



EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

12. JAHRGANG
11/12
November/Dezember

Die Binnenschiffsflotte der Bunderepublik hat die Gesamttonnage ihrer Güterschiffe seit 1950 von 3 Mio. t auf 5 Mio. t im Jahre 1964 erhöht. Weit über die Hälfte des hinzugekommenen Frachtraums entfielen auf den Neubau von Motor-Güterschiffen. Von den 7612 Binnenschiffen, die in der Mehrzahl in Nordrhein-Westfalen beheimatet sind, fahren fast drei Viertel mit Motorkraft. Durch die zunehmende Motorisierung liegt die Leistungsfähigkeit der Binnenflotte erheblich über den Stand von 1960.

Dr. Hans-Günther Sohl, Vorstandsvorsitzender der ATH, beging am 1. Oktober 1966 sein 25jähriges Dienstjubiläum. Gleichzeitig konnte er auf eine 25jährige Vorstandstätigkeit in der deutschen Industrie zurückblicken.

Hüttendirektor Dr. Risser wird nach Eingang der Genehmigung durch die Hohe Behörde den Vorsitz im Beirat des Walzstahl-Verkaufsbüros Ruhr-West übernehmen.

Bergwerksdirektor Dr.-Ing. Georg Bremer, Generalbevollmächtigter der ATH und der Hamborner AG für das Kraftwerk Hamborn, wurde mit dem Verdienstkreuz I. Klasse des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet.

Der ATH-Breitwand-Farbfilm „Nur der Nebel ist grau“ wurde auf der 15. Internationalen Mannheimer Filmwoche mit einem der beiden Bundesfilmpreise in Höhe von 25 000 DM für Kurzfilme ausgezeichnet. Der Kurzfassung des Films ist von der Filmbewertungsstelle der deutschen Länder das Prädikat „Besonders wertvoll“ zuerkannt worden. „Der Nebel ist grau“ hat bereits im Jahre 1965 auf den Internationalen Industrie-Festspielen in Rouen den Sonderpreis für den besten Film des Festivals und den „Grand Prix“ der Hohen Behörde in Luxemburg erhalten. Auf der photokina 66 lief er mit großem Erfolg.

2437 Blutspenden erbrachte die letzte Aktion im Hamborner Bereich; davon entfielen 2250 Blutspenden auf Mitarbeiter der ATH, 125 auf Angehörige des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen und 49 auf Belegschaftsmitglieder der Thyssen Industrie.

Unter den 9021 Teilnehmern an der diesjährigen Röntgen-Reihenuntersuchung im Hamborner Bereich der ATH befanden sich auch 1312 Betriebsangehörige des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen.

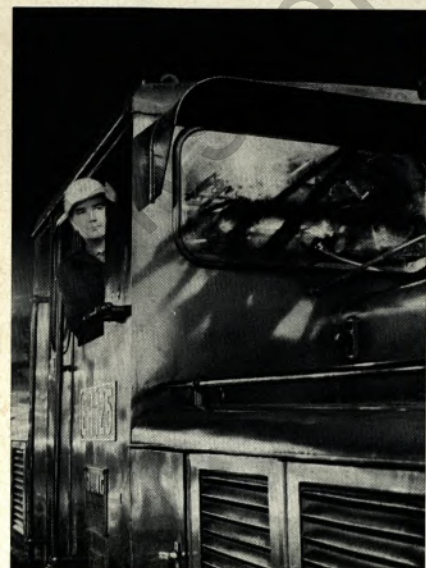
Auf der bekannten Schlackenhalde „Petersberg“ an der Neuen Schwelgernstraße gegenüber dem Schwelgernbad, die mit über 46 Metern über dem Meeresspiegel die höchste Erhebung in Hamborn und nach dem Kaiserberg der höchste „Berg“ Duisburgs ist, haben sich die dort angepflanzten Akazien, Lärchen, Pappeln und Feldahorn gut entwickelt. Erstmals prangte der Petersberg in diesem Jahr in frischem Grün.



Die Zeit der weihnachtlichen Festbeleuchtung übt in jedem Jahr wieder ihre Anziehungskraft auf jung und alt aus. Dem Fotoamateur bietet sie zahlreiche Möglichkeiten für die Aufnahme reizvoller Motive.

Kurznachrichten	2
Weihnachts- und Neujahrsglückwünsche der Geschäftsführung und Betriebsvertretung	3
Fotografiert und kurz berichtet	4
Ist die Unfallverhütung nur ein notwendiges Übel? (II)	5
Eisenbahn-Verein feierte 60jähriges Bestehen	7
Die Bekranung der neuen Wagenreparaturhallen	8
Unsere Jubilare	11
Aus der Betriebsgemeinschaft	12
Einer von Vielen	13
Umbau der Verladebrücke III im Hafen Schwelgern	14
Nicht gedacht — Mist gemacht	15

AUS DEM INHALT



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: Büschgen, Heimann, Op de Hipt, Petranka, Schentke, Wenzel
ATH: Meyer
HBAG: Brink, Maruschke
S. Prinzenberg

Titelbild und Rückseite: Gute Fahrt ins neue Jahr 1967!

Liebe Mitarbeiter

Seit ihrem Bestehen gibt uns unsere Betriebszeitschrift in ihrer letzten Ausgabe des Jahres die gute Gelegenheit, das zur Neige gehende Jahr zu überdenken und an unsere Betriebsangehörigen anlässlich der bevorstehenden Festtage Worte des Dankes und der Anerkennung zu richten.

Rückblickend müssen wir feststellen, daß im Jahre 1966 allgemein in der Bundesrepublik eine Abschwächung der Konjunktur in Erscheinung trat. Diese Tatsache sowie die anhaltende Strukturkrise im Bergbau und die schwieriger gewordene Lage auf dem Stahlmarkt haben sich auch bei Eisenbahn und Häfen fühlbar ausgewirkt.

Unsere gemeinsamen Anstrengungen waren in diesem Jahr darauf gerichtet, die Leistungsfähigkeit des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen trotz harter Sparmaßnahmen zu erhalten und zu stärken, damit wir allen Anforderungen gewachsen sind, die in Zukunft an uns herantreten.

Die Weihnachtstage, denen wir nun entgegengehen, werden uns gewiß auch Zeit lassen zur besinnlichen Einkehr bei uns selbst — losgelöst von der Betriebsamkeit unserer Tage. Und da sollten wir daran denken, daß Weihnachten seit jeher als Fest der Liebe gilt. Das Fest der Liebe sollte uns alle aufrütteln! Es genügt eben nicht, daß die Glocken läuten; ihr Schall bleibt tot, wenn er an kein lebendiges Ohr dringt. Weihnachten darf also für uns nicht nur sichtbar auf dem Kalender stehen.

Die Weihnachtsgeschichte kündigt ja von einer Liebe, die wirklich gelebt wurde, damit ihre Wahrheit Wirklichkeit wird. Geschieht dies, so wäre Friede unter den Menschen. Um dieses Miteinander von Mensch zu Mensch und im Leben zwischen den Völkern geht es. Der Anfang dazu liegt bei uns selbst, in unserer Familie und auch am Arbeitsplatz.

Von dieser inneren Einstellung sollten wir uns stets leiten lassen.

Was uns das neue Jahr bringen wird, wissen wir nicht. Aber es steht fest, daß sein Ausgang nicht nur von fremden Einwirkungen abhängt. Vergessen wir nicht, daß wir alle in einem Boot sitzen. So wie wir in der Vergangenheit in vertrauensvoller Zusammenarbeit zwischen Geschäftsführung und Betriebsvertretung nach allseits zufriedenstellenden Lösungen gesucht haben, wollen wir es auch weiterhin halten.

Es ist uns bei dieser Gelegenheit ein Bedürfnis, unseren Mitarbeitern dafür zu danken, daß sie wie immer treu ihre Pflicht erfüllt und gute Arbeit geleistet haben. Das gibt uns die Zuversicht, daß es uns gemeinsam gelingen wird, auch die im neuen Jahr vor uns liegenden Aufgaben zu meistern.

In diesem Sinne grüßen wir herzlich alle aktiven Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, unsere Pensionäre und unsere Geschäftsfreunde. Wir wünschen ihnen und ihren Familien eine gesegnete Weihnacht und ein glückhaftes neues Jahr in Gesundheit und Frieden.

Dezember 1966

Mit herzlichem Glückauf

Die Geschäftsführung

Christophers

Bergermann

Wieder einmal geht ein Jahr zur Neige. Wir stehen vor dem Weihnachtsfest und damit an der Wende des Jahres.

Wie in jedem Jahr halten wir Rückblick auf das vergangene und Vorschau auf das kommende Jahr.

Es ist zu hoffen, daß auch im neuen Jahr die uns gestellten Aufgaben in enger Zusammenarbeit gelöst werden. Dies wird sicher erhöhte Anstrengungen von allen verlangen; denn das Jahr 1966 begann für uns doch verheißungsvoller, als es ausklingt.

