

SCHIELE UND KRAN

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

2. Jahrgang

Nr. 1

Januar 1956

Ehrung unserer Jubilare

Am Sonnabend, dem 17. Dezember 1955, wurden im weihnachtlich geschmückten Saal von Kleine-Natrop 57 Jubilare des Jubilarjahrgangs 1955 des Gemeinschaftsbetriebes „Eisenbahn und Häfen“ im Rahmen einer würdigen Feier geehrt. Zwei von ihnen, Büroangestellter Wozny und Elektromeister Kamp, haben ein halbes Jahrhundert lang im Dienste des Gemeinschaftsbetriebes gestanden, 38 vier Jahrzehnte lang, und 17 konnten auf eine 25jährige Betriebszugehörigkeit zurückblicken. Mit diesen Jubilaren hat die Betriebsgemeinschaft am Ende des Jahres 1955 die stattliche Zahl von insgesamt 1111 Jubilaren aufzuweisen, zu denen noch 292 Jubilare aus dem Kreise der Pensionäre kommen. Diese Jubilarfeier, zu der auch die bisherigen 7 Ehrenmitglieder der Belegschaft, die Jubilare mit 50jähriger Dienstzeit Betriebsleiter Heix, Betriebsführer Schmitz, Bhf.-Vorsteher Hanselik, Stellwerkswärter Steinbrink, Bahnwerker Opoloh, Oberlokom Meister Klaes und Dreher Klaes mit ihren Frauen eingeladen waren, stand im Zeichen echter Werksgemeinschaft. Der kaufmännische Geschäftsführer von Eisenbahn und Häfen, Direktor Hoffmann, gab bei dieser Gelegenheit eine Übersicht über die Entwicklung und den Ablauf des Betriebes im letzten Jahre.

Hiernach ergibt sich folgendes Bild über die **Betriebsleistungen**:

Die Beförderungen mit der Eisenbahn betragen zur Zeit 140 000 t arbeitstäglich; das sind 3,6 Mill. t monatlich oder 40 Mill. t jährlich. Die jährliche Tonnenkilometerleistung beläuft sich auf rund 200 Mill. tkm; im Schnitt wird also jeder Frachtwagen 5 km weit gefahren. An Frachtwagen werden zur Zeit arbeitstäglich über 5000 befördert; das sind 140 000 monatlich oder 1,6 Mill. jährlich, von denen rund 400 000 = 25% Bundesbahnwagen sind. Dabei ist zu beachten, daß in diesen Zahlen keine Leerwagen enthalten sind. Im Hafen werden je Arbeitstag etwa 30 Schiffe — das sind etwa 750 Schiffe monatlich — abgefertigt, d. h. be- oder entladen; etwa 450 Schiffe kommen monatlich beladen herein, und etwa 300 Schiffe gehen monatlich beladen ab. Der Umschlag beträgt monatlich 400 000 t im Schiffseingang, 150 000 t im Schiffsausgang und 200 000 t im Lagerumschlag, zusammen also 750 000 t. „Damit ist“, so sagte Direktor Hoffmann, „der Hafen Schwelgern umschlagsmäßig gesehen unstreitig der größte Privathafen des Bundesgebietes. Er hat auch im Bundesgebiet die höchste Umschlagsleistung je Meter nutzbare Ufermauer. Hierauf kommt

es besonders an, denn für die Wirtschaftlichkeit eines Hafens ist nicht die Größe der Wasserfläche maßgebend, sondern welche Mengen über die Ufermauern gehen.“

Der Redner veranschaulichte anschließend diese bedeutsamen Betriebsleistungen an einigen Beispielen: „Sie alle kennen die Güterzüge bei der Bundesbahn. Wenn

ein solcher Zug ganz groß ist, hat er etwa 50 Wagen oder rund 1000 t. Um unsere Massen abzufahren, müßten wir also arbeitstäglich alle 12 Minuten einen solchen Zug von 1000 t, und zwar Tag und Nacht durchgehend, abfertigen. Unser Monatsumschlag im Hafen, in Rheinkähne von 1000 t verfrachtet, würde einen Schleppzug in einer Länge von Duisburg bis Köln ergeben.“

