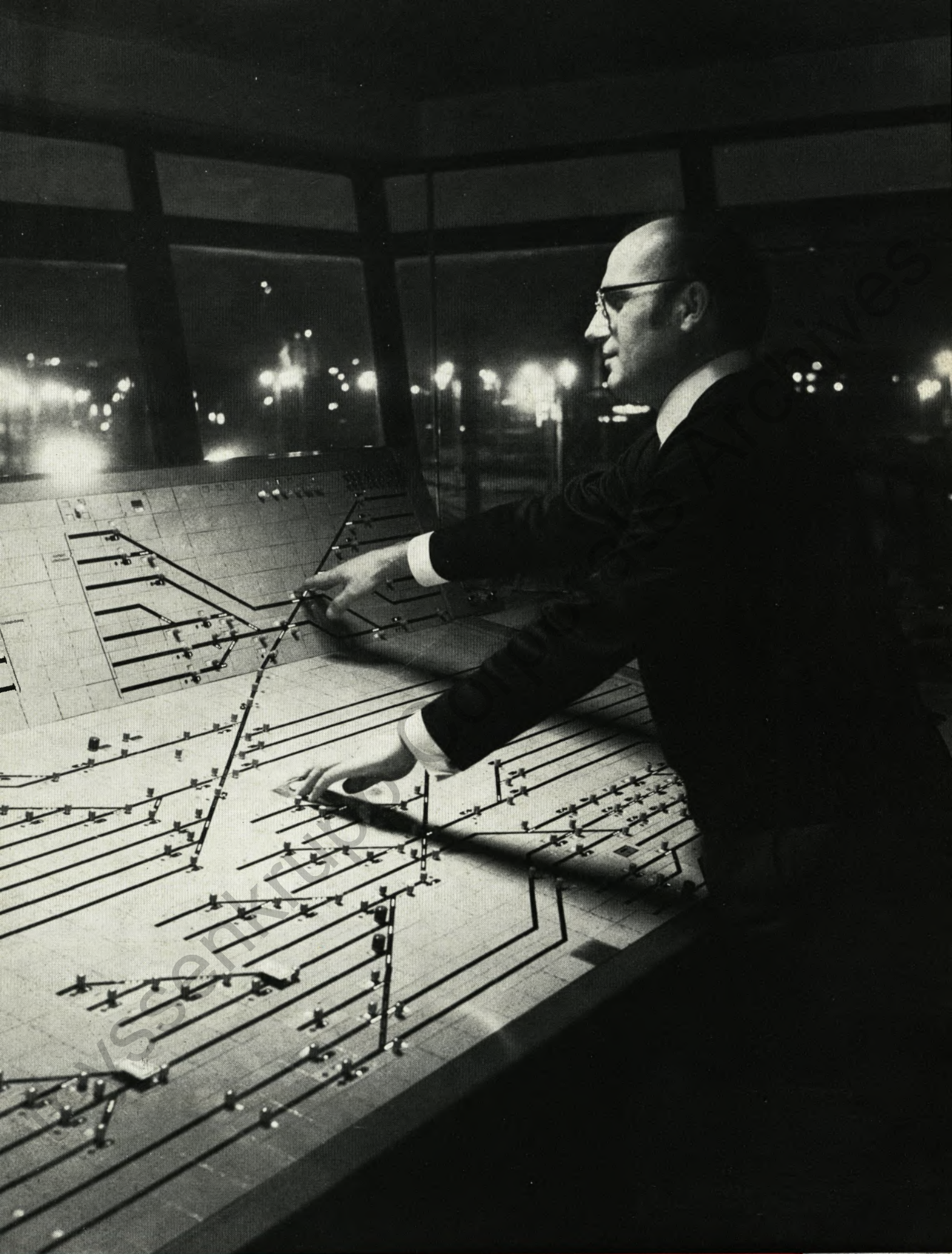




**EISENBAHN
UND HÄFEN**

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

16. JAHRGANG

11/12

NOV./DEZ. 1970



Am 8. Oktober besichtigten die Teilnehmer am Lehrgang für Aufsichtskräfte der Eisenbahn (Veranstalter: Wirtschaftsvereinigung Eisen u. Stahl) den Gemeinschaftsbetrieb. Hier erläutert Meister Krüger einer Gruppe die Modelle im Unterrichtsraum für Lokführer-Anwärter.

AUS DEM INHALT

Weihnachtsgrüße der Geschäftsführung und Betriebsvertretung	3
Direktor Sieverling vollendete sein 50. Lebensjahr	4
Der Gemeinschaftsbetrieb im Geschäftsjahr 1969/70	4
Bahnübergang Weseler Straße wurde erneuert	6
Elektronische Datenverarbeitung stellte auf die „3. Generation“ um	8
Aus der Geschichte der Abteilung Verkehr in Oberhausen	10
Neubau der Verladehalle im Hafen Walsum macht Fortschritte	12
Unsere Jubilare	13
Familiennachrichten	13
Belegschaftsversammlung am 4. November war gut besucht	13
Mußte das sein?	14
Weihnachten auf hoher See	15
Arbeite sicher!	15

KURZNACHRICHTEN

Den vierten Rang unter den deutschen Industrie-Unternehmen nimmt die Thyssen-Gruppe ein, wenn man den Umsatz als Bezugsgröße zugrunde legt. Hinter den beiden führenden nordamerikanischen Stahlgesellschaften United Steel Corporation und Bethlehem Corporation sowie der British Steel Corporation ist die Thyssen-Gruppe auch die viertgrößte Stahlgesellschaft der Welt. Unter den fünfhundert größten Unternehmen der westlichen Welt sämtlicher Branchenrichtungen steht die August Thyssen-Hütte auf dem 51. Platz.

1800 neue Parkplätze sollen in den nächsten beiden Jahren rund um das Werk Ruhrort neu angelegt bzw. ausgebaut werden. Die Erweiterung des vorhandenen Parkraumes war dringend erforderlich. Für die nächsten beiden Jahre wird außerdem mit einem Zuwachs an Kraftfahrzeugen von etwa 20% gerechnet. Der Anfang des Ausbaus in der Nähe des Tores 1 ist bereits gemacht worden. Noch in diesem Jahr soll der Bau neuer Parkflächen in der Nähe des Kraftwerkes Hermann Wenzel an der Ecke Apostel- und Rheinstraße begonnen werden.

Die Deutsche Bundesbahn wird ihre **elektronische Platzbuchungsanlage** für das Buchen von Sitzplätzen, Liege- und Bettplätzen am 1. Februar 1971 in Betrieb nehmen. An dieser Platzbuchungsanlage beteiligen sich auch die Eisenbahnverwaltungen von Belgien, Dänemark, Luxemburg und Österreich. Diese Anlage wird jährlich 11 Millionen Platzbuchungen durchführen.

Die Hannover-Messe 1971 findet vom 22. bis 30. April statt. Vom nächsten Jahr an beginnt die Messe nicht mehr an einem Sonntag, sondern an einem Donnerstag und endet an dem Freitag der folgenden Woche. Mit dieser Terminverlegung wird dem Wunsch vieler Aussteller und Besucher Rechnung getragen, möglichst wenige Sonn- und Feiertage in den Ablauf der Messe fallen zu lassen.

Bis 1975 sollen in den **Ausbau des S-Bahn-Netzes** an Rhein und Ruhr weitere 420 Millionen Mark investiert werden. Einen entsprechenden Vertragsentwurf mit der Bundesbahn hat die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen jetzt gebilligt.

Durch die Vereinbarungen wird geregelt, daß die S-Bahn von Düsseldorf über Oberhausen, Mülheim (Ruhr), Essen und Bochum bis Dortmund sowie auf den Anschlußstrecken ihren vollen Betrieb bis 1975 aufnehmen wird.

Bund, Länder, Stadtstaaten, Gemeinden und Gemeindeverbände haben nach den vorläufigen Rechnungsergebnissen des Jahres 1968 insgesamt **10733 Millionen DM für das Straßenwesen** ausgegeben. Gegenüber dem vorangegangenen Jahr sind die Aufwendungen um nominal rund 1% gestiegen, teilt das Statistische Bundesamt mit.

Impressum

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.

Druck: Michael Schiffer KG, Rheinberg

Aufnahmen: EH: Betriebsmaschinenendienst, Still, Wiesner
ATH: Lang, Meyer
Sonstige: Archivbilder

Titelbild: Nachts im Stellwerk Vorbahnhof

Rückseite: Auch ein Bahnübergang kann Romantik ausstrahlen





Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter!

Wie auch in den vergangenen Jahren wenden wir uns zum Jahresende 1970 wieder an Sie. Wir möchten Ihnen allen für Ihren Arbeitseinsatz und Ihre Leistungen, die es uns ermöglichen, die uns gestellten Aufgaben in vollem Umfang zu erfüllen, herzlich danken. Der Rückblick auf die Monate des jetzt zur Neige gehenden Jahres zeigt uns wiederum absolute **Monatshöchstleistungen**, die nur durch eine Aktivierung aller Möglichkeiten und Reserven zu erreichen waren. Hoffen wir, daß die sich in den letzten Wochen abzeichnende Beruhigung der Konjunktur eine Atempause bleibt. Was das Jahr 1971 auch immer für uns bereithalten mag, wir sind sicher, daß

wir es mit Ihrer bewährten und tatkräftigen Hilfe und durch die Zusammenarbeit aller im Unternehmen Tätigen bewältigen werden. In dieser Erwartung grüßen wir Sie zum Weihnachtsfest, für das wir Ihnen und Ihren Familien frohe und zufriedene Stunden wünschen. Ihnen allen — auch unseren Pensionären — gelten darüber hinaus unsere besten Wünsche für ein glückliches Jahr 1971.

Im Dezember 1970

Die Geschäftsleitung

Bergermann

Christophers

Sieverling

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

In rastlosem Zeitablauf geht das Jahr 1970 seinem Ende entgegen. Weihnachten, dieses verheißungsvolle und besinnliche Fest, ist nahe. Menschliche Verbundenheit, mit der Bereitschaft einander zu helfen, sind von alters her Gefühls- werte, die uns nicht gleichgültig sein sollten. Wir als Betriebsräte fühlen uns diesen Werten besonders verpflichtet.

