



HUTTEN-POST

PHX

HIER SPRICHT DIE BETRIEBSGEMEINSCHAFT

MITTEILUNGSBLATT DER HUTTENWERKE PHOENIX AG.

5. JAHRGANG

WEIHNACHTEN 1953

NUMMER 5

PHX
STAHL



Stille Nacht,

heilige Nacht



WEIHNACHTEN 1953

In diesen Tagen vollzieht sich bei einem großen Teil der Menschheit, und dieses bemerkt man besonders in unserem Heimatland, eine innere Umstellung. Weihnachten, das Fest der Freude und des Friedens, steht abermals vor der Tür. In jeder Familie ist man bestrebt, Freude zu spenden und dieses Fest als das schönste des Jahres zu begehen. Aber nicht nur an die Familie, auch an diejenigen, die auf sich alleine gestellt sind, gilt es an diesen Tagen zu denken und zu versuchen, ihnen das Gefühl der Zusammengehörigkeit zu zeigen.

Für uns, die große Phoenix-Familie, fällt an diesem Weihnachtsfest auf die Freude ein kleiner Schatten. Auf Grund der Wirtschaftslage mußten einige Einschränkungen vorgenommen werden, die für einen geringen Teil unserer Werkeangehörigen Kurzarbeit und damit einen Verdienstaussfall bringen. Der Vorstand hofft aber, und es ist anläßlich der Festtage unser größter Wunsch, Entlassungen zu vermeiden und zu versuchen, den jetzt Beschäftigten den Arbeitsplatz zu erhalten. Darum wollen wir uns die Festesfreude nicht trüben lassen.

Aber auch dem Wunsche auf Erhaltung des Friedens wollen wir am Feste des Friedens besonderen Ausdruck verleihen. Es sind zwar keine großen Fortschritte in der Entspannung der Lage zwischen den Staaten im Laufe des Jahres zu verzeichnen, jedoch ist die Gefahr eines Krieges nicht vergrößert, sondern eher vermindert worden. Ein Teil der noch in Kriegsgefangenschaft Befindlichen ist vor einigen Wochen zurückgekehrt. Hoffen wir, daß auch die letzten in den nächsten Monaten ihre Heimat wiedersehen und damit bei Tausenden von Menschen, bei denen an den kommenden Festtagen noch Kummer herrscht, Freude und Frieden bald einkelren.

Möge allen Menschen, die guten Willens sind, eine recht lange Zeit der friedlichen Entwicklung beschert werden.

Kurz nach dem Weihnachtsfest erfolgt der Jahreswechsel. Mit dem Dank an unsere Belegschaft für die geleistete Arbeit im vergangenen Jahr wünschen wir

*frohe Festtage und ein herzliches
Glückauf im neuen Jahr.*

Der Vorstand.

Die neue Sauerstofferzeugungs- anlage

Vor einigen Wochen wurde nach einer Bauzeit von einem Jahr eine Anlage dem Betrieb übergeben, die nach den neuesten Erkenntnissen der Technik geschaffen worden ist. Sie dient dazu, unsere Stahlproduktion zu erhöhen und die Qualität unserer Stähle zu verbessern.

Es handelt sich um eine Sauerstofferzeugungsanlage, deren Wirkungsweise und Zweck nachstehend beschrieben wird:

Bei der Erzeugung von Thomasstahl wird durch das im Konverter befindliche Roheisen Luft geblasen. Diese Luft enthält ca. 21 % Sauerstoff, der zur Verbrennung der unerwünschten Bestandteile, wie Kohlenstoff, Silizium, Mangan, Phosphor und Schwefel, dient. Es dauert ca. 15 Minuten, bis die genannten Bestandteile einer Charge von 15 t Roheisen verbrannt sind.

Der Thomasstahl hat gegenüber dem SM-Stahl höhere Gehalte an Stickstoff und Phosphor. Diese Bestandteile machen den Stahl spröde. Erhöht man nun den Sauerstoff im Gebläsewind, so vollzieht sich die Verbrennung im Konverter schneller und weitgehender. Auf diese Weise erreicht man niedrigere Phosphorgehalte. Durch die kürzere Blasezeit wird auch die Aufnahme von Stickstoff in den Stahl verringert. Es hat sich erwiesen, daß eine Anreicherung des Gebläsewindes auf ca. 35 % Sauerstoff am günstigsten ist.

Den notwendigen Sauerstoff erzeugt man in einer Großanlage, die aus folgenden Maschinen bzw. Apparaten besteht:

Ein Turbokompressor saugt über ein Filter aus der Atmosphäre 20 000 m³/h Luft an und verdichtet sie auf 4,6 atü. Diese Luftmenge wird einem sogenannten Luftzerlegungsapparat zugeführt. Im Zerlegungsapparat liegt das eigentliche Geheimnis der Gewinnung von Sauerstoff aus der Luft. Er besteht aus einer Anzahl von Behältern, Wärmeaustauschern und Rohrleitungen, die alle aus Kupfer angefertigt sind. Kupfer ist ein Werkstoff, der vom Sauerstoff nicht angegriffen wird.

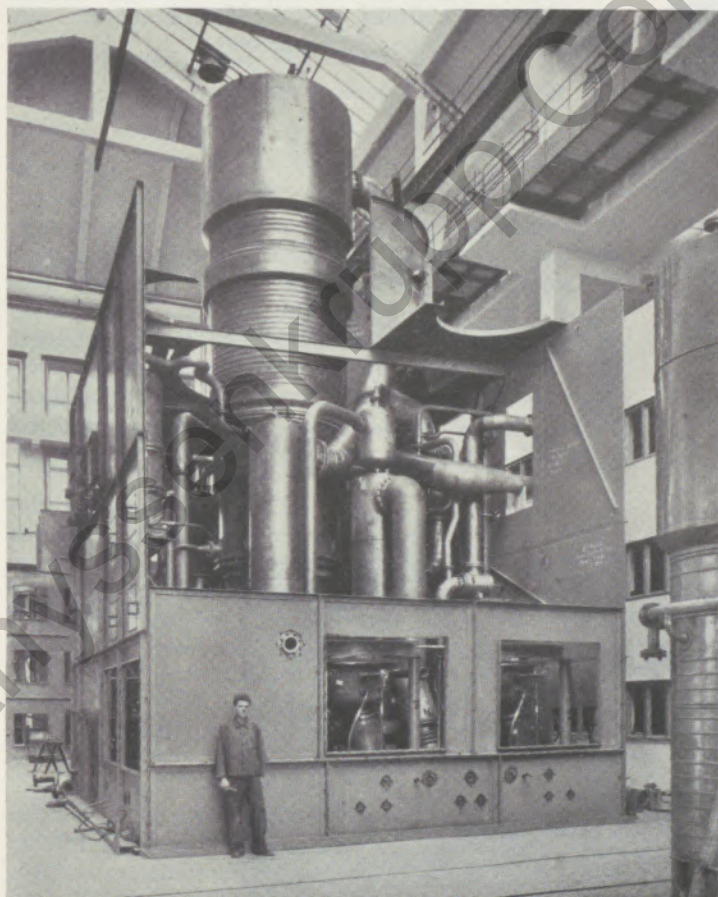
In dem erwähnten Trennapparat wird die Luft durch starke Abkühlung in Sauerstoff und Stickstoff zerlegt. Dies ist möglich, weil die beiden Gase verschiedene Siedetemperaturen haben, und zwar Sauerstoff —183° C und Stickstoff —195° C.

