

SCHIENE UND KRAN

Betriebszeitschrift des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

4. Jahrgang

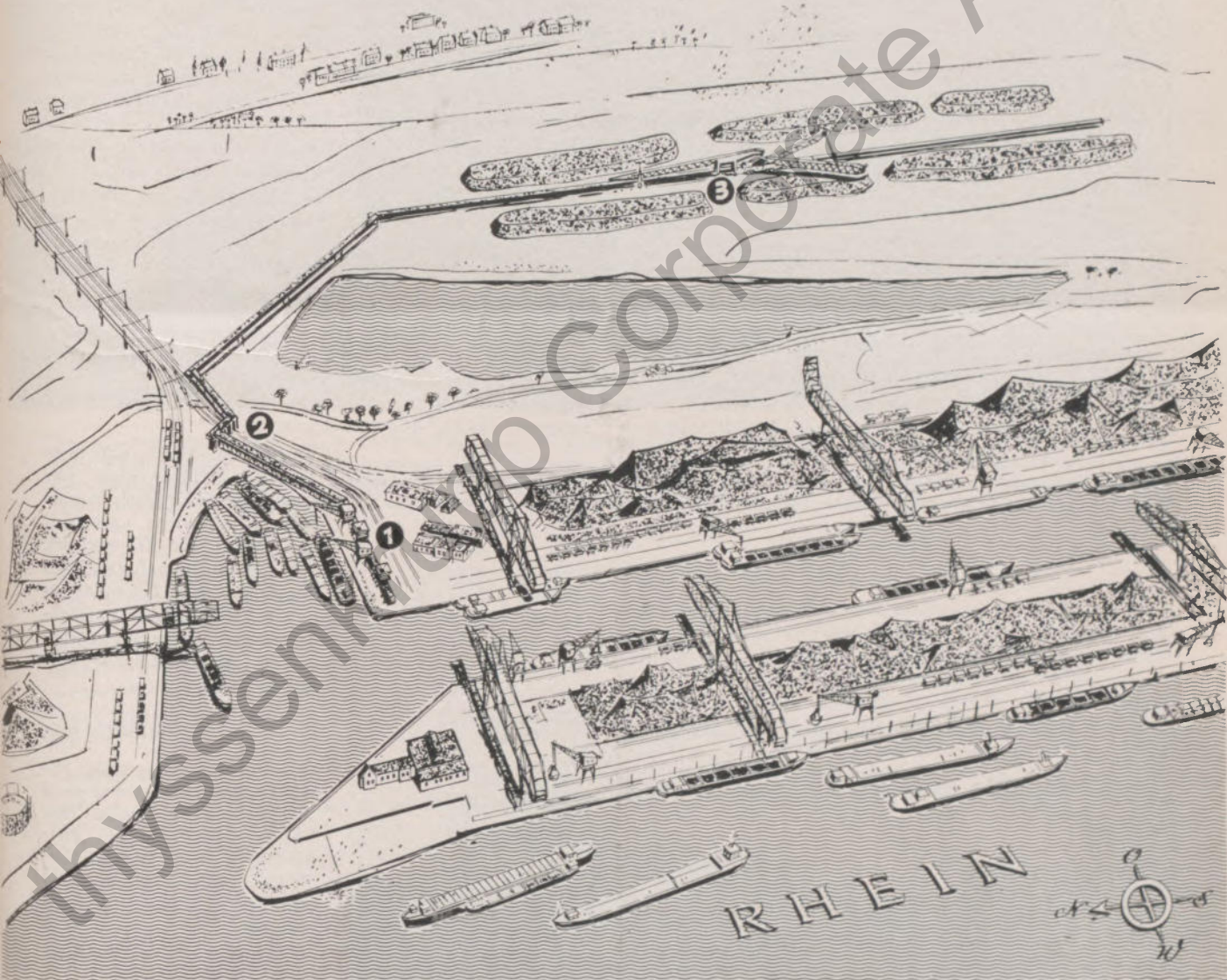
Nr. 10

Oktober 1958

Erze laufen über Band vom Schiff zur Halde

Werkshafen Schwelgern erhielt eine moderne Bandförderanlage für Erze. Drei neue Portalkräne und eine große Verladebrücke erhöhen die Verladekapazität des Hafens.

