

SCHIENE UND KRAN

Betriebszeitschrift des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

4. Jahrgang

Nr. 12

Dezember 1958

In dem geschäftigen Treiben, das uns um die Weihnachtszeit besonders in der Großstadt umgibt, sehnen wir uns nach Stille und Frieden, die uns draußen in der Natur noch begegnen. Betrachten wir doch nur dieses Bild. Es läßt uns etwas verspüren von der tiefen Stille, die im winterlichen Walde herrscht. Wer nicht schweigend und allein in einem solchen weißen Walde stand, wird kaum den wahren Gottesfrieden kennen. Wenn wir dieses Winterbild betrachten, sollten wir auch daran denken, daß in dem schlafenden Wald das Leben nicht erloschen ist; die winterliche Ruhe dient ja nur dazu, die Auferstehung vorzubereiten. Das zu wissen, ist tröstlich, stärkend und belebend zugleich. Und das Besondere, das uns diese Lichtbildaufnahme im Hinblick auf das Weihnachtsfest zu sagen hat, ist dies: Kein Baum vermag größeren Segen zu stiften, als der „Tannenbaum“, der zu einem Weihnachtsbaum wird. Als ein Stück unverfälschter Natur führt er die Menschen zur Besinnung, über dem Lärm und der Unrast des Alltags das ewige göttliche Walten nicht zu vergessen.



Weihnachten



Gewiß ist es nicht von ungefähr, daß uns immer dann, wenn Weihnachten herannaht, eine eigenartige Stimmung überkommt. Vielleicht darum, weil uns der Gedanke an Weihnachten in die Tage zurückversetzt, als wir noch Kinder waren und Weihnachten uns wie keine andere Zeit des Jahres die Liebe der Eltern erleben ließ. Vielleicht auch darum, weil wir selbst an jedem Weihnachtsfeste in den Augen

unserer Kinder denselben Glanz aufleuchten sehen, wie er einst unser Herz, unsere Augen erfüllte. Es war die Kraft der Liebe, die wir spürten, und sie sollten wir gerade in der Unrast unserer Tage, in dieser Welt der Unerbittlichkeit aufleuchten lassen. Weihnachten ist das Fest der Liebe und des Friedens. Das ist die tiefe Bedeutung, auf die uns dieses einzigartige Fest immer wieder hinweisen will.

Wenn wir Weihnachten so auffassen, dann können wir das Fest alle recht feiern. Möchte unserm Volk und der Welt der Frieden erhalten bleiben!

Liebe Mitarbeiter!

Das Fest der Weihnacht und der Jahreswechsel stehen vor uns. Mögen uns die Weihnachtstage willkommene Muße geben, das im zu Ende gehenden Jahr Geleistete zu überdenken. Glücklicherweise darf sich jeder schätzen, den beim Rückblick auf seine Jahresarbeit ein Gefühl der Befriedigung überkommt. Dabei kommt es nicht darauf an, an welcher Stelle der Betriebsgemeinschaft er steht. Entscheidend ist nicht, was wir tun, sondern wie wir es tun.

Unser Dank gilt an dieser Stelle allen Betriebsangehörigen und der Betriebsvertretung, daß sie zum guten Gelingen unserer gemeinsamen Arbeit ihr Teil beigetragen haben. Dabei gedenken wir dankbar auch der Arbeitskammeraden, die im Laufe des Jahres in den Ruhestand getreten sind, und derer, die der Tod 1958 aus unserer Mitte gerissen hat. Unsere Hoffnung ist, daß wir auch die uns im kommenden Jahr gestellten Aufgaben in aufrichtiger Zusammenarbeit lösen können. Das wird nicht einfach sein; denn das Jahr 1958 begann für die deutsche Montanindustrie, für die wir alle miteinander tätig sind, verheißungsvoller, als es nun ausklingt, und das Jahr 1959 wird voraussichtlich von der ganzen deutschen Wirtschaft und besonders auf dem Sektor Kohle und Eisen erhöhte Anstrengungen fordern. Aber gerade die wechselvolle Entwicklung dieses Jahres sollte uns zeigen, wie wichtig es ist, daß wir uns gemeinschaftlich — jeder an seinem Platz — für eine stetige Entwicklung in der Zukunft einsetzen.

Diese Gedanken sollen uns aber die Freude am Weihnachtsfest nicht nehmen; im Gegenteil, sie verpflichten uns dazu, in der Ruhe der Weihnachtstage bewußt Abstand zu nehmen von der Hast und den Dingen des täglichen Lebens und uns ganz der Weihnachtsbotschaft zu öffnen, die eine Botschaft des Friedens ist, und uns darüber belehrt, daß es höhere Dinge gibt als die Sorgen des Alltags. Dann werden wir aus diesen Tagen die innere Kraft schöpfen, frisch und unbeschwert auch im neuen Jahr ans Werk zu gehen.

In diesem Sinne übermitteln wir allen unseren Mitarbeitern und ihren Angehörigen zum bevorstehenden Weihnachtsfest und zum Jahreswechsel unsere guten und herzlichen Wünsche. 1959 möge uns weiterhin in Friede und Freiheit gemeinschaftlich arbeiten lassen.

Geschäftsführung

Müller

Die besondere Bedeutung des Weihnachtsfestes bringt es mit sich, daß wir neben all dem festlichen Treiben immer wieder Zeit zu einer persönlichen Einkehr und Besinnung finden. In diesen Augenblicken wägen wir das Zurückliegende und das Erreichte als Ausgangspunkt für unsere Zukunft, und das sowohl in bezug auf unsere private als auch auf unsere gemeinsame betriebliche Sphäre. Bei einem solchen Rückblick können wir zu unserer Freude feststellen, daß das innere Wirken unserer Betriebsvertretung und ihre Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung von Erfolg gewesen ist. Wir sind bestrebt gewesen, alles zu tun, um in voller Verantwortung die Interessen unserer Kameraden zu wahren und ihnen in ihren Sorgen und Nöten beizustehen, und wir dürfen feststellen, daß auf sozial-politischem Gebiete manches erreicht wurde.

