

SCHIELE UND KRAH

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

2. Jahrgang

Nr. 4

April 1956

Die Entwicklung des Verkehrs

Bergwerksdirektor Hans Schneider

(Fortsetzung aus Nr. 3)

7. Weltverkehrsverflechtung

II

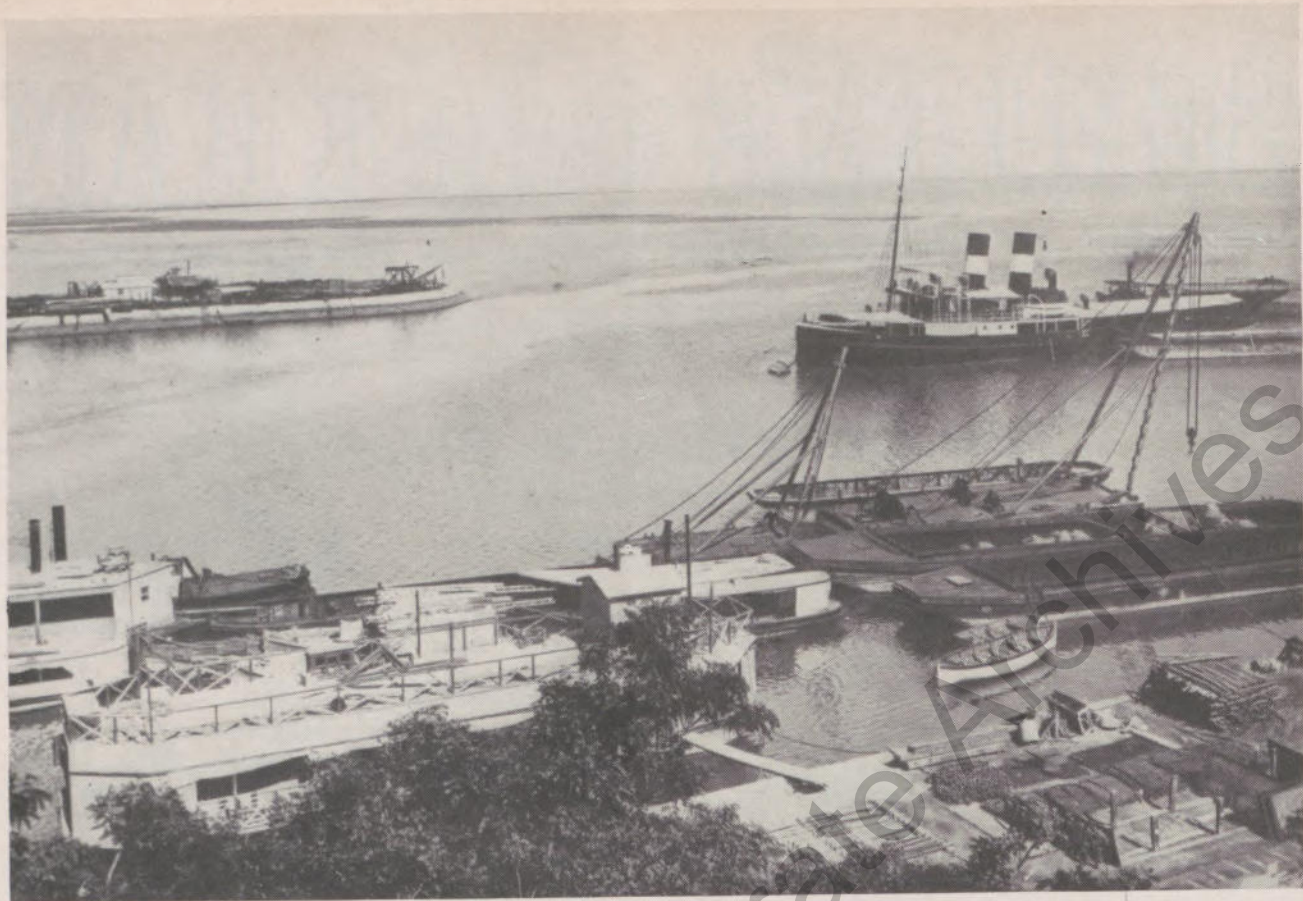
Der Seeverkehr muß die wirtschaftlich vorteilhaftesten Wege auf dem Meere einschlagen. Diese werden aber bestimmt durch die Lage der menschlichen Ansiedlungen und insbesondere der Handelszentren des Weltverkehrs, deren Verteilung über die Erde weniger durch menschliche Willkür als durch verkehrsgeographische Gesetze und Einflüsse der physikalischen Geographie bestimmt wird. Besonders wichtig ist die Lage eines Hafens an einer der Hochstraßen des Seeverkehrs oder an einem Knotenpunkt, wo sich wichtige Handelswege kreuzen. Gerade solche Punkte sind ja als Stapelplätze oder als maritime Stützpunkte geeignet, besonders da hier infolge der unmittelbaren Nähe eines reichen Hinterlandes entweder Rohstoffe und Nahrungsmittel hereinkommen oder Fertigfabrikate zur Weiterverfrachtung angesammelt werden. So ist Hongkong rasch einer der bedeutendsten Welthäfen geworden, so dienen Antwerpen und Rotterdam als Ausfuhrhäfen der Industrieerzeugnisse ihres Hinterlandes ohne Rücksicht auf Staatsgrenzen, Liverpool für das Industriebecken von Lancashire, New York für die industriereiche Ostseite der

