

SCHIELE UND KRAN

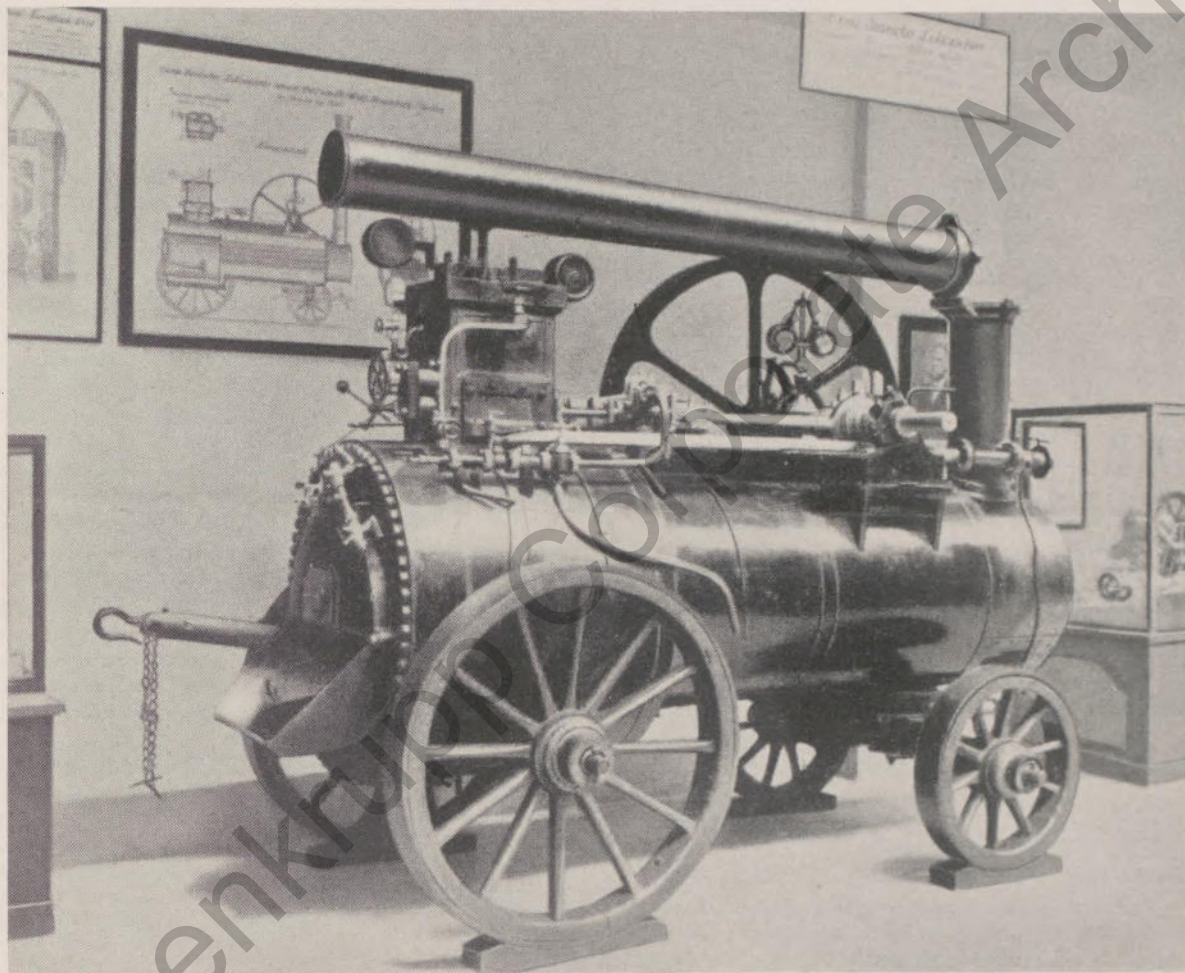
Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

2. Jahrgang

Nr. 10

Oktober 1956

Von der Lokomobile zur Kesseldampfmaschine



Dieses Bild aus der Geschichte der Technik wird unsere Leser interessieren. Es zeigt die erste Wolf-Lokomobile, die im Deutschen Museum in München zu sehen ist.

