

SCHIENE UND KRAN

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

1. Jahrgang

Nr. 9

Dezember 1955

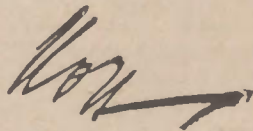
Liebe Mitarbeiter!

Weihnachten, das Fest der Einkehr, Freude und Besinnung, steht vor der Tür. Beim Rückblick auf das zu Ende gehende Jahr haben wir allen Grund, froh und dankbar darüber zu sein, daß unserer Arbeit trotz aller Schwierigkeiten, die sich ihr manchmal entgegenstellten, Erfolg beschieden war. Er konnte nur erreicht werden durch die verständnisvolle Zusammenarbeit in unserer Betriebsgemeinschaft. Für die stete Einsatzbereitschaft und treue Mitarbeit sowie für das gezeigte Vertrauen danken wir allen Betriebsangehörigen herzlich.

Was uns das neue Jahr bringen wird, können wir nicht wissen. Eines ist sicher: es wird uns wiederum vor große Aufgaben stellen. Es wird von uns allen erneut Bewährung durch angewandtes Können, ehrliches Wollen und gute, vertrauensvolle Zusammenarbeit fordern. Dieses Zusammengehörigkeitsgefühl zu fördern, ist ja auch ein Ziel, das sich unser Mitteilungsblatt gesteckt hat, das sich schon viele Freunde erworben hat. Es wird diese Aufgabe um so mehr erfüllen können, je mehr es sich auf die Mitarbeit seiner Leser stützen kann. Deshalb sprechen wir am Schluß des ersten Jahrganges unseres Blattes die Erwartung aus, daß noch mehr als bisher alle Betriebsangehörigen, die ihren Kameraden etwas zu sagen haben, zur weiteren Gestaltung von „Schiene und Kran“ beitragen mögen.

Laßt uns, liebe Mitarbeiter, das Weihnachtsfest in der Gewißheit feiern, daß gerade in der Unrast unserer Zeit die Weihnachtsbotschaft für uns und unsere Kinder, für jeden einzelnen gilt, wenn wir ihr nur unsere Herzen öffnen. In diesem Sinne wünschen wir in der Hoffnung auf weitere gute Zusammenarbeit allen Betriebsangehörigen von Herzen frohe Festtage und ein glückliches, erfolgreiches neues Jahr!

Die Geschäftsführung

Müller 

Es weihnachtet wieder, und überall beginnt die Zeit der Einkehr und Festesfreude. In unseren Familien werden die letzten Vorbereitungen getroffen, will doch jeder das Weihnachtsfest, das Fest der Liebe und der Besinnlichkeit, in allen Einzelheiten so erleben, wie es uralten Vorstellungen und Gewohnheiten entspricht. Mögen, wie in allen menschlichen Gemeinschaften der ganzen Welt, so auch in allen Familien des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen festliche Freude, innere Zufriedenheit und volles Glück dem Weihnachtsfest seinen Glanz verleihen. Dies ist der ganz besondere Wunsch der Betriebsvertretung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen.

Wenn in wenigen weiteren Tagen das alte Jahr abläuft, möge jedes Belegschaftsmitglied neben allen Schattenseiten auch die erreichten Ziele nicht übersehen. Ein hartes, arbeitsreiches Jahr liegt hinter uns. Jeder hat zu der angestiegenen Leistung beigetragen. Möge uns das neue Jahr 1956 weitere Erfolge und das bisher Nichterreichte bringen.

Wir danken der Geschäftsführung für ihre stete Hilfsbereitschaft und soziale Einstellung. Wir danken aber auch unseren Vertrauensleuten, die sich immer wieder einsetzen für das Wohl unserer Belegschaft. Insbesondere aber gilt unser Dank der gesamten Belegschaft für ihre kollegiale Mitarbeit, durch die wir die bisherigen Erfolge erreichen konnten.

Das Weihnachtsfest, das Fest der Liebe und des Friedens, ist ganz dazu angetan, unserer Geschäftsführung und Belegschaft einen herzlichen Weihnachtsgruß zu entbieten. Unseren Kranken und Unfallverletzten wünschen wir baldige Genesung.

Mit den Weihnachtswünschen verbinden wir zugleich die besten Wünsche für ein glückliches, erfolgreiches neues Jahr 1956.

Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn u. Häfen
Betriebsvertretung

i. A. Ernsting, 1. Vorsitzender

Der schönste Weihnachtsbaum — Fichte, Tanne oder Kiefer?



Das Weihnachtsfest mit dem brennenden Lichterbaum geht auf eine alte Sitte der mit dem Naturleben verbundenen Völker zurück, an den Hauptfesten des Jahres grüne, möglichst auch blühende und geschmückte Bäume, Zweige und Kränze aufzustellen. Sie wurden im oder am Hause angebracht, um damit dem Jahr oder Jahresabschnitt einen guten Anfang zu geben. Hierbei wechseln die Baumarten je nach den klimatischen Bedingungen, aber ihr symbolischer Sinn bleibt der gleiche.

Zum ersten Male hören wir 1494 von Tannenzweigen im Narrenschiff des Sebastian Brandt. Die Becksche Chronik spricht um 1600 von einem „Maien“ zu Weihnachten. 1601 sind in Schlettstadt im Elsaß Tannenzweige üblich, die mit Früchten und Oblaten geschmückt sind. 1605 spricht ein Bericht aus Straßburg vom Weihnachtsbaum wie von etwas Altgewohntem. Wir dürfen also bei der Weihnachtsbaumsitte mit einem lückenlosen Zusammenhang weit zurückreichender Gebräuche rechnen.

Das Licht des Weihnachtsbaumes versinnbildlicht das Leben, das aus der grünen Vegetation wächst, und im übertragenen Sinne das Licht, das im Dunkel der ersten Weihnacht erstrahlte und mit ungebrochenem Glanz alle Jahrhunderte erhellt. In Deutschland hat sich die Sitte des lichtergeschmückten Weihnachtsbaumes erst im 19. Jahrhundert allgemein eingebürgert, und von Deutschland aus trat der Tannenbaum seinen Siegeszug über die ganze Welt an. Fast alle christlichen Nationen kennen dieses Symbol des innigsten christlichen Festes. Unter dem Weihnachtsbaum werden die Menschen zu Brüdern und Schwestern. Und wenn am Abend des 24. Dezember in vielen Ländern strahlende Kinderaugen in den gleichen Lichterbaum staunen, dann scheint die Hoffnung doch nicht unbegründet, daß die Weihnachtbotschaft einmal Erfüllung finden werde.

Nun wird allerdings bei uns als Weihnachtsbaum („Tannenbaum“) nur sehr selten eine echte Tanne (auch Edel- oder Weißtanne genannt) verwendet. Sie hat in der Hauptsache in Süd- und Südwestdeutschland noch ein größeres Vorkommen, das aber leider immer geringer wird. Daher ist der „Tannenbaum“ meist eine Fichte, die infolge ihres schlanken und ebenmäßigen, pyramidenförmigen Wuchses gut als Weihnachtsbaum geeignet ist; die Tanne hingegen mit ihren aufrechten Zapfen weist oft eine gedrungene Gestalt und unregelmäßigen Zweigansatz auf. Ein charakteristischer Unterschied zwischen Tanne und Fichte findet sich auch bei den Nadeln; die spitzen, vierkantigen Fichtennadeln stehen regelmäßig um die Äste herum, während die flachen, stumpfen, auf der Unterseite auffällige Wachsstreifen zeigenden Tannennadeln in etwa zweizeilig angeordnet sind.

Die größten zusammenhängenden Tannenwaldgebiete gibt es im Schwarzwald und im bayrisch-böhmischen Wald. Auch Thüringen ist noch verhältnismäßig reich an Tannenwäldern, während sich im Harz keine Tannen-, sondern nur Fichtenwälder finden. Die Nordgrenze des natürlichen Vorkommens der Tanne verläuft etwa vom Schwarzwald über Ansbach, Bamberg, Thüringer Wald und von dort weiter über Eisenach, Weimar, Kottbus nach Schlesien.

In einigen Gegenden Deutschlands, besonders im Osten, wird übrigens auch die Kiefer als Weihnachtsbaum verwendet, die mit ihren hellen, langen Nadeln ebenfalls einen sehr schönen weihnachtlichen Schmuck darstellt.



Die Entwicklung des Verkehrs

Bergwerksdirektor Hans Schneider

(Fortsetzung aus Nr. 8)

6. Hemmnisse, Erleichterungen und treibende Kräfte der Verkehrsentwicklung

II.

