

SCHIELE UND KRAH

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

3. Jahrgang

Nr. 3

März 1957

Der Verschiebebahnhof Grünstraße

Wie in unserem Körper das Blut aus den entferntesten Adern zum Herzen strömt und von diesem wieder bis in die letzten Blutgefäße dringt, so laufen die Hauptverkehrsströme aus den Betrieben des Bergbaus, der Hüttenwerke und aus den Anschlüssen der Bundesbahn den Verschiebebahnhof Grünstraße an und gehen wieder von ihm aus. Durchschnittlich 55 Züge mit 4300 Achsen werden hier täglich über den Ablaufberg behandelt. Das ist eine Leistung, mit der sich der Bahnhof neben jedem größeren Verschiebebahnhof des Bundesgebietes sehen lassen kann.

Betriebliche Aufgaben

Da es unwirtschaftlich wäre, die in einem Betrieb für die verschiedenen anderen Bezirke aufkommenden einzelnen Wagen der jeweiligen Empfangsstelle direkt zuzuführen, ist der Bahnhof Grünstraße als Sammelpunkt in den Lauf der Verkehrsströme eingeschaltet. Hier werden die aus allen Richtungen zusammenkommenden Einzelsendungen — getrennt nach Bestimmungsstellen — gesammelt und dann als ganze Züge den Empfangsstellen zugeführt. Das Herbeibringen und Abbefördern der Züge wird je nach Betriebslage von drei Lokomotiven des Bahnhofs oder von den einzelnen Bezirksmaschinen besorgt. In der Regel drückt die anbringende Lok den Zug auch selbst ab. Dabei werden die Wagen einzeln oder in Gruppen nach ihren verschiedenen Empfangsstellen getrennt und laufen in die entsprechenden Richtungsgleise. Dort werden sie von Hemmschuhlegern aufgefangen, d. h. mit Hemmschuhen zum Stehen gebracht.

Im Auflösen der Zubringerzüge und im Bilden der Verteilerzüge, einem ständigen Kommen und Gehen, liegt also die Aufgabe des Verschiebebahnhofs Grünstraße. Durch diese

überbezirkliche Funktion unterscheidet er sich wesentlich von den übrigen Rangierbereichen, denen in erster Linie die örtliche Bedienung der einzelnen Produktionsbetriebe obliegt. Dieser Aufgabe entsprechen auch die ganz auf Massenverkehr eingestellten technischen Einrichtungen des Verschiebebahnhofs.

Die Gleis- und Ablaufanlagen

Die Gleisanlagen des Verschiebebahnhofs Grünstraße erstrecken sich von Schacht Friedrich Thyssen 4/8 etwa 1,5 km in nördlicher Richtung bis zum Stellwerk Klosterstraße. Man kann sie in zwei große Gruppen einteilen: Die erste umfaßt die Einfahrgleise von den Stellwerken Schacht 4/8 und Papiermühlenstraße bis zum Ablaufberg an der Dieselstraßenbrücke. Hier fahren die Züge aus allen Richtungen mit ihren meist gemischten Frachten ein. Die zweite Gleisgruppe erstreckt sich vom Ablaufberg bis zum Stellwerk Klosterstraße und umfaßt 28 Richtungsgleise, von denen jedes für die Wagen eines ganz bestimmten Empfangsbezirkes vorgesehen ist (Abb. 1).

Beim Abdrücken werden die Wagen aus dem Einfahrgleis zum Gipfel des Ablaufberges zunächst eine kurze Steigung hochgeschoben. Dabei werden die Kupplungen so locker, daß sie sich mit einer Stange oder Entkupplungsgabel aushängen lassen. Hinter dem Gipfelpunkt folgt zunächst ein starkes Gefälle von etwa 1:20 bis 1:32, das den ablaufenden Wagen eine möglichst hohe Anfangsgeschwindigkeit geben soll, damit sie sich schnell vom restlichen Zugteil lösen. Es soll dadurch vermieden werden, daß sich zwei einander folgende Abläufe bei unterschiedlicher Laufeigenschaft (Schlechtläufer, Gut-