Der so gewonnene Sauerstoff wird nun über zwei Sauerstoffkompressoren mit einer Leistung von je 2000 m³/h und einem Druck von 4 atü zum Thomaswerk geschickt oder auf einen Druck von 12 atü gebracht und in vier großen Behältern von je 24 m Höhe und 3 m ϕ mit einem Fassungsvermögen von 7400 m³ gespeichert.

Die Anlage erzeugt 3100 Nm³/h Sauerstoff mit einem Reinheitsgrad von 98 % und außerdem 300 Nm³/h Sauerstoff mit einem Reinheitsgrad von 99,5 %. Der beim Zerlegungsprozeß anfallende Stickstoff wird nicht weiter verwendet; er entweicht in die Luft.

Die größere Menge des gewonnenen Sauerstoffes ist für das Stahlwerk bestimmt und wird über eine Leitung von 1200 m Länge und 500 mm ϕ dem Thomaswerk zugeführt. Die kleinere Menge Reinsauerstoff dient Brenn- und Schneidzwecken. Sie wird über zwei Abfüllkompressoren in die transportablen Sauerstoffflaschen gefüllt bei einer Verdichtung auf 150 atü. Zur Speicherung von Reinsauerstoff und als Puffer dient ein Gasometer von 300 m³ Inhalt.

Weitere Verwendungsmöglichkeiten für den Sauerstoff ergeben sich bei der Herstellung von SM-Stahl durch Zusatz bei der Vergasung von Kohle in den Generatoren und im SM-Ofen selbst.



Inneres eines Trennapparates mit den Kupferbehältern und -leitungen



Außenansicht mit Mannschaftsraum

Die Gesamtanlage wurde von der Neubauabteilung in Zusammenarbeit mit dem Stahlwerk, Masch.-Betrieb, El. Betrieb und Wärmestelle, in Verbindung mit der Fa. Linde in München, geplant und von Herrn Architekt Lierhaus baulich gestaltet.

Sie besteht aus einer Maschinenhalle, in der sich der Turbokompressor, zwei Sauerstoffkompressoren und ein Mitteldruckkompressor befinden. In dieser Halle ist auch der Steuerstand und die Meßtafel für die gesamte Anlage untergebracht. Da-



Außenansicht mit Sauerstoffspeichern

Wiederaufbau des Betriebsgebäudes Thomasschlackenmühle

Die Betriebsräume der Thomasschlackenmühle, welche bisher in einem noch erhaltengebliebenen und provisorisch hergerichteten Teil des durch Kriegseinwirkung zerstörten Betriebsgebäudes un-



neben befindet sich die Trennerhalle, in der der Luftzerlegungsapparat mit zwei Entspannungsturbinen steht. Dahinter befinden sich die elektrischen Schaltanlagen, die Hoch- und Niederspannungsstation sowie die Werkstätten für Elektro- und Maschinenbetrieb. Weiter schließt sich an ein Raum für die Abfüllkompressoren und die Abfüllhalle, in der sich der Füllstand für die Sauerstoffflaschen befindet. Der Reinsauerstoff wird hier entweder in Großflaschen gepumpt, die zu je drei Stück auf Eisenbahnwagen montiert sind (Fassungsvermögen je Waggon ca. 3450 m³) oder in die transportablen Sauerstoffflaschen mit einem Fassungsvermögen von je 6 m³. Die An- und Abfuhr der Flaschen kann mit Lastwagen, mit Elektrokarren oder durch die Eisenbahn erfolgen.

An der Vorderseite der Anlage befindet sich das Mannschaftshaus mit Aufenthalts- und Waschräumen, die allen Erfordernissen der Hygiene Rechnung tragen.

Die gesamte Anlage ist architektonisch sorgfältig gestaltet und in jeder Weise durchdacht.

So ist auch die Einfahrt zum Tor 9 neu gestaltet worden durch Bau eines neuen Pfortnerhauses mit anschließendem Fahrrad- und Motorradraum sowie einer Toreinfahrt mit elektrisch betätigtem Schiebetor.

Die Bilder geben einen Begriff von der schönen und zweckmäßigen Gestaltung der Anlage.

Mit der geschilderten Neuanlage wurde ein wichtiges Glied in der Reihe der zur Modernisierung und Rationalisierung unserer Werksanlagen geplanten Maßnahmen fertiggestellt.

Otto

tergebracht waren, genügten seit langem nicht mehr den Anforderungen. Bei dem jetzt durchgeführten Wiederaufbau wurde neben den Büroräumen auch eine Arztstation mit Untersuchungs-, Umkleide- und Inhalationsraum eingerichtet, in der monatlich alle Beschäftigten der Thomasschlackenmühle ärztlich untersucht werden. Im Inhalationsraum kann jeder der in der Mühle beschäftigten Leute frei oder auf Anordnung des Werksarztes inhalieren.

In dem mit drei Inhalationsapparaten ausgestatteten Inhalationsraum werden die verschiedensten Medikamente zu feinstem Nebel zerstäubt und dringen durch die Atmung tief in die Atmungswege ein, wodurch Katarrhe oder Erkrankungen der Luftwege geheilt bzw. vermieden werden. Die im Untergeschoß untergebrachten Wasch- und Umkleieräume wurden im Zuge des Wiederaufbaues neu überholt. Auf den Aufbau des Obergeschosses wurde verzichtet.

Die Aufgliederung der Fassaden wurde in harmonischer Art gelöst. Die hellen und luftigen Räume haben, soweit erforderlich, Wandplattierung, wobei die Fußböden je nach Erfordernis mit Bodenfliesen oder Linoleum ausgelegt sind. Hein

Die Ruhrort–Homberger Rheinbrücke

Ende 1954 fertig

Der Neubau der zerstörten Rheinbrücke Ruhrort–Homberg ist nicht nur ein Anliegen unserer Stadt und der Bewohner des Kreises Moers, sondern des gesamten Niederrheins. Ein Anliegen und der dringende Wunsch insbesondere auch unserer Werksangehörigen, die „drüben“ wohnen und einstweilen noch manche Unbequemlichkeit für die Wege zwischen hüben und drüben auf sich nehmen müssen.

Nun schreitet die Überbrückung von beiden Stromseiten aus vorwärts. Beendet ist die Montage der Flutbrücke über der Mühlenweide. Montagemaste, Stützjoche aus Stahlpfählen und zylindrische Spundwandkästen lassen den Fortgang des Baues erkennen. Wenn der Winter keine besonderen Überraschungen bereithält, etwa viel Schnee und Eis und langandauerndes Hochwasser, sollen schon im Februar von beiden Ufern aus die die Hauptstromöffnung begrenzenden Pfeiler erreicht werden. Von ihnen aus wird dann, so besagt das Bauprogramm, die Hauptstromöffnung, nunmehr 285 Meter, bis zum Spätherbst geschlossen werden.

