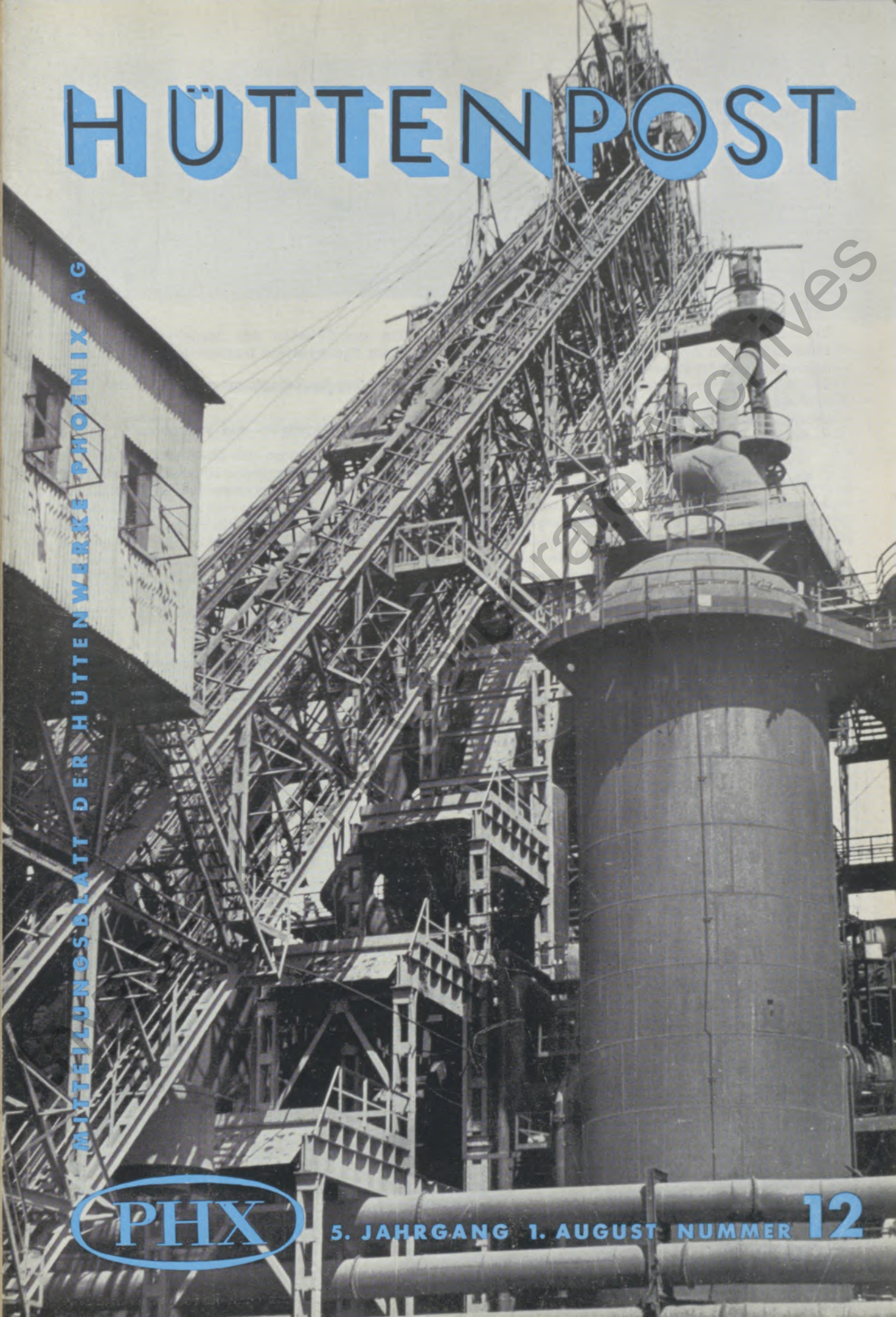


HÜTTENPOST



MITTEILUNGSBLATT DER HÜTTENWERKE PHOENIX A.G.



5. JAHRGANG 1. AUGUST NUMMER

12

Die Werksbahn im Dienste von Eisen und Kohle

Ein ausgedehntes Werksbahnnetz durchzieht den Industrieraum in dem nördlichen Winkel zwischen dem Rhein und der Ruhr und verbindet die Betriebe der Schachtanlagen, Kokereien und Hüttenwerke untereinander in einem zentral gesteuerten Verkehrsunternehmen, dem

Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen in Hamborn

der am 1. Oktober 1949 organisatorisch eine neue Form erhalten hat. Er ist seitdem der gemeinsame Verkehrsträger für die August-Thyssen-Hütte, die Hüttenwerke Phoenix und die beiden Bergbaugesellschaften Hamborn und Friedrich Thyssen. Der größere Zweig dieses Verkehrsunternehmens ist sein Eisenbahnbetrieb, der zur Erfüllung der ihm gestellten Aufgaben über umfangreiche Verkehrsmittel verfügt.

Eines der wichtigsten ist

das 486 km große Gleisnetz

mit seinen 1660 Weichen und 79 Brückenbauwerken, von denen die Brücke am Schlackenbergr Meiderich das bemerkenswerteste Bauwerk ist. Hier überspannen die zweigleisige Werksbahnbrücke als obere und eine darunterliegende ebenfalls zweigleisige Brücke der Bundesbahn die Honigstraße an derselben Stelle (Abb. 1). Erwähnenswert sind die in der letzten Zeit beim Gleisbau eingeführten Vorrichtungen (z. B. Gleisstopfmaschine u. a.) zur Erleichterung der Arbeit und Verbesserung des Baufortschrittes, sowie die Verwendung von Gleischwellen aus Eisenbeton. Diese Eisenbahnanlagen



werden aus Gründen der Betriebssicherheit von kundigen Facharbeitern laufend instandgehalten.

Eine für den Verkehrsdienst gleich wichtige Aufgabe hat

der Lokomotiv- und Wagenpark

zu erfüllen, der ebenso wie die Gleisanlagen stark unter den Einwirkungen des Krieges gelitten hatte und jahrelang einen nennenswerten Ersatz nicht erhalten konnte. Auch hier mußten zur Abdeckung des Nachholbedarfes ansehnliche Mittel aufgewendet werden. Der augenblickliche Bestand weist 70 Dampflokomotiven verschiedener Leistung, von der leichten zweiachsigen bis zur schweren 115-t-Güterzuglokomotive mit Schlepptender auf (Abb. 2). Die verfügbare Leistung dieser Dampflokomotiven beträgt insgesamt 38 000 PS.

Der elektrische Bahnbetrieb

verfügt über 33 zweimotorige und 17 viermotorige Betriebsmaschinen mit einer installierten Leistung von insgesamt 18 000 PS; die meisten sind mit Batteriehilfsbetrieb ausgerüstet für Fahrten auf Streckenabschnitten, in denen die Verlegung der stromführenden Fahrleitung nicht möglich ist. Für die Erweiterung des elektrischen Bahnbetriebes befinden sich acht zweimotorige und sechs viermotorige Lokomotiven in Bau bzw. Planung. Bereits 150 km Gleis sind mit Fahrleitung überspannt, die von mehreren Gleichrichtern mit Gleichstrom von 600 Volt gespeist werden. Seit April dieses Jahres ist der Bahnbetrieb im Werk Nord der Hüttenwerke Phoenix voll elektrifiziert.



Bild links (Abb. 1):
Werksbahnbrücke an der Honigstraße

Bild oben (Abb. 2):
Schwere Dampflokomotive auf Streckenfahrt

Titelbild: Hochofen 3 mit Schrägaufzug

Rückseite: Leichte Brise

Aufgenommen durch die Fotogemeinschaft PHX

Bild rechts (Abb. 3): Wannenwagen

Bild unten (Abb. 4):
Elektrisches Stellwerk



Ein Park von nahezu

5000 Eisenbahnwagen

verschiedener Größe und Bauart dient der Beförderung der vielgearteten Ladegüter zwischen den Betrieben oder von Werk zu Werk. So werden z. B. Eisen und Schlacke in flüssigem Zustand in Pfannenwagen; Kohle, Koks und andere Schüttgüter dagegen entweder in den bekannten Kastenwagen oder in Selbstentladewagen befördert. Für den Transport von Erzen und Sintergut (durch Warmbehandlung grobstückig gewordene Feinerze), die auf den Hochbahnen der Hochöfen in Bunker gekippt werden, kommen nur Selbstentladewagen bis zu 100 t Ladefähigkeit zur Verwendung. Halbzeug und Formeisen aus den Walzwerken wird auf den kastenlosen flachen Plattformwagen befördert. Schlackenklotzwagen bringen Thomasschlacke zu den Mühlen, wo das Thomasmehl in gedeckten G-Wagen zum Versand kommt. Ein neuartiger Wannenwagen (Abb. 3) mit 25 t Ladefähigkeit hat sich in den letzten Jahren für den Transport von Schrott jeder Art wegen seiner niedrigen Reparaturanfälligkeit recht bewährt. Wollte man den gesamten Park von 5000 Wagen hintereinander aufstellen, so würde eine 30 km lange Gleisstrecke z. B. von Duisburg bis nahe an Bochum herauskommen.

In mehreren Werkstätten, die mit leistungsfähigen Maschinen und Werkzeugen ausgestattet sind, wird vorwiegend das rollende Material (Lokomotiven und Wagen) planmäßig instandgesetzt. Sinnvolle Planung und Arbeitsgestaltung haben hier schon wirtschaftliche Erfolge erzielt.



Die Strecken- und Rangierfahrten werden zur Durchführung eines flotten und sicheren Verkehrs von 42 meist elektrisch betriebenen Stellwerken gesteuert (Abb. 4). Sie besitzen zusammen 2100 Hebel zur Bedienung der Weichen, Fahrstraßen und Signale, die immer in sicherem Zustande gehalten werden müssen. Die Bedienung dieser Sicherungsanlagen, die als Verkehrspolizei des Eisenbahnbetriebes gelten können, setzen bei den Stellwerkswärtern neben einer guten Kenntnis der Verkehrsverhältnisse und Verkehrsanforderungen eine immer stete Umsicht voraus. Der Eisenbahnbetrieb hat Stellwerke, bei denen in achtstündiger Schicht mehr als 1500 Hebelbedienungen für Weichen- und Signalstellungen auszuführen sind, außer mehreren 100 Ferngesprächen für Zugmeldungen und andere notwendigen Durchsagen.

