

SCHIELE UND KRAN

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

2. Jahrgang

Nr. 12

Dezember 1956

Liebe Mitarbeiter!

Die Vorweihnachtszeit und der bevorstehende Abschied vom alten Jahr lassen uns über unsere beruflichen Aufgaben hinaus Stunden der Muße und Besinnung finden, über unser Tun und Lassen Rückblick und Ausschau zu halten. Dabei können wir feststellen, daß das Jahr 1956 mit all seinen politischen, wirtschaftlichen und sozialen Spannungen für uns dennoch als ein Jahr des Erfolges und der Bewährung unserer betrieblichen Zusammenarbeit anzusehen ist. Ein jeder von uns ist bemüht gewesen, die Pflichten des Tages zu erfüllen. So ist das Ergebnis unserer Arbeit, die uns ein gutes Stück vorwärts gebracht hat, als eine echte Gemeinschaftsleistung anzusehen.

Wir sind im Jahre 1956 auch auf dem Gebiete der betrieblichen Sozialarbeit ein gutes Stück vorangekommen, und wir werden im Rahmen der uns gegebenen Möglichkeiten, die wir alle durch gute berufliche Leistungen erheblich beeinflussen können, auf diesem Wege fortschreiten.

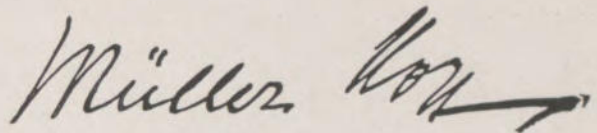
Ihnen allen, liebe Mitarbeiter, möchten wir für Ihre Betriebstreue und Ihre Einsatzbereitschaft herzlich danken. Wenn jeder von Ihnen, an welchem Arbeitsplatz er auch immer stehen mag, weiterhin so gewissenhaft seine Pflicht erfüllt, können wir der Zukunft, in der noch viele Aufgaben auf uns warten, getrost entgegensehen. Nicht zuletzt gilt dieser Dank der Betriebsvertretung für ihre vertrauensvolle Mitarbeit.

Besonders begrüßen wir die neuen Mitarbeiter, die in diesem Jahre in unsere Betriebsgemeinschaft eingetreten sind. Wir bitten alle alten Betriebsangehörigen, sich ihrer mit Rat und Tat kameradschaftlich anzunehmen, damit sie sich in unserer Betriebsfamilie wohl fühlen.

Wir gedenken auch der im Laufe dieses Jahres verstorbenen Mitarbeiter. Am besten ehren wir sie dadurch, daß wir bemüht bleiben, Unfälle zu verhüten und geloben, im kommenden Jahre ebenfalls in gemeinsamer Verantwortung für unsere Betriebsgemeinschaft und damit für unsere Familien tätig zu sein.

Allen Mitarbeitern und Freunden, ihren Familien sowie unseren Werkspensionären wünschen wir ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr!

Die Geschäftsführung



In wenigen Tagen ist es soweit, daß wir das schönste aller deutschen Familienfeste, das Weihnachtsfest, mit allen Menschen feiern dürfen, die uns lieb und teuer sind. Es beginnt überall die Zeit der Einkehr und Festesfreude. In unseren Familien werden die letzten Vorbereitungen getroffen, da doch jeder das Weihnachtsfest, das Fest der alles verzeihenden Liebe, das Fest des Friedens und der Besinnlichkeit, in allen Einzelheiten so erleben will, wie es uralten Vorstellungen und Gewohnheiten entspricht. Mögen, wie in allen menschlichen Gemeinschaften der ganzen Welt, so auch in allen Familien des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, festliche Freude, innere Zufriedenheit und volles Glück dem Weihnachtsfest seinen Glanz verleihen. Dies ist der ganz besondere Wunsch der Betriebsvertretung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen.

Wenn in wenigen weiteren Tagen das alte Jahr abläuft, möge jedes Belegschaftsmitglied neben allen Schattenseiten auch die wirklich erreichten Ziele nicht übersehen. Ein hartes, arbeitsreiches Jahr liegt hinter uns, und jeder hat zu der Steigerung der Leistung beigetragen.

Möge uns im neuen Jahr 1957 der Friede erhalten bleiben und uns das neue Jahr weitere Erfolge und das bisher Nichterreichte bringen.

Wir danken der Geschäftsführung für ihre stete Hilfsbereitschaft und soziale Einstellung; wir danken aber auch unseren Vertrauensleuten, die sich immer wieder für das Wohl der Belegschaft einsetzen. Unser ganz besonderer Dank aber gilt der gesamten Belegschaft für ihre kollegiale Mitarbeit, durch die wir nur die bisherigen Erfolge erreichen konnten.

