



EISENBAHN UND HÄFEN

BETRIEBSZEITSCHRIFT DES
GEMEINSCHAFTSBETRIEBES
EISENBAHN UND HÄFEN
DUISBURG-HAMBORN

7. JAHRGANG

6

JUNI 1961



Ein Bild in sommerlichen Tagen, wie es uns noch hier und da am Niederrhein begegnet

AUS DEM INHALT

Kurznachrichten	2	Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Hamborn.
Wir sind „im Bilde“	3	Alle Einsendungen sind zu richten an die Abteilung V des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Hamborn, Franz-Lenze-Str. 15.
An Blutspendeaktion beteiligt	4	Druck: Droste Verlag und Druckerei GmbH, Düsseldorf, Pressehaus.
Der Beruf auch privates Steckenpferd	5	Druck der äußeren Umschlagseiten: Gebr. Hermes, Düsseldorf.
Lieber Fotofreund	5	
Stellwerk Nordhafen Ruhrort	6	
Schub-Schlepp-Boot für den Hafen Schwelgern in Bau	7	
Im eigenen Interesse:		
Röntgen-Reihenuntersuchung nicht versäumen! .	8	Umschlagtaufnahmen:
Schutzhelm und Verbandkasten für Kraftfahrer .	8	Titelseite (Driesank)
Ausflug des Lokomotivführer- und Heizervereins	8	Rückseite (Harz)
Unsere Jubilare	9	Schwarzweißfotos:
Bundesbahn-Bilanz	9	ATH (Woog)
Obering. Dr.-Ing. Arthur Wolf zum Gedächtnis .	10	EH (Dyja, Hettler, Kiel, Kolden, Langer, Schentke, Zurr)
Aus der Betriebswirtschaft	10	HBAG (Brück, Maas)
Gezeichnet und fotografiert	11	PHX
		prophoto

KURZNACHRICHTEN

Die Erzumschlag-, Brech- und Siebanlage des Werkes Rubrort von Phoenix-Rheinrohr im Nordhafen kann rund 300 000 t Erz je Monat umschlagen und in einem Arbeitsgang brechen und klassieren.

Auch **Phoenix-Rheinrohr** sowie die **ATH** mit der Niederrheinischen Hütte mit ihren Tochtergesellschaften beteiligten sich an der **Internationalen Messe in Posen** vom 11. bis 25. Juni, um die traditionellen Wirtschaftsbeziehungen zu den Ländern des Ostens zu pflegen.

Der Aufsichtsrat der **Hamborner Bergbau AG** hat in seiner Sitzung vom 2. Juni 1961 beschlossen, der am 6. Juli 1961 stattfindenden Hauptversammlung die Verteilung einer Dividende von 8% für das Geschäftsjahr 1960 vorzuschlagen.

Bergwerksdirektor Dr. jur. Klaus Heger, kaufmännisches Vorstandsmitglied der Hamborner und der Friedrich Thyssen Bergbau AG, wurde an Stelle des in den Ruhestand getretenen Bergwerksdirektors Hans Schneider in den Beirat des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen berufen.

Mit einer Erzeugung von 34,10 Mill. t Rohstahl im Jahre 1960 behauptet die deutsche eisenschaffende Industrie den dritten Platz in der Weltstahlerzeugung. Sie ist mit einem Produktionsanteil von fast 50% an der Stahlerzeugung in den Ländern der Montanunion mit Abstand der größte Stahlproduzent dieser Gemeinschaft.

Die Tariflöhne und Tarifgehälter für die Arbeitnehmer der Eisen- und Stahlindustrie in Nordrhein-Westfalen werden am 1. Juli 1961 um 5% erhöht. Es ist dies eine der Auswirkungen des Arbeitszeit- und Lohnabkommens vom 26. Juli 1960.

Personalien. Der Beirat genehmigte in seiner Sitzung vom 31. Mai 1961 die Erteilung der Handlungsvollmacht an Herrn Diplom-Volkswirt Zumschilde von der Abteilung Rechnungswesen und an Herrn Still von der Abteilung Einkauf.

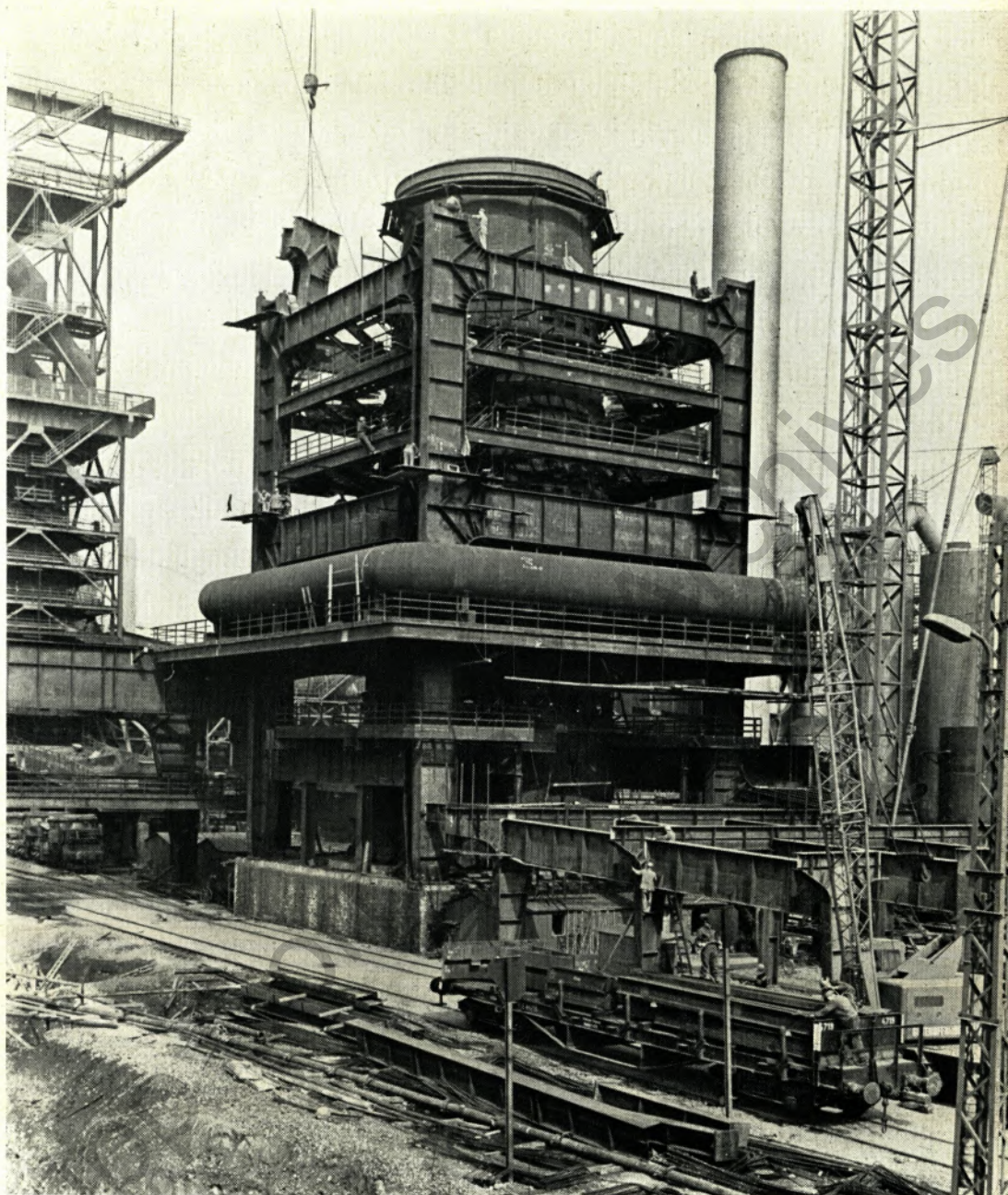
In den Rat der Stadt Duisburg wurde unser Belegschaftsmitglied, Herr Ludwig Scheffel, der in unserer Eisenbahnwerkstatt tätig ist, wiedergewählt. Ebenso wurde das Belegschaftsmitglied unserer Bauabteilung, Herr Johannes Patt, wieder in den Rat der Stadt Walsum gewählt.

