

SCHIENE UND KRAN

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

2. Jahrgang

Nr. 7

Juli 1956

Der 2000-Tonnen-Eisenbahnzug der Schachtanlage Lohberg

Noch hör' ich schwere Kohlenzüge leise
bei Tag und Nacht hinwuchten auf dem Gleise.

Otto Wohlgemuth, „Heimgang nach der Schicht“

Dort eilt er hin mit seiner Last durch Flur und Feld und
fördert neues Leben (Abbildung 1). Fördermaschine und
Lokomotive und ihre Führer, beide unausgesetzt auf Signale

oder sein Heizer, ob Rangiermeister oder seine Rangierer,
und nicht zuletzt der Stellwerkswärter, der die Fahrten
steuert, sie alle bemühen sich in verantwortungsbewußter
Arbeit um die pünktliche Bedienung der Schachtanlagen.

Die große Schachtanlage Lohberg, eingebettet ins Grüne
zwischen Bergmannsheimen und Wäldchen mit Laubbäumen,



Abb. 1.: Der Lohberger Eisenbahnzug auf Streckenfahrt

und Meßinstrumente achtend, sind im Strom der Zeit zu
Sinnbildern einer engen Verbundenheit zwischen dem Bergbau
und der Werkseisenbahn geworden (Abbildung 2 und 3).
Alles, was der Fördermaschinist immer wieder vertikal an das
Licht des Tages hebt, strebt bis auf eine kleine Menge dem
Eisenbahnwagen zu, der das Gut horizontal an seinen Bestim-
mungsort weiterbefördert. Eine Störung bei unserer Eisenbahn
kann sich fortpflanzen bis in den entlegensten Abbaubetrieb
einer Schachtanlage. Der Eisenbahner, ob Lokomotivführer

Heidekraut und Strauchwerk, ist landschaftlich ein schönes
Fleckchen am Niederrhein im Hamborner Revier. Auf ihren
Fördertürmen surren drei Paar Seilscheiben tagein, tagaus
in Sonnenglast und Winterkälte. Ihre dicken Seile fördern
aus dem Schoß der Erde, aus den schwarzen Flözen an jedem
Arbeitstag bis zu 7500 t Rohkohle. Die Förderung wird mit
der im Bau begriffenen Gefäßförderung auf fördertäglich
12000 t gebracht werden können, um den stetig ansteigenden
Bedarf insbesondere der Hüttenwerke an Koks und Kohle