Das Weihnachtsfest, das Fest der Liebe und des Friedens, ist ganz dazu angetan, unserer Geschäftsführung und Belegschaft mit ihren Familienangehörigen einen herzlichen Weihnachtsgruß zu entbieten. Unseren Unfallverletzten und Kranken wünschen wir baldige Genesung.

Mit den Weihnachtswünschen verbinden wir zugleich die besten Wünsche für ein glückliches, erfolgreiches neues Jahr 1957.

Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn u. Häfen, Betriebsvertretung:

i. A. Ernsting

Weihnachten im deutschen Gebirge

Es sind unvergeßlich schöne Tage für Menschen, wenn sie in der Jugend oder in späteren Lebensjahren als Gebirgler oder Bewohner des Flachlandes, als schwer schaffende Werkmänner im Ruhrgebiet den Zauber des Weihnachtsfestes in den Dörfern und Städtchen der deutschen Waldgebirge erleben, dort, wo die Weihnacht recht eigentlich zu Hause ist. Beim Anblick der schneebedeckten Höhen der Gebirge und der zauberhaft schönen Wälder (Abb. 1) werden unsere Herzen erfüllt von der Größe der Natur und ihres unerforschlichen Waltens.

Unsere deutsche Weihnacht mit ihren Liedern und Erzählungen, ihren heimlichen Vorbereitungen kommt aus dem Bereich der gläubigen Innerlichkeit, der selbst die gefühlsscheue Gegenwart die Würdigung nicht versagen kann.

Schon in den Jahrhunderten vor uns haben Väter und Mütter den Weihnachtsbaum für ihre Kinder geschmückt und werden es auch in fernerer Zeiten tun, der Hauer aus dem Bergwerk, der Arbeiter in der Fabrik, der Bauer auf dem Hof, die geistigen Arbeiter, alle haben sie in der Dämmerung der Vorweihnachtszeit das Licht einer Kerze einmal zurechtgerückt. Denn schon lange vor Weihnachten, in der Adventszeit, wenn sich die Abende längen, beginnt in Haus und Hof ein weihnachtlich geschäftiges Leben. Weihnachtsberge, Pyramiden und Krippen, Bergmannsleuchter und Nußknacker wandern aus Kisten und Kästen in die Stube, um geputzt, geleimt und neu lackiert zu werden. Diese herrliche Weihnachtswelt, geschnitzt oder gegossen in den deutschen Waldgebirgen, erfreut heute noch Millionen

Abb. 2: Nußknacker



Abb. 1: Zauberhaft schön ist das Gebirge im Winterkleid

von Kinderherzen in den Ländern der Erde. Diese weihnachtlichen Figuren und Familienstücke, nun schmücken sie auch in diesem Jahr wieder den Gabentisch.

So grimmig blitzen einen die Nußknacker aus ihren knallblauen Augen an (Abb. 2); man könnte sich beinahe fürchten. Diesem Nußknacker mit roter Krone, weißem Bart und schrecklich großem Mund hat einst der Dichter des Struwwelpeters in seinem Kinderbuch ein unvergängliches Denkmal gesetzt.

Dann marschieren die romantischen Räuchermännlein heran (Abb. 3), die den Mund aufsperrn und eine Pfeife in der Hand halten, als Bergmann, Bauer, Förster, Schornsteinfeger oder in anderer Gestalt. Die Räucherkerzen in ihrem Körper qualmen und stoßen durch den Mund des Männleins blauen, weihrauchartigen Duft aus, der sich mit dem Geruch von Äpfeln, Pfefferkuchen und Wachskerzen zu einem weihnachtlichen Aroma vermischt. Ein besonders schönes Räuchermännlein ist der Ratzimausfallhändler in Abb. 4.

Und nun kommt etwas Drolliges: Die Pflaumentoffel (Abb. 5). Die Kinder reihen mit vor Eifer geröteten Wangen Backpflaumen auf Draht und geben ihnen die Gestalt und das Aussehen der Schornsteinfeger, nachdem sie ihnen noch einen Zylinderhut aus schwarzem Glanzpapier aufgestülpt, eine Rute in die Hand gedrückt und eine Leiter an den Arm gehängt haben. Im Gebirge werden sie als Glücksbringer besungen:



Ein Pflaumentoffel spricht:
Hunderttausend Toffel
Stolpern durch das Land,
Auswendig Schrumpeln und
Runzeln,
Inwendig Schmunzeln,
Ich bin nur ein kleiner, schwarzer
Rüpel,
Aber ich bringe Glück und schmeck'
nicht übel.

