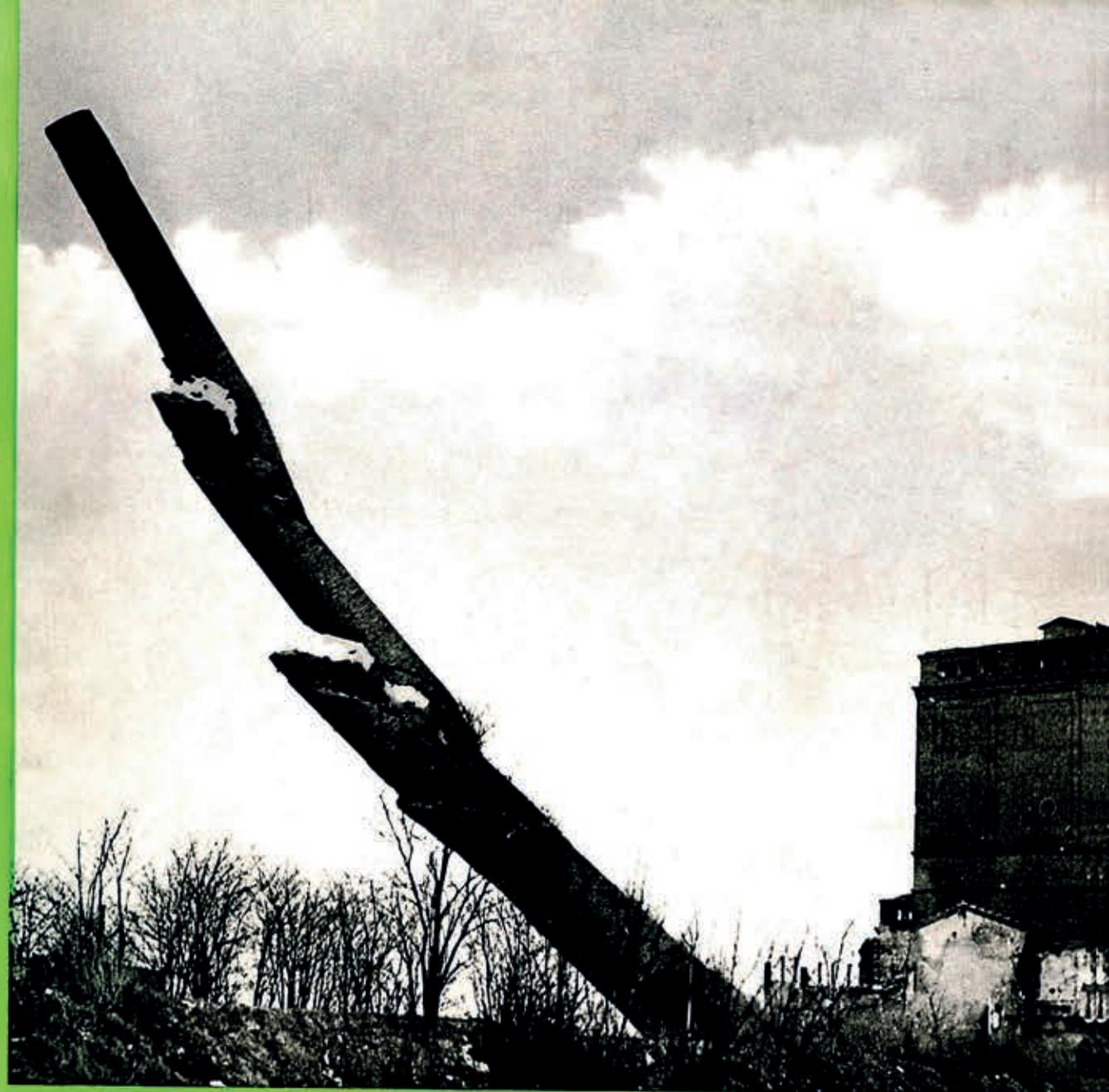


1935 - 1960



LANDERS & SÖHNE

KOMMANDITGESELLSCHAFT

LANDERS & SÖHNE

HANDELSGESELLSCHAFT

Abbruch von Industrie- und Verkehrsanlagen, Sprengungen

Demontagen, Kran-, Bagger- und Bergungsarbeiten

Verwertung von Maschinen und Fahrzeugen

Großhandel in Eisen- und Metallschrott

Auslieferung technischer Gase

Es begann vor 25 Jahren . . .

14. Juni 1935. Bei der Gemeindeverwaltung Voerde (Ndrh.) im Kreis Dinslaken meldete der Kaufmann Willy Landers sein Gewerbe „Anhängerbau und Autohandel“ in Friedrichsfeld, Hindenburgstraße,

an. Der damals Fünfunddreißigjährige hatte gleich an der Brücke über den Lippe-Seiten-Kanal hinter der ehemaligen Post ein Grundstück für seinen soeben gegründeten Betrieb pachten können.