Im Werkshafen Schwelgern der August Thyssen-Hütte kann der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen in den nächsten Wochen eine moderne Bandförderanlage in Betrieb nehmen, die Erze vom Stichhafen direkt auf das neue Erzlager zwischen Baggerloch und Petersberg transportiert. Außerdem werden im Parallelhafen drei moderne Portalkräne errichtet, von denen inzwischen zwei ihren Betrieb aufnehmen konnten. Sie werden zusammen mit einer für das Ostufer des Parallelhafens in Auftrag gegebenen neuen Verladebrücke die Umschlagkapazität des Schwelgern-Hafens weiter erhöhen.



So arbeitet die neue Bandförderanlage am Hafen Schwelgern

Am Südufer des Stichhafens vor dem Schifferheim (1) werden die Erze von den beiden Portalkränen über zwei Aufgabebunker auf das Band gebracht. Es überquert dann (2) die vier Gleise und Fahrtdrähte der Werksbahn und verläuft am Nordufer des Baggerlochs vorbei auf den Erzlagerplatz (3). Hier verteilt ein Spezialgerät die Erze auf die Halde.



Die Bandförderanlage für Erze beginnt am Stichhafen. Hier geben die beiden Krane die Erze über zwei fahrbare Aufgabebunker auf das Band

Jedem Hüttenmann ist bekannt, daß nicht alle Erze direkt zu den Bunkern der Hochofenanlage und damit zur unmittelbaren Verhüttung transportiert werden können. Ein Teil, und zwar

schwerer Erze erfordert jedoch einen beträchtlichen Einsatz von Waggons, die das Erz von den Schiffen dort hinschaffen und später zur Hochofenanlage bringen.

Die Fahrdrühte der Werksbahn werden in über fünf Meter Höhe in einer Bandbrücke überquert (Aufnahme kurz vor Montage des Bandes)



Feinerze, geht zur Sinteranlage, um hier erst „stückig“ gemacht und für den Hochofen-Prozeß vorbereitet zu werden. Andere Erze, die man im Augenblick nicht verarbeiten kann, müssen auf Lager genommen werden. Diese Lagerhaltung erfordert viel Platz. Säuberlich nach Sorten getrennt findet man unter den Verladebrücken des Hafens Erze aus aller Welt in vielen Hunderttausenden von Tonnen.

„Saison“ für Erzeinfuhren

Die Lagerhaltung ist auch deshalb so wichtig, weil viele Erz-häfen in den Erzabbaugebieten nur in den Monaten Mai/Juni bis November geöffnet und in den anderen Monaten des Jahres durch Eis blockiert sind. Dazu gehört zum Beispiel der Hafen Lulea am Bottnischen Meerbusen in Nordschweden. Die Erzanzufuhr bei den Hüttenwerken und auch in Schmelzern erreicht deshalb in den Sommermonaten und im frühen Herbst ihre größte Spitze.

In den vergangenen Jahrzehnten hat man Erz, das nicht sofort verarbeitet werden konnte, meist weit außerhalb des Hafens, zum Beispiel im Schweinsbruch, auf zusätzliche Erzlager genommen und dann nach Bedarf abgerufen. Die Anlage solcher Halden erfordert jedoch einen beträchtlichen Einsatz von Waggons, die das Erz von den Schiffen dort hinschaffen und später zur Hochofenanlage bringen.

Es ist verständlich, daß diese Lagerungsmethode nicht nur kostspielig und wenig leistungsfähig ist, sondern auch den Lokomotiv- und Waggonpark des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen übermäßig bindet und wirtschaftlichen sowie neuzeitlichen technischen Anforderungen nicht mehr gerecht wird.

Förderbänder 1200 Meter lang

Die neue Bandförderanlage hat eine Länge von insgesamt rund 1200 Meter. Sie beginnt am Südufer des Stichhafens. Hier werden von zwei Portalkränen die Erze, die auf Lager genommen werden, aus den Schiffen entladen und über zwei fahrbare Bunker auf das Band gebracht. Diese ortsfest installierte Bandstraße besteht aus sechs hintereinandergeschalteten Bändern von achtzig Zentimeter Breite, die mit einer Geschwindigkeit von knapp fünf



