

Süddeutsche Zeitung

Dortmund-Hoerder *Hüttenverein A.G.*



Dortmunder Union Brückenbau
Aktiengesellschaft

HZ III



11. Jahrgang

Zuschriften für die „Süddeutsche Zeitung“ sind zu richten an die Abteilung H (Literarisches Büro)

3. Oktober 1935

Nachdruck nur unter Quellenangabe und nach vorheriger Einholung der Genehmigung der Hauptschriftleitung gestattet.

Nummer 19

Herausgegeben in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für Arbeitspädagogik im Einvernehmen mit der

Deutschen Arbeitsfront

Die Zukunft Deutschlands

Zur Schlussrede des Führers in Nürnberg

In seiner großen Schlussrede auf dem Nürnberger Parteitag hat der Führer an die wichtigsten Dinge gerührt, die uns alle im neuen Deutschland bewegen. Er hat über die Aufgaben gesprochen, die für Partei und Staat in der Zukunft zu lösen sein werden. Eine der wichtigsten ist die kommende deutsche Reichsverfassung. Wie sie beschaffen sein, auf welchen Grundpfeilern sie ruhen wird, auch darüber hat der Führer und Kanzler wichtige Worte gesagt.

Große Männer an der Spitze eines Volkes sind als Gnade Gottes zu betrachten. Der Himmel schenkt sie nur selten. Deshalb muß ein Staat so aufgebaut sein, daß er Bestand hat, auch wenn nur durchschnittliche Begabungen zur Verfügung stehen. Es war der Grundfehler des Bismarckreiches, daß es ganz auf die Persönlichkeit dieses genialen Staatsmannes zugeschnitten war; die politische Unfähigkeit, die Deutschland schließlich in die Katastrophe des Weltkrieges gleiten ließ, begann sich bereits unmittelbar nach seinem Scheiden aus dem Kanzleramt breitzumachen.

„Wann ich die Augen schließen werde“, so sagte der Führer in Nürnberg, „weiß ich nicht. Aber daß die Partei weiter leben wird, das weiß ich, und daß sie über alle Personen, über Schwache und Starke hinweg, die Zukunft der deutschen Nation erfolgreich gestalten wird, das glaube ich, und das weiß ich. Denn sie garantiert die Stabilität der Führung des Volkes und des Reiches, und in ihrer eigenen Stabilität garantiert sie dieser Führung die nötige Autorität. Aus diesem festen Boden heraus wird die Verfassung des neuen Deutschen Reiches wachsen. Diese Partei als weltanschauliche Gestalterin und politische Lenkerin des deutschen Schicksals hat der Nation und damit dem Reich den Führer zu geben.“ Nach der Proklamation des jeweiligen neuen Führers ist dieser der Herr der Partei, das Oberhaupt des Reiches und der oberste Befehlshaber der Wehrmacht.



Staatsstraßenüberführung westl. Bahnhof Wörth im Zuge der Rampen der neuen Rheinbrücke bei Magau. Die Länge der Hauptträger mit Nasenprofilen aus Union Baustahl St. 52 beträgt 49,0 Meter. Sie wurden auf eigenen Verladewagen ungestoßen zum Versand gebracht und mittels zwei Kranwagen der Deutschen Reichsbahngesellschaft an der Baustelle eingehoben.

Das deutsche Volk bedarf einer starken Klammer, die es zusammenhält. Die auseinanderstrebenden Kräfte sind in ihm von jeher besonders stark gewesen. Sie haben im Laufe der Geschichte immer wieder seine Einheit bedroht, deren es, um sich gegen eine feindliche Umwelt zu behaupten, dringender bedarf als irgendeine andere Nation. Ja, wir erlebten eigentlich erst in unseren Tagen die letzte Stufe der Volkwerdung, der Verschmelzung der zahlreichen so verschieden gearteten deutschen Stämme zu einem Neuen, das sich niemals wieder in seine früheren Bestandteile auflösen vermöchte.

Die bloß äußerliche Zusammenfassung durch eine wie auch immer beschaffene staatliche Organisation kann nicht genügen. Staat und Staatsform müssen vielmehr mit innerer Notwendigkeit aus dem Volke heraus gestaltet werden, statt umgekehrt nur als Notbehelf zu dienen, der die fehlende völkische Geschlossenheit ersetzen soll. Das Volk so vollkommen zu einer Einheit durchzukneten, daß diese schließlich als einfach selbstverständlich empfunden wird, daß sie eine lebendige Tatsache darstellt, an der zu zweifeln unsinnig wäre — das ist geschichtlich gesehen die große Sendung des Nationalsozialismus.

Der politische Dornenweg, den Deutschland gehen mußte, beweist, daß das geistige Band allein nicht ausreicht, um das Leben des Volkes zu sichern. Und selbst hierfür wurden erst vor wenigen Jahrhunderten die Voraussetzungen geschaffen.

Die anderen europäischen Nationen haben den Weg zum einheitlichen Staatsvolke weit schneller zurückgelegt als wir; daher der politische Vorsprung, den sie vor uns hatten. Wir sind erst heute dabei, ihn aufzuholen.

Wohl lobte an jenem unvergeßlichen 2. August 1914 das Gefühl völkischer Blutsgemeinschaft in hellen Flammen auf. Aber es hielt nicht vor, um den Zusammenbruch und das Versinken in den Sumpf der Nachkriegszeit zu verhindern. Erst die nationalsozialistische Erziehungsarbeit, die den Deutschen von der Wiege bis zur Bahre begleitet und nicht losläßt, wird erreichen, daß das völkische Empfinden aus schlechthin jeder Lebensäußerung unseres Volkes und jedes einzelnen, im großen wie im kleinen, spricht.

Wie der Nationalsozialismus am Ende der deutschen Staatsbildung und Volkwerdung steht, so das Christentum an ihren Anfängen. Ueber die gewaltige weltanschauliche Hilfe, die das Christentum bei Entstehung der germanischen Staaten leistete, hat der Führer in Nürnberg tiefstürfende Ausführungen gemacht. Im Christentum bot sich die erste bewußt empfundene und betonte Gemeinsamkeit der im übrigen auseinanderstrebenden Stämme. Sie gab den Boden ab für den staatlichen Aufbau, während es dann noch vieler Jahrhunderte bedurfte, bis innerhalb dieses Staates die Stammeseigenarten so weit abgeschliffen waren, um dem Raum zu geben, was wir Volk nennen. Ja, es bestand geradezu ein Gegensatz zwischen Staatsgedanken und Staatsziel einerseits und Volkstum andererseits, solange der Begriff Volkstum auf die Wesensart bestimmter Stämme beschränkt blieb. Erst durch den Verzicht auf die einer höheren Einheit widerstrebenden Besonderheiten der Stämme konnten Nation und Staatsvolk sich herausbilden. Dabei war das Christentum Geburtshelfer.

Als das Christentum später begann, sich in Konfessionen aufzuspalten, da war es mit seiner staatenbildenden Kraft vorbei. Und heute ist festzustellen, daß ein deutscher Staatsmann die christliche Weltanschauung nicht mehr als Grundlage benutzen kann, um seinen Staat darauf aufzubauen. Vielmehr sind durch die Auseinandersetzungen der Konfessionen Gegensätze innerhalb desselben Volkes entstanden, die eine Gefahr nicht nur für das religiöse, sondern auch für das völkische Leben darstellen und deshalb nicht nur der kirchlichen, sondern auch der staatlichen Leitung Sorge bereiten. Wenn das Christentum die Gläubigen zur Achtung vor dem Sittengesetz erzieht, so kommt dies natürlich ganz allgemein der staatlichen Autorität zugute. Auch im Verhältnis der Nationen und Staaten untereinander hat das Christentum nach wie vor eine nicht geringe Aufgabe zu erfüllen, indem es seine moralische Macht einsetzt, um den Frieden zu erhalten. Das ändert aber nichts daran, daß die Staatsführung, zumal in einem Lande wie Deutschland mit seiner Glaubensspaltung, einer anderen Bindung bedarf, um Staat und Volk zusammenzuschweißen und diese Einheit für alle Zukunft zu gewährleisten.

Erntedank

In diesem Jahre kann das deutsche Volk zum dritten Male nach der nationalsozialistischen Revolution sein Erntedankfest feiern. Wenn sich am 6. Oktober wiederum Tausende und aber Tausende deutsche Männer und Frauen auf dem Bückeberg versammeln, so können sie voll Stolz und Freude die Blicke schweifen lassen über das wunderschöne Weserland mit seinen lieblichen Bergen und Tälern, voll Genugtuung darüber, daß wiederum ein Jahr ernster Arbeit des deutschen Bauern hinter uns liegt, ein Jahr, das uns die Gewißheit gibt, das eine Ernte eingebracht wurde, die völlig hinreicht, um die Brotversorgung des deutschen Volkes zu sichern.

