



EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

8. JAHRGANG

7/8

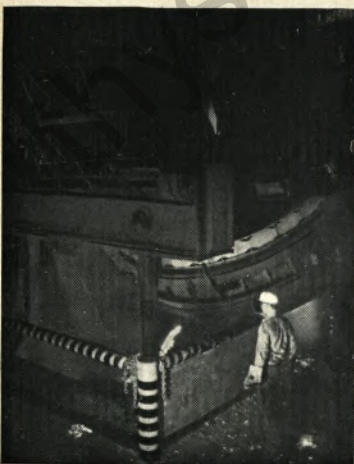
JULI/AUGUST 1962



Sommerzeit — herrliche Zeit für die Kinder

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2
Direktor Adolf Müller 65 Jahre	3
Brücke über den Rhein-Herne-Kanal eingeschwommen	4
Wenn man im Urlaub krank wird	5
Wohin mit den Pflanzen im Urlaub	5
Pek's Merkblatt für Arbeitserleichterung	5
Der neue Hochofen XI der ATH	6
Das Oxygen-Stahlwerk der ATH in Betrieb	7
Die „Flotte“ des Hafens Schwelgern	8
EH-Mitteilungen	10
Für unsere Briefmarkenfreunde: Eisenbahntunnel auf Briefmarken	11
Kohlen- und Kokslieferung frei Keller	11
Höhere Haftpflichtversicherung zweckmäßig	11
Unsere Jubilare	12
Kulturring Hamborn arbeitet unentwegt weiter	13
Guter Rat	14
Aus der Betriebsgemeinschaft	14
Gezeichnet und fotografiert	15



Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Hamborn. Alle Einsendungen sind zu richten an die Abteilung V des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Hamborn, Franz-Lenze-Str. 15.

Druck: Droste Verlag und Druckerei GmbH, Düsseldorf, Pressehaus. Druck der äußeren Umschlagseiten Gebr. Hermes, Düsseldorf.

Umschlagtaufnahmen: Harz, Tesch PHX
Schwarzweißfotos: ATH Driesang, Meyer
HBAG Brink
PHX Bethge
EH Noll, Kleine-Hartlage

Unser Titelbild zeigt den kürzlich im Werk Thyssen der Phoenix-Rheinrohr AG in Betrieb genommenen Elektroofen.

Bild der letzten Seite: Ausbildung afrikanischer Praktikanten im Rahmen der Entwicklungshilfe bei der Phoenix-Rheinrohr AG.

KURZNACHRICHTEN

Der Antrag, die Kapitalmehrheit an der Phoenix-Rheinrohr AG zu erwerben, den die August Thyssen-Hütte erstmals im Oktober 1958 bei der Hohen Behörde in Luxemburg gestellt hat, ist von ihr mit einem Schreiben vom 23. Mai 1962 erneuert worden.

Seit Herbst 1961 laufende Verhandlungen zwischen der ATH, Mannesmann und dem Hüttenwerk Oberhausen über den Abschluß eines Lohnwalzvertrages haben zu einer grundsätzlichen Einigung geführt. Die ATH wird auf ihrer neuen 88"-Warmbreitbandstraße in Beeckerwerth, die in der ersten Jahreshälfte 1964 in Betrieb kommt, jährlich 840 000 Tonnen Warmbreitband für Mannesmann bzw. die HOAG aus deren eigenen Vorbrammen auswalzen. Dementsprechend verzichtet Mannesmann vorerst auf ein eigenes Warmbreitband-Walzwerk. Die neue ATH-Breitbandstraße wird im Hinblick auf diesen Vertrag, der zunächst für die Dauer von acht Jahren abgeschlossen wird, in der ersten Ausbaustufe mit einer Kapazität von 140 000 Monatstonnen ausgestattet, während ursprünglich hierfür nur 70 000 Tonnen geplant waren. Diese Vereinbarungen bilden ein gutes Beispiel für die Möglichkeiten einer rationellen Arbeitsteilung in der Stahlindustrie, indem sie freie Kapazitäten im Austausch zwischen benachbarten Unternehmen nutzbar macht.

Dr. jur. Ludwig Holle, Aufsichtsratsvorsitzender der Hamborner Bergbau Aktiengesellschaft und der Friedrich Thyssen Bergbau Aktiengesellschaft, wurde letzthin in Würdigung seiner mehr als 40jährigen Arbeit für unsere Ruhrwirtschaft wie auch seiner ehrenamtlichen Tätigkeit an vielen Stellen unseres „Reviere“ von dem Herrn Bundespräsidenten das Große Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen.

Neu im Aufsichtsrat. Als neue Aufsichtsratsmitglieder gehören seit dem 11. Januar 1962 an: dem Aufsichtsrat der Hamborner Bergbau AG Peter Michels, stellv. Vorsitzender des Deutschen Gewerkschaftsbundes, Landesbezirk Nordrhein-Westfalen, und Hans Popauschka, Mitarbeiter des 1. Vorsitzenden der Industriegewerkschaft Bergbau und Energie, dem Aufsichtsrat der Friedrich Thyssen Bergbau AG Assessor Wolfgang Schmalenbach, Justitiar bei der IG Bergbau und Energie in Bochum. Ferner wurde als neues Aufsichtsratsmitglied am 10. Juli 1962 von der Hauptversammlung der Hamborner Bergbau AG Werner Feldhoff, Betriebsratsvorsitzender der Verwaltung, bestätigt, der an die Stelle des aus Gesundheitsgründen ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedes Wilhelm Steinhaus getreten ist.

50 Jahre Handball im Sportverein Schwarzweiß-Westende. Schon bei seiner Gründung Anfang der zwanziger Jahre — der Verein hieß damals noch Sportverein Schwarzweiß Hamborn — nahm der Verein das Handballspiel in sein Programm auf. Offiziell an den Handball-Reihenspielen nahm er ab 1932 teil.

Die modernste Gleiswaage der Welt wurde kürzlich in Bremerhaven von der Bundesbahn in Betrieb genommen. Diese Waage hat eine Brückenlänge von 25 m und arbeitet vollautomatisch. Sie kann alle 11 Sekunden ein Gleisfahrzeug wiegen. Da jedoch auf Gut- und Schlechtläufer, auf die Bedienung einer Büssingbremse und die noch von Hand bedienten Weichen in der Gleisharfe Rücksicht genommen werden muß, darf nur alle 13 bis 14 Sekunden ein Gleisfahrzeug von der Bergkuppe ablaufen. In der Stunde lassen sich also etwa 250 Fahrzeuge wiegen.

Am 20. 8. 62 vollendet Direktor Regierungsbaumeister a. D. Müller, Geschäftsführer des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Duisburg-Hamborn, das 65. Lebensjahr.

Im Oberbergischen geboren, besuchte er zunächst die Gymnasien in Düsseldorf und Bremerhaven und studierte nach dem 1. Weltkrieg, aus dem er als Kompaniechef zurückkehrte, an der Technischen Hochschule in Hannover Bauingenieurwesen. Im Jahre 1923 legte er die Diplomhauptprüfung ab und begann noch im gleichen Jahr bei der Deutschen Reichsbahn als Regierungsbauführer seinen beruflichen Werdegang. Nach dem zweiten Staatsexamen wurde er im Mai 1927 zum Regierungsbaumeister ernannt. Am 1. 7. 27 stellte ihn die August Thyssen-Hütte AG bei der damaligen Abteilung Eisenbahn und Häfen als Betriebsingenieur für ihr Eisenbahn-Bauamt ein.

Seine Zielstrebigkeit und sein Arbeitseifer kennzeichnen seinen weiteren Werdegang. Im Jahre 1937 wurde Adolf Müller zum Betriebschef des Eisenbahn-Betriebsamtes ernannt. 1941 übertrug man ihm außerdem – unter gleichzeitiger Ernennung zum Oberingenieur – die Leitung des Hafenamtes.

Als sich dann im Jahre 1949 im Zuge der Auflösung des VSt-Konzerns die Fortführung der bewährten Werksverkehrsverbundwirtschaft der Hütten und Zechen im Duisburger Norden in neuer Form als wünschenswert, ja notwendig erwies, entstand der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen. Herr Müller wurde unter Beförderung zum Direktor als technischer Leiter in die Geschäftsführung berufen.

Die überaus schwierige Lage, mit welcher der neue Gemeinschaftsbetrieb nach dem verlorenen Zweiten Weltkrieg fertig werden mußte, setzten die Dynamik einer Persönlichkeit voraus, die allen Hindernissen zum Trotz die auftretenden technisch-organisatorischen Probleme des Werksverkehrsverbunds zu bewältigen wußte. Adolf Müller war, gestützt auf seine ausgezeichneten fachlichen Kenntnisse, seinen Erfahrungsreichtum, sein organisatorisches Geschick und begabt mit einem Gespür für die weitere Entwicklung der Wirtschaft, der rechte Mann für die Lösung solcher außergewöhnlichen Aufgaben.

Wenn der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen vierzehn Jahre nach seiner Gründung und dem schwierigen Wiederaufbau nach dem verlorenen Krieg über 557 Kilometer Gleis, 5250 Waggons mit einer Tragfähigkeit von nahezu 190 000 Tonnen verfügt und mit einer Beförderungsleistung von monatlich 5 Millionen Tonnen und 22 Millionen t/km der größte Betrieb dieser Art in Europa ist, dann ist diese Entwicklung das uneingeschränkte Verdienst dieses Mannes. Auch der Ausbau des Hafens Schwelgern auf eine Umschlagsleistung über 1 Million Tonnen ist eng mit seinem Namen verknüpft.

Ein besonderes starkes Interesse hat Direktor Müller stets für die Modernisierung des Eisenbahnbetriebes gezeigt. Es würde zu weit führen, hier alle getroffenen Maßnahmen zu erwähnen. Bemerkenswert zu werden verdient aber, daß die planmäßig betriebene Elektrifizierung nunmehr fast vollständig durchgeführt ist. Über hundert elektrische Lokomotiven stehen jetzt in Dienst; die Zeit der Dampflokomotiven wird sehr bald endgültig vorbei sein. Ferner ist der Wagenpark weitgehend auf den neuesten Stand gebracht worden. Die Eisenbahnwerkstatt hat ebenfalls eine durchgreifende Modernisierung erfahren, was insbesondere in der Neueinrichtung einer Schnellreparaturwerkstatt für Waggons zum Ausdruck kommt.

Bei solchen fundierten Kenntnissen der Eisenbahn- und Hafenprobleme in einem so industriereichen Raum wie dem hiesigen und der Zuverlässigkeit seiner Aussage konnte es nicht ausbleiben, daß Direktor Adolf Müller über den Rahmen des Wirkungsbereiches von „Eisen-

bahn und Häfen“ hinausreichende Verantwortung übertragen worden ist. Er war über viele Jahre Obmann des Ausschusses für Werkstransportwesen beim Verein Deutsche Eisenhüttenleute; ferner ist er Mitglied der Arbeitsgemeinschaft für Massenumschlag und Aufsichtsratsmitglied des Fachnormenausschusses „Schienenfahrzeuge“ sowie Aufsichtsratsmitglied bei der Rheinstahl Sieger Eisenbahnbedarf Dreis-Tiefenbach; weitere Fachausschüsse sicherten sich seinen Rat und seine Mitarbeit. Er wirkt in diesen Fachgremien mit viel Aufgeschlossenheit für die praktischen Möglichkeiten ausgleichend zum Wohle aller.



