

SCHIENE UND KRAN

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

1. Jahrgang

Nr. 8

November 1955

Aus der Arbeit unserer Dampflokomotivwerkstatt

*Einst schlugen sie den Pferden
die Eisen auf den Huf;
nun schmieden sie ganze Pferde,
flinker, als Gott sie schuf.*

(Max Eydt: „Hinter Pflug und Schraubstock“)

Die Strahlen der warmen Herbstsonne fluten durch Fenster und Tore der Werkstatthalle und beleuchten die schwarzen Körper der Stahlrosse, die noch vor Tagen und Wochen von Hütte zu Hütte, von Schacht zu Schacht dampften.



Obermeister Münster
Dampflokomotivwerkstatt

Mannshöhe, und 17 m lang, fertig zur Probefahrt. Vor den Montagegleisen, weiter in die Halle gerückt, stehen in Reih und Glied die Werkbänke mit Schraubstöcken und Werk-

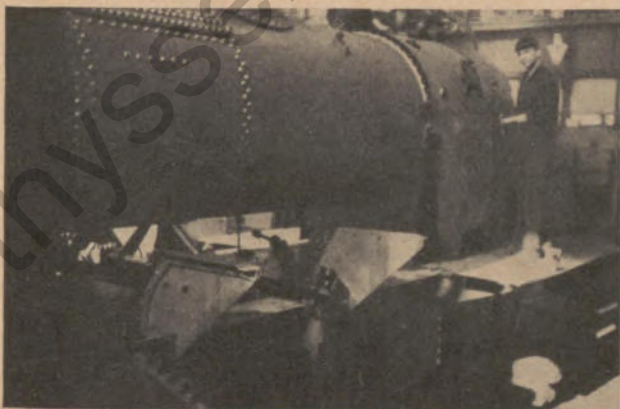
Schauen wir uns einmal um in der betriebsamen Halle.

Auf dem ersten Gleis steht auf Bohlen, wie ein formloses Ungetüm, eine Lokomotive ohne Räder und Stangen — auch das Führerhaus ist schon abgenommen (Abbildung), auf dem Nebengleis eine andere schon im Zusammenbau, doch erst halbfertig. Weiter zum Tor hin leuchten im satten Rot die Räder einer 1000-PS-Lokomotive mit Schlepp-

tender, bis zum Schornstein 4,5 m hoch, fast dreifache

zeugen. Hier wird von Facharbeitern tagein, tagaus an den Armaturen, Stangen, Schiebern und Kolben gehämmert, gemeißelt, gefeilt und gemessen (Abbildung).

