

SCHIE NE UND KRAN

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

3. Jahrgang

Nr. 6

Juni 1957

Männer am Schienenstrang



Bild 1: Der Führer einer großen Dampflokomotive auf schwerer Fahrt

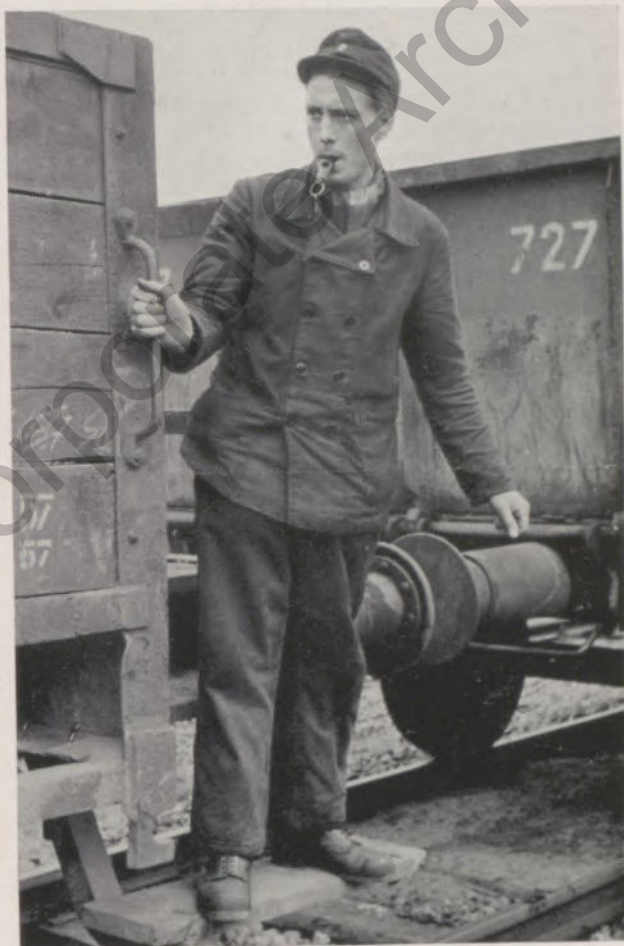


Bild 2: Der 1. Rangierer beim Beisetzen einer Wagengruppe

Die Eisenbahner unseres Fahrbetriebes sind Säulen der Sicherheit, Pünktlichkeit und Leistung des Beförderungsdienstes. In diesen Berufen treffen sich Menschen von verschiedenartiger Herkunft und Vorbildung zur Erfüllung ihrer verantwortungsvollen Aufgabe. Eisenbahner sind sie alle, die Führer der kleinen und großen Lokomotiven, die Lokheizer, die Rangiermeister als Zugführer und die Schar ihrer Gehilfen, die Rangierer und nicht zuletzt die Stellwerkswärter. Was sie alle miteinander verbindet — Räder, Schienen und Signale —, ist die Einordnung in ein gemeinschaftliches Ganze, in ein Uhrwerk, in dem jeder nur ein einzelnes, aber unentbehrliches Rädchen ist. Jeder von ihnen weiß, daß er in unserem Raum Mitarbeiter an der Eisen- und Stahlerzeugung und Kohlenförderung ist.

Ein Eisenbahnbetrieb ist nicht einfach und daher nicht denkbar ohne Pflichtbewußtsein, Kameradschaft und ohne klar umgrenzte Verantwortlichkeit aller Mitarbeiter. Die peinlich genaue Erfüllung der vor allem dem Fahrpersonal obliegenden Aufgaben hat das Charakterbild des Eisenbahners zu allen Zeiten geprägt, prägt es heute noch in aller Welt.

Die betriebliche Schulung des Rangier- und Lokomotivpersonals

Diese Schulung erfolgt in bestimmten Zeitabständen. Das Rangier- und Lokomotivpersonal kommt hier zusammen, um für seine Aufgaben im Eisenbahndienst eingehend unterrichtet zu werden, seine Erfahrungen aus dem Betriebsdienst vorzubringen und auch brauchbare Vorschläge zur Verbesserung und Beschleunigung des Fahrbetriebes zu machen. Wenn die Zuhörer glauben, Mängel beobachtet zu haben, deren Beseitigung eine Verbesserung des Betriebes herbeiführen oder Unfälle und Rangierschäden verhüten könnten, so ist es ihre Aufgabe, dies im Unterricht zur Sprache zu bringen. Im einzelnen werden diese Beobachtungen dann besprochen, und es wird überlegt, in welcher Weise künftig verfahren werden muß, um den Fahrbetrieb unfallsicherer, leistungsfähiger und wirtschaftlicher zu gestalten.

