



HOESCH



= WERKZEITSCHRIFT DER HOESCH AKTIENGESellschaft =

16. Jahrgang

Februar 1940

Nummer 2

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



Wertaufnahme

Raimauer in Hengelo (Holland)

aus Stahlspundbohlen „Hoesch“, Profil II, Bohlenlängen 12 bis 14 m

Fahrlässiger Landesverrat

Wir begegnen in diesen Tagen und Wochen unzählig vielen Menschen, vor allem alten Frontkämpfern aus dem Weltkriege, die eigentlich in allen Gesprächen immer wieder die gleiche Frage aufwerfen: Was ist das diesmal für ein Krieg? Das ist ja eine ganz ulla Angelegenheit! Ist eigentlich überhaupt Krieg? Westwall und Maginotlinie stehen sich gegenüber; im Zwischenfeld neben Artilleriefeuerüberfällen nur Spähtruppunternehmungen; Aufklärungsflüge ins feindliche Land; die deutsche Gegenblockade mit ihrem Kampf um die Handelschiffstonnage — das ist so alles und scheint uns allen so wenig. Es berührt uns kaum; unser Leben geht fast ungefürt weiter. Und doch ist Krieg! Auch ohne daß entscheidende Schlachten geschlagen werden, steht unser Vaterland in einem gewaltigen Abwehrkampf. Nur ist die Front nicht allein am Westwall, in den Grenzluftzonen oder an den Küsten Englands. Die Front ist überall, sie geht jeden von uns an. Wir haben gelernt, von der Front der Heimat zu sprechen. Ein fürchterbares Kriegsende 1918 ist uns noch mit seinem Verlagen der Heimat mahnende Erinnerung.

Auch der Front der Heimat mit ihrer Arbeit, Organisation und Rüstung steht der Feind gegenüber. Durch seine Blockade sucht er ihr die Rohstoffgrundlage zu entziehen. Durch diplomatische Künste will er neutrale Staaten vom Handel mit uns abhalten. Aber auch Spähtrupps sind gegen diese Front der Heimat angefeuert. Ihre Aufgabe ist es, zu sehen und zu hören. Spione sind diese Spähtrupps, die in unser Vaterland eindringen. Sehen wollen sie, was wir in unseren Rüstungsbetrieben machen, wie wir die Ernährung des Volkes sicherstellen. Hören wollen sie über die Stimmung im Volke, über neue Pläne und Absichten. Alles das mit dem Ziel, auch an der Front der Heimat unser Volk zu vernichten. Diesem Feinde, der hören und sehen will, stehen wir zu jeder Zeit und Stunde gegenüber. Dieser Feind ist besonders gefährlich, da er unsichtbar ist. Er wohnt vielleicht mit uns in einem Hause, er sitzt mit uns am Tisch, wir treffen ihn im Verkehr, überall kann er neben uns sein! Und wir?

Wie wenig denken wir daran. Weil wir diesen Krieg im Dunkeln, diese Spione nicht erkennen, werden wir leichtsinnig, reden in fahrlässiger Weise über das, was wir arbeiten, was wir hören. Nur zu oft vergessen wir, daß der „Biedermann“, der neben uns steht, uns gar nicht oder nur oberflächlich bekannt ist. Wo immer es auch sei, wir plaudern vielleicht gar laut davon, daß wir in einem Stahlwerk arbeiten, daß bei uns neue Instrumente gebaut werden, daß unsere Firma eine neue Waffe entwickelt hat, daß der neue Flugmotor es ist uns so voll ums Herz, wir müssen doch darüber reden können. Und erzählt uns jemand etwas von diesen Dingen, so stehen wir mit offenem Munde dabei und fragen ihn noch ein Loch in den Bauch. Er wollte vielleicht gar nicht so viel reden; wir zwingen ihn noch dazu.

Wie schütze ich mich vor der ausländischen Spionage?

Jedem Deutschen kann es einmal widerfahren, daß sich ausländische Spionageagenten oder auch landesverräterische Deutsche an ihn herannahen. Selbstverständlich sind diese Agenten und Landesverräter niemals sofort als solche zu erkennen. Sie beginnen mündlich oder brieflich ihr Verführungswerk in der Masse harmloser Biedermänner oder freigelegter Freunde. Erst wenn sie auf dem Umweg über ein vorgezeichnetes Interesse am Wohl des zu Verführenden glauben, sich Vertrauen erschließen zu haben, lassen sie die Masse fallen und treten mit ihren schmutzigen Anliegen hervor.

Ein anderer Weg der Agentenwerber besteht darin, daß sie sich an Personen herannahen, von denen sie glauben, daß sie Bindungen zu früheren marxistischen Bewegungen haben oder dem neuen Deutschland feindlich gegenüberstehen. Hier arbeitet der internationale Volkswissenschaftler mit der internationalen Spionage zusammen.

Wer der ausländischen Spionage ins Netz gegangen ist, d. h. wer sich von internationalen Agentenwerbern dazu verleiten ließ, gegen die Gesetze seines Vaterlandes zu verstoßen, für den gibt es kein Entkommen mehr. Spionageagenten kennen keine seelischen Hemmungen. Sie wenden zwei immer wieder erfolgreiche Mittel an, um ihre Opfer zu immer neuem Verrate anzutreiben. Einmal wird der Verräter auf das allerstümmerlichste entlohnt, und zum zweiten wird er zu ständig neuem Verrat erpreßt durch die ewige Drohung, daß er bei der eigenen Behörde angezeigt werde, wenn er etwa beabsichtige, sich zurückzuziehen. So muß der Verräter sein verbrecherisches Tun fortsetzen, bis ihn sein Schicksal erreicht.

Dieses Schicksal ist im ersten Satz des Landesverratsgesetzes vom Jahre 1934 klar umrissen. Er lautet: „Wer es unternimmt, ein Staatsgeheimnis zu verraten, wird mit dem Tode bestraft“. Ebenso wird derjenige, der es unterläßt, rechtzeitig von einem geplanten Landesverrat oder einer Sabotage Bericht zu erstatten, mit hohen Freiheitsstrafen, in allen schwereren Fällen mit dem Tode bestraft.

Gleichgültig, ob wir leichtfertig erzählen oder neugierig fragen — es ist dies fahrlässiger Landesverrat. Wir lassen auf diese Weise, wie es im Gesetz heißt, ein Staatsgeheimnis an einen anderen gelangen, oder wir unternehmen es, durch unser Fragen uns Kenntnis von einem Staatsgeheimnis zu verschaffen. Damit gefährden wir fahrlässig das Wohl des deutschen Staates. Darauf steht nach dem Gesetz mit Recht schwere Strafe: Gefängnis oder Zuchthaus.

Der Weg einer leichtfertigen Erzählung ist doch so: Unser Plaudern von einer neuen Waffe hört der feindliche Spion, — oder ein anderer, der es von uns aufgeschnappt hat, erzählt es so lange weiter, bis es schließlich einem solchen Spione zu Ehren kommt, — oder ein dritter schreibt es an Verwandte oder Bekannte ins Ausland und feindliche Spione bekommen es zu lesen. Leichtfertig wäre es nun zu sagen: Was nützt das aber schon dem Gegner; mit der bloßen Tatsache, daß wir eine neue Waffe haben, kann er doch nichts anfangen. Doch! Die feindliche Spionage kennt nämlich von diesem Augenblick an nur ein Ziel: mehr herauszubekommen. Und es ist doch nicht ausgeschlossen, daß sie eines Tages an andere Schwäger gerät, die genau so leichtfertig plaudern und fahrlässigen Landesverrat begehen. Und dann hat sie ihr Ziel erreicht. Der Gegner kennt die Waffe und weiß ihr zu begegnen. Unsere eigenen Kameraden an der Front müssen dann unsere Leichtfertigkeit und Schwachhaftigkeit mit dem Leben bezahlen.

Es mag nun einer kommen und sagen, wie soll ich denn immer wissen, was ein Staatsgeheimnis ist? Vielfach zwar wird es mir gesagt, aber oft auch nicht. Da habe ich vielleicht beim Mittagessen von Arbeitskameraden gehört, welche Bedeutung das Stück, das ich fertige, eigentlich hat. Das Wissen um die Fertigung eines bestimmten Einzelteiles kann allein schon der feindlichen Spionage wertvollen Fingerzeig geben. Denn auch der Feind hat geschickte Techniker, die ihr Handwerk verstehen. Fragen wir also nicht immer nach dem Staatsgeheimnis. Staatsgeheimnisse haben für uns alle Dinge zu sein, von denen wir wissen und glauben, daß sie für die Landesverteidigung von Wert sind. Und ist auch das noch fraglich, so schweigen wir trotzdem darüber.

Die Abwehrwaffe der Heimatfront ist das Schweigen.

Wir halten den Mund über das, was in unserem Betriebe vorgeht. Wir erzählen es auch nicht zu Hause. Unser Stolz sei es, nicht aus übervollem Herzen über unsere Rüstung zu reden, sondern zu schweigen. Denn unser Reden ist Landesverrat, unser Schweigen dagegen eine Tat, mit der wir unserem Volke helfen, seinen Abwehrkampf siegreich zu bestehen. Wo wir einen anderen über solche Dinge reden hören, halten wir ihm den Mund zu und warnen ihn. Dann wird auch die Front der Heimat ihren Anteil haben an dem großen Endsiege!

Auch der fahrlässige Landesverrat, d. h. jedes fahrlässige Preisgeben von geheimem Wissen, sowie jeder fahrlässige Umgang mit anvertrautem Geheimmaterial (Stüde einer geheimzuhaltenden Fertigung, Pläne, Karten usw.) leistet der Spionage Vorschub und unterstützt den Gegner. Manches eine unbedachte Äußerung hat schon unübersehbares Unglück über bisher unbescholtene Volksgenossen und ihre Familien gebracht. Denn auch derjenige hat hohe Gefängnisstrafen zu erwarten, der durch Fahrlässigkeit in Worten und Werken dem Feinde Vorschub leistet.

Zum Schluß veröffentlichen wir zur eindringlichen Belehrung eines jeden Gefolgschaftsmitgliedes die sieben Leitsätze, die das Oberkommando der Wehrmacht im Kampf gegen Spionage und Sabotage ausgegeben hat:

Wie kann jeder Volksgenosse Spionage und Sabotage bekämpfen?

