

SCHIELE UND KRAN

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

2. Jahrgang

Nr. 3

März 1956

Die Entwicklung des Verkehrs

Bergwerksdirektor Hans Schneider

(Fortsetzung aus Nr. 2)

7. Weltverkehrsverflechtung

*Fern auf der Reede ruft der Pilot, es warten die Flotten,
Die in der Fremdlinge Land tragen den heimischen Fleiß;
Andre ziehen frohlockend dort ein mit den Gaben der Ferne,
Hoch von dem ragenden Mast wehet der festliche Kranz.
Siehe, da wimmeln die Märkte, der Kran von fröhlichem
Leben,
Seltsamer Sprachen Gewirr braust in das wundernde Ohr.
Auf den Stapel schüttet die Ernten der Erde der Kaufmann,
Was dem glühenden Strahl Afrikas Boden gebiert,
Was Arabien kocht, was die äußerste Thule bereitet,
Hoch mit erfreuendem Gut füllt Amalthea das Horn.*

(Schillers „Spaziergang“)

Das Stammgefüge der Weltwirtschaft und damit auch des Weltverkehrs der Jetztzeit bilden im Frieden vor allen anderen sieben Hauptrohstoffe: Kohle, Erdöl, Eisenerz, Kautschuk, Baumwolle, Getreide, Vieh (pecus). Letzteres hat durch alle Jahrtausende als Begleiter des Menschen neben dem Geld (pecunia) bzw. Gold eine Rolle als Laufgewicht der Weltwirtschaft ausgeübt.

Erdumspannend sind die Wege dieser Schätze. Ihr Ausgang und ihr Ende sind stets mehr oder weniger die gleichen großen politischen Lebensgemeinschaften, die wie folgt abzugrenzen sind:

1. Europa oder richtiger die europäische Halbinsel ohne England und Rußland,
2. England, Haupt des britischen Weltreichs,
3. Sowjetrußland, als besondere wirtschaftliche Form und zusammenhängende Ländermasse über zwei Erdteile hinweg,
4. Asien (ohne Sowjetrußland) mit seinem reichgegliederten Länderzug von der Türkei bis Japan,
5. Afrika, die große Kolonialkammer,
6. Australien mit Neuseeland in der Inselfülle der Südsee,
7. Südamerika mit den romanischen Staatsgebilden,
8. Mittelamerika mit dem westindischen Inselbogen,
9. Nordamerika mit überragender Stellung der Vereinigten Staaten, flankiert von Kanada und Mexiko.

Während im Altertum und Mittelalter gewisse Stapel- und Umschlagplätze des Binnenlandes für Nahrungsmittel, Rohstoffe und Fertigwaren von größter Bedeutung gewesen sind, vollzieht sich der Austausch von Massengütern auf weite Entfernungen in der Neuzeit immer mehr auf dem billigeren Wasserwege und in den großen Hafenstädten, die sich über die ganze Erdkugel verteilen und dabei auch die Verkehrsbedeutung der einzelnen Ozeane erkennen lassen. Von 31 Riesen-

verkehrshäfen, d. h. solchen mit einer jährlichen Güterbewegung von mehr als 10 Millionen Netto-Registertonnen, entfallen 24 auf die Küsten des Atlantik und 5 auf die Küsten des Stillen oder Großen Ozeans. Die 12 größten Welthäfen sind nach einer Statistik von 1924: London mit einem Verkehr von fast 38 Mill. Tonnen, New York, Hamburg, Liverpool und Antwerpen mit je etwa 28 Mill. Tonnen, Las Palmas und Rotterdam mit rund 25 Mill. Tonnen, Cardiff und Newcastle mit je mehr als 22 Mill. Tonnen, Hongkong mit stark 21 Mill. Tonnen, während Neapel und Schanghai nur knapp unter der 20-Mill.-Tonnen-Grenze bleiben.

Die Registertonne, das internationale Raummaß für Schiffe, wird unterschieden nach Brutto- und Netto-Registertonne. Erstere gilt für den gesamten Rauminhalt eines Schiffes, schließt also auch die Räume für Maschinen, Kohlenbunker, Mannschafts- und Verwaltungsräume ein. Nettotonnen erfassen nur den nutzbaren Laderaum.

