

# SCHIENE UND KRAN

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

3. Jahrgang

Nr. 7

Juli 1957

## Männer am elektrischen Strom

Ein weitverzweigtes Netz von kupfernen Drähten, in denen ein elektrischer Gleichstrom von 600 Volt Spannung fließt, überspannt unsere Gleisanlagen z. Z. in einer Länge von 240 km. Von kundigen Händen wird es aber bis zum endgültigen Ausbau des elektrischen Bahnbetriebes auf 500 km geknüpft werden. Dann wird über den Gleisanlagen in Form von Fahrleitungs- und Spanndrähten und Abspannmaterial eine Metallast von 1800 t hängen. Sie entspricht der Tragfähigkeit von 90 offenen Güterwagen mit einem Laderaum von je 20 t.



Oberingenieur Paul, Leiter des Maschinen- und Werkstättenbetriebes und Planungsingenieur des elektrischen Bahnbetriebes

Das Netz wird von den Drehstromdynamos der elektrischen Kraftzentralen über die Gleichrichter gespeist. Aus den Drähten entnehmen die Motoren die elektrische Energie. Die Umstellung von Dampf auf Elektrobetrieb stellt einen technischen, wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt von großer Bedeutung dar. Von allen Werksbahnen in Deutschland haben wir den umfangreichsten elektrischen Fahrbetrieb.

Der E-Lokführer steuert über den Fahrshalter und über die Widerstände unter Zuhilfenahme der mechanischen und elektrischen Bremsvorrichtungen Geschwindigkeit und Fahrrichtung seines Zuges. Er ist während seines Dienstes insbesondere bei der Beobachtung der Meßinstrumente (Spannungs- und Strommesser) und der vielfältigen Signale in dem Zug- und Rangierbetrieb auf sich allein gestellt. Um sicher und zügig fahren zu können, muß er mit dem Bau und der Arbeitsweise seiner Maschine eingehend vertraut sein.

E-Lokführer Angenendt mit seiner 80-Tonnen-Maschine auf Zugfahrt

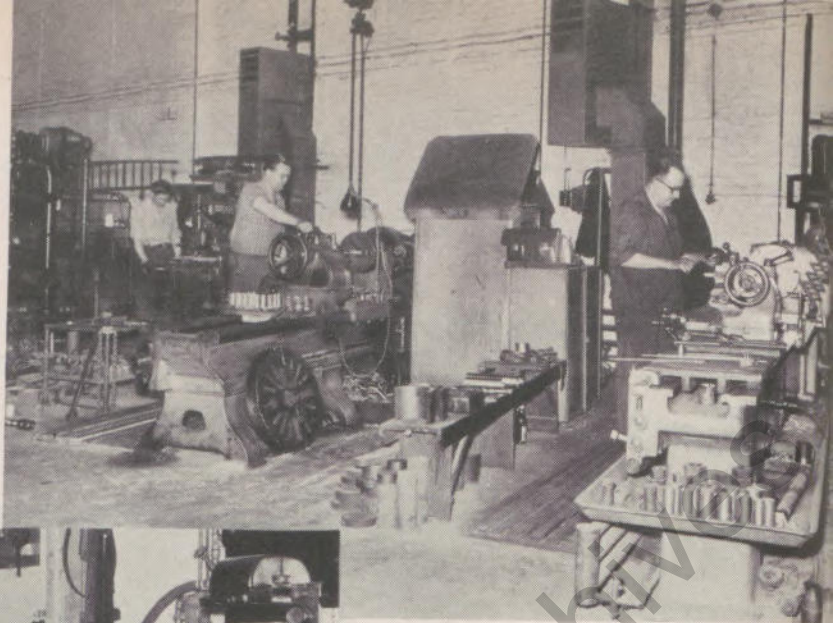


Männer am elektrischen Strom: von links nach rechts: Betriebsleiter German, Obermeister Drost, Fahrleitungsmeister Nixdorf, Vorarbeiter Tewes

Schlosser und Elektriker bei Instandsetzung eines Fahrhalters im Führerstand einer E-Lok



Die E-Lok wird zur Behebung eines Schadens an ihrem mechanischen oder elektrischen Organismus oder zur planmäßigen Überholung der Werkstatt zugeführt. In dieser untersucht und prüft eine Schar von Schlossern und Elektrikern jeden Teil der Maschine vom Blitzschutz bis zur letzten Sicherung. Sie messen, bohren,