Die Betriebsvertretung wird sich auch im Jahre 1959 stets bemühen, alle ihr gestellten Aufgaben in echter Partnerschaft mit bestem Wissen und Können lösen zu helfen. Wir sind uns dabei bewußt, daß angesichts der ersten Lage, in der sich die deutsche Wirtschaft im Augenblick befindet, und im Hinblick auf die dunklen Wolken, die sich am politischen Horizont abzeichnen, genug Probleme auf uns zukommen werden; doch wenn wir auf die Stärke unserer Gemeinschaft vertrauen, wird uns auch im kommenden Jahr der Erfolg nicht versagt bleiben.

Hoffen wir, daß uns eine friedliche Entwicklung Zeit und Möglichkeit für die Sicherung und den Ausbau unserer Arbeitsplätze gibt.

Allen Betriebsangehörigen und ihren Familien sowie unseren Pensionären wünschen wir ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein glückliches neues Jahr!

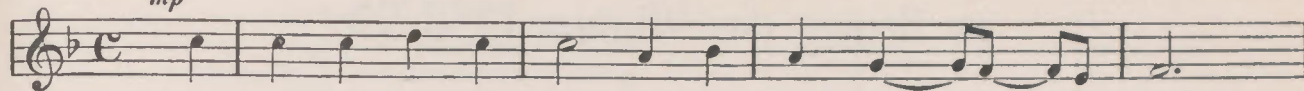
Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, Betriebsvertretung

G. G. G.

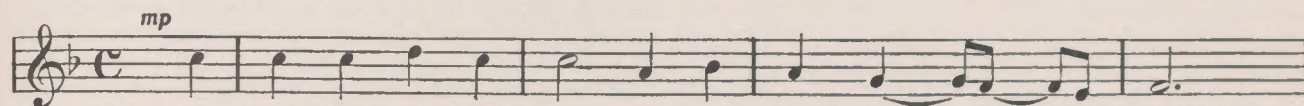
Es ist ein Reis entsprungen

Innig und langsam
mp

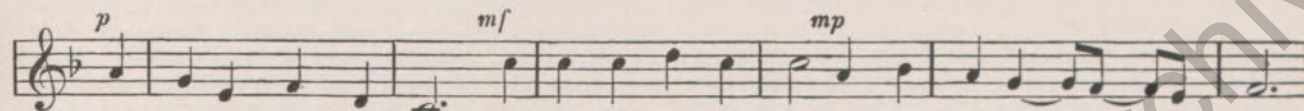
Michael Praetorius 1609



Es ist ein Reis ent = sprun = gen aus ei = ner Wur = zel zart,



wie uns die Al = ten sun = gen, aus Jes = se kam die Art,



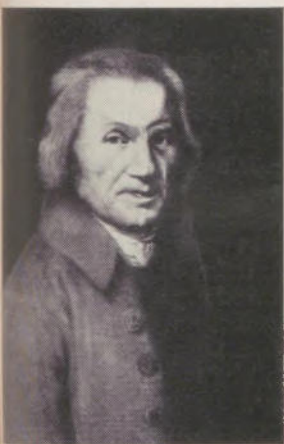
und hat ein Blümlein bracht mit = ten im kal = ten Win = ter, wohl zu der = sel = ben Nacht.

Das Blümlein so kleine, das duftet uns so süß, mit seinem hellen Scheine vertreib's die Finsternis;
wahrer Mensch und wahrer Gott hilf uns aus allem Leide, rett'et uns aus Sünd' und Tod.

Alte Weise von 1599

Von der Freundschaft

Mathias Claudius (1740—1815)



Von der spricht nun einer, sie sei überall; der andre: sie sei nirgends; und es steht dahin, wer von beiden am ärgsten gelogen hat.

Wenn du Paul den Peter rühmen hörst, so wirst du finden, rühmt Peter den Paul wieder, und das heißen sie denn Freunde. Und ist oft zwischen ihnen weiter nichts, als daß einer den andern kratzt, damit er ihn wieder kratze, und sie sich so einander wechselseitig zu Narren haben; denn, wie du siehst, ist hier, wie in vielen anderen Fällen, ein jeder von ihnen nur sein eigener Freund und nicht des andern. Ich pflege solch Ding „Holunderfreundschaften“ zu nennen. Wenn du einen jungen Holunderzweig ansiehst, so sieht er feinstämmig und wohlgegründet aus; schneidest du ihn aber ab, so ist er inwendig hohl und ist so ein trocken schwammig Wesen darin.

So ganz rein geht's hier freilich selten ab, und etwas Menschliches pflegt sich wohl mit einzumischen, aber das erste Gesetz der Freundschaft soll doch sein: daß einer des andern Freund sei.

Und das zweite ist, daß du's von Herzen seist und Gutes und Böses mit ihm teilest, wie's vorkommt. Die Delikatesse, daß man den und jenen Gram allein behalten und seines Freundes schonen will, ist meistens Zärtlei; denn eben darum ist er dein Freund, daß er mit untertrete und es deinen Schultern leichter mache.

Drittens, laß du deinen Freund nicht zweimal bitten. Aber, wenn's not ist und er helfen kann, so nimm du auch kein Blatt vors Maul, sondern gehe und fordre frisch heraus, als ob's so sein müßte und gar nicht anders sein könne.

Hat dein Freund an sich, das nicht taugt, so mußt du ihm das nicht verhalten und es nicht entschuldigen gegen ihn. Aber gegen den dritten Mann mußt du es verhalten und entschuldigen. Mache nicht schnell jemand deinen Freund, ist er's aber einmal, so muß er's gegen den dritten Mann mit allen seinen Fehlern sein. Etwas Sinnlichkeit und Parteilichkeit für den Freund scheint mit zur Freundschaft in dieser Welt zu gehören. Denn wolltest du an ihm nur die wirklich ehr- und lebenswürdigen Eigenschaften ehren und lieben, wofür wärest du dann sein Freund; das soll ja jeder wildfremde unparteiliche Mann tun. Nein, du mußt deinen Freund mit allem, was an ihm ist, in deinen Arm und in deinen Schutz nehmen; das „granum salis“ versteht sich von selbst, und daß aus einem edlen kein unedles werden müsse.

