

SCHIENE UND KRAN

Betriebszeitschrift des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

4. Jahrgang

Nr. 7

Juli 1958

Die älteste Eisenbahnlektüre

Mir haben einmal zwei kleine Büchlein vorgelegen, die man wohl als die älteste Eisenbahnlektüre bezeichnen kann, denn sie wenden sich beide speziell an Eisenbahnfahrgäste. Es sind unscheinbar aussehende Bändchen im beliebten Taschenbuchformat, und ihr Inhalt entspricht der auf einen großen Leserkreis abgestimmten leichten Unterhaltungsektüre jener Zeit. Beide enthalten vornehmlich Anekdoten, Scherze, witzige Verse, Epigramme, Rätsel usw. in bunter Folge. Wir müssen uns dabei erinnern, daß das Zeitalter der Eisenbahn auf dem europäischen Kontinent mit dem Jahre 1835 begann. Die Verleger unserer beiden Bücher haben die Konjunktur auszunützen versucht.

Die ältere der beiden anonymen Schriften trägt folgenden umständlichen Titel: „Humoristisch-satirische Eisenbahn von

Nur die Gliederung des Stoffes spielt noch auf den besonderen Zweck an: das Büchlein ist in „Stationen“ eingeteilt. „Laune“ heißt die Abfahrtsstation, und die Reise führt über die Stationen „Witz“ und „Frohsinn“ bis zum Ankunftsort „Heiterkeit“. Auf diese Dinge ist denn auch das ganze Büchlein abgestimmt, denn es will ja dem Reisenden die Fahrt angenehm verkürzen. Freilich ist das ein anspruchsloser Humor, der zu jener Zeit die Gemüter ergötzt haben mag, der uns aber heute ein wenig schal vorkommt. Literarischen Wert können wir hier nicht erwarten. Ein Beispiel mag genügen: Ein Reisender fragt in einer Dorfschenke den erkrankten Wirt, warum er keinen Arzt holen lasse. „Ach“, versetzt der Wirt, „wir alle im Dorf halten nichts auf Ärzte. Wir sterben lieber eines natürlichen Todes.“



Die Leipzig—Dresdener Eisenbahn nach ihrer Eröffnung 1839.
Kupferstich. Leipzig, Historischer Verein.

Laune bis Heiterkeit. Bestehend aus Witz- und Lachschienen, nebst einem Dampfwagen voll rätselhafter Passagiere und einem Packwagen, belastet mit neuen Parodien. Herausgegeben von M.J.R.“ Wien, Druck und Verlag von Anton Mausberger, 1838.

Im Inhalt ist von der Eisenbahn nur in der gereimten Zueignung die Rede. Da heißt es unter anderem:

Für Freunde des Humors und der Satire,
Des echten Witzes und der Heiterkeit
Erbaut ist diese Eisenbahn; sie führe
Der Leser Gunst mit sich zu jeder Zeit.

In der letzten Abteilung befindet sich eine Anzahl von Parodien, z. B. eine solche auf Schillers Gedicht „Würde der Frauen“, und eine ebensolche auf seine Ballade vom Ritter Toggenburg unter dem Titel „Schneider Wetz Wetz Wetz.“

Das andere Büchlein ist inhaltlich etwas vielseitiger. Sein Titel lautet: „Labebecher für Fahrlustige. Die launige Locomotive oder der lustige Gesellschafter auf der Eisenbahn zur Erheiterung im Dampfwagen gesammelt und herausgegeben von JoCosuS satIriCuS. Mit Skizzen (zwei lithographischen Karikaturen) von O. Rahfeld“. Meißen, bei F. W. Goedsche. Das Titelblatt gibt kein Erscheinungsjahr an; als solches haben wir das Jahr 1842 feststellen können.

Die beiden Karikaturen von Rahfeld entbehren nicht des Reizes. Sie gehören zu den frühesten Eisenbahnkarikaturen und sind m. W. bisher unbekannt geblieben. Die erste hat die Unterschrift: Wie ein Brauherr aus Hamburg verschroten wird. Sie stellt eine Szene vor einem Bahnhof dar, vor dem ein dicker Mann mit Mühe in eine Postkutsche hineingezwängt wird. Das zweite Bild ist betitelt: Wie Mannsfritze, der Hundejunge, den Dampf übertrifft. Es stellt folgende Szene dar: Ein Junge fährt auf einem Wägelchen, vor das zwei Hunde gespannt sind, im Galopp neben einem Bahndamm her und überholt einen Eisenbahnzug, von dem die beiden letzten Personenzüge abgerissen und auf der Strecke stehengeblieben sind. Zu beiden Litographien gehören kurze heitere Erzählungen. Dem Titelblatt folgen zwei in der Form eines Pokals gesetzte Widmungsgedichte, von denen das zweite in französischer Sprache unter dem Titel „Toaste“ ein Trinklied auf das Wohl der Lokomotive und ihres Erfinders ist:

„Buvons en donc à la santé de l'auteur des locomotives et des carosses à vapeur

Celebrons
sa mémoire
Et tout à l'heure
Celle du vapeur“.

(„Laßt uns also auf die Gesundheit des Erfinders der Lokomotiven und der Dampfwagen trinken... Feiern wir sein Gedenken und zu jeder Stunde das des Dampfes“), heißt es darin mehr schwungvoll als schön.

Dieses Büchlein ist in drei „Fahrten“ eingeteilt, und die verschiedenen Unterabschnitte haben zuweilen dem besonderen Zwecke des Buches angepaßte Überschriften wie: Fliegende Funken oder Eisenbahnbonbons, Das sind Anekdoten.

Wir wollen uns auf ein paar Proben aus dem Inhalt beschränken. Wir finden da zum Beispiel das folgende „Gespräch auf dem Eisenbahnhofe zu Dresden“:

A: Ist noch Platz auf dem Kälberwagen?

B: Für Kälber nicht, aber für Ochsen.

A: So bitte ich mir ihn aus.

Dazu wird in einer Fußnote bemerkt, daß man als „Kälberwagen“ in der Volkssprache die offenen Wagen der letzten Klasse bezeichnete.

Ferner finden wir darin eine heiter-utopistische Traumreise nach der Sonne im Jahre 1942 und eine interessante Schilderung eines neuen automatischen Restaurants in New York mit ausschließlich mechanischer Bedienung: einen Selbstbedienungsbetrieb. Vor dem Gast steht auf dem Tisch eine Speisekarte mit einem beweglichen Zeiger. Dieser muß auf die gewünschte Speise eingestellt werden, worauf durch einen verborgenen Mechanismus der Teller durch eine Röhre in die Küche gleitet und dort entsprechend der Bestellung gefüllt wird. Vor jedem Gedeck steht ferner ein Gefäß mit zehn Hähnen, aus denen sich der Gast selbst den gewünschten Wein in sein Glas einschenken kann. Jede Umdrehung des Hahnes wird automatisch registriert, und zum Schluß erhält der Gast durch eine Versenkung seine Rechnung, nachdem er ein Klingelzeichen gegeben hat.

