

SCHIELE UND KRAH

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

1. Jahrgang

Nr. 6

September 1955

Die Entwicklung des Verkehrs

Bergwerksdirektor Hans Schneider

(Fortsetzung aus Nr. 5)

4. Luftverkehrsmittel, Rohrleitungen und Kabel, Verkehrs-Hilfsmittel

Der Traum des Ikarus, der mit Schwingen den Vögeln gleich — wie weiland der deutschen Sage — durch die Luft steuernde Mensch, hat trotz aller Fehlschläge die Menschheit nicht ruhen lassen, entsprechend dem verwegenen Feuerwort: Nil mortalibus ardui est (Nichts ist dem Menschen un erreichbar). Der erste historisch beglaubigte Flugversuch eines Menschen wurde im Jahre 67 n. Chr. in Rom durch den auch in der Apostelgeschichte erwähnten Magier Simon ausgeführt.

Kein Geringerer als das Universalgenie der italienischen Renaissance, der hervorragende Maler, Bildhauer, Architekt, Ingenieur und Mechaniker Leonardo da Vinci (geb. 1452), gleich groß als Wissenschaftler, Künstler und Techniker, hat sich immer wieder der Frage „Wie kann man fliegen?“ und dem Problem der Flugmaschine zugewandt. Anfangs einen schraubenförmigen Apparat planend, ersann er später einen brettförmigen Aeroplan mit Flügeln, dessen Organismus dem der Fledermaus angepaßt war. Er hat, um bei Probeflügen die Sicherheit zu erhöhen, sogar an der Verwendung eines Fallschirmes gedacht.

Die erste erfolgreiche Bresche in die Erdgebundenheit des Menschen wurde durch den Heißluft- und Gasballon gelegt. Freiballone, halbstarre und starre Luftschiffe sind gar bald durch die gewaltige Entwicklung des Flugzeuges in Krieg und Frieden, durch dessen vielseitige Verwendungs- und Anpassungsmöglichkeiten, überholt. Vom Kleinverkehrsflugzeug bis zum Superwal Dornier's und zu den größten Land- und Wassertransportflugzeugen — welche Mannigfaltigkeit in Form, Größe, Ausstattung und Schnelligkeit! Katapult-

flugzeuge, Flugzeugmutterschiffe und Flugzeuginseln im Ozean erhöhen die Verwendungsmöglichkeit und sind Bindeglieder des Wasser- und Luftverkehrs.

Teils zu Wasser, zu Lande und in der Luft, wenn auch nicht immer in gleicher Weise und in gleichem Umfange, verlaufen Rohrleitungen und Kabel zur Übertragung elektrischer Energie als Starkstrom, aus Kohle oder Wasserkraft gewonnen, oder als Schwachstrom zur Nachrichtenübermittlung. Den alten Wasserleitungen (z. B. Roms und Karthagos) auf hohen Steinsäulen sind in den letzten Jahrzehnten, teilweise unterirdisch, Fernleitungen für Trinkwasser, Gas, Dampf und Warmwasser gefolgt. Als Kind der jüngsten Zeit schließen den Reigen die Ölleitungen (Pipelines) in Amerika, Rumänien, Rußland und Kleinasien sowie die mit der anglo-amerikanischen Festland-Invasion 1944 entstandene Benzinleitung zwischen England und Frankreich.

*

Leicht wie der Iris Sprung durch die Luft,
wie der Pfeil von der Sehne,
hüpft der Brücke Joch
über den brausenden Strom.