Allen dienstlichen Handlungen ist aber immer der Leitsatz voranzusetzen:

„Eigene Vorsicht — bester Unfallschutz!“

Das starke Ansteigen der Unfälle im Fahrdienst kommt am deutlichsten in der folgenden Aufstellung zum Ausdruck. Während seit 1949 bis 1956 die Belegschaft um die Hälfte angewachsen ist, hat sich die Zahl der Unfälle in diesem Zeitraum um das Anderthalbfache erhöht.

Meldepflichtige Unfälle im Fahrdienst

Geschäftsjahr	Belegschaft im Monatsmittel	Zahl der Unfälle	
		Insgesamt	je 1000 Mann Belegschaft
1949/50	1324	90	5,7
1950/51	1448	111	6,4
1951/52	1562	129	6,9
1952/53	1730	200	9,7
1953/54	1678	174	8,6
1954/55	1800	234	10,8
1955/56	1895	222	9,8

Als Ergebnis einer vorsichtigen Ursachenforschung sind von diesen Unfällen zurückzuführen:

55% auf Unachtsamkeit

40% auf Gleichgültigkeit und Teilnahmslosigkeit

und nur 5% auf Unkenntnis der bestehenden Vorschriften.

Hieraus ist zu ersehen, daß selbst der besten Schulung der Erfolg versagt bleibt, wenn die Unfallgefahren und die Vorschriften außer acht gelassen werden.

Die Schulung beginnt mit einer Einführung in den Rangier- und in den Lokomotivfahrdienst. Zunächst wird darauf hingewiesen, daß der Gemeinschaftsbetrieb

1. dem Verkehr mit der Deutschen Bundesbahn und der Binnenschifffahrt,
2. dem innerbetrieblichen Verkehr zwischen den beteiligten Schachtanlagen, Kokereien, Hüttenwerken und sonstigen Werksanlagen dient.

Die Bediensteten müssen für diesen Verkehr mit den Vorschriften gut vertraut und in den einzelnen Dienstverrichtungen hinreichend unterrichtet sein, um sicher arbeiten zu können, Betriebschwierigkeiten zu beseitigen sowie Unfälle, Betriebsstörungen und Sachschäden zu verhüten. Für Beschädigungen an Anlagen, Fahrzeugen und Ladungen beim Rangieren muß der Gemeinschaftsbetrieb leider immer noch große Kosten aufbringen; hier muß jeder, der irgendwie zur Abhilfe beitragen kann, nachdrücklichst darum bemüht sein. Dann erfolgt die Erläuterung über Fahr- und Streckengleise, Übergabe- und Rangierfahrten sowie über Aufgaben im Ablaufbetrieb.

Die Obliegenheiten des Rangierleiters (Rangiermeisters oder eines hierzu besonders ausgebildeten Rangierers) werden im einzelnen behandelt, insbesondere seine Befugnis, auch den Stellwerkswärtern und dem Lokomotivpersonal fahrdienstliche Weisungen zu erteilen. Hierzu müssen alle am Rangierdienst Beteiligten jederzeit wissen, wer Rangierleiter ist. Vor

Beginn der Arbeitsausführung hat er festzustellen, daß die Mannschaft dienstfähig, vollzählig und sachgemäß ausgerüstet zur Stelle ist, und ob die Rangiermittel (z. B. Hemmschuhe) in genügender Anzahl vorhanden und brauchbar sind. Sämtliche Anweisungen sind von ihm klar und eindeutig zu geben.

Die Rangierer erledigen die Arbeiten des Rangiergeschäftes im einzelnen; nach den Weisungen des Rangierleiters arbeiten sie in voller eigener Verantwortung. Das Erkennen von Gefahren sowie das richtige Einschätzen von Entfernungen und Geschwindigkeiten gehören gerade beim besonders unfallbedrohten Werkseisenbahner ebenso zum Berufswissen für seine tägliche Arbeit wie die gründliche Kenntnis aller Vorschriften, die für seinen praktischen Dienst in Betracht kommen. Die Rangiersignale müssen gleichzeitig hörbar und sichtbar gegeben werden.