Zur Bewältigung solcher Verkehrsleistungen sind selbstverständlich entsprechende **Betriebseinrichtungen** erforderlich. Auch hierfür gab Direktor Hoffmann allgemeinverständliche Beispiele. So würde das 485 km lange Gleisnetz aufgewickelt eine Länge von Hamborn bis Berlin ergeben. Von diesem Gleisnetz sind etwa 200 km — eine Strecke von Hamborn bis Hannover — mit elektrischer Fahrleitung überspannt. Seit Beendigung des Krieges wurden im Zuge der Überholung der Gleisanlagen 40% der Gleise und 55% der Weichen vollständig erneuert. Der Wagenpark ist wieder auf 5100 Wagen angewachsen. Puffer an Puffer aneinandergereiht, würden sie einen Zug von Hamborn bis Dortmund ergeben, an dem man mit einem Personenzug der Bundesbahn eine gute Stunde vorbeifahren könnte. Der Bestand an Lokomotiven ist durch das Hinzukommen von 10 Elektrolokomotiven auf 130 Loks angewachsen. In der EW sind die Werkstattmaschinen weiter erneuert worden; u. a. ist eine moderne Radsatzdrehbank hinzugekommen und eine neuzeitliche Abkantmaschine in Auftrag gegeben. Im Hafen ist die Brücke V inzwischen wieder voll einsatzfähig. Zu dem neuen, schon in Betrieb befindlichen Kran 15, der eine Hubkraft von 16 t hat, kommt demnächst ein gleicher Kran, der auf dem Ostufer des Hafens montiert wird.

Aufschlußreich war auch der Ausblick auf die **künftigen Vorhaben**. So müssen zu den neuen Großanlagen der Muttergesellschaften — Breitbandwalzwerk, Kaltbandwalzwerk und neues Martinwerk der Thyssenhütte, Kontiwalzwerk, neue Hochofenanlage und neue Sinterei bei Phoenix — die Eisenbahnanlagen erstellt werden. Sodann erfordert die vollständige Umgestaltung der Phoenixhütte den Aufschluß des Verkehrs dieses Werkes nach Norden durch den Bau eines neuen Rangierbahnhofs und einer Verbindungsbahn von der Honigstraße zur Strecke Oberhausen West und zum Hochofenwerk Meiderich Nord und damit auch zum Bahnhof Neumühl.



**Direktor Hoffmann
bei seiner Ansprache**

Ferner soll der ganze Eisenbahnbetrieb so schnell wie möglich elektrifiziert werden, was mehrere Jahre dauern wird, sind doch etwa 200 km Fahrleitung zu spannen und etwa 40 Elektrolokomotiven anzuschaffen. Für den Hafen ist die Beschaffung einer neuen Verladebrücke vorgesehen, die allein etwa 2,5 Mill. DM kostet; außerdem sind dort mehrere Portalkräne zu erneuern. Ebenso ist infolge der Produktionsausweitung bei den Muttergesellschaften ein großes Wagenbeschaffungsprogramm notwendig geworden; vor allem muß an die Beschaffung von 100-t-Erzwagen und von Plattformwagen für Walzwerkserzeugnisse gedacht werden. Als notwendig erweisen sich schließlich noch die Erneuerung der Halle der Radsatzwerkstatt in der EW und die Errichtung eines großen Erzlagars im Außen Gelände des Hafens.

Auf sozialem Gebiet wurden die Leistungen erheblich gesteigert. Beispielsweise hat sich die Weihnachtszuwendung im Verlauf der letzten vier Jahre nahezu verdoppelt, und den Pensionären konnte die inzwischen erfolgte Pensionserhöhung zum großen Teil 1 Jahr nachgezahlt werden. — Leider ist die Unfallziffer je 1000 Mann der Belegschaft von 112 (1953/54) auf 121 (1954/55) gestiegen. Nicht eindringlich genug kann deshalb auch an dieser Stelle auf die Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften hingewiesen werden. Ebenso müssen die leider noch immer zahlreichen Rangierschäden, die meist auf Unachtsamkeit, Fahrlässigkeit und Gleichgültigkeit zurückzuführen sind, unbedingt herabgedrückt werden.