Über den Umfang der Verkehrsleistungen eines Welthafens mögen einige Zahlen aus Hamburg Aufschluß geben: 1926 waren vorhanden 375 km Hafengleise und 2000 Hebezeuge (Greifkräne, Verladebrücken, Waggonkipper, Kaikrane, Aufzüge, Sackrutschen). Es wurden gezählt 31800 aus- und einlaufende Seeschiffe (d. h. im Durchschnitt arbeitstäglich mehr als 100 Stück) mit zusammen 31,5 Mill. Netto-Registertonnen. Außerdem hatte Hamburg unter Einschluß von Hamburg und Altona vor dem letzten Kriege jährlich etwa 10 Mill. Tonnen Binnenschiffs-Umschlag zu verzeichnen.

Der Gesamt-Weltbestand an fahrbereiten Schiffen über 100-Netto-Registertonnen Größe betrug nach Lloyds Register Ende Juni 1923 33507 Stück, wovon übrigens 27% noch keine 5 Jahre alt waren, mit insgesamt 65166238 t, wobei die Beteiligung Englands mit rund einem Drittel und der USA mit stark einem Sechstel angegeben wurde. Inzwischen sind nach dem zweiten Weltkrieg sicherlich wesentliche Größenverschiebungen eingetreten. Bei 80 Mill. BRT Weltschiffsraumbestand Ende 1946 verfügten die USA über 40 Mill. BRT, nachdem schon 5 Mill. verkauft waren.

Über gewisse Knotenpunkte im Weltverkehr und über die Verkehrsgeographie der Ozeane unterrichtet ein trefflicher Aufsatz „Der Seeverkehr“ von Dr. W. Schäfer, Wanne, im „Werk“ (Augustheft 1925), dem folgendes zu entnehmen ist: „Wie das Eisenbahnnetz auf dem Lande nicht überall dieselbe Dichte aufweist, sondern durch die natürliche Ausgestaltung der einzelnen Landräume bedingt ist, so zeigt auch das Netz der Schifffahrtslinien nicht überall dieselbe Maschenweite. Die Dichte des Seeverkehrs wird in erster Linie durch die Lage



New York besitzt einen der größten Häfen der Welt

der großen Kulturgebiete der Erde beeinflußt, denn zwischen ihnen ist das Bedürfnis zum Austausch von Waren und Personen am stärksten entwickelt. Vier solcher Dichtezentren lassen sich unterscheiden: das westeuropäische, das nordamerikanische, das ostasiatische und das südasiatische. Neuerdings erhalten auch Australien und die ABC-Staaten Südamerikas (Argentinien, Brasilien und Chile) als Lieferanten von Rohstoffen und Nahrungsmitteln für die Wertschiffahrt erhöhte Bedeutung. Die weitaus wichtigste Ausstrahlzone ist jedoch, wegen seiner Bevölkerungsdichte und seiner hohen wirtschaftlichen Entwicklung, Westeuropa. Daher zeigt denn auch der Atlantische Ozean, besonders sein nördlicher Teil zwischen Europa und Nordamerika, das breiteste Verkehrsband. Auf diese „atlantische Fährte“ entfällt mehr als die Hälfte des gesamten Seeverkehrs der Erde. Im Osten sind die Hauptausgangspunkte für diesen Weg die Häfen der westeuropäischen Länder, besonders die Englands und Deutschlands, die durch den Ärmelkanal den Weg zum offenen Ozean gewinnen. Im Westen laufen diese Linien zum größten Teil in New York zusammen, das damit zum wichtigsten Brennpunkt des nordamerikanischen Seeverkehrs wird. Neben dieser nordatlantischen Route treten die anderen atlantischen Wege, auch die viel befahrenen südatlantischen, zurück, da sie zusammen nur etwa ein Viertel des Seeverkehrs umfassen. Mit etwa 12% des gesamten Verkehrs steht an zweiter Stelle die nach ihrem wichtigsten Durchgang benannte Suezroute. Von der Westküste Europas ausgehend, zieht sie sich um dessen Südostecke durch das Mittelmeer und das Rote Meer in den Indischen