Das Wort Lokomobile bedeutet im Lateinischen soviel wie „vom Orte beweglich“ (loco = vom Ort, mobilis = beweglich). Es handelt sich bei der Lokomobile um eine auf einen Dampfkessel aufgebaute Dampfmaschine, gelagert auf fahrbarem Untergerüst. Verwendet wird sie zum Antrieb von Pumpwerken für Be- und Entwässerung, von Dreschmaschinen u. a. Auch zum Antrieb von Elektromotoren für elektrische Beleuchtung dient sie mitunter.

Diese hier abgebildete erste Wolf-Lokomobile wurde im Jahre 1862 für einen Betriebsdruck von 6 atü und eine Leistung von 8 PS gebaut. Sie besaß einen ausziehbaren Röhrenkessel, wie

wir ihn auch heute noch als wesentlichstes Merkmal der Lokomobilen kennen.

Aber die Technik kennt keinen Stillstand. Im Laufe der Zeit konnte der Dampfdruck wesentlich gesteigert werden, etwa bis zu 19 atü, und ebenso die Dampfleistung bis etwa zu 6000 kg stündlich. Eine Leistung von 500 PS ist heute eine Selbstverständlichkeit, ja, es werden auch schon Wolf-Kesseldampfmaschinen bis zu 800 PS gebaut. Bei dieser neuzeitlichen Bauart begegnet uns die Lokomobile jedoch in stationärer, d. h. ortsfester Ausführung. Zwar blieb dabei das äußere Gesicht der Lokomobile — Dampfmaschine montiert auf dem Kessel — erhalten, doch ist der Kessel meist vollkommen geschweißt, und die Maschine ist allseitig gekapselt und mit Preßölschmierung versehen. Leitgedanke dabei war, einen hohen wirtschaftlichen Leistungsgrad und größtmögliche Betriebssicherheit zu erreichen.

Die Inkastraßen

„nützlichstes und erstaunlichstes Werk aus Menschenhand“

In der Artikelfolge von Bergwerksdirektor Hans Schneider über die Entwicklung des Verkehrs, deren Veröffentlichung vor einiger Zeit in „Schiene und Kran“ zum Abschluß kam, war in dem einleitenden Aufsatz „Vom Urwaldpfad bis zur Autobahn“ von den Landverkehrswegen der alten Völker die Rede, den Straßen der Chinesen, Perser, Ägypter, Griechen und Römer. In Ergänzung dazu berichten wir heute von den Straßen der Inkas, jener indianischen Herrscher- und Adelschicht in Peru (Südamerika), das im 12. und 13. Jahrhundert — auf der Höhe seiner Macht — ein Reich beherrschte, das sich von Ekuador bis Mittelchile erstreckte, eine hohe Kultur hervorbrachte und großartige Bauten sowie geregelte Staatseinrichtungen besaß, die noch heute Bewunderung erregen. Das gilt besonders von den Straßen der Inka, die man auch Königsstraßen genannt hat.

Der große Naturforscher und Geograph Alexander von Humboldt hat von diesen Straßen als von dem „nützlichsten und erstaunlichsten Werk aus Menschenhand“ gesprochen. Jene Wege wurden ausschließlich von Fußgängern, Staffettenläufern und Sänftenträgern, höchstens noch von Lastenkarawanen, bei denen Lamas als Lasttiere dienten, benutzt, denn Wagen und Zugtiere kannte man im alten Amerika nicht. Die Konstruktion dieser Straßen ist deshalb auch, wie man heute noch feststellen kann, ganz auf diese Benutzer ausgerichtet. Ein Pflaster war also nicht notwendig. Nur überall dort, wo die Straßen durch Sumpfgelände führten, hatte man damals befestigte Dammwege errichtet. Wo diese Straßen Wüsten durchquerten — beispielsweise in der Wüstenzone entlang der peruanischen Küste —, flankierten doppelte Steinreihen die Inkastraße. Da die Wüstenstraße an manchen Stellen durch Sandverwehungen infolge oft starker Winde besonders gefährdet war, schützten an solchen Punkten Mauern aus ungebrannten Ziegeln den Weg. Zahlreiche Rast- und Vorratshäuser sowie Läuferstationen waren entlang der Straße errichtet.

