

SCHIELE UND KRAN

Nachrichtenblatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen · Duisburg-Hamborn

1. Jahrgang

Nr. 3

Juni 1955

Die Entwicklung des Verkehrs

Man kann wohl sagen, daß der Verkehr so alt ist wie die Menschheit. Er hat sich aus primitivsten Anfängen heraus entwickelt und im Zeitalter der Technik zu einer früher nicht vorstellbaren Überwindung von Raum und Zeit geführt. Und diese Entwicklung ist noch längst nicht abgeschlossen. Eine Beschäftigung mit der Geschichte des Verkehrs vermittelt höchst interessante Aufschlüsse. Wir beginnen deshalb heute mit einer Aufsatzfolge, in der Bergwerksdirektor Hans Schneider die Entwicklung des Verkehrs vom Urbeginn bis zur Gegenwart aufzeigt. Die Schriftleitung

1. Vom Urwaldpfad bis zur Autobahn

*In des Waldes Geheimnis entflieht mir auf einmal die Landschaft,
und ein schlängelnder Pfad leitet mich steigend empor.*

(Schillers „Spaziergang“)

Der vorgeschichtliche Mensch hat zunächst nur die von der Natur gebotenen Verkehrswege, wie es bei den wilden Völkerstämmen und Primitiven der Fall ist, gekannt. Er folgt im Waldgebiet den Tierpfaden und Bachläufen. Er benutzt seichte Flußstellen (Furten). In der Steppe bedarf der Mensch keiner weiteren Zurichtung der Wege und Erweiterung der Pfade. Immer aber zieht es ihn hin zum Wasser, das neben dem Salz Lebensgrundlage ist. Kieselsteine aus Bach und Fluß dienen zum Bau der Herdstellen und trockener Vorplätze der jeweiligen Behausung. Manche Straße alter Städte (vgl. Orsoy, Rheinberg) ist noch heute mit glatten Kieseln befestigt.

Mit dem Besitz des Feuers bzw. der Kenntnis seiner Erzeugung ist der erste Schritt zur Unabhängigkeit von äußeren Bedingungen und auf dem Wege zur Beherrschung der Naturkräfte und damit zur Kultur gegeben. Neben Schutz gegen Kälte, wilde Tiere, schnellen Verderb der Nahrungsmittel bringt das Feuer die Möglichkeit der Rodung und Landbebauung und zugleich auch zur Anlage von ungefährdeten Wegen. Schiller hat recht, wenn er in der „Glocke“ vom Menschen und Feuer behauptet:

„Und was er bildet, was er schafft,
das dankt er dieser Himmelskraft.“

Ein eigentlicher Verkehr wird aber erst möglich mit der

Erfindung des Rades

bzw. der Radscheibe. Ist es ein rollender Baumstamm, ist es ein runder Stein oder nur der Anblick der Sonnen- oder Mondscheibe, die zur Erfindung des Rades geführt hat? Vermutlich wurde die bereits in vorgeschichtlicher Zeit durch untergelegte Rundhölzer durch Schleifen erreichte gleitende Bewegung in eine rollende mit geringerem Widerstand verwandelt. Hieraus sind dann — in Europa wahrscheinlich in der jüngeren Steinzeit (um 2500 v. Chr.) das Rad und der Wagen hervorgegangen. Das älteste Fahrzeug dürfte ein plumper Kastenwagen mit zwei hölzernen Vollscheiben gewesen sein.

Landstraßen als Verbindungslinien

*Jetzt verschlungen vom Wald, jetzt an den Bergen hinauf klimmend,
ein schimmernder Streif, die Länder verknüpfende Straße.*

(Schillers „Spaziergang“)

Aus Pfaden und Wegen entwickeln sich durch dauernde Benutzung mehr oder weniger festliegende und allgemein benutzte Verbindungslinien zwischen Dörfern, Städten und

Ländern, wobei kulturelle oder militärische Rücksichten die Erweiterung und Befestigung fördern. Der

Zustand der Verkehrswege

ist oft ein Gradmesser für die Zivilisation und Kultur eines Volkes. Schon im Altertum wurde dem Straßenbau die ihm gebührende Beachtung geschenkt. Heute noch sind im fernen China uralte Straßen mit festem Unterbau benutzbar. Im Morgenland verfügte das Perserreich unter König Cyrus über eine durchgehende Straße von 3400 Kilometer Länge mit Herbergen und Wachtposten. Salomo ließ die nach Jerusalem führenden Straßen bereits um 950 v. Chr. mit schwarzen Steinen pflastern.

