

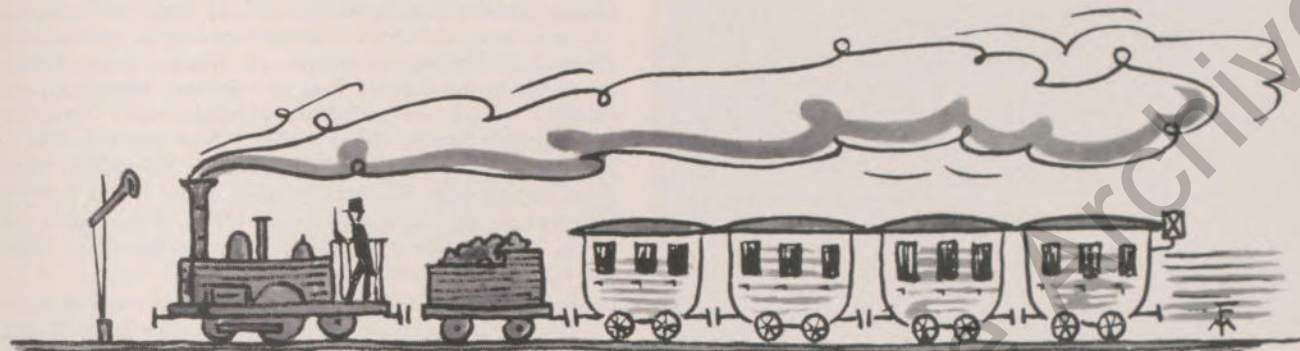
SCHIENE UND KRAN

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

3. Jahrgang

Nr. 8

August 1957



Als ich das erste Mal auf dem Dampfwagen saß

Die nachstehende heitere Geschichte von der Eisenbahn hat uns der Heimatdichter Peter Rosegger, ein naturverbundener Bauernsohn der steirischen Täler und bewaldeten Höhen in seiner romantischen „Waldheimat“ geschenkt. Dieses in der glücklichen Weltverlorenheit der Bergwelt geschaffene Buch, das seinen Weg um den ganzen Erdball nahm, erzählt — wie alle Schriften Roseggers — von Wäldern, Wiesen, Bergen, murmelnden Bächen und tosenden Flüssen und den schlichten Menschen der Steiermark.

In unserer Geschichte geht es darum, daß in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts eine Eisenbahnlinie von Wien durch die steirischen Alpen über den Semmering nach Triest zum Adriatischen Meer gebaut worden war. Seitdem hallt durch die taufrischen Wiesentäler und Tannenwälder bis hinauf zu den stillen Hochmatten das Pfeifen der Lokomotiven. Wenn der Zug an den wilden Schroffwänden sich wie eine Raupe dahinwindet, über hohe Brücken, über tiefe Abgründe setzt, durch lange Tunnel braust, so ist diese Eisenbahn im Wandel der Zeiten auch zu einem Stück steirischen Lebens geworden. Heute spricht der Steiermärker von der Eisenbahn nicht mehr von Teufelszeug und Blendwerk. Das Bäuerlein liebt jetzt seine Semmeringbahn. W.



„Meinetweg“, sagte mein Vater, „da kann der Bub gleich die neue Eisenbahn sehen, die sie über den Semmering jetzt gebaut haben. Das Loch durch den Berg soll schon fertig sein.“

„Behüt uns der Herr!“ rief der Pate. „Daß wir das Teufelswerk anschau! 's ist alles Blendwerk!“

„Kann auch sein“, sagte mein Vater und ging davon.

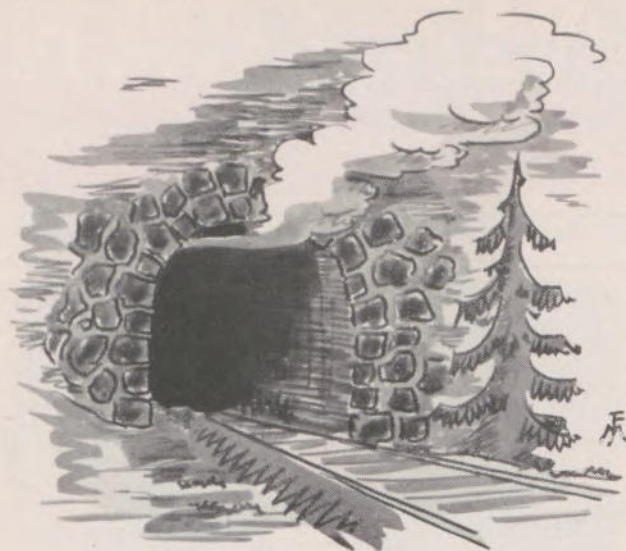
Ich und der Pate machten uns auf den Weg. Wir gingen über das Stuhleckgebirge, um ja dem Tale nicht in die Nähe zu kommen, in welchem nach der Leut Reden der Dampfwagen auf und ab ging. Als wir aber auf dem Hohen Berge standen und hinabschauten in den Spitalerboden, sahen wir einer scharfen Linie entlang einen braunen Wurm kriechen und darüber ein Rauchwölkchen schweben.

„Jessa Maron!“ schrie mein Pate. „Da ist schon was! Spring, Bub!“ Und wir liefen, die entgegengesetzte Seite des Berges hinunter.