Die dritte Fahrt schildert die vermutlich erste literarische Verwertung des Motivs Liebesabenteuer auf der Eisenbahn. Und hier spielt auch schon der Tunnel seine berühmte Rolle, der die Gelegenheit zur zärtlichen Annäherung bietet, aber zugleich zu einer peinlichen Verwechslung Anlaß gibt.

Der Verfasser hat sich nicht genannt, aber durch besonderen Druck in seinem Pseudonym wenigstens die Initialen seines Namens angedeutet: J.C.S. Er heißt Joh. Chr. Schneemann.

Carl Graf v. Klinekowitz

Wasserbedarf und Wasserhaltung im Steinkohlenbergbau



Der Bergbau beeinflusst durch den Untertagebetrieb einerseits das in den Erdschichten enthaltene Grundwasser; der Grundwasserstand ändert sich. Der Steinkohlenbergbau verbraucht andererseits in erheblichem Maße Frischwasser (je t geförderte Kohle etwa 3 cbm Wasser, je t Koks 5 cbm). Bei einer Jahresförderung von 120 Mill. t und einer Kokszeugung von 40 Mill. t hat der Bergbau einen Wasserverbrauch von etwa 560 Mill. cbm (zum Vergleich: der gesamte Wasserverbrauch im Ruhrgebiet beläuft sich auf etwa 1,5 Mrd. cbm). Der Steinkohlenbergbau deckt seinen Wasserbedarf einmal durch eigene obertägige Wassergewinnung, zum anderen aber durch die Entnahme aus dem Versorgungsnetz der Wasserwerke usw. Zum Teil wird auch Wasser verwendet, das unter Tage zufließt und mit erheblichem Kostenaufwand gehoben werden muß. Der Wasserförderung aus den Grubengebäuden sind indessen Grenzen gesetzt, da vor allem in größeren Teufen viele Gruben eine hochprozentige Sole führen. Insgesamt wird im Ruhrbergbau mit je t geförderter Kohle durchschnittlich 1 cbm Wasser gehoben.

Die Wasserhaltung eines Steinkohlenbergwerkes erfordert im Rahmen des gesamten Betriebsablaufes einen erheblichen Aufwand. Dazu gehören die Wasserhebung, Fernhaltung des Wassers aus bestimmten Abschnitten der Lagerstätten und vor allem die Vermeidung des Wassereintritts in die Betriebspunkte. Auf den Ruhrzechen arbeiten moderne Wasserhaltungsmaschinen als Untertagepumpwerke. Im Jahre 1953 wurden rund 158 Mill. cbm Grubenwasser gehoben. Welche Wassermengen damit der Ruhrbergbau bewältigte, vermittelt ein Vergleich mit der Möhnetalsperre (eine der größten Talsperren Europas), die 130 Mill. cbm Wasser faßt. Die Hebung dieser Wassermengen hat für den Bergbau eine zusätzliche finanzielle Belastung zur Folge, wie sie in anderen Industrien unbekannt ist.

ATH-Rechenschaftsbericht

über fünf Geschäftsjahre

(Schluß aus der Juli-Ausgabe)

Neue Erzvorkommen in Niedersachsen

Bei Behandlung der Versorgung mit Rohstoffen unterstrich Dr. Sohl, die Rohstoffprobleme hätten zwar im Zeichen des Konjunkturrückganges vorübergehend an Bedeutung verloren, — auf einen längeren Zeitraum gesehen würden sie aber für die künftige Entwicklung der Stahlindustrie entscheidend wichtig bleiben.

Im Hinblick auf die immer wiederkehrende Schrottknappheit sei die Sicherung einer auf lange Sicht ausreichende Erzversorgung besonders dringlich. Neben der Pflege der traditionellen Beziehungen zu den schwedischen Eisenerzgruben habe die ATH deshalb langfristige Lieferverträge zur Versorgung aus den neu erschlossenen Erzvorkommen in Labrador und Venezuela abgeschlossen. Darüber hinaus beteiligte sie sich z. B. gemeinsam mit anderen Ruhr-Werken und Erzverbrauchern in England, Frankreich und Italien an der Erschließung von neuen Erzvorkommen in Französisch-Westafrika, dem sog. „Miferma“-Projekt; es könne vielleicht zum Modell einer gemeinsamen Erschließung ausländischer Erzvorkommen werden.

Daneben seien weitere u. a. in Brasilien, Kanada, Französisch-Äquatorialafrika und Liberia in der Prüfung.

Aber nicht nur Tausende von Kilometern gehe die ATH weit über die Meere in ferne Länder, um die Erzversorgung sicherzustellen. Sie erforsche auch den eigenen Boden auf Abbaumöglichkeiten in größeren Teufen, die zum Teil bisher als nicht abbauwürdig galten. Gemeinsam mit anderen Hüttenwerken habe die ATH so über die Barbara Erzbergbau AG in der norddeutschen Tiefebene Bohrungen und Untersuchungen durchführen lassen, die zum Teil bereits zu aussichtsreichen Ergebnissen geführt hätten. Dabei seien zum Beispiel bei Staffhorst in der Nähe von Nienburg an der Weser in 800 bis 1200 Meter Teufe Erzvorkommen von durchschnittlich vier Meter Mächtigkeit festgestellt worden. Sie lagerten hier in Mengen von schätzungsweise 200 bis 300 Millionen Tonnen mit einem durchschnittlichen Gehalt von 35 bis 39 Prozent Eisen und 8 Prozent Kieselsäure bei 0,8 Prozent Phosphor. Der Eisengehalt lasse sich durch Röstung bis auf 45 Prozent steigern.

„Unter den heutigen Verhältnissen und mehr noch im Hinblick auf die künftige Entwicklung halten wir diese Lagerstätte für so aussichtsreich, daß wir die Möglichkeiten ihrer Aufschließung ernstlich prüfen“, stellte Dr. Sohl fest.

Was die Brennstofflage angehe, so habe sie sich in den letzten Monaten zwar stark entspannt. Auf längere Sicht gesehen bleibe aber nach wie vor die Aufgabe, der Versorgung des Werkes auch mit Kohle und Koks besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Dividende für 1956/57: 9 Prozent

Die Dividende und die Fragen der Preise und Löhne waren die weiteren Probleme, denen sich Dr. Sohl zuwandte.