Brot ist unbestritten ein Nahrungsmittel, das den Namen Volksnahrungsmittel mit vollem Recht verdient. Eine Ernährung ohne Brot ist dem deutschen Menschen schlechthin undenkbar, und noch sind uns alle die Kriegsjahre in Erinnerung, als auch das Brot einer Zwangsbewirtschaftung unterworfen werden mußte. So ist es nicht verwunderlich, wenn der neue Staat eine seiner vordringlichsten Aufgaben darin erblickte, alle Schritte zu unternehmen, die auf eine Sicherstellung des Brotes der Nation hinielen. Als Helfer bei der Lösung dieser Aufgabe ist angetreten eine zum vollen Einsatz bereitete Front vom Bauern bis zum Bäcker. Den Weg weist eine Steigerung der Erzeugung, ein für Erzeuger, Getreideverteiler und Verarbeiter zwar gerechter, aber zur Erhaltung der Produktion und des Handels auch unbedingt erforderlicher Lohn, daher für den Verbraucher keinerlei Preissteigerung, die Ausschaltung jeder Spekulation und eine zielbewußte Führung. Daher der Erfolg. Die Brotversorgung der Nation ist auf der ganzen Linie gesichert.

Wir können diesen Erfolg gar nicht hoch genug bewerten, bedeutet er doch hinsichtlich der Brotgetreideversorgung eine vollständige Unabhängigkeit vom Auslande und bedeutet er doch für die Hausfrau, daß sie jederzeit in die Lage versetzt ist, so viel Brot kaufen zu können, wie sie haben will. Es ist keinerlei Einschränkung im Brot- oder Mehlsverbrauch erforderlich, denn es gibt keine Verknappung dieses Nahrungsmittels, ebensowenig wie eine Erhöhung des Brotpreises irgendwie zu erwarten ist. War das Getreide früher der Spielball internationaler und insbesondere jüdischer Machenschaften, so ist heute der Getreidehandel jeglicher Spekulation entzogen worden. Alle Kreise, die an dem Prozeß der Broternährung maßgeblich beteiligt sind, sei es der Bauer, der Getreidehandel, der deutsche Müller, der Mehlhändler oder der Bäcker, sie alle haben sich gern und freudig in den Dienst dieser großen Volksaufgabe gestellt, wenngleich er auch manche Opfer für sie verlangt, in dem vollen Bewußtsein, ihrer Pflicht den anderen Volksgenossen gegenüber nachkommen zu müssen. In dem gleichen Augenblick, als die Einfuhr ausländischen Brotgetreides unterbunden wurde, haben sich die genannten Kreise unter Wahrung einer anerkanntenswerten Disziplin zur Verfügung gestellt und haben nicht, wie es in früheren Jahren der Fall gewesen wäre, den Ernst der Stunde und die im Augenblick aufgetretenen Schwierigkeiten dazu benutzt, um diese sich zu ihren persönlichen Vorteilen nutzbar zu machen. Es hat der Sinn und der Geist der Volksgemeinschaft gesiegt.

Du, deutsche Hausfrau, brauchst nicht mehr wie früher die leere Hand aus dem Schrank herauszuziehen, derweil deine Kinder hungrig um ein Stück trockenes Brot bitteten, deiner Nachfrage nach Brot kann jederzeit entsprochen werden. Diese Zusammenfassung der Wirtschaftskräfte garantiert eine unwiderstehliche Stoßkraft und hat an die Stelle der Trümmer, die ein vergangenes liberalistisches Wirtschaftssystem hinterlassen hat, einen neuen Bau gesetzt, der fundamental genug ist, um allen Stürmen der Zeit zu trauen. Es dürfen Brotverbrauch und jeweiliges Erntergebnis in keinerlei Abhängigkeitsverhältnis zueinander stehen, bleibt doch der Brotverbrauch der gleiche, ob wir eine gute oder eine schlechte Ernte haben. Waren wir früher gezwungen, in den schlechten

Diese Bindung aber ist und bleibt die nationalsozialistische Weltanschauung, die ja keineswegs, wie der Führer bestätigte, im Widerspruch zum Christentum steht. Es gibt kein anderes Mittel, um als die Staat und Volk zusammenhaltende Klammer zu wirken, wie vor vielen Jahrhunderten das Christentum. Zur Vermittlung dieser Weltanschauung dient die Partei, die als bleibende Einrichtung von schlechthin entscheidender Bedeutung anerkannt ist. „Der Führer ist die Partei, und die Partei ist der Führer. So wie ich mich nur als Teil der Partei fühle, fühlt sich die Partei nur als ein Teil von mir“, so stellte der Führer in Nürnberg fest. Dabei ist offenkundig, daß das Wort „Partei“ einen ganz anderen Inhalt hat als im parlamentarischen Staate. Sie verkörpert keine Interessengruppe, sondern die Nation als solche, deren immer waches Gewissen sie sein will. Als eine Art Orden dient die Partei dem Volk. Deshalb muß sie allerdings auch die größten moralischen Anforderungen unausgesetzt an sich selbst stellen. Der Führer wies in Nürnberg insbesondere auf die Pflicht unbedingten Gehorsams hin. „Es ist vor allem dann unmöglich, von der Gesamtheit der Nation den Anordnungen der Partei gegenüber mehr Respekt und Gehorsam zu fordern als der einzelne Parteigenosse ihn seinem vorgeordneten Führer selbst zu geben bereit ist.“

Das gilt nicht zuletzt für das Grundgesetz eines Staates, für seine Verfassung. Die Ueberschätzung der Verfassung, die doch immer nur formalen Charakter haben kann — während es für Leben und Sterben eines Volkes darauf ankommt, was in der praktischen Politik aus ihr und mit ihr gemacht wird —, gehört zum Wesen des Liberalismus und des parlamentarischen Systems. Wieviel Aufhebens ist z. B. seinerzeit um die Verfassung des Weimarer Staates gemacht worden. Wie wurde sie von den demokratischen Parteien in den Himmel gehoben! In Wirklichkeit standen diese Paragraphen den Lebensnotwendigkeiten des deutschen Volkes im Wege!

Die neue Verfassung des Deutschen Reiches — das wissen wir aus den Worten des Führers in Nürnberg — wird anders aussehen. Sie wird dem deutschen Volke den Weg in eine glückliche Zukunft zeigen.

Erntejahren Getreide in großen Mengen einzuführen, so ist dieses heute grundlegend anders geworden. Eine Brotversorgung unabhängig von dem Ernteausfall, und jederzeit in der Lage, alle Nachfragen restlos zu befriedigen, das konnte nur eine nationalsozialistische Agrarpolitik zustande bringen.

Aber noch weit mehr wurde in diesen drei Jahren nationalsozialistischer Landwirtschaft erreicht als nur eine eigene Brotversorgung. Das deutsche Bauerntum, das vor die Hunde zu gehen drohte, wurde aus seiner Not errettet. Es wurde im Reichsnährstand geeint und gesund gemacht. Vor nicht zu langer Zeit sah es schlimm mit dem deutschen Bauern aus, bis die kraftvolle Faust des Nationalsozialismus ihn vor dem Schicksal rettete, dem er in dem größten landwirtschaftlichen Lande der Welt, in Sowjet-Rußland, verfallen ist. Der Nationalsozialismus ist dem Landmann dauernd freundlich, der Bolschewismus grundsätzlich dauernd feindlich und zerstört sein Bauerntum planmäßig; der Nationalsozialismus fördert die bäuerliche Wirtschaft, der Bolschewismus versucht, die Produktionsgebräuche der Industrie auf das Landvolk zu übertragen, indem es sogenannte Kollektivwirtschaften, d. h. staatliche oder halbstaatliche Riesengüter, an die Stelle der bäuerlichen Wirtschaften setzt. Auf dem Gebiete des Lebensmittelhandels schaltet der Nationalsozialismus Wucher und Spekulation aus und beschränkt sich im übrigen auf die Kontrolle sowohl bezüglich der Versorgung der Bevölkerung als auch bezüglich der Preise; die sowjetrussische Regierung dagegen hat den Lebensmittelhandel verstaatlicht, um ihn zu einer phantastisch ergiebigen Einnahmequelle für den Staat aufzubauen, d. h. der Bolschewismus erhebt den Lebensmittelwucher zum Staatskredit. Was ist nun das Ergebnis der bolschewistischen Methode? Diese Frage ist einfach zu beantworten und lautet: Hunger, Hunger und abermals Hunger.

Während Rußland von der Sozialisierung des Bodens und der landwirtschaftlichen Erzeugung spricht, hat es eine Hungersnot und einen Staatskapitalismus, wie er grausamer nicht gedacht werden kann.

Der Nationalsozialismus dagegen bejaht den privaten Unternehmungsgeist, bejaht das Eigentumsrecht der bäuerlichen Arbeit und schafft praktischen Sozialismus durch Sicherung der Ernährung des Volkes vermittels einer Ordnung des Lebensmittelmarktes.