Abschließend würdigte Direktor Hoffmann den unermüdlichen, pflichtbewußten Einsatz der Jubilare. „Wie schwer es ist, unsere Betriebe störungsfrei in Gang zu halten, wissen wir alle aus eigener 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.“ Er wies in diesem Zusammenhang auf den harten Dienst der Eisenbahner und Rangierer sowie auf die Schwierigkeiten der Be- und Entladung der Erz- und Kohlschiffe zumal bei ungünstiger Witterung hin, auf die mühevolle Tätigkeit der Rotten, bei schweren Witterungsunbilden die Gleise fahrbereit zu halten, und auf die verantwortungsvolle Arbeit in den Werkstätten, um die durch die schweren Massen verbeulten, zerschundenen, von Kohlen und Erz verdreckten und vom Rost zerfressenen Wagen wieder in Ordnung zu bringen, und vergaß auch nicht, die Frauen der Jubilare zu erwähnen, die großen Anteil am Gelingen der Alltagsaufgaben des Mannes haben, indem sie ihm seine häuslichen Sorgen abnehmen und dadurch zur Erhaltung der Arbeitskraft und der Arbeitsfreude der Belegschaftsmitglieder beitragen. Herr Hoffmann ließ seine mit großem Beifall aufgenommenen Ausführungen in den Worten ausklingen: „Nun wünsche ich, daß wir noch recht lange im besten Einvernehmen zur allseitigen Zufriedenheit bei persönlichem und häuslichem Glück zusammenarbeiten können unter dem Leitstern, daß in unserer Betriebsgemeinschaft Leistung und Lauterkeit sowie Pflichterfüllung und Mensch-

lichkeit verbindende Elemente sein sollen. Ich schließe mit einem herzlichen Glückauf für die Zukunft, und — laßt uns fahren mit dem alten Schiffergruß „In Gottes Namen!“

Der technische Leiter der Betriebe, Direktor Regierungs-Baumeister a. D. Müller, gab seiner Freude Ausdruck, daß er in der großen Betriebsfamilie einen Spätheimkehrer begrüßen könne. Den Jubilaren des Betriebes gebühre Dank nicht nur für die im letzten Jahr vollbrachten Leistungen, sondern auch für ihre vorbildliche Pflichterfüllung in den Jahren ihrer langen Berufszugehörigkeit. „Wir alle, die wir mitten im Betriebsgeschehen stehen, wissen, daß es nicht leicht ist, seine Arbeit immer gut durchzuführen; aber ich darf Ihnen bestätigen, daß Sie es wirklich verstanden haben, das zu sein, was Jubilare sein sollen: das Rückgrat des Betriebes. Und bei Ihnen, meine lieben Jubilare, liegt die große Verantwortung, den Nachwuchs so auszubilden, daß er eines Tages in Ihre Fußstapfen treten kann. Wir alle sind stolz auf die Leistungen an der Ruhr; aber wir wissen, daß diese Leistungen nicht von der Betriebsleitung oder der Geschäftsführung allein erzielt wurden, sondern daß sie wesentlich mit auf Ihre Tätigkeit und auf das Mitgehen der Belegschaft zurückzuführen sind.“ Launige Worte widmete auch er den Frauen als den „namenlosen Jubilaren“ und zollte ihnen Dank für ihre indirekte Mitwirkung bei der Pflichterfüllung der Männer, indem sie durch ihre häusliche Arbeit für deren Wohlergehen sorgen.

Eindringlich aber mahnte er alle anwesenden Arbeitskameraden, den Unfallgefahren ganz besondere Beachtung zu schenken. Es sei ein falscher Grundsatz, mit der jeweils übertragenen Aufgabe stets schnell fertig werden zu wollen; voranzustehen habe bei aller Arbeitserledigung immer der Grundsatz der Sicherheit. Jeder Arbeitskamerad müsse stets wachsam bleiben, um Unfälle zu vermeiden; das gelte zumal für die erfahrungsgemäß besonders unfallgefährdeten Zeiten wie Weihnachtstage, Neujahrstag, Ostertage usw. — Direktor Müller schloß seine lebhaften Widerhall findenden Ausführungen mit nochmaligem Dank für die von den Jubilaren geleistete Arbeit und mit der Bitte um treue Mitarbeit auch bei den zu erwartenden noch größeren Aufgaben.