Auch über den Rahmen seiner deutschen Heimat hinaus ist Adolf Müller als Verkehrsfachmann und Spezialist für Hafenanlagen bekanntgeworden. Maßgebliche Gutachten über Verkehrs- und Umschlagsprobleme wurden von ihm für große Projekte in Persien, Südamerika und Afrika erstattet.

Adolf Müller genießt nicht nur das uneingeschränkte Ansehen in Fachkreisen, sondern auch infolge der Gradlinigkeit seines Charakters, seiner liebenswerten menschlichen Eigenschaften sowie seines ausgesprochenen Sinnes für Gerechtigkeit, das volle Vertrauen der gesamten Belegschaft. Dieses Vertrauensverhältnis ist ihm die schönste Anerkennung seines Wirkens beim Gemeinschaftsbetrieb.

Die Strahlungskraft einer solchen Persönlichkeit wirkt sich auch in der privaten Sphäre aus. Wer Gelegenheit hat, Herrn Müller im Kreis seiner Familie zu sehen, wird immer wieder feststellen können, welch ein schönes, von Herzensgüte und Liebe getragenes, vorbildliches Familienleben er pflegt. Die kostbare Freizeit widmet er den schönen Künsten und der Literatur.

An seinem 65. Geburtstag nehmen seine Kollegen und die gesamte Mitarbeiterschaft von Eisenbahn und Häfen herzlichen Anteil. Für die noch zu bewältigenden Aufgaben wünschen wir Direktor Adolf Müller Kraft und Gesundheit und auch noch genügend Zeit zur Muße und Erholung nach jahrzehntelanger erfolgreicher Arbeit zum Wohle des Gemeinschaftsbetriebes und der heimischen Wirtschaft.

**DIREKTOR
ADOLF
MÜLLER
65 JAHRE**



Das Schiff ist unter die Brückenkonstruktion gesetzt worden. Das Brückenende wird auf die Aufbauten und Pressen aufgelegt.

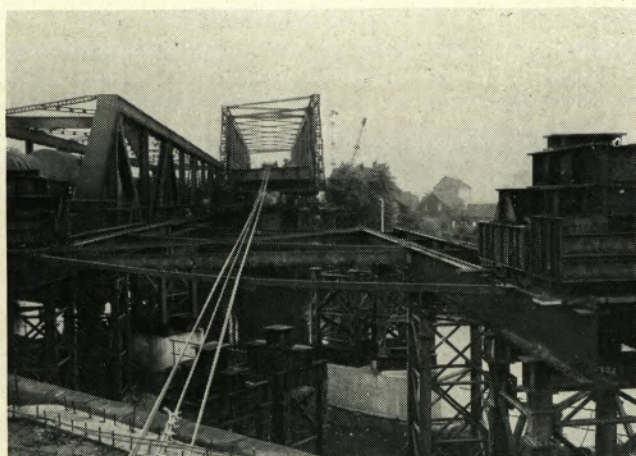


Vor dem Einschwimmen werden zusätzliche Lagerböcke eingebaut, die die Konstruktion tragen.

Ein Spezialschiff der Wasser- und Schifffahrtsdirektion in Münster wurde durch die Montagefirma mit entsprechenden Aufbauten und Pressen versehen, so daß das Einschwimmen am 1. 7. 62 termingerecht vorgenommen werden konnte. Ohne Belastung hatte dieses Schiff einen Tiefgang von 1 m, mit Belastung durch die Brücke einen solchen von 1,80 m. Um dieses Einfahrmanöver zu ermöglichen, hatte man den Wasserspiegel des Rhein-Herne-Kanals zuvor um 40 Zentimeter anheben müssen. Viele Schaulustige hatten sich eingefunden, als am späten Nachmittag gegen 18 Uhr die Brücke in etwa 35 Minuten eingeschwommen wurde. Die Vorbereitungen für dieses technische Manöver hatten den ganzen Tag in Anspruch genommen. Reibungslos wurde die Brücke, die ein Gewicht von 650 t und eine Breite von 9,65 m, eine Höhe von 9,00 m und eine Länge von 81,38 m hat, eingeschwommen.

BRÜCKE ÜBER DEN RHEIN-HERNE-KANAL EINGESCHWOMMEN

Von einer Ankerwinde, die auf der neuen Brückenkonstruktion gut zu erkennen ist, gehen Zugseile zur östlichen Landseite. Mit Hilfe der Winden wird die Brücke mit dem Schiff über den Kanal gezogen.



Mit dem Einschwimmen ist begonnen worden, wie das gespannte Zugseil erkennen läßt. — Daneben: Das gegenüberliegende Ufer ist erreicht, und die Brücke muß nunmehr noch auf die Widerlager abgesetzt werden.



Ivanka hat längst einen anderen!

Eigentlich wollte ich nur den Trödelmarkt ansehen, aber Jovan hatte mir immer wieder andere Teppiche und Deckchen vor die Augen gehalten. Weil ich mich nun einmal in Montenegro befand, begann ich auch sofort zu mäkeln: „Da ist ein Webfehler, der das ganze Stück wertlos macht — ich zahle ein Drittel!“

Jovan verlor daraufhin zum erstenmal seine Beredsamkeit. Er nahm mir das Tuch aus der Hand, trat einen Schritt zurück und sagte halb traurig und halb verächtlich: „Wenn du so denkst, dann geh ruhig nach drüben zu Nacho. Bei ihm gibt es keine Webfehler — er bezieht seinen Dreck aus der Fabrik!“ — „Wenn du aber zugibst, daß Nachos Teppiche besser sind als die deinigen, wie kannst du sie dann einen Dreck nennen?“ — „Habe ich gesagt, daß sie besser sind? — Daß sie keine Fehler haben, sage ich, aber das macht sie ja gerade zu wertlosem Schund. Sie sprechen nicht . . . sie sagen nichts . . . sie erzählen dir keine Geschichten . . . oder kannst du dir vorstellen, daß so ein mechanischer Webstuhl in einer traurigen Fabrik einmal verliebt ist?“

„Willst du etwa behaupten, Jovan, daß eure Webstühle verliebt sind?“

„Die Webstühle nicht, aber die Mädchen . . . unsere schönen, stolzen Shqiptar-Mädchen, die ihr Glück und ihren Kummer in diese Teppiche hineinweben. Darum gleicht niemals ein Tuch dem anderen, so wie auch niemals ein menschlicher Tag dem anderen gleicht.“ Damit war ich nun einverstanden. „Das Muster ist wirklich schön und einmalig“, sagte ich, „aber die Decke hat nun einmal diesen Fehler, und darum zahle ich bloß ein Drittel — einverstanden?“

„Nein“, sagte Jovan fest, „du wirst dich schämen, mit mir zu schachern, wenn du erfahren hast, was das in Wirklichkeit ist, was du so verächtlich einen Webfehler nennst. Dieses Tuch hat Ivanka gewebt, die schöne Ivanka, die verliebt war in Jurge, den Sohn eines reichen Besitzers, der an der Drina unten sogar ein Sägewerk hat. Ivanka stieg auf den Berg, um sich ein Muster auszudenken, das brennen sollte wie ihre Liebe . . . hier, sieh es dir an . . . sieh, wie sich der rote Faden hindurchzieht. Aber als sie dann herunterkam, sah sie Jurge bei Marisa stehen, und sah, daß er sie küßte.“

Jovan breitete die Decke über seinen linken Arm, und zwar so, daß der Webfehler besonders deutlich zu erkennen war. „Ich verstehe“, sagte ich

vergnügt, „sie sah den Jurge bei der Marisa stehen, und darum war sie später beim Weben ein bißchen un aufmerksam.“ — Aber Jovan schüttelte wieder den Kopf. „So einfach ist das nicht, wie du es dir vorstellst. Sie hat sich an den Webstuhl gesetzt, und sie hat ihren Tag in das neue Stück hineingewebt. Die Gedanken und den Tageslauf der verliebten Ivanka. Glaubst du, daß ein mechanischer Webstuhl so etwas fertigbringt?“

„Ganz gewiß — und vielleicht noch etwas regelmäßiger, als dieses Tuch hier gearbeitet ist!“

„Das ist es ja — diese mechanischen Stühle machen eine saubere Arbeit, aber sie haben keine Seele. Sieh doch, wie Ivanka ihre Erinnerungen in das Tuch gewebt hat: Da wird das Muster etwas lockerer — da entsann sie sich des Augenblicks, als sie den Jurge bei der Marisa stehen sah. Als sie aber genau erkannte, wie sie sich küßten, da hat sie den roten Faden durchgezogen. Jetzt wäre eigentlich der goldene an der Reihe, in ihren Gedanken aber ist nichts mehr von Gold und glücklicher Zukunft. In ihren Gedanken ist Traurigkeit und das früh gebleichte Haar einer alten Jungfer . . .

und so greift sie nicht nach dem Schiffchen mit goldenem Garn, sondern nach dem silbergrauen. Von dieser Stelle an kehrt sich das Muster um. Es folgt nicht der goldene Faden auf den roten, sondern der silbergraue, und dann die übrigen Farben, aber in umgekehrter Reihenfolge. Das ist also der Webfehler, über den du dich unnötig aufgeregt hast. Zahlst du jetzt den Preis?“

„Sag mir erst, wie die Geschichte der Ivanka zu Ende geht.“ — „Aber das siehst du doch selbst“, rief Jovan unwillig. „Hier, gleich nachdem sie ihren Fehler bemerkt hat, wird das Gewebe besonders straff. Das Muster rückt etwas enger zusammen, wie du erkennst, und ist bis zum Ende straff gewebt . . . — Zahlst du jetzt den vollen Preis?“

Ich mußte über Ivankas Traurigkeit herzlich lachen. „Einverstanden“, rief ich, „weil du so schön geschwindelt hast, zahle ich nicht ein Drittel, sondern die Hälfte.“ Darauf drückte mir Jovan mit verschmitztem Lächeln sein Tuch — Ivankas Tuch — in die Hand.

„Grüß die Ivanka herzlich von mir und sag ihr, sie soll nicht mehr traurig sein.“ „Warum sollte Ivanka denn traurig sein? Sie hat ja längst einen anderen.“

Thomas Münster



Eine Party zu neunzehn mit Papa

Altes Herz wurde wieder jung – Eins zu null für die Jugend – Zitate von „Zitate“

Ich kehrte von einer Reise zwei Tage früher als vorgesehen zurück und kam am späten Abend daheim an. Leise zog ich das Schlüsselbund hervor, jedoch – die Tür war unverschlossen. Im Vorraum hörte ich Schlagermusik, und ein schlaksiger junger Mann, einseunzig groß, mit Vollbart, empfing mich mit den Worten: „Sachte, sachte, Herr Nachbar! Sie haben sich in der Tür geirrt! Hier ist geschlossene Gesellschaft!“ –

„Soso“, sagte ich und zog den Mantel aus. „Vielleicht kann ich trotzdem in diesem gastlichen Haus übernachten.“ – „Moment mal“, murmelte er, noch immer ahnungslos. Er riß die Tür zum Wohnzimmer auf und rief in einen Schwall von Tanzrhythmen hinein: „Wolfgang soll rauskommen! Ein Geheimrat möchte hier übernachten!“ Schallendes Gelächter, und im nächsten Augenblick tauchte mein Sohn auf. „Ja, der Papa!“ staunte er, mir die Hand gebend. „Na sowas! Ich hätte dich erst übermorgen erwartet. Schade!“ – „Wieso schade?“ fragte ich stirnrunzelnd. – „Ich meine, hätte ich gewußt, daß du schon heute zurückkommst, hätte diese Party vorher stattgefunden.“ – „Und deine Mutter hat sie gutgeheißen?“ – „Mutti hätte bestimmt nichts dagegen gehabt“, versicherte Wolfgang. „Ihr ist es lieber, wenn wir daheim tanzen und nicht in Nachtlokalen. Aber ich konnte sie nicht eigens fragen. Sie ist nämlich zu Tante Alice gefahren. Morgen kommt sie wieder heim.“ –

„Ach so“, sagte ich. „Dann feiert ihr also diese Party ganz eigenmächtig? Wieviel Personen nehmen denn daran teil?“ – „Mit dir neunzehn, Papa!“ – „Ohne mich!“, entgegnete ich. „Die Party wird bald abgebrochen, verstehst du? Ich möchte Ruhe im Hause haben und zu Bett gehen.“ – „Das ist nicht gut möglich“, sagte er und öffnete die Schlafzimmertür. Ich erstarrte. Im Schlafzimmer stand die gesamte Einrichtung des Wohnzimmers übereinander. „Es blieb nicht anderes übrig“, erklärte Wolfgang.

