

SCHIENE UND KRAN

Betriebszeitschrift des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

4. Jahrgang

Nr. 4

April 1958

Männer an Maschinen und Geräten

Ein Blick in unsere Eisenbahnwerkstätten in Hamborn

Hinein in die Schmiede, wird dir auch bang
Im wirren Schmettern und Schallen!
Wie eine Kirche, so weit und lang,
Dehnen sich mächtige Hallen.

Du spürst durch all das Getöse
Das Ringen des Tags, der Arbeit Hast,
Das Leben der Zeit in Kraft und Last
Und ihre schaffende Größe.

Max Eydt: „Hinter Pflug und Schraubstock“

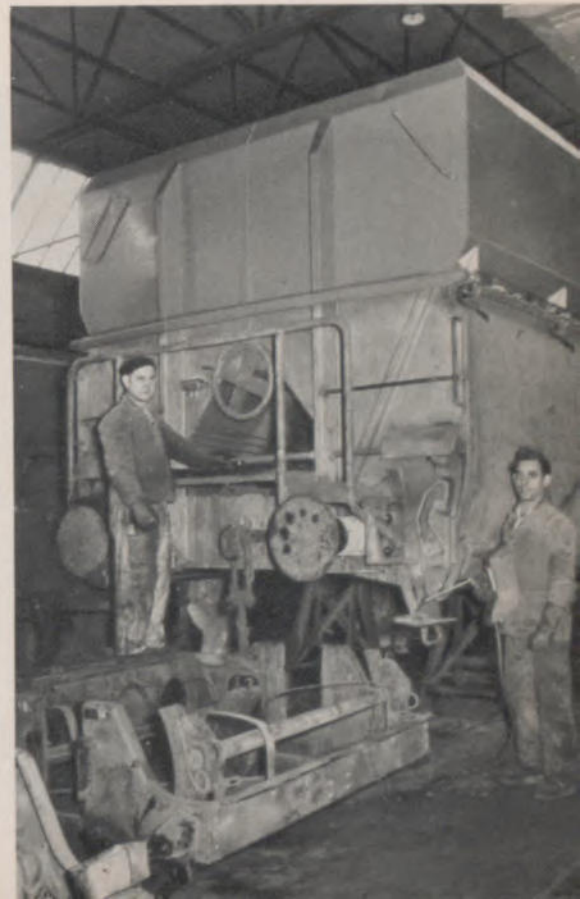
Lange und kurze Züge unserer Werksbahn, bespannt mit D- und E-Lokomotiven, befördern auf einen Arbeitstag gerechnet 160 000 t Güter, wie Erz, Sinter, Koks, Kohle, Eisen und Schlacke in flüssiger und fester Form, Walzwerkserzeugnisse mancherlei Profile und andere Güter auf unserem 510 km großen Gleisnetz. Auch in den Bahnhöfen und in den Ladegleisen herrscht reger Verkehr. Daran sind zur Zeit 5600 Werksbahnwagen und 136 Lokomotiven beteiligt, die im Jahreslauf 12 Mill. km zurücklegen, 2 Mill. km die Lokomotiven und 10 Mill. km die Wagen. — Diese Fahrleistung geht nicht ohne Schäden ab, sei es natürlicher Verschleiß durch Einflüsse der atmosphärischen Luft (Verrostung) oder chemischer Bestandteile der Güter, z. B. schwefelhaltiger Kokskohle, oder durch mechanische Einwirkungen bei der Be- und Entladung, und schließlich durch Beschädigungen im Fahrbetrieb.

Die Eisenbahnwerkstätten mit ihren Zubringer- und Zusammenbauwerkstätten haben in erster Linie die Aufgabe, diese Schäden zu beheben und den Fahrzeug-

