

SCHIELE UND KRAN

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

1. Jahrgang

Nr. 7

Oktober 1955



Briefmarke von 1819
Sardinien

Die Entwicklung des Verkehrs

Bergwerksdirektor Hans Schneider

(Fortsetzung aus Nr. 6)

„Des Daseins eigentlichen
Anfang macht die Schrift“

(Griechischer Lehrer aus dem 4. oder
5. Jahrh. v. Chr. — Wachstafel im
Berliner Museum)

5. Verkehrsobjekte

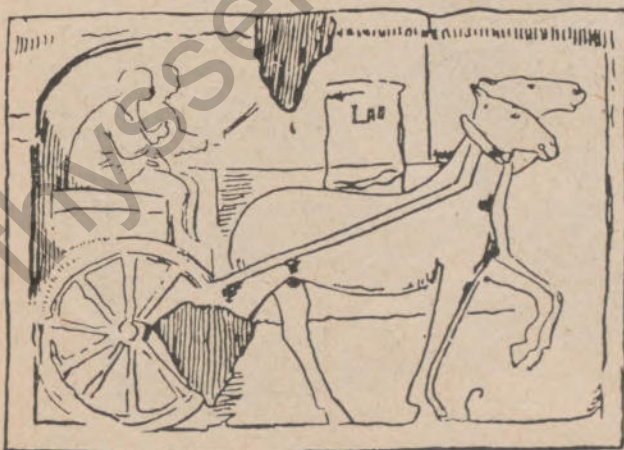
Allgemein wird der Verkehr zu Lande, zu Wasser und in der Luft aufgliedert in Personen-, Güter- und Nachrichten-Beförderung. Letzterer sollen noch einige zusätzliche Ausführungen gewidmet sein, die sich auf das geschriebene, das gesprochene und das in Kennzeichen gekleidete Wort beziehen.

Die ersten Kulturvölker lassen die auf Wachs-, Ton-Täfelchen oder auf Papyrus geschriebenen Mitteilungen und Befehle durch Läufer oder Reiter zum Bestimmungsort schaffen. Allmählich wird eine gewisse Regelmäßigkeit in der Nachrichten-Übermittlung erreicht, die verkehrsmäßig anregend wirkt. Die Römer kannten schon Schnellpostwagen, Eilbrief-Übermittlung. Die 1100 km lange Strecke von Antiochia bis Konstantinopel wurde in 5 bis 6 Tagen bewältigt. Cäsar benötigte die gleiche Zeit, um die 1190 km lange Strecke von Rom bis zur Rhone zurückzulegen. Eilbriefe wurden mit einer Tagesleistung von 300 km und einer solchen Regelmäßigkeit befördert, daß Kaiser Augustus seine Briefe nicht nur mit der Tagesangabe, sondern auch mit der Abgangsstunde zu versehen pflegte.

Roms Macht zerfiel. Die christliche Kultur brach sich Bahn. Dem Beispiel der Klöster folgend, unterhielten auch bald Fürsten und Städte regelmäßige Botendienste, die schließlich zu den Vorläufern der späteren Briefpost wurden.

Allgemein bekannt sind der Thurn-und-Taxis-Postverkehr sowie Brandenburgs Post von Königsberg bis Kleve. Besonders

Römischer Postwagen nach einem Relief auf der Igeler Säule bei Trier
von etwa 200 n. Chr.



dem Thurn-und-Taxischen Postverkehr kam ehemals große Bedeutung zu. Er begann im Jahre 1516 mit der Errichtung der ersten Postlinie zwischen Wien und Brüssel. Für die Verdienste, die sich das reichsunmittelbare Geschlecht Thurn und Taxis um sein Postwesen sehr bald erwarb, wurde ihm im Jahre 1618 das Reichs-General-Erbpostamt zuerkannt; erst 1867 verkaufte das Haus Thurn und Taxis die letzten Reste seiner Postgerechtsame an Preußen.

Einen gewaltigen Auftrieb erhielt der Postdienst mit dem Bau der Eisenbahn, mit dem regelmäßigen Dampfschiffverkehr und mit Schaffung der

Luftpost, wobei der Weltpostverein — eine von dem Deutschen Heinrich von Stephan angeregte, alle Kulturvölker der Erde umfassende Vereinigung zur Vereinheitlichung der Postvertragsbestimmungen der verschiedenen Länder — unter Einschluß von Telefon und Telegraf in der ganzen Welt gültige Bestimmungen und Tarifsätze geschaffen und auch durch Zulassung unverschlossener Mitteilungen

in Form von Postkarten, Drucksachen, Wurfsendungen, Zeitschriften und Zeitungen (teilweise unter Streifband) die Verkehrsleistungen günstig beeinflusst hat. Dies gilt ebenso von der Lichtbildkunst mit verfeinerten Möglichkeiten fotografischer Aufnahmen und sonstiger Bildwiedergaben, wobei im Tonfilm auch die menschliche Stimme eingefangen wird.

