

SCHIENE UND KRAN

Betriebszeitschrift des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

5. Jahrgang

Nr. 1

Januar 1959

Das Fest des Jubilarjahrgangs 1958

Am 20. Dezember 1958 hatte unser Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen im festlich hergerichteten Saal von Klein-Natrop sein traditionelles Jahresfest, verbunden mit der Ehrung der Jubilare. Diesmal feierten 19 Jubilare ihre 25jährige, 45 Jubilare ihre 40jährige und 3 Jubilare ihre 50jährige Dienstzeit. Mit den insgesamt 965 noch aktiven Jubilaren stehen somit 27 Prozent unserer Mitarbeiter 25, 40 bzw. 50 Jahre im Dienst von Eisenbahn und Häfen, zu denen aus dem Kreise der Pensionäre noch weitere 372 Jubilare hinzukommen. Ihr 50jähriges Jubiläum feierten im Jahre 1957 Gerhard Dümpelmann, Vorarbeiter EBW-I, Heinrich Bienen, Vorsteher EB-Nord, Julius Schmidt, Rangiermeister EB-Nord, und im Jahre 1958 Wilhelm Dühr, Vorarbeiter EBW-I, Richard Bordihn, Gleiswerker Baubetrieb, Gustav Boriss, Oberkranführer, Hafen, die sämtlich noch aktiv tätig sind. Ihnen wurde im Jahre 1958 das Bundesverdienstkreuz verliehen.

Zu der Jahresfeier waren auch die Frauen der Jubilare eingeladen. Als Gäste waren erschienen Gewerkschaftssekretär Buhlitz und Verwaltungsamtmannt Strodthoff (Arbeitsamt Hamborn), aus dem Kreise der Pensionäre Direktor Dr. Dölfel, Prokurist Hellerung sowie die Betriebsführer Heix, Home, Schmitz und Wilken. Leider hatte diesmal Direktor Hoffmann von der Geschäftsführung infolge seiner Erkrankung nicht anwesend sein können. Sein Grußwort richtete Direktor Müller aus, der seinem Kollegen baldige Genesung wünschte und ihm die Grüße der Festteilnehmer übermittelte.

„Fuhrmann“ für die Produktionsbetriebe

Interessante Mitteilungen machte Direktor Müller in seiner Festansprache über die Leistungen des Gemeinschaftsbetriebes im vergangenen Jahr, das ein Jahr schwerster Arbeit, aber

auch ein Jahr des Erfolges war. Er erwähnte die Ergebnisse des Dreijahresplans, der Ende 1958 auslief. Zweck dieses Dreijahresplans war es gewesen, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß die Aufgaben, die sich durch den Ausbau der

Ausschnitt aus der Feierstunde



Hüttenwerke und die Erweiterung der Bergbauförderung ergaben, auch transportmäßig erfüllt werden konnten. Die Bewältigung der gesteckten Ziele war dem Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, dessen Belegschaft sich zur Zeit auf 3592 Mann beläuft, nur möglich durch den unermüddlichen Einsatz der Betriebsleitungen und jedes einzelnen Mannes. So wurde das Gleisnetz der Werksbahn von 508 km im Vorjahre auf 541 km — eine Strecke von Duisburg bis über Berlin hinaus — erweitert. Die Oberleitung stieg von 237 km auf 281 km, eine Länge, die einer Strecke von Duisburg bis weit über Hannover hinaus entspricht. Von den 63 Dampflok wurden inzwischen 21 verschrottet und durch E-Loks ersetzt, so daß jetzt nur noch 42 Dampflok in Betrieb sind. Gegenüber vorher 67 E-Loks sind nun bereits 89 elektrische Lokomotiven vorhanden. Außerdem stehen für besondere Zwecke 5 Diesel-Loks zur Verfügung, so daß sich der Lokomotivbestand insgesamt auf zur Zeit 136 Loks beläuft. Der Wagenpark ist inzwischen auf 5620 Wagen angewachsen. Das sind — bildlich gesprochen — 112 Züge zu je 50 Wagen, die, hintereinander aufgestellt, die stattliche Länge von 56 km, d. h. also eine Strecke von Duisburg bis Köln ergeben. Auf diesen Gleisen wurden mit den vorstehend genannten Betriebsmitteln rd. 48 Millionen Tonnen = arbeitstäglich rd. 160 000 t befördert, d. h. täglich 6400 Wagen zu 25 t. Damit ist die Vorjahresleistung in etwa erreicht worden. Gefahren wurden im Jahre 1958 rd. 204 Mill. tkm, also rd. 17 Mill. tkm im Monat.