1. Er erfüllt seine Pflicht, aber spricht darüber nicht zu Fremden und läßt sich niemals und von niemanden ausfragen.
2. Er beachtet mit peinlicher Sorgfalt alle bekanntgegebenen Geheimhaltungsbestimmungen.
3. Er belehrt seine Arbeitskameraden, wenn sie fahrlässig gegen diese Bestimmungen handeln.
4. Er läßt sich auch nicht zum Schein oder in der Absicht, einen Spion fangen zu wollen, auf ein grundsätzlich verbotenes und strafbares Spiel mit einem von ihm erkannten oder an ihn herantretenden Spion oder Sabotageagenten ein.

Er sucht vielmehr durch eine harmlose Gesprächsführung Zeit zur Anzeige zu gewinnen.

6. Er meldet jeden begründeten Spionage- oder Sabotageverdacht seinem Betriebsführer, ohne zu irgend jemandem darüber zu sprechen.
7. Er weiß, daß sich diese Anzeigepflicht auf alle, also auch auf seine Kameraden und selbst auf seine Familienangehörigen erstreckt.

Weichenbau, geschichtliche und technische Betrachtungen

Von Oberingenieur Rudolf Schulte, Maschinenfabrik Deutschland

Die seit dem Jahre 1911 der Hoesch A.G. angegliederte Maschinenfabrik Deutschland hat schon bei ihrer Gründung im Jahre 1872 den Bau von Weichen, Kreuzungen usw. aufgenommen und zählt somit zu den ältesten und bekanntesten Weichenbauanstalten des Großdeutschen Reiches. Gewissenhafte Bearbeitung der Aufträge, maßgerechte und saubere Ausführung durch gute Fachkräfte gründeten und sichern neben der Verwendung des besten und zweckmäßigsten Werkstoffes den guten Ruf der Maschinenfabrik Deutschland, so daß heute die Erzeugnisse unseres Weichenbaues als Höchstleistung deutscher Wertmannsarbeit überall geschätzt und anerkannt sind.

Bei dem Bau der Weichen kommen sehr viele Eisenbahnbaustoffe wie Schienen, Zungen, Radlenker, Lashen, Schwellen usw. zur Verwendung, die in den neuzeitlich eingerichteten und leistungsfähigen Walzwerken der Hoesch A.G. hergestellt werden.

Es dürfte deshalb für viele Werksangehörige interessant sein, etwas über den Verwendungszweck und die Weiterverarbeitung der Stoffe zu erfahren, zu deren Herstellung sie ihre ganze Arbeitskraft eingesetzt haben.

Wer wenig Gelegenheit hatte, sich mit der geschichtlichen Entwicklung der Eisenbahnen zu befassen, der ahnt gar nicht, aus welcher kleinen Anfängen die Eisenbahn hervorgegangen ist. Wie selbstverständlich ist es heute für jeden Volksgenossen, eine Fahrkarte zu kaufen und mit dem fahrplanmäßigen Zuge in einem geheizten Wagen an sein Reiseziel befördert zu werden, und doch, welche Arbeit, Mühe und welcher Erfindungsgeist mußten aufgewendet werden, um die Eisenbahn zu ihrer heutigen Blüte und auf den jetzt erreichten hohen technischen Stand zu bringen.



Der Eisenbahnkurve des Erfinders Trevithick 1808. Diese Bahn war eine der zahlreichen Versuche vor der endgültigen Lösung des Problems durch Stephenson, 1825.
Zeichnung von Thomas Newlandsen

In dem engen Rahmen dieses Aufsatzes soll deshalb zum besseren Verständnis und zur Gesamtübersicht zunächst einiges aus der Geschichte und Entstehung der Eisenbahnen mitgeteilt werden.

Wie allgemein bekannt, ist die Eisenbahn eine Straße, auf der sich Fahrzeuge nicht beliebig auf allen Stellen ihrer Breite, sondern auf fest bestimmten eisernen Spuren bewegen können. Ihr Dasein dient dem leichteren Verkehr zwischen den Wohnplätzen der Menschen, sie ist demnach aus den gleichen Bedürfnissen und Bestrebungen entstanden, die zu dem Bau von Straßen führten. Die Straßen sind denn auch im weitesten Sinne Vorläufer und Vorbilder der Eisenbahn gewesen. Der Zustand der Straßen und ihre Zahl ist ein sicherer Beweis für die Wohlfahrt und den Stand der geistigen Kultur eines Landes.

Je vollkommener die Straßen, um so größere Mengen Güter können befördert werden, ja das Vorhandensein von Straßen ist geradezu Vorbedingung für den Austausch von Gütern zwischen Stadt und Land, zwischen Ländern und Erdteilen.

In richtiger Erkenntnis dieser wichtigen Grundbedingung sind kultivierte Völker, in deren Ländern sich große Verkehrsmengen bewegten, stets bestrebt gewesen, ihre Verkehrswege, wozu selbstverständlich auch Schiffsfahrts- und in der neuen Zeit Luftwege gehören, dem derzeitigen Höchststand der Technik entsprechend auszubauen.

Es ist auch gewiß kein Zufall, daß unser Führer die vorhandenen Verkehrswege verbessern und neue Autostrassen in einer Konstruktion und Anzahl bauen läßt, die in der ganzen Welt Bewunderung erregen, sondern dies zeugt von der tiefen Erkenntnis des oben Gesagten und von dem kulturfördernden Willen des Nationalsozialismus, auch auf diesem Gebiete die grundlegenden Vorbedingungen für den weiteren Kulturaufstieg des deutschen Volkes zu schaffen.

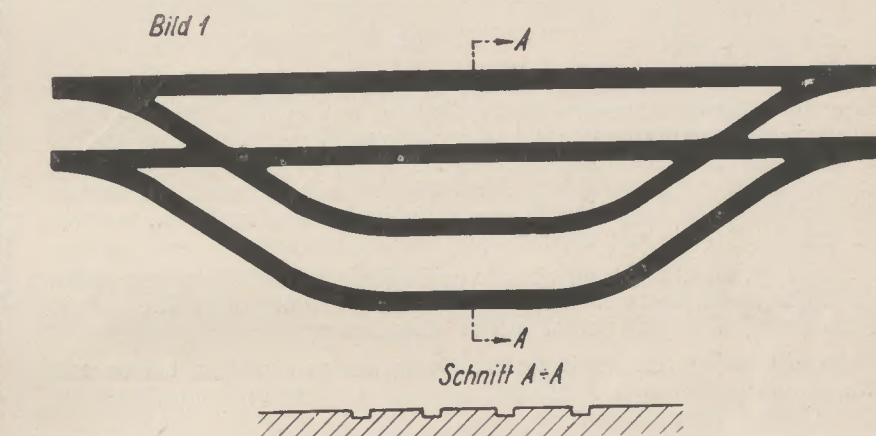
Die ältesten Straßen, von denen Geschichtsforscher berichten, sollen durch die Fürstin der Ägypter, Semiramis, der Gründerin der Stadt Babylon, erbaut worden sein. Schon in der damaligen Zeit hatte man den Wert einer horizontal verlaufenden Straßenoberfläche erkannt, denn es geht aus den Berichten hervor, daß bei dem Bau dieser Straßen Berge eingeebnet und Täler aufgefüllt wurden.

Dann folgen die Straßen der Perser, über welche der griechische Geschichtsschreiber Herodot berichtet, der insbesondere die über 14 000 Stadien (etwas über 2600 Kilometer) lange Straße von Ephesus über Sardes nach Susa erwähnt.

Auch China hatte uralte Straßen, die sehr breit und beiderseitig mit Bäumen bepflanzt gewesen sein sollen.

Das erste Volk aber, von dem die Geschichte berichtet, wirkliche Straßen mit aus Gestein hergestellten Oberflächen gebaut zu haben, sollen die Phönizier gewesen sein, von denen sich die Kunst des Straßenbaues weiter auf die Griechen übertrug.

Die griechischen Straßen sind schon mit größerer Sorgfalt gebaut worden, weil sie bestimmt waren, hochaufgebaute Opferfuhrwerke mit Götterbildern und Altären zu bewegen. Diese Straßen hatten in ihrer größten Länge schon sorgfältig in Stein gehauene Rillen von etwa 50 Millimeter Tiefe bei 1630 Millimeter Spur und in bestimmten Abständen Verbreiterungen, welche als Ausweichgleis dienten, die ermöglichten, daß die entgegenkommenden Fuhrwerke aneinander vorbeifahren konnten. Spuren dieser Straßen sind heute noch erhalten insbesondere bei dem altgriechischen Heiligtum von Delphi, wo die beschriebenen Wege und Ausweichungen in harte Felsen gehauen werden mußten, was mit den damaligen Werkzeugen keine geringe und leichte Arbeit gewesen ist. Diese Spurrillen, die etwa nach Bild 1 angebracht sind, ergeben schon

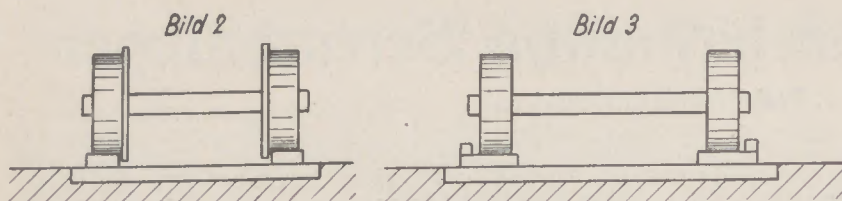


die Linienführung einer Weiche und sind in ihrer Wirkungsweise unseren Eisenbahnen viel ähnlicher als den Straßen der späteren Völker.