Diese Luftaufnahme gibt einen guten Überblick über die Anlagen des Hafens Schwelgern. Im Vordergrund der Stichhafen mit dem Waggonkipper. Die Bandförderanlage beginnt bei den zwei Portalkränen am Gegenufer. Dahinter das Schifferheim und der Parallelhafen mit den Verladebrücken und Portalkränen, rechts der Rhein mit dem Ufer von Baerl. Im Hintergrund sind (links) die beiden Schornsteine des Kraftwerkes Hamborn zu sehen; der Schornstein daneben gehört zur Sinteranlage der Hütte

Kilometer je Stunde das Erz zum Lagerplatz transportieren. Am Ende dieses Bandes gelangt es — 700 Meter vom Schiff entfernt — über eine Rutsche auf das abschließende Lagerplatzband von etwa 500 Meter Länge. Es ist auf einem Normalspurgleis fest angeordnet und besitzt ein fahrbares Stapelgerät mit einem schwenkbaren und in der Höhe verstellbaren Ausleger. Von ihm kann das Erz bis zu acht Meter hoch kontinuierlich auf Halde gelegt werden.

Über die Werksbahn

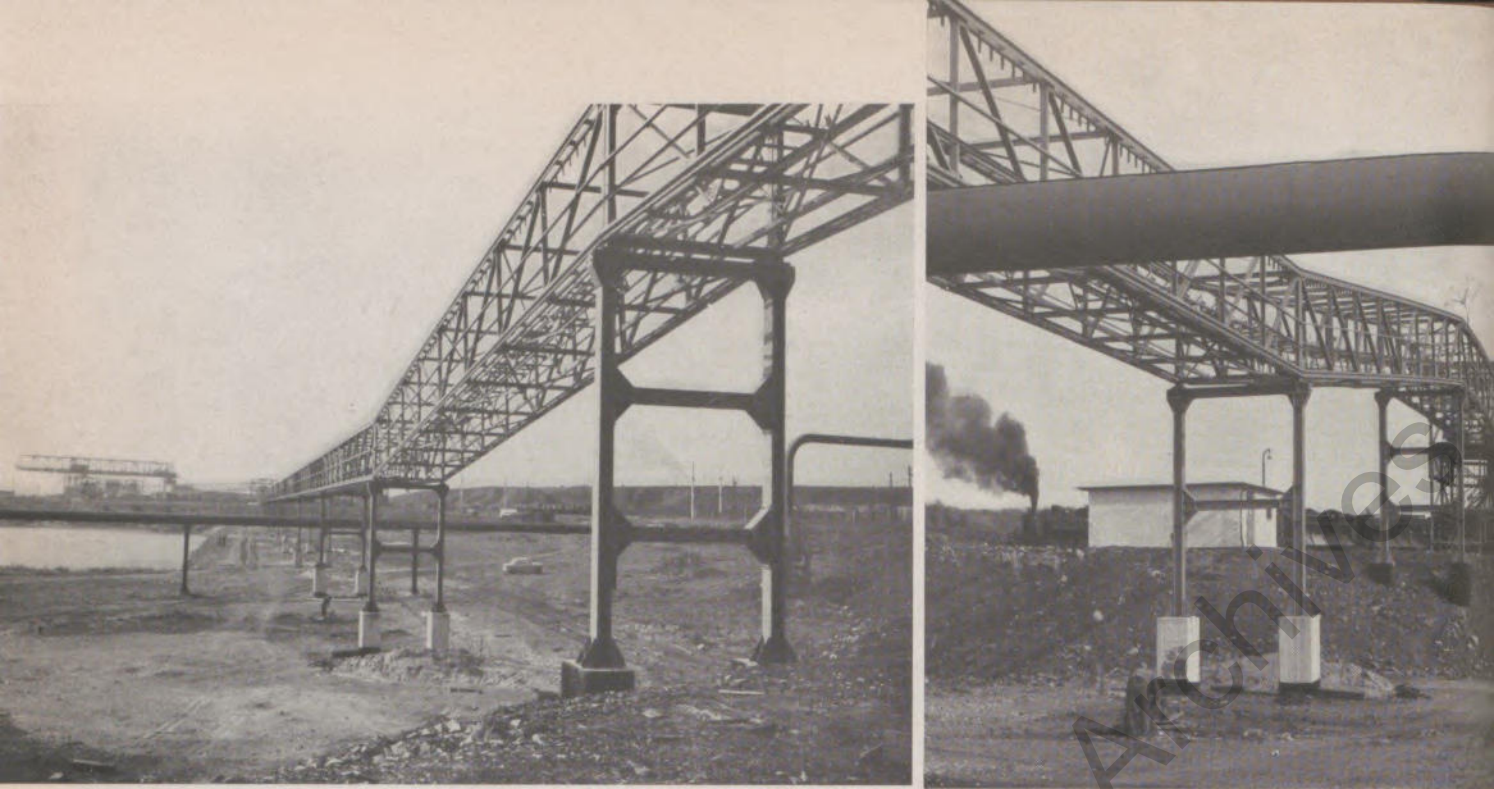
Auf dem Weg vom Entladekai bis zum Erzlager muß das Band auch die vier Gleise der Werksbahn am Hafen überqueren, deren lichte Durchfahrthöhe 5,5 Meter beträgt.