In Ägypten und Griechenland, wo man vornehmlich die Verbindungswege zu den heiligen Stätten zu regelrechten Straßen ausgebaut hat, sind ebenso wie in Italien, teilweise auch in Oberbayern und im Elsaß, mehrfach aus dem Stein gehauene und geglättete Ausweichgleise für Wagen festgestellt. Phönizische Zweigniederlassungen entsandten ihre Karawanen auf den Landstraßen bis nach Babylon und Südarabien, nach Ägypten und Äthiopien. Über die kunstvollen Inka-Straßen in den Anden (Peru) und die Straßen in anderen versunkenen Kulturreichen Südamerikas gab der Weltreisende Alexander v. Humboldt offen seiner Bewunderung Ausdruck.

Römerstraßen

Mit der römischen Welteroberung und deren Festigung ging ein planmäßiger Straßenbau Hand in Hand. Von der Hauptstadt aus führten 23 Straßen nach allen Enden des damaligen Römerreiches, u. a. nach England und Jerusalem. Die Gesamtlänge der Römerstraßen zur Kaiserzeit betrug schätzungsweise 76000 Kilometer. Dabei hatten einige Hauptstraßen Kiesschotterung, Steinpackung oder Pflaster.

Mit dem Verfall des Römerreiches und mit dem Beginn der Völkerwanderungen unterbleiben Pflege und Instandhaltung auch der wichtigsten Straßen. Erst Karl der Große läßt manche Straße ausbessern und neue anlegen. Der Uneinigkeit der deutschen Stämme folgt ein

Verfall der Verkehrswege,

und erst das Aufblühen der Städte führt dazu, daß im Weichbild und dann auch zu den nächsten Städten die Verbindungswege gepflastert oder sonstwie befestigt werden.

Die Städte des „Rheinischen Bundes“ (gegründet 1254) unter Führung von Mainz und Worms haben im Bereich von Basel bis Köln und der Hansabund (die „Hansa“) unter Führung Lübecks für die Verbindung von Westfalen zur Ostsee und Nordsee auf einen gewissen Straßenausbau eingewirkt. Allge-

mein ist jedoch bis ins 19. Jahrhundert im Abendland ein verhältnismäßig schlechter Zustand festzustellen.

Nachdem zunächst Franzosen und Engländer, über ein geeintes Volk und Land verfügend, dem Straßenbau größere Aufmerksamkeit zugewandt haben, gibt Napoleon aller Welt den Nutzen guter Straßen zu erkennen. Eine stetige Entwicklung hat dem Landverkehr und dem Landstraßen-Ausbau erst das aufkommende

Zeitalter der Technik

beschert, bis schließlich mit der Erfindung des Leichtölmotors und dem schnell anwachsenden Automobil-Verkehr ein zweck-

entsprechender Ausbau erfolgt, der in den industriell und verkehrsmäßig hochstehenden Ländern, also auch in Deutschland, in den Autobahnen einen gewissen Abschluß oder Höhepunkt gefunden hat.

Im letzten Jahrhundert sind die städtischen Straßen immer mehr Ausdruck einer gesteigerten Hygiene und Zivilisation geworden. Der Querschnitt einer modernen Straße zeigt unterirdische Kanalisationsanlagen, Gas- und Wasserleitungen, Fernsprech- und Lichtkabel, mitunter auch Fernheizungsrohre oder gar breite Untergrundbahn-Tunnel. Selbst der Lauf regulierter Bäche und kleiner Flüsse ist in Beton-Mänteln unter Hauskellern und Straßendecken eingefangen.