Die militärische Machtentwicklung der Römer erforderte die schnelle Bewegung von Soldaten und Material, deshalb war ein weiterer Ausbau der Straßen unbedingt erforderlich, um die eroberten weiten Gebiete miteinander zu verbinden, machtpolitisch zu festigen und zu halten. Fast alle römischen Kaiser haben während ihrer Regierungszeit neue Straßen gebaut und das vorhandene Straßennetz erweitert. Wenn man bedenkt, daß neben dem heutigen Italien, die Alpenländer, Frankreich, die Rhein- und Donaugegenden sowie die Inseln Sizilien, Sardinien, Corsica und Britannien zu dem römischen Reich gehörten, und in allen diesen Ländern Straßen in einer für die damalige Zeit vorbildlichen Form bis 18 Meter Breite angelegt wurden, so kann man ermessen, welche umfangreiche Arbeit die Römer im Straßenbau geleistet haben. Diese Römerstraßen waren in der Hauptsache als Heerwege gedacht und wurden in drei Abteilungen gebaut. Der mittlere Teil hatte festeren Grund und diente für den Marsch der Infanterie, auf den beiden seitlichen bewegte sich die Kavallerie und die Fuhrwerke. In morastigen Gegenden wurden Zimmerwerke aus Eichenholz verlegt, die im Moor versenkt wurden. Diese Straßen hatten schon Meilensteine, Wegezeichen, Ruheplätze und Aufsteigestiege für Reiter. An das Vordringen der Römer vom Rhein zum Teutoburger Wald erinnert in unserer Gegend heute noch die Bezeichnung „Helleweg“, der sich von Duisburg über Dortmund, Soest nach Pöster erstreckt. Nicht allein der Name Osten- und Westentweg in Dortmund, auch in den zwischen Dortmund und Anna gelegenen Orten Körne, Wambel, Bradel, Affeln, Wiedede und Massen gibt es noch die Straßenbezeichnungen „Helleweg“, die auf den von den Römern angelegten „hellen Weg“ zurückzuführen sind.

In Deutschland geschah für den Straßenbau im Mittelalter sehr wenig, obwohl ab und zu zwischen den hervorragenden Handelsplätzen die Uebergänge über die Flüsse überbrückt waren. Die ersten Straßen von etwas besserer Herstellung besaßen zunächst die Rheinprovinzen, später Württemberg, Sachsen, Brandenburg und Oesterreich.

Die spätere Entwicklung der Eisenbahnen aus den Straßen ist darauf zurückzuführen, daß die Spuren, auf denen besonders bei schmalen Straßen die Räder rollten, immer tiefer wurden und damit den Weg bald unbrauchbar machten, während die übrigen Teile der Straße noch gut erhalten waren. Es lag deshalb nahe, diese Spurrillen besonders haltbar zu machen und gut zu unterfüllen. Hierzu wurden zunächst Bohlen und Balken genommen. Damit die Räder in dieser Spur blieben, erhielten

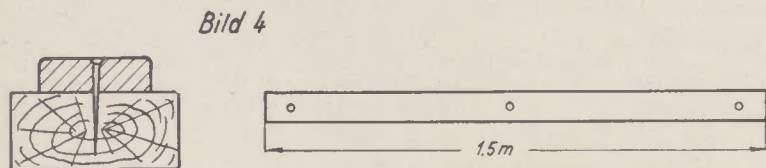


entweder die Räder (Bild 2) oder die Bohlenbahnen Räder (Bild 3). Solche Spurbahnen finden sich zunächst in den Bergwerken, vereinzelt aber auch im Freien. Diese Bohlenbahnen nuktten sich, besonders bei starkem Verkehr, sehr schnell ab, und man suchte nach Mitteln, um diesen Mangel abzuheben, es dauerte aber lange, bis eine brauchbare Ausführung gefunden war.

Das Eisen war damals noch sehr teuer, weil man es noch nicht verstand, größere Mengen herzustellen.

Die Engländer waren die ersten, die etwa im Jahre 1650 Eisen für die Spurbahnen verwendeten, sie stellten aber nicht etwa die ganze Schiene aus Eisen her, sondern benagelten die besonders stark beanspruchte Steigungs- und Kurvenstellen mit Schmiedeeisen. Man hätte wohl noch lange gezögert, die teure Eisenspur zu bauen, wenn nicht, wie schon so oft bei wichtigen Neuerungen, ein Zufall die großen Vorteile der Eisenbahnen gezeigt hätte. Im Jahre 1767 waren in England die Eisenpreise so niedrig, daß die Colebrook-Dale Eisenwerke sich entschlossen, eine große Menge Roheisen auf Vorrat herzustellen, zunächst als Schienen zu gießen und so lange als Spurbahnen zu verwenden, bis sich Gelegenheit zum späteren Verkauf des Eisens bieten würde.

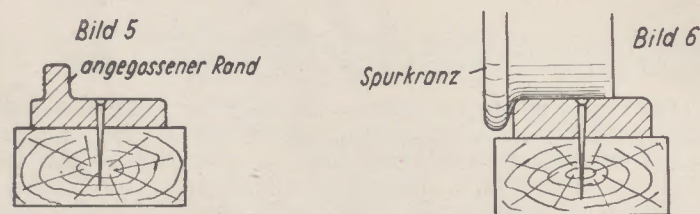
Diese Spurbahnen erhielten etwa die Form nach Bild 4, waren 1,5 Meter lang und mit drei Löchern für die Befestigung durch Nägel versehen.



Es zeigte sich sehr bald, daß diese Ausführung nicht nur eine außerordentlich niedrige Abnutzung hatte, sondern daß auch die Unterhaltung viel einfacher und billiger war. Ganz besonders vorteilhaft wirkte sich die geringere Reibung aus, was dadurch zum Ausdruck kam, daß jetzt eine viel größere Last durch ein Pferd bewegt werden konnte als vorher. Man entschloß sich daher, nicht nur diese Bahn liegenzulassen, sondern noch andere Bahnen mit Eisenbahnschienen zu bauen.

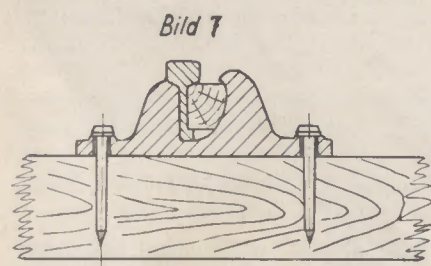
Dieser Zufall und die scheinbar so geringfügigen Verbesserungen gaben den Anstoß, den eisernen Spurbahnweg, die „Eisenbahn“, auch für andere Werke herzustellen und immer weiter auszubauen.

Um eine bessere Spurbahn der Fahrzeuge zu erreichen, wurde nach einigen Jahren als weitere Verbesserung an der Schienenaußenkante ein Rand (Bild 5) angegossen.



Später verzichtete man immer mehr auf diesen Rand an der Schiene und brachte dafür einen Spurkranz an den Rädern an (Bild 6). Von dieser einfachen Konstruktion rührt sonderbarerweise das eigentümliche Maß unserer heutigen Normalspur her, die vier Fuß 8 1/2 Zoll = 1435 Millimeter beträgt, und in den weitaus meisten Ländern verlegt ist. Nur ganz wenige Länder haben andere Spuren, von denen einige wichtige der Vollständigkeit wegen erwähnt seien. Rußland hat eine Breitspur von 5 Fuß = 1524 Millimeter, Südafrika die sogenannte Kapspur von 3 Fuß 6 Zoll = 1067 Millimeter, dann ist noch die alte englische Breitspur von 5 Fuß 6 Zoll = 1676 Millimeter zu erwähnen, die aber kaum mehr Anwendung findet. Außerdem gibt es auch heute noch alle möglichen Schmalspurbahnen, von denen die wichtigsten 600, 750, 900 und 1000 Millimeter Spur haben.

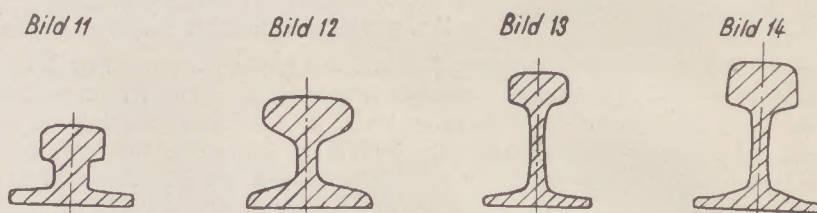
Hatte man bisher nur Schienen aus Gußeisen benutzt, so wendete man sich mit der Zunahme des Verkehrs- und der Transportgewichte immer mehr dem zäheren Schmiedeeisen zu, wobei meist ein rechteckiger Querschnitt genommen wurde, weil man die Kunst, dem Eisen beim Walzen beliebige Formen zu geben, noch nicht kannte. Im Jahre 1820 sind die ersten Schienen gewalzt worden in der heute bestehenden erscheinenden Länge von 15 Fuß = 4,708 Meter. Die Befestigung dieser Schienen erfolgte in gußeisernen Stühlen (Bild 7) auf Einzelblöcken oder später auch schon auf Querschwellen.



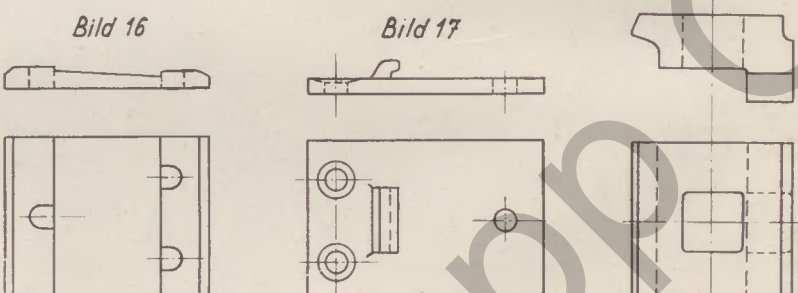
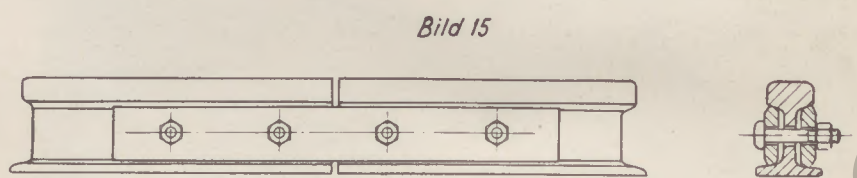
Der erste Techniker, der Schienen mit symmetrischem Querschnitt erfand und verlegte, war Robert Stephenson, der Sohn des berühmten

Lokomotivkonstruktors Georg Stephenson. Die Schienen nach Bild 10 hatten oben die gleichen Abmessungen wie unten und konnten daher nach Abnutzung umgewandt werden, wodurch ihre Lebensdauer nahezu verdoppelt wurde.