Größter Privathafen Europas

Ähnliche Leistungen hat der Hafen Schwelgern erzielt. Mittels 7 Verladebrücken und 17 Portalkränen wurden im Jahre 1958 rd. 11 Millionen t umgeschlagen und dabei im Ein- und Ausgang monatlich 790 Schiffe be- oder entladen, und zwar wurden im Eingang monatlich 370 Schiffe entladen und im Ausgang monatlich 420 Schiffe beladen. Wir dürfen feststellen: der Hafen Schwelgern, der größte Privathafen Europas, hat den zweitgrößten Umschlag aller Rheinhäfen hinter den Duisburg-Ruhrorter Häfen und ist damit auch der zweitgrößte Binnenhafen der Bundesrepublik. Um eine bessere Vorstellung von dem in Schwelgern Geleisteten zu geben, möge der Hinweis dienen, daß die 790 Schiffe, hintereinander gelegt, einen Schleppzug ergäben, der von Schwelgern über Köln hinausreichen würde. Interessant ist auch folgender



Betriebsratsvorsitzender Ernsting



Direktor Müller bei seiner Ansprache

Umschlagsvergleich: je 1 m nutzbare Uferlänge wurden in Schwelgern 3314 t umgeschlagen, in Straßburg 1000 t, in den Duisburger Häfen 600 t und in Mannheim 500 t.

Dieser Leistungsbericht wurde ergänzt durch Vorführung einer Reihe von Lichtbildern.

Mahnung zur Unfallverhütung

Leider stand den wachsenden Leistungen auch eine steigende Unfallziffer gegenüber: sie belief sich, auf je 1000 Mann Belegschaft und Jahr bezogen, 1951/52 auf 84 und stieg bis 1957/58 auf 134, und sieben Betriebsangehörige verunglückten bedauerlicherweise im letzten Jahr tödlich. Durch Krankheit und Verkehrsunfälle verlor der Gemeinschaftsbetrieb 17 Belegschaftsmitglieder. Hier ist es Aufgabe gerade der Jubilare, durch Aufklärung mit zur Unfallverhütung beizutragen.

Im Mittelpunkt der Mensch

Auf den Sozialsektor eingehend, erwähnte Direktor Müller, daß bei aller „Automation“ im Mittelpunkt jeder Tätigkeit der Mensch stehe. In der Fürsorge für jeden Mann des Betriebes wie auch für den Pensionär sehe die Geschäftsführung nach wie vor ihre vornehmste Aufgabe.

Dank und Anerkennung

Herzliche Worte des Dankes fand er für die Arbeitsleistung der Jubilare im abgelaufenen Jahre. Anerkennung zollte er verdienstermaßen auch den Frauen der Jubilare, die an der Arbeit ihrer Männer ihren gewichtigen Anteil haben. Ebenso dankte er allen an der Durchführung der Festveranstaltung Beteiligten. Er schloß seine Ansprache mit den Worten: „Die augenblickliche Situation ist zwar schwierig, doch trotzdem: wir wollen mutig in die Zukunft schauen. Für unseren Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen aber wünschen wir ein weiteres Zusammenwachsen, gute Zusammenarbeit, gegenseitige Kameradschaft und viel Erfolg.“

Die sozialen Leistungen

Namens der Betriebsvertretung gratulierte Betriebsratsvorsitzender Ernsting den Jubilaren und — in recht humorvoller Weise — ebenfalls deren Frauen, die dazu beigetragen hätten, daß wirkliche Kameradschaft in den Betrieben vorhanden ist. Wo aber gute Kameradschaft gepflegt werde, wo gegenseitiges Vertrauen herrsche, sei auch die unbedingt notwendige Arbeitsfreude und der damit verbundene Arbeitsfrieden vorhanden. Arbeitsfriede und Arbeitsfreude aber trügen zur Förderung der Produktion bei. Beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen könne man wirklich von einem guten Betriebsklima sprechen.

Der Geschäftsführung dankte Herr Ernsting für das stets bewiesene soziale Verständnis. Nach einem interessanten Rückblick auf die Entwicklung Hamborns im allgemeinen und des Gemeinschaftsbetriebes in besonderen ging er dann ausführlich auf die umfangreichen sozialen Leistungen ein, über die wir in unserer Betriebszeitschrift bereits bei früherer Gelegenheit berichtet haben. „Zusammengefaßt“ — so schloß er seinen Sozialbericht — „möchte ich sagen, daß Sie, meine lieben älteren Jubilare, eine grundlegende soziale Entwicklung, die im politischen Leben vom Untertan zum gleichberechtigten Staatsbürger und auch im wirtschaftlichen Bereich vom 12- und 14-Stundentag zur 45-Stundenwoche, ja, ab 1. Januar 1959 zur 44-Stundenwoche und zur gleichberechtigten Partnerschaft geführt hat, miterlebt haben.“

Dr.-Ing. Alfred Michel 60 Jahre

Am 20. 12. 58 vollendete das technische Vorstandsmitglied der ATH und Mitglied des Beirates des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen Dr.-Ing. Alfred Michel sein 60. Lebensjahr.