Vereinigten Staaten, Hamburg für Deutschland. Im Gegensatz dazu werden z. B. die Häfen von Triest, Fiume und Marseille dadurch beeinträchtigt, daß das Hinterland weder bedeutenden Bergbau noch hochentwickelte Industrie aufweist.

Die Hauptverkehrsachse der Wertschiffahrt liegt in der Richtung der Breitenkreise, dagegen erstrecken sich die großen Landfesten im wesentlichen in der Richtung der Längenkreise. Sie bilden daher für den Seeverkehr natürliche Schranken, die vielfach zu großen Umwegen zwingen. Das Durchbrechen dieser Schranken ist daher seit jeher das Bestreben der Menschen gewesen. Das Augenmerk richtete sich dabei auf die schmalsten Stellen, die gewöhnlich auch am niedrigsten sind, die Landengen. Erst der neuzeitlichen Technik ist es gelungen, dieses Ziel voll zu erreichen. Über den Wert dieser Verkehrsstraßen entscheidet aber nicht die Größe der durch sie getrennten Landflächen oder der durch sie verbundenen Meeresräume, sondern in erster Linie die Lage zu den Kultur- und Handelsgebieten der Erde. In dieser Beziehung stehen Suez- und Panamakanal an erster Stelle.

Der Panamakanal, die bedeutendste künstliche SchiffsstraÙe der Welt





Der Suezkanal. — Unser Bild zeigt die Einfahrt in den Kanal bei Port Said

Der Suezkanal trennt Afrika und Asien zwischen Port Said und Suez in einer Länge von 168 Kilometern, von denen 38 Kilometer auf Binnenseen entfallen, die im Verlauf seiner Linienführung liegen. Der Kanal ist schleusenfrei und bei einer Spiegelbreite von 80 bis 120 Meter und einer mittleren Tiefe von 10,5 Meter nur für die allergrößten Schiffe nicht benutzbar. Die Bedeutung des Kanals beruht in erster Linie auf der gewaltigen Entfernungsverkürzung im Seeverkehr zwischen Europa und Süd- und Ostasien.

Der gesamte Dampferverkehr von Europa nach Süd- und Ostasien geht heute durch den Kanal. Die Entwicklung des Schiffsverkehrs durch den Suezkanal kommt in folgenden Zahlen zum Ausdruck: 1880 = 3 Mill. NRT, 1945 = 25,1, 1946 = 32,7, 1947 = 36,8, 1948 = 55,1, 1949 = 61,1, 1950 = 66,2 und 1952 = 86,1 Mill. NRT. Im Jahre 1912 stand England mit fast zwei Drittel der Gesamtschiffstonnage an erster Stelle; dann folgten Deutschland mit rund 15% und erst in weitem Abstand Frankreich, Holland und die anderen Nationen. Im Jahre 1938 betrug der britische Anteil am Gesamtschiffsverkehr des Suezkanals 73%; er ging bis 1947 auf 47% zurück, während der amerikanische Anteil im gleichen Zeitraum von 1,5% auf 21% anstieg.

Die jüngste Hochstraße des Weltverkehrs ist der durch die etwa 50 km breite schmale Landbrücke zwischen Nord- und Südamerika führende, den Atlantischen mit dem Stillen Ozean verbindende Panamakanal, der erst 1915 fertiggestellt wurde und eine Länge von 81,3 km hat. Es ist ein Schleusenkanal, da seine 50 km lange Scheitelstrecke 26 Meter über dem Meeresspiegel liegt. Bei einer Sohlenbreite von 91 Meter und einer Tiefe von 13,7 Meter ist er auch für die größten Schiffe befahrbar. Schon im ersten Jahre wurde der Kanal von 1317 Schiffen mit 4 596 644 NRT durchfahren. Von diesen stellten die Vereinigten Staaten und England je 43%. Auch hier liegt die Hauptbedeutung in der Wegverkürzung, und zwar besonders zwischen der atlantischen und pazifischen Küste Amerikas.