In der Hauptstadt des indianischen Reiches — Cuzco — kreuzten sich die vier bedeutendsten Fernstraßen, die von

hier aus in alle vier Teile des indianischen Großreiches führten: die eine Straße durch das wilde Bergland nach Quito, der heutigen Hauptstadt von Ekuador, die zweite an die Küste des Stillen Ozeans, die dritte zum Titicacasee und die vierte mit einigen Abzweigungen in das unendliche Waldgebiet jenseits der hohen Gebirgskette der Anden. Die Hauptgebirgsstraße zwischen Ekuador, Bolivien und dem nordwestlichen Teil von Argentinien sowie die parallel zu ihr laufende große Küstenstraße zwischen Tumbez in Nordperu, wo die spanischen Eroberer im Jahre 1532 an Land gingen, und dem nördlichen Chile verbanden zahlreiche Nebenstraßen. Insgesamt dürfte das Straßennetz der Inka die stattliche Länge von 10 000 km erreicht haben. Manche Teile dieser Straßenzüge schlummern heute im dichten Urwald.

Nun verhält es sich allerdings nicht etwa so, daß alle diese Straßen ausschließlich von den Inkas erbaut worden sind; vielmehr haben, wie die Nachforschungen ergaben, die Straßenbauer der Inka auf langen Strecken ihrem Straßensystem ältere Straßen, Reit- und Saumwege mit Stufen und Seitengemäuer einverleibt, die bereits von indianischen Volksstämmen errichtet worden waren, die sich die Inka erst verhältnismäßig spät, im 15. Jahrhundert, unterworfen hatten. Aber das mächtige Herrschergeschlecht der Inka kann für sich in Anspruch nehmen, das vorhandene Wegenetz in der großzügigsten und umfassendsten Weise ausgebaut zu haben; das geschah, weil alle diese Straßen, die vielfach 8 m breit sind und sich an den Stätten der Rasthäuser manchmal bis zu 24 m verbreitern und selbst in unwegsamen Gebirgsgegenden eine Breite von etwa 5 m haben, in damaliger Zeit für die indianischen Herrscher von großer strategischer Bedeutung waren, ermöglichten sie doch die Kontrolle der Außenprovinzen.

Noch heute sind die alten Inkastraßen in weiten Strecken erhalten. Dabei ist es interessant, festzustellen, daß selbst die Autostraße der Neuzeit an manchen Stellen auf den alten Straßenzügen ruht; aber sie muß immer wieder Windungen machen, um Bodenerhöhungen auszuweichen, was die alte, nur für Fußgänger berechnete Inkastraße nicht nötig hatte.

Kuriositäten um die Eisenbahn

Die erste Eisenbahn

„Was nützt die große Eile?
Wer fährt, will sich des Fahrens freuen
Und ordentlich durchrumpelt sein —
Zwei Stunden auf die Meile!“ 1840

Das Einfahrtssignal

Auf der Kleinbahnstation stehen die Reisenden und warten auf den Zug, der sich mal wieder mehr Zeit läßt, als der Fahrplan eigentlich erlaubt. — „Kommt der Zug nicht bald?“ fragt einer den Fahrdienstleiter ungeduldig. — „Gleich wird er da sein“, tröstet dieser den Frager. „Da kommt schon der Hund des Lokomotivführers angelaufen!“

Neueste amerikanische Riesenlokomotive

Aus Texas kommt die Kunde von einer neuen Riesenlokomotive. Die Rostfläche mißt 4 ha, das Funkenfängerdrahtgeflecht in der Rauchkammer 550 qm; man braucht 1 1/2 Tag um die Zylinder zu durchschreiten, und nach jedem Auspuff regnet es 20 Minuten lang. Zwei Mann haben 45 Minuten zu tun, um die Laternen anzuzünden. An dem Kuhfänger haben 2 Tischler 4 Monate lang gearbeitet.