Am Schluß der bunten Parade
marschieren Kolonnen kleiner ge-
schnitzter Weihnachtsmänner mit
langen, weißen Bärten (Abb. 6),
einen aber nur für folgsame Kin-
der prall gefüllten Sack auf dem
Rücken, eine unvergängliche Ge-
stalt der deutschen Weihnachten.
Diese allerliebsten Gesellen ver-
körpers den guten Geist, der auf
Werk und Handgriff unserer Ma-
schinenzeit überspringen und die
Herzen auch in unseren Tagen er-
wärmen kann.

Endlich ist der Heilige Abend gekommen. In der Stube
hängt von der Decke herab der selbstgeschnittene Kerzen-
leuchter. Auf dem Tisch steht die Pyramide, ein weih-
nachtliches Kunstwerk alter Zeit. Auf einer senkrechten
Achse sind kreisrunde Scheiben befestigt, auf denen zu-
weilen ein ganzes Bergwerk mit funkelnem Gestein auf-
gebaut ist. Kerzenwärme strahlt von unten an die am
oberen Ende der Achse angebrachten bunten Flügel und
setzt die Scheiben in drehende Bewegung.

Wenn die Kerzen am Leuchter und Weihnachtsbaum,
der mit silbrig glänzenden Papierketten, Engelshaar
und bunten Glaskugeln geschmückt ist, angezündet sind
— welch ein Lichterglanz, welch eine Pracht —, da öf-
fnet sich die Tür, und die Kinder drängen erwartungsvoll
herein. Der Weihnachtsmann folgt bald darauf, wirft
Äpfel und Nüsse in die Stube und verteilt die Weih-
nachtsgaben.

Die frohe Weihnachtsbotschaft beim Glanz des strah-
lenden Tannenbaumes soll die wahrhafte Bereitschaft



Abb. 5: Pflaumentoffel

zu Frieden und Versöhnung verkünden und das Denken und Handeln
auch im Alltag unseres Familien- und Berufslebens bestimmen.

Weithin in die kalte, glänzende Mondnacht tönt der ewige Choral:

Ehre sei Gott in der Höhe
Und Friede auf Erden.

Abb. 4 (links):
Ratzimausifalli-
händler als
Räucher-
männlein

Abb. 6 (rechts):
Weihnachts-
männer



Von Groß- und Schmalspurigen

Im Bahnbetrieb gibt es breitere und schmalere Gleise und daneben die Normalspur (1435 mm). Woher kommt die merkwürdige Normalspurbreite? Als die Eisenbahn ihren Siegeszug antrat, verwendete man kurzerhand als Personenwagen die alten Postkutschen, brachte an den Rädern Spurkränze an und setzte sie auf Schienen. Das war in England, wo die Spur der Postkutsche 4 Fuß 8,5 Zoll betrug, auf unsere Maße übertragen also 1435 mm. Zunächst machten Pferde den Vorspann — als sie durch das Dampfproß ersetzt wurden, behielt man, weil die Gleise ja schon vorhanden waren, diese Spurweite auch für die Lokomotiven bei, und mit deren Lieferung nach Deutschland kam auch hier diese zunächst merkwürdig anmutende Spurweite zur Einführung.

Je nach Zweckmäßigkeit wurden nach und nach aber auch breitere oder schmalere Spuren verwendet und blieben vielfach bis heute in Gebrauch. Von ihnen ist die schmalste von 450 mm heute kaum mehr, nur noch ganz vereinzelt in England, anzutreffen. Die Spur von 500 mm hat sich im Bergbau, für Ziegel- und Sandtransportbahnen bewährt — die englischen Grubenbahnen machen mit 508 mm Weite hier eine Ausnahme. Die Kleinbahnen mit Personenbeförderung bevorzugten aus Rentabilitätsgründen die 600-mm-Spur. Diese Spurweite, die sogenannte Feldbahnspur, findet man vor allem, wie schon ihre Bezeichnung andeutet, bei transportablen Feldbahnen und Militärfeldbahnen. Auch hier machen die Engländer mit 610 mm eine Ausnahme, während in Holland und seinen Kolonien auf einer Spurweite von 750 mm transportiert wird. Wo es gilt, große Massen zu befördern, z. B. in Großraumförderwagen der Braunkohlentagebaue, in Abraumbetrieben und überall da, wo es auf die Bewegung erheblicher Erdmassen ankommt, hat sich die Spurweite von 900 mm als zweckmäßig erwiesen, die dem Fahrmaterial die erforderliche Standfestigkeit gewährleistet. Die Meterspur finden wir häufig bei Kleinbahnen in Deutschland, in Frankreich und in der Schweiz dort, wo Geländeschwierigkeiten zu überwinden sind. Die Wagen