Das Bandgerüst selbst besteht aus einer durchlaufenden Rohrkonstruktion mit Stützweiten von etwa drei Meter. Ein Teil der Bänder ist in beiderseits begehbaren Bandbrücken gelagert. Da unter dem gesamten Hafengelände der Bergbau weitergeht, mußten Sicherungen gegen Bergschäden getroffen und außerdem Dehnungen der Brückenzüge infolge Temperaturschwankungen berücksichtigt werden. Die Fußpunkte der Stützen für die Bandbrücken wurden deshalb in Querrichtung zur Bandachse verschiebbar angeordnet und in die Längsrichtung Gleitlager eingebaut.

Bis 400 Tonnen je Stunde

Die Kapazität der Bandförderanlage, die jedoch in der ersten Ausbaustufe des Erzlagers nicht voll ausgenutzt werden kann, beträgt rund 1,2 Millionen Tonnen im Jahr. Die größte Förderleistung je Stunde wird etwa 400 Tonnen bei einem mittleren Schüttgewicht der Erze von 2,2 Tonnen je Kubikmeter betragen. Die Erzfracht eines 1000 Tonnen fassenden Rheinkahns kann also in etwa drei bis vier Stunden mit den beiden vorhandenen Portalkränen auf Halden gebracht werden. Der 22000 Quadratmeter große Lagerplatz, der für die erste Ausbaustufe vorgesehen ist, hat Platz für rund 350000 Tonnen Erze in acht verschiedenen Sorten.

Vom Erzlager selbst werden die Erze mit Eisenbahnwaggons auf Anforderung unmittelbar zu den Hochöfen transportiert. Die Halde hat einen zweiseitigen Gleisanschluß. Raupenbagger können die Erze auf die beiderseits der Halde anfahrenen Waggons verladen, ohne daß die Gleise geschwenkt werden müssen. Die Leerwagen werden von Schwelgern-Nord herangebracht, die beladenen Waggons dann über das Stellwerk Schwelgern-Süd zum Hochofen transportiert, so daß Zeitverluste durch bisher notwendige Rangierarbeiten soweit wie möglich ausgeschaltet werden.



An der ganzen Westseite des Baggerlochs überquert die Bandförderanlage das Ufergelände in weitgespannten Rohrbrücken, die beiderseits des Bandes begehrbar sind. Rechts: die Übergabestelle vor dem Petersberg an das Lagerplatzband, auf das die Erze über eine Rutsche herunterfallen

Wenn man bedenkt, daß im Durchschnitt etwa vierzig Prozent der in Schwelgern auf dem Wasserwege eingehenden Erze zunächst auf Halde gelagert werden müssen, dann kann man den wirtschaftlichen Nutzen ermessen, den diese neue Bandförderanlage mit sich bringt. Die Errichtung der Anlage, die seit einigen Jahren vom Gemeinschaftsbetrieb geplant und vorbereitet wurde, stellt einen wesentlichen Schritt zur Modernisierung des Werks Hafens Schwelgern dar.

Portalkräne mit 16 Tonnen Hubkraft

Hierzu gehört aber auch die Installation der drei neuen Portalkräne am Westufer des Parallelhafens und von einer neuen Verladebrücke auf seinem Ostufer. Sie werden dem Hafenbild ein neues Gesicht geben.

Die Portalkräne sind die modernsten ihrer Art. Sie besitzen einen starren Ausleger von zwanzig Meter Ausladung, die Schwierigkeiten beheben, die sich bisher bei Niedrigwasser beim Umladen der Erze einstellten. Denn in den Zeiten des Niedrigwassers liegen die Kähne und Motorschiffe nicht mehr direkt am Kai, sondern müssen Abstand halten, so daß die Arbeit der Portalkräne erheblich erschwert wird. Nicht immer genügt dann der Hub des Kranauslegers, um sämtliche Stellen des Laderaumes zu erreichen. Nicht zuletzt veränderte sich auch dabei die Hubkraft des Krans und damit seine Umladekapazität.

