

SCHIENE UND KRAN

Betriebszeitschrift des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

4. Jahrgang

Nr. 1

Januar 1958

Das Jahresfest unserer Jubilare

Samstag, der 21. Dezember, war der Ehrentag unserer Jubilare des Jahres 1957. Sie hatten sich im festlich geschmückten Saal von Kleine-Natrop versammelt, um — gemeinsam mit ihren Frauen — mit der Geschäftsführung und der Betriebsvertretung, den Betriebschefs und unmittelbaren Vorgesetzten sowie den Gästen einige fröhliche Stunden zu verleben, die der Kameradschaft und der Erinnerung an die nur allzu schnell vergangenen Jahrzehnte gewidmet waren.



Ein Blick in den Festsaal

Der Einladung der Geschäftsführung von EH — vertreten durch ihre Direktoren Hoffmann und Müller — waren u. a. gefolgt aus dem Kreise der Pensionäre Direktor Dr. Döfel, Prokurist Hellerung, die Betriebsleiter Heix und Schmitz und einige Goldjubilare früherer Jubilarjahrgänge, ferner Amtmann Strodthoff vom Arbeitsamt Hamborn und die Gewerkschaftssekretäre Buhlitz und Kombers.

Fast 1030 aller Mitarbeiter sind Jubilare

Im Mittelpunkt der Feierstunde stand die Ansprache von **Direktor Hoffmann**, der einleitend eine Aufschlüsselung der Jubilare gab. Hiernach konnten im Jahre 1957 wiederum wie im Vorjahre 58 Männer des Gemeinschaftsbetriebes ihr Berufsjubiläum feiern; von ihnen blickten 4 — Hilfsschlosser Wolf, Vorarbeiter Dümpelmann, Rangiermeister Schmidt und Bezirksvorsteher Bienen — auf eine fünfzigjährige, 41 auf eine vierzigjährige und 13 auf eine fünfundzwanzigjährige Tätigkeit bei EH zurück. Damit sind bei einer Gesamtbelegschaft von

3685 Mann nunmehr insgesamt 1030 aktiv tätige Jubilare vorhanden. Außerdem sind von den Pensionären 343 Jubilare.

August Thyssen Wegbereiter der Verkehrsverbundwirtschaft

Direktor Hoffmann wies dann in einem kurzen geschichtlichen Rückblick darauf hin, daß bereits August Thyssen als weitsehender Wirtschaftsführer die Notwendigkeit und die Vorteile des eigenen Werksverkehrs für Massenbeförderungen erkannt hatte. „Planmäßig baute er daher zuerst die Eisenbahn und später den Hafen als einheitlichen Betrieb für seine Zechen und Werke im Hamborner Raum aus. VSt setzte 1926 diese Verkehrsverbundwirtschaft fort, indem sie dem Thyssen-Werksverkehr noch den Werksverkehr der damaligen Hütte Ruhrort-Meiderich (heute Phoenix-Rheinrohr AG) anschloß. Bei Auflösung des VSt-Konzerns war dieses Verkehrsgebilde nicht zu entflechten. Ein Beispiel sei nur erwähnt: Unser Hauptanschluß zur Bundesbahn nach Oberhausen-West ist 6 km lang und läuft zuerst über Gelände der ATH, dann über

Gelände des Thyssen-Bergbaues, weiter über Gelände von Phoenix-Rheinrohr und schließlich wieder über Gelände der ATH. Gründlicher konnte man also die Entflechtung nicht durchführen. Für die Fortführung unseres Betriebes mußte also ein neuer Weg gefunden werden. Zwangsläufig kam man zu einem Gemeinschaftsbetrieb der VSt-Nachfolgesellschaften im hiesigen Raum, nämlich von August Thyssen-Hütte AG, Phoenix-Rheinrohr AG, Hamborner Bergbau AG, Friedrich Thyssen-Bergbau AG. Die früheren Nebenschließer blieben ebenfalls als solche bestehen, so Gießerei Meiderich der Mühl./Meid. Eisenwerke, Gesellschaft für Teerverwertung, Thyssensche Gas- und Wasserwerke mit ihren Zweiganlagen, Gebrüder Hoppe, Draht- und Nagelwerk Dinslaken.“

Beförderungsleistung wiederum erhöht

Aufschlußreich war der von Direktor Hoffmann erstattete Rechenschaftsbericht über das abgelaufene Jahr. Dank der guten Konjunktur haben die Muttergesellschaften von „Eisenbahn und Häfen“ eine ausgezeichnete Beschäftigung gehabt, die sich natürlich, da der gesamte Stofffluß ihrer Produktionsanlagen durch den Gemeinschaftsbetrieb abgewickelt wird, auch für ihn günstig auswirkte. Die Beförderungen mit der Eisenbahn betragen zur Zeit über 160 000 t arbeits-täglich; das sind über 4 Millionen t monatlich oder rund 50 Millionen t jährlich gegenüber 45 Millionen t im vergangenen Jahr. Die jährliche Tonnenkilometerleistung belief sich auf 215 Millionen Tonnenkilometer gegenüber 194 Tonnenkilometer im Vorjahre. Im Schnitt wurde also jeder Frachtwagen etwa 4,5 km weit gefahren. Arbeitstäglich werden zur Zeit über 6000 Frachtwagen befördert, monatlich also 150 000 Frachtwagen oder 1,8 Millionen jährlich. Da von diesen beförderten Frachtwagen 25% Bundesbahnwagen waren, belief sich die arbeits-tägliche Übergabe zur Bundesbahn auf 1500 beladene Wagen.

Schwelgern, zweitgrößter Binnenhafen des Bundesgebietes

Im Hafen Schwelgern wurden über 1000 Schiffe monatlich oder rund 40 Schiffe arbeits-täglich be- und entladen. Der Umschlag erhöhte sich von 910 000 t monatlich im Vorjahre auf rund 1 Million t monatlich; etwa zwei Drittel davon bezog sich auf Erze, ein Drittel auf Kohle im Ein- und Ausgang, Eisen, Schlacke usw. Diese Umschlagsleistungen haben dazu geführt, daß der Hafen Schwelgern der zweitgrößte Binnenhafen des Bundesgebietes geworden ist; er kommt also im Umschlag unmittelbar hinter den Duisburg-Ruhrorter Häfen. Ja, die höchste Umschlagsleistung je Meter nutzbare Ufermauer dürfte sogar beim Hafen Schwelgern zu verzeichnen sein, weil die nutzbare Uferlänge bei ihm nur 2 km beträgt gegenüber 25 km in den Duisburg-Ruhrorter Häfen.