Dr. Michel wurde in Stuttgart geboren, wo sein Vater Regierungspräsident war. Als er aus dem Kriegsdienst als Leutnant entlassen wurde, nahm er an der Technischen Hochschule seiner Vaterstadt das Studium des Eisenhüttenwesens auf. 1921 legte er sein Diplom-Examen ab, war dann zwei Jahre als Hochofen-Assistent an der Halberger Hütte in Brebach an der Saale tätig und promovierte 1926 zum Dr.-Ing. an der Technischen Hochschule in Breslau, bei deren Eisenhütteninstitut er vier Jahre — zuletzt als Oberassistent — verblieb. Im Juli 1928 kam Dr. Michel als erster Hochofen-Assistent zu den Mannesmann-Röhrenwerken nach Huckingen. Im Jahre 1932 wurde er in die Hauptverwaltung nach Düsseldorf berufen. Fünf Jahre später war er stellvertretender Werksleiter in Huckingen. 1939 übernahm er die Leitung der dem Mannesmann-Konzern angegliederten Hahn'schen Werke in Großenbaum. Während des zweiten Weltkrieges — 1941 — war er zunächst für zwei Monate Leiter des großen, vor dem ersten Weltkrieg nach dem Muster der Hamborner August Thyssen-Hütte erbauten Hütten-



werkes in Hagendingen (Lothringen) und wurde dann mit dem Aufbau der Hütte Linz innerhalb des damaligen Reichswerke-Konzerns betraut.

Die bei all diesen Tätigkeiten sowohl in der Produktion als auch im Bau von Hüttenwerksanlagen gesammelten umfassenden Erfahrungen kamen ihm zustatten, als er 1950 bei der August Thyssen-Hütte in Hamborn noch größere Aufgaben übernahm. Zunächst als technischer Werksdirektor und seit 1951 als Vorstandsmitglied lagen der Wiederaufbau und Neubau der demontierten Hütte in seiner Hand. Nach Inbetriebnahme der noch vorhandenen Hochöfen, Stahl- und Walzwerksanlagen wurde unter seiner technischen Leitung durch die Errichtung der Warmbreitbandstraße und des Kaltwalzwerkes sowie des neuen SM-Stahlwerkes eines der modernsten Hüttenwerke der Welt geschaffen, das in seiner Leistungsfähigkeit die alte August Thyssen-Hütte übertrifft.

Bezeichnend für seine planenden, organisatorischen und konstruktiven Maßnahmen ist, daß Dr. Michel auch

ganz neue Wege ging. Wir nennen hier nur den neuen Hochofen 10 mit neun Metern Gestelldurchmesser und die SM-Öfen des Stahlwerkes 1 mit 250 Tonnen Fassungsvermögen, die in ihrer Größenordnung bisher noch nicht gebaut worden sind.

Er übermittelte den noch aktiven und den in den Ruhestand tretenden Jubilaren sowie ihren Familienangehörigen für die Zukunft seine herzlichsten Wünsche und sprach auch seinerseits die Hoffnung aus, daß Herr Direktor Hoffmann bald wieder gesund sein möge.

Ausgezeichnetes Rahmenprogramm

Nachdem noch **Oberkranführer Bor**, Hafen Schweißern, namens

der Jubilare für die ihnen zuteil gewordene Ehrung gedankt hatte, war der offizielle Teil der Feier beendet, dem der Quartettverein Eisenbahn und Häfen unter Karl Eberhardt und das Streichorchester der Bergwerksgesellschaft Walsum unter Herbert Blaurock den gesanglichen und musikalischen Rahmen gegeben hatten. Es folgte die festliche Bewirtung. Der zweite Teil des Abends stand im Zeichen eines auserlesenen Unterhaltungsprogramms, das von Künstlern der Städtischen Bühnen Oberhausen bestritten wurde. Es sangen Helma Ahrens (Sopran), Ernst Alexander Lorenz (Bartiton), Hubert Möhler (Te-

nor), Georg Schnattka (Baßbuffo) und die „Berliner“ Chansonette Käthe Guß, vielen Hambornern von früher her ein Begriff. Die Begleitung am Flügel hatte Kapellmeister Werner Kreuzberg. Brillanter Ansager des Unterhaltungsteils war Herbert Knauer.

So vergingen die Stunden nur allzusehnell, wurden doch im zwanglosen Gespräch viele Erinnerungen ausgetauscht. Alle Beteiligten werden gern an diese Jubilarsfeier zurückdenken.

Sie gestalteten den Unterhaltungsteil: Von links nach rechts: Helma Ahrens, Ernst Alexander Lorenz, Käthe Guß, Hubert Möhler, Georg Schnattka, Werner Kreuzberg, Herbert Knauer.





jüngste Halbmillionenstadt

Die Stadt Duisburg hat im Herbst ihren 500 000. Einwohner begrüßen können. Sie hat sich in der Rangliste der deutschen Städte damit an die 13. Stelle gesetzt. Aus diesem Anlaß veröffentlicht die Werkzeugzeitung in dieser Ausgabe einen Beitrag, den Oberstadtdirektor Fritz Seydaack, Aufsichtsratsmitglied der August Thyssen-Hütte AG., ihr zur Verfügung stellte.