Gegen Abend kamen wir in die Niederung; doch — entweder der Pate war hier nicht wegekundig, oder es hatte ihn die Neugierde überlistet, oder wir waren auf eine Irrwurzen getreten — anstatt in Mariaschutz zu sein, standen wir vor einem ungeheuren Schutthaufen, und hinter demselben war ein kohlfinsternes Loch in den Berg hinein. Das Loch war schier so groß, daß darin ein Haus hätte stehen können, und gar mit Fleiß und Geschick ausgemauert. Und da ging eine Straße mit zwei eisernen Leisten daher und schnurgerade in den Berg hinein.

Mein Pate stand lange schweigend und schüttelte den Kopf. Endlich murmelte er: „Jetzt stehen wir da! Das wird die neumodische Landstraßen sein. Aber derlogten ist's, daß sie da hineinfahren!“

Kalt wie Grabesluft wehte es aus dem Loche. Weiter hin gegen Spital in der Abendsonne stand an der eisernen Straße ein gemauertes Häuschen; davor ragte eine hohe Stange; auf dieser baumelten zwei blutrote Kugeln. Plötzlich rauschte es an der Stange, und eine der Kugeln ging wie von Geisterhand gezogen in die Höhe. Daß es hier nicht mit rechten Dingen zuging, war leicht zu merken. Doch standen wir wie festgewurzelt.



Zeichnungen: Fritz Mack

„Pate Jochen“, sagte ich leise, „hört Ihr nicht so ein Brummen in der Erden?“

„Ja, freilich, Bub“, entgegnete er, „es donnert was! Es ist ein Erdbidn!“ Da tat er auch schon ein klägliches Stöhnen. Auf der eisernen Straße kam ein kohlschwarzes Wesen. Es schien anfangs stillzustehen, wurde aber immer größer und nahte mit mächtigem Schnauben und Pfustern und stieß aus dem Rachen gewaltigen Dampf aus. Und hinterher —

„Kreuz Gottes“, rief mein Pate, „da hängen ja ganze Häuser dran!“

Und wahrhaftig, wenn wir sonst gedacht hatten, an die Lokomotive wären ein paar Steirerwäglein gespannt, auf denen die Reisenden sitzen konnten, so sahen wir nun einen ganzen Marktflecken mit vielen Fenstern heranrollen, und zu den Fenstern schauten lebendige Menschenköpfe heraus, und schrecklich schnell ging's, und ein solches Brausen war, daß einem der Verstand stillstand. Das bringt kein Herrgott mehr zum Stehen! fiel mir noch ein. Da hub der Pate beide Hände empor und rief mit verzweifelter Stimme: „Jessas, Jessas! Jetzt fahren sie richtig ins Loch!“

Und schon war das Ungeheuer mit seinen hundert Rädern in der Tiefe; die Rückseite des letzten Wagens schrumpfte zusammen, nur ein Lichtlein davon sah man noch eine Weile, dann war alles verschwunden. Nur der Boden dröhnte, und aus dem Loch stieg still und träge der Qualm.

Mein Pate wischte mit dem Ärmel den Schweiß vom Angesicht und starrte in den Tunnel. Dann sah er mich an und fragte: „Hast du's auch gesehen, Bub?“

„Ich hab's auch gesehen!“

„Nachher kann's kein Blindwerk gewesen sein“, murmelte der Jochen. Wir gingen auf der Fahrstraße den Berg hinan; wir sahen aus mehreren Schächten den Rauch aufsteigen. Tief unter unseren Füßen im Berge ging der Dampfwagen.

„Die sind hin wie des Juden Seel!“ sagte mein Pate, und meinte die Eisenbahnreisenden. „Die übermütigen Leut sind selber ins Grab gesprungen!“

Beim Semmeringbahnhof sahen wir das Loch auf der anderen Seite. War auch kohlfinstern. Ein Zug von Wien war angezeigt. Mein Pate unterhandelte mit dem Bahnbeamten; er wollte zwei Sechser geben, und gleich hinter dem Berg, wo das Loch aufhört, wollten wir wieder absteigen.

„Gleich hinterm Berg, wo das Loch aufhört, hält der Zug nicht“, sagte der Bahnbeamte lachend.

„Aber wenn wir doch absteigen wollen!“ meinte Jochen.

„Ihr müßt bis Spital fahren. Ist für zwei Personen zweiunddreißig Kreuzer Münz.“

Mein Pate meinte, er lasse sich's was kosten, aber soviel wie die hohen Herren könnte er armer Schlucker nicht geben; außerdem sei an uns beiden ja kein Gewicht da. Es half nichts; der Beamte ließ nicht mit sich handeln. Der Pate zahlte; ich mußte zwei gute Kreuzer beisteuern. Mittlerweile kroch aus dem nächsten, unteren Tunnel der Zug hervor, schnaufte heran, und ich glaubte schon, das gewaltige Ding wolle nicht anhalten. Es zischte und spie und krächzte — da stand es still.

Wie ein Huhn, dem man das Hirn aus dem Kopf geschnitten, so stand mein Pate da, und so stand ich da. Wir wären nicht zum Einsteigen gekommen; da schupste der Schaffner den Paten in einen Wagen und mich nach. In demselben Augenblick wurde der Zug abgeläutet, und ich hörte noch, wie der ins Coupé stolpernde Jochen murmelte: „Das ist meine Totenglocke!“ Jetzt sahen wir's aber: im Waggon waren Bänke, schier wie in der Kirche. Und als wir zum Fenster hinausschauten — „Jessas und Maron!“ schrie mein Pate, „da draußen fliegt ja eine Mauer vorbei!“ Jetzt wurde es finster, und wir sahen, daß an der Wand unseres knarrenden Stübchens eine Öllampe brannte. Draußen in der Nacht rauschte und toste es, als wären wir von gewaltigen Wasserfällen umgeben, und ein ums andere Mal hallten schauerliche Pfliffe. Wir reisten unter der Erde.

