

SCHIENE UND KRAN

Betriebszeitschrift des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

4. Jahrgang

Nr. 6

Juni 1958

MS „Fritz Thyssen“ nach erfolgreicher Probefahrt in Dienst gestellt

In der Februar-Ausgabe von „Schiene und Kran“ berichteten wir bereits über die am 23. Januar 1958 erfolgte Taufe des ersten ATH-Motor-Frachtschiffes „Fritz Thyssen“ in Emden. Am 23. April konnte sich dieses neue Motorschiff bei seiner Probefahrt von Emden nach Borkum zum ersten Male einer breiteren Öffentlichkeit in seiner ganzen Schönheit und Leistungsfähigkeit zeigen, nachdem eine Woche zuvor bei einer technischen Probefahrt alle Anlagen und Einrichtungen des Frachters unter seemäßigen Bedingungen auf Herz und Nieren geprüft worden waren — der 5400-PS-MAN-Diesel, die Dieselgeneratoren, die als Hilfsmaschinen zur Verfügung stehen, die nautische Ausrüstung, wie Kreiselkompaß und Decca-45-Radar, sowie die Sauerstoff-Feuerlöschanlage, die Mannschaft und Ladung eine große Sicherheit geben. An der Probefahrt am 23. April nahmen zahlreiche Gäste teil, darunter Vorstand und Aufsichtsrat der ATH und des Rheinstahl-Konzerns, Aufsichtsratsvorsitzender der „Frigga“ — Generaldirektor Rüdiger Schmidt — und die Betriebsvertretungen der ATH mit ihrem Betriebsratsvorsitzenden Hansel.

Auf der Höhe von Borkum erfolgte bei gestoppter Maschine die feierliche Übergabe des Neubaus durch Werftdirektor Dr. Voltz von den Rheinstahl-Nordseewerken an die ATH als Schiffseigner, für die deren Vorsitz, Bergassessor a. D. Dr. Sohl, das neue Motorschiff übernahm. Er dankte der Werft für die geleistete gute Arbeit an diesem Schiff, bei dessen Ausstattung sich die Nordseewerke viel Mühe gegeben und

etwas Schönes geschaffen hätten. In das übliche traditionelle Hurra bei dieser feierlichen Übergabe auf der Probefahrt stimmten die 500 Gäste aus dem Revier sowie von der Wasserkante mit der Mannschaft des Schiffes begeistert ein. Er übergab dann das Schiff an die Reederei „Frigga“ zur Bereederung, deren Direktor Petersen zusammen mit den übrigen Vorstandsmitgliedern der „Frigga“, Brüggemann und Hirschberger, an dieser Jungfernfahrt ihrer jüngsten Einheit teilnahmen. Aus seiner Hand erhielt schließlich Kapitän Toben, mit 54 Jahren einer der alterfahreneren Kapitäne der Seereederei „Frigga“, das Kommando. Er gab das Versprechen ab, den Neubau so zu pflegen und zu hegen wie die anderen „Frigga“-Kinder. Das Schiff solle ein Hort des Vertrauens und der Geborgenheit für die Besatzung sein.

Während der Rückfahrt der „Fritz Thyssen“ erwartete die Gäste in den Laderäumen eine festliche Bewirtung, bei welcher Gelegenheit Werftdirektor Dr. Oberheide, Bergassessor a. D. Dr. Sohl, Generaldirektor Schmidt, Direktor Mommsen vom Vorstand der Phoenix-Rheinrohr, Regierungspräsident Hinrichs (Aurich) und Oberbürgermeister Susemihl (Emden) den Bau und die Indienststellung dieses neuen Schiffes als ein wichtiges Ereignis würdigten und dem Schiff glückliche Reise wünschten.

Inzwischen hat das Schiff in der Erzfahrt den Dienst aufgenommen. Seine erste Ausreise unternahm MS „Fritz Thyssen“ nach Narvik. Am 7. Mai startete es zu großer Fahrt nach