(Fortsetzung folgt)

Ein kameradschaftliches Wort

Zur Pflege der Betriebsgemeinschaft

Unsere von vielen Dingen bewegte Zeit braucht mehr als je eine seelische Ausgeglichenheit und innere Ruhe und daher auch Menschen, die berufen sind und es verstehen, beides in einer Betriebsgemeinschaft zu pflegen. Das für jeden Mitarbeiter unseres Betriebes Entscheidende ist, wie er innerlich zu der Gemeinschaft steht, und insbesondere sein Charakter, der weitgehend durch die Arbeit im Betrieb geformt wird. Das allseitige Streben einer Betriebsgemeinschaft soll sein, nicht nur einen belebenden Geist in technisch-betrieblicher Beziehung, sondern vor allem aufrichtige, menschliche Beziehungen zu gestalten, damit jeder die Überzeugung haben kann, ein nützliches Glied dieser Gemeinschaft zu sein und sich durch sie betreut zu fühlen. Es geht wie mancherorts in der Vergangenheit nicht allein um Maschinen oder technische Arbeitsverfahren oder dergleichen Dinge, sondern mit Vorrang um den Menschen in dem Betriebsleben unserer Tage, um sein persönliches Ergehen und nicht zuletzt auch um das seiner Familie. Andererseits sollte sich auch jeder Mitarbeiter der Einsicht nicht verschließen, daß man die Pflicht in seinem Beruf gewissenhaft wahrnehmen muß, um damit zum Wohle des Ganzen beizutragen; die betriebliche Zusammenarbeit verlangt außer einer guten Leistung die Vermeidung jeder betrieblichen Störung, jedes Schadens und jedes Unfalles. Er wird auch einsehen, daß einer Betriebsgemeinschaft materiell gewisse Grenzen gesetzt sind und daß daher nicht jeder Wunsch erfüllt werden kann, wenn nicht die Interessen der Gemeinschaft beeinträchtigt werden sollen.

Jede gute Arbeit ist ein Gewinn für die Gemeinschaft und sollte daher in einer ihr entsprechenden Form — wenn auch nur mit einigen aufrichtigen Worten — nicht nur in besonderen Fällen, sondern auch im Alltag der Arbeit anerkannt werden. Wohl ist es verständlich, daß jeder Strebende gern selbst die besten Leistungen zu erbringen sich bemüht. Wer aber die Gemeinschaft wirklich liebt und ihr Gedeihen im Auge hat, sollte uneingeschränkt und ohne scheele Einstellung auch die Leistung seiner Mitarbeiter innerhalb seiner Abteilung oder der Betriebsgemeinschaft achten.

Und nun ein Wort zur Arbeitsfreude. Sie ist das seelische Fundament des beruflichen Wirkens und geradezu eine Frage

des glücklichen Lebens. Man kann nicht nur in den Freizeitstunden die Freude am Leben suchen; die Arbeit selbst soll eine Quelle der Freude und der inneren Befriedigung werden. Mit lebens- und arbeitsfrohen Menschen wird mehr geschafft als mit verstimmtten oder verdrießlichen Mitarbeitern.

Drum sei auf deine Arbeit stolz
Und freu' dich, wenn du deine Pflicht
Nach besten Kräften hast erfüllt,
Denn mehr kann auch der Größte nicht.

Noch etwas Nützliches, das die betriebliche Zusammenarbeit und die menschlichen Beziehungen auch in dem rauen Getriebe vertiefen und freundlich gestalten kann. Wir wollen es mit einem Vers wiedergeben, der an der Eingangspforte eines kleinen westfälischen Betriebes zu lesen ist:

Ich bin ein kleines Ding
Mit einer großen Bedeutung.
Ich helfe jedem,
Ich öffne die Herzen,
Ich schaffe Freundschaft und Wohlwollen,
Jeder liebt mich,
Ich koste nichts,
Viele haben mich gepriesen,
Ich bin nützlich in jedem Augenblick des Tages.
Ich bin die Höflichkeit.