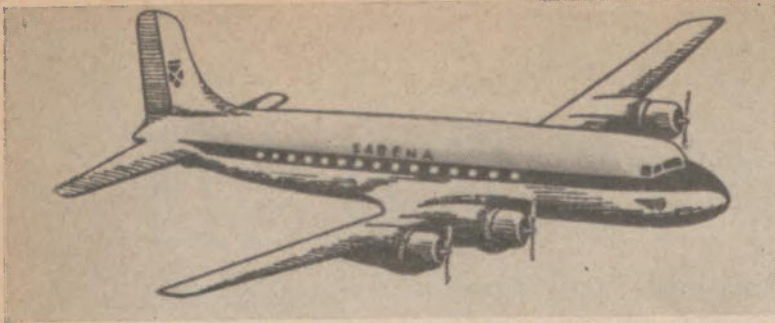
(Schillers „Spaziergang“)

Wenn bisher in großen Linien die Verkehrswege und Beförderungsmittel aufgezeigt sind, so mögen auch einige Verkehrs-Hilfsmittel kurz gestreift werden, ohne die eine glatte Verkehrsabwicklung heute einfach undenkbar ist. Es wurde schon bei Erörterung der Wasserwege darauf hingewiesen, daß die Beseitigung von Felshindernissen und sonstigen Untiefen ebenso wie die Schaffung und stete Instandhaltung von Deichen und Dämmen unentbehrlich ist. Lange vor Inangriffnahme solcher Arbeiten hat es Brücken gegeben. Vom einfachen

Baumstamm über kleine Bäche und Wassergräben, vom Lianengeflecht über Urwaldflüsse bis zu festen Stein- und Stahlbrücken über Flußmündungen und Sunde hinweg, bis zu Landanschüttungen gewaltigen Ausmaßes — erwähnt seien hier der durch das Wattenmeer zwischen der Westküste von Schleswig-Holstein und der Nordseeinsel Sylt auf dem Meeresboden

Otto Lilienthal, der erste „fliegende Mensch“, kurz vor dem Absprung zu einem seiner Gleitflüge



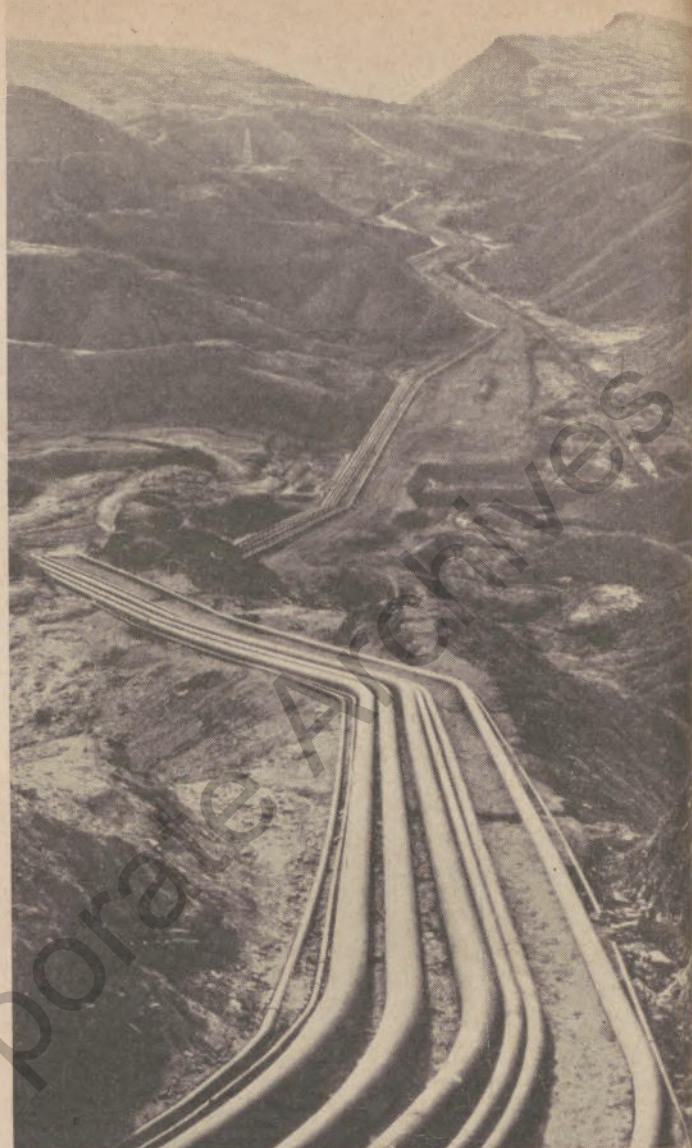


Ein neuzeitliches Passagierflugzeug — die belgische Verkehrsmaschine Douglas DC-6 B