Sehr instruktiv war für die Festversammlung die Veranschaulichung der erzielten Betriebsleistungen durch allgemeinverständliche Beispiele: „Eisenbahn und Häfen“ müßte, um alle zur Beförderung in Auftrag gegebenen Massen abzufahren, arbeits-täglich alle 9 Minuten einen Güterzug von 1000 t (etwa 50 Wagen) — und zwar Tag und Nacht durchgehend — abfertigen und 4,5 km weit fahren. Die oben erwähnte Jahresmenge von 50 Millionen t, die von EH mit der Eisenbahn befördert wurde, entspricht mengenmäßig ungefähr der Jahresbeförderung der italienischen Staatsbahnen und etwa 20% der Gütermenge, welche die Deutsche Bundesbahn fährt. Unser Monatsumschlag im Hafen, in Rheinkähne von 1000 t

verfrachtet, würde einen Schleppzug ergeben, der vom Hafen Schwelgern, also vom nördlichsten Punkt Duisburgs, bis zur Deutzer Brücke in Köln reicht, und zwar unter Berücksichtigung aller Windungen des Rheins.

Neue Gleisnetzanschlüsse und zügige Weiterführung der Elektrifizierung

Das zur Verfügung stehende Gleisnetz weist eine Gesamtlänge von 509 km auf, was etwa einer Streckenlänge von hier bis Berlin entspricht. Teils fertiggestellt oder noch in Arbeit waren am Jahresabschluß bei der ATH der Anschluß Breitbandstraße und Kaltbandwalzwerk sowie der Anschluß Martinwerk I, bei Phoenix-Rheinrohr der Anschluß Sinterei und Blasstahlwerk, ferner der Anschluß der Hütte zum Bundesbahnhof Oberhausen West. Etwa 250 km des Gleisnetzes sind bereits

mit elektrischer Fahrleitung überspannt, und die Elektrifizierung geht zügig weiter. Auf der Thyssen-Hütte sind schon fast alle Gleise mit Fahrdrat überspannt, und bis zum Sommer sollen dort 33 Dampflok gegen E-Loks ausgetauscht werden. Zur Erleichterung und schnelleren Abwicklung der Entladearbeiten auf der Anschüttung in Wehofen wird im April dieses Jahres ein fahrbarer Waggonkipper in Dienst gestellt. Außerdem werden zur Beschleunigung des Wagenumlaufs die schweren Erzwagen versuchsweise mit hydraulisch verschließbaren Klappen und Kunze-Knorr-Bremsen versehen.

142 Lokomotiven und 5600 Wagen

Der Wagenpark ist inzwischen, der gestiegenen Rohstahlerzeugung der Muttergesellschaften Rechnung tragend, auf 5600 Wagen angewachsen; Puffer an Puffer hintereinandergereiht, ergäbe das einen Zug, der von Hamborn bis Dortmund reichen würde, an dem man mit einem Personenzug der Bundesbahn eine gute Stunde lang vorbeifahren müßte. Allein in den

letzten zwei Jahren wurden für rund 15 Millionen DM Wagen neu beschafft. Damit ist der aus dem Kriege übriggebliebene „Zigeunerpark“ endgültig ausgemerzt. Schnellerer Umlauf der Wagen soll weitere Entlastung bringen. Von den jetzt vorhandenen 142 Lokomotiven sind 70 E-Loks, 3 Diesel-Lokomotiven und 69 Dampf-Lokomotiven.

Hafeneinrichtungen werden weiter ausgebaut

Für die Löschung der Schiffe im Hafen Schwelgern stehen 13 Portal-Kräne und 7 Verladebrücken zur Verfügung. Im Laufe dieses Sommers sollen drei weitere Kräne mit je 16 t Hubkraft und auf der Ostseite des Hafens eine Verladebrücke mit Bandtransport für die Lagerbeschickung aufgestellt werden. Das neue Außenlager, das eine halbe Million t Erz aufnehmen soll, ist zügig im Bau. Die Verladeufer werden weiter mit Spundwänden versehen, so daß bald mit Erleichterungen bei der Löschung der Schiffe bei Kleinwasser gerechnet werden kann. Das Hafendienstgelände ist ebenfalls im Bau und wird für die Belegschaft würdige und saubere Unterkünfte bieten. Für den Ausbau der im Betriebsablauf sehr wichtigen **Eisenbahnwerkstätte**, die in jeder Beziehung leistungsfähig bleiben muß, ist ein Rahmenplan aufgestellt worden, der in der nächsten Zeit die Verlegung bzw. Erneuerung der Radsatzwerkstatt vorsieht.

In sozialer Hinsicht — so betonte Herr Hoffmann — dürfte die Belegschaft mit dem Erreichten zufrieden sein können; man habe getan, was mit bestem Willen und wirtschaftlicher Vernunft vertreten werden konnte.



Direktor Hoffmann bei seiner Ansprache



Im Vordergrund: Geschäftsführung und Gäste

Kampf dem Unfall

Auf das Thema „Unfallgefahren“ eingehend, wies er eindringlich auf die Notwendigkeit unfallverhütenden Verhaltens hin. Besonders der Beruf des Eisenbahners ist nun einmal gefahrvoll. Aus der bei EH geführten Unfallstatistik ergibt sich, daß die Unfalzziffer je 1000 Mann der Belegschaft von 84 im Jahre 1952 auf 116 im Jahre 1953, 121 im Jahre 1955, 120 im Jahre 1956 und 139 im Jahre 1957 angestiegen ist. Leider waren im letzten Jahre auch drei tödliche Unfälle zu beklagen. Zu Ehren der Verunglückten erhoben sich die Anwesenden. Wenn auch die Zunahme der Unfälle durch die angestiegenen Betriebsleistungen mit bedingt ist, so wäre ein solch starkes Anwachsen der Unfalzziffer bei umsichtigerem Verhalten doch zu vermeiden gewesen. Die größere Zahl der Unfälle und die tödlich Verunglückten mahnen uns, jederzeit mit Vorsicht der Betriebsgefahr zu begegnen und die Unfallverhütungsvorschriften genauestens zu beachten; denn das kostbarste Gut ist immer noch die Gesundheit.