Abschließend soll noch einmal betont werden: Nicht allein das technisch-wirtschaftliche Wissen und Können, das sachliche Denken und Handeln verbürgen ein erfolgreiches Arbeiten in einer Betriebsgemeinschaft. Noch etwas anderes, ebenso Wichtiges gehört dazu: Es ist die gerechte Wertschätzung des Menschen im Betrieb, die Achtung vor seiner Persönlichkeit, das gegenseitige Vertrauen, die gute Kameradschaft. In unserer Betriebsgemeinschaft herrscht ein gutes Einvernehmen, und es soll Aufgabe und Pflicht aller sein, diesen friedlichen Betriebsgeist, das warme Herz, wie in einer Familie in der Zukunft zu vertiefen. Das wird das Beste für uns alle sein.

W.

Wußten Sie schon, . . .

daß nach einer Mitteilung der Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen über 95% aller Verkehrsunfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen sind, 1,5% zu Lasten von technischen Mängeln an den Fahrzeugen gehen, 1,6% mit dem Straßenzustand zusammenhängen und bei 1,7% der Verkehrsunfälle andere Mängel Schuld sind?

daß die durchschnittliche Lebensdauer in den Jahren 1891 bis 1934 bei Männern von 37 auf 59 Jahre und bei Frauen von 38 auf 62 Jahre gestiegen ist?

daß in Westdeutschland täglich rund 20000 Personenzüge 1 Million km und 12000 Güterzüge $\frac{1}{2}$ Million km zurücklegen, daß also, bildlich gedacht, der Äquator (Erdumfang) jeden Tag 37mal umfahren wird?

daß ein neuer Geschwindigkeitsrekord einer französischen Elektrolokomotive mit drei normalen Schnellzugwagen auf der vollkommen geraden Strecke zwischen Bordeaux und Dase in den Pyrenäen mit 331 km in der Stunde gefahren wurde?

Quartettverein feierte Frühlingsfest

Die Frühlingsfeste des Quartettvereins unseres Betriebes erfreuten sich seit jeher großer Beliebtheit. So waren auch zum diesjährigen Frühlingsfest, das am Vorabend des Himmel-fahrtstages im Schützenhaus Klapheck stattfand, zahlreiche Belegschaftsmitglieder mit ihren Angehörigen gekommen.

Nachdem die Kapelle Josef Bujok den Abend mit einem schneidigen Marsch eröffnete, begrüßte der Vorsitzende des Quartettvereins, Herr Alba, die Erschienenen. Er freute sich über die große Beteiligung und sagte u. a., daß es schön wäre, wenn nicht nur zu den gemütlichen Veranstaltungen, sondern

dem Wunsche Ausdruck, daß sie stets so zahlreich wie heute zu den Betriebsveranstaltungen erscheinen möchten. Zum Schluß dankte Herr Hoffmann dem Vorsitzenden und Chor-leiter sowie den übrigen Mit-wirkenden für die Gestaltung des Abends.

Aus dem 1. Teil des Abends

wurden mit besonderem Beifall „An der schönen blauen Donau“ und „Ständchen von Heykens“ aufgenommen. Ferner verschönten Edy und Ady Gurn sowie das Mundharmonika-Orchester unserer Eisenbahnwerkstätte II mit seinen Vor-trägen das Fest.

Für die jüngere Generation begann nun der schon langersehnte Tanz. Aber auch die Älteren standen nicht zurück und drehten sich nach den beschwingten Weisen der Kapelle. Nicht nur die



Zur Hebung der Festfreude trugen be-sonders Edy und Ady Gurn bei. Hier zeigen wir sie bei der Vorführung des Liedes von der Feuerwehr.

auch zu den kulturellen und bildenden Abenden zahlreiche Besucher er-scheinen würden, da das Lied noch immer seinen Wert als altes Kultur-gut behalten habe. Der Schirmherr des Ver-eins, Herr Direktor Hoffmann, ergriff dann das Wort zu einer kurzen Ansprache. Er überbrachte die Grüße und besten Wünsche des erkrankten Herrn Direk-tor Müller für den Ver-lauf des Abends. In sei-ner Rede stellte Herr Hoffmann heraus, daß im Zeitalter der Ma-schine der Mensch nicht vergessen werden darf. „Eisenbahn und Häfen“ habe sich stets bemüht, hier einen harmonischen Ausgleich herbeizuführen und ein menschlich warmes Be-triebsklima zu schaffen. Man könne wohl sagen, daß dies, abgesehen von kleineren Unebenheiten, auch gelungen sei. Er erläuterte u. a., wie mannigfaltig unsere Frauen indirekt zu einer guten Betriebsatmosphäre beisteuern können. Es gäbe im Leben nun einmal nichts Vollkommenes, und Verärgerun-gen blieben auch im Betrieb nicht aus. Wenn dann die Männer mit einem brummigen Gesicht nach Hause kommen, könnten die Frauen manches wieder beschwichtigen und glätten, so daß das Geschehene halb so schlimm erscheint. Er bat die Frauen in solchen Fällen um ihre tatkräftige Unterstützung und gab