Es gibt eine körperliche Freundschaft. Nach der werden auch zwei Pferde, die eine Zeitlang beisammen stehen, Freunde und können eins des andern nicht entbehren. Es gibt auch sonst noch mancherlei Arten und Veranlassungen. Aber eigentliche Freundschaft kann nicht sein ohne Einigung; und wo die ist, da macht sie sich gern und von selbst. So sind Leute, die zusammen Schiffbruch leiden und die an eine wüste Insel geworfen werden, Freunde. Nämlich das gleiche Gefühl der Not in ihnen allen, die gleiche Hoffnung und der eine Wunsch nach Hilfe einigte sie; und das bleibt oft ihr ganzes Leben hindurch. Einerlei Gefühl, einerlei Wunsch, einerlei Hoffnung einigt; und je inniger und edler dies Gefühl, dieser Wunsch und diese Hoffnung sind, desto inniger und edler ist auch die Freundschaft, die daraus wird.

Aber, denkst du, auf diese Weise sollten ja alle Menschen auf Erden die innigsten Freunde sein? Freilich wohl! und es ist meine Schuld nicht, daß sie es nicht sind.

Postskript. Es gibt einige Freundschaften, die im Himmel beschlossen sind und auf Erden vollzogen werden.

Eine kritische Betrachtung der Situation auf dem Stahlmarkt zu Beginn des Winters 1958/59

Die deutsche Eisen- und Stahlindustrie war in den letzten Jahren sehr gut beschäftigt. Gleichzeitig konnte ein umfassender Wiederaufbau kriegszerstörter und demontierter Anlagen durchgeführt werden.

Neue und sehr moderne Anlagen wurden errichtet und eine Stahlkapazität aufgebaut, die gegenwärtig in der Lage ist, etwa 26 bis 27 Millionen Tonnen Rohstahl pro Jahr zu erzeugen. Unsere Industrie hat ihren Wiederaufbau darauf ausgerichtet, den stetig wachsenden innerdeutschen Stahlbedarf zu decken und darüber hinaus im Welthandel den ihr gebührenden Platz einzunehmen.

Wir sagen unserer Belegschaft aber nichts Neues, wenn wir feststellen, daß die bisherige Aufwärtsentwicklung der Produktion durch eines seit Monaten eingetretene schwierige Absatzlage für fast alle Erzeugnisse der Eisen- und Stahlindustrie unterbrochen worden ist.

Was sind nun die Gründe für diese Verschlechterung, und welche Aussichten bieten sich uns? Haben wir zuviel investiert, und waren wir damit in unseren Zukunftserwartungen zu optimistisch?

Diese Fragen drängen sich um so eher auf, als fast alle anderen Wirtschaftszweige, mit Ausnahme von Kohle, Stahl, Textil sowie Teilen des Stahl- und Schiffbaues, nach wie vor voll beschäftigt sind. Einige Wirtschaftszweige, wie z. B. Fahrzeugbau, Elektrotechnik, Chemie und Bauwirtschaft, haben sogar nach wie vor große Zuwachsraten zu verzeichnen. Es geht also bei ihnen weiter aufwärts.

Es gibt eine Reihe von Gründen für den derzeitigen Rückgang auf dem Eisen-, Stahl- und Kohlenmarkt. Halten wir uns nur einmal folgendes vor Augen: Nach dem Zusammenbruch von 1945 wurde Westdeutschland verpflichtet, bedeutende Mengen Kohlen an andere europäische Verbraucher zu niedrigen Preisen zu liefern. Dadurch ergab sich bei dem steigenden Brennstoffbedarf in ganz Europa, daß der eigene Bedarf an Kohlen und Koks für Westdeutschland aus inländischer Förderung nicht mehr gedeckt werden konnte; dieses, obwohl die Bundesrepublik der größte Kohlenproduzent des Kontinents ist. Diese Versorgungslücke konnte nur durch große Einfuhren von ausländischen Kohlen, hauptsächlich aus den USA, geschlossen werden, die wesentlich teurer waren als die Kohle aus einheimischer Produktion.

Da durch die Einfuhr dieser Kohle für den Kleinverbraucher keine Verteuerung eintreten sollte, mußten die Großverbraucher, wie insbesondere die Stahlindustrie, die Last der Einfuhr auf sich nehmen. Dieses war zu erträglichen Bezugsbedingungen aber nur möglich, wenn langfristige Lieferverträge mit den ausländischen Kohleerzeugern und den die Kohle transportierenden Reedern abgeschlossen wurden. Diese Verträge bestehen größtenteils noch, und es macht große Schwierigkeiten, jetzt, da inländische Kohle in ausreichendem Umfange zur Verfügung steht, sie abzulösen. Hinzu kommt, daß warme Winter hinter uns liegen, in denen weit weniger Kohle verbraucht wurde als in früheren Zeiten.

Darüber hinaus steigen aber auch bei Stahl und Roheisen laufend die Importe. Gleichzeitig ist der Export an Stahl und Eisen durch verschiedene Umstände sehr viel schwieriger geworden. Viele Eisenerzeuger-Länder haben zur Zeit Überschuß an Stahl und Eisen und versuchen, diesen in den Export zu schicken. Der Ostblock tritt z. T. ebenfalls neu als Exporteur in Erscheinung. Andere Länder, die traditionelle Stahlkäufer sind, können keinen oder nur weniger Stahl als bisher kaufen, weil sie ihre eigenen Produkte im Welthandel zur Zeit schwer absetzen können.

