

SCHIELE UND KRAE

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Hfen · Duisburg-Hamborn

1. Jahrgang

Nr. 4

Juli 1955

Die Entwicklung des Verkehrs

Bergwerksdirektor Hans Schneider

(Fortsetzung aus Nr. 3)

2. Schienenstraen, Wasser- und Luftwege

Eine völlige Umgestaltung des Weltverkehrs wurde durch die Schienenstrae erreicht. Die ersten mit Pferden betriebenen Eisenbahnen bauten England (1825) zwischen Stockton am Tee und Darlington im Kohlenbezirk Durham sowie der Ruhrbezirk (1826 und 1831) zum Transport von Kohlen und Erzen sowie für den Personenverkehr. Noch heute mag der Wanderer an der Ruhr stellenweise auf Pflasterreste der ersten Schienenbahn stoßen, deren Schwellen und Schienen teilweise erst um die Jahrhundertwende entfernt worden sind.

Das Einschienensystem, deren kleine deutsche Versuchsbahn sich zwar schon damals (1825) glänzend bewährte, hat sich auch später nach Einsatz der Dampf- und Stromlokomotiven nicht durchgesetzt. In aller Welt sind Haupt- und Kleinbahnen, mögen sie Normalspur oder Schmalspur aufweisen, doppel-schienig. In diesem Zusammenhang sei jedoch darauf hingewiesen, daß in jüngster Zeit das Problem der Einschienensbahn in Gestalt der Alweg-Bahn erneut aufgegriffen worden ist. Mit der Alweg-Testbahn in Köln-Fhlingen wurden bekanntlich sehr erfolgreich verlaufene Versuchsfahrten unternommen. Die „Alweg-Forschung“ in Köln bemüht sich zur Zeit, die Idee der Alweg-Bahn in die Praxis umzusetzen. Ob das gegenwärtig verfolgte Projekt, eine Alweg-Strecke zwischen

Köln und Opladen, die den Rhein auf einer besonderen Alweg-Brücke berqueren soll, Wirklichkeit werden wird, bleibt abzuwarten. Jedenfalls interessiert sich das Ausland bereits sehr stark für Alweg-Bahnen.

Sieg der Dampfkraft

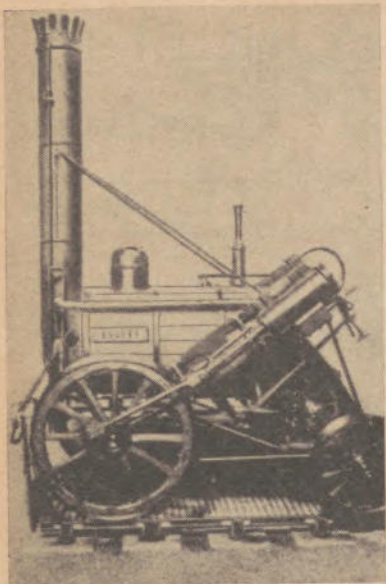
Brachte die Schienenbahn schon beim Pferdebetrieb eine zwölf- bis vierzehnfache Leistungssteigerung, so erhöhte sich die Nutzleistung der Eisenbahn noch weit gewaltiger bei dauernder Vervollkommnung des neuen Antriebsmittels, der Dampflokomotive. Die erste Eisenbahnlinie der Welt wurde am 15. September 1830 zwischen Manchester und Liverpool, die erste kontinentale Eisenbahn 1835 auf der Strecke Brüssel—Mecheln, die erste deutsche Lokalbahn Nürnberg—Fürth Ende des gleichen Jahres (1835) eröffnet. Hundert Jahre nach Inbetriebnahme des ersten englischen Schienenweges belief sich das Eisenbahnnetz der Erde auf mehr als 1 Million Kilometer.

1957 erste Elektrozge im Ruhrgebiet

Zunehmende Bedeutung wird — wegen ihrer mannigfachen Vorteile — die elektrische Bahn erlangen. So beabsichtigt auch die Verwaltung der Bundesbahn die Elektrifizierung der

Alte und neue Zeit. 100 Jahre Lokomotivenbau.