In Amerika, wo ein großer Holzreichtum vorhanden war, konstruierte man die sogenannten Breitgleisigen Schienen, also Schienen mit einem breiten Fuß, zunächst aus Holz. Diese Form wurde durch den englischen Ingenieur Vignoles nach Europa gebracht, und noch heute bezeichnet man unsere üblichen Schienen mit „Vignoleschienen“. In Europa erkannte man sehr schnell die großen Vorzüge dieser Schienen für eine günstige Druckübertragung, sichere Auflage und ihre einfachere und bessere Befestigung auf den Schwellen. Die Eigenart des Querschnittes ermöglicht auch die Erzielung großer Widerstandsmomente für die Aufnahme waagerechter und senkrechter Kräfte, bei geringstem Stoffverbrauch. Diese Schienen, die sich von allen damals bekannten Formen am besten bewährten, wurden nach und nach vervollkommen, bis sie die heutige praktische und zweckmäßige Form erhielten (Bild 11 bis 14).

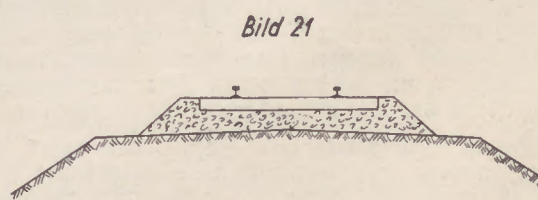
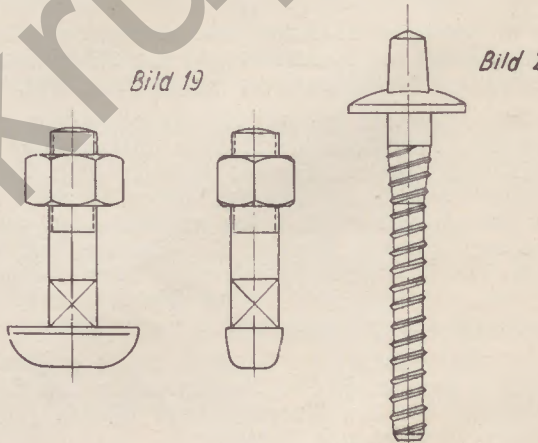
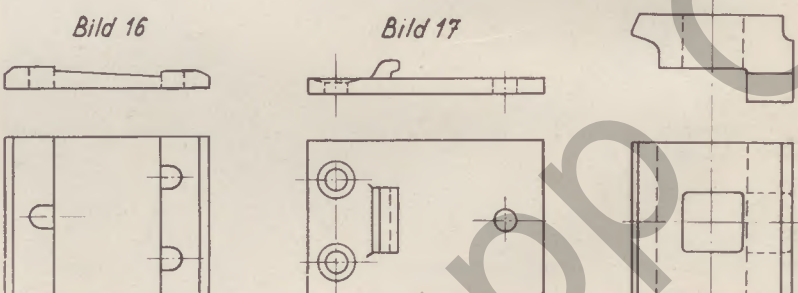
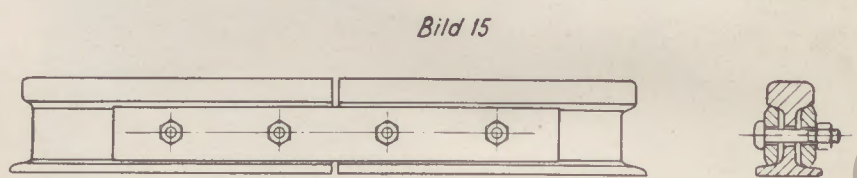
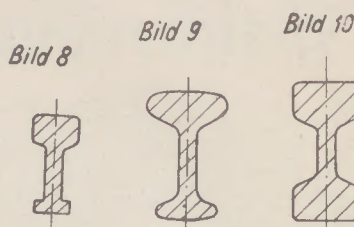


Ebenso wie die Schienen entwickelten sich auch die Schienenverbindungen erst nach und nach, man schaffte die sogenannten Lashenverbindungen zum Zusammenhalten der Schienenenden (Bild 15), erfand die Unterlags- (Bild 16) und Hakenplatten (Bild 17), Klemmplatten (Bild 18), Hakenrauben (Bild 19) und Schwellenrauben (Bild 20) zur besseren Befestigung der Schienen, legte die Gleise in Bettungen (Bild 21) und brachte sie auf den heutigen vollkommenen Stand. Niemals



hat die Entwicklung geruht, und gerade in den letzten Jahrzehnten erlebten wir gewaltige Umwälzungen und Verbesserungen, welche durch die bedeutend höheren Verkehrslasten und größeren Zuggeschwindigkeiten bedingt sind. Erwähnt seien an dieser Stelle nur die schweren Schienen (49 kg/m, daher die Bezeichnung S. 49), die Verlängerung der Schienen (bis 60 Meter), Lashenverbindungen mit Stoßbrücken (Bild 22) und Fußklammern (Bild 23), ungelochte Schwellen durch Verwendung von Rippenunterlagsplatten (Bild 24 und 25), welche bei Stahlschwellen aufgeschweißt sind.

Bei den Eisenbahnen bediente man sich zunächst der Tier- und Menschenkräfte. In einigen Fällen wird auch, lange vor Erfindung der Lokomotive, die Dampfmaschine zum Bewegen der Lasten angewandt. Die

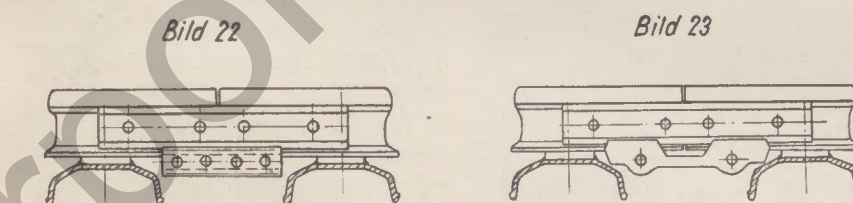


erste Lokomotivmaschine in wirklich brauchbarer Ausführung fuhr 1805 auf der englischen Bahn von Wetherby nach Tydfil. Merkwürdigerweise glaubten alle damaligen Techniker, daß die Haftungskraft der glatten Räder nicht ausreichen würde, schwere Lasten zu ziehen oder Steigungen zu befahren, man war vielmehr der Ansicht, daß sich die getriebenen Räder auf den Schienen gleitend drehen würden. Und so bearbeitete man die verschiedenen Verbesserungen, insbesondere Zahnradantriebe aus, welche als Vorläufer unserer heutigen Zahnrad-Gebirgsbahnen anzusehen sind.

Georg Stephenson ließ 1814 Versuche mit Lokomotiven mit glatten Rädern anstellen, die so günstig ausfielen, daß mehrere Maschinen mit glatten Rädern gebaut wurden. Bei dem Wettbewerb um die beste Lokomotive, die durch die Manchester-Liverpool-Gesellschaft stattfand, bewarb sich auch Stephenson und errang den ersten Preis. Nach den Vorschriften des Wettbewerbes sollte die Lokomotive ein Gewicht von etwa 120 Zentner

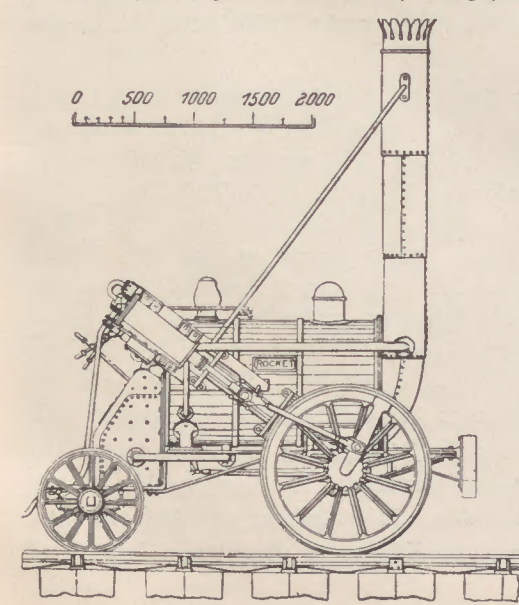


Deutschlands erste Eisenbahn von Nürnberg nach Jülich, eröffnet am 7. Dez. 1835. Zeitgenössischer Stich. Berlin, Postmuseum.



(6000 Kilo) haben, das dreifache ihres Gewichtes, also 18 000 Kilo, ziehen können und dabei eine Geschwindigkeit von 15 Kilometer in der Stunde erreichen. Diese Bedingungen waren nach unseren heutigen Begriffen sehr bescheiden, stellten damals aber erstrebenswerte Höchstleistungen dar.

Am 6. Oktober 1829 fand dieses große Wettrennen statt, und alle, am meisten aber wohl der Erbauer Stephenson selbst, waren überrascht. Während die beiden übrigen an dem Wettbewerb beteiligten Maschinen die Bedingungen nicht erfüllten, übertraf Stephenson's Lokomotive „Rocket“ (übersetzt = die Rakete) die gestellten Bedingungen bei weitem, denn sie zog das Fünffache ihres Gewichtes und entwickelte dabei eine Geschwindigkeit von 22 bis 28 Kilometer in der Stunde. Später wurde die Leistungsfähigkeit der Lokomotive durch eingezogene Siederohre, welche die dampferzeugende Fläche erheblich vergrößerten, noch bedeutend gesteigert, und man kann sagen, daß unsere heutigen Lokomotiven nur eine Weiterentwicklung des Stephenson'schen „Rocket“ darstellen.



Stephenson's „Rocket“

Mit der Vervollkommenung der Lokomotive war die Bahn für jeden weiteren Fortschritt im Eisenbahnwesen gebrochen, und so nahm auch in fast allen

zivilisierten Ländern der Eisenbahnbau in kurzer Zeit einen ungeheuren Aufschwung. Die erste deutsche Eisenbahn wurde zwischen Nürnberg und Jülich erbaut und am 7. Dezember 1835 eröffnet.

Verwendet wurden 4,71 Meter lange Schienen nach Bild 26 mit einem Gewicht von 12 kg/m, die in gußeisernen Stühlen befestigt waren, die auf Steinquadern ruhten. Nur eine kurze Strecke dieser Bahn hatte auf einem besonderen Damm Holzquerschwellen. Die Walzwerke von Remm in Rastatt hatten große Schwierigkeiten zu überwinden, um diese ersten in Deutschland gewalzten profilierten Schienen für Hauptbahnen herzustellen.