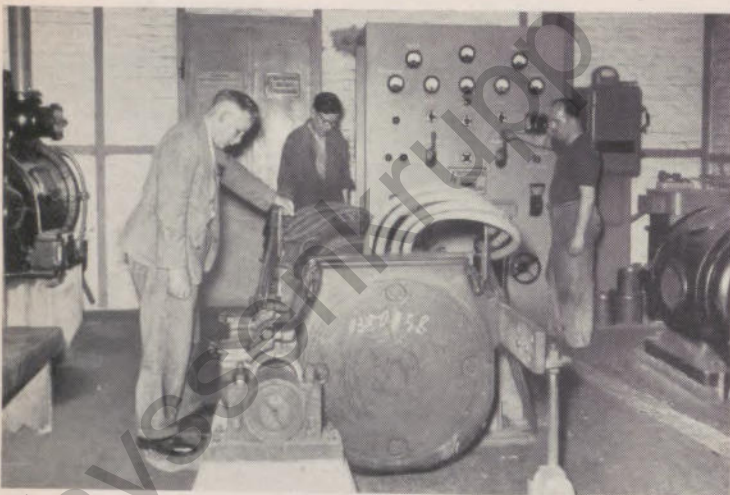
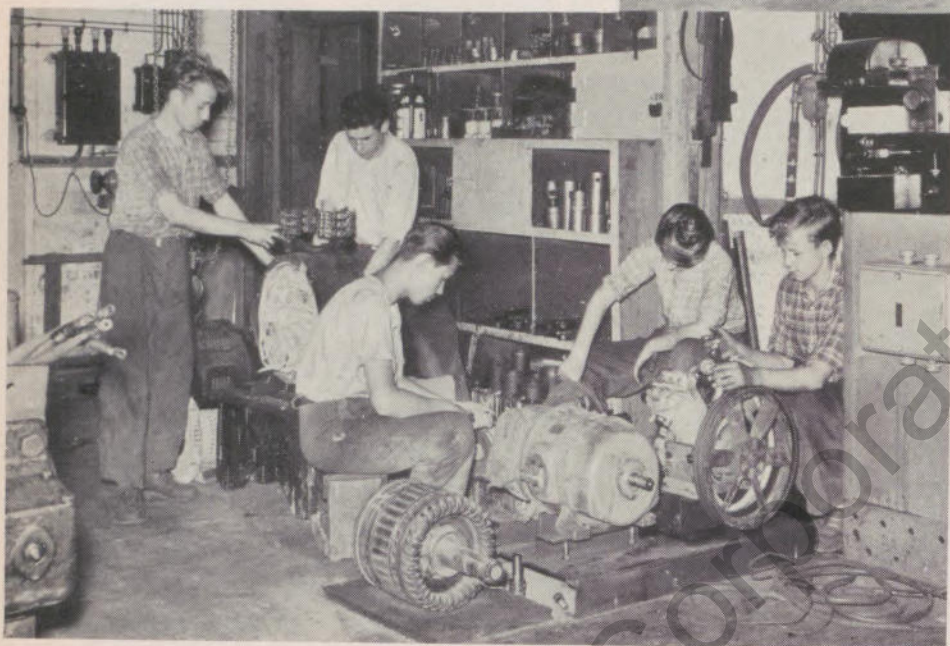


*Schlosser an ihren Werkzeugmaschinen*

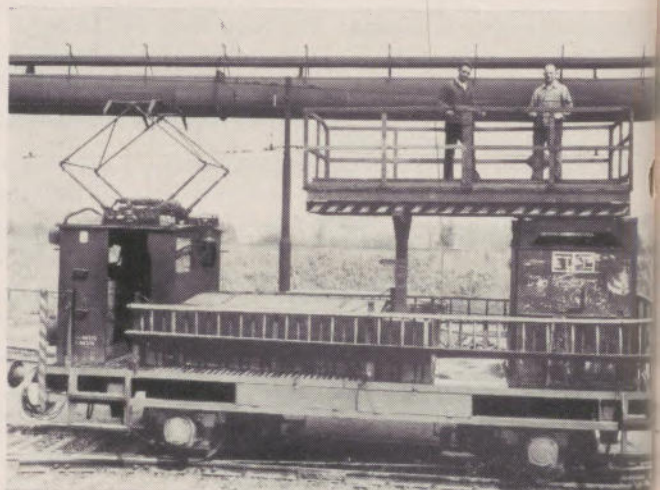
schrauben, feilen, drehen, hobeln und richten an der Lokomotive, an den Werkzeugmaschinen und auf den Werkbänken. Maßgerecht und sauber muß ihre Arbeit sein, denn die E-Lok ist ein vielgliedriges, empfindliches Gebilde. Diese Männer und ihre Führer sind die Wächter über die Betriebssicherheit unserer elektrischen Lokomotiven. W.

Lichtbilder: B. Maruschke

*Lehrlinge in der E-Lokwerkstatt bei ihrer Arbeit*



*Obermeister Drost mit seinen Gehilfen im Motoren-Prüfraum*



*Turmwagen für Fahrleitungsarbeiten mit Elektrikern*

## **Erstmalig Kohlen-Pipeline**

Zum ersten Male hat in den Vereinigten Staaten eine Bergwerksgesellschaft eine Kohlen-Pipeline in Betrieb genommen. Ausgangspunkt dieser Pipeline ist eine im Staate Ohio gelegene Zeche dieses Bergwerksunternehmens. Das Verfahren: Die von dieser Zeche gereinigte, zerkleinerte, mit Wasser zu einem

flüssigen Brei vermengte Kohle wird durch 176 Kilometer lange Stahlrohre von 25 Zentimetern innerem Durchmesser zu einem Kraftwerk am Eriesee gepumpt und dort durch einen Trocknungsprozeß gebrauchsfertig gemacht. Auf diese Weise will man dem Kraftwerk jährlich 18 Millionen Tonnen Kohle liefern.

# Direktor Albert Hoffmann

## 60 Jahre

Wer heute 60 Jahre alt wird, blickt auf ein Leben zurück, das belastet ist mit all den Schwierigkeiten, die nun einmal zwei verlorene Weltkriege mit sich bringen mußten. Und wenn sich unser Vaterland aus fast aussichtslos erscheinender Lage beide Male wieder herausarbeiten konnte, dann ist es im wesentlichen das Verdienst der Männer dieser Generation.

Zu ihnen gehört auch der kaufmännische Leiter unseres Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Direktor Albert Hoffmann, der am 2. August 1897 in Wettin an der Saale geboren wurde. Er ist ein „Selbstmademan“ im besten Sinne des Wortes, ein Mann also, der sich wirklich seinen Erfolg beharrlich erarbeitete und dem nichts geschenkt worden ist.

Die Grundlagen für sein Vorwärtskommen schuf er in den ersten Jahrzehnten seines Lebens, wobei Begabung und Zielstrebigkeit die Wegbereiter seines Erfolges waren. Durch die Verhältnisse des ersten Weltkrieges kam er zum Niederrhein und trat vor fast 40 Jahren als junger Kaufmann bei der zum Thyssen-Konzern gehörenden Aktiengesellschaft für Hüttenbetrieb — heute Hüttenbetrieb und Gießerei Meiderich — zu Duisburg-Meiderich ein. Er hat also in jungen Jahren in einem mittleren, aber im Thyssen-Konzern wichtigen Betrieb gearbeitet, war zuerst in der Erzabteilung tätig, wurde auch in anderen Abteilungen beschäftigt und konnte so reiche berufliche Erfahrungen sammeln. Sie bewirkten schließlich seinen Aufstieg zum Leiter des Finanz- und Rechnungswesens und waren auch die Grundlage für seine spätere Tätigkeit bei unserem Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen.