George Stephenson's Dampflokomotive „Rochet“, mit der die Strecke Liverpool—Manchester eröffnet wurde.

der neue Beförderungsweg doch souverän möglichst kurze Linien zwischen den Verbindungspunkten gewählt. Das gleiche gilt zum Teil auch von den elektrischen Schnellbahnen, während die Schienenwege der elektrischen Straßenbahnen zumeist den Land- und Stadtstraßen verhaftet bleiben.

In diesem Sinne sind auch die heute vorhandenen

Wasser-Verkehrswege

teils als gebunden anzusprechen, teils als frei gewählt oder wählbar zu bezeichnen. Floß, Boot und Schiff folgen dem natürlichen Lauf schiffbarer Flüsse, zum Teil noch an Tiefgangbegrenzungs-Merkmale gebunden, die auch den großen Seeschiffen in der Küstenfahrt und den Dampfern hier und da in seichten Binnenseen eine Grenze setzen. Im übrigen ist auf den Binnenseen und auch auf den Meeren der Verkehrsweg frei wählbar, wenn auch hierbei Zweckmäßigkeitsgründe (Ersparnis an Zeit, Kohlen und Öl, größerer Fischreichtum) bestimmte Verkehrslinien herausgebildet haben, seitdem die von der jeweils herrschenden Windrichtung und Stärke abhängigen Segelschiffe an Bedeutung verloren haben.

Offenhaltung und Ausnutzung der von der Natur gegebenen Binnenlands-Wasserwege bedürfen der menschlichen Nachhilfe. Untiefen jeglicher Art müssen einmalig oder laufend beseitigt werden. Die Pflege der Uferbefestigungen und Eindeichungen ist unerlässlich. Gilt dies schon von den natürlichen Wasserläufen, so erst recht von den Kanälen, durch die das Wasserstraßennetz immer mehr erweitert und der Verkehr immer stärker gefördert werden. In den westlichen Ländern (Frankreich, Belgien und Holland) sowie in Deutschland ist eine Verbindung fast aller größeren Flüsse durch Kanäle erreicht oder geplant. Ein Blick auf die neuesten Landkarten genügt, um zu erkennen, daß nicht allein der Schienen-, sondern auch der Wasserverkehr ziemlich engmaschig geworden ist. Über die Entwicklung der Seeverkehrswege wird später noch zu sprechen sein.

17. Dezember 1835:

Eröffnung der ersten Eisenbahn Deutschlands auf der Strecke Nürnberg—Fürth. Der Zug wurde von der von Stephenson gebauten Lokomotive „Der Adler“ gezogen.

Gegenüber den Jahrtausenden des Land- und Wasserverkehrs sind die

Luftverkehrswege eine Schöpfung der jüngsten Zeit,

sofern man die stets gleichen Zugstraßen der (Zug-)Vögel unberücksichtigt läßt. Ungehemmt durch Hindernisse, wie sie den Landwegen Wasser und Fels, den Binnenwasserwegen Land und Fels bedeuten, ist die Entwicklung der Luftwege nur gebunden an die Reichweite der Luftschiffe oder Flugzeuge, an geeignete Landungs- bzw. Aufstiegsplätze und in mancher Hinsicht nur abhängig von der Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs überhaupt. So ist es verständlich, daß das vor dem letzten Kriege bestehende Luftverkehrsnetz — in Europa wenigstens — die Verbindungslinien zwischen den planmäßig angeflogenen Haupt- und Großstädten aufzeigt.

Außerhalb Europas sind als Hochstraßen des Luftverkehrs u. a. folgende Verbindungslinien vorgezeichnet:

New York—San Franzisko (4000 km)

Rio de Janeiro—Buenos Aires

Kairo—Kapstadt

Moskau—Sibirien—Wladiwostok.