Ozean und von hier an Indien vorüber durch die Straße von Malakka nach Ostasien. Von dieser Route zweigt im Golf von Aden ein Weg nach der ostafrikanischen Küste und ein zweiter von Ceylon nach Australien ab. Nur Dampfer befahren diese Route, da Segler die Windstillen und Klippen des Roten Meeres fürchten und die hohen Abgaben für die Durchfahrt des Suezkanals nicht tragen können. Verhältnismäßig wenig befahren ist der Pazifische Ozean. Der Bedeutung der Randländer entsprechend liegen auch hier die wichtigsten Wege im nördlichen Abschnitt. Ihre östlichen Ausgangspunkte sind für die amerikanische Linie San Franzisko, für die englische Vancouver, die Endpunkte im Westen die Häfen Chinas und Japans. Die meisten dieser Routen werden nur von Dampfschiffen befahren. Die Segelschiffe meiden bei der Fahrt um das Kap die portugiesische und afrikanische Küste und nehmen ihren Kurs westlich der Kapverdischen Inseln, um so rasch als möglich durch den Gürtel der äquatorialen Winde zu kommen. Im weiten Bogen umfahren sie Kapstadt, um dem starken Agulhasstrom aus dem Wege zu gehen. Die Rückfahrt aber nehmen sie um Kap Horn, damit sie die Westwinde im Rücken haben, die sie vorwärtstreiben. Bei der Fahrt um Südamerika nach Chile halten die Segelschiffe möglichst südlich, um noch vom Ostwinde getrieben zu werden. Die Routen der Segelschiffe sind in den einzelnen Jahreszeiten verschieden, während die Dampfschiffe nur im nördlichen Atlantischen Ozean beeinflußt werden, da im Frühling und zu Beginn des Sommers die Kurse im Atlantischen Ozean wegen der Eisberge südlich gelegt werden müssen. (Fortsetzung folgt)

Was müssen wir von unserer Betriebskrankenkasse wissen?

Künftig soll in „Schiene und Kran“ in regelmäßigen Abständen über unsere Betriebskrankenkasse, ihre Einrichtungen und Bestimmungen berichtet werden, Fragen, die unsere Belegschaft besonders interessieren dürften.
Die Schriftleitung

Zweifelloos ist es eine segensreiche Einrichtung, daß wir durch monatliche Zahlungen eines bestimmten Betrages an unsere Betriebskrankenkasse eine

Vorsorge vor Wechselfällen des Lebens

wie Krankheit, Arbeitsunfähigkeit, Entbindung und Tod, Krankheit der Frau oder der Kinder usw. treffen können. Wir bilden dadurch eine echte Gefahrengemeinschaft. Wie würde es wohl bei einer langwierigen Krankheit, die zu einer längeren Arbeitsunfähigkeit führt, den Betriebsangehörigen ergehen, wenn sie nicht dagegen versichert wären?! Dafür aus eigener Kraft Vorsorge zu treffen, ist in vielen Fällen nicht durchführbar. Daher die gesetzliche Pflichtversicherung! Die segensreiche Einrichtung unserer Betriebskrankenkasse und darüber hinaus der Sozialversicherung überhaupt gilt es zu erhalten. Notwendig ist deshalb, alles zu vermeiden, was ihre Leistungsfähigkeit herabmindern könnte. Wer auf Kosten der Allgemeinheit seine Ansprüche überspitzt, der hat den Sinn des sozialen Charakters der Betriebskrankenkasse nicht erkannt und ihn mißverstanden.

Krankenversicherung, Rentenversicherung, Arbeitslosenversicherung

Wenn mancher klagt, daß er fast 10% seines Einkommens für Sozialversicherungsbeiträge abgeben müsse, obwohl er doch „die Krankenkasse fast gar nicht in Anspruch“ nehme, so wird dabei übersehen, daß wir uns mit dieser Beitragsleistung nicht nur bei Krankheiten, Arbeitsunfähigkeit, Entbindung und Tod sichern, sondern uns außerdem einen Anspruch auf Rente schaffen für den Lebensabend oder für den Fall, daß Krankheit uns vorzeitig invalide macht; ferner erhalten wir bei Arbeitslosigkeit Arbeitslosenunterstützung.