Abb. 3: Handwerker bei der Überholung eines OOT-Wagens

Abb. 1: Ein Arbeitsplatz in der Hammerschmiede

Abb. 2: Die Federschmiede



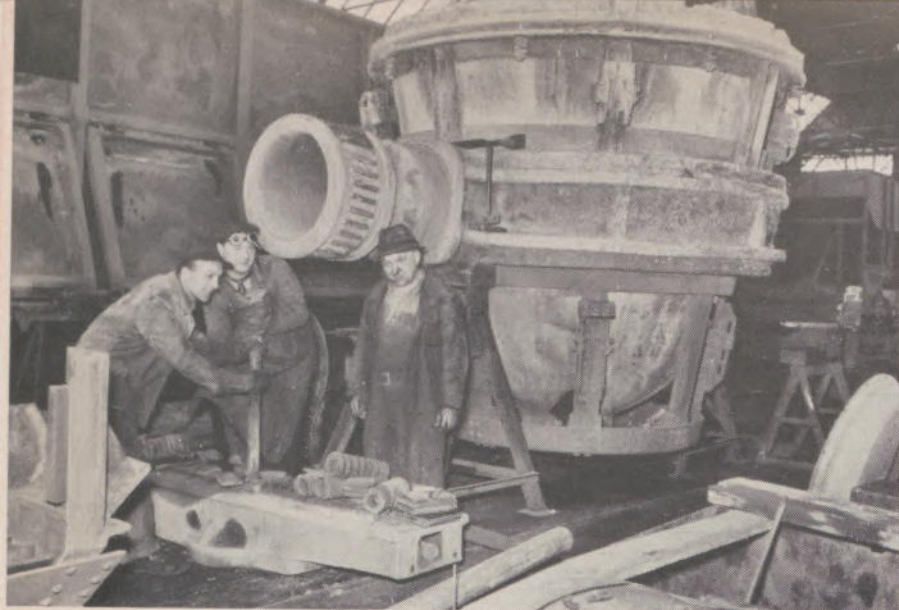


Abb. 4: Schlosser bei der Instandsetzung eines Pfannenwagens

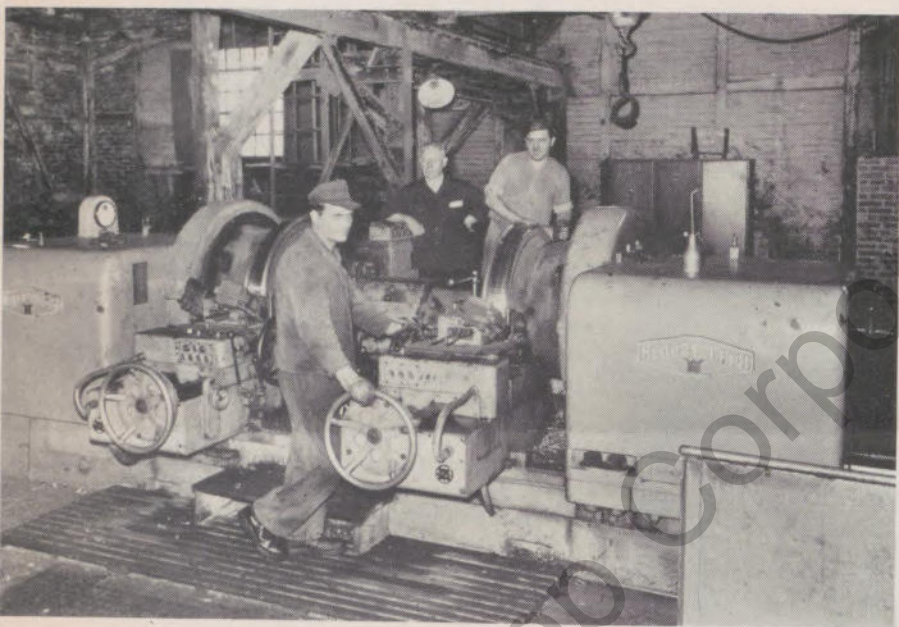
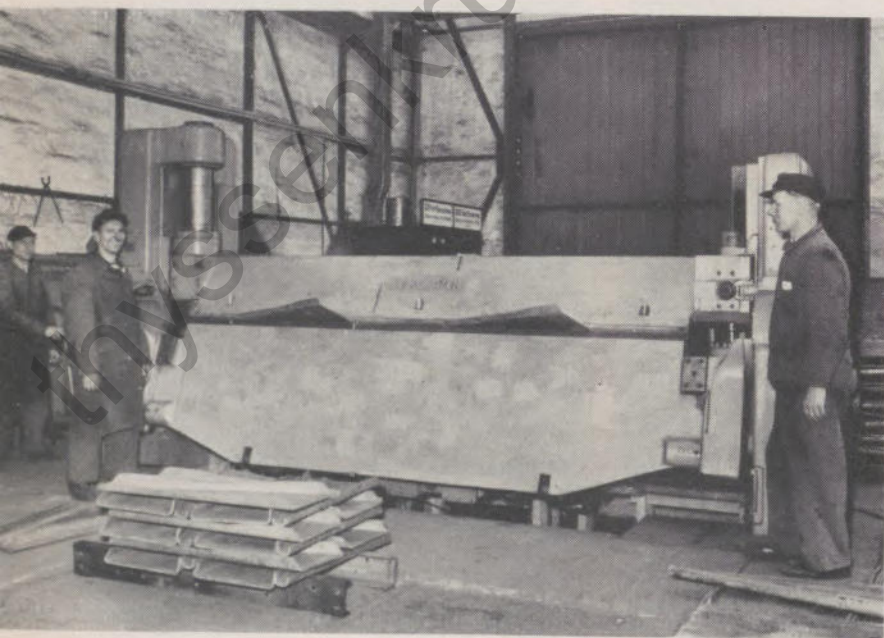


Abb. 5: Die Hochleistungsdrehbank in der Radsatzwerkstatt



park betriebsfähig zu erhalten. Die Kosten für die Untersuchung und Instandhaltung der Fahrzeuge belaufen sich in einem Jahr auf mehr als 10 Mill. DM, wobei die Gewaltschäden einen kostspieligen Anteil haben. Daher sollte jeder, der mit der Bewegung der Fahrzeuge und ihrer Behandlung zu tun hat, sich bemühen, Schäden zu vermeiden.

In aller Frühe, morgens 6 Uhr, stehen die Schlosser, Dreher, Fräser, Hobler, die Schmiede, Schweißer und Brenner an den Werkzeugmaschinen, an den Werkbänken und den Reparaturständen der Wagen und Lokomotiven und beginnen ihr Tagewerk. Auch das Hilfspersonal, die Fahrer der Schiebebühnen, der Kräne, der E-Karren und andere sind pünktlich zur Stelle. Nun setzt in den Hallen das Konzert der Arbeit ein.

Schauen wir uns zuerst einmal in der Hammer-schmiede um (Abb. 1). Ihre handwerklichen Wahrzeichen sind das Schmiedefeu, der Amboß und der Hammer. Hier werden in erster Linie beschädigte Wagenteile aufgearbeitet, insbesondere gerichtet. Zu dieser Werkstatt gehört auch die Überholung der Hülsenpuffer, die z. B. durch Auflaufen auf andere Fahrzeuge oder durch Über- und Nebeneinander-schieben in Kurven beschädigt worden sind. Hier sei bemerkt, daß der Anfall an beschädigten Puffern beachtlich hoch ist. Ferner werden instandgesetzt: Trittbretthalter, eiserne Fußtritte, Wagentüren, Rungen, Achshalter, Kupplungen, Zughaken und fast sämtliche Beschlagteile. Auch Bauteile von Dampflokomotiven werden bearbeitet, z. B. Stangen, Kurbelzapfen und andere Bestandteile der Steuerung.

Und nun zur Federschmiede (Abb. 2). Jeder Eisenbahner weiß, daß die Tragfeder ein unerläßlicher wichtiger Bestandteil eines Fahrzeuges ist, um die Wagenlast gegen die Achsen abzufedern und gegen Unebenheiten des Gleises und der Schienenstöße abzusichern. Die einzelnen Blattfedern werden hydraulisch vom Federbund gelöst und in einem dreiteiligen Walzenaggregat durch Druck auf normale Pfeilhöhe gebracht, gebrochene Federblätter durch neue ersetzt, sodann wird der auf 600 bis 800 Grad erhitzte Bund auf die nach Größe zusammengesetzten und mittels eiserner Klammern zusammengehaltenen Blattfedern geschoben und verkeilt. Diese neue Tragfeder wird wieder hydraulisch mit 70 atü zusammengepreßt und schließlich an der Federprüfmaschine mit einem Druck von 20 t mehrere Male belastet und geprüft.

