



EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

14. JAHRGANG

5/6

Mai/Juni 1968



Die Ferienzeit steht wieder vor der Tür. Nur noch wenige Wochen, und viele von uns streben in froher Erwartung fernen Reisezielen zu. Aber auch für die Daheimbleibenden bietet sich in der näheren Umgebung manch schöner Winkel, in dem man Ruhe und Erholung suchen kann, wie hier am alten Rheinarm bei Xanten.

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
ATH ist zuversichtlich	3
Thyssen II lief zur letzten Fahrt aus	4
Ein neuer Betriebsrat wurde gewählt	5
Die bauliche Umgestaltung der Eisenbahnwerkstätten	6
Gesetzliche Grundlagen zur Unfallverhütung	9
Verkehrssicherheitstage 1968	10
Aus der Betriebsgemeinschaft	11
Mußte das sein?	12
Im Harz wurde die Schiene geboren	12
Zweiter Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgang erfolgreich abgeschlossen	13
Fernsehen im Dienst der Sicherheit	13
Wie die elektrische Lokomotive entstand	13
Berge, Seen, Sonnenschein	14
Neuer Spuk am Geisterberg	15
Nicht gedacht – Mist gemacht!	15



Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn.
Schriftleitung: Kurt-Hermann Still.

Alle Einsendungen sind zu richten an die Abteilung V, Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn, Franz-Lenze-Straße 15.

Aufnahmen: EH: Betriebsmaschinenendienst, Caspers, Ger-
mann, Heimann, Schentke, Still.

ATH: Lang, Meyer.

Titelbild: Küsten-Motorschiff am Rheinufer Hafen
Schwielgern.

Rückseite: Erholungspark Mattler-Busch.

KURZNACHRICHTEN

Arbeitsdirektor i. R. Johann Meyer, erster Arbeitsdirektor der ATH seit Einführung der Mitbestimmung, ist am 17. Mai 1968 an den Folgen eines Herzinfarkts gestorben. Johann Meyer, der am 6. Dezember 1896 in Hamborn geboren wurde, begann seine Tätigkeit bei der ATH im September 1917. 1924 wurde er Laborant, 1948 Schichtführer und 1951 Abteilungsvorsteher. Nach Kriegsende gehörte er dem ersten Betriebsrat der ATH an, dessen Vorsitz er 1949 übernahm. Vom gleichen Zeitpunkt an war er Mitglied des Aufsichtsrates. Im Juli 1955 trat Johann Meyer als Arbeitsdirektor in den Vorstand der August Thyssen-Hütte ein und war in dieser verantwortungreichen Stellung bis zu seiner Pensionierung am 31. Dezember 1963 um das Wohl und Wehe der ATH-Belegschaft bemüht. Für seine Verdienste verlieh ihm die Stadt Duisburg die goldene Mercatorplakette.

5,7 Millionen t Steinkohleneinheiten betrug der gesamte Koksverbrauch der Thyssen-Gruppe im Berichtsjahr 1966/67. Neben der Produktion der ATH-Kokerei „August Thyssen“ wurde mit steigender Roheisenerzeugung u. a. auch die gesamte Koksproduktion der Beteiligungsgesellschaften Friedrich Thyssen Bergbau AG und Emscher-Lippe Bergbau AG eingesetzt.

Als **denkwürdiges Dokument** erhielt Hüt-
tendirektor Dr. Risser von der Firma
Theodor Wuppermann GmbH in Leverkus-
en mit einer besonderen Widmung für
den Vorstand der ATH kürzlich eine Foto-
kopie der ersten Bestellung, die von dem
Leverkusener Unternehmen der damali-
gen Phoenix in Ruhrort am 27. Januar
1888 zur Lieferung von 500 t Flußeisen-
Knüppel übersandt worden war.

An der vom 18. bis 22. März 1968 durch-
geführten **Blutspende** haben 2660 Beleg-
schaftsmitglieder der Werke Hamborn,
Bruckhausen und Beeckerwerth der ATH,
der Thyssen Industrie GmbH und des Ge-
meinschaftsbetriebes Eisenbahn und Hä-
fen teilgenommen, was abermals eine Re-
kordbeteiligung bedeutet. Waren es bei
der ersten Blutspende im Jahre 1953 nur
77 Blutspender, so ist durch das neue Er-
gebnis ihre Gesamtzahl auf über 16 000
angestiegen. Damit zählen die Beleg-
schaften der genannten Betriebe zu den
tatkraftigsten Helfern des Deutschen Ro-
ten Kreuzes in der Bundesrepublik.

Die **Betriebsratswahlen bei der ATH**
brachten keine großen Veränderungen.
Die drei bisherigen Vorsitzenden Rudolf
Judith, Hamborn, Hans Mechmann, Ruhr-
ort, und Leo Ziegler, Hochofenwerk Hüt-
tenbetrieb, werden auch in den nächsten
drei Jahren Vorsitzende des Betriebsrates
sein.

Vom 2. bis 7. September 1968 findet in
Brüssel der **Kongreß der europäischen
Eisenbahn-Freunde** statt. Im Jahre 1971
folgt in London ein **Treffen von Modell-
eisenbahnern** aus fast allen Ländern der
Erde.

ATH ist zuver- sichtlich



Zu der 14. ordentlichen Hauptversammlung der ATH, die wie in den letzten Jahren in der Duisburger Mercator-Halle stattfand, hatten sich am 19. April etwa 1300 Aktionäre und eine große Anzahl von Gästen versammelt. Mit rund 635 Millionen DM vertraten die Aktionäre 84 Prozent des Grundkapitals.

Schon gegen neun Uhr hatten sich die ersten Aktionäre in der Mercator-Halle eingefunden. In Tag- und Nacharbeit war die Halle, vor allem an dem vorangegangenen Tag, für die Hauptversammlung hergerichtet worden. Dazu gehörte insbesondere die Installation einer Datenverarbeitungsanlage, mit deren Hilfe die ATH seit Jahren – was in der Diskussion besonders anerkannt wurde – die Auszählung der Stimmen bei den Abstimmungen durchführt und erheblich beschleunigt. Der Aufsichtsratsvorsitzende, Dr. Kurt Birrenbach, begrüßte die Aktionäre und hieß auch die zahlreichen Gäste willkommen, die durch ihre Teilnahme ihre Verbundenheit mit der ATH bekundeten. Mit herzlichen Worten gedachte Dr. Birrenbach dann der Mitarbeiter, die im vergangenen Jahr verstorben sind, insbesondere auch des am Karfreitag verstorbenen Prof. Dr. Nordhoff, der mit der Hütte sieben Jahre lang als Mitglied des Aufsichtsrates besonders verbunden war.

Vor Eintritt in die Tagesordnung erteilte Dr. Birrenbach dem Vorstandsvorsitzenden Dr. Sohl das Wort zum Bericht über die Lage der Thyssen-Gruppe, in dem dieser auf aktuelle stahlwirtschaftliche Fragen und die Zukunftsaussichten der Stahlindustrie einging sowie weitere Erläuterungen zum Jahresabschluß gab. Dr. Sohl teilte unter anderem mit, daß der Umsatz der Gruppe im ersten Quartal des neuen Geschäftsjahres um vier Prozent über dem Durchschnitt des Vorjahres und um fast dreizehn Prozent über dem ersten Quartal 1966/67 gelegen habe. Die Rohstahl-Erzeugung des Konzerns habe sich in den ersten sechs Monaten um zehn Prozent gegenüber dem Vorjahresdurchschnitt und um achtzehn Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr

1966/67 erhöht, die Walzstahl-Erzeugung um sechs Prozent im Vergleich zum gesamten Geschäftsjahr und um vierzehn Prozent, bezogen auf das erste Halbjahr 1966/67. Man sehe also, sagte Dr. Sohl, daß man zur Zeit über Auslastungsorgen nicht zu klagen habe. Trotz verschiedener Unsicherheitsfaktoren sei er daher zuversichtlich, in einem Jahr über einen gegenüber 1966/67 verbesserten Abschluß berichten zu können.

Dr. Sohl kündigte an, daß für das laufende und die beiden kommenden Jahre in der Gruppe bedeutende Investitionsobjekte vorgesehen seien, die für das Unternehmen den letzten Stand der Technik realisieren und damit die Wettbewerbsfähigkeit weiter ausbauen sollten. An erster Stelle nannte er dabei den Bau des neuen Oxygen-Stahlwerks in Bruckhausen, das zu den größten Stahlwerken der Welt zählen wird und bei dem die letzten Erkenntnisse in der Stahlwerks-Technik benutzt werden. Da dieses Werk die Erzeugung der beiden Thomaswerke in Bruckhausen und Oberhausen sowie auf längere Sicht auch den größten Produktionsanteil des SM-Werkes in Bruckhausen übernehmen wird, ergibt sich dadurch kein nennenswerter Kapazitätzuwachs. Insgesamt werden nach den Ausführungen Dr. Sohls in diesem Geschäftsjahr in der Thyssen-Gruppe für rund 500 Millionen DM betriebliche Investitionen vorgenommen.

Einen größeren Einfluß auf das Bild der Thyssen-Gruppe, so führte Dr. Sohl unter anderem weiter aus, werde der Zusammenschluß mit der HOAG haben. Die Zusammenarbeit mit Oberhausen sei bereits im Rahmen des Möglichen zur allseitigen Zufriedenheit angelaufen, und man rechne mit einem baldigen positiven Bescheid für den bei der Kommission der Europäischen Gemeinschaften gestellten Genehmigungsantrag zum Zusammenschluß. Die Thyssen-Gruppe habe bereits heute, erst recht aber nach dem Zusammenschluß mit der HOAG, eine Größenordnung, die für ein Stahlunternehmen international als optimal gelte.

Indem Dr. Sohl auf die konjunkturelle Lage und die Stellung der westdeutschen Stahlindustrie am Weltmarkt einging, vertrat er unter anderem den Standpunkt, daß in der öffentlichen Diskussion die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Stahlindustrie ebenso wie ihre Zukunftsaussichten in letzter Zeit unterschätzt würden. Das möge daran liegen, daß von der Bergbaukrise unzulässigerweise auf eine allgemeine Krise des Ruhrgebiets und damit auch der Stahlindustrie geschlossen werde. Die Schwierigkeiten, mit denen sich diese Industrie auseinandersetzen müsse, seien jedoch völlig anderer Natur als die Probleme des Bergbaus.