An der Schwelle des neuen Jahres möchten wir uns bei

allen für die bisherige gute Zusammenarbeit bedanken. Wir hoffen und wünschen, daß gegenseitiges Vertrauen auch in Zukunft die Grundlage zur Bewältigung der uns gemeinsam gestellten Aufgaben ist. In diesem Sinne wünschen wir allen Belegschaftsmitgliedern sowie unseren Pensionären und ihren Familien ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches neues Jahr.

Betriebsrat

Diercks

Kollenbach

Direktor Sieverling vollendete sein 50. Lebensjahr



Herr Direktor Helmut Sieverling, technischer Geschäftsführer des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, wurde am 30. November 50 Jahre alt.

In Sarstedt bei Hannover geboren, konnte Herr Sieverling Anfang 1939 seine Schulausbildung mit Ablegung der Abiturprüfung beenden. Direkt im Anschluß daran wurde er im Frühjahr 1939 zum Arbeitsdienst eingezogen und bei Kriegsausbruch sofort in die Wehrmacht übernommen. Nach der Teilnahme am Westfeldzug, in dessen Verlauf er im Juni 1940 schwer verwundet wurde, erhielt Herr Sieverling Studienurlaub und konnte 1941 an der Fakultät Bauingenieurwesen der Technischen Hochschule Hannover sein Studium aufnehmen. In der Folgezeit wechselten erneute Verpflichtung zum Wehrdienst und Beurlaubung für zwei weitere Semester Studium einander ab. Nach Entlassung aus englischer und amerikanischer Kriegsgefangenschaft konnte das Studium an den Hochschulen München und Hannover fortgesetzt werden. Im Mai 1949 legte Herr Sieverling sein Diplom-Examen an der TH Hannover ab um anschließend an der gleichen Hochschule für zwei Jahre eine Tätigkeit als Assistent beim Lehrstuhl für Massivbau aufzunehmen. Daran schloß sich eine dreijährige Ausbildung als Baureferendar bei der Deutschen Bundesbahn an, und nach der zweiten Staatsprüfung für den höheren technischen Verwaltungsdienst (Assessorenexamen) im September 1953 erfolgte die Übernahme als Bauassessor in den höheren Dienst der DB. Eine vielseitige Verwendung in Signal- und Fahrplandezernaten der Bundesbahndirektion Essen und der Oberbetriebsleitung West der DB kennzeichnete den weiteren beruflichen Werdegang. Im Jahre 1956 erfolgte die Beförderung zum Bundesbahnrat und 1964 die zum Bundesbahnberrater, nach-

dem Herr Sieverling Vorstand des Betriebsamtes Essen 1 geworden war.

Aus dieser Tätigkeit bei der DB wechselte Direktor Sieverling am 1. 2. 1965 zur Industrie, wo er am gleichen Tage stellvertretender Leiter der Abteilung Verkehr des Hüttenwerks Oberhausen wurde. Von Januar 1966 an übernahm er unter gleichzeitiger Ernennung zum Prokuristen die Leitung der Verkehrsbetriebe der HOAG. Im September 1966 erfolgte die Ernennung zum Betriebsdirektor.

Nach der Eingliederung des Verkehrsbereiches der HOAG in den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen im vorigen Jahr wurde Herr Direktor Sieverling am 1. 11. 1969 in die Geschäftsführung unseres Unternehmens berufen, wo man ihm insbesondere die Leitung der Ressorts Eisenbahnbetrieb und Hafenbetriebe übertrug.

Über die Grenzen des Gemeinschaftsbetriebes hinaus stellt Herr Sieverling mehreren Ausschüssen und Arbeitsgemeinschaften seine Fachkenntnisse und Erfahrungen zur Verfügung. So ist er Mitglied in zwei Unterausschüssen der „Arbeitsgemeinschaft Transport“ des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute, arbeitet im Fachnormenausschuß Bergbau (FABERG) an der Weiterentwicklung von Transportfragen der Industrie und leitet den „Arbeitskreis Weiterbildung im Transportwesen“ des VdEh.

Trotz seiner zahlreichen Verpflichtungen liegt ihm das Wohl seiner Mitarbeiter immer am Herzen, und er bringt ihren Sorgen und Problemen stets Verständnis entgegen.

Die Werkszeitung wünscht Herrn Direktor Sieverling auch im Namen aller Leser für die kommenden Lebensjahre gute Gesundheit und weiterhin viel Erfolg in seinem beruflichen Wirken.

Der Gemeinschaftsbetrieb im Geschäftsjahr 1969/70

Die auch im vergangenen Geschäftsjahr wiederum gestiegene Produktion bei den Hüttenwerken unserer Gesellschafter und eine Steigerung der Kohleförderung unseres Bergbau-Partners stellten auch an den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen in diesem Zeitraum erhöhte Anforderungen, insbesondere auf dem Eisenbahnsektor. Es darf eingangs festgestellt werden, daß trotz erheblicher Eng-

pässe in der Personalgestaltung die Versorgung der Produktionsbetriebe im ganzen gesehen ohne größere Schwierigkeiten durchgeführt werden konnte.

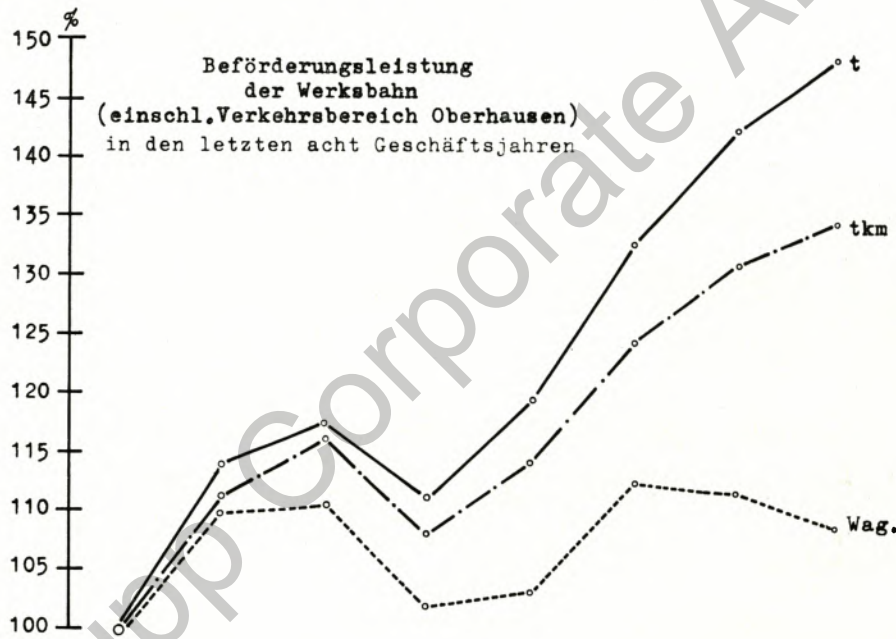
Das Transportaufkommen der gesamten Werksbahn ist um rd. 4% gegenüber dem Vorjahr gestiegen, während die Umschlagsleistung beider Häfen auf der Höhe des Vorjahres liegt.

Absolute Monatshöchstleistung der Werksbahn
im Juli 1970

Ihre bisher höchste Leistung konnte die Werksbahn im Monat Juli 1970 erreichen und zwar wurden in diesem Zeitraum in den Bereichen Hamborn/Ruhrort 8 079 000 Tonnen und im gesamten Bereich, einschließlich Oberhausen, 9 654 000 Tonnen transportiert. Die Jahresleistung in der Zeit vom 1. 10. 1969 bis 30. 9. 1970 ist der nebenstehenden Darstellung zu entnehmen.

Eine interessante Übersicht über die Entwicklung der Beförderungsleistung beim gesamten Werksbahnbereich in den letzten acht Geschäftsjahren erhält man durch die untenstehende Leistungskurve.

Transportleistung der Werksbahn		
Gesamtbereich EH	Gesch.-Jahr 1969/70	Gesch.-Jahr 1969/70 <i>68 69</i>
Beförderte Tonnen	109,9 Mio t	105,7 Mio t
Geleistete Tonnen-km	493,9 Mio tkm	481,1 Mio tkm
Beförderte bel. Wagen	2,5 Mio Wag.	2,6 Mio Wag.



Monatsdurchschnitt im Geschäftsjahr	1962/63	1963/64	1964/65	1965/66	1966/67	1967/68	1968/69	1969/70
Bef. Wagen in 1000	193	212	213	196	201	217	215	210
Bef. Tonnen in 1000	6.200	7.073	7.278	6.965	7.391	8.178	8.812	9.160
Gel. tkm in 1000	30.624	34.267	35.665	33.155	34.918	38.002	40.092	41.160

Von den im abgelaufenen Geschäftsjahr beförderten Tonnen entfallen
79% auf die ATH (Vorjahr 78%)
11% auf die HOAG (Vorjahr 11%)
8% auf den Bergbau (Vorjahr 9%)
2% auf sonstige Verkehrsteilnehmer (Vorjahr 2%)
wobei für die Zuordnung der jeweilige Frachtzahler entscheidend ist.

Der Anteil der DB-Wagen Beförderung von und zu den Bundesbahn-Anschlüssen betrug im gleichen Zeitraum

23,8% der beförderten Tonnen (Vorjahr 21,7%)
38,5% der geleisteten Tonnenkilometer (Vorjahr 35,8%)
30,6% der beförderten beladenen Wagen (Vorjahr 27,0%)
Der Bestand an Wagen und Lokomotiven hat sich trotz einer weiteren Steigerung des Transportaufkommens kaum verändert. Der Eisenbahnbetrieb verfügte zum Geschäftsjahresabschluß über einen Wagenbestand von 7047 Wagen (Vorjahr 7151) und über 172 Lokomotiven (Vorjahr 170). Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Wagen ist im Vergleich zum Vorjahr allerdings von rd. 43,1 t/Wagen auf rd. 46,2 t/Wagen gestiegen.