Das vor kurzem von der Köln-Düsseldorfer Rheinschiffahrt in Dienst gestellte **MS „Deutschland“** ist das größte Vierdeck-Fahrgastschiff, das je auf europäischen Gewässern verkehrte. Die Maße: Das Schiff ist 88,5 m lang, 15,5 m breit; es hat eine Höhe über dem Wasserspiegel von 11,7 m und einen Tiefgang von 1,18 m; zugelassene Fahrgäste: 3200. Alle vier durchlaufenden Decks — Unterdeck, Hauptdeck, Oberdeck und Sonnendeck — sind den Fahrgästen voll zugänglich.

Titelbild: Werk im Grünen. Blick aus den Parkanlagen der Hauptverwaltung der ATH auf das Ingenieurhaus.

Rückseite: Blick in eine Lehrwerkstatt.

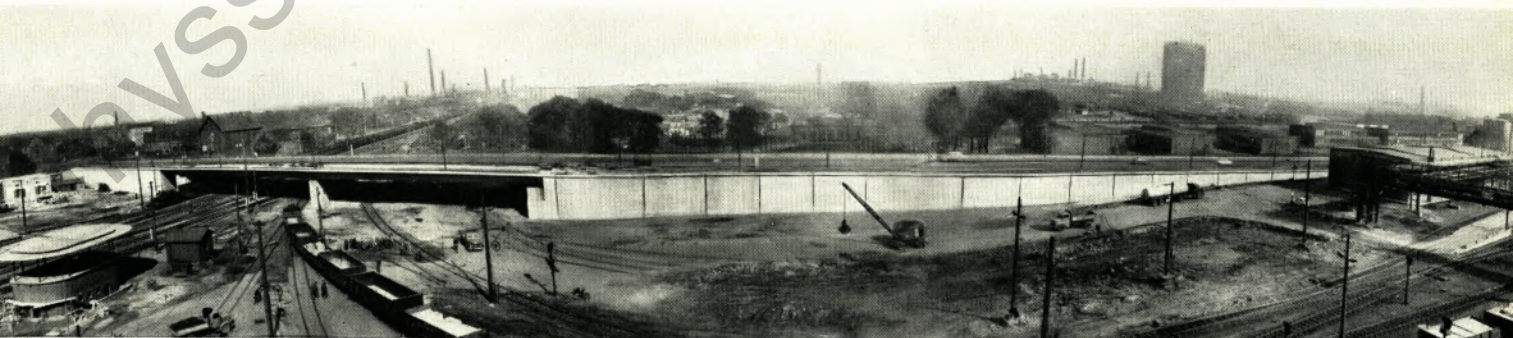
**Wir sind
„im Bilde“**



DER NEUE HOCHOFEN WÄCHST

Die August Thyssen-Hütte baut gegenwärtig als Ersatz für den abgebrochenen Hochofen I den neuen Hochofen XI, nach dessen Fertigstellung das Hochofenwerk der ATH über insgesamt neun Hochöfen verfügen wird. Der neue Hochofen wird wie Hochofen X einen Gestell-durchmesser von neun Metern und eine Produktionskapazität von etwa achtzehnhundert Tonnen je Tag haben. Die Bauarbeiten begannen Anfang des Jahres.

Unser Bild zeigt den neuen Hochofen XI in Bau; der Schachtpanzer ist fertiggestellt, das Hochofengerüst wächst.



AUGUST THYSSEN- BRÜCKE

Die Arbeiten an der August Thyssen-Brücke, die die Stadtteile Marxloh und Bruckhausen verbindet, gehen ihrer Vollendung entgegen. Lediglich an der linken Straßenrampe von Bruckhausen in Richtung Marxloh wird noch gearbeitet.

AN BLUT- SPENDE- AKTION BETEILIGT



Unter der Regie der ATH wurde in der Zeit vom 6. bis 8. Juni 1961 wieder eine Blutspendeaktion durchgeführt, an der sich auch Belegschaftsmitglieder unseres Gemeinschaftsbetriebes beteiligten. Auch diesmal stellte der Blutspende-Dienst der DRK-Landesverbände Nordrhein-Westfalen/Lippe seine Blutentnahme-Teams zur Verfügung.

An dieser erneuten Blutspendeaktion beteiligten sich

vom Gemeinschaftsbetrieb

118 Belegschaftsmitglieder

von der ATH

1282 Belegschaftsmitglieder

von der Thyssen-Industrie

30 Belegschaftsmitglieder

insgesamt 1430 Belegschaftsmitglieder

Allen Betriebsangehörigen, die sich freiwillig der Blutspendeaktion zur Verfügung gestellt haben, gebührt unser Dank; denn Blutspender sind Lebensretter! Ständig müssen ja in den Krankenhäusern Tausende von Blutübertragungen an Schwerkranken und Verletzten, Operierten oder Verunglückten vorgenommen werden. Auch jeder von uns kann täglich von einem Unfall oder einer Krankheit betroffen werden und auf eine Blutübertragung angewiesen sein. Es ist deshalb erfreulich, daß unser Appell zur Beteiligung an der Blutspendeaktion ein so starkes Echo gefunden hat.

Beide suchten die ideale Ehepartnerin

Franz und Fritz waren Freunde, beide noch Junggesellen.

»Wir können nicht unser ganzes Leben lang Schach spielen«, sagte eines Abends Franz und räumte die Figuren ab. »Es wird allmählich Zeit, sich um eine Frau umzusehen!«

»Komisch«, nickte ihm Fritz zu. »Auch ich trage mich mit dem Gedanken, zu heiraten. Ich warte nur noch, bis die richtige Frau kommt.«

»Von selbst kommt sie nicht«, meinte Franz, »man muß sie suchen. Mein Ideal wäre eine, die viel Sinn für Häuslichkeit hat und Kinder liebt, die ganz unmodern ist und mir am Abend zuhört, wenn ich auf dem Flügel Chopin spiele. Aber wo findet man heutzutage noch solch ein seltenes weibliches Wesen?«

»Wer sucht, der findet«, zitierte Fritz. »Doch was die ideale Frau angeht, so teilen sich unsere Ansichten. Ich wünsche mir ein Sportmädchel, das am Abend als elegante Dame aufzutreten vermag und auch Raspa tanzt. Wie wäre es, wenn wir unseren Typ durch ein Anzeige in der Zeitung suchen würden?«

»Hm«, machte Franz, »daran habe ich auch schon gedacht.«

In der nächsten Sonntagsnummer des »Anzeigers« erschienen die beiden Inserate. In dem einen wurde nach einem musikalischen Hausmütterchen mit Vorkriegscharakter, im anderen nach einem hübschen modernen jungen Mädchen verlangt.

Am Donnerstag trafen sich die Freunde wieder und sprachen mit der Zurückhaltung wahrer Gentlemen über die eingegangenen Antworten.

»Ich habe mehrere Zuschriften erhalten«, berührte nach der Schachpartie Franz das Thema, »aber nur eine entspricht ganz meinem Geschmack. Ich bat die Verfasserin für morgen Abend zu einem Rendezvous vor der Oper.«

»Auch ich fand unter den Antworten nur eine«, erklärte Fritz, »die mich restlos begeisterte. Ich schickte ihr gleich die eine der beiden Eintrittskarten zum Freistilringen am Sonntag, die ich bestellt hatte.«

Die Freunde trafen einander erst am darauffolgenden Montag wieder.