Der am 11. Mai 1952 verstorbene Gründer des Unternehmens Willy Landers



Damit bewies Willy Landers seinen unternehmerischen Weitblick. Er erkannte die Bedeutung der Motorisierung und zog seine Schlüsse aus der Tatsache, daß in den landwirtschaftlichen Betrieben allmählich die Pferdefuhrwerke durch Traktoren ersetzt wurden. Nicht mehr verkäufliche Fahrzeuge fanden den Weg nach hier und wurden zerlegt. Dabei konnten Ersatzteile gewonnen werden, insbesondere Achsen, die wieder verwertet und für den Anhängerbau umgearbeitet wurden. Die Umstellung in der Landwirtschaft hatte nämlich zur Folge, daß die Gespannwagen, die bisher eisenbeschlagene Holzräder hatten, auf Luftbereifung umgearbeitet werden mußten.

Die Autoveteranen, ehemals stattliche Fahrzeuge aus den Anfängen der Motorisierung, fanden den Weg in die Autoverwertungen und somit auch zum Lagerplatz in Friedrichsfeld. Hier wurden zunächst zwei Arbeitskräfte beschäftigt, und mit viel Fleiß und Tatkraft wuchs das Geschäft, das nicht nur den Handel mit Kraftwagen, Kraftträdern, Anhängern und ähnlichen Fahrzeugen vorsah, sondern vor allem auch die Verwertung dieser Fahrzeuge durchführte.

Gleich bei Ausbruch des zweiten Weltkrieges, also bereits nach vier Jahren, mußte das Unternehmen schließen, da der Inhaber zur Wehrmacht einberufen wurde. Erst nach Kriegsende, im August 1945, konnte



Günter Landers, Kommanditist und Betriebsleiter, starb im Jahre 1958.

bisherigen stillen Teilhaber Siegfried und Günter Landers wurden Kommanditisten, während Willy Landers Komplementär war. In gemeinsamer unermüdlicher Arbeit wurde der Grundstein zum heutigen Unternehmen geschaffen. Es wurden zu diesem Zeitpunkt 10 bis 15 Arbeitskräfte beschäftigt.

Nach kurzer schwerer Krankheit starb plötzlich am 11. Mai 1952 der Kaufmann Willy Landers. Sein ältester Sohn Siegfried wurde geschäftsführender Gesellschafter und Komplementär, während der zweite Sohn Günter die Betriebsleitung übernahm.

Einige Jahre später bot sich die Gelegenheit, das Betriebsgrundstück einschließlich der Baulichkeiten zu veräußern und stattdessen in der Nähe der Lippemündung ein 13 200 qm großes Gelände mit eigenem

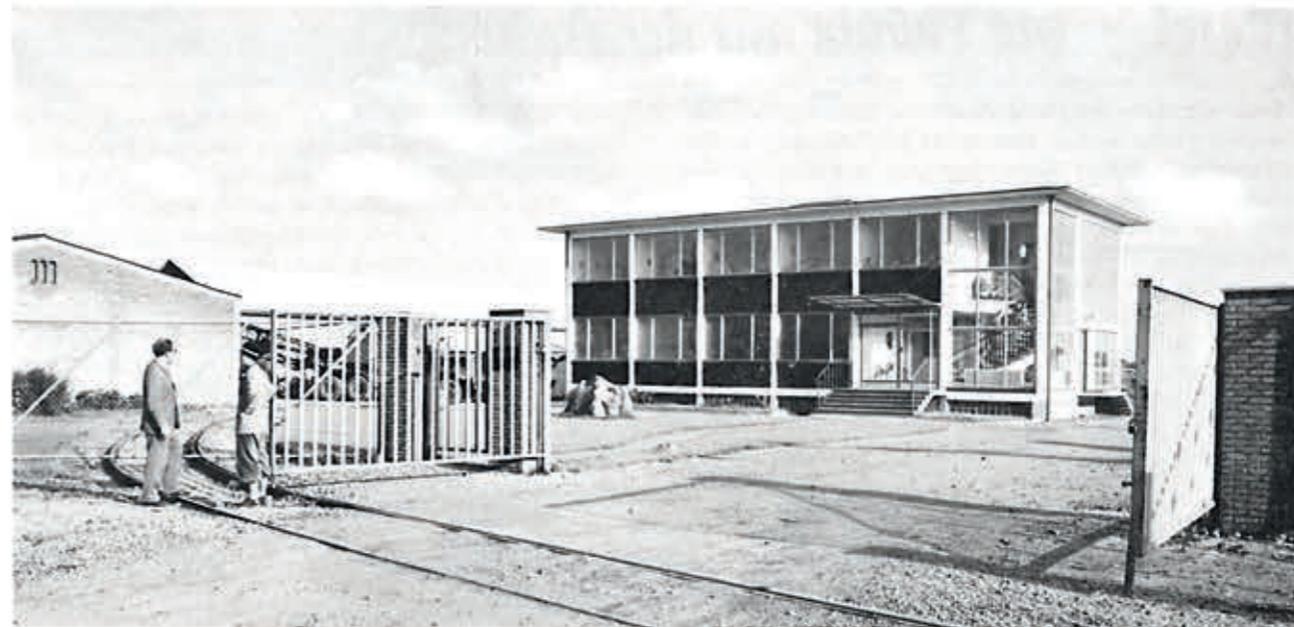
Bahnanschluß und später vorzusehendem Hafenschluß zu erwerben. Als mit der Errichtung der Gebäude begonnen worden war, starb nach langer und schwerer Krankheit im Alter von 32 Jahren der Kommanditist und Betriebsleiter Günter Landers. Nach einem Unfall, den er im Januar des Jahres 1958 auf dem alten Lagerplatz erlitt, kam er ins Krankenhaus. Frühere innere Leiden brachen auf und hielten ihn dort monatelang fest. Alle ärztliche Kunst war jedoch vergebens. Er starb am 6. Juni 1958. Ende des Jahres 1958 konnten die Gebäude auf dem neuen Betriebsgelände, Am Lippegelände 14—18, bezogen werden. Für den in der letzten Zeit stark vergrößerten Maschinen- und Gerätepark war eine große Werkshalle errichtet worden, in der Bagger, Autokrane, Ab-