aufgeschüttete, den Namen „Hindenburgdamm“ führende Bahndamm, ferner der 29,6 km lange Abschlußdeich der Zuidersee in Holland — führt die Geschichte des Brückenbaus; sie berichtet u. a. von einer Tiber-Holzbrücke auf Pfählen in Rom aus dem Jahre 620 v. Chr. und von einer 9 m breiten und etwa 1000 Fuß langen Balkenbrücke auf Steinpfeilern über den Euphrat bei Babylon, von König Nebukadnezar zur gleichen Zeit gebaut. Dem technischen Zeitalter blieb es vorbehalten, die durch Fluß und Berg bedingten Hindernisse durch große Tunnelbauten zu überwinden und durch Bergmassen hindurch sowie unterhalb der Wasserläufe feste Verbindungswege in Straßen- und Schienenform zu schaffen (St.-Gotthard-Tunnel, Elbe- und Scheldetunnel). Während ein Tunnel unter dem Ärmelkanal oft diskutiert worden ist, kann der bekannte Roman „Der Tunnel“ von Kellermann sogar als Anregung für die Schaffung einer Unterwasser-Verbindung Europas und Amerikas angesprochen werden.

Eine flotte Abfertigung des Verkehrs bedingt das Vorhandensein von Umschlagseinrichtungen auf den Stapelplätzen und Zielstationen des Land- und Seeverkehrs. Der uralte, handbetriebene Hebebock nebst Drehkran ist längst technisch überholt von den elektrischen Wippkränen, die zu einer guten Hafenausstattung ebenso gehören wie Molen, Kais, Gleise, Handkarren, Elektrokarren, Sackrutschen, Getreideexhaustoren und Rohrleitungen, Lagerschuppen mit Aufzügen, Greifer, Kipper und Verladebrücken. — Im Hafen Schwelgern kann seit Jahrzehnten eine Verladebrücke mit besonderer Kippvorrichtung alle 5 Minuten den Inhalt eines Waggons mit 30 t Ladefähigkeit unmittelbar ins Schiff entleeren. Der Waggon wird vom Gleis auf das Kippgestell gefahren und über den bestimmten Laderaum des Schiffes geschwenkt, niedergelassen und durch Schrägstellung entladen.

Ähnlich wie bei der Waggonkipperbrücke wird reichsbahnseitig ein Umladen des Waggoninhaltes vermieden durch die Benutzung eines Spezialfahrzeuges auf Gummirädern, welches das Ladegut im Waggon vom Gleis übernimmt und über die feste Straße zum Bestimmungsort, z. B. dem Bauplatz eines Hauses, schafft. Wesentlich älter ist der Waggontransport



Erdölleitungen (Pipelines) in den persischen Ölfeldern

über Wasserläufe (hingewiesen sei auf die Hebetürme Ruhrort) und Meerengen (z. B. nach den dänischen Inseln) mittels Eisenbahnfähren oder Fährschiffen.

Die Aufzählung der Verkehrshilfsmittel wäre nicht vollständig, wenn nicht auch der verschiedenen Seezeichen (z. B. Bojen), der Leuchttürme, der Bahnhöfe, Flugplätze und Funkstationen Erwähnung getan würde. (Fortsetzung folgt)

Helft Betriebsunfälle verhüten!