In großen, dünnbesiedelten Ländern mit weniger gut ausgebauten Landverkehrswegen, wie in Australien, Brasilien und Argentinien, sind die Vorbedingungen für weitere Fortschritte im Luftverkehr sehr günstig.

In manchem Lande mag die Entwicklung der Schienenstraße vom Luftverkehr überholt, ja übersprungen werden, wie das beim Auto zu beobachten ist, indem der Autoverkehr auf alten Karawanenwegen und Landstraßen in dünnbesiedelten Gegenden mit geringem Güteraustausch den Bau von Eisenbahnlinien entbehrlich macht.

(Fortsetzung folgt)

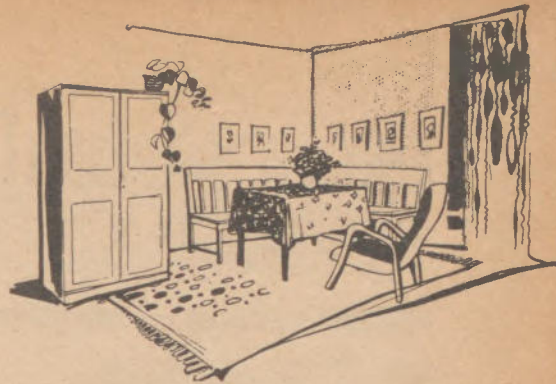


Der Schöpfer der Eisenbahn: George Stephenson (1781-1848).



Für unsere Frauen:

Das Heim zu einer familienbildenden und familienerhaltenden Heimstätte machen



„Heim“ — welch tiefer Sinn liegt doch in diesem Wort! Die rechte Frau weiß sofort, was damit gemeint ist: ein Hort des reinsten Glücks, ein Quellborn steter Kraft. Wer sehnte sich im innersten Herzen nicht nach einem schönen, gemütlichen Heim?! Letztlich hat doch jedermann ein starkes Verlangen danach. Ein jedes Stübchen, in dem ein Mensch — ganz gleich wer — sich zu Hause fühlt, ist ein „Heim“. Auf dieses „Zuhause“ kommt es an. Wer es versteht, seine Behausung so zu gestalten, daß er sich wohl in ihr fühlt, besitzt wirklich ein Heim im vollsten Sinne des Wortes.

Der Begriff „Heim“ ist aufs engste verbunden mit dem Begriff „Frau“. Frau und Heim — beides erst ergibt den idealen Zusammenklang. Und das wiederum bedeutet nichts anderes, als daß Heim und Ehe aufs innigste miteinander verbunden sind. Überall da, wo die Ehepartner voll und ganz zueinander stehen, hat das Heim einen Grund, auf dem es sicher und fest ruht. Nichts ist schöner, als wenn die Ehepartner im Kreise ihrer selbstgeschaffenen Häuslichkeit miteinander und füreinander tätig sind. Sie schaffen so für ihr Familienleben den schönen äußeren Rahmen und die verinnerlichte, verlebendigte Stätte, die ihre wohlthuende Wirkung auf die in ihr lebenden Menschen ausstrahlt.

Wir alle wissen nur zu genau, wie wichtig ein harmonisch geordnetes Heim für die charakterliche Einwirkung auf die Kinder ist. Das Kind beobachtet mit scharfen Augen. Es nimmt die Eindrücke, die die Umwelt ihm vermittelt, schnell in sich auf. Darum ist es von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung des jungen Menschen, daß sein Wachsen, Werden und Reifen sich in einer Umgebung vollzieht, die getragen ist von dem Geiste wirklicher Familiengemeinschaft.