Willy Landers das Geschäft in Wesel wieder anmelden. Seine beiden Söhne Siegfried und Günter waren inzwischen ebenfalls aus dem Kriege zurückgekehrt, und so wurde bei der Wiederanmeldung gleich die Erweiterung auf Abbruchunternehmen sowie Eisen- und Metallschrottgroßhandel vorgenommen.

Am Rhein konnte von der Stadt Wesel ein geeignetes Grundstück erworben werden, auf dem im Laufe der Jahre Lager- und Werkstatträume sowie ein Büro- und Wohnhaus errichtet wurden.

Am 1. Januar 1947 wurde die Einzelhandelsfirma Willy Landers in die Firma Landers & Söhne, Kommanditgesellschaft, umgewandelt. Die

Blick auf das ehemalige Betriebsgelände am Rhein, das 1956 einer Glasfabrik zur Erweiterung überlassen wurde. Rechts im Bild das damalige Wohn- und Bürohaus.



schlepp- und Bergungsfahrzeuge, Spezialfahrzeuge der verschiedensten Art und Lastkraftwagen untergebracht sind. Die Abbruchabteilung, die sich seit 1953 stark entwickelt hat, bildet inzwischen den Hauptteil des Betriebes. Der Maschinen- und Gerätepark wird von Jahr zu Jahr nach den neuesten Erkenntnissen der Rationalisierung vergrößert.

Für die Lagerung der Sprengmittel wurde ein unterirdischer Bunker angelegt. Im Bürohaus sind auch die Aufenthalts- und Waschräume.

Ein wesentlicher Schritt nach vorn ist getan worden. Er war nur möglich durch das organische Wachsen des Unternehmens, verbunden mit den fundierten Kenntnissen der Mitarbeiter.

Das ist die Einfahrt zum neuen Betriebsgelände Am Lippegelände. In der Mitte befindet sich das Bürogebäude, links die große Werkshalle für den Maschinen- und Gerätepark. – Der geschäftsführende Komplementär Siegfried Landers in seinem Büro.



Wesel - wie Phönix aus der Asche

Wesel war eine der meist zerstörten Städte im Bundesgebiet. 97 % betrug der durch Bomben und Direktbeschuß verursachte Zerstörungsgrad. Die Öffentlichkeit stand vor einer ungeheueren Aufgabe: Über 2 Millionen Kubikmeter Trümmersmassen waren vorhanden. Ab Juni 1948 wurde uns die Bergung des Eisenmaterials im Rahmen der städtischen Enttrümmerung übertragen. In allen Stadtteilen sah man unsere Männer mit den

Schneidgeräten, wie sie die zerschlagenen Eisenkonstruktionen auseinanderbrannten und den Eisenschrott auf transport- und chargierfähige Maße schnitten. Stahl- und Gußsäulen, Träger und anderes, wieder verwendbares Eisen wurde mit Kranfahrzeugen geborgen und verladen. Eigene Schwerlast- und Langfahrzeuge besorgten den Abtransport. Inzwischen ist die Stadt, wie Phönix aus der Asche, neu erstanden.



Das Ausmaß der Zerstörung im Stadtkern läßt sich mit Worten kaum beschreiben. Das linke Bild gibt einen Eindruck von der Gewalt der Feuerwalzen, die über Wesel hinwegrollten. Aus diesem Chaos galt es Ordnung zu schaffen. – Auf dem unteren Foto werden von unserem Unternehmen schwere Sandsteine von der zerstörten Mariä-Himmelfahrt-Kirche, die zurückbehalten worden waren, zur späteren Wiederverwendung abgefahren. Im Hintergrund sieht man den Willibrordi-Dom, der nach seiner schweren Zerstörung schon wieder eingedeckt worden ist. Heute sind fast alle Baulücken geschlossen und auf dem Marktplatz herrscht wieder reges Treiben.