Der deutsche Steinkohlenbergbau befindet sich in einer Strukturkrise und sehe sich – aus welchen Gründen auch immer – seit einigen Jahren einer Schrumpfung seiner Absatzmöglichkeiten gegenüber, sagte Dr. Sohl. Demgegenüber handele es sich bei den Schwierigkeiten der Stahlindustrie nicht um eine Strukturkrise; denn ihr Absatz zeige auch für die Zukunft einen steigenden Trend. Die jüngsten inländischen Absatzsorgen seien vielmehr konjunktureller Natur gewesen und außerdem durch die bekannten Wettbewerbs-Verzerrungen bedingt.

Dr. Sohl stellte fest, daß die Stahlindustrie, ohne zu den ausgesprochenen Wachstums-Favoriten zu zählen, mit Sicherheit aber eine Branche sei, die auch in Zukunft wachsen werde.

Nach den Ausführungen Dr. Sohls trat die Hauptversammlung in die Tagesordnung ein, die sich durch eine lebhaft, aber betont sachlich geführte Diskussion auszeichnete. Die Aktionäre stimmten den Vorschlägen der Verwaltung zu, acht Prozent Dividende für das Geschäftsjahr 1966/67 auszuschütten sowie neues genehmigtes Kapital in Höhe von 100 Millionen DM zu schaffen. Die Versammlung wählte außerdem Dr. Wilfried Guth, Dr. Hans Kerschbaum und den stellvertretenden Vorsitzenden des DGB-Landesbezirks von Nordrhein-Westfalen, Adolf Müller, neu in den Aufsichtsrat der ATH.



Boot „Thyssen II“ wird an der Kaimauer für die letzte Fahrt zur Verschrottungsfirma hergerichtet.

Boot „Thyssen III“ ist längsseits gekommen. An seiner Backbordseite wird „Thyssen II“ zum Abtransport nach Ruhrort festgemacht.



Bugsierboot Thyssen II trat seine letzte Fahrt an

Die Zahl der werkseigenen Wasserfahrzeuge im Hafen Schwelgern ist kleiner geworden. Mit der am 18. März dieses Jahres erfolgten Übergabe des Bootes „Thyssen II“ an die Verschrottungsfirma ist ein Kapitel Bootsgeschichte zu Ende gegangen.

Wir nehmen das zum Anlaß, um eine kurze Rückschau auf die Fahrzeit des Bootes zu halten.

Das Bugsierboot wurde am 14. Februar 1936 von der Duisburger Schiffswerft Ewald Berninghaus im Hafen Schwelgern an die ATH übergeben. Es erhielt den Namen „Thyssen II“.

Die Baumaße betragen:

Länge 22,00 m

Breite 5,30 m

Tiefgang 1,50 m

Die Antriebsmaschine, eine MWM-RH 145, erzeugte eine Leistung von 400 PS bei 320 UpM und versetzte das Boot in die Lage, einen beladenen Kahn (ca. 1600 to) mit einer Geschwindigkeit von 5 km/h stromauf zu schleppen.

In der Zeit von der Indienstellung bis zum Ende des Krieges im Jahre 1945 war das Boot im Hafen Schwelgern für den Bugsierdienst eingesetzt. Während der Kriegsjahre mußte es jedoch zeitweise wegen Treibstoffmangel stillgelegt werden. Wenn man die alten Fahrtenleute fragt, so erinnern sie sich noch an einige Begebenheiten aus jenen Kriegsjahren, von denen zwei besonders erwähnenswert sind.

Im Jahre 1941, während des strengen Winters, mußten zwischen den Ruhrorter Häfen und dem Hafen Schwelgern Koks-transporte durchgeführt werden. Da der Rheinstrom zugefroren war, sollte das Boot „Thyssen II“ den Versuch unternehmen, eine Fahrrinne freizubrechen. Dabei ist das Boot unterhalb der Rheinmarkierung „Luftball“ im Eis steckengeblieben. Es konnte sich aus eigener Kraft nicht mehr befreien, so daß Pioniere der damaligen Wehrmacht eine Rinne in Richtung Ufer sprengen mußten, damit das Boot dort festgemacht werden und auf Tauwetter warten konnte. Während der

letzten Kriegstage, als die Alliierten Truppen bereits gegen das linke Rheinufer vorstießen, wurden mit dem Boot deutsche Soldaten vom linken zum rechten Rheinufer transportiert.

Nach dem Kriege war das Boot zunächst bei einer holländischen Firma in der Schiffsbergung eingesetzt. Im Anschluß

daran, von 1948 bis 1949, wurde es auf Grund der schlechten Beschäftigungslage zeitweise auch als Streckenboot verwendet. Es befuhr damals die Strecke Wesel – Oberkassel.

Im Laufe der Jahre wurde nun das Boot „Thyssen II“ mit seiner umsteuerbaren Maschine unmodern.

Boot „Thyssen III“, das ebenfalls im Hafen Schwelgern als Bugsierboot eingesetzt ist, erhielt im Jahre 1961 eine neue moderne Antriebsanlage mit Schiffswendegetriebe, und 1963 wurde als Neubau das Schub-Schlepp-Boot „Thyssen I“ in Dienst gestellt.

Dies führte dazu, daß „Thyssen II“ mehr und mehr aus dem Verkehr gezogen wurde und nur dann zum Einsatz kam, wenn an einem der beiden anderen Boote eine größere Reparatur durchgeführt werden mußte. Da diese Fälle jedoch erfahrungsgemäß selten sind und das weitere Verhalten des Schleppers unrentabel war, wurde beschlossen, das Boot zu verschrotten.

Über den Verlauf dieser Aktion bleibt nur noch zu berichten, daß die Antriebsmaschine von der Firma DEW in Dortmund für den Antrieb einer Notstromanlage verwendet wird, der Bootskörper jedoch von der Firma Schrotthandel Ruhrort verschrottet wurde.

M. Heimann



Die Hafenleitung bei der Übergabe des Bootes an die Firma Schrotthandel, vormals A. Sonnenberg GmbH.

„Thyssen II“ hat seine letzte Fahrt angetreten.



Ein neuer Betriebsrat wurde gewählt

Am 23., 24. und 25. April wählte der Gemeinschaftsbetrieb seinen neuen Betriebsrat. Da verschiedene Mitglieder des alten Betriebsrates auf eine Kandidatur verzichtet hatten, gab es erwartungsgemäß einige personelle Änderungen, insbesondere in der Spitze. Die Wahlbeteiligung der 3333 Wahlberechtigten betrug 57,5 Prozent. Bei einem Vergleich mit der Betriebsratswahl der ATH, die eine Wahlbeteiligung von 61,1 Prozent melden konnte, ist der hohe Anteil an Gastarbeitern bei der Belegschaft des Gemein-

schaftsbetriebes zu berücksichtigen, da diese sich trotz aller Aufklärungsarbeit in den meisten Fällen an der Wahl nicht beteiligten. Hinzu kommt die erhebliche räumliche Ausdehnung unserer Betriebsanlagen, die eine Wahl besonders erschweren. Trotzdem könnte das Ergebnis besser sein. Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß die Wahlbeteiligung der Angestellten, die sich für eine gemeinsame Wahl ausgesprochen hatten, ca. 70 Prozent betrug. Von den 33 aufgestellten Kandidaten wurden gewählt:

1. Johannes Hol	Oberlokführer	911 Stimmen
2. Karl-Heinz Diercks	Rangiermeister	724 Stimmen
3. Manfred Kollenbach	kfm. Angestellter	545 Stimmen
4. Josef Wolf	Lokführer	542 Stimmen
5. Johannes Körperich	Lokführer	421 Stimmen
6. Heinrich Großmann	Dreher	414 Stimmen
7. Heinz Herhammer	Rangiermeister	392 Stimmen
8. Friedrich Fuhrmann	Sicherh.-Beauftragter	385 Stimmen
9. Karl-Heinz Grosse	Rangiermeister	370 Stimmen
10. Artur Sommer	Bez.-Vorsteher	342 Stimmen
11. Hugo Hill	Lokführer	333 Stimmen
12. Arnold Gebert	Lokführer	329 Stimmen
13. Oskar Schmidtke	Lokführer	327 Stimmen
14. Walter Dyja	Lokführer	287 Stimmen
15. Rolf Ruhrmann	Schlosser	275 Stimmen
16. Werner Polomka	Weichenwärter	273 Stimmen
17. Werner Tschirner	Schlosser	269 Stimmen

Am 3. Mai fand in einer ersten Betriebsratssitzung die Konstituierung des neu gewählten Betriebsrates statt. Hierbei wurden die Vorsitzenden sowie die einzelnen Ausschüsse gewählt.

Zum 1. Vorsitzenden wurde Johannes Hol und zum stellvertretenden Vorsitzenden Manfred Kollenbach ernannt. Schriftführer wurde Friedrich Fuhrmann, Beisitzer Karl-Heinz Diercks und Heinrich Großmann. Die einzelnen Ausschüsse haben folgende Zusammensetzung:

Lohn- und Gehaltsausschuß

Johannes	Körperich
Heinrich	Großmann
Werner	Polomka
Hugo	Hill
Friedrich	Fuhrmann
Rolf	Ruhrmann
Heinz	Herhammer

Wohnungsausschuß

Karl-Heinz	Grosse
Oskar	Schmidtke
Werner	Tschirner
Josef	Wolf
Manfred	Kollenbach
Karl-Heinz	Diercks
Arnold	Gebert

Rangierschädenausschuß

Friedrich	Fuhrmann
Heinz	Herhammer
Johannes	Körperich
Karl-Heinz	Grosse
Arnold	Gebert

Sicherheitsausschuß

Werner	Polomka
Werner	Tschirner
Friedrich	Fuhrmann
Josef	Wolf
Arnold	Gebert
Heinz	Herhammer



Oberlokführer Johannes Hol wurde 1. Vorsitzender.

Sozialausschuß

Karl-Heinz	Diercks
Josef	Wolf
Heinrich	Großmann
Johannes	Hol

Wirtschaftsausschuß

Johannes	Hol
Manfred	Kollenbach

Die Redaktion nahm die Gelegenheit wahr, die beiden neuen Vorsitzenden des Betriebsrats zu interviewen, um sie den Lesern der Werkszeitung vorzustellen. Der 1. Vorsitzende, Johannes Hol, ist 53 Jahre alt. 1929 begann er als Schlosser-Lehrling in der Lehrwerkstatt der ATH und vollendete 4 Jahre später seine Lehrausbildung. Danach war er in den Werkstätten des Eisenbahnbetriebes beschäftigt. Da er sich für den Lokführerberuf interessierte, wurde er 1934 Lok-Heizer. 1943 Soldat geworden, kehrte er erst 1949 aus russischer und polnischer Kriegsgefangenschaft zurück. Er nahm seine Tätigkeit beim Gemeinschaftsbetrieb wieder auf und wurde 1950 Lokführer. Die Beförderung zum Oberlokführer erfolgte 12



Der neu gewählte Betriebsrat nach seiner konstituierenden Sitzung.

