

Rohr zur Ruhr

Dr. Westphal hatte eine Idee

Die Autobahn hätte beinahe einen kleinen Bruder bekommen. Der Krieg hat ihn daran gehindert, geboren zu werden. Name und Art stehen aber trotzdem schon fest. Es ist der Lastrohrkanal. Seine Idee lebt. Dr.-Ing. Eberhard Westphal, der Vater, will sie nicht sterben lassen.

Die Demontagen und Entflechtung erwartenden Reichswerke für Erzbergbau und Eisenhütten in Watenstedt-Salzgitter haben eine eigne Schiffsabteilung. Die Kohle für die — immer noch stillliegenden — Hochöfen mußte auf dem billigen Wasserweg herbeigeschafft werden. Dr. Westphal, Leiter der Abteilung, erfand ein Mittel, den Transport preiswert zu gestalten. Er konstruierte das Lastrohr, fügte je acht mal drei davon zusammen, und das „Westphal-Floß“ war fertig.

Das erste Floß wurde 1943 auf der Werft Strassburg-Neudorf gebaut. Kriegswichtig und geheim. Heute pendelt es wacker auf dem Mittellandkanal hin und her. Es hat sich bewährt.

Das einzelne Lastrohr ist ein Kreis-zylindermantel, aus dem etwa ein Viertel des Umfangs über die ganze Länge als Ladeluke herausgeschnitten ist. Fünf Schotte bilden vier wasserdichte Räume. Das Lastrohr ist drei Meter breit und 24 Meter lang.

Es wird von einem Spezialkran aus dem Wasser gehoben und durch einfaches Kippen entleert. Acht mal drei Lastrohre werden von einem Vor- und einem Hinterschiff gezogen und geschoben. Der Bug hat die größere Maschinenkraft. Hier kommandiert der Floßkapitän.

Bug und Heck haben je drei Mann Besatzung. Ein Kahnschleppzug gleicher Tragfähigkeit benötigt mindestens 16 Leute. Neben der Möglichkeit, auf kürzeste Entfernung zu stoppen, besitzt das Floß im Gegensatz zum Schleppzug die Fähigkeit zum Rückwärtsfahren. Das komplizierte Wenden der Schleppzüge wird einfach

durch Auswechseln von Bug und Heck ersetzt. Teilt man das Westphal-Floß in der Mitte, so kann jede Hälfte für sich manövrieren. Wie ein entzweigesschnittener Regenwurm.

Bis hierhin sind die Ideen Eberhard Westphals Tatsachen geworden. Geheiligt durch DRP 741 525 gingen sie den Weg aller deutschen Patente nach Washington. Zukunftsmusik sind einstweilen die Folgen geblieben, die der Erfinder aus dem Floß zieht. Visionär, sieht er alle großen Industriewerke durch Zwillings-Lastrohrkanäle mit gegenläufigem Verkehr untereinander verbunden. Er denkt vor allem an das Ruhrgebiet.

„Billiger Verkehr, billige Ware“, sagt Eberhard Westphal. Die Begriffe Kohle- und Erzfracht, die heute gang und gäbe sind, werden sich bei Durchführung seiner Ideen wegen der Geringfügigkeit der Frachtsätze verlieren, betont er.

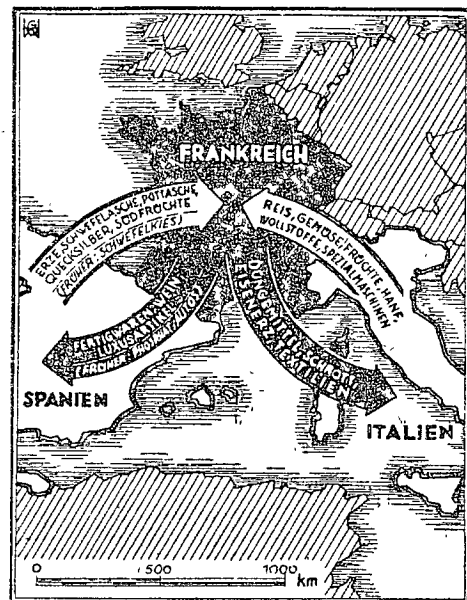
Lateinische Liebe

Frankreich im Schmolwinkeln

Die neueste Erfindung auf dem Gebiet der politischen Abkürzungen ist „Francit“. Damit soll eine französisch-italienische Zollunionsabsicht der Marshall-Welt kundgetan werden. Vater des noch ungeborenen Kindes ist der 75jährige Graf Sforza. Im Palazzo Chigi in Rom flüstert man jedoch, der Außenminister müsse sich mit dem Ex-Finanzminister der zweiten Nachkriegsregierung Campilli in die Vaterschaft teilen.

Am Quai d'Orsay betonte man allerdings zunächst nur den Glauben, die Vorbereitung einer gesamteuropäischen (mit einem Auge auf Moskau sagte man vorsichtshalber nicht westeuropäischen) Zollunion durch regionale Vereinbarungen stelle nicht nur eine Theorie dar.