Fünf Brücken, zwei Eisenbahn- und drei Straßenbrücken, die das Duisburger Stadtgebiet mit dem linken Rheinufer verbanden, sanken am 4. März 1945 in Trümmer. Zuerst konnte die Knippbrücke für den Eisenbahnverkehr wiederhergestellt werden. Nach und nach folgten die drei Brücken südlich der Ruhr. Wenn nun zu guter Letzt auch zwischen Ruhrort und Homberg der Überstromverkehr wieder aufgenommen wird, umfaßt das Kapitel Brückenbaugeschichte hier bereits acht Jahrzehnte. Zwar diente die am 4. März 1945 zerstörte Rheinbrücke Ruhrort–Homberg noch nicht ganz 38 Jahre ihrem Zweck. Aber dieser erste Bau hatte

doch schon seine lange Vorgeschichte, die bis 1872 zurückreicht, in die Zeit der Erstellung der ersten Eisenbahn-Rheinbrücke zwischen Hochfeld und Rheinhausen.

1872 erste Brückenbauverhandlungen

Damals besorgte eine Trajektfähre den Güterverkehr zwischen den Bahnhöfen Ruhrort und Homberg. Für den Wagen- und Personenverkehr standen Dampf Fähren zur Verfügung. Da trat nun Anfangs 1872 die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft mit dem Plan einer Rhein-Eisenbahnbrücke bei Ruhrort hervor. Darauf schickte zunächst der Gemeinderat von Homberg eine Abordnung nach Berlin, um zu erwirken, daß die geplante Eisenbahnbrücke zugleich mit einer Laufbrücke und einer solchen für den Fuhrwerksverkehr verbunden werde. Auch die Ruhrorter Stadtverordneten wählten einen Ausschuß zur Behandlung der Rheinbrückenfrage. Ihm gehörte u. a. der Direktor der Hütte Phoenix, A. Servaes, an.

Zwei Linienführungen standen zur Diskussion: eine Linie sollte unterhalb des Luftballs, also beim Rheinumschlagsplatz des Phoenix, die andere etwas weiter nördlich den Strom überschreiten. Es gab aber hauptsächlich seitens der Rheinschiffahrt und der Wasserbauinspektion Ruhrort gegen das Köln-Mindener Projekt Bedenken. So wurde der Plan nicht weiter verfolgt. Sechs Jahre später, 1878, legte die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft ein ähnliches Projekt vor. Sie wollte etwas oberhalb von Haus Knipp eine Rheinbrücke erstellen und diese mit den Bahnhöfen in Ruhrort und Homberg verbinden. Im Interesse Ruhrorts aber lag eine Brücke oberhalb des Eisenbahnassins, und so wurde auch dieser Plan ad acta gelegt.

Blick auf die alte
Rheinbrücke
(Foto H. Hill)

Im Hintergrund:
Unsere Hüttenanlage





Erneut kam die Brückenfrage 16 Jahre später wieder in Fluß, als die linksrheinische Eisenbahnstrecke Kleve—Xanten—Moers—Trompet genehmigt wurde. Nach dem Bescheid des preußischen Eisenbahnministers kam jedoch ein Eisenbahnbrückenbau zwischen Ruhrort und Homberg nicht in Frage. So nahm man im Herbst 1895 von dem Gedanken einer Eisenbahnbrücke endgültig Abschied, den Plan einer Straßenbrücke verfolgte man um so energischer weiter. Wie unhaltbar die Verhältnisse waren, ergaben die Zahlen für den Fährverkehr von 1895. Danach wurden die Fähren bei Ruhrort 1895 von über 530 000 Personen und 44 000 Fuhrwerken benutzt.

Brückenbau 1904—1907

Im Herbst 1903, also vor 50 Jahren, war es soweit, daß die Ausschreibung erfolgen konnte. Am 20. August 1904 wurde mit dem Bau begonnen. Nach 2 $\frac{1}{2}$ jähriger Bauzeit wurde das neue Werk am 20. April 1907 dem Verkehr übergeben. Mit einem feierlichen Zug vom Ruhrorter Rathaus aus über die Brücke bis Homberg, mit diversen Ansprachen — die Musik stellte die Rheinstahl-Feuerwehrkapelle — beging man die Betriebseröffnung. Nach gänzlicher Vollendung des Bauwerkes fand am 19. Oktober 1907 die feierliche Einweihung unter Teilnahme des preußischen Finanzministers statt. Man konnte auf das vollendete große Werk damals stolz sein: auf die Brücke mit einer Gesamtstützweite von 625,8 Meter und mit einer Spannweite der Hauptstromöffnung von 203,4 Meter. Angesichts dieser Spannweite durfte damals die Ruhrort-Homberger Brücke als die weitestgespannte Brücke Deutschlands bezeichnet werden. Unter den Strombrücken des europäischen Festlandes wurde sie nur von der Donaubrücke in Budapest (290 m Spannweite) übertroffen. Ordentlich stolz war man nicht zuletzt auf die dem damaligen Baugeschmack ent-

sprechende Ausgestaltung des Ruhrorter Brückenkopfes und der städtischen Brückenschänke. „Herrlicher und prachtvoller“, so ist in der zur Einweihung 1907 herausgegebenen Festschrift zu lesen, „mag wohl schwerlich ein Sitz am Rhein gefunden werden, von dem beim guten Tropfen ein so großes und reges Getriebe auf dem Strom, besonders beim Sonnenuntergang, erblickt werden kann“. Damals und auch noch viel später konnte niemand ahnen, daß das stolze Brückenbauwerk keine vier Jahrzehnte bestehen würde, und daß man dann für nahezu ein weiteres Jahrzehnt wieder auf die Fähre angewiesen sein würde.

Neue Konstruktionsideen

„Was lange währt, wird endlich gut“, so mag man auch für die neue Ruhrort—Homberger Rheinbrücke zutreffend sagen. Gegenüber der alten Brücke bringt die neue auch technisch wesentlich Neues. Mit Rücksicht auf die Schifffahrt ist die Spannweite der Hauptstromöffnung von 203,4 auf 285 Meter vergrößert. Anstatt drei wird die Fahrbahn vier Spuren umfassen, besondere Radwege kommen hinzu. Trotzdem soll die neue Brücke nicht mehr wiegen als die alte. Erreicht wird das durch neue Konstruktionsideen, die erstmals beim Bau der Rheinbrücke Köln—Mülheim angewendet wurden und nun bei der Ruhrort—Homberger Brücke weiter entwickelt werden. Neuartig ist die Flachblechfahrbahn, bei der der Asphalt des Fahrbahnbelages unmittelbar auf einem zur Stahlkonstruktion gehörenden Blech von 14 bis 17 mm Dicke liegt.

Im Bild wirkte die alte Brücke am eindrucksvollsten vor der gewaltigen Silhouette unserer Hüttenwerke Phoenix AG. Auch von der neuen Brücke aus wird sich der Blick auf dieses großartige Industrie-panorama weiten können.