Achtung - Sprengung

Noch aus der Zeit Napoleons stammte das am linken Niederrhein gelegene Fort „Blücher“, das gesprengt werden mußte, weil es im ausgewiesenen Vorflutgelände des Rheins lag. Rund 6 000 Kubikmeter TRASSMAUERWERK waren zu beseitigen. Eine Kiesbaggererei hatte das Gelände mit den Festungsanlagen zur Auskiesung übernommen und die Baggerlöcher bis an die Festungsmauern herangeführt.

Uns wurde die Aufgabe gestellt, über einen größeren Zeitablauf die Sprengung der gesamten Festungsanlagen im Einvernehmen mit der Kiesgewinnungsfirma so durchzuführen, daß die Mauerwerksteile in die ausgekiesten Baggerlöcher fielen, um somit gleich als Verfüllmaterial Verwendung zu finden.

Diese Aufgabe erforderte natürlich für jeden einzelnen Sprengabschnitt neben den normalen Sicherheitsmaßnahmen (Abspernung des Verkehrs auf

der Straße und dem Strom) auch einen besonderen Sprengplan. Und genau nach diesem Plan stürzten die schweren Teile in die Baggerlöcher. Allein in einem Fall, bei dem die bis zu 3,50 m dicken Außenmauern des Forts gesprengt werden sollten, waren 130 zum Teil 2 m tiefe Sprenglöcher in die Mauer gebohrt worden. Fünf Zentner des hochexplosiven Ammon-Gelit waren erforderlich, um die gewünschte Wirkung zu erzielen. Mit einem Druck auf den Zündhebel wurden die gewaltigen Kräfte frei. Tonnenschwere Brocken wirbelten hoch. Das Deutsche Fernsehen war an dieser Sprengung interessiert und brachte eine ausführliche Reportage.

Das Fort Blücher, noch aus napoleonischer Zeit stammend, vor der Sprengung ist auf dem linken Foto zu erkennen. – Das rechte Bild, mit der Tele-Kamera aus sicherer Entfernung aufgenommen, zeigt den Augenblick der Sprengung.



**Bunker aus
Stahlbeton
werden zerlegt**

In ihrer herkömmlichen Art sind zahlreiche Bunker überholt. Sie müssen außerdem vielfach den wachsenden Städten weichen, oder aber aufgrund behördlicher Anordnung beseitigt werden. Wenn solche Anlagen und Festungsfundamente in dichtbesiedelten Stadtgebieten liegen, sind die Sprengarbeiten besonders vorsichtig durchzuführen, weil sonst ganze Stadtteile für einige Zeit evakuiert werden müßten. Außerdem könnten durch die Druckwelle Schäden an Gebäuden eintreten. In solchen

Fällen werden die Bunker stückweise zerlegt und sehr vorsichtig gesprengt. Der Stahlbeton wird „aufgerissen“ und in großen transportfähigen Stücken werden die Bunkerteile fortgeschafft. Unsere Sprengmeister haben besonders bei diesen Gelegenheiten ihre Tüchtigkeit unter Beweis gestellt. Der unten abgebildete Stahlbeton-Bunker lag am Rhein in der Nähe einer Kleingarten-Siedlung. Hier mußte mit großer Sorgfalt auf die oben beschriebene Art und Weise vorgegangen werden.



Die
S
C
H
W
A
R
Z
E
F
L
A
G
G
E
warnt vor
G
E
F
A
H
R

Unsere Sprengmeister begleiten oft von Emmerich bis Basel Munitionstransporte. Die Fahrten dauern 6 bis 10 Tage, je nach Jahreszeit und Wetterlage. Bei diesen Sprengstofftransporten handelt es sich ausschließlich um ausländische Ware. Das Bild zeigt das Motorschiff „Wilhelmina“ bei einem solchen Transport auf dem Rhein mit der für die gefährliche Ladung charakteristischen Flagge mit dem „P“.



Ganze Brückenzüge verschwinden

Abbrechen und Demontieren von Brücken gehört ebenfalls zu unserem Aufgabengebiet. Mehrere Stahlbrücken im Bundesgebiet wurden von unserem Unternehmen abgebrochen oder demontiert, weil sie kriegszerstört und in dieser Form nicht wiederaufbaufähig waren. In zahlreichen Fällen wurden Straßen- und Bahnüberführungen im Ruhrgebiet ohne wesentliche