Die Verwaltung schlage der Hauptversammlung vor, für das letzte Geschäftsjahr eine Dividende von 9 Prozent zu verteilen. Wohl niemand habe bei Gründung der Gesellschaft erwarten können, versicherte Dr. Sohl, daß schon nach fünf Jahren eine derartige Ausschüttung möglich sein würde. Wenn sie trotz der nicht unerheblichen Schuldenlast des Unternehmens vorgeschlagen werde, dann in erster Linie, um für die dividendenlosen ersten drei Geschäftsjahre einen gewissen Ausgleich zu bieten.

Über die Dividenden-Aussichten des laufenden Geschäftsjahres lasse sich angesichts der gegenwärtigen unübersichtlichen Lage auf dem Stahlmarkt noch nichts sagen. Zur Zeit jedenfalls könnten über Absatz- und Produktionsmöglichkeiten im zweiten Halbjahr und damit auch über die Ergebnisentwicklung noch keinerlei sichere Voraussagen gemacht werden.

Abgesehen davon dürfe man auch nicht vergessen, daß die erheblichen Fremdmittel, mit denen die Thyssenhütte wieder aufgebaut worden sei, beträchtliche Aufwendungen für Amortisationen und Zinsen erforderten, in einem Ausmaß wie kaum bei einem anderen Unternehmen. So liege die jährliche Zinsbelastung zwischen 25 und 30 Millionen DM, und die normalen Tilgungsraten für die langfristigen Kredite würden in den nächsten Jahren gleichfalls etwa 25 Millionen DM betragen.

Die deutschen Stahlpreise

Bei seinen Bemerkungen zur Frage der Stahlpreise erinnerte Dr. Sohl daran, daß sich die deutschen Stahlpreise nach wie vor an der unteren Grenze des internationalen Preisniveaus bewegten — abgesehen vom französischen Eisenpreis, der von den besonderen Währungsverhältnissen in Frankreich beeinflußt sei. Man ersehe daraus, wie maßvoll die deutsche Stahlindustrie in der Preispolitik gewesen sei und die Marktchancen keineswegs einseitig für sich ausgenutzt habe.

„Man kann aber nicht — wie wir es bis zum November vorigen Jahres getan haben — eine Preispolitik aufbauen auf einer vollen Kapazitätsauslastung und auf höheren Exporterlösen, die einen Ausgleich für unzureichende Inlandpreise bieten“, sagt Dr. Sohl wörtlich. „Das bestätigt sich gerade in den letzten Monaten, wo die Exportmärkte — wie von uns vorausgesagt — mengen- und auch preismäßig rückläufig geworden sind und wir unsere Anlagen nicht mehr voll ausfahren können.“

Deshalb meinen wir, daß die letzte Stahlpreiserhöhung jedenfalls nicht zu früh, sondern eher zu spät vorgenommen wurde.

Es wäre sicher besser gewesen, den Stahlpreis in der Hochkonjunktur und nicht erst zur Zeit des sich abschwächenden Marktes zu berichtigen.“

Die Stahlarbeiter-Löhne und ihre Problematik

Sehr eingehend befaßte sich Dr. Sohl dann mit den jüngsten Lohnfragen:

„Erfreulicherweise,“ so stellte er fest, „konnte der Lohnkonflikt noch im letzten Moment bereinigt und damit die Streikgefahr gebannt werden. Zunächst möchte ich allen denen danken, die durch ihre Haltung wirkungsvoll zur Vermeidung eines Streiks beigetragen haben. Dieser Dank gilt auch maßgeblichen Mitgliedern unseres Aufsichtsrates, die sich — jeder von seiner Warte aus — um die Vermeidung des Streiks bemüht haben.“

Es ist weder meine Aufgabe noch meine Absicht, all die Fragen, die sich im Verlauf der Lohnverhandlungen ergeben haben, erneut aufzugreifen. Man sollte einmal abgeschlossene Debatten auch wirklich als abgeschlossen ansehen.

Jetzt kommt es darauf an, zu einer neuen Zusammenarbeit zwischen den Tarifpartnern zu kommen.

Ich halte es jedoch für wichtig, einige grundsätzliche Fragen anzuschneiden, deren Erörterung meines Erachtens gerade im

Interesse einer weiteren Zusammenarbeit der Tarifpartner notwendig ist.

Es ist nun einmal eine Tatsache, daß zwischen den Tariflöhnen und Effektivlöhnen eine Spanne besteht, die in unserer Industrie 1951 nur 24 Pfennig betrug, inzwischen aber auf über eine DM gestiegen ist. Wenn man nun diese Spanne bei den tariflichen Lohnverhandlungen einfach außer acht läßt, so muß das zweifellos die Bereitschaft der Arbeitgeber zu außertariflichen Zulagen und freiwilligen Sozialleistungen beeinträchtigen. Damit wäre aber unseren Belegschaften sicherlich nicht gedient. Deshalb sollten sich die Tarifpartner meines Erachtens darüber einig werden, all das, was seitens der Werke — je nach ihrer wirtschaftlichen Lage — zusätzlich getan wird, in den offiziellen Tarifverhandlungen zu berücksichtigen.

Rücksichtnahme auf den Bergbau

Und noch ein Weiteres. Es ist in der nun hinter uns liegenden Lohn-Auseinandersetzung mehrfach gesagt worden, mit der von der Stahlindustrie ins Feld geführten Rücksichtnahme auf benachbarte Wirtschaftszweige könne man nicht mehr operieren; dieses Argument habe sich durch allzu häufigen Gebrauch abgenutzt. Im Hinblick auf solche Äußerungen möchte ich hier noch einmal in aller Deutlichkeit darauf aufmerksam machen: Die gegenseitige Abhängigkeit von Stahl- und Bergarbeiterlöhnen sowie Kohlenpreisen und Stahlpreisen mit all ihren lohn- und kostenmäßigen Folgen für die verarbeitenden Industriezweige läßt sich nun einmal nicht aus der Welt schaffen. Die Rücksichtnahme hierauf war für uns kein verhandlungstaktisches Moment, sondern tatsächlich ein sehr ernstes Anliegen.

• Eine Koordinierung der Lohnpolitik in den genannten Industriezweigen erscheint im allgemeinen Interesse dringlicher denn je. Und ich möchte hier meine Anregung vom Herbst vorigen Jahres wiederholen, daß sich die verantwortlichen Männer dieser Industrien und der zuständigen Gewerkschaften an einen Tisch setzen, um die Grundlagen für eine solche Koordinierung zu schaffen.