Der Pate hielt die Hände auf dem Schoß gefaltet und hauchte: „In Gottes Namen! Jetzt geb ich mich in alles drein. Warum bin ich der dreidoppelte Narr gewesen!“

Zehn Vaterunser mochten wir so begraben gewesen sein, da lichtete es sich wieder; draußen flog die Mauer, flogen die Telegrafentangen und die Bäume, und wir fuhren im grünen Tale. Mein Pate stieß mich an: „Du, Bub! Das ist gar aus der Weis' gewesen, aber jetzt — jetzt hebt's an mir zu gefallen. Richtig wahr, der Dampfwagen ist was Schönes. Jegerl und Jerum, da ist ja schon das Spitalerdorf! Und wir sind erst eine Viertelstunde gefahren! Du, da haben wir aber unser Geld noch nicht abgesehen. Ich denk, Bub, wir bleiben noch sitzen!“

Peter Rosegger



Kurz - aber interessant

Über der Bucht der 11-Millionenstadt New York ist die Errichtung einer doppelstöckigen Hängebrücke mit insgesamt 12 Fahrbahnen in Aussicht genommen.

Sie soll die beiden Stadtteile Brooklyn und Richmond verbinden. Fertiggestellt wird sie bis zum Jahre 1964 und ist dann die **größte Hängebrücke der Welt**. Mit 1366,6 Metern wird ihr Mittelstück um rund 70 Meter länger sein als das der Golden-Gate-Brücke von San Franzisko. Ihre Fahrbahnen werden dabei hoch genug liegen, um selbst die größten Schiffe durchzulassen.

Nachdem nunmehr bei der 106 km langen Strecke Straßburg—Mülhausen der elektrische Zugbetrieb aufgenommen worden ist, soll bis Oktober auch die Elektrifizierung zwischen Mülhausen und Basel angeschlossen werden. Damit wird dann die letzte **Lücke in der längsten durchgehend elektrifizierten Strecke Europas** geschlossen sein. Man wird dann von Amsterdam quer durch Europa bis an die Meerenge von Messina nur mit elektrischen Zügen fahren können.

In der Antarktis wird während des Geophysikalischen Jahres eine unbemannte vollautomatische Wetterstation eingesetzt, die in einstündigen Abständen einen Wetterbericht mit allen meteorologischen Angaben, wie Windgeschwindigkeit und -richtung, Luftdruck und Temperatur, sendet und im Umkreis von 1200 Kilometer abgehört werden kann.

Direktor Adolf Müller

wird 60 Jahre

Am 20. August begeht der technische Geschäftsführer unseres Gemeinschaftsbetriebes „Eisenbahn und Häfen“, Direktor Reg.-Baumstr. a. D. Adolf Müller, seinen 60. Geburtstag. Betrachten wir seinen beruflichen Werdegang, so dürfen wir sagen: Der Erfolg ist ihm Zeit seines Lebens ein ständiger Begleiter gewesen.

Adolf Müller wurde am 20. August 1897 in Dieringhausen im Oberbergischen geboren. Er besuchte die Gymnasien zu Düsseldorf und Bremerhaven. Nach seinem Abitur, das in die Zeit des ersten Weltkrieges fiel, schlug er die Offizierslaufbahn ein. Als sich dann nach dem verlorenen Kriege der junge Kompaniechef einen neuen Beruf wählen mußte, lag es nahe, daß er sich dem Eisenbahnwesen zuwandte, in dem schon sein Vater wie sein Großvater in leitender Stellung tätig waren. Adolf Müller nahm an der Technischen Hochschule Hannover das Studium des Bauingenieurfachs auf und schloß es 1923 mit der Diplom-Hauptprüfung im Bauingenieurwesen ab. Zu den Lehrern des jungen Dipl.-Ing. hatten so ausgezeichnete Fachleute wie die Professoren Blum (Eisenbahnwesen) und Franzius (Wasserbau) gehört. Im Oktober 1923 trat er bei der Deutschen Reichsbahn, Direktion Elberfeld, als Regierungsbauführer ein und bestand im Mai 1927 das II. Staatsexamen mit der Ernennung zum Regierungsbaumeister. Als damals die August-Thyssen-Hütte in Hamborn die Stelle eines jungen Ingenieurs des Baujahres ausschrieb, bewarb er sich und erhielt eine Zusage. Am 1. Juli 1927 nahm er seinen Dienst als Betriebsingenieur im Eisenbahn-Bauamt bei der damaligen Abteilung Eisenbahn und Häfen dieses Hüttenwerkes auf.