MS „Fritz Thyssen“ vor Anker





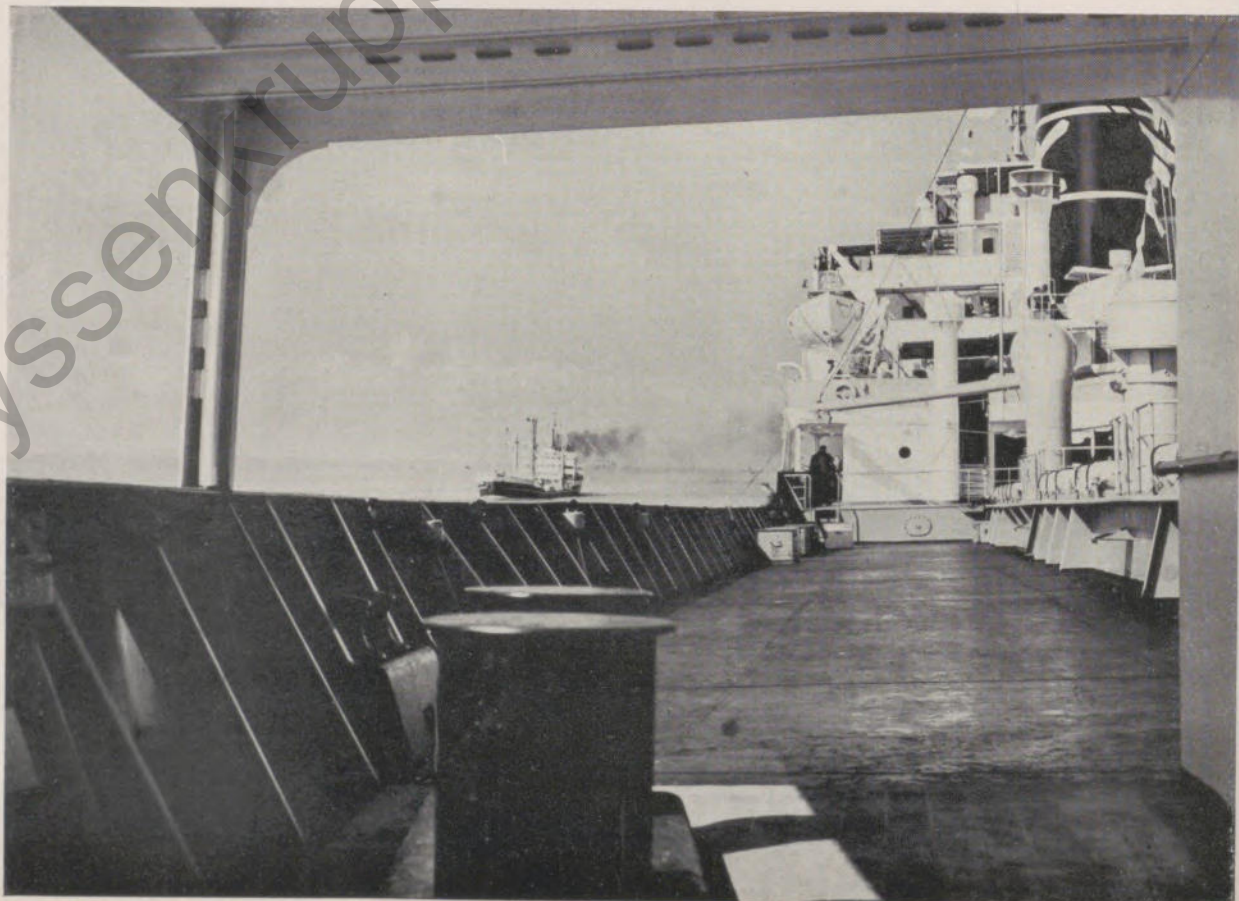
Kapitän Toben von MS „Fritz Thyssen“ mit dem stellv. Ministerpräsidenten und Finanzminister von Nordrhein-Westfalen, Weyer, Aufsichtsratsmitglied der August Thyssen-Hütte AG.

Monrovia (Westafrika), um liberianische Erze nach Europa zu holen; von dieser Fahrt ist es inzwischen zurückgekehrt.

MS „Fritz Thyssen“ fährt übrigens auch im Dienste der Forschung. An der Außenhaut des Schiffes sind — erstmals bei einem Handelsschiff — Meßstellen angebracht, um im Auftrage des Max-Planck-Instituts für Stahlforschung in Düsseldorf die Ursachen der Korrosion zu ergründen. Die gelegentlich der Werftfahrt durchgeführten Messungen haben bereits wesentliche neue Erkenntnisse ermittelt, die für die Stahlforschung vom besonderen Interesse sind. Auch ein neuartiger Kunststoff-Sendemast auf dem Peildeck über der Brücke wird erstmals erprobt.



Der 157 Meter lange und 20 Meter breite Massengutfrachter MS „Fritz Thyssen“, der mit allen modernen technischen Einrichtungen versehen wurde, ist der erste Schiffsneubau unserer Muttergesellschaft ATH nach dem Kriege. Ein Schwesterschiff, das allerdings mit 17 000 t eine etwas größere Tragfähigkeit haben soll als die „Fritz Thyssen“ mit ihren 15 180 Tonnen, ist für 1959 zu erwarten.



Das interessiert auch uns:

ATH-Rechenschaftsbericht über fünf Geschäftsjahre

Auf der diesjährigen Hauptversammlung am 30. April gab der Vorsitz der Vorstandes, Bergassessor a. D. Dr.-Ing. E. h. Hans-Günther S o h l, einen ausführlichen Rechenschaftsbericht über die ersten fünf Geschäftsjahre der neuen August Thyssen-Hütte. Er berichtete dabei über die Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen und teilte Einzelheiten über die Pläne der Verwaltung mit, die auslaufenden Sonderlieferungsverträge für Kohle durch Werksselbstverbrauchs-Verträge in Form von Miteigentum an einigen Schachtanlagen der Gelsenkirchener Bergwerks-AG zu ersetzen. Außerdem teilte er mit, daß die ATH gemeinsam mit anderen Hüttenwerken nicht nur in Übersee, sondern auch in Niedersachsen neue Erzlager auf ihre Aufschlußmöglichkeit prüfe.

Die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 1956/57, über dessen Abschluß und Ergebnis die Werkzeitung in der letzten Ausgabe bereits ausführlich berichtete, fand wiederum im Europa-Palast in Duisburg statt. Die Zahl der Anmeldungen von Aktionären — unter denen sich erstmals auch die früheren Aktionäre der Deutschen Edelstahlwerke befanden —, der Gäste aus Wirtschaft, Behörden und Verbänden sowie von Pressevertretern war so stark, daß neben dem großen Kinosaal auch das Filmstudio reserviert und eine Fernsehübertragung vorbereitet werden mußte.

Als Dr. Pferdemenges, Vorsitz der Aufsichtsrates, gegen 10.30 Uhr die Versammlung eröffnete, war der große Saal bis auf den letzten Notsitz besetzt. Insgesamt waren etwa 85 Prozent des bisherigen Grundkapitals von 290 Millionen DM vertreten, genau 2 618 918 Stimmen.

Die Versammlung selbst verlief in sachlich ruhiger Atmosphäre. Die verschiedenen Punkte der Tagesordnung — unter ihnen Ausschüttung einer Dividende von 9 Prozent, Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat, einige Satzungsänderungen und Ersatzwahlen zum Aufsichtsrat — wurden bei zum Teil lebhaften Diskussionen in stark drei Stunden abgewickelt.