Zum bevorstehenden Weihnachtsfeste, den Tagen der Einkehr und Besinnung, Liebe und Freude, wünschen wir der Geschäftsführung und allen Belegschaftsmitgliedern sowie ihren Familienangehörigen gesegnete Festtage, verbunden mit den besten Grüßen und Wünschen.

Mögen unsere Unfallverletzten und Kranken bald ihre volle Gesundheit und Schaffenskraft wiedererlangen und unsere Pensionäre einen sorgenfreien Lebensabend verbringen.

Gleichzeitig wünschen wir allen ein glückliches Jahr 1967.

Betriebsvertretung

Aulmann

Müller





Etwas verspätet erreichte uns ein Foto von Herrn Eduard op de Hipt, der mit einigen Arbeitskollegen an der im Rahmen der Duisburger Woche veranstalteten Herbstwanderung teilnahm. Ausgangspunkt und Ziel der 30 km langen Wanderstrecke war das Duisburger Stadion. Der erste Abschnitt führte durch den Duisburger Wald nach Rahm. Von dort ging es weiter am Wambachsee vorbei durch den Bissingheimer Wald bis zur Regattabahn. Die letzten 10 km waren besonders schwierig. Vom Wedauer Bahnhof führte die Wanderstrecke durch den großen Rundweg am Steinbruch vorbei, zum

FOTOGRAFIERT UND KURZ BERICHTET ...

Forsthaus. Von dort zurück zur Regattabahn und zum Stadion. Müde, aber stolz konnten hier alle Wanderer, die sämtliche unterwegs einzuholenden 12 Kontrollstempel vorwiesen, die ausgeschriebene Goldmedaille mit Urkunde in Empfang nehmen. Unser Bild oben zeigt die unermüdeten Wanderer nach Erlangen ihrer Auszeichnungen. —

Die Wirtschaftsvereinigung der Eisen- und Stahlindustrie in Düsseldorf veranstaltete den 11. Lehrgang für Aufsichtskräfte des Eisenbahnbetriebsdienstes der Stahlindustrie. Im Rahmen dieses Lehrgangs, zu dessen Dozenten — wie auch bei den vorausgegangenen Lehrgängen — leitende Angestellte des Gemeinschaftsbetriebes gehörten, fand am 9. und 22. September 1966 ein Besuch der Eisenbahn- und Häfen-Anlagen statt.



Unsere Bilder zeigen Besuchergruppen bei der Besichtigung verschiedener Spezial-Werksbahnwagen (Bild 2) und bei der Vorführung moderner Oberbaugeräte. —

Ein Hobby besonderer Art hat unser Lokführer Egon Petranka. Das Interesse an den romantischen Schlössern König Ludwigs II. von Bayern veranlaßte ihn, ein Modell von Schloß Neuschwanstein im Maßstab 1 : 50 zu bauen. Die originalgetreue Nachbildung hat er in 1450 Freizeitstunden mit viel Liebe bis ins kleinste Detail aus verzinktem Blech angefertigt, wobei ihm Bilder, Skizzen, Pläne sowie Lektüre über die Geschichte dieses Bauwerkes als Vorlagen dienten.



Am 7. November wurde Betriebsassistent Walter Schmechel, der am 5. 6. 1966 sein 50jähriges Dienstjubiläum feiern konnte, vom Duisburger Oberbürgermeister Seeling das Bundesverdienstkreuz überreicht.

Betriebsdisponent Johann Koszielný, der am 15. 5. 1966 sein 50jähriges Dienstjubiläum feierte und ebenfalls mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet wird, konnte wegen einer Erkrankung an der Verleihung nicht teilnehmen.

OB Seeling würdigte in einer kleinen Feierstunde die Verdienste der Jubilare.

Den Ausgezeichneten sprechen wir unsere Glückwünsche aus.

Ist die Unfallverhütung nur ein notwendiges Übel?

Fortsetzung des Berichtes aus unserer Ausgabe 9/10

Ein Unfall bringt Leid und Sorgen für die Familie!

Es lohnt nicht sich über Vorschriften hinweg zu setzen. Die Zeche müssen wir direkt oder indirekt doch bezahlen. Wissen Sie was ein Unfall kosten kann? Sehen Sie sich die nachstehenden Kostenaufstellungen einmal näher an. Diese Unfälle haben sich in den letzten zwei Jahren leider bei uns ereignet. Bei Rangierarbeiten in einem Stahlwerk fiel eine schwere Kokille vom Wagen und begrub den Rangierer unter sich. Der Tote hinterließ eine kinderreiche Familie.

Bei mittlerer Lebenserwartung der Witwe belaufen sich die Gesamtkosten auf:

ca. 300 000,— DM

Bei Verladearbeiten wurde einem Mitarbeiter ein Bein derart gequetscht, daß es amputiert werden mußte. Der Verletzte war zum Unfallzeitpunkt fast 60 Jahre alt.

Entschädigung durch die Berufsgenossenschaft:

Stationäre und ambulante Behandlung: rd. 22 700,— DM

Rentenlast:

monatl. Dauerrente: ca. 565,— DM

jährlich: ca. 6 780,— DM

bei mittlerer Lebenserwartung: ca. 102 000,— DM

zusammen ca. 124 700,— DM

Bei Rangierarbeiten wurde ein Rangiermeister von einem Wagen überfahren. Er starb am Unfallort. Eine junge Frau wurde durch den Tod ihres Lebenskameraden viel zu früh Witwe.

Geldleistungen der Berufsgenossenschaft bei mittlerer Lebenserwartung:

ca. 124 000,— DM

Eine Leiter brach bei Reparaturarbeiten. Der Monteur stürzte ab und zog sich schwere Verletzungen zu.

Entschädigung durch die Berufsgenossenschaft:

Stationäre und ambulante Behandlung: rd. 16 290,— DM

Rentenlast:

monatl. Dauerrente: ca. 390,— DM

jährlich: ca. 4 980,— DM

bei mittlerer Lebenserwartung: ca. 65 760,— DM

zusammen ca. 82 050,— DM

(Auf eine Darstellung der Unfallursachen und auf Angaben darüber, ob hier Verstöße

gegen Unfallverhütungsvorschriften vorlagen, wird in diesem Bericht aus besonderen Erwägungen verzichtet.)

An Hand dieser nüchternen Zahlen sollte einmal deutlich gemacht werden, wie groß der finanzielle Aufwand ist, der aus einem schweren Unfall resultiert.

Das war vielen sicher nicht bekannt. Oder haben Sie das gewußt? Sind Sie sich auch bewußt, wieviel Leid und Sorgen ein Unfall auslöst?

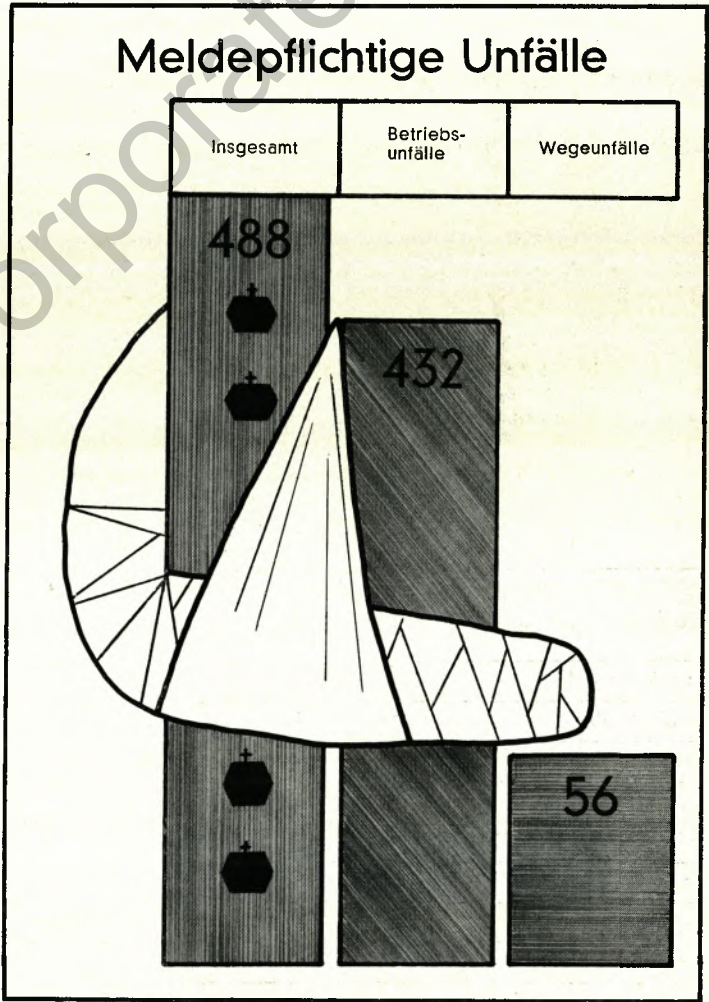
Oft entstehen weit höhere Kosten, die letzten Endes von dem Unternehmen zu tragen sind. Je weniger Unfälle sich ereignen, um so störungsfreier und produktiver kann ein

gen natürlich Unvollkommenheiten in sich. Sie werden alle von Menschen aufgestellt, und kein Mensch ist unfehlbar. Wenn aber der moralische Wille stets und überall vorhanden ist Unfälle zu verhüten, d. h. niemanden zu gefährden und zu verletzen, ist schon ein großer Schritt getan, diese humane Arbeit zu unterstützen und sie zur Selbstverständlichkeit werden zu lassen.