Gerade wenn man die Autonomie der Tarifpartner und ihre Unabhängigkeit von staatlichen Schlichtungen bejaht, muß man neue Wege dieser Art suchen. Denn diese Autonomie läßt sich heute nicht mehr dadurch erhalten, daß jeder ohne Rücksicht auf benachbarte Wirtschaftszweige jeweils für sich das Beste herauszuholen sucht; — Lohnverhandlungen müssen vielmehr in klarer Verantwortung auch für die Folgen geführt werden, die sich aus Tarifvereinbarungen in einer Industrie für die gesamte Volkswirtschaft und damit für die gesamte Öffentlichkeit ergeben.“

Neue und bessere Verhandlungswege

Dr. Sohl befaßte sich in diesem Zusammenhang auch mit den Verhandlungsmethoden. Er sagte: „Es ist bei den letzten Tarifgesprächen von klassischen Angeboten gesprochen worden und davon, daß man in klassischer Weise verhandelte. Nun kennzeichnet das Wort ‚klassisch‘ meist etwas Historisches und nicht immer das, was die Gegenwart von uns erfordert.

Es ist beim besten Willen nicht zu bestreiten, daß die sogenannten klassischen Verhandlungsmethoden letzthin versagt haben. Und ich meine, wir sollten gerade angesichts dieser jüngsten Erfahrungen im Interesse beider



Die neuen Mitglieder des Aufsichtsrates: Dr. Klaus Dohrn, Vorstandsmitglied der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt/Main, und die Betriebsratsmitglieder der ATH Heinrich Geiling und Wilhelm Panek

Tarifpartner und ihrer Autonomie möglichst bald ernstlich prüfen, ob sich nicht doch neue und bessere Verhandlungswege finden lassen.

Wir sollten gemeinsam nach Wegen suchen, auf denen ein Streik in unseren Grundstoffindustrien auch ohne staatliches Eingreifen vermieden werden kann.“

„Keine Neubildung der VSt“

Zum Abschluß seines Berichtes vor der Hauptversammlung erläuterte Dr. Sohl die aus den Presseveröffentlichungen bekannten Vorschläge, durch ein Miteigentum an Zechen der Gelsenkirchener Bergwerks-AG auf lange Sicht die Versorgung der ATH mit Kohle zu sichern. Zunächst befaßte er sich dabei mit den immer wieder auftauchenden Behauptungen über eine angeblich beabsichtigte Neubildung der Vereinigten Stahlwerke, weil derartige Gerüchte unter anderem immer wieder im Zusammenhang mit Entwicklungen bei der ATH auftauchten. „Sie sind mir um so unverständlicher“, versicherte Dr. Sohl, als ich bereits vor etwa einem Jahr — nach meiner Erinnerung sogar als erster — öffentlich erklärt habe, die Vereinigten Stahlwerke würden aus den verschiedensten Gründen niemals wiederkommen. Schon allein, weil gar nicht daran zu denken ist, daß die großen Aktionärsgruppen ihre kontrollierenden Beteiligungen an Nachfolgegesellschaften der VSt zu Gunsten einer einflußmäßig unbedeutenderen Minderheitsbeteiligung an einer größeren Einheit aufgeben würden.

Mit unserer klar und deutlich zum Ausdruck gebrachten Überzeugung, daß die Vereinigten Stahlwerke nicht wiederkommen werden, befinden wir uns bekanntlich, auch in Übereinstimmung mit der Auffassung der Hohen Behörde in Luxemburg, die inzwischen mehrfach erklärt hat, sie halte ein Wiederaufleben der VSt für nicht erwünscht.

GBAG-Projekt soll Kohle sichern

Wenn nun auf einigen Teilgebieten eine gewisse Zusammenarbeit einiger Nachfolgegesellschaften aus wirtschaftlichen Gründen fortgesetzt werden muß, dann ist es um so bedauerlicher, daß Maßnahmen dieser Art, die nichts mit einer Neubildung der Vereinigten Stahlwerke zu tun haben, immer wieder mit dem Argument belastet werden, sie dienten in Wirklichkeit nur diesem Ziel.

Ich denke dabei besonders an das Projekt, die Sonderlieferverträge für Kohle zwischen der Gelsenkirchener Bergwerks-AG, unserer Gesellschaft und zwei anderen Hütten abzulösen durch Werksebstverbrauchsrechte auf der Basis des Miteigentums an einigen GBAG-Schachtanlagen.

Dieser Plan wurde nach sorgfältiger Abwägung der Belange aller Beteiligten und unter Rücksichtnahme auf die geltenden Bestimmungen der Kohleverkaufsgesellschaften und des

Montanvertrages ausgearbeitet. Er hat die Zustimmung der Aufsichtsräte aller beteiligten Gesellschaften — und zwar sowohl von der Anteilseignerseite als auch von der Arbeitnehmerseite — erhalten, und er hat in weiten Kreisen der Öffentlichkeit Verständnis und Unterstützung gefunden. Und doch haben wieder einmal vereinzelte in- und ausländische Stimmen dieses Projekt mit dem Schlagwort „Die Vereinigten Stahlwerke kommen wieder“ angegriffen.

Wenn man in dem getrennten Miteigentum der drei Hütten an einzelnen GBAG-Schachtanlagen einen Zusammenschluß der beteiligten Hüttenwerke sieht, dann müßte man doch wohl konsequenterweise in jedem gemeinsamen Vorgehen von Hüttenwerken auf dem Rohstoff- und Produktionsgebiet einen genehmigungspflichtigen Zusammenschluß erblicken.

Ich erinnere in diesem Zusammenhang: Vor vier Jahren haben eine ganze Reihe französischer Hüttenwerke, die zusammen über mehr als 9 Millionen Jahrestonnen Rohstahl erzeugen, eine besondere Gesellschaft gegründet und über sie die Aktienmehrheit eines großen deutschen Bergwerksunternehmens erworben. Der Ruhrbergbau entsprach seinerseits daraufhin einstimmig dem französischen Wunsch, diesen gemeinschaftlichen Aktienbesitz ausnahmsweise als Grundlage für Brennstoffbezüge sämtlicher beteiligter Hütten im sogenannten Werksebstverbrauch anzuerkennen.