Unsere Betriebskrankenkasse ist für diese Beiträge nur Einzugsquelle; die Verteilung auf die einzelnen Versicherungszweige sieht so aus:

Krankenversicherung:	2,85%
Rentenversicherung:	5,5%
Arbeitslosenversicherung:	1,5%
	9,85%

Wenn wir die 10% auch anderweitig im Augenblick besser verwenden könnten, so müßte doch die Tatsache beruhigen, daß wir im Notfall einen Anspruch an unsere Versicherung haben und nicht hilflos dastehen. Nur die Gemeinschaft in einer Versicherung kann wirtschaftlich Schwache vor der Not bei Krankheit, Invalidität usw. schützen. Deshalb die gesetzliche Pflichtversicherung und Beitragszahlung auch bei Nichtinanspruchnahme. Die Gesunden sorgen so für die Kranken, die Arbeitsfähigen und die Jungen für die Alten. Dabei zahlt der Familienvater ohne Rücksicht auf die Kinderzahl den gleichen Beitragssatz wie der Ledige. Eine Differenz in der Beitragshöhe ergibt sich lediglich aus dem Verdienstunterschied.

Unsere Betriebsgemeinschaft Eisenbahn und Häfen zahlt zu jedem Beitrag noch ihren Anteil in gleicher Höhe, also 9,85% unseres Einkommens hinzu; nur der freiwillig Versicherte muß seinen Beitrag in voller Höhe allein entrichten.

Günter Weirich

Kurz — aber interessant

Die Zahl der auf der Erde lebenden Menschen wurde von der Uno jetzt mit 2655 000 000 festgestellt. Die größte Einwohnerzahl mit über 500 Millionen hat die Chinesische Volksrepublik.

Die Bundespost hat in Zusammenarbeit mit der Deutschen Presse-Agentur in Westdeutschland einen Telefon-Nachrichtendienst eingerichtet. In verschiedenen Städten kann man die neuesten Nachrichten bereits am Telefon abhören.

Amerika stellt neuerdings Papier auch aus Nylon her. Es soll mit der Hand kaum zerreißbar und um ein Vielfaches fester sein als Papier aus den herkömmlichen Rohstoffen und sich insbesondere zur Verpackung ätzender Flüssigkeiten und Chemikalien eignen.

Das zusammenhängende Waldrevier vom Kaiserberg in Duisburg bis zu den Ruhrhöhen im Osten und bis nach Ratingen im Süden ist 20000 Hektar groß.

Die Duisburger Universität hat von 1655 bis 1818 bestanden; sie erhielt ihren Namen nach dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm als Landesherrn des Herzogtums Kleve, zu dem Duisburg damals gehörte, und ist die Vorläuferin der Bonner Universität, die auch den Namen „Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität“ übernommen hat.

Die Chinesische Mauer, Große Mauer genannt, das im Jahre 228 v. Chr. begonnene und in späteren Zeiten zu einem einheitlichen Verteidigungswerk gegen nordasiatische Nomadenvölker ausbaute, 2500 km lange Bollwerk des alten China ist das größte Bauwerk der Welt. Diese Mauer ist bis zu 16 m hoch und 5 bis 8 m mächtig.

Olde on neue Tid

*Ek hāv kin Tid! ek mot noch witt,
So geht dat hondert Johre.
Doch eß dohen bold dese Tid,
Dat Damproß hāt verlohre.*

*Et geht om wie dat Strohtepärd,
Dat eß ok fas verschwonde,
De kleine Spatz kik ganz verstört
Se wore treu verbonde.*

*En manche harte Wenterdag,
Wo schneie dei on friere,
Hāt noch en Spatzeherz gelach,
No send et arme Diere.*

*Ok we send nit so rech mehr froh,
Toll düht die Tid os drieve,
On doch, — we schliepe noch ob Stroh,
Ma dei met Kritt noch schriewe.*

*No kike we os gründlich an,
Wat düht et nit all gäwe,
Wörd doch fas ose ganze Bahn,
Elektrisch angedrāwe.*

*Signale, Weichen on noch mehr,
Sogar ne Funkanlage,
On schließlich kömp dat ok noch dör,
Dat kin Mensch bruk sich pläge.*

Hermann Alexi, EW II

Unsere Jubilare



Am 5. April 1956 kann der in unserem Hafenbüro als kaufmännischer Angestellter tätige Herr Heinrich Rühl auf eine ununterbrochene 50jährige Betriebszugehörigkeit zurückblicken. Herr Rühl ist gebürtiger Bruckhausener und trat nach dem Besuch der Volksschule im Jahre 1906 als Lehrling in das Walzwerksbüro der damaligen Gewerkschaft Deutscher Kaiser ein. Nach Beendigung seiner Lehrzeit arbeitete er einige Jahre in der Versandabteilung. Er leistete dann in den Jahren 1911 bis 1913 aktiven Wehrdienst. Daran anschließend arbeitete er im Büro des Hafens Schwelgern. Seine Tätigkeit wurde durch Kriegsdienst und Gefangenschaft von 1914 bis 1919 unterbrochen.