»Ich habe sie gefunden«, verkündete Franz strahlend, »sie ist die Frau

fürs Leben. Schlicht um schlicht. Sie trug ein hochgeschlossenes Kleid und in der Handtasche ein Notizbuch voll mit selbstverfaßten Kochrezepten. Als ich Chopin erwähnte, traten ihr die Tränen in die Augen; auch wünscht sich Ingrid viele Kinder.«

»Das ist doch herrlich«, rief Fritz und schlug sich vor Freude auf die Schenkel. »Fast so wie bei mir. Auch ich habe mein Ideal gefunden. Sie schrie vor Begeisterung, als beim Freistilringen der Kapuzemann den dicken Jo in den Schwitzkasten nahm. Du wirst sicher lachen, sie heißt nämlich ebenfalls Ingrid.«

»Was du nicht sagst«, wunderte sich Franz. »Die meine bekleidet außerdem eine hervorragende Stellung als

Direktionssekretärin in der »Waubag«, möchte aber trotzdem so bald wie möglich heiraten.«

»In der »Waubag?« schrie Fritz. »Die meine auch. Sie heißt mit dem Familiennamen Faber.«

»Geradeso wie mein ausgeträumter Traum«, stöhnte Franz. »Was sind wir auch für Trottel. Es wird schon stimmen, was ich einmal irgendwo gelesen habe, nämlich, daß jede Frau das ist, was der Mann in ihr sieht.«

»Ach, Franz, alter Knochen«, seufzte Fritz am Rande der Verzweiflung, »was machen wir da?«

»Weiterhin Schach spielen«, erklärte der Freund und stellte das Brett mit den vierundsechzig Feldern auf den kleinen runden Tisch. *Ralph Urban*



Erlaubter Flirt zu zweien

Prophoto

Turbulenter Wirbel um »Singmücke«

Dieser Tage stand ich in der Straßenbahn, da schubste mich einer in die Seite und sagte: »Klar, nur Singmücke! Was halten Sie denn eigentlich von Singmücke?« Ich verstand immer nur Singmücke!

»Ach so!« erwiderte ich. »Sie meinen Schnaken oder so etwas!«

Der Mann sah mich an, als ob ich aus der Irrenanstalt entsprungen wäre. »Wovon reden Sie? Singmücke, die dreijährige Stute aus dem Stall Baron von Edelmann! Ob die das große Rennen gewinnt, wollte ich Sie fragen!« Nun richteten auch die anderen Leute in der Straßenbahn ihre Blicke gespannt auf mich. Richtig, die Bahn fuhr ja zum Rennplatz. Ich wohnte zwar seit kurzem in der Nähe, aber ich war noch niemals dort gewesen und hatte wirklich keinen Pferdeverstand.

Wie kann aber eine Stute namens »Singmücke« das Rennen gewinnen! »Niemand gewinnt sie!« sagte ich laut. »Verlassen Sie sich darauf, lächerlich, so etwas anzunehmen!«

Der Mann neben mir wurde blaß. Er zerknitterte nervös seine Zeitung und starrte mich an. Nach einer Weile reckte er sich und fragte leise: »Haben Sie vielleicht Beziehungen?« »Haben Sie vielleicht eine Ahnung!« antwortete ich laut.

»Pst!« flüsterte er. »Braucht doch nicht jeder zu hören – die sollen ruhig ihr Geld verlieren...«

So ein, also wirklich, so ein...

»Sie scheinen mir ja ein wahrer Menschenfreund zu sein, mein Herr!«

meinte ich. »Die alte Frau Baronin und ich – na, ich rede ungern darüber. Aber Singmücke? – Ach, herr-jeeh! Wenn Sie wüßten...«

»Nun machen Sie aber mal 'nen Punkt!« entrüstete sich jemand hin-

Ganz moderne Eltern

Man muß dem Kind die Freiheit lassen, auch wenn es spuckt und kratzt und beißt und jeden Tag zehn Untertassen an die beschmierten Wände schmeißt.

Man darf ihm keinesfalls befehlen: Das tust du und das tust du nicht – es hat sein Spielzeug selbst zu wählen, so wie es seinem Drang entspricht.

Es geht mitnichten nach den Müttern, es dreht sich alles um das Kind. Man soll es nicht mit Milchreis füttern, wenn ihm Pralinen lieber sind.

Bei jedem Brüllen muß man springen. Man muß dem Kind den Willen tun und darf es erst ins Bettchen bringen, wenn es verlangt, sich auszuruhen.

Es darf mit Streichholzschachteln spielen, Verbot kommt gar nicht in Betracht. Was sind denn schon verbrannte Dielen, wenn es dem Kinde Freude macht!

Das Kind will seine Eltern leiten und keinen Schlag aufs Hinterteil, denn jede Art von Tätlichkeiten wirkt störend auf sein Seelenheil!

Hans-Erich Richter

ter mir. »Singmücke gewinnt das Rennen! Wer soll denn dieses Pferd eigentlich schlagen können?«

Ich lächelte geheimnisvoll, und mein Nachbar wurde immer aufgeregter.

»Sie!« stöhnte er. »Ich bin ein armer

Mann! Aber ich will hundert Mark wetten – nur auf Singmücke...«

»Tut mir leid!« sagte ich zu dem »armen« Mann. »Jedenfalls wird Singmücke nicht gewinnen! Erstens ist dieses Pferd von einer Schnake gestochen worden, zweitens hat es Bandscheibenvorfall, drittens hat es mit seinem Futter einen Knopf verschluckt und viertens... viertens – ja, das darf ich leider nun wirklich nicht ausplaudern...«

Du lieber Himmel! Die Straßenbahn glich einem Tollhaus! Singmücke hin – Singmücke her, die Leute waren glücklich, daß sie noch rechtzeitig erfahren hatten, was mit dem Tier eigentlich los war. Ich hatte ihnen viel Geld gerettet, und als die Bahn hielt, klopfte mir einige auf die Schulter, und einer schenkte mir eine Schachtel Zigaretten.

Ich stieg aus mit dem Gefühl, eine ausgeglichene Natur zu sein, im Gegensatz zu diesen – na ja... Außerdem hatte ich die Erfahrung gemacht, daß man getrost gelegentlich über Dinge mitreden kann, von denen man soviel wie überhaupt nichts versteht. Man muß nur recht geheimnisvoll und sicher tun.

Trotzdem war ich froh, als die wettlustigen Rennbahnbesucher meinem Blick verschwunden waren.

Um vier saßen wir beim Kaffee, als ein riesiger Aufschrei von der Rennbahn herüberlachte.

Wir stürzten mit einem Feldstecher ans Fenster – Donnerschlag! Was konnte da bloß los sein! Menschenhaufen wälzten sich hin und her.

»Die müssen ja toll gewonnen haben!« sagte Peter zu mir.

Zehn Minuten später kam mein Freund Theo hereingestürzt.

»Kinder!« sagte er. »Bin eben an der Rennbahn vorbeigekommen. Da haben sie vielleicht einen Mann im grauen Anzug verprügelt! Der Ärmste sah dir übrigens zum Verwechseln ähnlich, Ernst! Also, er hatte einen Wett-Trick gestartet, wißt ihr! Ein Pferd namens Singmücke könnte nie gewinnen, und daraufhin hat keiner auf Singmücke gewettet – mit neun Längen Vorsprung hat das Pferd gewonnen! Gräßlich, was solche Leute sich heutzutage leisten.« –

»Ja!« sagte ich. »Einfach unglaublich. Hoffentlich haben sie auch den Richtigen erwischt...!« Ernst Heyda

Das ist eine richtige Sportfamilie

Kürzlich traf ich wieder mal meinen Freund Knottill. Wir hatten zusammen die Schulbank gedrückt.