In der Zeit der Stahlknappheit haben außerdem alle Verbraucher versucht, sich Läger an Stahl und Eisen hinzulegen, die zum Teil den Bedarf für mehrere Monate decken. Im jetzigen Augenblick, in dem fast alle Stahlsorten kurzfristig lieferbar sind, werden diese Läger als überflüssig empfunden. Die Verbraucher versuchen deshalb zunächst einmal, diese Läger abzubauen und kaufen nur das neu, was sie nicht auf Lager haben und kurzfristig benötigen. Dieses alles hat zu einer rückläufigen Stahlproduktion geführt. Die rückläufige Stahlerzeugung bringt wiederum einen verminderten Koks- und Kohlebedarf, und so geht der Kreislauf weiter. Die Bundesbahn erhält weniger Transporte für Koks, Kohle und Stahl, ihre Einnahmen vermindern sich; sie kann deshalb weniger Bestellungen an die Stahlindustrie und die Stahlverbraucher erteilen als sie vorher geplant hat. Der Stahlindustrie und den Stahlverbrauchern fehlen diese Aufträge, und wiederum wird hiervon die Produktion von Stahl und letztlich von Kohle betroffen. So sehen wir, daß die Kohle- und Kokshalden immer noch größer werden. Es ist nun zweifellos so, daß der Stahlbedarf der deutschen Wirtschaft nach wie vor groß ist. Auch das Ausland hat keine echte Verminderung seines Stahlbedarfes zu verzeichnen. Wenn der Abbau der als überflüssig empfundenen Läger durchgeführt sein wird, so ist fest damit zu rechnen, daß dieser Stahlbedarf sich wieder in Form neuer Aufträge niederschlägt. Erst hierdurch wird die Antriebstendenz kommen, ohne die der oben geschilderte Kreislauf nicht unterbrochen wird.

Diese Entwicklung dauert Monate. Dieser Zeitraum muß aber überbrückt werden. Hierzu gehört eine Anpassung der Produktion an den bis zum Lagerabbau vorhandenen geringeren Bedarf. Jedes andere Vorgehen verschärft die Schwierigkeiten und führt schließlich zu weit stärkeren Produktionseinschränkungen.

Gleichzeitig müssen wir unsere Bemühungen darauf ausrichten, in den so heftig umstrittenen Exportmärkten unsere Position zu halten. Dies geht leider nur durch große Opfer, da zur Zeit fast alle Exportgeschäfte zu Verlusten führen oder große finanzielle Risiken enthalten. Diese Verluste können nur für eine Übergangszeit hingenommen werden, um im Interesse einer Beschäftigungssicherung den Anschluß an eine bessere Auftragslage zu finden. Sie können jedoch nur verantwortet werden, wenn alle Kräfte darauf angesetzt werden, unsere Erzeugnisse so billig wie nur möglich zu produzieren. Nur auf diese Weise können dem Unternehmen Substanzverluste erspart bleiben.

(Auszug aus einem Beitrag von Hüttendirektor E. W. Mommensen, Vorstandsmitglied der Phoenix-Rheinrohr AG, in der Werkzeitschrift von PHX, Nr. 25/1958.)

Trunkenheit im Verkehr in Duisburg

1. September 1957 – 31. August 1958 festgestellt bei 1721 Verkehrsteilnehmern.

Davon waren an Verkehrsunfällen beteiligt: 737 Verkehrsteilnehmer.

Folgen der Trunkenheit:

- 15 Tote
- 419 Verletzte
- 445 Sachschäden

Der Führerschein wurde entzogen: 712mal

25 Jahre Wohnstättengesellschaften für Kohle und Stahl

„Wohnstätten an Rhein und Ruhr“ heißt der Titel eines umfangreichen und reich bebilderten Rechenschaftsberichtes, den die vier namhaftesten Wohnungsunternehmen unseres heimischen Raumes zu ihrem 25jährigen Bestehen herausgegeben haben. Es handelt sich um die Rheinische Wohnstätten AG in Duisburg, die Rheinisch-Westfälische Wohnstätten AG in Essen, die Westfälische Wohnstätten AG in Dortmund und die Westdeutsche Wohnhäuser AG in Düsseldorf. Diese vier miteinander verbundenen Gesellschaften haben seit ihrer Gründung im Jahre 1933 bis zum Sommer 1958 insgesamt 63000 Wohnungen für Kohle und Stahl gebaut, davon allein seit der Währungsreform rund 55000 Wohnungen. Von besonderem Interesse für unsere Leser ist die Rheinische Wohnstätten AG. Die festliche Jubiläumsveranstaltung der vier Wohnungsgesellschaften, bei der u. a. der Gesangverein August Thyssen-Hütte, darunter auch die Sänger unseres Quartettvereins Eisenbahn und Häfen, mitwirkte, fand am 31. Oktober im Saalbau zu Essen statt. Unter den zahlreichen Teilnehmern an dieser Veranstaltung befanden sich der Minister für Wiederaufbau des Landes Nordrhein-Westfalen, der Präsident der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, Vertreter des Wiederaufbauministeriums und seiner Außenstelle in Essen, die Regierungspräsidenten von Düsseldorf, Münster und Arnsberg, Vertreter des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, der Universitäten Aachen und Münster, die Oberbürgermeister und Oberstadtdirektoren der wichtigsten Städte des Ruhrbezirks, die Präsidenten und Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammern, Vertreter von wissenschaftlichen Instituten, wohnungswirtschaftlichen Verbänden, Finanzierungsinstituten und Landesversicherungsanstalten, Unternehmerverbänden und Gewerkschaften, leitende Männer der Bergwerks- und Hüttengesellschaften, darunter Bergassessor Dr.-Ing. e. h. Sohl von der August Thyssen-Hütte AG, ferner Bergassessor Schlochow von der Hamborner und der Friedrich Thyssen Bergbau-AG sowie Dr. Cordes von der August Thyssen-Hütte AG als Vorsitzter bzw. stellv. Vorsitzter des Aufsichtsrates; kurzum eine Auswahl von führenden Persönlichkeiten, die am Wohnungsbau für Kohle und Stahl beteiligt und interessiert sind.

Herr Minister Erkens dankte den Wohnstättengesellschaften für die geleistete Arbeit; sie habe wesentlich dazu beigetragen, daß nach dem Kriege der große Wohnbedarf für Berg- und Hüttenleute allmählich befriedigt werden konnte. Er wies darauf hin, daß die öffentlichen Mittel für den Wohnungsbau aus der Kohleabgabe und als Landesdarlehn wesentlich zu dem Erfolg der Wohnstätten AG beigetragen haben, deutete für die Zukunft eine gewisse Umstellung der öffentlichen Förderung des Wohnungsbaus an und forderte die Wirtschaft auf, im Rahmen der steuerlichen Vergünstigung alle Möglichkeiten zum Einsatz eigener Mittel auszuschöpfen.