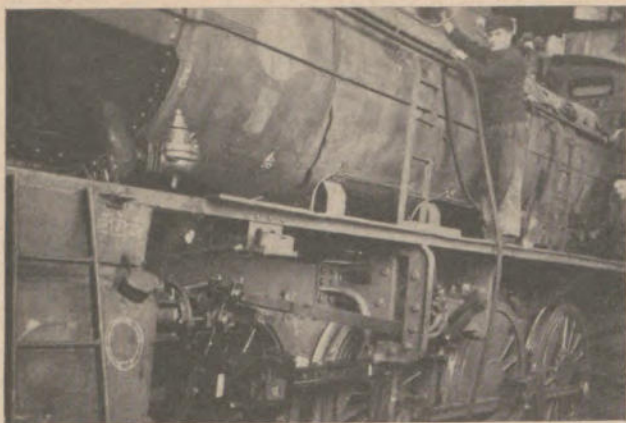
Als der vorgeschriebene Termin für die Grundüberholung unserer großen Maschine herangekommen war, wurde sie entschlackt, entkohlht und entwässert in die Lokomotivklinik gebracht. Schon fällt eine Schlosserschar mit Schraubenschlüsseln, Meißeln, Hämmern und Brennapparaten über sie her, um die Armaturen, die Rohrleitungen und die Kesselbekleidungsbleche der Lokomotive sowie den Dampfspeicher abzunehmen, wobei ein 60-Tonnen-Kran unentbehrliche Dienste leistet. Er hebt dann auch den Kessel von der Maschine, der auf einem Flachwagen zur nahen Kesselschmiede gebracht wird. Nietpressen, Niethämmer und Bohrmaschinen singen hier ihr tosendes Lied. Vorerst werden die Heizrohre aus dem Kessel herausgeholt, um in einer rotierenden Trommel den Kesselstein, meist kohlen-sauren Kalk, der in mehr oder weniger großer Menge im Speisewasser enthalten ist und sich beim Sieden im Laufe der Zeit als mineralische Schicht an der Außenseite der Rohre absetzt, von diesen zu entfernen. Nach Ausbau des Dampfreglers, der die Dampfzufuhr aus dem Kessel zu den Zylindern steuert, müssen sich Kessel- und Feuerraum eine recht gründliche Abstrahlung mit Quarzsand gefallen lassen, damit etwaige schwache Stellen der Wandungen erkannt werden; denn der Kessel wird vor Inbetriebnahme bei 18 Atmosphären einer Druckprobe auf Dichtheit unterzogen. An den Wandungen der Feuerbüchse werken die Kupferschweißer, qualifizierte Facharbeiter, mit ihren Autogenapparaten. Sorgfältig ausgebessert kehrt der Kessel in die Werkstatt zurück, wo inzwischen die Treib-, Kuppel- und Exzenterstangen, Kreuzkopf mit Gleitbahnen, Kolben und Kolbenstangen sowie die Schieber- und Umsteuerung, ein technisches Meisterwerk des vorigen Jahrhunderts, abmontiert wurden. Sie wandern zunächst in die Abkocherei, wo ihre Oberfläche von Öl und Schmutz im heißen Sodabad gereinigt und metallisch glänzend wieder hergerichtet wird, und von hier auf die schon erwähnten Werkbänke zur Aufarbeitung. Wenn am Ende auch das Brems-



Lokomotive nach der Abrüstung



Blick in die Lokomotivwerkstatt mit den Werkbänken



Lokomotive fertig zur Probefahrt

gestänge mit den vielgestaltigen Gelenkhebeln und Bremsklötzen sowie die Tragfedern entfernt sind und der Rahmen des Fahrgestelles von dem Werkstattkran abgehoben ist, hat sich die stattliche Lokomotive in einen Haufen loser Maschinenteile verwandelt. Die Achsen und Räder kommen, ebenfalls über die Abkocherei, nunmehr in die Radsatzwerkstatt; hier werden die Achsschenkel spiegelblank poliert und genau aus-

gemessen, damit sie reibungslos in den Achslagern laufen; die Räder erhalten neue maßgerechte Reifen. Der Rahmen aber wird einem aus einem Stahlrohr blasenden Sandsturm ausgesetzt, damit der neue Anstrich auf den entrosteten Metallflächen eine gute Haftung findet.

Nun kommen — nach einem Fertigungsplan neu oder aufgearbeitet — alle Bestandteile in die Lokomotivwerkstatt zurück, und es beginnt für den Maschinenschlosser der schönste Teil seiner Arbeit, der Wiederaufbau der Maschine. Der Obermeister Münster prüft alle Teile der Maschine mit Winkel- und Längenmaß auf saubere, maßgerechte Arbeit. Auf das blanke Fahrgestell mit seinen neuen Radsätzen senkt sich der schwarze Kessel, der sofort mit Blechen verkleidet wird. Von allen Seiten kommt das funkelnde Gestänge heran; die Stangen, Kolben und Schieber werden angepaßt und montiert. Das wichtigste Glied der Montage ist aber das richtige Einstellen der sinnvollen Schiebersteuerung mit Hilfe eines Indikators, entsprechend den im Zylinder sich abspielenden Arbeitsgängen des Dampfes. Der Zusammenbau der Maschine schreitet flott voran. Nachdem sie wieder bekohlt, mit Wasser gespeist, angeheizt und noch einmal sorgfältig überprüft, d. h. aufgetankt worden ist, tritt sie in Begleitung eines Abnahmebeamten der Bundesbahn ihre Probefahrt an (Abbildung), auf der die Arbeitsweise aller ihrer Teile und ihr Gang von sachkundigen Augen unter die Lupe genommen werden. Ein Stück guter Werkstattarbeit ist wieder geleistet worden. W.