Im Zuge der im Jahre 1932 erfolgten Umorganisation des Konzerns der Vereinigten Stahlwerke, in dem die genannte Gesellschaft 1926 aufgegangen war, kam Herr Hoffmann zur August Thyssen-Hütte AG.; er übernahm dort die Leitung der Personalabteilung und hatte hier reichlich Gelegenheit, sich in der Beurteilung von Menschen und Situationen den sicheren Blick zu erwerben, der ihm in seinem heutigen verantwortungsvollen Wirkungsbereich so sehr zustatten kommt. Im Laufe der Zeit erhielt er Handlungsvollmacht und Prokura.

Als im Jahre 1949 trotz der Entflechtungsmaßnahmen der Gedanke, die Verbundwirtschaft auf dem Verkehrssektor für die Hütten und Zechen im Duisburger Norden beizubehalten, Gestalt gewann und man in Auswirkung dieses Planes den „Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen“ bildete, in den die Werksbahn- und Hafenbetriebe der August Thyssen-Hütte AG., der Phoenix-Rheinrohr AG., der Hamborner Bergbau-AG., und der Friedrich Thyssen Bergbau-AG. überführt wurden, war Albert Hoffmann der richtige Mann am richtigen Platz für die verwaltungsmäßige Leitung dieses Betriebes; er wurde zu seinem kaufmännischen Geschäftsführer bestellt. Hier fand er den Wirkungskreis, in dem sich seine überragenden organisatorischen Fähigkeiten, sein solides kaufmännisches Können, sein wirtschaftlicher Weitblick und sein zielbewußtes Handeln voll auswirken konnten. Vor welchen enormen Schwierigkeiten er bei Antritt dieser Tätigkeit stand, versteht nur derjenige recht zu würdigen, der den Wiederaufbau der Wirtschaft im hiesigen Raum mitgemacht hat. Die August Thyssen-Hütte lag in jenen Jahren noch darnieder; die Phoenix- und Bergbaubetriebe wollten bedient sein. Das war bei den damaligen Verhältnissen und der damaligen Materialknappheit nicht einfach, wo es z. B. nur unter äußerstem Einsatz von Energie und Tatkraft und einem ausgesprochenen Spürsinn für die gegebenen Möglichkeiten im Einkaufen überhaupt gelang, die erforderlichen Schienenmengen heranzuschaffen.

Die geschilderte Entwicklung auf dem Verkehrssektor machte betriebswirtschaftliche Untersuchungen besonders wichtig; insbesondere galt es hier, der Kostenrechnung Beachtung zu schenken. Gerade für diese wichtige Aufgabe, die realen Sinn



und betriebswirtschaftliches Denken erfordert, brachte er auf Grund seiner früheren Tätigkeit in der Revision und im Finanz- und Rechnungswesen die besten Voraussetzungen mit. Als Leiter eines der beim Verein deutscher Eisenhüttenleute eingerichteten Arbeitskreise hat er die ersten Werksvergleiche über Leistungen und Kosten der Werksbahnen durchgeführt und die hierfür so wichtigen Vergleichsgrundlagen maßgeblich mitgestaltet; ebenso wandte er dem Leistungs- und Kostenvergleich der Hafenbetriebe größte Aufmerksamkeit zu.

Er gehört ferner der Arbeitsgemeinschaft „Massengutumschlag“ beim V.D.E.H. an. Seine reichen Kenntnisse und Erfahrungen kommen daher auch bei dem Umschlag der Massengüter zur Nutzenanwendung. Daß man auch andernorts seinen Rat zu schätzen weiß, zeigt seine im Jahre 1955 erfolgte Berufung in den Aufsichtsrat der Siegener Eisenbahnbedarfs-AG.

Hervorgehoben zu werden verdient nicht zuletzt sein menschliches Verständnis, das er allen Mitarbeitern von Eisenbahn und Häfen entgegenbringt und das ihn für die sozialen Belange der Betriebsgemeinschaft aufgeschlossen macht. Bis zum heutigen Tage ist er bemüht geblieben, immer gerecht und sozial zu handeln. Mit Nachdruck setzt er sich für Verbesserungen ein, welche die Tätigkeit der Betriebsangehörigen betreffen, und er ist immer bestrebt, seine Mitarbeiter im Rahmen des Möglichen lohnmäßig bestens zu stellen. Die Schaffung einer guten Betriebsatmosphäre ist ihm Herzensbedürfnis; der Quartettverein von Eisenbahn und Häfen hat in ihm seinen Protektor.

Seiner ganzen Einstellung entsprechend ist auch die Zusammenarbeit in der Geschäftsführung von Eisenbahn und Häfen denkbar gut. Immer hat sich hierbei Direktor Hoffmann von dem Gedanken leiten lassen: Wie kann im Zusammenwirken der kaufmännischen und der technischen Verwaltung ein Höchstmaß von Wirtschaftserfolg erreicht werden? Dank seines beruflichen Könnens und seiner Charaktereigenschaften sowie seines Ideenreichtums ist es ihm bis heute möglich gewesen, dieses Optimum auch wirklich zu erreichen, was sich insbesondere mit bei Planung und Durchführung der großen Investitionen zeigt. Auf einen kurzen Nenner gebracht: Seine Erfolgsbahn ist nur möglich gewesen, weil er für den Betrieb und mit ihm lebt, und weil der Wahlspruch des alten August Thyssen auch der seine ist: „Rast ich, so rost' ich!“

In einem so von Arbeit erfüllten Leben bleibt nicht allzu viel Zeit für Muße. In ihr beschäftigt sich Direktor Hoffmann aus innerer Neigung mit Kunst und Philosophie; die Beschäftigung auf diesen Gebieten bedeutet ihm einen wirklichen Ausgleich.