Man zählte noch schnell die möglichen Vorteile einer solchen wirtschaftlichen Arbeitsteilung unter den lateinischen Schwestern auf. Die Franzosen könnten Düngemittel, Schrott, Eisenerze und Textilien liefern, die Italiener Reis, Gemüse, Früchte, Hanf, Wollstoffe und Spezialmaschinen. Aber in Rom sucht man vor allem Getreide, Kohle, Baupwolle und Erdöl. Die lateinische Schwester kann das



nicht liefern. Aber Graf Sforza hat sich von „Francit“ mehr erhofft als nur eine Austausch-AG. von Lebensmitteln und Rohstoffen. Er glaubt vor allem, bei internationalen Wirtschaftsverhandlungen, ähnlich wie die Benelux, eine verdoppelte Basis schaffen zu können.

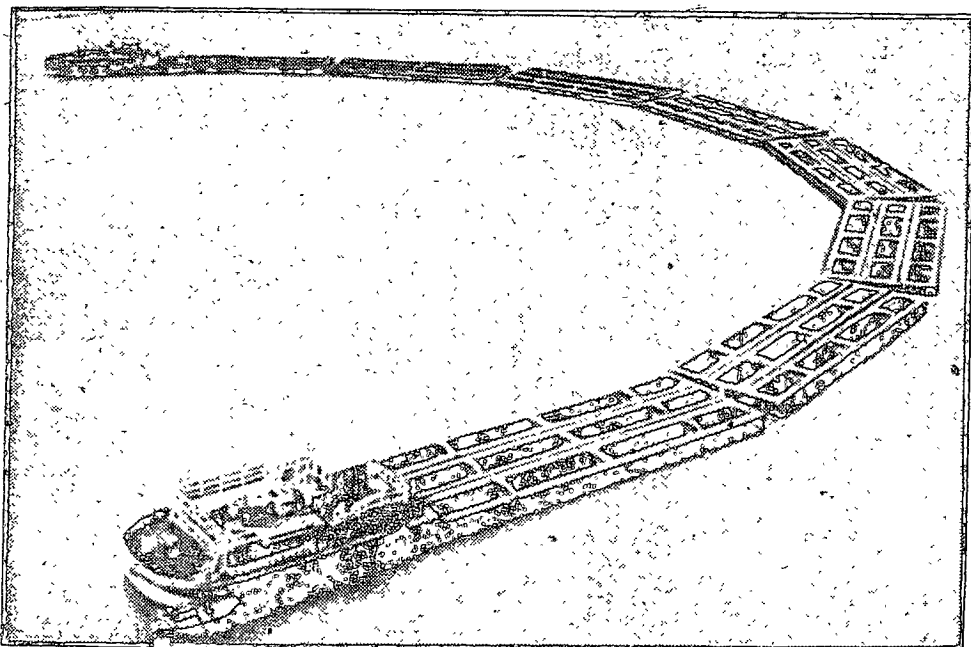
Die Pariser Presse brachte die Absichten der „Francit“ zunächst groß heraus, um sie dann plötzlich totzuschweigen. Es wurde auch gemunkelt, der ganze Plan sei nur ein Versuchsballon interessierter Bank- und Industriegruppen.

Auch der sozialistisch-kommunistische Stadtrat von Bayonne hat eine kleine Wirtschaftsliebe zu einer lateinischen Schwester. Er fordert die Öffnung der französisch-spanischen Grenze für einen ungehinderten Warenverkehr. Die Stadtväter stellen fest, Frankreich könne die spanischen Rohstoffe (Erze, Quecksilber, Schwefel- und Pottasche und landwirtschaftliche Produkte) gut gebrauchen. Frankreich könne dann seinerseits wieder Fertigwaren, Weine und Luxusartikel absetzen.

Sie kritisieren den verdrehten Zustand, daß die Spanier jetzt das früher von Französisch-Nordafrika gelieferte Phosphat in Ägypten kaufen, während die französischen Industriellen für teures Geld den spanischen Schwefelkies aus England beziehen. Sie bemerken verknurrt, Frankreich müsse nach dem Ausscheiden des deutschen Einflusses aus Spaniens Industrie zusehen, wie Amerikaner und Engländer dort ihr Geld anlegen.

In der französischen Presse wird darauf hingewiesen, die andern Nationen seien dem Beispiel der Handelssperre gegen Franco-Spanien nicht gefolgt. Vor dem Krieg seien immerhin jährlich rund 10 Millionen Dollar gegenseitig umgesetzt worden. „Wenn zwei sich streiten, lacht der Dritte“, erklärte die französische Zeitschrift „La Vie Economique“. Natürliche Interessen seien wichtiger als politische Gefühle. Die französischen Automobilfabrikanten würden auf den spanischen Straßen lieber Peugeot und Renaults fahren sehen als Wagen aus den USA.

Der Bayonner Stadtrat hat offene Augen. Wirtschaftliche Sanktionen unter Westeuropäern bezeichnet er im Zeitalter des Marshall-Plans als leicht verstaubt. Maurice Thorez, Frankreichs Kommunistenführer, möchte allerdings an den Pyrenäen Grenzwahe halten. Die Bayonner Linke denkt anders. Es ist schwer für die französischen Wirtschaftler, francophil und doch nicht Francophil zu sein.



Wurm auf dem Mittellandkanal
Dr. Westphals Traum lebt