Abbildung 1: Richtungsgleise des Verschiebebahnhofs Grünstraße



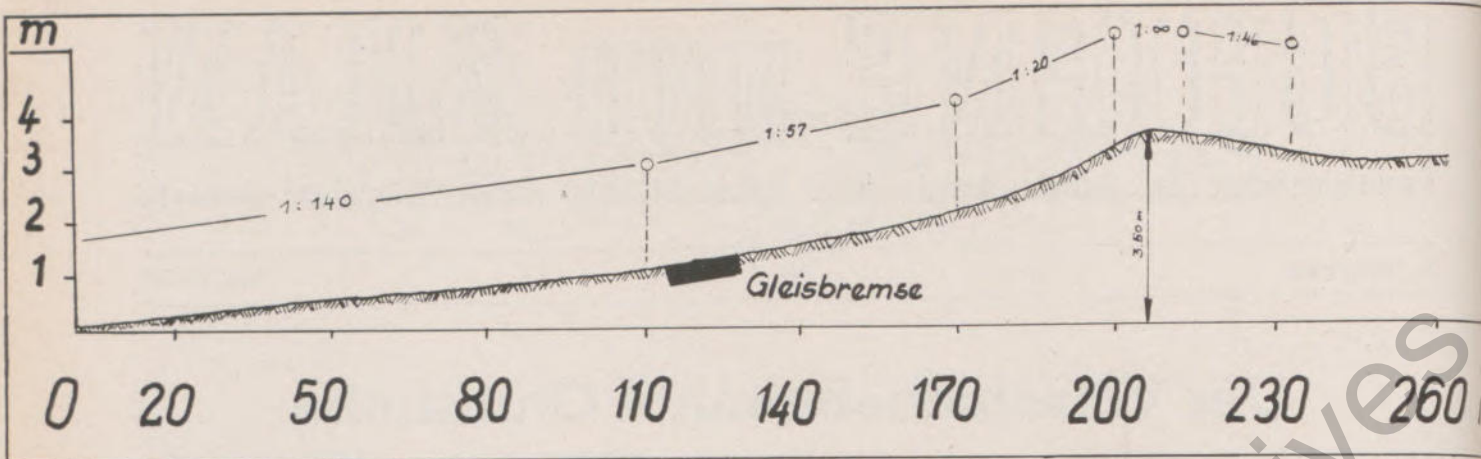


Abbildung 2: Längsprofil des Ablaufberges

läufer) einholen, bevor sie durch die Verteilerweichen getrennt werden können (Abb. 2).

Den Übergang zu den fast horizontal liegenden Verteilerweichen und den anschließenden Richtunggleisen bilden schwächere Gefälle. Sie haben den Zweck, ein selbsttätiges Wiederanlaufen der an der Gleisbremse etwa zum Stillstand gekommenen Wagen zu erreichen.

Die am Fuße des Ablaufberges liegende Thyssen-Balkengleisbremse (Abb. 3) dient dazu, schwere Abläufe vorzubremsen und die Abstände zwischen den einzelnen Abläufen zu regeln, um zu verhindern, daß ein „Schlechtläufer“ von einem nachfolgenden „Gutläufer“ eingeholt wird. Sie wird von einem seitlich der Gleisanlagen gelegenen Bremssturm aus hydraulisch gesteuert. Die technische Wirkungsweise der Gleisbremse im einzelnen zu erklären, würde den Rahmen dieser Ausführungen überschreiten.

Die im Ablaufbetrieb befahrenen Weichen werden von einem neuzeitlichen Drucktasten-Tischstellwerk aus gestellt, dessen niedrige Bauform dem davor sitzenden Wärter gestattet, die ablaufenden Wagen bei der Weichenbedienung unausgesetzt zu beobachten (Abb. 4). Ein auf dem Stelltisch angebrachter

schematischer Spurplan erleichtert den Überblick. Die Weichenhebel sind als Drucktasten ausgebildet und auf dem Spurplan so angeordnet, wie es der wirklichen Lage entspricht. An jedem Hebel geben Leuchtpfeile die jeweilige Stellung der Weichenzungen an.

Das Stellwerk ist auch mit einem Fahrtenpeicher ausgerüstet, der es ermöglicht, die Fahrwegeinstellung für die einzelnen Abläufe schon vor Beginn des Abdrückens zu „speichern“. Während des Abdrückens werden dann von den Abläufen Schienenkontakte betätigt und dabei Magnetschalter ausgelöst, die ein selbsttätiges Umstellen der automatischen Weichen entsprechend der Speicherung bewirken.

Zur sicheren und raschen Verständigung aller beteiligten Stellen dient eine Wechselsprech-Lautsprechanlage (WL-Anlage), die einmal alle benachbarten Stellwerke untereinander und zum anderen den Rangiermeister auf dem Ablaufberg, den Gleisbremsenwärter und den Weichenwärter des Ablaufbetriebes verbinden.