Seine ausgezeichnete fachliche Bewährung machte ihm den weiteren beruflichen Aufstieg leicht. Im Jahre 1937 wurde er zum Betriebschef des Eisenbahnbetriebsamtes befördert. 1941 übernahm er, zum Oberingenieur ernannt, neben dem Eisenbahnbetriebsamt auch noch das Hafenamt. Als dann später bei Auflösung des VSt-Konzerns die im Hamborner Raum bestehende Werksverkehrs-Verbundwirtschaft nicht zu entflechten war und zu ihrer Fortführung ein neuer Weg gefunden werden mußte, der im Jahre 1949 zur Bildung des Gemeinschaftsbetriebes „Eisenbahn und Häfen“ für die hiesigen VSt-Nachfolgesellschaften führte, wurde Herr Müller unter Beförderung zum Direktor zu dessen technischem Leiter und Geschäftsführer berufen. Man hatte damit einen Fachmann ersten Ranges, der über hervorragendes technisches Wissen und Können verfügte, einen Werksführer von besonderen Qualitäten gewonnen, von dem man annehmen durfte, daß er sich an immer neuen Aufgaben technischer Art bewähren würde; denn es ging darum, die überaus schwierige Situation zu meistern, der sich in jenen Jahren nach dem verlorenen zweiten Weltkriege der neue Gemeinschaftsbetrieb gegenüber sah, und in denen so manche Engpässe technischer und organisatorischer Art zu überwinden waren. Ständig mußte damals improvisiert werden, um die noch laufenden Betriebe des Bergbaus und der Stahlindustrie in verkehrsmäßiger Hinsicht zu bedienen.

Als große und besonders schwierige Aufgabe lag in jener Zeit der gesamte Wiederaufbau und Ausbau des Bahnbetriebes vor ihm, der heute mit 508 Kilometer Gleis, 5600 Waggonen und 4000000 Tonnen Beförderung monatlich der größte Betrieb seiner Art in Europa ist. In klarer wirtschaftlicher Erkenntnis des Erforderlichen, mit nie erlahmender Arbeitsfreude und Tatkraft hat er diese Aufgabe bewältigt. Wir denken hierbei vor allem an die Wiederherstellung des fast völlig zerstörten rollenden Materials und an die Instandsetzung des umfangreichen Gleisnetzes. Weitere Aufgaben kamen in der Folgezeit hinzu: die großen verkehrstechnischen Investitionen, die mit dem Ausbau der Stahlindustrie und des Bergbaus Schritt halten mußten, der Ausbau von Werksbahnhöfen, der Bau einer Verbindungsbahn zwischen dem Hüttenwerk Ruhrort-Meiderich und dem Bundesbahnhof Oberhausen-West sowie



Lichtbild: Schroeder

zum Roheisenwerk Hüttenbetrieb Meiderich, der Ausbau des Hafens, die Deichbauten am Rhein zur Beseitigung von Bergschäden und die Vorarbeiten für die infolge Absenkung der Ruhrorter Häfen erforderlichen Wasserbauarbeiten.

Diese Vielfalt der ihm gestellten Aufgaben ließ ihn reiche Erfahrungen sammeln, die sich für die Betriebsgemeinschaft „Eisenbahn und Häfen“ in jeder Hinsicht fruchtbar auswirken. Seine kritische Überprüfung von Gleisplänen, von Stellwerksverschußtafeln sowie von Hoch- und Tiefbauentwürfen hat immer die Anerkennung und Beachtung in Fachkreisen gefunden.

Außerordentlich aufgeschlossen ist Direktor Müller seit jeher für die Modernisierung des Eisenbahnbetriebes; besonders liegt ihm die Weiterführung der Elektrifizierung der Eisenbahn am Herzen. Auf seine Initiative gehen auch die neuzeitliche Stellwerks-Funkanlage und die Mechanisierung der Gleisbauarbeiten zurück; ebenso hat er sehr beachtliche Verbesserungen der Organisation des Fahrbetriebes durchgeführt.

Daß Direktor Adolf Müller als Fachmann von Rang gilt, zeigt seine Ernennung zum Obmann des Ausschusses für Werks-transportwesen beim Verein Deutscher Eisenhüttenleute, seine Tätigkeit als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft für Massenumschlag, als Aufsichtsratsmitglied des Fachnormausschusses „Schienenfahrzeuge“ und als Mitglied weiterer Fachausschüsse.

Herr Müller hat aber auch ein menschlich fühlendes Herz für seine Eisenbahner und die übrigen Mitarbeiter. Allen Vorschlägen, Anregungen und Hinweisen, von welcher Seite sie auch kommen, läßt er eine verständnisvolle Förderung angedeihen, und sachliche Kritik beachtet er ohne Voreingenommenheit. Zwar stellt er hohe Anforderungen; aber er kann das tun, weil er selbst nur Pflichterfüllung bis zum letzten kennt. Dabei zeichnet ihn ein besonderes Feingefühl für Offenheit und Kameradschaftlichkeit aus. Die Wertschätzung, die er seinen Mitarbeitern entgegenbringt, und die Anerkennung ihrer Arbeit sind ein Grundzug seines Charakters. Kein Wunder, daß sich in der Zusammenarbeit mit seinem Kollegen, seinen nächsten Mitarbeitern wie mit der gesamten Belegschaft ein ganz ausgezeichnetes Vertrauensverhältnis herausgebildet hat.