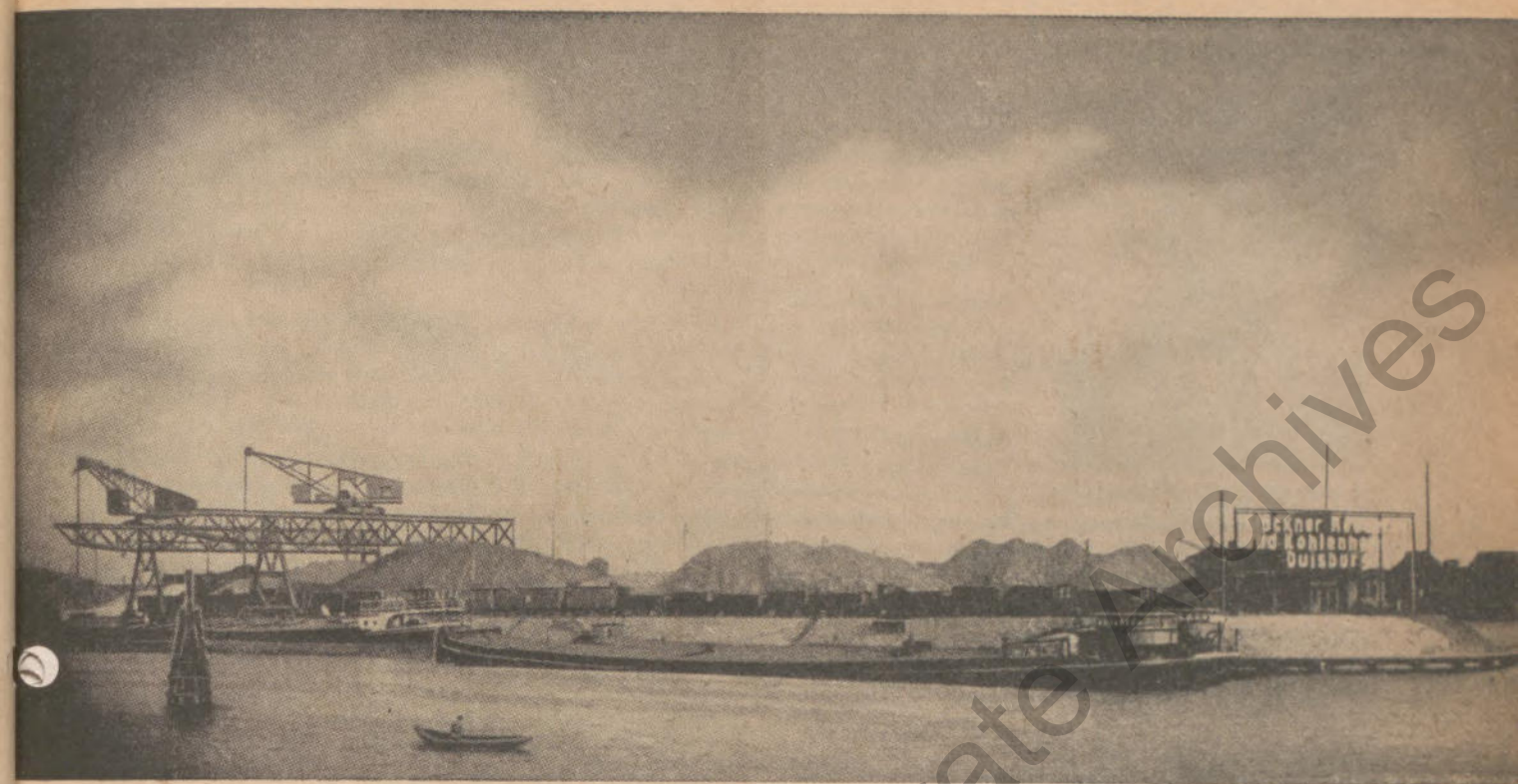
Schon vor dem Durchstich des Isthmus (Landenge) von Korinth, nämlich um 1300 v. Chr., wurde seitens der Ägypter das Rote Meer mit dem Mittelländischen Meer verbunden. Dieser Vorläufer des wichtigen Suezkanals, dessen Durchfahrt ohne Aufenthalt durch Schleusen möglich gewesen ist, war bis im 8. Jahrhundert n. Chr. in Betrieb. Jüngeren Datums sind der Panamakanal, der die beiden Amerika umschließenden Weltmeere verbindet, sowie der Sault-Sainte-Marie-Kanal in Kanada, wodurch die natürliche Wasserverbindung der großen Seen zu einem Großschiffahrtsweg wurde, wie ihn kein zweites Land kennt.