Auch der Hafen Schwelgern erreichte 1970 seine bisher höchste Monatsleistung

Die bisher höchste monatliche Umschlagsleistung konnte der Hafenbetrieb Schwelgern im April 1970 mit 1 329 000 Tonnen melden. Trotzdem blieb die Jahres-Umschlagsleistung in Schwelgern geringfügig hinter der des Vorjahres zurück, während der Hafen Walsum-Süd seinen Jahresumschlag leicht steigern konnte, wie der nachstehenden Übersicht zu entnehmen ist.

Umschlagsleistung der Werkhäfen

	Gesch.-Jahr 1969/70	Gesch.-Jahr 1968/69
Hafen Schwelgern	13,9 Mio t	14,1 Mio t
Hafen Walsum-Süd	3,8 Mio t	3,6 Mio t
Werkhäfen insgesamt	17,7 Mio t	17,7 Mio t

Von den umgeschlagenen Tonnen entfielen rd. 70% auf Erz und sonstige Verhüttungstoffe. Der Anteil der Eisen- und Stahlerzeugnisse am Gesamtumschlag betrug 12,8%, das sind durchschnittlich 189 500 Tonnen im Monat.

Der Schiffsverkehr beider Häfen lag mit monatlich 655 Schiffen im Eingang und 625 Schiffen im Ausgang um jeweils rd. 70 Schiffe unter den Vergleichszahlen des Vorjahres. 54% des gesamten Eingangs an Erzen wurden in Schubleibern angeliefert.

Fast 40 Millionen DM wurden investiert

Um den in den letzten Jahren gestiegenen Anforderungen gerecht zu werden, insbesondere aber auch ausgelöst durch

größere Erweiterungs-Bauvorhaben unserer Gesellschafter, wurden für den Ausbau und die Modernisierung der Verkehrs- und Umschlaganlagen des Gemeinschaftsbetriebes im vergangenen Geschäftsjahr wieder erhebliche Mittel aufgewandt. Hier seien nur einige der wichtigsten Objekte genannt:

Fertigstellung der Verbindungsbahn Hafen Schwelgern/Walsum-Süd,

Erweiterung des Rangierbahnhofs Grünstraße um zehn Gleise,

Bau der Verladehalle für Eisen- und Stahlerzeugnisse im Hafen Walsum,

weiterer Ausbau der Ablaufanlage im Bahnhof Meerbergstraße,

Beschaffung von 16 Lokomotiven, von denen fünf ED-Loks bereits ausgeliefert sind,

Beschaffung von neuen Spezialwaggons, insbesondere einer größeren Zahl von Flachwagen mit 90 Tonnen Tragfähigkeit,

Durchführung weiterer Bauabschnitte des Sozialgebäudes der Eisenbahnwerkstatt Hamborn,

Fertigstellung neuer Diensträume für die Arbeitsvorbereitung.

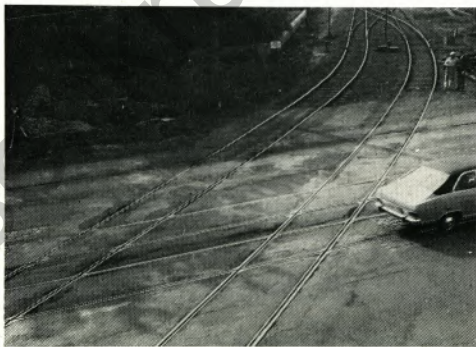
Aussichten für das Geschäftsjahr 1970/71

Bereits im September dieses Jahres zeichnete sich durch ein erhebliches Nachlassen der Auftragseingänge bei der Stahlindustrie ein Rückgang der Produktion unserer Gesellschafter ab. Diese Entwicklung hat sich bisher verstärkt fortgesetzt. Die Auswirkungen auf den Gemeinschaftsbetrieb drücken sich in einem stärkeren Rückgang der Transport- und Umschlagsleistungen aus. Bei gleichzeitig empfindlich gestiegenen Kosten, insbesondere auf dem Personalsektor, ist daher der Ausblick auf die vor uns liegenden Monate nicht ohne Sorgen.

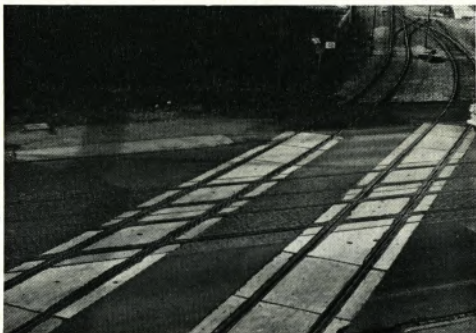
Unsere Bauabteilung hatte minuziös geplant:

Bahnübergang Weseler Straße wurde erneuert

So sah der Bahnübergang vor der Erneuerung aus –



und so präsentiert er sich heute



Wer kennt nicht den Bahnübergang an der Weseler Straße in Duisburg-Hamborn, nahe der Neuen Schwelgernstraße, wo die vom Schacht 2/5 kommenden Gleise die verkehrsreiche Bundesstraße 8 in Richtung Hafen Schwelgern kreuzen? Zumindest wird ihn jeder kennen, der mit seinem Fahrzeug oder mit der Straßenbahn in Richtung Walsum—Dinslaken fahren muß, sei es täglich auf dem Weg zur Wohnung oder auch nur an Wochenenden auf der Fahrt ins Grüne. Alle jene — und es dürften nicht wenige sein — werden festgestellt haben, daß der Übergang sich bis Ende September in einem immer schlechter werdenden Zustand befand, der das Kreuzen zu einem Weg über Höhen und Tiefen machte. Da die Kreuzung zwischen Werksbahngleis und Straßenbahngleis bereits seit 1951 nicht mehr erneuert worden war, ließ sich nun ein Auswechseln nicht länger hinausschieben. Die beteiligten Firmen, der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen und die Duisburger Verkehrsgesellschaft beschlossen, durch einen zügigen Ablauf der Bauarbeiten nach einem genauestens ausgearbeiteten Terminplan die unumgänglichen Behinderungen des Straßenverkehrs im Baustellenbereich so gering wie eben möglich zu halten. Da bei einem solchen Projekt durch Planung vieles zu erreichen ist, wurden dann auch in zahlreichen Verhandlungen mit den betroffenen Stellen alle Einzelheiten abgesprochen. Seitlich der eigentlichen Kreuzung der Schienen der Bahn und der DVG setzten am Freitagmorgen, dem 25. September, die Abrüstungsarbeiten ein. Am Samstag wurde dann auch um 15 Uhr der Straßenbahnverkehr vorübergehend eingestellt. Als nach diesem Zeitplan die letzte Straßenbahn die Baustelle passiert hatte, wurden die Gleise herausgerissen.

Noch in den Abendstunden des gleichen Tages hatte man den Baugrund soweit hergerichtet, daß die ersten Gleistrageplatten gesetzt werden konnten. Da es selbst bei diesen bis zu acht Tonnen schweren



Ausbauen der alten Kreuzung



Die neue, voll miteinander verschweißte Kreuzung vor dem Einbau

Platten in der Höhe ihrer Lage um Millimeter ging, war hierbei die Herrichtung des Untergrunds die wichtigste Voraussetzung. Der hierfür verwendete Mineralbeton wurde mit einer Abziehvorrichtung, die auf eigens hierfür ausgerichteten Schienen gelagert war, auf der ganzen Fläche gleichmäßig verteilt.

Schon am Sonntagnachmittag nahm der Bahnübergang neue Gestalt an. Die Gleistrageplatten — vier mit einem Gewicht von je 8 Tonnen



Auch nachts wurde durchgearbeitet



Die vom Gemeinschaftsbetrieb eingesetzte Baufirma arbeitete mit großer Personalbesetzung und brachte ihre Arbeiten „fahrplanmäßig“ zu Ende.

und 14 mit einem Gewicht von je 4,8 Tonnen — lagen im gesamten Straßenbereich des Bahnübergangs. Noch in den Abendstunden konnten die Gleise in die Platten eingelassen und verkeilt werden.

Die Zeit drängte; denn die erste Straßenbahn sollte am Montagmorgen um vier Uhr wieder fahren. Diese Frist konnte nicht nur gehalten,

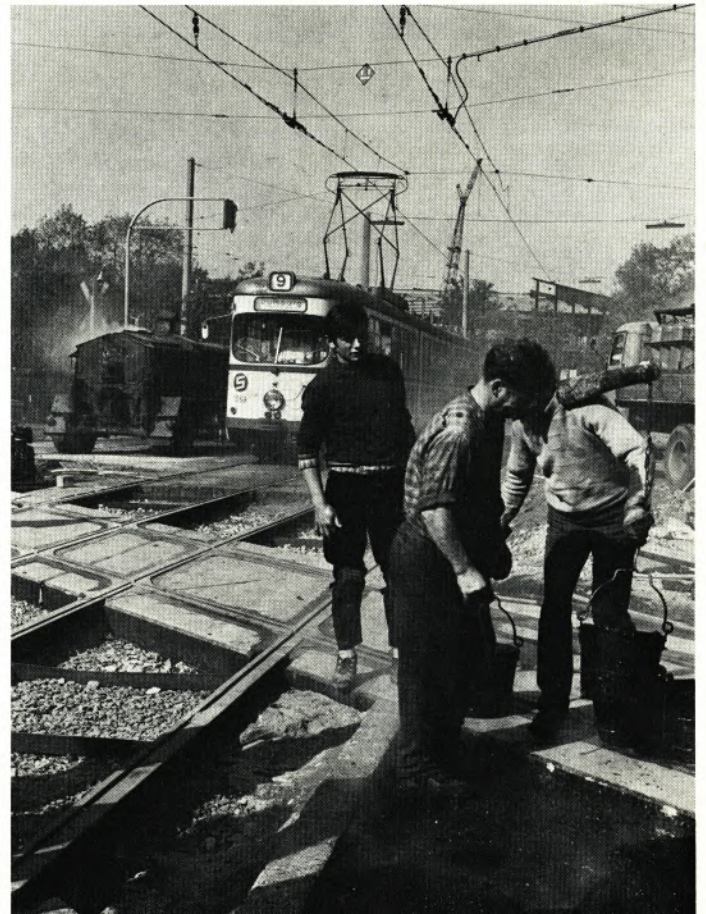
sondern darüber hinaus der DVG Gelegenheit gegeben werden, schon drei Stunden vor Aufnahme des planmäßigen Fahrbetriebs einen Straßenbahnwagen zur Probe über die Kreuzungsstellen am Bahnübergang fahren zu lassen. Hier zeigte sich, daß vom Gemeinschaftsbetrieb und der in seinem Bereich arbeitenden Firmen alles getan wurde, um dieses Umbauprojekt zügig abzuwickeln. In diesem Sinne waren auch alle Stellen über das sehr günstige Wetter erfreut.