Jahre später. Johannes Hol gehört seit 1963 dem Betriebsrat des Gemeinschaftsbetriebes an, in dem er vom gleichen Zeitpunkt an den Posten des Schriftführers bekleidete. Von seiner Tätigkeit in verschiedenen Ausschüssen ist vor allem seine unermüdliche Arbeit im Wohnungsausschuß zu erwähnen. Seit 1949 ist Herr Hol Mitglied der IG Metall und gehört seit kurzem als Delegierter dem Kreis-ausschuß Duisburg des DGB an. Außerdem ist Herr Hol langjähriger 1. Vorsitzender des Lokführervereins. Nach seinen privaten Interessen gefragt, antwortet Herr Hol:

„Meine Hobbies waren jahrelang Kegeln und Chorgesang, doch widme ich seit geraumer Zeit meine freien Stunden, wenn nicht gewerkschaftlich beansprucht, meiner Familie, mit der ich am Wochenende ins Grüne fahre und viel wandere.“

Manfred Kollenbach, 2. Vorsitzender und Angestelltenvertreter des neuen Betriebsrates, vollendet in diesen Tagen sein 39. Lebensjahr. Als Absolvent der Mittelschule Duisburg-Beeck erlernte er in den schweren Zeiten vor der Währungsreform den Beruf eines Bootsmanns in der Binnenschifffahrt. Zum Gemeinschaftsbetrieb kam Manfred Kollenbach 1951, wo er in den Eisenbahnwerkstätten zunächst als Hilfsarbeiter und später als Hilfsschlosser in der Wagenreparatur tätig war.

Nach einem schweren Betriebsunfall im Jahre 1952 mußte Herr Kollenbach in das Betriebsbüro der EBW überwechseln. Durch den Besuch von Abendschulen holte er in fleißiger und zäher Arbeit eine kaufmännische Ausbildung nach, so daß 1955 seine Anstellung als kfm. Angestellter erfolgte.

Der Gewerkschaft ist Herr Kollenbach schon seit 1946 treu, erst als Mitglied der ÖTV und seit 1951 der IG Metall. In den Betriebsrat des Gemeinschaftsbetriebes



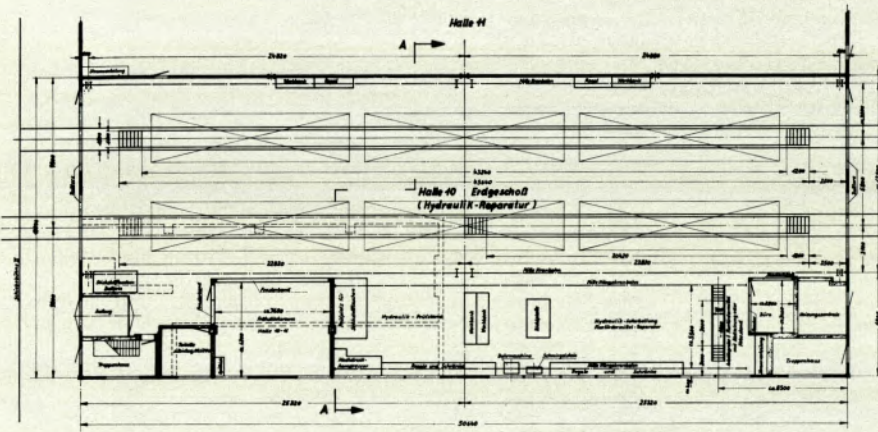
2. Vorsitzender wurde der kfm. Angestellte Manfred Kollenbach.

Eisenbahn und Häfen wurde Manfred Kollenbach erstmalig 1965 gewählt. In der ihm neben seiner gewerkschaftlichen Tätigkeit verbleibenden Freizeit spielt Herr Kollenbach gern Doppelkopf und freut sich besonders auf seinen Kegelaß.

Die bauliche Umgestaltung der Eisen

Der in der letzten Ausgabe unserer Werkszeitung begonnene Beitrag schloß mit einer Darstellung der Umgestaltung der Werkstatt und die Radsatzwerk- stellung der Umgestaltung der Hallen 2, 3, 16 und 17 für die Lok-Reparatur, die Mechanische unserer Bericht.

Halle 10 wird nach Umzug des Hauptmagazins Reparatur-Werkstatt für Hydraulikanlagen



Außer der mech. Werkstatt und der Werkzeugmacherei mit Werkzeugausgabe muß zur Verwirklichung des Planes für die Lok-Reparatur auch die Instandsetzung der Hydraulik-Wagen und die Wartung und Pflege sowie die Reparatur von Flurfördermitteln aus den Hallen 2/3 ent-

ten die an sich schon überfälligen, in der letzten Ausgabe beschriebenen Entwicklungen für die Lok-Reparatur und für die mech. Werkstatt nochmals längere Zeit hinausgeschoben werden müssen. Eine Zwischenlösung ist in der vorübergehenden Unterbringung im nordöst-

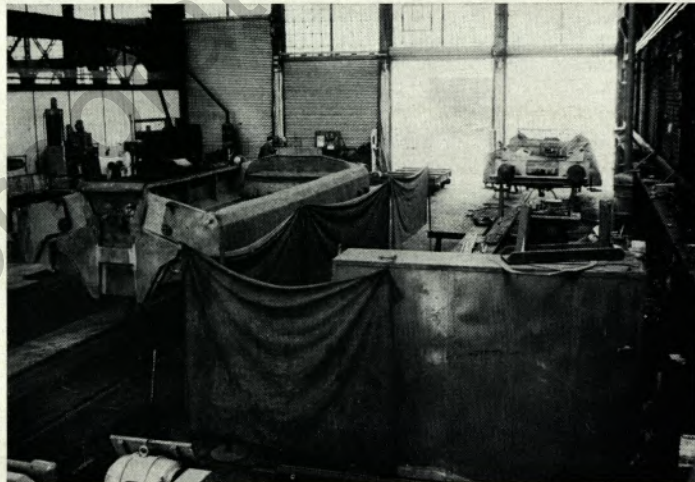
Obergeschoß für Reparatur von Eisenbahnwagen ungeeignet ist, bietet sich dieser Teil der Halle sozusagen von selbst für einen derartigen Zweck an. Für die Motoren-Reparatur der Flurförder-Fahrzeuge ist es auch kein weiter Weg bis zur gleichen Reparatur-Gruppe in den Lok-Reparatur-Hallen 2/3. Um Reparatur-Stände für die Hydraulik-Wagen zu erhalten, sollen sämtliche Einbauten an der östlichen Seite der Halle 10 entfernt und durch ein Gleis ersetzt werden. Ein über 2 Gleise reichender Kran von 20 Tonnen Tragfähigkeit wird neben zwei längeren Arbeitsgruppen die Arbeiten an den Wagen erleichtern. Außerdem werden in Halle 10 Frührstücksräume und Toiletten zugleich mit für Halle 11 unterge-



Reparatur von Hydraulik-Wagen (hier Zweiseiten-Kastenkippwagen) und Flurfördermitteln (hier Krupp-Mobilkran) noch in der Halle 2/3 (Lok-Reparatur).

fernt werden. Während ersteres auf lange Sicht gesehen sowie so vorgesehen war, war für letzteres eine zusätzliche Lösung erforderlich. Die Instandsetzung der Hydraulik-Wagen soll im jetzigen Hauptmagazin, Halle 10, untergebracht werden. Da es aber noch einige Zeit dauern wird, bis das im ehemaligen Holzlager einzurichtende neue Magazin in Betrieb genommen werden kann, mußte eine möglichst billige Zwischenlösung gesucht werden. Andernfalls hät-

Halle 10 — Hauptmagazin, später Hydraulikwerkstatt, noch im derzeitigen Zustand.



Reparatur von Hydraulik-Wagen in Halle 9 als Zwischenlösung, bis Halle 10 dafür hergerichtet ist.

lichen Teil der Halle 9 gefunden worden.

Die Wartung und Reparatur der Flurfördermittel, welche ebenfalls Hydraulik-Anlagen besitzen, wird zweckmäßig später auch mit in der Halle 10 erfolgen. Da etwa ein Drittel der Halle infolge Büro-Einbauten im

bracht. Je nach Fortschritt der bereits begonnenen Bauarbeiten und Bereitstellung der erforderlichen Geld-Mittel müßte es noch bis Ende 1968/Anfang 1969 möglich sein, auch der Hydraulik-Reparatur-Gruppe der EBW den ihr zukommenden vorbeschriebenen Arbeitsplatz zur Verfügung zu stellen. Dann ist auch der Zeitpunkt gekommen, die Schweißerei aus dem Anbau der Halle 1 an ihrem Bestimmungsort in Halle 9 unterzubringen.

Ein guter Anstrich ist wichtig

Eines der ältesten Probleme, welches zur Lösung schon seit Jahren ansteht, ist der wirtschaftliche Anstrich unserer Fahrzeuge. Dem Anstrich kommt insbesondere in der aggressiven Industrieluft besondere Bedeutung für die Erhaltung der





Die Schweißerei noch im Anbau der Halle 1. Sie erhält später ihren endgültigen Platz mit in Halle 9.