Duisburgs Stadtpanorama am Innenhafen vor hundert Jahren. Minoritenkirche und Salvatorkirche überragen die kleinen Häuser

Wenn vor hundert Jahren einer einem gewissen Hein Bente, der im Schatten der moosbewachsenen Stadtmauer an der Unterstraße in einem winkligen Häuschen sein behagliches Dasein dahinlebte, gesagt hätte, wie Duisburg im Jahre 1958 aussehen würde, er hätte nur ein mitteilendes, unwirsches „Do Spinner“ gehört.

Hein Bente und seine 18 000 Mitbürger hatten andere Sorgen. Ihrer Vaterstadt ging es einmal wieder gar nicht gut. Das böse Wort von der Krise schlich um, und manches alte Mütterchen seufzte verstohlen der guten, alten Zeit nach. Auch die Männer hatten umwölkte Stirnen. Das Vorjahr hatte herbe wirtschaftliche Verluste gebracht. Ein Unglück kommt selten allein! Ein sehr niedriger Wasserstand des Rheines war der Schifffahrt und dem Handel zum Schicksal geworden. Kurzum, das Jahr 1858 hatte sich wenig verheißungsvoll angelassen, und Duisburg hoffte auf bessere Geschäfte.

Hein Bente gehörte gewiß nicht zu den Klugschnackern, aber auch er war stolz darauf, daß die Altstadt durch den Rheinkanal wieder an den breiten Strom herangerückt worden war, und daß unten in Hochfeld drei Hochöfen ihre Feuerwerke in die Nacht versprühten.

Er und seine Mitbürger konnten nicht wissen, daß hier die Zeichen der Zukunft aufblendeten, die vor hundert Jahren für Duisburg schon begonnen hatte. Zwar wurde das Vieh noch durch die Stadttore auf die Weiden getrieben, und der Nachtwächter behütete in den dunklen Straßen die kleine Stadt. Aber unter diesen Straßen gruben 60 Bergarbeiter nach Kohle, und die Niederrheinische Hütte erzeugte 106 804 Zentner Roheisen und 9 120 Zentner Kessel- und Schwarzbleche. 687 Schiffe passierten den Rheinkanal und im Ruhrkanal waren es sogar 6 083 in diesem Jahr.

Gewiß, viele Bürger murrten über soviel Betriebsamkeit, und mancher schimpfte auch über den Dreck, den die neumodischen Hochöfen machten und der aus der Schwefelfabrik aufstieg. Die 373 Arbeiter und ihre Familien aber wußten, daß ihre Existenz mit dem Eisen verbunden war.

Die reiche Geschichte dieser Stadt, die ein Kind zweier arbeitssamer Ströme ist, schien Jahre vor diesem Zeitpunkt gestorben zu sein. Wie lange war es her, daß am Stapeltor Waren aus vieler Herren Ländern auf den Umschlag warteten, daß reiche Kaufleute aus Flandern feine Tuche und emsige Handwerker Kleiseisen aus dem Bergischen nach Duisburg brachten. Noch viel früher aber stand auf dem Burgplatz die trutzige Königspfalz der Franken, um die sich dann die ersten Häuser gruppierten, die schließlich zur Stadt wurden, zu einer bedeutungsvollen Stadt, die den stolzen Titel „Freie Reichs- und Hansestadt Duisburg“ führen durfte.

Wer dachte in jenen Tagen der aufdämmernden Gründerjahre noch an die Naturkatastrophe, die den Rhein westwärts wan-

dern und sich ein neues Bett suchen ließ und damit Duisburg in die Geschichtslosigkeit versinken machte. Hein Bente wußte nur, daß er und sein Nachbar ordentlich in die Hand spucken und fest zupacken mußten, damit die Geschäfte wieder besser gehen würden.

So handelten die alten Duisburger, und so wurde diese Stadt in 100 Jahren aus einem dahinträumenden Landstädtchen, das erst zaghaft begann, die Zeichen der ersten industriellen Revolution zu erkennen und für sich nutzbar zu machen, die größte Eisenstadt Europas, seit sie sich vor dreißig Jahren mit Hamborn vereinte und damit auch die August Thyssen-Hütte, das bedeutendste Hüttenwerk Europas, gewann.

Aus 373 Arbeitern der Eisenindustrie wurden so in 100 Jahren 120 000 Beschäftigte in der Industrie. Mit 6,2 Millionen t Jahresproduktion an Stahl steht Duisburg heute eindeutig an der Spitze der deutschen Stahl-Städte; 35 Prozent allen deutschen Roheisens werden in dieser Stadt gewonnen. Aus den 60 Bergarbeitern des Jahres 1858 wurden inzwischen 20 000, die jährlich rund 4,5 Millionen t Steinkohle fördern. Der Rheinkanal ist längst zum Außenhafen geworden, und im größten europäischen Binnenhafen, vor der hochofenbewehrten 30 km langen Rheinfront, werden 300 Millionen t Güter aller Art umgeschlagen.

Diese stürmische Entwicklung mußte das Bild dieser Stadt radikal verändern. Die Industrie hatte Duisburg gesucht und gefunden. Hier war ihr idealer Standort mit allen Voraussetzungen der Verbundwirtschaft. Sie machte Duisburg zur Großstadt und verlieh ihr internationalen, wirtschaftlichen Rang.