Und nun zur nächsten Halle, in der die eisernen Selbstentladewagen für Erz, Sinter, Kohle und Koks und die Pfannenwagen gründlich untersucht und instandgesetzt werden (Abb. 3 und 4). Die Drehgestelle, ein empfindliches Bauelement dieser Wagen, bedürfen einer besonders gewissenhaften Behandlung auf Maßhaltigkeit. Auch die Riesen in unserem Wagenpark, die 100-t-Erzwagen — es sind 177 an der Zahl —, werden hier fachmännisch behandelt. In dieser Werkstatt wird schwere körperliche Arbeit geleistet.

Unser nächstes Ziel ist die Radsatzwerkstatt (Abb. 5). Sie soll in absehbarer Zeit ein neues Heim erhalten und in der Anordnung der Maschinen und Geräte nach neuzeitlicheren Gesichtspunkten gestaltet werden. Verfolgen wir einmal den Lauf der

Abb. 6: Die Abkantmaschine in der Kesselschmiede

Radsätze. Sie werden nach Ausbau aus dem Fahrzeug über eine Schiebehöhne zur Abkocherei gebracht, wo die Lagerkästen mit Inhalt abgebaut und in mit erhitzter Sodalaug gefüllten Bottichen von Schmutz und Ölrückständen befreit werden. Die gereinigten Radsatzteile werden in der Radsatzwerkstatt wieder betriebsfähig hergerichtet oder ersetzt. Für diesen Zweck stehen u. a. zur Verfügung: 1 Hochleistungsdrehbank mit 4 Stahlhaltern und 20 Motoren verschiedener Leistung, auf der Lauffläche und Spurkranz gleichzeitig bearbeitet werden können, ferner 1 Spurkranzschweißmaschine für das Aufschweißen von Material, 1 Prägepolierbank zum Feinglätten der Achsschenkel, um Heißläufer zu vermeiden, 1 Kopfdrehbank zum Ausdrehen neuer Radreifen und 1 hydraulische Presse zum Anfertigen neuer Radsätze.

Der Arbeitsvorgang für das Herichten eines betriebsfähigen Radsatzes ist wie folgt: Von einem Rad wird der Sprengring ausgebrannt und die abgenutzte Bandage als Schrott abgeschlagen, sodann die neue Bandage auf der Kopfdrehbank ausgedreht, im Ringofen erhitzt, der Stern dann mit Hilfe eines Kranes in die Bandage eingesetzt. Durch Erkalten haftet die Bandage fest auf dem Radkörper. Der Sprengring wird in die ausgedrehte Nute auf einer Sprengringwalze eingewalzt. Zum Schluß werden der Spurkranz des Rades auf der obengenannten Hochleistungsdrehbank maßhaltig abgedreht und die Achsschenkel auf der Prägepolierbank auf Hochglanz gebracht. Die Lageraschen werden angepaßt und das Achslagergehäuse aufgebaut. Wir gehen nun in die Halle der Kesselschmiede (Abb. 6). Gleich am Eingang sehen wir eine große Abkantmaschine neuester Bauart. Mit ihr werden Bleche bis zum U-Profil mit einem Druck von 300 atü geformt. Ein Winkelmesser zeigt die gewünschte Neigung zweier Profilbleche an. Weiter hinten im Raum werden, solange noch Dampflokomotiven im Fahrbetrieb eingesetzt sind, ihre Kessel, Feuerbüchsen und Heizrohre aufgearbeitet, wobei insbesondere der Kupferschweißer wertvolle Arbeit leistet. Schließlich gehört zu den Aufgaben dieser Werkstatt die Überholung von Transportbehältern und von Kohle- und Erzkübeln. Das Getöse der Niethämmer erfüllt schallend den weiten Raum.

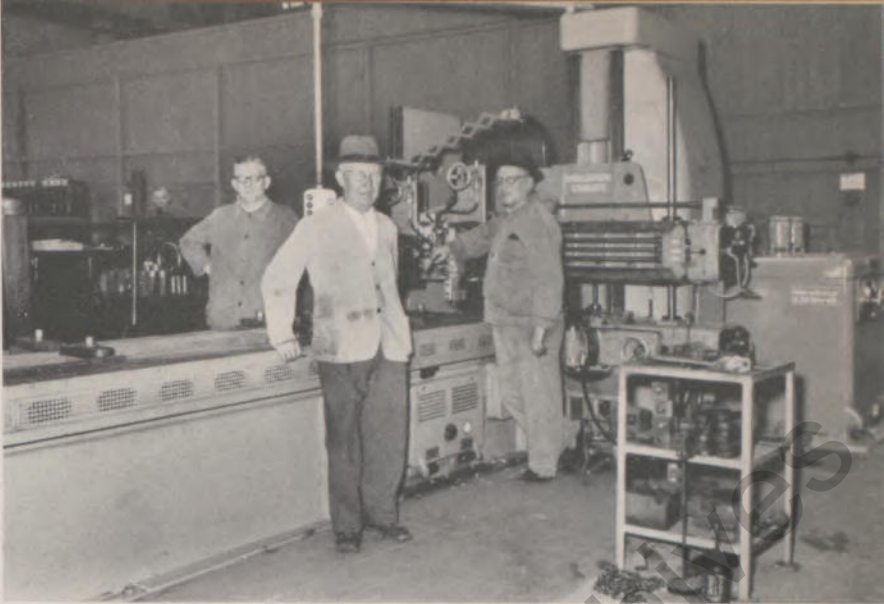


Abb. 7: Die Langhobelmaschine mit Meister Klasen

Die Strahlen der warmen Frühlingssonne fluten durch Fenster und Tore der mechanischen Werkstatt und beleuchten die grauen Körper der Werkzeugmaschinen, sinnvoll ausgerichtet, jede an ihrem richtigen Platz. Sie dienen der spanabhebenden Verformung, wie Drehen, Hobeln, Fräsen und Bohren. Von der großen Zahl dieser Maschinen sollen nur zwei neuester Konstruktion gezeigt werden: Die Langhobelmaschine (Abb. 7) sowie die senkrecht arbeitende Fräsmaschine mit elektronischer Steuerung (Abb. 8).