„Wir brauchten Platz zum Tanzen. Aber das Wohnzimmer ist prima dekoriert. Willst du es nicht anschauen?“ Er ergriff meinen Arm und zog mich ins Wohnzimmer. An der Decke hingen Wolken aus Krepppapier, beleuchtet von roten Monden. Der Plattenspieler verströmte Saxophonklänge. Paare drehten sich, wippten hin und her. Petticoats bauschten sich. Jemand

drückte mir ein Glas Bowle in die Hand, und ich schritt eine Front junger Leute ab, die mit mir auf mein Wohl anstießen.

Die Tür zum Nebenzimmer war ausgehängt, so daß ich geradewegs in der „Bar“ landete. Hinter der Theke, die aus einem Bügelbrett bestand, spielte eine Zwanzigjährige Bardame. Sie lächelte mir zu und bot mir einen Drink an. Ich kam nicht zum Trinken. Eine Blondine neben mir rief „Damenwahl!“, hakte sich bei mir ein und entführte mich zur Tanzfläche. Während

Am Rhein

Gleißender Glast überm Fluß;
Fernwehtraum, Helmwehtraum,
funkelndes Gleiten;
tuckernder Schlepper flockt Ruß,
Schwingenspiel, Schwalbenblitz
zuckt in die Weiten.

Welle um Welle vorbei,
Pappellaub, Zittergras,
Wispern und Winken;
Strudel verzittern am Kai –
Verschwimmen, Verströmen,
Versinken.

Kurt Schumann

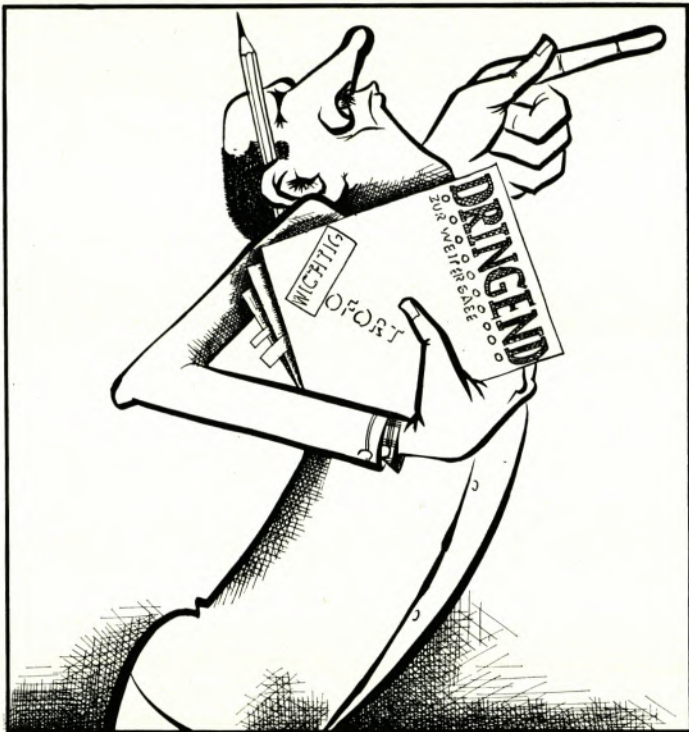
die Platte einen englischen Walzer spielte, steuerte ich meine Tänzerin schlecht und recht durchs Gedränge. „Woher kennen Sie meinen Sohn?“ fragte ich. „Von der Schule?“ – „Nein“, erwiderte sie. „Vom Ball der Kunstakademie. Dort habe ich Ihren Sohn durch eine Explosion kennengelernt.“ – „Nanu? Wann war denn die?“ – „Voriges Jahr“, berichtete sie vergnügt. „Wir saßen auf der Treppe. Da gab es einen Knall. Wolfgang hatte eine Tüte aufgeblasen und draufgeschlagen, dicht vor meinem Ohr. Er hielt das für gelungen und grinste übers ganze Gesicht. Da bin auch ich explodiert und habe ihm eine geklatscht. Und dann haben wir uns schnell angefreundet.“

Nach dem Tanz führte ich das energische Mädchen, das auf den Spitznamen „Zitate“ hörte, zu einem der Tischchen längs der Wand. Die jungen Leute rückten zusammen, und ich ließ mich zwischen ihnen nieder. Einer markierte auf der Tischkante Klavierspiel und haute verzückt auf die Tasten. Ein anderer trompetete in seine Fäuste,

ein dritter mimte mit Händen und Füßen den Schlagzeuger. Die Kapelle erntete stürmischen Beifall. „Blasen Sie auch wirklich Trompete?“ fragte ich den einen. „Leidenschaftlich!“ nickte er. „Mein Vater hat sie wegschließen müssen, weil ich mich fürs Examen vorbereite. In Mathematik hatte ich zuletzt eine Fünf.“ – „Solange wir uns nicht sicher fühlen, sind wir lebendig!“ warf Zitate ein. „Ein Wort von Graham Greene.“ Ich kam allmählich in Stimmung, und als sich die Tischrunde erhob, um wieder zu tanzen, wechselte ich zum Nebentisch über, auf dem ein Gartenzweig mit Backenbart thronte. „Was soll denn der hier?“ erkundigte ich mich. „Der?“ äußerte ein Jüngling mit Hornbrille. „Er steht für den inneren Gartenzweig, mit dem wir alle mehr oder weniger verwandt sind. Vielleicht lesen Sie noch den Spruch, den unsere Zitate draufgepinselt hat.“ Ich entzifferte die verschnörkelten Worte: „Wer ohne Torheit lebt, ist weniger weise als er glaubt!“

„Auf deine Gesundheit, Papa!“ sagte mein Sohn und hielt mir ein volles Glas entgegen. Ich prostete ihm zu. – „Und nun mal offen, Papa: wie findest du unsern Zoo hier?“ – „Bunt und anregend, aber nicht ganz ungefährlich für den Wärter!“ – „Unsere Welt ist voller Gefahr für die, die sich davor fürchten!“ ließ sich die vorüber-tanzende Zitate vernehmen, die meine Worte aufgeschnappt hatte. „Von wem?“ fragte ich. – „Von Bernard Shaw!“ rief sie zurück. – „Dann sind Sie uns nicht mehr böse?“ fragte mich ein Pagenkopf mit Schalk in den Augen. – „Im Gegenteil!“ beteuerte ich. „Altes Herz ist wieder jung! Eins zu null für euch alle!“

Nach Mitternacht hielt Wolfgang eine brennende Zigarette an einen roten Luftballon, und mit einem Schlag war das Fest zu Ende. Die Mädchen räumten die Tische ab und fegten das Zimmer aus; die Jünglinge entfernten die Dekoration und holten die Möbel wieder herein. Schließlich stand ich an der Haustür und drückte Hände. „Schade, daß die Party schon aus ist. Meinetwegen kannst du bald eine neue geben!“ ermunterte ich meinen Sohn. „Nur“, blinzelte er mir zu, „wenn Mutti deine Tischnähe wird!“ Ich wußte nicht, daß die muntere Gesellschaft anschließend in ein anderes Elternhaus zog, wo sie noch lustig weiterfeiern durfte. . . . Gert Lynch



Respektable Persönlichkeiten tragen die größte Verantwortung.
Merke: Die eigene Arbeit ist die wichtigste.

Wenn man im Urlaub krank wird . . .

Bei einer Erkrankung im Urlaub geht es vor allem um die Frage, wer die Kosten für Arzt und Krankenhaus trägt. Theoretisch besteht ein Abkommen zwischen einigen Ländern und der Bundesrepublik, das den wechselseitigen Versicherungsschutz gewährleistet. Zu diesem Zweck stellen Ersatz- und RVO-Kassen — auch die Betriebskrankenkasse der ATH, zu der auch unsere Mitarbeiter gehören — vor der Reise eine Bescheinigung aus, die von den angeschlossenen Versicherungsträgern im Ausland angenommen und verrechnet werden sollen. Zu diesen Ländern gehören Frankreich, Italien, Belgien, Holland, Luxemburg und Österreich, von denen aber nach den Erfahrungen der Betriebskrankenkasse das Abkommen lediglich in Holland funktioniert. Mit den übrigen Ländern besteht ein solches Abkommen überhaupt nicht.

In der Praxis ist es meistens so, daß der Urlauber im Ausland seine Kostenrechnung zunächst einmal selber bezahlen muß. Außerdem lehnen die ausländischen Ärzte und Krankenhäuser in der Regel eine Verrechnung mit der Heimatkasse ab. Falls man also im Ausland erkranken sollte, empfiehlt es sich, unverzüglich mit der Krankenkasse am Heimatort in Verbindung zu treten. Sie wird in jedem Fall nach besten Kräften helfend eingreifen. Dazu ist es nötig, daß die Rechnung genau aufgegliedert wird nach Datum, Diagnose, Art der Behandlung und Verordnungen.

Falls ein Urlauber längere Zeit in einem Krankenhaus im Ausland verbringen oder eine teure Operation vorgenommen werden muß, ist es ratsam, sofort das nächste deutsche Konsulat zu benachrichtigen. Von dort kann man auch im Notfall mit finanzieller Unterstützung rechnen. Um den Mitarbeitern von EH in dieser Zwangslage behilflich zu sein, ermöglicht sie den Abschluß einer privaten Urlaubs-Krankenversicherung. Sie kann bei der Kasse abgeschlossen werden. Die Kosten betragen für die ersten sieben Tage 2,— DM, für die weiteren angefangenen sieben Tage 1,50 DM je versicherte Person. Sie hat Gültigkeit für alle Länder Europas.