Niemand — auch nicht an der Ruhr — hat dieses Vorgehen beanstandet oder gar die Frage aufgeworfen, ob hier etwa ein Zusammenschluß der Hütten untereinander vorliege oder nicht. Um so unverständlicher ist es uns, wenn nun hier und da aus dem sogenannten GBAG-Projekt ein genehmigungspflichtiger Zusammenschluß der ATH mit anderen Hütten konstruiert wird. Hier handelt es sich doch lediglich darum, in einer lockeren Form traditionelle Lieferverhältnisse zwischen deutschen Hütten und Gruben auf eine neue Grundlage zu stellen.

Gemeinsame Rohstoff-Grundlagen

Gerade bei der Rohstoff- und Brennstoffversorgung ist es immer so gewesen und wird es künftig in noch verstärktem Maße so sein, daß sich voneinander unabhängige Unternehmen eine gemeinsame Versorgungsbasis schaffen. Das ist in den Vereinigten Staaten der Fall, wo verschiedene große Hüttenwerke Eisenerzvorkommen gemeinsam ausbeuten, — und eine ähnliche Entwicklung bahnt sich jetzt auch in Europa an. Ich erwähnte schon das „Miferma“-Projekt, bei dem sich die deutsche Eisenindustrie mit englischen, französischen und italienischen Stahlwerken zusammengetan hat.

Die Mekambo-Erzvorkommen in Zentralafrika sollen sogar gemeinsam von europäischen und amerikanischen Stahlunternehmen aufgeschlossen werden. Gerade dieses Projekt und die Größenordnung der hinter ihm stehenden Hütten führt die Idee ab absurdum, solche Gemeinschaftsaktionen führten zu einem Zusammenschluß der beteiligten Werke untereinander.

Keine Diskriminierung!

Ich wiederhole: Niemand in Deutschland denkt an eine Wiederherstellung der Vereinigten Stahlwerke. Wir haben dafür unsere guten Gründe, — ja vielleicht auch politische. Wir werden allerdings sehr hellhörig, wenn in der Diskussion über Zusammenschlüsse entgegen allen Bestimmungen des Montanvertrages ganz offen die Diskriminierung eines einzelnen Reviers oder gar einzelner Namen gefordert wird.

Natürlich bestünden wegen der traditionellen Liefer- und Geschäftsbeziehungen noch gewisse Bindungen der VSt-Nachfolgesellschaften untereinander, die sich ohne geschäftliche Nachteile nicht einfach beseitigen ließen.

Dazu gehöre zum Beispiel das gemeinsame Interesse, das die Dortmund-Hörder Hüttenunion und die ATH an den Hüttenwerken Siegerland genommen hätten. Es beruhe darauf, daß

Siegerland von Dortmund-Hörde mit Platinen und von der ATH mit Breitband beliefert werde.

Für die ATH stehe die Frage der langfristigen Absatzsicherung im Vordergrund. Das sei bereits beim Erwerb der Siegerland-Beteiligung, die übrigens nicht genehmigungspflichtig gewesen sei, gesagt worden. Wenn diese Frage befriedigend gelöst werde, sei für die ATH die kapitalmäßige Beteiligung nicht mehr von entscheidender Bedeutung. „Falls wir uns im Rahmen der Verhandlungen über diesen Fragenkomplex“ — so unterstrich Dr. Sohl — „entschließen sollten, unsere Siegerland-Beteiligung an Dortmund-Hörde abzugeben, so wäre diese Haltung maßgeblich von unserem Willen beeinflusst, erneut zu dokumentieren, daß uns an einer neuen eigentumsmäßigen Verflechtung mit anderen Nachfolgruppierungen der früheren Vereinigten Stahlwerke nichts gelegen ist. Wir erwarten allerdings, daß ein solcher Entschluß auch entsprechend anerkannt würde, und daß einer natürlichen, durch die traditionellen Geschäftsbeziehungen bedingten Zusammenarbeit zwischen den Nachfolgruppierungen nichts in den Weg gelegt wird.“

In diesem Zusammenhang müsse jedoch noch ein anderer Gesichtspunkt berücksichtigt werden. In der letzten Zeit sei wiederholt gefordert worden, die Eisen schaffende Industrie dürfe nicht stärker in die Eisenverarbeitung eindringen. Die ATH habe nur eine sehr bescheidene eigene Eisenverarbeitung. Damit befände sie sich in einer anderen Lage als viele große Montanunternehmen, die zum Teil sogar ihr Schwerkgewicht in der Verarbeitung besäßen. Um so größeren Wert müßten wir auf eine gesicherte Brennstoffbasis legen; und um so mehr müßten wir uns aber auch innerhalb unserer Gruppe mit dem Produktionsprogramm stahlseitig so ausrichten, daß wir auf einer breiten und damit krisenfesten Grundlage stünden.

„Sie dürfen versichert sein“, so schloß Dr. Sohl, „daß wir unsere Arbeit auch weiterhin darauf abstellen werden, unserer August Thyssen-Hütte eine glückliche Zukunft zu sichern.“



Kurz - aber interessant

Schon seit 1951 benutzen die deutsche und die französische Eisenbahn 100 000 Güterwagen gemeinsam.

Die von einer westdeutschen Firma auf den Markt gebrachten, aus Nylon geformten Scharniere für Fenster, Kisten und Behälter jeglicher Art haben sich gut bewährt. Sie sind unempfindlich gegen Witterungseinflüsse, Wasser, Hitze und Kälte sowie widerstandsfähig gegen Laugen und Säuren. Das Anschrauben entfällt, da die Scharniere angeleimt werden können. Trotzdem halten sie eine Zugkraft von 120 kg aus. Sie brauchen auch nicht geschmiert zu werden, arbeiten aber dennoch fast geräuschlos und ohne Verschleiß.

Am 1. Juni 1958 wurden in der Bundesrepublik, Berlin-West und im Saarland 14,95 Millionen Rundfunkteilnehmer gezählt. Die entsprechende Zahl der Fernsehteilnehmer (hier ohne Saargebiet) betrug 1,62 Millionen.

Die „Internationale Photo- und Kino-Ausstellung“ 1958 findet vom 27. September bis 5. Oktober in Köln statt. Die „photokina“ 1958, die sechste Veranstaltung dieser Art, verspricht mit ihrem die Angebote aller Produktionsländer umfassenden Messeteil, mit den dokumentarischen und künstlerischen Bilderschauen und den Sonderveranstaltungen ein einzigartiges Ereignis für die photographische Wirtschaft und alle Photoamateure der Welt zu werden.

