

SCHIELE UND KRAN

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

2. Jahrgang

Nr. 6

Juni 1956

Die Entwicklung des Verkehrs

Bergwerksdirektor Hans Schneider

(Schluß)

8. Verkehrsaussichten

II.

Die stärkste Kraftquelle liegt in der Atomenergie beschlossen, die auch für die Verkehrsentwicklung noch ungekannte Möglichkeiten offen läßt. Mit einem Stückchen Kohle könnten Riesendampfer über den Ozean hin und zurück fahren, wenn man die Kohle nicht verbrennen, sondern ihre atomare Energie ausnützen würde, da die gesamte Energie je Gramm einer beliebigen Substanz nach der modernen Physik etwa 10^{13} m/kg betragen soll. 1 kg Uranium wird 470 t Kohle, 1 kg Plutonium 3000 t Kohle ersetzen.

Noch vor 100 Jahren wurde, wie in Herders Konversationslexikon 1854 nachzulesen ist, die Meinung vertreten, daß die Atome immer eine Annahme oder eine noch nicht bewiesene Angelegenheit bleiben würden, da man unteilbare Körperchen, als welche die Atome angesprochen wurden, in der Beobachtung nie auffinden könne. Inzwischen ist man über den Aufbau der Moleküle und gewisse Gesetzmäßigkeiten hierin (vgl. Kohlenwasserstoff-Verbindungen) längst ebenso ins reine gekommen, wie über das Vorhandensein eines periodischen Systems der Elemente, das inzwischen dank der Erkenntnisse in der Kernphysik auch zur Entdeckung fast aller bisher fehlenden Elemente geführt hat. Jetzt fehlt nur noch das Element 61 in der Gruppe der seltenen Erden. Es ist ein Zerfallsprodukt des Uraniums und wurde in der „Atomstadt“ Oak Ridge zunächst in seinen Eigenschaften festgelegt.

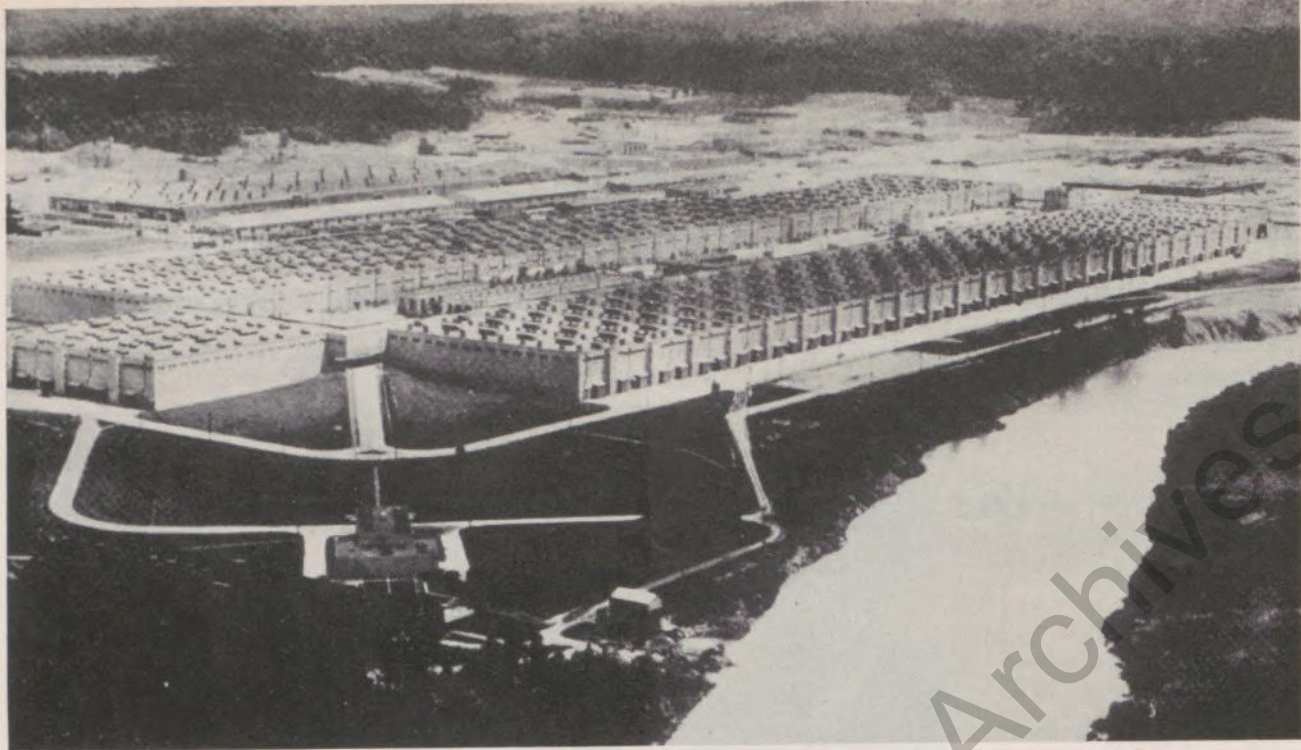
Herr Professor Dr. W. Heisenberg, Nobelpreisträger für Physik im Jahre 1932, hatte gegen Kriegsende eine Uraniamsäule aufgebaut, um Energie für Maschinen damit zu erzeugen, nicht für Bomben. Die Säule bestand aus 2 t Uranium, 2 t Schwerwasser und 10 t Graphit. In einer solchen Säule wird explosives Plutonium erzeugt. Im Juni 1942 war die deutsche Atomforschung bereits soweit gediehen wie in den Vereinigten Staaten.