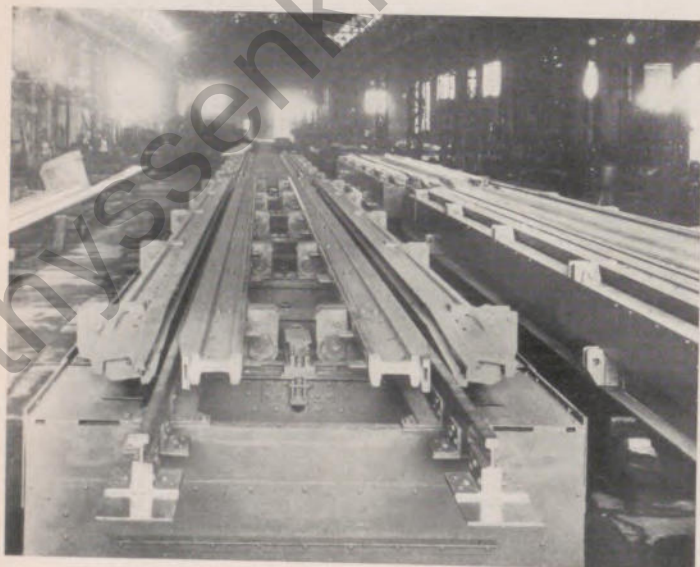
Wie es bei einer solchen Persönlichkeit nicht anders sein kann, wirken sich diese Charaktereigenschaften auch im privaten Bereich aus. In seinem Familienleben, das auch für ihn die Quelle ist, aus der man Kraft schöpfen kann, bedeutet ihm die Vorliebe für die schönen Künste und die Literatur Erholung von der beruflichen Tätigkeit. Möge Direktor Müller noch eine lange Wirkungszeit für unsere Betriebsgemeinschaft beschieden sein!

Thyssen- Gleisbremse aus Hamborn weltbekannt

In dem in unserer März-Ausgabe veröffentlichten Beitrag über den Verschiebebahnhof Grünstraße war u. a. von der Thyssen-Balkengleisbremse und ihrer Bedeutung für die Mechanisierung von Ablaufanlagen an Verschiebebahnhöfen die Rede. In Ergänzung zu diesen Ausführungen veröffentlichen wir heute einen ausführlichen Bericht über die Thyssen-Gleisbremse, die vor, während und nach dem ersten Weltkrieg in Zusammenarbeit mit der Reichsbahndirektion Essen in den damaligen Eisenbahnwerkstätten der Thyssen-Hütte entwickelt und hergestellt wurde. Auch bei der Neuordnung der Produktionsprogramme nach Gründung der Vereinigte Stahlwerke AG im Jahre 1926 verblieb der Bau der Thyssen-Gleisbremse in Hamborn, wo ihn heute die Werkstätten für Bergbau- und Hüttenbedarf fortführen, deren Betriebschef Oberingenieur Adolf Pollmann von Anfang an engster Mitarbeiter von Direktor Wenzel bei der konstruktiven Entwicklung dieser gewichtsautomatischen Balkengleisbremse war.

Nach dem ersten Weltkrieg, als die Zunahme des Güterverkehrs die an die Rangierbahnhöfe gestellten Anforderungen ständig erhöhte, bemühte sich besonders lebhaft die Reichsbahndirektion Essen, in ihrem Bereich den Hemmschuh herkömmlicher Art durch geeignetere, mechanisierte Bremsmittel zu ersetzen. Solange man mit dem Bremschuh

Vier Gleisbremsen zugleich liegen zum Abtransport in den Werkstätten für Bergbau und Hüttenbedarf der ATH bereit



Mit mächtigen Kranwagen — auf diesem Bilde in Schweden — wird die Thyssen-Gleisbremse an der Montagestelle von den Eisenbahnwaggons gehoben und eingebaut

auskommen mußte, waren Entgleisungen mit Beschädigung von Waggon und Ladung an der Tagesordnung. Wagen und Ladungen hatten sich in Abmessungen und Gewicht gegenüber früher beträchtlich vergrößert. Ein schnelleres Rangiertempo war auf den Verschiebebahnhöfen erforderlich.

Man entwickelte Gleisbremsen. Über verschiedene Konstruktionsstufen kam man im Jahre 1923 einer befriedigenden Lösung näher mit einer gewichtsautomatischen, von Regierungsbaurat Dr. Fröhlich, Reichsbahndirektion Essen, konstruierten Bremse, aus der sich dann die Bauart Thyssen entwickelt hat.

In ein Ablaufgleis eingebaute Bremse vor einem Stellwerk; fast unauffällig fügt sie sich in die Gleisanlage ein



In Schweglern erprobt

Zahlreiche Versuche waren Anfang der zwanziger Jahre auf dem Gelände der damaligen Eisenbahnwerkstätten in Hamborn vorausgegangen, ehe sich die Werksleitung der ATH entschloß, den Bau von Gleisbremsen in das Produktionsprogramm aufzunehmen. Regierungsbaumeister a. D. Wenzel war in den Dienst der Hütte getreten, um sich speziell mit der Weiterentwicklung und dem Bau der Ablaufanlagen zu befassen. Die erste Thyssen-Gleisbremse ist dann im Bahnhof Schweglern in Betrieb genommen worden. Hier konnten wertvolle Erfahrungen gesammelt werden. Schon die zweite Thyssen-Gleisbremse ging ins Ausland an die holländische Staatsbahn und bewährte sich dort jahrzehntelang. Sie hatte gewalzte Außen- und Innenbremsbalken.

Dritte Gleisbremse kam zur Grünstraße

Der Lageort der dritten Gleisbremse ist vielen unserer Leser vertraut, denn er liegt unterhalb des Bremsturms an der Grünstraße. Diese Gleisbremse zeichnete sich bereits damals vor 30 Jahren durch weitere Verbesserungen aus. Aus dem Bremsturm ferngesteuert, legt heute die Gleisbremse an der Grünstraße, die im Laufe der Zeit natürlich erneuert wurde, Tag und Nacht Tausenden von Waggons, die auf die 36 Gleise des Werksgüterbahnhofs zurollen, mit Preßwasserdruck die bremsenden Backen an die Radsätze.