Auch der Weg zwischen allen Ländern der ostamerikanischen Küste (nördlich des südlichen Wendekreises) und den ostasiatischen Häfen ist wesentlich kürzer geworden. Hierdurch

erhält die Union einen gewaltigen Vorsprung im Wettbewerb mit der europäischen Schifffahrt, für die der Panamakanal eine weit geringere Wegverkürzung bedeutet. Dieser Kanal ist heute für die USA, der in 8 km Breite die sogen. „Panama-Zone“ zu beiden Seiten des Kanals gehört, von größter wirtschaftlicher und selbstverständlich auch strategischer Bedeutung. (Schluß der Ausführungen von Herrn Dr. Schäfer.)

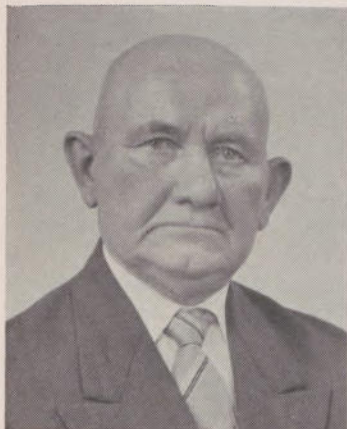
Gleichzeitig ist eine Suche nach neuen Verkehrswegen und Verbesserungen festzustellen, wobei Rußland auch dem nördlichen Schiffsweg erhöhte Bedeutung beimessen soll. Ein transpolarer Weltluftverkehr (über den Nordpol) könnte im Zusammenhang mit der Steigerung der Geschwindigkeiten der Verkehrsmittel durch die Streckenverkürzungen größte Vorteile bringen, wenn auch eine wesentlich stärkere Besiedlung arktischer Zonen kaum und die Ausbeute von Rohstoffen in den Polargegenden nicht so bald in erheblichem Umfange zu erwarten sein werden. Immerhin ist auch hier die Entwicklung wieder in Fluß geraten. Das zeigen in allerjüngster Zeit die Anstrengungen der USA und Sowjet-Rußlands, sich polare Gebiete zu sichern.

Bei dem von der Menschheit erreichten Stand der Verkehrsmittel und bei der bestehenden Weltverkehrsverflechtung ist gegenüber früheren Krisen und Katastrophen eine weit schnellere Benachrichtigung und Hilfeleistung möglich. Die SOS-Rufe im Äther rufen hilfsbereite Menschen zu Schiff und im Flugzeug zur Unglücksstelle, mögen auf Rettung harrende Menschen auf den weiten Wassern des Weltmeeres, den verschneiten Gefilden des Polarkreises oder sonstwo weilen.

Schnellhilfe wäre auch möglich in Hungergebieten, wie solche zu Zeiten der Dürre im dichtbesiedelten Indien oder China keine Seltenheit gewesen sind. Doch kann, obwohl Land und Meer stets genügend Nahrungsmittel für alle Menschen hervorbringen, die Beobachtung gemacht werden, daß in dieser Hinsicht Hilfe oft völlig unzulänglich bleibt oder nur verspätet gewährt wird. Die Schuld ist aber nicht der bestehenden Weltverkehrsverflechtung, sondern oft nur einzelnen Menschen zuzuschreiben, denen das christliche „Geben ist seliger denn Nehmen“, ja sogar Goethes Aufforderung unbekannt ist: „Edel sei der Mensch, hilfreich und gut“.

(Fortsetzung folgt)

Unsere Jubilare



Auf eine 50jährige Betriebszugehörigkeit kann am 1. Mai der am 2. Februar 1891 in Walsum geborene Herr Franz Tebart zurückblicken. Am 1. Mai 1906 trat Herr Tebart als Hilfsarbeiter in die Oberbauadjustage der ATH ein, wo er bis zu seiner Einberufung zur aktiven Dienstpflicht im Jahre 1912 tätig war. Hieran anschließend leistete er gleich Kriegsdienst, geriet in frz. Gefangenschaft, aus der er erst 1920 — 29 Jahre alt — in die Heimat zurückkehrte. Er nahm seinen früheren Arbeitsplatz wieder ein, mußte ihn jedoch bei der Demontage verlassen und wurde im Eisenbahn-Oberbau eingesetzt. Zwei Jahre arbeitete er am Bagger, und seit 1948 ist er erst als Gleiswerker tätig.