Dieser Bericht über die Aufgaben und Einrichtungen des Verschiebebahnhofs Grünstraße darf nicht geschlossen werden, ohne den Dienst der Mitarbeiter zu würdigen, auf deren Ein-

Abbildung 3: Ablaufberg mit Kesselwagen kurz vor der Gleisbremse



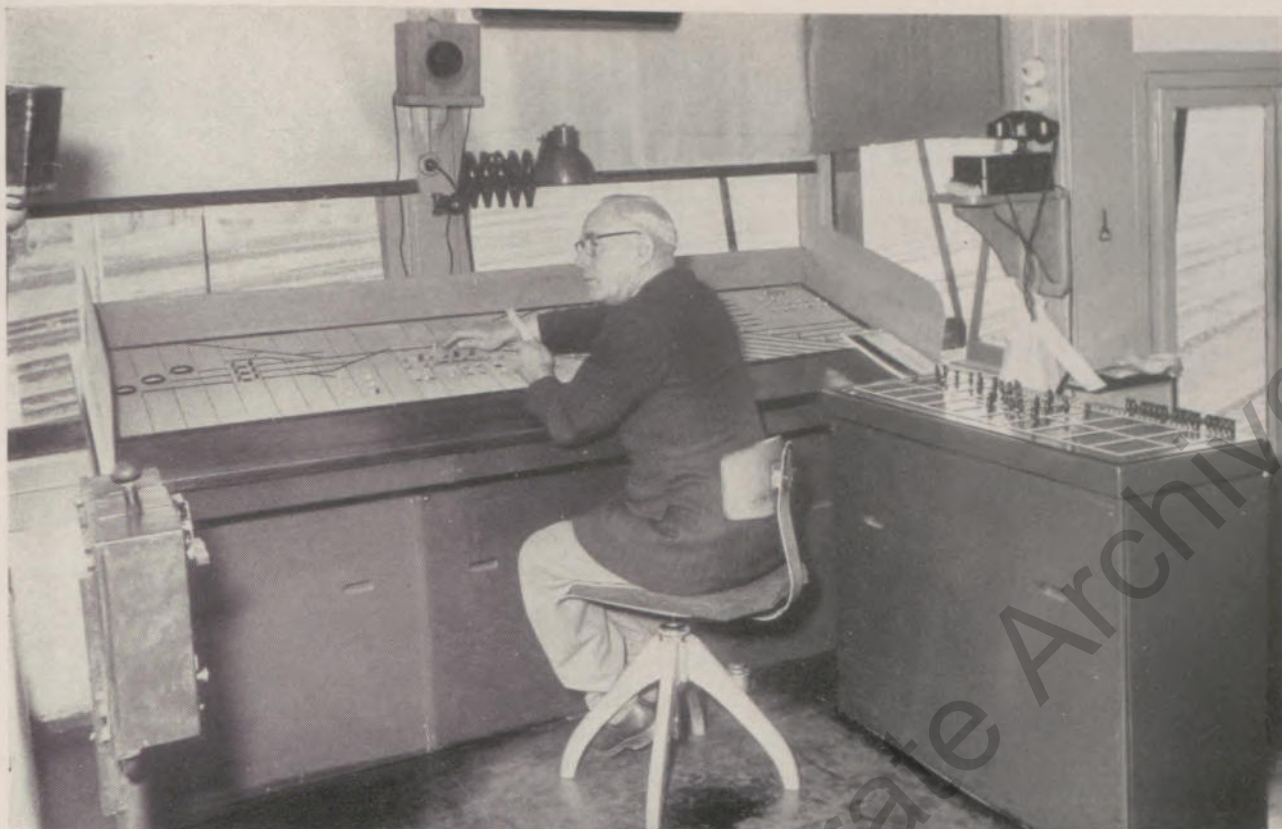


Abbildung 4: Drucktasten-Tischstellwerk mit Fahrten sprecher (rechts)

satz es letzten Endes ankommt. Die vollkommensten technischen Anlagen sind wertlos, wenn sie nicht von entsprechend befähigten Menschen verantwortungsbewußt gehandhabt werden. So hängt die Flüssigkeit des Fahrdienstes und damit die Versorgung des Bergbaus und der Hütten maßgeblich von der wachsamten Disposition des Assistenten vom Verschiebebahnhof Grünstraße ab; die Betriebssicherheit steht und fällt

mit der gewissenhaften Arbeitsweise der Stellwerkwärter, Rangierer, Gleisbremsenwärter und des Lokpersonals. In ihren Händen liegt die Erhaltung hochwertiger Beförderungsgüter. Auf die gute Zusammenarbeit aller beteiligten Mitarbeiter kommt es an; denn Eisenbahnerarbeit ist Gemeinschaftsarbeit.