Wenn wir in unserem Arbeitskreis das Wort Betriebsunfall vernehmen oder einen solchen miterleben, so regen sich in uns Gefühle der inneren Anteilnahme für den betroffenen Arbeitskameraden und die Hoffnung auf seine baldige Heilung und Genesung. So menschlich dieses Mitempfinden der beteiligten Umwelt auch sein mag, so kann es doch den Unfall nicht ungeschehen machen. Drum wäre es besser, daß solche bedauerlichen Ereignisse

nicht eintreten. Wir feiern doch lieber das Jubiläum oder den Geburtstag eines Arbeitskameraden, als daß wir ihn unfallverletzt im Krankenhaus besuchen.

Der Arbeitskamerad, der Tag für Tag den Gefahren des industriellen Getriebes ausgesetzt ist, sollte immer daran denken, daß ein Unfall ein Unglück für seine Gesundheit und sein Leben sein kann. Wer hätte nicht den sehnlichen Wunsch, solange wie möglich für seine Familie zu leben und zu schaffen? Warum Unfälle, wenn bei der Arbeit die nötige Vorsicht geübt wird, wenn Verantwortungsgefühl für die Sicherheit das Handeln bestimmt? Wir sollten auch nicht den günstigen Einfluß auf die Unfallverhütung unterschätzen, wenn die Mutter dem Sohn, die Frau und das Kind dem Vater beim Abschied zur Schicht zurufen:

„Sei vorsichtig in deinem Betrieb und kehre gesund heim!“ Vorsicht ist keine Feigheit — und Leichtsinn — kein Mut. Was ist ein Unfall? Er ist eine ungewollte, mehr oder weniger

plötzliche Einwirkung von Gegenständen der betrieblichen Umwelt auf den menschlichen Organismus, deren Folge eine Verletzung oder der Tod sein kann. Es ist für den Begriff des Unfalles unwesentlich, ob diese Einwirkung durch die Bewegung des menschlichen Körpers oder durch Bewegung der Dinge der Umwelt oder durch gleichzeitige Bewegung von Mensch und Ding erfolgt. Beispiele aus dem Fahrbetrieb unserer Eisenbahn sollen dies erläutern. Im ersten Falle springt ein Rangierer vom Wagen und schlägt mit dem Knie auf einen neben dem Gleis liegenden großen Stein auf; im zweiten Falle wird ein neben dem Gleis stehender Rangierer durch einen aus einem fahrenden Wagen über das Gleisprofil hinausragenden Gegenstand (Schrott) getroffen und verletzt; im dritten Falle stößt der Rangierer beim Aufspringen auf einen fahrenden Wagen mit dem Unterschenkel gegen das Trittbrett.

Seit Ende des vorigen Jahrhunderts ist die Bekämpfung der Unfälle von den Aufsichtsbehörden, Berufsgenossenschaften und den einzelnen Betrieben mit großem Eifer, aber fast ausschließlich mit technischen Hilfsmitteln betrieben worden. Das Bestreben ging dahin, den arbeitenden Menschen gegen Gegenstände und Vorgänge im Betrieb, die eine Gefahr für ihn sein konnten, durch technische Einrichtungen zu schützen. So kapselte man sich bewegende Getriebeteile, Räder oder dergleichen, ein, oder man kapselte auch den Menschen ein durch Schutzbrillen, Schutzkleidung, Geländer u. a. Dieser technische Schutz hat wesentlich zur Senkung der Unfallhäufigkeit beigetragen. Die Erforschung der seelischen Ursachen, die zu Unfällen führen, ist ein wenn auch sehr schwieriges, aber ebenso wichtiges Gebiet, dem sich die Unfallverhütung unter Anwendung geeigneter Methoden in der Zukunft widmen sollte, wobei die Ursachen des menschlichen Versagens im Vordergrund stehen.