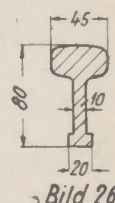


Bild 26

Interessant ist ein Bericht der Verwaltung der Nürnberg-Jülicher Bahn aus dem Jahre 1843. Hiernach zeigen viele Schienen nach sieben Betriebsjahren, insbesondere an den Stößen Risse und Spalten, die mit gutem Erfolg durch neues Schmiedeeisen ausgespant und dann verschweißt wurden. Nur 30 Schienen waren nach acht Betriebsjahren unbrauchbar und mußten ausgetauscht werden. Ein Vergleich der an der ersten deutschen Eisenbahn verwendeten Schiene mit dem heute vorzugsweise verwendeten Schienenprofil S 49 dürfte die Entwicklung von 104 Jahren am deutlichsten zeigen (Bild 27).

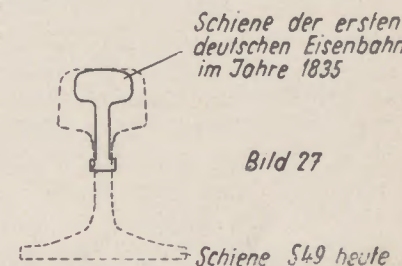


Bild 27

	1835	1939
Querschnittfläche	1528 mm²	6250 mm²
Gewicht für 1 Meter Schiene	12 kg	49,05 kg
Schienenlänge	4,71 m	60 m
Gesamtgewicht einer Schiene	56,5 kg	2843 kg

Mit der Entwicklung der Fahrbahn und der Lokomotiven hielt auch die Entwicklung der Fahrzeuge—Wagen usw.—gleichem Schritt. Statt der im ersten Stadium der Eisenbahn vorhandenen kleinen offenen Karren und leichten ungefederten Lokomotiven sehen wir bald zwanzig und mehrtonnige Kohlenwagen, bequem eingerichtete Personenwagen, mit größtem Luxus ausgestattete Speise- und Schlafwagen, die durch auf's höchste ausgestattete und vervollkommnete Riesenzuglokomotiven gezogen, in höchster Geschwindigkeit durch die Länder laufen.

Die neuesten Schöpfungen der Großraumgüterwagen für 100 Tonnen Ladegewicht und darüber, die besonders schnellfahrenden D-Züge mit ihren großen Glasfenstern, wie der Rheingold und der stromlinienförmige fliegende Hamburger, sind allen Volksgenossen mindestens aus den Zeitungen bekannt und brauchen daher an dieser Stelle nicht näher beschrieben zu werden. Weniger bekannt ist, daß die sehr rührige technische Leitung der Lübeck-Büchener Eisenbahn schon seit Jahren zweistöckige bequeme Personenwagen in Betrieb hat, deren Stahlblechgehäuse gleichzeitig Fahrzeugträger sind, und die ihrer außergewöhnlich großen Fenster wegen eine besonders gute Aussicht ermöglichen und daher sehr geschätzt wird.

Die gleiche Bahn hat in ihrer Strecke auch als erste deutsche Eisenbahn ihren gesamten Oberbau einschließlich der Weichen verschweißt und damit in über 300 Kilometer Gleislänge keine Lashenverbindung liegen. Auf diese Neuerungen ist an dieser Stelle aufmerksam gemacht, um darzutun, daß die Weiterentwicklung der Eisenbahn absolut nicht als abgeschlossen zu betrachten ist, sondern von tüchtigen Fachleuten immer weiter vorgetrieben wird.

Nicht unerwähnt sei auch noch die Entwicklung des Signal- und Sicherungswesens, das ebenfalls aus den kleinsten Anfängen hervorgegangen ist. Infolge eines Unfalles erkannte Georg Stephenson, daß er seiner schnell dahinbraufenden Lokomotive noch viel schnellere Boten vorausschicken müsse und erkannte zunächst die optischen Signale, zu denen später noch die hörbaren Signale kamen. Die weitere Vervollkommenung auf diesem Gebiete verdanken wir jedoch der Anwendung der Elektrizität, die sich hierzu am geeignetsten erwies und das Eisenbahnwesen auf einen Höchststand der Sicherheit gebracht hat.

Die Kohlentransportverhältnisse des Ruhrgebietes vor 150 Jahren

Eines der Haupthindernisse für die Entwicklung des Steinkohlenbergbaues im Ruhrgebiet waren in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die durchaus unzulänglichen Wegeverhältnisse. Die Jahrhunderte alte weltberühmte strategische und Handelsstraße, der Hellweg, war während des Dreißigjährigen Krieges restlos verfallen. Der Hellweg führte von Duisburg über Essen, Bochum, Anna, Werl, Soest, Paderborn nach Hörter an der Weser. Uebrigens hatte seit den Zeiten Rudolf von Habsburgs sich kein Kaiser und König mehr um den Straßenbau gekümmert. Erst Friedrich der Große und sein Nachfolger befaßten sich wieder mit großzügigen Straßenbauplänen. Dabei leisteten Männer wie Minister Heinich, von Stein und der Dortmunder Ratsherr Mallinkrodt äußerst wichtige Dienste. Während von Heinich und von Stein als Minister und als Berater ihrer Ressorts ein verhältnismäßig leichtes Arbeiten hatten, führte Arnold Andreas Friedrich Mallinkrodt (1768 bis 1828) einen mühevollen und aufreibenden literarischen Kampf um die Straßen seiner Heimatprovinz. Mallinkrodt rief das „Westfälische Magazin“ ins Leben. Er erkannte sehr früh, daß die langsame Entwicklung des Steinkohlenbergbaues an der Ruhr in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts ursächlich zusammenhing mit den unglaublichen Wegeverhältnissen. Immer wieder bringt er Berichte über diese unhaltbaren Zustände. Da lesen wir: „Man wirft nämlich alles Unkraut, das man ausgejätet, Bohnenstroh, ausgedroschene Flachsnoten und dergleichen auf die Straße“; an einer anderen Stelle nennt er die westfälischen Straßen: „mit Flüssen gepflasterte Höllengründe für Fuhrleute und Reisende“. Was dem Ausländer in Westfalen nicht gefalle, wird in den Satz zusammengefaßt: „Grob Brot, dünn Bier und lange Meilen“, d. h. unwegsame Straßen. Aber Mallinkrodt klagte nicht nur über die schlechten Wege, er brachte erstmalig für die breite Öffentlichkeit eine Wirtschaftsstatistik seiner Heimatprovinz, vor allem Statistiken über den Bergbau und die sauerländische Eisenindustrie. Ohne Mallinkrodt hätten wir gar kein klares Bild von der damaligen Lage des Steinkohlenbergbaues an der Ruhr und von der sauerländischen Eisenindustrie. Durch das vereinte Bemühen von Heinich, von Stein und Mallinkrodt wurde erreicht, daß endlich gegen Ende des 18. Jahrhunderts in der Grafschaft Mark wenigstens 20½ Meilen Kunststraßen erbaut wurden.

Wie vollzog sich nun vor dem Bau der Kunststraßen der Kohlentransport im Ruhrgebiet? Mit diesem Kohlentransport befaßten sich in erster Linie die berufsmäßigen Kohlenfuhrleute und die sogenannten Kohlentreiber. Bei den unwegsamen Straßen konnten die Fuhrleute nur im Sommer und im Winter bei Frostwetter ihrer Beschäftigung nachgehen. Sonst war der Transport mittels Fuhrwerks nur in der unmittelbaren Nähe der Zechen möglich. Aber selbst in solchen Fällen ergaben sich allerlei Schwierigkeiten. Die Fuhrleute mußten oft tagelang auf ihre Kohlen warten, und dann verzehrten sie, wie es in einem Berichte heißt, mehr, als die Kohlen auf der Grube kosteten; denn diese Fuhrleute waren bekannt und berüchtigt wegen ihrer trockenen Kehle. Später, als die Rhein-Weser-Eisenbahn gebaut werden sollte, wurde in einer Denkschrift, die sich für den Bau der Eisenbahn einsetzte, mit nachstehender Begründung der Bau gefordert: „Unsere Kohlenfuhrleute bringen ihr Leben damit hin, müßig neben einer Karre herschlenkernd den bedeutenden Erwerb dafür in den zahlreichen Schenken an der Landstraße in geist- und körperzerstörendem Branntwein zu vergeuden. Die Eisenbahn ist zur Abstellung dieses Uebelstandes das wirksamste Mittel“. Uebrigens konnte ein Fuhrwerk in der damaligen Zeit höchstens 800 Pfund Kohlen verfrachten.

Nach dem Bergischen, dem Siegerland und Sauerland wurde die Ruhrkohle, in erster Linie Schmiedekohle, durch den sogenannten Kohlentreiber verfrachtet. Jeder dieser Kohlentreiber hatte 3 bis 4 Pferde, die mit Kohlenfäden beladen durch die Lande zogen. Die Treiber gaben mit ihrer sonderbaren Tracht dem Landschaftsbilde ein besonderes Gepräge. Es waren

wilde Gesellen, die mit den Bauern in ewigem Streit lagen, weil sie ihre Pferde dort weiden ließen, wo sie nicht gesät hatten. Auch mit den Zollbehörden standen sie auf ständigem Kriegsfuß, und für die strenge Zollüberwachung rächten sie sich durch allerlei Schabernack, den sie den Zöllnern spielten.

Gewöhnlich wurde jedes Treiberpferd mit dreihundert Pfund Kohlen beladen. Die Höchstleistung, die einem erstklassigen Treiberpferd zugemutet werden konnte, waren 510 Pfund, die das Pferd ohne Ruhepause drei Stunden zu tragen vermochte. Im Jahre 1787 wurden rund 728 000 Schefel märkische Steinkohle auf den Rücken von Treiberpferden ins Bergische und ins Sieger- und Sauerland transportiert; das waren 35 v. H. der Gesamtförderung. In Betrieb waren damals in der Grafschaft Mark 141 Zechen mit einer Gesamtbelegschaft von 1025 Mann. Die Durchschnittsbelegschaft der damaligen märkischen Zechen betrug also sieben Mann. Den 1025 produktiven Bergleuten standen 800 Kohlentreiber und hauptberufliche Kohlenfuhrleute gegenüber.