Der natürliche Schall des gesprochenen Wortes ist in Stärke und Reichweite eng begrenzt, auch soweit ein Megaphon lautverstärkend in Anspruch genommen wird; er kann erst seit

Ein Post-Reisewagen aus dem Jahre 1817, der zwischen den französischen Städten Lyon und Grenoble verkehrte



Die älteste bekannte Darstellung von Brieftauben in der Straßburger Ausgabe der schwindelhaften Reisebeschreibung des im Jahre 1372 verstorbenen Johann von Manderille, erschienen 1488



Am Fernschreiber

Erfindung der Schallplatte gebannt, erhalten und rekonstruiert werden. Durch Jahrhunderte hindurch sind daher bestimmte Willensäußerungen durch Hörnerklang, Glockentöne, Trommelschlag (vgl. Urwaldtrommel!), Pfeifensignale und Feuerzeichen übermittelt. Vollkommenere Formen offenbaren schon die Flaggensprache, die Blinkzeichen und die französischen Hebelarm-Telegrafen, bis schließlich der Fernsprecher (das Telefon) mit oder ohne Selbstwähler die große Wende in der Beschränkung der Gespräche von Person zu Person gebracht hat. Als neueste Entwicklung auf diesem Gebiete bahnt sich die Erfindung des Fernsprechers an, und es wird vermutlich nicht mehr lange dauern, dann können die Fernsprechteilnehmer sich bei ihren Gesprächen auch gegenseitig sehen.

Die Wortübertragung in Kennzeichen (Morsealphabet) erfolgte zunächst durch elektrische Kabel und sodann durch Funktelegrafie. Letztere ließ leider selbst bei Verwendung von Geheimschlüsseln die bezweckte Ausschließlichkeit der Nachrichtenübertragung an vorgesehene Empfänger nicht immer erreichen, was ein schicksalhaftes Funktelegramm aus dem ersten Weltkrieg beweist: Am 21. November 1917 startet vom bulgarischen Flughafen Jambul (Jamboli) der deutsche Riesenzppelin L 59 unter Kapitänleutnant Bockholt nach Afrika, um Waffen, Munition, Chinin, Verbandstoff, Konserven u.a.m. der Truppe des Generals von Lettow-Vorbeck zu bringen, der im Hochland von Makonde sich noch siegreich zu behaupten weiß. Durch Gewitter, Böen und Stürme fliegt L 59 gen Süden und ist nur noch 48 Stunden von seinem Ziel entfernt, als die gestörte Funkstation an Bord glücklich wieder instandgesetzt ist und Verbindung mit dem Admiralsstab der deutschen Marine aufgenommen werden kann. Auf der Höhe von Chartum wird die erste Depesche entschlüsselt:

„Letzter Stützpunkt Lettow-Vorbecks, Revala, verlorengegangen. Ganzes Makondehochland im Besitz der Engländer. Teile Lettows gefangen. Rest nördlich hart bedrängt. Sofort umkehren!“