Mit sechzehn Tonnen Hubkraft ist die neue Konstruktion sehr wendig und beweglich. Ihr Kontergewicht in Form von Feldspat beträgt 26 Tonnen.

Die neuen Kräne, von denen der erste Anfang September und der zweite vor kurzem in Betrieb genommen werden konnten, werden zusätzlich zu den alten Portalkränen, die bereits seit 1912 ununterbrochen im Dienst sind, eingesetzt. Man hofft, daß sie, obwohl ihre Arbeitsgeschwindigkeit nicht größer ist als die ihrer Vorgänger, etwas mehr schaffen —, vor allem deshalb, weil sie leichter zu bedienen sind.

Brücken leisten 300 Tonnen je Stunde

Die neue Verladebrücke, die für das Ostufer des Parallelhafens in Auftrag gegeben wurde, wird in etwa zwei bis drei Jahren

zur Verfügung stehen. Sie tritt an die Stelle einer alten Brücke, die bereits seit dem Jahre 1905 ihren Dienst versieht. Mit einer Hubkraft von 16 Tonnen ist ihre Leistungsfähigkeit, die etwa 300 Tonnen je Stunde erreichen wird, beträchtlich gesteigert worden. Die Brücke wird eine Spannweite von etwa 85 Meter haben und über ein eingebautes Lagerplatzband verfügen.

Oberingenieur Schweitzer, der Leiter des Hafenbetriebes in Schwelgern, freut sich, daß die modernen Anlagen die Leistungsfähigkeit seines Hafens verbessern. Den neuen Errichtungen wünscht er recht viel Arbeit. cbh



Kurz – aber interessant

Nach Feststellungen der Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung wurden am 31. März 1958 in der Bundesrepublik (ohne Saarland)

18320000 beschäftigte Arbeiter, Angestellte und Beamte gezählt. Davon entfielen mehr als die Hälfte — nämlich 57,4% auf Industrie und Handwerk, 19,3% auf Handel und Verkehr, 11,8% auf öffentliche Dienste, 7,3% auf Privat- und Dienstleistungen und nur 4,2% auf Land- und Forstwirtschaft. Zum gleichen Termin 1952 waren insgesamt 14,6 Millionen Beschäftigte vorhanden. Wir haben also heute 3,7 Millionen Beschäftigte mehr als 1952.

Zum ersten Mal in der Geschichte der Luftfahrt hat kürzlich das gleiche Flugzeugmuster den Rekord für die größte Höhe und die größte Geschwindigkeit errungen. Diese Leistungen wurden erzielt von einem Strahljäger „F-104 Starfighter“ der amerikanischen Firma Lockheed. Das Flugzeug, das außerordentlich dünne Tragflügel besitzt, erreichte eine Höhe von 27813 m.

EXPO 1958

schloß

ihre Tore

In diesen Tagen ging die „Expo“ — so wurde die Brüsseler Weltausstellung in Belgien kurz genannt — zu Ende. Man darf heute wohl sagen, daß sie ihr Ziel, einen Beitrag zur Verständigung der Völker zu liefern und gleichzeitig den Fortschritt auf kulturellem, wissenschaftlichem und technischem Gebiet zu



zeigen, erreicht hat. Es war eine großartige, wohldurchdachte und gelungene Weltausstellung, auf der weniger die Welt von morgen, aber doch das Gesicht der Welt von heute in bezwingender Eindringlichkeit dargeboten wurde. Das wird jeder bestätigen müssen, der Zeit und Muße fand, die Expo eingehend zu besichtigen. Jede Nation stellte auf ihre Weise ihr Wollen und ihre Leistungen zur Schau. Schon rein architektonisch waren die einzelnen Pavillons, diese Gebäude aus Stahl, Glas und Beton, diese oft bizarren Konstruktionen, bemerkenswert.