# Die Zukunft der Stahlindustrie

Bergassessor Sohl auf der Jahrestagung der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie

*Die ausreichende Versorgung mit Rohstoffen war das wichtigste Problem, das auf der diesjährigen Jahreshauptversammlung der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie Anfang Juni in Düsseldorf behandelt wurde. Bergassessor a. D. Hans-Günther Sohl als Vorsitzter der Vereinigung konnte bei dieser Tagung in Gegenwart von Bundeswirtschaftsminister Professor Erhard, des Präsidenten der Hohen Behörde der Montanunion René Mayer und deren Vizepräsidenten Etzel sowie anderer offizieller Persönlichkeiten diese Sorge der Stahlindustrie von hoher Warte beleuchten.*

Bergassessor Sohl begrüßte es zu Beginn seiner Ausführungen, daß die Montanunion durch die Verträge über die Atomgemeinschaft und die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft ergänzt worden sei. Dadurch ergebe sich allerdings die ungewöhnliche Aufgabe, sechs Staaten wirtschaftlich miteinander zu verschmelzen und damit zugleich die Voraussetzungen für eine verstärkte weltwirtschaftliche Verflechtung zu schaffen. Nur das könne auch der Sinn der geplanten Freihandelszone sein, für die bekanntlich noch erhebliche Probleme zu lösen seien, zum Beispiel die Einbeziehung anderer europäischer Stahlindustrien.

Es komme darauf an, daß der gute Wille aller Beteiligten die Paragraphen mit Fleisch und Blut erfülle. Das verlange von allen gegebenenfalls auch einmal die Zurückstellung eigener Interessen.

„Die deutsche Montanindustrie glaubt“, so sagte Herr Sohl wörtlich, „durch ihre bisherige Haltung zur Montanunion ihre Bereitschaft hierzu unter Beweis gestellt zu haben. Unsere Einstellung war von jeher positiv und ist es bis heute geblieben, wenn auch die Montanunion von uns manche Opfer verlangt hat.“

Wenn, wie zu hoffen sei, dieser Gemeinsame Markt Wirklichkeit werde, dann werde eines Tages auch die Montanunion ihre Aufgabe als erste Etappe hierzu erfüllt haben und in irgendeiner Form in ihm aufgehen. Denn es sei wohl kaum vorstellbar, daß, auf die Dauer gesehen, zwei einzelne Wirtschaftszweige eine Sonderstellung in einem allgemeinen europäischen Markt einnehmen. Die Hohe Behörde, begünstigt durch eine anhaltende Konjunktur, habe gute Vorarbeit für diesen größeren Markt geleistet.

Ein starker Auftrieb für den europäischen Gedanken sei auch aus der Zusammenarbeit im Rahmen des Euratom zu erwarten, besonders nachdem die „Drei Weisen“ kürzlich der Öffentlichkeit ihren eindrucksvollen Bericht vorgelegt hätten.

## Die sozialen Aufgaben

Herr Sohl wandte sich dann den Problemen der deutschen Stahlindustrie zu. Die Auftrags- und Absatzlage sei nach wie vor gut. Auf Grund der gestiegenen Erzeugung hätten die Werke das Exportgeschäft — wie es früher die Regel gewesen sei — wieder etwas stärker pflegen können, ohne den Binnenmarkt zu vernachlässigen.

An den erneut beachtlichen Produktionserfolgen der letzten Jahre hätten die bewährten Belegschaften mit ihrer Arbeitsleistung wiederum wesentlichen Anteil gehabt. Wie in der Vergangenheit, so werde man auch in Zukunft den großen sozialen Aufgaben in den Werken immer besondere Aufmerksamkeit zuwenden.

Herr Sohl unterstrich in diesem Zusammenhang die Bedeutung einer gründlichen Berufsausbildung und Fortbildung der Mitarbeiter, die der ständig fortschreitenden Mechanisierung der Produktion angepaßt sein müsse. Eine weitere wichtige Aufgabe werde der Bau von Wohnungen bleiben, weil der Wohnraumbedarf der Belegschaften trotz der besonderen Leistungen der Stahlindustrie auf diesem Gebiet immer noch erheblich sei. Das wichtigste Ereignis im sozialen Bereich in letzter Zeit sei zweifellos die Einführung der 45-Stunden-Woche gewesen.

## Beitrag zur Preisstabilität

Zur Frage des Stahlpreises wies Herr Sohl darauf hin, daß sich trotz der Preiserhöhung die durchschnittliche Ertragslage nicht verbessert, sondern merklich verschlechtert hat.

„Wenn wir in Deutschland ein einigermaßen stabiles Preisniveau haben“, sagte er wörtlich, „so hat unsere Industrie bestimmt ihren Teil dazu beigetragen. Wir haben bisher unsere Bereitschaft zur Preisstabilität nicht nur durch Worte bewiesen.“

Die heutigen Preise lägen nur geringfügig über dem Stand vor Eröffnung des Gemeinsamen Marktes und immer noch an der unteren Grenze des Preisniveaus innerhalb der internationalen Eisenpreise.

Ein wirksames Mittel, den Stahlpreis möglichst stabil und niedrig zu halten, seien und blieben die Investitionen. Der Finanzbedarf für diese Investitionen — vor allem auf der Stahlwerks- und Hochofenseite — werde auf jährlich 1 bis 1,2 Milliarden DM geschätzt. Trotz der gestiegenen Eigenfinanzierung verbliebe nach wie vor ein hoher Bedarf an Fremdmitteln. Sie ständen nur unzureichend zur Verfügung und seien — insbesondere im Vergleich zu den Kreditmöglichkeiten der Montanunion-Partner — viel zu teuer. Deshalb dürfte der Wunsch begreiflich sein, stärker in die sogenannten ERP-Rückflüsse eingepflanzt zu werden. Es sei erfreulich, mit dieser Bitte bei der Bundesregierung Verständnis gefunden zu haben.