»Sag mal«, fragte ich ihn, nachdem wir über dies und jenes geplaudert hatten, »bist du das, der da vorige Woche so glänzend geboxt hat?«

»Nein«, antwortete er bescheiden, »das ist mein Ältester gewesen.«

»Respekt!« rief ich. »Und du selbst? Du scheinst ja gut in Form zu sein!«

»Ach, ich trainiere, weißt du, da kann ich kein Fett ansetzen!«

»Ausgezeichnet! Deshalb also! Vater und Sohn als Sportkameraden! Ist deine Frau auch sportbegeistert?«

»Und ob! Großartige Geräteturnerin. Allerdings, vor einigen Jahren war

sie noch besser, da hat sie sogar noch einen Wettkampf gewonnen.«

»Und was macht deine Tochter?«

»Die kommt dieses Jahr ganz groß als Rückenschwimmerin heraus!«

»Eine richtige Sportfamilie also!« rief ich begeistert. »Vater, Sohn, Mutter und Tochter! – Und die Großmutter, wie geht es ihr? Wohnt sie immer noch bei dir?«

»Ach, danke, meiner Mutter geht es gut, die ringt!« sagte er lachend.

Ich war verblüfft und fragte überrascht: »Was – die Großmutter ringt? Sie ringt wirklich?«

»Gewiß«, sagte er, indem er sich lachend verabschiedete, »sie ringt die Hände über diesen Sportbetrieb!«

Der Beruf auch privates Steckenpferd

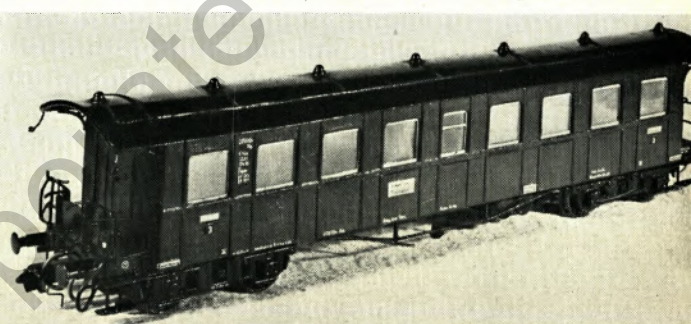
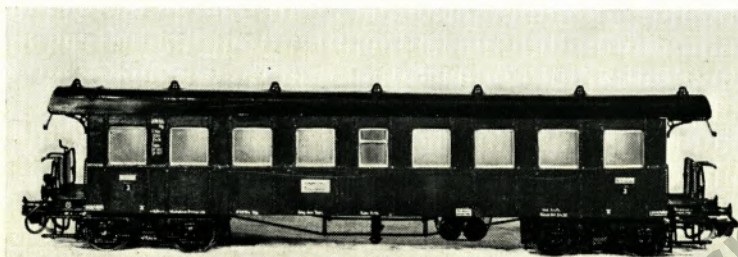
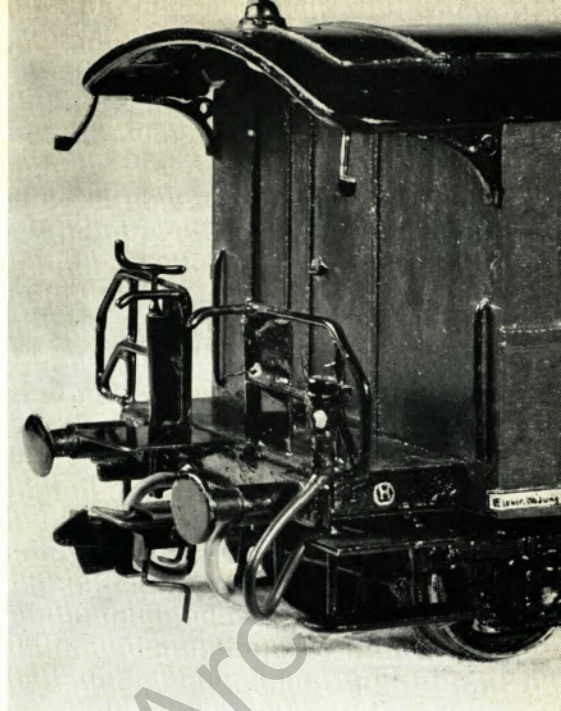
Mit „Steckenpferd“ bezeichnet man das Tun eines Menschen, das ihm nach seinem beruflichen Schaffen als Ausgleich echte Freude und die Befriedigung seines Menschseins bereitet. Steckenpferdreiter sind deshalb beneidenswerte Menschen; ihnen wird die Mußzeit nie langweilig.

Einer dieser Steckenpferdreiter ist unser Ingenieur Horst-Dieter Hettler. Sein Steckenpferd ist sogar von besonderer Art, weil seine Freizeitbeschäftigung gewissermaßen eine Fortsetzung seiner täglichen Berufsarbeit ist. Er baut nämlich nach Feierabend Modelle von Personenzugwagen und Lokomotiven.

Vorbild des hier in drei Aufnahmen gezeigten, von ihm erbauten Modells ist der Personenzug-Durchgangswagen 3. Klasse,

Schnellzugwagen erhielten dort damals Drehgestelle.

Der Originalwagen des hier im Modell gezeigten Wagentyps ist 15920 mm lang und hat ein Leergewicht von 25,8 t. Man trifft ihn heute noch gelegentlich auf württembergischen Nebenbahnen und in Bauzügen der DB. Sein kleiner Bruder (siehe Abbildungen), gebaut im Maßstab 1:45, Spur 0, Spurweite 32 mm, ist nach den Angaben des Modellbauers nur 354 mm lang. Seine Wände sind aus 2 mm, der Boden aus 4 mm starkem Sperrholz, das Dach aus verzinktem Eisenblech. Kupplungen, Puffer und Drehgestell-seitenteile sind fertig gekauft; die Drehgestelle wurden in der Wiege gefedert. Als Zugeständnis an den technischen



C4i Wü-06, den die Maschinenfabrik Eßlingen im Jahre 1906 für die Württembergische Staatsbahn in größerer Stückzahl baute. In Württemberg war schon damals der vierachsige Durchgangswagen nach amerikanischem Vorbild überwiegend. Im Gegensatz dazu fand man bei anderen Staatsbahnen, z. B. in Preußen und Hessen, fast nur Abteilungen ohne Durchgang, meist zwei- oder dreiaxsig. Mit ihren vielen Türen sind diese Wagen sicherlich jedem in Erinnerung. Nur

Fortschritt hat das Modell elektrische Heizkupplungen, die hier aber der Beleuchtung dienen. Die Übergangsbühnen sind herablaßbar; ebenso läßt sich die Handbremsspindel drehen. Die Lackierung erfolgte mit Originalfarben; die Beschriftung entspricht dem Stand von 1953.

Es verdient noch erwähnt zu werden, daß dieser Personenwagen letzthin bei dem Modellwettbewerb der Landesverkehrsausstellung „Schiene und Straße“ in

Essen ausgestellt war und mit einem Preis ausgezeichnet wurde. Horst-Dieter Hettler hat, wie er uns mitteilte, auch das Modell einer Diesellokomotive der Baureihe V 60 der DB fast fertiggestellt; wir hoffen es unseren Lesern demnächst im Bilde zeigen zu können.

Lieber Fotofreund!

Diese ausgezeichnete Aufnahme gelang unserem Belegschaftsmitglied Dyja im Duisburger Tierpark.

Schon mehrfach konnten wir in unserer Betriebszeitschrift Amateuraufnahmen einiger Belegschaftsmitglieder veröffentlichen. Da liegt der Gedanke nahe, daß sich die Fotofreunde unseres Unternehmens in einer Fotogemeinschaft zusammenfinden, um die Arbeit durch Gedankenaustausch zu fördern und zu befruchten. Vielleicht ließe sich auch ein gemeinsames Fotolabor einrichten, um dem einen oder andern die praktische Arbeit zu erleichtern.

Wer an einer solchen Fotogemeinschaft interessiert ist, wende sich bitte an Abteilung V, Herrn Prokurist Kemper.