Einen eindrucksvollen Überblick mit zahlreichen schönen Lichtbildern gab Direktor Dr. Steinberg, Vorsitzter der Vorstände der Wohnstättengesellschaften und der Westdeutschen Wohnhäuser AG. Hier einige kennzeichnende Sätze aus seinen interessanten Ausführungen:

„Die unermesslichen Kriegszerstörungen stellten Zechen und Werke des Reviers und ebenso auch die mit ihnen verbundenen Wohnungsunternehmungen vor große Aufgaben. Von 310000 Bergarbeiterwohnungen im gesamten Ruhrgebiet waren zunächst nur 74000 bewohnbar geblieben. Noch stärker waren die Wohnungen der Stahlarbeiter in Mitleidenschaft gezogen. Im Mai 1945 waren 82% des großen Wohnungsbestandes der vier Wohnungsgesellschaften mehr oder weniger stark beschädigt oder zerstört...

Zunächst waren es die Bergleute, denen in der Wohnungsverorgung geholfen werden konnte. Durch die Initiative des damaligen Wiederaufbauministers und späteren Ministerpräsidenten Fritz Steinhoff wurde 1949/50 ein erstes Stahl-

arbeiter-Wohnungsbauprogramm aufgestellt, dem sich weitere anschlossen, gefördert von den nachfolgenden Wiederaufbauministern Dr. Schmidt, Weyer und Dr. Kaßmann. Auch die Zechen und Werke stellten große Mittel für diese sozialen Investitionen bereit. Hinzu kamen die Kohleabgabe für den Bau von Bergarbeiterwohnungen, Landesmittel, Marshall-Plan-Gelder und ERP-Mittel, eigene Mittel der Wohnungsgesellschaften, „Muskel-Hypotheken“ von Kleinsiedlern und Ersparnisse von Eigenheimern, schließlich und nicht zuletzt in großem Umfange Hypotheken...

Seit der Währungsreform sind im Wohnungsbau der Bundesrepublik mindestens 70 Milliarden DM investiert worden... Von den vier Wohnungsunternehmen sind im letzten Jahrzehnt insgesamt 55000 Wohnungen für Bergleute, Stahl- und Hüttenarbeiter fertiggestellt worden, darunter 7000 Ein- und Zweifamilien-Eigenheime sowie Kleinsiedlerstellen, von denen weitere 1200 zur Zeit im Bau und in der Planung sind.“

Dr. Steinberg beschloß seine Ausführungen mit einem Wort des Arztphilosophen Albert Schweitzer, das in seiner einprägsamen Kürze eine Mahnung und ein ganzes Programm zugleich enthält: „Zuerst bauen die Menschen ihre Häuser; danach formen die Häuser die Menschen.“

Über neuzeitlichen Verkehr und Städtebau im Ruhrgebiet sprach anschließend Beigeordneter Dr. Hollatz, Präsident der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung. Hier einige interessante Daten aus diesem Vortrag:

„In den letzten 100 Jahren stieg die Einwohnerzahl des Ruhrgebietes von 500000 auf 5 Millionen Menschen. Der Wettlauf zwischen dem Verkehr und dem Städtebau tritt bei dieser rasch und unorganisch gewachsenen Stadtlandschaft besonders deutlich in Erscheinung.

Die wichtigste Verkehrsader des Ruhrgebietes mit einer Belastung von 20000 bis 30000 Fahrzeugen täglich ist der 62 km lange Ruhrschnellweg, der im Jahre 1926 geplant worden ist und heute in keiner Weise mehr den Verkehrsanforderungen genügt. Sein Ausbau ist zur Zeit auf der Strecke von Dortmund bis Essen im Gange mit einem autobahnähnlichen Querschnitt. Die Städte des Ruhrgebiets bemühen sich, ihre im Kriege stark zerstörten Kerngebiete gelockert wieder aufzubauen und gleichzeitig ihr Straßennetz den Anforderungen des neuzeitlichen Verkehrs anzupassen. Hierbei müssen folgende Gesichtspunkte beachtet werden:

1. Auflockerung der Kernstädte und Fernhaltung des Hauptverkehrs von den Wohnvierteln.
2. Sorgfältige Planung der Lage von ‚verkehrserzeugenden Bauten‘, zu denen beispielsweise Industriewerke und Verwaltungskomplexe gehören.
3. Ringförmige oder tangentielle Führung der Hauptverkehrsstraßen.
4. Trennung von Verkehrsstraßen, Geschäftsstraßen, Wohnstraßen und Fußgängerstraßen.
5. Verlegung der Verkehrsknotenpunkte in mehrere Ebenen.
6. Schaffung von Parkraum für Kraftfahrzeuge in ausreichendem Umfange.“

In seinem Schlußwort dankte Bergwerksdirektor Bergassessor a. D. Hans Dütting, Vorsitzter des Vorstands der Gelsenkirchener Bergwerks-Aktiengesellschaften, Herrn Minister Erkens und allen Mitarbeitern der Jubilar-Wohnungsgesellschaften. Er gedachte ferner in ehrenden Worten des Herrn Dr. Dinkelbach als Gründer der Wohnungsgesellschaften. Wenn allein seit der Währungsreform mit Hilfe aller beteiligten Stellen mehr als 200000 Menschen durch die Arbeit der vier Gesellschaften ein neues Heim erhalten hätten und außerdem für fast ebenso viele Menschen die mehr oder weniger stark beschädigten Altbauwohnungen wieder neu hergerichtet werden konnten, so bedeutet das einen wichtigen Beitrag zum Wiederaufbau an Rhein und Ruhr.