Die großen Aufgaben, die hier besonders der Frau gestellt sind, verlangen von ihr bewußtes Streben nach Verinnerlichung und Verlebendigung des Heims. Sie muß all ihre Kraft daran setzen, um es zur behaglichen Wohnstätte zu machen. Das ist möglich, selbst wenn dem häuslichen Glück wirtschaftlich bescheidene Grenzen gezogen sind. Es kommt hier nicht auf Geld und Gut an, sondern darauf, ob man sich hineindenken kann in die Aufgabe, die eine Ehe zu erfüllen hat, ob man sich über die Bedeutsamkeit der Wohnung im innersten Grunde des Herzens klarzuwerden vermag. Das heißt nichts anderes, als daß nur die von tiefster Einfühlung beseelte Frau das Heim zu dem machen kann, was es sein soll und sein muß: Stätte der

Verinnerlichung und Geruhsamkeit, in die wir uns wie in einen ruhigen Hafen voller Vertrauen zurückziehen können, uns wohlthuende Ruhe vermittelnd, die unseren von der Hast des Lebenskampfes mitgenommenen Nerven so besonders nottut, und aus der wir uns die Kraft für den Alltag holen. Keine Frau, die so denkt und fühlt, macht auch die bescheidenste Wohnung zu einem angenehmen Aufenthalt. Sie weiß, daß nicht die feinen Möbel die Behaglichkeit ausmachen, sondern daß die Art, wie der Hausrat — und sei er noch so einfach — aufgestellt wird, und das Drum und Dran erst die Wohnung behaglich machen. Ordnung, Reinlichkeit, Freundlichkeit — das ist es, worauf die Frau zu achten hat.

Fehl am Platze ist jedoch alle Übertreibung. Es darf nicht so sein, daß die Familienmitglieder, zumal die Kinder, kaum wagen, die Wohnung zu betreten. Allerdings sollten gerade die Kinder dazu erzogen werden, die Häuslichkeit, in der sie aufwachsen, lieb zu gewinnen. Und es liegt ganz im Sinne einer solchen Erziehung, wenn die Kinder, vor allem die Mädchen, dazu angehalten werden, an der freundlichen Ausgestaltung des Heims, sei es durch Anfertigung von Handarbeiten, durch Pflege von Blumen oder sonstwie, mitzuwirken.

Wer ein übriges tun will und vorhat, sich seine Wohnung oder das eine oder andere Zimmer neu herzurichten, der wähle nicht nur zweckmäßig gestellte, formschöne Möbel, sondern er überlege sich vorher ganz genau, welches Tapetenmuster er nimmt oder welche Farbe er wählt. Man muß sich stets vorher darüber klarwerden, wie wohl die Möbel zu den in Aussicht genommenen Tapeten oder dem in Aussicht genommenen Wandanstrich passen würden. Man bedenke ferner, daß helle Wände immer duftiger und beruhigender wirken als dunkle Wände und daß helle Tapeten oder heller Anstrich die Räume größer erscheinen lassen.

Alle Frauen, die mit Lust und Liebe bei der Sache sind, be-seelen ihr Heim und machen es liebenswert. Sie denken und handeln wie jene bescheidene, tapfere Hausfrau, die einmal schrieb: „Man pflegt zu sagen, die Frau ist die Sonne im Hause. Wo die Sonne scheint, ist es warm, hell und freundlich. Nehmen wir Frauen uns ein Beispiel daran und machen unseren Männern das Heim so gemütlich wie möglich! Und zeigen wir immer ein freundliches Gesicht! Dann werden sich die Familienangehörigen stets am liebsten zu Hause aufhalten.“

Dr. Bd

Fraue on 40-Stonde-Wäk

Wäkelang düht ma vertelle
Von de Vierzig-Stonde-Wäk,
Wie die Lütt sech dortu stelle,
Wat ma dormit alles säht.

Herre deihe schon versücke
Hier on dor ob de Fabrek.
Wenn ma richtig düht mol kieke,
Kömmet et langsam Stöck för Stöck.

Wat os Fraue dortu segge —
Hüt ma sowat schon gehört? —
Wat die sech bloß öwerlegge,
Dat de Mann to Hus bloß stört.

Fraue send jetz gleichberechtigt,
Dat wirk sech jetz langsam ütt.
Sowat ös doch wirklich prächtig:
Schmitte os de Dör herütt.