der Bundesbahn müssen hier wie bei den Kleinbahnen mit 600 mm Spurweite auf Bockwagen befördert werden. Die uns sehr ausgefallen erscheinende Spur von 1067 mm, die sogenannte Kapspur, wird außer in Südafrika auch in den englischen Kolonien, Japan und Niederländisch-Indien, hier z. B. auf Java sogar für D-Züge, verwendet. Wer den Rußlandfeldzug mitmachte, weiß, daß die Spurweiten in der Sowjetunion erheblich breiter sind als bei uns. Die dortige Spur von 1524 mm wird aber noch von Irland mit 1660 mm sowie Spanien und einigen Staaten Südamerikas mit 1676 mm übertraffen.

Es ist wirklich einleuchtend, daß eine Normalisierung auf diesem Gebiet für den Weltverkehr außerordentliche Bedeutung hat, daß sie aber schon deshalb erheblichen Schwierigkeiten begegnen muß, weil mit ihr eine Umstellung des rollenden Materials Hand in Hand gehen müßte.

Unser Jubilar



Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blickt zurück:

Waschraumwärter
Hermann Kohn
Eisenbahn Süd
eingetreten am 4. 1. 1917.

Unserem Jubilar ein herzliches Glückauf!

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Heinrich Reinders, Eisenbahn Nord, mit Marlene Kesselmark, geb. Göbler, am 23. Oktober 1956

Alfred Metz, Verkehrsabteilung, mit Isolde Ursula Meier, geb. Söhne, am 27. Oktober 1956

Karl-Heinz Klein, EBW II, mit Wilma Hahne, am 31. Oktober 1956

Franz Kremer, Waren-Ein- und -Ausgang, mit Beate Neist, am 3. November 1956

Josef Merl, Eisenbahn Nord, mit Hedwig Plakowski, geb. Hagemann, am 10. November 1956

Nachwuchs kam an:

Petra, 26. Oktober 1956
Horst Fechner, Eisenbahn Nord

Marion, 29. Oktober 1956
Horst Hensel, Eisenbahn Nord

Monika, 30. Oktober 1956
Heinz Berndsen, Eisenbahn Nord

Roswitha, 4. November 1956
Heinrich Reinders, Eisenbahn Nord

Brigitte, 4. November 1956
Heinr. Bedürftig, Eisenb. Oberb. Nord

Annegret, 5. November 1956
Heinz Löhr, Eisenbahn Nord

Gabriele, 5. November 1956
Günter Klescht, Hafen Schwelgern

Manfred, 9. November 1956
Werner Hoffmann, Hafen Schwelgern

Klaus, 10. November 1956
Ulrich Steinbrink, Eisenbahn Nord

Reiner, 11. November 1956
Friedrich Schmidt, EBW I

Wolfgang, 15. November 1956
Hans-Georg Haase, Eisenbahn Süd

Waldemar, 16. November 1956
Günter Fischer, Eisenbahn Nord

Petra, 17. November 1956
Egon Schiwabe, Maschinenbetrieb Nord

Marion, 18. November 1956
Ewald Meier, EBW I

Jürgen, 20. November 1956
Gerhard Sauer, Hafen Schwelgern

Angelika, 20. November 1956
Friedhelm Herbst, Eisenbahn Nord

Gabriela, 23. November 1956
Heinrich Müller, Verkehrsabteilung

Brigitte, 23. November 1956
Werner Reuter, Eisenbahn Nord

Jürgen, 23. November 1956
Alfred Reich, Eisenbahn Süd

Rüdiger, 28. November 1956
Wilhelm Kutzner, Eisenbahn Nord

Unsere Toten:

4. November 1956
Jakob Nosbisch, Eisenbahn-Oberbau Nord

5. November 1956
Fritz Herrmann, Eisenbahn-Oberbau Nord

26. November 1956
Hermann Normann, Eisenbahn Nord

Löhnungstage: Restlöhnung Dezember 1956 am 11. Januar 1957; I. Abschlag Januar 1957 am 21. und 22. Januar 1957; II. Abschlag Januar 1957 am 31. Januar 1957