## Mehr Rohstoffe aus Übersee

Zur Frage der Rohstoffversorgung verwies Herr Sohl auf die Abhängigkeit Europas von Einfuhren aus Übersee. Das mache es zur zwingenden Notwendigkeit, in verstärktem Umfang Schrott durch Roheisen zu ersetzen, was wiederum den Bau neuer Hochöfen und einen entsprechenden Mehrbedarf an Erzen und Brennstoffen bedinge.

Neben dem Aufschluß neuer Lagerstätten im Inland und der Einfuhr von über 7 Millionen Tonnen (= etwa 40 Prozent des Importbedarfs) aus Schweden habe die deutsche Eisenindustrie mit neu erschlossenen Gruben in



*Bergassessor a. D. Sohl mit Bundeswirtschaftsminister Professor Erhard und dem Vizepräsidenten der Hohen Behörde, Franz Etzel (von rechts nach links), bei der Tagung der Wirtschaftsvereinigung*



# Betriebliche Mitarbeit

Bei diesem Thema denken wir besonders an Vorschläge, Anregungen und Hinweise unserer Mitarbeiter zur Hebung des technischen, wirtschaftlichen und sozialen Standes unserer Betriebe, auch an sachliche Kritiken, wenn sie uns sagen, wie es besser gemacht werden kann. Die betriebliche Anregung eines Mitarbeiters entspringt, wie alle Schöpfungen, dem menschlichen Geist. Ohne Bedeutung ist es, ob der Vorschlag in Wort, Schrift, Zeichnung, Skizze, im Gespräch oder in anderer Form zum Ausdruck kommt.

Ein Verbesserungsvorschlag wird nicht immer durch die Aussicht auf eine Belohnung bestimmt, sondern außerdem oft durch ideelle, uneigennützige und — was menschlich durchaus verständlich ist — durch ehrgeizige Motive. Ein Wirtschaftsführer hat vor 30 Jahren einmal gesagt:

Der ideale Betrieb der Zukunft wird nicht mehr der sein, in dem nur einer denkt und 50 andere nichts als Nummern sind, sondern der Betrieb, in dem jeder zu denken sich bemühen muß.

Auch dann, wenn ein Vorschlag nicht verwirklicht werden konnte, sollte der Einsender nicht enttäuscht sein, sondern in seinem Denken und Sinnen nicht nachlassen. Der Erfolg wird sich doch eines Tages einstellen.

Wir wollen das Ziel der Vorschläge und Anregungen in großen Zügen kennzeichnen:

1. Die Arbeitsverfahren und Betriebseinrichtungen zu verbessern zwecks Erleichterung der Arbeit. Hier wird noch viel getan werden müssen;
2. den Arbeitserfolg zu steigern zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Vermehrung des Sozialproduktes;
3. die Mitarbeit zur Vermehrung und Verbesserung der Sicherheitsvorrichtungen und auf dem Gebiet der Unfallverhütung zu vertiefen;
4. die Freude an der Arbeit seelisch, materiell und in Kameradschaft zu fördern.

Es hat uns eine Reihe von Mitarbeitern durch Vorschläge und Anregungen unterstützt. Ihre Ideen werden in unserer Betriebszeitung gewürdigt werden.

1. Auch **Meister Bienen i. R.** und **Kolonnenführer Friedrich Kiel**, Eisenbahnwerkstatt I, Wagenreparatur, hatten erkannt, daß der bisher aus U-Eisen bestehende Boden unserer Roh-eisenwagen, in denen glühendes Walzwerksmaterial transportiert wird, durch die Wärme stark verbogen wird. Die Folge war häufiger und teurer Ersatz des Bodens. Sie regten an, den Boden des Wagens in Form eines Schienenrostes mit Luftabstand zwischen den einzelnen Schienen zu bauen, damit eine schnellere Abführung der Wärme des Ladegutes erreicht werden kann. Der Vorschlag hat sich sehr gut bewährt und wurde mit je 100 DM für die Einsender ausgezeichnet.

2. Dem **Scherenmann Willi Fethke**, Eisenbahnwerkstatt I, Stahlbau, kamen Zweifel über die Zweckmäßigkeit seiner Arbeit. Beim Abkanten von Winkeln und Flacheisen mit der Schere mußte die bisher benutzte Vorrichtung bei jedem Schnitt gelöst und wieder festgestellt werden. Wenn die Schere bei diesem Einrichten nicht ausgeschaltet wurde, war die Arbeit nicht unfallsicher. Außerdem mußte das Werkstück vorher im Schnitt angezeichnet werden.

Das neue Hilfswerkzeug, das Fethke konstruierte und aus einem beweglichen Abstreifer und Beilagen von verschiedener Abmessung je nach dem geforderten Profil besteht, hat sich als sehr zweckmäßig erwiesen und gewährleistet ein unfallsicheres Arbeiten. Jeder Mann kann mit diesem einfachen Werkzeug ohne besondere Anlernung sicher arbeiten. Außerdem ist bei der Verwendung dieser Vorrichtung das Anzeichnen nicht mehr erforderlich. Sein guter Vorschlag wurde mit einer Prämie von 100 DM belohnt.

3. **Kolonnenführer Kurt Lichtenberger**, Eisenbahnwerkstatt I, Stahlbau, hatte auch eine gute Idee. Beim Abziehen der Federblätter vom Federbund war es wiederholt vorgekommen, daß dieser zu Bruch ging. Lichtenberger hat einen Schutzkorb gebaut und so angeordnet, daß er bei Bruch eines Federbundes, was besonders bei Frost vorkommen kann, abspringende Stahlstücke auffängt, und diese nicht mehr in dem Arbeitsraum umherfliegen und die Arbeitskameraden gefährden können. Als Anerkennung für seinen brauchbaren Vorschlag erhielt Lichtenberger eine Prämie von 100 DM.