Ein Hauptbrennpunkt des Werksbahnverkehrs ist

der große Rangierbahnhof

Grünstraße. Hier kommt täglich aus allen Richtungen eine große Zahl Güterzüge an, die von einer Druckmaschine auf den Gipfel des Ablaufberges gedrückt werden und selbsttätig auf der Rückseite des Berges über eine neue Gleisbremse, Bauart Thyssen-Frölich, in Wagengruppen entsprechend deren Empfängern in Abstellgleise ablaufen. Das Stellwerk Grünstraße ist mit einem neuzeitlichen Leuchtbild-Stellwerksapparat ausgerüstet worden, der die gewünschte Reihenfolge in der automatischen Weichenstellung für die einzelnen Wagengruppen ermöglicht.

Auch der Gemeinschaftsbetrieb,

das größte Werksbahnunternehmen in Deutschland

hat durch die Belebung der Wirtschaft, insbesondere der eischaffenden Industrie, in den letzten Jahren einen sichtbaren Aufschwung genommen. Seine Verkehrsleistung, die sich im Jahre 1949/50 noch auf 93 Mill. tkm stellte, ist bis 1952/53 auf 150 Mill. tkm angestiegen (Abb. 5); sie entspricht ohne Berücksichtigung der Leer- und Rangierfahrten der Fahrleistung eines normalen Güterzuges, der 50 beladene Wagen mit einem Frachtgewicht von 1000 t nahezu viermal um den Erdäquator (40 000 km) gefahren hat. Die Eisenbahn hat im letzten Jahr 1952/1953 rd. 32 Mill. Tonnen Güter, demnach arbeitstäglich mehr als 100 000 t befördert. Hierzu waren rd. 1,3 Mill. Wagenbehandlungen (beladen) bei einer

Gleisnetz

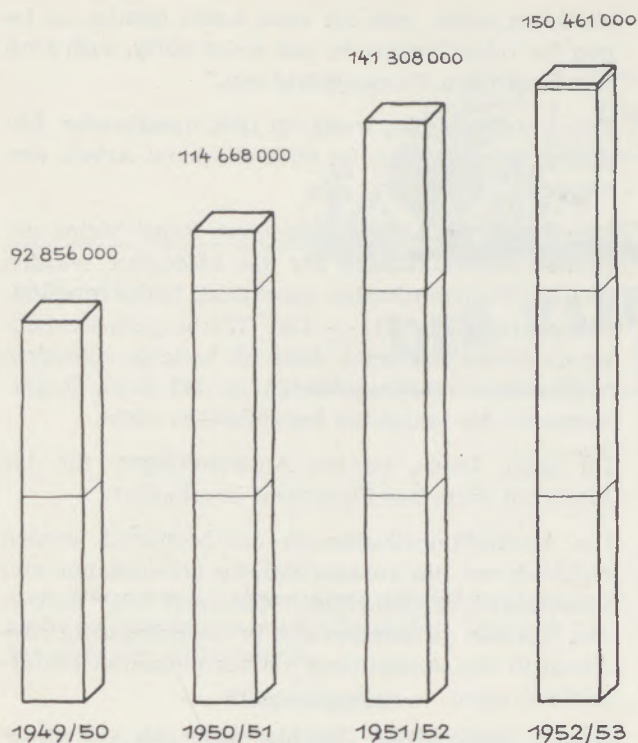
des Gemeinschaftsbetriebes
Eisenbahn u. Häfen
Duisburg - Hamborn

0,5 1,0 1,5 2,0 2,5 km
1 : 50 000



Zeichenerklärung:

- Grenze des Grubenfeldes
- Schächte in Förderung
- Schächte außer Betrieb
- Gleise des Gemeinschaftsbetriebes
- Gleise der Bundesbahn
- Reichsautobahn

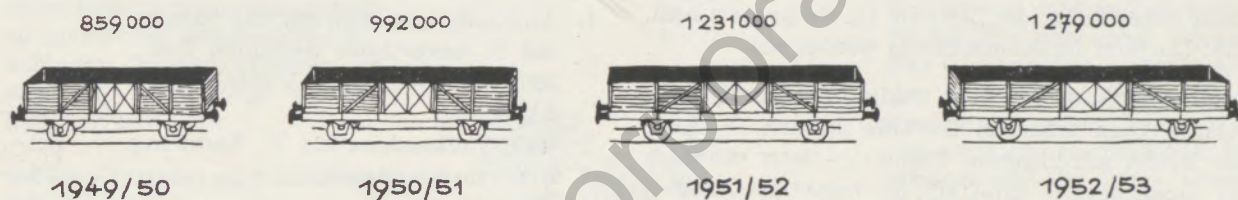


mittleren Beförderungslänge von 4,75 km erforderlich (Abb. 6). Die Fahrleistung des beladenen Wagenparkes beträgt täglich 800 km, eine Strecke, die der Entfernung von Duisburg bis Berchtesgaden, am äußersten Zipfel von Bayern, entspricht.

Körperliche und geistige Einsatzfähigkeit und Berufsfreudigkeit sind auch für den Eisenbahner die unerläßlichen Voraussetzungen zur Erfüllung der vielfältigen Verkehrsaufgaben und zur Gewährleistung der Betriebssicherheit. Eine bis ins einzelne durchdachte Betriebsregelung im Eisenbahnverkehr trägt in enger Zusammenarbeit mit den Betrieben des Bergbaues und der Hüttenwerke nicht wenig zu einem störungsfreien Ablauf der Kohlenförderung und Hüttenproduktion bei.

Der elektrische Bahnbetrieb im Raum der Hüttenwerke Phoenix, sowie der Umschlagbetrieb im Hafen Schwelgern, der ebenfalls zum Gemeinschaftsbetrieb gehört, sollen in den nächsten Nummern der „Hüttenpost“ geschildert werden.

Dr. Ing. A. Wolf



Zwiegespräch im Krankenzimmer

Guten Tag, Herr Doktor, was macht mein Freund Eilig?

Er hat noch einmal Glück gehabt, Herr Vorsichtig! Sein Bein hat zwar arg gelitten, aber eine Amputation brauchten wir nicht vorzunehmen; der Knochen war nur etwas gesplittert.

Das nennt man Glück im Unglück, Herr Doktor. Sein Motorrad wird wohl friedhofsreif sein, aber jedenfalls besser so als umgekehrt. Ich darf doch jetzt sicherlich schon zu ihm?

Selbstverständlich, Herr Vorsichtig, er wartet schon auf Besuch.

Dann werde ich Ihre Zeit nicht weiter in Anspruch nehmen, Herr Doktor. Auf Wiedersehen!

Auf Wiedersehen, Herr Vorsichtig!

Hallo, Felix! Wer hätte das gedacht, daß wir uns hier wiedersehen würden.

Ja! Rudi! Das ist aber nett von dir, daß Du mich heute schon besuchst.

Wie fühlst Du Dich denn, lieber Felix?

Das kannst Du Dir ja denken, wie vom Teufel persönlich gestreichelt. — Jetzt hast Du sicherlich die Nase voll von einem Motorrad.

Da hast Du recht, Felix; ein kleiner Wagen mit vier Rädern ist vielleicht doch etwas sicherer. Ich habe aber den Plan, mich zu motorisieren, fast wieder aufgegeben, denn wenn ich dich jetzt hier sehe, fehlt mir der Mut dazu. Zum anderen hörte ich, die

Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte

mit einem Pkw sollen nicht als Werbungskosten abzugsfähig sein. Felix, Du weißt doch einigermaßen Bescheid darin, da Du doch seinerzeit wegen Deines Motorrades beim Finanzamt warst.

So ungefähr kann ich Dir meine fast halbstündige Unterredung mit dem Finanzbeamten wiedergeben.

— Zunächst fragte mich der Beamte, ob ich meinen Wohnsitz im Einzugs- und Siedlungsgebiet meines Arbeitsortes hätte. Bei dieser Frage muß ich wohl dumm aus der Wäsche geguckt haben, denn er fuhr gleich fort: „Wohnen Sie aus persönlichen Gründen in einem Ort, wo Ihre Arbeitskollegen nicht zu wohnen pflegen?“

„Nein“, sagte ich daraufhin, „ich bin froh, daß ich in Buschhausen überhaupt eine Wohnung bekommen habe. In Ruhrort und Umgebung gibt es zu vermietende Wohnungen ja nur wie Regentropfen in der Sahara.“

„Ja, ja“, räusperte sich der Beamte, „aber warum wollen Sie denn Ihre Motorradkosten als Werbungskosten anerkannt haben? Es stehen Ihnen doch öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung, und deshalb darf ich Ihnen nur Ihre Aufwendungen für eine Zeitkarte der Straßen- oder Bundesbahn anerkennen.“

Ich erwiderte darauf: „Öffentliche Verkehrsmittel stehen mir zwar zur Verfügung, doch wenn ich mit meinem Motorrad fahre, habe ich täglich fast zwei Stunden Fahrzeit gespart.“

Mein lieber Felix, die Zeit, die Du da gespart hast, büßt Du jetzt im Krankenhaus wieder ein.

Rudi! Was du da sagst, ist Unsinn; denn durch eine Ollache kann jeder im Dunkeln stürzen. — Aber nun weiter mit unserem Thema! — Jetzt sah mich der Finanzbeamte groß an. Ich legte ihm nämlich einen Zettel vor mit folgender Zeitrechnung:

Fußweg von meiner Wohnung bis zur Straßenbahnhaltestelle	8 Minuten
Wartezeit durchschnittlich	3 "
Abfahrt ab Zahn/Buschhausen 4.50 Uhr, Ankunft Norbertuskirche 5.10 Uhr, somit Fahrzeit	20 "
Zeitverlust beim Umsteigen	5 "
Abfahrt Norbertuskirche 5.15 Uhr, Ankunft Bahnhof Ruhrort 5.45 Uhr, somit Fahrzeit	30 "
Fußweg von Bahnhof Ruhrort bis zur Betriebsstätte	10 "
Wartezeit bis Arbeitsbeginn	5 "
Gesamte Anfahrzeit	81 Minuten
Für die Rückfahrt benötige ich ungefähr die gleiche Zeit	81 "
so daß ich am Tage insgesamt	162 Minuten

unterwegs bin. — Die Fahrzeit mit meinem Motorrad beträgt aber täglich nur 40 Minuten, so daß ich einen Zeitgewinn von rund 2 Stunden habe.

„Ja“, sagte da der Finanzbeamte, „eine Zeitverschwendung von 2 Stunden kann auch niemandem zugemutet werden. Einige Finanzgerichte sind ja der gleichen Ansicht wie ich, doch will sich diese Auffassung noch nicht überall durchsetzen. Ich möchte Ihnen daher raten, wenn mein Chef Ihren Antrag

ablehnen sollte, was ich zwar kaum glaube, so legen Sie ruhig Einspruch, und wenn nötig, auch noch Berufung beim Finanzgericht ein.“

Entschuldige, Felix, wenn ich Dich unterbreche. Mit diesem ganzen Kram ist doch allerhand Arbeit verbunden.