Die Darbietungen des Quartettvereins fanden wie immer begeisterten Beifall

aktive Belegschaft huldigte dem Tanz, sondern man konnte noch manchen in den Ruhestand versetzten EuH-Mann auf der Tanzfläche erblicken. Aber wie vieles im Leben, so hat auch das schönste Fest sein Ende, und als der letzte Autobus gegen 3 Uhr morgens fuhr, gab es einen allgemeinen Aufbruch.

Verregneter Sommer

Ich saß allein und meditierte.
Die Lampe warf 'nen trüben Schein
auf eine bunte Illustrierte
und auf ein Glas mit Mosehwein.

So saß ich schweigend, las und schluckte
von jenem Wein, der vor mir stand,
wobei ich mir die Welt beguckte
vom Nordpol bis nach Feuerland.

Ich sah den Eiffelturm im Bilde;
ich sah die Schweizer Bürgerwehr;
im Dschungel ein paar nackte Wilde
mit Pfeil und Bogen, Schild und Speer.

Ich las die Lunika-Reklame;
ich las vom neuen Wirkstoff „Kemt“.
Vom Laufsteg lächelte 'ne Dame,
die trug nicht mehr als 'n kurzes Hemd.

Doch fast schon auf der letzten Seite,
da stand ein Bild—nicht schlecht gemalt—:
Zwei sehr verliebte, junge Leute
spazieren durch den dichten Wald.

Die Sonne liegt mit lichten Flecken
hellgolden über Strauch und Baum.
Die Blätter von den Brombeerhecken
stehn dunkelgrün am Waldessaum.

Man riecht die tausendfachen Düfte;
den herben Ruch von sattem Grün.
Man spürt, wie zitternd alle Lüfte
im Sonnenglast fast stille stehn.

Ich sitze still in meinem Zimmer,
und vor dem Fenster steht die Nacht.
Und trotzdem ist ringsum ein Schimmer
der hellen, warmen Sommerpracht.

Und plötzlich ist mir nicht mehr bange:
Der Sommer, sei er noch so mies,
und währt der Winter noch so lange,
kauf eine Illustrierte, schau und lies.

Die Phantasie wird geben müssen,
was die Natur uns vorenthält.
Schau dir bei kalten Regengüssen
im Bilde an die weite Welt.

Du kannst in kurzen Mußestunden
so manche große Reise tun.
Fühlst dich dem Nigger so verbunden
wie dem Malayan aus Rangoon.

Die ganze Reise kostet wenig;
sie ist auch ohne Risiko;
für etwas mehr als fußzig Pfennig
kommst du von hier nach Mexiko.

Dort gibt es Sonne, schöne Frauen,
der Himmel ist dort ewig blau.

Du kannst es auf den Bildern schauen.
Kauf eine Illustrierte, Freund, sei schlau!!

Günther Preuß

In aller Kürze

Zum erstenmal nach dem Kriege hat letzthin das Amt für Statistik eine Aufstellung über die Todesursachen im Bundesgebiet veröffentlicht. Danach sind die häufigsten Todesursachen: Krebs und andere bösartige Gewächse (15,5%), Gehirnblutung und andere von den Gefäßen ausgehende Gehirnschäden (10,5%), Altersschwäche (7,6%), Lungenentzündung (5,9%), Tuberkulose (4,9%), tödliche Unfälle (4,4%). Das Heiratsalter der Frauen liegt in der Bundesrepublik im Durchschnitt beim 22., das der Männer beim 26. Lebensjahr. Bei den rund 500000 Eheschließungen eines Jahres ist fast ein Drittel der Bräute unter 19 Jahre alt. 12000 dieser besonders „jungen“ Ehen geraten im ersten Ehejahr in Krisen, die vor den Scheidungsrichter führen.