Zu diesem Personenkreis, der sich hauptberuflich mit dem Transport von Steinkohlen befaßte, gesellte sich noch eine ganz erhebliche Anzahl, die nur nebenberuflich den Transport von Steinkohlen übernahm. Das waren in erster Linie Bauern, die besonders im Winter, solange der Frost anhielt und die Wege nicht grundlos waren, Kohlentransporte übernahmen. So wurde die Saline Königsborn ausschließlich von den in der Nähe wohnenden Bauern mit den erforderlichen Kohlen für die Salzpfannen versorgt. In den Städten übernahmen Gelegenheitsarbeiter den Transport der Steinkohlen. Als Transportmittel dienten Schubkarren, Schleifen und Körbe, diese Transportmittel sind sprechende Zeichen für die Geringfügigkeit des damaligen Verbrauchs an Hausbrandkohlen. Eigenartig mutet es uns heute an, daß unter den Gelegenheitsarbeitern auch Soldaten aufgeführt sind. Das hing mit dem damaligen Kantonsystem zusammen. Jedes Regiment hatte einen besonderen Bezirk (Kanton) für seine Rekrutierung. Die Kantonsisten bekamen einen „Laufpaß“ und wurden, wenn

nicht gerade Krieg war, nur im Frühjahr auf zwei Monate zum Einexerzieren eingezogen. Für die übrige Zeit waren sie beurlaubt und gingen irgendeiner bürgerlichen Beschäftigung nach. So kam es, daß wir im 18. Jahrhundert selbst aktive Soldaten in allen möglichen Berufen antreffen. Die Dienstpflicht war unbeschränkt! Erst im Jahre 1792 wurde sie mit 20 Jahren begrenzt. Es gab aktive Unteroffiziere, die Schichtmeister und Steiger waren. Dies wurde durch die revidierte Bergordnung Friedrichs des Großen endgültig verboten. Abschließend kann man feststellen, daß der Kohlentransport während des ganzen 18. Jahrhunderts mehr Kräfte beanspruchte als die Kohlenförderung.

Bereits der Große Kurfürst hatte sich mit dem Gedanken getragen, die Ruhr als Ausfuhrstraße für Salz auszubauen. Friedrich der Große griff den Gedanken wieder auf, und seit 1772 wurden Versuche unternommen, die Ruhr mit Kohlenfähnen befahren zu lassen. Aber dabei waren außerordentliche Schwierigkeiten zu überwinden. Weil die Eisenindustrie damals standortlich an das Wasser gebunden war und sich an der Ruhr, wie an allen Flußläufen des Sauerlandes, des Bergischen- und des Siegerlandes, hunderte Wehre befanden, mußte die Kohle bei jedem Wehr umgeladen werden. Nach endlosen Verhandlungen mit den Wasserberechtigten und den Uferstaaten mußte neben jedem Wehr eine Schleuse gebaut werden. Im Jahre 1780 war der Schleusenbau im großen und ganzen durchgeführt. Aber erst die Flußregulierung der Ruhr nach 1815 brachte eine endgültige Lösung des Problems. Die Zechen, die in der Nähe der Ruhr lagen, bauten besondere Kohlenbahnen, die Kohlenwagen liefen auf Schienen und wurden von Schleppern oder von Pferden gezogen.

Dr. E.



Landstraße im 18. Jahrhundert

Der Bilderreichtum der alten Bergmannssprache

Eine der interessantesten Berufssprachen ist die deutsche Bergmannssprache. Sie ist ehrwürdig wegen ihres hohen Alters, läßt sie sich doch bis in das 13. Jahrhundert zurückverfolgen. Als Quelle ältesten deutschen Brauchtums birgt sie wertvolles deutsches Kulturgut. Es waren berufstolze und berufstüchtige Männer, diese alten deutschen Bergleute. Sie waren Kulturträger im eigenen Lande und geschätzte Lehrmeister im Auslande. Es gehörte zur naturbedingten Eigenart des Bergbaues, daß er fast regelmäßig fernab von allem Verkehr, in einsamen Gebirgsgegenden seine Schürfarbeiten begann. Überall, wo die Bergleute auftraten, gaben sie dem Leben ein besonderes, bergmännisches Gepräge. Schon die Technik des Berufes brachte es mit sich, daß an die Bergleute weit größere geistige Ansprüche gestellt wurden, als etwa an die sie umgebende bäuerliche Bevölkerung; hinzu kam, daß die meisten Bergleute weit in der Welt herumgekommen waren, sie kannten die Welt. So begegneten uns zur Zeit Friedrichs des Großen auf den Steinkohlenzechen an der Ruhr zahlreiche Bergleute, die aus Böhmen, aus Tirol, aus Sachsen, aus dem Mansfeldischen usw. zugewandert waren. Solche Menschen waren der umwohnenden Landbevölkerung, von der es in einer Reimchronik des 18. Jahrhunderts heißt:

„Zu fernem Reisen kommen sie nicht,
Man findet wohl einen alten Mann,
Der nicht drei Städte weisen kann.“

himmelweit überlegen. Und überall, wo Bergleute hinkamen, da brachten sie nicht nur ihre eigenen Gebräuche, sondern auch ihre Sprache mit, überall brachten sie ihren ehrwürdigen Bergmannsgruß „Glückauf!“ mit. Für ihr Gezähle hatten sie die überlieferten Bezeichnungen, die sich bis auf den heutigen Tag erhalten haben, ja diese Bezeichnungen wurden in die Sprache fremder Völker übernommen, so z. B. ins Russische.

Aber auch die Umgangssprache der Bergleute hatte ihr eigenartiges Gepräge. Sie war einfach, kerndeutsch, anschaulich und zeichnete sich durch einen besonderen Bilderreichtum aus. Wenn wir heute diese zum Teil in Vergessenheit geratenen Ausdrücke betrachten, dann enthüllt sich vor unserem geistigen Auge ein Kulturspiegel längst vergangener Zeiten. Häufig kommt in diesen Redewendungen der Schlägel, jenes uralte bergmännische Gezähle, vor, z. B.: auf dem Schlägel arbeiten, d. h. Gesteinarbeiten ausführen. Der Häuer sitzt auf seinem Schlägel, d. h. er arbeitet vor Ort; oder Schlägel und Eisen anführen, d. h. mit Schlägel und Eisen arbeiten. Wenn ein Bergmann spottend von seiner dünnen Suppe sprach, dann redete er nicht von einer Wassersuppe, sondern er nannte das Bergheute. Eine eigenartige Bezeichnung hatten die alten Bergleute für Kumpel, die mit besonderer Fähigkeit am bergmännischen Berufe festhielten, die mit erstaunlicher Berufstreue ihren selbst ererbten Beruf an Kinder und Kindeskinde weitervererbten, man nannte sie Bergwurzeln. Einen Bergmann, der invalide geworden war, nannte man bergfertig, oder man brauchte den noch bildreicheren Ausdruck:

Unser Titelbild zeigt eine Uferwand aus Stahlspundbohlen Hoesch, Profil 11, die von unserem Werk für den Ausbau des Hafens Hengelo in Holland geliefert worden sind. Die Stahlspundbohlen werden in unserem Walzwerk I als Z-förmige Stäbe mit hakenförmigen Schloßteilen an beiden Flanschen gewalzt, und zwar in den Profilverfahren O, Ia und I bis V. Außerdem liefern wir noch eine Anzahl Sonderprofile für bestimmte Bauvorhaben. Nach der Walzung werden die Einzelbohlen in der Rollenrichtmaschine gerichtet und auf der Zureicherei zu Doppelbohlen zusammengezogen.

Die Verwendungsmöglichkeiten von Stahlspundbohlen sind außerordentlich vielseitig. Es gibt heute kaum eine größere Wasserbaustelle oder Gründung, bei der nicht in irgendeiner Form Stahlspundbohlen als Bauhilfsmittel oder als bleibender Bauteil Anwendung finden. So dienen Stahlspundwände als Baugrubenumspundung für die Gründung von Brückenpfeilern, Gebäuden, Maschinenfundamenten usw. Sie bilden im fertig gerammten Zustand, mit den passenden Edbohlen versehen, geschlossene und sehr stabile Wände, die nicht nur den unter Umständen sehr hohen seitlichen Erddruck aufnehmen können, sondern auch praktisch wasserdicht sind. Im Schutze dieser Umspundung können die Erd- und Betonierungsarbeiten, oft viele Meter unter dem Wasserspiegel, gesichert und einwandfrei durchgeführt werden. Nach Beendigung der Sundierungsarbeiten können die Stahlspundbohlen wieder gezogen und auf einer anderen Baustelle erneut gerammt werden. Bei Fluß- und Strompfeilern werden die Spundbohlen meistens im Untergrund belassen und bilden dann einen dauerhaften und sicheren Schutz gegen Unterspülen. Zum Rammen und Ziehen werden Spezialmaschinen verwendet, deren Größe und Bauart durch das Gewicht und die Länge der zu rammenden Spundbohlen bestimmt ist. Einen in der Praxis sehr gut bewährten automatischen Pfahlschieber zum Wiedergewinnen von gerammten Spundbohlen stellt, nebenbei bemerkt, die Maschinenfabrik Deutschland her.

Ein weiteres umfangreiches Anwendungsgebiet für Stahlspundbohlen bietet sich beim Ausbau von Binnen- und Seehäfen, Kanälen, Schleusen, Molen usw. Man kann sagen, daß die Bauweise mit Stahlspundbohlen auf diesem Gebiete andere Bauarten, wie z. B. die Pfahlbau- und die Massivbauweise, ferner die Gründung mittels Brunnens oder Caissons zum großen Teil verdrängt hat. So finden wir Stahlspundbohlen als Kaiwände von vielen hundert Meter Länge, als Schleusenammerwände oder Leitwerke, als Dalben zum Festmachen von Schiffen, als Fangedämme zum Schutze von Baugruben gegen Übersfluten usw. Ein weiterer stetiger Bedarf an Stahlspundbohlen ist beim Bau von Kanalisierungen, Brunnengründungen, kulturbaulichen Anlagen aller Art, vor allem aber im Küstenschutz beim Bau von Buhnen und ähnlichen Bauwerken vorhanden.