Vor 50 Jahren: Die Abtei Hamborn, vom neuangelegten Stadtpark aus gesehen

Blick in die Vergangenheit: Stadtpark Hamborn

Innerhalb des Hamborner Stadtbildes sind Stadtpark und Jubiläumshain heute die einzigen Grünanlagen, die noch einen ansehnlichen Baumbestand aufweisen. Dabei war das Hamborner Gebiet ehemals walddreich. Der heutige Stadtpark — früher hieß er Gemeindewald — wurde im Jahre 1906 geschaffen, um, wie die Hamborner Stadtväter damals sagten, „für alle Zeiten ein Stückchen Natur inmitten der Industrielandschaft bestehen zu lassen“. Von ihm sei nachstehend die Rede.

Die Schriftleitung

Die alten Hamborner werden sich noch gut erinnern können, daß das Gelände zwischen dem früheren Postgebäude an der heutigen Alleestraße bis hin zur Hufstraße und dann weiter ein großes Stück über den Altmarkt hinaus mit hochstämmigem Wald bestanden war. Anschließend hinter dem Altmarkt, etwa dort, wo sich heute die Parallelstraße erstreckt, befand sich eine größere Fläche niedrigen Föhrenwaldes. Der hochstämmige Wald bestand in der Hauptsache aus mächtigen Buchen, daneben auch Eichen. Nach der Jahrhundertwende wurde er abgeholzt, weil das Gelände für den Bau von Straßen und Wohnhäusern benötigt wurde. In der Straßenbezeichnung „Im Birkenkamp“, gegenüber dem Krankenhaus Morianstift, lebt die Erinnerung an diesen Hamborner Wald weiter. Auch dieser Name hat seine Geschichte. Wer nämlich meint, daß er andeutet, hier hätte einmal ein Birkenwald existiert, ist im Irrtum; der Birkenkamp war tatsächlich ein Buchenwald. Als der Landmesser dort vor nunmehr 180 Jahren die Flurbemessung vornahm, stellte er, wie es seine Aufgabe war, auch den Namen der Flur fest. Vermutlich war er ein Hochdeutscher, der die damals hier gebräuchliche plattdeutsche Sprache nicht kannte. Er verstand unter der Auskunft „Bökenkamp“ also „Birkenkamp“; die alten Karten weisen denn auch diesen Namen auf. Von dem schönen Hochwald ist lediglich ein kleines Stück bis in unsere Tage erhalten geblieben, das jetzt innerhalb des Geländes des Morian-Krankenhauses um die dort befindliche Grabstätte der Familie Liebrecht liegt. Dort kann man noch heute den Rest des alten Buchenbestandes bewundern. Aber schon damals, als man zur Abholzung des Waldes schritt, war man sich darüber klar, daß man irgendwie wieder Ersatz schaffen mußte. So entstand der Plan, einen „Gemeindewald“, den heutigen Stadtpark, anzulegen. Die Familie Liebrecht besaß noch ein größeres, aus Buschwerk, Wald und Wiesen bestehendes Gelände in dem sogenannten „Breuel“ zwischen der Meidericher und Grünstraße (jetzige Hamborner und Dieselstraße). 300 000 Mark wendete die Gemeinde Hamborn auf, um hier ein 47 Morgen großes Gebiet zu erwerben, das infolge seiner natürlichen Bodengestaltung für die Schaffung einer Erholungs- und Grünanlage besonders gut geeignet erschien. Man beauftragte einen bekannten Düsseldorfer Gartenbauarchitekten mit der Aufgabe, in dem nunmehr waldarmen Alt-Hamborner Stadtteil einen mustergültigen Volkspark anzulegen. Bis zur Fertigstellung des Stadtparks verging etwa ein Jahr. Am 5. August 1906 konnte er im Beisein vieler Ehren-

gäste der Öffentlichkeit zur Benutzung freigegeben werden. Die zahlreichen Besucher, die damals erstmalig in den Park kamen, staunten mit Recht über das kleine Naturidyll, das auf dem ehemals unwegsamem Gelände entstanden war. In einem Aktenstück der damaligen Zeit wird über die Park-eröffnung eingehend berichtet und über das Aussehen der neuen Parkanlage folgendes gesagt:

„Betritt man den Gemeindewald durch die erste Pforte bei der Restauration Thomas, dann führt den Besucher ein am Rande sich hinziehender breiter Weg zu der schönsten Stelle, dem in anziehenden Formen angelegten Teich. Der eben begangene Weg ist durch ein mit Platanen besetztes Rasenbankett von einem parallel laufenden Fahrweg getrennt. Der von Baum zu Baum sich hinziehende wilde Wein erzielt eine belebende Wirkung und einen frischen Schmuck. Man erblickt einen ansehnlichen Bestand von 30 bis 40 Jahre alten Bäumen, die in buntem Wechsel durcheinander stehen. An anmutigen Spazierwegen sind in Lichtungen Ruhebänke und Sandkästen aufgestellt. Aus dem erwähnten Teich, in dessen Nähe ein für Sport und festliche Veranstaltungen bestimmter Platz angelegt wurde, erhebt sich eine Terrasse, auf die ein Restaurationsgebäude kommen soll. Nach Umgehung des Teiches, der sich in seinen Verzweigungen fast durch den ganzen Park hinzieht, gelangt man zu einem in Naturholz auf einer Anhöhe erstellten Pavillon, von wo aus sich ein Rundblick bietet, der einerseits das Bild der schaffenden Industrie, die Kokerei mit Schacht 4, die stets von rollenden Zügen belegte Bahn, andererseits eine friedliche Dorfidylle, das aus einem üppigen Baumgarten hervorschauende Gotteshaus dem Auge zeigt.“

Unsere Abbildung bringt einen Blick vom Park mit seinem Teich auf die hier erwähnte Abtei-Kirche. Jahrzehnte hindurch war der Stadtpark — zumal an Sonntagen — das Stelldichein der Hamborner Bevölkerung, besonders, als unmittelbar am Teich auch eine Gaststätte entstand. Mehrfach ist der Park inzwischen umgestaltet worden. Auch der Krieg brachte notwendige Veränderungen mit sich. Der Teich ist nicht mehr vorhanden, und das Gesamtbild der Parkanlage sieht heute gänzlich anders aus. Sie ist auch nicht mehr so sehr der Anziehungspunkt wie früher. Nicht zuletzt hat die Motorisierung und Elektrifizierung des Verkehrs den Besucherstrom nach anderen Richtungen gelenkt. Trotzdem aber ist der Park inmitten der Industrie, die sich um ihn herum immer weiter ausgedehnt hat, eine Oase in unserer Industriestadt und ein beliebter Aufenthalt für viele Einwohner geblieben.