Zu viele Rangierschäden

Auch die enorme Kosten verursachenden zahlreichen Rangierschäden lassen sich in weitgehendem Maße vermeiden. Sie werden meistens durch Unachtsamkeit, Fahrlässigkeit und Gleichgültigkeit hervorgerufen. „Die Prämie, die wir für schadenfreies Fahren zahlten, hat leider weder Zahl noch Umfang der Schäden herabgedrückt. Ich bitte Sie deshalb, meine lieben Jubilare, als die Erfahrenen im Betrieb hier auf die jüngeren Belegschaftsmitglieder erzieherisch einzuwirken und ihnen Vorbild zu sein.“

Es lobt den Mann die Arbeit und die Tat

Direktor Hoffmann würdigte dann im besonderen die Tätigkeit der Jubilare in den Jahrzehnten ihrer Werkzugehörigkeit, wobei er herausstellte, daß die erzielten Erfolge Gemeinschaftsleistungen im wahrsten Sinne des Wortes seien, weil sie nur durch die Zusammenarbeit aller Beteiligten möglich gewesen wären. „Wir können einen großen Betrieb mit einem Uhrwerk vergleichen, wo ein Rad in das andere greift. Einer ist auf den anderen angewiesen. Jeder auf seinem Platz ist zum Gelingen des Ganzen notwendig und wichtig. Es kommt dabei nicht darauf an, was er tut, sondern wie er es tut. Daß Sie Ihre Sache gut, ja ausgezeichnet machten, haben Sie in 25-, 40- und 50jähriger treuer Tätigkeit bewiesen.“

Wie schwer es ist, unseren Betrieb mit arbeits-täglich 6000 Vollbeförderungen und ebensoviel Leerbeförderungen störungsfrei in Gang zu halten, kennen wir alle aus Erfahrung. Bei uns ist wirklich nicht alle Tage Sonnenschein. So erfreulich es ist, daß unsere Muttergesellschaften Neuanlagen schaffen, so schwierig ist es für uns als Verkehrsleute, die Betriebe während der „Bauzeit“ zu versorgen, zumal, wenn man bedenkt, daß z. B. die Hütte Phoenix und auch die Thyssen-hütte zur Zeit fast nur riesige Baugruben darstellen.

Ja, wenn die Sonne scheint und die Lok durch die Gegend

dampft, dann möchte wohl jeder Junge Eisenbahner werden; aber wenn es regnet, stürmt, schneit und unsere Rangierer, mit verklommenen Fingern auf dem Trittbrett stehend, mit 25 bis 30 km Stundengeschwindigkeit durch eisigen Wind fahren, dann schaut selten einer zur Eisenbahn. Instinktiv wendet er sich davon ab, weil er merkt, daß diese Tätigkeit eine gefahrvolle und harte Arbeit ist.

Nicht minder schwierig ist es, bei Wind und Wetter, bei Tag und Nacht, bei Nebel, wo man kaum die Hand vor Augen sehen kann, bei Kälte und niedrigem Wasserstand die Erz- und Kohlschiffe zu löschen.

Wie hart muß auch der Mann in der Werkstatt zupacken, um die durch die schweren Massen verbeulten, zerschundenen, von Kohlen und Erz verdreckten und von Rost zerfressenen Wagen wieder in Ordnung zu bringen! Und was haben unsere Rotten für Mühen, bei schweren Witterungsunbilden die Gleise fahrbereit zu halten? Ja, meine lieben Jubilare und Kameraden, das erfordert Tatkraft, das erfordert Männer! Das erfordert Zähigkeit und Beharrung, Einsatzfreudigkeit und ausgeprägten Pflichteninn in hoher volkswirtschaftlicher Aufgabe.“

Herzliche Worte des Dankes fand er auch für die Frauen der Jubilare, die durch ihr häusliches Wirken zur Erhaltung der Arbeitskraft und der Arbeitsfreude des Mannes wesentlich beitragen. Ebenso dankte er allen an der Durchführung der Festveranstaltung Beteiligten. Er ließ seine Ansprache ausklingen in dem Wunsche: „Möchten wir noch recht lange im besten Einvernehmen zur allseitigen Zufriedenheit bei persönlichem und häuslichem Glück zusammenarbeiten“

Betriebsratsvorsitzender Ernsting überbrachte den Jubilaren die Glückwünsche der Belegschaft



können unter dem Leitstern, daß in unserer Betriebsgemeinschaft Lauterkeit und Menschlichkeit sowie Pflichterfüllung und Leistung verbindende Elemente sein sollen.“

Die sozialen Leistungen

Für die Betriebsvertretung sprach **Betriebsratsvorsitzender Ernsting** den Jubilaren Dank und Anerkennung aus, wobei auch er die Frauen der Jubilare nicht vergaß. Sein Dank galt ferner der Geschäftsführung für das Interesse, das sie immer wieder den Belangen der Belegschaften entgegengebracht habe. Er ging dann ausführlich auf die Werksgeschichte ein, erkannte dankbar die gute Zusammenarbeit zwischen Geschäftsführung, Gewerkschaften und Betriebsvertretung an und kennzeichnete damit des näheren die sozialen Leistungen der Betriebsgemeinschaft EH. Hier erwähnte er die geldliche Sonderzuwendung aus Anlaß des Dienstjubiläums, die schon zur Tradition gewordene Jubilarfeier, die Weiterzahlung des Einkommens auf die Dauer von zwei Monaten beim Tode des Ernährers, die Erholungskuren für Belegschaftsmitglieder und auch für Kinder mit Hilfe der Betriebskrankenkasse, die Urlaubsfahrten in die Eifel, an denen im letzten Jahr 150 Belegschaftsmitglieder teilnahmen und für die der Gemeinschaftsbetrieb die Hälfte der Pensionskosten sowie die Fahrtkosten übernahm, die segensreiche Einrichtung der Unterstützungskasse, ferner die kollektive Versicherung aller Mitarbeiter von EH gegen Unfall, deren Beiträge vom Betrieb getragen werden. Wie groß die soziale Bedeutung dieser Versicherung ist, ergibt sich daraus, daß bei tödlichem Unfall 1000 DM und bei 100%iger Erwerbsminderung durch Unfall eine Summe von 5000 DM gezahlt wird; im Geschäftsjahr 1956/57 wurden z. B. an unfallverletzte und tödlich verunglückte Belegschaftsmitglieder insgesamt 24625 DM ausbezahlt. Er wies weiter auf die namhaften Rentenzahlungen an die Pensionäre und Pensionärinnen hin, auf die 14 Betriebsfeiern und Betriebsausflüge und auf die namhafte



Vorsteher Hermann Herde sprach Dankesworte für die Jubilare

Lichtbilder: Wilfr. Brink

Weihnachtszuwendung an alle Mitarbeiter von EH. Herr Ernsting erwähnte schließlich noch das gute Betriebsklima und wünschte den aktiv tätigen Jubilaren noch eine lange Zeit erfolgreichen Schaffens sowie den nicht mehr im Dienste stehenden Mitarbeitern einen schönen Lebensabend.