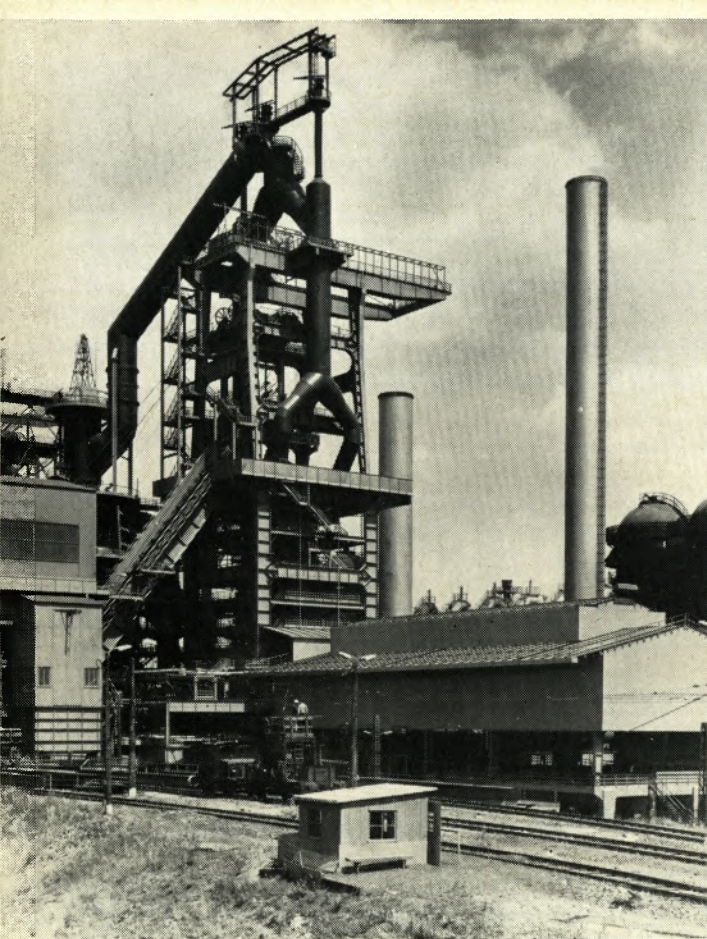
Jedes Jahr zur Urlaubszeit stehen wir vor dem gleichen Problem: Wer pflegt unsere Pflanzen, wenn wir auf Reisen sind? Es gibt in unserem Bekanntenkreis niemanden, dem wir die Pflege der vielen Pflanzen zumuten wollen. Was ist zu tun?

Die Blumen bleiben natürlich im Urlaub zu Hause und versorgen sich ganz einfach selbst mit dem nötigen Wasser. Man stellt die Pflanzen in eine mit Torf zu zwei Dritteln gefüllte Wanne aus Metall oder Plastik. Je nach dem Wasserbedarf werden die Töpfe in den gut durchfeuchteten Torfmoos versenkt. Es versteht sich, daß man diese Torfwannen in einem kühlen, nicht von der Sonne zu erreichenden Raum aufstellt, um die Wasserverdunstung herabzumindern.

Bei einer zweiten Methode versammeln sich die Pflanzen, mit Untersetzern versehen, auf dem Fußboden; in ihrer unmittelbaren Nähe auf einem Stuhl oder Tisch steht die Wasserquelle in Form einer einfachen Schüssel, eines Eimers oder einer Wanne. Die Verbindung vom Behälter zum Blumentopf läßt sich durch nicht zu dünne, geflochtene Fäden aus Baumwolle erreichen, die etwa drei Zentimeter tief in die Erde der Töpfe gesteckt werden. Es ist unbedingt darauf zu achten, daß die Fäden fest genug sitzen. Am anderen Ende dieser „Zimmerpflanzen-Pipeline“ hängen die Fäden mit Steinen beschwert im Wasser. Diese Fäden saugen sich nun voll Wasser und leiten es so ununterbrochen in die Töpfe.

Wohin
mit den
Pflanzen
im
Urlaub?





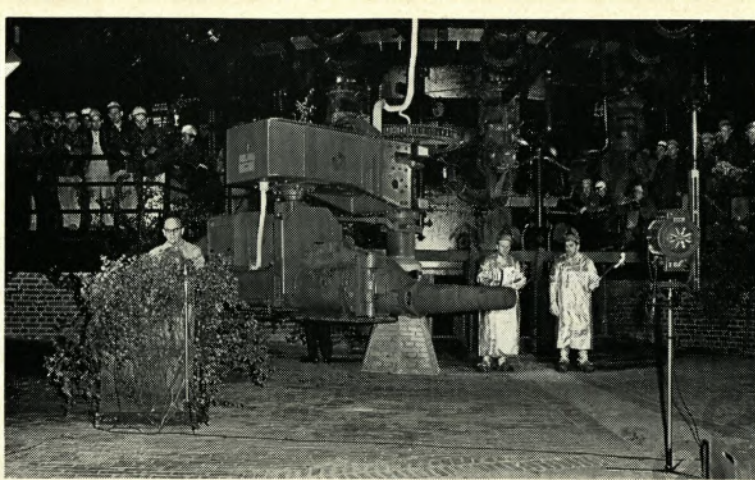
Der neue Hochofen XI der ATH; er überragt den 60 Meter hohen Kamin, rechts im Bild, beträchtlich.

DER NEUE HOCHOFEN XI DER ATH

„Wind auf!“, befahl Oberingenieur Dr. Möller am 4. 7. 62, und zum erstenmal in der Geschichte der ATH schickte eine Frau einen Hochofen auf seine erste Reise. Am 4. Juli konnte Miß Elizabeth Fiennes, die charmante Tochter des Präsidenten des British Iron and Steel Institute, mit brennender Fackel Hochofen XI unter Feuer bringen, der nach fast zweijähriger Bauzeit die Zahl der Hochöfen der ATH auf acht erhöht. Damit besitzt die ATH zwei Hochöfen mit 9 Meter Gestelldurchmesser und Tagesleistungen von je 2000 Tonnen Roheisen, die zu den größten und modernsten Ofeneinheiten innerhalb der Montanunion zählen. Ein weiterer Ofen mit 9,5 Meter Gestelldurchmesser befindet sich an Stelle des abgebrochenen Hochofens 6 noch in Bau. Als letzter in der stattlichen Reihe der Hochöfen ist Hochofen XI nicht nur die modernste, sondern auch die höchste Ofeneinheit der ATH. Fast 105 Meter mißt der Ofen von der 20 Meter tiefen Grube des Schrägaufzugs bis zu den Entlüftungshüten, die den 60 Meter hohen Kamin um rund 25 Meter überragen. Im Gegensatz zu den anderen Hochöfen der ATH liegt die Abstichbühne von Hochofen XI aus eisenbahntechnischen Gründen zwischen den Hauptgleisen des Hochofenwerkes.

Die Roheisenkapazität der ATH erfährt mit der Inbetriebnahme des neuen Ofens eine Steigerung von bisher 210 000 Tonnen je Monat um 50 000 bis 60 000 Tonnen auf rund 260 000 Monatstonnen. Die Mehrerzeugung an Roheisen dient in erster Linie der Versorgung des neuen Oxygen-Stahlwerkes, das Ende Juni seine Produktion aufgenommen hat.

„Wenn wir bedenken“, so sagte Dr. Michel bei seiner Ansprache, „daß wir am 7. 5. 51, also vor elf Jahren, nach sechsjähriger Stilllegungszeit der ATH und nach einer fast



Hüttendirektor Dr. Michel bei seiner Ansprache, in der er besonders englische Eisenhüttenleute begrüßen konnte, die aus Anlaß einer Tagung des British Iron and Steel Institute in Düsseldorf der ATH einen ganztägigen Besuch abstatteten.



Miß Fiennes, Tochter des Präsidenten des British Iron and Steel Institute, mit den brennenden Fackeln kurz vor dem „Anblasen“.



Gäste und Mitarbeiter der ATH, die dem „Anblasen“ des neuen Ofens beiwohnten. Zweiter von links, mit dunkler Brille, Präsident der Vereinigung, Mr. Fiennes, in der Bildmitte seine Tochter, daneben Dir. Dr. Homburg, Dir. Winters, Dr. Möller und Dir. Dr. Michel.

vollständigen Demontage erstmalig wieder die Roheisenproduktion mit zunächst einem Hochofen aufgenommen haben, so können wir, glaube ich, auf die geleistete Wiederaufbauarbeit mit einigem Stolz zurückblicken.“



Das erste flüssige Roheisen wird am 26. 6. aus dem Mischer in die Konverter eingefüllt.



Das Gießen von Brammenkokillen im neuen Oxygen-Stahlwerk.

DAS OXYGEN-STAHLOWERK DER ATH IN BETRIEB

Das Oxygen-Stahlwerk der ATH in Beeckerwerth ist angelaufen. Am 26. Juni konnte der erste 150-t-Konverter seinen Betrieb aufnehmen, Ende Juli war dann der zweite betriebsbereit. Der Aufsichtsrat der ATH besichtigte anlässlich seiner Tagung am 3. Juli mit dem Vorstand die Anlage, die Hüttendirektor Dr. Michel eingehend erläuterte. Dabei wohnte der Aufsichtsrat einem vollen Blasvorgang bei und überzeugte sich von dem einwandfreien Arbeiten des Verfahrens sowie insbesondere von der Tatsache, daß die erhoffte völlige Entstaubung der Abgase erreicht wird.

Das Oxygen-Stahlwerk besitzt eine Kapazität von 110 000 Monatstonnen. Zur Gesamtbelegschaft werden 250 Mann gehören.

Das neue Oxygen-Stahlwerk arbeitet völlig ohne Staubentwicklung. Die Aufnahme wurde während der Blaszeit gemacht.



Die gesamten Anlagen des Werkes sind in 5 bis zu 60 Meter hohen Hallenschiffen auf einer überbauten Fläche von rd. 20 000 qm untergebracht. Schon von weitem, etwa von der Homberger Brücke, sind die hellen, mit „Thyssenwand“ verkleideten Hallen, die noch die davorliegende Zeche Beeckerwerth überragen, ein markanter Blickfang für den Betrachter des Rheinpanoramas.

Das Oxygen-Stahlwerk arbeitet mit Flüssigroheisen unter Zusatz von Schrott, wobei die Schrottmulden ein Fassungsvermögen von 12 Kubikmeter haben. In der Einsatzhalle übernehmen die Gießpfannen aus dem Mischer das Roheisen, um es in die zwei schwenkbaren 150-t-Konverter zu füllen. In der anschließenden Gießhalle erfolgen dann der Abguß des Stahls in die Kokillen zu Brammen im Gewicht von 20 Tonnen und nach erfolgtem Erkalten das Strippen.

Zwei Laufkräne in der Gießhalle und einer in der Einsatzhalle besorgen den Transport von Roheisen- und Gießpfannen.

Eine ganze Reihe von Nebeneinrichtungen ergänzt die Produktionsanlagen. Zu ihnen gehören eine Kläranlage, umfangreiche Kühleinrichtungen, eine Schlammabfuhr- und -trocknung, Labor, Traforaum und E-Anlage, vor allem aber umfangreiche Vorrichtungen zur Reinigung der Abgase und Reinhaltung der Luft.

Der den Abgasen beigemischte Staub wird durch umfangreiche Entstaubungseinrichtungen bis zur Sichtbarkeitsgrenze völlig entfernt.

In diesen Wochen kann man zuweilen eine lange weiße Dampfwolke über dem Oxygen-Stahlwerk sehen. Bisher wird nämlich, bevor das Werk voll in Betrieb ist, der Dampf noch nicht verwertet und deshalb – kaum hörbar – durch die auf dem Dach neben den Kaminen befindlichen Schalldämpfer abgeblasen; ab August erfolgt eine Verwertung der Abgaswärme, wodurch auch die weiße Dampfwolke verschwinden wird.



Oben und rechts: Der Schlepper „Thyssen III“ mit 460 PS.