4. **Vorarbeiter Karl Schulz**, Eisenbahnwerkstatt I, Wagenreparatur, hat mit seinem Vorschlag, den wir wegen seiner Zweckmäßigkeit sofort in die Tat umgesetzt haben, vielleicht manchen Unfall in der Zukunft verhütet. Die Klappen der 100-t-Erzwagen und der OOT-Wagen müssen bei Reparaturarbeiten in geöffnetem Zustande festgehalten werden. Um ein unbeabsichtigtes Zuschlagen der Klappen zu verhindern, wurde bisher ein Stück Holz zwischen Klappe und Wagenkasten eingeklemmt. Es könnte vorkommen, daß dieses abrutscht oder zersplittert, und daß der Handwerker, der an der Klappe oder am Gestänge im Wageninnern arbeitet, in höchste Gefahr gebracht würde. Schulz hat eine eiserne Vorrichtung erdacht und konstruiert, die nicht abrutschen kann, weil sie in Schlitze eingesetzt wird. Sie hält durch ihre Verstellbarkeit die Klappe sicher in jeder gewünschten Lage. Für seinen zweckmäßigen Vorschlag haben wir Vorarbeiter Schulz eine Belohnung von 100 DM gewährt.

5. **Kupferschweißer Wilhelm Peters**, Eisenbahnwerkstatt I, Kesselschmiede, hat ein neues Arbeitsverfahren angeregt. Sein Vorschlag besteht darin, daß es beim Schweißen von D-Lok-Feuerbüchsen nicht mehr erforderlich ist, diese sowie die vielen Stehholzen, Bodenanker und Bodenringnieten auszubauen. Dies wird dadurch erreicht, daß der zu reparierende Teil der Feuerbüchse ausgemeißelt und durch einen neuen ersetzt wird. Dieser wird dann mit einem 5—6 mm starken Kupferdraht ohne Verwendung von Schweißpulver eingeschweißt. Sein fachmännischer Vorschlag wurde mit 200 DM ausgezeichnet.

Wir danken diesen 6 Männern für ihre geistige Arbeit und würden uns freuen, wenn sich möglichst noch viele Piffikusse mit einem Vorschlag, gleich welcher Art und gleich in welchem Betriebsteil, zum Wohl unserer Arbeitsgemeinschaft zu Wort melden. Wir rufen alle auf!

Die Möglichkeiten, zur wirtschaftlichen Weiterentwicklung unserer Betriebe einen nutzbringenden Beitrag zu leisten, sind sehr vielfältig. Soll aber dieses Ziel in der Zukunft zu einer wirklich spürbaren Hebung unseres betrieblichen und wirtschaftlichen Standes führen, muß vor allem die unangebrachte Scheu gegenüber Mitarbeitern und Vorgesetzten überwunden werden. Es sollte im Interesse der Gemeinschaftsarbeit sein, daß jeder Mitarbeiter für seine Vorschläge auch bei seinem Vorgesetzten Unterstützung und Förderung erfährt.

Vieles noch kann in unseren Betrieben besser gemacht werden.

W.

## Unerfreuliche Tatsache

*Nach neuesten Feststellungen liegen die  
Wegeunfälle von Fußgängern montags  
um 50 Prozent höher als an den übrigen  
Wochentagen!*

*Das sollte uns allen zu denken geben!*



## Investment — eine Möglichkeit für jedermann

Es wird heute soviel über Investment-Sparen gesprochen. Wir sind gefragt worden, was man unter dem hier genannten Begriff zu verstehen habe, und wollen versuchen, unseren Lesern hierauf eine Antwort zu geben.

### Was heißt Investment?

Das Wort bedeutet soviel wie „Wertpapiersparfonds“ oder volkstümlicher gesprochen „Wertpapierspartopf“.

Sie werden fragen: Was hat Investment mit Wertpapieren zu tun? Nun, das wird sofort deutlich, wenn wir hier kurz die Arbeitsweise einer Investment-Gesellschaft — es gibt mehrere solcher Gesellschaften — beschreiben. Die Gesellschaft kauft Wertpapiere und führt sie einem bestimmten Topf — einem Fonds — zu. Die Deutsche Gesellschaft für Wertpapiersparen m.b.H., Frankfurt/Main z. B. — das ist eine Gemeinschaftsgründung deutscher Banken und Bankiers — hat ihren Fonds „Investa“ getauft. Die für diesen Fonds gekauften erstklassigen Wertpapiere bilden gemeinsam das Fondsvermögen. Es wird in Anteile zerlegt, und über diese Anteile gibt die Investment-Gesellschaft sogenannte Zertifikate aus. Wer solche Zertifikate — man nennt sie auch Anteilscheine — besitzt, ist entsprechend am Fondsvermögen beteiligt. Und da hierzu Wertpapiere einer ganzen Anzahl von Wirtschaftsunternehmen gehören, ist der Inhaber von Investment-Zertifikaten über diesen Weg Miteigentümer all jener Unternehmungen. Investment-Sparen ist also eine Form des Wertpapiersparens.

Sagen Sie bitte nicht: „Wertpapiere — das ist doch nichts für mich. Um sie mir leisten zu können, verdiene ich nicht genug.“ Dieser Einwand ist nämlich grundfalsch. Das Investment-Sparen gibt ja gerade auch den Beziehern mittlerer und kleiner Einkommen die Chance, ihr gespartes Geld in guten Wertpapieren anzulegen und die Vorteile dieser Art der Geldanlage wahrzunehmen. Wenn man Wertpapiere direkt kauft, dann ist ein gewisses Kapital erforderlich, weil Aktien und Obligationen vieler Unternehmungen auf verhältnismäßig hohe Nennbeträge ausgestellt sind. Die Preise für Investment-Zertifikate hingegen sind so gehalten, daß sie für jedermann erschwinglich sind. Ein solches Zertifikat kostet rund 100 DM.