Dr. F. Rommel

Als Austauschingenieur in Frankreich

Durch einen deutsch-französischen Ingenieurtausch wurde mir vor kurzem ein vierwöchiger Aufenthalt in einem französischen Hüttenwerk ermöglicht. Während dieser Zeit konnte ich nicht nur einen umfassenden Einblick in alle Betriebe und Anlagen tun, sondern auch Land und Leute, ihre Sitten und Gebräuche kennenlernen. Das Letztere wird den Leser sicherlich mehr interessieren als eine Beschreibung der technischen Gegebenheiten des Werkes.

Das Ziel war zunächst Metz. Hier wurde unsere Studiengruppe von dem Direktor einer höheren Schule für Ingenieure des Eisenhüttenwesens in fließendem Deutsch herzlich in Empfang genommen. Es fehlte nur noch der hier landesübliche Backenkuß. Damit wurden uns die ersten Schritte in Frankreich stark erleichtert und nach einem ansprechenden Mittagessen und anschließender Besichtigung der vorbildlich eingerichteten Schule war auch der letzte Rest unserer Skepsis verflogen.

Mein Endziel war Rehon. Es liegt im Nordzipfel Lothringens, 2 km von Longwy entfernt und unweit südlich der luxemburgischen Grenze. Rehon ist ein kleines, eigentlich nur von einer Straße gebildetes rein französisches Dörfchen und liegt in einem von bewaldeten Höhen umgebenen Tal, durch welches sich ein der Emscher ähnliches Flößchen windet. Das Hüttenwerk „de la Providence“ liegt als 4. Hüttenwerk an diesem Flößchen. Nach Verlassen dieses Werkes ist es praktisch zu einem trüben Rinnsal geworden. Zeitweise hat Rehon unter Wassermangel zu leiden. Da aber in einer französischen Küche Wasser nur selten Verwendung findet, brauchte ich mir vorerst keine Sorge um mein leibliches Wohl zu machen. Ich hatte mich nicht geirrt! Gleich nach meiner Ankunft wurde die Gastfreundschaft mit einem guten Tropfen sehr angenehm unterstrichen. Untergebracht wurde ich im Kasino des Werkes, in dem ich mich wohlfühlen konnte.

Das Hüttenwerk Rehon ist ein gemischtes Hüttenwerk und besitzt 5 Hochöfen, 4 Konverter und 2 Walzenstraßen für Eisenbahnschienen und Blechbänder. Ungefähr 4000 Arbeiter finden dort Arbeit und Brot. Die monatliche Erzeugung liegt bei 35 000 bis 40 000 t Rohstahl.

In diesem Hüttenwerk sind fast alle Nationen vertreten. Neben Italienern, Belgiern, Luxemburgern, Nordafrikanern und Polen habe ich auch einen Deutschen aus Schlesien am Hochofen getroffen. Er hatte sich gerade mit einem seiner Schmelzer in der Wolle. Als beide mit der französischen Sprache nicht mehr so recht weiterkamen (der andere war Elsässer), fingen sie nochmal auf deutsch von vorne an. Es kann auch sein, daß sich die deutsche Sprache doch dafür etwas besser eignet. Er ist 1. Schmelzer, sonst sehr tüchtig und hat sich sogar in diesem Sommer von seinem ersparten Geld ein kleines Häuschen gekauft.

Dieser wackere Deutsche wird in seiner Sparsamkeit vielleicht nur noch durch die wegen ihrer bereits sprichwörtlichen Sparsamkeit bekannten Ma-

rokkaner übertroffen. Diese führen gewöhnlich eine sehr schwere Arbeit auf der Hütte aus, die auch gut bezahlt wird. Sie leben sehr genügsam und haben nach 2 bis 3 Jahren so viel Geld zusammen, daß sie sich in Marokko ein kleines Anwesen (3 Schafe und eine Hütte mit einem Baum) kaufen können. Der Baum spielt dabei die wichtigste Rolle. Er spendet Schatten, in welchem sich der Herr auf seinen Lorbeeren ausruht und seiner besseren Hälfte bei der Arbeit zusehen kann. Fortschrittliches Marokko!

Nun zu den Löhnen und Gehältern. Sie entsprechen ungefähr den unserigen. Die Lohnsteuer ist niedriger gehalten und liegt bei einem Durchschnittseinkommen bei rund 3 bis 4%. Dafür sind aber alle Fertigerzeugnisse mit hohen Steuern belegt worden, die — soweit mir bekannt — 15 bis 18% betragen. Um diesen Prozentsatz sind auch alle Waren in Frankreich teurer als in Deutschland. Der Käufer zahlt also dadurch die Steuern. Kinderreiche Familien sind weniger benachteiligt, da hohe Kinderzulagen gezahlt werden. Ein Ehepaar mit 2 Kindern bekommt im Monat DM 125,—, mit 3 Kindern DM 216,— und um diesen Betrag (rund DM 90,—) steigert sich die Kinderzulage bei jedem weiteren Kind. Demzufolge ist es heute in Frankreich keine Seltenheit mehr, wenn ein Ehepaar 8 Kinder und mehr hat.

Die Umstellung auf die französische Küche bereitet vor allem demjenigen Schwierigkeiten, der nicht gerne Fleisch ißt, denn dieses wird stets mittags und abends verabreicht. Rotwein steht immer auf dem Tisch. Ein normales Mittagessen besteht aus mehreren Gängen, bei denen die Wurst als Vorspeise und der Käse als Nachspeise nicht fehlt. Zu allen Gängen wird Weißbrot gegessen, jedoch niemals zu einer Suppe. Den Abschluß bilden Früchte und eine Tasse Kaffee. Das Brot wird in 1 bis 2 m langen Stangen gebacken und in Stücken gereicht. Je länger und dünner ein Brot ist, um so teurer ist es auch. Durch dieses Brot wird der Hausfrau viel Zeit erspart. Der „Alte“ bekommt, je nach seinem Appetit, vielleicht einen halben Meter abgeschnitten und nimmt dieses Ende nebst einem Stück Käse mit zur Arbeit. Das langweilige Brotemachen fällt völlig weg.

Der Franzose ist sehr häuslich veranlagt. Er heiratet jung und liebt das gesellige Beisammensein mit Freunden in seiner Wohnung. Selten würde er mit mehreren zu einem Umtrunk in eine Wirtschaft gehen. Weit mehr besucht dagegen werden die Lichtspieltheater. Diese sind zum Teil noch mit Logen für 4 Personen ausgestattet, die nur einen Ausblick auf die Leinwand gestatten. Vor dem Eintritt ist anzuklopfen. Ich habe nicht feststellen können, ob das Anklopfen notwendig ist. Wenn ich auch nicht viel vom Film verstanden habe, so habe ich mich doch darüber gefreut, daß während des Verlassens des Kinos ein schneidiger preußischer Marsch gespielt wurde. Ich glaube, es war „Preußens Gloria“.

Zum Abschluß möchte ich noch zum Ausdruck bringen, daß man mir jederzeit und überall in Frankreich sehr freundlich entgegengekommen ist. Wer mich von den leitenden Angestellten bereits kannte, gab mir bei jeder Begegnung die Hand.

Hans Hanisch (Hochofen)



DER KLEINGÄRTNER

Die noch langen Winterabende sollte der Kleingärtner dazu benutzen, seinen Sämereibedarf auf Grund des von ihm bereits aufgestellten oder noch aufzustellenden Bestellungsplanes festzulegen.