Neben den umfangreichen Kran- und Verladeanlagen verfügt der Hafen Schwelgern über zwei Dieselschlepper und drei Motorboote. Die beiden Schleppboote „Thyssen II“ und „Thyssen III“ bewältigen den Hafenbugsierdienst. Ein weiterer 920 PS starker Bugsierschubschlepper wird zur Zeit gebaut. Dieses Boot soll die modernen Leichter der Schubschiffe in den Hafen bringen.



DIE „FLOTTE“ DES H

Das Boot „Zaunkönig“ mit 80 PS.



Der „Spatz“ hat bei dem Motorschiff „Hamburg“ festgemacht. Der Eich-
aufnehmer Messing bei der Arbeit.





Links und oben: Der Schlepper „Thyssen II“ mit 400 PS.

Der „Zaunkönig“ kann für leichte Bugsierdienste verwendet werden. Außerdem eignet er sich für Hafenrundfahrten.

Der „Spatz“ fährt unsere Eichaufnehmer zu den einzelnen Schiffen.

Das Werkstattboot „Specht“ ist mit einem Schweißaggregat ausgerüstet. Außerdem sind Werkzeug, Gas- und Sauerstoffflaschen an Bord. Kleinere Schiffsbeschädigungen können somit an Ort und Stelle repariert werden.

FENS SCHWELGERN

Arbeiter Benke mit den Schlossern Brutscher und Bomanns mit dem Werkstattboot „Specht“ auf dem Weg zu einem beschädigten Schiff.



„Thyssen II“ auf der Helling bei der Ruhrorter Schiffswerft. Die „Außenhaut“ des Bootskörpers wurde entrostet und durch Farbanstrich konserviert.



EH-MITTEILUNGEN

Personaländerungen

Ab 1. Juni 1962 hat Herr Wilke unter Ernennung zum Betriebsführer den im Eisenbahnabschnitt Nord neu gebildeten Bereich Oxygen-Stahlwerk und Hochofen ATH übernommen.

Herr Betriebschef Rebbelmund vom Eisenbahnabschnitt Nord ist am 1. Juli 1962 in den wohlverdienten Ruhestand getreten. Vom gleichen Tage ab hat Herr Arendt als Betriebschef die Leitung des gesamten Abschnittes Nord übernommen.

Zum Nachfolger des Herrn Arendt wurde Herr Müller als Betriebsführer für den Abschnitt Nord ausschließlich Bereich Oxygen-Stahlwerk und Hochofen ATH eingesetzt.

Gleichzeitig hat Herr Herrendorf ab 1. Juli 1962 unter Ernennung zum Betriebschef die Leitung der Zentralen Betriebs-Überwachung übernommen. Die Betriebschefs des Abschnittes Nord und der Zentralen Betriebs-Überwachung vertreten sich gegenseitig.

Trage Unfallschuhe!

Wiederum haben uns zwei Betriebsunfälle gezeigt, daß durch das Tragen von Sicherheitsschuhen zwei Mitarbeiter vor größeren Verletzungen bewahrt blieben.

Letztthin erlitt der Rangierer L. beim Anhängen von vollen Schlackenpfannen H.O. Br. Verbrennungen am Oberkörper und beiden Füßen. Wenn L., der gegen § 12 der Betriebsvorschriften verstoßen hatte, mit leichteren Verletzungen an den Füßen davonkam, so deshalb, weil er die Rangier-Unfallschuhe trug, aus denen er beim Überspritzen der Pfannen herauschlüpfen konnte.

Ein anderer Betriebsunfall ereignete sich in der Bahnmeisterei I. Im M.W. I fiel dem Gleiswerker F. beim Abladen von Schienen ein 4 m langes Stück auf den Fuß. F., der Sicherheitsschuhe mit Stahlkappe trug, kam mit geringer Hautabschürfung der großen Zehe davon. Hätte er keinen Sicherheitsschuh getragen, wäre ihm bestimmt der Vorderfuß zerquetscht worden. Der Schuh wurde beim Unfall beschädigt. F. bekommt von EuH unentgeltlich ein Paar Schuhe ersetzt.

Diese beiden Unfälle veranlassen uns, erneut darauf hinzuweisen, wie unbedingt notwendig es ist, im Betrieb Sicherheitsschuhe, die bekanntlich verbilligt abgegeben werden, zu tragen.

Ernsting

Neuer Vorstand bei der Betriebskrankenkasse

Im Mai fanden in der ganzen Bundesrepublik Wahlen zu den Organen der verschiedenen Sozialeinrichtungen, insbesondere der Krankenkassen statt. Da für die Betriebskrankenkasse der ATH, bei der bekanntlich auch unsere Belegschaftsmitglieder versichert sind, nur ein Wahlvorschlag zur Vertreterversammlung eingereicht wurde, erübrigte sich die Durchführung einer Wahlhandlung. Dem Vorstand der ATH-Betriebskrankenkasse gehören Arbeitsdirektor Meyer als Vertreter der Werksleitung sowie 8 Belegschaftsmitglieder der ATH und 2 unseres Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen als Vertreter der Versicherten an. Es sind dies: Betriebsleiter Fritz Ernsting, Abteilungsvorsteher Alfred Müller. Vorsitzender des Vorstandes ist Arbeitsdirektor Meyer, stellvertretender Vorsitzender Alfred Müller, Vorsteher der Belegschaftsabteilung des Gemeinschaftsbetriebes.

Jubilarenversammlung

In der letzten Versammlung der Jubilaren-Vereinigung der ATH wählte die Versammlung an Stelle des verstorbenen zweiten Vorsitzenden, Walter Kempkens, Herrn Hbv. Brammen, den Leiter unserer Belegschaftsabteilung.

Dank für Flutopferspende

Der Geschäftsführer der Arbeiterwohlfahrt Hamburger Ausschuß für soziale Fürsorge e.V. hat der Betriebsvertretung für die Spende unserer Belegschaft gedankt.

Er schreibt u. a.:

„Die Arbeiterwohlfahrt dankt Ihnen recht herzlich für diese Spende, die dazu beitragen wird, die Hilfsaktionen, die sich über das gesamte betroffene Gebiet erstrecken, weiter fortzusetzen. Es wird dafür Sorge getragen, daß diese vornehmlich für die geschädigten Kollegen der Hamburger Verkehrsbetriebe verwandt werden.

Wir möchten Sie hierdurch freundlich bitten, diesen Dank auch den Spendern Ihres Betriebes zu übermitteln.“

Die Betriebsvertretung spricht allen Mitarbeitern, die ihren Beitrag zur Linderung der Not geleistet haben, ihren Dank aus.

Die kommenden Lohnüberweisungen

Den Lohnempfängern stehen die Löhne in den kommenden Monaten auf ihren Konten bei den Banken bzw. Sparkassen wie folgt zur Verfügung:

Lohn für Juli	1962 am 10. August 1962
Lohn für August	1962 am 12. September 1962
Lohn für September	1962 am 10. Oktober 1962
Lohn für Oktober	1962 am 12. November 1962
Lohn für November	1962 am 12. Dezember 1962.



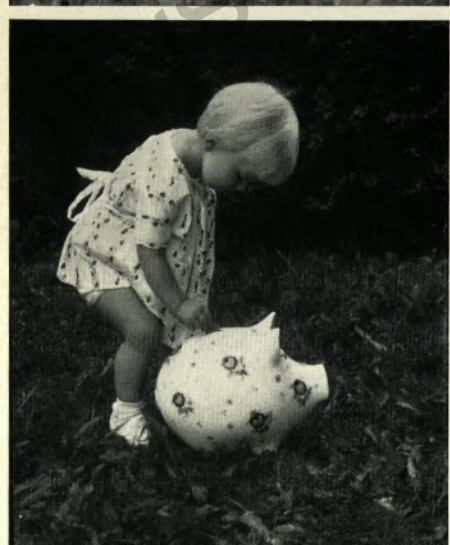
Meinte neulich denn nicht Mutter, auch ein Sparschwein brauche Futter?



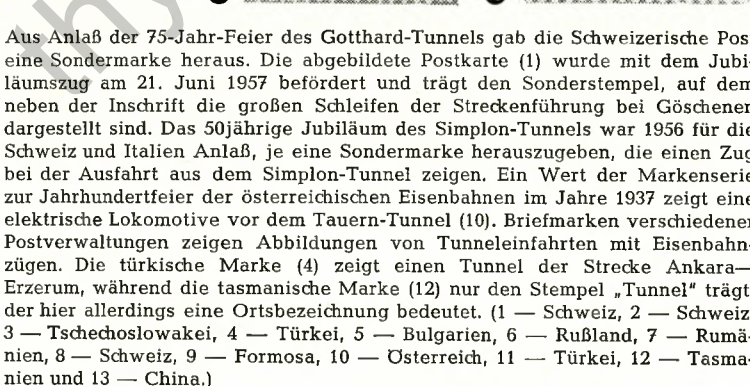
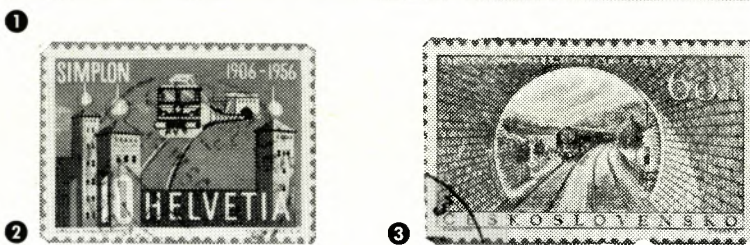
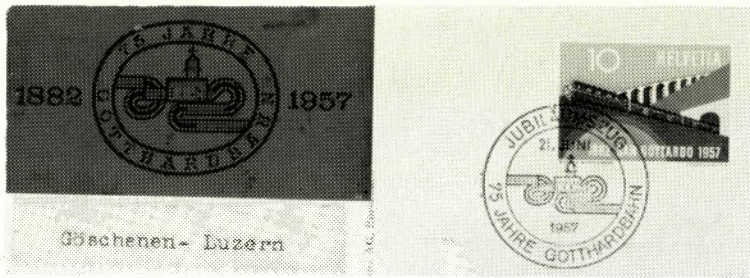
Daß das Tier nicht Hunger leide, schleppt es Petra auf die Weide.



Erst macht dieser Ausflug Spaß, doch das Schwein es frißt kein Gras!



Wenn man aber Geld ins Sparschwein steckt, immer wieder, immer mehr, ist's zufrieden und wird schwer!



EISENBAHN-TUNNEL AUF BRIEF-MARKEN

Aus Anlaß der 75-Jahr-Feier des Gotthard-Tunnels gab die Schweizerische Post eine Sondermarke heraus. Die abgebildete Postkarte (1) wurde mit dem Jubiläumszug am 21. Juni 1957 befördert und trägt den Sonderstempel, auf dem neben der Inschrift die großen Schleifen der Streckenführung bei Göschenen dargestellt sind. Das 50jährige Jubiläum des Simplon-Tunnels war 1956 für die Schweiz und Italien Anlaß, je eine Sondermarke herauszugeben, die einen Zug bei der Ausfahrt aus dem Simplon-Tunnel zeigen. Ein Wert der Markenserien zur Jahrhundertfeier der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1937 zeigt eine elektrische Lokomotive vor dem Tauern-Tunnel (10). Briefmarken verschiedener Postverwaltungen zeigen Abbildungen von Tunnelleinfahrten mit Eisenbahnzügen. Die türkische Marke (4) zeigt einen Tunnel der Strecke Ankara-Erzurum, während die tasmanische Marke (12) nur den Stempel „Tunnel“ trägt, der hier allerdings eine Ortsbezeichnung bedeutet. (1 — Schweiz, 2 — Schweiz, 3 — Tschechoslowakei, 4 — Türkei, 5 — Bulgarien, 6 — Rußland, 7 — Rumänien, 8 — Schweiz, 9 — Formosa, 10 — Österreich, 11 — Türkei, 12 — Tasmanien und 13 — China.)