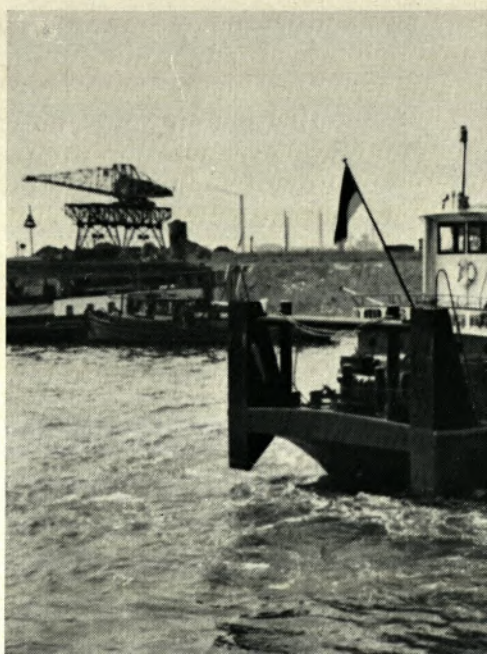
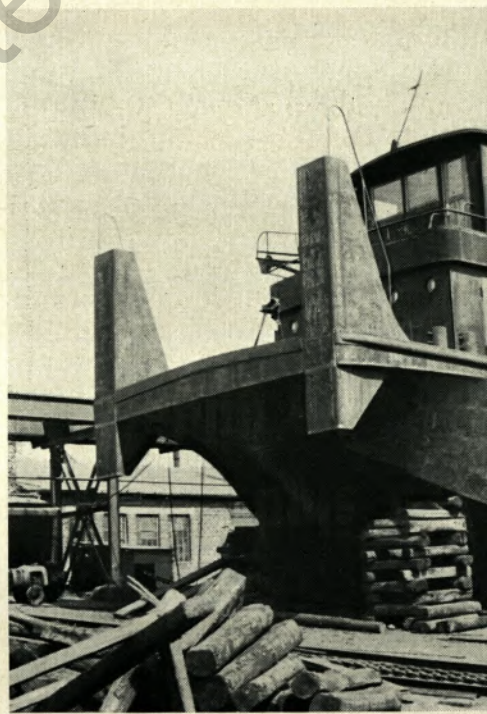
STELLWERK NORDHAFEN RUHRORT

Das modern eingerichtete Stellwerk Nordhafen neben der Erzbrech- und -siebanlage in Ruhrort wurde inzwischen in Betrieb genommen



Der Weichensteller Walter Braun im neuen Stellwerk. Übersichtlich angeordnet vor ihm auf einem Signalpult die Hebel für Signale und Weichen; zu seiner Linken die Wechsel-Lautsprecheranlage, die ihn mit den verschiedensten Außenstellen verbindet.

Rangiermeister unmittelbar mit Betriebsablauf

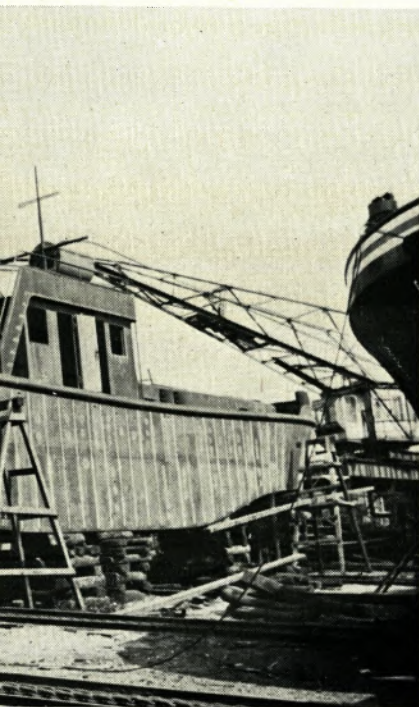




r Hackbarth benutzt hier eine Sprechanlage, mit deren Hilfe er sich
lwerk verständigen kann. Auch diese Maßnahme dient dem flüssigen



Vom Stellwerk sieht man direkt auf die Beladeanlage der „Ebus“. Dort wird das gebrochene
und gesiebte Erz mittels Band auf die Erz-Selbstentladewagen geladen. Links im Bild kommt
gerade ein leerer Zug von Ruhrort auf dem Gleis „Nordhafenfahrt“ angefahren.



Links: Unser Boot auf der Meidericher Schiffswerft in Bau

Rechts: Das markante Profil des
Schubschiffes ist hier sehr deutlich
zu erkennen



Links: Das Schubboot »Bison« der
Raab-Karcher-Reederei in unserm
Hafen Schwelgern

Rechts: Das gleiche Boot im Ruhr-
orter Hafen

SCHUB-SCHLEPP-BOOT FÜR DEN HAFEN SCHWELGERN IN BAU

Die Verkehrsträger der Rheinschifffahrt haben, wie wir bereits bei früherer Gelegenheit in „Eisenbahn und Häfen“ berichteten, mit dem Bau von Schubschiffen neue Wege des Transportes von Massengut erfolgreich beschritten. Die Zahl der im Einsatz befindlichen Schubschiffe erhöht sich laufend, so daß diese Großfahrzeuge heute bereits zum gewohnten Bild der Rheinschifffahrt, insbesondere auf dem Niederrhein und in unserem Hafen Schwelgern, geworden sind.

Auch Eu H wird durch den Bau eines kleineren, für das Bugsieren der Leichter bestimmten Schubbootes dieser neuen Entwicklung Rechnung tragen. Mit der Fertigstellung unseres Schubbootes, das sich auf der Meidericher Schiffswerft in Ruhrort in Bau befindet, kann im Laufe dieses Jahres gerechnet werden. Wir werden dann mit diesem Schubboot das Bugsieren der Schubleichter von dem von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion für Schwelgern festgelegten Liegeplatz bei Orsoy bis zum Hafen Schwelgern selbst übernehmen.

Dieses Boot hat darüber hinaus den Vorteil, daß es nicht nur Boote schieben, sondern auch schleppen kann. Es ist damit ein Boot, das sowohl den Bugsier- als auch den Schleppdienst für unseren Hafen durchführen kann.

Zur Zeit müssen für die Bugsierarbeiten noch die großen Schubboote der Reedereien in Anspruch genommen werden. Nach Übernahme dieser Arbeiten durch uns werden die großen Schubboote die Schubeinheiten nur noch bis zu den Liegeplätzen zu bringen haben; sie können dann sofort eine neue Streckenfahrt mit andern Leichtern aufnehmen. Dadurch wird die Schubschifffahrt wirtschaftlicher gestaltet.

Ein kleines Bugsierboot der Reederei Raab Karcher, das für den Rotterdamer Hafen bestimmt ist, wurde vor einigen Wochen in Dienst gestellt. Dieser Schiffstyp entspricht unserem in Auftrag gegebenen Neubau. Bei einem vorübergehenden Einsatz dieses Bootes im Hafen Schwelgern hatten wir Gelegenheit, unser Personal mit der Führung und Wartung eines solchen Fahrzeuges vertraut zu machen.



So, aber jetzt hinein in das kühle Naß! Es wäre doch gelacht, wenn man nicht mit Leichtigkeit über diese Hitzeperiode hinwegkäme.



Donnerwetter! Trotz der plötzlichen Hitze ist das Wasser noch ziemlich kalt. Daran muß man sich erst gewöhnen. Aber es wird schon werden.



Abkühlen muß man sich. Puls und Brust benetzen. Dann wird es wohl gehen! So im eigenen Garten-Schwimmbad. Das ist wie in Hollywood.

So läßt es sich aushalten. Ein Bad im Garten, direkt vor der Haustür, was will man mehr. — So, Vati, und jetzt kannst du fotografieren!



Im eigenen Interesse:

Röntgen-Reihenuntersuchung nicht versäumen!

Bekanntlich sind seit einigen Jahren auch für unsere Betriebsangehörigen Röntgen-Reihenuntersuchungen eingeführt worden. Diese Maßnahme ermöglicht es, in der Stunde ohne besondere Umstände bis zu 200 Menschen zu röntgen. Zweck dieser Reihenuntersuchungen ist, Früherkrankungen festzustellen. Sie sind also eine wertvolle Maßnahme im Kampf gegen eine der gefürchtetsten Infektionskrankheiten, die Tuberkulose, insbesondere die Lungentuberkulose. Bei solchen Erkrankungen kommt alles darauf an, sie so frühzeitig wie möglich zu erkennen; denn je eher die an Tuberkulose Erkrankten einer sachgemäßen Behandlung zugeführt werden, desto sicherer und schneller wird ihre Ausheilung erreichbar sein.