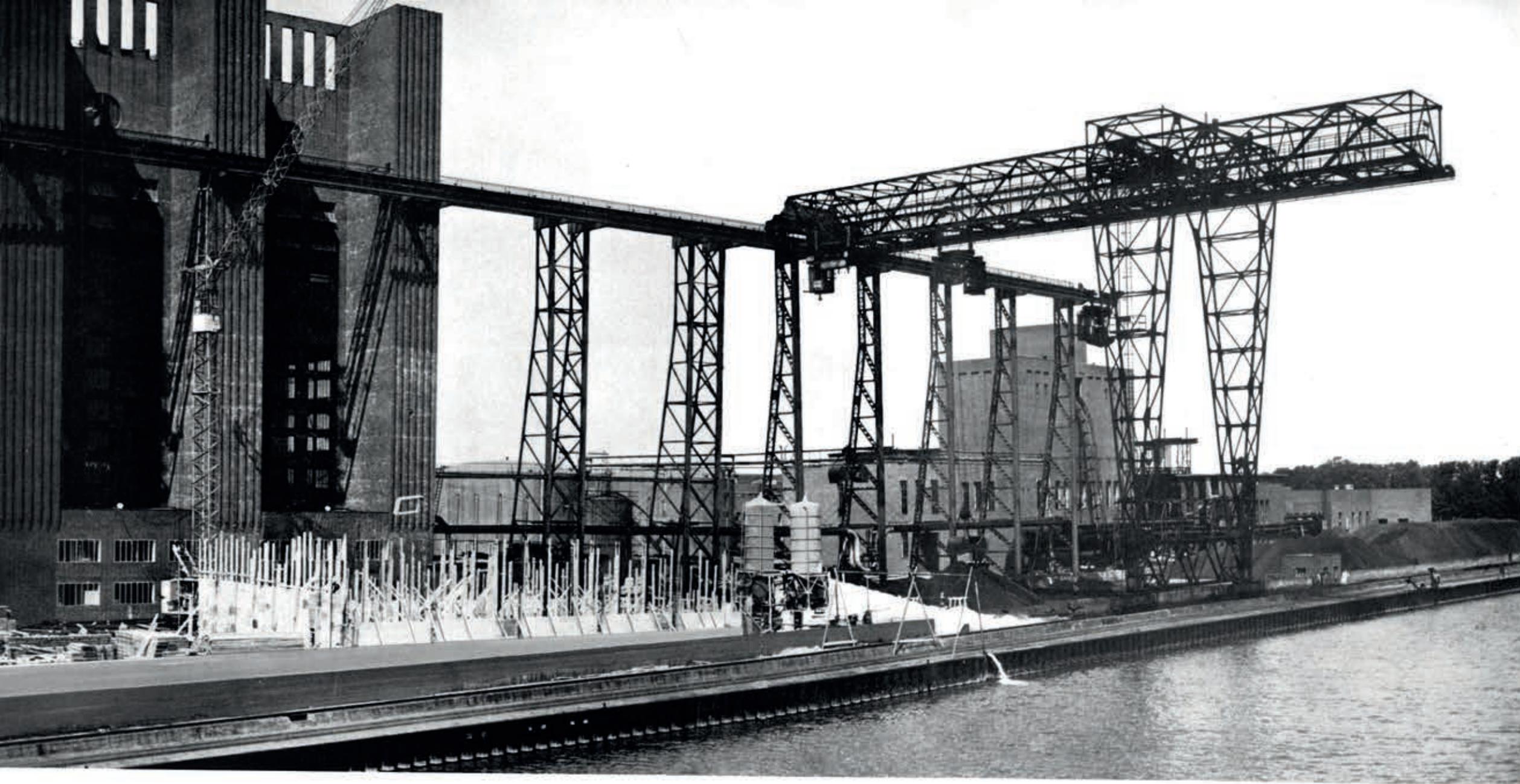
Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs abgebaut, zerlegt, verladen und abtransportiert. Auf dem unteren Bild sehen wir die Demontage einer 240 m langen Eisenbahnbrücke über die Ruhr im freien Rückbau.



1956 wurde von uns im süddeutschen Raum ein 90 Meter langer

Brückenzug aus Stahl im Rohrbachviadukt auf Wiederverwendung demontiert (Bilder oben und unten rechts). Die Brücke hatte eine Höhe von 40m über der Talsohle. Schwere Kranfahrzeuge hoben zunächst die jeweils 12 Tonnen schweren Betonfahrbahnplatten ab und transportierten sie einzeln weg. Dann folgten die Stahlteile. Die Brücke wog 1 200 t, davon allein rd. 500 t Stahl.





Die Halbportalumschlagsanlage hat eine Höhe von 36 m und ist 120 m lang. Die

Kranbrücke ist 60 m breit; sie ragt mit einem 20 m langen Arm über den Mittel-

landkanal. Das Gewicht der abzubauen- den Konstruktion betrug ca. 400 t. Mit Hilfe

der Kranbrücke wurden zunächst Kran- bahn und Stützen abgebaut, und in der

letzten Abbruchphase wurde die Brücke an der eigenen Stütze heruntergelassen.

Umschlagsanlage hatte ausgedient

Die hier abgebildete Halbportal-Kohlenförderanlage befand sich in einem bekannten niedersächsischen Automobilwerk. Diese Transport- und Verladeanlage versorgte das Kraftwerk des Unternehmens.

Zwei schnelle 8-Tonnen-Laufkatzen bedienten tagaus, tagein in drei Schichten die große Kesselanlage, die nicht nur das Werk mit Dampf versorgte und für die Stromerzeugung arbeitete, sondern auch alle Häuser der Automobilstadt heizte.

