

SCHIELE UND KRAN

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

1. Jahrgang

Nr. 2

Mai 1955

Unsere Werksbahn im Dienste von Eisen und Kohle



Ein ausgedehntes Werksbahnnetz durchzieht den Industrie-
raum in dem nördlichen Winkel zwischen dem Rhein und
der Ruhr und verbindet die Betriebe der Schachtanlagen,
Kokereien und Hüttenwerke untereinander durch ein zentral
gesteuertes Verkehrsunternehmen, das am 1. Oktober 1949 den
Namen

„Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen“

erhielt. Er ist seitdem der gemeinsame Verkehrsträger für die
August-Thyssen-Hütte, die Hüttenwerke Phönix und für die
beiden Bergbaugesellschaften Hamborn und Friedrich Thyssen.
Der größere Zweig unseres Gemeinschaftsbetriebes ist
seine Eisenbahn, die zur Erfüllung der ihr gestellten Aufgaben
über umfangreiche Verkehrsmittel verfügt.

Eines der wichtigsten ist

das 436 km große Gleisnetz

mit seinen 1660 Weichen und 79 Brückenbauwerken. Das be-
merkenswerteste Bauwerk ist die Brücke am Schlacken-
berg Meiderich. Hier überspannen die zweigleisige Werksbahn-
brücke als obere und eine darunterliegende ebenfalls zwei-
gleisige Brücke der Bundesbahn die Honigstraße an derselben
Stelle. Erwähnenswert sind die in der letzten Zeit beim Gleis-
bau eingeführten Vorrichtungen (z. B. Gleisstopfmaschine u. a.)
zur Erleichterung der Arbeit und Verbesserung des Baufort-
schrittes. Diese Eisenbahnanlagen müssen zur Vermeidung von
Personen- und Sachschäden in immer betriebssicherem Zustand
gehalten werden.

Eine für den Verkehrsdienst gleich wichtige Aufgabe hat der

Lokomotiv- und Wagenpark

zu erfüllen, der ebenso wie die Gleisanlagen stark unter den
Einwirkungen des Krieges gelitten hatte und jahrelang einen
nennenswerten Ersatz nicht erhalten konnte. Auch hier mußten
zur Abdeckung des Nachholbedarfes ansehnliche Geldmittel
aufgewendet werden. Der augenblickliche Bestand weist
69 Dampflokomotiven verschiedener Leistung, von der leichten
zweiachsigen bis zur schweren 115-Tonnen-Güterzugloko-
motive mit Schleppender auf (siehe Abbildung).

Der elektrische Bahnbetrieb

verfügt über 37 zweimotorige und 17 viermotorige Betriebs-
maschinen; die meisten sind mit Batteriehilfsbetrieb aus-
gerüstet für Fahrten auf Streckenabschnitten, wo die Ver-
legung der stromführenden Fahrleitung nicht möglich ist.
Neuerdings hat zu Versuchszwecken eine viermotorige Be-
triebsmaschine einen Diesel-Hilfsbetrieb erhalten. Für die
Erweiterung des elektrischen Bahnbetriebes befinden sich
4 zweimotorige und 6 viermotorige Lokomotiven im Bau. Be-
reits 200 km Gleis sind mit Fahrleitung überspannt. Seit April
des Jahres 1954 ist der Bahnbetrieb im Werk Nord der Hütten-
werke Phönix voll elektrifiziert. Die Elektrifizierung des Bahn-
betriebes wird zwecks Senkung der Transportkosten laufend
fortgesetzt.

Ein Park von nahezu

5000 Eisenbahnwagen

verschiedener Größe und Bauart dient der Beförderung von
täglich 80 000 Tonnen Gütern zwischen den Betrieben oder
von Werk zu Werk. Es sollen nur einige wichtige Wagen-
gattungen genannt werden. Eisen und Schlacke in flüssigem
Zustand werden in Pfannenwagen, Kohle, Koks und andere
Schüttgüter dagegen entweder in den bekannten O-Wagen
oder in Selbstentladewagen befördert. Für den Transport von
Erzen und Sinter, die auf den Hochbahnen der Hochöfen in
Bunker gekippt werden, kommen nur Selbstentladewagen bis
zu 100 Tonnen Ladegewicht zur Verwendung. Halbzeug und
Formeisen aus den Walzwerken werden auf Plattformwagen
befördert. Schlackenklotzwagen bringen Thomasschlacke zu
den Mühlen, wo das Thomasmehl in gedeckten G-Wagen zum
Versand kommt. Ein neuartiger Wannenwagen mit 25 Tonnen
Ladefähigkeit hat sich in den letzten Jahren für den Transport
von Schrott jeder Art wegen seiner niedrigen Reparatur-
anfälligkeit recht bewährt.