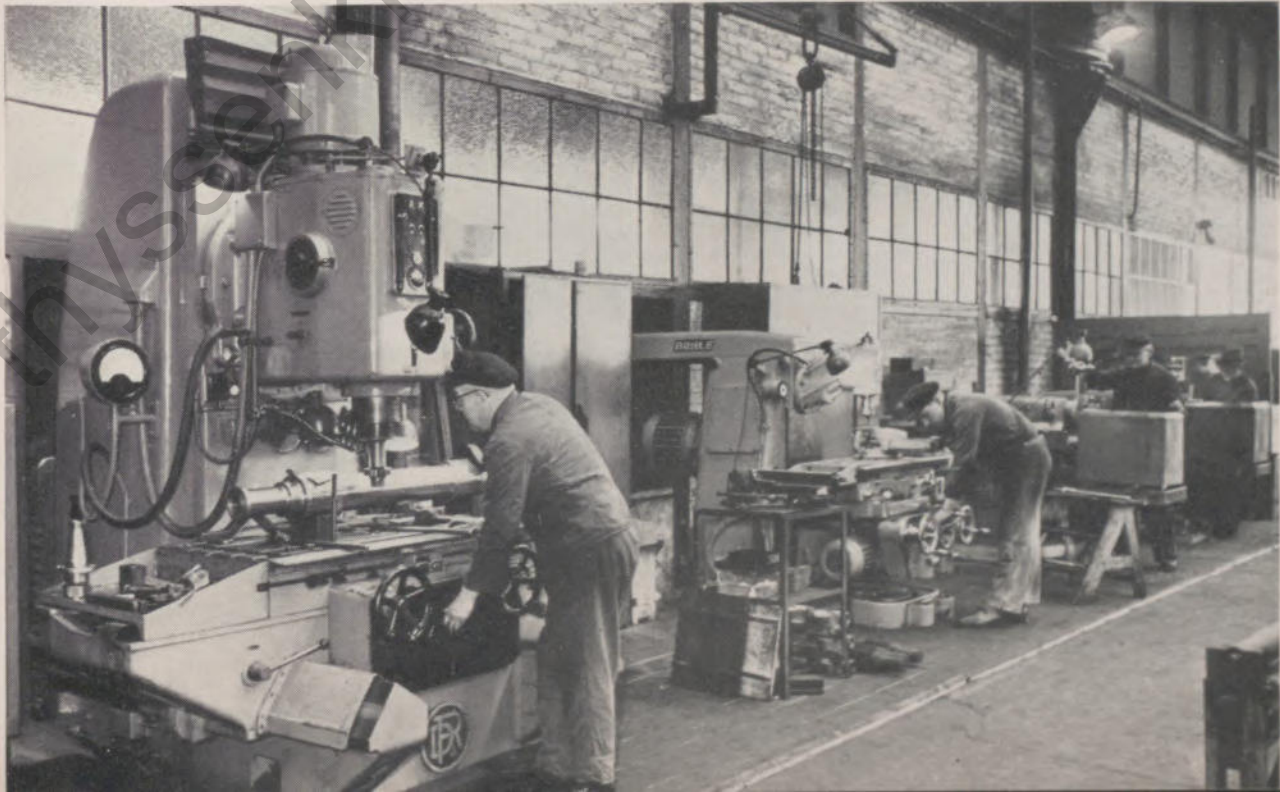
Diese Werkstatt ist gleichsam die Feinmechanik des Gemeinschaftsbetriebes. Fachkundige Handwerker bedienen die Werkzeugmaschinen, verstehen die Schaltung der Motoren, beobachten die Meßinstrumente und messen und winkeln am Werkstück, bis es richtig ist.

Findiger Geist in den Werkstätten hat zur erfolgreichen Entwicklung und Konstruktion neuer Wagentypen geführt und zahlreiche brauchbare Vorschläge und Anregungen unserer Mitarbeiter zur Verbesserung der Werkstättenarbeit gebracht.

Dr. W.

Lichtbilder: Wilfr. Brink (1), B. Maruschke (7)

Abb. 8: Die neue Fräsmaschine mit elektronischer Steuerung links im Vordergrund



Der 6. Erdteil – ein Bergbauland der Zukunft?

(Schluß aus der März-Ausgabe)

Wem gehört der 6. Kontinent?

Ein neuer Wettstreit der Nationen

Die Antarktis, die vor kaum zwei Jahrzehnten noch als völlig wertloses Land galt, ist inzwischen durch verschiedene Nationen in sogenannte „Sektoren“ aufgeteilt worden. Die „Schnitte“ ähneln Stücken einer riesigen Torte, deren Mittelpunkt der Südpol ist und deren Begrenzung die Breiten- und Längengrade bilden. Das britische Weltreich erhebt Anspruch auf den weitaus größten Teil der Antarktis, auf nicht weniger als 8,5 Millionen Quadratkilometer; 1908 erklärte die britische Regierung den Sektor des Weddell-Meeres (zwischen 20° und 80° westl. Länge) als Teil seiner Kolonie Falklandinseln. 1923 wurde das Land um das Ross-Meer (Sektor zwischen 160° östlicher Länge und 150° westlicher Länge) zum neuseeländischen, 1933 der daran anschließende Sektor (bis 45° östlicher Länge) zum australischen Hoheitsgebiet erklärt. Nur das darin eingeschlossene Adelie-Land betrachtete man als Frankreich zugehörig. Der Souveränitätsanspruch Englands auf seinen Sektor hat schon praktischen Wert gehabt, als z. B. norwegische Walfänger für die Jagd in diesen Seegebieten (die Meere gelten innerhalb der Territorialwassergrenzen ebenfalls als Hoheitsgebiet) bisher bereits etliche Millionen Kronen zahlen mußten.