Die Kohlen wurden entweder aus den Waggons oder direkt aus den Schiffen entnommen. Eine Zwischenlagerung war in dem geräumigen Betonbett innerhalb des Fahrbahnfeldes möglich.

Die starke Nachfrage auf dem Auto- markt und die damit verbundene Produktionssteigerung veranlaßte die Werksleitung, diese Halbportal-Kohlentransportanlage, die den rationellen Gesichtspunkten eines modern geführten Großbetriebes nicht mehr entsprach, abbrechen zu lassen.

Die Anlage hatte ein Gewicht von 400 Tonnen. Diese schwere Halbportal-Kohlenförderanlage, die nebenstehend in ihrem ursprünglichen Zustand noch einmal im Bild gezeigt wird, haben wir vor einigen Jahren demontiert.



So
war
es

Wenn Industrieanlagen modernisiert werden, und wenn die Grundstücksverhältnisse keine Erweiterung zulassen, müssen die alten, ausgedienten Werkshallen abgerissen werden. So war es auch in einem großen Zementwerk nördlich von Hamburg. Ein Teil der alten Werksanlage, die Brennöfen, Maschinen- und Kesselhäuser mit Wasserturm und Schornsteinen, Gleis- und Transportanlagen mußten von uns abgebrochen werden. Die Abbruchstelle wurde wieder so hergerichtet, daß mit dem Bau der neuen Anlagen unverzüglich begonnen werden konnte.

Unsere Bilder zeigen einen Teil der Fabrik vor und nach dem Abbruch von der gleichen Stelle aus gesehen. Die Aufnahmen wurden in einem Zeitabstand von vier Monaten gemacht. Auf dem rechten Bild sieht man die Gerüste und die Ge-

So
ist
es

rüstschaften, sowie die Schalungen für die Erstellung der Neuanlagen. Auch bei diesem großen Fabrikabbruch zeigte sich der Einsatz von Sprengmitteln als besonders wirtschaftlich, rationell und vorteilhaft. Nach dem Ausbau der Maschinen, Motoren, Transport- und Krananlagen, nach dem Abheben der Dächer wurden die Wände und Fundamente so geschossen, daß die großstückigen Eisenteile zur Verschrottung freilagen.

Die großen Autokrane mit Greifer- und Magneteinrichtungen besorgten nicht nur die Eisenverladung auf dem Werksgelände, sondern auch den Umschlag im nahegelegenen Hafen. Die Stahlbetonteile verschwanden in der Tongrube, während die Beton- und Mauerwerksbrocken so zerkleinert wurden, daß sie zur Wegebefestigung gebraucht werden konnten.





»Mädchen für alles«

„Mädchen für alles“ werden wir oft genannt. Wenn diese Bezeichnung in irgendeiner Tageszeitung mit unserem Namen in Verbindung gebracht wird, kann man sicher sein, daß es sich um etwas Ausgefallenes handelt. Mit unseren Spezialgeräten und -fahrzeugen müssen wir überall dort helfen, wo große und schwere Teile, die meist recht sperrig sind, verladen oder eingebaut werden.

Dazu zwei Beispiele: Auf dem linken Foto schwebt ein großer Behälter in der Luft. Er hatte in einer Weinbrennerei gestanden und sollte an einem anderen Ort wieder aufgestellt werden. Durch Fenster und Türen ließ sich dieses Ungetüm nicht befördern. Die einfachste, zweckmäßigste und billigste Methode war, das Dach teilweise abzudecken und den Tank, der immerhin das respektable Gewicht von rund 3,5 Tonnen hatte, durch das Dach zu hieven.

Rund 8 Tonnen wiegt der Stahlträger auf dem rechten Bild, der in die Dachkonstruktion eines Sparkassengebäudes eingebaut werden sollte. Fünf

dieser Träger, die jeweils 25 m lang sind, wurden von einem unserer fahrbaren Hebekrane von ihrem Transportfahrzeug gehoben und sachgemäß gelagert, um dann später auf die vorbereiteten Stützen der Dachkonstruktion gehoben zu werden.

Aber auch ganze Glockengeläute wurden von unseren Spezialfahrzeugen vorsichtig in die Höhe gewunden und dann in Kirchtürme gehoben, um dort verankert zu werden. Maschinen und Konstruktionen, Apparate und Behälter werden mit den Autokranen spielend bewegt. Sie haben sich auch beim Wiederaufbau ganz besonders bewährt. Mancher Breitflanschträger riesigen Ausmaßes für größere Neubauten, der von den Turmdrehkränen nicht gehoben werden konnte, wurde von unseren Hebe geräten auf den Zentimeter genau an die richtige Stelle gehoben. In gleicher Weise erfüllen sie aber auch ihren Dienst, wenn Fahrzeuge zu Wasser gelassen werden, und wenn im Straßenverkehr unfallgeschädigte Fahrzeuge geborgen und abgeschleppt werden.