Mechanisierte Rangiertechnik auf dem Vormarsch

1925 rüstete die Reichsbahndirektion Essen den großen Verschiebebahnhof Hamm mit Thyssen-Gleisbremsen aus. Auf dieser Großanlage wurde damit ein Musterbeispiel für mechanisierte, sichere und kostensenkende Rangiertechnik geschaffen; denn die von den Bremswärtern ferngesteuerten hochreaktionsfähigen Gleisbremsen ermöglichen eine präzise Geschwindigkeitsregelung mit der auf das Ziel in den Richtungsgleisen berechneten Bremsung. Das war ein außerordentlicher Fortschritt, ist doch bei dieser Gleisbremse die Bremswirkung automatisch abhängig von dem Wagengewicht. Deshalb waren unzuverlässige bzw. unerwünschte Ablaufverzögerungen durch Überbremsen und damit ein Beschädigen der Ladungen und des Wagenmaterials sowie Betriebsstörungen durch Entgleisen ausgeschlossen. Der erzielte Erfolg war so überzeugend, daß die Reichsbahn weitere große Verschiebebahnhöfe mit den Ablaufanlagen Thyssenscher Bauart ausrüstete.

In viele Länder der Welt

Aber auch das Interesse des Auslandes nahm ständig zu. Im Laufe der Jahre wurden so Thyssen-Gleisbremsen in Holland,



Gleisbremsen-Transport am Ziel auf einem Güterbahnhof im Ausland

Dänemark, in der Schweiz, in Polen, Indien, England, Frankreich, Italien und in der Tschechoslowakei eingebaut, insgesamt mehrere Hundert Anlagen, die sich überall ausgezeichnet bewährten. Die Gleisbremse der ATH erwarb sich in der Rangiertechnik internationalen Ruf.

Die Fäden der rangiertechnischen Entwicklung sind ja überhaupt eng mit den Leistungen der Berliner elektrotechnischen Industrie auf dem Gebiete der Eisenbahn-Signaltechnik verknüpft. Als die Vereinigten Stahlwerke bald nach ihrer Gründung in der „Gesellschaft für Oberbauforschung und Rangiertechnik“ mit dem Sitz in Berlin die Entwicklungsarbeiten auf diesen Gebieten zusammenzogen, übernahm Regierungsbaumeister Wenzel von der ATH als technischer Direktor die Abteilung für Rangiertechnik. Daraus entwickelte sich ein enges Zusammenwirken mit den Weltfirmen AEG und Siemens, die in Gemeinschaftsarbeit die Entwicklung der Gleisbremse mit der Konstruktion von neuzeitlichen, mechanisierten Ablaufstellwerken begleiteten.

Schon 1927/28 rüstete die Schweizer Bundesbahn den Großrangierbahnhof in Basel-Mutens mit Thyssen-Gleisbremsen aus





Steuerung der Gleisbremse für den Ablaufberg Bahnhof Grünstraße Lichtbilder: Obering. Adolf Pollmann (5), B. Maruschke (1).

Zu Beginn der 30er Jahre gaben die Vereinigten Stahlwerke unter dem Einfluß der ungünstigen Wirtschaftslage die in Berlin stationierte Einrichtung auf. Damals kehrten die meisten an den Arbeiten beteiligten Fachleute zu ihren Stammwerken zurück. Direktor Wenzel und, als sein engster Mitarbeiter, Adolf Pollmann führten im damaligen Blockwerk der Siemens-Werke in Berlin-Siemensstadt die Weiterentwicklung der Thyssen-Gleisbremse im Rahmen des Baues von Ablaufstellwerken fort. 1936 war die Entwicklung der Thyssen-Gleisbremse entsprechend den damaligen Anforderungen zunächst abgeschlossen. Herr Pollmann kehrte zur Thyssen-Hütte zurück und trat in das technische Büro der Neubauabteilung ein.

Neuer Beginn auf Trümmern

Es ist noch in aller Erinnerung, wie ungewöhnlich schwer nach dem letzten Kriege die Bahnanlagen angeschlagen waren. Fachleute und Material waren in alle Winde zerstreut. Es kam zunächst darauf an, zu improvisieren, um das Transportwesen innerhalb und außerhalb der Betriebe wieder in Gang zu bringen.

Die schon vor dem Kriege erzielten Erfolge bei der Mechanisierung der Rangiertechnik hatten zwar beträchtliche Ergebnisse bei der Rationalisierung und bei der Erhöhung der Sicherheit erbracht. Aber auf die Fortführung der technischen Entwicklungsarbeiten konnte trotzdem nicht verzichtet werden. Denn nicht zuletzt im Hinblick auf den schrittweisen Übergang zum elektrischen Betrieb auf den Strecken der Staats- und Werksbahnen erwies sich der Vorkriegsstand als unzureichend. An die Mechanisierung hatte sich außerdem bei den Bahnen und bei der Industrie inzwischen als nächste Stufe die Automatisierung der Bahnanlagen angeschlossen. Es war deshalb unbedingt notwendig, die Herstellung und Weiterentwicklung wieder aufzunehmen. Diesen Auftrag erhielt Oberingenieur Pollmann, der als erfahrener Fachmann mit dem Bau der Gleisbremse ja bestens vertraut war. Doch er stellte ihn vor neue, wesentlich schwierigere Aufgaben, als er sie vor zwanzig und dreißig Jahren zu lösen hatte. Im Zuge der steigenden Anforderungen an die Rangiertechnik waren näm-

