförderte, waren zwei Fässer Bier der Nürnberger „Lederer-Bräu“ an den Wirt „Zur Eisenbahn“ in Fürth. Die für diese Bahnfracht zu zahlende Beförderungsvergütung betrug je Faß 6 Kreuzer. Auf **Abbildung 2** sehen wir die ersten Personenwagen 1. (rechts) und 2. Klasse (links), in **Abbildung 3** den offenen Personenwagen 3. Klasse. Soweit die Nachbildungen.

In **Abbildung 4** und **5** sehen wir dann zwei „Originale“, in **Abbildung 4** Deutschlands schnellste Dampflokomotive und in **Abbildung 5** Deutschlands modernste Diesellokomotive.



Abb. 3

Abbildung 4: Deutschlands schnellste Dampflokomotive



Die Dampflokomotive (**Abbildung 4**) hat eine Geschwindigkeit von 175 km/st. Ihre Leistung auf der Probefahrt betrug 205 km/st. Die weiteren Angaben, die hier besonders interessieren, sind: Betriebsgewicht der Lok = 198 t; PS max. = 2360; Zugkraft = 14900 kg; Raddurchmesser = 2300 mm; Achsdruck = 19,2 t; Kohlenvorrat = 10 t; Wasservorrat = 37 m³; Länge der Lok einschließlich Puffer = 26965 mm.

Die entsprechenden Angaben für die Diesellokomotive neuester Bauart (**Abbildung 5**) sind folgende: Geschwindigkeit = 140 km/st; Betriebsgewicht = 76 t; PS max. = 2200; Radstand = 14700 mm; Achsdruck = 19 t; Brennstoffvorrat = 3000 l; Länge der Lok einschließlich Puffer = 18500 mm. — 120 Jahre Eisenbahntradition sind in diesen Bildern lebendig

geworden. Welch eine ungeheure Entwicklung! Man vergleiche nur die alte „Adler“-Lokomotive mit den abgebildeten modernsten Typen der Dampf- bzw. Diesellokomotive, die heute die Eisenbahnzüge fahren. War vor hundert Jahren die Fahrt ins Ausland ein Ereignis, wie bei der ersten Eisenbahnfahrt von Oberhausen nach Arnheim, so ist das heute eine Angelegenheit, über die man nicht mehr besonders spricht. Die Zahl der Reisenden im internationalen Eisenbahnverkehr hat stark zugenommen. Der Schienenstrang ist zum verbindenden Band über die Grenzen hinweg geworden. Die Völker haben sich durch den Eisenbahnverkehr näher kennengelernt, der somit wesentlich zum gegenseitigen Verständnis beigetragen hat.



Abbildung 5: Deutsche Diesellokomotive neuester Bauart

Ein Kapitel, in dem das Eisen mutig angefaßt wird

*Ein Mensch fand wo ein heißes Eisen
Und, um das Sprichwort zu erweisen,
Ließ er durchaus sich nicht verführen,
Das heiße Eisen anzurühren.
Ein andrer Mensch, auch sprichwortkundig,
Nahm die Gelegenheit für pfundig;
Zum Hammer griff er und zur Zange
Und schmiedete drauflos, solange
Das Eisen warm war — und grad diesen
Hat man, als Glücksschmied, hoch gepriesen.
Der Wahrheit drum sich jeder beuge:
's hängt alles ab vom Handwerkszeuge.*

Eugen Roth

Unser Schmied — das Aas

Unser Schmied war ein Aas. Brachten wir ihm Meißel zum Schärfen, hatte er nichts Eiligeres zu tun, als daran die Form zu ändern. Spitze Meißel machte er stumpf; gab man ihm breite, dann brauchte man sich nicht zu wundern, wenn man sie in Schraubenzieherform zurückbekam. Auf verschiedene Anfragen hin, warum er die Form der Meißel nicht so gelassen habe, wie sie gewesen sei, antwortete er trocken, daß wir ja davon nichts bestellt hätten.

Zwei Jahre waren wir auf der Lauer, um ihm dafür eins auszuweisen; er jedoch war vorsichtig wie ein Luchs und gab sich keine Blöße. Aber eines Tages hatten wir ihn doch. Da fragte er nämlich den dicken Bartusels Jupp, ob er ihm nicht die Pfeife aufbohren wolle, es sei ein Streichholz drin steckengeblieben.

Der Jupp versprach es. Und es gelang ihm, die Pfeife vom Mundstück bis zum Tabakkopf so weit auszubohren, daß ringsum nur eine papierdünne Wandung übrigblieb. Dann brachte er sie vorsichtig dem Schmied zurück, dem sie sofort zwischen den groben Fingern zusammenknickte.

„Nun ja“, sagte er dann und warf die Pfeife auf die Werkbank, „wie dick du sie ausbohren solltest, hatte ich ja nicht bestellt. Es ist aber nicht so schlimm, denn das war dem Meister seine Pfeife. Die solltest du nur reinigen — —!“

Er war eben doch ein Aas!

Mathias Ludwig Schroeder

Die Hütte

„Also ich kann dir sagen, mein Vetter Kunibert hat ein Glück“, erzählt Bobby voll Neid seinem Freunde Mucki. — „Denk dir nur, er hat sich mit der Tochter eines Mannes verlobt, der eine Hütte hat!“

„Na, so was!“ staunt Mucki, fügt aber nach einer Weile voller Zweifel hinzu: „Aber sag mal, wieso soll das nun ein Glück für ihn sein? Freilich sagt der Dichter: Raum ist in der kleinsten Hütte für ein glücklich liebend Paar. Aber auf die Dauer denk ich mir so eine Hütte doch ein bisschen armselig und eng. Also für mich wäre das nichts. Was meinst du dazu, Bobby?“

„Was ich dazu meine? Daß du blöd bist, Mucki. Der Mann hat doch eine Eisenhütte!“

„Da schau her: eine Eisenhütte! Wie originell!“ nickt Mucki verständnisvoll. „Aber sag mir nur: glaubst du wirklich, daß eine Hütte dadurch geräumiger wird, daß sie statt aus Holz oder Stein aus Eisen gebaut ist?“

KURZ — aber interessant!