Nun machten auch andere Interessenten Ansprüche geltend: Norwegen als Hauptwalfangnation auf das Gebiet von 20° westl. Länge bis 50° östl. Länge, Chile und Argentinien als „unmittelbare Nachbarn des Pols“ möchten ebenfalls beteiligt sein. Aber ihre Ansprüche auf Sektoren (Chile zwischen 53° und 90° westl. Länge; Argentinien zwischen 25° und 74° westl. Länge) überdecken sich zum Teil und fallen überdies beide in den britischen Sektor der „Falkland-Dependancy“. Früher hatten die beiden südamerikanischen Staaten nie territoriale Forde-

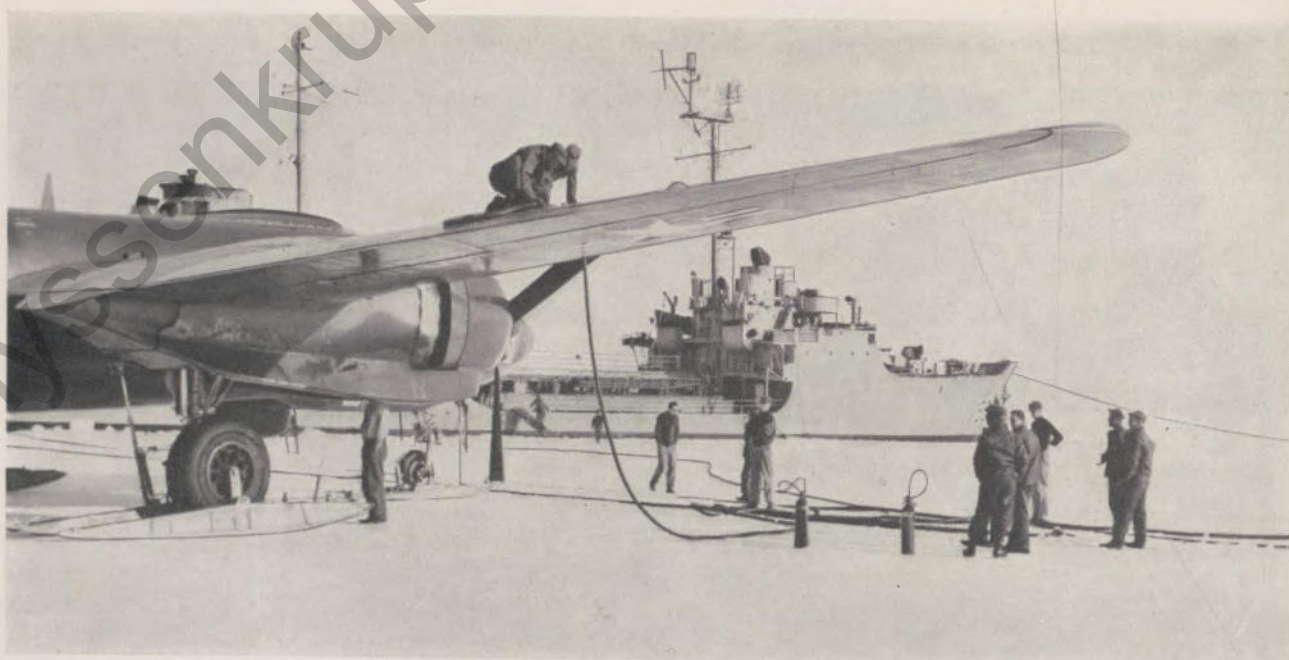
rungen auf südpolares Gebiet erhoben. Nun sind sie aber derart eifrig, daß sie Polardauerstationen an ihren Küsten errichten. Vor wenigen Jahren verhinderte sogar ein argentinisches Schiff eine Gruppe britischer Wissenschaftler, einen 1949 aufgegebenen Polarposten wieder zu beziehen. Schließlich lenkte Buenos Aires auf eine energische Note Londons hin ein. Alle Ansprüche sind übrigens bisher international noch nicht anerkannt worden. Außer den genannten Interessenten sind noch da: Südafrika, die USA und die Sowjetunion. Aber, wenn Verdienste um die Erforschung und Entdeckung Ansprüche dieser Art rechtfertigen, dann könnten auch Deutschland und Schweden Wünsche äußern. Großbritannien schlägt den Internationalen Gerichtshof in Den Haag als Schiedsrichter vor; die Vereinigten Staaten von Amerika möchten die ganze Antarktis unter die Verwaltung der Vereinten Nationen stellen. Aber das lehnen die Sowjets ab.

Ergebnisse der Expeditionen — Die Gletscher schmelzen!?

Seit den zwanziger Jahren haben die Amerikaner die Führung in der Erforschung der Antarktis übernommen. Sie setzten Flugzeuge und den Funk in weitem Umfang und mit glänzenden Ergebnissen ein. Der Leiter der drei Vorkriegsexpeditionen ist Admerial Evelyn Byrd, jener Mann, dem es gelang, vor Amundsen den Nordpol zu überfliegen. In einem gefährvollen Flug gelingt es ihm am 29. November 1929, das Sternenbanner am Südpol der Erde abzuwerfen. Die dreimotorige Fordmaschine hat den Weg von der Walfischbucht zum Pol und zurück bei einer Zwischenlandung in 43 Stunden bewältigt. Amundsen brauchte mit seinen Schlittengespannen dazu drei Monate und sechs Tage (rund 3000 Kilometer).

Über 1 Million Quadratkilometer Land und Meer wurden von den amerikanischen Expeditionsteilnehmern untersucht und vermessen. Man stellte fest, daß die Antarktis ein zu-

Eisbrecher und Flugzeuge, die Hilfsmittel neuzeitlicher Pol-Expeditionen





Amerikanischer Flugstützpunkt im Aufbau. Die Holzhütte (Mitte links) war im Jahre 1912 die letzte feste Station für die Expedition Robert Scotts

sammenhängender Kontinent ist, der über reiche Kohlen- und Minerallager verfügt. Man erforschte die wissenschaftliche Frage, ob und wie die Pole die Wetterbildung auf der Erdoberfläche beeinflussen. Solange die Wettervoraussagen sich auf die Beobachtungen beschränken, die nur im mittleren Streifen des Erdballs gemacht werden, müssen sie unsicher bleiben. Mit Ausdehnung der Beobachtungen auf den ganzen Planeten kann man allmählich zu Wetterkarten kommen, die die Entwicklung des Wetters für mehrere Tage mit erheblicher Sicherheit voraussagen.