Der Nationalsozialismus baute in zwei Jahren eine fast völlig vernichtete Landwirtschaft wieder auf und sicherte trotz großer sonstiger Schwierigkeiten die Ernährung des Volkes ausreichend, der Bolschewismus brachte es fertig, ein reiches Agrarland, welches früher seinen Ueberschuß noch ausführte, restlos zu zerstören und in 18 Jahren seiner Regierungszeit die dauernde Hungersnot in immer größer werdendem Umfange gewissermaßen staatlich zu stabilisieren.

Wahrlich, der gesunde Menschenverstand braucht nicht lange zu wählen, um bei den Vergleichen beider Systeme, des nationalsozialistischen und des bolschewistischen, zu wissen, wohin er sich zu wenden hat.

Auf diese Bauernpolitik kann der Nationalsozialismus stolz sein. Voller Befriedigung kann auch dieses Mal das Erntedankfest auf dem Bückeberg gefeiert werden. Auch der in der Stadt wohnende Volksgenosse hat Verständnis für die Rettung des Bauernstandes. Er empfindet es nicht als Zurückführung, wenn das Bauerntum wieder zur Lebensgrundlage des Staates erklärt ist. Der Blutstrom des deutschen Volkes wird gespeist aus dem Bauerntum. Eindringlich mahnen uns die Beispiele der Geschichte, daß Bauernuntergang den Volksuntergang nach sich zieht. Deshalb schuf der Führer das Erbhofgesetz. Der Städter weiß heute ganz genau, daß seine tägliche Arbeit für das Volk nur dann auf die Dauer gegen Zusammenbruch und Entwertung gesichert ist, wenn der Lebensquell aus dem Bauerntum fließt. Im Bewußtsein dieser untrennbaren Wechselwirkung feiern Bauer und Städter in diesem Jahre wieder gemeinsam ihre Verbrüderung im Erntedankfest!

Der „Kerl aus London“

Zur Erinnerung an eine unwälzende Erfindung

Das war vor 80 Jahren in Cheltenham, jener schöngelagerten süd-englischen Stadt, in die sich mit Vorliebe hohe britisch-indische Beamte zurückziehen, wenn sie einen friedlichen Lebensabend suchen. In den Gasthöfen und Boardinghäusern des Ortes wimmelte es von bekannten Gelehrten; man sah alle britischen Chemiker und Physiker von Ruf, dazu die führenden Industriellen und Techniker des Landes. Die Königliche Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften hatte eine Tagung nach Cheltenham einberufen.

In einem der Hotels saßen am Eröffnungstage des Kongresses zwei Herren beim Frühstück, in lebhafter Unterhaltung begriffen, als der bekannteste wälische Eisenindustrielle zu ihnen trat. Er begrüßte einen der Herren und wurde dem anderen vorgestellt, ohne daß auf die Namen geachtet wurde. „Sie müssen mit mir“, so sagte der Industrielle zu seinem Bekannten, „heute in die Sektion soundsso gehen. Es wird da einen Hauptspaß geben. Da ist doch wirklich und wahrhaftig ein Kerl aus London gekommen, der über die Erzeugung von Schmiedeeisen ohne Feuer sprechen will“. Mit seinem Lächeln quittierten die beiden Herren diese Einladung. „Das paßt vortrefflich“, meinte der Freund des Industriellen, „auch wir wollten soeben in jene Sektion gehen. Also gehen wir zusammen.“

Wer beschreibt das Erstaunen des Eisengewerkes, als zehn Minuten später der fremde Herr aus dem Hotel das Podium im Vortragssaal betrat. Es war der Kerl aus London. Im Parkett sah man zahlreiche britische Hüttenbesitzer, die offenbar eine Stunde köstlichsten Gekes erwarteten. Soweit sie sich nicht lachend in spöttischen Bemerkungen ergingen, zeigten sie die Miene des skeptischen Sachverständigen. Kaum jedoch hatte der „fremde Kerl“ zu reden begonnen, da strafften sich die Gesichter in schnell bis zur höchsten Spannung gesteigerter Aufmerksamkeit. Der Mann erzählte sachlich und ernst von höchst eigenartigen Versuchen, die ihn zu der Erkenntnis geführt hätten, daß es möglich sei, durch die Wirkung eines Luftstromes Roheisen in schmiedbares Eisen umzuwandeln. Er erläuterte die von ihm gefundene Konstruktion eines Tiegels mit Rohr zum Einblasen der Luft in die glühende Eisenmasse. Als wollte er die Skepsis der Hörerschaft ironisieren, berichtete er von dem merkwürdigen Gesicht, das sein Schmelzmeister gemacht habe, als er zu ihm sagte: „Lassen Sie das Eisen nun in jenes Gefäß laufen; ich werde dann kalte Luft durchblasen, um es heiß zu machen.“



Ausblasen einer Bessemerbirne

Die Spannung im Saale war schon viel zu groß geworden, als daß dieses Paradox noch hätte belacht werden können. Man fühlte, dieser Mann war ernst zu nehmen. Man begann zu ahnen, daß man eine weltgeschichtliche Stunde der technischen Entwicklung zu erleben im Begriff stand. In atemloser Stille hörte man die weitere Erzählung des Vortragenden: „Es ist mir unmöglich, auch nur eine entfernte Vorstellung von den Empfindungen zu geben, mit welchen ich die rotglühende Masse langsam in der Gußform aufsteigen sah, den ersten großen Block aus schmiedbarem Eisen, welchen ein menschliches Auge bisher gesehen hat. Das war kein Laboratoriumsversuch mehr. In einer kompakten Masse war so viel Eisen zusammen, als zwei Buddler mit ihren zwei Gehilfen durch angestrengte Arbeit in vielen Stunden unter Aufwand großer Mengen von Brennstoff erzeugen konnten. Ich hatte jetzt den unwiderleglichen Beweis vor mir, daß geschmolzenes Roheisen innerhalb einer halben Stunde auf eine bis dahin unerreichte Temperatur gebracht und ihm sein Kohlenstoff- und Siliziumgehalt entzogen werden konnte, ohne einen andern Brennstoff als den, welcher im Eisen selbst enthalten war, und ohne jede geschulte Arbeit. Was das bedeutete, mit welcher vollständigen Umwälzung dies die Eisenerzeugung der ganzen Welt bedrohte, stand klar vor mir, als ich regungslos auf den glühenden Gußblock starrte.“ — Tosender Beifall brach los, als der Herr aus London das Podium verlassen wollte. Immer wieder riefen ihn die stürmischen Cheers zurück. Eine Beweigung sondergleichen hatte die ganze Versammlung ergriffen. Unerhörtes hatte man vernommen, so vernommen, daß an der Wirklichkeit nicht zu zweifeln war. Bei allen Teilnehmern siegte der Geist des technischen Fortschritts über die schweren wirtschaftlichen Sorgen, die mit diesem Vortrage für alle Eisenhütten des Landes geboren wurden. James Nasmyth, der Erfinder des Dampfhammers, einer der berühmtesten Ingenieure seiner Zeit, erklärte begeistert, diese Erfindung müsse zu so ungeheuren technischen und kommerziellen Folgen führen, daß ihre Wirkung auf das Eisenhüttenwesen, ja auf die gesamte

Technik Englands gar nicht zu ermessen sei. Auf eine seiner eigenen Erfindungen hinweisend, sagte er: „Sie ist meilenweit überholt; es bleibt mir nichts anderes übrig, als von hier nach Hause zu gehen und mein wertloses Patent zu zerreißen.“

Was war in Cheltenham an diesem Tage geschehen. Henry Bessemer hatte der Königlichen Gesellschaft die Bessemerbirne erläutert.

In ganz England entstand eine unbeschreibliche Erregung. Alle Welt fühlte, daß die britische Eisenindustrie vor einer ungeahnten Schicksalswende stand. Binnen weniger Wochen flossen Bessemer 540 000 Mark an Lizenzgebühren zu. Er selbst errichtete, um alle Einwendungen zu entwerfen, das Stahlwerk Bessemer & Co. in

Der Leichtsinns und der Übermut verschulden manchen Tropfen Blut!

Der Urlaub ist vorüber —

Jetzt für die neue Reise gespart!

Am letzten Tage unserer Fahrt in die norwegischen Fjorde war unserem Freunde Karl, der an einer Reichsautobahn arbeitet, das Herz doch mächtig schwer geworden.

„Ja“, meinte er immer wieder, „nun ist die schöne Zeit vorbei. Ihr könnt euch gar nicht vorstellen, wie ich mich nach der Arbeit sehne. Am liebsten möchte ich mich jetzt gleich an die Arbeit stürzen! Sofort! Auf der Stelle! Ich kann es überhaupt nicht mehr erwarten!“

Wie man sieht, wurde Karl merklich bitter, wenn er von Arbeit sprach, die auf ihn wartete.