Kleine Weisheiten

Das Fahrrad

Die Dänen und Holländer liebten es schon zu der Zeit, zu der es noch keine Benzinbeschränkung für Autos gab; heute zeigt sich auch die Spanierin mit ihm in den Straßen Madrids, ohne daß ihre angeborene Würde unter der Gesellschaft eines technisch so vollendeten Fahrzeugs zu leiden braucht. Sein Erfinder, ein Mann mit einem umständlichen Namen, Carl Friedrich Christian Ludwig Freiherr Drais von Sauerbronn, machte nach dem damaligen Recht die straffreie Benutzung seiner Draisine von einem kleinen Wappenschild abhängig, das er an seinem Erzeugnis anbringen ließ. Um 1817 saß man auf seinem hölzernen Fahrzeug zwar leidlich weich, hatte jedoch Schutzkappen aus Eisen an die Schuhe zu schrauben und mußte sich noch selber vom Erdboden abstoßen. Die Tretkurbel kam erst 1845 durch Milius auf, und bevor alle Welt das Niederrad benutzen konnte, mußten unsere Großväter erst einmal das halsbrecherische Hochrad hinter sich bringen, das heute nur noch gewandte Artisten im Variété vorführen.



Die Zentralheizung

Der Idee nach bedeutet die so moderne Zentralheizung nichts anderes als die Rückkehr zu den Gepflogenheiten, die um das Jahr 100 v. Chr. im Hause des Römers Sergius Orata herrschten. Er stammte aus einer reichen Patrizierfamilie, in der die Kunst des Wohllebens nicht unbekannt war. Sein Badezimmer erwärmte er durch heiße Luft, die durch einen Hohlraum unter dem Fußboden geleitet wurde. Des Sergius Orata Einfall wurde in den großen öffentlichen Bädern Roms nachgeahmt; später wurden auch die Wohnräume prunkvoller Paläste mit derartigen Heißluftanlagen ausgestattet. Die Kenntnis dieser Heiztechnik erhielt sich bis ins Mittelalter und darüber hinaus. So wurde die Marienburg der Deutschordensritter, um 1300 erbaut, durch Heißluft erwärmt, und um 1750 erhielt das Potsdamer Stadtschloß, die Residenz Friedrichs des Großen, Luftheizung. Wenige Jahrzehnte später kam auch die Dampfheizung auf, während die Warmwasserheizung schon vorher vereinzelt ausgeführt worden war.



Der Schirm

Auch er war einmal ein Symbol der Macht und ein Vorrecht der Vornehmen. Die Assyrier benutzten schon die zusammenklappbare Konstruktion, und als Karl der Große das Abendland regierte, sandte einer seiner



Zeichnungen: Fritz Mack

geistlichen Würdenträger einem anderen einen Schirm als seltene Gabe. In der venezianischen Republik wurde dem Dogen bei Staatsaufzügen ein prunkvoller Sonnenschirm vorangetragen. Das war um 1176; aber erst vierhundert Jahre später eroberte sich der Schirm die Paläste der adligen Herren. Um 1725 gab es in Deutschland die ersten Wetterhäuschen, zierliche Hygrometer, die bei nassem Wetter eine Dame mit einem Regenschirm, bei trockenem einen Jäger mit einer Flinte hervortreten ließen. Um dieselbe Zeit war der Schirm auch in die Literatur eingegangen: Robinson, der Held von Defoes gleichnamigen Roman, führte ihn als ständigen Begleiter mit sich.

Der Löffel

Als Nachbildung der hohlen menschlichen Hand ist er ein Gerät von hohem Alter, das schon um 5000 v. Chr. aus Knochen oder Holz geschnitzt, in Benutzung war; allerdings noch nicht als Bestandteil unseres heutigen Bestecks, von dem zuerst das Messer in Übung kam, während selbst die Könige und ihr Hof sich noch zu Zeiten Heinrichs VIII. von England der Hände an Stelle einer Gabel bedienten. Der große Schöpföffel von einst besaß, als de Montaigne um 1850 die Schweizer lobte, bei denen es immer soviel Löffel gebe, als Esser bei Tische sitzen, nur einen kleinen Stiel; erst die Mode der Halskrausen nötigte die Verfertiger, auf die Bedürfnisse der Speisenden Rücksicht zu nehmen und die Löffelstiele zu verlängern. Die Negerstämme Afrikas, die in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts von der Livingstone-Expedition besucht wurden, wußten selbst mit diesem Ideallöffel nichts Besseres anzufangen, als mit ihm die Milch in die hohle Hand zu gießen und, wie seit je, sie aus ihr zu trinken.



Die Krawatte

Im Dreißigjährigen Krieg, in dem so ziemlich alle Völker Europas durcheinandergewürfelt wurden, lernten die Heere auch die kroatischen Soldaten kennen, die zu ihrer Tracht bunte Halstücher anlegten. Als ein beliebtes Kleidungsstück ging das kroatische Halstuch alsdann in die europäische Herrenmode ein, wobei sich der Name des Urhebers als Bezeichnung für den Gegenstand einbürgerte und auf dem Wege über das französische Croate zu Krawatte wurde. Um die Wende zum 19. Jahrhundert bestand die Halsbinde des modischen Herrn aus einem mehrere Meter langen weißen Batist- oder Musselinstreifen. Es kostete viel Zeit, Mühe und Fertigkeit, diesen mehrfach so um den Hals zu schlingen, bis er tadellos saß und mit einer kostbaren Nadel geschlossen werden konnte. Ernste, ältere Herren bevorzugten statt der weißen Halsbinde eine schwarzseidene. Als der Hemdkragen sich hervorwagte, schrumpfte die Halsbinde zu einem schmalen Streifen zusammen und erinnerte sich wieder ihres ursprünglichen Namens.



Richard Petereit

Deshalb wurde der Krankenkassenbeitrag erhöht:

Ein Fehlbetrag von 200 000 DM drohte der Krankenkasse

Die Mitglieder der Betriebskrankenkasse haben es am letzten Monatsende in ihren Gehalts- und Lohntüten — nicht zu ihrem Vergnügen — selbst gemerkt: Seit Anfang Mai hat die Krankenkasse ihre Beiträge erhöht. Zum zweitenmal innerhalb von zehn Monaten mußten Kassenvorstand und Vertreterversammlung zu dieser — alle ohne Unterschied treffenden — Maßnahme greifen. Der Krankenstand lag in den ersten Monaten des laufenden Jahres um 42 Prozent über dem Durchschnitt der gleichen Monate des vergangenen Jahres. Ohne Erhöhung der Beiträge wären die notwendigen Leistungen der Kasse nicht mehr zu halten gewesen.