Schlepper schwebte in der Luft

Das Abwracken von Schiffen bedarf besonderer Kenntnisse. Passagier- und Frachtdampfer, Anlegebrücken und Schleppkähne — wie hier auf dem Bild — wurden von uns geborgen und verschrottet. Oftmals finden die Ausrüstungsgegenstände der Schiffe noch anderweitige Verwendung, so daß nicht alles Material in die Siemens-Martin-Öfen der Hüttenwerke wandert. Während Dampfkessel und Motoren aus jüngeren Baujahren wieder in andere Schiffe eingebaut werden können, werden vielfach aus dem Schiffsrumpf Fahrbahnbleche herausgeschnitten. Diese finden dann auf Baustellen mit schwierigen Bodenverhältnissen Verwendung.

Der hier abgebildete Schleppdampfer „Lena“ wurde mit dem Schiffshebekran „Vulkan“ aus dem Wasser gehoben. 47 Jahre hatte die „Lena“ im Dienst gestanden. Ursprünglich war sie von einer Arnheimer Firma in Dienst gestellt worden, später aber hatte sie dann ein niederrheinisches Unternehmen übernommen.

Der Hebekran „Vulkan“, der eine Tragkraft bis 100 Tonnen hat, setzte den Dampfer auf die Unterlagshölzer. Dann wurde „Lena“ auf die Seite gelegt, um ein leichteres Abwracken zu ermöglichen.

Dort, wo früher einmal Züge fahren . . .

Der Abbau von Gleisanlagen erstreckt sich nicht nur auf die reine Materialgewinnung, sondern hier kommen auch noch zusätzlich die Straßenbauarbeiten bei den Überwegen, Überführungen und Straßenkreuzungen in Betracht. Bisher wurden von uns weit über 100 km Gleisstrecken aller Art abgebaut.

Die Materialgewinnung erfolgte zum größten Teil im Rückbau, wie

auch auf dem Bild unten zu ersehen ist. Sind die Schienen in gutem Zustand, werden sie anderweitig wieder gebraucht. Vielfach finden sie auch im Bergbau für untergeordnete Zwecke erneute Verwendung. Nur das stark abgefahrene und durch Rostansätze dünn gewordene Schienenmaterial wird ausgemustert. Nach entsprechender Zerkleinerung wird es in den Kupolöfen der Gießereien eingesetzt.

Bei Übernahme ganzer Bahnstrecken durch uns sind auch noch Zusatzarbeiten auszuführen. Hierzu gehören: das Abreißen der Bahngelände und Rampenanlagen, das Aufnehmen des Schotterbettes sowie der Abbau der Telefonleitungen. Bei elektrischen Bahnen kommt aber noch etwas hinzu, nämlich die Demontage der Oberleitung einschließlich Abbau der Masten und Beseitigung der Fundamente.





**Das Eisen/dünkt mich
Nicht weit mehr als Gold zu preisen:
Ohn Eisen kommt nicht Gold
Gold bleibt auch nicht ohn Eisen.
Friedr. v. Logau, 1654**

Ein internationales Fluidum

Auf dem Betriebsgelände selbst gibt es immer viel zu tun. Die Materialeingänge bestimmen weitgehend den Ablauf der Arbeit. Von den Abbruchstellen treffen per Waggon und Lkw Konstruktionsteile und anderes Nutzeisen, Stahl- und Metallschrott ein. Es muß sortiert und für den weiteren Verkauf aufgearbeitet werden.

Langjährige Übung in der Zerlegung von Kraftfahrzeugen hat uns veranlaßt, auch die Zerlegung von

Straßenbahn- und Bundesbahnwagen durchzuführen. Das geht im rationellen Fließbandverfahren vor sich. Der Waggon rollt heran und dann werden zuerst die Holzteile entfernt. Eine Seilwinde zieht ihn zum nächsten Arbeitsplatz, wo die übrigen Aufbauten abgenommen werden. Schließlich stehen nur noch die Achsen mit den Rädern auf den Schienen. Eine schwere Schere und mehrere Brenngeräte haben den Rahmen inzwischen zerkleinert.

Brauchbares Eisen, wie Puffer, Zughaken, Federn, Achsenmaterial, wird nach Überprüfung und Entrostung den Bundesbahn-Ausbesserungswerken wieder zur Verfügung gestellt. Der Eisenschrott findet entweder als Martinofen- oder als Kupolofenschrott je nach Qualität und Bedarf Verwendung.

Ein internationales Fluidum herrscht auf dem Platz, denn hier treffen Waggon aus aller Herren Länder ein. Es ist ein Stück Eisenbahngeschichte. So findet man deutsche Wagen auf russischen Radsätzen, Waggon aus Frankreich mit Puffern aus Belgien und Wagen aus der Zeit der Invasion, die von den Alliierten mit Lastenseglern nach Deutschland geflogen worden sind.