Aber als wir abends in der Kojen lagen und alles so schön still war — selbst Erik, der sonst seinen Mund keine Minute halten konnte, war leicht elegisch gestimmt und schwieg sich in sieben Sprachen aus —, da nahm Karl noch einmal zu einer tröstlichen Rede das Wort. Und diese Rede sei, aus der Berliner Sprache ins Hochdeutsche übersezt, hier wiedergegeben:

„Alles muß mal ein Ende haben! Daran ist nichts zu machen! Auch der Urlaub! Schließlich ist ja jeden Tag Feierabend, und jeden Morgen fängt die Arbeit von neuem an! Das ist immer so gewesen, und das wird wohl auch so bleiben!“

Wir verhielten uns ganz ruhig, um diese philosophische Grundsteinlegung Karls nicht zu stören. Auch er schwieg eine Weile. Dann fing er wieder an:

„Es hat lange gedauert, bis ich das Geld zu der Reise zusammen hatte. Auf der Baustelle haben sie mich viel gehänselt, als ich erzählte, daß ich nach Norwegen reisen wollte. Die meisten haben ihr Geld durch die Kehle gepfeffert. Diese Idioten!“

Lange Pause. Karl dachte nach.

„Aber wenn ich mir das ganz genau überlege — ich hatte doch recht, daß ich für die Reise gespart habe. Was haben die nun von ihrem Urlaub gehabt?“

Langsam kommt das Urteil Karls. Es steht in der Kabine als ein Unabänderliches, Endgültiges:

„Gar nichts haben sie von ihrem Urlaub gehabt!“

Wir sagen zu dem Allen kein Wort. Vermutlich ist es Karl auch nicht um eine Bestätigung seiner Ansichten zu tun. Er spricht schon weiter:

„Die Reisen sind dazu da, daß sie gemacht werden! Ich war nun in Norwegen. Ja, da war ich nun! Und nächstes Jahr fahre ich wieder. Am liebsten möchte ich wieder in die Fjorde fahren. Mit euch zusammen. Ich habe mich jetzt an alles gewöhnt.“

Pause.

„Aber trotzdem werde ich doch nicht in die Fjorde fahren. Ich werde mich eben wieder an etwas Neues gewöhnen. Aber fahren werde ich ganz bestimmt. Und zwar nach Bayern. Und zwar in die Alpen. Zwischen den Alpen und der Seereise hatte ich sowieso hin- und hergeschwankt.“

Jetzt wendet er sich an seine Arbeitskameraden, mit denen er so oft auf der Baustelle über seine „Kraft-durch-Freude“-Reise diskutiert hatte:

„Ihr seht doch, daß man sich eine große Reise erlauben kann. Ich habe es euch doch vorgemacht, und habe auch nur dasselbe verdient wie ihr. Verheiratet bin ich auch. Und drei Kinder habe ich. — Von euch ist nicht jeder verheiratet. — Jetzt beneidet ihr mich wahrscheinlich um die Reise. — Habt auch allen Grund dazu. — Ihr hättet eben auch sparen sollen.“

Er verbreitert sich ins Allgemeine:

„Ohne Sparen keine Reisen! Alte Weisheit — das. Jawohl! Aber man darf nicht vier Wochen vorher erst mit dem Sparen anfangen, versteht ihr! Dann schafft man's nicht. — Auf eine Reise muß man sich ein ganzes Jahr freuen können. Und je länger man spart, um so länger freut man sich. Stimmt's, oder habe ich recht?“

Unsere Antwort wartete er nicht ab.

„Mein Urlaub ist jetzt vorüber. Daran ist nun nichts mehr zu ändern. Wenn der Kahn morgen in Bremerhaven am Kai liegt, und wenn wir mit dem Zug aus der Halle rollen, dann hat der Zauber ein Ende. Morgen ist Sonntag.“

Sheffield, das in den ersten vierzehn Jahren seines Bestehens das Sieben- und fünfzigfache des Anlagekapitals an Gewinn erbrachte und dann um das Vierundzwanzigfache des Anlagekapitals verkauft wurde.

In Deutschland hat das Bessmerverfahren erst seine volle Bedeutung auswirken können, als Thomas und Gilchrist 1878 Verbesserungen brachten, die die Verwendung deutscher Erze ermöglichten. Die Bessmer-Stahlgewinnung erreichte bei uns 1880 ihren Höhepunkt mit 678 000 Tonnen und ging dann, verdrängt durch das Thomas-Verfahren, schnell zurück. Den entscheidenden Schritt, den Uebergang zur Flußeisenerzeugung aber hat Bessmer in Cheltenham der Welt bekanntgegeben. Er, der Sohn eines hochbegabten Ingenieurs, war damals zweiundvierzig Jahre alt, und in wissenden Kreisen galt er auf Grund anderer großer Erfindungen schon vorher als technisches Genie.

Bc.

Eine Fahrt im schnellsten Zug der Welt

Auf dem Hauptbahnhof in Hannover leuchtet das elektrische Einfahrtszeichen auf. In wenigen Sekunden wird der neueste Schnelltriebwagen der Reichsbahn, der schnellste Zug der Welt, eintreffen, um seine erste Fahrt von Hannover nach Berlin fortzusetzen. Ein tiefer Sirenenton kündigt sein Kommen, schon hält er, schon ertönt von neuem die Sirene, und schon liegt der Hauptbahnhof von Hannover wieder hinter uns.

Der violette Blitz, der in fünf Stunden halb Deutschland durchrast, ist der „Fliegende Kölner“ benannt. Damals, als der erste Schnelltriebwagen in Deutschland eingeführt wurde, nannte man ihn den „Fliegenden Hamburger“. Warum eigentlich nicht den „Fliegenden Berliner“? Hier ist eine Dokumentation der oft angezeigten Bescheidenheit der Reichshauptstadt.

Während dieser Ueberlegungen laufen die beiden Maybach-Dieselmotoren schon auf hohen Touren. Man muß schon sagen, daß die Reichsbahn noch eine Menge dazugelernt hat. Bei der Gestaltung der Stromlinien lernt man anscheinend nie aus. Auch das Innere des Wagens hat beachtenswerte Verbesserungen erfahren. Die Lüftung ist ausgezeichnet, und die breiten Fenster geben das Blickfeld für die Aussicht frei. Wenn es damals noch einer gewissen Geschicklichkeit bedurfte, um die Suppe aus der Tasse zu trinken, so ist das inzwischen auch anders geworden. Man kann jetzt die Seltersflasche ruhig ohne einen Halt auf dem Tisch stehen lassen. Der neue Schnelltriebwagen fährt auch bei höchster Geschwindigkeit völlig ruhig. Wenn nun hier noch größere Geschwindigkeiten herausgefahren werden können als auf der Strecke Berlin—Hamburg, so darf allerdings nicht vergessen werden, daß der Oberbau ausgezeichnet ist und daß es sich besonders auf der Strecke Hannover—Berlin im wesentlichen um eine gerade, kurvenlose Strecke handelt.

Als wir aus dem Hauptbahnhof in Hannover abfahren, betrachten drei Vorkühler mit größtem Interesse das neue Werk. Sie brauchen sich nicht zu sorgen. Wenn hier die Reichsbahn auch eine Neuerung einführt, so ist ihre Zeit doch ebensowenig vorbei wie die Zeit der Dampflokomotive überhaupt. Die neuen Bauten der Reichsbahn gerade auf diesem Gebiete zeigen, daß die Dampflokomotive noch eine große Zukunft haben.

Das neue Eisenbahnwunder erweckt überall Bewunderung, vor allem bei der Jugend, die in diesen Tagen in die Ferien fährt. Die Mägde auf den Feldern schauen aber doch erschrocken hoch, wenn das stählerne Stromlinienungeheuer an ihnen vorbeirauscht.

Es ist heute die erste regelmäßige Fahrt, und schon ist diese Fahrt eine Selbstverständlichkeit. Wir erleben das Wunder überhaupt als Selbstverständlichkeit. Was beginnen die Fahrgäste? Vorerst einmal hat sich ein Stillsitz zusammengefunden, und gleich daneben wird auch schon Brücke gespielt. Neben den Spielratten gibt es aber auch Arbeitstiere. Zwei oder drei haben Aktien

vor sich liegen, die bis Berlin erledigt werden müssen. Am Nachmittag steigt hier eine Generalversammlung, neue Verträge müssen unterzeichnet werden, und am Abend trifft der Kölner Geschäftsmann schon wieder daheim ein und kann auf einen erlebnisreichen und arbeitsreichen Tag zurückblicken. Neben den Arbeitstieren gibt es aber noch Faulpelze, die immer tun, was sie auf Reisen tun, sie schlafen. Es stört sie dabei auch nicht die Geschwindigkeit von 160 Kilometer in der Stunde.