Namens der Betriebsvertretung und der Belegschaft beglückwünschte Betriebsratsvorsitzender Ernsting die Jubilare an ihrem Ehrentag. Er betonte vor allem das gute Betriebsklima und dankte im Namen aller der Geschäftsführung für das der Belegschaft jederzeit entgegengebrachte Verständnis und für die gute Zusammenarbeit. Ausführlich ging er sodann auf die sozialen Leistungen des Betriebes im einzelnen ein. Seine Ausführungen riefen allen Anwesenden in Erinnerung, was alles auf sozialem Gebiete getan worden ist. „Die bewiesene Werks-treue“ — so sagte Ernsting zum Schluß — „ist ein Zeichen für das gute Verhältnis, das bei ‚Eisenbahn und Häfen‘ herrscht, und für das Vertrauen, das man sich hier entgegenbringt. Möge dieser Kameradschaftsgeist weiter gepflegt werden, denn nur dadurch haben wir wahren Arbeitsfrieden.“

Die Ansprachen waren von Musik und Gesang umrahmt. Es spielte die beliebte Kapelle „Die goldene 5“, und es sang unter Chorleiter Karl Eberhardt der Quartettverein Eisenbahn und Häfen, der mit den Liedern „Die Himmel rühmen“ und „Hymne an die Nacht“ von Beethoven, sowie „Im Abendrot“ von Franz Schubert die Festgemeinschaft erfreute. Es folgte eine ausgezeichnete Bewirtung und dann als Abschluß der Veranstaltung ein „Bunter Abend“ mit einem ausgezeichneten Variétéprogramm und Willi Stein als Ansager.

Die Stunden vergingen wie im Fluge. Allen Festteilnehmern wird diese Jubilarsfeier in bester Erinnerung bleiben.

Ein Hamborner Heimkehrer (Mitte) als Gast bei der Jubilarsfeier



Lichtbilder: Kempken

Die Entwicklung des Verkehrs

Bergwerksdirektor Hans Schneider

(Fortsetzung aus Nr. 9, 1. Jahrgang)

6. Hemmnisse, Erleichterungen und treibende Kräfte der Verkehrsentwicklung

III.

Wenn in der letzten Ausgabe dieses Blattes ausgeführt wurde, daß primäre Triebkräfte des menschlichen Denkens und Handelns, wie etwa Hunger und Liebe sowie echte Lebens- und Leibesbedürfnisse wie Not, Leid und Mangel, aber auch erweiterte Bedürfnisse den Gütertausch und damit den Verkehr beeinflußt haben, wobei Mißgunst, Haß, Neid, Begehren und Streben nach Besitz selbstverständlich auch verkehrsbelebend wirkten, so bedeutet das nun keineswegs, daß Antrieb und Auftrieb allen Fortschritts und der technischen Beherrschung der Naturkräfte ausschließlich niederen Trieben und materialistischen Überlegungen oder Beweggründen, also dem Materialismus, verhaftet seien. Im Zusammenhang und Zusammenklang, d. h. in der gegenseitigen Befruchtung von Erfindungen und Entdeckungen, menschlichen Erfahrungen und naturwissenschaftlichen Erkenntnissen werden die treibenden Kräfte des Geistes und Gemütes, wird ein vorlaufender Idealismus erkennbar. Wenn beispielsweise Normannen und Wikinger immer wieder zu neuen Seefahrten gestartet sind, so hat die Heldenverehrung der Vorfahren, denen es nachzueifern galt, maßgebenden Einfluß ausgeübt. Ebenso wurde die Entdeckung Amerikas nicht durch die — in der Alten Welt ja noch gar nicht geahnte — Möglichkeit des Landerwerbs und der Erlangung großer Schätze veranlaßt. Und Forschern wie Heinrich Barth, Livingstone, Nachtigal, Schweinfurth, Stanley, Nansen, Sven Hedin, Filchner usw. kann wohl Wissensdrang und Fernweh, nicht aber materielles Gewinnstreben nachgesagt werden. Paul Wegener hat bei seiner Grönland-Expedition, die zur Todesfahrt wurde, weniger an Ruhm gedacht als an die Beweisführung seiner Theorie der Kontinentverschiebungen.