Dank der Jubilare

Für die Jubilare sprach **Vorsteher Hermann Herde** von der Verkehrsabteilung herzliche Worte des Dankes für die ihnen durch diese Feier zuteil gewordene Ehrung. Er erinnerte an den traurigen Zustand des Betriebs am Ende des letzten Krieges. Wenn EH heute wieder einen so hohen Leistungsstand erreicht habe, so sei das nur möglich gewesen, weil jedermann sich tatkräftig eingesetzt habe. Er schloß mit den Worten: „Möge auch weiterhin ein vertrauensvolles Verhältnis zwischen Geschäftsführung und Belegschaft, zwischen Verwaltung und Betrieben, Vorgesetzten und Mitarbeitern bestehen; denn

nur in einem gesunden Betriebsklima können wir solche Leistungen vollbringen. In diesem Sinne wollen wir in alter Verbundenheit weiterhin zum Gemeinschaftsbetrieb stehen und für ihn wirken.“

Das Rahmenprogramm

Gesangliche und musikalische Darbietungen umrahmten die Ansprachen, und ein gemeinsames Abendessen beendete den offiziellen Teil, an den sich ein „Bunter Abend“ anschloß, in dem bekannte Künstler von Funk und Kabarett, wie Jo Klopfer (Ansager), das Sängerpaar Gerti Most und Rudolf Hoffmann, ferner Deutschlands bekanntester Kompositendarsteller Hans Scherla und der international bekannte Musikclown Wasko, mitwirkten. Ein Sonderlob noch dem Quartettverein EH unter seinem Dirigenten Eberhardt und der ausgezeichneten, temperamentvollen Kapelle „Die Kolibris“! Diese Jubilarfeier wird allen Teilnehmern in angenehmer Erinnerung bleiben.



Kurz - aber interessant

Auf der Weltausstellung in Brüssel wird die internationale Binnenschifffahrt in einem besonderen Pavillon vertreten sein. Auf einer großen, mit Lichtsignalen versehenen Tafel wird man alle fertigen und geplanten Wasserstraßen zeigen. Modelle, graphische Darstellungen und Fotos werden den augenblicklichen Stand der Binnenschifffahrt demonstrieren; die Duisburg-Ruhrorter Häfen werden als größte europäische Binnenhäfen besonders herausgestellt.

Moskau erhält demnächst einen Autobahnring nach dem Vorbild der deutschen Autobahnen. Die Fahrbahnbreite wird jedoch 2 x 7 m und der Grünstreifen 4 m betragen.

Im Landesteil Nordrhein wohnen 7,45 Millionen, im Landesteil Westfalen 6,91 Millionen Menschen.

Die insgesamt 2400 Stadt- und Landgemeinden des Landes Nordrhein-Westfalen verteilen sich auf 38 Stadtkreise und 57 Landkreise.

Die Gesamteinlagen bei der Städtischen Sparkasse zu Duisburg stiegen im abgelaufenen Jahr um 60,9 Millionen DM auf

269,1 Millionen DM. Den entscheidenden Anteil an der Ausweitung des Geschäftsumfanges hatte wieder der Sparer. Sein Verhalten im Jahre 1957 verdient besonders hervorgehoben zu werden. Allein die Spareinlagen erhöhten sich um 26,9 Millionen DM auf 166,2 Millionen DM.

Deutschland war zur Zeit Christi Geburt zu zwei Drittel bis drei Viertel von Wald bedeckt, und heute trägt nur noch ein Viertel seiner Bodenfläche (28%) Wald; Schweden ist zu 52% und Finnland zu 65% mit Wald bewachsen. Zu den waldarmen Ländern gehören Frankreich (19%), Holland (6%) und England (5%); selbst das europäische Rußland hat nur eine Waldbedeckung von 24%.

Eine umwälzende Neuerung aus Krefeld sind die Perlon-Teppiche. Testversuche haben ergeben, daß bei gleich großer Strapazierung das bisherige hochflorige Wollmaterial einen Gewichtsverlust von 57,82% ergab, während beim Teppich aus Perlon-Velours nur ein Gewichtsverlust von 9,69% festzustellen war. Der synthetische Teppich ist also ein Wunder an Verschleiß- und Abriebfestigkeit.

Der Deutsche Städtetag hat ermittelt, daß es allein in den Städten der Bundesrepublik über 6000 km Straßen gibt, die mehr als 2000 Kraftfahrzeuge am Tage bewältigen, davon mehr als 2500 km mit einer Belastung von über 5000 Kraftfahrzeugen je Tag.



Fritz Thyssen



Frau Amélie Thyssen

Fritz Thyssen –

EIN FURCHTLOSES LEBEN

Frau Amélie Thyssen 80 Jahre alt

Am 11. Dezember hat Frau Amélie Thyssen in bewundernswerter Frische und Gesundheit ihr 80. Lebensjahr vollenden können. Durch diesen Anlaß wird lebhaft die Erinnerung wachgerufen an ihren Gatten Dr. Fritz Thyssen und an seinen Vater August Thyssen, den Werksgründer der ATH. Mit berechtigtem Stolz durfte Frau Thyssen an diesem Tage zurückdenken an das, was diese beiden Männer für die Ruhrwirtschaft und insbesondere für unsere Muttergesellschaften Phoenix-Rheinrohr und ATH geschaffen haben. Bis heute und vor allem seit dem Tode ihres Gatten hat sie an den beiden Gesellschaften tätiges Interesse genommen. Noch in frischer Erinnerung ist, wie sie im März des vergangenen Jahres auf der Werft Blohm & Voß AG den ersten 15 000 Tonnen großen Frachter von Phoenix-Rheinrohr taufte. Er trägt nun den Namen dieser Frau, die ihren Gatten so viele Jahre durch KZ's und Gefängnisse begleitete; denn gerade das bleibt unvergessen: mit welcher seelischen Stärke und Treue Frau Thyssen das schwere Schicksal und die Gefahren ihres Gatten mitgetragen hat. Frau Amélie Thyssen war es auch, die besonders an dem Schicksal der August-Thyssen-Hütte Anteil nahm und sich für ihren Wiederaufbau stark einsetzte, und die sich auch immer sehr aufgeschlossen gezeigt hat für die sozialen Belange der Belegschaften.