Die Entwicklung der Atomenergie ist inzwischen durch den Bau von Atommeilern und Kernreaktoren gewaltig vorwärts getrieben worden. Es ist in der Tat das Atomzeitalter angebrochen, und die Entwicklung der Atomwissenschaft ist heute so weit gediehen, daß die Atomenergie ständig mehr in unser tägliches Leben einzugreifen beginnt. Das Ziel ist also heute, der friedlichen Verwendung der Atomenergie den Weg zu bereiten. Führend hierbei sind die Vereinigten Staaten von Amerika. In zunehmendem Maße benutzen der Mediziner, der Ingenieur und der Pflanzenzüchter die Nebenprodukte des Atomzertrümmerungsprozesses, die Radioisotope (ein Element, das je nach Entstehung — bei gleichen chemischen Eigenschaften — verschiedene Atomgewichte hat), in ihrer Praxis. In der Medizin bahnt sich dadurch bereits die erfolgreiche Behandlung von bösartigen und häufigen Krebskrankheiten

sowie Gehirntumoren, von Funktionsstörungen der Schilddrüse usw. an. In der Landwirtschaft wendet man die Isotope zur Steigerung und Verbesserung der landwirtschaftlichen Erzeugung, zur Zucht von besseren Getreidearten und anderen Nahrungsmitteln, zur Bekämpfung der Pflanzenkrankheiten und zur Bodenverbesserung an. In der Industrie macht man sich die Eigenschaften der Isotope, Strahlen auszusenden, die die Materie durchdringen und die durch Spezialgeräte aufgepürt werden können, oder die Eigenschaft der Strahlen, fotografische Filme zu schwärzen und Gase zu elektrischen Leitern zu machen, zunutze. Ermöglicht wird dadurch beispielsweise die Auffindung von Fehlstellen in Guß- und Schmiedestücken sowie Schweißnähten, die Beobachtung des Laufes einer Flüssigkeit oder bestimmter Vorgänge bei einer chemischen Reaktion, das Ausfindigmachen von Leckstellen, die Messung von Dicke, Höhe, Dichte, etwa die Messung der Kolbenabnutzung beim Explosionsmotor, die Bestimmung der Dicke eines Metall-, Lack- oder Kunststoffüberzuges, die Ermittlung des Flüssigkeitsstandes in einem geschlossenen Behälter usw., ja, die Entwicklung von Konservierungsmethoden durch Atombestrahlung, um Lebensmittel lange lagerfähig zu machen. Die amerikanische Industrie spart schon heute durch die Benutzung von Atomenergie jährlich weit mehr als 100 Mill. Dollar ein, ein Betrag, der sich bei weiterer Entwicklung der friedlichen Atomenergieversorgung nach Ansicht der Fachleute innerhalb von zehn Jahren mindestens verzehnfachen wird.