Jo, ek glöw, et ös dat Beste,
Dat ma jetz ok Husholt lehrt,
On ma help die Frau dann feste,
Dat ma öhr en Hus nit stört.

No, als Tros kann ek noch schriewe,
Send die meiste Fraue gut.
Wat de Mannslütt manchmol driewe,
Krieg ek selw as Mann ne Wut.

Hermann Alexi

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Betriebsassistent Johann Schürmann
Eisenbahn Nord
eingetreten am 2. August 1915



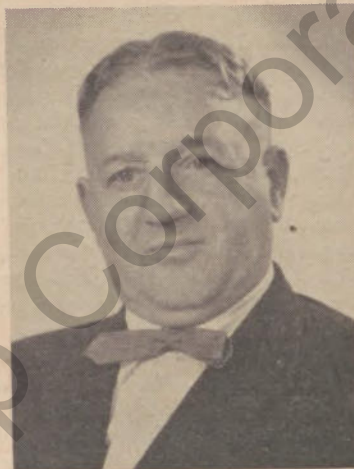
Rottenvorarbeiter Bernhard Kapp
Eisenbahnbauamt
eingetreten am 3. August 1915



Streckenwärter Franz Breuer
Eisenbahnbauamt
eingetreten am 11. August 1915



Weichensteller Georg Kreischer
Eisenbahn Süd
eingetreten am 24. August 1915



Verwiegler Ludwig Gehm
Wirtschaftsstelle
eingetreten am 26. August 1915

Auf eine 25jährige Zugehörigkeit
zu unserem Betrieb blickt zurück:

E-Lokführer Hermann Ohletz
am 5. August 1955

Allen unseren Jubilaren
ein herzliches Glückauf!

Lichtbilder: Wilfr. Brink

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Rudolf Sonnhalter, Verkehrsabt., mit Rosemarie Wojciechowski, am 25. 5.; Gerhard Reinartz, Hafen Schwelgern, mit Wilma Kersgens, am 27. 5.; Erwin Landskron, EW I, mit Gertrud Schöning, geb. Drescher, am 28. 5.; Waldemar Busch, Eisenbahn Süd, mit Ottilie Coen, am 2. 6.; Johannes Hirschmann,

Maschinenbetrieb Nord, mit Irma Klatt, am 4. 6.; Artur Gerigk, EW I, mit Gerda Winkler, am 10. 6.; Rudolf Göretz, Eisenbahn Nord, mit Anna Linster geb. Kühn, am 11. 6.; Willi Dick, Eisenbahn Süd, mit Edith Tribukeit, am 16. 6.; Helmut Gockel, EW I, mit Maria Schlimmerei, am 18. 6.

Nachwuchs kam an:

Gisela, 1. Juni, Heinz-Werner Bredenbröcker, EisenbahnSüd; Holger, 2. Juni, Hugo Hellmich, EW I; Lutz, 6. Juni, Kurt Halland, Maschinenbetrieb Nord; Klaus-Dieter, 10. Juni, Hubert Kirz, Hafen Schwelgern; Gisela, 15. Juni, Klaus von Mirbach, Hafen Schwelgern; Gabriele, 16. Juni, Hermann Baum, Eisenbahn Nord; Klaus, 16. Juni, Berthold Dzeyk, Eisenbahn Süd; Michael, 22. Juni, Erich Steiner, Eisenbahn Nord

80. Geburtstag

Gustav Dräger, Duisburg-Hamborn, Weseler Straße 13, am 10. Juli 1955

Unsere Toten:

13. Juni 1955, Emil Ingwer, Lokbetrieb Nord
23. Juni 1955, Ludwig Geimer, Hafen Schwelgern
23. Juni 1955, Wilhelm Hoffmann, Eisenbahn-Bauamt Süd
25. Juni 1955, Anton Stachnik, EW I
27. Juni 1955, Friedrich Oplow, Verkehrsabteilung

Löhnungstage: Restlöhnung Juli am 11. August 1955, I. Abschlag August am 19. August 1955, II. Abschlag August am 31. August 1955

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.