Der Lokomotivführer darf nur die Signale und Weisungen seines Rangierleiters oder der von diesem bezeichneten Verbindungsmänner — Rangierer oder Heizer — befolgen. Bei Lokfahrten ohne Rangierbegleitung sind die Stellwerkswärter Rangierleiter. Auch hierbei ist dringend zu beachten, daß keine Fahrt ohne Auftrag ausgeführt werden darf und jeweils ohne Auftrag oder ohne Zustimmung zur Weiterfahrt an jeder vorgeschriebenen Stelle gehalten werden muß. Die sonst vom Rangierpersonal zu bedienenden Weichen und Gleissperren hat in diesem Falle der Heizer und bei einmännig besetzter elektrischer Maschine der Lokomotivführer selbst in die vorgeschriebene Lage zu bringen.

Die Unfallverhütungsvorschriften sind zwar in den einzelnen Bezirken ausgehängt, doch werden diese gedruckten Anweisungen leider von wenigen Bediensteten gelesen, sonst würden nicht immer noch Unfälle vorkommen. Zur gefahrlosen Regelung des Betriebes kann jeder Bedienstete durch Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften weitgehend beitragen. Berufskameraden, die ihm zur Hilfeleistung und Unterweisung zugeteilt sind, hat er auf die mit ihrer Beschäftigung verbundenen Gefahren aufmerksam zu machen und die Beachtung der Vorschriften zu überwachen. Vor allem müssen sämtliche Bediensteten ausgeruht und einsatzfähig zum Dienst kommen.

Auf dem Wege nach und von der Arbeitsstätte sind die behördlichen und sonstigen Verkehrsvorschriften zu beachten. Eigene Verkehrsmittel für den Weg nach und von der Arbeitsstätte müssen sich in betriebssicherem Zustande befinden und dürfen nicht mißbräuchlich benutzt werden. Die **Wegeunfälle** haben ebenfalls in besorgniserregendem Maße zugenommen. In einzelnen Monaten der letzten Zeit betrug die Zahl der Wegeunfälle 50% aller meldepflichtigen Unfälle. Die Straße ist zu einer großen Gefahr geworden. Also seid auch hier sehr vorsichtig.

Für einen reibungslosen und sicheren Fahrdienst ist eine gewissenhafte Beachtung der vorhandenen **Signale und Kennzeichen** erforderlich. Wird im Einzelfall ein Signal oder Kennzeichen nicht deutlich wahrgenommen, so muß bei der Beachtung des Signals oder Kennzeichens die Bedeutung aufgenommen werden, die die **größere Sicherheit** erheischt. Die bei Tag und bei Dunkelheit verwendeten Signale und Kennzeichen werden dem Rangier- und Lokomotivpersonal im einzelnen beschrieben, ihr Zweck erläutert und auf ihre Bedeutung hingewiesen. Vor allem müssen sie jeden Mangel an den Signalen oder der Signalbeleuchtung auf der nächsten Betriebsstelle melden. Die Wahrnehmung des Vorsignales entbindet nicht von der Beobachtung des Hauptsignales.

Auch die Straße bedient sich zur geregelten Abwicklung ihres Verkehrs der Signale und Kennzeichen. Diese erfüllen jedoch, ebenso wie auf der Eisenbahn, nur dann ihren Zweck, wenn sie jeder Beteiligte — und das sind wir alle — kennt und beachtet. Die Beachtung der Straßenverkehrsordnung ist leicht für den, der gewohnt ist, Rücksicht zu üben. Welchen Zweck

hätte es, die Sicherheit im Dienst zu erhöhen, wenn Leben und Gesundheit auf dem Wege von und zur Arbeit durch leichtsinniges Verhalten aufs Spiel gesetzt würden! Auf die Bedeutung der Dampfpfeifen-, Hupen- und Sirensignale für den Zug- und Rangierdienst wird besonders hingewiesen.

Alle Bediensteten werden mit den geltenden **Dienstanweisungen für Zugführer, Bremser, Rangierer, Lokomotivführer und Lokheizer** im einzelnen vertraut gemacht. Jeder Bedienstete ist verpflichtet, die für ihn bestimmten Dienstanweisungen zu lernen, sie zu beachten und im Dienst bei sich zu führen. Zuwiderhandlungen gegen die Dienstanweisungen können mit Ordnungsstrafen belegt werden. Mit der Aufforderung „**Helft Betriebsunfälle verhüten!**“ werden die eingetretenen Unfälle auf Grund der Unfallmeldungen mit ihren Ursachen und Folgen besprochen. Immer wieder ergeht an die Rangier- und Lokomotivpersonale die Bitte, sich durch nichts drängen oder sich verleiten zu lassen, etwas zu wagen und die Sicherheit außer Acht zu lassen.