Wagen zu. Das bisherige Verfahren des Anstrichs teils von Hand, teils mit Druckluft-Spritzpistolen im Freien bei jedem Wetter, muß man bei einem

Fahrzeuge belegen die Reparaturstände zu lange Zeit. Diese Unwirtschaftlichkeiten haben auch die Deutsche Bundesbahn bei ihrem ja viel umfangreiche-



Bisheriges Aufbringen des Bleimennige-Grundanstriches von Hand auf die Stirnwand eines O-Wagens, z. T. an den Rep.-Ständen in den Hallen, z. T. im Freien.

solch großen Fahrzeugpark als ungenügend bezeichnen. Es gilt also hier im wesentlichen 2 Dinge zu ändern bzw. besser zu gestalten. Eines ist das Anstrichverfahren, das andere sind die örtlichen Verhältnisse. Die Schwierigkeiten beginnen bereits beim ersten Anstrich, dem sogenannten Grundanstrich der Fahrzeuge. Die althergebrachte und bewährte „Bleimennige“ als Grundanstrichstoff darf aus gesundheitlichen Gründen nicht gespritzt, sondern nur von Hand aufgebracht werden. Außerdem benötigt sie eine außergewöhnlich lange Trockenzeit, bevor der sogenannte Deckanstrich folgen kann. Mit anderen Worten, es werden zum Anstrich viel Arbeitskräfte benötigt und die

ren Fahrzeugpark gestört, so daß sie gemeinsam mit der einschlägigen Industrie einen neuen Grundanstrichstoff entwickelte. Es entstand der nun schon seit längerer Zeit verwendete sog. „Metallgrund“. Er ist im Gegensatz zur „Bleimennige“, die, wie schon der Name sagt, giftige Bleigrundstoffe enthält, auf dem unschädlichen Zinkchromat aufgebaut. Metallgrund darf infolgedessen ohne Bedenken mit Spritzpistolen aufgespritzt werden und hat noch den Vorteil der kürzeren Trockenzeit. Wie alle Dinge im Leben Licht- und Schattenseiten haben, so ist es natürlich auch mit dem „Metallgrund“. Neben den genannten Annehmlichkeiten besitzt er gegenüber der

Bleimennige auch Nachteile. Ein Nachteil besteht darin, daß vor dem Aufbringen metallisch ganz einwandfrei saubere Grundflächen vorhanden sein müssen, d. h. sie müssen vollkommen rost- und fettfrei sein, während dem Bleimennige-Handanstrich selbst ein leichter Ansatz von Flugrost nichts ausmacht. Die lohnkostenmäßigen Vorteile durch das Spritzen und die Einsparung von teuren überdachten Hallenständen infolge der kürzeren Trockenzeit überwiegen in diesem Fall aber so stark zu Gunsten des Metallgrundanstriches, daß es auf dem Gebiet des Eisenbahnfahrzeug-Anstrichs heute fast keinen Reparaturbetrieb mehr gibt, der noch Bleimennige verwendet. Nachdem bei EH bereits vor längerer Zeit die Voraussetzung zu einer einwandfreien Herstellung metallisch einwandfreier Grundflächen durch den Bau der Stahlstrahlentrostung geschaffen wurde, liegt nichts näher, als nun auch die Vorteile der neuen Grundanstrichfarbe mit zu nutzen. Ein weiterer wesentlicher Vorteil wurde außerdem auf dem Gebiet der Möglichkeiten des Farbspritzens im Laufe der Zeit geschaffen. Während man früher die Farbe hauptsächlich nur mit Hilfe von Druckluft und Verdünnung aufsprühte, kann man dies heute auch ohne Druckluft durch ein luftloses, hydraulisch zerstäubendes Verspritzen, dem sog. „Airleß-Verfahren“. Im erstgenannten Fall sind zusätzlich teure maschinelle Absauge-Anlagen in die Farbspritzhallen einzubauen, was für das neue Verfahren entfällt. Natürlich hat auch diese Sache zwei Seiten. Bei dem mit Hilfe von Druckluft zerstäubten Farbstrahl wird eine größere Fläche benetzt als bei dem neuen „Airleß-Verfahren“. Der Farbstrahl ist schmaler, er zwingt zu einer

planmäßigeren und öfteren Führung der Spritzpistole über die Anstrichfläche. Entscheidend ist allerdings auch hier die Wirtschaftlichkeit, und diese spricht für das „Airleß-Verfahren“.

Umgestaltung der Hallen 15 und 21

Die vorbeschriebenen Überlegungen führten zu dem Entschluß, das „Airleß-Farbspritzverfahren“ auch bei uns einzuführen. Im Zuge des planmäßigen Durchlaufs der Reparaturwagen durch die EBW erweist sich der südwestliche Teil des Lokschuppens, die sog. Halle 15, dafür als günstig gelegen. Diese Halle hat insgesamt 3 Gleise, welche an beiden Stirnseiten an eine Schiebebühne angeschlossen sind. Bei dem neuen Anstrichverfahren genügen von diesen Gleisen zwei, um die vollkommene Erneuerung des Anstrichs von Wagen im Durchflußverfahren zu erreichen. Es muß lediglich die Trockenzeit des Grundanstrichs durch zusätzliche Wärmestrahlung beschleunigt werden. Andernfalls wäre ein weiteres Gleis erforderlich, welches aber, wie später beschrieben, nicht zur Verfügung steht. Wesentlich für diese Lösung ist, daß auf diese Weise kein Neubau für den Wagen-Anstrich erforderlich wird. Augenblicklich sind in dieser Halle noch der Bremsprüfstand und der Wagenhebestand untergebracht. Beide müssen im Verlauf des Gesamtarbeitsflusses für die Schadwagen aber auch vor dem Ausgang der instandgesetzten Wagen aus der EBW liegen bleiben. Um mit dem neuen Anstrich-Verfahren baldigst beginnen zu können, ist zunächst eine billige Zwischenlösung getroffen worden, indem der Bremsprüfstand mit in das Gleis des Hebestandes verlegt



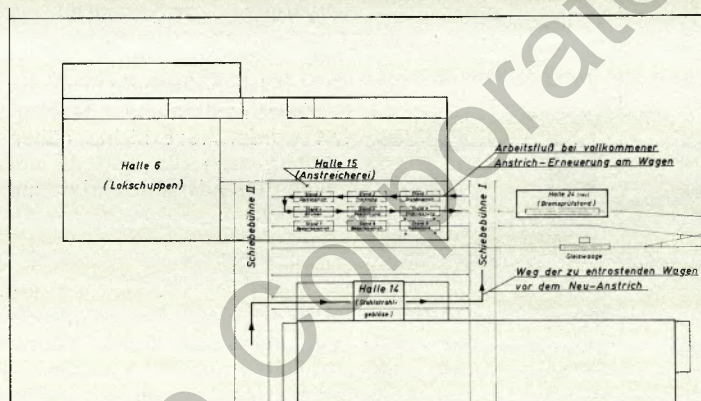
Bisheriger Wagenanstrich mit Hilfe von Druckluft-Spritzpistolen im Freien.



Halle 15 – Innenansicht.
Vorn rechts der provisorische Bremsprüfstand, dahinter liegt der Hebestand, während auf den beiden benachbarten Gleisen der Neu-Anstrich erfolgt.

wurde. Da dieser Bremsprüfstand wegen der auf Gleisen der Deutschen Bundesbahn (DB) zugelassenen Wagen auch bestimmten Bedingungen der DB entsprechen muß, hätte er in kurzer Zeit ohnehin diesen Bedingungen entsprechend – wobei besonderer Wert auf Staubfreiheit und Geräuschlosigkeit gelegt wird – neu aufgebaut werden müssen. Andernfalls würde die Zulassung als Privatausbesserungswerk (PAW) der DB in Frage gestellt. Als vorteilhafte Lösung ergibt sich hieraus, den Bremsprüfstand in ein eigenes kleines Gebäude (Halle Nr. 24) vor die Südseite der Halle 15 zu legen. In Halle 15 verbleibt dann neben dem Anstrich lediglich der „Hebestand“ zum Einbau der aufgearbeiteten Radsätze und Tragfedern unter die 2achsigen Wagen, bevor sie die EBW verlassen. Das dann verbleibende, stumpf endende, restliche Gleisstück zwischen der nördlichen Schiebebühne und dem Hebestand steht nach dem Verlegen des Bremsprüfstandes schließlich für Anstrich-Ausbesserungen (keine vollständigen Neuanstriche) an Wagen zur Verfügung. Solange keine Mittel für den neuen Bremsprüfstand zur Verfügung stehen, müssen die Farbanstrich-Ausbesserungsarbeiten vorerst noch in den einzelnen Reparaturhallen mit vorgenommen werden. Im Zusammenhang mit der Lösung des Fahrzeug-Anstrich-Problems waren auch die zugehörigen Personal- und Lager-Fragen zu klären. Durch die geplante Verlagerung des Haupt-Magazins in das bisherige Holz-lager ist es bereits vor einiger Zeit schon notwendig geworden, das Farb-Material-Lager aus der Schreinerei zu entfernen. Es wurde vorerst zum Teil im alten Hauptmagazin und zum Teil in einem G-Wagen untergebracht. Eine Eingliederung in die Halle 15 ist wegen Platz-

mangel leider ebenso wenig möglich, wie die Schaffung eines Frühstücksraumes für die Anstreicher. Lediglich die Toiletten in Halle 16 stehen für die Anstreicher mit zur Verfügung. Die nächstgelegene Möglichkeit zur Errichtung eines Farb-



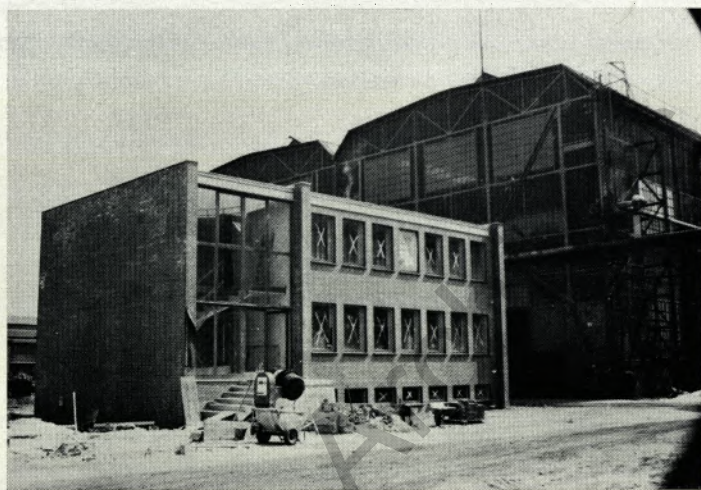
Material-Lagers und eines Frühstücksraumes bietet sich in dem jetzigen EBW-Betriebsgebäude (Halle 21), sobald das z. Z. im Rohbau fertiggestellte neue EBW-Betriebsgebäude nördlich der Halle 2 bezugsfertig ist. Im alten EBW-Betriebsgebäude werden dann aus Gründen der Kosten-Einsparung für Neubauten Büro-Räume für die Abnahme-Meister des Betriebs-Maschinen-Dienstes, ein Lehrschweißstand zur Schweißer-Ausbildung, ein Frühstücksraum für Anstreicher und das Material-Lager für die Anstreicherei untergebracht.