Beim Samenkauf

bedenke man, daß Samen Vertrauenssache ist und daher nur von erprobten Samenzuchten bezogen werden sollte. Die Landw. Beratungsstelle schaltet sich auf Wunsch in die Vermittlung von Qualitäts-sämereien ein. Über ihre Ausgabestellen kann außer Sämereien auf feste Bestellung mit Angabe der jeweilig gewünschten Mengen auch fertig abgetütete Ware (die bekannten Dom-Sämereien) fortlaufend je nach zeitlichem Bedarf, letztere mit 25 % Rückerstattung, bezogen werden. — Tel. Duisburg 54021, Nebenstelle 8524.

Bei starkem Frost wird die Mistbeeterde durch Abdecken mit Dung, Laub oder Stroh vor dem Einfrieren geschützt, wenn das Wiedereinrichten des Mistbeetes meistens auch erst Anfang Februar erfolgt. Gehölze und Stauden im Blumengarten werden, vor allem wenn sie im Laub zu stark waren, ausgelichtet.

Von der vorzunehmenden Winterspritzung

im Obstgarten

war bereits im Vormonat die Rede. Hinweisen möchten wir aber noch im besonderen auf evtl. vorhandene Raupennester, auf die hin die Obstbäume genau betrachtet werden sollten. Es handelt sich sowohl um die großen Raupennester des Goldafters als um die kleinen des Baumweißlings. Die kleinen Räupchen überwintern in den von vertrockneten Blättern gebildeten Unterschlupfen. Sie werden evtl. mit einer Stangenschere abgeschnitten und verbrannt. Die Eier des Ringelspinners findet man beim Schneiden der Obstbäume im Fruchtholz oder jungen Trieben. Auch hier sind die befallenen Triebe abzuschneiden und zu verbrennen.

In bezug auf die Tierfütterung ist jetzt so oft die Rede von Antibiotika, daß es für jeden

Kleintierhalter

von Interesse ist, wenigstens in großen Zügen etwas von diesem Mittel zu wissen, mit dem sich seit etwa fünf Jahren — von Amerika ausgehend — amerikanische, englische und deutsche Forscher, Wissenschaftler, Landwirte und sonstige Tierhalter befassen, wobei die Meinungen über Wert oder Unwert weit auseinandergehen. Regierungsrat Dr. Preiß schreibt in einer Abhandlung in der „Landw. Zeitschrift der Nordrheinprovinz“ (Nr. 47) u. a. hierüber:

„Antibiotika sind Produkte pilzlicher Gärung; als erstes für die Tierernährung wichtigste Antibiotika wurde 1948 in USA Aureomycin entdeckt. Weitere für die Tierernährung in Frage kommende Antibiotika sind Terramycin, Penicillin und Stretomycin. Auf Grund der zahlreichen im In- und Ausland durchgeführten praktischen Fütterungsversuche ist erwiesen, daß die Beifütterung von Antibiotika in Verbindung mit Vitamin B 12 in der Schweine-, Kälber- und Geflügelzucht und -mast von gewisser Bedeutung ist. Hier liegen die Vorteile:

1. in der Verminderung der Aufzuchtkrankheiten,
2. in der besseren Gewichtszunahme von etwa 10 % und dadurch Verkürzung der Mastzucht, sowie Verbesserung der Futterverwertung,
3. in der Einsparung von tierischen und Ersatz durch pflanzliches Eiweiß.

Auf Milch- und Legeleistung hat die Antibiotikafütterung keinerlei Einfluß. Abzuraten ist von einer Verwendung von antibiotischen Futterbeigaben bei Tieren, welche zur Zucht bestimmt sind.

Grundsätzlich haben die Versuche gezeigt, daß der Erfolg bei richtiger Futterzusammensetzung und Haltung kleiner, bei unausgeglichener Fütterung und schlechter Haltung größer ist. Da es sich bei der Antibiotikazufütterung um kleinste Mengen handelt, ist die Wirkung und der wirtschaftliche Erfolg von der richtigen Dosierung abhängig. Wenn in der Praxis eine Zufütterung geraten wird, so sollte dies nur in kontrollierten Standardmischungen mit einem garantierten Gehalt an Antibiotika und Vitamin B 12 erfolgen.“

Dipl.-Landw. Zollenkopf

Achtet auf die Verkehrswege im Betrieb!

Die öffentlichen Straßen unterscheiden sich von den Verkehrswegen im Betrieb dadurch, daß die ersten dem Publikum allgemein zur Verfügung stehen, während man von den Benutzern der Betriebswege voraussetzen muß, daß sie mit den Gefahren des Werkes vertraut sind. Die Betriebsleitung trägt dafür Sorge, daß genügend breite Wege, die unfallsicher begangen und befahren werden können, vorhanden sind. Markierungsstreifen und -nägeln deuten an, bis zu welchen Stellen der Weg freigehalten werden muß. Oft findet man leider Wege, die durch Erweiterung von Arbeitsplätzen oder durch Lagern von Gegenständen verschiedenster Art dermaßen verengt sind, daß Autos und Elektrokarren nicht ungehindert fahren können. Hierbei hat sich schon mancher schwere oder gar tödliche Unfall ereignet. Warnungsschilder und -zeichen an Gefahrenstellen sind genauestens zu beachten. Das mutwillige Zerstören derartiger Schilder oder das Verstopfen eines Boschhornes, was leider vorgekommen ist, sind Lausbubenstreiche, die ungeahnte Folgen haben können. Sollten Warnungsschilder beschädigt oder unleserlich geworden sein, so ist dies der Betriebsleitung zu melden.

Bei Stapelung und Lagerung von Gegenständen am Rande der Wege ist darauf zu achten, daß die Stapel nicht umstürzen können und hierdurch den laufenden Verkehr gefährden. Stahlflaschen, auch leere, müssen liegend aufbewahrt werden, soweit sie nicht in eigens dazu bestimmten, gesicherten Ständen gegen Umfallen geschützt sind. Umstürzende gefüllte Flaschen können bei Explosionen großen Schaden anrichten. Bei leeren Flaschen können vorübergehende Personen schwere Körperverletzungen davontragen; außerdem können Flaschen und Ventile beschädigt werden.

Schlüpfrige, ölige und unebene Stellen auf Verkehrswegen sind zu beseitigen. In den Wintermonaten sind Glatteisstellen durch ausreichendes Streuen unschädlich zu machen. Die Abdeckung oder Umzäunung von Kabelkanälen, Kellerlöchern und Gruben darf nicht beschädigt oder gar entfernt werden. Der Diebstahl eines Kanaldeckels kostete einen Belegschaftsmitglied des Werkschutzes, das auf einem nächtlichen Streifengang in das Kanalloch stürzte, das Leben.