Die Züge der Pariser Untergrundbahn (Metro) werden demnächst Luftbereifung erhalten, um damit ein bequemerer und geräuschloseres Fahren zu erreichen.

Der größte Tanker der Welt, der 84730 Tonnen große „Universe Leader“, ist auf einer japanischen Werft bei Hiroshima erbaut worden und hat inzwischen seine Probefahrt nach New York erfolgreich durchgeführt. Die Baukosten dieses Tankers betragen etwa 9 Millionen Dollar.

Heute gibt es etwa 2,7 Milliarden Menschen auf der Erde. Diese Zahl nimmt täglich um rund 88000 zu. Die Bevölkerung Indiens wächst jährlich um 5 Millionen, die Chinas um 12 Millionen an. Die gesamte Bevölkerung der Erde wird im Jahre 1980 rund 3,6 Milliarden Menschen betragen.

Die höchste Tanne der Bundesrepublik steht im Landkreis Bühl im Gemeindewald Sasbach. Der Baum ist 36 m hoch und hat einen Umfang von 5,60 m. Die Holzmenge des bis zu einer Höhe von zwanzig Meter astfreien Stammes beträgt 36 Festmeter.

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit
in unserem Betrieb blicken zurück:



Betriebsassistent Otto Hochrebe,
Eisenbahn Nord,
eingetreten am 11. Dezember 1916



Schlosser Johannes van Gessel,
EBW I,
eingetreten am 17. Dezember 1916



E-Lokführer Andreas Konrad,
Maschinenamt,
eingetreten am 3. Dezember 1931



Hafenarbeiter Stanislaus Strozynski,
Hafen Schwelgern,
eingetreten am 23. Dezember 1931

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Lichtbilder: Wilfr. Brink

An die Angehörigen des Gemeinschaftsbetriebes

In der letzten Zeit treten bei der Neueinstellung von Personal insofern immer mehr Schwierigkeiten auf, als wir zwar von auswärts ledige Arbeitskräfte erhalten können, für die aber geeignete Unterkünfte fehlen. Um Abhilfe zu schaffen, wenden wir uns an unsere Belegschaft und Pensionäre mit der Bitte, einmal zu prüfen, ob die Möglichkeit besteht, solchen neu hinzukommenden Belegschaftsmitgliedern Unterkunft zu gewähren.

Wir sind uns bewußt, daß es sich hier um ein besonderes Ansinnen handelt, das wir auch nur aus einer Zwangslage heraus und im Vertrauen darauf stellen, daß uns unsere Betriebsangehörigen auch diesmal helfen, wenn sie helfen können.

Wir haben uns die Sache so gedacht, daß wir Miete und evtl. Verpflegungsgeld über die Lohnabrechnung einbehalten und an den Vermieter abführen. In den Fällen, in denen Raum zur Verfügung gestellt werden kann, es aber an den nötigen Einrichtungsgegenständen fehlt, stellen wir ggf. zur Beschaffung solcher Einrichtungsgegenstände ein Darlehen zur Verfügung, das in kleinen Raten getilgt werden kann.

Weitere Auskunft erteilt die Belegschaftsabteilung, die auch Meldungen über Unterkunftsmöglichkeiten entgegennimmt.

Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Gerhard Schrader, Maschinenbetrieb Nord, mit Anneliese Joraschkowitz, am 15. 9. 56
Johann Wojciechowski, EBW I, mit Ruth Geppert, 29. 9. 56
Herbert Hielscher, Eisenbahn Süd, mit Brigitte Pia, am 29. 9. 56
Walter Benkel, Eisenbahn Oberbau Nord, mit Hildegard Apitz, am 20. 10. 56
Wilhelm Scheberg, Eisenbahn Nord, mit Karolina Siebert, geb. Krüssmann, am 20. 10. 56

Nachwuchs kam an:

Roswitha, 29. 9. 56
Karl-Heinz Paske, Hafen Schwelgern
Rosa, 2. 10. 56
Richard Kühnel, Eisenbahn Süd
Doris, 11. 10. 56
Rudolf Uter, Maschinenbetrieb Nord

Rikado, 11. 10. 56
Karl-Heinz Kuhlmann, Eisenbahn Nord
Ulrike, 11. 10. 56
Emil Kinalczyk, EBW I
Heinz, 12. 10. 56
Theodor Wellmann, Eisenbahn Oberbau Nord
Günter, 15. 10. 56
Günther Peschel, Eisenbahn Süd
Petra, 19. 10. 56
Gerhard Sevenheck, Maschinenbetrieb Nord
Wolfgang, 20. 10. 56
Johannes Napp, Eisenbahn Süd

Unsere Toten:

8. Oktober 1956
Ludgerus Nühlen, Maschinenamt
8. Oktober 1956
Matthias Diedam, EBW I

Löhnungstage: Restlöhnung November 1956 am 11. Dezember 1956; I. Abschlag Dezember 1956 am 20. Dezember 1956; II. Abschlag Dezember 1956 am 28. und 29. Dezember 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.