Die Entwicklung des Verkehrs

Bergwerksdirektor Hans Schneider

(Fortsetzung aus Nr. 7)

6. Hemmnisse, Erleichterungen und treibende Kräfte der Verkehrsentwicklung

*Steuere, mutiger Segler! Es mag der Witz dich verhöhnen,
und der Schiffer am Steu'r senken die lässige Hand.
Immer, immer nach West! Dort muß die Küste sich zeigen,
liegt sie doch deutlich und liegt schimmernd vor deinem Verstand.
Traue dem leitenden Gott und folge dem schweigenden Weltmeer!*

(Schillers „Kolumbus“)

I.

Nachdem bisher in den Verkehrswegen und Beförderungsmitteln sowie Beförderungsgütern die Voraussetzungen für jeglichen Verkehr behandelt worden sind, wird zweckmäßig auch der Hemmnisse und der treibenden Kräfte in der Verkehrsentwicklung gedacht.

Hemmend können wirken u. a. Gebirge und Wüsten, trennende Meere, Eis, Schnee, zuweilen auch Sturm und Sturmfluten, Niederwasser, Hochwasser und Überflutung, Staatsgrenzen, Kleinstaaterei, Krieg und Blockade ebenso wie Revolutionen, Boykott und Einfuhrverbote (vgl. Kontinentalsperre Napoleons), freiwillige oder erzwungene Isolierung (Tibet, Rußland), Rassenhaß und Versklavung oder Leibeigenschaft, Armut, Inflation und Deflation bei fehlenden Valutaabkommen, mangelnde Rechts- und Verwaltungseinheit (Deutschlands Zonengrenze), Handels- und Verbrauchsbeschränkungen zum Schutze der Zahlungsbilanz, überspitzte Autarkiebestrebungen mit und ohne Subventionen, überhöhte Einfuhrzölle, erschwerte Einfuhrgenehmigungen und Zollformalitäten, kontingentierte, d. h. mengenmäßig begrenzte Einfuhr, Paß- und Visumzwang, Gepäckrevisionen, Unvernunft, böser Wille, wissenschaftliche Trugschlüsse. Zum letzten Punkt ein typisches Beispiel: Als die erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth geplant war, bewiesen Wissenschaftler von Rang und Namen, daß der Betrieb schon deswegen unmöglich sei, weil durch die auftretende Reibung Schienen und Räder in kürzester Zeit glühend heiß werden müßten. Anerkannte Medi-

ziner verlangten, daß der Schienenweg mit einem hohen Bretterzaun umgeben werde, weil der dahinrasende Zug bei den Zuschauern Augenerkrankungen hervorrufen müsse.

Verkehrsfördernd sind in jedem Falle friedliche Zustände zwischen allen oder wenigstens zwischen benachbarten Völkern, ferner Freiheit des Transit-(Durchfuhr-)Verkehrs, Gewerbe- und Vertragsfreiheit, Wallfahrten, Messen, Weltausstellungen, niedrige Zölle oder gar ein Fortfall der Zollgrenzen, der in deutschen Ländern durch die Zollunion lange vor der Reichsgründung und Vereinheitlichung der Maße, Gewichte und Münzen einen stärkeren Güteraustausch, erhöhte Bedürfnisse und wachsenden Wohlstand hervorgerufen hat. Zumal der Fortfall der Zollgrenzen bzw. die Durchführung einheitlicher Zollmaßnahmen wirkte sich in verkehrsmäßiger Hinsicht außerordentlich günstig aus. Auch hierfür ein Beispiel: Als der große deutsche Maler Albrecht Dürer im Jahre 1520 eine Reise in die Niederlande machte, mußte er noch allein in Franken mehr als 20 Zollschranken passieren.