Kohlen- und Kokslieferung frei Keller

Wir weisen alle Mitarbeiter unseres Gemeinschaftsbetriebes darauf hin, daß der vielfach geäußerte Wunsch, Kohlen und Koks frei Keller geliefert zu bekommen, durch den von der Gebrüder Hoppe G.m.b.H. in Betrieb genommenen Kohlen-Kuli erfüllbar ist. Viele Abnehmer kennen bereits den Kohlen-Kuli. Sie waren von der schnellen, einfachen, sauberen und bequemen Frei-Keller-Lieferung überrascht und sind jetzt begeistert. Der verhältnismäßig niedrige Aufwand von nur 6,— DM je Tonne ist gering gegenüber der Tatsache, wenn man bei Dienstschaft weiß: Die Kohlen sind im Keller! War man nicht oft bei Heimkehr nach des Tages schwerer Arbeit verärgert durch den Anblick eines Kohlenberges vor der Kelleröffnung? Man bedenke weiter die Erschwernisse, wie Hitze, Kälte oder Regen, die sich bei der bisherigen Einkellerung per Hand stets ergaben. Diese Unannehmlichkeiten fallen nun bei Inanspruchnahme des Kohlen-Kulis weg. Er kann 5 Tonnen in einzelnen Fächern à Tonne laden. Ein hinter dem Wagen anbringbares und um 180° schwenkbares Transportband kann die Kohle oder den Koks gleich in den Keller fördern. Voraussetzung hierfür ist allerdings: 1. Es muß wenigstens 1 Tonne bezogen werden. 2. Die Kelleröffnung soll von der Straße oder der Hofeinfahrt aus erreichbar sein. Ferner darf die Entfernung von der Straßenbordsteinkante bis zum Kellerloch nicht mehr als 6—8 m betragen. Bei Einfahrt muß die Wagenhöhe von 3 m und die Wagenbreite von 2,50 m berücksichtigt werden. Vorgartenzäune und -hecken können bis zu etwa 1 m Höhe überbrückt werden. Treffen diese Voraussetzungen zu, kann die Anlieferung von Kohlen oder Koks bis in den Keller durch den Kohlen-Kuli ohne weiteres erfolgen. Wer von dieser Möglichkeit Gebrauch machen will, muß bei Bestellung von Kohlen oder Koks diesen Wunsch ausdrücklich vermerken.

Höhere Haftpflichtversicherung zweckmäßig

Jeder Kraftfahrzeughalter ist bekanntlich nach dem Gesetz verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, damit für Personen, die durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges einen Sach- oder Körperschaden erleiden, ein zahlungsfähiger Schuldner, eben die Versicherungsgesellschaft, vorhanden ist. Nun brauchen die Versicherungsgesellschaften allerdings nur bis zum Höchstbetrage der vereinbarten Haftungssumme einzustehen. Für darüber hinausgehende Schäden hat der Kraftfahrzeughalter als Versicherungsnehmer aufzukommen; er haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, wenn er einen Schadensfall auch nur leicht verschuldet hat, unbegrenzt. Ein Verschulden kann einem Kraftfahrer heute bei dem ständig steigenden Verkehr leicht nachgewiesen werden. Jeder Kraftfahrzeughalter sollte daher prüfen, ob er ausreichenden Versicherungsschutz genießt.

Die Tarife der Versicherungsgesellschaften sind gewöhnlich gestaffelt nach den Deckungssummen von DM

1.	2.	3.	
100 000	250 000	500 000	für Personenschäden
10 000	50 000	100 000	für Sachschäden
4 000	10 000	20 000	für Vermögensschäden.

Die jährliche Mehrprämie von dem Übergang vom 1. zum 2. oder vom 2. zum 3. Tarif beträgt bei den gebräuchlichen Personenwagen von 20—45 PS in der Regel nur etwa 10,— bis 12,— DM. Man kann also sehr wohl für verhältnismäßig wenig Geld einen bedeutend erhöhten Versicherungsschutz erwerben; die größere Sicherheit ist nicht teuer. Richtiger ist es jedenfalls, sich höher zu versichern, also lieber 10,— bis 12,— DM mehr auszugeben, um sich gegen alle Eventualitäten zu sichern.

Allen Kraftfahrern ist zu empfehlen, von diesen Möglichkeiten der Erweiterung des Deckungsschutzes Gebrauch zu machen.

Unsere Jubilare



Sein 50jähriges Arbeitsjubiläum feiert am 15. August 1962 Elektroschweißer Wilhelm Wintrich, Eisenbahnwerkstatt.

Der Jubilar, wohnhaft in Duisburg-Beeck, Weststraße 6, wurde am 11. Oktober 1898 in Hamhorn geboren und ist der Sohn eines Stahlwerkers, der 42 Jahre bei der ATH tätig war. Am 15. Oktober 1912 trat er als Maschinenschlosser-Lehrling in der Eisenbahnwerkstatt ein; die Lehrzeit beendete er im August 1915. Bis zum März 1920 arbeitete er dann als Maschinist auf der Kokerei 3/7 und anschließend als Stahlwerker im Thomaswerk der ATH. Im Januar 1949 kam er zur Eisenbahnwerkstatt, wo er noch heute als Elektroschweißer im Einsatz ist.

Als werksverbundener Mann gehört Wilhelm Wintrich, der ein begeisterter Kleingärtner und Angler ist, dem Jubilarenverein an. In den langen Jahren seines beruflichen Wirkens hat er sich stets als fleißig und zuverlässig erwiesen und sich durch sein vorbildliches Verhalten zu Vorgesetzten und Mitarbeitern allseits Achtung und Vertrauen erworben.

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Karl Müller
Weichensteller, Eisenbahn Nord
eingetreten: 29. August 1922



Wilhelm Schmitz
Kolonnenführer, EBW
eingetreten 6. September 1922



Heinrich Schwan
Baggerführer, BM-Nord
eingetreten 8. September 1922



Wilhelm Angenendt
El-Lokführer, BM-Süd
eingetreten 9. September 1922



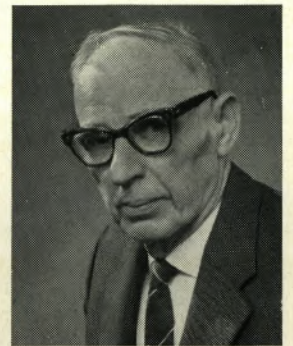
Bartholomäus Pietrzak
Streckenwärter,
Bauabt. Oberbau-Nord
eingetreten 12. September 1922



Heinrich Horstkamp
Brenner u. Schweißer, EBW
eingetreten 15. September 1922



Edwin Tschinkel
Lokführer, BM-Nord
eingetreten 19. September 1922



Theodor Thumann
Kolonnenführer, EBW
eingetreten 20. September 1922



Karl Tkotz
Rangiermeister, Eisenb.-Nord
eingetreten 23. September 1922



Arno Kempin
Weichensteller, Eisenb.-Süd
eingetreten 26. September 1922



Franz Wiesner
El-Schweißer, EBW
eingetreten 2. Oktober 1922



Franz Wolf
Wagenschmierer, BM-Nord
eingetreten 4. Oktober 1922

Heldentaten im Urlaub und vorher

Hierüber hat bisher weder eine Zeitung noch das Fernsehen oder der Rundfunk berichtet

Wenn heutzutage jemand eine Heldentat, gleich welcher Art, begeht, so bleibt das der Welt nicht verborgen, sei es, daß der Held, um diese Bezeichnung der Einfachheit halber anzuwenden, seine Tat selber mit prahlerischer Bescheidenheit auf einer Pressekonferenz erläutert, sei es, daß sie durch die Illustrierten, Radio und Fernsehen breit- und plattgewalzt wird. Ein Held scheint ja erst dann ein richtiger Held zu sein, wenn er die entsprechende Publicity hat.

Vielleicht ist die Bezeichnung Held für die Menschen, von denen hier die Rede sein soll, ein bißchen zu hoch gegriffen. Dennoch muß ich sagen, daß ihr Auftreten in einer Welt komfortabelster Vornehmheit gewisse heldenhafte Züge hat. Zu einem Helden gehört bekanntlich Mut, und den beweisen sie. Den ersten Helden kannte ich schon seit einem halben Jahr. Ich hatte nur nicht gewußt, daß er einer war. Wir saßen zu viert in unserer Kantine und fragten uns gegenseitig über unsere Ferienpläne aus. Der eine tat Mallorca geringschätzig mit dem Hinweis ab, er sei schon dort gewesen. Ein anderer schilderte mit der Perfektion eines Fremdenführers die Pyramiden, von denen ihm in seiner Sammlung noch ein Farbfilm fehle. Mein Held aber teilte der Runde freundlich lächelnd mit: „Wir bleiben zu Hause. Wir sind sechs. Eine Reise würde zu teuer. Die beiden Großen und ich, wir erledigen im Wechsel den Haushalt. Meine Frau wurde mit 5:1 überstimmt.“

Dem zweiten Helden begegnete ich im Vestibül des sehr vornehmen Grandhotels „Beau Rivage“. Ich wartete auf einen Bekannten, der sich dort in einem Anfall von Größenwahn eingemietet hatte. Der Held schritt durch das Portal aus Marmor, Chrom und Kristallglas, nein, er schritt nicht, er betrat die Halle des vornehmen Hotels mit einer Gelassenheit, als sei sie ein x-beliebiges Unternehmen, und er ging ohne die Hemmungen des Normaltouristen auf den Empfangschef zu. „Ich möchte ein Zimmer“, sagte der Held. Er sagte nicht Appartement, Chambre oder Camera, sondern einfach Zimmer. Der Hotelangestellte sagte während: „Bitte!“, blickte in seinen Plan und fuhr fort: „Dreihundertzwölf ist frei, mein Herr.“

Damit schien die Angelegenheit für ihn erledigt, denn er war schon im Begriff, einen Hausdiener heranzuwinken, um diesem das weitere zu über-

lassen, da stellte der Held noch eine Frage, eine geradezu unglaubliche Frage, nämlich die: „Bitte, was kostet das Zimmer?“

Der Herr hinter der Teakholzbarriere machte mir den Eindruck, als sei er in seiner langjährigen Praxis schon viel, aber dies noch niemals gefragt worden und als hätte er jenen Satz am liebsten überhört. Aber er antwortete doch: „Zweiunddreißig Mark.“ Der Held runzelte die Stirn. „Einschließlich Frühstück?“ fragte er. „Ohne Frühstück selbstverständlich! Und ohne Service.“

Und da sagte der Held etwas, was gewiß seit Wirtschaftswundermenschengedenken an dieser Stätte nicht mehr gesagt worden war, nämlich: „Das ist mir zu teuer. Haben Sie nicht ein billigeres Zimmer?“

Sie hatten kein billigeres Zimmer und der Held verließ das Hotel! Ich bewunderte ihn maßlos, nicht weniger als jenen Herrn, den ein Page fragte: „Wünschen Sie Ihren Wagen in die Garage zu stellen oder möchten Sie...“

„Ich bin ohne Wagen hier“, antwortete der Herr. Der Page lächelte verständnisvoll. „Verstehe, mein Herr,

Sie haben Ihren Wagen zu Hause gelassen, um in den Ferien wirklich frei zu sein.“ „Nein“, entgegnete der Herr, „ich habe keinen Wagen.“ Der junge Mann in der grünen Uniform konnte seine Verwunderung nicht völlig verbergen.