Die Industrie aber gönnte der Stadt keine Ruhe. Das sprunghafte Ansteigen der Bevölkerungszahlen, das Wachsen der Wohnzellen, ließ der planenden, ordnenden Hand nur wenig Zeit. Die politische Entwicklung in den ersten 30 Jahren des neuen Jahrhunderts würferte Stadtteile zu einer Großstadt zusammen. Auch das mußte und sollte über Nacht verkraftet werden.

So war Duisburg vor dem Kriege eine große Rhein-Ruhr-Stadt, die neben ihrer wirtschaftlichen Kraft nur wenig an städtebaulicher Ordnung und Geschlossenheit aufzeigen konnte.

Der Krieg fuhr dann mit Feuer und Eisen in diese Gemeinde, und 299 Fliegeralarme drückten Duisburg den Stempel der Zerstörung auf.

Heute, am Ende des Jahres 1958, haben wir wieder einigen Abstand von diesen und den darauf folgenden Jahren des mühevollen, harten Wiederaufbaues gefunden. Es zeichnet sich wieder ein Gesicht, ein neues Bild dieser Stadt ab. Die Industrie ist stärker denn je, die alten Bürger sind zurückgekehrt, viele neue hinzugekommen.

Wenn Duisburg sich heute als die jüngste Halbmillionenstadt präsentiert, dann sind zwar gewaltige Aufgaben, die ihr die Vergangenheit und die Gegenwart stellten und stellen, bereits bewältigt, doch große Ziele liegen noch vor uns.

Dieser kurze Rückblick in die Vergangenheit unserer Stadt darf uns trotz allen berechtigten Stolzes in das Erreichte den Blick nicht dafür trüben, daß noch viele Aufgaben zu erfüllen

sind, um allen Bürgern der jüngsten Halbmillionenstadt auskömmliche Lebens-, insbesondere Wohnverhältnisse zu schaffen. Wenn wir alle mit täglichem Bemühen an die Aufgaben herangehen, die Geltung der Halbmillionenstadt zu mehrern und ihrer wirklichen Bedeutung gerecht zu werden, dann muß unser Blick nach vorn gerichtet sein — in die Zukunft der Halbmillionenstadt Duisburg!

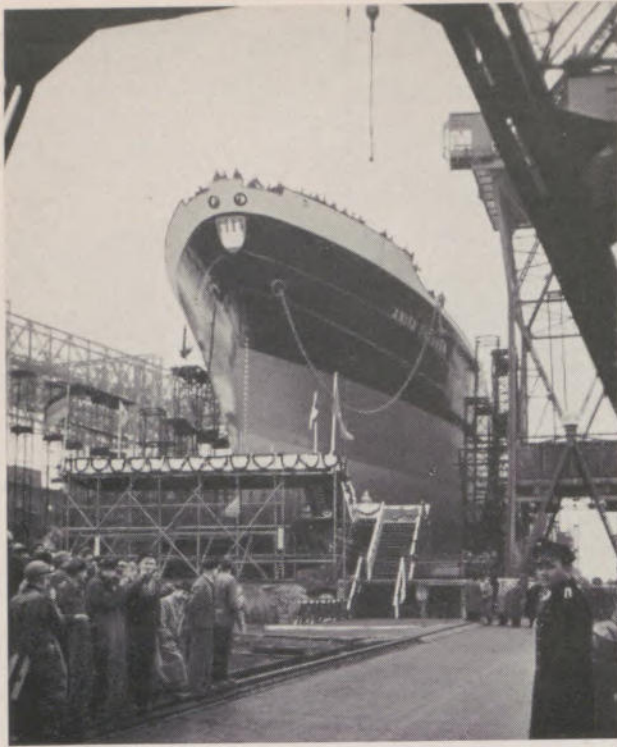
Drei neue Massengutfrachter

„Rhenania“, „Westfalia“
und „Anita Thyssen“

Motorschiff Rhenania

Motorschiff Westfalia





Eine Aufnahme des Motorschiffes „Anita Thyssen“

Wir möchten heute unseren Betriebsangehörigen die drei Schiffsneubauten vorstellen, die in letzter Zeit bei der Phoenix-Rheinrohr AG bzw. der ATH fertiggestellt worden sind.

Auf der vorhergehenden Seite sehen wir rechts oben das Motorfrachtschiff „Rhenania“ von Phoenix-Rheinrohr, das Schwesterschiff der „Amélie Thyssen“ und der „Montania“; sie machte am 18. November 1958 ihre Probefahrt. — Als weiteren Massengutfrachter der Phoenix-Rheinrohr AG zeigen wir auf der Seite 5 unten das neue Motorfrachtschiff „Westfalia“. Es lief am 8. November auf der Hamburger Werft von Blohm & Voß vom Stapel. Die „Westfalia“ hat, wie auch ihre Vorgängerinnen, eine Ladefähigkeit von 15450 Tonnen.