Wie sah das Unfallgeschehen im letzten Geschäftsjahr aus?

Am Ende eines Geschäftsjahres taucht immer die Frage auf: hat sich der Einsatz für die Verhütung von Unfällen gelohnt, hat

TABELLE 1



Betrieb arbeiten. Auch wegen des wirtschaftlichen Nutzens, der ja allen zugute kommt, sollte die Pflege des Sicherheitsgedankens unter Einsatz aller notwendigen Mittel ein ernstes Anliegen für jeden sein.

Je größer ein Betrieb ist, um so besser sind seine Einrichtungen und um so vielfältiger sind die Anforderungen für die Unfallverhütung. Alle Gesetze und Vorschriften ber-

man die Schwerpunkte der Unfallverhütungsarbeit erkannt und waren alle Maßnahmen, die getroffen wurden, richtig? Ein verhindert Unfall läßt sich meist nicht nachweisen.

Hier ist das Ergebnis:

Die Betriebs- und Wegeunfälle sind um 85 zurückgegangen. Leider hatten wir aber vier

Unfälle mit tödlichem Ausgang zu verzeichnen. Das ist einer mehr als im Vorjahr. (Siehe Tabelle 1.) Wir wollen auf Angaben

Alle diese Zahlen und Hinweise lassen erkennen, wie ernst das Problem der Unfallverhütung genommen werden muß. Die

Zahlen die zu denken geben!

	Absolute Unfälle 69	Von 100 Beschäftigten im Rangierdienst hatten 5 einen meldepflichtigen Unfall beim Auf- und Absteigen von Fahrzeugen
	41	Beim Kuppeln von Wagen hatte jeder 3. Rangierer von 100 einen Unfall
	30	Auch beim Lokpersonal verursachten 5% einen Unfall beim Bedienen und Warten der Loks
	53	Die Unfälle beim Löschen und Laden von Schiffen und Wagen sind ständig gestiegen, 15 von 100 Hafenarbeitern waren es im letzten Geschäftsjahr.
	52	Bei der Reparatur von Wagen und Loks hatten 12 % der Belegschaft einen meldepflichtigen Unfall.

Tabelle 2

wie Dienstalster, Lebensalter des Verletzten u.a.m. verzichten und uns nur auf die wichtigsten Zahlen in der nachstehen Übersicht beschränken. Die hier fehlenden Zahlen sind statistisch erfaßt und können bei Bedarf bei der Abteilung Sicherheitswesen erfragt werden.

Sicherheit im Betrieb ist eine verantwortungsvolle Aufgabe für den Unternehmer, für den Vorgesetzten und für jeden Mitarbeiter. Wir wollen an dieser Stelle aber nicht versäumen denen unseren Dank und unsere Anerkennung auszusprechen, die mit unermüdlicher persönlicher Arbeit zu unse-

Tabelle 3

	1962/63		1963/64		1964/65		1965/66	
	absolut	je 100 Mann	absolut	je 100 Mann	absolut	je 100 Mann	absolut	je 100 Mann
Rangierbetrieb	166	11,9	211	14,8	241	16,1	203	15,7
Lok-Betrieb	39	7,1	39	7,2	39	7,0	30	5,1
Bauabteilung	55	13,2	55	13,5	46	11,4	48	14,0
EBW	50	11,1	56	13,1	70	16,4	52	12,3
Fahrleitungsmeisterei	14	22,2	12	20,0	6	10,5	10	17,9
Hafen	36	9,9	35	9,6	61	16,3	68	19,1
Sonstige	14	5,3	14	5,4	15	5,6	21	4,8
Betr.-Unfälle insgesamt	374	10,7	422	12,1	478	13,3	432	12,2
Wegeunfälle außerhalb des Betriebsbereiches	92	2,6	73	2,1	95	2,6	56	1,6
Unfälle insgesamt	466	13,3	495	14,2	573	16,0	488	13,8

Tabelle 2 zeigt einen Auszug der Unfallschwerpunkte verschiedener Betriebe. Die hauptsächliche Unfallursache: Unvorsichtigkeit, Unachtsamkeit.

Tabelle 3 gibt eine Übersicht über das Unfallgeschehen der letzten vier Jahre.

rem kleinen Erfolg beigetragen haben. Für das neue Geschäftsjahr wünschen wir uns noch viele Mitarbeiter, die sich erfolgreich für die Unfallverhütung einsetzen, denn: Es lohnt sich, für die Sicherheit zu arbeiten.

H. Kiel



Der Vereinsvorsitzende
August Schneider
bei seiner
Begrüßungsansprache.

Eisenbahn

GROSS

Der Eisenbahn-Verein Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen konnte vor einigen Wochen auf sein 60jähriges Bestehen zurückblicken. Am 15. Oktober 1966 wurde dieses seltene Ereignis mit einem Jubiläumsfest im Vereinslokal Kolpinghaus, Hamborn-Marxloh, würdevoll begangen. Die innige Verbundenheit dieses Vereins mit der gesamten Betriebsgemeinschaft war schon äußerlich an der großen Zahl derjenigen zu erkennen, die der Einladung des Vorstandes zu diesem Fest gefolgt waren.

Nach dem einleitenden „Il silenzio“, sehr stimmungsvoll vorgetragen von der Kapelle Helmut Möller, sprach Erika Heil nach dem Text von A. Schneider den Prolog für diese Festveranstaltung. Danach begrüßte der 1. Vorsitzende des Vereins, Herr August Schneider, die Anwesenden. Er gedachte in seinen Worten vor allem der Männer, die zur Gründung des Vereins vor nun 60 Jahren beigetragen haben, und bedauerte, daß die vier Vereins-Jubilare aus gesundheitlichen Gründen leider daran verhindert seien, an der ihnen zustehenden Ehrung teilzunehmen. Sein besonderes Gedenken galt den Mitgliedern, die durch Kriegsergebnisse und Tod aus den Reihen des Eisenbahn-Vereins gerissen wurden.

Die der Begrüßungsansprache folgende Darbietung des Quartett-Vereins Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, unter der Lei-



Ein Schnappschuß aus dem bunten Unterhaltungsteil des Abends: Rangieraufseher Güsgen, begleitet vom Rangiermeister Engel, erfreut die Anwesenden mit ausgezeichnete Gesangkunst.



Als Protektor des Vereins sprach Herr Direktor Bergermann Glückwünsche zum Jubiläum aus und wandte sich mit herzlichen Dankesworten für die geleistete Arbeit, vor allem auch an die Ehefrauen.

Verein feierte 60jähriges Bestehen

JUBILÄUMSVERANSTALTUNG IM KOLPINGHAUS HAMBORN

tung von Musikdirektor P. Aßmann, unterstrich den festlichen Rahmen dieser Veranstaltung und leitete über zu der Ansprache des Protektors des Eisenbahn-Vereins, Herrn Direktor Bergermann.

Herr Bergermann sprach dem Eisenbahn-Verein seine herzlichsten Glückwünsche anlässlich des 60jährigen Bestehens aus und wünschte allen Anwesenden recht viel Frohsinn für den weiteren Verlauf dieser Jubiläumsfeier, die jedem einzelnen noch lange in Erinnerung bleiben möge. Er wies darauf hin, daß gerade diese Feste Quellen des gegenseitigen Kennenlernens und Zusammenfindens sind. Herr Bergermann dankte den Mitarbeitern für die im Betrieb geleistete Arbeit und unterstrich, welch hoher Anteil gerade dieses Dankes doch den Frauen zukomme.

Nach weiteren ausgezeichneten Vorträgen des Quartettvereins hieß es: „Bühne frei für die Ebanas“. Diese Gruppe, unter der Leitung von Betriebschef Arendt, verstand es vortrefflich, mit Gesang, Humor, Akrobatik und schwarzer Kunst für kurzweilige Unterhaltung und Stimmung zu sorgen. Anschließend wurde zu den flotten Weisen der Kapelle noch lange getanzt. Viel Freude gab es beim Austeilen der Gewinne aus der großen Tombola, bei der als Hauptpreis eine elektrische Zick-Zack-Nähmaschine zu gewinnen war. Dieses schöne und gelungene

Fest wird allen, die daran teilgenommen haben, wohl noch lange Zeit in angenehmer Erinnerung verbleiben.