Unverständlich ist es deshalb, daß trotz der wiederholten Hinweise auf die Wichtigkeit der Röntgen-Reihenuntersuchung für die Gesunderhaltung jedes einzelnen eine große Zahl unserer Betriebsangehörigen zu den bisher angesetzten Reihenuntersuchungen nicht erschienen ist. So nahmen im Jahre 1960 von damals 3491 Belegschaftsmitgliedern nur 1688 = 48,4% der Belegschaft teil. In diesem Jahre — 1961 — waren es sogar von 3520 Belegschaftsmitgliedern nur 1632 = 46,9% der Belegschaft. Es liegt wirklich im eigenen Interesse eines jeden Betriebsangehörigen, an der nächsten Röntgen-Reihenuntersuchung teilzunehmen.

Schutzhelm und Verbandskasten

für private Moped-, Motorrad- und Autofahrer

Die Zahl der Unfälle nimmt ständig zu. Auch Vorsichtsmaßnahmen und Belehrungen schließen Unfälle nicht aus, weil man selbst ohne eigenes Verschulden leicht an einem Unfall beteiligt sein kann. Dabei hat sich gezeigt, daß die Kraftfahrer bei Unfällen oft nur unzureichend ausgerüstet sind, um wirksam den Unfallfolgen begegnen zu können. So haben z. B. Schutzhelme ebensooft einem Verunglückten das Leben gerettet wie geeignetes Verbandsmaterial, das im richtigen Augenblick vorhanden war.

Nur aus Gleichgültigkeit fehlt häufig die entsprechende Ausrüstung. Wir wollen den Kraftfahrern unter unseren Betriebsangehörigen bei der Beschaffung einer geeigneten Ausrüstung durch Ermöglichung eines verbilligten Einkaufs und durch Ratenzahlungen auf dem Wege über Lohn- bzw. Gehaltsabzug behilflich sein. Beim Sicherheitswesen, Herrn Ernsting, im Betriebsratsbüro liegen ein Schutzhelm, ein kleiner Verbandskasten für Moped- und Motorradfahrer sowie ein großer Verbandskasten für PKW-Fahrer zur Ansicht aus. Wir empfehlen allen privaten Kraftfahrern, diese Muster zu besichtigen und das für sie Geeignete zu bestellen, was durch Eintragung in die dort ausliegende Bestell-Liste erfolgen kann.

Darüber hinaus wollen wir in absehbarer Zeit auch Laienhelferkurse für private Kraftfahrer durchführen, um möglichst viele in der „Ersten Hilfe“ auszubilden, damit man im Ernstfall in der Lage ist, seinem Mitmenschen — der auch der nächste Angehörige sein kann — zu helfen. Wir bitten alle Belegschaftsmitglieder, die an solchen Ausbildungskursen interessiert sind, sich ebenfalls beim Sicherheitswesen, Herrn Ernsting, zu melden, damit wir einen Überblick gewinnen und die Kurse entsprechend vorbereiten können.

Ausflug des Lokomotivführer- und Heizervereins

Am Sonntag, dem 11. Juni 1961, machte der schon über 50 Jahre bestehende Lokomotivführer- und Heizerverein des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen seinen Sommerausflug. Mit zwei großen, modernen Autobussen wurden die Vereinskameraden, meist mit ihren Frauen, ab 9.30 Uhr aus den einzelnen Stadtbezirken abgeholt. Wenn auch das Wetter trübe war und es auch tagsüber mal regnete, so beinträchtigte das doch nicht die gute Laune der Teilnehmer.

Die Fahrt ging über Mülheim, Mintard, Kettwig, Werden, Kupferdreh, Nierenhof, Hattingen zum Ausflugsort Sprockhövel. Nach einem guten Mittagessen in einer sehr malerisch gelegenen Gaststätte unternahmen wir einen ausgedehnten Spaziergang, der mit einer gemeinsamen Kaffeetafel abgeschlossen wurde. Anschließend ging man zum gemütlichen Teil über. Vorsitzender Fritz Ernsting hatte für alles gesorgt, natürlich auch für gute Unterhaltung aus den eigenen Reihen. Kollege Johannes Hol sorgte für glänzende Stimmung. Die musikalische Umrahmung des geselligen Beisammenseins lag beim Kollegen Josef Wolf in besten Händen; selbstverständlich wurde auch fleißig getanzt. Auch unsere Sänger kamen gebührend zur Geltung. Nach dem Abendimbiss wurde gegen 21 Uhr über Hattingen, Bochum, Wattenscheid, Essen und den Ruhrschnellweg die Heimreise angetreten.

Die schönen Stunden werden allen Teilnehmern noch lange in guter Erinnerung bleiben.

Mißverstandener Kummer an der Waage

Herr Schulz ging unschlüssig in der Bahnhofshalle auf und ab. Soeben war er mit dem Zug angekommen und hatte nun eine Stunde Zeit bis zum nächsten Anschluß. Er überlegte gerade, wie er diesen Aufenthalt wohl am besten überbrücke, als sein Blick auf eine Dame fiel, die die Personenwaage bestieg.

Es wäre ein großes Kompliment gewesen, diese Dame noch als vollschlank zu bezeichnen. Sie öffnete nun ihr Handtäschchen, brachte einen Groschen zum Vorschein, steckte ihn in den Einwurfschlitz und startete erwartungsvoll auf die Kartenausgabe. Es surrte, und sie nahm rasch die Karte heraus, betrachtete sie kurz, schüttelte enttäuscht den Kopf und – warf die Wiegekarte in den nahestehenden Papierkorb. Dieser Vorgang wiederholte sich noch fünfmal, ehe die Dame wieder von der Waage stieg. In Herrn Schulz war nun das Mitgefühl erweckt. Sicher, so kombinierte er, konnte es die Dame nicht fassen, daß ihr Gewicht wieder in die Höhe gegangen war. Er folgte ihr langsam, als sie nun geradewegs auf die Milchbar zusteuerte. Kurz nach ihr trat auch Herr Schulz ein. Er schaute sich suchend um und entdeckte sie an einem der hinteren Tische. Die Bedienung brachte ihr soeben eine Flasche Joghurt. Ein Lächeln huschte über sein Gesicht: Die Dame versuchte also mit Joghurt ihr Übergewicht wegzukriegen. Er aber wußte ein noch besseres Mittel!

Er nahm an ihrem Tisch Platz, bestellte ein großes Stück Torte mit viel Schlagsahne und begann ein harmloses Gespräch über Wetter und künstliche Monde. Dann aber steuerte er auf sein Ziel zu.