Der landschaftlich in besonders reizvoller Umgebung gelegene, manchmal kritisierte deutsche Pavillon hinterließ bei den meisten Besuchern einen durchaus nachhaltigen Eindruck, vor allen Dingen, wie man feststellen konnte, bei den ausländischen Besuchern. Uns interessiert hier besonders, daß in dem deutschen Pavillon die Warmbreitbandstraße der ATH in einem 9 Meter großen Modell in durchsichtigem Plexiglas gezeigt wurde und zur Erläuterung ihres Produktionsablaufs der Werksfilm „Von der Brame zum Breitband“ in drei Sprachen lief. Weithin sichtbares und viel bewundertes Kennzeichen der deutschen Abteilung war der fünfzig Meter hoch aufragende Pylon der Fußgängerbrücke, ein architektonisch neuartiges Bauwerk, das die Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie geliefert hatte (Bild links). Auch das Haus der Montanunion war einer der kühnsten Einfälle der Architekten, in Stahl und Glas zu bauen, hing doch das ganze Haus mit dicken Stahlseilen an schweren Stahlträgern (Bild oben).

Wir dürfen also durchaus mit dem deutschen Beitrag zur Brüsseler Weltausstellung zufrieden sein.





Einen Blick auf den Rhein bei Beeckerwerth

vermittelt uns das nebenstehende Photo. Hier, in unmittelbarer Nähe des größten Binnenhafens der Welt, entfaltet der Werktag des Stroms ein geschäftiges Treiben. Schleppdampfer und Schleppzüge, Kähne und Boote eilen zu Berg und zu Tal, ein eindrucksvolles Bild, das zu betrachten man nicht müde wird. Am jenseitigen Ufer sehen wir die Schachtanlage Beeckerwerth, die weithin die niederrheinische Landschaft überragt.

Lichtbild: Wilfr. Brink

Laß Dich selbst in Ruhe!

In der ärztlichen Sprechstunde kehrt von Menschen jeden Alters und Standes die Klage immer wieder, daß Stimmung und Arbeitsfähigkeit nicht gleichmäßig verlaufen. An manchen Tagen fällt bei geringer Anstrengung ihnen alles fast ohne Zutun leicht, während sie an anderen Tagen wiederum nicht recht vorankommen. Eine Weile kann man sich durch mancherlei Aufputzungsmittel antreiben, aber dann scheint Sand im Getriebe zu sein, es hapert allenthalben.

Ja, dann treten die mannigfachsten Störungen auf: Kreislauf, Stoffwechsel, Blutdruck, Verdauung klappen nicht recht, oftmals revoltiert der Magen, und mit Arbeitsfreude und Stimmung sieht es erst recht ziemlich trostlos aus.

Auf den einfachsten Nenner gebracht ist dann zu sagen, daß mehr oder minder schwere rhythmische Beeinträchtigungen vorliegen. Der menschliche Organismus spielt nicht mehr in der ihm natürlichen wunderbaren Harmonie reibungslos ineinander. Manchen Menschen ist schwer begreiflich zu machen, daß die Lebensvorgänge nicht mit der Leistung einer Maschine zu vergleichen sind, die auf eine bestimmte Stufe eingestellt wird und also zu spuren hat. Ebenso wie in der Natur sind sie dem Einfluß kosmischer Rhythmen unterworfen. Durch die ganz nach außen gerichtete Betrachtung ist uns die Empfindung für die Verschiedenartigkeit der 7 Wochentage verlorengegangen. Die Zeiten gesteigerter Produktivität und nachlassender Leistung, das Auf- und Abfluten von Stimmung und Phantasie hängen mit diesem Rhythmus zusammen. Besonders deutlich erlebbar ist auch der Tagesrhythmus, der uns aus dem Schlaf ins Wachen, zu hoher Frische, in ein gewisses

Tief und schließlich nochmals wellenartig hoch trägt, um dann im Schlaf auszuklingen. Wachen und Schlafen, Anspannung und Erschlaffung bedingen einander.

Man kann diese Vorgänge nicht leugnen und sie nicht ungestraft durch aufputzende Mittel überspielen — denn eines Tages ist dann der natürliche Rhythmus so stark gestört, daß es großer Mühe und Geduld auch von seiten des Patienten bedarf, um ihn im Wege der Gesundheit wiederzufinden.

Wer dies verstanden hat, erkennt, daß sich das äußere Antreiben nicht lohnt. Das Absinken in eine übergroße Müdigkeit ist dann meistens so stark, daß die natürliche Leistungsfähigkeit, besser gesagt, die eigene Leistungshöhe, gar nicht mehr erreicht wird.