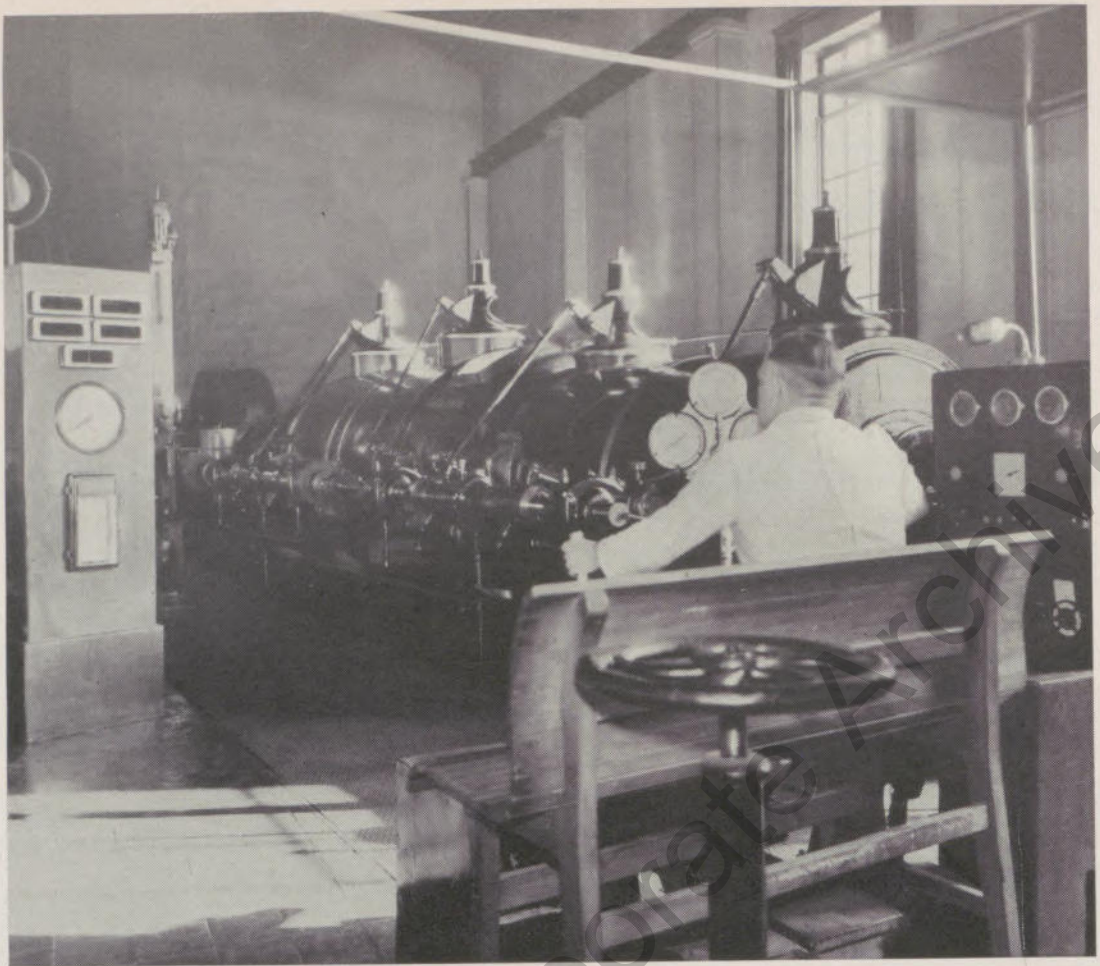


Abb. 2: Fördermaschinist der Schachtanlage Lohberg



zu decken. Auf der Hängebank der Doppelförderanlage — ein scheinbar verwirrender Lauf der Förderwagen, doch planvoll die Bewegungen — treffen bei einem Förderzug 8 gefüllte Förderwagen mit einer Nutzlast von insgesamt 10 t nach ihrer Fahrt in 75 Sekunden durch den 850 m tiefen Schacht gleichzeitig ein. In demselben Schacht wird schwesterlich von einer zweiten Förderanlage die gleiche Menge Rohkohle gefördert. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 18 m je Sekunde = 65 km je Stunde rasen die 4 Fördergerüste mit Sicherheit durch den Schacht, eine hervorragende Leistung der Bergbautechnik.

Die Besetzung der Kipper mit vollen Förderwagen und die Bedienung der Fördergestelle mit leeren Förderwagen besorgen robuste, mit Klauen ausgerüstete, elektrisch angetriebene Förderketten. Die Kipper stürzen die geförderte Rohkohle auf das Leseband, an dem die mitgeführten Berge geklaubt (Abbildung 4) und in Förderwagen geworfen werden, die sich ebenfalls in Eisenbahnwagen entleeren.

Das Band verlädt die auf ihm verbleibende Kohle, die in Stücken von 110 mm und größer anfällt, in offene Eisenbahnwagen (Abbildung 5). Kohle unter 100 mm Größe wird, nachdem sie im Wasserstrom der Setzmaschinen von den mitgeführten Bergen getrennt worden ist, als Nußkohle über 10 mm in offene Wagen der Bundes- und Werksbahn verladen. Ein Großteil Nußkohle gelangt in Kübelwagen — 6 Kübel mit einem Fassungsraum von insgesamt 42 cbm für 36 t Kohle stehen auf einem Fahrzeug — zur Verschiffung in unserem Hafen Schwelgern. Aus den Kohlentürmen der Schachtanlage fließt die Koks-kohle, kleiner als 10 mm in ihrer Korngröße, vorwiegend in eiserne Großraumwagen neuester Bauart mit einem Kasteninhalt von 60 cbm, fördert täglich bis nahezu 3000 t, vorwiegend für die Kokereien des Hamborner Raumes