Die Arbeiten im eigentlichen Straßenbereich des Übergangs konnten bereits am Mittwochnachmittag abgeschlossen werden. Eine beachtliche Leistung, wenn man bedenkt, daß in sechs Tagen 400 Kubikmeter Straßenaufbruch abgeräumt und weggeschafft werden mußten. Hinzu kommt das Verlegen und Verschweißen von 350 Meter Schienen, das Verlegen von 200 Holzschwellen, 24 Doppelschwellen und 250 Tonnen Basalt. Außerdem wurden in der Baustelle 100 Kubikmeter Mineralbeton, zehn Kubikmeter Sand und fünf Kubikmeter Kies verarbeitet. Rechnet man hier noch die 18 Gleistrageplatten hinzu, so kann man ermesen, daß mancher Tropfen Schweiß geflossen ist.

Es wäre für den Straßenverkehr sicherlich erfreulich gewesen, wenn auch die DVG sich bei der Durchführung ihrer Arbeiten an den Zeitplan gehalten hätte.

Die geplagten Verkehrsteilnehmer werden die Behinderungen aber sicher bald vergessen haben, denn der nunmehr ausgezeichnete Zustand des Bahnübergangs dürfte sie hierfür auf lange Zeit entschädigen.

Am 28. 9., frühmorgens, konnte der Straßenbahnverkehr schon wieder aufgenommen werden.





Zentraleinheit IBM System/360.
Die Steuerung des Systems kann wahlweise über die Schreibmaschine – im Vordergrund links – oder über den Bildschirm erfolgen.



Gesamtüberblick des Maschinenraumes.
Im Vordergrund Drucker, dahinter Zentraleinheiten und im Hintergrund Bändeinheiten.

Elektronische Datenverarbeitung ste

Am 1. Oktober dieses Jahres wurden die beiden Datenverarbeitungsanlagen IBM 1440, die noch zur zweiten Computer-Generation gehörten, gegen zwei Anlagen IBM/360 ausgetauscht. Warum wird gerade auf dem Gebiet der elektronischen Datenverarbeitung von Generationen gesprochen, und warum wird in jeder Datenverarbeitung das Risiko in Kauf genommen, das alte eingefahrene System durch ein neues zu ersetzen?

Wenn von Generationen die Rede ist, denkt man dabei sofort an eine Menschengeneration und deren Probleme. Schon seit Menschengedenken ist das Generationsproblem bekannt und immer wieder aktuell, wobei jede neue Generation im Laufe der Geschichte moderner und fortschrittlicher eingestellt war als die vorhergehende oder die noch ältere. Hieraus sind auch die neuen Erkenntnisse und die vollbrachten technischen Leistungen des Menschen zu erklären, der im Laufe seiner Entwicklung – wobei jede Generation stolz auf ihre vollbrachten Taten und eigenen Erfolge war – endlich das i-Tüpfelchen auf dem technischen Gebiet gefunden zu haben glaubte. Heute wissen wir aber, daß diese technische Entwicklung so lange weitergeht, so lange die Menschheit unseren Erdball bevölkert.

In etwa ist diese Entwicklung auch auf dem Gebiet der elektronischen Datenverarbeitung zu verstehen. Die ersten Anlagen, die in den fünfziger Jahren auf dem Markt erschienen, stellten eine kleine Revolution dar. Die Maschinen arbeiteten noch mit Röhren und waren aufgrund ihrer technischen Ausstattung entsprechend empfindlich. Wer weiß nicht aus Erfahrung, wie schnell bei einem Radio- oder Fernsehgerät eine Röhre entzweigen oder ausfallen kann. Die interne Rechen- oder Schaltzeit der Anlagen erschien zwar aus damaliger Sicht gesehen unwahrscheinlich schnell, steht allerdings zu den heutigen Schaltzeiten in keiner Relation mehr. Diese Anlagen wurden durch Geräte der zweiten Generation abgelöst. Entscheidendes Merkmal dieser Maschinen war, daß die Röhren weitestgehend durch Transistoren ersetzt wurden. Dadurch konnte die interne Geschwindigkeit des Rechners, bedingt durch kürzere Schaltkreise, wesentlich erhöht werden. Bei der dritten Generation ging man dazu über, teilweise integrierte Schaltkreise zu verwenden. Die Anlagen der vierten Generation, die zwar bereits angekündigt sind, sich jedoch noch nicht auf dem Markt befinden, sind mit überwiegend hochintegrierten Schaltkreisen ausgestattet.

Hierzu nur einige vergleichende Leistungszahlen:

Die 1. Generation vermochte ca. 1000 Addi-

tionen in der Sekunde durchzuführen, die 2. Generation ca. 10 000 Additionen, die 3. Generation ca. 500 000 Additionen und die 4. Generation soll ca. 10 Mill. Additionen je Sekunde ausführen können.

Aus diesen Zahlen ist schon zu erkennen, wie schnell die technische Entwicklung voranschreitet,

Verarbeitung heranwagte. Es wurde zwar viel über dieses Problem gesprochen und geschrieben, jedoch war in der Praxis eines Verkehrsbetriebes ein derartiges oder ähnliches System nirgendwo zu besichtigen. Auf dieser Anlage sollten die Wagenbewegungen und -zustände der einzelnen Waggonen festgehalten werden. Vor



Bildschirm IBM 2260. Deutlich sind die angezeigten Werte auf dem Schirm zu

und daß heute noch nicht abzusehen ist, welche Entwicklung auf dem Gebiete der EDV in den nächsten Jahren oder Jahrzehnten kommen wird. Warum nun neue Datenverarbeitungsanlagen beim Gemeinschaftsbetrieb?

Als im Jahre 1965 die IBM 1440-Anlagen bei uns installiert wurden, waren wir das erste Unternehmen in Europa überhaupt, das sich an das Problem der Datenfernübertragung mit direkter

den Außenstationen in den Verkehrsabfertigungsbereichen war jede Veränderung über ein 1050 Terminal, das mit der Zentraleinheit in der EDV über Telefonleitung verbunden war, einzugeben. Im Jahre 1965, nach Installation des Systems wurden auf diese Art ca. 22 000 Meldungen am Tag der Zentrale übermittelt. Durch Produktionserweiterungen in den einzelnen Betriebsstellen wuchs diese Zahl von Jahr zu Jahr. Nach



Magnetplattenspeicher IBM 2311.
Auf diesen Einheiten werden u. a. sämtliche Wagenveränderungen, die mit Bildschirmen eingegeben werden, festgehalten und gespeichert.



Datenübermittlerinnen in der zentralen Schreibstelle der Verkehrsabteilung.

... auf die "dritte Generation" um

dem Anschluß des Verkehrsbereiches im Ober-
bayerischen Raum erhöhten sich die bis dahin schon
auf ca. 35 000 Meldungen pro Tag angestiegenen
Übertragungen nochmals um über 12 000, so daß
die Meldungsanzahl im Laufe der Zeit um mehr
als das Doppelte zunahm. Das wiederum be-
wirkte, daß die Datenverarbeitungsanlage, die

Veränderungen nicht mehr zügig übermittelt wer-
den, da von allen Stellen – besonders zu Spitzen-
zeiten – eine plötzliche Flut von Meldungen anstand.
Außer der bereits erwähnten gestiegenen Mel-
dungsanzahl, die ohne Zeitverlust verarbeitet
werden mußte, sollten nebenher Auskunftpro-
gramme aus dem Wagenbestand für die einzel-
nen Betriebsstellen ausgewählt und ermittelt werden.

Die laufend eingegebenen Meldungen aus den
Verkehrsabfertigungsbereichen sind täglich auf
Magnetbänder zu speichern. Auf der relativ klei-
nen 1440-Anlage, die hiermit einen Bestand von
ca. 1,2 bis 1,5 Mill. Sätze (Meldungen) zu ver-
arbeiten hatte, konnten aus rein maschinenzei-
tlichen Gründen die dringend von einzelnen Be-
triebsstellen geforderten Wünsche nicht mehr
realisiert werden. Denn trotz der eingangs er-
wähnten Schaltzeit der zweiten Computer-Ge-
neration war die Anlage im 24-Stundenbetrieb rest-
los ausgelastet und konnte zusätzlich keinerlei
neue Aufgaben mehr übernehmen, da die Ma-
schinelle auch noch für andere Arbeiten verschie-
dener Betriebs- und Verwaltungsstellen (Lohn,
Material, Arbeitsvorbereitung, Kostenwesen, Ha-
fen usw.) eingesetzt war.

Aus all diesen Gründen mußte Abhilfe geschaffen
werden. Um die gestiegene Meldungsanzahl
schnell verarbeiten und zusätzlich Wünsche der
einzelnen Betriebsstellen erfüllen zu können, war
der Einsatz leistungsfähigerer Anlagen der drit-
ten Generation erforderlich.

Die IBM bot uns ein für unsere Belange leistungs-
fähiges Gerät der dritten Generation an, das im
Laufe des Monats September 1970 in den Räumen
der EDV installiert wurde. Am 30. 9. 1970 um
24 Uhr wurde der Bestand aller Waggonen im
Werksgelände, gleichgültig ob es sich um EH-
oder DB-Wagen handelte, auf die neue IBM-
Anlage übernommen. Die Telefonanschlüsse der
1050-Geräte wurden durch die FTA auf die neue
Anlage umgeschaltet. In den frühen Morgenstun-
den des 1. 10. 1970 wurde dann das System in
Betrieb genommen.