Bei Gleisübergängen müssen vorhandene Tunnel oder Überführungen benutzt werden. Ein Überklettern des stehenden Zuges oder ein Durchkriechen zwischen den Rädern der Wagen ist genau so gefährvoll wie das Abweichen von den Wegen. Vor dem Überschreiten der Gleise ist es erforderlich, nach beiden Seiten Ausschau nach etwa

herannahenden Zügen zu halten, da insbesondere die elektrischen Lokomotiven fast geräuschlos fahren und die Geräusche oft durch den Lärm der Werkstätten übertönt werden. Der Versuch, vor einem herannahenden Zug noch schnell die Gleise zu überschreiten, ist ein Spiel mit dem Tode, da ein Ausgleiten unweigerlich ein Überfahren zur Folge haben würde.

Den Elektrokarrenfahrern sei gesagt, daß die Betriebswege keine Rennbahnen sind. Die Beladung der Karren muß so erfolgen, daß die gelagerten Gegenstände fest liegen und bei der Fahrt nicht herunterfallen können. Der Elektrokarren ist nicht zur Beförderung von Personen da; Belegschaftsmitglieder dürfen nur dann mitfahren, wenn sie die beförderte Last begleiten müssen und sie sich einen festen Halt verschafft haben.

Das vorstehend Gesagte gilt sinngemäß auch für die Verkehrswege und Treppen innerhalb der Betriebsgebäude. Hier ist zusätzlich darauf zu achten, daß Notausgänge, die als solche deutlich zu kennzeichnen sind, frei und unverschlossen gehalten werden.

Wenn auf allen Verkehrswegen des Betriebes das Radfahren verboten ist, so geschieht dies keineswegs, um die Belegschaftsmitglieder zu schikanieren, sondern um sie vor Schaden zu bewahren. Durch Beachtung dieser Zeilen kann jeder dazu beitragen, die Sicherheit im Betriebe zu erhöhen.

Regierungsgewerberat Dipl.-Ing. Zweiling



Die Verkehrswacht
erinnert:

In den kürzer werdenden Tagen muß jetzt jeder Führer eines Fahrzeuges oder Radfahrer daran denken, daß er leicht in die Dunkelheit geraten kann. Dann muß sein Fahrzeug richtig beleuchtet sein! Sonst gefährdet er sich selbst und andere! Aber er darf mit seiner Lampe auch nicht die andern blenden! Denke jeder daran, wie es ihm selbst als Entgegenkommender zu Mute sein würde, wenn er „angestrahlt“ wird und infolgedessen „nicht mehr sehen kann“!

ERGEBNIS DER BETRIEBSRATSWAHL

Die vom 1. bis zum 4. Dezember 1953 stattgefundene, in Gruppenwahl durchgeführte Betriebsratswahl im Betrieb der Hüttenwerke Phoenix AG., Duisburg-Ruhrort, fand für die Belegschaftsgruppe der Arbeiter nach den Grundsätzen der Verhältniswahl, für die Belegschaftsgruppe der Angestellten nach den Grundsätzen der Mehrheitswahl statt.

Bei der Verhältniswahl wurden für die **Gruppe der Arbeiter** 7524 gültige Stimmzettel abgegeben. Davon entfielen auf

Vorschlagsliste I	2957 Stimmen
Vorschlagsliste II	1733 Stimmen
Vorschlagsliste III	2834 Stimmen.

Gewählt wurden:

Liste I

1. Heinrich Bongers, El. Betr. St. u. Ww.
2. Hans Späth, Hochofen Mei-Nord
3. Wilhelm Köpp, Ofenbau
4. Johann Mechmann, Ofenbau
5. Otto Steinacker, Straße Ia
6. Maria Lembken, Betr.-Verw.
7. Eberhard Sauerbier, Mech. Hauptw.
8. Hermann Neumann, Thomaswerk II

Liste II

1. Wienand Blonden, Hochofen
2. Johann Berg, MB St. u. Ww.
3. Franz Sumbach, EB Ho-Nord
4. Heinrich Schaub, Schlackenmühle

Liste III

1. Paul Gräf, MB St. u. Ww.
2. Wilhelm Hövelmann, Straße IVa
3. Heinrich Eimers, Ofenbau
4. Leo Zakrzewski, Ho Mei-Nord
5. Albert van Ackern, MB Hochofen

6. Wilhelm Franzen, El. Betr. Hochofen
7. Karlheinz Leenders, MB Thomaswerk
8. Peter Michel, MB Schmalspur.

Bei der Mehrheitswahl für die **Gruppe der Angestellten** wurden 865 gültige Stimmzettel abgegeben.

Es gelangten in den Betriebsrat:

Johann Schroer	445 Stimmen
Johann Wintjes	392 Stimmen
Paul Christophers	389 Stimmen
Gerhard Ditzes	313 Stimmen
Heinrich Peters	283 Stimmen.

Kollege Ditzes erklärte zu Gunsten einer Angestelltenvertretung beim Hochofenwerk Meiderich-Nord seinen Rücktritt. An seine Stelle trat Kollege Jakob Dedy.

In der am 12. Dezember stattgefundenen konstituierenden Sitzung des Betriebsrates wurden **Heinrich Bongers** (Arbeitergruppe) zum 1. und **Johann Schroer** (Angestelltengruppe) zum 2. Betriebsratsvorsitzenden gewählt.

Urlauber danken:

Die 92. Gemeinschaft, deren Teilnehmer auf Grund besonderer Anerkennung kurz vor Abschluß des alten Jahres in unserem Nassauer Erholungsheim einen Sonderurlaub verbringen durften, möchte es nicht versäumen, dem Vorstand sowie allen Vorgesetzten für die wohlwollende Vergünstigung auf diesem Wege den herzlichsten Dank zu sagen.

Alle fühlten sich glücklich, sich für 14 Tage in dem schönen Lahntal aufhalten zu dürfen, in dem die Natur dem Spätherbst eine selten herrliche Stimmung verlieh. Im Rahmen dieser Freude verdient auch die Leitung und das Personal des Erholungsheimes aufrichtigen Dank für ihre Mühewaltung.

I. A. Reif, Obmann

Im goldenen Jubelkranze

Als erste Goldjubilare des Jahres 1954 feiern Meister Anton Bordelius am 3. Januar und der Angestellte Dietrich Schürmann am 18. Januar ihr Jubiläum.



Anton Bordelius ist der Sohn einer alteingesessenen Meidericher Familie und steht im 67. Lebensjahr. Gleich nach seiner Schulentlassung trat er am 3. April 1901 (Eintrittsdatum wurde durch die Stilllegung der Hütte später auf den 3. Januar 1904 festgelegt) als Lehrling in die Kupferschmiede der Rheinischen Stahlwerke ein, wie sie bei der alten Belegschaft noch heute genannt wird. Seit 1918 trägt dieser Betrieb die Bezeichnung Rohrschlosserei und Klempnerei. Auch sein Vater war fast 40 Jahre bei unserer Hütte beschäftigt.

Bordelius genügte von 1908—1910 der aktiven Militärpflicht und war Teilnehmer des ersten Weltkrieges. Nachdem er bereits 1919 Vorarbeiter wurde, gelangte er 1947, im Jahre der Entflechtung unserer Hütte, in das Angestelltenverhältnis als Meister. Der Jubilar, mit dem sich bis heute ein stets gutes Verhältnis zu den Arbeitskollegen verband, erinnert sich noch sehr gut der damaligen Entwicklung unserer Hüttenanlagen. Er hat sich nach außen hin nicht besonders hervorgetan und liebt die Pflege der Häuslichkeit. Dem Werksgesangsverein „Frohsinn“ gehört er als passives Mitglied an.