Abb. 3: Führer der Dampflokomotive der Schachtanlage Lohberg



Abb. 4: Leseband. Mitgeführte Berge werden geklaubt

(Abbildung 6). Zuletzt seien die anfallenden Gruben- und Klaubeberge erwähnt, die einen nicht geringen Anteil am Eisenbahntransport ausmachen. Sie werden von Schacht Lohberg noch ausschließlich in offenen Wagen auf die 40 m

hohe Anschüttung bei Schacht Wehofen gebracht; später soll die teure Handentladung durch eine Kipperanlage ersetzt werden.

W.

(Schluß folgt.)

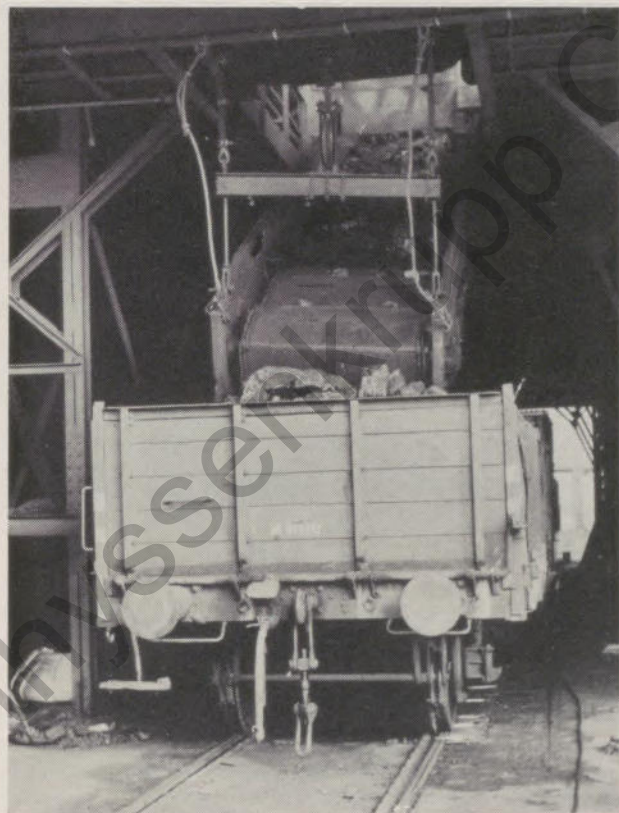


Abb. 5: Förderband. Stückkohle wird verladen



Abb. 6: Verladegleis. Kokskohle wird verladen

Anerkennung: Den Belegschaftsmitgliedern Fritz Mahnkopf und Bruno Antoszewski vom Hafen Schwelgern wurde für tatkräftigen Einsatz bei der Löschung eines Brandes im Maschinenraum der Verladebrücke III eine Belohnung von je DM 25,— gewährt.

Unsere Jubilare



Mit 15 Jahren trat Herr Gerhard Wagner, der am 1. August 1936 sein 50jähriges Dienstjubiläum feiert, bei der ATH, Abt. Kaltwalzwerk Dinslaken, ein. Herr Wagner, am 15. Januar 1891 zu Dinslaken-Hiesfeld geboren, wurde als Walzer angelernt und als solcher bis zu seiner Einberufung zum aktiven Militärdienst im Jahre 1912 beschäftigt. Im Anschluß hieran machte er den ganzen Weltkrieg mit, wurde zweimal verwundet und geriet zum Schluß in französische Gefangenschaft, aus der er erst im Februar 1920 entlassen wurde. Seit dieser Zeit war er bis zum Ende des 2. Weltkrieges als Fertigwalzer bei seiner alten Firma tätig und wurde infolge Stilllegung der Hütte der damaligen Abteilung Eisenbahn als Gleiswerker überwiesen.