Wenn man diese Selbstverständlichkeit, mit der heute die hohen Fahrzeiten erlebt werden, sieht, dann kommt einem das Gutachten in den Sinn, das vor 100 Jahren das bayrische Obermedizinalkollegium abgab: „Die schnelle Bewegung muß bei den Reisenden unfehlbar eine Gehirnkrankheit, eine besondere Art des Delirium furiosum erzeugen. Wollen aber dennoch Reisende dieser gefährlichen Gefahr trotzen, so muß der Staat wenigstens die Zuschauer schützen, denn sonst verfallen diese beim Anblick des schnell dahinfahrenden Dampfwagens genau derselben Gehirnkrankheit. Es ist auch notwendig, die Bahnstrecke von beiden Seiten mit einem hohen, dichten Bretterzaun einzufassen.“

Die hohen Herren vom bayrischen Obermedizinalkollegium hätten erleben müssen, wie jetzt der Schnelltriebwagen zur höchsten Leistung ansetzt. Er fährt jetzt 160 Kilometer. Er kann aber, wenn er Verspätungen einholen will, auch gut und gern 170 Kilometer fahren, und auf einer Versuchsfahrt ist er sogar mit einer Höchstgeschwindigkeit von 184 Kilometer dahingebraust. So rechtfertigt es sich auch, daß man diesen Zug den schnellsten Zug der Welt nennt. Was aber besonders beachtet werden muß, ist die Tatsache, daß er weitläufig angenehmer als seine schnellen Konkurrenten in den Vereinigten Staaten ist, nicht nur, daß nachts dort die Lokomotiven heulen, als ob eine wilde Meute losgelassen wäre, nicht nur, daß man, obgleich in der Fahrtrichtung schlafend, aus seinem Bett hochgeworfen wird, daß man glaubt, der letzte Tag sei herangebrochen, es ist die ganze Art des Fahrens, die den deutschen Zug zu einem Vorbild werden läßt.

Die 579 Kilometer zwischen Köln und Berlin werden in fünf Stunden zurückgelegt. Die Reisegeschwindigkeit auf der Strecke Hannover—Berlin beträgt 132 Stundenkilometer, auf der Strecke Berlin—Köln 107 Stundenkilometer. Es ist noch nicht allzu lange her, da brauchte man auf der Strecke Köln—Berlin 13 Stunden. Heute kann man in derselben Zeit von Köln über Hannover und Berlin nach Königsberg fahren. Und um noch einige Vergleichszahlen zu nennen: in der Mitte des vorigen Jahrhunderts benötigte man für die Strecke Berlin—Köln noch 30 Stunden, und die Postkutschen, vorausgesetzt, daß sonst alles klappte, brauchten für die Strecke von Köln nach Berlin 4½ Tage. Die neue Art des Reisens: Großstädte im Umkreis von Berlin werden zu Vorstädten der Reichshauptstadt. Man kommt heute leichter von Berlin nach Hannover, als man nach gewissen Ortschaften im Umkreis von 50 Kilometer von Berlin gelangt. Für die Strecke vom Zoo bis zum Potsdamer Bahnhof benötigt man die gleiche Zeit wie für die Strecke von Stendal zum Bahnhof Zoo. Wenn im gewissen Sinne das Problem des Schnellverkehrs gelöst ist, entstehen in den Städten selbst neue Verkehrsprobleme, die noch der Lösung harren. Auch sie werden gelöst werden, denn diese erste Fahrt mit dem schnellsten Zug der Welt zeigte, daß die Männer der Reichsbahn voll Initiative und Tatkraft sind, zeigte, daß sie die Forderung der Stunde verstanden haben.

K. B.

Heimastolz ohne Scheuklappen

Wir können es verstehen und freuen uns mit, wenn der Pfälzer seinen Wein, der Bayer sein Bier, der Frankfurter seine Würstchen, der Rügenwalder seine Spickdöns lobt. Nicht aber zu verstehen ist es, wenn es Zeitgenossen gibt, die dagegen wettern, wenn man in der Pfalz einmal Bier und in Bayern Wein trinkt, in Frankfurt Spickdöns und in Rügenwalde Würstchen isst. Diese über-eifrigen Selbstversorgungsfanatiker mögen bedenken, daß die Schlagbäume innerhalb der deutschen Grenzen bereits vor hundert Jahren gefallen sind, und daß gerade im Dritten Reich, dem Reich der großen Volksgemeinschaft, keine Veranlassung besteht, die Uhr zurückzudrehen.

Gesundheit ist Reichtum — bewahre sie!

Sagen wir, bis — na, bis Freitag, will ich warten. Bis Freitag mache ich Pause und erhole mich noch vom Sparen. Aber dann fange ich wieder an. Und nächstes Jahr fahre ich nach Bayern.“

Kurze Wendung. Karl hat sich auf die rechte Seite geflügelt. Er ist klar geworden. Ganz präzise und gar nicht grüblerisch kommt aus seiner Kose der Satz: „Woll'n wir pennen! Gut Nacht!“

Hellmut Streiter

Die Straßenbahn im Volkswitz

Als die ersten Oberleitungswagen in Berlin fuhren, sagte prompt Müller: „So 'ne Straßenbahn ist doch als Verkehrsmittel unpraktisch. Wenn der Draht zu Ende ist, kann sie nicht mehr weiter.“ Worauf Schulze tröstend meinte: „Mensch, der geht doch alle so!“

Auch die Straßenbahn war einst noch gemütlich, als sie noch nicht die Konkurrenz des Autos spürte. In dem alten Vers von der Pferdebahn brauchte man aus dem Gaul nur einen Motor zu machen: „Wie fährt sich's so gemütlich auf unserer Straßenbahn, der eine Motor zieht nicht, der andere, der ist lahm!“ Heute darf sich die Straßenbahn keine Lahmheiten mehr leisten. Sie muß Fahrplan halten, so gut wie die Eisenbahn, und die Witze müssen sich statt auf den Betrieb auf Bau und Unterhaltung beziehen. Da kommt z. B. ein Ingenieur an einer Gleisumbaustelle vorbei und fragt den Schachtmeister:

„Warum reißen Sie denn die Schienen heraus? Die sind doch noch ganz gut!“ Da sagt der Schachtmeister:

„Ja, wissen Sie, sonst sind die Schienen an dieser Stelle alle sechs Monate kaputt, und die hier halten schon ein Jahr. Da müssen wir doch mal sehen, woran das liegt!“

Nun, auch die Reparaturen der Straßenbahngleise sind seltener geworden, seit man die Schienenstränge zu einem Stück verschweißt. Aber das Warum und Wie so dabei ist nicht allen gleich begreiflich. Man kann nicht verlangen, daß sich jeder über die physikalischen Gesetze des Oberbaues den Kopf zerbreche.

Eisenbahn und Straßenbahn ist aber ein Thema, das auch die Lehrer interessiert, und so erzählen sie wohl darüber ihren Schülern. Der eine hat

gerade davon gesprochen, daß die Wärmespielräume den Schienen Raum zum Ausdehnen gäben. Da steht ein kleiner Bursche auf und sagt:

„Aber, Herr Lehrer, bei der Straßenbahn gibt's doch keine Fuga.“

„Du Dummerle“, sagt der Lehrer, „an den Endstationen hat's doch noch Platz genug.“

„So“, grinst der Bengel, „awa wie ischt denn das bei der Ringlinie?“

Nun, wir wissen, daß ein Narr mehr fragen kann, als zehn Weise beantworten können, doch eine besonders dumme Frage ist schließlich:

„Um wieviel Uhr fährt der 6-Uhr-30-Zug?“

Die zweitdümme Frage lautet dann: „Fährt er jeden Tag um diese Zeit?“

Auf- und Abspringen ist bei der Straßenbahn zwar genau so verboten wie bei der Volkbahn, doch was ein Dickkopf ist, springt doch ab. Ihm ruft der Schaffner noch warnend zu:

„Linke Hand am linken Griff!“

Er macht es natürlich umgekehrt und fällt auf sein rückwärtiges Sitzpolster. Empört rasst er sich auf und schreit dem Schaffner zu:

„Des könnt dir so baffe, wenn ich uf de Schnitz gefalle wär!“

Damen taten früher beim Abspringen auf der Straßenbahn nicht immer einen glücklichen Griff. Heute ist das anders. Wie wieder einmal eine abspringen will, sagt ein in der Ecke lehrender alter Herr:

„Rechte Hand am rechten Griff!“ Die Dame guckt ihn groß an und steigt „richtig“ ab. Der dabeistehende junge Mann sagt entrüstet:

„Aber mein Herr, Sie haben ja der Dame einen ganz falschen Rat gegeben!“

Da erwidert der alte Herr lächelnd: „Junger Mann, Sie kennen die Frauen nicht!“

Erlesenes

Der Glückliche unterscheidet sich von dem Unglücklichen dadurch, daß er am Abend eines Sonntags sagt: „Das war ein Feiertag!“ — Jener aber: „Wieder ein Feiertag vorbei!“



Aus unseren Werken



Ein Weltrekord-Hochofen auf dem Werk Hörde

Ofen 7 des Hörder Hochofenwerks übersteigt eine Erzeugung von 2 Millionen Tonnen auf einer Hüttenreise