Aus religiöser Pflichtauffassung und in echter Nächstenliebe ziehen immer wieder Missionare in die Fremde, ungeachtet aller Mißerfolge, Strapazen und Verfolgungen. Robert Koch (1843 bis 1910) hatte nicht Ruhm und gesellschaftliche Besserstellung zu seiner — Zeit und Kosten verschlingenden — Suche nach dem Tuberkel-Bazillus getrieben, sondern Mitleid mit der leidenden Menschheit.

Für Albert Schweitzer (geb. 1875), hochgeachtet als Theologe, Mediziner, Musikforscher und Orgelkünstler, sind in seinem Samariterdienst an den Schwarzen in Lambarene im afrikanischen Urwald keine materiellen Interessen bestimmend. Sagt der alte Attinghausen im „Wilhelm Tell“:

„Das Neue bricht herein mit Macht, das Alte,
Würd'ge scheidet, andre Zeiten kommen,
Es lebt ein anders denkendes Geschlecht.
Was tu ich hier? Sie sind begraben alle,
Mit denen ich gewaltet und gelebt,
Unter der Erde schon liegt meine Zeit;
Wohl dem, der mit der neuen nicht mehr
braucht zu leben.“

so ist doch eine Sache nicht deshalb gut, weil sie alt, oder darum schlecht, weil sie neu ist. Auch wird das Gute oft erst spät erkannt, und es ist ein absolut reines, d. h. von jeglichen materiellen Rücksichten freies Denken und Wirken sehr selten. Wenn im Mittelalter die Mönche ihre Schreibkunst in den Dienst Gottes stellen, so hat doch einerseits der einzelne Schreiber auch ein Tröpfchen Wohlgefallen oder gar Hochmut in die verzierten Initialen gelegt, und es ist die Schreibkunst auch für andere als gottgefällige Zwecke benutzt worden. Die Buchdruckerkunst hat der Bibel zu einem Siegeszug ohnegleichen verholfen und dadurch viel Segen vermittelt, gleichzeitig aber auch niederen Trieben des Menschen aus dem gedruckten Wort in Zeitungen und Zeitschriften neue Nahrung gegeben. Es kann zwar eine Zensur gemeiner Literatur einen gewissen Abbruch tun, in der Hand von Despoten und Untermenschen ist die Zensur imstande, geistigen und geistlichen Verwirrungen, auch geistlichem Schlaf Vorschub zu leisten.

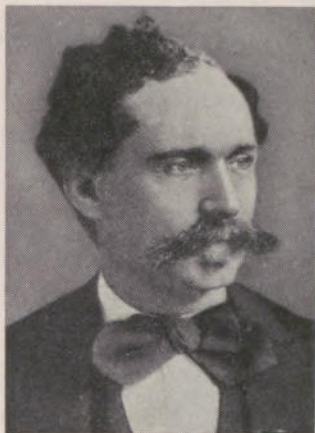
Soweit eine Koppelung oder Überlagerung der Triebkräfte in der Geschichte der Verkehrsentwicklung nachweisbar wird, muß doch den geistigen Impulsen der Vorrang zuerkannt werden. Es kann nicht bezweifelt werden, daß dem rechten Forscher oder Entdecker der Erfolg an sich die eigentliche Befriedigung bedeutet, nicht Ruhm oder materieller Vorteil für seine Person, Familie und Standesgenossen. Werden Ergebnisse ersten Forschungsdienstes durch Mißgunst von Fachgenossen und kapitalkräftigen Gegnern oder durch sonstige widrige Umstände unterdrückt, so wird ihnen oft genug bei inneren Kämpfen und äußerer Not der Entdecker mit zäher Verteidigung und mit Veröffentlichung persönlicher Erkenntnisse und wertvoller Forschungsergebnisse, ja, mit wahren Seelenadel begnügt.