W. Arendt, Betriebswirtschaft

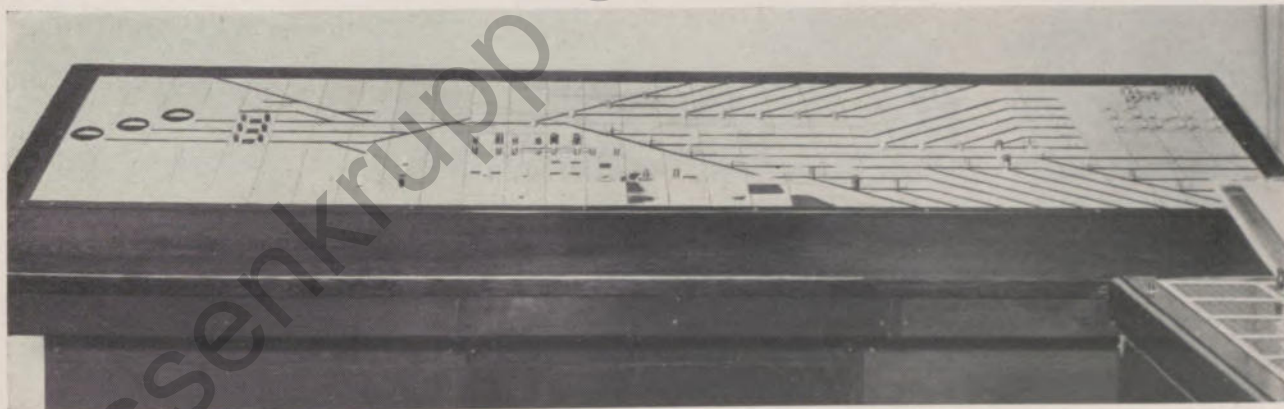


Abbildung 5: Spurplan des Tischstellwerkes

An unsere Mitarbeiter

In unserer letzten Februar-Ausgabe brachten wir einen Beitrag über Betriebsunfälle und ihre Ursachen mit zwei Aufnahmen vom richtigen und falschen Anfassen des Kupplungsbügels beim Kuppeln von Wagen. Um festzustellen, ob unser Aufsatz auch aufmerksam gelesen würde, ließen wir bewußt die Aufnahmen im Bezirk der Eisenbahnwerkstatt machen, wo gerade mit einem beschädigten Wagen rangiert werden mußte. Es hat uns gefreut, daß wir auch tatsächlich einige Zuschriften erhielten, die uns erkennen ließen, daß unseren Mitarbeitern die in dem Fehlen eines Trittbrettes liegende Unfallgefahr nicht entgangen ist. Wir danken den Einsendern für ihre Aufmerksamkeit und bitten sie, auch im Betrieb in gleicher Weise mit wachen Augen zu arbeiten und belehrend auf ihre Kollegen einzugehen.

Kurz — aber interessant

Jeden Tag „verdampft“ die Deutsche Bundesbahn 25 Güterzüge (1000 t je Zug) voll Kohle. Dafür hat sie an Kosten je Tag 1 Mill. DM aufzuwenden.

Die Deutsche Bundesbahn befördert täglich etwa 3,8 Millionen Fahrgäste und stellt arbeitstäglich über 62 000 Güterwagen, in denen die Güter durchschnittlich 190 Kilometer weit transportiert werden.

240 nichtbundeseigene Eisenbahnen mit über 6000 km Streckenlänge ergänzen das Bundesbahnnetz.

In den Ländern der europäischen Atomenergie-Gemeinschaft (Euratom) werden die ersten Atomkraftwerke frühestens in fünf Jahren in Betrieb genommen werden können.

In der Bundesrepublik gibt es 127 verschiedene Verkehrszeichen, in den USA dagegen nur 54.



Unsere Jubilare



Sein 50jähriges Arbeitsjubiläum feiert am 2. April Herr Julius Schmidt. Am 16. November 1892 in Gladbeck geboren, trat er mit 14 Jahren als Walzerlehrling beim damaligen Walzwerk Dinslaken ein. Hier blieb er bis zu seiner Einberufung zum Wehrdienst im Jahre 1914 und machte dann den 1. Weltkrieg bei der Marine und später als Infanterist mit.

Seit Anfang 1919 ist er im Eisenbahn-Fahrdienst tätig. Als Rangierer, Weichensteller, Stellwerkswärter und ab 1952 als Rangiermeister kennt er, vornehmlich im Lohberger/Holtener Raum eingesetzt, die dortigen Belange der Eisenbahn aus eigener, jahrzehntelanger Erfahrung wie kaum ein zweiter.