Man kann der Natur nicht ungestraft ins Handwerk pfuschen. Wer sich vor vorzeitigem Verschleiß seiner Lebenskraft schützen will, achtet „seinen“ Rhythmus, gibt ihm nach und läßt sich selbst in Ruhe. An manchen Tagen kann man nicht alles erzwingen. Aber sehr wesentlich ist es, durch ausgiebige Spaziergänge, körperliche Betätigung und natürliche, frischkostreiche Ernährung, die Vitamine, Wirkstoffe und aktiv anregende Substanzen enthält, den Organismus vor zu starker Erschlaffung und Verschlackung zu bewahren. Dann verstärkt sich das Leistungsvermögen, ja, trotz zunehmenden Alters kann das Maß an körperlicher und geistiger Kraft wachsen. Dann ist man zu größerer Verantwortlichkeit, umfassenderem Wirkungskreis fähig und braucht einen Angriff aus dem Hinterhalt nicht zu fürchten: man hat ihn durch eigene Einsicht den Weg versperrt.

Auflösung zu „Technischer Quiz“ aus der September-Ausgabe

1. Die Zangen kosten 59 DM. Die erste Zange kostet 1 DM, und jede weitere Zange „das Doppelte“, also 2 DM. Zusammengerechnet: 1 Zange für 1 DM und 29 Zangen für 2 DM. Wenn Sie anders gerechnet haben sollten, dann haben Sie nicht genau gelesen, es hätte sonst heißen müssen: „kostet das Doppelte vom Vorangehenden“.
2. Flächen wären zum Beispiel: der Schatten, oder das Filmbild auf der Leinwand!
3. Gold im Werte von 1 Milliarde Mark wiegt rund 350 000 Kilogramm ... wer kann das so schnell wegschleppen?
4. Monteur Robert stellte die Uhr einfach eine Stunde vor. Sie weckte dann zwar um 7 Uhr, wie der Wecker eingestellt war, in Wirklichkeit war es aber erst 6 Uhr!
5. Das muß so aussehen: 12111.
6. Der Wettpartner ließ den Aufschneider sich umdrehen, nahm 15 Schrauben aus der Kiste und verlangte noch einmal, jetzt die genaue Zahl zu nennen. Das konnte der Schwindler natürlich nicht, da er ja nicht gesehen hatte, wieviel Schrauben nun fehlten!
7. Die Zahl 100 kann man so darstellen:
mit 6 Neunen = 99^{99}_{99}
mit 5 Dreien = $3 \text{ mal } 33 \text{ und } \frac{3}{3}$
mit 5 Fünfen = $5 \text{ mal } 5 \text{ mal } 5 \text{ minus } 5 \text{ mal } 5$
mit allen 10 Ziffern = 1 und 2 und 3 und 4 und 5 und 6 und 7 und — 8 mal 9;
oder so: $78\frac{3}{6}$ und $21\frac{48}{90}$,
oder so: $50\frac{1}{2}$ und $49\frac{38}{76}$.
8. Sie zünden natürlich das Streichholz zuerst an!
9. 8 und 8 und 8 und 88 und 888 ergeben 1000.
10. Die Straße ist doch bereits ausgebessert — was sollen die 18 Leute noch daran tun?
11. Der Unterschied zwischen 0,9 und 0,10 ist 0,8. In der Mathematik ist 0,10 gleichviel wie 0,1.
12. Der meistgetragene Edelstein ist der Rubin — in jeder guten Uhr sind mehrere.
13. Jede stillstehende Uhr zeigt einmal nachts und einmal am Tage die richtige Zeit an, nicht wahr?

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit bei unseren Gesellschaften blicken im Monat November zurück:



Erich Bätefür
Weichensteller EB Nord
eingetreten am 13. November 1918



Walter Meier
Oberlokfürer EB-Maschinenamt
eingetreten am 21. November 1918



Heinrich Möbus
Büroangestellter Verkehrsabteilung
eingetreten am 21. November 1918



Otto Markowsky
Kolonnenführer EBW I
eingetreten am 27. November 1918



Ernst Bassier
Lokführer Maschinenamt Nord
eingetreten am 28. November 1918



Hermann Friedrich
Hobler EBW I
eingetreten am 30. November 1918

Allen Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Lichtbilder: Wilfr. Brink