Nur zeitweise verkehrshemmend, auf lange Sicht jedoch verkehrsdienlich, ist ein echter Wettbewerb z. B. zwischen Eisenbahn und Schifffahrt. Als die erste Eisenbahn im Rheintal gebaut werden sollte, haben Schiffsbesitzer und Schiffsleute um ihre Existenz gekämpft, wie das auch bei Eröffnung der Dampfschifffahrt der Fall gewesen ist, wobei der Widerstand gegen diese Neuerung sogar zu Tötlichkeiten geführt hat. Mit den steigenden Beförderungsmengen der Eisenbahn ist indes eine zunehmende Belebung der Rheinschifffahrt Hand in Hand gegangen, und es hat schon bald eine zweite Eisenbahnlinie am anderen Rheinufer dem Verkehr übergeben und voll beschäftigt werden können, ohne daß Frachtmengen und Einnahmen der Schifffahrt geschmälert wurden.

Auch der Straßenbau hat durch die Eisenbahn neuen Auftrieb erhalten, indem vermehrte Bahntransporte auch gesteigerte und verbesserte Zubringerdienste und Abfuhrmöglichkeiten bedingen.

Ein freier Wettbewerb zwischen Schiene und Wasserweg oder Schiene und Straße (z. B. im Auto-Fernverkehr) ist stets von

Nutzen, da hierbei jeder Verkehrszweig zu besseren Leistungen angespornt wird, und da überspitzte Tarifforderungen sich durch Begünstigung und Bevorzugung anderer Verkehrsmittel rächen. Eine gewisse Ordnung hat sich zudem längst insofern automatisch durchgesetzt, als für Massengüter, wie Kohle, Erz, Kies, Sand und Steine, die längere Reisezeiten erlauben, normalerweise der billigere Wasserweg bevorzugt wird, während Stückgüter (Kisten, Ballen, Fässer, Säcke) höhere Tarife der Eisenbahn, des Kraftwagens und sogar des Flugzeugs bei kürzerer Reisedauer vertragen.

Als verkehrsbefruchtend sind noch zu erwähnen: Kenntnis und Nutzung der Schrift und Zahlen, des Dezimalsystems, des Geldes und bargeldlosen Zahlungsverkehrs, zahlreiche Erfindungen und Entdeckungen, erhebliche Wegverkürzungen, ferner besonders spannungsreiche Zeiten, die u. a. ihren Niederschlag gefunden haben in Völkerwanderungen und Feldzügen sowie in Missionstätigkeit und Kreuzzügen. Völkerwanderungen hat es schon gegeben, bevor die nordgermanischen Stämme Cimbern und Teutonen, durch Sturmfluten aus ihrer jütländisch-holsteinischen Heimat vertrieben, etwa um 113 v. Chr. über die Alpen in die Po-Ebene vorrückten. Es hat sie auch gegeben bis in die neuere und neueste Zeit; hierfür nur einige stichwortartige Hinweise: Buren, Balten, Wolhyniendeutsche, Flüchtlinge (China, Ostdeutschland), Ausgewiesene! Wenn Missionsreisen und Missionstätigkeit zeitweise im Äußerlichen steckengeblieben sind oder, in falsch verstandener Befolgung göttlicher Gebote, mit Bedrückung von Menschen statt Befreiung der Seelen geendet haben, was auch von den Religionskriegen gesagt werden könnte, und wenn z. B. Mohameds begeisterte Anhänger gleichsam mit dem Schwert in der einen und mit dem Koran in der anderen Hand Unbildung und Irrglauben von Indien bis Spanien ausgebreitet haben, so ist doch zweifellos den Völkerwanderungen, den Kriegen und Kreuzzügen manche Kenntnisbereicherung sowie Verkehrsanhahnung und Verkehrsausweitung zu verdanken.