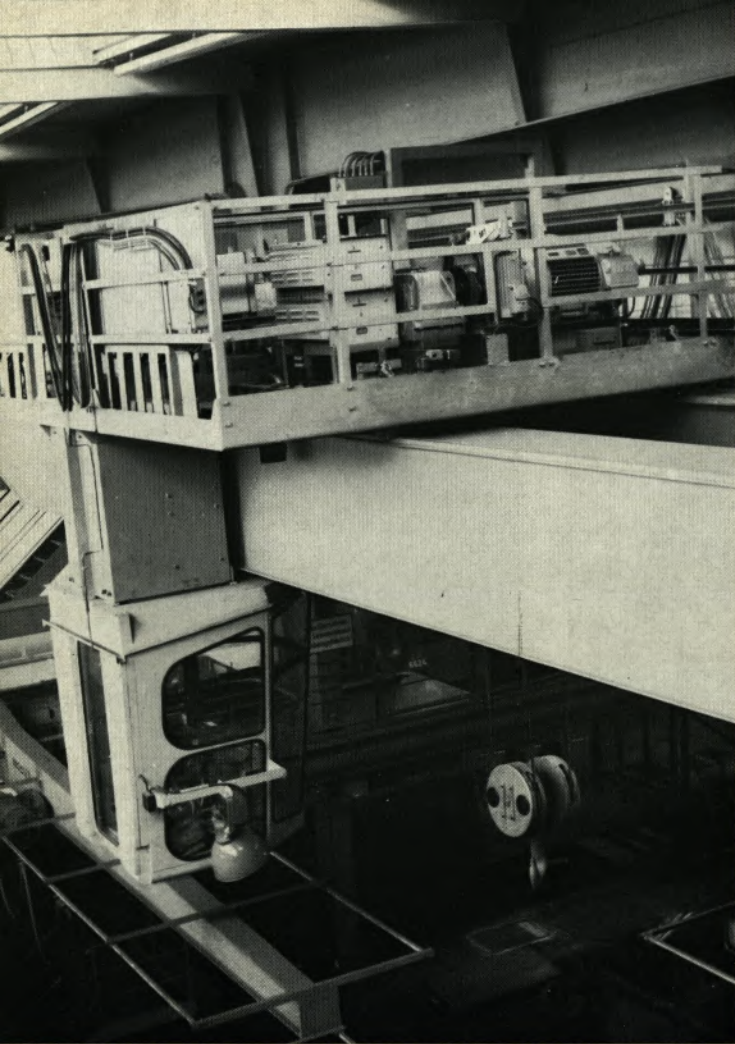
Rückblick auf das Vereinsgeschehen der vergangenen 60 Jahre

Bei jedem Jubiläum — zumal bei einem seltenen 60jährigen — schweifen die Gedanken zurück in die Vergangenheit. Wenn die 15 zielbewußten Eisenbahner, die am 8. Juli 1906 den Eisenbahn-Verein gründeten, heute nach 60 Jahren der Jubiläumsfeier hätten beiwohnen können, würden sie sich gewiß darüber freuen, daß die von ihnen begonnene und im Laufe der Jahre nicht immer leichte Arbeit heute noch Früchte trägt. Ihr damaliges Ziel bestand darin, das Band der Kameradschaft und Werksverbundenheit unter den Mitgliedern zu stärken. Bis heute hat sich an diesem Bestreben nichts geändert. Man kann aber mit Recht feststellen, daß der Verein in den vergangenen Jahren sein Ziel jederzeit erreicht hat. Die beiden Weltkriege unterbrachen das Vereinsleben, da fast alle Mitglieder zum Wehrdienst einberufen wurden. Elf Vereinsmitglieder sind gefallen. Kriegszerstörungen und die Wirrnisse der Nachkriegszeit erschwerten in den Jahren nach dem zweiten Weltkrieg das Wiederaufleben der Vereinstätigkeit. Damals waren es vor allem die

Vereinskameraden Heinrich Winnekendonk, Friedrich Look, Jakob Hardt und Heinrich Bernsen (heute noch Ehrenvorsitzender), die dem Verein ein festes Fundament gaben, nicht zu vergessen die Unterstützung durch die damaligen Leiter des Eisenbahnbetriebs, Dr. Döfel und Direktor Müller.

Geselligkeit und menschliche Beziehungen hat der Eisenbahn-Verein immer besonders gepflegt. Einige der älteren Mitglieder erinnern sich noch heute an die Vereinsausflüge in früherer Zeit mit der Werksbahn. Die Direktion der damaligen Gewerkschaft Deutscher Kaiser (heute ATH) stellte hierfür zwei bis drei G-Wagen und eine Lok mit Personal zur Verfügung. Die Vereinsmitglieder konnten dann mit ihren Familien vom Baulager Tor II, über Hafen Schwelgern, Schacht 2/5, Wehofen und Holten zum Endziel Bruckhausen oder Oberlohberg ins Grüne fahren. In der heutigen Zeit, wo jeder zweite sein eigenes Auto hat, lächelt man vielleicht über diese Art Vergnügen. Aber es soll damals Mitglieder gegeben haben, deren Angehörige vorher überhaupt noch nie mit der Eisenbahn gefahren waren.

Nun, im Zeitalter der Automation, der Unruhe und Hast bleibt zu hoffen, daß jederzeit wieder junge Kräfte zum Eisenbahn-Verein stoßen und die Tradition der Väter zum Wohle aller weiterführen.



Unser Bild zeigt die beiden zusammengefahrenen Laufkatzen eines Brückenlaufkranes mit dem an der linken Laufkatze angeordneten Führerhaus. Diese Anordnung bringt den Vorteil, daß der Kranführer die angehängte Last immer im Blickfeld hat. Die zusätzliche Anbringung von zwei Tiefstrahlern links und rechts vom Führerhaus soll zur Aufhellung des Arbeitsfeldes beitragen.

Die Bauart der Hebezeuge und deren Verteilung auf die einzelnen Hallen sowie die Hauptdaten der Krane sind der Übersicht zu entnehmen.

Im allgemeinen besteht für Krananlagen, insbesondere für Spezialkrane wie Verladebrücken, Bau- und Autokrane, bei alt und jung ein lebhaftes Interesse. Werkstattkrane werden jedoch in dieser Hinsicht oft stiefmütterlich übergangen. Es liegt zum Teil daran, daß sie nicht für jeden zugänglich sind und ihren meist einfachen und unauffälligen Konstruktionen die Attraktivität fehlt.

Wir wollen daher in dieser Ausgabe der Werkzeitschrift ganz bewußt einmal die modernen Werkstattkrane unserer neuen Wagenreparatur in Wort und Bild vorstellen. Ohne diese Hebezeuge wäre eine wirtschaftliche Lösung der zu bewältigenden Aufgaben nicht möglich.

Brückenlaufkrane mit 20 t Tragkraft

Zunächst stellen wir die beiden, auf einer etwa 130 m langen Kranfahrbahn durch die Hallen 12 und 22 laufenden Brückenkrane vor. Jeder Kran ist mit zwei Laufkatzen ausgerüstet, von denen jede ein 10-t-Hubwerk besitzt. Die Laufkatzen eines Kranes sind durch Zahnstangen so miteinander verbunden, daß sich der Kranhakenabstand von 1,75 m durch eine von der Führerkanzel aus zu steuernde elektromechanische Einrichtung bis auf 3 m verstellen läßt. Dies ist erforderlich, um ohne zusätzliche Kranhänge Eisenbahnwaggons mit ihren je nach Bauart unterschiedlichen Anhängemöglichkeiten anheben zu können. In Zusammenarbeit sind die beiden Brückenkrane also gemeinsam in der Lage, Lasten (Eisenbahnwaggons) bis zu 40 t anzuheben.

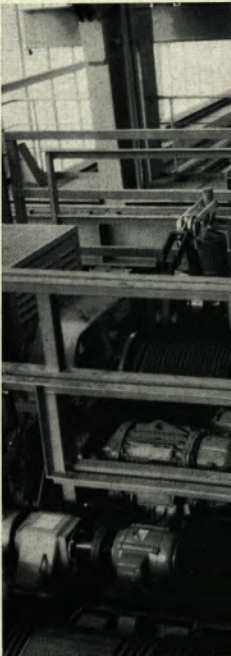
Die Kranbrücke besteht aus zwei etwa 1 m hohen geschweißten Vollwand-Kastenträgern, mit denen die angestrebte architektonische Eingliederung in die Hallenkonstruktion, wie unser Bild zeigt, besonders gut gelungen ist. Eine der



Das ist einer der beiden Brückenlaufkrane der neuen Architektur der Halle

Die Bekranung der neuen Wagenreparaturhallen unserer Eisenbahnwerkstätten

beiden Kranbrücken ist mit einem durchgehenden Laufsteg mit seitlich angeordneten Geländern, wie es die Unfallverhütung erfordert, versehen. Für die Unterbringung und Wartung der



Ein Blick über die beiden Brückenlaufkrane zeigt die Anordnung der Laufkatzen und der Verstellung des Hakenabstandes von 1,75 m auf 3 m. Der Zahnstangentrieb ermöglicht das Anheben der bis zu 10 t schweren Lasten mit einer Geschwindigkeit von 12/0,75 Meter pro Minute. Daneben: Die im Führerhaus angeordneten Steuerorgane der Krane

Kranbauart	Stückzahl insgesamt	Verteilung der Krane auf die Hallen				Tragfähigkeit kg	Spannweite oder Ausladung	Arbeitsgeschwindigkeiten Meter/Minute		
		12	13	22	23			Heben	Katz-fahren	Kran-fahren
Brückenlaufkran	2	1		1		2 × 10 000	17,21 m	10/2	32	80
Konsollaufkran	8		4		4	2 000	8,15 m	12/0,75	25/6	30/10
Hängelaufkran	8			4	4	2 × 3 000	7,60 m	12/0,75	25/6	30/10

Während der zweite Bauabschnitt der Wagenreparaturhallen unserer EBW gute Fortschritte macht, konnten Mitte August dieses Jahres die beiden noch ausstehenden Brückenlaufkrane des ersten Bauabschnittes dem Betrieb übergeben werden. Für den rationalen Arbeitsablauf in den beiden Doppelhallen 12/13 und 22/23 wurden von der Planung insgesamt 18 Krananlagen für erforderlich gehalten, von denen nunmehr 10 Krane dem Betrieb zur Verfügung stehen.