Das Feuern geschieht mittels eines Schaufelbaggers. Der Tender faßt 120 Wagenladungen Kohle. Nach jedem Auswaschen der Lokomotive muß der Golf von Mexiko ausgebaggert werden. Die Laufräder sind so groß wie eine Dreh-

scheibe, und die gesamte Belegschaft des Lokomotivschuppens hält jährlich einmal ein Festessen in der Feuerbüchse ab — natürlich bei kalter Lokomotive.

Der Kessel ist für 250 atü gebaut. Die Bewegung des Reglers erfolgt durch eine besondere Dampfmaschine von 15 PS. Der Öler faßt 2 Hektoliter Öl.

Die Maschine schleppt 2496 Achsen und legt die Strecke Atlanta—New Orleans (750 km) in 2 Stunden 11 Minuten zurück. Selbst wenn sie hält, hat sie immer noch eine Geschwindigkeit von 1 Stundenkilometer.

KURZ — aber interessant!

Insgesamt 795 elektrische Triebfahrzeuge gibt es gegenwärtig bei der Deutschen Bundesbahn. Von ihnen sind 512 elektrische Lokomotiven, 181 elektrische Triebwagen mit Stromzuführung und 102 Akkumulatorentriebwagen.

Während der letzten Industriemesse in Hannover hat die Deutsche Bundesbahn mit Erfolg neue Akkumulatorentriebwagen eingesetzt, mit denen die Messegäste, die in Bad Eilsen und Bad Pyrmont untergebracht waren, nach Hannover befördert wurden. Diese Eta 150 genannten Triebwagen sollen zur elektrischen Zugförderung überall dort Verwendung finden, wo bisher die Elektrifizierung noch nicht erfolgen konnte oder nicht in Frage kommt.

Die Bundesrepublik ist zur Zeit wieder durch fünf Lufthansalinien mit den Vereinigten Staaten verbunden.

Vom Krankengeld zur Rente

Kranken-, Haus- oder Taschengeld, die in Fällen von Arbeitsunfähigkeit zu gewährenden Barleistungen der Krankenkasse, werden nur für insgesamt 183 Tage (= 26 Wochen) gewährt. Nach dieser Frist ist der Versicherte aussteuert, das heißt, die Krankenkasse kann ihm vom Zeitpunkt der Aussteuerung an kein Krankengeld usw. mehr gewähren. Diese Tatsache ergibt sich aus dem Charakter der gesetzlichen Krankenversicherung. Ihre Aufgabe ist es, den Verdienstausschlag eines Versicherten bei vorübergehenden gesundheitlichen Schäden auszugleichen. Dauert die Arbeitsunfähigkeit länger als 26 Wochen, so tritt schon der Versicherungsfall der Rentenversicherung, die vorübergehende bzw. dauernde Invalidität ein.

Wer wird „ausgesteuert“?

Wer am 1. Januar 1956 arbeitsunfähig erkrankte, steuert bei ununterbrochener Arbeitsunfähigkeit am 4. Juli 1956 aus. Die Frist zur Errechnung des Zeitpunktes der Aussteuerung läuft mit dem ersten Tage der Arbeitsunfähigkeit ohne Rücksicht darauf, ob die Krankenkasse auch tatsächlich Krankengeld zahlt. Wenn zum Beispiel das Krankengeld infolge einer gesetzlichen Vorschrift — bei verspäteter Krankmeldung oder wenn Lohn oder Gehalt weitergezahlt werden — ruht, so läuft die Aussteuerungspflicht trotzdem weiter. Sie wird nur unterbrochen, wenn der Versicherte wieder arbeitsfähig ist.