Die Hauptversammlung stimmte dabei mit großer Mehrheit dem Vorschlag zu, die bisherigen Namensaktien in Inhaberaktien umzuwandeln. Die ATH war eine der wenigen Gesellschaften, die bisher die nach dem Kriege eingeführte Form der Namensaktien noch beibehalten hatte. Die in den letzten Jahren gemachten Erfahrungen zeigen jedoch, daß sich die Namensaktie gegenüber der von jeher in Deutschland gebräuchlichen Inhaberaktie nicht durchzusetzen vermochte. Schon bisher hatten von den rund 50 000 Aktionären der ATH rund 47 000 auf eine Eintragung in das Aktienbuch der Gesellschaft verzichtet und sich der ATH gegenüber, besonders bei der Hauptversammlung, durch ihre Depotbank vertreten

lassen. Die Umwandlung in Inhaberaktien wird eine wesentliche Vereinfachung im Verkehr mit diesem Wertpapier mit sich bringen. An dem bisher erfreulich engen Kontakt zwischen ATH und Aktionären soll und wird sich jedoch dadurch nichts ändern.

Zu Beginn der Versammlung hatte Dr. Pferdemenges unter den erschienenen Aktionären vor allem diejenigen begrüßt, die durch den jüngsten Tausch von DEW-Aktien zu Aktionären der ATH geworden sind. Er gedachte dann aller Mitarbeiter, die der Tod im letzten Jahr dahingerafft hatte. „Besonders schmerzlich“, so sagte er, „ist für uns der Verlust unseres langjährigen Mitarbeiteres und Aufsichtsratsmitgliedes Gerhard R o u s, der kurz nach der letzten Hauptversammlung, am 19. Mai 1957, plötzlich von uns gegangen ist. Herr Rous gehörte unserem Aufsichtsrat als Vertreter der Arbeitnehmer und Mitglied des Betriebsrates der ATH seit Gründung der Gesellschaft an und hat uns in den schweren Jahren nach der Entflechtung tatkräftig unterstützt.“ Dr. Pferdemenges ehrte auch alle anderen Mitarbeiter, die im Dienst am Werk ihr Leben gelassen haben. „Sie alle waren unserer Gesellschaft in Treue verbunden, zum Teil lange Jahre in guten und schweren Zeiten. Wir werden ihnen allen ein ehrendes Gedenken bewahren. Dabei gedenken wir in herzlicher Anteilnahme auch ihrer Hinterbliebenen.“

Notar Wilhelm Johnen als Vertreter der Anteilseigner und Betriebsratsmitglied Wilhelm Mohren als Vertreter der Arbeitnehmer hatten ihr Amt als Aufsichtsratsmitglied niedergelegt — Notar Johnen wegen seiner vielfältigen sonstigen Aufgaben, Herr Mohren, da er wegen Erreichen der Altersgrenze aus den Diensten der ATH ausgeschieden ist und deshalb auch sein Amt als Aufsichtsratsmitglied endet. An ihre Stelle wählte die Hauptversammlung, entsprechend dem Vorschlag der Verwaltung, Bankdirektor Dr. Klaus Dohrn, Vorstandsmitglied der Kreditanstalt für Wiederaufbau in Frankfurt,

Die Hauptversammlung im Duisburger Europa-Palast: Auf der Bühne haben Aufsichtsrat, Vorstand und Notar Platz genommen



und Betriebsratsmitglied Heinrich Geiling. Betriebsratsmitglied Josef Panek, der vom Registerrichter an Stelle von Gerhard Rous nach dessen Tod als AR-Mitglied bestellt worden war, wurde in diesem Amt von der HV bestätigt. Dr. Pferdemenkes dankte den ausscheidenden Aufsichtsratsmitgliedern für die tatkräftige Mitarbeit und für die Verantwortung, die sie gemeinsam mit der Verwaltung, für das Wiederaufbau-Risiko der ATH getragen haben.

Das Ziel: Eine sichere Zukunft für die ATH

In seinem Bericht vor den Aktionären gab Bergassessor a. D. Dr. Sohl einleitend einen Überblick über die fünfjährige Wiederaufbau-Periode der ATH. Zwei Zahlen, so unterstrich er, zeigten besonders deutlich die in dieser kurzen Spanne erzielten Fortschritte: Die Rohstahl-Erzeugung der Hütte, die zu Geschäftsbeginn der neuen Gesellschaft im Oktober 1952 bei 15 000 Tonnen lag, erreichte nach fünf Jahren im Oktober 1957 213 000 Tonnen. Mit Genugtuung könne man heute wieder auf ein technisch und wirtschaftlich gesundes Unternehmen blicken, das nach Abschluß seines Wiederaufbaues nunmehr an die Aufgabe der inneren Konsolidierung herangehe. Wenn wir bereits nach fünf Jahren so weit seien, so gebühre hierfür allen, die für unser Unternehmen Verantwortung tragen, besonderer Dank — Dank für ihre Einsatzbereitschaft und für das große Verständnis, das sie in den nun hinter uns liegenden Jahren aufgebracht hätten. Das gelte für die Arbeiter und Angestellten der ATH wie für unseren Aufsichtsrat, für die Anteilseigner und all die anderen, die mit Rat und Tat geholfen hätten.

„Die hervorragende Zusammenarbeit aller war eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg.“

Daten des Wiederaufbaus

Dr. Sohl wies dann an Hand eines Vergleichs der Erzeugungszahlen des ersten Geschäftsjahres 1952/53 mit dem Produktionsergebnis der Thyssenhütte im Berichtsjahr 1956/57 auf die erzielten Fortschritte hin:

Die Roheisen-Erzeugung stieg in dieser Zeit um das Zweieinhalbfache auf 1,6 Millionen Tonnen.

Die Rohstahl-Erzeugung konnte im Berichtsjahr auf 1,8 Millionen Tonnen — das heißt um das Fünffache — erweitert werden.

Die Walzstahl-Erzeugung stieg sogar von 110 000 Tonnen auf 1,5 Millionen Tonnen.

Der Absatz konnte mengenmäßig gesehen — faßt man alle Eisen- und Stahlerzeugnisse zusammen — etwas mehr als verdoppelt, wertmäßig sogar mehr als verdreifacht werden.