Wiederum drei Eisenbahner, die durch ihre Aufmerksamkeit Betriebsgefahren abgewendet haben

Lokführer Bernhard Grütgen

entdeckte bei einer Fahrt im Bezirk des SM-Werk I der ATH an der dortigen Fahrleitungsanlage einen beschädigten Isolator, der beim Befahren der Strecke mit einer Elok Schaden hätte anrichten können. Der Lokführer meldete unverzüglich die Schadensstelle.

Lokführer Günter Sikora

bemerkte bei einer Fahrt mit seiner Elok zwischen den Stellwerken Vorbahnhof und Kaiserstraße an einem Oberleitungskabel eine Rauchentwicklung. Er ergriff sofort geeignete Maßnahmen zur Verhinderung größerer Brandschäden. Anschließend benachrichtigte er über den Stellwerkswärter des Vorbahnhofes den Störtrupp der Fahrleitungsmeisterei.

Lokheizer Heinz Hoffmann

beobachtete auf der Fahrt von Schacht 2/5 zum Hafen Schwelgern, daß seine Strecke durch einen Oberleitungswagen blockiert war. Durch seine Aufmerksamkeit konnte die Dampflok noch rechtzeitig zum Halten gebracht und ein folgenschwerer Zusammenstoß vermieden werden.

Für ihre Umsicht, die diese drei Mitarbeiter gezeigt haben, erhielten sie eine Belohnung. Wir sprechen ihnen an dieser Stelle nochmals Anerkennung und Dank aus.

Praktische Winke

Wie pflegt man Schuhe bei nassem Wetter?

Bei Regen-, Schnee- und besonders bei Schneematschwetter gilt die Regel: „Wer mehr Schuhe hat, braucht weniger“, mehr denn je. Wasser und wechselnde Temperaturen bedeuten für das Leder eine starke Beanspruchung. Alle anderen Hilfsmittel müssen darum auf lange Sicht versagen, wenn die Schuhe nicht oft genug gewechselt werden. Wenn sie Zeit haben, langsam zu trocknen, läßt sich auch ein gefährlicher Fehler vermeiden, nämlich der, sie am heißen Ofen oder Heizkörper zu trocknen. Bei höheren Temperaturen „verkoht“ die Feuchtigkeit in den Lederporen der Lederfaser und vernichtet dadurch die organische Substanz; das im Leder lagernde Fett geht verloren, und das Leder bricht.

Wichtige Vorbeugungsmittel gegen Schuhschäden durch Nässe sind die jeweils richtigen Schuhkreme und die auf Leinöl aufgebauten Sohlenschutzflüssigkeiten, die beide, richtig auf Oberleder und Ledersohle aufgetragen, den Schuh unten und oben gegen Feuchtigkeit schützen: Der Sohlenschutz macht die Ledersohle haltbarer und erhöht ihre Wasserfestigkeit, ohne ihre Geschmeidigkeit zu beeinträchtigen; gute Krems schützen die Lederoberfläche gegen Wassereinwirkung.

Wenn wir den Schuhkrem allerdings erst kurz vor dem Weggehen auf den trockenen Schuh auftragen, kann er nicht mehr richtig ins Leder einziehen, und der Schneematsch wird ihn schnell abwaschen. Die Schuhe brauchen aber noch gar nicht trocken geworden zu sein, wenn wir sie einkremen. Wenn wir den Krem auftragen, nachdem sie ein paar Stunden „antrocknen“ konnten, wird er gleichzeitig mit dem Abziehen der Feuchtigkeit aufgesogen.

Kommen wir mit nassen Schuhen nach Hause, ziehen wir sie so schnell wie möglich aus, strecken sie auf Spanner oder stecken trockenes Zeitungspapier hinein. Nun können sie — fern vom Ofen — trocknen, nach Möglichkeit hängend,

damit die Luft von allen Seiten an sie herankommt. Die häßlichen Schneeränder waschen wir allerdings zuvor noch mit Wasser und einer Handbürste ab. Bei Schuhen aus glattem Leder genügt es dann nach dem „Antrocknen“, sie mit stark färbendem Krem einzureiben — selbstverständlich wie immer mit einem Lappen, nicht mit einer Bürste — und nach dem Abtrocknen blankzureiben. Bei Schuhen aus Rauhleder hingegen werden die Schneeränder zwar auch erst mit Wasser und Bürste abgerieben; das Leder wird aber erst nach völligem Trocknen mit der Gummibürste gut aufgeraut und anschließend mit Dressing aufgefrischt.



Kurz – aber interessant

Die Schifffahrt auf dem Rhein wird im kommenden Jahr selbst bei Nacht und Nebel sicherer vor sich gehen als heute. Erreicht wird dies dadurch, daß bereits

für 120 mit Radaranlagen ausgerüstete Rheinschiffe seit einiger Zeit an oder kurz vor den im Strom stehenden Brückenpfeilern **Warnreflektoren** angebracht werden. Schon auf 500 Meter Entfernung machen sie auf dem Bildschirm der Radaranlage auf das Hindernis aufmerksam.

Am Mittelrhein und auf der durch die Niederlande verlaufenden Rheinstrecke hat man diese Warnreflektoren auf Bojen montiert, die in acht Meter Entfernung vor dem Hindernis verankert worden sind. Einen anderen Weg hat die Schifffahrtsdirektion Duisburg-Ruhrort eingeschlagen. Über den Strompfeilern wurden bzw. werden noch 9½ Meter lange teleskopartige Rohre befestigt, an deren Enden sich die Reflektoren befinden. Wenn sich nun ein Schiff oder ein Schleppzug der Brücke nähert, so treffen schon 500 Meter vor dem Hindernis die vom Radargerät an Bord ausgestrahlten tausend Impulse je Sekunde auf die Reflektoren und werden von dort zum Schiff zurückgeworfen. Auf dem Radarbild erscheinen dann weiße Warnpunkte an jenen Stellen, wo die Strompfeiler stehen. Der Schiffsführer beobachtet das Radarbild ständig und kann auf diese Weise das Schiff zwischen den Strompfeilern durch die Brücke steuern. Bis zum Frühjahr 1959 will man sämtliche Rheinbrücken zwischen Rotterdam und Basel mit solchen Warnreflektoren ausgerüstet haben.