Mehrere Zeiten von Arbeitsunfähigkeit mit der gleichen Krankheit sind zusammenzurechnen, wenn in den Zwischenzeiten Behandlungsbedürftigkeit bestanden hat. Bei Wiedereintritt von Arbeitsunfähigkeit wegen der gleichen Krankheit fallen die drei Karenztage weg; das Krankengeld ist vom ersten Tag der neuen Erkrankung an zu zahlen und wird in gleicher Höhe bemessen wie bei der ersten Erkrankung, da es sich ja um einen einheitlichen Versicherungsfall handelt. Sind inzwischen aber drei Lohnabrechnungen (Restlöhnung) erfolgt, so ist ein neuer Grundlohn zu ermitteln.

Tritt zu einer bestehenden Krankheit ein neuer Krankheitsfall hinzu, so ist auch hier ein einheitlicher Versicherungsfall anzunehmen; die Aussteuerungsfrist beginnt hier vom Tage der ersten Erkrankung an zu laufen. Hierzu einige Beispiele:

Das erste Beispiel:

1. 1.: Beginn der Arbeitsunfähigkeit.
28. 2.: Ende der Arbeitsunfähigkeit (bleibt in Behandlung).
1. 6.: Wegen gleicher Krankheit erneut arbeitsfähig.
31. 8.: Ende der Arbeitsunfähigkeit (bleibt in Behandlung).
1. 10.: Wegen gleicher Krankheit erneut arbeitsfähig.

Es besteht folgender Anspruch auf Kassenleistungen:

- | | |
|--|----------------|
| a) Krankengeld vom 4. 1. bis 28. 2. | = 56 Tage |
| b) Krankengeld vom 1. 6. bis 31. 8. | = 92 Tage |
| c) Krankengeld vom 1. 10. bis 4. 11. | = 35 Tage |
| | <hr/> 183 Tage |

Mit dem 4. 11. wäre hier die Aussteuerung erfolgt.

Ein anderes Beispiel:

1. 1. bis 31. 1.: arbeitsunfähig wegen Rheuma.
1. 2. bis 28. 2.: arbeitsunfähig wegen Ischias.
1. 3. bis 31. 5.: arbeitsunfähig wegen Nierenentzündung.
15. 5. bis 31. 10.: arbeitsunfähig wegen Beinbruch.

Der kluge Mann baut vor! Deshalb sollte man sich gegen eventuelle Schäden versichern. Wir stehen unserer Belegschaft gern beratend zur Seite und weisen darauf hin, daß für sie die Möglichkeit besteht, über die Rechtsabteilung der August Thyssen-Hütte AG. Versicherungsverträge der verschiedensten Art, wie z. B. Kraftfahrzeugversicherung, Feuerversicherung, private Haftpflichtversicherung u. dgl. mehr, abzuschließen. Auskünfte erteilen gern unsere Belegschaftsabteilung und die Rechtsabteilung der August Thyssen-Hütte AG.

Es sind alle Zeiten zusammenzurechnen. Die Aussteuerungsfrist beginnt am 1. 1. und endet am 5. 7., obwohl immer andere Krankheiten zur Arbeitsunfähigkeit führten.

Das Recht der Weiterversicherung

Ist der Versicherte ausgesteuert und weiterhin arbeitsunfähig, so endet nach den gesetzlichen Bestimmungen mit dem Aussteuerungstage automatisch auch die Mitgliedschaft bei seiner Krankenkasse. Der Versicherte hat jetzt lediglich noch einen Anspruch auf Krankenpflege (Arzt- und Arzneikosten) für 26 Wochen. Für sonstige Krankheiten oder für Krankheiten von Familienangehörigen stünde er nun ohne jeden Versicherungsschutz da, wenn er nicht von dem Recht der Weiterversicherung Gebrauch machen würde.