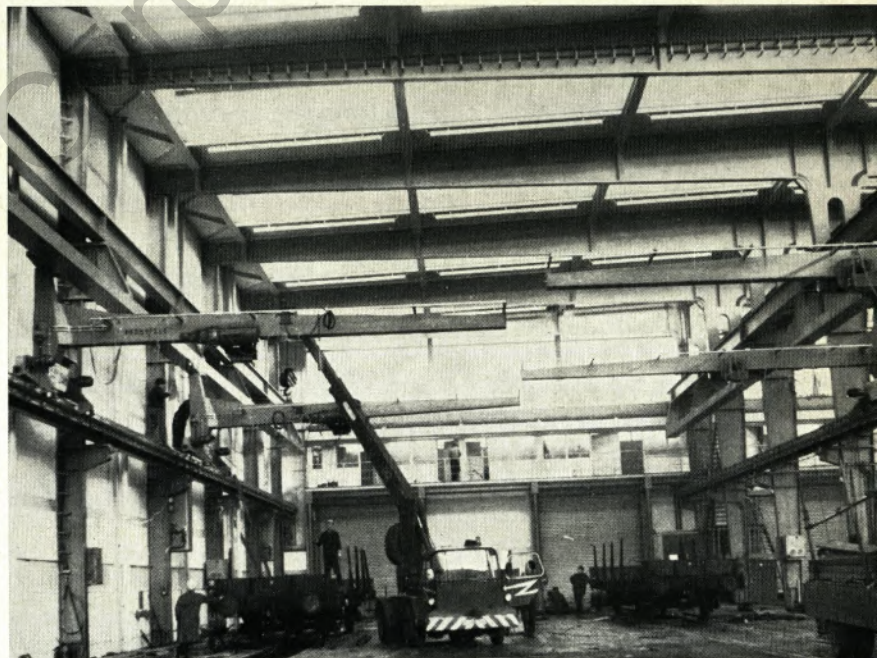
Kranfahrantriebe sind seitlich am Kranträger Podeste angeordnet. Von dort erfolgt auf der Haupt-Stromzuführungsseite der Abstieg zum darunter befindlichen sogenannten Stromabnehmerkorb. Die Kabelwagenfahrbahn, mit dem Außengeländer vereint, beeinträchtigt das gute Gesamtbild des Kranes ebenso wenig wie die zuvor genannten Kranfahr- und Stromabnehmerpodeste. Zur Vermeidung von Schäden am Kran und an der Halle durch Auffahren gegen



enlaufkrane in Halle 12, der sich, wie unser Bild zeigt, in seiner Kastenträger-Bauweise gut der Das gleiche kann man auch von den darunter laufenden Konsolkranen sagen.

die Endbegrenzung der Fahrbahn sind die Krane an den Stromseiten der Kopfträger mit reichlich bemessenen Gummipuffern ausgestattet, die jedoch erst in Funktion treten,

wenn die Kranfahrtschalter versagen sollten. Normalerweise werden die Krane beim Einfahren in die Endstellung selbsttätig abgebremst.



utzen der Brückenlaufkranes. Im Vordergrund der Vorderstellung, Bedienungshebel zum Hubwerk. Zieht der Kranführer diesen Hebel an sich heran (im Bild nach rechts), so wird die Last angehoben. Dahinter durch den Handknopf verdeckt liegt der Umstellschalter zum wahlweisen Betrieb mit Hubwerk 1 oder 2 bzw. beiden Hubwerken. Ganz rechts ist der Notdruckknopf zu erkennen, bei dessen Betätigung der Kran stromlos wird.

Der Antrieb des etwa 25 t — mit max. Last sogar 45 t — schweren Kranes erfolgt über zwei auf der Laufstegseite sich gegenüberliegende Einzelfahrertriebe, die je ein Lauf- rad der insgesamt vier Laufräder antreiben. Das an einer Laufkatze angeordnete Führerhaus ist mit seiner tief herabgezogenen Verglasung aus Sicherheitsglas als Vollsichtkanzel ausgebildet und bietet dem Kranführer in jeder Blickrichtung, auch nach hinten, eine gute Übersicht. Die im Führerhaus befindlichen Steuergeräte können auch im Sitzen bedient werden. Hierfür steht ein dreh- und höhen-einstellbarer Führersitz zur

Verfügung. An kühlen Tagen sorgt eine elektrische Heizung für die Erwärmung. Neben dem Kranschalter, mit dem der Kran stromlos geschaltet werden kann, ist im Führerhaus für den Notfall ein leicht erreichbarer Notdruckknopf angeordnet.

Der Einstieg zum Führerhaus erfolgt von der Laufkatze über eine Leiter durch das Dach des Führerhauses und ist über den Kranträgerlaufsteg und den auf der Katze angeordneten Zugang zum Führerhaus erreichbar.

Die Führerhäuser der beiden Krane sind so angeordnet, daß sich die Kranführer gegenseitig anschauen können. Die für das gemeinsame Anheben von Lasten erforderliche Verständigung der Kranführer ist damit am ehesten gegeben.

Die auf den Laufkatzen aufgebauten Hubwerke können sowohl jedes einzeln als auch zusammen arbeiten. Zu diesem Zweck befindet sich im Führerhaus ein Wahlschalter. Je nach Stellung dieses Schalters wird bei Betätigung des Hubwerk-Bedienungshebels entweder das linke oder rechte Hubwerk oder beide Hubwerke zu gleicher Zeit in Gang gesetzt. Absoluter Gleichlauf der beiden Hubwerke ist z. B. beim gemeinsamen Anheben eines Eisenbahnwaggons erforderlich, er wird durch eingebaute Drehzahlwächter erreicht.

Der Aufbau des Hubwerkes ist im Prinzip einfach. Der 27-PS-Hubwerksmotor treibt über eine elastische Kupplung mit Bremscheibe für die Hubwerksbremse ein Ge-

triebe an, auf dessen Abtriebswelle die mit links- und rechtsgängigen Seilrillen versehene Seiltrommel angeordnet ist.

Die Hakengehänge, auch Unterflanschen genannt, sind an vier Seilsträngen aufgehängt, so daß die Stahldrahtseile nur ein Viertel der angehängten Last zu tragen haben. Durch eingebaute Hubwerksendschalter ist Gewähr gegeben, daß die Hubwerke bei Erreichung der höchsten und tiefsten Kranhakenstellung automatisch abgeschaltet werden.

Die elektrische Ausrüstung und Installation entspricht in ihren Ausführungen den neue-

geordnete- und eines Daneben: Montage der Konsollaufkrane in der Halle 12 mit dem Autokrane.



Die vier in Halle 13 angeordneten Hängelaufkrane mit Elektrozug-Laufkatzen. Die beiden Krane im Vordergrund sind im Augenblick miteinander verriegelt. Dadurch besteht die Möglichkeit, die Laufkatzen von einem zum anderen Kran überfahren zu lassen und mit ihr Material von der einen Hallenseite quer zur Längsrichtung zur anderen Seite zu transportieren. Darüber hinaus kann mit einem Kran bei Einsatz von zwei Katzen das doppelte Gewicht angehoben werden.

sten Vorschriften des VDE und ist für den in der EBW vorhandenen Anschlußdrehstrom 500 Volt, 50 Hertz, ausgelegt. Als Steuerstrom wurde der weniger gefährliche Wechselstrom 220 Volt gewählt. Die Steuerung sämtlicher Triebwerke erfolgt über Schützen mit zeitüberwachten Anlaßstufen.

Aus dem Bestreben heraus, den am Kran beschäftigten Mitarbeitern die größte Sicherheit zu bieten, wurde bei der Planung und Ausführung der Krananlagen besonderes Augenmerk auf die strikte Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften gerichtet.

Für jede Arbeitsgruppe einen Konsollaufkran

Während die beiden Brückenlaufkrane sowohl Halle 12 als auch Halle 22 über das die Schiebebühnendurchfahrt überquerende Hallenmittelteil erreichen können, haben die Konsollaufkrane an ihrem jeweiligen Standort nur eine begrenzte, etwa 50 Meter lange Laufbahn.