Vom Versicherungsamt der Stadt Duisburg als der Aufsichtsbehörde ist dieser Beschluß des Vorstandes und der Vertreterversammlung unserer Betriebskrankenkasse bestätigt worden. Am 19. Mai hat das Versicherungsamt entsprechend verfügt, daß der Beitrag rückwirkend ab 1. Mai erhöht wurde, und zwar:

- für Mitglieder mit Anspruch auf volle satzungsmäßige Kassenleistungen auf 7,4 Prozent des Grundlohnes;
- für Mitglieder, deren Anspruch auf Krankengeld und Hausgeld ruht, weil sie während der Arbeitsunfähigkeit für mindestens 14 Tage Arbeitsentgelt erhalten, auf 5,2 Prozent des Grundlohnes;
- für freiwillig Versicherte, die nur beschränkte Kassenleistungen erhalten, auf 4,4 Prozent des Grundlohnes.

Wie kam es zur Beitrags-Erhöhung?

Aus welchen Gründen war die Erhöhung der Beiträge notwendig, fragen die Kassenmitglieder? Denn nach der ersten Beitragserhöhung im vergangenen Sommer hatte die Betriebskrankenkasse der ATH — im Gegensatz zu anderen Betriebskrankenkassen und den Ortskrankenkassen — keine weitere Anhebung vorgenommen.

Dies sind einige der Ursachen für die jüngste Maßnahme: In ihrer letzten Sitzung Anfang Mai hatten Vorstand und Vertreterversammlung der Betriebskrankenkasse der August Thyssen-Hütte über den Haushalt für das Geschäftsjahr 1958 zu beschließen. Der Voranschlag, nach den Erfahrungen der letzten Jahre und unter sorgfältiger Berücksichtigung vor allem der Entwicklung in den vergangenen zehn Monaten aufgestellt, sah Ausgaben in Höhe von rund 6,5 Millionen DM vor. Dieser Betrag liegt höher als in den Vorjahren.

Den Ausgaben aber standen auf Grund der bis dahin geltenden Beitragssätze Einnahmen von rund 16 000 Mitgliedern nur in Höhe von 6,3 Millionen DM gegenüber, so daß sich ein Fehlbetrag von voraussichtlich 200 000 DM ergeben mußte. Die Vertreterversammlung war entsprechend der Kassensatzung verpflichtet, diesen Fehlbetrag zu decken. Sie beschloß deshalb eine entsprechende Erhöhung der Beiträge.

Eine unerfreuliche Entwicklung

Dieser Beschluß wurde vor allem dadurch ausgelöst, daß der Krankenstand sich auch in den ersten vier Monaten des Jahres ungünstig entwickelt hat und keine Besserung abzusehen ist. Eine schnelle Entscheidung war deshalb zum Wohle aller Versicherten erforderlich.

Hier sind die nüchternen Tatsachen nach dem Stand bis Ende Mai, welche die zu Anfang des vergangenen Monats beschlossenen Maßnahmen als nur zu notwendig erkennen lassen:

Der durchschnittliche Krankenstand während der ersten fünf Monate 1957 betrug 3,8 Prozent des Mitgliederstandes.

Für die gleiche Zeit 1958 erreichte er 5,4 Prozent, das heißt er hat sich um 42,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr erhöht. Oder anders ausgedrückt: Es haben sich 1100 mehr Mitglieder krank gemeldet, als nach dem durchschnittlichen Krankenstand im Vorjahr zu erwarten gewesen wäre.

Krankengeld und andere Kosten

Was bedeuten diese Prozentzahlen? Hierzu zwei Zahlen allein über die Höhe des zu zahlenden Krankengeldes:

Ein Krankenstand von 3,8 Prozent erfordert monatlich Zahlungen von Krankengeld an die Kassenmitglieder in Höhe von rund 160 000 DM.

Bei einem Krankenstand von 5,4 Prozent erhöhen sich die Krankengelder auf monatlich rund 227 000 DM.

Nun weiß jeder Versicherte, daß Krankengeld nur einen Teil der Aufwendungen darstellt, die von der Kasse für erkrankte Mitglieder zu leisten sind. Hinzu kommen die notwendigen — und in jüngster Zeit nicht unwesentlich gestiegenen — Ausgaben für Arzneien, Arzthonorare und Krankenhauskosten und viele andere Dinge, nicht zuletzt für Heilverfahren. Alle diese Ausgaben steigen automatisch, wenn mehr Mitglieder krank sind.

Leichtsinn und Gedankenlosigkeit

Vorstand und Vertreterversammlung der Betriebskrankenkasse untersuchten eingehend die Frage, ob der Krankenstand in dieser Höhe unvermeidbar ist. Einmütig waren sie der Auffassung, daß die Kasse leider infolge des Leichtsinns und der Gedankenlosigkeit, oft sogar der Böswilligkeit von Mitgliedern viel Geld unnütz ausgeben muß. Vor allem in dieser Zeit einer abgeschwächten Konjunktur kann es sich keine Versichertengemeinschaft, die als soziale Einrichtung auf Gegenseitigkeit aufgebaut ist, gestatten, mehr Geld auszugeben, als unbedingt notwendig ist. Mehr noch als zu anderer Zeit muß das Bewußtsein wieder Allgemeingut werden:

Nur wer wirklich krank ist, darf die Krankenkasse in Anspruch nehmen.

Wer die Krankenkasse schädigt, schädigt die Gemeinschaft aller Mitglieder — und damit letzten Endes auch sich selbst.

Mahnung an alle Mitglieder

Es muß an alle, insbesondere an die jüngeren Mitarbeiter der Hütte, ein ernstes Wort der Mahnung gerichtet werden. Die meisten kennen nicht die Beweggründe, die vor über sechs Jahrzehnten zur Gründung der Betriebskrankenkassen führten. Sie wurden in einer Zeit, als es noch keine Allgemeinen Krankenkassen gab, von Einzelnen ins Leben gerufen, um ihren unverschuldet vom Schicksal getroffenen Kollegen zu helfen. Die Kassen waren echte genossenschaftliche Selbsthilfe-Einrichtungen. Damals wurden zum Beispiel Leistungen nur durch einen Ausschuß aus den Reihen der Mitglieder gewährt. Es gab wohl Richtlinien hierfür, aber ihre Höhe wie Dauer wurden je nach der Schwere der Erkrankung von Fall zu Fall festgesetzt. Heute erfolgen Leistungen zwar auf Grund gesetzlicher und satzungsmäßiger Bestimmungen, aber die Kassen regieren und verwalten sich im übrigen — wie seit jeher — selbst. Der Gesetzgeber hat ihnen die eigene Finanzhoheit gegeben. Die Vertreterversammlung kann selbst bestimmen, wieviel Geld ausgegeben werden und wie hoch der Beitrag sein soll, um die notwendigen Einnahmen — an denen sich bekanntlich auch der Arbeitgeber mit seinem gesetzlichen Anteil beteiligt — zu erreichen. Damit hat es der Gesetzgeber praktisch in die Hand jedes einzelnen Mitgliedes gelegt, ob man viel oder wenig ausgeben kann und wie hoch die Beiträge für diese Ausgaben sein müssen.