Eine besonders spannungsreiche Zeit, materiell und geistig gesehen, ist die heute als Ausgang des Mittelalters und Anbruch der Neuzeit gewertete Periode der Entdeckung der Neuen Welt und der Reformation, durch die das Blickfeld der Menschen ungemein erweitert worden ist. Im Jahre 1492 entdeckt Kolumbus, als er, auf der Kugelgestalt der Erde fußend, den westlichen Seeweg nach Indien sucht und sich von Sternbildern und vom Kompaß leiten läßt, Amerika, zunächst „Westindien“ genannt. Kompaß und Magnetnadel sind

übrigens schon im chinesischen Seewesen erstmalig 1287 n. Chr. nachgewiesen. 1497 findet Vasco da Gama von Lissabon aus den Seeweg nach Ostindien durch Umschiffung des Kaps der Guten Hoffnung, welches schon 1486 von Bartholomäus Diaz erreicht worden ist. 1498 gelangt Kolumbus auf seiner dritten Westfahrt nach Trinidad und Venezuela (Orinoco-Mündung). 1500 wird auf einer Fahrt nach Ostindien, vom Sturm abgetrieben, der portugiesische Seefahrer Cabral zum Entdecker des gold- und diamantreichen Brasiliens, von dem Italiener Amerigo Vespucci in den Jahren 1501 bis 1504 bereist. 1502 bis 1504 entdeckt und befährt Kolumbus auf seiner vierten Reise die Festlandküste von Mittelamerika. 1513 überschreitet der Spanier Balboa die Landenge von Panama und gelangt zum Stillen Ozean. 1519 bis 1521 wird Mexiko von dem Spanier Cortez erobert. 1519 bis 1522 gelingt unter dem Portugiesen Ferdinand Magellans die erste Seereise um die Welt, wobei er 1520 die nach ihm benannte Magellan-Straße entdeckt und die Westküste Amerikas befährt, von dort 1521 die Philippinen erreichend. (Im April 1947 ist eine Weltumsegelung in knapp 3 Tagen von einem nordamerikanischen Füllhalter-Millionär im Flugzeug ausgeführt worden!) 1532 bis 1534 wird Peru von dem Spanier Pizarro erobert. 1541 entdeckt Orellana, von Peru kommend, den Amazonasstrom. 1542 erreicht Pinto Japan.

Staunen und Verwunderung müssen damals in der Alten Welt die Berichte der Heimkehrer aus Japan, China, Peru und von den Antillen hervorgerufen haben; und noch mehr wird man gestaunt haben über die heimgebrachten Fremdlinge, Naturschätze und Schmuckgegenstände. Kein Wunder, wenn sich bald zahlreiche wagemutige und unternehmungslustige Leute finden, welche — zunächst in Diensten der spanischen und portugiesischen Krone — die Entdeckungen nutzbar zu machen und die weitabgelegenen Länder näher kennenzulernen trachten. Neue Tore werden der Entwicklung des Verkehrs aufgestoßen, neue Hilfsmittel gesucht und gefunden, Erd- und Seekarten, Fernrohr und Buchdruck in den Dienst des Verkehrs gestellt. Der früher so blühende Handelsverkehr des Mittelmeeres mit den Zentralen in Genua und Venedig kann einen allmählichen Verfall ebenso wenig abwehren wie die früher so bedeutungsvolle Hanse in Ostsee und Nordsee. Letztere haben eine erhebliche Verkürzung des Schiffsweges im Kaiser-Wilhelm-Kanal erhalten, der in den Jahren 1887 bis 1895 erbaut und bis 1913 erweitert wurde.

(Fortsetzung folgt)

Blutspender sind Lebensretter

Vom Blutspendedienst des Deutschen Roten Kreuzes ergeht erneut der Ruf zu einer Blutspende. Daher dürften die Ausführungen, die Chefarzt Dr. Schwaeppe und Oberarzt Dr. Kiefer vom St.-Johannes-Hospital über Frischblutkonserven gaben, allgemein interessieren.