Die Arbeit hat sich aber gelohnt, Rudi! Meine gesamten Aufwendungen für das Motorrad wurden mir als Werbungskosten anerkannt. Selbstverständlich wurden die 312,— DM Werbungskostenpauschale davon abgesetzt. Aber ich hatte ja außerdem noch andere Werbungskosten, so daß diese Steuersparnis die laufenden Benzinkosten deckt.

Du sagst, Deine ganzen Aufwendungen für das Motorrad hätte das Finanzamt anerkannt?

Die Anschaffungskosten für das Motorrad werden natürlich auf die voraussichtliche Lebensdauer von vier Jahren verteilt. Rudi, schau mal bitte dort in den Schrank, da befindet sich in der Brieftasche eine Abschrift der Aufstellung meiner gesamten Motorradfahrkosten. —

Danke, Rudi! Siehst Du, hier habe ich sie aufgeführt:

1. Anschaffungskosten für das Motorrad lt. beigefügter Rechnung DM 2000,—, davon ein Viertel Abschreibung	DM 500,—
2. Motorradkombination lt. Rechnung	" 150,—
3. Kraftfahrzeugsteuer	" 24,—
4. Unfallversicherung	" 6,—
5. Haftpflichtversicherung	" 47,50
6. Brand- und Diebstahlversicherung	" 7,50
7. Garagenmiete	" 60,—
8. Ersatzteile einschl. Reifenersatz lt. Rechnung	" 165,—
9. Reparaturen lt. Rechnungen	" 55,—
10. Brennstoffverbrauch für 100 km 2,5 Liter = rd. 1,90 DM; Fahrtage im Jahr 285 x tägl. Fahrstrecke von 18 km x 1,90 DM pro 100 km	" 97,—
mithin Fahrtkosten	DM 1112,—

Ja, Felix, inwieweit aber gilt denn das alles nur für einen Pkw? Die Voraussetzungen, die Du aufgezählt hast, erfülle ich meines Erachtens.

Danach habe ich den Finanzbeamten auch gefragt. Er äußerte sich darüber sehr pessimistisch und kam zu dem Schluß, daß die Kosten eines Kraftwagens bisher nur ausnahmsweise anerkannt werden, und zwar bei erheblich Gehbehinderten oder sonstigen schwer Körperbehinderten. Ich kann Dir also raten, wenn Du Dir einen Wagen zulegen willst, spreche vorher ausführlich mit einem Finanzbeamten oder einem anderen Steuerfachmann. —

Gut, Felix, das halte ich auch für das beste. — Sprechen wir nun von etwas anderem, das nicht so viel kostet.

W. Liwerski



Der August ist in erster Linie ein Erntemonat, sowohl im Gemüse- wie im Obstgarten. Darüber dürfen aber die notwendigen

Pflegearbeiten

nicht vernachlässigt werden. Solange die Vegetationszeit des Gartens dauert, ist zu hacken, zu jäten, wenn nötig, zu gießen, zu beschneiden, anzubinden, kranke Pflanzen zu entfernen, Schädlinge zu bekämpfen usw. usw.

Bei den Tomaten sind nicht nur die Seitentriebe weiter auszuknipsen, sondern die Spitzen werden nun gekappt, da jetzt sich noch bildende Blüten keine Früchte mehr bringen.

Bei Sellerie muß der Wurzelhals immer freigehalten werden, sonst schießen die Pflanzen ins Laub und die Knollen bleiben klein. Porree bestäube man vorbeugend mit E-605-Staub u. ä., da jetzt der Befall durch Räumchen der Porreefliege besonders stark ist.

Die abgetragenen, abgewelkten Ruten der Himbeeren werden kurz über dem Boden abgeschnitten; von den neuen Trieben lassen wir je Mutterstock 3—4 stehen.

Freigewordene Gemüsebeete können noch mit Endivien, Salat, Kohlrabi, Grünkohl bepflanzt werden. Wie bekannt, erhalten wir die Kraft unserer Böden durch Zufuhr von Humusdünger. Der evtl. Anfall an tierischem Dünger durch unsere Kleintiere ist nur gering; auch bei intensiver Kompostpflege reicht der Kompost nicht aus. Deshalb sollte der Kleingärtner die Humusversorgung und damit Bodenverbesserung durch

Gründungung

weit mehr ausnutzen, als es im allgemeinen ge-

schieht. Hierfür kommen in erster Linie Leguminosen in Frage, d. h. Pflanzen, die der Luft viel Stickstoff entziehen und in kurzer Zeit möglichst große Mengen organischer, humusbildender Substanz erzeugen und ihre Wurzeln tief in den Boden senken. Voraussetzung für die Anwendung der Leguminosen ist, daß die Beete schon im August frei sind und zu keiner Nachkultur gebraucht werden.

Für leichten Boden eignet sich am besten ein Gemisch aus blauen und gelben Lupinen, da die gelbe schnell den Boden beschattet und die blaue schnell in die Höhe wächst. Nach dem Abernten der Hauptfrucht wird der Boden leicht umgebrochen, der dann je 100 qm 5 kg Kali zu erhalten hat. Die Lupinen werden breitwürfig auf das Land gebracht: 3—4 kg je 100 qm. Für schwere Böden eignet sich besser ein Gemisch aus Erbsen, Pferdebohnen, Wicken und Peluschken, das im Handel als „Landsberger Gemenge“ zu erhalten ist. Hier wird statt Kali ein Volldünger von 5 kg gegeben.

Falls im August keine Einsaat von Gründüngung vorgenommen werden kann, kann man auch später — besonders bei Beeten, die vor Mai nicht benötigt werden — ein Gemisch von Roggen und Zottelwicke (*Vicia villosa*) aussäen.

Die Gründüngung hat folgende Vorteile:

1. Beschattung und Feuchthalten des Bodens
2. Ansammlung von Stickstoff
3. gesteigerte Tätigkeit der Bodenbakterien durch Erschließung des Untergrundes durch Eindringen der Wurzeln in tiefere Schichten
4. Verbesserung des Bodens durch Vermehrung von humusbildenden Stoffen.

Dipl.-Landwirt Zollenkopf

UNSERE AKTIE

Auf der außerordentlichen Hauptversammlung unserer Gesellschaft am 28. Juli 1954 wurde u. a. bekanntgegeben, daß nunmehr die Ausgabe unserer Aktien im Wege des Umtausches gegen VSt-Aktien am 1. September 1954 beginnt. Dies stellt in der Geschichte unserer Gesellschaft ein bedeutsames Ereignis dar, das seinen Ausdruck u. a. darin findet, daß gleichzeitig zum 1. September 1954 die Entlassung aus der Alliierten Kontrolle gemäß Gesetz 27 eintritt.

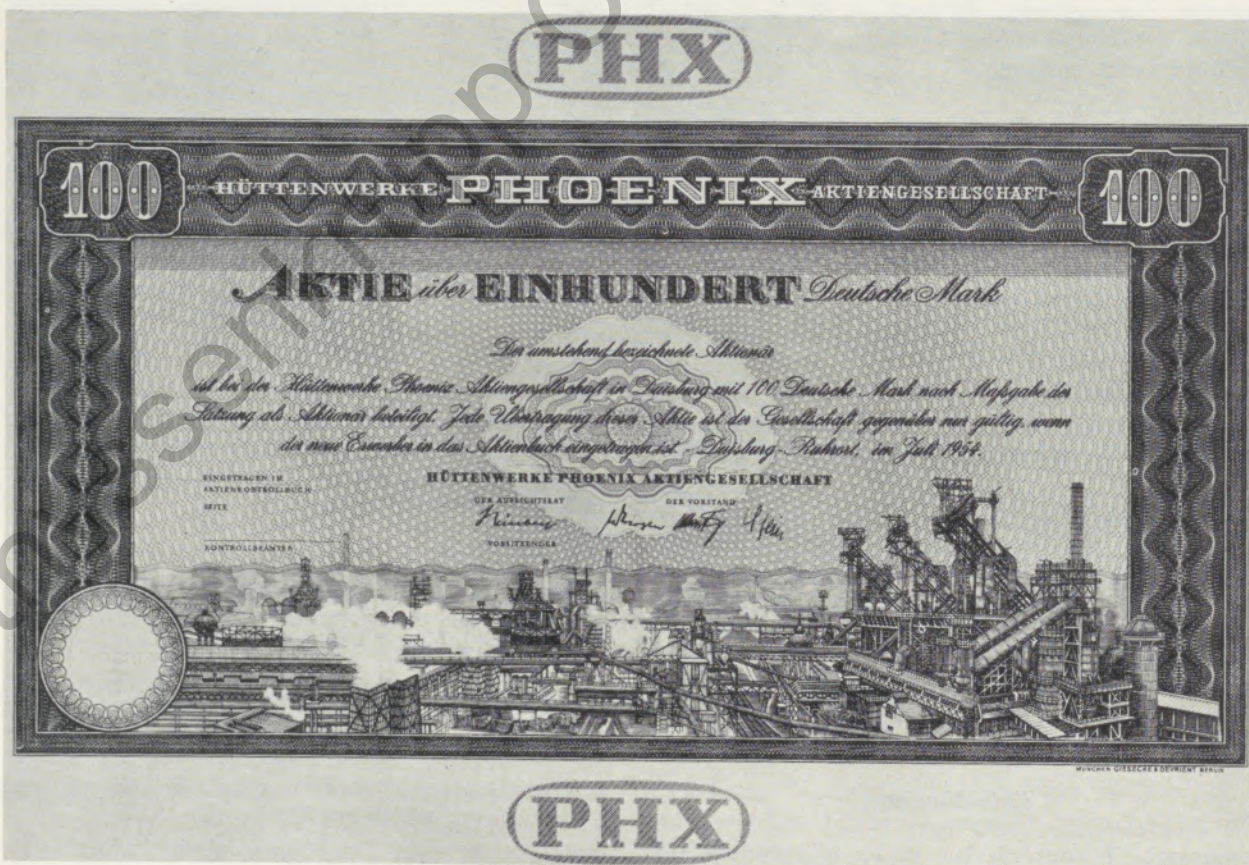
Nun ist unsere Aktie wie bei allen anderen Gesellschaften der Eisen- und Stahlindustrie eine „Namensaktie“, d. h. sie ist im Gegensatz zur anonymen „Inhaberaktie“ auf den Namen des Aktionärs ausgestellt. Die auf Grund der Alliierten Maßnahmen geschaffene Namensaktie stellt für die deutsche Wirtschaft — abgesehen von einigen wenigen unbedeutenden Ausnahmen — etwas Erstmaliges dar.