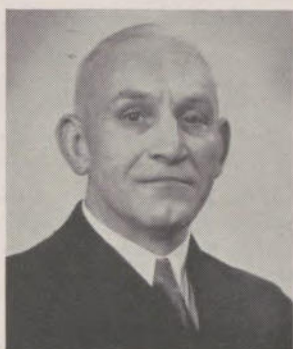
Stets arbeitsfreudig und bescheiden hat Herr Tebart in diesen 50 Jahren seine Pflicht getan. Vorgesetzte und Kollegen schätzen sein kameradschaftliches und freundliches Wesen.

Wir wünschen dem heute 64jährigen noch viele schöne Jahre, die er seinem „hobby“, Gartenarbeit und Viehzucht, widmen kann.

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Vorarbeiter Hermann Hesselmann,
Neubauabteilung,
eingetreten am 2. Mai 1916



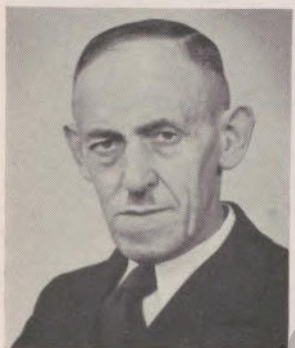
Elektro-Monteur Friedrich Pieper,
EW I,
eingetreten am 3. Mai 1916



Betr.-Assistent Johann Koscielnny,
Eisenbahn Nord,
eingetreten am 15. Mai 1916



Streckenwärter Josef Paryjas,
Eisenbahn Oberbau Nord,
eingetreten am 17. Mai 1916



Bahnwärter Theodor Nikolay,
Eisenbahn Nord,
eingetreten am 18. Mai 1916



Wagenschreiber Gerhard Diedenhoven,
Verkehrsabteilung,
eingetreten am 23. Mai 1916



Stellwerkswärter Johann Johardt,
Eisenbahn Nord,
eingetreten am 23. Mai 1916



Werkstattsschreiber Johann Lottner,
EW II,
eingetreten am 25. Mai 1916

Auf eine 25jährige Zugehörigkeit zu unserem Betrieb blicken zurück:



Wagenrevisor Heinrich Bernsen,
Maschinenbetrieb,
eingetreten am 31. Mai 1916



Betr.-Assistent Johann Schönhofen,
Eisenbahn Süd,
eingetreten am 3. Mai 1931



Wagendisponent Hermann Lersch,
Eisenbahn Nord,
eingetreten am 4. Mai 1931



Kolonnenführer Hans Butter,
Hafen Schweigern,
eingetreten am 19. Mai 1931

Versorgung mit Arzneien - ein ernstes Problem

Gibt es Wunder-Arzneien?

Die Art und Weise, wie sich mancher der Arzneien bedient, hat schon vielen Ärzten und Patienten, aber auch den Krankenkassen Sorge und unangenehme Auseinandersetzungen bereitet. Wer trug die Schuld daran? Natürlich wir selbst, die wir mit einem Arznei-Inserat erschienen und ein angepriesenes Wundermittel verschrieben haben wollten. Der Arzt erklärt uns nun, daß er uns an sich den Gefallen gern tun würde, aber die Krankenkasse zahle nicht, weil sie es nicht gestatte. Bei der Kasse dagegen entgegnete man uns, wenn der Arzt ein Mittel verordnet, würden auch die Kosten dafür getragen; denn der Arzt allein sei für die Verordnung von Arzneien verantwortlich. Dann erzählte man uns noch etwas von „kassenüblich“ und dergleichen — und wir gingen in die Apotheke, kauften uns das Mittel, das wir so gern haben wollten, und zahlten es aus unserer eigenen Tasche. Warum will nun der Arzt bestimmte Arzneien nicht verordnen und die Krankenkasse die Kosten für sie nicht übernehmen?

Wenn wir schon unserem Körper eine Arznei anbieten, dann muß sie auch hundertprozentig sein. Ob sie es aber ist, kann nur der Arzt wissen und nicht die Krankenkasse und schon gar nicht wir selbst. Wer aber garantiert für die Güte und den Erfolg vieler heute im Handel befindlicher Mittel?!