Die ganze Depesche ist Schwindel. Eine englische Dienststelle,

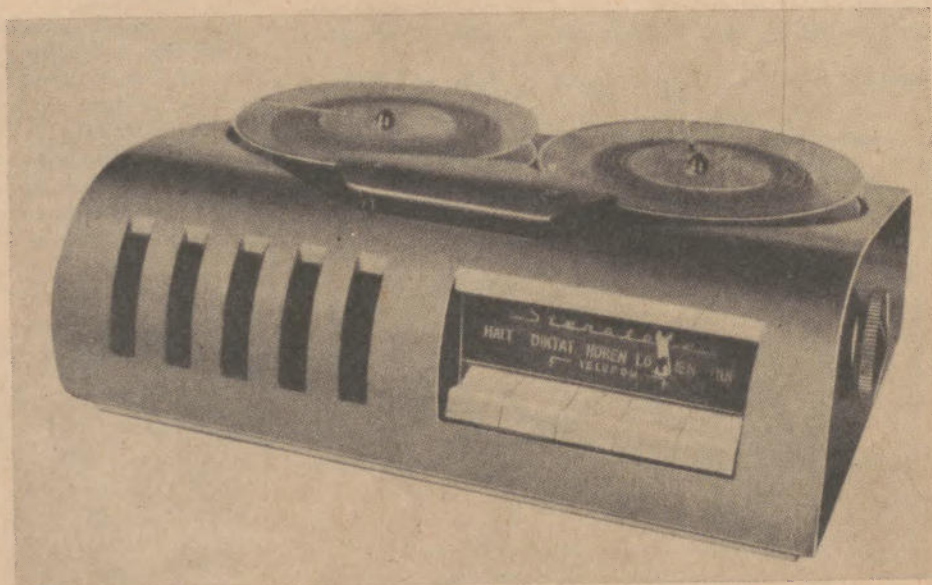
seit einigen Monaten im Besitz des Geheimcode der deutschen Admiralität, hat sich als Nauen getarnt. So wird bei dem damals sprichwörtlichen Gehorsam deutscher Offiziere die Rückfahrt des Luftschiffes angetreten.

Seit Beendigung des ersten Weltkrieges ist der Nachrichtenverkehr wiederum bereichert durch Fernschreiber, bei dem Sender und Empfänger wie eine Schreibmaschine aussehen und bei dem ein Text wie bei einer Schreibmaschine entsteht, Rundfunk und Drahtfunk. (Erinnert sei hier an die bekannten Durchsagen während des letzten Krieges, wie „Primadonna meldet: Rege Flugtätigkeit in Konrad Otto acht und Ludwig Otto zwei“ usw.) —

Eine großartige Weiterentwicklung der Festhaltung und Wiedergabe des gesprochenen Wortes sind in neuerer Zeit die immer mehr Verbreitung findenden Diktiergeräte, wie Diktaphon, Stenocord, Stenorette, Stenotape, Dimafon und andere, welche die elektromagnetische Aufnahme von Diktaten auf Stahlbänder, Stahldrähte, Filmstreifen oder Tonplatten und die Wiedergabe zum Zwecke der Schreibmaschinenniederschrift ermöglichen. Ungebunden an Ort und Stunde, unabhängig von einer Schreibkraft können Briefe, Berichte, Schriftsätze, Gutachten, Befunde, Protokolle, Aktennotizen und Anweisungen diktiert werden, und die Schreibkraft kann diese Aufnahmen zu jeder Zeit abhören und niederschreiben. Man kann das Diktat jederzeit unterbrechen und wieder aufnehmen und sich den Text beliebig oft wiederholen lassen. Korrekturen durch Auslöschen des falschen Textes, Löschen einzelner Wörter und Sätze oder der ganzen Aufnahme sowie Wiederbenutzung des gleichen Tonbandes oder der gleichen Tonplatte sind dabei möglich. Die neuesten Geräte dieser Art besitzen Mikrophon mit Fernbedienung. Manche Geräte lassen sich an Telefonapparate anschließen, so daß die Aufnahme von Telefongesprächen möglich ist. Ja, es gibt schon den „Teleboy“ als Wächter des Telefons, der in Abwesenheit des Fernsprechteilnehmers Anrufe beantwortet und sich auch als wirksames Mittel für Propagandazwecke verwenden läßt. So kann z. B. der Arzt durch den „Teleboy“ seinen anrufenden Patienten mitteilen lassen, wann er wieder in seiner Praxis zu erreichen ist; der Geschäftsmann oder der Verkehrsbetrieb kann Auskünfte erteilen usw.

Diese und andere Fortschritte in der Nachrichtenbeförderung können hier nur angedeutet werden. Gerade auf dem Gebiete der Nachrichtenübermittlung dürfte sich der Erfindergeist noch sehr auswirken. Es gibt hier noch eine Anzahl interessanter technischer Aufgaben, die ihrer Lösung harren, beispielsweise das Problem, einen Apparat zu konstruieren, der das gesprochene Wort unmittelbar in Maschinen- oder Druckschrift verwandelt und umgekehrt!