Für unsere Muttergesellschaft ATH lief am 19. Dezember 1958 auf der Werft Rheinstahl Nordseewerke in Emden das Motorschiff „Anita Thyssen“ vom Stapel, das wir nebenan im Bilde sehen. Taufpatin war Frau Anneliese Sohl, die Gattin des Generaldirektors der ATH. Das neue Schiff hat eine Tragfähigkeit von 16000 Tonnen, ist mit einem MAN-Dieselmotor von 5400 PS ausgerüstet und entwickelt eine Geschwindigkeit von 13,8 Kilometern in der Stunde. Es ist 161 Meter lang und 20 Meter breit. Die Seitenhöhe beträgt 13 Meter, der Tiefgang 9 Meter. Mitte März wird es vollständig ausgerüstet sein und seine Probefahrt machen.

Grauer Tag, hell gesehen

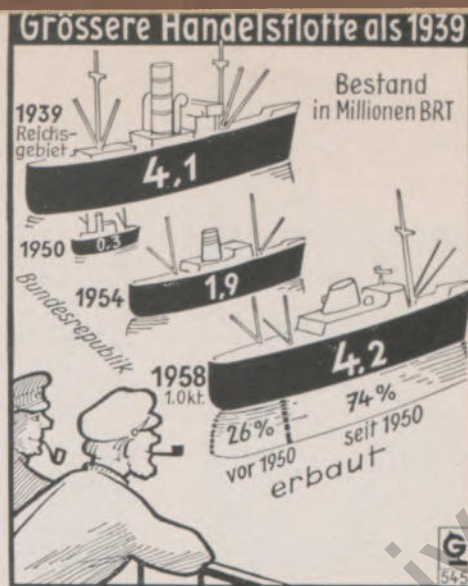
So ähnlich sah es in diesen Tagen allenthalben im „Revier“ aus. Endlich war Schnee gefallen, herrlich glitzernder weißer Schnee. Die Industrielandschaft des Ruhrgebietes sah auf einmal ganz anders aus als gewohnt, wie verzaubert gleichsam.

Aber lange hält die weiße Pracht hierzulande ja selten an. Bald war sie eine Mischung von Weiß und Grau. Doch eine eigenartig geprägte Stimmung haftete der Landschaft auch dann noch an. Das zeigt diese Aufnahme von dem in die graue Dämmerung des Wintertages führenden Schienenweg. Das Bild dieser Landschaft: Telegrafmasten, Signale, Schornsteine und Häuser, nichts Besonderes also. Aber der Himmel mit seinen Lichttönungen ist darüber; die Stimmung eines Winternachmittags erfüllt alles, und das Ganze wird gehalten von den zwei starken Bändern der Gleise.



Moderne deutsche Handelsflotte

Später als in allen anderen Wirtschaftszweigen begann der Wiederaufbau in der deutschen Schifffahrt. Als jedoch der Weg für eine neue Handelsflotte frei war, wuchs der Schiffsbestand recht schnell und verdoppelte sich etwa alle zwei bis drei Jahre. Den Tonnagezuwachs bestritten vorwiegend Neubauten, so daß die Bundesrepublik heute eine sehr moderne Handelsflotte besitzt. Mit 4,2 Millionen Bruttoregistertonnen ist sie jetzt größer als die Handelsflotte des Deutschen Reichs Anfang 1939.



Kurz - aber interessant

Neuartige Schwimm- und Rettungswesten werden dem Kork überlegen sein. Sie werden aus einem neuen Kunststoffschäum hergestellt. Das Material ist unempfindlich gegen chemische Einwirkungen, alterungsbeständig und widerstandsfähig gegen Verwesung. Ein Kubikmeter dieses Schaumstoffes wiegt nur 70 kg, ein Kubikmeter Wasser jedoch 1000 kg. Ein Beispiel: Die Tragfähigkeit einer Schwimmweste muß so ausreichend sein, daß sie 7,5 kg Eisen 24 Stunden lang im Wasser zu tragen vermag. 2060 g Kork sind erforderlich, um eine solche Korkweste herzustellen; wird Kunststoffschäum verwendet, benötigt man jedoch nur 510 g. Die neue Schwimmweste ist außerdem so konstruiert, daß sie den Be-

nutzer automatisch in die Rückenlage bringt, so daß der Kopf stets über dem Wasser liegt.

Winterklima in der Wohnung. In unseren gemäßigten Breiten herrscht während der kalten Jahreszeit ein ungewöhnliches Klima: das künstliche Klima in der Wohnung. Ein bekannter Wissenschaftler des Deutschen Gesundheitsmuseums in Köln hat z. B. folgenden interessanten Vergleich angestellt, der das trocken-heiße Winterklima in den Wohnungen sehr veranschaulicht: Bei einer Zimmertemperatur von etwa 16 Grad und einer Luftfeuchtigkeit von 40 v. H. würden wir Mitteleuropäer uns recht behaglich fühlen. Meist aber werden die Zimmer überheizt, und 25 Grad Raumwärme sind keine Seltenheit. Zudem ist die heiße Luft in der Winterwohnung sehr trocken. Die Luftfeuchtigkeit liegt unter 30 v. H. Das entspricht der Trockenheit eines Wüstenklimas, wie es beispielsweise Khartum in der nubischen Wüste besitzt. Anstatt uns also im Winter gegen die Erkältungsgefahr abzu härten, flüchten wir in ein künstliches Wüstenklima, das uns selbst im Sommer übertrieben erschiene.