Die Belegschaft hat sich von 4600 auf 10 600 Mitarbeiter mehr als verdoppelt.

Das ATH-Grundkapital, Ende 1956/57 290 Millionen DM, ist nach der jüngsten DEW-Umtauschaktion vom März 1958 auf 310 Millionen DM gestiegen. Bei Gründung der Gesellschaft war es zunächst auf 10 Millionen DM festgesetzt worden und hatte sich nach Einbringung der Anlagen zunächst auf 115 Millionen DM erhöht.

Die langfristige Verschuldung durch Aufnahme von Krediten für den Wiederaufbau erhöhte sich in den fünf Jahren um 330 Millionen DM.

Den Pensions-Rückstellungen sind in den ersten vier Geschäftsjahren rund 32 Millionen DM zugeführt worden.

Bei einem Überblick über die Ergebnis-Entwicklung unterstrich Dr. Sohl, daß die beiden ersten Geschäftsjahre bekanntlich mit einem Verlust in Höhe von insgesamt 40,4 Millionen DM abgeschlossen und erstmalig 1955/56 ein Gewinn in Höhe von 13,5 Millionen DM ausgewiesen werden konnte, der eine Dividende von 8 Prozent ermöglichte. Für das abgelaufene Geschäftsjahr beträgt der Reingewinn 26,1 Millionen DM.

Im Zusammenhang mit der Gewinn- und Verlustrechnung wies Dr. Sohl darauf hin, daß die ATH in den fünf Jahren rund 100 Millionen DM an Zinsen aufgebracht habe. Das mache immerhin 41 Prozent der in der gleichen Zeit gezahlten Löhne und Gehälter aus und gebe eine Vorstellung davon, wie stark die bei der ATH mit den neuen Anlagen erzielte Produktionssteigerung auf vermehrtem Kapitaleinsatz beruhe.

Die freiwilligen Sozialleistungen seien von 4,2 Millionen DM im ersten Geschäftsjahr auf 10,5 Millionen DM im Berichtsjahr angewachsen: einmal im Zusammenhang mit der Verdoppelung der Belegschaft in diesen Jahren und zum anderen auch deshalb, weil bestimmte soziale Aufgaben hätten lange zurückgestellt werden müssen und erst mit der zunehmenden wirtschaftlichen Festigung des Werkes überhaupt hätten in Angriff genommen werden können.

Die jüngste Geschäftsentwicklung

Nach diesem Überblick über die Wiederaufbauperiode wandte sich Bergassessor Sohl der jüngsten Geschäftsentwicklung der ATH im laufenden Geschäftsjahr zu. Während die Rohstahl-Erzeugung im Schnitt des ersten Vierteljahres — d. h. von Oktober bis Dezember 1957 — bei 192 000 Tonnen gelegen und sich im Januar noch einmal auf etwa gleicher Höhe gehalten habe, sei sie dann mit der abschwächenden Stahlkonjunktur auf 176 000 Tonnen im Februar und im März weiter auf 172 000 Tonnen abgesunken.

„Für den weiteren Verlauf des Geschäftsjahres“, so sagte Dr. Sohl, „werden wir damit rechnen müssen, unsere Rohstahl- und erst recht unsere Walzkapazität nicht voll ausnutzen zu können. Das wiederum wird sich auch im Ergebnis niederschlagen. Auf längere Sicht gesehen sind wir allerdings keineswegs pessimistisch. Denn der Stahlbedarf wird weiter ansteigen; und wir sind überzeugt, auch wieder eine Vollbeschäftigung unserer Anlagen zu erreichen.“

Was die Investitionsvorhaben angehe, so machten die vom Aufsichtsrat genehmigten, aber noch nicht durchgeführten Neubauten am Ende des Geschäftsjahres 190 Millionen DM aus: Bauvorhaben im Bereich der Hochofenanlage, der Stahl- und Walzwerke sowie um die Vollendung des Schiffsbauprogramms. Über diese Investitionen hinaus bestünden zur Zeit keine Projekte für eine Ausweitung der Erzeugungskapazitäten. Auf längere Sicht gesehen werde man natürlich bestrebt sein, die Durchsatzkapazität der Walzanlagen, die bei etwa 300 000 Monatstonnen liege, auch rohstahlmäßig zu untermauern.

Beim Investitionsprogramm für den Wiederaufbau, das nicht gerade klein gewesen sei, habe man sich in mancherlei Richtung Beschränkung auferlegt. Verschiedene Vorhaben seien zurückgestellt worden, weil die ATH nicht den Ehrgeiz gehabt habe, alles gleich selbst zu machen. Das gelte für die Produktion von Elektrolechen, ein traditionelles Aufgabengebiet der ATH, für Weißbleche und für verzinkte Bleche. Hier habe die ATH es für richtiger gehalten, mit anderen Werken zusammenzuarbeiten. Auf diese Weise könne sie unter Einsatz eigenen Vormaterials schon heute am Markt dieser Erzeugnisse teilnehmen. Dr. Sohl verwies in diesem Zusammenhang auf die Zusammenarbeit mit Chatillon-Commentry, Rasselstein und der Siegerner AG. und teilte mit, daß das in Dinslaken gemeinsam mit der Armco neu errichtete Werk für die Verarbeitung von Breitband inzwischen in Betrieb genommen worden sei. (Die Werkzeitung wird in einer der nächsten Ausgaben darüber berichten. Die Redaktion.)

Daneben sei durch eine eigentumsmäßige Verbindung mit anderen Unternehmen das Produktionsprogramm der ATH ergänzt und dadurch krisenfest gemacht worden. So sei die neue Unternehmensgruppe Thyssenhütte, Niederrheinische Hütte und Deutsche Edelstahlwerke entstanden.