* * *

Nach den neuesten Ermittlungen der Vereinten Nationen wird sich die **Bevölkerung der fünf Erdteile**, die sich von 1900 bis 1958 von 1,58 Mrd. auf 2,77 Mrd. Einwohner vermehrt hat, bis zum Jahre 2000 noch einmal auf 6,27 Mrd. mehr als verdoppeln.

Die Ursachen für das schnelle Wachstum liegen in der stark abnehmenden Säuglingssterblichkeit, ferner in der mit den Fortschritten der Hygiene und Medizin in allen Jahrgängen, besonders in den fortpflanzungsfähigen, ständig zurückgehenden Sterblichkeitsrate.

Infolge der Industrialisierung der unterentwickelten Völker wird deren Fruchtbarkeit zwar wieder etwas zurückgehen, aber vorher wird das Verhältnis der Bevölkerungszahl der Erdteile zueinander starke Veränderungen erfahren. Die Bevölkerung der UdSSR wird von 181 Mio im Jahre 1950 auf 379 Mio im Jahre 2000 steigen, und ihr Verhältnis zur Bevölkerung Europas wird sich wie 40 zu 60 gestalten. Auch Nordamerikas (USA und Kanada) Anteil wird zwar nur gering von 5,2 auf 5,0% zurückgehen. Eine Zunahme von 55,3% auf 61,8% wird die Bevölkerung Asiens haben, ebenso die Lateinamerikas von 4,1% auf 9,4%. Afrika und Ozeanien werden ihre Anteile nicht wesentlich erhöhen können.

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Ernst Kügler, El-Lokführer
Maschinenbetrieb
eingetreten 7. Januar 1919



Otto Diestelkamp, Wagenschreiber
Verkehrsabteilung
eingetreten 7. Januar 1919



Josef Cichonski, Schlosser
EBW-I
eingetreten 9. Januar 1919



Gustav Wehner, Hilfsschlosser
Bahnmeisterei-Werkstatt
eingetreten 10. Januar 1919



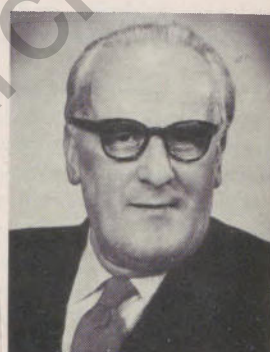
Johann Haube, Dreher
EBW-I
eingetreten 13. Januar 1919



Wilhelm Schürmann, Streckenwärter
Bauabt. Oberbau
eingetreten 20. Januar 1919



Johann Mucha, Wagenmeister
Maschinenbetrieb Nord
eingetreten 28. Januar 1919



Franz Jasinski, El.-Schweißer
EBW-I
eingetreten 31. Januar 1919

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:

Allen Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Lichtbilder: Wilfrid Brink



Alfons Pircher, El-Lokführer
Maschinenbetrieb
eingetreten 2. Januar 1934



Walter Lenz, Rangiermeister
Eisenbahn Süd
eingetreten 23. Januar 1934

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Karol-Heinze Witzke, Bauabteilung, Vermessung
mit Hedwig Ziola
am 27. Oktober 1958

Werner Lembke, Eisenbahn-Nord
mit Magdalene Lomott
am 7. November 1958

Heinz Fluch, Eisenbahn-Nord
mit Helga Paul
am 7. November 1958

Günter Nelissen, Maschinenbetrieb-Nord
mit Anna Buschmann
am 7. November 1958

Nachwuchs kam an:

Claudia, 23. Oktober 1958
Aribert Nühlen, Hafen Schwelgern

Helmut, 28. Oktober 1958
Gerhard Neuhoft, Maschinenbetrieb-Nord

Sabine, 31. Oktober 1958
Werner Schmitt, Eisenbahn-Nord
Ulrike, 4. November 1958
Karl Hülsken, Eisenbahn-Nord
Iris, 6. November 1958
Hans-Walter Hildebrandt, Eisenbahn-Nord
Frank, 9. November 1958
Antonius Kotes, Maschinenbetrieb-Nord
Peter, 9. November 1958
Alois Rekowski, Hafen Schwelgern
Klaus-Jürgen, 10. November 1958
Karl Schlott, Eisenbahn-Nord
Ralf, 10. November 1958
Horst Webner, Eisenbahn-Nord
Angela, 10. November 1958
Ernst Steinbacher, Eisenbahn-Süd
Udo, 12. November 1958
Wilhelm Nöhlen, Maschinenbetrieb-Süd
Gabriele, 12. November 1958
Artur Blaurock, Eisenbahn-Süd
Gabriele, 12. November 1958
Egon Kroll, Eisenbahn-Nord

Wilfried, 13. November 1958
Alfred Hoffmann, Bauabt. Oberbau

Todesfälle:

Josef Fittkau, Hilfsschlosser, Hafen Schwelgern;
geb. 13. Mai 1895; gest. 5. November 1958
eingetreten am 14. September 1938

Ewald Piszczoła, Rangierer, Eisenbahn-Nord;
geb. 14. September 1930; gest. 30. November 1958
(tödlich verunglückt); eingetreten am 16. Mai 1951

Alfred Musch, Lokheizer;
geb. 27. Juni 1925; gest. 30. November 1958
(tödlich verunglückt);
eingetreten am 2. Juni 1955

Geburtstage:

Josef Eberl, geb. 28. Januar 1879,
wohnhaft: Perlesöd, Post Freyung / v. Wald,
bei Michael Bildl Nr. 22
ward 80 Jahre.