Rechtsfragen aus dem täglichen Leben

Ich möchte einen gekauften Gegenstand umtauschen

„Nächsten Montag beginnt der **Winterschlussverkauf**, da muß ich recht früh heraus, damit mir nicht alles weggekauft wird“, sagte meine holde Eehälfte mit blitzenden Augen. „Da muß ich mir wohl dann das Frühstück selbst machen“, war meine resignierte Antwort.

Am nächsten Montag in aller Herrgottsfrühe war sie schon zum Kaufhaus „Kleiderglück“ unterwegs, wo bereits eine lange Schlange von Menschen — es waren auch meist Hausfrauen — wartete, um die „Einkaufsschlacht“ zu eröffnen. Gegen 14 Uhr mittags erst sah ich sie wieder, beladen mit Päckchen und Tüten aller Art. „Ein wundervolles Kleid habe ich erstanden! Und dazu noch eins, das mir unsere Nachbarin „Nimmersätt“ gerade vor der Nase wegschnappen wollte“, waren ihre ersten Worte. „Paßt es denn?“ war meine lakonische Antwort.

Und nun kam es heraus: Bei dem Andrang hatte sie natürlich nicht angepaßt. Als sie es jetzt nachholte, war das Kleid ganz erheblich zu klein geraten. Es krachte in allen Nähten.

„Das tausche ich sofort um“, sagte meine Frau, und eilte davon. Ob es ihr gelingen wird?

Nach unserem Recht (insbesondere §§ 433 ff. BGB) ist der Verkäufer grundsätzlich nicht zum Umtausch verpflichtet. Ist der Kauf rechtsgültig zustande gekommen, was vorliegend ohne Zweifel geschehen ist (die Ware ist bezahlt und in Empfang genommen), dann kann der Verkäufer jeden Umtausch ablehnen. Ist man sich also noch nicht ganz sicher, ob

man den ausgesuchten Gegenstand auch schon endgültig behalten will, so muß man sich den Umtausch mit Zustimmung des Verkäufers ausdrücklich vorbehalten. Das wird man sicherlich oft tun, wenn man nicht für sich, sondern für einen anderen etwas einkauft, z. B. ein Geburtstagsgeschenk. Außerdem werden sich viele Firmen finden, die aus geschäftlichen Gründen, um den Kunden nicht loszuwerden, von ihrem Recht keinen Gebrauch machen werden, sondern freiwillig zum Umtausch bereit sein werden. Aber wie gesagt, das steht ganz im Belieben des Verkäufers.

Meine Frau allerdings befand sich in einer besonders schwierigen Lage mit ihren Umtauschwünschen. Denn sie hatte im Ausverkauf erworben. Und hier haben die meisten Geschäfte sich bereits von vornherein entschlossen, von Kulanzgründen abzusehen. So kann man bei Ausverkäufen in fast allen Geschäften Anschläge bemerken, daß Umtausch ausgeschlossen ist. Auch die Kassenbons tragen oft zusätzlich noch einen solchen Vermerk. Meine Frau müßte also ein ganz besonderes Glück entwickeln, wenn ihr der Umtausch gelingen sollte.

Etwas anderes gilt natürlich, wenn die Ware mangelhaft ist und der Käufer den Mangel auch bei ordnungsgemäßer Prüfung des gekauften Gegenstandes nicht erkennen konnte. Dann kann der Kaufvertrag rückgängig gemacht werden, oder der Kaufpreis kann gemindert werden. Die dabei zu beachtenden zahlreichen Einzelheiten sollen einem besonderen Abschnitt vorbehalten bleiben.

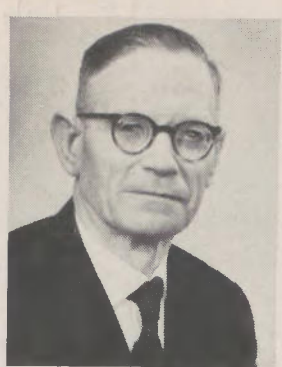
G. St.

Unsere Jubilare

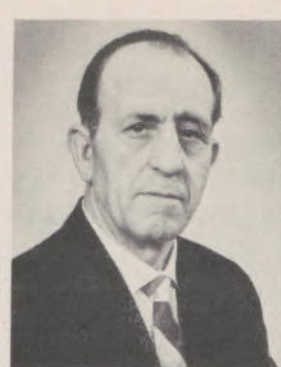
Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Heinrich Münster,
Stellwerksmonteur, Signalmeisterei;
eingetreten 3. Februar 1919



Peter Schulteiss,
Magazinarbeiter, Hauptmagazin;
eingetreten 5. Februar 1919



Johann Zimmermann,
Kolonnenführer, Signalmeisterei;
eingetreten 10. Februar 1919



Hermann Alexi,
Schlosser, EBW-II;
eingetreten 24. Februar 1919



Robert Bartezko,
Weichensteller, Eisenbahn-Nord;
eingetreten 25. Februar 1919

25 Jahre ist in
unserem Betrieb
tätig:

Allen Jubilaren ein
herzliches Glückauf!