Von Dipl.-Ing. Fritz Koehler, Dortmund-Hörde

In Deutschlands dunkelsten Tagen, im Zeichen politischer und wirtschaftlicher Ohnmacht, im Zeichen von Besatzung und Inflation regen sich bereits die ersten Kräfte, die inmitten all des herrschenden Wahnsinns Fuß zu fassen suchen, um dem Irrsinn eines von Fieberschauern geschüttelten Volkes zu steuern. Um die Zeit, in der Adolf Hitler seine ersten Jünger sammelt, um bald darauf mit den ersten Blutzügen des heutigen Reiches einen leider verateten Ansturm gegen die falschen Propheten und Verräter des Volkes anzutreten, legt auch die deutsche Wirtschaft die ersten Grundsteine zu einer neuen Zukunft als Ausdruck unbeirrbarer Lebenswillens. Noch ahnen wir nichts vom Ruhreintritt, da regen sich die Hirne und Hände, die auf dem „Hoerder Verein“ den ersten „großen“ Ofen errichten. Von Hoffnung und Stolz getragen wird er vollendet, mit seinen Lebenselementen Koks und Erz gefüllt und steht vor der Inbetriebnahme. Da tritt das Unglaubliche ein: die Besetzung des Ruhrgebietes, der Griff an die Kehle des deutschen Volkes. Wohl zeigt sich schon nach kurzer Zeit der Irrtum der französischen Rechnung, die eines nicht berücksichtigt hatte: daß Deutschlands ärmster Sohn zu allen Zeiten stets auch sein getreuester war. Im passiven Widerstand deutscher Arbeiter verpufft die erwartete Wirkung der gallischen Besatzung; ein Volk ohne Waffen gewinnt die erste Schlacht gegen einen ihm gegenüber bis zur Lächerlichkeit bewaffneten Gegner. Ein Jahr lang aber steht unser modernster Ofen, angefüllt nicht nur mit all unserem Hoffen, sondern, wie schon bereits erwähnt, auch mit Koks und Erz leblos da. Ein böser Zustand. Die Masse seiner Beschickung teilt sich dem Mauerwerk mit, aus dem er gefügt ist. Bildet feurige Glut höchster Potenz sonst das Lebenselement jedes Hochofens, so schwicht der neue Ofen in des Wortes wahrster Bedeutung Trübsal: Wasser sickert durch seine Fugen. Dieser böse Feind hat ihm hernach die allererste Jugend zunächst doch fühlbar beeinträchtigt. Es bedurfte der konzentrierten Kunst seiner Ingenieure, ihn trotz dieser widernatürlichen Beeinflussung in Kürze auf den Weg zu bringen, den er dann, mit brausendem Leben erfüllt, über alles Erwarten bis auf den heutigen Tag gegangen ist. Wohl niemand hat es ihm in jenen ersten Tagen an seiner nassen Wiege gesungen, daß sein Ruhm einmal weit über das Revier hinaus ertönen würde. — Wir Hochöfner sind manchmal abergläubische Leute. Ob nicht die Nummer 7, die er bekam, und der Stern, unter dem er angeblasen wurde, trotz aller Widrigkeiten seinen unerhörten Siegeslauf bestimmen mußten? Am 18. Januar 1925 wurde ihm der lebendige Odem heißen Windes eingeblasen. Bald leuchteten seine Formen, gequält aber lief zunächst erst recht das nun ausgetriebene Wasser an seinem äußeren Profil herunter. Der vereinten Energie aller, vom Direktor bis zum letzten Mann der Belegschaft, die ihn betreute, aber gelang es, ihn von kurzer Kinderkrankheit zu heilen. Nach einer kleinen Operation seines unerfättlichen Schlundes, dem Einbau eines neuen Zentralrohres, ließ er seine Tonnen verstärkt und munter fließen, um sich im Frühjahr 1928 in Hochform zu zeigen. Im Herbst desselben Jahres umtobte auch ihn noch einmal der Irrsinn verheerter Wirtschaftskämpfe im Revier der Eisenindustrie, Gruppe Nordwest, der zur Aussperrung führte. Sechs Wochen mußte der Ofen gedämpft werden. Nach dem Wiederanblasen im Dezember verging dann nahezu ein Jahr in ungestörter, ruhiger Erzeugung. Der Einbau einiger Schachtführlästen an Stellen, an denen es ihm ein wenig warm geworden war, stellte nichts Absonderliches für einen Hochofen dar und war das Werk weniger Stunden. Ende des Jahres 1929 aber mußte die gesamte Erzeugung verringert werden. Das geschah auf einem damals gänzlich neuen Wege. Ohne sauer zu reagieren, ließ der Ofen es sich gefallen, daß er beispielsweise 12 Stunden und mehr nur mit 5 Zentimeter Quecksilbersäule Winddruck betrieben wurde, wobei er so gut wie nichts erzeugte, und ebenso willig ließ er sich für die übrige Zeit des Tages auf einen Winddruck von 50 Zentimeter Quecksilbersäule bringen, bei dem er ohne Hängen oder sonstige Mucken munter sein Eisen lieferte. Doch auch diese Methode genügte den Anforderungen der Einschränkung bei weitem noch nicht. So wurde abermals ein neuer Weg eingeschlagen. Von Februar 1931 ab durfte der Ofen nicht nur die Hälfte seiner bisherigen

Gichten (der Laie lese: Mahlzeiten) einnehmen, sondern diese durften außerdem nur noch einen wesentlich geringeren Teil Eisen im Erz enthalten. Die Diät wurde obendrein durch Zugabe von Schlamm zur Beschickung gestreckt. Mit anderen Worten: aus dem Hochofen war ein Abstichgenerator geworden, dessen Hauptaufgabe nicht mehr die Eisen- sondern Gaserzeugung wurde. Nach vorübergehend etwas stärkerem Betrieb von Mai bis September 1931 erlahmte dieser nach der Stilllegung unseres Thomaswerkes so weit, daß die beiden einzigen im Feuer stehenden Ofen nur noch abwechselnd stundenweise betrieben werden konnten und ihr Eisen vom Juli 1932 ab auf Lager geht. Auch diesen asthmatischen, lendenlahmen Betrieb erträgt der große Ofen ohne Schaden. Elastisch schnell er, als das Thomaswerk am 4. Februar 1933 mit dem Duplex-Verfahren wieder in Betrieb kommt, von einer Produktion von täglich knapp 300 Tonnen auf die gewünschte von 500 bis 600 Tonnen empor. Er läßt sie im Juni des gleichen Jahres ebenso gefügig auf 400 Tonnen verringern, wie er sie ab Oktober durch zusätzliches Umschmelzen von Roheisen auf 700 bis 800 Tonnen steigert. Erstaunlich ist diese störungslose Anpassungsfähigkeit des Ofens. Sie läßt die Produktion weiter auf 900 Tonnen pro Tag steigern und läßt sie ebenso wieder auf 400 Tonnen herunterdrücken. Daß der Einsatz gewaltiger Roheisenmengen seine Greifwerkzeuge etwas angreift, ist kein Wunder. Nachdem am 18. August 1934 neben ihm sein großer Bruder, Ofen V, in Betrieb genommen ist, wird sein Gichteinbau zwischen Weihnachten und Neujahr 1934/35 noch einmal erneuert und seine Heizwindleitung ausgebessert. Dann bläst der Wind wieder mit vollen Backen hinein, Tag und Nacht, Sonntag und Werktag, wie er das seit jenem 18. Januar 1925 gewohnt ist. 10¾ Jahre dauert seine Hüttenreise bereits. Etwa 5 Millionen Tonnen Erz, das sind 250 000 Eisenbahnwagen, nicht nur aus unserem Vaterlande, sondern aus nahezu aller Herren Länder, und 1 850 000 Tonnen Koks, gleich 92 500 Eisenbahnwagen, hat er durch seinen unerfättlichen Schlund gejagt. Und gestern — am Nachmittag des 23. September 1935 — erlebten wir seine größte Stunde, als er die Erzeugung von 2 Millionen Tonnen auf einer Hüttenreise überschritt.



Hochofen VII, Werk Hörde
Aufnahme: Versuchsanstalt (Benning) vom 3. 10. 1925

Bewegt waren wir Zeugen des großen Augenblicks und schüttelten uns glücklich die Hände. Ein findiger Kopf hatte eine Tafel, die von dem großen Ereignis Kunde gab, vor dem Ofen angebracht, und eine sinnige Hand einen Blumenstrauß aus eigenem Garten dazugestellt. Die Direktion unterstrich die feierliche Stunde durch ein geschmackvolles Zigarrenangebinde, das jedem Arbeitskameraden bis zum Chef und Betriebsdirektor einschließlich ausgehändigt wurde.