Nach diesen allgemeinen Ausführungen wollen wir die in unserem Rangierbetrieb in der Zeit vom 1. Oktober 1953 bis 30. Juni 1955 vorgekommenen Unfälle einer näheren Betrachtung unterziehen, da hier die Unfallhäufigkeit immer noch hoch ist. Aus der untenstehenden Übersicht geht hervor, daß allein 76 von den 217 Unfällen, die mit dem Rangierdienst unmittelbar zusammenhängen, beim Aufspringen auf einen oder Abspringen von einem Wagen eingetreten sind. Das sind 35%. Aus verständlichen Gründen kann an dieser Stelle der Hergang der aufgeführten Unfälle im einzelnen

Unfälle im Rangierdienst vom 1. Okt. 1953 bis 30. Juni 1955

Unfallhergang und Unfallfolge	Zahl der Unfälle		
	Eisenbahn Abschnitt		Insgesamt
	Nord	Süd	
A. Verletzungen			
Beim Aufspringen auf einen oder Abspringen von einem Wagen	42	34	76
Beim An- bzw. Abhängen eines Wagens	11	6	17
Beim Rangieren über Gegenstände gestolpert, an ihnen hängengeblieben usw.	16	7	23
Beim Heraustreten aus dem Gleis vom Trittbrett des Wagens erfaßt	9	7	16
Beim Hemmschuh- bzw. Festlegen eines Wagens durch Auflauf oder plötzliches Halten eines Zuges gegen Wagen gestoßen oder geschleudert	11	4	15
Durch herabfallendes Ladegut getroffen	8	4	12
Durch flüssige Schlacken- oder Eisenspritzer getroffen	9	6	15
Beim Öffnen bzw. Schließen von Wagenklappen, Türen und Bremsen gequetscht	2	2	4
Bei Entgleisung eines Wagens durch Notabsprung aufgeschlagen	6	3	9
Beim Umlegen einer Handweiche vom Wagen erfaßt	3	—	3
Sonstige Unfallursachen	2	2	4
	14	5	19
B. Tödlicher Ausgang			
Zwischen selbsttätige Scharfenbergkupplung geraten	—	1	1
Beim Einhängen der Kupplung ausgerutscht und überfahren	—	1	1
Bei Überquerung eines Gleises zu Fall gekommen und von der Lok überfahren	—	1	1
Mit Fuß in der Weiche hängengeblieben und vom nachfolgenden Wagen überfahren	1	—	1
Insgesamt	134	83	217



nicht erörtert werden, doch wird unser Rangierpersonal sich davon eine Vorstellung machen können. Es sind von den zuständigen Stellen eingehende Überlegungen darüber angestellt worden, wie den im Rangierdienst auftretenden Unfallgefahren noch mehr entgegengetreten werden kann. Als eines der am meisten erfolgversprechenden Mittel wurde die fortlaufende Belehrung der neueingetretenen Rangierer sowie die weitere Schulung der bereits seit einiger Zeit tätigen Rangierer angesehen. Diese Unterrichtsstunden, die bei dem Rangierpersonal allgemeinen Beifall gefunden haben, sind nicht ohne Erfolg geblieben, und auch so manche Anregung, die vorgebracht wurde, konnte nutzbar ausgewertet werden.

Bei der Untersuchung der Unfälle im Rangierdienst wurde festgestellt, daß das noch von einer großen Zahl der Rangierer getragene Schuhwerk für den Rangierdienst ungeeignet ist. Die Folgen davon sind häufiges Umknicken des Fußes sowie Hängenbleiben in den Herzstücken, Weichenzungen und Zwangsschienen der Gleise. Dieses unpassende Schuhwerk hat sogar zu einem tödlichen Unfall geführt (siehe Übersicht). Wie andere Eisenbahnbetriebe des Reviers, sind auch wir zur Einführung eines Eisenbahner-Zugstiefels (s. Abbildung) übergegangen. Er ist ausgerüstet mit einer Stahlkappe, Luftpolstersohle mit Gelenkstütze und Mittelfußknochenschutz. In diesem Stiefel können Sehnenzerrungen oder Knöchelbrüche durch Umknicken kaum noch vorkommen. Außerdem kann der Rangierer, wenn er irgendwo mit dem Stiefel hängenbleibt, leicht aus diesem herausschlüpfen und seinen Fuß retten. Der Stiefel hat sich, wie auch folgender Bericht eines Unfallverletzten zeigt, recht bewährt. Er schildert: „Nach Umlegen einer Handweiche wollte ich auf die vordere Plattform eines Erzselsbentladers aufspringen. Nach Anheben des rechten Beines rutschte ich auf mehreren Erzbrocken aus und geriet mit dem linken Fuß zwischen den Spurrailen eines Rades und der Schiene. — Dabei rollte das Rad des 10t schweren Wagens über meinen linken Fuß.