Wer mindestens sechs Wochen versichert war und aus der Versicherung ausscheidet, gleichgültig aus welchem Grunde, kann Mitglied der Krankenkasse bleiben. Der Antrag auf Weiterversicherung muß innerhalb 21 Tagen nach dem Tage des Ausscheidens bei der Krankenkasse gestellt werden. Wird diese Frist nicht eingehalten, wenn auch nur um einen Tag, so muß die Krankenkasse den Antrag ablehnen. Es empfiehlt sich daher, die Weiterversicherung in der ersten Woche nach dem Ausscheiden zu tätigen, auch schon wegen der Höhe der Leistungen.

Arbeitsunfälle bilden hier keine Ausnahme. Steuert ein Versicherter, der einen Arbeitsunfall erlitten hat, aus, so muß er sich ebenfalls bei seiner Krankenkasse weiterversichern, um einen Versicherungsschutz zu genießen, obwohl er finanziell von der Berufsgenossenschaft unterhalten wird.

Rechtzeitig Rente beantragen

Ist es so weit, daß der Versicherte in seinem Krankheitszustand klar sieht, das heißt, daß der Arzt ihm eröffnet hat, es werde zur Aussteuerung kommen, so muß er rechtzeitig seine Rente beantragen. Hierzu müssen folgende Unterlagen beschafft werden:

1. ärztliche Bescheinigung über das Vorliegen der Invalidität,
2. Quittungskarten der Invalidenversicherung oder Versicherungskarten der Angestelltenversicherung sowie die Bescheinigung über bereits umgetauschte Karten.

Hiermit sowie mit dem Familienbuch und dem Personalausweis führt der Weg zum Städtischen Versicherungsamt, also zum Rathaus. Dort wird der Antrag auf Gewährung der Invalidenrente gestellt, der nach Prüfung der Unterlagen zur Versicherungsanstalt weitergeleitet wird.

Die Rente wird erst gewährt, wenn die von der Krankenkasse zu gewährenden Barleistungen wegfallen. In jedem Falle ist es günstig, den Rentenanspruch zu stellen, sobald feststeht, daß es zur Aussteuerung kommt. Andernfalls wäre man nach Wegfall des Krankengeldes auf die Unterstützungen des Fürsorgeamtes angewiesen; denn zur Bearbeitung der Rentenansprüche benötigen die Versicherungsanstalten schon eine gewisse Zeit. Die wichtigste Voraussetzung zum Rentenbezug ist aber, daß unsere Unterlagen für die Rentenversicherung in Ordnung sind! Wer von uns hat sie daraufhin schon mal überprüft?

Günter Weirich

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Gleiswerker Josef Lingnau,
Eisenbahn-Oberbau Nord,
eingetreten am 3. November 1916



Stellwerkswärter Arnold Brosam,
Eisenbahn Nord,
eingetreten am 8. November 1916



Vorsteher Georg Hartmann,
Güterkontrolle Oberhausen West
eingetreten am 23. November 1916

Unseren Jubilaren
ein herzliches Glück auf!