(Fortsetzung folgt)



Neuzeitliches Diktiergerät



A. Alba bei der Begrüßung

5 Jahre Quartettverein Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen

Als sich nach 1949 aus den großen Industriebetrieben unserer Stadt allmählich ein umfangreicher Verkehrsbetrieb, unser heutiger Gemein-

schaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, mit der beachtlichen Zahl von rund 3300 Belegschaftsmitgliedern herauskristallisierte, wurde auch der Wunsch wach, diese Belegschaft einander irgendwie näherzubringen, und nicht nur das, sondern auch eine Grundlage für eine gute Zusammenarbeit zwischen Geschäftsführung und Belegschaft zu schaffen.

Wir übernahmen bei Gründung des Gemeinschaftsbetriebes einige Leute, die dem MGV ATH angehörten. Was lag also näher, als am 1. Oktober 1950 den Quartettverein EuH aus der Taufe zu heben! Daß dieser Gedanke gut war, zeigte sich bereits in den verflossenen 5 Jahren. Am 1. Oktober 1955 hatte der Quartettverein anlässlich seines 5jährigen Bestehens seine fördernden Mitglieder zu einem Konzert- und Unterhaltungsabend in das Lokal Fahrner Hof eingeladen.

Vor einem aufgeschlossenen Publikum, das den Saal bis auf den letzten Platz füllte, eröffnete die Kapelle Gottschalk mit dem Eröffnungsmarsch „Evvidä Verdi“ das Programm.

Dann begrüßte A. Alba im Namen des Vereins die zahlreichen Gäste, u. a. den Schirmherrn des Vereins, Herrn Direktor Hoffmann, und das 1. Ehrenmitglied, Herrn Direktor Müller. In einer kurzen Rückschau gab Herr Alba einen Bericht über

die Entwicklung und Tätigkeit des Vereins seit seiner Gründung 1950. 40 aktive Sänger wirken heute bei freudigen und ernstesten Anlässen des Betriebes mit und geben sowohl den jährlich stattfindenden Jubilarfeiern einen festlichen Rahmen wie auch den Toten und Verunglückten ein letztes Geleit. 350 passive Mitglieder tragen bei zur Förderung des Vereins. Welche Fortschritte der Quartettverein inzwischen auf gesanglichem Gebiete gemacht hat, ließ der Vortrag „Weihe des Gesanges“ von Mozart und „Komm, schöner Tag“ von Körner erkennen.

Ein offenes Ohr fanden die verpflichteten Künstler des Opernhauses Essen für ihre tänzerischen und gesanglichen Darbietungen. Besonders H. Semmelrath begeisterte nicht nur durch seinen hervorragenden Baß, sondern auch durch seine schauspielerischen Fähigkeiten. Mit seiner Arie aus dem „Zigeunerbaron“ erreichte der Abend wohl seinen Höhepunkt.

Wenn man im Verlauf diese Abends einmal hier und dort eine gemütliche Runde beobachtete, wenn man die frohe Stimmung und den begeisterten Applaus gesehen und gehört hat, dann darf der Quartettverein mit Recht und mit einigem Stolz die Worte des Herrn Hoffmann für sich verbuchen, daß die 40 Sänger durch ihr Wirken nicht nur ein altes Kulturgut, das deutsche Lied, gefördert, sondern auch einen hervorragenden Dienst in der Pflege der Betriebsverbundenheit und der Kameradschaft geleistet haben. Auch Herr Ernesting bestätigte dies von seinen der Betriebsvertretung.

Wir wollen es als ein gutes Omen für die Zukunft aufnehmen, wenn Herr Hoffmann zum Schluß sagte: „In diesem Sinne ein herzliches

Glückauf!
für Eisenbahn und Häfen“

Lob stärkt die Liebe

Ob es wohl Männer gibt, die einmal zu ihren Frauen sagen: „Wie gut du wirtschaften kannst! Wie machst du es eigentlich, daß du mit deinem Haushaltsgeld zurechtkommst?“ Dabei gibt es unendlich viele Hausfrauen, die es mit großem Geschick, Einfallsreichtum und viel Kopfzerbrechen fertigbringen, ihren schmalen Haushaltsetat auszubalancieren.

Aber was sagt der Herr Gemahl dazu, wenn er es überhaupt zur Kenntnis nimmt? Vielleicht: „Ja, siehst du, es geht eben doch!“ Ist es da ein Wunder, wenn die Frau allmählich die Lust und Freude daran verliert, so sparsam wie möglich zu wirtschaften? Und sehen nicht auf der anderen Seite so manche Ehemänner, die unermüdlich für ihre Familie tätig sind, zu Hause doch nur unzufriedene Gesichter?!