Möge es Frau Amélie Thyssen als der derzeitigen Hüterin der Thyssenschen Familientradition noch lange Jahre vergönnt sein, sich in geistiger Frische und bester Gesundheit der Entwicklung und der Erfolge unserer Muttergesellschaften Phoenix-Rheinrohr und ATH zu freuen.

Und ihr Gatte Fritz Thyssen? Er war ein Mann, der es mit als seine Lebensaufgabe betrachtete, den sozialen Frieden zu fördern; daran wird sich auch noch so mancher Mitarbeiter von EH erinnern können. Nach dem Kriege bot Fritz Thyssen sogar an, auf sein gesamtes Vermögen zu verzichten und seine Beteiligung an den Vereinigten Stahlwerken zur Verfügung zu stellen, um damit die Demontage der ATH zu verhindern und so allen Mitarbeitern der Hütte und damit auch unserer im Werksverkehr tätigen Belegschaft die Arbeitsplätze zu erhalten. Das soll ihm nie vergessen sein! Wir wollen mit den nachstehenden Ausführungen unseren Mitarbeitern das Persönlichkeitsbild dieses aufrechten deutschen Mannes und Industrieführers vermitteln, der stets aus dem Herzen heraus handelte.

Die Schriftleitung

Fritz Thyssen, der Sohn des Werksgründers der ATH, starb im Februar 1951 in Südamerika. Er starb in der Fremde, in die er Jahre zuvor schon einmal hatte gehen müssen, als ihn sein Verdammungsurteil über Hitlers Kriegspolitik zwang, die Flucht vor den Häschern der Gestapo zu ergreifen. Wären ihm

nach dem Kriege noch einige Lebensjahre mehr beschieden gewesen, hätte er die Augen versöhnt mit seinem Schicksal schließen können. Zu der wiedererlangten Bedeutung der verschiedenen Thyssenschen Gründungen — unter ihnen unsere Hütte als einer der noch vom Vater gesetzten Schwerpunkte — wäre die Genugtuung getreten über die vorurteilsfreihere Anerkennung seiner eigenen Persönlichkeit und Leistung.

Die Söhne großer Väter sind schwerlich um ihr Los zu beneiden, am wenigsten, wenn sie so feinfühlig sind, wie es Fritz Thyssen war. Die Geschichte kennt tragische Verwirrungen in Kronprinzen-Schicksalen. Von Tragik sind auch manche Abschnitte im Leben Fritz Thyssens umwittert, aber sie liegen in den späteren Jahren.

Verwicklungen, die sich aus den Beziehungen zwischen eigenwilligen Vätern und nachdrängenden Söhnen oft ergeben, gab es auch in der Familie Thyssen. Aber sie betrafen nicht den zweitgeborenen Sohn Fritz. Ihm räumte der Vater August Thyssen, an dessen Seite der Sohn vor allem auch in Hamborn wirkte, mehr und mehr Verantwortung ein. Darauf hatte er ihn durch eine besonders gediegene Ausbildung vorbereitet. Ihm übertrug er schließlich das unternehmerische Erbe; denn bei Fritz wußte er es in den besten Händen. Er war am meisten von seiner Art — wie er selbst nämlich ordnete er alle anderen Interessen der Arbeit unter.

Fritz Thyssen hatte nicht nur auf drei Hochschulen eine abgerundete theoretische Ausbildung genossen, sondern sich auch in den Werken und an der Seite seines Vaters umfassende praktische Fähigkeiten erworben. Bei der Konzernbildung, der Abstimmung des Verbundes zwischen Kohle, Stahl und Verarbeitung, hatte er dem Vater aufmerksam und gelehrig über die Schulter gesehen. Er war so nicht zuletzt wegen seiner Begabung und Erfahrung berufen, die Geschicke des weitgespannten Familienkonzerns in die Hand zu nehmen.

Seines Vaters Entschluß und auch sein eigener Wille waren es, daß dieser Konzern in der alten Form nur wenige Monate über den Tod seines Vaters hinaus erhalten blieb. Als die Vereinigten Stahlwerke 1926 gegründet wurden, stellten die Thyssenschen Unternehmen — ausgenommen bestimmte Kohle- und Energie-Interessen, die außerhalb blieben — mit einem Kapitalanteil von etwa einem Viertel den bestimmenden Faktor in diesem größten europäischen Montankonzern dar. Über ein Jahrzehnt, bis zum Kriege, hielt Fritz Thyssen den Vorsitz im Aufsichtsrat.

Seine unternehmerischen Leistungen in dieser Zeitspanne mögen weniger von der Öffentlichkeit als von der Fachwelt erkannt und gewürdigt worden sein. Sie lagen nämlich nicht in einer weiteren Expansion, sondern in der Konsolidierung des Erreichten. Fritz Thyssens Leistung im Bereich der Vereinigten Stahlwerke war es in erster Linie, diesen großen Konzern in enger Zusammenarbeit vor allem mit Albert Vögler und Ernst Poensgen rationell zu gestalten, eine Leistung, die sich dem öffentlichen Urteil eher entzieht als etwa die Errichtung neuer Werke. Für den Fachmann aber wiegt das Gelingen darum nicht leichter.

Diese Anerkennung haben ihm auch jene Beobachter nicht versagt, denen das Verständnis für seine politischen Wege fehlte — sei es, weil sie seine Beweggründe nicht erkannten, oder weil ihn gerade seine trefflichsten Charakterzüge zum Opfer politischer Mißdeutungen werden ließen. Heute, nach der Entzerrung seines Persönlichkeitsbildes, ist kein Bruch in seinem Wesen festzustellen. Sein Leben zeigt, daß man auf dem rechten Weg irren und auf dem falschen recht gehen kann. Wer es Fritz Thyssen im Mut zur Wahrheit gleichtun will, kann von seinem politischen Irrtum nicht sprechen, ohne sogleich hinzuzufügen, daß er den Irrtum früh erkannt und offen bekannt hat. Wer den Quellgründen dieses Irrtums nachgeht, stößt dabei auf den echten Fritz Thyssen, einen lauterer, ritterlichen, aufrechten Menschen.