Ergänzungsbauarbeiten für die Ermittlerhalle

Im Rahmen dieser Gestaltung des gesamten Arbeitsflusses in der EBW wurden zwangsläufig auch die noch nicht gelösten Probleme der für die Belange der EBW errichteten „Ermittlerhalle“ unter den gleichen Gesichtspunkten mit überprüft. Diese Halle ist für die rechtzei-

tige Ermittlung aller an den Wagen zu behebenden Schäden im Vorfeld der EBW errichtet worden. Sie weist jedoch in ihrer jetzigen Form in bezug auf ei-

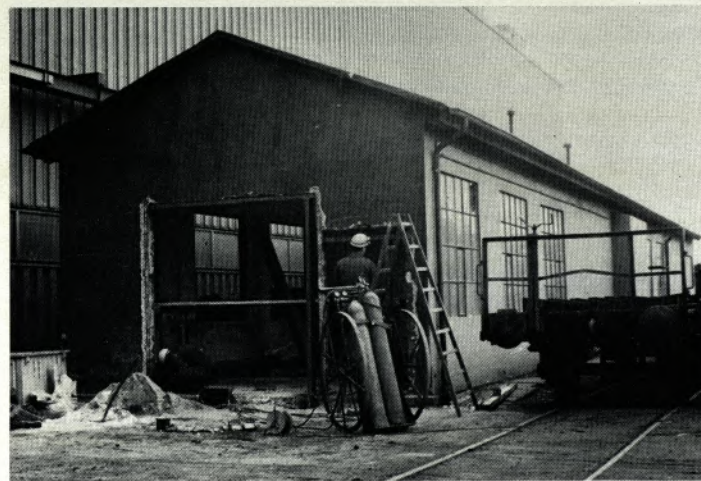
beits-Ermittlung in gleicher Weise wieder aus der Halle befördert werden können. Dabei muß auch noch die Möglichkeit bestehen, Wagen aus bestimmten



Neues EBW-Betriebsgebäude vor der Halle 2.

Gründen auszusortieren. Zur Verwirklichung dieser Gedanken ist vorgesehen, zunächst ein zusätzliches Aufstellgleis neben der Ermittlerhalle für alle täglich vom Fahrbetrieb zuzustellenden Schadwagen zu verlegen. Zusammen mit dem bereits vorhandenen Gleis ist dann auch bei eintretenden kurzfristigen Stauungen genügend Aufstellgleis-Länge für Schadwagen vorhanden. Diese beiden Gleise werden an ihrem Ende mit den beiden „Reinigungsgleisen“ durch eine Schiebebühne verbunden. Für das anschließende unabhängige Zuführen von Schadwagen aus den Reinigungsgleisen in die Ermittlerhalle und für das Ausfahren dieser Wagen aus der Ermittlerhalle in die davor liegenden Gleise wird eine Rangierwinde vorgesehen. Mit der Ausführung der Arbeiten soll demnächst begonnen werden. Nebenher muß die in der Halle liegende kürzere Untersuchungsgrube verlängert werden, um beide Gleis-

Halle 21 – Altes EBW-Betriebsgebäude. Mit den Arbeiten für die Einrichtung eines Farb-Material-Lagers ist bereits begonnen worden.



gen die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschriften nicht im strafrechtlichen Verfahren mit Strafe belegt werden, es sei denn, daß die Zuwiderhandlung einen Unfall zur Folge gehabt hat (fahrlässige Tötung oder Körperverletzung). In der Reichsversicherungsordnung wird aber im § 710 bestimmt, daß Mitglieder und Versicherte bei Verstößen gegen die Vorschriften von den Berufsgenossenschaften mit einer Ordnungsstrafe bis zu DM 10 000,— zu belegen sind.

Neben den Unfallverhütungsvorschriften müssen wir für den Betrieb der Eisenbahn noch die Bestimmung der **Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (BOA)** einhalten. Diese Rechtsnorm wurde auf Grund des § 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erlassen. Sie ist mit den Unfallverhütungsvorschriften gleichrangig. Die Einhaltung der Verordnung wird vom Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht überwacht. Wir haben nun festgestellt, daß für den Betrieb

einer Eisenbahn verschiedene Vorschriften zu beachten sind. So ein Quatsch, wird manch einer sagen. Daß aber sowohl aus der Rechtslage als auch aus den geschichtlich gewachsenen Verhältnissen das Bestehen verschiedener Vorschriften erforderlich ist, zeigt das Beispiel der Umgrenzung des lichten Raumes nach der BOA und andererseits die Festlegung des Schutzabstandes nach UVV.

Die BOA regelt das sichere Durchfahren der Fahrzeuge. Die Umgrenzung des lichten Raumes kann sich also in ihrem unteren Teil verengen, ohne daß Fahrzeuge an festen Gegenständen neben Gleisen anstoßen.

Wären Baulichkeiten neben Eisenbahngleisen überall so ausgebildet, wie die Umgrenzung des lichten Raumes es zuläßt, könnten sich jedoch keine Rangierer oder Bahnarbeiter neben bewegten Fahrzeugen aufhalten. Da die Unfallverhütungsvorschriften sich des Schutzes der

Bediensteten annehmen, fordern sie, daß dort, wo Beschäftigte sich regelmäßig und häufig aufhalten oder arbeiten, ein Schutzabstand von dem am weitesten ausladenden Teil eines Fahrzeugs vorhanden sein muß.

Die Eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde überwacht also, daß die Bahnanlagen nach den gesetzlichen Bestimmungen und sonstigen Vorschriften laufend untersucht und nach diesen und den anerkannten Regeln der Technik ordnungsgemäß unterhalten und betrieben wird. Hierbei werden für bestimmte Anlagen, z. B. Brücken, Signalanlagen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Hebezeuge, Rangierwinden usw., bestimmte Nachweise gefordert.

Da bei Anwendung der Vorschriften, die aus ihrer Aufgabenstellung heraus u. U. gleiche Tatbestände verschieden regeln, oftmals Verwirrungen entstehen, sollte man sich eines merken: Die schärfere Bestimmung hat immer Vorrang. H. Kiel (Wird fortgesetzt)



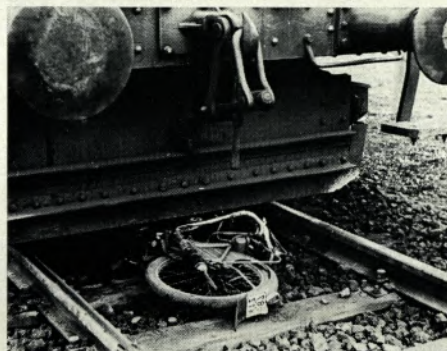
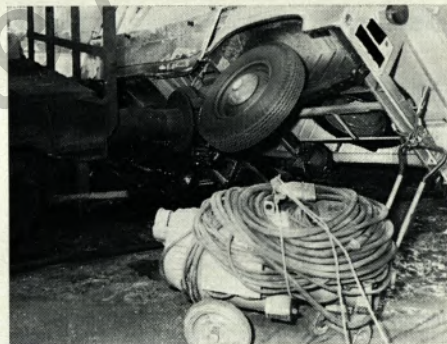
Verkehrssicherheitstage 1968

Der Verkehr auf den Werksstraßen nimmt auch weiterhin zu. Die Zahl der Verkehrsunfälle, die sich auf diesen Straßen ereignen, ist ebenso wie im öffentlichen Straßenverkehr stetig angestiegen. Die größte Gefahr liegt hier an den Überwegen unserer Werksbahn. Verkehrsteilnehmer, die sich draußen im öffentlichen Verkehr vielleicht noch unter dem Eindruck der letzten polizeilichen Verwarnung einigermaßen vernünftig verhalten, glauben das Versäumte im Werk nachholen zu müssen. Das Überqueren eines Überweges kurz vor einer Rangiereinheit oder das Halten auf einem Überweg sowie das Übersteigen fahrender Wagen sind leider an der Tagesordnung. Das Ergebnis ist meistens furchtbar, wie es die beiden Beispiele zeigen. Jeder Verkehrsteilnehmer im Werksverkehr muß sich merken, daß in den Werken die Verkehrsregeln ebenso einzuhalten sind wie im öffentlichen Straßenverkehr. Die vom Eisenbahnbetrieb aufgestellten Dienstweisungen zur Entschärfung der Unfallstellen an besonders gekennzeichneten Überwegen müssen auch vom Eisenbahnpersonal genauestens befolgt werden. Nur so können wir Unfälle vermeiden.

den. Hier ist ein Kampf gegen den Unfall dringend erforderlich. Es lohnt sich, über die Zahlen einmal nachzudenken, sie zu vergleichen. Es darf aber nicht beim Nachdenken bleiben.

In der Bundesrepublik sind jährlich ca. 16 000 Unfalltote im Straßenverkehr, 9000 im Haushalt, 5000 bei der Freizeitgestaltung und 3000 im Betrieb zu beklagen. 90 % aller Unfälle ereignen sich in Bereichen, die einer gezielten Unfallverhütung kaum erschlossen sind.

Viele werden sagen: Was können wir denn daran machen, wenn der Staat nicht für Ordnung auf der Straße sorgen kann? Wir können sehr viel tun, wenn wir nur den ehrlichen Willen dazu haben. Wenn wir bewußt Unfallverhütung im Straßenverkehr betreiben wollen, müssen wir jeden Tag einen Fehler weniger machen. Wir dürfen nicht „fünf — gerade — sein



lassen“. Es gilt, sich selbst im Straßenverkehr vorsichtig und rücksichtsvoll zu verhalten.

Nachgiebig sollte sich auf der Straße aber nicht nur der Autofahrer verhalten, von dem es immer wieder gefordert wird.

Defensiv kann jeder andere Verkehrsteilnehmer ebenfalls handeln. Er muß nur ein wenig mitdenken. Der Fußgänger muß damit rechnen, daß der Autofahrer nach der Arbeit mit seinen Gedanken schon bei der Familie oder der Freundin ist. Er muß wissen, daß man es dann besonders eilig hat und nicht mehr so aufmerksam ist, wie man es eigentlich sein sollte. Der Zebrastreifen ist ebenfalls kein Naturschutzpark für den Fußgänger. Er muß ihn zügig überschreiten und sollte nicht durch bewußtes Langsamgehen den Verkehrsfluß hemmen. Auto- und Zweiradfahrer sollten an diesen Überwegen durch

Unter diesem Motto wurden die Verkehrssicherheitstage angekündigt, die schon seit einigen Jahren in den gewerblichen Betrieben durchgeführt werden. Warum wird dieser Aufwand getrieben, wird manch einer fragen, und das schon seit Jahren? Wer sich mit dem Geschehen auf der Straße etwas näher befaßt, wird diese Frage gar nicht stellen, sondern fordern: Es muß noch viel mehr getan werden. Tausend Menschen verunglücken täglich auf dem Wege zwischen Wohnung und Arbeitsstätte. Sechs von ihnen sterben. Über ein Viertel der von den Berufsgenossenschaften erstmals entschädigten Unfälle ereignet sich auf den täglichen Arbeitswegen. Für die Entschädigung dieser Unfälle müssen die Berufsgenossenschaften weit über DM 300 Millionen zahlen. Dieses Geld muß von den gewerblichen Betrieben aufgebracht werden. Rechnet man für den täglichen Weg zur Arbeitsstätte und zurück zur Wohnung eine Stunde, so ist diese Stunde gegenüber dem achtstündigen Arbeitstag die teuerste Stunde des Tages. In dieser Stunde sterben sechs Arbeitskollegen, werden hunderte verletzt, werden für ihr weiteres Leben zum Krüppel und Invali-

defensives Fahren zu erkennen geben, daß sie die Vorrangigkeit respektieren und dem Fußgänger die Möglichkeit geben, unbeschadet die andere Straßenseite zu erreichen. Hierbei muß man besonders auf alte Leute und Kinder achten.