Unser Werk war bei allen Lieferungen für obige Bauwerke stets stark beteiligt, und zwar nicht nur im Inlande, sondern auch im Auslande, so daß wir heute mit Stolz feststellen können, daß sich Hoesch-Stahlspundbohlen in fast allen Ländern der Erde bei Bauten verschiedenster Art bewährt haben.

Heimat und Vaterland in Gedichten deutscher Arbeiter

Die Kunst ist das Reich des Schönen, das uns beglückt, ergreift und über die Schwere des Daseins hinaushebt. Dadurch wird sie zur Wohltäterin der Menschheit; sie bewährt sich als solche besonders in Zeiten, die eine ungewöhnliche Belastung der Nerven mit sich bringen. Darum ist sie so wichtig, daß gerade gegenwärtig in den Büchereien und Lesezirkeln das gute Buch zum Volke spricht, in den Theatern die großen Dichter die Welt im Spiegel des Ewigen zeigen, in den Konzertsälen die Musik der deutschen Meister erklingt. Aus dem gleichen Grunde erscheint es uns berechtigt, heute einmal den Blick unserer Leser auf einen kleinen Ausschnitt aus der Dichtung der neueren Zeit zu lenken. Daß wir dazu Gedichte deutscher Arbeiter gewählt haben, bedarf keiner Begründung. Das Gedicht hat es freilich schwerer, in die Breite zu wirken als andere Kunstwerke; wir haben daher versucht, ihm durch überleitende Worte den Weg zu bereiten. Möge mancher dadurch angeregt werden, aus der Werksbücherei auch einmal einen Gedichtband zu entleihen, um aus dem reichen Born neue Kraft und „Mut des reinen Lebens“ zu schöpfen!

Dichterisches Schaffen kann ebenso wenig erlernt werden wie irgend eine andere Form schöpferischer Kunst. Dichter, Maler, Bildhauer, Musiker, sie alle müssen als solche geboren werden. Aber es kommt keiner als fertiger Künstler auf die Welt; jede Kunst fordert von dem, der sie ausüben will, Jahre der Mühe und entzagungsvoller Arbeit. Anders kommt er nicht zur Vollendung. Darum ist auch der Dichter ein Schaffender, und wenn wir wieder gelernt haben, die Arbeit als den wahren Lebensinhalt anzusehen und den Wert eines Menschen nach seinem Wirken im Dienste der Allgemeinheit zu beurteilen, dann dürfen wir auch den Dichter nicht ausschließen. Wer in ihm den Stubenhocker sieht, der vom Kampf des wirklichen Lebens und von dem gewaltigen Klang der Arbeit in Fabrik und Werkstatt nichts weiß, verkennt den wahren Dichter.

Jede echte Dichtung erwächst aus dem Erlebnis. Was den Dichter ergreift und bewegt, das muß er aus innerem Drange gestalten. So hat der wirkliche Dichter stets aus der Gemeinschaft des Volkes heraus geschaffen. Darum hat auch das werttätige Leben schon immer in der Dichtung seinen Widerhall gefunden. Hinichtlich des Bergbaues sei nur auf Theodor Körner und Friedrich von Hardenberg (Novalis) hingewiesen.

Die Hauptbedeutung dieser Dichter liegt freilich auf anderen Gebieten; als Dichter der werttätigen Arbeit können wir sie daher nicht bezeichnen, wohl aber die uns unbekannten Verfasser der „Bergreihen“ und anderer alter Bergmannslieder. Daß gerade der Bergmannsstand die ersten Arbeiterdichtungen hervorgebracht hat, ist darauf zurückzuführen, daß der Bergbau der älteste Industriezweig ist, in dem sich schon frühzeitig das feste Gefüge einer Standesgemeinschaft bildete.

Unsere Heimat mit ihrer Zusammenballung der verschiedensten industriellen Werke und der Millionenzahl von handarbeitenden Menschen hat natürlich die meisten Arbeiterdichter hervorgebracht. Der bekannteste unter ihnen ist Heinrich Versch, geboren am 12. 9. 1889 in München-Gladbach, gestorben am 18. 6. 1936 in Remagen am Rhein. Manches von dem, was Arbeiterdichter geschrieben haben, hatte keinen bleibenden Wert und ist heute bereits wieder vergessen. Dazu gehören vor allem die Dichtungen klassenkämpferischen und parteipolitischen Inhalts. Es wäre falsch, der Industriedichtung allgemein den Vorwurf zu machen, sie sei nur Zweckdichtung. Bedeutende Arbeiterdichter haben sich rückhaltlos zu Volk und Vaterland bekannt. Das zeigt sich am deutlichsten in den Kriegsgezeiten deutscher Arbeiter. Es sind vielfach Bekenntnisse, in denen die Liebe zum Vaterlande den treffendsten Ausdruck gefunden hat.

Soldatenabschied

Von Heinrich Versch

Laß mich gehn, Mutter, laß mich gehn!
All das Weinen kann uns nichts mehr nützen,
Denn wir gehn, das Vaterland zu schützen.
Laß mich gehn, Mutter, laß mich gehn!
Deinen letzten Gruß will ich vom Mund dir küssen:
Deutschland muß leben, und wenn wir sterben müssen!

Wir sind frei, Vater, wir sind frei!
Tief im Herzen brennt das heiße Leben,
Frei wären wir nicht, könnten wir's nicht geben.
Selber riebst du einst in Kugelhüllen:
Deutschland muß leben, und wenn wir sterben müssen!

Tröste dich, Liebste, tröste dich!
Jetzt will ich mich zu den andern reihen,
Du sollst keinen feigen Knechten freien!
Tröste dich, Liebste, tröste dich,
Wenn wir unser Glück mit Trauern büßen:
Deutschland muß leben, und wenn wir sterben müssen!

Nun lebt wohl, Menschen, lebet wohl!
Wenn wir jetzt für euch und unsere Zukunft fallen,
Soll als letzter Gruß zu euch hinüberhallen:
Nun lebt wohl, ihr Menschen, lebet wohl!
Ein freier Deutscher kennt kein kaltes Müssen:
Deutschland muß leben, und wenn wir sterben müssen!

Bekenntnis

Von Karl Bröger

Immer schon haben wir eine Liebe zu dir gekannt,
Bloß wir haben sie nie mit einem Namen genannt.
Als man uns rief, da zogen wir schweigend fort,
Auf den Lippen nicht, aber im Herzen das Wort
Deutschland.

Unsre Liebe war schweigsam; sie brütete tief versteckt.
Nun ihre Zeit gekommen, hat sie sich hochgeredet.
Schon seit Monden schirmt sie in Ost und West dem Haus,
Und sie schreitet gelassen durch Sturm und Wettergraus.
Deutschland.

Daß kein fremder Fuß betrete den heimischen Grund,
Stirbt ein Bruder in Polen, liegt einer in Islandern wund.
Alle hüten wir deiner Grenze heiligen Saum.
Unser blühendstes Leben für deinen dürrsten Baum,
Deutschland.

Immer schon haben wir eine Liebe zu dir gekannt,
Bloß wir haben sie nie bei ihrem Namen genannt.
Herrlich zeigte es aber deine größte Gefahr,
Daß dein ärmster Sohn auch dein getreuester war,
Deutschland.

Diese Treue bewährte sich auch, als Adolf Hitler zum Kampf für die nationale Ehre und Freiheit aufrief. Um seine Fährten scharten sich zuerst und zumeist Männer aus Arbeiterkreisen, die erkannt hatten, daß der Klassenkampf das Vaterland nur tiefer ins Elend führen mußte. Ihr Glaube an den Führer verlieh ihrer Arbeit Wert und Ziel.

Glaube und Herz

Von Horst Gapiowski

Wir schaffen und wirken Tag und Nacht,
Wir in Fabriken, in Bergeschacht,
Wir in Kontoren in Stadt und Land,
Wir, die wir bauen mit Stirn und mit Hand:
Wir sind Deutschland!

Wir haften den Bruder, der schaffte wie wir,
Wir haften, verhöhnten, wurden zum Tier.
Die Not fraß an uns, wir wollten ein Ende,
Wir wollten das Licht, gebunden die Hände.
So war Deutschland!

Ein Ruf in der Nacht, vergessen die Not,
Das Banner steht strahlend, von Flammen umloht,
Vergessen der Hader, die Nacht wich dem Licht,
Ein Volk ringt um Ehre, vergeht das nicht!
So ist Deutschland!

Wenn uns auch Feinde, Verräter umdrohn,
Barnichtung planend, wir trogen dem Hohn.
Wir sind die Zukunft, unser das Feld!
Das Banner bleibt stehen, wenn der Mann auch fällt.
Alles für Deutschland!

Soll es der Gemeinschaft wohlgehen, so müssen alle Stände in Eintracht zusammenwirken. Oskar Bergien sagt:

Es furcht der Pflug, die Esse loht,
Es wird dem Volke wieder Brot
Aus unserer Tat geboren.
Es weicht die Not,
Die uns bedroht.
Es furcht der Pflug, die Esse loht,
Es dröhnen die Motoren.
Es wird dem Volke wieder Brot,
Aus unserer Tat geboren!

Die Kunstdichtung der früheren Zeit (Kunstdichtung im Gegensatz zum Volksliede) hatte sich vorwiegend an die sogenannten gebildeten Kreise gewandt und war dem einfachen Manne vielfach unverständlich geblieben; der Arbeiterdichter wollte zu seinen Kameraden sprechen. Was in ihm zur Gestaltung drängte, waren die starken Eindrücke, die bei seiner täglichen Arbeit auf ihn wirkten, die Sorgen und Nöte um das tägliche Brot, die Ergebnisse, die ihn als Arbeiter erfreuten. So fanden die Dichter der werttätigen Arbeit weder nach Form noch nach Inhalt in der früheren Dichtung Vorbilder, an die sie sich hätten anlehnen können. Daher rührt die Eigenart der Industriedichtung. Es geht ihr nicht nur darum, die Schönheit der Industrielandschaft zu bejagen oder die harte Tagesarbeit romantisch zu verklären. Sie will auch nicht nur die Stimmungen in Worte fassen, die den Arbeiter der Faust — sei es im Bergwerk, am Hochofen oder sonstwo — bei seiner Berufsarbeit bewegen. Ihr Ziel ist höher gesetzt: sie sucht nach dem Sinn aller Industriearbeit, und sie findet ihn in dem Schöpferischen dieser Arbeit.