### Und die Vorteile dieser Geldanlage?

Wer durch diese Investa-Zertifikate das Miteigentum an Unternehmungen erworben hat, ist natürlich am Wirtschaftserfolg beteiligt, und zwar durch Gewinnbeteiligung und Substanzzuwachs. Woher die Gewinne kommen? Nun, auf die Aktien, die zum Fondsvermögen zählen, werden Dividenden, auf die festverzinslichen Papiere (Obligationen) Zinsen ausgeschüttet. Sie fließen im Investment-Fonds zusammen und werden anteilig an die Inhaber der Anteilscheine verteilt.

Und jetzt wollen Sie noch wissen, was Substanzzuwachs ist. Wir sagten schon, daß der Käufer von Investment-Anteilscheinen bereits für einen verhältnismäßig geringen Betrag Miteigentum am Vermögen — an der Substanz — einer Vielzahl von Wirtschaftsunternehmen erwirbt. Da die Substanz der Betriebe — z. B. durch die Errichtung neuer Gebäude und durch die Aufstellung neuer Maschinen — erfahrungsgemäß wächst, wird der Substanzzuwachs auf längere Sicht gesehen auch den Inhabern von Anteilscheinen zugute kommen.

Der Vorteil des Investment-Sparens besteht für Sie auch in folgendem: Nach der neuen gesetzlichen Regelung erhält der Investment-Fonds auf die zum Anlagevermögen gehörenden Wertpapiere die einbehaltene Kapitalertragssteuer erstattet. Diese Erträge schüttet der Fonds seinerseits an die Inhaber der Anteilscheine (Zertifikatinhaber) ohne Steuerabzug aus. Als Zertifikatinhaber erhalten Sie also Gewinnausschüttungen, die von der Quelle bis zu Ihnen hin nicht durch Steuern belastet sind. Und als Lohnsteuerpflichtiger brauchen Sie Erträge, welche die Investment-Gesellschaft an Sie ausschüttet, nicht zu versteuern, wenn diese im Jahr einschließlich anderer Nebeneinkünfte nicht höher als 600 DM sind.

Eine wichtige Frage noch:

### Wie steht es mit der Sicherheit dieser Art von Geldanlage?

Durch die Auswahl der Investa-Wertpapiere wird das höchstmögliche Maß an Sicherheit erzielt. Deshalb stammen die Papiere nicht nur von verschiedenen auf das gesamte Bundesgebiet verteilten Unternehmungen, sondern auch aus verschiedenen Branchen, um mögliche Kursrückgänge in der einen durch erhöhte Chancen in der anderen auszugleichen. Darum werden Wertpapiere solcher Unternehmungen ausgewählt, die nach Aufbau und Struktur eine günstige Entwicklung erwarten lassen.

### Der Erwerb eines Investment-Zertifikates.

Er ist sehr einfach. Sie gehen zum Schalter einer Bank, richten den Kaufpreis und können ihren Anteilschein, in dem ihre Teilhaberschaft an dem investierten Vermögen verbrieft ist, gleich mitnehmen. Sie können ihn natürlich auch der Bank zur Aufbewahrung übergeben. Sie übernimmt dann die Verwaltungsaufgaben, z. B. die Überwachung der Gewinnausschüttungstermine.

Eins zum Schluß: Selbstverständlich kann das Investment-Zertifikat — wie ein sonstiges Wertpapier — auch beliebig verkauft werden.

So viel heute zum Investment-Sparen, das auf dem besten Wege ist, auch in der Bundesrepublik Fuß zu fassen.

## Verwirklichung der Weltraumfahrt?

Zur Ausstellung „Unbegrenzter Raum“ in Essen

Die Gegenwärtig in der Essener Gruga gezeigte Ausstellung „Unbegrenzter Raum“ bietet jedem, den die Fragen der Weltraumfahrt interessieren — und wen interessieren sie nicht?! —, eine ausgezeichnete Gelegenheit, sich einen Überblick über die Fortschritte von Wissenschaft und Technik auf diesem Gebiete zu verschaffen. Sie berichtet von den ersten Versuchen der Menschheit, zu fliegen, und schildert die einzelnen Entwicklungsphasen des Flugwesens bis zu den heutigen Überschall- und Raketenflugzeugen. Außerdem erläutert sie den Sinn des Geophysikalischen Jahres 1957/58, an dem 50 Nationen teilnehmen und das als das bisher größte Forschungsunternehmen der Menschheit bezeichnet werden muß. Die Vereinigten Staaten werden bei diesem friedlichen Wettstreit eines der kühnsten wissenschaftlichen Projekte zu verwirklichen suchen: den

### Abschuß eines künstlichen Erdsatelliten ins Weltall.

Wer diese Ausstellung besucht, wird das Modell dieses amerikanischen Erdsatelliten und der dreistufigen Rakete, die den Trabanten ins All schleudern soll, sehen. Jeder Besucher wird in einem außerordentlich interessanten Rundgang durch die Ausstellung geführt, der mit einem Film über Weltraum- und

Raketenforschung beginnt und nach einem festgelegten Plan in der Elektronenabteilung endet. Besonderen Raum nimmt innerhalb der Ausstellung die Weltraummedizin ein, um herauszufinden, inwieweit der Mensch in der Lage ist, Bedingungen zu ertragen, die sich sowohl in den äußeren Schichten der Atmosphäre als auch bei den beim Raketenflug auftretenden Geschwindigkeiten und im Hinblick auf die Wirkung der Schwerkraft ergeben.

### Hauptanziehungspunkt der Ausstellung

ist der 10 kg schwere, um ein Modell des Planeten kreisende Erdsatellit, dessen Durchmesser etwa 50 cm beträgt. Dieser künstliche Mond wird, in etwa 500 km Höhe geschickt, während des Geophysikalischen Jahres unseren Planeten umkreisen. Mit Hilfe des Erdsatelliten hoffen die Wissenschaftler ihre Kenntnisse über die Vorgänge im Weltall vertiefen zu können. Die Besichtigung der Essener Ausstellung lohnt sich auf jeden Fall, zumal man sie mit einem Besuch der Gruga verbinden kann. Noch ein wichtiger Hinweis: sie läuft bis zum 14. August 1957 und kann bei freiem Eintritt täglich von 10 bis 20 Uhr besichtigt werden.

# Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:

25 Jahre ist in unserem Betrieb tätig:



Hafenvorarbeiter Josef Jakubowski,  
Hafen Schwelgern,  
eingetreten am 10. August 1917



Rangiermeister Leo Gambhardt,  
Eisenbahn Nord,  
eingetreten am 1. August 1917



Putzfrau Mathilde Philippi,  
Eisenbahn Nord,  
eingetreten am 2. August 1932

Allen unseren Jubilaren  
ein herzliches Glückauf!

Lichtbilder: B. Maruschke

## Lok ohne Führer

Nach zufriedenstellenden Versuchen mit einem völlig ferngesteuerten elektrischen Zug haben die französischen Staatsbahnen beschlossen, die Automation auch im Zugverkehr einzuleiten. Gegenwärtig wird ein Streckenabschnitt auf der Strecke Dijon—Vallorbe elektrifiziert. Anfang des kommenden Jahres soll auf diesem Streckenabschnitt der ferngelenkte Zugverkehr aufgenommen werden. Die Fernsteuerung wird von der Fernsteuerzentrale in Dijon aus erfolgen. Der Motorwagen wird mit einem in Europa noch völlig unbekannten „Cab-Signalsystem“ versehen sein, das die Beseitigung der üblichen erdgebundenen Signalvorrichtungen längs einer Eisenbahn-

strecke erlaubt. Die Angaben über die Entfernung zwischen zwei verschiedenen Punkten der Strecke, der Geschwindigkeit des Zuges, seines Haltens oder seiner Abfahrt sind auf dem Fernlenktisch der Zentrale durch Positionslichter erkennbar bzw. sind von der Zentrale aus auf den Motorwagen übertragbar. In fünf Jahren soll die ganze Strecke Dijon—Vallorbe elektrifiziert sein. Die Züge werden dann also von selbst anfahren, ihre Fahrt verlangsamen und stehenbleiben. Der Mechaniker der Zugmaschine braucht praktisch nichts zu tun. Er überwacht nur zur Sicherheit die Signal- und Positionslichter auf der Kontrolltafel der Zugmaschine.

## AUS DER WERKSFAMILIE

### Den Ehebund schlossen:

Heinrich Busch, Masch.-Betrieb Nord, mit Ellen Baulig, am 25. Mai 1957  
Günter Pribil, Masch.-Betrieb Süd, mit Felizitas Schäfer, am 27. Mai 1957  
Willi Ipta, Masch.-Betrieb Nord, mit Wilma Beer, am 1. Juni 1957  
Heinz Häusler, Signalmeisterei, mit Waltraud Mickat, am 7. Juni 1957  
Bernhard Seyda, Hafen Schwelgern, mit Elisabeth Simons geb. Dingenthal, am 7. Juni 1957  
Willi Pfeiffer, Masch.-Betrieb Nord, mit Frieda Jedamski, am 8. Juni 1957  
Karl-Heinz Komnick, Eisenbahn-Baubetrieb, mit Hildegard Starfeld, am 8. Juni 1957  
Gerhard Gruber, Eisenbahn Nord, mit Margot Ochs, am 8. Juni 1957  
Wilhelm Bernath, Eisenbahn Nord, mit Erika Tillert, am 15. Juni 1957  
Günter Kabstein, Eisenbahn Süd, mit Hilde Nisbach, am 15. Juni 1957

Helmut Grossbongardt, Eisenbahn Nord, mit Inge Kempken, am 22. Juni 1957  
Wilhelm Olzewski, Eisenbahn Nord, mit Christa Laaser, am 22. Juni 1957

### Nachwuchs kam an:

Bernhard, 31. Mai 1957  
Josef Tinnfeld, Eisenbahn Nord  
Barbara, 1. Juni 1957  
Johannes Cornelissen, Eisenbahn Nord  
Hubert, 1. Juni 1957  
Gerhard Schwark, E.W. I  
Hans-Jürgen, 5. Juni 1957  
Hubert Kirz, Hafen Schwelgern  
Herbert, 9. Juni 1957  
Christian Börkel, Masch.-Betrieb Nord  
Christel, 10. Juni 1957  
Friedrich Jünemann, E.W. I  
Joachim, 12. Juni 1957  
Johann Mumot, E.W. I  
Gabriele, 12. Juni 1957  
Werner Reincke, Eisenbahn Süd

Birgit, 17. Juni 1957  
Karl Steinbrink, Eisenbahn Nord  
Gabriele, 20. Juni 1957  
Johannes Oriel, Eisenbahn Nord  
Ralf, 23. Juni 1957  
Heinz Seemann, Masch.-Betrieb Süd  
Ute, 24. Juni 1957  
Artur Hermanns, Magazin E.W. II  
Heidemarie, 25. Juni 1957  
Walter Franke, Eisenbahn Süd  
Dagmar, 11. Juni 1957  
Rolf Hohlsiepe, Bauamt

### Todesfälle:

Heinrich Witt, Greiferschmierer, Hafen Schwelgern, geb. 9. Februar 1896; gest. 8. Juni 1957; eingetreten am 24. Mai 1922.  
Günter Wengelnik, Maschinenschlosserlehrling, Lehrwerkstatt, geb. 26. April 1939; gest. 20. Juni 1957; eingetreten am 1. April 1956.

**Löhnungstage:** Restlöhnung Juli 1957 am Montag, dem 12. August 1957, und am Dienstag, dem 13. August 1957; I. Abschlag August 1957 am Mittwoch, dem 21. August 1957; II. Abschlag August 1957 am Donnerstag, dem 29. August 1957, und Freitag, dem 30. August 1957.

(Die Verlegung der Restlöhnung ist durch den Sonntag, 11. August 1957, bedingt.)

Die Kasse bleibt in Zukunft während der Mittagspause von 12.30 Uhr bis 13.30 Uhr geschlossen.