Mit dem eine Stundengeschwindigkeit von rd. 1200 km erreichenden Düsenflugzeug hat der Mensch bereits die Schallgeschwindigkeit von 330 m/sec oder 1118 Stundenkilometern erreicht. Die unbemannte V 2 soll sogar schneller als der Schall gewesen sein und gleich den Geschossen der Ferngeschütze die Stratosphäre berührt haben, welche der belgische Forscher Piccard persönlich im Jahre 1932 erstmalig mit 16940 m erreicht hat. Sicherem Vernehmen nach wird an der Entwicklung von Flugzeugen mit Atomenergie seit Juli 1946 von amerikanischen Ingenieuren gearbeitet, und es hat ein Franzose, Albert Ducrocq, Professor der Physik und Elektrowissenschaft, unter der Bezeichnung „Astronef“ (d. i. Sternschiff) schon vor Jahren das erste Weltraumschiff zum Patent angemeldet. Noch ist der Wunschtraum des Menschen nach einem Weltraumschiff nicht verwirklicht; aber die dahin zielenden Bemühungen werden immer zielstrebig verfolgt. Heute gibt es kaum eine amerikanische Flugzeugfirma, die nicht ein Atomflugzeug in der Konstruktion hat.

Auch der Schiffsantrieb mit Kernreaktoren wird eifrig entwickelt. Die USA besitzen bereits ein U-Boot mit kernenergetischem Antrieb und wollen zwei weitere derartige U-Boote



Oak Ridge (Tennessee, USA), das größte Atomlaboratorium, in dem Radioisotope hergestellt werden

und bis zum Jahre 1960 ein schnelles, atomgetriebenes Passagierschiff fertigstellen. Großbritannien plant den Bau eines Atom-Handelsschiffes und Frankreich den eines U-Bootes mit Atomtrieb. Auch in Hamburg wurde vor einiger Zeit eine „Gesellschaft für Kernenergieverwertung in der Schiffsindustrie und in der Schifffahrt“ gegründet, die allerdings über die vorbereitenden Versuchsarbeiten noch nicht hinausgekommen ist. Der atomare Schiffsantrieb dürfte übrigens zur Zeit noch wesentlich teurer sein als der mit Kohle oder Öl. Wie lange noch?

Die USA verfolgen sogar die Absicht, eine Atom-Lokomotive, also eine mit Kernenergie fahrende Lokomotive zu bauen, die eine Länge von 40 m haben und eine Leistung von 7000 PS aufweisen soll. In der Bundesrepublik ist man noch längst nicht so weit; vorerst strebt man hier zunächst einmal die Elektrifizierung des Bundesbahnnetzes mit Atomstrom an.

Immerhin sollen innerhalb Jahresfrist zu Forschungszwecken die drei ersten Atomreaktoren, die für die Technische Hochschule München, die genannte Gesellschaft zur Förderung der Kernenergieverwertung (Hamburg) und für eine Industrie-gruppe in Frankfurt bestimmt sind, aus Amerika beschafft werden. Zwei weitere Forschungsreaktoren will man für den nordrhein-westfälischen Lebensraum aus Großbritannien beziehen.

Die wirtschaftliche Elektrizitätserzeugung mit Atomenergie ist das große Problem, mit dem sich die USA zur Zeit befassen. Nachdem die Versuchsanlage von Oak Ridge brauchbare Ergebnisse erbracht, hat man 1954 mit dem Bau eines riesigen Atomkraftwerkes begonnen, das bei einer Leistungsfähigkeit von 60 000 kW 100 000 Menschen mit Strom versorgen soll.