(Schluß in der nächsten Ausgabe)

Blick auf den Rheinstrom

Hier, von der Homberger Brücke aufgenommen, ein Blick auf den Rheinstrom, der zu jeder Zeit von geschäftigem Treiben — Schleppdampfern und Schleppzügen, Kähnen und Booten — belebt ist und wie kaum ein anderer auf der Welt so viel Lasten auf seinem breiten Wogenrücken trägt. An dieser Stelle weitet sich der Rhein; fast küstenähnlich muten hier seine Ufer an. Zur Linken ist das Einmündungsgebiet zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen, die auf dem Bilde nicht sichtbar sind. Vor uns, hinter der großen Schleife, die der Rhein macht, ragen rechts im Hintergrund linksrheinisch die Zechentürme der Bergwerke Diergardt-Mevissen auf. Noch weiter nach links wird die Silhouette der Duisburger Industriefront sichtbar; unmittelbar am Strom reihen sich dort die großen Werke aneinander: Hütten, Eisenwerke, Hochöfen, Walzwerke. Das ist Duisburgs Stahlstraße, die größte Werksstraße der Welt. Folgt man dem Strom in anderer Richtung, dann würden auf Hamborner Gebiet die großen Werksanlagen der August Thyssen-Hütte und die Fördertürme und Zechenaufbauten der Hamborner und der Friedr. Thyssen-Bergbau AG. sichtbar. Eine ausgezeichnete Aufnahme vom Rhein, der Herzsclagader der Rhein-Ruhr-Wirtschaft.

Lichtbild: Wilfr. Brink



Kurz - aber interessant

In den USA wurde mit dem Bau des ersten atomgetriebenen Handelsschiffes der Welt begonnen. Das 179 Meter lange Schiff soll im Jahre 1960 fertiggestellt sein und den Namen „Savannah“ erhalten. Das Schiff wird 176 Millionen DM kosten, mehr als doppelt soviel wie ein Handelsschiff mit herkömmlichem Antrieb. Es soll eine Strecke von 560 000 Kilometern zurücklegen können, ohne Treibstoff ergänzen zu müssen, und wird eine Geschwindigkeit von über 20 Knoten erreichen. Es soll 60 Passagiere, 130 Besatzungsmitglieder und 9500 t Fracht befördern können. — In der Sowjetunion steht als erstes Schiff dieser Art der 16 000 t große Eisbrecher „Lenin“ vor der Vollendung.

* * *

Die Sperren am Duisburger Hauptbahnhof wurden in letzter Zeit täglich von 130 000 Reisenden durchschritten, und in den sechs Bahnsteigen liefen innerhalb 24 Stunden 500 Züge ein.

* * *

Kürzlich wurde nach Beendigung der Umgleisungsarbeiten an der Straßenbahnlinie 9 zwischen Dinslaken und Walsum mit 27,7 Kilometern die längste Straßenbahnstrecke des Ruhrgebietes in Betrieb genommen. Sie führt von dem südlichsten Stadtteil Duisburgs — Huckingen — bis in die Kreisstadt Dinslaken im Norden.

* * *

Nach Angaben der Deutschen Bundesbahn kostet eine moderne D-Zug-Lokomotive bei der Anschaffung etwa 550 000 DM, eine entsprechende Diesellok 750 000 DM, eine Lokomotive für den elektrischen Betrieb mindestens 1 Million DM und jeder D-Zug-Wagen etwa 200 000 DM. Die Anschaffungskosten eines Zuges mit zehn Wagen betragen im Dampfbetrieb also mindestens 2 550 000 DM, im Dieselmotorbetrieb 2 750 000 DM und im elektrischen Betrieb 3 Millionen DM.

Der Neubau von einem Kilometer eingleisiger Eisenbahnstrecke einschließlich des Gleises kostet nach diesen Angaben etwa 800 000 DM und bei zweigleisiger Strecke etwa 1 200 000 DM je Kilometer.

* * *

In Basel wurde kürzlich der erste vollautomatische „Autosilo“ eröffnet, der 374 Autos aufnehmen kann. Dieser ungewöhnliche Bau, der 15,5 Millionen Schweizer Franken gekostet hat, ist mit etwa 40 Prozent der Baukosten ausgekommen, den eine herkömmliche Rampengarage gleichen Fassungsvermögens mit ihrem verhältnismäßig großen Platzbedarf für Rampen, Zu- und Anfahrtswege benötigt hätte.

Gleichsam von Geisterhand ergriffen werden die in diesem Silo abgestellten Autos. Ein Fallgitter sperrt die Einfahrtbox nach außen ab. Pneumatisch von der Seite gegen die Reifen drückende Zentrierrollen bringen den Wagen in die genaue Mittelstellung. Die hintere Schiebewand tut sich auf. Von dem Förderkorbähnlichen Aufzug, der jetzt genau hinter der Einfahrtbox bereitsteht, schiebt sich ein niedriger Greiferwagen in flacher Rinne unter das Auto, um es an den Hinterreifen um wenige Zentimeter anzuheben und aus der Box heraus auf die Aufzugsplattform zu ziehen. Die Schiebewand der Einfahrtbox schließt sich wieder. Sie ist nun für das nächste Auto frei. Der Wagen auf dem Förderkorb aber entschwebt in beträchtlicher Geschwindigkeit schräg nach oben. Keines Menschen Hand, Auge oder Fuß hat mit diesen Bewegungen irgend etwas zu tun. Alles ist vollautomatisch gesteuert. Höchstens 30 Sekunden dauert das Ein- und Ausparken eines Wagens.

* * *

Eine Nürnberger Bleistiftfabrik hat einen Spezial-Graphitstift („Lyra-Orlow Zellugraph 63 900“) herausgebracht, mit dem man auf allen glanzlosen Flächen (z. B. Glanzpapier, Kunstdruckpapier, lackiertem Papier, Zelluloid, lackiertem Holz oder Blech) mühelos schreiben kann.