lich von der Industrie automatische Ablaufstellwerke entwickelt worden, die den Ablauf ganzer Züge anspeichern. Beim Ablauf stellen sich bei diesen Stellwerken heute die Weichen bei der Überfahrt eines Waggons automatisch für den folgenden Ab- und Überlauf um. Auch das Signalwesen wird mit Funk- und Wechselsprechanlagen immer moderner und zweckmäßiger ausgestattet. Die Thyssen-Gleisbremse — immer wieder verbessert, doch im Grundprinzip unverändert — hat dabei innerhalb der heute zu den Anlagen eines modernen Rangierbahnhofs gehörenden Einrichtungen ihre alte Bedeutung behalten.

Wie die Gleisbremse funktioniert

Bei Unterbaulängen zwischen 15 und 19 Metern haben die Gleisbremsen ein Gewicht von rund 45 Tonnen. Antriebs- und Steuermittel ist Preßwasser. Aus einem Druckspeicher wird es über den Steuerapparat dem Hubzylinder der Bremse zugeführt und löst hier die Bremswirkung aus. Weil das Bremsmaß vom Wagengewicht abhängig ist, kann eine bestimmte Höchstverzögerung des Wagenlaufes nicht überschritten werden. Der Bremswärter am Steuerhebel im Turm kann daher ohne Angst vor Entgleisungen starke Bremswirkungen durch den in Gang gesetzten hydraulischen Wasserdruck ausüben, hat also viel Bedienungsfreiheit bei der Steuerung. Freilich ist es wichtig, am Steuerhebel das nötige Fingerspitzengefühl zu haben.

Weniger Gefahren und Kosten

Seit in den Verschiebebahnhöfen Gleisbremsen ihre Aufgabe erfüllen, hat sich das Bild in den Weichenzonen und Richtungsgleisen völlig verändert. Der Personalaufwand ist infolge der verminderten Zahl der Hemmschuhleger geringer; auch Kosten und Zeitaufwand haben sich gesenkt, wobei jedoch der Sicherheitsgrad erheblich erhöht ist. Schon auf der Thyssen-Hütte waren die Anforderungen, die heute an die Schnelligkeit bei der Zugumbildung und damit an die Beschleunigung der Güterabnahme- und -zustellzeiten gestellt werden, ohne Gleisbremsen an den Ablaufbergen längst nicht mehr zu erfüllen; weit mehr noch ist dies im Betrieb der Bundesbahn der Fall.

Zu den hervorstechenden Merkmalen der Thyssen-Gleisbremse gehört auch ihre lange Lebensdauer. Zahllose Versuche, die schon bis zum Abschluß der ersten Entwicklungsphase im Jahre 1936 durchgeführt worden waren, hatten ergeben, daß bei rund 60000 Bremsungen an den Bremsschienen nur ein Verschleiß von einem Millimeter, an den Bandagen ein seitlicher Verschleiß jedoch nur vom Bruchteil eines Millimeters zu verzeichnen war. Die Studiengesellschaft für Rangiertechnik rechnete damals mit einer Durchschnittslebensdauer der Thyssen-Gleisbremse von 15 bis 17 Jahren. Etwa 50 in europäischen Ländern eingebaute Thyssen-Bremsen haben inzwischen diese Lebensdauer weit überschritten. Mit der Verbesserung des bei der Fertigung verwendeten Materials aus Thyssenstahl hat sich die Verschleißfestigkeit der Bremsen gegenüber früher noch beträchtlich erhöht.

Ein Hamborner Spezialfabrikat

Gut drei Jahrzehnte bewähren sich nun schon die Gleisbremse an zahlreichen Ablaufanlagen im in- und ausländischen Eisenbahnnetz. Sie sind ein Beispiel dafür, wie mit den Mitteln der Mechanisierung günstigere Betriebsergebnisse erzielt werden. Täglich liegen sie insgesamt vielen Hunderttausenden Waggons als Bremsen an. Geschickt gesteuert, beschleunigen sie damit den Güterverkehr und bewahren ihn zugleich vor Verlusten. Denn die Thyssen-Gleisbremse, ein Spezialerzeugnis ersten Ranges, ist die einzige mechanisierte Ablaufanlage, in der seit Jahrzehnten in keinem Falle Entgleisungen vorgekommen sind. Mit ihrer Konstruktion und mit ihrem Bau ist nach dem ersten Weltkriege von Hamborn aus ein bedeutsamer und bahnbrechender Beitrag zur rangiertechnischen Entwicklung geliefert worden, die heute in die fortschreitende Automatisierung eingemündet ist. Den Hemmschuhleger hat die Gleisbremse aus der gefährlichsten Zone im Rangierbetrieb befreit, was eine erhebliche Verminderung der Unfallziffern im Gefolge hatte.

Hamborner IM URLAUB

Pasi besuchte und zeichnete einige Hamborner an ihren Urlaubsorten



↑
„Siehste, Paula, hier ist es genau wie im Pütt — hier ist dat Liegende und dort dat Hangende!“

◀
„Mutti, wir trainieren Bergkraxeln, Vati will im Urlaub nach Oberbayern!“

→
„Nicht wahr, Johannes, so eine schöne Wanderung während deines Urlaubs ist doch wirklich eine Erholung!“

↓
„Warum denn in die Ferne schweifen, wenn das Gute liegt so nah!“ dachte sich Piepenbrinks Bernd und verbringt als passionierter Kleintierzüchter seinen Urlaub daheim bei seinen Lieblingen und liest dabei interessiert seine Fachzeitschrift.