Die Nutzbarmachung der Atomenergie kann, wenn grober Mißbrauch zwecks Unterjochung oder wirtschaftlicher Degradierung einzelner Völker auszuschalten ist, auch ohne interplanetare Verkehrsflüge und allgemeine Weltraumfahrten, die das Schlußglied in der Entwicklung des Verkehrs bilden, gewaltige technische Aufgaben lösen, z. B. die Erde unter Ein-schluß der Wüsten in fruchtbare Kulturlandschaft verwandeln sowie zu Lande, zu Wasser und in der Luft ein neues Verkehrs-stadium einleiten. Die Frage muß uns aber doch bewegen, ob die Beherrschung der Atomenergie, die damit verbundene Umwertung aller technischen Werte und die Weiterentwicklung des Verkehrs der Menschheit zum Segen gereichen, oder ob der böse Geist sich all' dieser zu erwartenden Fortschritte der Technik zu seinen Störungs- und Zerstörungszwecken bedienen wird.

Sind Schillers Worte im „Genius“ als Antwort zu werten:

„Muß ich ihn wandeln, den nächtlichen Weg?

Mir graut, ich bekenne es“?

Unsere Betriebskrankenkasse :

Nachwuchs kommt an . . .

Wenn in einer Familie ein Baby ankommt, zahlt die Krankenversicherung den Frauen, die selbst versichert sind, oder den Familien, wenn der Mann in einer Krankenversicherung versichert ist, „Wochenhilfe“ aus. Im ersten Falle heißt sie, versicherungstechnisch, Mitglieder-Wochenhilfe, im zweiten Falle Familien-Wochenhilfe. Über die Einzelheiten dieser Versicherungen berichtet unser heutiger Beitrag.

Mitglieder-Wochenhilfe erhalten die der Krankenkasse angehörenden weiblichen Versicherten, wenn sie in den letzten zwei Jahren vor der Niederkunft mindestens zehn Monate hindurch, im letzten Jahre vor der Niederkunft aber mindestens sechs Monate hindurch auf Grund der Reichsversicherung oder bei der Reichsknappschaft gegen Krankheit versichert gewesen sind. Diese Vorversicherungszeit ist eine zwingende gesetzliche Vorschrift; ist sie nicht erfüllt, so darf die Krankenkasse keine Wochenhilfe gewähren.

Ist die Niederkunft z. B. am 1. März 1956, so müssen vom 2. März 1954 an gerechnet zehn Monate Vorversicherungszeit nachgewiesen werden, wobei die zehn Monate nicht zusammenzuhängen brauchen; es genügt vielmehr, wenn insgesamt zehn Monate in dem genannten Zeitraum erreicht werden. Von diesen zehn Monaten müssen aber sechs Monate in der Zeit nach dem 2. März 1955, also im letzten Jahre vor der Niederkunft liegen. Fehlt an diesen Zeiten auch nur ein Tag, so besteht kein Anspruch auf Wochenhilfe. Dies ist gewiß eine

Härte, aber irgendwo muß ja eine Grenze gezogen werden. Der Gesetzgeber wollte hiermit die Kassen vor unberechtigter Inanspruchnahme schützen. Wäre die Vorversicherungszeit gesetzlich nicht vorgeschrieben, dann könnte eine Versicherte unmittelbar vor der Entbindung eine versicherungspflichtige Beschäftigung aufnehmen — ein sogenanntes Scheinarbeitsverhältnis — und für nur einen Monatsbeitrag die über 200 DM betragenden Leistungen der Wochenhilfe empfangen, um nach Ablauf der Wochenhilfe-Leistungen der Kasse wieder den Rücken zu kehren.