„Vorsicht ist keine Feigheit — und Leichtsinns kein Mut!“ kann nicht oft genug herausgestellt werden.

Die Mehrzahl an Unfällen entsteht durch Auf- und Abspringen an Fahrzeugen. Wenn auch die hierdurch entstehenden Verletzungen meist nicht so schwer sind, so darf diese Tatsache niemanden verleiten, leichtsinnig zu sein. Alle sogenannten sportlichen Übungen beim Besteigen und Absteigen von Fahrzeugen sind zu unterlassen. Das vorschriftsmäßige An- und Abkuppeln bietet genug sportliche Betätigung. Glaubt jemand hiermit nicht auskommen zu können, so soll er seiner sportlichen Begeisterung außerhalb des Dienstes genügen.

Die Rangierschadenmeldungen beweisen, daß die in den Dienstanweisungen und in der Schulung gegebenen Merkgeln nicht immer beachtet wurden. Durch zu starkes Auflaufen der Wagen entstehen große Schäden. Wenn rechtzeitig und in genügendem Abstand vor stehenden Wagen Hemmschuhe aufgelegt werden, lassen sich diese Schäden vermeiden; Voraussetzung ist allerdings die Verwendung brauchbarer Hemmschuhe. Das Auswechseln unbrauchbarer und das Vorhandensein brauchbarer Hemmschuhe ist Aufgabe der Rangierer. Flankenfahrten durch nicht festgelegte Wagen verursachen ebenfalls große Rangierschäden. Hierbei ist besonders zu beachten, daß bewegte Wagen nicht durch Vorlegen oder Vorwerfen von Steinen und Holzstücken festgelegt werden dürfen. Beim Auflegen der Hemmschuhe ist immer darauf zu achten, daß sie an der Innenkante der Fahrachse fest anliegen, damit sie nicht durch die Spurkränze der Radreifen abgeworfen werden.

Die betrieblichen Schulungen werden abgeschlossen durch eine **Aussprache**. In dieser Aussprache haben die Teilnehmer Gelegenheit, über Unklarheiten des Vorgetragenen oder über Zweifel in der Auslegung der Dienstanweisungen und Anordnungen Fragen an den Schulungsleiter zu stellen. Hierbei können auch etwaige Mängel an betrieblichen Einrichtungen vorgebracht werden.

Zur anschaulichen Darstellung der vorkommenden Unfälle bei Nichtbeachtung der Dienstvorschriften, Unfallverhütungsvorschriften und der behördlichen und sonstigen Verkehrsvorschriften sollen künftig Bilder von Eisenbahn- und Wegeunfällen dienen. Die selbsttätige Kupplung an Großraumwagen — Scharfenbergkupplung —, die Signale und Kennzeichen und die WL-Sprechstellen werden an Hand von Zeichnungen und Signalbildern erläutert. Es ist geplant, eine Mo-

delleisenbahn für Unterrichtszwecke zu bauen und den Lehrstoff durch Lichtbilder zu erläutern.

Als Vorgesetzter hat der Rangierleiter in gewissem Sinne zwei Familien. Für die „Angehörigen“ seiner Abteilung hat er genauso zu sorgen, wie für seine Angehörigen zu Hause. Er muß darauf achten, daß jeder seiner Leute auch seine persönliche Verantwortung für die Sicherheit versteht und übernimmt. Dem als Rangierleiter tätigen Bediensteten wird bei der Schulung nachgewiesen, daß er die Regeln der Sicherheit kennen muß, die sich auf die von ihm beaufsichtigten Arbeiten beziehen. Er darf sich nie nachsagen lassen, daß einer seiner Leute verunglückte, weil er selbst nicht über die für seine Arbeit erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen Bescheid wußte. Seine Mitarbeiter muß er anhalten, sicher zu arbeiten, wie er auch seine Familie zu Hause betreuen würde:

„Mit Beharrlichkeit und Geduld!“

Allen am Rangierdienst Beteiligten wird die Bedeutung ihrer Aufträge klargemacht. Sie müssen Kenntnis von den beabsichtigten Fahrten und Rangierbewegungen haben, und ihre Mitteilungen, Aufträge und Signale müssen stets klar und eindeutig sein. Nur bei guter vorheriger Verständigung kann Unfällen und Schäden vorgebeugt und die Leistung gesteigert werden. Dabei sind nicht nur die Betriebsbediensteten der Eisenbahn, sondern auch die Leute an den Gleisen, in und auf Wagen, an Ladeeinrichtungen, auf Wegeübergängen usw. zu berücksichtigen. Mangelhafte Verständigung ist eine der häufigen Ursachen bei Rangierunfällen und Fahrschäden. Auch ist erwiesen, daß weniger Unfälle und Schäden vorkommen, wenn die Rangiersignale vorschriftsmäßig und nicht verstümmelt oder unvollständig gegeben werden. Rangiersignale dürfen erst dann erteilt werden, wenn alle Vorbedingungen für die sichere Ausführung der Rangierbewegung erfüllt sind; hierzu gehören u. a.: „Verständigung der Lokomotivführer und Weichenwärter, Sicherheit der Rangierer, Besetzung der Bremsen, Freisein der Fahrwege“. Zunehmende Dunkelheit und unsichtiges Wetter erschweren den Dienst, dann ist doppelte Aufmerksamkeit geboten.

Die älteren Rangierer, die schon längere Zeit vertretungsweise den Dienst eines Rangiermeisters ausüben, werden auf ihren Antrag und auf Vorschlag der Betriebschefs vor ihrer Beförderung zum Rangiermeister auf ihre Kenntnisse über die Aufgaben im Zug- und Rangierdienst geprüft. Auch hierbei konnte ein Erfolg der Schulungen festgestellt werden.

Besonders günstig für einen unfallsicheren und schadenslosen Verkehr wirken sich die Aussprachen nach der Schulung aus. Auf Anregungen des Rangier- und Lokpersonals konnten Verbesserungen z. B. an der Außenbeleuchtung, an den Wegen zwischen den Gleisen (Beseitigung der Laderückstände, besonders beim Erzverladen), der Signalsicht durch Anbringen von Vorsignalen und des Zustandes der Fahrzeuge durchgeführt werden. Es ist nachgewiesen, daß die wenigsten Unfälle und Rangierschäden in den Bezirken eintreten, in denen die gleichen Bediensteten — Rangierpersonal, Lokpersonal und Stellwerkswärter — schon längere Zeit eine geschlossene Einheit bilden und Hand in Hand arbeiten.

Bei den Schulungen konnte beobachtet werden, daß sich das Interesse hieran hauptsächlich bei den Personalen zeigt, die Wert auf eine Dauerbeschäftigung und auf ihre Weiterbildung legen. Die Teilnahme an den Schulungen und die Mitarbeit bei den Aussprachen und bei Angabe von Verbesserungen ist aber anerkanntenswert rege.

Jaegers

KURZ — aber interessant!

In jeder Woche laufen etwa 35 000 bis 40 000 Güterwagen aus dem europäischen Ausland und der russischen Besatzungszone in das Bundesgebiet, und eine annähernd gleiche Zahl von Güterwagen verläßt das Bundesgebiet in dieser Zeit.

In den Vereinigten Staaten werden jährlich 4,5 Millionen Personenkraftwagen verschrottet.

Lübeck erhielt als erste deutsche Stadt im Jahre 1341 das Recht der Goldmünzenprägung, das erst ab 1356 den Kurfürsten verliehen wurde.

Der „Sturmvogel“ Albatros, der mit einer Flügelspannweite von über drei Metern einer der größten Vögel ist, kann ohne Unterbrechung rd. fünftausend Kilometer weit fliegen

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Steinmann, Georg
Wagenmeister
Maschinenamt
eingetreten am 2. Juli 1917



Breuker, Franz
Rangiermeister
Eisenbahn Nord
eingetreten am 2. Juli 1917



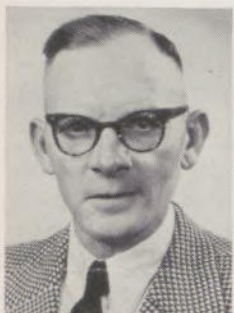
Scheberg, Wilhelm
Betr.-Assistent
Eisenbahn Nord
eingetreten am 9. Juli 1917



ter Steege, Heinrich
Anstreicher, EW I
eingetreten am 16. Juli 1917



Lay, Benno
Rangiermeister
Eisenbahn Nord
eingetreten am 20. Juli 1917



Potera, Paul
Greiferschmierer
Hafen Schwelgern
eingetreten am 23. Juli 1917



Krivonog, Ignaz
Gleiswerker
Eisenbahn-Oberbau Nord
eingetreten am 24. Juli 1917

25 Jahre sind in
unserem Betrieb tätig:

Allen unseren Jubilaren
ein herzliches Glückauf!