* * *

Französische Ingenieure haben eine neue Sorte von Glas erarbeitet, in das man Nägel schlagen kann, ohne daß es dabei zersplittert. Man arbeitet auch an neuen Glasprodukten, darunter an Glasbausteinen, die sich sägen und nageln lassen, und an einer Glassorte für Spezialzwecke, die bei direkter Berührung mit Sonnenstrahlen lichtundurchlässig wird.

25jähriges Dienstjubiläum von Dr. Walter Cordes

Am 1. Juni 1958 hatte Hüttendirektor Dr. Walter Cordes, kaufmännisches Vorstandsmitglied der August Thyssen-Hütte AG, sein 25jähriges Dienstjubiläum.

Am 21. März 1907 wurde er in Dortmund geboren. Nach dem Einjährigen trat der damals Sechzehnjährige 1923 als kaufmännischer Lehrling bei der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten-AG in Bochum, einer der Gründergesellschaften der Vereinigten Stahlwerke, ein. Mit Energie und Ausdauer bereitete sich in jenen Jahren der Lehrling und spätere Handlungsgelhilfe der Vereinigten Stahlwerke AG, Abteilung Bergbau, auf das Abitur vor, um einmal das betriebswissenschaftliche Studium aufnehmen zu können. Diese Möglichkeit eröffnete ihm ein Stipendium der Stadt Bochum. 1928 ging er auf die Universität Köln, später auf die Handelshochschule Berlin, wo er schließlich Assistent von Prof. Julius Hirsch, dem Leiter des Forschungsinstitutes für den Einzelhandel, wurde. Im Februar 1923 promovierte er zum Dr. oec. (Wirtschaftswissenschaft). 1933 trat er in die Hauptverwaltung der Vereinigten Stahlwerke ein, bei welcher er bis 1945 tätig war. Er arbeitete dort eng mit Dr. Dinkelbach zusammen. Bei Kriegsende war er als Direktor mit seiner Abteilung Hauptrevision im Siegerland tätig.

Nach dem Kriege trat er 1946 als Geschäftsführer und Teilhaber in die Maschinenfabrik Sempell in Mönchen-Gladbach

ein und baute diesen vom Kriege völlig zerschlagenen Betrieb ganz von unten neu auf. Schon hier stellte ihn die zu bewältigende Aufbauarbeit vor Probleme, wie sie ihn später noch



weit mehr bei der August Thyssen-Hütte erwarten sollten. Mit ihr kam er wieder in Verbindung, als er als einer der Geschäftsführer des Arbeitskreises für Fragen der Neuordnung zum Vorsitzenden eines Arbeitsausschusses berufen wurde, dem die Aufgabe gestellt war, die Neuordnung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen durchzuführen, um den verkehrswirtschaftlichen Verbund zwischen Hütten und Zechen im nördlichen Duisburger Raum trotz der Entflechtung zu sichern. Am 1. Juni 1951 wurde dann Dr. Cordes als stellvertretendes Mitglied des Vorstandes für den kaufmännischen Bereich berufen. Seit dem 2. Mai 1953 — dem Gründungstag der neuen ATH — gehört er dem Vorstand als ordentliches Mitglied an.

In jenen Jahren betreute Dr. Cordes neben der Leitung anderer kaufmännischer Abteilungen vor allem den Verkauf. Viele technische, kaufmännische und finanzielle Probleme

waren zu lösen. In den letzten Jahren obliegt Dr. Cordes besonders die Lösung der neuen organisatorischen Fragen im Zusammenhang mit der Bereinigung von Entflechtungsschäden.

Rechtsfragen aus dem täglichen Leben

Ich fahre mit der Bundesbahn

Endlich ist es soweit. Ich habe Urlaub. Noch heute geht es mit der Bundesbahn in das Ferienhaus „Lebenskraft“. Frühzeitig bin ich mit meinem Koffer auf dem Bahnsteig, denn einen Eckplatz muß ich unbedingt haben. Und ich habe Glück. Ich stelle meinen Koffer auf den errungenen Platz und eile noch schnell wieder hinaus, um mich von meiner Freundin Käthe zu verabschieden.

Als ich nach der Abfahrt des Zuges in mein Abteil komme, ist der Eckplatz besetzt. Alles ist überfüllt, es gibt nur noch Stehplätze. Mein Koffer befindet sich vor der Tür des Abteils und ist von den vorübergehenden Reisenden zum Überfluß noch ziemlich erheblich beschädigt worden.

Was kann ich tun?

Meine Rechte und auch Pflichten bei der Beförderung durch die Bundesbahn sind in den verschiedensten Bestimmungen geregelt. Zunächst gelten für den Beförderungsvertrag, der durch die Lösung der Fahrkarte mit der Bundesbahn abgeschlossen wird, die allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches und des Handelsgesetzbuches §§ 453 ff. Sodann ist die Personenbeförderung in der Eisenbahnverkehrsordnung vom 8. September 1938 (mit zahlreichen Änderungen in den folgenden Jahren) im einzelnen geregelt. Schließlich gelten bei Unfällen für Personenschäden das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 und für Sachschäden das Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschäden vom 29. April 1940.

Danach kann man sich einen bestimmten Platz im Zuge durch ordnungsmäßiges Belegen für die Fahrt sichern. Dadurch, daß

man ihn vorübergehend verläßt, geht das Recht darauf dann nicht verloren. Der Sitzplatz muß natürlich so belegt sein, daß man dies einwandfrei erkennen kann. Das Heraufstellen des Koffers ist dafür aber völlig ausreichend.

Ich kann den Inhaber meines Platzes also zum Aufstehen auffordern und ihn notfalls unter Zuhilfenahme des Zugschaffners dazu veranlassen.

Mit dem Schaden an meinem Koffer ist die Rechtslage schon etwas schwieriger. Die Bundesbahn haftet mir insoweit nicht, denn es handelt sich um Handgepäck. Nach den §§ 454, 459 HGB muß die Bahn aber nur für Schäden an aufgegebenem Reisegepäck bei derartigen Vorfällen eintreten.