Entscheidende Änderung in der zentralen Daten-
übermittlungsstelle der Verkehrsabteilung war
die Ablösung der bis dahin eingesetzten 1050-
Stationen gegen neue Bildschirme. Diese Bild-
schirme sind ausgerüstet mit Schreibastaturen
zur Eingabe von Daten. Beim Schreiben erschei-
nen diese Daten auf dem eigentlichen Bildschirm,
um hier noch einmal visuell kontrolliert werden
zu können. Mittels einer besonderen Taste werden
die Daten über eigens hierfür verlegte Leitungen
direkt an den Computer weitergegeben. Die Ent-
fernung zwischen Bildschirm und Datenverarbei-

tung beträgt ca. 300 Meter und hat den Vorteil,
daß nicht mehr der Umweg über das Telefonnetz
gemacht werden muß. Dadurch ist gewährleistet
worden, daß die Meldungen, bedingt durch die
elektronische Ausstattung der Bildschirme, wesent-
lich schneller zum Computer übermittelt werden
können.

Das eigentliche Herzstück der neuen IBM/360,
der sogenannte Kernspeicher, in dem alle Re-
chenoperationen vorgenommen werden, ist ge-
genüber der alten 1440-Anlage vervielfacht wor-
den. Dadurch konnte erreicht werden, daß Pro-
gramme, die bislang maschinenintern immer
wieder ausgetauscht werden mußten, nun neben-
einander ablaufen können. In der Praxis sieht
das ungefähr so aus: Bei der Anlage der zweiten
Generation wurde in einem Bereich Meldung
nach Meldung verarbeitet, wobei im gleichen
Bereich auch noch die Auswahlprogramme zum
Zuge kamen. Die neue Anlage ist so ausgerüstet,
daß drei verschiedene Bereiche vorhanden sind,
die unabhängig voneinander verschiedene Pro-
gramme gleichzeitig verarbeiten können. Zwei
dieser Bereiche sind zur Meldungsverarbeitung
vorgesehen, während der dritte Bereich für Aus-
wahlprogramme zur Verfügung steht. Liegt keine
Anforderung über Bestandsauskünfte vor, so
können auch im dritten Bereich Meldungsver-
arbeitungen durchgeführt werden.

Schon nach kurzer Anlaufzeit zeigte es sich, daß
das neu eingerichtete System sowohl von der
organisatorischen als auch von der maschinellen
Seite her gut anliefe. Die Verkehrsabfertiger-
meldungen konnten wieder zügig eingegeben wer-
den. Wartezeiten, die bei der 1440-Anlage wohl
das lästigste Übel waren, entfielen vollkommen.
Der auf den Magnetplatten gespeicherte Wagen-
bestand ist somit wieder, besonders auch für
dispositive Zwecke des Eisenbahnbetriebes, ak-
tuell und auf dem neuesten Stand. Es wird zwar
noch einige Zeit vergehen, bis alle anstehenden
Wünsche durchgeführt werden können, denn für
jede Auskunftsort und für jeden Listenaufbau
muß von der Programmierung erst ein spezielles
Programm erstellt werden.

Leider arbeiten auch die neuesten Datenver-
arbeitungsanlagen noch nicht so, daß sie sich
selbst programmieren. Trotz aller technischen
Fortschritte ist auch hier der Mensch noch immer
Mittelpunkt und Befehlsgeber. Alle Datenver-
arbeitungsanlagen, mögen sie auch noch so gut
ausgerüstet sein, führen nur das aus, was der
Mensch ihnen eingibt.

E. Voßkamp

Aus der Geschichte der Abteilung Verkehr in Oberhausen

(Fortsetzung und
Schluß
unseres Berichtes
aus Nr. 5/6)

Die Folgen zweier Weltkriege

Inzwischen war das neunzehnte Jahrhundert abgelaufen, und man stand an der Schwelle des zwanzigsten Jahrhunderts. Was würde es bringen? Zunächst wird es in der Silvesternacht 1899 mit Feuerwerk und Jubel begrüßt. Die industrielle Entwicklung geht in dieser Zeit in steigendem Tempo weiter. Ihr muß auch das Verkehrswesen folgen und zwar sowohl bei den öffentlichen Bahnen als auch bei den privaten Werksbahnen. Da der motorisierte

1926 wird ein neuer großzügig angelegter Übergabebahnhof an die Reichsbahn im Bereich der Zeche Sterkrade seiner Bestimmung übergeben. Der Gesamtübergabeverkehr der Zechen Jacobi, Sterkrade und Hugo Haniel läuft nun über diesen Anschluß. 1928 wird schließlich die Ruhrchemie in Holten an den Übergabebahnhof Sterkrade angeschlossen. Die Ruhrchemie ist damit Nebenanschließer der Werksbahn. Ihr Schienenverkehr von

Werkstätten für mechanische Bearbeitung und die Wasch- und Umkleideräume untergebracht. Ein Teil der Wagenreparatur muß später ins Freie verlegt werden, als die Zahl der gleichzeitig zu reparierenden Wagen auf 40 bis 45 steigt und die Stände in der Halle nicht mehr ausreichen. Die Zahl der in der Eisenbahnwerkstatt arbeitenden Belegschaftsmitglieder erhöht sich mit der Zeit auf rd. 250 Mann.

Die weitere Entwicklung des Lok- und Wagenparks

Da mit der Erweiterung des Gleisnetzes und der Steigerung der zu bewältigenden Transporte der Bedarf an rollendem Material immer größer wird, werden laufend Lokomotiven und Wagen neubeschafft. Zu den bereits erwähnten 15 Dampflokomotiven der Maschinenbau AG, Karlsruhe, kommen nun auch Lokomotiven der Lokomotivfabrik Hohenzollern in Düsseldorf, der Hannoverschen Lokomotivfabrik, der Firma Henschel in Kassel und der Maschinenfabrik Esslingen. Es sind dreiaxige Tenderlokomotiven mit 200 bis 300 PS Leistung.

Nach der Eröffnung des Hafens Walsum werden für den Hafenzugverkehr zunächst zwei Stück viergekuppelter Güterzuglokomotiven mit 800 PS Leistung der Type G 7 mit Schlepptender beschafft. Wegen der guten Erfahrungen mit diesen Loks werden in der Folgezeit weitere zehn Stück dieser Type dazugekauft. Es sind teils von der damaligen preußisch-hessischen Staatsbahn ausgemusterte und teils von Lokomotivfabriken nachgebaute Lokomotiven, da die preußisch-hessische Staatsbahn auf die leistungsfähigere G 8-Schleppender-Güterzuglokomotive übergegangen war.

Die Zahl der Dampfloks erhöht sich so bis 1910 auf 35 Stück und bis 1920 auf 49 Stück.

Auch der Wagenpark vergrößert sich



Der 1913 fertiggestellte Ringschuppen mit der davorliegenden Drehscheibe und einer kleinen „Dampflokgarde“.

Straßenverkehr noch in den Kinderschuhen steckt, trägt neben der Binnenschifffahrt die Eisenbahn die Hauptlast des Güterverkehrs.

Auch das Gleisnetz der Abteilung Verkehr in Oberhausen wird in den ersten Jahren des neuen Jahrhunderts stetig erweitert. Die Strecke zu einem eigenen Rheinhafen wird geplant. Die Kohlezechen Sterkrade und Hugo Haniel sind im Bau und nehmen 1903 die Kohleförderung auf. Die Bahngleise nach Norden waren bereits 1891 bis Sterkrade und 1892 bis Zeche Hugo verlegt worden. Die Gesamtstrecke zum Südhafen Walsum am Rhein wird 1906 gleichzeitig mit dem Hafen selbst in Betrieb genommen, nachdem die Genehmigungen zum Bau des Hafens und der Anschlußbahn 1902 erteilt worden waren.

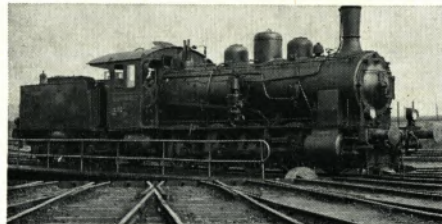
1911 erhalten die Jacobischächte nördlich von Osterfeld Gleisanschluß. 1913 wird auch ein Anschluß der Zeche Neumühl an die Werksbahn beim Bahnhof Forsterbruch genehmigt. Der Ausbruch des ersten Weltkrieges verzögert jedoch die Inbetriebnahme bis zum Jahr 1917.

und zur Reichsbahn wickelt sich über ihr Anschlußgleis zur Werksbahn ab.

Die Werkstätten

Nachdem bereits 1855 und 1872 kleine und einfache Loksuppen errichtet worden waren, wird 1913 der heute noch vorhandene große Ringschuppen mit Drehscheibe, Werkstätten, Lager und den Wasch- und Umkleideräumen fertiggestellt und in Betrieb genommen. In diesem Ringschuppen wurden bis vor kurzem noch die Betriebsausbesserungen der Dampfloks durchgeführt, d. h. das Auswaschen der Lokkessel, Fristenarbeiten und die Beseitigung kleinerer Betriebsschäden.

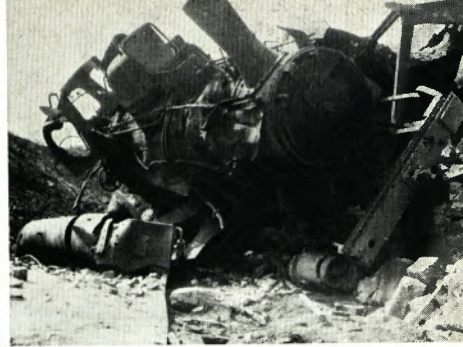
Für die Untersuchungen und Großausbesserungen der Lokomotiven und Wagen wird wegen der wachsenden Zahl der Dampfloks und Werkswagen eine Eisenbahnwerkstatt an der Ripsdorfer Straße geplant. Sie wird 1907 fertiggestellt und hat als dreischiffige Halle drei Lok- und 25 Wagenstände. Das Mittelschiff überdeckt die Fahrbahn einer Schiebebühne, die links und rechts Querstände bedient. In zwei Nebenhallen sind die Büroräume, die



Hauptsächlich im Zugverkehr wurde die G 7-Schleppenderlok eingesetzt, von der zwölf Stück vorhanden waren.