Artmann, Jakob
Rangiermeister
Eisenbahn Süd
eingetreten am 2. Juli 1932



Schüle, Walter
Stellwerkswärter
Eisenbahn Süd
eingetreten am 10. Juli 1932

Lichtbilder: Wilfr. Brinck

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Schmidt, Friedhelm, Eisenbahn Nord, mit Ruth Ursula Schabelhorn, am 23. März 1957
Zupanc, Johann, Eisenbahn Süd, mit Lieselotte Held, am 23. April 1957
Spielvogel, Günter, Eisenbahn Nord, mit Minna Limburg, am 27. April 1957
Grobesch, Hermann, EW I, mit Margarete Wirtz, geb. Balzer, am 11. Mai 1957
Betticher, Heinz, Eisenbahn Süd, mit Ruth Hettmer, am 11. Mai 1957
Heckerkunst, Wilhelm, Maschinenbetrieb Nord, mit Lieselotte Gerwers, geb. Spickermann, am 11. Mai 1957
Lehnertz, Wilhelm, Hafen Schwelgern, mit Elisabeth Michalak, am 14. Mai 1957
Scholtes, Theodor, Eisenbahn Süd, mit Marie-Luise Schroelkamp, am 17. Mai 1957
Muhr, Oskar, Maschinenbetrieb Nord, mit Anna-Rosa Schweisel, am 24. Mai 1957
Schipper, Heinz, EW I, mit Else Ottwaska, am 25. Mai 1957

Nachwuchs kam an:

Gudrun, 7. April 1957
Rozman, Adolf, Hafen Schwelgern
Jutta, 29. April 1957
Jäkel, Emil, Maschinenbetrieb Nord
Hans, 30. April 1957
Zuchowski, Herbert, Hafen Schwelgern
Erich, 10. Mai 1957
Drost, Wolfg., Maschinenbetrieb Nord
Peter, 11. Mai 1957
Kower, Günter, Eisenbahn Nord
Lilli, 13. Mai 1957
Kahrman, Fritz, EW I
Heinz-Jörg, 14. Mai 1957
Pawlitzki, G., Maschinenbetrieb Nord
Gerhard, 15. Mai 1957
Rajkowski, Leo, Eisenbahn Süd
Ingrid, 16. Mai 1957
Mellinghof, Günter, EW I
Bärbel, 16. Mai 1957
Herbst, Erwin, Eisenbahn Nord
Dieter, 21. Mai 1957
Pellny, Günter, Eisenbahn Süd

Beate, 22. Mai 1957
Gorzny, Ed., Eisenbahn-Oberbau Nord
Hans-Joachim, 23. Mai 1957
Schinnen, Hans, Eisenbahn Nord
Elma, 15. Mai 1957
Gormann, Heinrich, Verkehrsabteilung

Todesfälle:

Benke, Susanne, Putzfrau Eisenbahn Süd, geb. 1. März 1913, gest. 5. Mai 1957
Zander, Andreas, Streckenwärter, Eisenbahn-Oberbau Nord, geb. 27. Oktober 1893, gest. 20. Mai 1957

Goldene Hochzeit:

Mieser, Hermann, fr. Eisenbahn-Betriebs-Ass., wohnhaft Meiderich, Stöckenstr. 6, am 6. Juli 1957

Geburtstage:

Zenner, Johann, geb. 10. Juli 1877, wohnhaft in Siegburg, Alte Poststr. 44, früher: El-Lokführer, wird 80 Jahre.
Nordmann, Ludwig, geb. 26. Juli 1877, wohnhaft in Hamborn, Wilmsstr. 20, früher Betr.-Assistent, wird 80 Jahre.

Löhnungstage: Restlöhnung Juni 1957 am Donnerstag, dem 11. Juli 1957; I. Abschlag Juli am Donnerstag, dem 18. Juli 1957, und am Freitag, dem 19. Juli 1957; II. Abschlag Juli 1957 am Dienstag, dem 30. Juli 1957, und am Mittwoch, dem 31. Juli 1957.