Wenn ich eingangs sagte, daß dem Ofen ein warmer Mutter Schoß und eine sonnige erste Jugend fehlte, so habe ich ebenso wenig verheimlicht, daß er ein reich bewegtes Mannesalter durchlebte. Aber er ist ein zäher, rüstiger Gefelle geworden. Hat er auch den Zenith seines Lebens überschritten, so mutet er wahrlich noch lange nicht wie ein alter Mann an. O nein, seine Brünnelein fließen noch in seltener Frische und werden es hoffentlich noch lange tun. Schaust du heute durch die Düsen in sein Feuer, so leuchten dir die gleichen strahlenden Sonnen wie in seinen besten Tagen. 2 000 000 Tonnen eines einzigen Hochofens auf einer Hüttenreise, ist das nicht eine unerhörte Leistung? Noch nie drang die Kunde solch einer Leistung zu uns, weder von Europa noch von der übrigen Welt. Wohin mögen sie überall gewandert sein, diese 2 Millionen Tonnen Eisen, wieviel Energien hat das von ihm erzeugte Gas geliefert, wie oft magst du oder ich über eine Straße gefahren oder gegangen sein, die in ihrer Teermarkadam schicht seine Schlacke barg? Sind es die 2 Millionen Tonnen allein, die uns so stolz machen? Nein, Kamerad, stolzer noch macht uns jenes andere: daß wir ihn betreuen durften in bösen und in guten Tagen. Hochöfen gleichen so sehr den Menschen, sowohl in ihrem Verdauungsvorgang und ihrem Wärmehaushalt wie in ihrer Pflege. Ich erinnere nur an das Wichtigste, das sie gemeinsam haben müssen, wollen sie etwas leisten: nämlich kalten Kopf und warme Füße. So haben wir ihn denn gepflegt wie einen Bruder, unseren alten Kampfgenossen, und er ist uns ein guter Kamerad geworden. Ja, auch Hochöfen können Kameraden werden, die uns gar manches zu sagen haben. Wir haben in seinen dunklen Tagen die 2 Mil-

lionen Tonnen nicht vorausgeschaut, aber wir haben mit unbeirrbarem Glauben und Fleiß, mit Opfern und Treue an ihm und mit ihm gearbeitet — in bösen und in guten Zeiten.

Das ist seine Antwort, die Antwort eines kampfgeprobten, harten Gesellen: Glaube und Fleiß — Opfer und Treue überwinden auch die dunkelsten Zeiten!

Dränge die Kunde von unserem Ofen und dem hohen Lied der Arbeit, die er mit uns und wir mit ihm leisteten, zu unserem Führer, vielleicht käme er einmal zu uns, um ihn auch zu sehen und jedem von uns, der ihn betreute, die Hand zu drücken. Er hat der Arbeit zu viel und kann nicht überall sein. Aber freuen würde er sich mit uns und sagen würde er uns dasselbe wie unser alter Kampfgefährte:

Haltet es so weiter, meine Kameraden, mit Glauben und Fleiß — mit Opfer und Treue! Haltet sie auch aneinander und miteinander! Dann werden wir, kommend aus der Nacht und schreitend im Morgenrot, bald oder einst, stehen im Glanz der Sonne eines für alle Zeiten unüberwindlichen Deutschland!

Ofen VII kann heute begehen
Ein besonders festliches Fest,
Und wir wollen rasch mal sehen,
Was sich dazu sagen läßt.
2 000 000 Tonnen Eisen
Hat bis jetzt er produziert,
Ja, in allen Hüttenkreisen
Ist so was noch nie passiert.
5 000 000 Erz verspeist' er,
Eh' erreicht er diese Zahl,
Zehndreiviertel Jahre reist' er,
Und er ist nicht müd einmal.
Dazu hat er noch genossen
Rosts dazu in richt'gem Maß,
Manchen Schlackenfloß gegossen
Und geliefert recht viel Gas.
Doch man braucht nun nicht zu
glauben,
Daß das gar so einfach sei,
Nachttruh' kann er manchem rauben!
Doch das nur — so nebenbei.
Man kann ja hinein nicht gucken
In den riesenhaften Bauch,

Ja, so'n Kerl hat seine Mucken,
Und recht große manchmal auch.
Wenn der Möller ist zu fein,
Streift der Ofen und er bockt.
Stückerz ist es dann allein,
Das zum richt'gen Gang ihn lockt.
Wenn der Erzfaz überzogen,
Tut's der Ofen auch nicht mehr.
Ist man ihm dann wohlgezwogen,
Schnell mit leichten Gichten her.
Lag er in „gedämpftem“ Schlummer
Wegen schlechter Konjunktur,
Ach, das macht ihm keinen Kummer,
Weil's vorübergehend nur.
Bald ist wieder er im Gange,
Auferweckt aus tiefem Schlaf,
Und es dauert gar nicht lange,
Bis er wieder richtig brav.
Und so soll er brav auch bleiben
Noch so manche liebe Zeit,
Ja, wir woll'n ihn noch betreiben
Bis er stirbt in Seligkeit
Ein alter Hochofenmann

Sportmöglichkeiten im Herbst

Ein wichtiges Wort an alle jüngeren Werkstameraden!

Über Sinn und Zweck der Leibesübungen zu schreiben, erübrigt sich. Daß von allen vielen Sportarten der Wassersport, sei es nun Schwimmen, Rudern oder Paddeln, der schönste und gesundeste ist, dürfte ebenso allgemein bekannt sein, wenn wir dabei an die unbegrenzte Ausnutzung von Wasser, Sonne und Luft denken. Weniger bekannt ist, daß auch innerhalb des B. f. L. Gelegenheit zum Rudern gegeben ist. Wir wissen, daß noch mancher sich unserer Ruderabteilung anschließen würde, wenn nicht der erste Schritt so schwer wäre. Eine günstige Gelegenheit, Anschluß an unsere Abteilung zu gewinnen und dabei gleichzeitig das Rudern kennenzulernen, bietet sich jetzt. Wir haben zur weiteren Ausbildung unserer Mitglieder den Ruderlehrer des Deutschen Ruderverbandes verpflichtet. In der Zeit

vom 7. bis 19. Oktober dieses Jahres

wird er an unserem Bootshaus am Südhafen, Mallinckrodtstraße 441 (Eingang Kohlenweg) teils in praktischer Arbeit, teils in theoretischer Form Anleitung und Unterricht im Rudern erteilen und zugleich beweisen, daß dieser älteste aller deutschen Sportzweige Volkssport im wahrsten Sinne des Wortes ist.

Auch Nichtmitglieder des B. f. L. können an diesem Lehrgang nach vorheriger Anmeldung kostenlos und unverbindlich teilnehmen. Wir wenden uns vor allem an die sportfreudige Jugend. Wartet nicht bis zum nächsten Jahr. Fangt sogleich an und im kommenden Frühjahr bzw. Sommer könnt ihr euch bereits auf dem Wasser tummeln oder noch besser im fröhlichen Wettkampf eure Kräfte miteinander messen, wetterfest und abgehärtet, unempfindlich gegen Sonne und Regen, werdet ihr durch das Rudern. So will es der Führer. Der Ruderport macht euch zu blühenden und kraftvollen Menschen, die unser Vaterland nötig hat zur Erfüllung seiner großen Aufgaben.

Jedes Mitglied der Ruderabteilung gibt euch bereitwilligst Auskunft. Außerdem stehen zu eurer Verfügung: W. Lange, Hochofen; A. Lüneberger, Brückenbau, Werks-
ruf 510.
B. f. L., Ruderabteilung

Zwei bei der großen Lichtbildausstellung in Essen prämierte Aufnahmen unseres Mitarbeiters Verlehtämper, Rechnungs-Brüffstelle Werk Dortmund



Birken im Münsterland



Der kleine Künstler

Male des Schiffshebewerks. Unser Ziel erreichten wir schon 9.30 Uhr, freudig begrüßt von den Turnbrüdern des Turnvereins Datteln. Die Alte-Herren-Abteilung marschierte sofort zum Schießstand und Sportplatz. Die übrigen sammelten sich zum Kirchgang an der Lippe. Zum gemeinsamen Eintopfgericht fanden sich alle wieder ein, sogar die Nachzügler, die es vorgezogen hatten, das Ziel mit umständlicheren Verkehrsmitteln zu erreichen. Die Hauptkämpfe fanden am Nachmittag statt. Leichtathletik, Turnen, Tennis, Faustball, Handball und Fußball gaben Gelegenheit genug, die Kräfte miteinander zu messen. Unsere Leichtathleten und Handballer waren den Gastgebern überlegen. Im Schießen, Faustball und Tennis fielen die Siege dem Turnverein Datteln zu. Die Geräteturner zeigten hervorragendes Können und hatten unseren Turnern keine Chancen zum Sieg gegeben. Die Fußballspieler spielten mit wechselndem Erfolg. Die erste Mannschaft H. V. gewann gegen Henrichsburg 5 : 4 und die erste Jugend spielte gegen die Jugend Datteln 7 : 1. Nur die zweite Mannschaft mußte eine Niederlage einstecken. Nach der Siegerehrung fuhr der größte Teil der Hörder mit dem Dampfer ab, um noch rechtzeitig das Schiffshebewerk zu erreichen. Das Heben dauerte am Abend etwas länger. Ursache und Ergebnis dieser Verzögerung sind bei der Alte-Herren-Abteilung festzustellen. Um 21.30 Uhr wurde die Dampferfahrt fortgesetzt. Die Wirkung einer ungewohnten Dampferfahrt stellten sich alsbald ein. Jedoch soll diese Ungewohntheit nicht der alleinige Grund für die sich häufenden Schwindelgefühle gewesen sein. 10.30 Uhr legte der Dampfer an der Anlegestelle des Dortmunder Hafens wieder an, und ein froher Vereinsausflug fand sein Ende.