Für jede Hallenseite sind zwei Konsollaufkrane vorgesehen, so daß die Wagenreparatur nach Fertigstellung über acht Konsollkrane verfügt. Damit hat jede Arbeitsgruppe einen Kran, mit dem Lasten bis zu 2 t angehoben und transportiert werden können. Als eigentliches Hebezeug dient ein auf dem Unterflansch des geschweißten Vollwandkasten-Auslegers laufender Elektrozug mit Feinhubwerk für präzise Arbeiten beim Montieren von Waggonbauteilen. Die Steuerung sämtlicher Arbeitsbewegungen erfolgt über einen Druckknopftaster, der, auf einer seitlich vom Ausleger angebrachten Laufschiene herabhängend, unabhängig von der jeweiligen Stellung der Elektrozug-Laufkatze, verfahren werden kann.

Die schlanke Form des Auslegers, die sich einerseits gut der Architektur der Halle anpaßt, ist andererseits zur Erreichung einer möglichst großen Hubhöhe und Einhaltung eines Sicherheitsabstandes von 0,5 m zu den Führerhäusern der darüberlaufenden Brückenkrane erforderlich.

Hängelaufkrane können zur rationellen Nutzung miteinander verbunden werden

Die Hallen 13 und 23 werden mit je vier Hängelaufkranen ausgerüstet, von denen wiederum je zwei Hängekrane auf gesonderten, an den Dachbindern pendelnden aufgehängten Fahrbahnen von etwa 60 m Länge laufen.

Eine Besonderheit der bei uns eingesetzten Hängekrane liegt darin, daß die benachbarten Krane miteinander elektro-mechanisch verriegelt werden können, und dann aus zwei Kranen mit je 9 m Katzfahweg ein Kran mit doppeltem, also 18 m Katzfahweg wird.

Nach der Verriegelung besteht die Möglichkeit, die auf den Unterflanschen der geschweißten Sonderprofil-Kranträger laufenden 3-t-Elektrozug-Laufkatzen von einem zum anderen Kranträger überfahren zu lassen, so daß dann insgesamt $2 \times 3 \text{ t} = 6 \text{ t}$ mit einem Kran angehoben werden können.

Normalerweise kommt auch in den Hallen 13 und 23 auf jede Arbeitsgruppe ein Kran. Ist es jedoch erforderlich, eine größere Last als 3 t anzuheben (z. B. einen Eisenbahnwaggon), so können je zwei Krane miteinander verriegelt werden und alle vier Krane gemeinsam Lasten bis zu 12 t anheben.

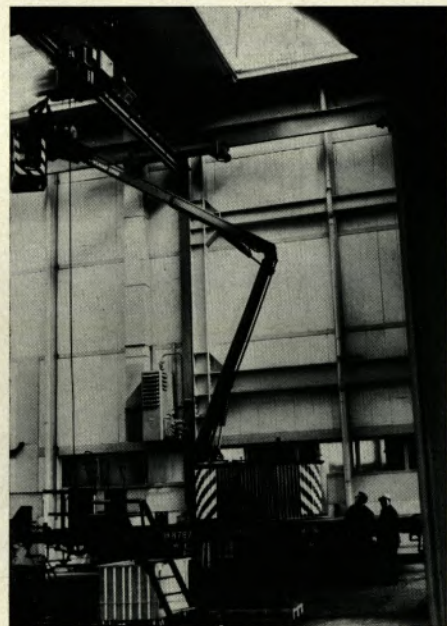
Der Verriegelungsvorgang wird eingeleitet, wenn mit einem besonderen Schlüssel, der

aus Betriebsgründen beim Vorarbeiter aufbewahrt wird, das Verriegelungsschloß an der von der Laufkatze herabhängenden Bedienungstafel geöffnet wird. Der Verriegelungskran kann dann nur noch ruckweise mit verringerter Geschwindigkeit fahren und verriegelt sich beim Vorbeifahren automatisch mit dem Gegenkran. Nun kann eine der Laufkatzen, auch unter Vollast, auf den Gegenkran überfahren. Elektrische Sicherungen sorgen dafür, daß der Kran nicht wieder entriegelt werden kann, bevor die Laufkatzen die Überfahrstelle passiert haben. Durch Eindrücke des Verriegelungsschlusses an der Druckknopftafel wird der Entriegelungsvorgang eingeleitet. Danach kann jeder Kran wie zuvor einzeln verfahren werden.

Allgemein wird in Werkstätten die Erfahrung gemacht, daß für den größten Teil der Lastfälle geringe Tragfähigkeiten der Krananlagen ausreichend sind und nur für einen geringeren Teil größere Tragfähigkeiten benötigt werden.

Wie der vorstehende Bericht über die in der neuen Wagenreparatur der EBW eingesetzten Krane zeigt, wurden diese Erfahrungen beim Bau der neuen Anlagen berücksichtigt. Damit hat man eine der Grundforderungen der Wirtschaftlichkeit, die zu bewegenden toten Massen klein zu halten, in die Tat umgesetzt, indem schnelle Krane mit geringeren Tragfähigkeiten beschafft wurden, die jedoch durch kombinierten Einsatz ausreichend höhere Tragfähigkeiten erreichen können.

H. H. Wenzel



Die Wartung und gegebenenfalls auch Reparatur der unter den Dachbindern an zweifahrbahnträgern aufgehängten Deckenlaufkrane erfolgt mit der Diesel-hydraulisch betriebenen, drehbaren Arbeitsplattform unserer Fahrleitungsmeisterei, die auf einen Eisenbahn-Flachwagen aufgebaut ist.

Die im allgemeinen für die Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Fahrleitungsanlagen im August dieses Jahres beschaffte Arbeitsplattform hat die Kurzbezeichnung „Flieger“ erhalten.

Unsere Jubilare



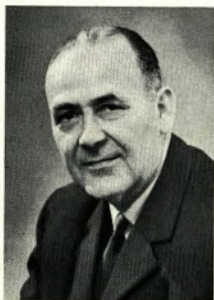
50 Jahre im Dienst ist am 4. Januar 1967 Herr Hermann Kohn.

Der Jubilar wurde am 20. September 1899 in Duisburg-Meiderich geboren und wohnt dort heute in der Honigstraße 8.

Nach vorhergehender dreijähriger Tätigkeit als Bote bei der Phönix in Ruhrort trat er am 4. Januar 1917 als Waschraumwärter beim Eisenbahnbetrieb-Süd ein. Volle 50 Jahre wird er hier eingesetzt gewesen sein, wenn er nach seinem Jubiläum aus unseren Diensten ausscheidet.

Hermann Kohn, der als werksverbundener Mann dem Jubilarenverein angehört, hat in diesen fünf Jahrzehnten in außerordentlicher Gewissenhaftigkeit seinen Dienst als Waschraumwärter versehen — trotz der Schwerhörigkeit, die ihm zu schaffen macht. Immer war er fleißig, willig und arbeitsam, pünktlich und zuverlässig, auf peinliche Sauberkeit und Ordnung in den Waschräumen bedacht. Er steht deshalb bei der Belegschaft und auch bei seinen Vorgesetzten in bestem Ansehen.

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



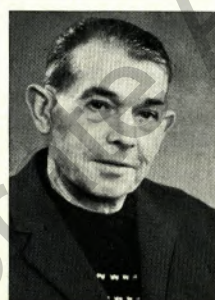
Helmut Marschall
techn. Angestellter
ZBU
eingetreten: 18. 1. 1927



Willi Fethke
Schlosser
EBW
eingetreten: 25. 1. 1927



Friedrich Frickel
Lokführer
BM-Nord
eingetreten: 29. 1. 1927



Josef Janssen
Gleiswerker
Bauabt.-Oberbau-Nord
eingetreten: 1. 2. 1927

Franz van Elten
Rangiermeister
EB-Nord
eingetreten: 5. 2. 1927



Paul Zehner
Schlosser
EBW
eingetreten: 11. 2. 1927



Josef Holzknecht
Schlosser
Signalmeisterei
eingetreten: 14. 2. 1927



Hermann Walkenbach
Weichenwärter
Eisenbahn-Süd
eingetreten: 14. 2. 1927



Josef Theis
Magazinarbeiter
Hauptmagazin
eingetreten: 28. 2. 1927

**Allen
unseren
Jubilaren
ein
herzliches
Glückauf!**

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Helmut Schnorr, Eisenbahn-Nord
mit Annegret Feldt
am 4. 8. 1966

Hermann Becker, EBW
mit Doris Oshowski
am 4. 8. 1966

Heinz Kühn, Hafen Schwelgern
mit Monika Zielonka
am 5. 8. 1966

Willi Mokrosch, Eisenbahn-Nord
mit Brigitte Schagerl
am 26. 8. 1966

Götz Blechschmidt, EBW
mit Magdalene Kurzeja
am 26. 8. 1966

Karl-Heinz Scheibe, Hafen Schwelgern
mit Karin Fisser
am 9. 9. 1966

Lothar Dembeck, Verkehrsabteilung
mit Christa Ruthert
am 16. 9. 1966

Paul Schmieding, EBW
mit Dorothea Könemann
am 17. 9. 1966

Reinhard Feron, Eisenbahn-Nord
mit Christa Keim
am 30. 9. 1966

Ludwig Köhler, EBW
mit Wilma Schneider
am 7. 10. 1966

Walter Dormann, Hafen Schwelgern
mit Ursula Kurzatzi
am 7. 10. 1966

August Zappl, EBW
mit Karin Goretzki
am 14. 10. 1966

Chiarino Sanna, Eisenbahn-Nord
mit Marlies Kraner
am 20. 10. 1966

Rolf Ignorek, Hafen Schwelgern
mit Marlies Cwiertnia
am 21. 10. 1966

Friedrich Sandkühler
Betr.-Masch.-Dienst-N.
mit Edith Tusat
am 21. 10. 1966

Nachwuchs kam an:

Nafiz, 1. 8. 1966

Izzet Bilgen, Eisenbahn-Süd

Ahmet, 1. 8. 1966

Ali Demircelen, Eisenbahn-Nord

Kerstin, 6. 8. 1966

Otto Oswald, Betr.-Masch.-Dienst-N.