Mut, Gerechtigkeitssinn und Zivilcourage waren bei ihm stark ausgeprägt. Sie brachten ihn immer wieder mit den politischen

Gewalten in Konflikt. Es ist der ganze Fritz Thyssen, der im Januar 1923 als Angeklagter vor dem französischen Militärtribunal in Mainz auf den Vorwurf, Kohlenlieferungen an den Sieger unterlassen zu haben, gelassen antwortet, die rechtmäßige Obrigkeit, nämlich die deutsche Reichsregierung, habe die Lieferungen verboten: „Nach Auffassung meiner Regierung war der Einmarsch der Franzosen in das Ruhrgebiet nicht berechtigt. Ich will meinem Lande die Treue halten.“ — Er sah die Gerechtigkeit nicht nur durch jene französischen Sonderforderungen, sondern durch den ganzen Versailler Vertrag verletzt, und er brachte den Mut auf, mit seiner Persönlichkeit und seinem Besitz dem verletzten Recht zu Hilfe zu eilen.

Aber es war nicht nur dieser Berührungspunkt, der ihn — in der Abwehr von Besatzungsübergreifen, in der Bekämpfung des Versailler Vertrages und des Youngplanes — zeitweilig zum Nationalsozialismus führte. Hinzu kam die Hoffnung, mit dieser politischen Kraft seine Auffassung von einer ständigen Sozial- und Staatsordnung verwirklichen und in ihrem Geiste Kapital und Arbeit versöhnen zu können.

Mag uns heute eine solche Hoffnung auch utopisch erscheinen — wenn wir uns in die Jahre 1932/33 zurückversetzen, so sieht manches anders aus. Fritz Thyssen durfte um so eher hoffen, seine Ideen verwirklichen zu können, als ihn damals maßgebende Männer immer wieder darin bestärkten. So erklärt sich auch sein Eintritt in den Reichstag, der damals kein Parlament mehr war.

Die Unterdrückung der freien Meinung im nationalsozialistischen Staat hat es seinerzeit viel zu wenig bekannt werden lassen, daß Fritz Thyssen schon sehr bald demonstrativ diese Ämter nicht mehr ausübte, weil er nämlich das von ihm erhoffte Recht in neues Unrecht verkehrt sah. Viel zu wenig weiß die Öffentlichkeit, wie er im Dritten Reich dem verletzten Recht zu Hilfe kam, kirchliche Einrichtungen und Klöster rettete und seine Zuwendungen für bedrohte Organisationen vervielfachte. Dabei fragte er nicht nach der Konfession. Als er die Verhaftung von Pfarrer Niemöller erfuhr, übernahm er es sofort, die Familie des evangelischen Geistlichen finanziell zu sichern; er tat es bis zur Beschlagnahme seines eigenen Vermögens.

Über sich hinaus wuchs Fritz Thyssen durch seine Haltung bei Kriegsbeginn. Damals, Ende August 1939, hielt er sich mit seiner Familie in Bad Gastein in Österreich auf. Dort erreichte ihn eine Aufforderung, zu einer Reichstagssitzung nach Berlin zu kommen. Thyssen wußte, daß dies den Krieg bedeutete. Er schickte beschwörende Telegramme an Hitler und Göring, in denen er warnte. „Ich bin gegen den Krieg“, hieß es darin; „dieser Krieg bedeutet das Ende Deutschlands.“

Damit hatte er sich vor aller Welt offen gegen das Regime gestellt. Fritz Thyssen blieb nur die Flucht. Es gelang ihm, zusammen mit seiner Gattin Amélie in die Schweiz zu entkommen. Zahlreiche Versuche, ihn zur Rückkehr nach Deutschland zu bewegen, waren erfolglos; das Ehepaar Thyssen blieb seiner Haltung treu. Ende 1940 wurden beide in Frankreich aufgespürt und von der Geheimen Staatspolizei festgenommen. Thyssen beugte sich dennoch nicht. Er lehnte die goldene Brücke ab, den „Irrtum“ seiner Absage vom Nationalsozialismus öffentlich einzugestehen. Fritz Thyssen und seine Gattin gaben vielmehr aus der Haft heraus die Antwort: „Wir gehen lieber beide in den Tod, als daß wir unsere Gesinnung verkaufen.“

Die Öffentlichkeit hat damals von all diesem nichts erfahren, später, nach dem Kriege, ist sie nur recht einseitig über Fritz Thyssens Wirken aufgeklärt worden, des redlichen und ritterlichen Mannes, der seinen Abscheu vor jeglichem Unrecht erst mit französischer Haft, später mit Ausbürgerung, Vermögensentzug und Konzentrationslager, schließlich sogar noch zu allem Überfluß mit alliierter Haft und Internierung bezahlen mußte.

Es stellt sich die Frage nach den Quellen der Kraft, die ihn befähigte, sich nie der Gewalt und dem Unrecht zu beugen. Sie lagen in seinem Charakter, in seinem Gottvertrauen und in einem Glücksfall, den er selbst am höchsten schätzte: in der innigen Verbundenheit mit seiner Gattin und Schicksalsgefährtin Amélie, die mit Trost und Gelassenheit, Kraft und Ausdauer eine schützende Hülle um ihn wob und noch die dunkelsten Stunden mit ihrer Liebe erhellte.

Rechtsfragen

aus dem täglichen Leben

Die Post bringt mir unbestellte Gegenstände ins Haus

Jeden Morgen etwa gegen 10 Uhr kommt bei uns die allgemein so gern gesehene, oft auch sehnsüchtig erwartete Post. Heute klingelt der Briefträger „Treppenfest“ sogar. Er reicht meiner Frau ein Päckchen, Absender Buchversand „Wunderland“. Als wir es mittags gemeinsam öffnen, kommt ein Buch zum Vorschein, das zwar den verheißungsvollen Titel „Die Freuden und Leiden der Ehe“ trägt, aber von keinem von uns bestellt ist. In einem Anschreiben der Firma heißt es: „Wir übersenden Ihnen das Buch zur gefl. Ansicht. Nach Ablauf einer Frist von 10 Tagen werden wir annehmen, daß Ihnen das Buch gefällt und Sie es behalten wollen. Der Rechnungsbetrag von 10,—DM wird von uns alsdann durch Nachnahme erhoben werden.“

„Nun“, entscheide ich, „die Freuden und Leiden der Ehe kennen wir aus eigener Praxis. Das Buch geht zurück.“ Wir vergessen es jedoch beide. Erst als uns „Treppenfest“ nach 14 Tagen die Nachnahme über 10,— DM nebst Porto und Verpackungskosten bringt, suchen wir das beiseite gelegte Buch hervor. Und — o Schrecken — unsere Kinder haben es zum Überfluß noch mit mehreren Fettflecken versehen. Was sollen wir tun? Müssen wir die Nachnahme bezahlen?