Es könnten unzählige Verhaltensmaßnahmen aufgezählt werden, die im Grunde genommen jeder kennt. Wir wollen mit unserer Aktion ja nur an alle Verkehrsteilnehmer appellieren, ihren „Knigge für das Verhalten im Straßenverkehr“

wieder einmal aufzuschlagen. Jeder muß auf seinem Platz das Menschenmögliche tun, damit auch andere stets nach dem Motto „Vorsicht + Rücksicht = Sicherheit“ handeln und damit die Zahl der Verkehrsunfälle gesenkt wird. H. Kiel

Unser Jubilar

25 Jahre ist in unserem Betrieb tätig: Betriebsleiter Heinz Kiel, Sicherheitswesen (eingetr. 3. 7. 1943).
Für weitere erfolgreiche Tätigkeit ein herzliches Glückauf!

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Karl-Heinz Beutler,
Bauabt.-Oberbau-Nord
mit Christa Kollin
am 19. 1. 1968
Manfred Schulz, Hafen Schwelgern
mit Karin Pfeiffer
am 2. 2. 1968
Heinrich Hoffmann,
Fahrleitungsmeisterei
mit Brigitte Lorenz, geb. Ehrenberg
am 16. 2. 1968
Günter Pellmann,
Betr.-Masch.-Dienst-S.
mit Helga Szova
am 16. 2. 1968
Heinz-Jürgen Trybusch,
Hafen Schwelgern
mit Barbara Schäßler
am 16. 2. 1968
Karl-Josef van den Bosch,
Eisenbahn-Nord
mit Ruth Katharina Esch
am 29. 2. 1968
Heinz-Dieter Roggenbach, EBW
mit Astrid Flügen
am 15. 3. 1968

Nachwuchs kam an:

Adele, 19. 1. 1968
Lorenzo Loffa, Eisenbahn-Süd
Fatma, 8. 2. 1968
Süleyman Top, Eisenbahn-Nord
Joachim, 9. 2. 1968
Werner Fischer, Bauabt.-Signalstr.
Silke, 9. 2. 1968
Egbert Freudenberg,
Hafen Schwelgern
Gardy, 9. 2. 1968
Dieter Hoppe, Eisenbahn-Nord
Silvia, 11. 2. 1968
Norbert Wittig,
Bauabt.-Oberbau-Nord
Zeynep, 12. 2. 1968
Cevat Tuzkaya,
Bauabt.-Oberbau-Nord
Rainer, 17. 2. 1968
Ludwig Köhler, EBW
Thorsten, 19. 2. 1968
Karl-Heinz Jesus, Organisation
Frank, 19. 2. 1968
Günter Kazmierczak,
Eisenbahn-Nord
Claus-Peter, 20. 2. 1968
Klaus-Peter Gattung, Verkehrsabt.
Askin, 22. 2. 1968
Cetin Yay, Eisenbahn-Nord
Ralf, 23. 2. 1968
Udo Höhle, Hafen Schwelgern
Sabine, 24. 2. 1968
Georg Schwitalla, Eisenbahn-Nord

Michael, 26. 2. 1968
Jürgen Gratzner, Eisenbahn-Süd
Thomas, 26. 2. 1968
Günter Sommer, Eisenbahn-Nord
Thomas, 29. 2. 1968
Walter Rosenwald, Eisenbahn-Süd
Samiye, 3. 3. 1968
Hasan Celik, Eisenbahn-Nord
Irja, 5. 3. 1968
Heinrich Hülser, EBW
Petra, 25. 3. 1968
Hans Gehringer,
Betr.-Masch.-Dienst-Nord
Ilona, 27. 3. 1968
Johann Grabowsky, Eisenbahn-Nord
Kutsal, 29. 3. 1968
Rafet Yildiz, Eisenbahn-Nord
Rainer, 31. 3. 1968
Egon Wildöer,
Betr.-Masch.-Dienst-Nord
Claus, 1. 4. 1968
Heinrich Breuker, Hafen Schwelgern
Süheyla, 2. 4. 1968
Reuf Kuyumcu, Eisenbahn-Nord

Goldene Hochzeit:

Wilhelm Behrens, früher Lokführer
geb. 26. 10. 1891
wohnhaft: DU-Hamborn,
Wilfriedstr. 74
verheiratet: 20. 7. 1918

Geburstage:

Heinrich Illing, früher Maurer
geb. 25. 8. 1883 (85 Jahre)
wohnhaft: Recklinghausen-Suder-
wich, Suderwicher Str. 248,
b. Frau Maria Schulte
Peter Brill, früher Betr.-Assistent
geb. 6. 7. 1888 (80 Jahre)
wohnhaft: Walsum, Auf dem Rött-
gen 27
Wilhelm Fischer, früher Hallenwärter
geb. 26. 7. 1888 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn,
Fahrner Str. 262
Alexander Breitung, früher Weichen-
steller
geb. 11. 8. 1888 (80 Jahre)
wohnhaft: DU-Hamborn,
Joh.-Schlösser-Str. 34

Todesfälle:

Maximilian Winkler, Pensionär
früher Hilfsschlosser
geb. 7. 9. 1901
gest. 8. 2. 1968
Matthias Nems, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb. 10. 12. 1888
gest. 10. 2. 1968

Wilhelm Otten, Pensionär
früher Rangiermeister
geb. 23. 10. 1880
gest. 12. 2. 1968
Heinrich Hoffmann, Mechaniker EBW
geb. 29. 12. 1920
gest. 18. 2. 1968
Theodor Czaja, Pensionär
früher Lokführer
geb. 25. 4. 1890
gest. 5. 3. 1968
Peter Töbel, Betr.-Assistent
Eisenbahn-Nord
geb. 10. 10. 1926
gest. 8. 3. 1968
Stephan Korn, Pensionär
früher Waschraumwärter
geb. 23. 12. 1894
gest. 11. 3. 1968
Ernst Zeidler, Pensionär
früher Dreher
geb. 6. 3. 1898
gest. 14. 3. 1968
Axel Pabel, Hafenarbeiter
Hafen
geb. 23. 3. 1939
gest. 14. 3. 1968
Gottlieb Henschel, Pensionär
früher Schlosser
geb. 18. 9. 1885
gest. 17. 3. 1968
Friedrich Barteczko, Pensionär
früher Weichensteller
geb. 5. 9. 1884
gest. 18. 3. 1968
Johannes Adams, Pensionär
früher Weichenwärter
geb. 4. 5. 1902
gest. 27. 3. 1968
August Ruhnke, Pensionär
früher Schuppenarbeiter
geb. 15. 8. 1902
gest. 3. 4. 1968
Bronislaus Strzelecki, Greiferschmierer
Hafen
geb. 11. 7. 1903
gest. 4. 4. 1968

Frühlingsfest des Quartettvereins

Am 22. 5., am Abend vor dem Himmel-
fahrtstag, veranstaltete der Quartett-
verein Eisenbahn und Häfen ein Früh-
lingsfest im Saal der Gastwirtschaft
Kleine-Natrop. Aus terminlichen Grün-
den kann darüber in dieser Ausgabe
nicht weiter berichtet werden. Ein aus-
führlicher Beitrag über diese gelunge-
ne Veranstaltung erscheint daher in
unserer Juli/August-Ausgabe. Wir bit-
ten unsere Leser um Verständnis.

Mußte das sein?

Eine Roheisenpfanne fiel aus dem Krangeschirr. Die Reparaturkosten dieses Wagens betrugen ca. DM 3000,—.

Bei einem Betriebsunfall wurden 7 EH-Wagen schwer beschädigt. Die Gesamt-Kosten dieser Entgleisung betrugen rd. DM 79 000,—. Für die Aufgleisung mit Gerätewagen und Diesellokomotive leisteten 5 Mann je 14 Std. = 70 Arbeitsstunden. Das Gleis mußte 23 Stunden gesperrt bleiben.

Blick in den Wagenkasten und Seitenansicht eines O-Wagens, der durch einen herabfallenden Restblock schwer beschädigt wurde. Abgesehen von der Ausfallzeit des Wagens betrugen die Reparaturkosten ca. DM 2500,—.



Aus der Chronik des Eisenbahnwesens:

Schon im frühen Mittelalter kannte man im Harz in den Erzbergwerken des Oberharzes Holzbohlenbahnen, auf denen das Erz aus den Stollengängen mit sogenannten „Hunden“ zutage gefahren wurde. Diese Holzbohlen, die parallel vernagelt wurden, waren die ersten Schienen. Die „Hunde“ (Förderwagen) liefen auf zwei nebeneinander laufenden Holzbohlen (Führungsspuren). Damit sie nicht so leicht entgleisen konnten, befand sich in der Mitte des Wagens — unter der Achse — ein sogenannter „Spurnagel“, ein Dorn aus Eisen, der in eine Rille hineinfabte und den Förderwagen auf den Schienen hielt, so daß er nicht entgleisen konnte. Diese Holzschienen sind dann späterhin

für Grubenbahnen überall gebräuchlich und bis in das 18. Jahrhundert hinein benutzt worden. Am 7. Dezember 1835 fuhr auf Eisenschienen die erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth, aber bereits 29 Jahre vorher, im Jahre 1806, fuhrn Übertageeisenbahnen auf Eisenschienen, die sich aus den Holzschienen nach und nach entwickelt hatten, im Oberharz. Im genannten Jahre wurde die erste Schienenbahn in Europa — vielleicht in der ganzen Welt — von der Halde der Grube „Dorothea“ bei Clausthal-Zellerfeld bis zur Dorotheer-Erzwäsche angelegt. Der Schienenstrang betrug 300 Lachter (80 Zoll oder 3 Ellen). Ein Lachter war nach Metern umgerechnet ein Maß

Im Harz wurde die Schiene „geboren“

von 1,9198 Metern, also der Schienenstrang war 575,94 Meter lang. Als Zugkraft für diese Schienenstraßen hatte man zuerst die Menschenkraft. Der keuchende Bergmann schob hierauf seinen vierräderigen Karren fort. Es ging immerhin schon leichter als vorher. Später nahm man dazu Pferde, noch später wurden Dampfmaschinen aus England eingeführt. Schon 1842 baute das Hüttenwerk in Zorge im Harz zwei tadellose Dampfmaschinen. Diese waren sogar schwerer und zugkräftiger als die ausländischen und in jeder Beziehung zufriedenstellend. Seitdem wurden die deutschen Maschinenfabriken allein die Lieferanten des gesamten deutschen Eisenbahnmaterials.