»Gnädige Frau«, fing er an, »leider steht mir nicht viel Zeit zur Verfügung. Ich möchte Ihnen aber unbedingt noch etwas sagen. Es ist kein Zufall, daß ich hier bei Ihnen sitze. Ich habe Sie nämlich – oh, bitte, verstehen Sie mich nicht falsch – vorhin an der Waage beobachtet. Es war klar zu erkennen, daß Ihnen Ihr Gewicht großen Kummer bereitet. Ich bin nun in der glücklichen Lage, Ihnen ein Mittel zu empfehlen, das meiner Frau dazu verholfen hat, wieder schlank und lebensfroh zu werden. Es heißt ‚Speck-weg‘ und ist in jeder Apotheke zu haben. Glauben Sie mir, wenn Sie es erst einmal ausprobiert haben, werden Sie davon

hellauf begeistert sein. Eigentlich geht es mich ja nichts an, aber ich bin nun einmal der Ansicht, daß man seinen Mitmenschen helfen soll, wo immer man nur kann.«

Das Gesicht der Dame hatte zuerst Erstaunen und Ablehnung gespiegelt, je länger aber Herr Schulz in seiner Rede fortfuhr, desto mehr machte sich ein Lächeln breit, und als er geendet hatte, lachte sie los. »Mein Herr, ich danke Ihnen vielmals für Ihren wohlgemeinten Rat-schlag. Sie sind wirklich ein reizend hilfsbereiter Mensch, aber leider haben Sie meinen Kummer völlig miß-verstanden. Ich bin keineswegs meines Gewichtes wegen besorgt. Diese

Eitelkeit habe ich längst abgelegt, zumal Korpulenz in unserer Familie eine Veranlagung ist. Nein, es ist etwas anderes: Mein Neffe sammelt nämlich Wiegekarten, weil darauf die bekanntesten Sportler abgebildet sind. Nun hat er mir geschrieben, ihm fehle noch Fritz Flitzer, der schnellste Läufer Europas, und er bitte mich, ihm den doch zu verschaffen. Das habe ich nun schon zum dritten Mal versucht, und wieder war er nicht dabei.« Und mit einem listigen Lächeln setzte sie hinzu: »Vielleicht können Sie mir zu diesem fehlenden Bild verhelfen?« Herr Schulz fiel plötzlich ein, daß gleich sein Zug abfuhr. *Wolf Wergan*



Keinen Kummer an der Waage hat Schlagersängerin und Filmstar Bibi Johns

Sekretärinnen und Chefs auf der Schulbank

Kann ein Kaufmann einen echten, zu Herzen gehenden Liebesbrief schreiben? Kurt Tucholsky, der geistreiche Spötter und Literat, bezweifelte das. Er wollte damit sagen, daß der geschraubte und gedrechselte, verstaubte und verzopfte Stil, dessen die Firmen sich in ihren Briefen bedienen, geeignet ist, das Sprachgefühl zu erwürgen. Jahrzehnte nach Tucholsky scheinen wenigstens die Unternehmen des Ruhrgebietes einsichtig zu werden: Sie senden ihre Chefsekretärinnen und Abteilungschefs zu Sprech- und Schreibkursen. Der Floskel soll der Garaus gemacht werden – auch das ist eine Form der vielgerühmten Rationalisierung.

In Essen saßen vor einiger Zeit die Chefsekretärinnen und Chefs noch einmal auf der Schulbank. Sie folgten einer Einladung des Rationalisierungskuratoriums der deutschen Wirtschaft. Dr. H. Miehle aus München, Leiter des Seminars für Wirtschaftstheoretik, erläuterte ihnen, wie man einen „schwierigen und wichtigen Brief“ schreibt.

„... und nehmen wir Bezug auf Ihr geehrtes Gestrige“: Wer das liest, der fühlt sich nicht geehrt, dem graust. Der erste Weg, solchen Unfug loszuwerden, ist der Gebrauch der sogenannten Komma-Einleitung. Steht hinter der Anrede nämlich

ein Komma statt eines Ausrufezeichens, dann wird der Schreiber gezwungen, schneller („mit Salto mortale“) und kürzer („geländegängig“) zur Sache zu kommen.

Dabei sollen die Firmen nicht ins andere Extrem verfallen und unhöflich werden. Vordruckte Vermerke in Geschäftsbriefen wie: „Wir verzichten auf jede Form der Höflichkeit, tun Sie es bitte auch!“ wirken kaum, und wenn doch, dann aber nur lächerlich.

Gute Geschäftsbriefe sollen vier Forderungen genügen: Sie sollen frei sein von genormter Höflichkeit mit unhöflichen Abkürzungen wie z. B. „freundl.“, „herzl.“, „höfl.“. – Sie sollen nicht mit falschen Superlativen prunken. – Sie sollen nicht in den eingefahrenen Gleisen bleiben, dürfen aber auch nicht zu eigenwillig werden; Dr. Miehle meint, das entspreche nicht der deutschen Mentalität.

Diese Erfahrung machte der heutige Seminarleiter schon als kaufmännischer Lehrling. Einmal schrieb er statt der üblichen Absage einem Geschäftspartner ehrlich: „Ihre Karte war Gegenstand einer ausführlichen Besprechung in unserem Hause. Wir kamen dabei zu dem Ergebnis, daß leider...“ Der Prokurist las diesen Brief, ließ seinen Lehrling kommen

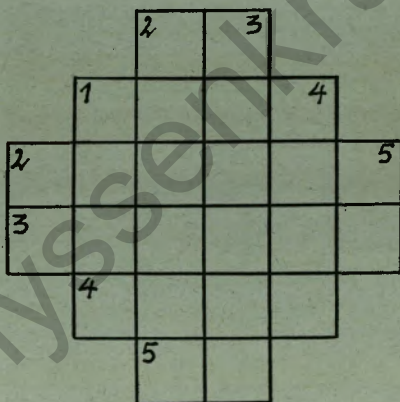
und bedeutete ihm streng: „Bei uns heißt es ‚Hiermit bestätigen wir‘, ‚Wir nehmen Bezug‘, ‚Wir bedauern‘ – sonst nichts, Schluß!“

Miehles erstes Gesetz heißt heute: „Die gemeinsame Basis schaffen, sich auf den anderen einstellen!“ Mit seinen Mitarbeitern diktierte er in den vergangenen Jahren über 60 000 Briefe um, damit der Brief als Mittel der Menschenführung eingesetzt werden könne. Sogar die Konkurrenz soll freundlicher behandelt werden als bisher: „Legen Sie diese Briefe breiter an. Sparen Sie nicht mit Lob!“

Dabei beginnen heute in Deutschland vier von fünf Geschäftsbriefen mit der Schablone „Wir nehmen Bezug...“ Auf jeden dritten solchen Brief, meint der Seminarleiter bis-sig, könne man einen Witz machen. „Sprachleichname“, „narkotisierende Einleitungen“ und „feste Floskeln“ seien an der Tagesordnung. Das in Geschäftsbriefen und im Amtsdeutsch so geschätzte Passiv sei nichts als eine Flucht vor der Verantwortung.

Man mag von solchen bitteren Klagen halten, was man will, eines steht fest: Wir Deutschen sind so stolz auf unseren Ruf als „Volk der Dichter und Denker“. Dabei mißhandeln wir unsere Muttersprache immer und immer wieder – und das nicht nur in Geschäftsbriefen! — co —

Magische Figur



a — a — b — b — d — e — g — g — g — g — i — i — i — i — o — o — o — o — r — r — t — t — v — v. Die vorstehenden Buchstaben sind so in die Figur einzutragen, daß sich waagrecht und senk-

recht Wörter folgender Bedeutung ergeben: 1. franz. Modeschöpfer, 2. dt. Schriftstellerin, 3. westind. Insel, 4. Hauptstadt von Lettland, 5. jap. Brettspiel.

Unser Silbenrätsel

a — al — ar — bel — bo — chan — di — dre — e — fehr — fun — ga — gard — gent — gus — ilh — ir — irm — ka — land — lieh — li — lin — ment — na — ne — ni — nit — nou — or — ri — sel — ses — son — stein — tai — ten — tor — tor — trak — wenz.

Aus vorstehenden Silben sind 16 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und dritten Buchstaben, von oben nach unten gelesen, fünf Opern nennen. Bedeutung der Wörter: 1. Zugmaschine, 2. Insel, 3. Hartgummi, 4. Stadt in Brandenburg, 5. europ. Fürstentum, 6. Arzneipflanze, 7. abess. Königstitel, 8.

Kapellmeister, 9. Wirbelsturm, 10. Verzierung, 11. Sitzgelegenheit, 12. Lied, 13. Kriechtier, 14. franz. Schriftsteller, 15. weiblicher Vorname, 16. rechter Nebenfluß der Weichsel.

Auflösung des Kreuzworträtsels aus Nr. 55

Waagrecht: 1. Grieg, 4. Halbe, 8. Narr, 9. Leid, 10. Eva, 12. Heu, 14. Essex, 16. See, 18. Oel, 19. Cut, 20. Gig, 21. Sun, 22. Rad, 23. Lao, 26. Pik, 28. as, 29. Bahia, 31. Na, 32. Tiu, 33. Ekg, 35. Idee, 36. Iowa, 37. Niere, 38. Alsen.