Als eine der Nachfolgesellschaften der Vereinigte

Stahlwerke Aktiengesellschaft ist unser Unternehmen mit einem Aktienkapital von nom. DM 115 000 000,— ausgestattet. Dies bedeutet, daß dem VSt-Aktionär für eine VSt-Aktie von nom. RM 1000,— Anteilrechte an unserer Gesellschaft über nom. DM 250,— zustehen. Dieser Anspruch müßte also befriedigt werden durch Aushändigung von nom. DM 250,— Aktien unserer Gesellschaft. Da wir jedoch als kleinsten Wert die 100er Aktie ausgeben, wird dem betreffenden VSt-Aktionär durch eine sog. Spitzenregulierung ermöglicht, die „Spitze“ von DM 50,— entweder zu verkaufen oder durch Zukauf auf DM 100,— aufzurunden.

Die Organisation und die technische Durchführung des Aktienumtausches sowie die Einführung unserer Aktien an der Börse wird Gegenstand einer Abhandlung in der nächsten Ausgabe der „Hüttenpost“ sein.

Herrlett



50 JAHRE AAKERFÄHRBRÜCKE

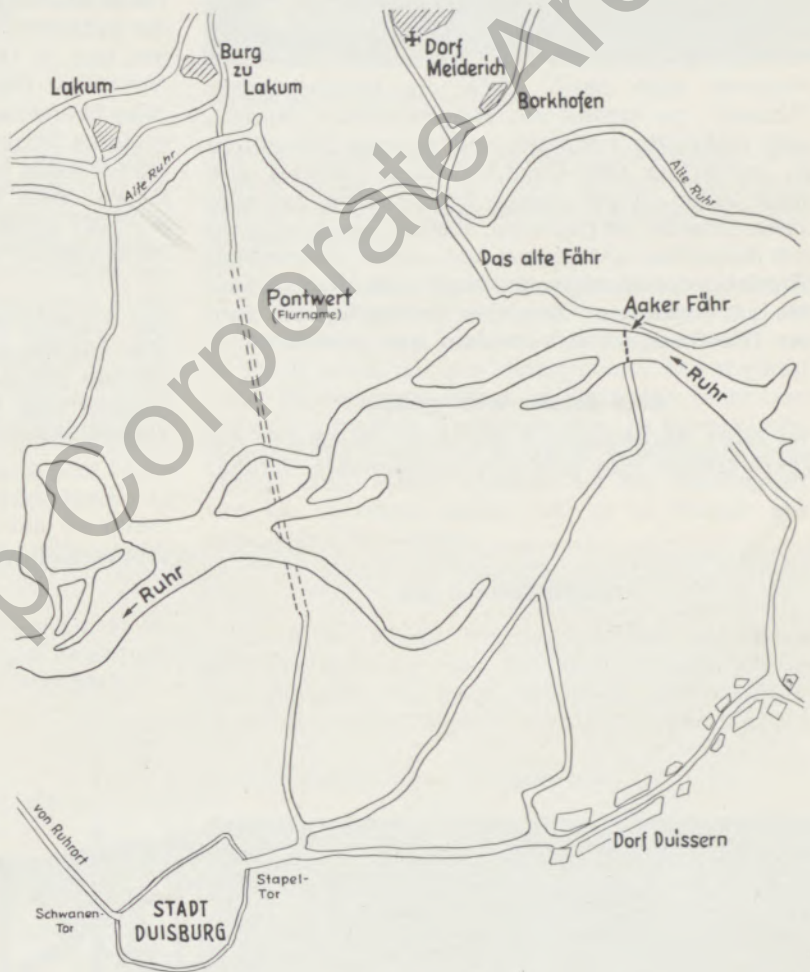
Ist erst ein halbes Jahrhundert vergangen, seitdem an der Ruhr zwischen Duisburg und Meiderich das Fährschiff seinen Dienst einstellte und seitdem man auf einer festen Brücke über den Fluß gelangen konnte? Und das in einem damals schon in stärkster industrieller Entwicklung begriffenen Gebiet, dessen Nordteil vor allem durch die Anziehungskraft der Stammwerke unserer Hüttenwerke Phoenix Aktiengesellschaft seit Jahrzehnten schon einen früher ungeahnten Aufschwung genommen hatte? So mag mancher aus der jüngeren Generation fragen. Doch von den älteren Jahrgängen erinnern sich noch viele an den einstigen Betrieb der Aakerfähre und auch daran, daß von 1902 bis 1904 dort die erste Brücke erstellt worden ist. Damals stand auch erst vier Jahrzehnte lang zwischen Duisburg und Ruhrort eine Ruhrbrücke zur Verfügung. 1864 war die Hanielbrücke in Betrieb genommen worden.

Ihrer Benennung nach knüpft die Ruhrbrücke zwischen Duisburg und Meiderich an die vielhundertjährige Geschichte der Aakerfähre an. Schon der Name Aakerfähre weist ins Mittelalter zurück. Früher schrieb man meist „Akerfähre“, im Mittelalter auch, etwas entstellt, „Hakerfähre“. Eine Duisburger Stadtrechnung vom Jahre 1360 berichtet schon von Fährleuten an der „Hakerfähre“. Das war die Zeit, in der die Geschichte der Stadt Ruhrort eben erst begann. Wir wollen noch um verschiedene Jahrhunderte in die Vergangenheit der unteren Ruhr weiter zurückblicken, um die Entwicklung des Ruhrfährverkehrs im heutigen Duisburger Stadtgebiet in Umrissen darstellen zu können.

Die älteste Ruhrfähre

Älter als die Aakerfähre war eine Ruhrfähre, die wir als „Lakumer Fähre“ hier bezeichnen wollen. Im frühen Mittelalter führte der Weg vom Stapeltor aus direkt nach Norden zur Ruhr in Richtung Lakum, nach dem alten Königshof aus der Zeit Karls des Großen oder vielleicht aus einer noch etwas früheren Zeitepoche. Der Hof Lakum mit seiner unweit davon gelegenen Burg stellte damals den wichtigsten Punkt des ganzen Meidericher Bezirkes dar. Bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts floß der Rhein

an der Altstadt Duisburg vorbei und nahm in der Gegend des heutigen Stauwehrs die Ruhr auf. Bei Lakum befand sich eine Anlegestelle für Rheinschiffe. Unweit der alten Ruhrmündung vermittelte eine Ponte oder Fähre den Verkehr über die Ruhr. Unsere Karte, die das Aussehen unserer Ruhrlandschaft um 1730 wiedergibt, läßt mit der Flurbezeichnung „Pontwert“ den viel älteren Zustand noch erkennen. „Wert“ bedeutet Insel oder Halbinsel. Die



Benennung Portwert erinnert also an eine Insel oder Halbinsel für die Ponte oder das Fährschiff. Auf der Karte ist der Weg von Duisburg zu dieser Ponte gestrichelt eingezeichnet.

Daß die Ruhr im Laufe der Jahrhunderte ihren Lauf vielfach geändert hat, ist aus der Karte ebenfalls gut ersichtlich. Die Flußströmung verästelte sich noch vor 200 Jahren in viele Seitenarme und Schlingen. Auch der Übergang „Aakerfähre“ befand sich ehemals etwas weiter nördlich, wie aus der Flurbezeichnung „das alte Fähr“ deutlich hervorgeht.

Vom „Pontwert“ zur „Aachener Fähre“

Noch um 1500 befand sich am Pontwert eine Überfahrtsstelle, als man für den größeren Durchgangsverkehr schon längst die Aakerfähre benutzte. Ein fernes Ziel, nicht etwa eine Geländebeschaffenheit oder ein in der Nähe gelegener Ort wie etwa Meiderich oder Duisburg, gab dieser zweiten Fähre den Namen. Die Stadt Aachen, mundartlich hier gesprochen „Oken“, war das Fernziel, näherhin für die Teilnehmer an den im Mittelalter üblichen „Hilumsfahrten“ (Wallfahrten) nach Aachen. Alle sieben Jahre fanden solche Fahrten statt. Die Bezeichnung Aakerfähre ist von der Meidericher Ruhrseite her gebildet worden. Offenbar ist die Fährstelle zuerst nur zeitweise für die Teilnehmer an der Akenfahrt eingerichtet worden und hat dann davon ihren Namen behalten. Im 16. Jahrhundert machte eine Änderung des Ruhrlaufs die Verlegung der Fährstelle etwas weiter nach Süden nötig. Sie lag nun auf Duisburger Gebiet, und die Duisburger beanspruchten demgemäß auch die Fährgerechtsamkeit, setzten sich gegenüber den Meiderichern mit ihrem Anspruch auch durch. „Wie die Meiderichschen Fährleut“, so erzählt ein zeitgenössischer Bericht, „das Hakerfähr verlassen und eigenen Mutwillens an berührtem Ort Duisburgischen Gebietes sich eines Vehrs zu gebrauchen unterstanden, hat man ihnen dasselbe nit gegunnet, sondern Duisburgenses sich demselben widersetzt und wegen notwendiger Überfahrt des hantierenden Kauf- und Handelsmanes an berührtem Ort ihres Territorii eine Pont zur Überfahrt selbst verordnet und bestellt.“

Eine Brücke wird gebaut

Bei einer Rückschau auf die lange Geschichte des Fährbetriebes mag man sich einigermaßen darüber

wundern, daß erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein durch die Wasserstandsverhältnisse häufig gestörter und unterbrochener Fährbetrieb durch den Bau einer Brücke in Wegfall kam. Am Brückenbau war nächst Duisburg und Meiderich auch die Stadt Oberhausen lebhaft interessiert, der zu Ende des vorigen Jahrhunderts an der Fortführung ihrer Straßenbahn bis Duisburg gelegen war. Man einigte sich dahin, daß die Stadt Duisburg die Hälfte der auf 750 000 Mark veranschlagten Baukosten übernehmen, Meiderich und Oberhausen je ein Viertel tragen sollten. Doch Oberhausen zog sich aus Gründen der inzwischen geänderten Straßenbaupläne bald wieder von der Beteiligung zurück. So übernahm Duisburg zwei Drittel und Meiderich ein Drittel der Kosten.