Dieser umfangreiche Wagenpark sowie die Lokomotiven wer-
den in mehreren Werkstätten, die mit leistungsfähigen Maschi-
nen und Werkzeugen ausgestattet sind, planmäßig instand-
gesetzt.
(Die Berichtreihe wird fortgesetzt.)

August Thyssen-Hütte
Werksarchiv

2

thyssenkrupp Corporate Archives

Zur Verhütung von Unfällen ein zu beherzigendes Beispiel

Nach Beendigung seines Dienstes machte sich ein Lokheizer auf den Weg zum Bahnhof, um von dort mit dem Zuge nach Hause zu fahren. Dabei benutzte er aber nicht den öffentlichen vorgeschriebenen Weg, sondern überquerte die Bahnhofsgleise, um sich einen Umweg von etwa 5 Minuten zu ersparen. Beim Überschreiten der Gleise überhörte er das Herannahen einer rückwärtsfahrenden Lok, die ihn, mitten im Gleis stehend, erfaßte und über ihn hinwegfuhr. Der leichtsinnige Heizer hatte aber noch einmal Glück im Unglück und kam ohne ernsthaftes Verletzungen davon.

Daß es in den meisten Fällen nicht so gut abgeht, beweisen leider die vielen tödlichen und schweren Unfälle.

Deshalb warnen wir immer wieder: benutzt auf Bahngelände nicht leichtsinnig den kurzen, gefährlichen, sondern nur den vorgeschriebenen Weg, auch wenn er ein Umweg ist!

Betriebsratswahl

Die Neuwahl des Betriebsrates am 3. Mai 1955 hatte folgendes Ergebnis:

Gruppe der Lohnempfänger

Fritz Ernsting	Unfallsachbearbeiter
Karl Ruhl	Schlosser
Bernhard Schöttler	Schlosser
Johannes Winkendick	Weichensteller
Albert Münster	Streckenwärter
Ludwig Scheffel	Schlosser
Ewald Stenger	Monteur
Hermann Schürmann	Dreher
Otto Plaumann	Lokführer
Theodor Möllmann	Kranführer
Karl Rust	Lokführer
Walter Schröder	Lokführer
Paul Stähler	E-Lokführer
Jakob Miloch	Rangiermeister
Paul Werneburg	Lokführer
Wilhelm Helmes	Rangiermeister

Gruppe der Angestellten

Liste 1	
Gustav Hüfner	Lokmeister
Liste 2	
Winfried Gosebrink	Wagenschreiber
Kurt Weller	Wagenschreiber

Wir sprechen allen Belegschaftsmitgliedern, die ihre Wahlpflicht erfüllt haben, unseren besonderen Dank aus.

Der Wahlvorstand:
Ruhl
Vorsitzender

Wußten Sie schon . . . ,

daß nach Ausführungen des nordrhein-westfälischen Justizministers von drei tödlichen Unfällen in der Bundesrepublik einer auf den Straßenverkehr, einer auf den Beruf und einer auf den Haushalt entfällt?

daß die Ein- und Ausfuhr der Bundesrepublik 1954 den Wert von 41 Milliarden DM erreichte und damit die Bundesrepublik nach den USA und Großbritannien im Welthandel an dritter Stelle steht?

daß in der Bundesrepublik die Zahl der Ärzte im Vergleich zur Bevölkerungszahl (14 Ärzte auf 10 000 Einwohner) größer ist als in allen anderen Staaten der Welt und daß in der sowjetischen Besatzungszone zur Zeit nur noch 6 Ärzte für 10 000 Einwohner zur Verfügung stehen?