Sensationelle Ergebnisse wurden noch kurz vor dem 2. Weltkriege von einer deutschen Expedition unter Kapitän Ritscher eingebracht. Die „Schwabenland“ hatte zwei Dornier-Flugboote an Bord. In wenigen Flugtagen konnten 600 000 Quadratkilometer kartographiert werden. Es handelte sich um eine stark gebirgige Gegend an der atlantischen Küste, an deren Fuß eisfreie Süßwasserseen zwischen schneefreiem Hügelland ausgemacht wurden. Die Gletscher des Gebirges wiesen deutliche Anzeichen des Abschmelzens auf. Die Entdeckung der „Schwabenland“, 1939 eine wissenschaftliche Sensation, führte zu einer englisch-skandinavischen Expedition 1950/52. Sie erreichte aber Neuschwabenland nicht, da die Expedition trotz modernster Raupenschlepper bodengebunden blieb, zum anderen rund 600 Kilometer vom Ziel entfernt begann. Das Eisstrahlgebläse der Stürme, dichte Schneefälle, heimtückische Gletscherspalten und die Unzulänglichkeit des menschlichen Körpers ließen das Unternehmen kurz vor dem Ziele zusammenbrechen.

Sofort nach dem Ende des Krieges führte Admiral Byrd auf Grund seiner früheren Erfahrungen und unter Ausnutzung aller modernen Möglichkeiten das Unternehmen „Hochsprung“ durch (Operation High Jump). Es ist die größte und bestausgerüstete Expedition, die je in Polarzonen arbeitete. 4000 Mann, darunter allein 300 Wissenschaftler, nahmen an ihr teil. Große Schiffe, Eisbrecher, U-Boote, Flugzeuge, Raupenschlepper gehörten zu diesem Unternehmen, das zu-

gleich der Erprobung von Menschen und Material unter extremen polaren Bedingungen diente.

Antarktis — Gemeinsame Aufgabe der Wissenschaftler aller Nationen

Seit Anfang 1955 sind zwei Spezialschiffe in den südpolaren Gewässern. Der 6000-Tonnen-Eisbrecher „Atka“ der amerikanischen Marine und das 1250 Tonnen große dänische Polarschiff „Kista Dan“ mit einer australischen Forschergruppe an Bord. Beide Expeditionen dienen der Vorbereitung des „Dritten Internationalen Geophysikalischen Jahres“ (1957/58), an dem sich noch eine ganze Reihe anderer Nationen mit festen Stationen in der Antarktis beteiligen wollen. Es geht darum, in einem möglichst dichtmaschigen Netz fester Forschungsstützpunkte gleichzeitig über ein ganzes Jahr Beobachtungen, vor allem meteorologisch-geophysikalischer Art, durchzuführen. Man will hierbei die physikalischen Erscheinungen in allen Zonen der Erde (von den höchsterreichbaren mit künstlichen Erdtrabant) bis in die Tiefen der Meere laufend beobachten und registrieren. Hierbei werden die modernsten Geräte, z. B. Magnetometer, Geigerzähler und Scintillometer, Verwendung finden. Insgesamt nehmen 38 Nationen an den über die ganze Erde verteilten Reihenuntersuchungen teil.

Inzwischen haben sich auf einer internationalen Konferenz in Paris nicht weniger als 13 Nationen bereit erklärt, ihren Beitrag zur Erforschung der Antarktis durch Einrichtung und Unterhaltung von 33 wissenschaftlichen Stationen zu leisten. Hierbei wurden ganz sachlich die Gebiete verteilt, in denen die Expeditionen arbeiten werden. Außer den unmittelbaren Anrainern der Südpolarwelt (Australien, Neuseeland, Großbritannien, Chile, Argentinien) nehmen Belgien, Frankreich, Japan, Norwegen und die Sowjetunion teil.

Auf dem Polplateau und am Pol selbst sind feste Stützpunkte der Vereinigten Staaten, Großbritanniens und der Sowjet-



Für bestimmte Erkundungsfahrten werden auch im Zeitalter des Flugzeugs noch Schlitten mit Hundegespannen eingesetzt

union vorgesehen. Sie werden zum Teil auf Traktorschlittenzügen, zum anderen durch Flugfrachter von den Küstenstützpunkten und von Schiffen herangebracht und aus der Luft dann laufend versorgt. Admiral Byrd, den 1957 sein fünftes großes Forschungsunternehmen in die Antarktis führt, will dieses Mal das gänzlich unerforschte Gebiet zwischen Weddell-See und Pol in Angriff nehmen. Die Erkundungsfahrt des Eisbrechers „Atka“ hat hierfür wertvolle Vorarbeit geleistet. Die Engländer beabsichtigten, mit in der kanadischen Arktis erprobten schneegängigen Motorfahrzeugen den ganzen Kontinent an seiner schmalsten Stelle — von der Weddell-See zum Ross-See, den Pol berührend, zu durchqueren und dabei punktweise Forschungsarbeiten durchzuführen. Den stärksten Einsatz haben sich Amerika und die Sowjetunion vorbehalten;

in einem Abstand an Aufwand und Umfang folgt Großbritannien. Alle übrigen Nationen richten ihre Stützpunkte am Rand der Antarktis ein.

Während Moskau behauptet, die westlichen Großmächte wollten die Antarktis zu einem riesigen Experimentierfeld für neue verheerende Waffen machen, versäumt es selbst keineswegs, mit dabei zu sein und zu handeln. Jedoch besteht anscheinend ein erheblicher Unterschied zwischen dem, was die Politiker von sich geben, und der Art, wie die Forscher ausnahmslos aller Länder sich über gemeinsame Aufgaben im Geiste einer echten Völkergemeinschaft verständigen. Das Beispiel der Zusammenarbeit im antarktischen Raum während des „Internationalen Geophysikalischen Jahres“ wirkt wie ein hoffnungserweckendes Vorbild.