*



Dietrich Schürmann, geb. am 21. Januar 1889 in Meiderich, trat am 18. Januar 1904 bei den damaligen Rheinischen Stahlwerken als Lehrling in die Buchhaltung ein. Neben den vorkommenden Arbeiten hatten die Lehrlinge hier die ausgehende Post fertig zu machen, d. h. die Briefe und Rechnungen, die z. Z. noch mit der Hand geschrieben wurden, in sogenannte Copierbücher zu copieren, sie alsdann zu couvertieren und zu frankieren. Zu der damaligen Zeit wurde die Post von den Direktoren erst kurz vor Feierabend unterschrieben, so daß die Lehrlinge täglich 1—2 Stunden Überarbeit ohne Bezahlung zu leisten hatten. — Ein Jahr nach der Lehrzeit trat Schürmann zur Magazinverwaltung bzw. Verrechnungsabteilung (heutige Rechnungsprüfstelle, Frachtenabrechnung, Lagerabrechnung, Reserveteilverwaltung) über, wo er bis 1931 beschäftigt wurde. Während der Stilllegung der Hütte von 1931 bis 1934 war er im Lager tätig, wo er die noch vorhandenen Bestände zu führen bzw. zu angegliederten Werken abzustößen hatte. 1937 wurde er von der August-Thyssen-Hütte Hamborn in die Kostenabteilung übernommen. Zuletzt bearbeitete er hier die Selbstkosten der Blockstraßen. Ab 1942 kam er zu den Gemeinschaftslägern, um als Lagerinspektor im Großlager Dinslaken tätig zu sein. Nach Beendigung des Krieges kehrte er wieder zur Kostenabteilung zurück, wo ihm die Stelle eines Gruppenleiters (Lohn- und Werkstattangelegenheit) übertragen wurde.

Im privaten Leben war und ist Schürmann viel in Anspruch genommen. Von 1929—1937 gehörte er der Schulbewegung als Vorstandsmitglied an, deren Aufgabe es war, gute Beziehungen zwischen der Lehrer- und Elternschaft zu pflegen. Im Jahre 1942 wurde er von der evgl. Gemeinde Meiderichs in das Presbyterium gewählt. Drei Jahre später berief ihn der Gesamtverband der Kirchengemeinden Duisburgs als Mitglied in die Synode Duisburg. Von 1945—1952 gehörte er dem städtischen Schulausschuß an. Ferner wurde er im Jahre 1945 vom Amtsgericht Ruhrort zum Schiedsmann für die Stadtmitte Meiderich bestimmt. Besonders die letzte ehrenamtliche Tätigkeit beansprucht ihn nach Feierabend sehr.

Der Jubilar verlor noch in den letzten Monaten des vergangenen Krieges zwei Söhne. Durch diesen harten Verlust hat er und seine Frau bis heute schwer gelitten.

Beiden Jubilaren entbieten wir zu ihrem goldenen Arbeitsjubiläum unsere besten Glückwünsche.

Das 40jährige Arbeitsjubiläum feiern



Wilhelm Pock
Abteilungsleiter
Sekretariat TL



Karl Weisölowski
Vorarbeiter
Stahlbau



Franz Rogala
Zurichter
Walzw. Zur. Ia



Ludwig Ottmann
Scherenmann
Walzw. Blockstr. I



Johann Lohmann
Meister
Lehrwerkstatt



Heinrich Bleckmann
Meister
El. Betr. Ho-Nord



Emil Zell
Maurer
Bauabteilung

Danksagungen

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums dargebrachten Glückwünsche, Geschenke und Ehrungen spreche ich hiermit meinen Vorgesetzten und allen beteiligten Arbeitskameraden meinen herzlichen Dank aus.

Max Schlemminger (Ho-Nord)

Über die mir von allen Seiten zu meinem 40jährigen Arbeitsjubiläum zuteil gewordenen Aufmerksamkeiten habe ich mich sehr gefreut. Ich danke daher allen, insbesondere dem Vorstand und der Betriebsvertretung, den Vorgesetzten und Arbeitskameraden des Hochofenbetriebes wie auch der Gesangabteilung der Werkstatt 9 für die schöne Feierstunde und Glückwünsche.

Winand Blondin (Hochofen)

Kinderverschickung

Für das Jahr 1954 ist vorgesehen, Kinder von der Betriebskrankenkasse aus zu entsenden. Wir bitten, die **Anmeldung der Kinder bei der Betriebskrankenkasse (Schalter 5)** vornehmen zu wollen, da ab Januar 1954 mit einer Verschickung gerechnet werden muß. Kinder, die im Jahre 1953 verschickt worden sind, können nur in besonderen Ausnahmefällen berücksichtigt werden.

Für eine Berücksichtigung in den Ferienkuren kommen nur ältere Kinder (vom 8. Schuljahre an) in Frage.

Duisburg-Ruhrort, im Dezember 1953

Betriebskrankenkasse der
Hüttenwerke Phoenix Aktiengesellschaft

Der Leiter:
Skrentny

Verbesserungsvorschläge

Unsere Belegschaftsmitglieder werden darauf hingewiesen, daß für die Einreichung von Verbesserungsvorschlägen ab 1. Januar 1954 nur noch Vordrucke benutzt werden dürfen. Diese sind in der **Abt. Betriebswirtschaft** erhältlich.

DANKSAGUNGEN

Wir danken von Herzen allen Vorgesetzten, Mitarbeitern und der Betriebsvertretung des Hochofen Meiderich Nord für die beim unerwarteten Heimgang meines lieben Mannes und unseres guten Vaters erwiesene liebevolle Teilnahme sowie für die Kranzspenden und die starke Beteiligung beim letzten Geleit.

Duisburg-Meiderich
Wasgaustr. 24

Frau Wwe. Anneliese Zapke
und Kinder

Für die wohlthuenden Beweise herzlicher Anteilnahme beim Heimgange unseres guten Vaters sowie für die rege Beteiligung bei der Beerdigung spreche ich hiermit auch im Namen meiner unmündigen Geschwister allen unseren innigsten Dank aus.

Duisburg-Laar
Apostelstr. 70

Frau Lore Lauricks, geb. Schlizio

Hierdurch danken wir für die uns erwiesene Anteilnahme beim Tode unseres lieben Vaters, besonders dem Vorstand, den Vorgesetzten und Arbeitskollegen vom MB Krafthäuser sowie der Betriebsvertretung.

Duisburg-Meiderich
Laakerstr. 24

Peter Keller und Frau

Die tiefempfundene Teilnahme sowie die Kranzspenden anlässlich des Heimganges meines lieben Mannes und unseres guten Vaters waren uns ein guter Trost. Allen Vorgesetzten und Arbeitskameraden des Elektro-Betriebes Stahl- und Walzwerke sagen wir herzlichsten Dank.

Duisburg-Beeck
Neanderstr. 110

Frau Wwe. Anna Gajdus
und Kinder

Unsere Jubilare

Im Monat Januar reihen sich 25 Belegschaftsmitglieder in den Kreis der Jubilare ein.