Kurz — aber interessant

Im Dortmunder Hauptpostamt wurde Europas modernste Briefverteileranlage eingerichtet; hier können täglich 400 000 Briefe sortiert werden.

In den USA werden jetzt Kugelschreiber hergestellt, die als Schreibflüssigkeit eine Graphitemulsion verwenden, so daß die Schrift radiert werden kann.

Nach dem z. B. bei Sekuritglas angewendeten Verfahren werden jetzt auch in Deutschland durch Erwärmen und Luftanblasen gehärtete Brillengläser hergestellt, die eine Kugelfallprobe mit 44 g aus 1,27 m Höhe aushalten müssen.

Nach wissenschaftlichen Feststellungen enthält 1 kg Bücklinge 218 g hochwertiges tierisches Eiweiß, das der menschliche Körper dringend benötigt.

In Holland ist es gelungen, dunkelroten Blumenkohl zu züchten. Die neue Sorte soll viel feiner im Geschmack und viel bekömmlicher als der grüne Blumenkohl sein.

Von einem Kaffeestrauch werden in einem Jahr nur etwa 500 g Bohnen geerntet.

Zur Zeit wird am Bodensee „lebensrettende Kleidung“, die sogenannte von der Florida-Werft in Spaichingen entwickelte Floridajacke, erprobt, die zwar ein normales äußeres Aussehen hat, jedoch mit einem unsichtbaren Futter aus einem fast luftleichten neuen Schwimstoff versehen ist, der fünfzigmal leichter als Wasser ist. Der Auftrieb einer Floridajacke beträgt je nach Bedarf 4 bis 8 kg, während der erwachsene Mensch zum Überwasserhalten des Kopfes ohne Schwimmbewegung nur 1 bis 1,5 kg benötigt.

Der größte Mann der Welt lebt in der holländischen Stadt Amsterdam. Es ist A. J. Kramer, sein Körpermaß: 2,42 Meter. Es gibt Insekten, die einen Sprung machen können, der hundertmal ihrer eigenen Länge entspricht und fünfhundertmal so hoch ist, wie sie selbst sind.

Achtung! Verkehrsteilnehmer!

Auf Straßen ohne Bürgersteig — links gehen!

Wenn wir auf Wegen — z. B. auf der Landstraße — gehen müssen, die keinen Bürgersteig aufweisen, so ist es zweckmäßig, auf der linken Straßenseite zu schreiten. Wir können dann am Tage, vor allem aber bei der Dunkelheit, entgegenkommenden Fahrzeugen jederzeit ausweichen. Das Linksgehen ist auch deshalb angebracht, weil der von hinten kommende Kraftfahrer uns in der Dunkelheit bei abgeblendetem Scheinwerfer nicht rechtzeitig sieht, wenn wir rechts gehen. Links gehen ist aber auch bei Tage sicherer, weil man dann entgegenkommende Fahrzeuge besser beobachten kann als solche, die uns überholen. Rechtsverkehr ist für den Fußgänger nicht vorgeschrieben. Also: Schütze dich selbst, gehe dem Fahrzeug entgegen.



Unsere Jubilare



Auf eine ununterbrochene 50jährige Betriebszugehörigkeit kann am 20. Mai der kaufmännische Angestellte Stanislaus Wozny, Hafen Schwelgern, zurückblicken. Der Jubilar wurde am 7. Mai 1891 zu Helbra im Kreis Eisleben geboren und kam mit seinen Eltern in die damalige aufblühende Industriestadt Hamborn. Mit 14 Jahren trat er als Laufjunge im Hafen Alsum der Gewerkschaft Deutscher Kaiser ein. Nachdem er von 1906 bis 1909 als Lehrling im Büro des Hafens Schwelgern tätig war, arbeitete er von 1909 bis 1913 als kaufmännischer Angestellter in der gleichen Abteilung. Er leistete von 1913 bis 1918 Militärdienst. Nach seiner Rückkehr aus dem Felde arbeitete er von 1918 bis 1921 im Betrieb, und zwar zuletzt als Vorarbeiter. Durch einen Unfall verlor er seine linke Hand. Die Betriebsleitung übernahm ihn dann wieder auf das Hafenbüro, wo er heute noch tätig ist. Er erfreut sich wegen seines Fleißes, seiner Zuverlässigkeit und seines bescheidenen Wesens allgemeiner Wertschätzung.