Wieviel freudiger und erfolgreicher würden alle Eheleute arbeiten, wenn sie die Leistungen des anderen nicht als selbstverständlich hinnehmen, sondern sie hin und wieder anerkennen. Vor der Ehe, da war es selbstverständlich, daß man stets neue Vorzüge beim anderen entdeckte, die dann in langen Ehejahren immer mehr in Vergessenheit geraten. Oder man hat sich so daran gewöhnt, daß man sie gar nicht mehr bemerkt. Was Mann und Frau dann aneinander bemerken, sind nur noch die Schattenseiten, die kleinen Fehler, die Schwächen und Eigenheiten. Mit Vorwürfen, Tadeln und Anklagen verbittern sie sich das Leben, oder sie werden sich gleichgültig und langweilig.

Das alles würde sich sofort ändern, wenn Mann und Frau versuchten, weniger die Fehler und wieder mehr die Vorzüge des anderen zu sehen. Ein wenig Anerkennung, ein wenig Bewunderung, ein kleines Lob — wie notwendig brauchen wir alle das im täglichen und beruflichen Leben.

Dichtet die Fenster ab!

Die günstigere Lage in der Kohlenversorgung soll uns nicht zur Vergeudung des Brennstoffes reizen. Zur Sparsamkeit auf diesem Gebiet gehört nicht nur rationelles Heizen, sondern auch die Beseitigung unerwünschter Kaltluftkanäle, z. B. an Fenstern und Türen. Hier dringt durch die Ritzen dauernd kalte Luft ein, die uns manche Wärmeeinheit stiehlt. Es empfiehlt sich daher, die Fenster- und Türöffnungen mit in dünnes Blech eingefästen Filzstreifen abzudichten, indem man diese von außen vor die Ritzen nagelt. Solche Filzstreifen erhält man in den einschlägigen Geschäften. Wer die Ausgabe dafür einsparen will, kann auch mehrfach zusammengelegtes Zeitungspapier verwenden, das man als schmale Streifen befestigt. Gewöhnt man sich daran, in der kalten Zeit nur ein Fenster zu kurzer, aber durchgreifender Lüfterneuerung zu öffnen, kann man das Papier auch an den anderen Fenstern einfach festklemmen. Die sogenannten Fensterschürzen sind ebenfalls ein guter Wärmeschutz. Mit solchen einfachen Hilfsmitteln kann man dem Wärmeverlust wirksam begegnen.

Trocknen wir die Wäsche auch jetzt in der kalten Jahreszeit im Freien, so friert sie sehr leicht bei Frost und wird steif. Das können wir vermeiden, wenn wir dem letzten Spülwasser eine Handvoll Salz begeben.

Mit einer kalten Kochsalzlösung wischen wir auch die gefrorenen Fensterscheiben ab, wenn wir wieder freien Ausblick haben wollen. Sollen die Scheiben aber überhaupt eisfrei bleiben und nicht beschlagen, reiben wir sie mit einer Lösung von 55 Gramm Glyzerin auf ein Liter Spiritus ab. Der Lösung, die bei Verwendung klar sein muß, können wir zur Geruchsverbesserung etwas Bernsteinöl zusetzen.

Et kömmt on geht

De Sommer ös no bold dohen;
Hei düht bold Abschied nehme.
Et hüt so alles sinne Senn,
So geht et ok em Lewe.

Noch send we en de Urlaubstid,
On könne noch verweile,
De ene noh, de andre witt,
Am End no Hus mot eile.

Die Dage wörde kötter schon,
On länger ok de Nächte,
De Schöpfer bohwe ob de Thron,
Hei sorg schon för dat Rechte.

Bold rück de Herbst ok langsam an,
Doch wolle we nit klage,
De Herbst met alles drömm on dran,
Brengt ok ganz schöne Dage.

Hei sorg schon för de Weihnachtstid,
mit Äppel, Nöit on Peere.
Dat weete ok de meiste Lütt,
Drömm duhn se öm ok ehre.

So löpp doch alles richtig klor,
ma kann sech nit beklage,
ma freut sech ob dat nächste Johr
met schöne Urlaubsdage.

Hermann Alexi

Kurz — aber interessant

Für den Rangier- und Streckendienst gibt es jetzt eine neue deutsche dieselhydraulische Lokomotive, die erstmals zwei Zahnradstufen besitzt. Dadurch erhält die Maschine im Rangiergang bei entsprechend kleineren Zugkräften wahlweise hohe Geschwindigkeiten. In einem Fahrgestell sind also gleichsam zwei Lokomotiven vereinigt.