Durch Bomben zerstörte Dampfloks im 2. Weltkrieg



weiter. Neben dem Hütten-O-Wagen werden Plattformwagen, Selbstentladungswagen, Schlammwagen, Pfannenwagen usw., also in steigendem Maße Spezialfahrzeuge verwendet.

Während 1900 noch 590 Werkswagen vorhanden sind, steigt die Wagenzahl 1910 auf 1350 Wagen und bis 1920 auf 1490 Wagen. Die ersten sogenannten Talbotwagen werden 1902 beschafft. Die Verladung von Kohle in Rheinschiffe geschieht mit aufklappbaren Kohlekübeln, die auf Kohlekübelwagen transportiert werden.

Für die Hafenstrecke werden die ersten Stellwerke der Werksbahn gebaut und eingerichtet. Das Stellwerk im Hafen Walsum ist schon 1905 fertiggestellt, und das bei der Zeche Osterfeld wird 1906 in Betrieb genommen. 1930 kann man 20 Stellwerke im Gleisnetz zählen.

Der erste Weltkrieg und die Nachkriegszeit

Der erste Weltkrieg stellt vor allem harte Anforderungen an das Eisenbahnpersonal. Ein großer Teil des Stammpersonals und später sogar die neu eingestellten Ersatzleute werden eingezogen. Um den Eisenbahnbetrieb aufrechtzuerhalten, müssen Frauen beschäftigt werden.

Aber auch die Unterhaltung des Lokomotiv- und Wagenparks sowie der Gleisanlagen wird immer schwieriger und mangelhafter. Als der Krieg 1918 zu Ende ist, sind 60% der Wagen gebrauchsunfähig. Ähnlich sieht es bei den Lokomotiven aus.

Weitere Schwierigkeiten und Störungen bringt die Ruhrbesetzung durch die Franzosen und Belgier im Jahr 1923. Die Verbindung zur Reichsbahn wird unterbrochen, so daß eine Zufuhr oder Abfuhr von Rohstoffen und Produkten nicht mehr möglich ist. 24 Dampflokomotiven werden beschlagnahmt und weggebracht. Sie werden teilweise auf Reichsbahnhöfen als Rangierloks eingesetzt.

Nach dem Krieg werden in der Nähe des Emscher Bahnhofes zwei Waggonkipper in Betrieb genommen, da die inländischen Eisenerze die Hütte überwiegend in O-Wagen erreichen. Die O-Wagen werden in Selbstentlade-

wagen entleert, die anschließend auf der Hochbahn in Bunker entladen werden. Die Waggonkipperanlage wurde 1955 wieder stillgelegt, als die Bundesbahn in der Lage war, genügend Selbstentladungswagen für Erztransporte zu stellen.

Bis 1935 wird der Fahrzeugpark nicht wesentlich ergänzt oder vergrößert. Erst in den Jahren 1935 bis 1939 werden wieder neue Dampfloks beschafft, und zwar fünf dreiachsige Tenderloks mit 500 bis 700 PS Leistung und eine vierachsige Tenderlok von 800 PS Leistung. Als der zweite Weltkrieg beginnt, sind nach Abgang einiger älterer Dampfloks insgesamt 50 Dampfloks für den Eisenbahnbetrieb vorhanden. Zwischen 1941 und 1943 werden nochmals fünf leistungsfähige Dampfloks von der Maschinenfabrik Esslingen bezogen. Es sind drei dreigekuppelte Tenderloks von 620 PS und zwei viergekuppelte Tenderloks von 765 PS Leistung.

Der zweite Weltkrieg

Die Auswirkungen des zweiten Weltkrieges sind ungemein größer und härter als die des ersten Weltkrieges. Lokomotiven und Wagen werden wiederum stärksten Beanspruchungen bei meist ungenügender Instandhaltung ausgesetzt. Durch Bomben wird eine größere Zahl von Lokomotiven und Wagen völlig zerstört oder schwer beschädigt.

In der Silvesternacht 1944/45 wird auch die Eisenbahnwerkstatt schwer getroffen. Das Dach der westlichen Halle liegt am Boden und Gebäudewände sind teilweise eingedrückt. Es gelingt mit Hilfe der Werkstätten der GHH Sterkrade in verhältnismäßig kurzer

Zeit die Schäden soweit zu beheben, daß die Eisenbahnwerkstatt wieder betriebsfähig ist.

Als im Frühjahr 1945 Bombenteppiche auf Oberhausen niedergehen, werden Gleisanlagen, Stellwerke und Werkstätten nochmals schwer beschädigt. Das Stellwerk Wiese wird völlig zerstört.

Im Mai 1945 ist endlich der Krieg zu Ende. Das Bild, das sich nach Einstellung der Kampfhandlungen zeigt, ist trostlos.

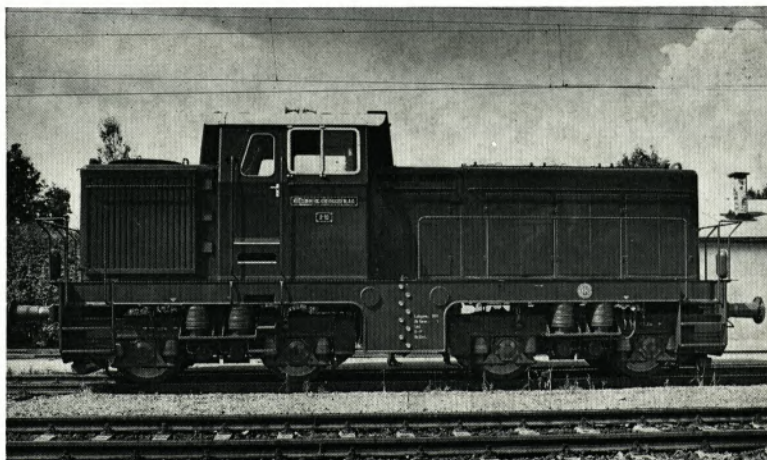
Durch zerstörte Gleisanlagen und gesprengte Brücken sind die nördlich des Kanals gelegenen Bahnanlagen vom Raum Oberhausen völlig abgetrennt. Damit sind auch die Zechen Osterfeld, Jacobi und Sterkrade sowie der Hafen Walsum nicht mehr erreichbar. Nach notdürftiger Herstellung der blauen Brücke und der Emscherbrücke vor dem Südhafen Walsum, der Beseitigung von Bombentrümmern und nach Instandsetzung der wichtigsten Gleise kann im September 1945 der Fahrbetrieb bis zum Südhafen Walsum wieder aufgenommen werden.

Zu diesem Zeitpunkt sind von 55 ursprünglich vorhandenen Dampflokomotiven bereits 30 wieder im Einsatz, 14 sind unbrauchbar abgestellt, neun in Reparatur und zwei Loks sind ausgeliehen.

Während das Zementwerk bereits im Mai 1945 wieder produziert, werden die ersten zwei Hochöfen im August und September 1945 neu angeblasen. Ab September 1945 arbeitet auch das Stahlwerk wieder, wenn auch mit Unterbrechungen. Die erste Eisenpfanne fährt am 12. September 1945 vom Hochofen II zum Mischer.

Unter größten Materialschwierigkei-

Moderne 800 PS Werksdiesellok mit Kardanwellenantrieb und Gummifederung, wie sie seit 1966 im Einsatz sind.



ten wird die Instandsetzung der Bahnanlagen sowie der Wagen und Lokomotiven weiter betrieben.

Nach dem Kriege gehen die Siegermächte an die Zerschlagung der großen Konzerne in Deutschland. Auch die Gutehoffnungshütte rechnet dazu. Am 1. September 1947 wird die Entflechtung der Gutehoffnungshütte AG im Raum Oberhausen durchgeführt. Dies hat einschneidende Auswirkungen auf die bisherige Stellung der Abteilung Verkehr.

Die Hüttenbetriebe werden vom 1. September 1947 an als Hüttenwerk Oberhausen AG ein selbständiges Unternehmen. Als schließlich auch der Bergbau aus der GHH ausgegliedert wird und nun unter „Bergbau AG Neue Hoffnung“ firmiert, besteht kurzzeitig die Gefahr einer Stückelung der Abteilung Verkehr in drei Teile. Durch Vertrag vom 1. September 1951 zwischen den drei beteiligten Firmen wird jedoch dann die Abteilung Verkehr als Gesellschaft bürgerlichen Rechts unter der Bezeichnung Abteilung Verkehr GbR weitergeführt, mit der Maßgabe, den Eisenbahnbetrieb auf den gesamten zusammenhängenden Verkehrsanlagen und die Unterhaltung der Bahn-

anlagen sowie der Fahrzeuge in der Eisenbahnwerkstatt weiterzuführen.

Die Eisenbahnwerkstatt war schon 1945 von der Abteilung Verkehr abgetrennt und den Betrieben der GHH in Sterkrade angegliedert worden. Sie wurde bis zur Rückführung zum Hüttenwerk Oberhausen im Oktober 1948 zur Instandsetzung von DB-Wagen eingesetzt. Etwa 1070 DB-Wagen konnten in dieser Zeit wieder hergerichtet werden.

Mit der Beschaffung von zwei viergekuppelten und drei dreigekuppelten Tenderlokomotiven in den Jahren 1948 und 1949 ist am 1. Oktober 1949 der Bestand an Dampflokomotiven auf 60 Stück gestiegen. 1610 Werkswagen sind wieder vorhanden, davon 1300 im Einsatz und 310 Wagen unbrauchbar abgestellt.

Mit Beginn der fünfziger Jahre werden erstmals Überlegungen angestellt, die größtenteils überalterten Dampflokomotiven durch wirtschaftlichere und leistungsfähigere Bauarten zu ersetzen. 1953 entsteht ein Plan für die Elektrifizierung der Hafenstrecke, der Strecke Emscher Bahnhof–Zeche Jacobi und der Rampen zu den Erzfaschen der Hochöfen. Geplant werden Gleich-

strom-Lokomotiven von 1000 KW Leistung bei 1200 V Fahrdradtspannung. Dieses Projekt wird dann aber zugunsten einer Verdieselung des Lokparks zurückgestellt.