Ein paar Tage später lernte ich noch einen vierten Helden kennen, in einem sehr feinen Restaurant. Es war eine Heldin. Sie saß mit ihrem Ehemann am Nebentisch. Der Kellner notierte das bestellte Menü mit entgegenkommendem Lächeln. Dann fragte er: „Und was wünschen die Herrschaften zu trinken?“ „Einen Zitronensprudel“, sagte der Ehemann. Der Kellner hatte sichtlich eine Trockenbeerenauslese erwartet. „Und die gnädige Frau?“ „Oh, bitte, mein Mann hat doch schon bestellt“, sagte die Heldin. „Wir möchten einen Zitronensprudel mit zwei Gläsern.“ Dann wandte sie sich an ihren Mann. „Du mußt immer gleich zwei Gläser verlangen, Hans!“

Übrigens — jeder Urlauber kann solch ein Held sein. Es ist durchaus nicht mit Unkosten verbunden, im Gegenteil.

Heinz Rein

Urlaub von der anderen Seite: Gepäck, Gepäck, Gepäck

dpa-Bild



Herr Lund bekommt einen neuen Hut

„Alwin“, sagte eines Abends Frau Lund behutsam und legte eine Welt voll Sanftmut und mütterlicher Nachsicht in ihre gefährlichen Worte, „ich hole dich morgen um fünf am Büro ab. — Wir werden dir einen neuen Hut kaufen.“ Zunächst blieb es still. Dann hob Lund den Kopf von der Zeitung und lächelte freundlich zerstreut: „Nett. Das hast du schon lange nicht mehr getan.“ Offensichtlich hatte er den Nachsatz überhört. Frau Lund lächelte etwas unfrei. „Ja — morgen um fünf“, sagte sie, „wir kaufen dir dann endlich einen neuen Hut.“ Nun aber ließ Herr Lund die Abendzeitung sinken. Auf seinem Gesicht war das Lächeln erloschen. Mißtrauisch konzentriert wie ein Dackel, der eine Falle wittert, sah er zu Frau Lund hinüber, die jetzt angelegentlich in der Teetasse rührte. Dann sagte er, indem er sich ins Kreuz legte: „Wieso?“ Frau Lund hielt es dennoch für geraten, vorerst an ihrer wohltemperierten, mütterlichen Heiterkeit festzuhalten. Schreien konnte man immer noch.

„Wieso?“ sagte sie und lächelte, „weil der andere bereits stinkt.“

„Stinkt —? Mein Hut stinkt?“

„Jawohl. Er stinkt. Vor Dreck und Alter. Seit nahezu einem halben Jahrzehnt trägst du ihn trotz all meiner Proteste in Wind und Wetter. Auf den Knien habe ich schon vor dir gelegen, dieses Hutes wegen. Was mögen die Leute nur denken, daß ich dich

mit so einem Strandgut auf dem Kopf herumlaufen lasse.“

Auf Lunds Gesicht erschien ein wunderlicher Ausdruck schmerzlichen Staunens und kampfbereiter Abwehr. „Verlangst du im Ernst, Thea, daß ich auf diese albern und unzutreffenden Einwände antworte? Dieser gute, solide Hut, den ich erst knapp vier Jahre trage, hat achtundzwanzig Mark gekostet und bei mir tut er es lange noch.“ Hier tat Frau Lund ihr Lächeln beiseite. „Alwin, du zwingst mich zu restloser Offenheit. Es ist für eine gutangezogene Frau nicht erhebend, mit dem Träger eines solchen Hutes verheiratet zu sein. Als Anwalt wirst du wissen, daß Ehen schon um geringerer Dinge in die Brüche gegangen sind.“ Dann schlug die Tür, und sie war gegangen. Lund sah auf die Straße hinab. Wahrhaftig, da stand sie.

Er straffte sich ordentlich, nahm den Hut vom Nagel, setzte ihn auf und ging hinunter. — „Ich habe an einen silbergrauen gedacht“, sagte Thea Lund voll Munterkeit. „Grau ist sehr modern.“ Lund fühlte, daß es schlecht um seine Sache stand. —

Sie traten in einen Hutladen von beträchtlicher Eleganz. Das bedienende Fräulein nahm Herrn Lunds Hut mit spitzen Fingern und diskret fragendem Blick auf Frau Lund in Empfang.

Nun begann man Lund dreiviertel Stunden lang Hut auf Hut überzu-

stülpen. Zwischen Begeisterungsrufen und Ablehnungsgemurmel hin und her gewendet, geschubst, bäugt und betastet, war er weniger als ein Nichts. Nicht einmal wurde er um seine Meinung gefragt.

Allmählich verfiel Lund in eine Art von Wachtraum. Da hörte er auf einmal die Stimme seiner Frau: „Entzückend, das ist der richtige“, jubelte sie. „Fabelhaft, wirklich!“ frohlockte das Fräulein, und „Exquisit, mein Herr“, urteilte der Geschäftsführer. —

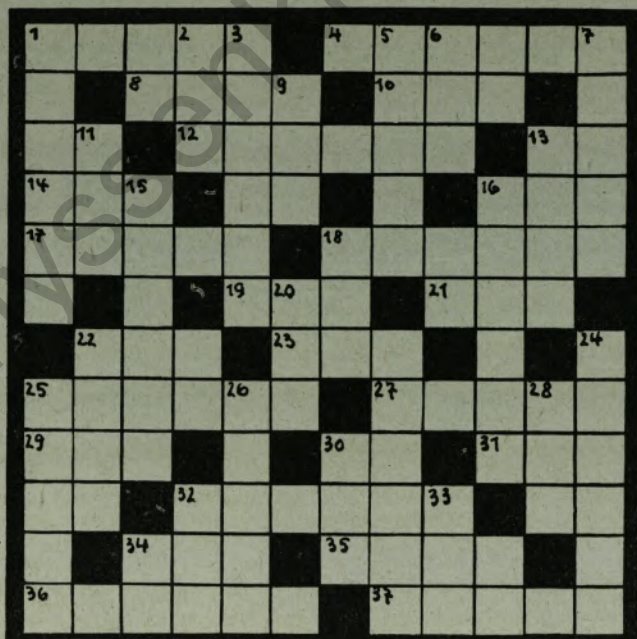
Lund sah erwachend in den Spiegel. Und erschrak. Dieser Hut sah nach gefälschten Pässen und ungedeckten Schecks aus. Nur Hochstapler trugen solche Hüte. Der Rand war geschwungen wie ein Skiterrain und bedeckte ihm ein Auge, was ihn in der Sicht stark behinderte.

„Du läßt ihn gleich auf“, sagte Thea. Lunds Augen aber suchten den alten Hut. Wahrhaftig, da lag er zwischen all den albern, eiteln Gebilden, so gut, so vertraut und so verlassen.

Auf der Straße bereits, hörten sie plötzlich eilige Schritte hinter sich. Es war ein Lehlmädel, das ihm artig knicksend eine Tüte überreichte: „Ihr alter Hut, mein Herr. Sie hatten ihn vergessen.“ Vor Thea, die Auftrag gegeben hatte, das Gebilde zu vernichten, drehte sich die Straße. Lund aber strahlte wie ein Kind unterm Weihnachtsbaum.

Tiny Fierz-Herzberg

Unser Kreuzworträtsel



Waagrecht: 1. Brit. Königshaus, 4. chinesischer Denker, *604 v. Chr., 8. Flüßchen im Harz, 10. Antilope, 12. breite Straße, 14. schwed. Kupfermünze, 16. Hirschart, 17. Unwahrheit, 18. Stadt östl. Roms, 19. Araberhengst bei Karl May, 21. Fluß in Äthiopien, 22. Stadt in Marokko, 23. Tonbezeichnung, 25. Strahlenkranz um die Sonne, 27. Kiefernart, 29. lat.: Kunst, 30. Begriff aus dem Skatenspiel, 31. Sinnesorgan, 32. Kot vom Wild, 34. ägypt. Gott der Erde, 35. Vater eines Riesengeschlechtes, 36. Storchenvogel, 37. Mädchennamen.

Senkrecht: 1. Figur von drei Noten, 2. Fluß in Rußland, 3. Bezirk, Bereich, 5. südamerik. Nagetier, 6. engl.: eins, 7. Tropisches Harz, 9. Nordlandtier, 11. ungebraucht, 13. Hof um Sonne und Mond, 15. Kragenaufschlag, 16. weiter Masken(kostüm)mantel, 18. engl. Artikel, 20. Gebirge auf Kreta, 22. Befestigung, Bollwerk, 24. Stadt im nördlichen Spanien, 25. Stammmannschaft bestimmter Formationen, 26. Gestalt der griech. Sage, 28. persönl. Fürwort, 30. franz.: Straße, 32. Hauptstadt von Ladakh, 33. gekocht.

Auflösung des Kreuzworträtsels aus Nr. 67

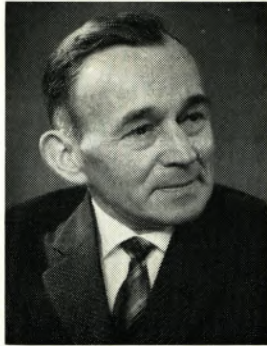
Waagrecht: 1. Solo, 5. Opal, 9. Serenissimus, 11. Lage, 12. Trog, 14. Sirene, 16. es, 18. Ararat, 21. Plan, 22. rasant, 24. Nase, 25. Alter, 27. stur, 28. Conte, 29. Tee, 30. Oasen, 32. la, 33. gar, 34. Esse, 35. Abend, 37. Diele, 39. Rind, 40. Orb, 42. Liebe, 44. Ben, 46. Beule, 48. Rist, 49. Stute, 51. Ehre, 52. Absatz, 54. Ente, 55. regeln, 57. Welter, 59. Rega, 61. Fell, 62. Regenpfeifer, 63. Nera, 64. Eger. Senkrecht: 1. Selene, 2. Oran, 3. leger, 4. one, 5. Ost, 6. Pirat, 7. Amor, 8. Lugano, 10. Pillendreher, 13. Kastagnetten, 14. Spat, 15. Rate, 16. Este, 17. Sauna, 19. Rang, 20. Teer, 23. Assel, 26. Rosine, 28. Cannes, 31. Asen, 32. Leib, 36. Brett, 38. Elisa, 40. Ober, 41. Burg, 43. Isar, 44. bunt, 45. Neer, 47. leeren, 50. Teller, 52. Anger, 53. Zweig, 56. Lege, 58. Elfe, 60. Ana, 61. Fee.



Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!