Zur Entwicklung deutscher Atommaschinen für Schiffe ist in Hamburg ein Arbeitsausschuß für Kernreaktoren der Schiffbautechnischen Gesellschaft gegründet worden.

Ein moderner Flugzeugmotor besteht aus nicht weniger als rund 12000 Einzelteilen.

40jähriges Dienstjubiläum

Auf eine 40jährige Tätigkeit
in unserem Betrieb blickt
zurück:

Hallenwärter

Josef Belczykowski

Hafen Schwelgern

eingetr. am 22. Nov. 1915

Dem Jubilar

ein herzliches Glückauf!

Lichtbild: Wilfr. Brink



AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Wilhelm Breiken, Hafen Schwelgern, mit Ingrid Warkentin, am 6. 8.; Karl-Heinz Wahl, Eisenbahn Süd, mit Hannelore Bumüller, am 6. 3.; Johannes Tritschler, Eisenbahn Nord, mit Elene Hartwig, am 12. 8.; Kurt Wirkus, Eisenbahn Nord, mit Anna Paasch, am 16. 8.; Theodor Gormann, Verkehrsabteilung, mit Rosemarie Wissenberg, am 23. 8.; Johannes Baldeau, Maschinenbetrieb Nord, mit Johanna Hockel, am 24. 8.; Heinrich Miemert, Eisenbahn Nord, mit Irmgard Overlöper, am 26. 8.; Erich Domke, Eisenbahn Nord, mit Anna Möllmann, am 26. 8.; Erich Hüning, Maschinenbetrieb Nord, mit Lydia Haferkamp, am 26. 8.; Erich Bester, Kostenabteilung, mit Ursula Wenning, am 27. 8.; Hans Zumschilde, Kostenabteilung, mit Ruth Schubert, am 27. 8.; Heinz Buchholz, Eisenbahn Nord, mit Hannelore Peters, am 27. 8.; Wolfgang Frickel, Eisenbahn Nord, mit Gerda Haferkamp, am 27. 8.; Wolfgang Linke, Eisenbahn Nord, mit Dora Urmann, am 27. 8.; Herbert Medoch, Eisenbahn Süd, mit Renate Maus, am 27. 8.; Günter Kaczmarek, Maschinenbetrieb Nord, mit Wilma Kamps, am 30. 8.; Wilhelm Janssen, Maschinenbetrieb Nord, mit Wilhelmine Kares, am 30. 8.; Werner Sternberg, Eisenbahn Nord, mit Gisela Lukaszewski, am 30. 8.; Manfred Kirking, Eisenbahn Nord, mit Christa Hallay, am 30. 8.; Fritz Graschtat, Eisenbahn Nord, mit Antonie Seyock, am 31. 8.; August Makowka, Maschinenbetrieb, mit Anna Skala, am 31. 8.; Horst Hornig, Eisenbahn Süd, mit Gerda Horenburg, am 10. 9.; Helmut Balkow, Fahrleitungsmeisterei, mit Elfriede Kempin, am 10. 9.

Nachwuchs kam an:

Silvia, 30. August
Friedrich Sanders, Eisenbahn Nord
Reiner, 31. August
Helmut Wagner, EW I
Hans-Jürgen, 2. September
Wilhelm Breiken, Hafen Schwelgern
Erich, 2. September
Egon Wenn, Eisenbahn Nord
Barbara, 4. September
Erwin Naujoks, Hafen Schwelgern

Dietmar, 13. September
Walter Millkuhn, Eisenbahn Süd
Udo, 14. September
Hans Heilmann, Eisenbahn Süd
Norbert, 16. September
Theodor Höffner, Kostenabteilung
Detlef, 19. September
Paul Heymann, Eisenbahn Oberbau Nord
Karla, 22. September
Horst Thimm, Maschinenbetrieb Nord
Ute, 23. September
Werner Ludwig, Eisenbahn Nord

Unsere Toten:

29. August 1955
Wilhelm Rosenberger, Eisenbahn Nord
4. September 1955
Otto Multer, EW I
10. September 1955
Kurt Graw, Eisenbahn Nord
24. September 1955
Heinz Rösner, Eisenbahn Oberbau Süd
25. September 1955
Erich Esch, Eisenbahn Nord

Löhnungstage: Restlöhnung Oktober am 11. Nov.; I. Abschlag Nov. am 21. Nov.; II. Abschlag Nov. am 30. Nov.