Die Betriebskrankenkasse hat in den letzten Wochen eine neue Vertreterversammlung erhalten. Zu alten, bewährten Mitgliedern traten neue, vor allem jüngere Mitarbeiter. Sie werden in ihrer vierjährigen Amtszeit nicht wenig Mühe darauf verwenden müssen, den Mitgliedern als selbstverständliche Richtlinie ihres Handelns einzuprägen:

Gemeinsames Gut muß jeder zum Besten der Versicherten-gemeinschaft wahren und mehren.

Niemand kann von der Kasse etwas verlangen, was er nicht jederzeit auch aus der eigenen Tasche für die Gesundheit zu opfern bereit ist.

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:



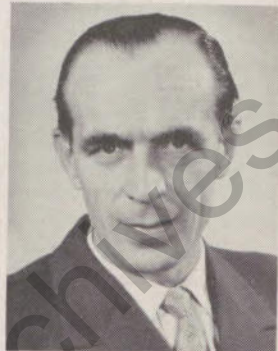
Heinrich Dawid
Stellwerkswärter Eisenbahn Nord
eingetreten am 15. August 1918



Johannes Orazem
Stellwerkswärter Eisenbahn Nord
eingetreten am 26. August 1918



Josef Hössler
Schlosser Hafen Schwelgern
eingetreten am 9. August 1933



Kurt Sieg
Schlosser Fahrleitungsmeisterei
eingetreten am 28. August 1933

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Lichtbilder: B. Maruschke

Auf Fahrkarten 2. Klasse im 1. Klasse-Abteil

Nach den neuen Bestimmungen über die Platzzuweisung in den Verkehrsmitteln der Deutschen Bundesbahn ist dem Reisenden mit Fahrausweis für die 2. Klasse tunlichst ein Sitzplatz im 1.-Klasse-Abteil anzuweisen, wenn dort noch Sitzplätze frei sind und die 2. Klasse voll belegt ist. Der Fahrgast wird in der 1. Klasse, in der ihm ein Platz angewiesen wurde, ohne Zahlung des Preisunterschiedes so lange befördert, bis ihm in der 2. Klasse ein Platz angewiesen werden kann

oder bis der ihm zugewiesene Platz für einen Reisenden der 1. Klasse benötigt wird. Erhält er jedoch auch in der 1. Klasse keinen Sitzplatz, so kann er, ohne daß ihm eine weitere Entschädigung zusteht, die Fahrt gegen Erstattung von Fahrpreis und Gepäckfracht für die nichtdurchfahrene Strecke aufgeben. Der Anspruch auf Fahrpreiserstattung erlischt, wenn er nicht binnen sechs Monaten nach Ablauf der Geltungsdauer des Fahrausweises geltend gemacht wird.

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Walter Motnik, Eisenbahn Nord
mit Ingeborg Kaiser
am 14. Mai 1958
Dietrich Neukäter, Hafen Schwelgern
mit Christel-Helene Vengels
am 16. Mai 1958
Wilhelm Heidermann, Eisenbahn Nord
mit Helma Rensing
am 17. Mai 1958
Manfred Wirtz, EBW I
mit Luzie-Anna Eisenbeis
am 22. Mai 1958
Johannes Bauer, EBW I
mit Hildegard Ehrenreich
am 22. Mai 1958
Heinrich Lücke, Hafen Schwelgern,
mit Elli Reuner
am 23. Mai 1958
Heinz Johansson, Eisenbahn Nord
mit Melitta Meier
am 24. Mai 1958
Rudi Leidens, Hafen Schwelgern
mit Maria Schinabeck
am 24. Mai 1958
Erwin Kotzanek, Eisenbahn Nord
mit Marianne Pohl
am 27. Mai 1958
Walter Kiehne, Eisenbahn Süd
mit Sieglinde Kampf
am 27. Mai 1958

Heinz Bodenbach, Eisenbahn Nord
mit Irmgard Martin
am 30. Mai 1958
Willi Truntschka, Hafenbüro
mit Julianna Isselburg
am 30. Mai 1958
Werner Hoffmann, EBW I
mit Elisabeth Robertz
am 31. Mai 1958
Günter Müller, Maschinenbetrieb Nord
mit Ingrid Lehmann
am 6. Juni 1958

Nachwuchs kam an:

Erika, 25. Mai 1958
Jakob Jackowski, Eisenbahn Süd
Werner, 27. Mai 1958
Werner Kaldewey, EBW I
Gabi, 30. Mai 1958
Arno Uhr, Hafen Schwelgern
Hans-Dieter, 2. Juni 1958
Otto Kleber, Eisenbahnoberbau Nord
Wilfried, 6. Juni 1958
Johann Bialek, Hafen Schwelgern
Monika, 8. Juni 1958
Hartwig Ruge, Eisenbahn Nord
Renate, 12. Juni 1958
Rudolf Waclawek, Maschinenbetrieb
Nord

Heike, 16. Juni 1958
August Malinowski, Maschinenbetrieb
Nord
Karin, 18. Juni 1958
Gerhard Lenz, Maschinenbetrieb Nord
Detlef, 19. Juni 1958
Günter Spielvogel, Eisenbahn Nord
Gisela, 19. Juni 1958
Günter Pellny, Eisenbahn Süd
Ulrike, 23. Juni 1958
Heinrich Schaaf, Eisenbahn Nord
Reiner, 25. Juni 1958
Heinrich Gersdorf, Eisenbahn Süd
Inge, 27. Juni 1958
Johannes Napp, Eisenbahn Süd
Peter, 29. Juni 1958
Franz Gättinger, EBW I

Geburtstage:

Karl Vieth, geboren 12. Juni 1878, wurde
80 Jahre; früher: Bürobeamter, Hafen;
wohnhalt: Duisburg-Hamborn, Richter-
straße 14
August Pöhlert, geboren 16. August 1873,
wird 85 Jahre; früher: Lokführer; wohn-
haft: Bocholt i. W., Lübecker Straße 15

Todesfälle:

Johann Szymczak, Schlosser, EBW I,
geboren 9. Juni 1892, gestorben 25. Juni
1958, Eintritt: 1. Mai 1908