Im übrigen ist der Ruhm der Erfinder und Entdecker gänzlich anderer Art als der des Künstlers. Beethovens Sinfonien sind heute noch, was sie ehemals waren, und wie sie ihr Schöpfer geschaffen. Technische Errungenschaften werden durch den Geist und die Hände einer schaffenden Gemeinschaft fortentwickelt, wobei materieller Gewinn und ehrende Anerkennung, wenn solche dem Forscher und Erfinder zu Lebzeiten zugute kommen, die edlen Motive nicht verdunkeln sollten.

Professor Harnack hat einmal gesagt:

„Nichts ist so sehr geeignet, für ein Volk auf der ganzen Welt zu werben und es als einen führenden Kulturträger erscheinen zu lassen, als die Erweiterung des menschlichen Wissens und die Erschließung neuer Quellen für die Arbeit und Gesundheit der gegenwärtigen und zukünftigen Generation. Deshalb hat die Führung auf dem Gebiete der Naturwissenschaften nicht nur einen ideellen, sondern sie hat auch einen eminent nationalen und politischen Wert. Daß sich an diesen auch ein wirtschaftlicher anschließt, braucht nicht erst nachgewiesen zu werden.“

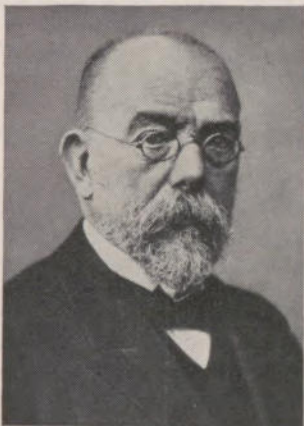
(Fortsetzung folgt)



Gustav Nachtigal

(1834—1885)

ursprünglich Arzt, war ein bekannter
Afrikaforscher seiner Zeit



Robert Koch

(1843—1910)

der u. a. den Tuberkel- und Cholera-
bazillus entdeckte und die Malaria
und Schlafkrankheit erforschte

Lob stärkt die Liebe

Ob es wohl Männer gibt, die einmal zu ihren Frauen sagen: „Wie gut du wirtschaften kannst! Wie machst du es eigentlich, daß du mit deinem Haushaltsgeld zurechtkommst?“ Aber was sagt der Herr Gemahl dazu, wenn er es überhaupt zur Kenntnis nimmt? Vielleicht: „Ja siehst du, es geht eben doch!“ Ist es da ein Wunder, wenn die Frau allmählich die Lust und Freude daran verliert, so sparsam wie möglich zu wirtschaften? Und sehen nicht auf der anderen Seite so manche Ehemänner, die unermüdlich für ihre Familie tätig sind, zu Hause doch nur unzufriedene Gesichter?

Wieviel freudiger und erfolgreicher würden alle Eheleute arbeiten, wenn sie die Leistungen des anderen nicht als selbstverständlich hinnehmen, sondern sie hin und wieder anerkennen, und hin und wieder auch einmal ein liebes Wort darüber sagen würden. Vor der Ehe, da war es selbstverständlich, daß man stets neue Vorzüge beim anderen entdeckte, die

dann in langen Ehejahren immer mehr in Vergessenheit geraten. Oder man hat sich so daran gewöhnt, daß man sie gar nicht mehr bemerkt. Was Mann und Frau dann aneinander bemerken, sind nur noch die Schattenseiten, die kleinen Fehler, die Schwächen und Eigenheiten. Mit Vorwürfen, Tadeln und Anklagen verbittern sie sich das Leben, oder sie werden sich gleichgültig und langweilig.

Das alles würde sich sofort ändern, wenn Mann und Frau versuchten, weniger die Fehler und wieder mehr die Vorzüge des anderen zu sehen. Ein wenig Anerkennung, ein wenig Bewunderung, ein kleines Lob — wie notwendig brauchen wir alle das im täglichen und beruflichen Leben. Kann wirklich jemand glauben, daß es für das Glück der Ehe weniger wichtig ist?

Kurz — aber interessant

Die stärkste Eisbildung auf dem Rhein seit 100 Jahren war im Winter 1928/29. Erinnern Sie sich noch daran? So manches Belegschaftsmitglied hat damals sicher das andere Rheinufer bei Orsoy zu Fuß über das Eis des Rheins hinweg erreicht.