↑
„Gestatten, Sepp Huber, Bergsteiger aus Garmisch!“
„Angenehm! Klusenkamp, Obersteiger aus Hamborn!“





Man kann es
nicht oft genug
sagen!

Die durchgezogene Linie dient zur Fahrbahntrennung, vor allem in Kurven, auf Kuppen und auf Straßen mit mehreren Fahrspuren: Du darfst sie nicht mit den Rädern berühren.



Mußzeit nutzen!

Jetzt ist die hohe Zeit des Urlaubs, und viele weilen noch in der Ferne. Aber so mancher ist doch zu Hause geblieben und verbringt seine Ferien auf seine Art. Den einen lockt die Betätigung im Garten; der andere beschäftigt sich mit seinem Steckenpferd oder sieht sich einmal näher um in der heimischen Umgebung. Und das lohnt sich wirklich. Denn auch hier bei uns gibt es viel Interessantes zu sehen.

Da ist z. B. der Duisburger Tierpark, in dem man schon einen halben Tag zubringen kann. Da ist der Duisburger Wald, der zu einem Spaziergang lockt, oder die Wedau, die zum Baden und zu jeglicher Art von Wassersport wie geschaffen ist. Da ist das Waldparadies im Hamborner Raume — Hiesfeld, Oberlohberg, Bruckhausen, Hünxe — und das anschließende Erholungsgebiet bis hin zum Münsterland, das mit seinen Wasserburgen ein lohnendes Ausflugsziel besonders für die Motorisierten ist. Da sind die idyllischen Ausflugsorte Görsicker und Orsoy am Niederrhein. Wir könnten noch manches aufzählen. Und wie wäre es einmal mit einem Bummel mit „Lisbeth“ (siehe Abbildung) oder einem anderen der schmucken Fahrgastschiffe durch die Duisburg-Ruhrorter Häfen? Das wäre sicherlich ein Erlebnis besonderer Art. Also Möglichkeiten genug auch für die Daheimgebliebenen.

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Vorsteher Hermann Herde
Verkehrsabteilung
eingetreten am 1. September 1917



Weichensteller Dietrich Rusch
Eisenbahn-Nord
eingetreten am 5. September 1917

Unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Lichtbilder: Wilfr. Brink

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Kurt Growe, E.W. I, mit Lidia Rymacki am 15. Juni 1957
Heinrich Hüttermann, Masch.-Betr. Nord mit Helga Orzechowski, am 15. Juni 1957
Gerhard Manthey, Eisenbahn Nord, mit Brunhilde Angenendt am 29. Juni 1957
Gerhard Lenz, Eisenbahn Nord, mit Gertrud Geisler am 29. Juni 1957
Adolf Schmitz, Eisenbahn Süd, mit Hildegard Winkelmann am 4. Juli 1957
Rolf Köllner, Eisenbahn-Oberbau Nord, mit Ursula Swoboda am 6. Juli 1957
Robert Skrzipietz, Masch.-Betr. Nord, mit Doris Bruns am 13. Juli 1957
Heinz Senk, Eisenbahn Nord, mit Edelgard Mankus am 13. Juli 1957
Hartwig Ruge, Eisenbahn Nord, mit Marielies Schatz am 20. Juli 1957

Nachwuchs kam an:

Heinrich, 27. Juni 1957
Heinrich Wöstefeld, Eisenbahn Nord
Gisela, 1. Juli 1957
Hermann Häsel, Masch.-Betr. Nord
Kurt, 3. Juli 1957
Kurt Behrendt, Eisenbahn Nord
Rainer, 3. Juli 1957
Walter Kalinke, Verkehrsabteilung
Heinz-Dieter, 5. Juli 1957
Alfred Hoffmann, Eisenbahn-Oberbau Nord
Gabriele, 7. Juli 1957
Bruno Höfler, Masch.-Betr. Süd
Anna, 7. Juli 1957
Karl-Heinz Grolius, Masch.-Betr. Nord
Werner, 8. Juli 1957
Franz Bullinger, Eisenbahn Nord

Peter, 8. Juli 1957
Aribert Nühlen, Hafen Schwelgern
Ingolf, 14. Juli 1957
Rudolf Schulz, Masch.-Betr. Süd
Ottmar, 16. Juli 1957
Josef Borowski, Eisenbahn Nord
Ulrike, 17. Juli 1957
Fritz Schmitz, Eisenbahn Nord

Todesfälle:

Rudolf Schmiedt, Hafenarbeiter, Hafen Schwelgern, geb. am 6. Mai 1908; tödl. verunglückt am 13. Juli 1957; eingetreten am 7. August 1950.
Otto Plaumann, Lokführer, Masch.-Betriebe, geb. am 26. Juli 1903; gest. am 13. Juli 1957; eingetreten am 12. Oktober 1922.

Löhnungstage:

Restlöhnung August 1957 am Mittwoch, dem 11. September 1957; I. Abschlag September 1957 am Donnerstag, dem 19. September 1957 und Freitag, dem 20. September 1957; II. Abschlag September 1957 am Montag, dem 30. September 1957.