Thomas, 11. 8. 1966

Erich Samusch, Eisenbahn-Süd

Anneliese, 12. 8. 1966

Ernst Lauff, Eisenbahn-Nord

Thomas, 15. 8. 1966

Hans-Josef Behrendt, Haf. Schwelgern

Gabriele, 17. 8. 1966

Karl Fahr, Eisenbahn-Nord

Emine, 18. 8. 1966

Hasan Uslu, Bauabt.-O.-Nord

Birgit, 19. 8. 1966

Manfred Dunkelmann

Betr.-Masch.-Dienst-S.

Carola, 21. 8. 1966

Siegfried Linne, Eisenbahn-Nord

Michael, 23. 8. 1966

Franz Bunzel, Eisenbahn-Nord

Ulrike, 24. 8. 1966

Hans-Dieter Güssen, Eisenbahn-Nord

Kerstin, 25. 8. 1966

Wolfgang Schönborn

Betr.-Masch.-Dienst-N.

Guido, 25. 8. 1966

Johann David, EBW

Peter, 27. 8. 1966

Johann Antoszkiewicz, Bauabt.-O.-N.

Friedhelm, 28. 8. 1966

Ernst Kürbis, Eisenbahn-Nord

Axel, 30. 8. 1966

Horst Börsch, Hafen Schwelgern

Jörg, 5. 9. 1966

Helmut Grossbongardt, Eisenbahn-N.

Roger, 10. 9. 1966

Josef Brodmann, Eisenbahn-Nord

Kasim, 15. 9. 1966

Hüseyin Kartal, Eisenbahn-Nord

Mehtap, 21. 9. 1966

Mehmet Serim, Eisenbahn-Nord

Astrid, 27. 9. 1966

Rolf Rissel, EBW

Hacer, 2. 10. 1966

Hasan Yanik, Eisenbahn-Nord

Carmen, 3. 10. 1966

Günter Nagelschmied, Eisenbahn-Nord

Murat, 8. 10. 1966

Mustafa Töçü, Eisenbahn-Nord

Cornelia, 8. 10. 1966

Heinz Mülleneisen, Verkehrsabt.

Peter, 11. 10. 1966

Wilfried Mertens, Signalmeisterei

Maria, 16. 10. 1966

Athina Saridis, Eisenbahn-Nord

Ümit, 17. 10. 1966

Hasan Zengin, Eisenbahn-Nord

Marion, 20. 10. 1966

Klaus Bohne, Verkehrsabt.

Jörg, 22. 10. 1966

Günter Müller, Betr.-Masch.-Dienst-N.

Silvia, 23. 10. 1966

Johann Parnet, Signalmeisterei

Kerstin, 25. 10. 1966

Günter Spieler, Bauabt.-O.-Nord

Goldene Hochzeit:

Heinrich Opriel, früher Schlosser

geb. 6. 2. 1891

wohnhaft: DU-Hamborn, Oberholtener
Straße 86

verheiratet: 17. 1. 1917

Johann Zimmer, früher Weichenwärter

geb. 14. 6. 1889

wohnhaft: Walsum, Hülsemannhof 5

verheiratet: 9. 2. 1917

Geburtstag:

Otto Eckermann, früher Weichensteller

geb. 20. 1. 1882 (85 Jahre)

wohnhaft: 5334 Ittenbach Krs. Königs-
winter, Königswinterstraße 65

Zur Lindenschänke

Todesfälle:

Johann Wilmsen, Pensionär

früher Gleiswerker

geb. 11. 4. 1888

gest. 23. 8. 1966

Johann Schmitz, Pensionär

früher Vorarbeiter

geb. 2. 2. 1885

gest. 31. 8. 1966

Johannes Vreden, Rangieraufseher
EBN

geb. 31. 10. 1903

gest. 1. 9. 1966

Otto Lietzau, Pensionär

früher Stellwerkswärter

geb. 28. 9. 1896

gest. 2. 9. 1966

Johann Lehmkuhl, Pensionär

früher Lokführer

geb. 30. 5. 1900

gest. 9. 9. 1966

Heinrich Schmeltz, Pensionär

früher Lokführer

geb. 10. 1. 1902

gest. 21. 9. 1966

Ignaz Gasda, Pensionär

früher Stellwerkswärter

geb. 30. 7. 1889

gest. 3. 10. 1966

Gustav Keylon, Pensionär

früher Vorarbeiter

geb. 6. 1. 1898

gest. 6. 10. 1966

Johann Hassdenteufel, Pensionär

früher Pförtner

geb. 3. 7. 1889

gest. 11. 10. 1966

Jakob Kien, Pensionär

früher Bahnarbeiter

geb. 7. 6. 1898

gest. 12. 10. 1966

Johann Jagowski, Streckenwärter

Bau-O-Nord

geb. 28. 1. 1905

gest. 16. 10. 1966

Maria Tysiak, Pensionärin

früher Putzfrau

geb. 26. 2. 1893

gest. 27. 10. 1966

Johann Schlebusch, Lokführer

BM-Nord

geb. 18. 1. 1902

gest. 1. 11. 1966

Heinrich Möbus, Pensionär

früher Bürovorsteher

geb. 23. 3. 1900

gest. 2. 11. 1966

Sportliche Aktivität im EH-Bereich Süd



Am 21. 10. 66 veranstaltete der F.C. EH-Süd eine sportliche Auto-Abendfahrt. Über eine Strecke von 175 km führte der Kurs. Unterwegs waren Daten von bestimmten Denkmälern und Bauten zu suchen und aufzuzeichnen. Die teilnehmenden 20 Wagen starteten in Abständen von jeweils zwei Minuten vom Hamborner Stadtpark aus. Am darauffolgenden Sonntag fand dann in gemütlicher Runde die Siegerehrung statt. Die ersten drei Plätze belegten folgende Mannschaften:

1. Platz: Voß — Arendt
2. Platz: Wiing — Schweer
3. Platz: Hartl — Hartl

Unser Bild zeigt einen Teil der Teilnehmer nach der Siegerehrung.

In gebückter Haltung prüft Wagenmeister Mucha hier den Spürkranz eines Radsatzes.

Einer von vielen

Die über 3000 Beschäftigten des Gemeinschaftsbetriebes üben die verschiedensten Berufe aus.

Wir stellen unter dieser Überschrift Mitarbeiter vor, deren Tätigkeit stellvertretend für ihre Arbeitskollegen ein Berufsbild kennzeichnet, mit dem wir unsere Leser näher vertraut machen und damit das Verständnis für den Nachbarn zum Wohle der Allgemeinheit fördern wollen.

Wagenmeister beim Betriebsmaschinendienst

Die Wagen einer Eisenbahn müssen sich während des Einsatzes im Betrieb genau so wie jedes andere Fahrzeug stets in einem betriebs- und unfallsicheren Zustand befinden. Diese Forderung ist für Eisenbahnwagen ungleich schwerer zu erfüllen als beispielsweise für Lokomotiven. Während letztere im Betrieb immer unter persönlicher Kontrolle des Lokführers stehen, sind die Wagen demgegenüber ohne direkte Aufsicht freizügig eingesetzt. Die Kontrolle jedes einzelnen Wagens muß daher während seines Umlaufes auf dem Werksbahnnetz erfolgen.

Unter Beachtung dieser Umstände sind deshalb für die Überwachung des betriebs- und unfallsicheren Zustandes der normalspurigen Eisenbahnwagen des Gemeinschaftsbetriebes beim Betriebsmaschinendienst derzeit 41 Wagenmeister beschäftigt. Diese sind dreischichtig in 11 Bezirken tätig, die das gesamte Gleisnetz umfassen. Zu der Tätigkeit der Wagenmeister gehören u. a. auch das Feststellen von Verschleiß- und Gewaltschäden, das Ermitteln von Schadensursachen bzw. -Verursachern und das Feststellen von Überladungen. Außerdem müssen die Wa-

genmeister Sonderfahrten begleiten, den Einsatz des Gerätewagens mit überwachen, zur Beratung für technische Sondereinrichtungen wie Druckluftbremsen, Klappen-Verschlüsse und Hydraulik-Anlagen mit ihren praktischen Erfahrungen zur Verfügung stehen und Entscheidungen über die verschiedenen Verwendungsmöglichkeiten der Wagen treffen.