Vogelsang

Unsere Jubilare



Am 26. August konnte Herr Johann S u n d e r, Abt. Stahlformgießerei, sein fünfundzwanzigjähriges Arbeitsjubiläum auf der Union feiern. — Seit 1926 ist er in der Schiffsankerwerkstatt beschäftigt. Wir schätzen ihn als einen fleißigen und gewissenhaften Mitarbeiter

Bereinsausflug

des Sport- und Turnvereins Hörder Verein nach Datteln und zum Münsterland am 1. September 1935

Einhundertundzehn Mitglieder der verschiedenen Abteilungen versammelten sich am Sonntagmorgen des 1. September am Dortmunder Hafen, um eine Dampferfahrt nach Datteln und zum Münsterland zu unternehmen. Pünktlich 7 Uhr verließ der kleine Passagierdampfer den Landesteg und einige Nachzügler, die sich nicht rechtzeitig einfinden konnten, winkten uns zum Abschied. In Henrichsburg sahen sehr viele zum ersten



Am 23. September 1935 feierte der Hüttengehilfe Franz Fürstenau, Abteilung Stoffwirtschaft, sein fünfundsiebzigjähriges Arbeitsjubiläum. Franz Fürstenau war zu Beginn seiner Tätigkeit als Schmelter auf Werk Rothe Erde, danach bei der Wärmestelle und seit 1933 in der Abteilung Stoffwirtschaft tätig. — Der Jubilar im Kreise seiner Mitarbeiter



Am 12. September feierte Karl Kajinowski, Kesselschmiede, sein fünfundsiebzigjähriges Dienstjubiläum



Am 9. September 1935 konnte der Vorrangierer Franz Schulz, Eisenbahn, auf eine fünfundsiebzigjährige Tätigkeit zurückblicken.

In der Zeit vom 4. Oktober bis 3. November 1935 findet in Dortmund im „Haus der Kunst“ die unter Mitwirkung der Reichskammer der bildenden Künste, Landesleitung Westfalen-Süd, alljährlich veranstaltete

Große Westfälische Kunstausstellung

statt.

Die Ausstellung umfaßt die Gebiete:

Malerei

Bildhauerei

Kunstgewerbe

Graphik

Zugelassen sind die im Bereich der Landesstelle Westfalen-Süd und Westfalen-Nord sesshaften Künstler, die Mitglied der Reichskammer der bildenden Künste sind.

Sie befehrt ihren Mann

„Schließlich habe ich doch auch etwas zu sagen!“, meinte Bera. Ihr Mann hatte ihr nämlich Vorhaltungen darüber gemacht, daß sie einen Betrag für sich ausgegeben hatte, den er für unnötig hielt. Es war übrigens ein geringer Betrag, vertäglich nur wenige Pfennige ausmachte.

„Nehmer esse ich eine Semmel weniger, wenn Du so kleinlich bist!“, sagte Bera schmeichelnd. „Du bist wirklich ungerecht. Zu Deinem Glas Bier und zu Deiner qualmenden Zigarre langt das Geld immer.“

Wer die Ursache des kleinen Ehestreits kennt, muß der hübschen Bera recht geben. Sie hatte in ihrer Ehe bewiesen, daß sie tabellos hauszuhalten verstand. Und da sie eigen war, hielt sie auch etwas auf ihr adrettes Aussehen. Wie oft hatte sich ihr Mann über das hübsche Aussehen seiner kleinen Frau gefreut. Und nun mußte dieser unvernünftige Mann auf, weil seine Frau zur Erhaltung dieses hübschen Aussehens einige Pfennige ausgab!

Sie dachte nicht daran, nachzugeben. In diesem Punkte auf keinen Fall. Auf gar keinen Fall! Sie wußte am besten, wieviel sie diesem Mittel, der wundervollen Marylan-Creme, verdankte. Seit vielen Jahren schon wandte sie diese an, um ihr Gesicht jung und hübsch zu erhalten. Das hatte sie erreicht, denn ihre Haut war stets zart und blieb von häßlichen Faltten verschont.

Sie rebete so lange und so geschickt auf ihren Mann ein, daß er endlich klein beigab. Und dann holte sie ein Büchlein über neuzeitliche Gesichtspflege und gab es ihrem Mann zu lesen. „Überzeuge Dich“, sagte die kluge Bera, „daß ich nicht die einzige bin, die von der Wirkung der Marylan-Creme, übrigens ein rein deutscher Markenartikel, begeistert ist. Über 31000 Damen und Herren haben sogar schriftlich ihren Dank für die prompte Wirkung der Marylan-Creme ausgesprochen. Die Zahl dieser Dankbriefe ist notariell beglaubigt!“

Folgende Gefolgschaftsmitglieder konnten ihr fünfundsiebzigjähriges Arbeitsjubiläum feiern:

Kasimir Janzen, geb. 5. 1. 96, Maschinist im Maschinen-Betrieb Blodwalzwerk, seit 2. 9. 1910 auf dem Werk beschäftigt;

Max Lambrink, geb. 16. 4. 83, Maschinist im Maschinen-Betrieb Thomaswerk, seit 31. 8. 1906 auf dem Werk beschäftigt;

Stanislaus Ritter, geb. 23. 4. 90, Maschinist im Maschinen-Betrieb Martinwerk, seit 2. 8. 1909 auf dem Werk beschäftigt.

Allen Jubilaren wünschen wir weiterhin frohe Schaffenskraft und beste Gesundheit.

Oben: Kasimir Janzen

Nebenstehend: Max Lambrink



Familiennachrichten des Werkes Hörde

Geburten:

Ein Sohn:

Otto Kompe, Steinfabrik, am 9. 9. 35 — Dieter; Carl Duhme, Reparaturschmiede, am 10. 9. 35 — Gerhard; Erich Strauch, Martinwerk, am 11. 9. 35 — Rudolf; Oskar Müller, Versuchsanstalt, am 11. 9. 35 — Axel.

Eine Tochter:

Josef Hohmann, Martinwerk, am 10. 9. 35 — Hildegard; Friedrich Bromm, Steinfabrik, am 10. 9. 35 — Johanna; Albert Witt, Bauabteilung, am 16. 9. 35 — Christel; Friedrich Krause, Blechwalzwerk, am 20. 9. 35 — Christel; Wilhelm Dünge, Steinfabrik, am 20. 9. 35 — Selga; Friedrich Lentner, Steinfabrik, am 22. 9. 35 — Elisabeth.

Sterbefälle:

Mitglieder: Johann Fischer, Martinwerk, am 8. 9. 35. Familienangehörige: Ehefrau Wilhelm Bromm, Mechanische Werkstatte, am 19. 9. 35.

Familiennachrichten Werk Dortmund

Geburten:

Ein Sohn:

Hugo Schulte, Radfabrik, am 15. 9. 35; Paul Buchmakowski, Hochöfen, am 23. 9. 35; Oskar Rauche, Zur. Ww. 2/4, am 16. 9. 35; Paul Raspe, W.B. Stahlwerk, 14. 9. 35; Franz Jüllberg, Baubetrieb, am 17. 9. 35; Wilhelm Schäfer, Stahlformgießerei, am 21. 8. 35; Otto Klöne, Radfabrik, am 14. 9. 35; Georg Mesche, Walzendreherei, am 12. 9. 35; Karl Hermann, W.B.-Grobwalzwerk, am 10. 9. 35; Hermann Brauer, Wagenbau, am 30. 8. 35; Paul Krause, Presswerk, am 6. 9. 35; Karl Güse, Zur. Ww. 2/4, am 5. 9. 35; Clemens Dieckhöfer, Brückenbau, am 12. 8. 35; Ewald Schüpphaus, Druckerei, am 3. 9. 35; Hugo Redwig, Brückenbau, am 2. 9. 35; Ferdinand Meiser, Walzwerk I, am 22. 6. 35; Paul Utermann, Kleinbau, am 27. 8. 35; Walter Kleff, Zur. Ww. 2/4, am 12. 7. 35; Konrad Körber, Zur. Ww. 2/4, am 8. 9. 35;

Eine Tochter:

Eduard Baer, Martinwerk, am 31. 8. 35; Willy Zeuschke, Radfabrik, am 25. 8. 35; Johann Kirsch, Walzendreherei, am 12. 9. 35; Eduard Walther, Brückenbau, am 4. 9. 35; Arthur Uhl, Verb.-Montage, am 31. 8. 35; Johann Lüde, Baubetrieb, am 30. 8. 35; Erich Lorei, Kesselschmiede, am 12. 9. 35; Clemens Wille, Zur. Ww. 2/4, am 18. 9. 35; Friedrich Hengelage, Baubetrieb, am 20. 9. 35; Friedrich Martin, Baubetrieb, am 24. 9. 35; Hermann Hillebrandt, W.B.-Grobwalzwerk, am 15. 9. 35.