Senkrecht: 1. Gneis, 2. Ire, 3. Erve, 5. Alex, 6. Leu, 7. Edikt, 11. Aso, 12. Hel, 13. Degas, 15. Bunin, 17. Eid, 19. Cup, 22. Ramin, 23. lau, 24. ah, 25. Oie, 27. Kasan, 29. Bier, 30. agil, 32. Tee, 34. Kos.

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit
in unserem Betrieb
blickt zurück



Eduard Hoffmann
El-Lokführer, Maschinenbetr. Süd
eingetreten: 26. Juli 1921

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:



Walter Schwarze
Rangiermeister, EBN
eingetreten: 1. Juli 1936



Waldemar Botzke
Kolonnenführer, Eisenbahnwerkst.
eingetreten: 10. Juli 1936



Wilhelm Schmidt
Rangiermeister, Eisenbahn Nord
eingetreten: 15. Juli 1936



Willi Stange
Weichensteller, Eisenbahn Süd
eingetreten: 15. Juli 1936



Paul Treffuer
Rangiermeister, Eisenbahn Nord
eingetreten: 15. Juli 1936



Wladislaus Grabowski
Stellwerkswärter, Eisenbahn Süd
eingetreten: 17. Juli 1936



Franz Diedenhofen
Rangiermeister, Eisenbahn Süd
eingetreten: 21. Juli 1936



Valentin Jankowiak
Kolonnenführer, Bauabt. Oberbau N
eingetreten: 25. Juli 1936



August Thiessen
Schreiner, Eisenbahnwerkstätte
eingetreten: 27. Juli 1936

**Unseren Jubilaren
ein herzliches
Glückauf!**

Die schnellsten Züge der Deutschen Bundesbahn

Bei einer möglichen Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h beträgt die Reisegeschwindigkeit auf dem schnellsten Zug der DB 105,3 km/h. Unter Reisegeschwindigkeit versteht man die durchschnittliche Geschwindigkeit einschließlich aller Aufenthalte und Geschwindigkeitsbeschränkungen. Die höchste Reisegeschwindigkeit erreichen folgende Züge: Schauinsland (Frankfurt—Basel) mit 105,3 km/h, Parsifal (Hamburg—Aachen) mit 105,2 km/h, Helvetia (Hamburg—Basel) mit

100,0 km/h, Germania (Hannover—Bonn) mit 99,6 km/h, Sachsenroß (Hannover—Köln) mit 99,0 km/h, Saphir (Aachen—Frankfurt) mit 97,4 km/h, Dompfeil (Köln—Hannover) mit 96,3 km/h, Rheingold (Basel—Kaldenkirchen) mit 95,8 km/h, Senator (Frankfurt—Hamburg) mit 95,6 km/h, Rheinblitz (Basel—Dortmund) mit 95,2 km/h, Roland (Basel—Bremen) mit 95,0 km/h, Hanseat (Köln—Kiel) mit 94,1 km/h, Rhein-Main (Emmerich—Frankfurt) mit 93,6 km/h.



Obering. Dr.-Ing. Arthur Wolf zum Gedächtnis

Am 19. Mai 1961 verschied plötzlich und unerwartet der frühere Leiter unserer Abteilung Betriebswirtschaft Herr Obering. i. R. Dr.-Ing. Arthur Wolf im Alter von 72 Jahren.

Herr Dr.-Ing. Wolf war am 1. Januar 1941 als Leiter der Zeitwirtschaft der ATH eingetreten und in den Jahren vom 1. Januar 1943 bis nach Kriegsende Betriebschef zunächst der Preßwerke und dann der Thomasschlackenmühle.

Nach Gründung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen war er zunächst ab 22. Februar 1946 Betriebschef des Abschnittes Süd. Am 1. November 1949 wurde er zum Leiter der Abteilung Betriebswirtschaft bestellt unter gleichzeitiger Ernennung zum Oberingenieur.

Der Verstorbene hat während seiner langjährigen Tätigkeit unserem Unternehmen vorzügliche Dienste geleistet und wesentlich zum Wiederaufbau der Werksbahn nach dem Kriege beigetragen. Seine Fähigkeiten und Kenntnisse hat er stets mit Erfolg in unsere Dienste gestellt.

Herr Dr. Wolf war aber nicht nur ein bewährter Praktiker, sondern er hat in seiner kernigen, originalen Wesensart auch die Gabe besessen, mit Menschen richtig umzugehen. Bei Mitarbeitern und Vorgesetzten erfreute er sich deshalb besonderer Wertschätzung. Er war ein Mann von lauterer Gesinnung und einem großen Reichtum des Herzens, ausgezeichnet mit seltenen Gaben des Geistes und vielseitig interessiert; seine besondere Neigung galt unserer Betriebszeitschrift, der er sich bis zuletzt stark verbunden gefühlt hat.

Alle, die ihn kannten, werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

AUS DER BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Den Ehebund schlossen:

Helmut Brösike, Eisenbahn Süd
mit Johanna Post
am 28. April 1961

Friedhelm Wiefelspütz, Eisenbahn Nord
mit Erika Emmerich
am 5. Mai 1961

Günter Spieler, Eisenbahn Nord
mit Karin Cos
am 10. Mai 1961

Peter Ulrichs, Betriebsmaschinenendienst
mit Erika Steffan
am 12. Mai 1961

Theodor Terhorst, Stahlbau EBW
mit Doris Lohscheller
am 19. Mai 1961

Heinrich Brodac, Betr.-Masch.-Dst. Nord
mit Hannelore Erfurt
am 19. Mai 1961

Nachwuchs kam an:

Dirk, am 25. April 1961
Waldemar Mauter, Eisenbahn Nord

Carmen, am 26. April 1961
Karl-Heinz Trassmer, Fahrl.-Meisterei

Heinz, am 4. Mai 1961
Alfred Wernien, Bauabt. Oberbau

Reinhard, am 4. Mai 1961
Eduard Rother, Bauabt. Oberbau

Angelika, am 8. Mai 1961
Heinrich Kalthoff, Eisenbahn Nord

Carina, am 8. Mai 1961
Friedhelm Weber, Eisenbahn Nord

Hans-Jürgen, am 8. Mai 1961
Johannes Plementas, Eisenbahn Nord

Hans-Jürgen, am 9. Mai 1961
Hermann Kirsch, Eisenbahn Nord

Petra, am 18. Mai 1961
Johann van Binsbergen, Eisenb. Nord

Iris, am 18. Mai 1961
Manfred Olert, Eisenbahn Nord

Birgit, am 22. Mai 1961
Gerhard Schrader, Betr.-Masch.-Dst.

Holger, am 22. Mai 1961
Günter Pietrygo, Eisenbahn Süd

Rita, am 26. Mai 1961
Ernst Blümke, Eisenbahn Nord

Birgit, am 28. Mai 1961
Heinz Tessmann, Eisenbahn Nord

Dietmar-Klaus, am 29. Mai 1961
Heinrich Lücke, Hafen Schwelgern

Goldene Hochzeit:

Tillmann Wiebus, fr. kfm. Angestellter
geboren 10. Oktober 1886
wohnhaft Hamborn, Grillostraße 38
am 21. Juni 1961

Todesfälle:

Johann Stöfken, Büroangestellter
Verkehrsabteilung
geb. 13. Sept. 1898, gest. 2. April 1961
eingetreten 16. Juni 1925

Johann Tenter, Kolonnenführer
Signalmeisterei
geb. 9. April 1904, gest. 11. Mai 1961
eingetreten 12. April 1918

Josef Kümmel, Schlosser, EBW
geb. 26. April 1899, gest. 24. Mai 1961
eingetreten 15. März 1921

Edith Bartsch, Büroangestellte
Bauabteilung
geb. 23. Januar 1935, gest. 5. Juni 1961
eingetreten 1. April 1953