Zusammenfassend darf gesagt werden, daß durch die Wagenmeister Betriebsunregelmäßigkeiten und Unfälle, die auf wagentechnische Ursachen zurückzuführen sind, weitgehend beschränkt und die Wirtschaftlichkeit des gesamten Wagenparks gefördert werden können. Dieses ist sehr wichtig, wenn man bedenkt, welche Werte in Eisenbahnwagen investiert sind. Die etwa 5000 Wagen des Gemeinschaftsbetriebes stellen einen Wert von ca. 200 Millionen DM dar. Neben der vorgenannten Freizügigkeit im Einsatz der Wagen wirkt sich die Vielzahl der vorhandenen Wagengattungen und der wechselhafte Betriebsablauf erschwerend für die Erfüllung der an die Wagenmeister gestellten Aufgaben aus. Eine gesunde körperliche Veranlagung ist Voraussetzung für die

Ausübung dieses Berufs. Lange und oft recht schlechte Wege sind ohne Rücksicht auf Wind und Wetter zurückzulegen und im Laufe einer Dienstschrift muß sich der Wagenmeister sehr oft bücken.



Wagenbeschädigungen, die in den meisten Fällen von den Be- und Entladern verursacht werden, sind schriftlich mit entsprechendem Vordruck zu melden.



Sobald an einem Wagen ein Schaden festgestellt wurde, der eine Überführung in die Werkstatt erforderlich macht, wird der Wagen mit einer entsprechenden Beklebung versehen.

Einer von diesen 41 Wagenmeistern des Gemeinschaftsbetriebes ist Johann Mucha, der heute stellvertretend für seine Berufskollegen vorgestellt werden soll. Freimütig und offen, so wie ihn viele kennen, erzählte er uns seinen Lebenslauf.

Er stammt aus Helbra, Kreis Mansfeld bei Halle an der Saale, und zog 1902 mit seinen Eltern nach Duisburg. Im Anschluß an die Schulentlassung im Jahre 1916 — mitten im ersten Weltkrieg — begann für ihn der Ernst des Lebens als Rottenarbeiter bei einem Unternehmer, der für die Werksbahn der ATH die Gleisanlagen zu betreuen hatte. 1919 wurde Wagenmeister Mucha schließlich als sogenannter Eisenprüfer von der ATH übernommen. Auf diesem Arbeitsplatz hatte er die verschiedensten Walzwerkserzeugnisse nach der Fertigung auf einwandfreie Qualität zu überprüfen. Diese Tätigkeit dauerte



Bei seinen Brieftauben findet Wagenmeister Mucha Entspannung und ein Hobby, das ihm seit Jahrzehnten viel Freude bereitet.

26 Jahre bis zum Ende des zweiten Weltkrieges. Nach Kriegsende im Jahre 1945 meldete er sich, seines bisherigen Arbeitsbereiches durch die Demontage beraubt, zu einer Arbeitsgruppe, welche unter anderem die Bergung und anschließend den Wiederaufbau der von Bomben und Granaten zerstörten und zerschossenen Eisenbahnwagen vorzunehmen hatte. Interessant ist zu erfahren, wie seinerzeit wegen des Mangels an Ersatzteilen und Material mit primitivsten Mitteln improvisiert wurde. Manchmal konnte aus zwei bis drei Wagen nur ein einziger wieder einsatzbereit hergerichtet werden.

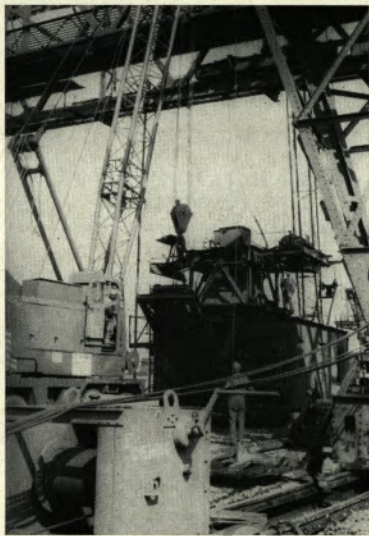
Die bei dieser Tätigkeit gesammelten Erfahrungen in bezug auf Eisenbahnwagen und nicht zuletzt die langjährige Tätigkeit als

Prüfer veranlaßten seinen damaligen Vorgesetzten, ihn für den Beruf eines Wagenmeisters zu empfehlen. Während seiner nunmehr 17 Berufsjahre als Wagenmeister war er abwechselnd nach und nach in allen Wagenmeisterbezirken des Gemeinschaftsbetriebes eingesetzt. Heute leistet Herr Mucha seinen Dienst im Bezirk des Bahnhofs Grünstraße. Seine reichen Erfahrungen vermittelt er auch den Nachwuchskräften bei der Ausbildung.

Nach seinem „Hobby“ befragt, hörten wir nur das eine Wort „Brieftauben“. 45 Jahre befaßt er sich schon damit. Diese Freizeitgestaltung will Wagenmeister Mucha im nächsten Jahr, wenn der Eintritt in den wohlverdienten Ruhestand erfolgt, noch intensiver betreiben. H. Büschgen



Verladebrücke III mit der alten Drehlaufkatze, Baujahr 1928.



Nach der Demontage mit Hilfe von zwei Autokranen wurde die alte Katze im wasserseitigen Ausleger abgelassen und hier verschrottet.



Mit einem Spezial-Tiefadewagen ist die neue Greiferlaufkatze zum Hafen Schwelgern transportiert worden und wird hier in Hubposition gebracht.

Das Heben ist beendet, und die Fahrwerke werden eingehängt.



UMBAU DER VERLADEBRÜCKE III IM HAFEN SCHWELGERN

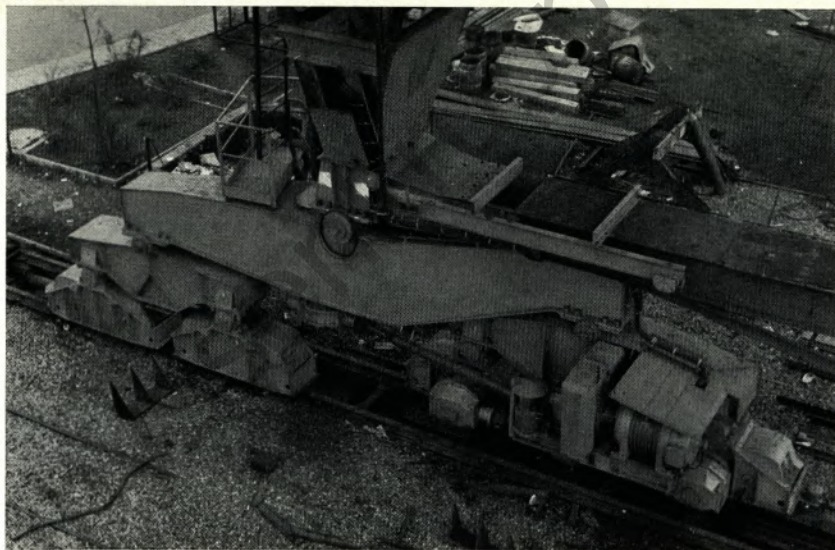
Die Brücke III wurde im Jahre 1910 als Kohlen-Verladebrücke für 10 to Tragkraft von der Firma Bechem & Keetmann gebaut. Sie war mit einer Drehlaufkatze ausgerüstet, die inzwischen veraltet und stark reparaturanfällig war. Außerdem wurden die Anforderungen von Tag zu Tag höher, so daß die Tragkraft von 10 to auf 15 to erhöht werden mußte. Dies wurde durch Verstärkung der Stahlkonstruktion und Verwendung einer nicht drehbaren 15-to-Greiferlaufkatze, die wesentlich leichter ist als eine 15-to-

Drehlaufkatze, erreicht. Die Verwendung einer nicht drehbaren Katze macht jedoch ein leistungsfähiges Brückenfahrwerk erforderlich, da die Brücke erheblich mehr verfahren werden muß. Das alte Fahrwerk hätte diesen Anforderungen nicht genügt, da bereits während des Betriebes mit der Drehlaufkatze lange Ausfallzeiten durch kostspielige Reparaturen anfielen.

Umbau und Verstärkung der Brücke konnten gleichzeitig durchgeführt werden. Die Arbeiten begannen im August 1966 mit der



Die Hauptstütze der Brücke III mit dem veralteten Fahrwerk. Der Antrieb befindet sich auf einer zwölf Meter hohen Bühne. Im linken Brückenbein ist deutlich die von oben kommende Antriebswelle zu erkennen.



Die neuen, modernen Fahrwerke mit Einzelantrieb sind montiert.

Demontage und Verschrottung der alten Katze. Im Anschluß daran setzte man die neue Katze auf. Die Einzelteile des neuen Brückenfahrwerks wurden auf der Baustelle montiert, nachdem das alte Brückenfahrwerk verschrottet und die Brücke um 2 Meter angehoben worden war. Die hier wiedergegebenen Bilder zeigen einen Überblick über den Hergang der Arbeiten.

M. Heimann

Nicht gedacht — Mist gemacht!

Stromfallen