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



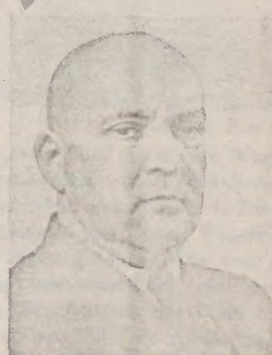
Oberwagenschreiber Heinrich Geven
Eisenbahnbetrieb
eingetreten am 15. Januar 1915



Büroangestellter Fritz Braun
Güterkontrolle
eingetreten am 3. Februar 1915



Kaufm. Ang. Ferdinand Küpper
Anlagenbuchhaltung
eingetreten am 1. März 1915



Kalkulator Wilhelm Salden
Werkstattkalkulation
eingetreten am 8. März 1915



Kaufm. Ang. Adalbert Milzarek
Hafenbüro
eingetreten am 10. März 1915



Betriebsmonteur Paul Lewandowski
Elektrische Werkstatt Hafen
eingetreten am 15. März 1915



Rangiermeister Ernst Arndt
Eisenbahnbetrieb
eingetreten am 18. März 1915



Bezirksvorsteher Karl Schroiff
Eisenbahnbetrieb
eingetreten am 29. März 1915



Büroangestellter Fritz Indefrei
Betriebsbüro EBW
eingetreten am 30. März 1915



Lokheizer Anton Humberg
Maschinenbetrieb
eingetreten am 31. März 1915

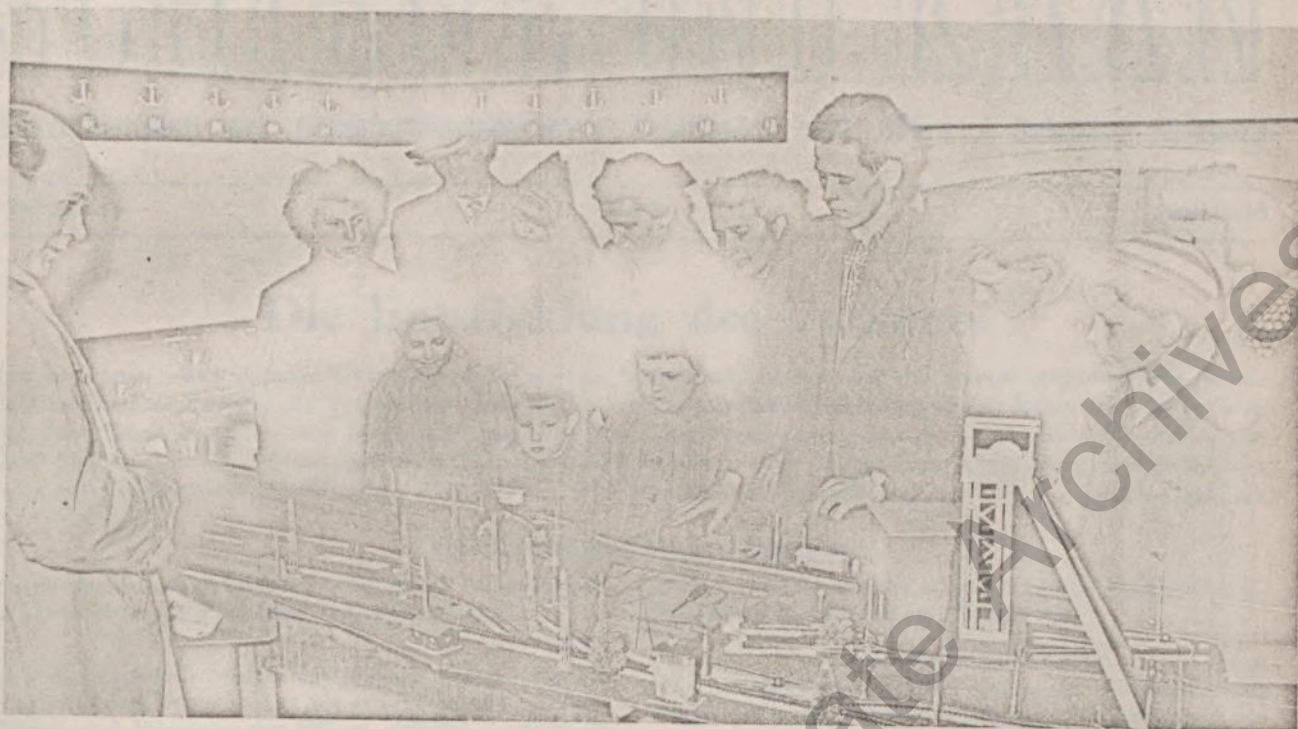


Rangiermeister Josef Peter
Eisenbahnbetrieb
eingetreten am 1. April 1915



Bahrer Paul Budnik
Mechanische Werkstatt EBW
eingetreten am 1. April 1915

Kleine Liebe zur großen Eisenbahn



Lichtbild: Wilfr. Briak

Ulrich Winter vom Verladebetrieb Hafen Schwelgern war, wie wir in der Aprilausgabe bereits kurz berichteten, einer von den vielen Ausstellern bei der Hamborner Ausstellung „Das Freizeitschaffen des Bergmanns“. Sein „Steckenpferd“ ist der Bau von Modell-Eisenbahnanlagen. Hier sehen wir ihn mit einer solchen Anlage, die bei den Tausenden von Ausstellungsbesuchern großen Anklang gefunden hat. Sie will uns den Weg der Kohle vom Schacht bis zum Schiff veranschaulichen. Im Vordergrund rechts sehen wir eine Schachtanlage mit Förder-turm und Wäsche. Die geförderte Kohle gelangt vom Schacht über das Leseband (Stückkohle) bzw. durch die Wäsche (Naß-