Die Versicherungszeit braucht nicht bei derselben Kasse zurückgelegt sein. Alle Zeiten, die bei reichsgesetzlichen Krankenkassen, das sind Orts-, Land-, Betriebs- und Innungskrankenkassen, sowie bei der Knappschaft und bei einer Ersatzkasse nachgewiesen werden, sind hierbei anzurechnen. Um weitere Härten zu vermeiden, hat der Gesetzgeber den Kassen die Möglichkeit gegeben, selbst Zeiten bei einer Privatversicherung als Vorversicherungszeit anzurechnen, wenn die Versicherte auf Wochenhilfe-Leistungen bei der Privatversicherung versichert war.

Leistungen der Mitglieder-Wochenhilfe bei unserer Betriebskrankenkasse:

1. Entbindungskostenbeitrag in Höhe von 25 DM,
2. Wochengeld: 75 Prozent des Grundlohnes, wenn die Schwangere keine Beschäftigung gegen Entgelt ausübt, sonst 50 Prozent des Grundlohnes für vier Wochen vor und 50 Prozent des Grundlohnes für sechs Wochen nach der Entbindung,
3. Stillgeld von 50 Pfennig täglich bis zu 26 Wochen,
4. Ärztliche Behandlung durch Kassenärzte, Arznei und kleinere Heilmittel, Hebammenhilfe,
5. Wöchnerinnen-Heimpflege in den vom Versicherungsamt festgesetzten Fällen unter Abzug des Wochengeldes für die Zeit der Unterbringung im Wöchnerinnenheim.

Die Dauer des Bezuges von Wochengeld vor der Entbindung wird auf zwei weitere Wochen verlängert, wenn die Schwangere während dieser Zeit keine Beschäftigung gegen Entgelt ausübt und vom Arzt festgestellt wird, daß die Entbindung voraussichtlich innerhalb sechs Wochen stattfinden wird.

Weiter hat unsere Betriebskrankenkasse als Auftragsleistung die Leistungen nach dem Mutterschutzgesetz zu gewähren, auf die die Leistungen nach der Reichsversicherungsordnung anzurechnen sind.

Familien-Wochenhilfe erhält der Versicherte auf seinen Antrag hin für die Ehefrau sowie für solche Töchter, Stief-

und Pflegetöchter, die mit ihm in häuslicher Gemeinschaft leben. Familien-Wochenhilfe wird nicht gewährt, wenn ein Anspruch auf Wochenhilfe aus eigener Versicherung besteht und wenn die Angehörigen ihren gewöhnlichen Aufenthalt nicht im Inland haben. Der Versicherte muß für den Anspruch auf Familien-Wochenhilfe die gleichen Versicherungszeiten nachweisen, wie sie für den Bezug von Wochenhilfe für Mitglieder gefordert werden.

Stirbt der Versicherte und sind die Vorversicherungszeiten bis zum Tode erfüllt gewesen, so wird die Familien-Wochenhilfe auch dann noch gewährt, wenn die Niederkunft innerhalb von neun Monaten nach dem Tode des Versicherten erfolgt. Töchter, Stief- und Pflegetöchter müssen außerdem bis zu seinem Tode in häuslicher Gemeinschaft mit ihm gelebt haben.

Folgende Leistungen in der Familien-Wochenhilfe werden gewährt:

1. Ärztliche Behandlung usw. (wie bei Mitgliedern)
die Hebamme erhält 52,— DM
 2. Entbindungskostenbeitrag 25,— DM
 3. Wochengeld für vier Wochen vor und sechs Wochen nach der Niederkunft in Höhe von 75 Pfg. täglich, für 71 Tage 53,25 DM
 4. Stillgeld bis zu 26 Wochen in Höhe von 50 Pfg. täglich; in 183 Tagen 91,50 DM
- Außerdem erhält die Hebamme eine Wochenbett-Packung im Werte von 5,— DM

Insgesamt: 226,75 DM

Erfolgt die Entbindung in einem Duisburger Krankenhaus, so müssen von vorgenanntem Betrag 126,— DM an das Krankenhaus abgetreten werden, so daß dann noch 100,75 DM an den Versicherten ausgezahlt werden können.