Kanäle, die als Kunstwasserstraßen besonders bei vielen Schleusenstufen laufende Instandsetzungs- und Bedienungs-

kosten, infolgedessen auch besondere Schiffsabgaben erfordern, sind oft verkehrintensiver als mancher breite Strom. Das hat seine Ursachen einerseits in der noch nicht durchgeführten, teilweise auch nicht durchführbaren Überwindung von Hindernissen der Flüsse (Stromschnellen, Wasserfälle und Untiefen), andererseits in größerer Bevölkerungsdichte sowie höherem Rohstoffreichtum oder Industriepotential der von den Kanälen berührten Gebiete.

Für jeden vorhandenen und ausgebauten Schiffahrtsweg wird die jeweils beste Ausnutzung erstrebt, was verbilligend und damit wiederum verkehrsbefruchtend wirkt. Einen eindrucksvollen Beweis bieten mit Rheinstrom und Rhein-Herne-Kanal die Duisburg-Ruhrorter Häfen, in deren Nähe noch verschiedene Privathäfen ausgebaut wurden, und die als größter Binnenhafen Europas anzusprechen sind.

In Verbindung mit der Schaffung von Groß-Verladeanlagen, technisch zweckmäßigen Spezialgeräten und Wagentypen, dem



Umschlaganlage in den Duisburg-Ruhrorter Häfen

jeweiligen Verwendungszweck und -ort bestens angepaßt, konzentriert sich im Raum von Groß-Duisburg zeitweise ein Fünftel der deutschen Eisen- und Stahlgewinnung. Die Kohle wird hier ohne große Frachtauslagen verkocht. Der größte Anteil der Kokserzeugung wird in Form von Hochofenkoks durch Seilbahnen und Werksbahnen den Hochofen zugeführt. Hoch eisenhaltige Schwedenerze kommen zu Schiff aus Lulea und in den Wintermonaten aus dem eisfreien Hafen Narvik in Norwegen. Das Erz wird in Rotterdam aus Seedampfern in Rheinkähne umgeschlagen, welche in den Werkschäfen im Anblick der fast unmittelbar am Rheinufer aufgebauten Hochofen ihre Ladung abgeben und bei Vermeidung von Leerfahrten jahrzehntelang wieder mit Kohle oder sonstigen Gütern für den Export über die Rotterdamer Häfen haben beladen werden können*).

Wir haben hier das typische Beispiel einer rationellen Verkehrsausnutzung, wie sie in diesem Ausmaß ohne eine planvolle und zweckmäßige Wirtschaftsführung, ohne eine besondere Verstandesschärfe, gepaart mit einer gewissen Phantasiefülle, Intuition und erheblichem Wagemut schöpferischer Menschen unmöglich zu erreichen ist. Damit sind nun bereits Impulse und Antriebsmomente der Verkehrsentwicklung gestreift, die eine nähere Betrachtung verdienen.

Primäre Triebkräfte des menschlichen Denkens und Handelns sind Hunger und Liebe, wie Krieg und Gefangenschaft tausendfach unter Beweis gestellt haben.

Der abgespannte und bis aufs äußerste ermüdete Mensch verliert den Hunger und sucht, allenfalls den übermäßigen Durst löschend, Erquickung im Schlaf. Der ausgeruhte, aber hungrige Mensch kann in dem Bestreben, unter allen Umständen das Hungergefühl zu befriedigen, Wesenszüge verraten, die wir dem Tier zuzuschreiben geneigt sind. Den ausgeruhten und satten Menschen in der Vollkraft der Jahre zieht es immer wieder zum Mitmenschen anderer Gattung, wobei das Mütter-

liche in der Frau ebenso wie ein gewisses Schutzgefühl in der Nähe des Mannes mitbestimmend sein können.

Diese echten Lebens- und Leibesbedürfnisse führen ebenso wie Not, Leid und Mangel bei dem frühgeschichtlichen Menschen zum Gütertausch und damit zum Verkehr. Vieh, Fleisch oder Fisch wird gegen Korn, Mehl und Salz ausgetauscht (Salzstraßen!).

Erweiterte Bedürfnisse, wie sie oft erst durch neue Kenntnisse und Erkenntnisse angeregt werden, haben dem Handel und damit dem Verkehr weiteren Auftrieb gegeben.