Lichtbilder: Wilfrid Brink



Gerhard Brammen,
Handlungsbevoll-
mächtigter, Leiter der
Abt. Belegschaftswesen;
eingetreten 6. Februar 1934

Lohnzahlungstermine I. Halbjahr 1959

Januar	15. Donnerstag 30. Freitag
Februar	13. Freitag 27. Freitag
März	13. Freitag 26. Donnerstag
April	14. Dienstag 29. Mittwoch
Mai	15. Freitag 29. Freitag
Juni	16. Dienstag 30. Dienstag
Juli	15. Mittwoch

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Bernhard Naves, Eisenbahn-Nord,
mit Rosemarie Kroezemann
am 14. November 1958
August Plecker, Eisenbahn-Nord,
mit Gisela Krause
am 28. November 1958
Gerhard Marczinski, Masch.-Betrieb Süd,
mit Inge Kumbier
am 28. November 1958
Adolf Kirsch, Eisenbahn-Nord,
mit Erika Hübsch
am 28. November 1958
Werner Blaszczyk, Eisenbahn-Nord,
mit Marlene Schriedels
am 28. November 1958
Werner Steinbergs, Eisenbahn-Süd,
mit Margarete Uters
am 3. Dezember 1958
Otto Wüstfeld, Verkehrsabteilung,
mit Elfriede Dechenthin
am 5. Dezember 1958

Nachwuchs kam an:

Petra, 17. Oktober 1958
Franz Birke, Hafen Schwelgern
Marlies, 27. November 1958
Gerhard Brücker, EBW-II
Helmuth, 7. Dezember 1958
Wolfgang Frickel, Eisenbahn-Nord
Petra, 11. Dezember 1958
Franz Jendrzewski, Eisenbahn-Nord

Achim, 13. Dezember 1958
Albert Weirather, Eisenbahn-Nord
Ralph, 14. Dezember 1958
Hans-Georg Lange, Eisenbahn-Nord
Ralf, 14. Dezember 1958
Eberhard Kirchhof, Eisenbahn-Nord
Ellen, 14. Dezember 1958
Friedrich Lauff, Masch.-Betrieb Nord
Romana, 14. Dezember 1958
Klaus-Dieter Dahlem, Eisenbahn-Süd
Ute, 15. Dezember 1958
Hans-Werner von Ampting, Verkehrs-
abteilung
Detlef, 16. Dezember 1958
Heinz Scholz, Masch.-Betrieb Nord
Uwe, 17. Dezember 1958
Siegfried Linne, Eisenbahn-Nord
Egon, 19. Dezember 1958
Gustav Gawor, Eisenbahn-Nord
Axel, 19. Dezember 1958
Wolfgang Schneider, Verkehrsabt.
Elke, 20. Dezember 1958
Manfred Groth, Eisenbahn-Süd
Birgit, 23. Dezember 1958
Theodor Höffner, Rechnungswesen
Michael, 25. Dezember 1958
Friedrich Pliester, Eisenbahn-Süd
Brigitte, 26. Dezember 1958
Bruno Lompa, Eisenbahn-Süd
Ilse, 26. Dezember 1958
Wolfgang Kähler, Eisenbahn-Nord
Heinrich, 27. Dezember 1958
Heinrich Bedürftig, Bauabt. Oberbau

Todesfälle:

Otto Bagner, El-Lokführer,
Masch.-Betrieb Süd;
geb. 5. Mai 1909, gest. 1. Dezember 1958;
eingetreten am 29. Mai 1934
Karl-Heinrich Starke, Lokführer,
Masch.-Betrieb Nord
geb. 26. November 1927; verunglückt:
30. Nov. 1958; gest. 5. Dez. 1958;
eingetreten am 3. März 1952
August Bonacker, Weichensteller,
Eisenbahn-Nord;
geb. 24. Sept. 1897; gest. 6. Dez. 1958;
eingetreten am 13. September 1919
Bruno Moh, Rangiermeister,
Eisenbahn-Nord;
geb. 31. Januar 1902; gest. 23. Dez. 1958;
eingetreten am 14. Juni 1921

Geburtstage:

Hugo Paul, geb. 20. Februar 1879
wohnhalt: Düsseldorf-Benrath,
Marschnerstr. 6
früher: Schlosser,
wird 80 Jahre

Goldene Hochzeit:

Franz Montewski, geb. 18. Januar 1883,
geheiratet: 17. Februar 1909;
früher: Bahnarbeiter;
wohnhalt: Dbg.-Hamborn,
Gertrudenstraße 54