Sein großer Garten, den er mit seiner Frau gemeinsam bewirtschaftet, ist das „Hobby“ des Jubilars. Er wohnt seit 1915 in einem eigenen Häuschen in Dinslaken.

Wir wünschen dem Jubilar noch recht viele schöne Jahre bei bester Gesundheit und die Erfüllung seines Wunsches, nachdem er in den wohlverdienten Ruhestand getreten ist, recht oft seine geliebten Waldspaziergänge in der Morgenfrühe machen zu können.

Am 4. April begeht Herr Hermann Wolff sein 50jähriges Dienstjubiläum. Sein ganzes Arbeitsleben verbrachte der Jubilar in der Eisenbahnwerkstatt. Nach Beendigung der Lehre und nach dreijähriger Arbeit als Schlosser wurde er am 9. Oktober 1913 zum Militär einberufen und machte anschließend den 1. Weltkrieg, von einer kleinen Unterbrechung infolge Reklamation abgesehen, mit. Ab 1918 wieder überwiegend als Schlosser in der EBW tätig, wurde er 1944 als 52jähriger nochmals zu den Landesschützen eingezogen. Gegen Ende des Krieges in Gefangenschaft geraten, teilte er mit vielen anderen das Los, zwei schwere Monate im Rheinberger Lager verbringen zu müssen. Während dieser Zeit erlitt er gesundheitlich schwere Schäden. Im Juni 1945 nahm Herr Wolff seine Arbeit als Schlosser wieder auf. Seit 64 Jahren wohnt der Jubilar, der am 28. Juni 1892 in Mülheim geboren wurde, auf der Kaiser-Wilhelm-Straße 178. Der Weg zur Arbeit, die er stets fleißig und gewissenhaft ausführte, ließ ihn den Aufbau der ATH und der Eisenbahn wie nur wenige erleben. Wir wünschen Herrn Wolff noch recht viele schöne Jahre bei Gesundheit und Frieden.

Auf eine 40jährige Zugehörigkeit zu unserem Betrieb
blicken zurück:

25 Jahre ist in unserem
Betrieb tätig



Elektriker Reinhold Bauer,
Hafen Schwelgern,
eingetreten am 3. April 1917



Monteur Karl Walter,
Signalmeisterei,
eingetreten am 19. April 1917



Bahnwärter Wilhelm Strube,
Eisenbahn Nord,
eingetreten am 24. April 1917



Rangiermeister Wilhelm Engel,
Eisenbahn Nord
eingetreten am 11. April 1932

Lichtbilder: Wilfr. Brink

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Dieter Lobien, Eisenbahn Nord, mit Jutta Olms, am 19. Januar 1957

Helmut Piechotta, EBW I, mit Margret Backhaus, am 25. Januar 1957

Fred Gutschmidt, Eisenbahn Süd, mit Ilona Getner, geb. Schünicke, am 2. Februar 1957

Heinz Wilde, Eisenbahn-Betriebsbüro, mit Irmgard Skusa, am 9. Februar 1957

Jürgen, 3. Februar 1957
Horst Webner, Eisenbahn Nord

Georg, 6. Februar 1957
Franz Gattinger, EBW I

Ulrike, 7. Februar 1957
Heinz Strauch, Eisenbahn Süd

Monika, 8. Februar 1957
Horst Göpner, EBW I

Hans-Jürgen, 9. Februar 1957
Johann Bialek, Hafen Schwelgern

Doris, 11. Februar 1957
Gabriel Ohm, EBW I

Wolfgang, 13. Februar 1957
Jakob Jackowski, Eisenbahn Süd

Karin, 13. Februar 1957
Alfred Bieder, Eisenbahn Nord

Klaus-Dieter, 14. Februar 1957
Karl Matejka, Eisenbahn Nord

Marion, 16. Februar 1957
Ortwin Hennig, Eisenbahn Nord

Dieter, 17. Februar 1957
Hans Heilmann, Hafen Schwelgern

Fritz, 18. Februar 1957
Fritz Bruckmann, Eisenbahn Nord

Ellen, 25. Februar 1957
Franz Topolousek, Hafen Schwelgern

Nachwuchs kam an:

Rolf, 2. Februar 1957
Karl-Heinz Klein, EBW II

Unsere Toten:

25. Januar 1957
Friedrich Puhl, Maschinenamt

Löhnungstage: Restlöhnung März 1957 am 11. April 1957; I. Abschlag April 1957 am 17. und 18. April 1957; II. Abschlag April 1957 am 29. und 30. April 1957