Bei der Berechnung des Stillgeldes in dieser Übersicht ist natürlich angenommen worden, daß die Mutter auch den Säugling für die Dauer von 26 Wochen stillt. Dies muß von der Mütterberatungsstelle bescheinigt sein; nur dann kann der volle Betrag von 91,50 DM zur Auszahlung kommen. Das Stillgeld wird wöchentlich, und zwar donnerstags gezahlt; dagegen werden die anderen Beträge mit der Entbindung fällig.

Als Nachweis der Geburt ist der Kasse die vom Standesamt ausgehändigte Geburtsurkunde, die den Aufdruck „nur gültig in Angelegenheiten der Wochenhilfe“ trägt, vorzulegen. Eine andere Geburtsurkunde darf die Krankenkasse nicht annehmen.

Günter Weirich

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Karl-Heinz Thoene, Hafen Schwelgern, mit Brigitte Kerker, am 21. April 1956
Willi Exner, EBW-I, mit Henriette Klönne, am 24. April 1956
Emil Kinalczyk, EBW-I, mit Waltraud Reek, am 5. Mai 1956
Bernardo Klicker, Hafen Schwelgern, mit Brigitte Simmes, am 7. Mai 1956
Theodor Nienhaus, Hafen Schwelgern, mit Elisabeth Montenbruck, am 12. Mai 1956
Werner Dubuis, Eisenbahn Süd, mit Johanna Feuchthofen geb. Renfert, am 15. Mai 1956
Heinz Jenster, Eisenbahn Süd, mit Lieselotte Huybers, am 17. Mai 1956
Paul Roszak, EBW-II, mit Helga Backes, am 19. Mai 1956

Werner Steck, Masch.-Betr. Nord, mit Susanne Reichow, am 25. Mai 1956

Nachwuchs kam an:

Heide, 21. April 1956
Helmut Windels, Eisenbahn Süd
Hans-Jörg, 30. April 1956
Karl Karwald, Eisenbahn Süd
Angelika, 3. Mai 1956
Günter Mellinghof, EBW I
Martina, 3. Mai 1956
Franz Glosemeier, Eisenbahn Süd
Klaus, 11. Mai 1956
Heinrich Pewniak, Masch.-Betr. Nord
Werner, 17. Mai 1956
Anton Öttl, Masch.-Betr. Nord
Monika, 20. Mai 1956
Karl-Heinz Antoszewski, Hafen Schwelgern

Karl-Dieter, 20. Mai 1956
Karl Schlott, Eisenbahn Nord
Petra, 21. Mai 1956
Theodor Kersten, Masch.-Betr. Nord
Gabriele, 21. Mai 1956
Gustav Stiepermann, Hafen Schwelgern
Rudolf, 24. Mai 1956
Erich Gerhards, Eisenbahn Nord
Ursula, 25. Mai 1956
Hermann Häsel, Masch.-Betr. Nord
Wolfgang, 25. Mai 1956
Leo Berdsen, Eisenbahn Nord
Gertrud, 26. Mai 1956
Lothar Schmidt, Eisenbahn Nord
Friedhelm, 27. Mai 1956
Heinrich Kaiser, Eisenb.-Oberb. Nord
Heinz-Jürgen, 27. Mai 1956
Helmut Pfeiffer, Masch.-Betr. Nord
Brigitte, 27. Mai 1956
Hans Balke, Verwaltung

Löhnungstage: Restlöhnung Juni 1956 am 11. Juli 1956, I. Abschlag Juli 1956 am 20. Juli 1956, II. Abschlag Juli 1956 am 31. Juli 1956

Unsere Jubilare

Im Monat Juli können zwei Belegschaftsmitglieder auf eine 50jährige Betriebszugehörigkeit zurückblicken.