Anders wäre die Rechtslage nur, wenn mein Koffer bei einem Betriebsunfall beschädigt worden wäre. Dann tritt die sogenannte Gefährdungshaftung der Bundesbahn ein, wobei ein Verschulden des Personals nicht vorzuliegen braucht.

Hier kann ich mich also nur an den Reisenden oder die Personen halten, die meinen Koffer vor die Tür gestellt haben. Diese festzustellen wird, insbesondere bei großer Überfüllung des Zuges, nicht so einfach sein. Auch hierfür wird man am besten den Zugschaffner um seine Unterstützung bitten.

Zum Schluß sei noch bemerkt, daß die Bundesbahn ausnahmsweise dann für Schäden an dem Handgepäck eintreten muß, wenn und solange man es einem amtlichen Gepäckträger übergeben hat, der ja weithin an seinem Schild zu erkennen ist. Sobald er das Gepäck im Zuge abgestellt hat, hört diese Haftung dann allerdings wieder auf.

G. St.

Wer II pünktlich ist, hat mehr vom Leben!

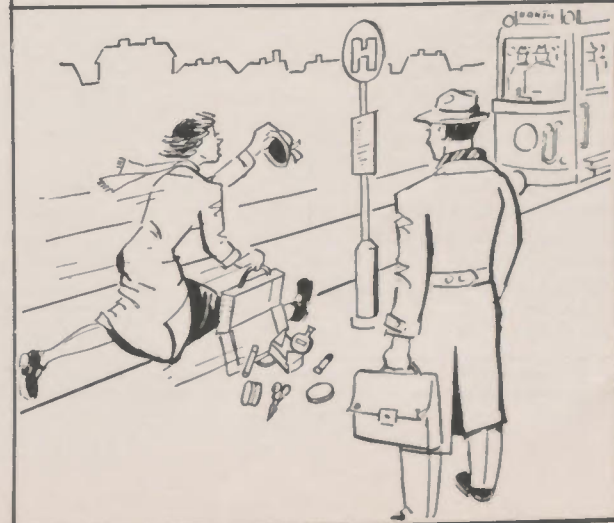
Die Pünktlichkeit ist der Angelpunkt allen Lebens und Strebens. Sie ist ein Talisman, welcher vor vielen, fast all den kleinen alltäglichen, aber auch großen Unannehmlichkeiten behüten kann. Wir halten viel von der großartigen Disziplin, mit der sich der Verkehr abwickelt, von der Ordnung und dem Tempo, mit dem er vor sich geht. Es ist aber nur die Pünktlichkeit, verankert in einem haarscharfen Zusammenwirken unzähliger einzelner Arbeitshandlungen, die den Ruf unserer Eisenbahn begründet und geholfen hat, das Flugwesen zu dem zu machen, was es heute ist.

Wir sind keine Einzelwesen, sondern leben in einer großen Gemeinschaft, in der einer auf den anderen angewiesen ist. Wenn wir uns selbst einmal prüfen, so werden wir feststellen, daß sich unsere schlimmsten Erinnerungen mit der Unpünktlichkeit verbinden. Man sieht sich im Traum zum Zug rennen, wacht erschreckt auf, und mit einem Blick auf die Uhr stellt man fest, daß es höchste Zeit ist, weil man den braven Wecker vorgestellt hatte, um sich nur noch fünf Minuten räkel zu können, wobei man natürlich wieder eingeschlafen ist. Schnell eine Katzenwäsche, Griff nach Kragen und Schlips, aber... ja — das Kragenknöpfchen. „Ob ich die Straßenbahn noch erreiche?“ Zum behaglichen Frühstück reicht es nicht mehr. Also im Stehen schnell einen Schluck Kaffee und im Dauerlauf durch die Straßen! Zusammenstoß an der Ecke und die Feststellung, daß die Straßenbahn weit hinten davonfährt. Die tägliche Furcht, ja noch die Straßenbahn oder den Zug zu erreichen, tausendmal wiederholt, läßt ihre Spuren im seelischen Bereich zurück. Eines Tages macht der Organismus diese Tortur nicht mehr mit. Die Spannungen entladen sich in der Krankheit des zwanzigsten Jahrhunderts, die mit Angina pectoris bezeichnet wird. Die bekannte Fliege an der Wand ärgert uns. Wir sind ungenießbar und stecken die ganze Umgebung mit unserer Nervosität an. Warum sind wir nun nervös? Wir geben zu, daß Nervosität uns stets behindert, uns kein Glück genießen läßt. Also? Werfen wir sie über Bord. Seien wir pünktlich.

Dazu gehört in erster Linie, daß wir morgens etwas zeitiger aufstehen als gewöhnlich. Wenn der Wecker rasselt, stehen wir sofort auf. Nur nicht noch eine Minute ruhen wollen! Dann Wasser in rauen Mengen, kaltes natürlich, den Oberkörper freigemacht und dem verschlafenen, trägen Ich eine kalte Abreibung geben. Vielleicht noch einige Atemübungen am offenen Fenster, die Toilette beendet, und ein ganz anderer Mensch setzt sich geruhsam an den Kaffeetisch. Wir haben ja viel Zeit und können noch einen Blick in die Morgenzeitung werfen oder hören uns das Frühkonzert im Rundfunk an. Natürlich gehen wir wenigstens ein Stück des Weges zu Fuß, machen bei schönem Wetter einen kleinen Umweg durch den Park und pumpen uns die Lungen voll frischer Morgenluft. Beim Einbiegen in die Hauptstraße sehen wir die Straßenbahn fahrbereit. Wir lassen sie sausen. Mit der nächsten langt's auch noch. Im Betrieb angekommen, gehen wir erhobenen Hauptes, ausgeruht, mit frischer Kraft an die Arbeit. Sie ist da, ein unerbittlicher Begleiter durchs Leben. Sie ist das tägliche Brot. Aber sie ist uns keine Last, denn wir beherrschen die Arbeit, weil wir ihr mit Ruhe gegenübergetreten sind. Wir füllen spielend leicht unseren Platz aus, denn wir haben das Vertrauen zu uns selbst und somit unsere Sicherheit wiedergewonnen. Am Abend gehen wir ohne Hast und Jagen unseren privaten Neigungen nach. Wir haben pünktlich unsere Pflicht erfüllt und den Sinn der Pünktlichkeit erfaßt. Wir haben mehr vom Leben.