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Günter Heinemann, Eisenbahn Nord
mit Sieglinde Werner
am 14. August 1958
Horst Kalthoff, Eisenbahn Nord
mit Gisela Hoppe
am 21. August 1958
Gerh. von Noroczinski, Hafen Schwelgern
mit Christel Januszewski
am 21. August 1958
Egon Kroll, Eisenbahn Nord
mit Ursula Nowak
am 26. August 1958
Otto Kind, EBW I
mit Johanna Fiedler
am 28. August 1958

Horst Spies, Hafen Schwelgern
mit Wilhelmine Schmidtke geb. Berkel
am 28. August 1958
Aloisius Demsar, Hafen Schwelgern
mit Inge Göckler
am 29. August 1958
Walter Hamacher, Eisenbahn Nord
mit Sieglinde Bauer
am 29. August 1958
Friedrich Lauff, Maschinenbetrieb Nord
mit Ingrid Herling
am 29. August 1958
Karl Hülsken, Eisenbahn Nord
mit Elisabeth Nepicks
am 29. August 1958

Klaus Neumann, EBW I
mit Marianne Schotten
am 30. August 1958
Hermann Kirsch, Eisenbahn Nord
mit Gerda Hansen
am 3. September 1958
Klaus-Dieter Dahlem, Eisenbahn Süd
mit Gerda Jensing
am 19. September 1958

Nachwuchs kam an:

Norbert, 10. August 1958
Herbert Anlauff, Eisenbahn Nord
Ingrid, 29. August 1958
Siegfried Gabelmann, Hafen Schwelgern

STELLWERKS- UND WEICHENWÄRTER RANGIERMEISTER RANGIERER

Unzeitige Weichenumstellung hat ernste Folgen und verursacht
Sachschäden und Unfälle

DARUM

Verständigt Euch rechtzeitig untereinander!

Gebt deutliche und vollständige Signale, und zwar
gleichzeitig hör- und sichtbar, und klare und ein-
deutige Aufträge!

Keine Weichen unter Fahrzeugen umlegen!

Rangiersignale erst geben, wenn alle Vorbedin-
gungen für die Betriebssicherheit erfüllt sind!

Seid besonders vorsichtig bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter!

Fortsetzung: Aus der Werksfamilie

Udo, 30. August 1958
Manfred Schulz, Eisenbahn Nord
Brigitte, 1. September 1958
Franz Karniewski, Eisenbahn Nord

Christa, 2. September 1958
Dominik Jansohn, Maschinenbetr. Nord

Karin, 4. September 1958
Karlheinz Christmann, Eisenbahn Süd

Jürgen, 5. September 1958
Friedhelm Schwan, Maschinenbetr. Nord

Sigrid, 5. September 1958
Heinz Strauch, Eisenbahn Süd

Ralf, 6. September 1958
Hermann Kirsch, Eisenbahn Nord

Klaus-Peter, 10. September 1958
Johannes Liebenthal, EBW I

Angelika, 11. September 1958
Artur Gerigk, Maschinenbetr. Süd
Michael, 12. September 1958
Alfred Bruchmann, Eisenbahn Süd

Reiner, 12. September 1958
Wilhelm Herhammer, Eisenbahn Nord

Hans-Werner, 13. September 1958
H.-W. Latendorf, Maschinenbetr. Nord

Beate, 13. September 1958
Ferdinand Tönsmann, Eisenbahn Süd

Ulrike, 13. September 1958
Hans Zühlke, Maschinenbetr. Nord

Peter, 15. September 1958
Paul Diegner, Eisenbahn Nord

Dietmar, 20. September 1958
Heinz Schipper, EBW I

Gabriele, 25. September 1958
Engelbert Gau, Eisenbahn Süd
Dieter, 25. September 1958
Alfred Neitzel, Maschinenbetr. Nord

Geburtstage:

Hagenbrück, Theodor, geb. 11. Nov. 1878;
wohnhaft: Rees, Empeler Straße 3;
früher: Betriebsassistent, wird 80 Jahre

Todesfälle:

Jakob Aalbers, El.-Schweißer, Hafen
Schwelgern, geb. 31. Mai 1900, gest.
3. September 1958, eingetreten am
24. Juni 1915
Friedrich Marschmann, Schlosser, EBW I,
geb. 10. Juli 1899, gest. 5. Sept. 1958,
eingetreten am 16. Juli 1928