Das ist ein Fall der Praxis, der alle interessieren wird: Ein Versicherter, der schon viele Jahre an Magengeschwüren litt, kaufte sich selbst ein sehr angepriesenes Mittel und hatte auch nach wenigen Stunden Erfolg. Er war wieder beschwerdefrei und spürte seinen Magen überhaupt nicht mehr. Er konnte alles essen; selbst die schwersten Speisen wurden ohne Schmerzen vertragen. Das ging wochenlang gut. Auf einmal waren die Schmerzen wieder da, aber ganz anders als damals. Was war geschehen? Im Krankenhaus erklärten ihm die Ärzte, das von ihm gekaufte Mittel habe die Magenwand wie eine Film-

schicht abgedeckt, so daß der Speisebrei nicht mehr an die Geschwüre herankam. Daher war auch auf einmal der ganze Verdauungsvorgang schmerzlos. Der krankhafte Zustand aber ging weiter, nur mit dem Unterschied, daß er nicht mehr wahrgenommen wurde. Um so schlimmer aber war er hinterher; denn jetzt handelte es sich nicht mehr um Magengeschwüre, sondern um „durchbrochene“ Magengeschwüre. Sie hatten inzwischen Löcher in die Magenwand gebohrt. Da konnte auch ein Wundermittel nicht mehr helfen. Jetzt half nur noch das Messer.

Solche Beispiele gibt es viele. Einem echten Mediziner aber kommt es nicht auf den Augenblickserfolg an, sondern auf den Dauererfolg. Darum besteht ein Ausschluß von Ärzten, der unter Mitwirkung der Krankenkasse Arzneien zur ärztlichen Verordnung zuläßt, die auch wirklich klinisch erprobt sind. Jeder Arzt besitzt ein Verzeichnis dieser Arzneimittel und weiß, daß er sie seinen Patienten ohne Bedenken verschreiben kann, ohne spätere Schäden erwarten zu müssen.

Wir müssen uns ernsthaft fragen: Haben sich unsere Leiden denn gebessert, seit wir immer wieder neue Mittel ausprobieren? Nein, wird jeder antworten, aber die Schmerzen haben doch nachgelassen. Darin aber liegt der Selbstbetrug; denn wir töteten nur den Ruf kranker Organe.

Mancher kommt aus der Sprechstunde und beklagt sich, daß ihm der Arzt wohl nie helfen werde, weil er nicht mindestens zwei bis drei Rezepte verordnet habe. Aber die Verhaltensmaßregeln für den Alltag, die ihm der Arzt gegeben hat, die hat er schon längst wieder vergessen.

Ist das nicht bezeichnend für unsere Zeit?

Günter Weirich

Jahres-Hauptversammlung der Jubilaren-Vereinigung August Thyssen-Hütte AG

am Sonntag, dem 13. Mai 1956, 10 Uhr, im Lichtspieltheater „Atrium“, Dbg.-Hamborn-Bruckhausen. Die Tagesordnung wird in der Versammlung bekanntgegeben. Erscheinen dringend erforderlich.

Der Vorstand: Hirsch

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schließen:

Erwin Mania, Maschinenbetrieb Nord, mit Elisabeth Wilhelm, am 3. März 1956

Gerhard Kornatz, Eisenbahn Nord, mit Dorothea Hülshorst, am 3. März 1956

Ottwil Roelen, Dipl.-Kfm., Rechnungswesen, mit Ruth Schumann, am 5. März 1956

Franz-Johannes Cornelissen, Eisenbahn Nord, mit Elisabeth Klumpe, am 17. März 1956.

Nachwuchs kam an:

Bärbel, 2. März 1956
Otmar Schmitz, Verkehrsabteilung

Ulrich, 4. März 1956
Gerhard Gringel, Eisenbahn Nord

Birgit, 5. März 1956
Helmut Bigalke, Eisenbahn Süd

Inge, 7. März 1956
Alois Gruber, EW I

Jutta, 9. März 1956
Wilhelm Messing, Hafen Schwelgern

Harald, 12. März 1956
Wolfgang Frickel, Eisenbahn Nord

Angelika, 13. März 1956
Otto Niesen, EW I

Angelika, 16. März 1956
Heinrich van Kesteren, Eisenbahn Nord

Gerhard, 18. März 1956
Gerhard Sapendowski, Hafen Schwelgern

Walter, 20. März 1956
Walter Kreulich, Hafen Schwelgern
Roswitha, 25. März 1956
Alfons Wagner, Maschinenbetrieb Nord

Unsere Toten:

4. März 1956
Wilhelm Breiken, Eisenbahn Nord
15. März 1956
Theodor Möllmann, Hafen Schwelgern

Goldene Hochzeit:

Der Werkspensionär Albert Beckensträter, wohnhaft Duisburg-Hamborn, Dieselstraße 70, begeht am 8. Mai 1956 das Fest der goldenen Hochzeit.

Löhnungstage: Restlöhnung April 1956 am 11. und 12. Mai 1956, I. Abschlag Mai 1956 am 18. Mai 1956, II. Abschlag Mai 1956 am 29. und 30. Mai 1956