Mitte 1954 besaßen im Bundesgebiet und in West-Berlin nach den jetzt vorliegenden amtlichen Ziffern 1747561 Arbeiter und Angestellte ein Kraftfahrzeug. 66,8% aller Motorräder und Motorroller waren im Besitz von Arbeitern und Angestellten. Am Gesamtbestand aller Personenwagen im Bundesgebiet waren die Arbeiter und Angestellten Mitte 1954 mit 13,7% beteiligt. Eine interessante Umschichtung zeigt sich gegenwärtig in der beruflichen Gliederung der Fernsehteilnehmer in der Bundesrepublik. Wie der Leiter der Hörforschung im NWDR mitgeteilt hat, ist der Anteil der Selbständigen an der Gesamtzahl der 126774 Fernsehteilnehmer im Vergleich zum vorigen Jahre von 59% auf 42% gesunken. Der Anteil der Arbeiter erhöhte sich von 9% auf 23%, derjenige der Angestellten von 19% auf 22%.

Unsere Jubilare

Auf eine 40jährige Tätigkeit in unserem Betrieb blicken zurück:



Weichensteller Johann Simon
Eisenbahn Nord
eingetreten am 1. Juli 1915



Gleiswerker Clemens Kempken
Eisenbahn-Bauamt
eingetreten am 4. Juli 1915



Betriebsassistent Adolf Schmidt
Eisenbahn Nord
eingetreten am 10. Juli 1915



Schlosser Johannes Lünig
Hafen Schwelgern
eingetreten am 14. Juli 1915

Auf eine 25jährige Zugehörigkeit zu unserem Betrieb blickt zurück:

Weichensteller August Tribukeit am 9. Juli 1955

Allen unseren Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Lichtbilder: Wilfr. Brink

AUS DER WERKSFAMILIE

Den Ehebund schlossen:

Herbert Podziech, Eisenbahn Nord, mit Margot Tolkien, am 16. 4.; Erich Gerhards, Eisenbahn Nord, mit Klara Otter, am 30. 4.; Heinrich Müller, Eisenbahn Süd, mit Erika Fritsche, am 7. 5.; Karl aus dem Spring, EW II, mit Irmgard Kalthoff, am 14. 5.; Fritz Klapschus, Eisenbahn Nord, mit Erika Sekula, am 23. 5.; Anneliese Becker, Sekretariat, mit Werner Sommerfeldt, am 26. 5.

Nachwuchs kam an:

Anneliese, 29. April
Günter Herbst, Eisenbahn Nord
Günter, 1. Mai
Fritz Marschinke, Maschinenbetrieb Nord
Helmut, 3. Mai
Josef Baack, Eisenbahnwerkstätte I
Günter, 3. Mai
Josef Müller, Maschinenbetrieb Süd
Rolf, 6. Mai
Richard Nanderlowski, Eisenbahn Süd
Beate, 12. Mai
August Melters, Signalmeisterei

Ellen, 15. Mai
Artur Keusgen, Maschinenbetrieb Nord
Ilona, 16. Mai
Heinz Wolf, Hafenamt
Sabine, 20. Mai
Heinz Kremer, Bauamt
Helmut, 22. Mai
Wilhelm Fahrmann, Maschinenbetrieb Süd
Birgit, 22. Mai
Willi Gloe, Geschäftsbuchhaltung
Dieter, 24. Mai
Wilhelm Tebart, Eisenbahnbauamt Nord

Marianne, 26. Mai
Karl Schlott, Eisenbahn Nord
Helmut, 26. Mai
Robert Strüver, Eisenbahnbauamt Süd
Rita, 28. Mai
Matthias van de Loo, Eisenbahnwerkstätte I

Unsere Toten

10. Mai 1955, Hermann Kaiser,
Betriebsbüro

Löhnungstage: Restlöhnung Juni 11. und 12. Juli 1955, I. Abschlag Juli 21. Juli 1955, II. Abschlag Juli 29. Juli 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 K.G., Düsseldorf, Presschaus.