Mit dem Bau begann man anfangs Oktober 1902. Die Gesamtlänge der Brücke betrug einschließlich Flutbrücke 354 m, bei Spannweiten von 75 m für die Mittelöffnung, je 51,5 m für zwei Seitenöffnungen und je 18 m für sechs Flutöffnungen. Am 11. November 1904 wurde das neue Werk der Benutzung übergeben. Schienen für die erst später fertiggestellte Straßenbahn von Duisburg nach Meiderich waren schon beim Brückenbau mit verlegt worden. Es war hohe Zeit, daß das Werk fertig war, denn ein Jahr später erfolgte die Vereinigung der Stadt Meiderich mit Duisburg.

Der Vollständigkeit halber mag noch angefügt werden, daß die Aakerfährbrücke in der Endphase des zweiten Weltkrieges dem Schicksal der Zerstörung nicht entging. Die Wiederherstellung gelang hier in verhältnismäßig kurzer Zeit.

Dr. F. Rommel



Ein Wort an unsere Badelustigen!

In jedem Jahr fordert der „nasse Tod“ in den offenen Gewässern seine Opfer. Alle Verbote und Ermahnungen, die von zuständigen Stellen ausgesprochen werden, können die traurige Bilanz eines Sommers nicht ändern. Die vorhandenen Freibäder reichen eben nicht aus, um unseren Hunger nach Licht, Luft und Wasser zu stillen. An heißen Tagen — besonders samstags/sonntags — sind die Flüsse, Kanäle und Seen dich belagert von Menschen, die mit Kartoffelsalat und Stullenpaket aus den Mauern der Stadt flüchten. An Ort und Stelle werden gleich die Kleider vom Leibe entfernt und dann geht's hinein in die kühle Flut. Etwas Dümmeres kann's ja kaum noch geben. Schon mancher blieb da gleich unten und wurde erst nach geraumer Zeit wieder vom Wasser freigegeben.

Dabei gibt es so manches Gute, das ein wenig im Verborgenen bleibt, weil ihm zu wenig Beachtung geschenkt wird. Das kann auch vom Nachbarn unserer Hüttenwerke,

dem Stadtbad

an der Apostelstraße in Laar, gesagt werden, wohin viel zu wenige ihren Weg finden.

Wenn sie nur wüßten, um welch köstlichen Genuß sie sich bringen. Und dabei ist das Vergnügen so preiswert, besonders an den Werktagen morgens von 6.30—8.00 Uhr. Für ganze 30 Pfg. hat man da beste Gelegenheit, etwas für seine Gesundheit zu tun. Die Zeit reicht vollkommen aus, auch für die „Bürokraten“, die um 8.00 Uhr am Arbeitsplatz sein müssen.

In der Schwimmhalle mit dem 25 x 12 m-Becken wurden inzwischen alle Kriegsschäden beseitigt, sogar Verbesserungen geschaffen und durch große helle Fenster flutet das Tageslicht herein. Luft und Wasser sind so temperiert, daß auch empfindliche Gemüter sich wohlfühlen können. Welch eine Freude, den eingepferchten Körper von Schlips und Kragen, Schuhen und dem übrigen Ballast zu befreien, um in leichter Badebekleidung unter der



Stadtbad Duisburg Ruhrort, Apostelstraße

Brause zunächst einmal die dünne Staubschicht wegspülen zu lassen. Alle Poren können mal wieder atmen und die angesammelten Schlacken aus dem Körper austreten.

Und dann kommt das Vergnügen, dem wir uns je nach Temperament und noch vorhandenem Luftvolumen hingeben können. Das Wasser trägt uns ja allein, wenn wir nur richtig atmen. Die rhythmischen Bewegungen dienen lediglich dem mehr oder weniger schnellen Vorankommen. Je harmonischer Atmung und Arm- bzw. Beinzüge aufeinander abgestimmt sind, desto schneller ist der Schwimmstil und um so länger halten wir es im Wasser aus, ohne müde zu werden.

Die Schwimmkunst

ist in jedem Wasser noch zu erlernen und zudem eine Weisheit, die man nicht mehr vergißt und die nur nützlich sein kann. Männlein und Weiblein tummeln sich im Wasser, hin und wieder wird die

Stadtbad Duisburg-Hamborn, Duisburger Straße



Waage bestiegen, um das Anschwellen des Bäuchleins unter Kontrolle zu halten. Der Zeiger der Skala weist unerbittlich darauf hin, daß die Rationen zu halbieren sind und für genügend Bewegung gesorgt werden muß. Dafür ist das Schwimmen ja geradezu wie geschaffen, denn jeder Muskel wird beschäftigt und aufgelockert. Das Wasser ist kristallklar und wird durch eine Umwälzanlage stets frisch und keimfrei gehalten. Selbst ein unfreiwilliger kräftiger Schluck bei falscher Atmung macht keinen Schaden und hinterläßt auch keinen üblen Geschmack im Munde.

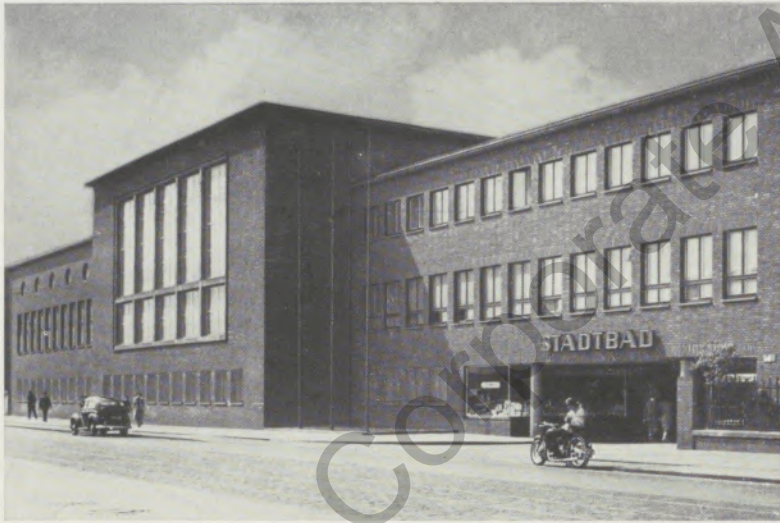
Es besteht auch nicht die Gefahr des Ertrinkens, denn wenigstens zwei Bademeister sind immer sprung- und hilfsbereit und rufen den Schwimmschülern die richtigen Tempos „Ziehen — Beugen — Strecken“ zu. Alte „Hasen“ ziehen ruhig ihre Bahnen oder Kreise, wohl dosiert nach Zeit und Metern

dem Leistungsvermögen des Körpers angepaßt. Ausdauer führt zum Erfolg und verhilft auch zum vollen Genuß am Schwimmen.

In jedem Falle sind Schwimmhallen den offenen Gewässern vorzuziehen — die Sauberkeit ist vorbildlich, alles ist hygienisch einwandfrei und ein Risiko besteht überhaupt nicht. Selbst gegen die häßliche Fußpilzerkrankung sind Vorbeugungsmaßnahmen getroffen. Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß das Stadtbad in Ruhrort zu unseren Kunden zählt, als die Hüttenwerke Phoenix es mit Dampf beliefert.

Im übrigen besitzt unsere Stadt Duisburg noch weitere schöne und helle Sportanlagen, die gerade jetzt in der warmen Jahreszeit für alle — auch für uns — eine angenehme und erfrischende Abwechslung bieten. Darum „Gut Naß!“

H. Schütz



Stadtbad Duisburg, Heerstraße

Unserer Werksbücherei

Am Abend soll man sich erquicken
 Von des Tages Sorgen und Tücken,
 Ein gutes Buch, den Geist erlabend,
 Das ist der schönste Feierabend.
 Was gibt es doch nicht alles zu lesen
 Von der Gegenwart oder was früher gewesen,
 Vom Wesen der Tiere, von Sport, Wald und Flur,
 Vom Fortschritt im Leben, Technik, Kultur.
 Oder liest du gerne etwas „Schweres“?
 Über Kreislauf der Sonne, Tiefe des Meeres?
 Willst du durchstreifen den Dschungel gar,
 Im Geiste erlegen den Jaguar?
 Dies alles und noch vielerlei
 Bietet dir die Werksbücherei.
 Sie ist so reichhaltig und groß,
 Du zahlst für ein Leihbuch 5 Pfennige bloß.

Dafür kannst du in Gedanken die Welt bereisen,
 Mit Fürsten und Maharadschas speisen,
 Kannst Frauen erobern oder betrügen,
 Kommt ganz drauf an, wie die Dinge dir liegen.
 Kannst mit den Eunuchen heulen
 Oder auch paradiesisch träumen,
 In Monte Carlo dein Glück versuchen,
 Am Meeresstrand nach Muscheln suchen,
 In Ägypten nach Mumien graben
 Und an der Riviera sonnenbaden.
 Kurzum, bequem und für wenig Geld
 Lernst kennen du die ganze Welt.
 Überleg drum nicht lange und trete bei
 Unserer stattlichen Werksbücherei.

Maria Kuttler



Juli 1954

Ausleihezeiten:

Montag, Mittwoch, Freitag von 14—18 Uhr

Dienstag, Donnerstag, Samstag von 10—12 Uhr

NEUE BÜCHER

IN DER WERKSBUCHEREI

- | | | | |
|---|----------|---|----------|
| Attenberg, Toni: Die Frau auf der Schildkröte
Kriminalroman. | R 5 a 1 | Gluth, Oskar: Wirbel in Sankt Margreit
Heiterer Roman aus den bayerischen Bergen. | 10 g 7 |
| Bachmann, Luise G.: Der sechsfarbige Strahl
Malerroman der Donau-Schule in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts. | H 38 b 2 | Hammett, Dashiell: Der gläserne Schlüssel
Kriminalroman. | R 32 h 4 |
| Baum, Vicki: Vor Rehen wird gewarnt
Abenteuerlicher Roman vom Leben einer Millionärstochter aus San Francisco, die einen berühmten Wiener Geiger heiratet. | 6 b 15 | Harsanyi, Zsolt: Die schöne Etelka
Gesellschaftsroman aus dem Budapest der Zeit vor dem 1. Weltkrieg. | 7 h 3 |
| Baum, Vicki: Zwischenfall in Lohwinkel
Kleinstadtroman aus Rheinhessen. | 6 b 10 | Hartung, Hugo: Der Himmel war unten
Der Roman schildert Menschenschicksale während der Einschließung und Kapitulation von Breslau. | 131 h 4 |
| Bemelmans, Ludwig: Incognito durch Frankreich und Paris
Eine vergnügte Geschichte. | 167 b 1 | Hemeldonk, Emiel van: Das Dorf in der Heide
Dörfliches Frauenschicksal in Nordflandern. | 93 h 4 |
| Caldwell, Taylor: Hart wie das Leben
Roman von den Irrungen einer jungen Frau, die schließlich doch den richtigen Weg findet. | 28 c 4 | Kesten, Hermann: Sieg der Dämonen
Historischer Roman aus dem Spanien des ausgehenden 15. Jahrhunderts. | H 18 k 3 |
| Castro, Ferreira de: Auswanderer
Tragisches Schicksal eines portugiesischen Kleinbauern auf Kaffeeplantagen und in Großstädten Brasiliens. | 61 c 2 | Keyes, Frances P.: Palast am großen Strom
Amerikanischer Familienroman. | 118 k 2 |
| Dittmer, Hans: Der Wind weht, wo er will
Roman aus dem Leben eines Inselpfarrers. | 31 d 2 | Kirst, Hans Hellmut: Aufruhr in einer kleinen Stadt
Gesellschaftskritischer Roman aus dem Deutschland der Nachkriegszeit. | 112 k 3 |
| Drygalski, Irma von: Rineck
Bauernroman aus dem Odenwald. | 61 d 1 | Klingman, Lawrence: Seine Majestät O'Keefe.
König der Südsee
Ein amerikanischer Kapitän gründet in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts auf eigene Faust ein Kolonialreich auf den Karolineninseln. | H 26 k 1 |
| Du Maurier, Daphne: Küß mich noch einmal, Fremder
Ein Zyklus von 6 Novellen. | 46 d 8 | Lawson, Robert: Der Mann, der mit dem Elefanten sprach
Humorvoller Roman von den Verwicklungen, in die ein etwas weltfremder Versicherungsagent gerät. | 96 l 1 |
| Du Maurier, Daphne: Meine Cousine Rachel
Roman vom romantischen Leben einer eigenartigen Frau. Den Hintergrund der Handlung bildet die Landschaft Cornwalls. | 46 d 6 | Le Fort, Gertrud von: Die Letzte am Schafott
Novelle aus der Französischen Revolution. Schicksale einer Nonne, die aus der Kraft des Glaubens ihre angeborene Zaghaftigkeit überwindet. | H 11 l 3 |
| Edelman, Maurice: Der Minister
Politischer Gesellschaftsroman auf dem Hintergrund des englischen Parlamentarismus. | 56 e 1 | Lernet-Holenia, Alexander: Die Auferstehung des Maltravers
Der Roman eines großen, europäischen Abenteurers. | 61 l 3 |
| Erskine, John: Lanzelots schwache Stunde
Ein moderner und geistreicher Roman um das alte Thema der Liebe zweier Frauen zu demselben Mann. | 38 e 3 | Mac Mahon, Bryan: Kinder der Morgenröte
Lebensvoller Roman aus Irland. | 125 m 1 |
| Fallada, Hans: Ein Mann will hinauf
Menschenschicksale aus dem Berlin der ersten Jahrzehnte unseres Jahrhunderts. | 41 f 7 | Manzoni, Alessandro: Die verzögerte Hochzeit
Eine romantische Liebesgeschichte nach dem weltberühmten italienischen Roman „I Promessi Sposi“. | H 32 m 1 |
| Fisher, Clay: Cetan Mani
Abenteuerlicher Roman von den Kämpfen der Indianer gegen amerikanische Grenztruppen. | R 25 f 2 | Meckauer, Walter: Venus im Labyrinth
Psychologischer Roman um ein Frauenschicksal in der Großstadt. | 104 m 2 |
| Fisher, Clay: Roter Blizzard
Im Mittelpunkt der Handlung steht John Perez, der von seiner Mutter her indianisches Blut in den Adern hat, aber ein Weißer sein will, wie sein Vater. | R 25 f 1 | Mitterer, Erika: Die nackte Wahrheit
Roman von der Liebe einer jungen Wiener Lehrerin zu einem empfindsamen Dichter. | 102 m 1 |
| Friedl, Paul: Der Schmuser
Humoristischer Roman um einen Hochzeitsbitter unter Bergbauern im Bayerischen Wald. | 68 f 1 | Nordström, Klara: Tomtelilla
Eine nachdenklich-muntere Geschichte aus einer schwedischen Kleinstadt. | 12 n 7 |
| Friedl, Paul: Wendl, der Waldhirte
Einfacher Bauernroman aus dem Bayerischen Wald. | 68 f 2 | Orwell, George: Das verschüttete Leben
Humorvoller Roman von einem Manne, der den vergeblichen Versuch macht, der alles nivellierenden modernen Welt zu entinnen. | 25 o 1 |
| Galsworthy, John: Villa Rubein
Künstler- und Gesellschaftsroman. | 32 g 14 | Paulus, Helmut: Die tönernen Füße
Historischer Roman von der Herrschaft der Wiedertäufer in Münster. | H 11 p 1 |
| Glasgow, Ellen: Die eiserne Ader
Roman aus der Welt der Technik im modernen Amerika. | 82 g 1 | Perutz, Leo: Nachts unter der steinernen Brücke
Ein Roman aus dem alten Prag. | H 6 p 2 |

Preuß, Heinrich W.: Pfad zwischen den Wipfeln 73 p 1
Ein Wilderer-Roman.

Prokosch, Frederic: Die Asiaten 22 p 3
Ein junger Abenteurer lernt auf seiner Wanderung durch Persien, Indien und China Glanz und Elend der asiatischen Welt kennen.

Raine, William M.: Die Schattenreiter R 21 r 1
Spannender Roman vom Kampf zwischen Ranchers, Rinderdieben und Siedlern in Wyoming.

Renker, Gustav: Berge im Abendlicht 13 r 12
Alpenroman.

Ring, Barbra: Der Kreis 40 r 5
Ein Roman vom Leben auf norwegischen Gutshöfen.

Rinser, Luise: Daniela 41 r 5
Roman einer jungen Lehrerin, die freiwillig in ein einsames Moordorf geht, um den Menschen in ihrer Verlassenheit zu helfen.

Risse, Heinz: Dann kam der Tag 82 r 2
An seinem 70. Geburtstag zieht der Direktor der Vereinigten Tonwarenfabriken, ein Erfolgsmensch im bürgerlichen Sinne, die Bilanz seines Lebens.

Roberts, Kenneth: Oliver Wiswell H 14 r 4
Eingehende und wirklichkeitsnahe Darstellung der verschiedenen Phasen des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges.

Roy, Gabrielle: Das kleine Wasserhuhn 95 r 1
Ein Roman aus dem nördlichen Kanada, in dessen Mittelpunkt eine lebenswerte Frau steht voll mütterlicher Güte und ungebrochenem Glauben an das Gute in der Welt.

Sand, George: Das Findelkind 73 s 1
Erzählung von der Treue eines Findlings zu seiner Pflegemutter.

Siwertz, Sigfrid: Der Rokokospiegel 121 s 1
Roman aus der schwedischen Gesellschaft des 18. Jahrhunderts.

Soloviev, Michael: Gott aber schwieg . . . 120 s 1
Roman vom Schicksal einer russischen Bauernfamilie in den letzten Jahrzehnten.

Schäfer, Wilhelm: Anckemanns Tristan 35 sch 5
Eine seltsame Liebesgeschichte aus dem Rheinland.

Schäferdiek, Willi: Rebell in Christo H 30 sch 1
Historischer Roman um den Bauernführer Thomas Münzer aus der Zeit der deutschen Reformation.

Stewart, Logan: Der blaue Mustang R 40 s 1
Roman von Wildpferdjägern im Westen Amerikas.

Streuvelds Stijn: Diebe in des Nachbars Garten 28 st 6
Humorvoller flandrischer Dorfroman.

Taucher, Franz: Aller Tage Anfang 61 t 1
Entwicklungsroman eines Arbeiters.

Timmermans, Felix: Bauernpsalm 7 t 6
Roman vom Leben eines leidgeprüften flämischen Bauern.

Verissimo, Erico: Die Zeit und der Wind H 4 v 1
Ein handlungsreicher Roman aus der brasilianischen Geschichte des 19. Jahrhunderts.

Weißborn, Erna: Der rote Husar 88 w 2
Tragisches Schicksal einer Bauerntochter aus dem Dithmarschen.

Yutang, Lin: Blatt im Sturm 3 y 4
Roman von den Schicksalen eines Liebespaares in den Notzeiten des letzten chinesisch-japanischen Krieges.

Zoppi, Giuseppe: Die schönsten italienischen Novellen aus acht Jahrhunderten 27 z 1-2

Länder und Völkerkunde

Luhmann, Heinrich: Westfalen G 268/2

Fontane, Theodor: Wanderungen durch die Mark Brandenburg G 265/2

Wiechert, Ernst: In der Heimat G 250/2

Busch, Harald: Bayern G 24/3
Donaulande, München bis Oberpfalz.

Schätz, Josef J.: Bayerisches Alpenland G 266/2

Brandenburg, Hans: Deutsches Hochgebirge G 22/3

Müller-Ahlfeld, Theodor (Hrsg.): Das Bild Europas G 6/4
Landschaft und Kultur eines Erdteils.

Gullers, K. W.: Schweden G 30/3
Eine Reise in Bildern.

Vervoort, Pieter: Alle Schwäne der Königin Gr 253/2
Eine Wanderung durch England, Schottland, Wales.

Schwabe, Hans R.: Die Niederlande G 120
Zwischen Meer und Heide.

Berg, Corona: Italienische Miniaturen Gr 197/2

Nahrstedt, Karl: Ewiges Spanien am Rande Europas G 261/2

Italiaander, Rolf: Land der Kontraste Gr 243/2
Orient und Okzident in Marokko.

Bittrich, Friedrich O.: Ägypten und Libyen G 258/2

Hamrin, Agne: Der Nil steigt Gr 220/2
Das heutige Ägypten und der Sudan.

Bonn, Gisela: Neue Welt am Nil Gr 228/2
Tagebuchblätter einer Reise nach Ägypten und dem Sudan.

Hartlmaier, Paul: Amba Ras Gr 229/2
Eine Reise durch das Kaiserreich Äthiopien.

Fuchs, Peter: Im Land der verschleierte Männer Gr 237/2

Krug, Werner G.: Sprungbrett Alaska Gr 196/2
Land der Zukunft.

Pinkerton, Kathrene: Einsames Blockhaus Gr 191/2
Fünf Jahre im kanadischen Busch.

Beauvoir, Simone de: Amerika. Tag und Nacht Gr 201/2

Rothenhäusler, Paul: Amerika für Anfänger Gr 200/2

Zahn, Peter von: Fremde Freunde Gr 238/2
Bericht aus der neuen Welt.