Lichtbilder: Wilfr. Brink

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Walter Seyfarth, Maschinenbetrieb Nord,
mit Lydia Lodes, am 14. 8. 56
Hans Stutz, Signalmeisterei, mit Marga-
rete Rademacher, am 22. 8. 56
Gerhard Schwark, EBW I, mit Johanna
Siebers, am 22. 8. 56
Helmut Wittkowski, Maschinenbetrieb
Nord, mit Anneliese Herhammer, am
24. 8. 56
Alfred Rust, Eisenbahn Nord, mit Mari-
anne Jühlke, am 24. 8. 56
Werner Brill, Einkauf, mit Walburga
Pagke, am 24. 8. 56
Manfred Batschkewitz, Eisenbahn Nord,
mit Rosemarie Böttcher, am 28. 8. 56
Adolf Rozmann, Hafen Schwelgern, mit
Rosemarie Strohmenger, am 28. 8. 56
Siegfried Patzsch, Maschinenbetrieb Nord,
mit Wilma Binzner, am 28. 8. 56
Karl Berner, Eisenbahn-Oberbau Nord,
mit Gertrud Keller, geb. Schröder, am
29. 8. 56
Manfred Schulz, Eisenbahn Nord, mit
Rotraud Blaeser, am 29. 8. 56
Josef Holstein, Eisenbahn Nord, mit
Anna Sträter, geb. Mook, am 31. 8. 56
Karl-Heinz Pietschke, EBW I, mit Maria
Kuröpka, am 31. 8. 56
Gustav Gawor, Eisenbahn Nord, mit
Ursula Simson, am 31. 8. 56
Karl Kowolik, Eisenbahn Nord, mit
Martha Ledderhose, am 31. 8. 56
Johannes Behrendt, Eisenbahn Nord,
mit Maria Brömmel, am 31. 8. 56
Helmut Becker, Eisenbahn Nord, mit
Alwine Wagner, am 12. 9. 56

Wilhelm Ketzer, Eisenbahn Nord, mit
Gertrud Holterbosch, geb. Heusel, am
15. 9. 56

Ortwin Hennig, Eisenbahn Nord, mit
Christa Buob, am 22. 9. 56

Nachwuchs kam an:

Reinhold, 30. 8. 56
Reinhold Lörzy, Eisenbahn Nord
Marlies, 2. 9. 56
Werner Panneke, Bahnmeistereilager
Klaus-Peter, 3. 9. 56
Peter Lorrek, Eisenbahn Süd
Brigitte, 3. 9. 56
Willi Mellinhof, Eisenbahn Nord
Alfred, 4. 9. 56
Friedel Ewich, Eisenbahn Süd
Volker, 4. 9. 56
Emil Herrmann, Hafen Schwelgern
Gisela, 9. 9. 56
Fritz Graschtat, Eisenbahn Nord
Birgit, 9. 9. 56
Rudolf Gommers, Eisenbahn Nord
Helmut, 10. 9. 56
Friedrich Jahnke, EBW II
Bernhard, 17. 9. 56
Ernst Müller, Eisenbahn Süd
Edith, 18. 9. 56
Werner Dubies, Eisenbahn Süd
Roland, 19. 9. 56
Manfred David, Eisenbahn Nord
Ludger, 19. 9. 56
Alfons Joosten, Eisenbahn Nord
Monika, 21. 9. 56
Wilhelm Kubitz, Eisenbahn Süd

Rainer, 21. 9. 56
Gerhard Quindeau, Eisenbahn-Ober-
bau Süd
Gregor, 24. 9. 56
Gregor Brebeck, EBW I
Helga, 24. 9. 56
Karl-Heinrich Starke, Eisenbahn Nord
Bernd, 28. 9. 56
Helmut Balkow, Fahrleitungsmeisterei

Goldene Hochzeit:

Der Werkspensionär Heinrich Höpken,
wohnhaft Duisburg-Meiderich, Albrecht-
straße 51, begeht am 24. November 1956
das Fest der goldenen Hochzeit.

85 Jahre:

Heinrich Driesen, Duisburg-Hamborn,
An der Abtei 21, am 7. November 1956
Theodor Schulte-Zurhausen, Oberhausen-
Buschhausen, Zithenstraße 21, am
26. November 1956

80 Jahre:

Ludwig Koch, Nieuwerk/Kr. Geldern,
St. Elisabeth-Hospital (Altersheim),
am 3. November 1956

Unsere Toten:

13. September 1956
Reinhold Kalke, Eisenbahn Nord
25. September 1956
Gustav Kasper, Eisenbahn Nord
26. September 1956
Klaus Wiese, Eisenbahn Nord

Löhnungstage: Restlöhnung Oktober 1956 am 12. und 13. November 1956; I. Abschlag November 1956 am 19. und 20. November 1956; II. Abschlag November 1956 am 30. November 1956.