Seit Anfang 1952 besteht der Blutspendedienst des DRK mit der Zentralstelle Düsseldorf in Nordrhein-Westfalen. Von hier aus werden alle Krankenhäuser mit den Frischblutkonserven versorgt. Diese Konserven besitzen eine Haltbarkeit bis zu drei Wochen. Bisher wurden allein über 1900 Frischblutkonserven an Krankenhäuser unserer Stadt ausgeliefert, denen 2000 Blutspenden aus dem gleichen Raum gegenüberstehen. Es darf als ein erfreuliches Zeichen gewertet werden, daß in Duisburg der Bedarf gut aus dem eigenen Aufkommen gedeckt werden kann. Das sollte aber kein Grund zum Nachlassen unserer Hilfsbereitschaft sein, da in anderen Gebieten unseres Landes infolge erheblich größerer Unfallziffern der Bedarf an Frischblutkonserven das eigene Aufkommen übersteigt.

In folgenden vier Fällen unternimmt es die medizinische Wissenschaft, den geschwächten Blutkreislauf durch die Übertragung von Frischblut zu kräftigen:

1. Sie ersetzt durch Übertragung von Blut aus einer Frischblutkonserve den bei schweren Unfällen eingetretenen Blutverlust.
2. Sie ermöglicht Operationen, bei denen mit einem großen Blutverlust zu rechnen ist.
3. Der durch innere Blutungen verringerte Blutbestand wird erneuert.
4. Der Organismus, der durch schwere Krankheiten — wie beispielsweise Infektionskrankheiten — geschwächt ist, wird gestützt und in seiner Abwehrkraft gestärkt.

Aus den angeführten vier Punkten ist ersichtlich, daß gerade für die großen Industriewerke ein reichlicher Vorrat an Frischblutkonserven in den zuständigen Krankenhäusern von großer Bedeutung ist, sei es für betriebliche Unfälle oder für solche auf dem immer gefährlicher werdenden Weg zur und von der Arbeit. Bei schweren Unfällen kann das Leben eines verunglückten Belegschaftsmitgliedes von einer Konserve gespendeten Blutes abhängen. Das Blutspenden ist deshalb eine hochanzuerkennende warmherzige Tat im Dienste der Nächstenliebe. Das bei der Spende entnommene Blut ersetzt unser Körper in wenigen Tagen, ohne Schaden zu nehmen.

Unsere Jubilare



Am 12. Dezember 1955 kann der Meister unserer elektrischen Werkstatt, Herr Francis Kamp, auf eine ununterbrochene 50jährige Betriebszugehörigkeit zurückblicken. Herr Kamp wurde in Holland geboren, kam jedoch als Zweijähriger mit seinen Eltern nach Hamborn. Er besuchte hier die Volksschule und erlernte von 1905 bis 1908 in der mechanischen Werkstatt des Walzwerkes I der August Thyssen-Hütte das Schlosserhandwerk. Einige Jahre arbeitete er als Schlosser und wechselte 1912 in den Elektrobetrieb des Walzwerkes über, da er für dieses Handwerk mehr Interesse hatte. Er war von 1912 bis 1932 im Elektrobetrieb, und zwar seit 1924 als Vorarbeiter. In dieser Eigenschaft kam er 1933 zu unserer elektrischen Werkstatt, wo ihm im Jahre 1947 die Stelle des Meisters übertragen wurde.

Herr Kamp hat sich vom Schlosserlehrling bis zum Meister mit zähem Fleiß emporgearbeitet, und der Erfolg ist nicht ausgeblieben. Der Jubilar erfreut sich wegen seiner Zuverlässigkeit und seiner Hilfsbereitschaft bei Vorgesetzten und Mitarbeitern großer Wertschätzung.

Wir grüßen ihn mit einem herzlichen Glückauf!

Pensionärstreffen 1955

Zum zweiten Male seit Bestehen des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen trafen sich seine Pensionäre am 20. Oktober 1955 in den Räumen des Schützenhauses Klapheck. Von den 319 Pensionären waren rund 260 der Einladung gefolgt. Die nicht erschienenen Pensionäre hatten zum überwiegenden Teil aus gesundheitlichen Gründen abgesagt.