In der Folgezeit werden von 1956 bis 1962 20 dreiachsige Dieselloks mit Stangenantrieb von 440 PS bis 900 PS beschafft. Weitere acht vierachsige Dieselloks mit Kardanwellenantrieb und 800 PS Motorleistung kommen in den Jahren 1966/67 hinzu. Der Bestand an Dampflokomotiven ist auf acht Stück zurückgegangen. Pläne für eine völlige Verdieselung werden ausgearbeitet. Der Wagenpark ist wieder auf 2200 Werkswagen gestiegen, und die Länge der Gleisanlagen beträgt 285 km.

Im Zusammenhang mit der Eingliederung der HOAG in den ATH-Konzern werden Ende 1969 die Aufgaben der Abteilung Verkehr vom Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen übernommen.

A. Jungmaier

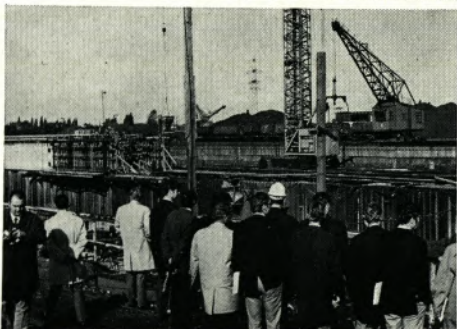
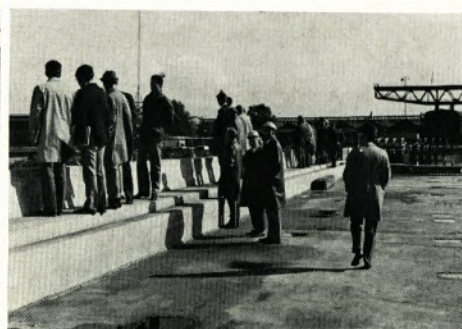
Quellen:

1. Die Werksbahn der Gutehoffnungshütte in Vergangenheit und Gegenwart von Betriebsführer H. Heike, GHH Oberhausen.
2. Jahresberichte und Unterlagen der Abteilung Verkehr.

Der Bau der Verladehalle im Hafenbecken des Hafens Walsum-Süd findet weit über die Grenzen des Gemeinschaftsbetriebes hinaus Beachtung. So war die Baustelle Ziel einer Besichtigungsfahrt von ca. 80 Tagungsteilnehmern der diesjährigen Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Erd- und Grundbau am 1. und 2. Oktober in Düsseldorf. Die bauausführende Firma Ed. Züblin AG hatte mit Zustimmung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen hierzu eingeladen. Interessiert folgten die Besucher der Baubeschreibung und den Erklärungen, die vor der Baustellenbesichtigung in der Kantine des Hafens Walsum-Süd gegeben wurden. Für den Gemeinschaftsbetrieb hatte diese Aufgabe für den in letzter Minute verhinderten Direktor Sieverling Herr Oberingenieur Pilgram, Leiter der Bauabteilung, übernommen.

Unser Fotograf hat die einzelnen Stationen der Veranstaltung im Bild festgehalten.

Neubau der Verladehalle im Hafen Walsum-Süd macht Fortschritte



Unsere Jubilare



Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blickt zurück:

Artur Sommer
Bez. Vorsteher
eingetreten: 1. 2. 1931

25 Jahre ist in unserem Betrieb tätig:

kfm. Angestellter Helmut Karbach,
Rechnungswesen (3. 1. 1946)

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Familiennachrichten

Geburtstag:

Heinrich Axning, früher Schlosser
geb.: 9. 1. 1891 (80 Jahre)
wohnhalt: DU-Hamborn, Ranenbergstr. 42

Wilhelm Falkenreck, früher Betriebsführer
geb.: 19. 1. 1891 (80 Jahre)
wohnhalt: DU-Hamborn, Dieselstr. 66

Albert Sielhorst, früher Wagenmeister
geb.: 31. 1. 1891 (80 Jahre)
wohnhalt: DU-Beeck, Schleiermacherstr. 23

Heinrich Opriel, früher Schlosser
geb.: 6. 2. 1891 (80 Jahre)
wohnhalt: DU-Hamborn,
Oberholtener Str. 86

Goldene Hochzeit:

Theodor Nikoley, früher Bahnwärter
geb.: 17. 7. 1890
verh.: 13. 11. 1920
wohnhalt: DU-Hamborn, Wilhelmstr. 19

Josef Höflich, früher Streckenwärter
geb.: 1. 5. 1894
verh.: 14. 1. 1921
wohnhalt: DU-Hamborn, Egonstr. 1

Karl Kapp, früher Rangieraufseher
geb.: 30. 4. 1899
verh.: 21. 1. 1921
wohnhalt: Möllen, Rahmstr. 277

Adolf Schmänk, früher Vorarbeiter
geb.: 2. 7. 1896
verh.: 31. 1. 1921
wohnhalt: Isselburg Kr. Rees, Gartenstr. 14

Karl Friedrich, früher Weichensteller
geb.: 30. 5. 1895
verh.: 4. 2. 1921
wohnhalt: DU-Hamborn, Sofienstr. 4

Josef Konen, früher Schmied u. Schweißer
geb.: 14. 10. 1898
verh.: 7. 2. 1921
wohnhalt: DU-Beeck, Schuirkamp 27

Todesfälle:

Johann Dordel, Waschraumwärter, EN
geb.: 1. 8. 1913
gest.: 10. 8. 1970

Friedrich Kohout, Waschraumwärter, EN
geb.: 27. 3. 1915
gest.: 20. 8. 1970

Heinrich Witt, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 28. 4. 1904
gest.: 30. 8. 1970

Friedrich Rosch, Pensionär
früher Bezirksvorsteher
geb.: 7. 5. 1901
gest.: 7. 9. 1970

Josef Prill, Pensionär
früher Kranführer
geb.: 1. 11. 1889
gest.: 15. 9. 1970

Hans Silke, Kolonnenführer, EWH
geb.: 26. 11. 1925
gest.: 17. 9. 1970

Wilhelm Klemme, Pensionär
früher Betriebs-Assistent
geb.: 22. 3. 1893
gest.: 18. 9. 1970

Stevó Latinovic, Rangierer, ES
geb.: 21. 8. 1948
gest.: 18. 9. 1970

Wilhelm Berkemeier, Pensionär
früher Hafenarbeiter
geb.: 28. 12. 1899
gest.: 19. 9. 1970

Alfred Mosch, Schlosser, EWH
geb.: 19. 5. 1909
gest.: 22. 9. 1970

Hubert Ohletz, Pensionär
früher Abtlg.-Vorsteher
geb.: 30. 1. 1897
gest.: 23. 9. 1970

Michael Zab, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 2. 10. 1894
gest.: 23. 9. 1970

Jakob Gensheimer, Pensionär
früher Meister
geb.: 26. 12. 1887
gest.: 26. 9. 1970

Hermann Alexi, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 7. 2. 1894
gest.: 28. 9. 1970

Kaspar Friedrich, Pensionär
früher Schlosser
geb.: 9. 12. 1899
gest.: 1. 10. 1970

Josef Sonnen, Pensionär
früher Rangiermeister
geb.: 4. 8. 1900
gest.: 1. 10. 1970

Johann Stefanon, Pensionär
früher Lokführer
geb.: 12. 11. 1892
gest.: 7. 10. 1970

Johann Cebula, Pensionär
früher Stellwerkswärter
geb.: 12. 5. 1898
gest.: 13. 10. 1970

Heinrich Bertram, Gleiswerker, Bau-O
geb.: 9. 4. 1906
gest.: 15. 10. 1970

Belegschaftsversammlung am 4. November war gut besucht

Der Saal der Gastwirtschaft Kleine-Natrop war auch bei der letzten Belegschaftsversammlung wieder bis zum letzten Platz mit aufmerksamen Zuhörern besetzt. Nach der Begrüßung der Anwesenden durch den 1. Vorsitzenden des Betriebsrats, Karl-Heinz Diercks, gab der stellvertretende Vorsitzende Kollenbach den Bericht der Betriebsvertretung. Er berichtete unter anderem von dem erfolgreichen Abschluß der Lohn- und Gehaltsverhandlungen, die außer einer zehnprozentigen Erhöhung der Tarife auch eine

Heraufsetzung der jährlichen Sonderzahlung um 25 Prozent auf ein 13. Monateinkommen beinhaltete. Der Lohn- und Gehaltserhöhung war vorher noch nach einer Vereinbarung zwischen den Sozialpartnern eine Änderung der Gehaltsstruktur mit teilweise erheblichen Verbesserungen vorausgegangen. Herr Kollenbach führte weiter aus, daß der Geschäftsführung vom Betriebsrat ein Vorschlag über die Zahlung eines Soziallohnes unterbreitet wurde. Auf die Möglichkeiten des Bezuges von Wetterschutz- und Arbeitskleidung, für

die der Gemeinschaftsbetrieb nicht unerhebliche Kostenanteile übernimmt, wurde besonders hingewiesen. Kataloge liegen in den Betrieben aus. Unverständlich ist es dem Betriebsrat, daß viele Belegschaftsmitglieder von den bestehenden Vorteilen des Vermögensbildungs-Gesetzes keinen Gebrauch machen. Es wird den Kollegen empfohlen, sich hierfür besonders zu interessieren, falls das noch nicht geschehen ist.