Nur dem Umstand, daß ich den Eisenbahner-Zugstiefel mit der Stahlkappe trug, ist es zu verdanken, daß mir mein linker Fuß erhalten blieb. Ich bin mit zwei einfachen Zehenbrüchen davongekommen und glücklich, daß ich mir den Eisenbahner-Zugstiefel angeschafft habe.“ (In unserer Abbildung ist auf der Stahlkappe die Spur des Radkranzes deutlich erkennbar). Wir können daher unserem Rangierpersonal die Anschaffung eines solchen Sicherheitstiefels nicht dringend genug empfehlen. Noch mehr als bisher sollten sich die erfahreneren Arbeitskameraden und das Aufsichtspersonal an der Unfallbelehrung im Betrieb beteiligen. Wenn jeder sich unablässig bemüht, dem Unfallteufel das Handwerk zu legen, dann wird es weniger Schmerzen und Tränen geben. Vor kurzem hat der Weltbund für Nächstenhilfe sein 100jähriges Bestehen unter dem Leitwort gefeiert

„Du sollst deines Bruders Hüter sein!“

Wollen auch wir es beherzigen!

W.

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Weichensteller
Paul Jaschke
Eisenbahn Nord
eingetreten am 5. Oktober
1915



Verlademeister
Paul Misiorny
Hafen Schwelgern
eingetreten
am 8. Oktober 1915

25 Jahre gehört zu unserem Betrieb:

Streckenwärter Franz Konieczka, eingetreten am 28. Oktober 1930.

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Lichtbilder: Wilfr. Brink

Bald 50 Jahre Eisenbahnverein

Am 31. Juli 1955 hielt der Eisenbahnverein des Gemeinschaftsbetriebes seine vierteljährliche Mitgliederversammlung ab. Nach Begrüßung der Vereinsdamen und -mitglieder durch den 1. Vorsitzenden gedachte man der Verstorbenen. Der Bericht der letzten Mitgliederversammlung vom 15. Mai 1955 wurde von der Versammlung gutgeheißen.

Neu aufgenommen wurden nach erfolgter Genehmigung durch die Versammlung 5 Berufskameraden, und zwar: Hermann von der Heide, Hubert Ohletz, Tilo Schuldt, Arthur Kontz und Richard Rust.

Unter Punkt „Verschiedenes“ kam das 50jährige Bestehen des Vereins zur Sprache. Es entspann sich eine lebhaft Diskussions, die hier wiederzugeben einen viel zu großen Raum einnehmen würde. Man einigte sich, eine außerordentliche Mitgliederversammlung am 21. August 1955, 10.00 Uhr, einzuberufen. Um 21.15 Uhr wurde die Tagung vom 1. Vorsitzenden geschlossen, und man ging mit den Damen zum gemütlichen Teil über. Derselbe wurde unterstützt durch unsere Vereinskapelle.

Es wurde viel getanzt, und so verging die Zeit bis zum Aufbruch im Fluge.

Lohn für 50jährige treue Pflichterfüllung

Nachstehende Belegschaftsmitglieder, die über eine 50jährige Tätigkeit in unserem Betrieb zurückblicken können, wurden am 7. September 1955 im Rahmen einer eindrucksvollen Feierstunde im großen Sitzungssaal der Industriekredit-Bank in Düsseldorf durch Regierungspräsident Baurichter mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet:

Stellwerkswärter i. R.	Heinrich Steinbrink
Oberlokmeister	Wienand Klaes
Dreher	Theodor Klaes
Kaufm. Angestellter	Stanislaus Wozny
Hilfsarbeiter	Albert Oplow

Unsere herzlichsten Glückwünsche zu dieser hohen Auszeichnung.