Wem Felle, Leinenkittel und gewebte Tuche für die Bekleidung genügt haben, der wünscht bei wachsendem Wohlstand orientalische Seide (Chinas Seidenstraße!). Tropische Erzeugnisse, erst einmal bekannt geworden und erstrebenswert befunden, werden gar bald als echter Bedarf angesprochen, z. B. Gewürze und Genußmittel, wie Tabak, Tee und Kaffee (Kolonialwaren). Oft werden weitere Bedürfnisse erst künstlich geschaffen durch eine geschickte, in längeren Zeiträumen beharrlich einwirkende Reklame mit starker Betonung angeblicher Vorzüge, Vorteile und Notwendigkeiten.

Mißgunst, Haß, Neid und Begehren haben seit den Tagen des ersten Brudermörders (Kain) zahllose Menschen unstet in die Ferne getrieben. Unbestreitbar sind starke Impulse der Verkehrsentwicklung auch der Gier nach Schmuck und Edelmetallen, nach Bernstein, Elfenbein, Gold und Silber zuzuschreiben, ebenso wie dem Streben nach immer höherem Gewinn und größerem Besitz, was schließlich zur Besessenheit und Herzenshärte führen kann, und wobei gewisse Höhepunkte im Sklavenhandel des Altertums ebenso wie im Mammutbesitz einzelner Familien erreicht sind. Ohne Kapitalgründungen und Konzentrationen, wie sie im Staatsbesitz, in Gewerke-Eigentum, Aktiengesellschaften und Trusts verkörpert sein können, wäre der Bau von Eisenbahnen, Kanälen und Autostraßen, wäre die Vervollkommenung und Leistungssteigerung der See- und Luftfahrt, kurz, die jetzige Entwicklung des Weltverkehrs kaum möglich gewesen.

(Fortsetzung folgt)

*) Gegenwärtig ist der Import amerikanischer Kohle nach Deutschland über Rotterdam höher als die Ausfuhr deutscher Kohle.

Weihnachtsbäckerei



Kaufm. Ang. Josef Genser
Verkehrsabteilung
eingetreten am 17. Januar 1916

Weihnachte on Johresend

O Tannenbaum, o Tannenbaum,
dat hät ma off gesonge;
als Kend wor alles wie en Traum,
vör Freud hät ma gespronge.

Die gue Stov wor lecker warm,
we kannte kinne Sorge;
wat woßte we von riek on arm,
wer dacht von os an morge.

Wenn Moder sagt, et eß so witt,
dat Chrefkend well jetz komme,
dat wor de schönste Ogeblick,
we wore ganz benomme.

Ok jetz noch eß et wie en Traum,
die stelle Weihnachtsdage,
we senge an de Lechterbaum,
met ose Frau on Blage.

Die Raserei hät obgehört,
do butte ob de Strohte,
dat hät os ömmer fieß gestört,
doch lott os nit von proote.

We häwwe jetz en betzke Ruh,
so köß dat ömmer bliewe,
we maake Döhr on Fenster tu,
on denke, lott ma drieve.

Dat Jöhrke eß jetz ok bold öm,
so bont-karriert, wie et wor,
met alles draan on drömm heröm,
frohes Fest! Prosit Neujohr!

Hermann Alexi

Nürnberger Lebkuchen

Lebkuchen sind vor allem in Süddeutschland zu Hause. Die Nürnberger Lebkuchen kennt jeder, da sie in alle Welt verschickt werden. Auch die können wir selbst zubereiten. Ein ausprobiertes Rezept: 2 Eier, 1 Eigelb, 280 g Zucker, 100 g geriebene Schokolade, 280 g abgezogene, gestiftete und geröstete Mandeln, 40 g Mehl, 40 g Maizena, 1 Messerspitze Nelkenpfeffer, 3 Messerspitzen Zimt, 1 Päckchen Vanillezucker, 65 g Zitronat.

Augsburger Lebkuchen

Aus diesem Rezept werden Augsburger Lebkuchen, wenn die Mandeln mit der Schale gerieben und das Zitronat weggelassen wird. Die Teige werden geknetet, dick ausgerollt, rund oder rechteckig ausgestochen bzw. geschnitten und auf Oblaten auf dem Backblech abgebacken (Oblaten-Eßpapier kann man rund und rechteckig kaufen).