Wime.

Zeichnungen: Paul Siodmok



Nur die Maschine?

Und wie ist es mit Dir?

Oh, ich weiß — Du bist ein großer Freund von Maschinen und Motoren. Und sicherlich ergeht es Dir mit Deinem Motorrad oder mit der Maschine an Deinem Arbeitsplatz wie einem guten und besorgten Pferdehalter mit seinem Tier: — sie ist Dir jenseits aller Mühen und Plagen im Laufe der Zeit auf eine besondere Weise ans Herz gewachsen. Es ist Dir daher nicht nur eine berufliche Pflicht, sondern viel mehr noch eine Sache des Herzens, sie immer in bester Ordnung zu halten. Es ist schön und anerkennenswert und höchst zu loben, wie Du Dich derart Deiner Maschine annimmst. Nur so wird sie Dir jederzeit einsatzbereit zu Diensten stehen.

Wie aber ist es nun mit Dir selbst? Denkst Du bisweilen auch daran, daß Dein eigener Körper in eben dem Maße einer liebevollen und umsichtigen Pflege bedarf wie Deine so sorgfältig gepflegte Maschine?!

Lächle bitte nicht über solche Frage. Es gibt im Berufs- und Arbeitsleben Männer genug, die zwar ihre Maschine und ihr Arbeitsgerät mit der erdenklichsten Sorgfalt und Liebe behandeln, ihren Körper jedoch auf eine fast sträfliche Weise mißachten und überschen. Sie werden es weit von sich weisen, etwa eine systematische Gesundheitspflege und Körperhygiene zu betreiben. Zahnpflege — nun ja, das mag noch

hingehen. Aber gar eine besondere Hautpflege? Oder eine Hand- und Fußpflege mit viel Wasser und Seifenschaum? Nein — das sei allenfalls Angelegenheit der Frauen, knurren sie vielleicht, oder jener eitlen Gecken, die zu viel freie Zeit hätten und sich zu wichtig nähmen.

Immerhin — auch für den gesündesten Mann ist die Gesundheit ein kostbares Gut, das er nicht gering achten sollte. Und gerade in unserer Zeit, da Leben und Beruf immer stärkere Anforderungen an den Menschen stellen, ist es vor allem wichtig, gesund und damit leistungsfähig zu bleiben. Nicht minder wichtig ist es, wie man in seiner äußeren Erscheinung den Menschen gegenübertritt. Körperpflege und Gesundheit gehören nun einmal sehr eng zusammen.

Auch Du solltest darauf achten, der Du so besorgt und liebevoll um Deine Maschine bemüht bist.

Bekanntmachung an unsere Mieter

Die Thyssen'sche Gas- und Wasserwerke haben den Wasserpriß von DM 0,25 auf DM 0,36 pro cbm und die Wassermessergebühr von DM 0,60 auf DM 1,70 erhöht.

Für die betreffenden Mieter haben wir daher die Wassergeldumlagen, die neben der Miete erhoben werden, ab 1. Juli 1958 neu berechnet.

Rheinische Wohnstätten AG
zugleich

Westdeutsche Wohnhäuser AG

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb
blicken zurück:



Franz Mellinhof, Weichensteller
Eisenbahn Nord
eingetreten am 8. Juli 1918



Leo Hahn, Rangiermeister
Eisenbahn Nord
eingetreten am 30. Juli 1918

25 Jahre ist in unserem
Betrieb tätig:



Heinrich Moldenhauer, Kranführer
Hafen Schwelgern
eingetreten am 10. Juli 1933

Unseren Jubilaren ein
herzliches Glückauf!

Lichtbilder: Wilfr. Brink

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Erich Jörgens, Eisenbahn Nord,
mit Inge Ostach
am 14. Januar 1958

Hans-Georg Lange, Eisenbahn Nord,
mit Margitta Kunkel
am 18. April 1958

Martin Nitsche, Eisenbahn Süd,
mit Christel Rühl
am 2. Mai 1958

Werner Schmitt, Eisenbahn Nord,
mit Engelgard Koplatzik
am 3. Mai 1958

Johann Antoszkiewicz, Eisenb. Oberb. N.
mit Gisela Falk
am 3. Mai 1958

Hans-Walter Hildebrandt, Eisenb. Nord,
mit Edith Kraft
am 6. Mai 1958

Karl Hammel, Hafen Schwelgern,
mit Brunhilde Trapp
am 8. Mai 1958

Alfred Neitzel, Masch.-Betr. Nord,
mit Hannelore Rosenbaum
am 14. Mai 1958

Nachwuchs kam an:

Ursula, 28. April 1958

Werner Schneider, Eisenbahn Süd

Edda, 29. April 1958

Heinz Herrmann, Eisenbahn Süd

Silvia, 2. Mai 1958

Johannes Hirschmann, Masch.-Betr. N.

Pia, 5. Mai 1958

Friedrich Germann, Eisenbahn Nord

Joachim, 7. Mai 1958

Tilo Schuldt, Eisenbahn Nord

Cornelia, 9. Mai 1958

Karl-Heinz Grolius, Masch.-Betr. Nord

Michael, 15. Mai 1958

Josef Brackmann, Masch.-Betr. Nord

Gabriele, 21. Mai 1958

Willi Glowacz, Masch.-Betr. Nord

Todesfälle:

Ferdinand Ahrenholz, Kranführer,
Hafen Schwelgern;

geb. 17. 7. 1899; gest. 13. 5. 1958;
eingetreten: 27. 10. 1922.