Wilhelm, Prinz von Schweden: Zwischen zwei Kontinenten Gr 1
Reiseschilderung aus dem heutigen Mittelamerika.

Frank, Waldo: Südamerikanische Reise Gr 145/2

Overhoff, Julius: Reise in Lateinamerika Gr 236/2

Krüger, Karl: Weltpolitische Länderkunde G 287/2
Die Länder und Staaten der Erde.

Grubbe, Peter: Die auf Steinen schlafen Gr 192/2
Kleine Bilder einer großen Reise von London nach Hongkong.

Price, Willard: Ich kann das Reisen nicht lassen Gr 208/2

Mielche, Hakon: Reise ans Ende der Welt Gr 227/2

Malerei

Loon, Hendrik van: Rembrandt, der Überwirkliche K 230/2
Ein biographischer Roman.

Lopez-Rey, Jose: Francisco de Goya K 36/3

Novotny, Fritz: Adalbert Stifter als Maler K 173/2

Ortega y Gasset, Jose: Velazquez K 40/3

Rolland, Romain: Michelangelo K 187
Werk und Leben.

Scheffler, Karl: Die großen französischen Maler des 19. Jahrhunderts K 33/3

Scheffler, Karl: Max Liebermann K 357/2

Schmidt, Paul F.: Philipp Otto Runge K 20/3
Sein Leben und sein Werk.

Schumann, Werner: Zille sein Milljöh K 332/2

Spitzweg, Karl: Dreißig Gemälde K 255/2

Tietze, Hans: Dürer als Zeichner und Aquarellist K 310/2

Tietze, Hans: Tizian K 25/3
Gemälde und Zeichnungen.

Verbesserungsvorschlag

Gleitrolle für Kastenband-Bimsanlage

Der Schlosser Wilhelm Schmidt, MB Ho, reichte der Betr. Wirt einen Verbesserungsvorschlag zur Begutachtung ein.

Gegebenheit

Die Befestigung der Gleitrollen am Kastenband in der Bimsanlage wurde genau wie die Bolzen, schon bei Einbau des Bandes vom MB Ho bemängelt, da die scharfkantige Befestigung sehr leicht hängenbleibt und dann zu Rollenbeschädigungen führt. Weiter läßt sich die Befestigung bei Reparaturen nur sehr schwer lösen.

Vorschlag des Sch.

Es wird nun vorgeschlagen, eine kugelkalottenförmige Befestigung anzubringen. Diese soll einmal ein Hängenbleiben der Rollen verhindern und zum anderen bei Reparaturen den Ausbau erleichtern.

Stellungnahme der Betr. Wirt

Die von Sch. vorgeschlagene Gleitrollenbefestigung ist im Prinzip brauchbar. Diese Idee wurde vom BM Ho weiterentwickelt, und zwar in der Form, daß das Rollenende mit der Befestigung eine Kugelkalotte bildet. Diese Ausführung verhindert von vornherein jegliche Beschädigung der Gleitrolle.

Für den vorliegenden Vorschlag wurde nach der betriebswirtschaftlichen Punktwertung eine Prämie von DM 10,— gezahlt.

Belohnung für Rettung aus Unfallgefahr

Am 24. März 1954 bediente der Schrottchargierwagen auf der Konverterbühne Thomaswerk II den Konverter 4 mit Schrott, während der Konvertermann A. am Konverter 3 die Konvertermündung ausbesserte. Durch die starken Geräusche auf der Konverterbühne überhörte A. das Herannahen und die Warnsignale des Zubringers, so daß er von der Chargiermulde am Knie und an der Schulter erfaßt wurde. Unweigerlich wäre A. von der Bühne gedrückt worden und in den Schlacken Keller gefallen, wenn der Wagenführer nicht durch das laute Schreien des Konvertersteuerers Bernhard Kooyman die Fahrtgeschwindigkeit erheblich herundergedrückt hätte und K. somit seinen Arbeitskollegen A. von der Schrottmulde fortziehen konnte.

Durch das geistesgegenwärtige Handeln des K. konnte ein schwerer Unfall verhütet werden. K. wurden für Rettung aus Unfallgefahr DM 20,— Belohnung zugebilligt. Ein Antrag auf Belohnung in gleicher Höhe für K. ist bereits der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft zugeleitet worden.

DER BETRIEBSRAT SPRICHT

Bauen und Wohnen

Ein Rückblick auf die vergangenen Jahre des Wiederaufbaues führt uns noch einmal vor Augen, welche ungeheuren Anstrengungen notwendig waren, um einigermaßen gesunde Grundlagen zu schaffen.

Die durch den sozialen Wohnungsbau bisher gebauten Wohnungen zeigen deutlich, wie heute in der Raumgestaltung rationell vorgegangen wird. Die Normung der Bauelemente trägt wesentlich zur Verbilligung des modernen Wohnungsbaues bei. Wohnungen und Möbel sind in ihren Größenbeziehungen aufeinander abgestimmt. Mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln sollen hierdurch möglichst viele Wohnungsuchende befriedigt werden.

Leider werden aber noch Jahre vergehen, bis die letzten Trümmer beseitigt werden. Mehr als 1800 Wohnungsuchende Belegschaftsmitglieder warten noch sehnsüchtig darauf, endlich eine eigene und gesunde Wohnung zu besitzen. Hierzu kann aber gesagt werden, daß mit der Überprüfung der bisherigen Wohnverhältnisse bereits begonnen wurde. Wir bitten, den Abschluß dieser Vorarbeiten abzu-

warten. Die Sprechzeiten für Wohnungsuchende sind nach wie vor dienstags und donnerstags von 8.00 bis 14.00 Uhr.

Leenders

Erklärung

Ich, Wilhelm Hövelmann, Betriebsratsmitglied der Hüttenwerke Phoenix Aktiengesellschaft, stelle fest, daß das von mir herausgegebene Flugblatt anlässlich meiner Kandidatur zur Landtagswahl einer Berichtigung bedarf, und zwar in dem Absatz:

„Von der Direktion der Hüttenwerke Phoenix Aktiengesellschaft wurden nach und nach 300 Belegschaftsmitglieder entlassen.“

Vorstehender Satz ist irrtümlich eingeflochten worden. Es dürfte von 300 Entlassungen seitens der Direktion der Hüttenwerke Phoenix Aktiengesellschaft keine Rede sein. Im Gegenteil war seit August vergangenen Jahres ein Übersoll von 400 bis 450 Belegschaftsmitgliedern zu verzeichnen.

Dbg.-Ruhrort, den 8. Juli 1954.

Wilhelm Hövelmann

MITTEILUNGEN

Stimmen aus dem Luftkurort Eichen

Unsere Betriebskrankenkasse hat seit dem 1. April d. J. laufend für die Dauer von drei Wochen erholungsbedürftige Belegschaftsmitglieder im Rahmen vorbeugender Maßnahmen zum Luftkurort



Eichen im Westerwald entsandt. In Poesie und Prosa gehen uns erfreuliche Berichte von den Teilnehmern zu. Wir geben aus der Reihe der uns vorliegenden Gedichte hier eins wieder:

Die 4. Gemeinschaft, es waren 20 Kollegen,
Durften kürzlich eine schöne Erholung erleben!
Wir verließen am 3. Juni morgens Ruhrort
Und erreichten mittags Eichen, unseren Aufenthaltsort.

Von den abzulösenden Kollegen herzlich begrüßt,
Vernahmen wir, was sie erlebt und wie schön es hier ist.

Dann ging's auf die Zimmer, wo wir richteten uns ein,
Bald saßen wir zu Tisch und hauten tüchtig herein!

Ja, bei Abel, das muß man wirklich sagen,
Hatten wir in den drei Wochen nicht zu klagen.
Wir waren stets satt und somit auch zufrieden,
Gerne wären wir noch länger dort geblieben!

Was wir erlebt in den 21 Tagen,
Läßt sich beim besten Willen hier nicht alles sagen.
Nur eins noch: der Abschiedsabend war wunderschön —

Da konnte man uns so richtig in Stimmung sehen!

Wir danken dem Vorstand für das, was er eingereicht,

Und der Krankenkasse für das, was sie uns geschenkt.
Möge doch diese Einrichtung noch lange besteh'n,
Auf das noch viele von der Hütte dorthin können geh'n.

Jakob Frank

Eine Fahrt ins Blaue mit „unseren Alten“

Wunschgemäß wurden am 29. Juni unsere alten Pensionäre, die ihren Lebensabend in unserem Altersheim verbringen, zu einer Fahrt ins Blaue eingeladen. Gegen 9 Uhr morgens wurde die Fahrt angetreten. Durch das schöne Ruhrtal führte der Weg über Kettwig, Werden nach Letmathe als Endziel. Hier wurde der Dechenhöhle ein Besuch abgestattet und die unter Naturschutz stehende Tropf-

steinhöhle unter sachgemäßer Führung gebührend bewundert. Leider konnte der entlegenste Teil der Höhle, der als Nixengrotte bezeichnet wird, nicht aufgesucht werden, da die dahin führende schmale und sehr steile Treppe für unsere alten Pensionäre schlecht zu überwinden war. Im Gasthof Schmale stand bereits das Mittagessen, bestehend aus einer vorzüglichen Schlachtplatte mit Sauerkraut und Kartoffelpüree, bereit.

Anschließend ging die Fahrt nach dem schönen Hattingen an der Ruhr. Hier im Haus Schulenburg, auf beherrschender waldreicher Höhe gelegen, wurden nach einem guten Kaffee mit Kuchen fröhliche Stunden bei Gesang und Humor verbracht. Eine Verlosung sorgte für viel Freude und brachte jedem Teilnehmer ein nettes Geschenk. Bei einem preisgekrönten Wetsingen gingen

Josef Schneider (78 Jahre),

Heinrich Cielbach (80 Jahre)

und Josef Rauch (76 Jahre)

als Preisträger hervor.

Bis zum Eintritt der Dunkelheit hatten sie alle wohlbehalten das Altersheim wieder erreicht, wo das Abendbrot und eine Bierspende der hiesigen König-Brauerei eingenommen wurde. Zum Leidwesen der alten Herren war Direktor Skrentny in diesem Jahre erstmalig an einer Teilnahme verhindert.