Der Rhein fällt auf seinem langen Weg von einer Höhe von 395 m bei Konstanz auf 10 m bei Emmerich.

Der Amazonasfluß — Amazonas genannt — in Südamerika nimmt „unterwegs“ mehr als 2000 andere Ströme auf und ergießt sich nach einem ostwärts gerichteten Lauf von über 5000 km durch eine 200 bis 300 km breite Mündung ins Meer.

Ein Flugzeugmotor besteht aus nicht weniger als rund 12 000 Einzelteilen.

Brieftauben, die zur Übermittlung von Nachrichten verwendet wurden, werden erstmalig schon um 500 v. Chr. in einem Gedicht des griechischen Dichters Anakreon erwähnt.

Die erste Kraftpostlinie Europas wurde am 1. Juli 1905 in Bad Tölz dem Verkehr übergeben. Die höchste Geschwindigkeit des Kraftpost-Omnibusses, der 24 Fahrgäste befördern konnte, betrug 21 km stündlich!

Die größte Meerestiefe befindet sich östlich von Japan. Die Wassertiefe beträgt hier 13 500 m.

Der Affenbrodbaum — ein Tropenbaum, der besonders in Afrika vorkommt — erreicht mit 5000 Jahren das höchste Alter aller Bäume.

Unsere Jubilare

25 Jahre gehören zu unserem Betrieb:



Rangiermeister
Artur Sommer

eingetreten am 1. Febr. 1931



Hafenvorarbeiter
Herbert Nowarra

eingetreten am 11. Febr. 1931

Den beiden Jubilaren ein herzliches Glückauf!

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Heinrich van der Linden, Hafen Schwelgern, mit Rosina Mallwitz, am 3. 12. 55.
Gustav Stiepermann, Hafen Schwelgern, mit Gerda-Charl. Dittmeier, am 3. 12. 55.
Werner Hoffmann, Hafen Schwelgern, mit Edith Gerlach, am 10. 12. 55.
Wolfgang Stefan, Masch.-Betr. Süd, mit Ruth Blank, am 10. 12. 55.
Friedel Ewich, Eisenbahn Süd, mit Susanne Kuhmann, am 13. 12. 55.
Kurt Geith, Eisenbahn Nord, mit Karola Schiebel, am 17. 12. 55.
Karl-Heinz Jurytko, Eisenbahn Nord, mit Inge Fridrich, am 19. 12. 55.

Nachwuchs kam an:

Johannes, 2. Dezember 1955
Johannes Tritschler, Eisenbahn Nord
Ellen, 2. Dezember 1955
Ludwig Hilmer, EW I
Werner, 3. Dezember 1955
Günter Plenzat, Eisenbahn Süd
Annemarie, 3. Dezember 1955
Johannes Hirschmann, Masch.-Betr. Nord
Brigitte, 5. Dezember 1955
Paul Kupka, Eisenbahn Nord
Hiltrud, 8. Dezember 1955
Ernst Walter, Eisenbahn Süd

Siegfried, 11. Dezember 1955
Hans Kirch, Eisenbahn Süd
Lothar, 11. Dezember 1955
Jakob Jackowski, Eisenbahn Süd
Marion, 13. Dezember 1955
Andreas Januszewski, Eisenb.-Oberb. Süd
Hans-Ulrich, 16. Dezember 1955
Horst Hornig, Eisenbahn Süd

Unsere Toten:

7. Dezember 1955
Gustav Pietschke, Masch.-Betr. Nord
26. Dezember 1955
Bernhard Biallas, Masch.-Betr. Nord

Löhnungstage: Restlöhnung Januar 1956 am 10. und 11. Februar 1956; I. Abschlag Februar 1956 am 21. Februar 1956; II. Abschlag Februar 1956 am 29. Februar 1956

Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Hamborn. Alle Einsendungen sind zu richten an das Sekretariat des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Hamborn, Kaiser-Wilhelm-Straße 150a. — Druck: Droste Verlag und Druckerei K.G., Düsseldorf, Pressehaus.