Jahreshauptversammlung 1958 des Eisenbahn-Vereins

Im Vereinslokal Kleine-Natrop hielt der Eisenbahn-Verein seine diesjährige Generalversammlung ab. Nach Verlesung des Jahresberichts und Kassenberichts wurde die Ehrung der Jubilare vorgenommen.

Ihr 25-jähriges Vereinsjubiläum feierten die Mitglieder: Dr. Max Dörfel, Heinrich Winnekendonk, Franz Drost, Friedrich Wolf, Franz Wolf, Franz Mrozik, Johann Mrozik, Johann Podwalski, Fritz Look, Thomas Stich, Johann Zimmer. Sie wurden mit der silbernen Vereinsnadel ausgezeichnet.

Zum Schluß fand die Wahl des neuen Vorstandes statt:

- | | |
|--------------------|---|
| Ehrenvorsitzender: | Heinrich Winnekendonk |
| 1. Vorsitzender: | Heinrich Bernsen |
| 2. Vorsitzender: | Jakob Hardt |
| 1. Schriftführer: | Günter Leinweber |
| 2. Schriftführer: | Theo Held |
| 1. Kassierer: | Fritz Look |
| Unterkassierer: | Heinrich Ochler u. Fr. Gierschewski |
| Beisitzer: | Heinz Winnekendonk, Werner Gödl, Walter Schmechel |

Bekanntmachung

AUFRUF ZUM 1. MAI

Wie in den letzten Jahren, werden wir auch in diesem Jahre den 1. Mai wieder feierlich begehen.

Wir rufen daher alle dienstfreien Kollegen auf, am Donnerstag, dem 1. Mai, um 8 Uhr am Tor III der ATH restlos zu erscheinen.

Hier findet ein großes Platzkonzert, ausgeführt von einer 20 Mann starken Blaskapelle, unter Mitwirkung des Quartettvereins statt.

Nähere Einzelheiten über die anschließende Feier werden noch bekanntgegeben.

Betriebsrat Ernsting

KENNETH SPENCER

singt am 18. Mai 1958 beim Konzert des

Quartettvereins
Gemeinschaftsbetrieb
Eisenbahn u. Häfen

in der Aula des Elly-Heuß-Knapp-Gymnasiums.
Eintrittskarten sind bei den Mitgliedern zu haben.

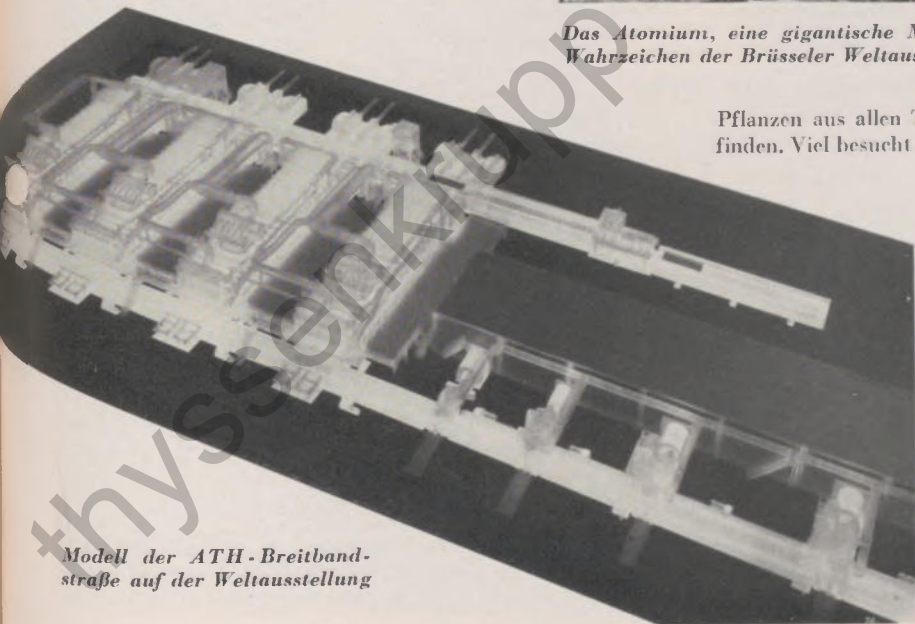
Weltausstellung in Brüssel

Gestern wurde die Weltausstellung in Brüssel eröffnet, die bis zum 19. Oktober geöffnet bleibt und Millionen von Besuchern aus aller Welt anlocken wird. 51 Länder und 8 internationale Organisationen waren an dem Aufbau der Ausstellungsstadt am Stadtrand von Brüssel beteiligt. Die Bundesrepublik hat unter dem Leitwort „Leben und Arbeit in Deutschland“ ausgestellt. Für uns ist besonders interessant, daß die ATH zu dieser Schau ein großes Modell der vollkontinuierlichen Breitbandstraße beigesteuert hat (Bild unten). In einem Film von zehn Minuten Dauer wird den Besuchern das Walzen von Feinblech auf der Breitbandstraße der ATH gezeigt. Die Walzstraße ist außerdem im Modell eines kompletten Hüttenwerks vertreten, das die DEMAG für die Schau der Montanunion angefertigt hat.

Neben den nationalen und internationalen Ausstellungen wird vor allem die internationale „Halle der Wissenschaft“ die Besucher interessieren, in der die großen Entdeckungen unserer Epoche dargestellt sind: „Das Atom, das Molekül, das Kristall und die lebende Zelle“. Auch die „Diamantenschau“, ferner die „Blumenschau“ mit ihren zwei Millionen



Das Atomium, eine gigantische Metallkonstruktion von 110 m Höhe, das Wahrzeichen der Brüsseler Weltausstellung 1958, kurz vor seiner Vollendung



Modell der ATH-Breitbandstraße auf der Weltausstellung

Pflanzen aus allen Teilen der Erde werden starke Beachtung finden. Viel besucht wird sicherlich die „Kunstschau“ werden,

die einen umfassenden Überblick über die Kunst aus aller Welt geben soll und in zwei selbständigen Ausstellungen von je drei Monaten Dauer aufgegliedert sein wird. Höhepunkt und Wahrzeichen der Brüsseler Weltausstellung 1958 ist das Atomium (siehe Eingangsbild). Dieses neuartige, 110 m hohe Bauwerk in der Gestalt eines auf einer Ecke stehenden Würfels besteht aus 9 Kugeln von je 18 m Durchmesser, die untereinander durch 3 m breite Rohre verbunden sind. Es stellt die 150-milliardenfache Vergrößerung eines Eisenkristalls dar. In einer der drei unteren Kugeln gibt die deutsche Eisen- und Stahlindustrie einen Querschnitt durch ihre Leistungen.