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Matthias Buschulz, EW I, mit Hildegard Kellenter, am 23. 7.; Helmut Meyer, Eisenbahn Süd, mit Hildegard Jackowski, am 23. 7.; Johann Karwald, Eisenbahn Süd, mit Irmgard Dietrich, am 29. 7.; Werner Link, EW I, mit Anneliese Friedrichs, am 29. 7.; Kurt Kütz, Eisenbahn Nord, mit Maria Wick, am 4. 8.; Waldemar Rother, Eisenbahn Nord, mit Irmgard Moritz, am 4. 8.; Roman Geis, Eisenbahn Süd, mit Irma Wünnemann geb. Pötters, am 5. 8.; Werner Wojciechowski, Eisenbahn Nord, mit Hildegard Grolms, am 12. 8.; Hugo Lemm, Maschinenbetrieb Nord, mit Johanna Thyssen, am 13. 8.; Ernst Mokosch, EW I, mit Maria Ertl, am 13. 8.; Martin Kempkens, EW I, mit Klara Hintzpeter geb. Linder, am 18. 8.; Manfred Strzelecki, Eisenbahn Nord, mit Grete Lawniczak, am 19. 8.; Wolfgang Drost, Maschinenbetrieb Nord, mit Anneliese Franzen, am 19. 8.; Kurt Leese, Eisenbahn-Oberbau Nord, mit Helga Holl, am 19. 8.; Werner Zimmermann, Eisenbahn Nord, mit Maria Bergmann, am 19. 8.; Günter Meurisch, Eisenbahn Nord, mit Ursula Müller, am 20. 8.; Walter Kolm, Eisenbahn Nord, mit Anneliese Fuchs, am 20. 8.; Ewald Piszczola, Eisenbahn Nord, mit Anneliese Jaschke, am 23. 8.

Nachwuchs kam an:

Lothar, 22. Juli
Manfred Ipach, Maschinenbetrieb Nord
Christoph, 27. Juli
Heinrich Basten, Maschinenbetrieb Nord
Gudrun, 29. Juli
Erwin Herbst, Eisenbahn Nord
Heidi, 31. Juli
Albert Feldkamp, Eisenbahn Nord
Wolfgang, 3. August
Ewald Peuser, Eisenbahn Süd
Uwe, 7. August
Ulrich Steinbrink, Eisenbahn Nord
Ilona, 9. August
Karl Knöner, Maschinenbetrieb Süd

Rita, 12. August
Friedhelm Bossmann, Eisenbahn Süd
Edelgard, 13. August
Wilhelm Feussner, Eisenbahn Nord
Jürgen, 15. August
Ruthard Kern, Eisenbahn Süd
Heike, 15. August
Herbert Plankert, Eisenbahn Süd
Karin, 18. August
Emil Schubert, Maschinenbetrieb Nord
Irene, 21. August
Rudolf Sakowski, Maschinenbetrieb Süd
Manfred, 24. August
Erich Ulrich, Maschinenbetrieb Nord
Wolfgang, 26. August
Günter Nott, Maschinenbetrieb Nord

Werner, 26. August
Franz Karniewski, Eisenbahn Nord

Goldene Hochzeit:

Der Werkspensionär Heinrich Steinbrink, wohnhaft Rheinberg, Wiesenstraße 5, begeht am 19. Oktober 1955 das Fest der Goldenen Hochzeit.

Unsere Toten:

16. August 1955
Dietrich Blumberg, Eisenbahn-Oberbau Nord
19. August 1955
Augustinus Ehlert, Hafen Schwelgern

Löhnungstage: Restlöhnung September, am 11. Okt.; I. Abschlag Okt., am 21. Okt.; II. Abschlag Okt., am 31. Okt.

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, Pressehaus.