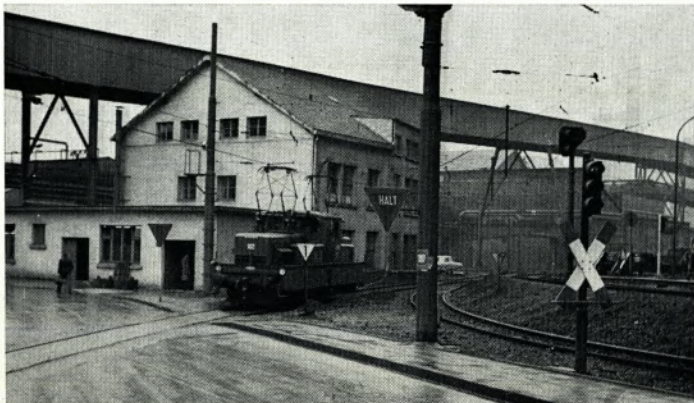
Zweiter Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgang erfolgreich abgeschlossen

Am 10. April wurde beim Gemeinschaftsbetrieb der zweite Werksbahnbetriebsmeister-Lehrgang der Industrie- und Handelskammer Duisburg–Wesel mit der mündlichen Prüfung der Teilnehmer beendet. Seit dem 27. November 1967 besuchten 24 Eisenbahner diesen Lehrgang. Sie kamen von den Werksbahnen der Mannesmann-Hüttenwerke, der HOAG, der Duisburger Kupferhütte, der Thyssen-Röhrenwerke Mülheim, des Hüttenwerkes Rheinhausen und des Gemeinschaftsbetriebes. Der Fleiß dieser Lehrgangsteilnehmer wurde belohnt. Der Vor-

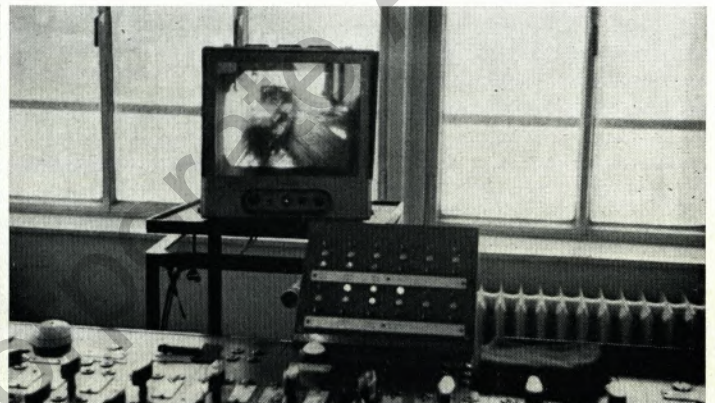


sitzende des Prüfungsausschusses, Herr Direktor Bergermann, konnte den Prüflingen als „Ostergeschenk“ die Mitteilung machen, daß die Prüfung von allen bestanden wurde. Die Abschlußnoten zeigten ein erfreuliches Ergebnis: 10 Herren erhielten die Gesamtnote „gut“, 13 bestanden mit der Zensur „befriedigend“ und 1 Prüfling zeigte ausreichende Ergebnisse. Meisterbrief und Urkunde der Industrie- und Handelskammer Duisburg–Wesel wurden den Werksbahnbetriebsmeistern am 24. April ausgehändigt, an dem auch unser Bild entstand.

Fernsehen im Dienste der Sicherheit



Ende Februar dieses Jahres wurde im Werk Ruhrort der August Thyssen-Hütte eine Verkehrsampelanlage zur technischen Sicherung des Überweges an der Unfallstation Tor 8 in Betrieb genommen. Dieser Überweg galt als besondere Gefahrenstelle, da er innerhalb einer starken Steigung in der „Nordhafenfahrt“ liegt und die Sichtverhältnisse sowohl von der Straße als auch von der Schiene her für den Verkehr sehr ungünstig sind. Die Sicherung eines Überweges durch eine Ampelanlage ist



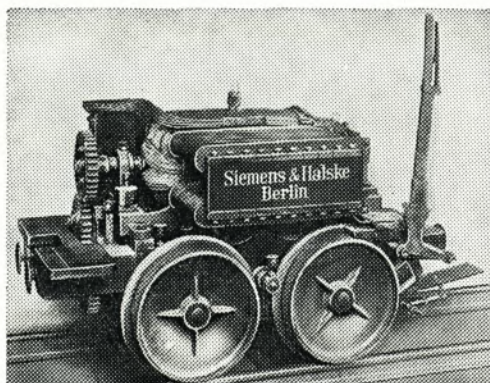
jedoch nicht neu und wäre deshalb auch nicht erwähnenswert. Das Besondere an dieser Lösung ist die gleichzeitige Inbetriebnahme einer Fernsehanlage. Damit ist neben dem Funk eine weitere technische Einrichtung der heutigen Zeit im Eisenbahnbetriebsdienst zur praktischen Anwendung gekommen. Die technische Sicherung des Überweges wäre ohne dieses Hilfsmittel nicht möglich gewesen, da der Überweg vom Stellwerk 9 nicht eingesehen werden kann.

Wie die elektrische Lokomotive entstand

Wir sind es heute gewohnt, in den elektrischen Hochleistungslokomotiven der Bundesbahn, die bis zu 9000 PS entwickeln, über 200 Stundenkilometer erreichen und auf vier verschiedenen Stromsystemen fahren können, den Ausdruck höchster Modernität der Eisenbahn zu sehen. Um so interessanter sollte es bei diesen Superlativen sein, einmal den Blick zurückzulenken in die Anfangszeit der elektrischen Lokomotiven bis hin zu ihrer Geburtsstunde. Im Jahre 1867 hat Werner Siemens der Preußischen Akademie der Wissenschaften in Berlin seine Entdeckung des dynamo-elektrischen Prinzips vorgetragen, der Grundlage unserer Starkstromtechnik. Die Erkenntnis dieses Prinzips war die Voraussetzung für die Konstruktion einer elektrischen Lokomotive, die Siemens dann auch bereits zwölf Jahre später, 1879, auf der Gewerbeausstellung in Berlin vorstellte. Mit ihrem Dreiwagenzug erregte sie größtes Interesse bei Publikum und Fachleuten. Sie wurde zum Vorläufer sämtlicher elektrischer Eisenbahntriebfahrzeuge kleinsten und größten Umfanges bis auf den heutigen Tag.

Es ist erstaunlich zu hören, daß schon kurz nach 1867, also noch vor dem Bau der ersten Ellok, Werner Siemens sich mit Ideen zur „Elektrifizierung“ von Straßenbahnen beschäftigte, und daß sich bei der Eisenbahn selbst sehr bald Vorstellungen von

der Möglichkeit elektrischer Traktionen herauskristallisierten. Wenn man berücksichtigt, daß die erste elektrische Lokomotive weder in ihrem Gesamtentwurf noch in den Einzelheiten ein Vorbild hatte und daß wesentliche Teile ihrer technischen Konzeption heute noch Gültigkeit haben, dann kann man die Leistungsfähigkeit der beteiligten Ingenieure nicht hoch genug einschätzen.



Die erste elektrische Lokomotive, die 1879 von Werner Siemens gebaut wurde. Sie hatte 3 PS und war für den Braunkohlenbergbau gedacht.



Die sagenumwobene „Drachenwand“ im Südwesten des Mondsees.

Wer kennt ihn nicht, den Wolfgangsee mit dem vielbesungenen „Weißen Rößl“! Und die meisten werden enttäuscht davorstehen und sagen: „Das also ist das ‚Weiße Rößl‘?“

Aber das Salzkammergut hat noch andere Seen, nicht so bekannt und nicht so vom Tourismus überlaufen: den Fuschlsee, der ganz versteckt zwischen Bergen und Wäldern liegt, den Attersee, den Traun- und Hallstättersee und den Mondsee.

Und aus all diesen Seen wollen wir den Mondsee „herausfischen“.

Die Autobahn Salzburg-Wien führt direkt am See vorbei und bietet mit der Abfahrt Mondsee die günstigste Verbindung für den Autofahrer. Wenn man mit der Eisenbahn fährt, kann man einen von Duisburg bis Salzburg durchgehenden Zug nehmen, von hier aus geht es mit dem Linienbus „über Land“ bzw. „um und über die Berge“.

Der Ort Mondsee ist der zentral gelegenste in der Westbucht des Sees. Wohnen sollte man besser nicht in der Ortsmitte, weil durch diese – wie auch in anderen kleinen, engen Ortschaften – der Hauptverkehr geleitet wird. Viele neuerbaute Pensionen etwas abseits gelegen bieten preiswerte und ruhige Zimmer.

Der Mondsee gilt als der wärmste des Salzkammergutes mit einer durchschnittlichen Wassertemperatur von 20 bis 22°C. Ein neuzeitliches Seebad mit Springturm, Gelegenheit zum Tischtennisspielen und Wasserskilaufen sorgt für Abwechslung, wenn man nicht den ganzen Tag in der Sonne „braten“ will.

Wie in jeder anderen Badeanstalt ist natürlich auch hier Hochbetrieb, wenn das Thermometer 30°C und mehr zeigt. Wer einen kleinen Fußmarsch von ca. zwanzig Minuten nicht scheut, sollte zum alten Badestrand gehen, der in Richtung „Schwarzindien“, einem Nachbarort, liegt. Leicht verwitterte Hinweisschilder und Badekabinen deuten das ehemalige Freibad an. Kristallklares Wasser und eine wohlthuende Ruhe entschädigen uns für den Anmarschweg.

Berge, Seen, Sonnenschein – ein kleiner Urlaubstip für Österreich-Fahrer

Die Silhouette des Schafberges, der 1783 m hoch ist und von St. Wolfgang aus mit einer Drahtseilbahn „bestiegen“ werden kann, gibt dem See im Südosten den Abschluß. Es ist zu empfehlen, für diese Tour einen ganzen Tag zu reservieren. Im Südwesten liegt die Drachenwand, ein steil abfallender Felsen, und zum Norden hin ist der See offen; also auch gut geeignet für weniger anstrengende Märsche zum „Fohlenhof“ mit Reitgelegenheit, zum Mondseeberg (1029 m) oder zu einsam gelegenen Berghöfen und Jausenstationen.