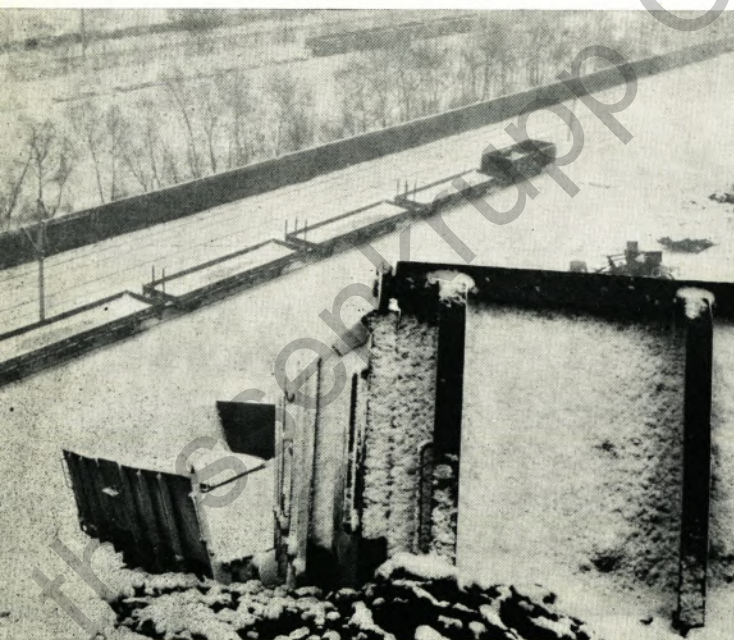
In dem anschließenden Bericht der Geschäftsführung durch Herrn Direktor Bergermann gab dieser einen Überblick über die Leistung und Entwicklung des abgeschlossenen Geschäftsjahres, auf die wir an anderer Stelle dieser Ausgabe noch ausführlicher eingehen. Der Belegschaft sprach er für die bewältigten Aufgaben seinen Dank aus. Mit dem Hinweis auf zwei tödliche Betriebsunfälle im Monat September und

der eindringlichen Bitte, die Sicherheitsbestimmungen einzuhalten, beschloß Herr Direktor Bergermann seine Ausführungen. Zum Tagesordnungspunkt „Betriebliche Angelegenheiten“ gab es einige Wortmeldungen aus der Belegschaft, die sich u. a. auf die Schulung des Personals der Stellwerksbahnmeister und die Umstellung aller Werkstätten auf das UMS-Verfahren bezogen.

Mußte das sein?



Eine Flankenfahrt in einem Handweichenbereich war die Ursache dieser Entgleisung. Die Folgen: 1 Lok und 2 Wagen entgleisten und wurden beschädigt. Die Gesamtkosten dieses Schadens, die nicht gering sein dürften, sind noch nicht ermittelt.



▲ Nicht ordnungsgemäß abgesicherte Wagen setzten sich im Gefälle in Bewegung, zerstörten den Prellbock und kamen erst zum Stehen, nachdem sie sich ins Erdreich eingewühlt hatten. Der Aufwand für das Aufgleisen: 4 Mann je 13 Stunden = 52 Stunden. Die Gesamtkosten einschl. Beseitigung der Wagenschäden betrugen ca. 15 000,- DM. ▶



▲ In diesem Falle führte die Mißachtung des Verbots, Wagen ablaufen zu lassen, zu einem schweren Auflauf. Der dadurch verursachte Schaden betrug 42 000,- DM.



Weihnachten auf hoher See

Schwer rollten die Brecher über das Schiff, und die Maschine stampfte und kämpfte sich tapfer durch die tobende See.

Die „Albatros“ war vor zehn Stunden mit einer Ladung Erz ausgeladen und hatte noch einen weiten Weg vor sich.

Der Kapitän stand auf der Brücke und beobachtete mit steigender Sorge den Himmel. Die Wolken wurden vom Sturm zerfetzt, und kleine Stücke des sternenübersäten Himmels zeigten sich hier und da.

Der Wetterdienst meldete einen nicht gerade friedlichen Heiligen Abend, und der erste SOS-Ruf, viele Meilen von ihnen entfernt, war bereits aufgefangen worden.

Es war 16 Uhr, und der Kalender zeigte den 24. Dezember. Weihnachten in der Heimat, dachte der Kapitän: ein leuchtender Christbaum, eine warme Stube und strahlende Kinderaugen.

Und hier draußen umfingen ihn eisige Kälte und Dunkelheit.

Unten im Mannschaftsraum wartete ein Tannenbaum auf seinen weihnachtlichen Schmuck, und die Pakete von daheim lagen noch achlos in einer Ecke.

Die ganze Besatzung war auf Posten. Nur Uwe, ein Schiffsjunge, der zum erstenmal die Gewalt des Meeres miterlebte, lag seekrank in seiner Koje und weinte. Für ihn war es das erste Weihnachtsfest ohne Eltern und Geschwister. Als der Kapitän zu ihm kam, um nach ihm zu sehen, legte er ihm die Hand auf die Schulter und meinte väterlich: „Laß nur, Junge, mir war damals auch nicht anders zumute.“

Dann kam ein SOS-Ruf ganz aus ihrer Nähe, und der Kapitän ließ sofort auf Kurs gehen. Es war ein Fischkutter, der vom Sturm wie eine Feder hin und her gewirbelt wurde und nun mit gebrochenem Ruder in der See trieb.

Der Kapitän hatte ihn zuerst gesichtet und übernahm das Kommando. Er ließ die Rettungsboote klarmachen und allmählich kam die „Nußschale“ immer näher.

Dann gingen die Boote zu Wasser, ausgerüstet mit Rettungsringen und Schwimmwesten und einigen mutigen Seeleuten.

Keiner von ihnen hatte Zeit an Weihnachten zu denken. Hier galt es Menschenleben zu retten. Sie wollten alle ihr möglichstes tun. Vielleicht mußten sie ihr eigenes Leben dafür hergeben.

Wenn der Wind für einige Sekunden mit Heulen und Toben aufhörte, konnte man die Stimmen auf dem Fischerboot deutlich hören.

Wieder kochte die See mit haushohen Wellenbergen. Die beiden Rettungsboote konnten sich auf den Wellenkämmen halten, doch der Fischkutter war weg. Für Augenblicke stockte den Männern der Atem. Wo waren die Fischer? Hier, da und dort tauchte ein Kopf aus dem Wasser. So schnell es ging hob man die Schiffbrüchigen in die Rettungsboote, wo sie erschöpft zusammenbrachen. Alle konnten gerettet werden.

Der Kapitän ließ sofort den Funkspruch über die Rettung durchgeben und änderte seinen Kurs, um die Leute im nächsten Hafen an Land bringen zu können.

Weihnachten war heute, Heilige Nacht. Auch ich bin wiedergeboren worden, wird manch einer von den Fischern in dieser Stunde gedacht haben.

Im Mannschaftsraum wurde der Tannenbaum geschmückt, es duftete nach Grog und Gebratenem. Die Seeleute der „Albatros“ teilten ihre Geschenke mit den Fischern, und eine weihnachtliche Stimmung befiel jeden der harten Burschen, als Uwe das Schifferklavier nahm und das „Stille Nacht, heilige Nacht“ spielte.

Dann klang es aus dem Radio: „Grußsendung für alle Seeleute auf allen Meeren. Der erste Gruß kommt für den Schiffsjungen Uwe auf der „Albatros“ von seiner Mutter. Sie wünscht ihrem Jungen und der ganzen Besatzung eine friedliche Weihnacht und eine glückliche Heimkehr.“

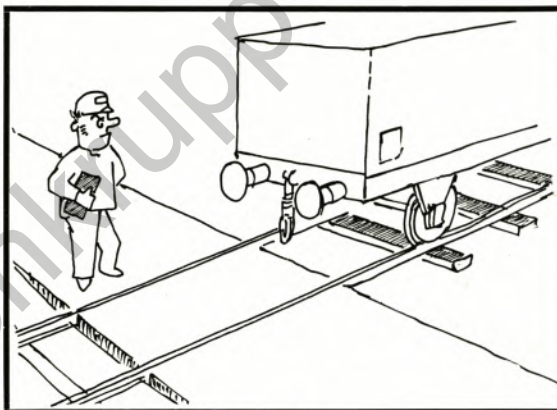
Der jüngste Seemann der „Albatros“ erhob sich und ging hinaus.

I. V.

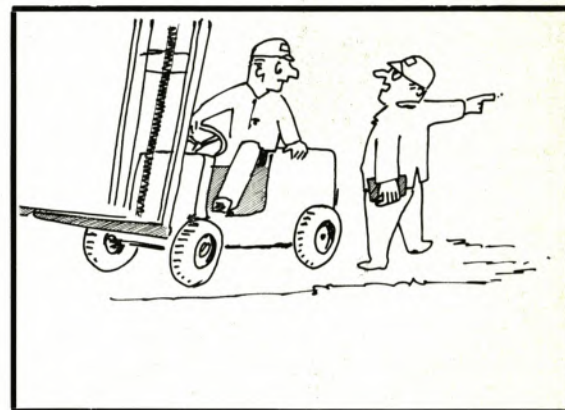
Arbeite
sicher



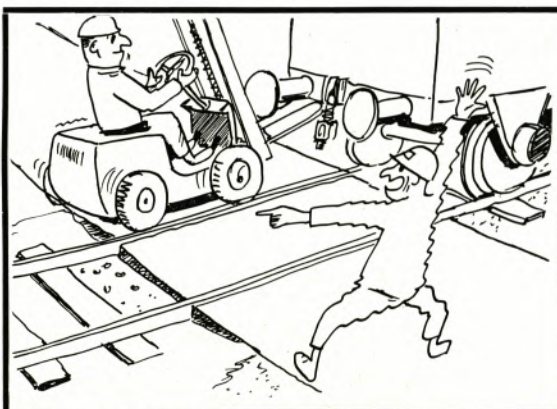
Eisenbahnwagen
dürfen nicht unbefugt
in Bewegung gesetzt
werden!



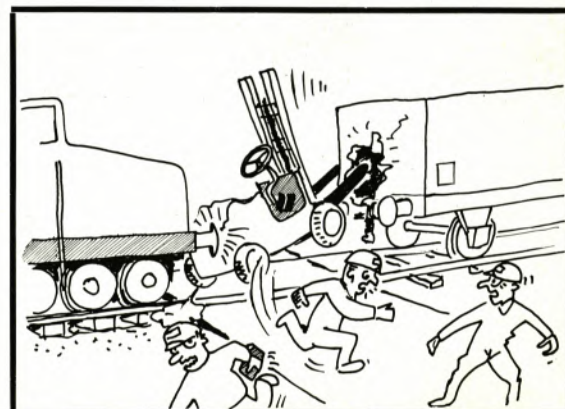
Zum Donnerwetter noch einmal,
Der Wagen muß weg, wie ist egal.



Fritz ist gut für diesen Zweck,
Er rollt den Wagen eben weg.



Beinah' wär dieses Spiel geglückt,
da kommt 'ne Lok herangerückt.



Knall und Fall und große Trümmer,
Vorschriften lesen lohnt sich immer!