Es blicken zurück auf:

50 Jahre

Anton Bordelius	Meister	Rohrschlosserei	am 3. Januar
Dietrich Schürmann	kfm. Angestellter	Kostenabteilung	" 18. Januar

40 Jahre

Wilhelm Pock	Abt.-Leiter	Sekretariat TL	" 1. Januar
Karl Weisolowski	Vorarbeiter	Stahlbau	" 3. Januar
Franz Rogala	Zurichter	Walzw. Zur. Ia	" 5. Januar
Ludwig Ottmann	Scherenmann	Walzw. Blockstr. I	" 8. Januar
Johann Lohmann	Meister	Lehrwerkstatt	" 15. Januar
Heinrich Bleckmann	Meister	El. Betr. Ho-Nord	" 15. Januar
Emil Zell	Maurer	Bauabteilung	" 28. Januar

25 Jahre

Franz Hahnke	Strecker	Walzw. Str. IVa	" 5. Januar
Nikolaus Josten	Kolonnenführer	El. Betr. Ho/Krafth.	" 10. Januar
August Wigge	Scherenmann	Walzw. Str. IV	" 14. Januar
Heinrich Kreutz	Apparatewärter	Hochofen	" 16. Januar
Peter Plum	Dachdecker	Bauabteilung	" 17. Januar
Paul Sander	Scherenmann	Stahlbau	" 18. Januar
Paul Gabel	Handlanger	Martinwerk I	" 22. Januar
Heinrich Grotenbreg	Pumpenwärter	MB. Wasserversorg.	" 22. Januar
Otto Voigt	Dreher	Mech. Werkst./Nord	" 24. Januar
Franz Kaschler	Waschraumwärter	Rohrschlosserei	" 25. Januar
Johannes Jung	Schmierer	MB. Blockstr. I	" 26. Januar
Heinrich Engeln	Walzenbauer	Walzw. Str. IIIa	" 27. Januar
Julius Krämer	Walzer	Walzw. Blockstr. I	" 27. Januar
Gustav Günther	Waschraumwärter	Thomaswerk II	" 30. Januar
Ewald Wenig	Kantwagenführer	Walzw. Blockstr. I	" 30. Januar
Paul Freund	Probenehmer	Laboratorium	" 31. Januar

Vorstand und Betriebsvertretung entbieten allen Jubilaren die herzlichsten Glückwünsche. Sie verbinden damit den aufrichtigen Dank für die erwiesene langjährige Arbeitstreue.

UNSERE TOTEN

Wir haben im vergangenen Monat das Ableben von fünf Arbeitskameraden zu beklagen.
Es starben:

Johann Gajdus Walzmotorführer (El. Betr.) 51 Jahre alt, nach 30jähriger Tätigkeit	Rudolf Grunewald Schmied (Th. W. II) 52 Jahre alt, nach 5jähriger Tätigkeit
Friedrich Howeg Kranführer (El. Betr. Nord) 62 Jahre alt, nach 33jähriger Tätigkeit	Johann Oberhoff Maschinist (Krafthäuser) 38 Jahre alt, nach 13jähriger Tätigkeit

Erich Zapke
kaufm. Angestellter (Versand Ho-Nord)
39 Jahre alt, nach 15jähriger Tätigkeit

Ehre ihrem Andenken!

Der Pfiff am Heiligen Abend

Am Saum der Großstadt, wo man die Gleise des Güterbahnhofs mühsam geflickt hatte, standen am Weihnachtsabend des Jahres 1945 Hunderte von Lokomotiven umher. Einige waren heil geblieben, die meisten sahen zerschmettert aus, doch alle schienen zu warten, daß sich etwas ereignete.

Ach, Heimkehrer aus Stahl und Eisen.

Der Krieg wäre zu Ende, hieß es, aber der Friede noch lange nicht unterwegs. Was sollte sich also ereignen?

Es bedeutete schon ein Glück, daß man auf keine Sirene mehr zu lauern brauchte. Aber Christbäume, Kerzen, fromme Lieder? Niemand erwartete dergleichen.

Im Führerstand einer unter Dampf stehenden Rangierlokomotive unterhielten sich zwei alte Eisenbahner: „So was von Heiligabend, Franz!“

„Tja, keine Glocke, kein Schnee, nicht mal Tabak im Mutz.“

Dann schwiegen sie. Die Stadt ringsum sah mürbe aus, die Ruinen froren, die Türme der Kirchen ragten stumpf und hungrig in den Himmel. Silhouetten der Verlassenheit, wo einst Hunderttausende von Menschen gelebt hatten.

„Wieviel Uhr hast du, Franz?“

„Ist zehn vorbei. Bis Mitternacht tun wir noch Dienst.“

Und die Mitternacht kam. Weil aber keine Glocke vom Sinn der Stunde künden konnte, ließ der Lokführer die Dampfpeife rufen. Drei Stöße zuerst, dann immer wieder in aufbegehrenden Synkopen. Da geschah das Seltsame: Andere Lokomotiven, nahe und ferne, taten Bescheid. Es waren viel mehr, als man vermutet hatte, weil sich der Schrott so uferlos häufte.

Minutenlang dröhnte das Gloria im Chor dieser Pfeifen; gellend zwar, doch mächtig in seinem Echo, das ein gewaltiger Anspruch aufs Leben schien. Und auf die Botschaft, die einst den Glocken vorbehalten gewesen war.

Unvergeßlicher Weckruf der Signale: In vielen Häusern, die bis dahin tot und freudlos geschienen hatten, flammten Lichter auf. Und Fenster öffneten sich, Menschen spähten ins Freie, suchten umher in der Nacht, zu deren Ehre nun doch etwas geschah. Am nächsten Morgen sprach es sich rund in der Stadt und noch weiter darüber hinaus: „Die Eisenbahn war gestern auf dem Posten!“

Heinz Steguweit

JAHRESWENDE

Vorbei ist nun das alte Jahr
Mit schnellem Schritt gegangen,
Und was es immer dir auch war,
Woran dein Herz gegangen:
Es nahm das Jahr im steten Schritt
Dein Glück, dein Leid, dein Leben mit.
Was dich durchpulst, was dich durchglüht,
Ob sorgend du dich abgemüht,
Aus deinen Händen floß die Zeit
Ins große Meer der Ewigkeit.

Ein ganzes Jahr! Wie war es dir
Gleich einer munt'ren Quelle.
Du sahst kein Ende, glaubtest schier,
Kein Tag ging von der Stelle.
Doch fügte Tag sich still zu Tag
Und Wochen wurden allgemach,
Bis du verwundert dann gesehn:
Die Zeit vergeht und bleibt nicht stehn.
Und all dein Leid und all dein Glück
War nur ein kurzer Augenblick.

So flüchtig eilt und rinnt die Zeit.
Wir müssen uns gestehen
Des Lebens kurze Endlichkeit
Und baldiges Vergehen.
Doch jeder neugeschenkte Tag
Und jeder Schritt und Pendelschlag
Sei ausgefüllt von treuer Pflicht,
Als wäre schon die letzte Schicht,
Dann bist du stets mit Gott bereit
Auch für die Fahrt zur Ewigkeit