Jubilaren-Vereinigung August Thyssen-Hütte AG.

Jahreshauptversammlung

Sonntag, 4. Mai 1958, vormittags 10.00 Uhr, im Lichtspieltheater „Atrium“, Bruckhausen

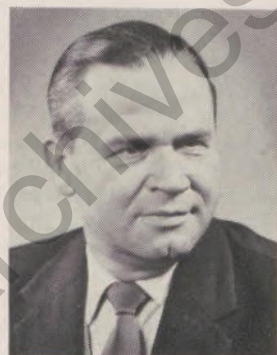
Unsere Jubilare



Sein 50jähriges Dienstjubiläum begeht am 1. Mai Herr Johann Szymczak, geboren am 9. Juni 1892 in Leimbach, Krs. Mansfeld. Mit 16 Jahren trat der Jubilar beim Schacht 2/5 als Schlosser unter Tage ein. Er hatte den Wunsch, Steiger zu werden, zumal auch sein Vater dort als Spülmeister tätig war. Während des Weltkrieges an mehreren Fronten eingesetzt, wurde er in Rußland verwundet. Zurückgekehrt, tat er bis 1945 als Schlosser im Hochofen-Außenbetrieb Dienst. Seit diesem Jahre arbeitet Herr S. im gleichen Beruf in der EBW I (Wagenbau).

Beim Zurückblicken auf ein halbes Jahrhundert harter Arbeit kann der Jubilar mit berechtigtem Stolz vermerken, seinen Kindern eine gute Ausbildung mit auf den Lebensweg gegeben zu haben. Während die Tochter als Studienrätin tätig ist, studiert der Sohn z. Z. noch den Ingenieur-Beruf. — Herr S. ist ein eifriger Leser und hat sich jahrelang als erfolgreicher Schrebergärtner betätigt. Wir wünschen ihm weiterhin Gesundheit und häusliches Glück.

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

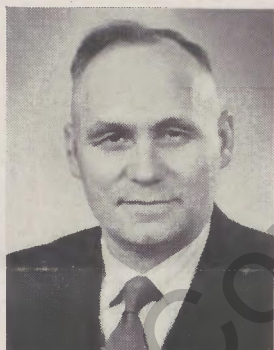


Hans Raymann
Rangiermeister Eisenbahn Nord
eingetreten am 16. Mai 1933

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



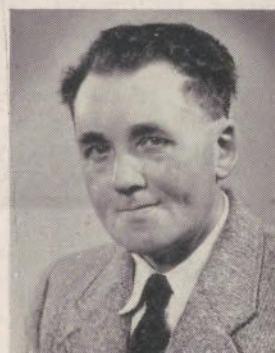
Heinrich Witt
Lokführer Masch.-Betr. Nord
eingetreten am 2. Mai 1918



Julius Lohl
Bezirksvorsteher Eisenbahn Nord
eingetreten am 13. Mai 1918



Johannes Vreden
Rangiermeister Eisenbahn Nord
eingetreten am 15. Mai 1918



Wilhelm Hackstein
Rangiermeister Eisenbahn Nord
eingetreten am 27. Mai 1933

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Günter Pietryga, Eisenbahn Süd
mit Christel Puhk
am 24. Dezember 1957
Ernst Kleber, EBW I
mit Irmgard Roland geb. Blankenagel
am 14. Februar 1958
Hans Fraenhoff, Masch.-Betr. Nord
mit Rosemarie Lucon
am 28. Februar 1958
Franz Kowalewski, Eisenbahn Süd
mit Anna Dolar
am 28. Februar 1958
Heinrich Pieper, Masch.-Betr. Nord
mit Hedwig Knauff
am 15. März 1958

Nachwuchs kam an:

Angelika, 26. Februar 1958
Stephan Sauer, Hafen Schwelgern
Johanna, 28. Februar 1958
Alfons Joosten, Verkehrsabteilung

Jürgen, 3. März 1958
Eduard Czerwinski, Eisenbahn Süd
Sigrid, 3. März 1958
Karlheinz Losemann, Masch.-Betr.
Nord
Dietmar, 6. März 1958
Günter Füten, Eisenbahn Süd
Jürgen, 7. März 1958
Werner Reuter, Eisenbahn Nord
Thomas, 10. März 1958
Karl-Heinz Grosse, Eisenbahn Nord
Birgitta, 11. März 1958
Willi Exner, Bahnmeisterei-Werkstatt
Jürgen, 13. März 1958
Artur Keusgen, Masch.-Betr. Nord
Olivia, 15. März 1958
Helmut Kohnke, Eisenbahn Nord
Elke, 15. März 1958
Hans Zumschilde, Rechnungswesen
Jörg, 20. März 1958
Heinrich Hüttermann, Masch. Betr.
Nord

Beate, 20. März 1958
Artur Sieger, Masch.-Betr. Süd
Reimund, 22. März 1958
Kurt Matten, Hafen Schwelgern
Winfried, 23. März 1958
Friedrich Kühn, Eisenbahn Nord
Norbert, 25. März 1958
Johannes Schneider, Eisenbahn-
Oberbau Nord
Martina, 25. März 1958
Clemens Holtkamp, Eisenbahn Nord

Todesfälle:

Albert Russ, Waschraumwärter Eisenbahn
Nord, geb. 21. Juli 1908; gest. 18. März
1958; eingetreten am 16. Juli 1957

Geburtstage:

Heinrich Klüner, geb. 28. April 1878,
wohnhaft: Dbg.-Hamborn, Am Bischofs-
kamp 34, früher: Büroangestellter Eisen-
bahnbetriebsbüro, wird 80 Jahre.