Eine kleine gepflegte Promenade ladet zum Verweilen ein und bietet ein Bild lebhaften Treibens. Die Sportfischer, die gegen eine Gebühr ihrem Hobby frönen können, finden sich hier in den frühen Morgen- oder späten Abendstunden ein. Für „Wasserratten“ gibt es rasende Fahrten mit dem Schnellboottaxi, den Selbstfahrer-Motorbooten und natürlich den Ruderbooten. Letztere werden auffallend wenig benutzt, weil man sich ja im Urlaub nicht anstrengen will. Doch gerade das sollte man in der frischen Luft tun.

Der Kreuzstein ist ein Begriff für die „Mondseer“. Nicht allein, weil es am anderen Ende des Sees ein großes Hotel gleichen Namens gibt – übrigens für eine Kaffeefahrt mit dem Schiff (Fahrzeit ca. 1 Stunde) sehr zu empfehlen –, sondern weil hier vor ca. achtzig Jahren das schwerste Unglück in der Geschichte des Salzkammergutes geschah.

Ein alter Mondsee-Fischer erzählte: In früheren Zeiten ließen sich die reichen Bauern aus der Gegend um den Mond-, Atter- und Wolfgangsee in St. Wolfgang trauen.

Und so fuhr auch vor ungefähr 80 Jahren eine Hochzeitsgesellschaft – die Zahl der Gäste schwankte zwischen 50–70 Personen – über den Mondsee nach St. Wolfgang. Die Boote zur damaligen Zeit hatten mehr floßartigen Charakter. Nachdem die Gesellschaft die Rückfahrt angetreten hatte – es war inzwischen dunkel geworden –, zog ein Gewitter auf, dessen Sturm den sonst so ruhigen See zum Kochen brachte. Als das Floß sich mitten auf dem See befand, wurden die Leute von panischer Angst gepackt. Sie drängten sich auf eine Seite des Bootes zusammen und brachten damit das Floß zum Kentern.

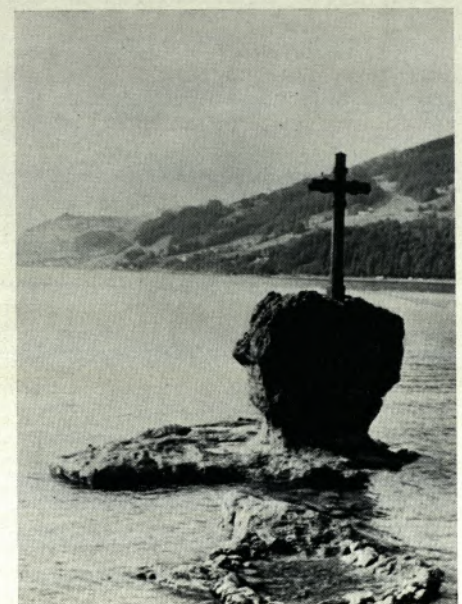
Der Kreuzstein erinnert an eine Hochzeitsgesellschaft, die im Gewittersturm auf dem Mondsee verunglückte und ertrank.

Alle waren in den See gestürzt und ertrunken. Nur der Bräutigam hatte im letzten Augenblick sein Messer aus dem Trachtenanzug ziehen können und sich am Floß einen Halt verschafft. So ließ er sich treiben und landete nach mehreren Stunden am Ufer.

Zur Erinnerung an dieses furchtbare Unglück ließ er auf einem Felsen in Ufernähe – mitten im See an der Unglücksstelle war das natürlich nicht möglich – ein Kreuz in der Richtung aufstellen, die das Floß beim Übersetzen von einem zum anderen Ufer genommen hatte.

Etwa hundertfünfzig Meter von diesem Gedenkstein entfernt liegt das erwähnte Hotel Kreuzstein, mit dem Schiff oder Auto am günstigsten erreichbar – ein Fußmarsch ist nicht zu empfehlen – inmitten eines Parks und vor steil abfallenden Felsen. Ein Tennisplatz und ein herrlicher Sandstrand sowie Wasserski-Möglichkeiten bringen Leben in die sonst in sich abgeriegelte Stille und Einsamkeit. Was die Abwechslung im Ort Mondsee betrifft, so werden diejenigen, die ein reges Nachtleben suchen, enttäuscht. Straßenrestaurants, in denen man bis Mitternacht sitzt, gehören zwar mit zum Stadtbild. Der „Mondseer Jedermann“, eine Aufführung im Freilichttheater, ist sehr bekannt und empfehlenswert. Und natürlich fehlen auch die obligatorischen Heimatabende nicht. Ansonsten aber ist Mondsee ein ruhiges, erholsames Fleckchen Erde.

Vielleicht das Richtige für Sie? I. V.



10 goldene Regeln für Auslandsreisen

die es wert sind beachtet zu werden!

1. Vergiß es nie: In Deutschland bis Du ein Deutscher unter Millionen, im Ausland aber bist Du der Deutsche, nach dessen Worten und Taten sich der Fremde das Bild Deines Heimatlandes formt.
2. Verheimliche nicht, daß Du von deutschen Eltern stammst, aber Sorge dafür, daß der Ausländer von dieser Tatsache angenehm berührt wird.
3. Bist Du der törichten Ansicht, im Ausland sei alles schlechter als zu Hause, dann bleibe daheim. Glaubst Du, in der Fremde sei alles besser, dann kehre nicht wieder zurück.
4. Ziehst Du durch fremde Länder, dann Sorge dafür, daß sie von Deiner Schweigsamkeit widerhallen, je stiller Du bist, um so lauter werden die anderen reden.
5. Kleide Dich so, daß Dich niemand bemerkt, aber setze Dir keinen Fez auf.
6. Singe gern, wenn man Dich darum bittet, aber singe nur dann!
7. Suche nicht dort aufzutumpfen, wo Dir der Fremde überlegen ist. Wo Du aber überlegen bist, lasse Dich lächelnd besiegen, auf daß Du verlässliche Freunde gewinnst.
8. Denke daran, daß nur die Namen der Tugenden und Laster in andere Sprachen übersetzt werden können; was sie wirklich bedeuten, mußt Du in jedem Lande von neuem erfahren.
9. Was Dir bei fremden Völkern merkwürdig vorkommt, bemühe Dich zu verstehen. Gelingt Dir das nicht, so suche den Grund dafür zuletzt bei den anderen.
10. Sei auf Reisen sparsam, aber nicht geizig, trinke weniger als der Gastgeber, damit Dir um so mehr Zeit bleibt, seine Gastlichkeit zu rühmen.

Neuer Spuk am Geisterberg

In Duisburg-Wedau probt die Bundesbahn für ihre technische Zukunft. Wenn von der technischen Zukunft der Bundesbahn die Rede ist, wird gelegentlich auch von dem „Geisterbahnhof“ gesprochen, auf dem einsam der Bahnhofsvorsteher Wache hält, während alle Betriebsvorgänge wie ein Spuk von selbst ablaufen. Und so unrealistisch ist das gar nicht! Insbesondere für die Rangierbahnhöfe, durch die bis zu 10 000 Güterwagen innerhalb von 24 Stunden geschleust werden müssen, bestehen bereits genaue Vorstellungen über die automatisierte Zukunft. Einen weiteren Schritt hat die Bundesbahn im Rangierbahnhof Duisburg-Wedau schon in Angriff genommen. Am südlichen Ablaufberg dieses Bahnhofs, der wegen seiner früheren Automatisierungsversuche als „Geisterberg“ Schlagzeilen machte, ist neuer Spuk im Gange.

Auf ihrem Weg zum Zielbahnhof müssen die meisten Güterwagen einmal oder mehrfach den Güterzug wechseln, mit dem sie befördert werden. Das geschieht größtenteils auf den ausgedehnten Rangierbahnhöfen. Die ankommenden Züge fahren ein, die Lokomotive fährt weg, eine andere setzt sich an den Schluß des Zuges und drückt ihn, nachdem die Wagen mit verschiedenen Zielen entkuppelt wurden, über einen künstlichen kleinen Berg, an dessen jenseitigem Fuß sich das Gleis in eine große Zahl von nebeneinanderliegenden Richtungsgleisen verzweigt. Jeder Zielrichtung ist eines dieser Gleise zugeordnet, und der Sortiervorgang der Wagen vollzieht sich einfach dadurch, daß vor jedem über den Berg rollenden Wagen die Weichen so gestellt werden, daß er automatisch in das seinem Ziel zugeordnete Richtungsgleis rollt.

Dieses Umstellen der Weichen geschieht bereits vollautomatisch. Bevor der Zug über den Berg gedrückt wird, gibt der Fahrdienstleiter die Nummern der Richtungsgleise, in die die Wagen nacheinander ablaufen sollen, einem Laufwegspeicher ein. Jeder abrollende Wagen stellt vor sich die Weichen für sein Zielgleis (Richtungsgleis) selbsttätig um. Doch enthält dieses Verfahren noch zahlreiche Probleme, die nicht so einfach zu bewältigen sind.

Je nach Gewicht des einzelnen Wagens, nach seinen Laufeigenschaften, seinem Laufweg, den Wetter- und Windverhältnissen und der Geschwindigkeit, mit der er von der schiebenden Lokomotive abgedrückt wird, erreicht er im Gefälle unterschiedliche Geschwindigkeiten.

In der von den Ingenieuren angestrebten Zukunft soll jedoch Wagen für Wagen ganz von selbst mit gleichmäßiger Geschwindigkeit langsam im Richtungsgleis ankommen und so sanft aneinanderstoßen, daß die künftige automatische Kupplung sogleich in Funktion tritt und die Wagen verbindet. Für den letzten Schritt, der vor Einführung der automatischen Kupplung hierzu noch zu unternehmen ist, wird in Duisburg-Wedau gegenwärtig geübt. Zu diesem Zweck wurden acht Richtungsgleise mit je einer weiteren von verschiedenen Gleisbremstypen ausgestattet, an die sich über unterschiedliche Längen sogenannte „Beidrückeinrichtungen“ anschließen. Die Wagen, die zunächst in den herkömmlichen Gleisbremsen bereits vorgebremst werden, erhalten dann am Anfang ihres Richtungsgleises durch die dort eingebaute zweite Bremse eine Auslaufgeschwindigkeit von etwa 1,5 m/sec.

Die anschließenden Beidrückeinrichtungen lassen die Wagen etwa mit dieser Geschwindigkeit weiterrollen. Entweder werden sie — wenn sich ihre Fahrt vermindert — durch kleine Mitnehmer, die von Seilen vorwärts bewegt werden, fortgeschoben, oder sie laufen durch ihre Schwerkraft auf leichtem Gefälle selbst weiter und werden durch eine Reihe zusätzlicher Gleisbremsen immer wieder auf 1,5 m/sec verzögert.

Nicht gedacht — Mist gemacht!