Vor der Zerlegehalle auf dem linken Bild fahren die Waggon vor. Hier wird die erste „Operation“ vorgenommen. – Nicht jeder Schrott kann von uns an Ort und Stelle zerkleinert werden. Schwerer starkwandiger Gußbruch, wie er hier auf dem rechten Foto verladen wird, geht in die Fallwerke des Ruhrreviers.





Es ist nicht alles Schrott . . .

Nicht alles ist Schrott, was sich auf dem Lagerplatz am neuen Rhein-Lippe-Hafen-Gebiet in Wesel ansammelt. Auf den vorhergehenden Seiten ist bereits dargelegt worden, daß beispielsweise die Teile der zerlegten Eisenbahnwaggons, die noch gebrauchsfähig sind, den Bundesbahn-Ausbesserungswerken als Ersatzteile wieder zur Verfügung gestellt werden. Ähnlich ist auch die Zerlegung in der Autoverwertung. Zu dieser Arbeit gehört auch das Herrichten von Anhänger- und Gespannwagenachsen. Diese Achsen werden aus Fahr-

Ein Schweißer bei der Arbeit an einer ausgebauten Fahrzeugachse, die noch einmal verwendet werden kann. – Unten: Ein noch guterhaltener Motor wird aus einem Opel ausgebaut.



Ein Blick auf die Verladung von Industriegasflaschen. In unserem Lager befindet sich ständig ein Vorrat an Sauerstoff, Azetylen, Karbid und Propangas. Ein überdachtes Lager für die Industriegase wird jetzt gebaut.

zeugen, die man verschrotten mußte, ausgebaut. Sie werden nachgesehen, überholt und für den späteren Verwendungszweck wieder hergerichtet.

Nicht alle Fahrzeuge werden verwertet. Die guten Gebrauchtwagen werden nachgesehen, verkehrstüchtig gemacht und dann mit Garantie weiterverkauft. Auch Unfallwagen finden den Weg zu uns. Da wir am unteren Niederrhein einen leistungsfähigen Abschleppdienst unterhalten, kommt das nicht von ungefähr. Diese Unfallfahrzeuge finden im benachbarten Holland guten Absatz. Zum anderen aber verkaufen wir aus diesen oftmals guterhaltenen Fahrzeugen auch die Ersatzteile.

Auf dem Lagerplatz findet man alle Typen, vom Kleinstwagen bis zum Autobus, vom Motorroller bis zum Lastkraftwagen jeglichen Fabrikats.

Und noch ein weiterer Geschäftszweig: Der ständige enge Kontakt mit den Schlossereibetrieben veranlaßte uns, auch den Vertrieb von Sauerstoff, Azetylen, Karbid und Propangas aufzunehmen. Wir beliefern also die Handwerksbetriebe nicht nur mit Neueisen, Nutzeisen, Fahrzeugachsen und anderen Kraftfahrzeugteilen, sondern auch mit Industriegasen. Ein überdachtes Lager hierfür mit einer devorgelagerten Fahrzeugrampe befindet sich zur Zeit im Bau. Es wird in Kürze fertig.



Das sind die beiden Fußballmannschaften, die sich schon manchen harten begeisterten Kampf geliefert haben.

In den modernen Häusern am Grafenring, Ecke Nieder- und Johannisstraße (unten) und Antonistraße (rechts) in Wesel haben wir unseren Mitarbeitern ausreichende, nette und behagliche Wohnungen zur Verfügung gestellt.



An einem Strick

Dank der Vielseitigkeit unseres Betriebes beschäftigen wir seit einigen Jahren rund 60 ständige Mitarbeiter, die Zeitarbeiter auf den verschiedenen Abbruchstellen nicht eingeschlossen. Verständlich, daß wir uns in sozialer Hinsicht um sie bemühen. So haben wir für sie einige Reihenhäuser mit insgesamt 20 Wohnungen gebaut. Helle, luftige Räume sind hier geschaffen worden, in denen sich die Familien wohl fühlen können. Damit haben wir auch aktiv zum Wiederaufbau Wesels beigetragen. Unsere Belegschaftsmitglieder sind in diesen Häusern telefonisch erreichbar, so daß jederzeit für schnelle Hilfeleistung gesorgt ist, falls das im Abschlepp- oder Bergungsdienst erforderlich sein sollte.

Bei dieser Zahl der Mitarbeiter können wir zwei komplette Fußballmannschaften auf die Beine stellen. Es gibt zwar keinen Firmensportverein, aber im Rahmen der Freizeit, die als notwendiger Ausgleich zur täglichen Arbeit dringend erforderlich ist, erfreut ein frisch-fröhliches Spiel, bei dem es weniger auf das Endergebnis ankommt als darauf, daß die bei uns ohnehin schon vorbildliche Kameradschaft gefördert und weiter vertieft wird. Im wahrsten Sinne kann man dann sagen: bei uns zieht alles an einem Strick.

Herausgeber: Siegfried Landers, Wesel
Gestaltung: H. Wilhelm - Fotos: Hilde Löhr,
E. Unverdrof, eig. Aufnahmen · Klischees:
E. Vogt, Düsseldorf · Druck: H. Peitsch, Wesel