Wir haben Glück gehabt, die Rechtslage ist zu unseren Gunsten. Der Buchversand hat keinen Anspruch auf das Geld. Wir müssen das Buch nur bezahlen, wenn zwischen uns und der Firma ein Kaufvertrag zustande gekommen wäre. Das ist aber nicht der Fall. Es liegt nur ein Angebot der Firma vor, das von uns nicht angenommen ist. In unserem Schweigen liegt keine Genehmigung. Auch die in dem Anschreiben gesetzte Frist ist für uns unverbindlich.

Anders wäre es nur, wenn wir durch irgendein Verhalten eindeutig zum Ausdruck gebracht hätten, daß wir das Buch behalten wollen, z. B. wenn wir es in unser Bücherverzeichnis eintragen oder es verleihen, kurz wie ein eigenes Buch gebrauchen. Wir müssen vielmehr das Buch nur zur Abholung bereit halten. Auch durch von der Firma beigelegtes Rückporto sind wir nicht zur Rücksendung verpflichtet. Die Briefmarken müssen wir allerdings auch herausgeben.

An dieser Rechtslage ändert sich auch nichts durch die Fettflecke von meinen Kindern. Wir haften als Aufbewahrer des Buches nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit, nur mit der Sorgfalt, die wir in eigenen Dingen anwenden. Hier bei den Fettflecken liegt nur leichte Fahrlässigkeit vor. Infolgedessen sind wir nicht zu einer Ersatzleistung verpflichtet und zu einer evtl. Bezahlung des Buches auf diesem Umwege.

Natürlich dürfen wir das Buch nicht wegwerfen oder mutwillig beschädigen. Damit würden wir eine unerlaubte Handlung begehen und ersatzpflichtig werden.

Erwähnt sei noch, daß eine entsprechende Rechtslage natürlich auch bei der unverlangten Übersendung anderer Gegenstände gilt. Viele werden z. B. schon ein Original-Lotterielos mit frankiertem Umschlag zur Zurücksendung erhalten haben. Man kann es ruhig liegenlassen, auch wenn es am Ziehungstage verfällt. Allerdings hat man dann auch keinen Gewinnanspruch, wenn das Los zufällig mit einem Gewinn herauskommen sollte.

G. St.

Bekanntmachung für unsere Mieter!

Streupflicht beachten und Frostschäden verhüten!

Die ständig wachsende Zahl der Schadensfälle veranlaßt uns, auf folgende Punkte der Hausordnung erneut hinzuweisen:

Die im Erdgeschoß wohnenden Mieter sind verpflichtet, den polizeilichen Anordnungen entsprechend bei eintretendem Frostwetter die Straße und den Bürgersteig gegen Glatteisgefahr mit Asche oder dergleichen zu bestreuen, den Schnee vom Bürgersteig zu beseitigen sowie die Straßenrinne von Schnee und Eis freizuhalten.

In den Fällen, in denen Obergeschoßwohnungen durch besondere Eingänge unmittelbar zugänglich sind, hat der Inhaber dieser Wohnung die gleiche Pflicht wie der Erdgeschoßmieter. Zur Vermeidung von Frostschäden sind die nachstehenden Punkte besonders zu beachten:

1. Die Wasserleitungseinrichtungen innerhalb und außerhalb des Hauses einschließlich etwaiger Wasserleitungen im Garten sind bei eintretendem Frost zweckdienlich zu schützen.
Es liegt in Ihrem eigenen Interesse, wenn Sie rechtzeitig die Absperrhähne und Entleerungshähne überprüfen und hierbei festgestellte Mängel dem zuständigen Wohnungsverwalter sofort melden. Ebenso sind zerbrochene Scheiben in Kellerfenstern, Waschküchenfenstern und Kellerausgangstüren zu erneuern.
2. Wasserrohren in frostgefährdeten Räumen sind mit Stroh oder ähnlichen Schutzmitteln zu ummanteln. Das gleiche gilt für etwa in Waschküchen vorhandene Entwässerungspumpen.
3. Bei Frostgefahr ist die Wasserleitung abzusperren und durch Öffnen des höchstgelegenen Zapfhahnes und Entleerungshahnes ganz zu entleeren. Der Entleerungshahn bleibt geöffnet. Klosettspülkästen sind ebenfalls zu entleeren. Bei starkem Frost muß die Wasserleitung auch tagsüber abgesperrt und entleert werden. In solchen Fällen haben sich die Mieter über die jeweils erforderliche Wasserentnahme zu verständigen. Nach jeder Wasserentnahme ist die Leitung wieder abzusperren und zu entleeren.
4. Badeöfen sind entsprechend der Gebrauchsanweisung zu entleeren.
5. Klosettkörper in frostgefährdeten Räumen, insbesondere in Klosettanbauten, sind mit Säcken oder ähnlichen Schutzmitteln zu ummanteln.
6. Bei starkem Frost ist besonders zur Nachtzeit in die Siphons der Spülsteinabflüsse und der Klosettkörper Salz zu streuen. Dieses gilt besonders für die Siphons der Ausgußbecken auf Dachböden.
7. Spülsteinabflußleitungen, die außerhalb des Hauses angebracht sind, dürfen während der Frostzeit nicht benutzt werden.

Bei dieser Gelegenheit weisen wir auch darauf hin, daß Wassermesser und Absperrventile stets zugänglich sein müssen, daß also beispielsweise ein Zuschütten mit Kohlen, Holz und dergleichen, wie auch ein Zustellen mit Hausratsgegenständen nicht statthaft ist.

Soweit Untermieter bei Ihnen wohnen, bitten wir, denselben von dieser Mitteilung Kenntnis zu geben.

Wir machen ausdrücklich darauf aufmerksam, daß bei allen Schadensfällen, seien es Personen- oder Sachschäden, die auf eine Verletzung oder Nichtbeachtung der vorstehenden Verpflichtungen zurückzuführen sind, die betreffenden Mieter haftbar gemacht werden.

Rheinische Wohnstätten Aktiengesellschaft

Unsere Weihnachtsfeier

Wie im Jahre 1956, so wurden auch in diesem Jahre die Lehrlinge aus den Betrieben und die Anlernlinge aus der Verwaltung zum Jahresabschluß zu einer stimmungsvollen Weihnachtsfeier im Schulungsraum eingeladen. Anwesend waren außerdem die Geschäftsführung, der Betriebsrat und die Lehrlingsausbilder der Phoenix-Rheinrohr AG.