Hans Trill



Haus Schulenburg in Hattingen

LOHNZAHLUNGSTERMINE

Aus abrechnungstechnischen Gründen, um der Lohnabrechnung mehr Zeit zur Fertigstellung der Restlöhnung zu verschaffen, werden die Lohnzahlungstermine von August 1954 an neu festgelegt, und zwar wie folgt:

12.	8.	54	Restlöhnung
21.	8.	54	Abschlag
2.	9.	54	"
13.	9.	54	Restlöhnung
23.	9.	54	Abschlag
2.	10.	54	"
13.	10.	54	Restlöhnung
23.	10.	54	Abschlag
4.	11.	54	"
13.	11.	54	Restlöhnung
24.	11.	54	Abschlag
4.	12.	54	"
14.	12.	54	Restlöhnung
23.	12.	54	Abschlag
4.	1.	55	"

Die weiteren Lohnzahlungstermine sind jeweils der 14. (Restlöhnung), 24. und 4. (Abschläge) eines Monats. Fällt einer der vorgenannten Auszahlungstermine auf einen Sonn- oder Feiertag, so findet die Lohnzahlung am Vortage statt.

Außergewöhnliche Änderungen werden von Fall zu Fall bekanntgegeben.

Der Vorstand:

gez. Goergen gez. Skrentny

Die Jubilaren-Vereinigung

gibt bekannt, daß an Stelle des im Monat März verstorbenen Wilhelm Lobemeier gemäß § 9 der Satzungen Hbv. Fritz Mühlenberg das Amt des 2. Vorsitzenden übernommen hat.

Dank für Ehrungen

Über die mir in zahlreicher Weise zuteil gewordenen Ehrungen und Geschenke anlässlich meines 40-jährigen Arbeitsjubiläums habe ich mich sehr gefreut. Ich sage daher dem Aufsichtsrat, dem Vorstand sowie der Leitung der Maschinenabteilung und Elektrobetriebe, der Betriebsvertretung, der Jubilarenvereinigung wie auch der Ortsverwaltung der IG Metall und der Belegschaft hierfür aufrichtigen Dank.

Heinrich Bongers
Betriebsratsvorsitzender

Die mir zu meinem 40-jährigen Arbeitsjubiläum überbrachten Glückwünsche und Geschenke haben mir Freude bereitet. Ich danke dem Vorstand, der Betriebsvertretung und meinen Mitarbeitern hierfür herzlich.

Nikolaus Pesch
Thomaswerk II

WOHNUNGSTAUSCH

Auskunft: Verwaltungsgebäude II, Zimmer 31 (Werksausweis stets vorzeigen)

Geboten werden:

3-Raum-Wohnung in Laar.

2-Raum-Wohnung mit Bad und Balkon in Hamborn, Miete DM 27,—.

2-Raum-Wohnung in Laar, Miete DM 25,—.

2-Raum-Wohnung in Laar, Miete DM 17,65.

2-Raum-Wohnung in Hamborn, Miete DM 17,50.

3-Raum-Wohnung mit Garten und Stallung in Meiderich, Miete DM 23,50.

3-Raum-Wohnung, II. Etage, mit Garten in Beeck, Miete DM 32,20.

2-Raum-Wohnung in Meiderich, Miete DM 28,50.

3-Raum-Wohnung mit Bad in Beeck, Miete DM 40,—.

2-Raum-Wohnung (Parterre) in Beeck, Miete DM 25,—.

2-Raum-Wohnung in Laar, Miete DM 20,—.

2-Raum-Wohnung in Dbg.-Neudorf, Miete DM 24,50.

2¹/₂-Raum-Wohnung in Meiderich, Miete DM 17,80.

2-Raum-Wohnung in Ruhrort, Miete DM 24,53.

2-Raum-Wohnung in Meiderich, Miete DM 24,—.

2-Raum-Wohnung in Bruckhausen, Miete DM 24,—.

Gesucht werden:

2—2¹/₂-Raum-Wohnung (Parterre oder I. Etage) in Hochheide.

2¹/₂-Raum-Wohnung mit Bad in Hamborn bzw. Marxloh, Miete bis DM 40,—.

3-Raum-Wohnung.

2—3-Raum-Wohnung, Miete bis DM 30,—.

2¹/₂-Raum-Wohnung, Miete bis DM 30,—.

4-Raum-Wohnung in Meiderich oder Beeck, Miete bis zu DM 60,—.

3-Raum-Wohnung mit Bad, evtl. 2-Raum-Wohnung mit Kochnische und Bad in Beeck oder Meiderich, Miete bis zu DM 50,—.

3¹/₂—4-Raum-Wohnung, Miete bis zu DM 50,—.

3-Raum-Wohnung mit Kochnische und Bad in Duisburg.

2¹/₂-Raum-Wohnung, I. Etage.

3-Raum-Wohnung, Miete bis zu DM 45,—.

3—4-Raum-Wohnung

3¹/₂-Raum-Wohnung, möglichst Parterre.

2-Raum-Wohnung mit Kochküche in Ruhrort oder Beeck, Miete bis zu DM 45,—.

2—3-Raum-Wohnung.

2¹/₂-Raum-Wohnung in Laar, Meiderich oder Beeck.

DAS 40JÄHRIGE ARBEITSJUBILÄUM FEIERN



Friedrich Buschmann
Drehermeister
Mech. Hauptwerkstatt
1. August



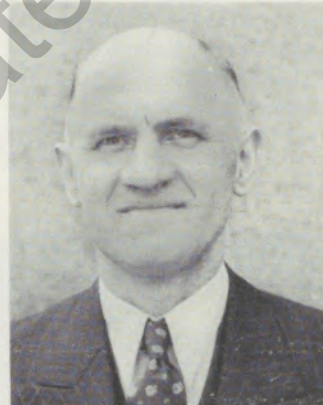
Karl Butz
Dreher
MB. Ho-Mei-Nord
10. August



Hermann Kohnen
1. Einsetzer
Walzwerk Straße Ia
12. August



Josef Pretzer
Meister
Platzbetrieb und
Schlackenverwertung
15. August



Hermann Haastert
Meister
Masch.-Betr. Mei-Nord
20. August

25 jährige

In diesem Monat können zwölf Belegschaftsmitglieder ihr 25jähriges Arbeitsjubiläum begehen:

Stefan Jakubiak	MB. Thomaswerk II	Schlosser	am 1. August
Karl Küpper	MB. Krafthäuser	Hilfsmaschinist	" 1. August
Walter Heß	El.-Betr. Ho-Mei-Nord	Elektriker	" 4. August
Hans Trill	Sozialwesen	Hbv.	" 5. August
Jakob Terschüren	El.-Betr. Ilgneranlage	Elektriker	" 7. August
Hermann Alefs	Verk.-Abrechnung	Gruppenleiter	" 15. August
Josef Thyes	Betr.-Krankenkasse	kfm. Angestellter	" 19. August
Karl Bohr	Bauabteilung	Transportarbeiter	" 21. August
Albert Schmidt	MB. Schmalspur	Schlosser-Kol.-Führer	" 22. August
Bruno Schubert	MB. Ho-Mei-Nord	Maschinist	" 22. August
Franz Dudziak	Martinwerk I	Schmelzer	" 27. August
Oswald Willems	MB. Straße IIIa	Maschinist	" 29. August

Wir gratulieren allen Jubilaren herzlich.

DANKSAGUNGEN

Herzlich danken wir hiermit allen Vorgesetzten und Arbeitskollegen für die aufrichtigen Beweise der Teilnahme an dem Schmerz, den wir durch das plötzliche Hinscheiden meines lieben Mannes und unseres guten Vaters erlitten haben.

Dbg.-Meiderich
Wasgaustraße 32

**Frau Wwe. Wilhelm Gloede
und Kinder**

Beim Heimgang meines lieben Mannes und unseres guten Vaters sind uns zahlreiche Zeichen des Mitgefühls zuteil geworden. Wir danken hierfür allen Beteiligten, insbesondere den Vorgesetzten und Arbeitskameraden des Dampfbetriebes herzlich. Nicht minder gilt unser Dank auch den Kameraden des Deutschen Roten Kreuzes.

Dbg.-Meiderich
Hagenauer Straße 47

**Frau Wwe. Luise Baltes
und Kinder**

Ich sage dem Vorstand, allen Vorgesetzten und Arbeitskameraden des Martinwerkes, Abt. Maschinenbetrieb Meiderich, für die wohltuenden Beweise aufrichtiger Teilnahme beim Verluste meines lieben Mannes meinen aufrichtigen Dank.

Dbg.-Beeck
Göckingstraße 78a

Frau Wwe. Wilhelmine Biesdorf

Allen Beteiligten, insbesondere dem Vorstand und den Kameraden der Elektro-Hauptwerkstatt, sage ich meinen innigen Dank für die zahlreichen, wohltuenden Beweise herzlicher Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes.

Dbg.-Hamborn
Uferstraße 9

Frau Wwe. Lina Goyen

Für die Beweise herzlicher Teilnahme anlässlich des Todes meines lieben Mannes und unseres guten Vaters sagen wir allen Mitfühlenden unseren aufrichtigen Dank. Besonders danken wir der Betriebsvertretung für die trostreichen Worte am Grabe und allen Arbeitskollegen von der Verladung der Straße IIIa für die Kranzspende und das letzte Geleit.

Dbg.-Ruhrt
Gildenstraße 5

**Frau Wwe. Maria Mißmahl
und Kinder**

Wir sagen dem Vorstand, allen Vorgesetzten, Arbeitskameraden und dem Sängerkreis der Betriebswerkstatt 9 für die wohltuenden Beweise aufrichtiger Teilnahme beim Verluste meines lieben Mannes, unseres treusorgenden Vaters, Schwiegervaters und Großvaters aufrichtigen Dank.

Dbg.-Meiderich
Mylendonkstraße 5

**Frau Wwe. Maria Göhl
und Kinder**

Für die Kranz- und Geldspenden anlässlich des Todes meines lieben Mannes und unseres guten Vaters danken wir dem Vorstand, der Jubilarenvereinigung sowie den ehemaligen Vorgesetzten und Arbeitskameraden von der Straße IIIa (Zurichtung) herzlich.

Dbg.-Meiderich
Feodorstraße 2

**Frau Wwe. Magdalene Backes
und Kinder**

UNSERE TOTEN

Wir haben im vergangenen Monat das Ableben von drei Arbeitskollegen zu beklagen.

Es starben:

Ernst Wujan

Verputzer (Putzerei und Flämmerei)
58 Jahre alt, nach 31jähriger Tätigkeit

Stefan Stiller

Wachmann (Werkschutz)
64 Jahre alt, nach 25jähriger Tätigkeit

Josef Zodet

Transportarbeiter (Mech. Hauptwerkstatt)
22 Jahre alt, nach 2jähriger Tätigkeit

EHRE IHREM ANDENKEN!