Nach einem arbeitsreichen Leben freut sich der jetzt 65jährige Jubilar gemeinsam mit seiner Gattin auf einen schönen Lebensabend, um sich dann ganz seinem großen Garten widmen zu können. Wir wünschen ihm noch recht viele schöne Jahre bei bester Gesundheit dazu.

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:

Lichtbilder: Wilfr. Brink



Wagenmeister Fritz Söhne,
Eisenbahn Nord,
eingetreten am 1. August 1916



Stellvert. Vorsteher Alfred Müller,
Belegschaftswesen,
eingetreten am 9. August 1916



Kaufm. Angestellter Johann Lindner,
Verkehrsabteilung,
eingetreten am 28. August 1916



Stellwerkswärter Franz Matuschek,
Eisenbahn Nord,
eingetreten am 31. August 1916

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Bruno Höfler, Maschinenbetrieb Süd, mit Katharina Lohscheller, am 12. 5. 56
Hermann Pietschke, Eisenbahn Nord, mit Anna Klösener, am 17. 5. 56
Peter Euskirchen, EBW I, mit Irmgard Elflein, am 19. 5. 56
Otto Willmes, Hafen Schwelgern, mit Elisabeth Winkendick, am 19. 5. 56
Ernst Fey, Eisenbahn Süd, mit Gertrude Leonartz, am 26. 5. 56
Rolf Krusec, Eisenbahn-Oberbau Süd, mit Irmgard Jost, am 1. 6. 56
Franz Jagdfeld, Maschinenbetrieb Nord, mit Brunhilde Ewald, am 16. 6. 56
Walter Günder, Eisenbahn Nord, mit Renate Kastowsky, am 16. 6. 56
Hans-Walter Latendorf, Maschinenbetrieb Nord, mit Gisela Kuczkowiak, am 16. 6. 56
Werner Spratte, Eisenbahn Nord, mit Ingrid Tönges, am 16. 6. 56
Johannes Stuwe, Eisenbahn Süd, mit Elisabeth Meyer, geb. Schönhofen, am 20. 6. 56

Nachwuchs kam an:

Klaus, 21. 5. 56
Günter Herbst, Eisenbahn Nord
Michael, 30. 5. 56
Josef Staller, Maschinenbetrieb Nord
Isolde, 30. 5. 56
Erwin Mania, Maschinenbetrieb Nord
Norbert, 30. 5. 56
Wolfgang Stefan, Maschinenbetrieb Süd
Monika, 1. 6. 56
Heinrich Wöstefeld, Eisenbahn Nord
Wilfried, 2. 6. 56
Wilhelm Mühl, Eisenbahn Nord
Barbara, 4. 6. 56
Gottfried Hauzenberger, Hafen Schwelgern
Detlef, 5. 6. 56
Friedrich Benning, Hafen Schwelgern
Klaus, 7. 6. 56
Heinz Tekath, EBW II
Werner, 11. 6. 56
Fritz Klapschus, Eisenbahn Nord
Artur, 15. 6. 56
Werner Schertl, EBW I

Hans, 15. 6. 56
Konrad Bolland, Eisenbahn Süd
Gabriele, 20. 6. 56
Eberhard Kirchhof, Eisenbahn Nord

Unsere Toten:

31. Mai 1956
August Reimann, EBW I
19. Juni 1956
Johannes van Kesteren, Eisenbahn Nord
20. Juni 1956
Wilhelm Kampen, EBW II

Goldene Hochzeit:

Der Werkspensionär Johann Kretschmann, wohnhaft Walsum, Gartenstraße 13, begeht am 11. August 1956 das Fest der goldenen Hochzeit.

Löhnungstage: Restlöhnung Juli 1956 am 10. und 11. August 1956; I. Abschlag August 1956 am 21. August 1956; II. Abschlag August 1956 am 31. August 1956.