und Feinkohle) zur Verladung, von dort aus in die Waggon-s und wird nun zum Hafen (vorn links im Bilde) gefahren, wo sie über den Waggonkipper ins Schiff geladen wird. Die hier beschriebene Modell-Eisenbahnanlage von Ulrich Winter wird auf HO-Spur mit zwei Güterzügen gefahren, die von einer Dampflokomotive (Unterleitung) bzw. einer Elektrolokomotive (Oberleitung) gezogen werden. Der Antrieb der Loks erfolgt über einen Transformator mit 20 bzw. 30 Volt Spannung. Unter unseren Lesern sind sicherlich noch manche, die irgendein Steckenpferd reiten. Es wäre schön, wenn sie darüber in „Schiene und Kran“ ihren Kameraden einmal berichten wollten!

Löhnungstage

Restlöhnung Mai am 10. und 11. Juni, I. Abschlag Juni am 21. Juni, II. Abschlag Juni am 30. Juni.

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Albert Schambortski, Maschinenamt, mit Gerda Bredehorst, am 30. 3.; Anton Nühren, EBW I, mit Elisabeth Morawka geb. Ferber, am 5. 4.; Heinz Berndsen, Eisenbahn Nord, mit Inge Klopocki, am 6. 4.; Wilhelm Feussner, Eisenbahn Nord,

mit Maria Zimmermann, am 7. 4.; Günter Mellinghof, EBW I, mit Irmgard Bannert, am 7. 4.; Bruno Schönfisch, Maschinenamt, mit Elli Reum, am 23. 4.; Heinz Strauch, Eisenbahn Süd, mit Ruth Mariak, am 23. 4.

Nachwuchs kam an:

Martin, 14. März
Erich Tenbrink, Eisenbahn Nord
Ingrid, 30. März
Willi Söntgen, Eisenbahn Süd
Horst, 2. April
Horst Göpner, EBW I

Jutta, 11. April
Wilhelm Leuverink, Maschinenamt
Heinz-Jürgen, 13. April
Wilhelm Geesmann, Eisenbahn Süd

Christiane, 27. April
Clemens Dräger, Betriebswirtschaft
Brigitte, 28. April
Heinz Becker, Eisenbahn Süd
Bärbel, 30. April
Werner Tschirner, EBW I

Unsere Toten

16. April 1955 Bienen, Theodor
Betriebsleiter i. R.

Zur Beherzigung

Und all das Geld und all das Gut
gewährt zwar schöne Sachen,

Gesundheit, Schlaf und guten Mut
kann's aber doch nicht machen!

Matthias Claudius