Honigkuchen

Das nun folgende Honigkuchen-Rezept kann auf dreierlei Arten fertiggemacht werden: 1. als Kuchen in kleiner Kastenform gebacken; 2. 2 bis 3 cm dick auf dem Backblech abgebacken, danach in 8 cm große Quadrate geschnitten und mit Guß überzogen, oder mit der Länge nach halbierten Mandeln belegt; 3. oder dünn ausgerollt, mit Weihnachtsformen ausgestochen und als Honigplätzchen abgebacken. Zunächst sind sie sehr hart. Durch Lagern werden sie weich und gut im Geschmack.

Die Zutaten dazu sind: 500 bis 600 g Mehl, 1 Ei, 10 g Pottasche, 5 g Hirschhornsalz (in 4 Eßlöffeln lauwarmem Wasser auflösen), je 1 Messerspitze Zimt und Nelken, gelöst 500 g Kunsthonig und 100 g Margarine. Verbessern kann man den Teig durch Hinzugabe von 50 g geschnittenem Zitronat und 100 g gehackten oder gemahlenden Mandeln.

Schokolade-Lebkuchen

Zutaten: 3 Eiweiß, 210 g Zucker, 70 g gewiegte Mandeln, 50 g Vanille-Schokolade. 3 Eiweiß zu festem Schnee schlagen, die übrigen Zutaten daruntermischen, auf Oblaten streichen, in viereckige Stücke schneiden und bei mäßiger Hitze backen.

Haferflockengebäck

Zutaten: 300 g Haferflocken, 250 g Zucker, 30 g Kakao, 2 Eier, Schale und Saft einer halben Zitrone, 50 g gemahlene Haselnüsse, 120 g Butter, 150 g Mehl, Zimt und Nelken, 1 Achtelliter Milch, 1 Teelöffel Backpulver. Butter, Zucker und Haferflocken goldgelb rösten, Eier und Zucker schaumig rühren, die inzwischen kalt gewordenen Haferflocken, Kakao, Nüsse und Gewürze dazutun und mit Milch, Mehl und Backpulver zum Teig kneten. Ausrollen, Figuren ausstechen und bei mittlerer Hitze backen.

Spritzgebackenes

Zutaten: 250 g Butter, 250 g Zucker, 5 Eier, etwas Zimt, Zitronensaft, 500 g Mehl. Butter mit Zucker und Eier gut rühren, Mehl und Gewürz begeben, gut vermengen und mit einer Spritze auf das Blech spritzen, mit Kokosnuß oder Mandeln bestreuen, dann backen.

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Werner Kaldewey, Eisenbahnwerkstätte I, mit Inge Kopera, am 29. 10. — Günter Fischer, Eisenbahn Nord, mit Inge Krügel, am 12. 11.

Nachwuchs kam an:

Harald, 6. November,
Heinrich Pausch, EW I
Hartmut, 8. November,
Wilfried Stalberg, Masch.-Betr. Süd
Christa, 13. November,
Hans Gerdes, Hafen Schwelgern
Elke, 20. November,
Rudolf Ruhnke, Eisenbahn Nord

Karl, 25. November,
Alfred Hoffmann, EB-Oberbau Nord
Dagmar, 26. November,
Herbert Kaiser, Masch.-Betr. Nord
Ingrid, 30. November,
Walter Fuchs, EB-Oberbau Nord
Manfred, 30. November,
Hermann Janssen, Eisenbahn Nord

Unsere Toten:

21. November,
Eberhard Kox, Wirtschaftsstelle
24. November,
Anton Humberg, Masch.-Betr. Nord

Mit herzlicher Verbundenheit
wünschen wir allen aktiven und
fördernden Mitgliedern unseres
Vereins besinnliche und fried-
liche Weihnachtstage sowie ein
gutes neues Jahr.

Quartettverein
Gemeinschaftsbetrieb
Eisenbahn u. Häfen

A. Alba
Vorsitzender

Löhnungstage: Restlöhnung Dezember 1955 am 11. 1. 56; I. Abschlag Jan. am 20. u. 21. 1. 56; II. Abschlag Jan. am 31. 1. 56.

Herausgegeben von der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Hamborn. Alle Einsendungen sind zu richten an das Sekretariat des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, Hamborn, Kaiser-Wilhelm-Straße 150a. — Druck: Droste Verlag und Druckerei KG., Düsseldorf, Pressehaus.