Herr Rühl hat im Hafenbüro verschiedene Posten bekleidet und sich stets bewährt. Er ist ein fleißiger und zuverlässiger Mitarbeiter, der sich auch wegen seines kameradschaftlichen Verhaltens bei Vorgesetzten und Mitarbeitern großer Wertschätzung erfreut. Wir grüßen ihn mit einem herzlichen Glückauf!

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Lokführer Johann Schlebusch,
Maschinenbetrieb
eingetreten am 1. April 1916



Lokführer Johann Wozny
Maschinenbetrieb
eingetreten am 1. April 1916



Stellwerkswärter Heinrich Nergenau
Eisenbahn Nord
eingetreten am 10. April 1916



Streckenwärter Josef Bertram
Eisenbahn Oberbau Süd
eingetreten am 24. April 1916

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Lichtbilder: Wilfr. Brink

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Aloysius Waning, Maschinenbetrieb Süd,
mit Hedwig Kisfeld, am 28. 12. 55

Ernst Mielke, Hafen Schwelgern, mit
Agnes Laisner, am 14. 1. 56

Heinrich Holtkamp, EW I, mit Irmgard
Regnit, am 23. 1. 56

Hans Sonntag, Maschinenbetrieb Nord,
mit Inge Linning, am 11. 2. 56

Nachwuchs kam an:

Heinz-Dieter, 22. 1. 56

Heinrich Knüfermann, EW I

Monika, 29. 1. 56

Günter Wenzel, Eisenbahn Nord

Uwe, 31. 1. 56

Karl-Heinz Lecke, Eisenbahn Süd

Adelheid, 4. 2. 56

Horst Komnick, Eisenbahn Nord

Ralf, 7. 2. 56

Kurt Braam, Eisenbahn Oberbau Süd

Erika, 7. 2. 56

Franz Zielinski, Eisenbahn Nord

Klaus, 8. 2. 56

Franz Cron, EW I

Roswitha, 9. 2. 56

Peter Petri, Eisenbahn Süd

Agnes, 10. 2. 56

Heinz Scheffler, Eisenbahn Nord

Franz, 10. 2. 56

Franz Niepieklo, Eisenbahn Nord

Inge, 13. 2. 56

Günter Jesuns, Eisenbahn Nord

Monika, 17. 2. 56

Heinrich Jokel, Fahrleitungsmeisterei

Regina, 20. 2. 56

Friedrich Jünemann, EW I

Uwe, 22. 2. 56

Herbert Podziech, Eisenbahn Nord

Hans-Joachim, 23. 2. 56

Ernst Kahmann, Eisenbahn Oberbau
Nord

Uwe, 24. 2. 56

Artur Kontz, Eisenbahn Nord

Brigitte, 25. 2. 56

Wilhelm Nohlen, Maschinenbetrieb Süd

Ursula, 25. 2. 56

Dominik Jansohn, Maschinenbetr. Nord

Unsere Toten:

1. Februar 1956

Franz Brill, EW I

9. Februar 1956

Wennemar Surmann, Eisenbahn Nord

11. Februar 1956

Fritz Lindenau, EW I

15. Februar 1956

Anton Zabrocki, Hafen Schwelgern

27. Februar 1956

Jakob Pohl, Verkehrsabteilung

Goldene Hochzeit:

Der Werkspensionär Jakob Schaal, wohnhaft Walsum, Am Finkenplatz 33, begeht am 24. April 1956 das Fest der goldenen Hochzeit.

Löhnungstage: Restlöhnung März 1956 am 12. April 1956; I. Abschlag April 1956 am 20. April 1956; II. Abschlag April 1956 am 30. April 1956.