Am 6. Juli 1906 trat Herr Heinrich Meyer, geboren am 21. Juni 1892 in Peine, in die Adjustage der ATH bei dem damaligen Meister Hören ein. Hier war er bis zu seiner Einberufung zum Militär im Januar 1915 als Fassonfräser tätig. Ende 1917 wurde er als dringend in der Heimat benötigter Handwerker reklamiert. Herr Meyer arbeitete dann bis nach dem Zusammenbruch im Jahre 1945 als Fräser in den Zurichtungsbetrieben der August Thyssen-Hütte. Wegen der Stilllegung der Hütte war er von Dezember 1945 bis 30. Dezember 1947 zwei Jahre lang als Holzfäller in Lohberg und Hiesfeld von der Besatzungsmacht verpflichtet. Er war froh, als diese Zeit herum war und er wieder bei seiner alten Firma anfangen konnte. Seit dem 31. Dezember 1947 ist er in unserer EBW-I, wo er als Stanzer im Stahlbau bei Meister Trestik seinen Dienst versieht.

Herr Meyer, bei seinen Kameraden und Vorgesetzten beliebt und wegen seiner guten Arbeitsleistungen geschätzt, war immer ein eifriger Radiobastler, der jede freie Stunde diesem Hobby widmet.



Herr Richard Buhren, geboren am 10. Juni 1892 in Holten, trat am 21. Juli 1906 als Laufjunge in die Adjustage der ATH ein, wo Obermeister Odenhausen ihn unter seine Fittiche nahm. Nachdem er dann noch $\frac{1}{2}$ Jahr als Rollgangführer auf der Straße 2 arbeitete, begann er im Jahre 1907 seine Lehre als Schlosser und Dreher in der EBW bei Obermeister Dietrichs. Hier in der Eisenbahnwerkstatt hat er sein ganzes arbeitsreiches Leben verbracht, nur unterbrochen von Kriegsdienst und Gefangenschaft. Am 4. September 1914 wurde er Soldat und machte den ganzen Weltkrieg an der Front mit, bis er am 12. September 1918 in Frankreich in amerikanische Gefangenschaft geriet, aus der er am 21. September 1919 in die Heimat entlassen wurde.

Kollegen und Vorgesetzte schätzen den immer lustigen und humorvollen 64jährigen, der stets bescheiden und treu seine Pflicht getan hat. Seit 1920 besitzt Herr Buhren ein kleines Häuschen mit großem Garten in Holten; beides ist sein ganzer Stolz.

Wir wünschen beiden Jubilaren noch viele schöne Jahre in ihrem Familienkreise bei bester Gesundheit und Schaffenskraft!

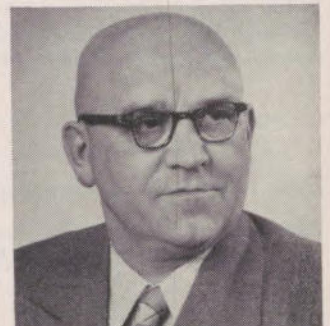
Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Dreher u. Hobler Friedrich Dittscheid,
EBW-I,
eingetreten am 10. Juli 1916

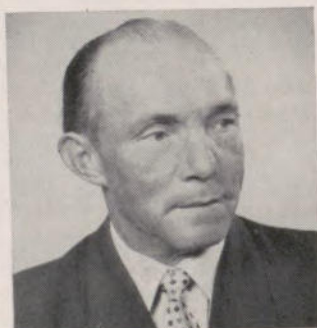


Wagenrevisor Johann Striefler,
Maschinenbetrieb,
eingetreten am 1. Juli 1916



Rangiermeister Novinc, Eisenbahn Nord,
eingetreten am 19. Juli 1916

25 Jahre sind in unserem Betrieb tätig:



Streckenwärter Paul Beck,
Eisenbahn-Oberbau Nord,
eingetreten am 11. Juli 1931



Stellwerkswärter Heinrich Oehler,
Eisenbahn Nord,
eingetreten am 25. Juli 1931

Allen
unseren Jubilaren
ein
herzliches Glückauf!