Wilhelm Nichts
Lohnbuchhalter
Abt. R/Lohnabrechnung
eingetreten 4. Oktober 1922



Heinrich van Kesteren
Weichensteller, Eisenb.-Nord
eingetreten 5. Oktober 1922



Franz Boguschewski
El-Schweißer, EBW
eingetreten 11. Oktober 1922



Jakob Afflerbach
Vorarbeiter, EBW
eingetreten 14. Oktober 1922



Josef Schmidt
Betr.-Assistent, Eisenb.-Nord
eingetreten 14. Oktober 1922



Bruno Seyfarth
Kolonnenführer, EBW
eingetreten 19. Oktober 1922



Wilhelm Brenner
Lokführer, BM-Nord
eingetreten 26. Oktober 1922



August Jendrtzok
Büroangestellter, Verkehrsabteilung
eingetreten 26. Oktober 1922



Josef Bremmekamp
Rangiermeister, Eisenb.-Nord
eingetreten 27. Oktober 1922



Julius Kaesler
Meister
Mech. Werkst., Hafen Schwelgern
eingetreten 31. Oktober 1922



Wilhelm Peter
Lokführer, BM-Nord
eingetreten 31. Oktober 1922

Franz Heuberg
Abteilungsleiter, Rechnungsprüfung
eingetreten 19. Oktober 1922

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:



Johann Ryzik
Weichensteller
Eisenb.-Nord
eingetr. 20. Oktober 1937

Wilhelm Müller
Obering., EBW-L
eingetr. 25. Oktober 1937

Kulturring Hamborn arbeitet unentwegt weiter

Der Hamborner Kulturring führt seine Arbeit im kommenden Herbst mit folgendem Programm durch:

September: Warten auf Godot, Schauspiel von S. Beckett
Oktober: Helden, Komödie von G. B. Shaw
November: Romeo und Jeannette, v. J. Anouilh
Dezember: Konzert
Januar: Don Gil von den grünen Hosen, Komödie von Tirso de Molina
Februar: Prairie-Saloon
Western-Musical v. H. Wunderlich, Musik von Lothar Olias
März: Konzert
April: Der Kaiser von Amerika, Komödie von G. B. Shaw
Mai: Scampolo, von D. Niccodemi

Es darf die Hoffnung ausgesprochen werden, daß die undankbare Aufgabe des Hamborner Kulturrings, einen Bezirk von 130 000 Einwohnern kulturell bewohnbarer zu machen, auch in der Belegschaft des Gemeinschaftsbetriebes durch verstärkten Besuch der Veranstaltungen einen entsprechenden Widerhall finden möge.

Guter Rat

Theodor Storm (1817-1888)

An einem Sommermorgen,
Da nimm den Wanderstab,
Es fallen deine Sorgen
Wie Nebel von dir ab.

Des Himmels heitere Bläue
Lacht dir ins Herz hinein
Und schließt, wie Gottes Treue,
Mit seinem Dach dich ein.

Rings Blüten nur und Triebe
Und Halme von Segen schwer,
Dir ist, als zöge die Liebe
Des Weges nebenher.

So heimisch alles klinget
Als wie im Vaterhaus,
Und über die Lerchen schwinget
Die Seele sich hinaus.

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Willi Hausleitner, Eisenbahn-Nord
mit Ingrid Simon
am 4. Mai 1962
Dieter Jasiniak, Hafen Schwelgern
mit Brigitte Götzen
am 11. Mai 1962
Erich Vogel, BM-Nord
mit Cäcilie Trostheide
am 17. Mai 1962
Herbert Mellies, BM-Nord
mit Hildegard Szpoper
am 18. Mai 1962
Fritz Horn, Eisenbahn-Süd
mit Rita Melchior
am 24. Mai 1962
Herbert Reidick, Eisenbahn-Nord
mit Brunhilde Billau
am 25. Mai 1962
Wilhelm Grigat, BM-Nord
mit Marie-Luise Scheyda
am 25. Mai 1962
Heinz Stachowiak, EBW
mit Rita Müller
am 28. Juni 1962
Willi Afflerbach, Fahrleitungsmeisterei
mit Maria Gruhn geb. Rommerskirchen
am 28. Juni 1962
August Bränder, Fahrleitungsmeisterei
mit Edith Dickmann
am 29. Juni 1962
Helmut Giesing, Eisenbahn-Nord
mit Ursula Heyer
am 29. Juni 1962
Albert Mähler, Hafen Schwelgern
mit Traute Maida
am 29. Juni 1962
Manfred Strube, Fahrleitungsmeisterei
mit Margarete Kinderdick
am 5. Juli 1962

Nachwuchs kam an:

Klaus-Jürgen, 26. März 1962
Kurt Müller, Verkehrsabteilung
Angelika, 21. April 1962
Hans Müller, Eisenbahn-Süd
Hans-Michael, 21. April 1962
Eberhard Barthel, Hafen Schwelgern
Alfred, 15. Mai 1962
Erich Überscheer, BM-Süd
Rolf, Frank, 16. Mai 1962
Günter Maleszka, Verkehrsabteilung
Werner, 16. Mai 1962
Kurt Steyer, Eisenbahn-Süd
Holger, 16. Mai 1962
Reinhold Effertz, BM-Süd

Volker, 18. Mai 1962
Friedrich Kühn, Eisenbahn-Nord
Reinhold, 18. Mai 1962
Alfred Hoffmann,
Bauabt. Oberbau-Nord
Beate, 19. Mai 1962
Ernst Müller, BM-Süd
Michael, 19. Mai 1962
Paul Christoph, BM-Nord
Monika, 27. Mai 1962
Herbert Komnick, Hafen Schwelgern
Elke, 28. Mai 1962
Rolf Rissel, EBW
Marianne, 29. Mai 1962
Franz Schroiff, Bauabt. Oberbau-Nord
Marion, 31. Mai 1962
Helmut Rohlmann, Eisenbahn-Nord
Carola, 2. Juni 1962
Eckhard Hoffmann, Eisenbahn-Nord
Ute, 9. Juni 1962
Clemens Holtkamp, Eisenbahn-Nord
Dirk, 12. Juni 1962
Dieter Krüger, Fahrleitungsmeisterei
Ute, 16. Juni 1962
Karlheinz Berwanger,
Hafen Schwelgern
Detlef, 19. Juni 1962
Günter Moczko, Eisenbahn-Nord
Frank, 23. Juni 1962
Jürgen Peters, Eisenbahn-Nord
Claudia, 29. Juni 1962
Hans-Dieter Güsgen, Eisenbahn-Nord
Sabine, 2. Juli 1962
Wilhelm Rossmüller,
Hafen Schwelgern
Walter, 3. Juli 1962
Christian Schwabe, Eisenbahn-Süd
Karlheinz, 4. Juli 1962
Peter Ulrichs, BM-Nord
Ernst, 6. Juli 1962
Manfred Keilau, BM-Nord
Sabine, 8. Juli 1962
Heinz Kowalski, Eisenbahn-Nord
Birgit, 10. Juli 1962
Günter Füten, Eisenbahn-Nord
Marianne, 10. Juli 1962
Siegfried Geicke, BM-Nord
Heike, 11. Juli 1962
Anton Öttl, BM-Nord
Beate, 12. Juli 1962
Waldemar Rother, Eisenbahn-Nord

Geburtstage:

Reg.-Baum. a. D. Franz Doebele,
früher Obering.
wohnhaft: Achern/Baden, Rosenstraße 21
wird am 24. August 1962 80 Jahre

Goldene Hochzeit:

Karl Heider, früher Verlademeister
wohnhaft: Hamborn, Cornelissenstr. 2
feiert am 15. August 1962 goldene Hochzeit

Todesfälle:

Jakob Schotten, Pensionär
(früher Schreiner)
geb. 21. April 1890; gest. 24. Mai 1962
Franz Mellinghof, Weichensteller,
Eisenbahn-Nord
geb. 19. Juni 1899; gest. 25. Mai 1962
eingetreten 8. Juli 1918
Josef Blings, Pensionär
(früher Stellwerkswärter)
geb. 25. März 1892; gest. 30. Mai 1962
Walter Hebisch, Rangiermeister
Eisenbahn-Nord
geb. 19. April 1912; gest. 5. Juni 1962
August Peter, Pensionär
(früher Rottenführer)
geb. 15. Dez. 1888; gest. 6. Juni 1962
Josef Röhrig, Pensionär
(früher Lokeinsatzleiter)
geb. 19. Dez. 1892; gest. 10. Juni 1962
Heinrich Winnekendonk, Pensionär
(früher Rangiereinsatzleiter)
geb. 30. Sept. 1894; gest. 18. Juni 1962
Karl Krüger, Rangiermeister
Eisenbahn-Nord
geb. 10. Sept. 1897; gest. 17. Juni 1962
eingetreten 21. März 1924
Paul Pläp, Pensionär
(früher Kolonnenführer)
geb. 16. Febr. 1902; gest. 18. Juni 1962
Ignatz Zalewski, Pensionär
(früher Rangiermeister)
geb. 8. Dez. 1878; gest. 22. Juni 1962
August Thiessem, Schreiner, EBW
geb. 14. Mai 1906; gest. 24. Juni 1962
eingetreten 14. September 1939
Peter Boland, Pensionär
(früher Schlosser)
geb. 5. Nov. 1886; gest. 30. Juni 1962
Vinzenz Sklarek, Lokführer, BM
geb. 29. Dez. 1909; gest. 7. Juli 1962
eingetreten 22. Dezember 1929

Danksagung

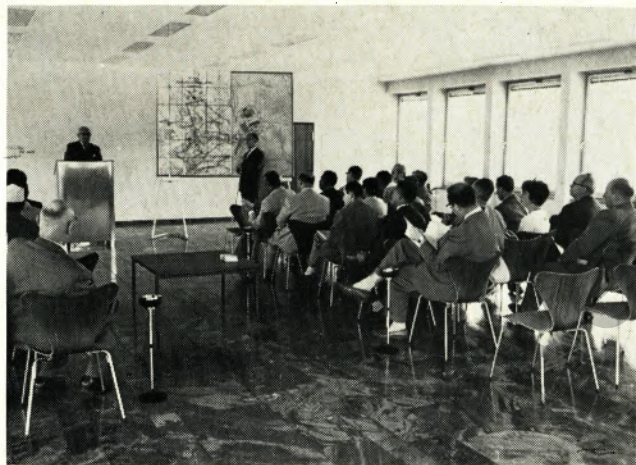
Anlässlich meines 50jährigen Dienst-
jubiläums möchte ich allen, besonders
der Geschäftsführung, der Betriebsver-
tretung, der Betriebsleitung, sowie meinen
engsten Mitarbeitern meinen herzlichsten
Dank für die mir dargebrachten Glück-
wünsche und Anerkennungen ausspre-
chen.
Fritz Wolf.

Holzauge! Sei wachsam!!

Funkenflug



Gezeichnet und fotografiert...



Am 27. 6. 62 besuchten Verkehrsfachleute des Vorderen und Mittleren Orients den Gemeinschaftsbetrieb. Auf unserem Bild erläutert ihnen Herr Dir. Müller die Anlagen des Gemeinschaftsbetriebes.



Am 3. 7. 62 besuchten Studenten der Universität Münster mit Herrn Dir. Dr. Vellguth den Gemeinschaftsbetrieb. Nach einer Hafenrundfahrt in Ruhrort wurde auch noch der Steuerstand der Erzbrech- und Siebanlage der PHX besichtigt. Dir. Fischer, rechts im Bild, erläutert die Anlage. Zweiter von rechts Herr Dir. Christophers.



Im Rahmen einer Studentenfahrt durch das Ruhrgebiet besuchte kürzlich das Evangelische Arbeiterwerk Baden den Hamborner Bergbau. Auf unserem Bild erläutert Ausbildungsleiter Dipl.-Ing. Tillmanns den Gästen das Lehrbergwerk auf Friedrich Thyssen 2/5.



Ein Blick von der Brücke des Rhein-Herne-Kanals auf unseren Übergabebahnhof Oberhausen-West.