Die Feierstunde begann mit einer Weihnachtsliederkantate, die uns die rechte Stimmung für die nachfolgende Stunde gab. Auch das vom Quartettverein dargebrachte Lied „Winter-nächt'ges Schweigen hüllet“ versetzte uns in die Bereitschaft, nicht nur zuzuhören, sondern auch tief mitzuerleben.

Herr Betriebsratsvorsitzender Ernsting betonte, daß diese Stunde dazu beitragen solle, das Zusammengehörigkeitsgefühl zwischen den älteren Mitarbeitern und den Jugendlichen zu festigen und zu stärken. Kann doch gerade der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen mit Stolz auf eine große Zahl von Jubilaren blicken, ein Zeichen dafür, daß das Betriebsklima schon immer gut gewesen ist.

Diesen Gedanken griff Herr Direktor Müller in seiner Ansprache auf, indem er sagte, daß nur mit tatkräftiger Hilfe von vertrauenswürdigen und verantwortungsbewußten Mitarbeitern der Aufbau dieses Werkes, das zu den größten in Deutschland zählt, gelungen ist. Er betonte erneut, daß die Geschäftsführung und der Betriebsrat jederzeit für die jugendlichen Mitarbeiter zu sprechen seien, und wies darauf hin, daß Fleiß, berufliches Können und Betriebsinteresse der Grundstein für die weitere Laufbahn eines jeden einzelnen von uns sind.

Ein Sprecher der Lehrlinge dankte der Geschäftsführung und dem Betriebsrat für das Entgegenkommen im letzten Jahr und für das Buchgeschenk, das uns in dieser Stunde überreicht wurde.

Nachdem der Quartettverein noch ein Lied vorgetragen hatte, klang die Weihnachtsfeier mit dem gemeinsam gesungenen Lied „O du fröhliche, o du selige...“ aus. Christel Brix

Lohntage

für das erste Halbjahr 1958

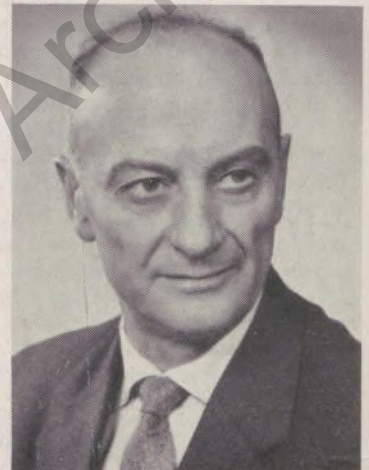
Abschlag Januar 1958: Donnerstag, 30. 1. 58; Restlohnung Januar: Freitag, 14. 2. 58; Abschlag Februar: Freitag, 28. 2. 58; Restlohnung Februar: Freitag, 14. 3. 58; Abschlag März: Montag, 31. 3. 58; Restlohnung März: Dienstag, 15. 4. 58; Abschlag April: Dienstag, 29. 4. 58; Restlohnung April: Dienstag, 13. 5. 58; Abschlag Mai: Freitag, 30. 5. 58; Restlohnung Mai: Freitag, 13. 6. 58; Abschlag Juni: Montag, 30. 6. 58; Restlohnung Juni: Dienstag, 15. 7. 58.

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blickt zurück:

Matthias Hofmeister,
Betriebsassistent,
Eisenbahn-Betrieb,
eingetreten am 7. 2. 18

Unserem Jubilar ein
herzliches
Glück auf!



AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Karl Dahlbender, EBW I, mit Margarete Isselburg geb. Kamzol, am 6. Dezember 1957

Günter Anders, Eisenbahn Süd, mit Erika Hanke geb. Kranz, am 6. Dezember 1957

Adam Sielski, EBW I, mit Inge Rodehüser, am 6. Dezember 1957

Gerhard Kammerer, Eisenbahn Nord, mit Marianne Hahn, am 10. Dezember 1957

Siegfried Linne, Eisenbahn Nord, mit Frieda Krause, am 13. Dezember 1957

Erwin Kelm, Eisenbahn Süd, mit Christel Mohnke, am 13. Dezember 1957

Karl Gräber, Wirtschaftsstelle, mit Martha Nünninghoff geb. Marquart, am 18. Dezember 1957

Reinhold Nobis, Eisenbahn Süd, mit Marianne Jobs, am 20. Dezember 1957

August Raulin, Hafen Schwelgern, mit Charlotte Brand geb. Hirschfeld, am 23. Dezember 1957

Nachwuchs kam an:

Heinz, 24. November 1957

Heinrich Miemert, Eisenb.-Oberbau Nord

Manfred, 30. November 1957

Oskar Muhr, Masch.-Betr. Nord

Harald, 1. Dezember 1957

Hermann Hillebrand, Hafen Schwelgern

Roswitha, 2. Dezember 1957

Gerhard Prüss, Eisenbahn Nord

Wilma, 2. Dezember 1957

Wolfgang Matschke, Masch.-Betr. Süd

Manfred, 3. Dezember 1957

Ernst Kahmann, Bahnmeisterei-Werkstatt

Wolfgang, 4. Dezember 1957

Ernst Lohberg, Masch.-Betr. Nord

Klaus, 7. Dezember 1957

Gerhard Brücker, EBW II

Goar, 9. Dezember 1957

Willibald Feldmann, Rechnungs-Prüfung

Christina, 10. Dezember 1957

Hugo Lemm, Masch.-Betr. Nord

Gabriele, 12. Dezember 1957

Rolf Köllner, Eisenbahn-Oberbau Nord

Elvira, 13. Dezember 1957

Max Scholtz, Masch.-Betr. Süd

Christel, 13. Dezember 1957

Andreas Grolmus, Masch.-Betr. Nord

Heike, 13. Dezember 1957

Manfred Penderak, Masch.-Betr. Nord

Michael, 16. Dezember 1957

Günter Krause, Eisenbahn Süd

Harald, 18. Dezember 1957

Karl-Heinz Möller, Eisenbahn Nord

Udo, 24. Dezember 1957

Herbert Krüger, Eisenbahn Süd

Ottwil, 26. Dezember 1957

Emil Herrmann, Hafen Schwelgern

Geburtstage:

Wilhelm Riesberg, geb. 17. Februar 1878, wird 80 Jahre;

wohnhaft: Berge über Fürstenau, Kreis Bersenbrück;

früher: Lokführer

Todesfälle:

Adolf Gehra, Säuretankwärter, Hafen Schwelgern, geb. 16. April 1896, gest. 23. Dezember 1957; eingetreten am 16. August 1920.