Herr Direktor Müller begrüßte die Pensionäre in einer kurzen Ansprache. Er führte aus, daß mit der Pensionierung eines Belegschaftsmitgliedes die Verbundenheit zum Betrieb nicht abreißen darf, denn jeder Pensionär habe ein Recht darauf, daß die Leistungen, die während seiner Zugehörigkeit zum Betrieb vollbracht worden sind, nicht in Vergessenheit geraten. Es kann dies nicht allein durch eine geldliche Unterstützung zum Ausdruck kommen, sondern es ist notwendig, daß man die alten Mitarbeiter einmal zusammenruft und ihnen einen kurzen Überblick über die Weiterentwicklung des Betriebes gibt. Die Pensionäre erhalten so Gelegenheit, untereinander Gedanken auszutauschen, sich nach dem Ergehen der alten

Kameraden zu erkundigen, um so das frühere Band der Zusammengehörigkeit wieder neu zu knüpfen. Herr Müller gab sodann einen Überblick über die betrieblichen Leistungen und die voraussichtliche technische Entwicklung unserer Anlagen. Herr Direktor Hoffmann schloß sich mit Ausführungen über die soziale Seite an.

Der Betriebsratsvorsitzende Ernsting betonte, daß die Geschäftsführung sich stets bemüht habe, für die Pensionäre zu sorgen und die Sache der Pensionäre in den Händen der Direktion gut aufgehoben wäre.

Nach diesen Ansprachen ging man zum gemütlichen Teil bei Kaffee und Kuchen über. Der Quartettverein und die Kapelle Bujok trugen ihren Teil zur Unterhaltung bei. Zum Schluß des Abends dankte Direktor i. R. Dr. Dörfel der Geschäftsführung und den Mitwirkenden bei der Veranstaltung für die Arbeit und Mühe, die sie sich gemacht haben, und gab der Hoffnung Ausdruck, im nächsten Jahre ebenfalls recht zahlreiche Pensionäre zu einem weiteren Treffen vereint zu sehen.

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Horst Harwardt, Eisenbahn Süd, mit Gerlinde Plücker, am 29. 8. — Rudolf Uter, Masch.-Betr. Nord, mit Ingeburg Caspar, am 1. 10. — Josef Drexler, Masch.-Betr. Nord, mit Maria Geis, am 8. 10. — Josef Zanders, Masch.-Betr. Nord, mit Margarethe Kotlarek, am 15. 10. — Günter Plenzat, Eisenbahn Süd, mit Hildegard Bös, am 22. 10.

Nachwuchs kam an:

Herbert, 27. September,
Horst Ruddigkeit, Eisenbahn Süd

Hartmut, 28. September,
Willy Koy, Hafen Schwelgern

Georg, 2. Oktober,
Josef Rassing, Eisenbahn Nord

Bernhard, 3. Oktober,
Franz Gajdus, EW I

Rüdiger, 3. Oktober,
Anton Kierstein, Masch.-Betr. Nord

Otmar, 4. Oktober,
Fritz Rassat, Bauabt. Süd

Gerhard, 5. Oktober,
Gerhard Reinartz, Hafen Schwelgern

Udo, 6. Oktober,
Helmut Meyer, Eisenbahn Süd

Beate, 10. Oktober,
Karlheinz Scheithauer, Eisenbahn Nord

Renate, 11. Oktober,
Paul Protz, Eisenbahn Süd

Peter, 12. Oktober,
Erich Lange, Fahrleitungsmeisterei

Petra, 12. Oktober,
Heinz Kiel, Hafen Schwelgern

Heinz-Fritz, 13. Oktober,
Otto Kleber, Bauabt. Nord

80 Jahre:

Paul Usche, Hamborn, Sterkrader Str. 47,
am 2. Dezember 1955;

Wilh. Pieper, Dinslaken, Augustastr. 10,
am 16. Dezember 1955.

Unsere Toten:

24. Oktober
Marzellus Mohr, Eisenbahn Nord

Edda, 19. Oktober,
Hubert Lange, Eisenbahn Süd

Margret, 26. Oktober,
Ernst Müller, Masch.-Betr. Süd

Löhnungstage: Restlöhnung November am 9. u. 10. 12.; I. Abschlag Dez. am 21. 12.; II. Abschlag Dez. am 30. 12. 55.