Was unsre Welt zusammenhält,
Damit sie nicht in Schutt zerfällt,
Was Reichtum schafft, ist unsre Kraft.
Ihr Geist und Blut und Stolz und Mut
Bist du, bin ich, der brüderlich
Im Alltag seine Arbeit tut.

Der Staub der Arbeit ist das Vergängliche,
Der Lohn der Arbeit das Unzulängliche,
Die Not der Arbeit ist das Verderbliche,
Das Glück der Arbeit ist das Unsterbliche!

Max Barthel

Zahnfäule und Ernährung

Wir wollen zusammen einmal einen kleinen Streifzug durch ein Krankheitsgebiet machen, das heute eine geradezu unvorstellbare Ausdehnung und damit eine sehr ernste Bedeutung erlangt hat, nämlich die Zahnfäule.

Rund ein Viertel aller zum Heeresdienst Gemusterten haben schlechte Zähne, 86 Prozent der Pimpfe sind zahntkrank, über 90 Prozent der Wehrlinge haben schlechte Zähne — kann da über die volksgesundheitliche, volkswirtschaftliche und wehrpolitische ernste Bedeutung der Zahnfäule noch ein Zweifel sein?

Was geht in der Mundhöhle vor, wenn ein Zahn von der Fäule befallen wird? Wie ist es möglich, daß der Zahnschmelz, die härteste Substanz, die der Körper überhaupt erzeugt, zerstört wird? Verantwortlich zu machen sind die Bakterien, Kleinstlebewesen, mit denen ausnahmslos jede Mundhöhle reichlich besiedelt ist. Diese Kleinstlebewesen brauchen Nährboden, auf denen sie sich entwickeln und vermehren können. Die Nährböden wieder werden ihnen geliefert in Form der Speisereste, die an und zwischen den Zähnen zurückbleiben, wobei vor allem Brotkrumen eine bevorzugte Rolle spielen. Die Nährböden werden durch die Lebensfähigkeit der Bakterien zersetzt. Dabei entsteht Milchsäure. Die Milchsäure aber hat ein stürmisches Verlangen nach Kalk, mit dem sie sich chemisch verbinden will. Woher nimmt sie den Kalk? Natürlich aus den Zähnen, da liegt er ja greifbar! Wenn aber erst einmal eine winzige Breche in den harten Panzer der Zahnschicht, mit der jede Zahnkrone umgeben ist, geschlagen ist, dann nimmt das Unheil seinen Lauf. Jetzt dringen die Bakterien, darunter auch die Erreger von Entzündungen und Eiterungen, weiter vor. Speisereste setzen sich in den entstandenen Höhlungen ab, neue Milchsäure wird gebildet, weitere Kalksubstanzen werden herausgelöst und die Zahnfäule schreitet fort, bis die Markhöhle des Zahnes eröffnet, das Zahnnark entzündet und der Zahn tot ist.

Ja, dann ist doch eigentlich der Kampf gegen die Zahnfäule verhältnismäßig einfach? Es kommt dann doch nur darauf an, die Zähne regelmäßig gründlich zu reinigen, damit keine Speisereste zurückbleiben, damit die Kleinstlebewesen keine Nährböden finden, damit keine Milchsäure gebildet wird — und alles ist in Ordnung. Leider aber stimmen diese Ueberlegungen nicht; denn es gibt viele Menschen, die ihr Gebiß außerordentlich peinlich und regelmäßig reinigen und pflegen und dennoch erheblich an Zahnfäule leiden. Umgekehrt wieder finden wir ganze Volksstämme bei den Naturvölkern, denen die Zahnpflege und Gebißreinigung vollkommen unbekannt ist, die aber über ein geradezu blendendes Gebiß verfügen.

Es müssen also noch andere Ursachen als nur die milchsäurebildenden Bakterien in der Mundhöhle von ausschlaggebender Wirkung auf die Entstehung der Zahnfäule sein.

Es ist heute wissenschaftlich gesichert, daß neben den lokalen Vorgängen in der Mundhöhle, also der Milchsäurebildung durch die Bakterien, bei der Zahnfäule der falschen Ernährung ein gerüttelt Maß von Schuld zukommt.

Was heißt nun richtige und falsche Ernährung? Bleiben wir zunächst einmal beim Beispiel des Brotes. Das selbstgebackene Brot macht eine gewaltige Karriere notwendig; dabei müssen die Zähne, die ja nicht fest in den Kieferhöhlen eingeklebt sitzen, sondern elastisch aufgehängt sind, turnen, sie werden geübt und gekräftigt, wie der Körper beim Sport. Ferner führt das Rauen der harten Brotkruste zu einer selbsttätigen Reinigung des Gebisses. Weiter werden bei dem kräftigen und längeren Rauen die Bissen besser eingeweicht und vorverdaut; endlich können sich auch Brotkrumen, wenn überhaupt, nur in ganz geringem Umfang bilden. Vollkornmehl heißt, das volle Korn wird restlos vermahlen; einschließliche Samenschale und Keimling, so daß das Mehl alle Bestandteile des auf dem Halm gewachsenen Kornes enthält. Bei dem aus der Stadt gelieferten Brot aber sind mit der Kleie wesentliche Bestandteile des Kornes abgeschieden und für die menschliche Ernährung verlorengegangen. Damit ist Eiweiß, Stärke, Zellulose, vor allem aber auch das Mehl, die Mineralfalze — Stoffe, die zum Aufbau der Zähne unerlässlich sind — aus dem Mehl entfernt. Wenn man überlegt, daß 40 Prozent des Nahrungsbedarfs des deutschen Volkes von Brot und Mehl gedeckt werden, so kann man keinen Augenblick mehr im Zweifel darüber sein, daß es notwendig ist, nur Mehle aus vollem Korn, einschließliche der Kleie, zu verwenden, um dem Organismus die notwendigen Aufbaustoffe zuzuführen.

Wir haben damit zwei neue Gesichtspunkte gewonnen, es kommt einmal auf die physikalische Beschaffenheit, die Konsistenz, die Härte der Nahrung an, die dem Gebiß Arbeit geben und es üben soll, die ferner beim Rauen eine Selbstreinigung ermöglicht, und es kommt zweitens darauf an, daß die Nahrung neben den notwendigen Mengen von Eiweiß, Fett

und Kohlehydraten, bestimmte unerlässliche Aufbaustoffe enthält, wie vor allem die Mineralfalze und die Vitamine. Denn eine vitamin- und salzarme Kost führt zu einem Mangel an lebenswichtigen Stoffen, der sich ganz allgemein in einer Herabsetzung der Widerstandskraft des Körpers gegen die Angriffe der Kleinstlebewesen, der Bakterien, äußert.

Mineralfalzen brauchen die Zähne vor allem Phosphor und Kalk. Sehen wir uns nach Kalklieferanten in unseren wichtigsten Nahrungsmitteln um, so stellen wir fest, daß Käse, Milch, einige Kohlgemüse, wie Grünkohl, Blumenkohl, Kohlrabi, ferner grüner Blattsalat, Nüsse und von den Hülsenfrüchten Bohnen und Linsen die wichtigsten Kalklieferanten darstellen. Daneben steht als zusätzlicher Kalklieferant noch das Trinkwasser, das in den meisten Städten hinreichend Kalksalze enthält, die aber in allen Heißwassergetränken leider dadurch unwirksam werden, daß beim Kochen der Kalk in unlöslicher Form ausfällt und daher vom Organismus nicht mehr angebaut werden kann.

Wenn man sich einmal die Mühe macht, darüber nachzudenken, wie man dem Körper den für den Aufbau der Knochen und vor allem auch der Zähne notwendigen Kalk sichern kann, dann wird man schnell einsehen, daß es vollkommen falsch ist, wie heute noch häufig die Hausfrauen das Gemüse zubereiten. Es wird gekocht, ja sogar am nächsten Tag wieder aufgewärmt, also häufig nochmals gekocht. Bei dieser Prozedur werden die wichtigen Mineralfalze aus dem Gemüse natürlich vollkommen ausgelaugt, sie gehen in das Brühwasser über und werden dann, was ganz unverständlich ist, von vielen mit dem Brühwasser weggegoßen. Erstens einmal soll Gemüse so wenig wie möglich der Einwirkung der Hitze ausgesetzt werden, grundsätzlich soll man also Salaten, rohen Tomaten, Radieschen, Möhren u. a. m. sowie Frischobst den Vorzug geben. Wenn das Gemüse aber in der Küche mit Wärmeeinwirkung vorbereitet wird, so darf es nie gekocht, sondern nur gedünstet werden. Im übrigen gibt es einfache Maßnahmen, die den Ernährungswert der vorbehandelten Gemüse erhalten durch eine vorsichtige Art der Zubereitung. Ich denke hierbei z. B. an Spinat: Nur die eine Hälfte der Spinatblätter wird gedünstet, die andere Hälfte wird roh durch die Maschine gedreht und dem gedünsteten Spinat zugelegt. Geschmacklich ist ein so zubereiteter Spinat dem gekochten unbedingt überlegen; ebenso natürlich auch gesundheitlich!

Neben den Mineralfalzen spielen die Vitamine eine ausschlaggebende Rolle; denn beim Fehlen dieser Ergänzungsnährstoffe, denen man den Namen Vitamine gegeben hat, wird selbst genügend zugeführter Kalk gar nicht angebaut. Was sind Vitamine, wie hat man sie entdeckt und was weiß man davon?

Darf ich Ihnen zunächst einmal erzählen, wie es den Seefahrern früherer Zeiten ergangen ist. Aus der Entdeckungszeit fremder Erdteile wissen wir, daß lange Seefahrten, bei denen die Zufuhr frischen Obstes und frischer Gemüse nicht möglich war, zu schweren Erkrankungen der Schiffsbesatzung führte. Es kam zu Blutungen aus den Schleimhäuten, zu erheblichen Störungen des Allgemeinzustandes, zu einem schwammig aufgequollenen, leicht blutenden Zahnfleisch, kurz: zum Skorbut — die Menschen gingen jämmerlich an dieser Krankheit zugrunde.

Wissen Sie, daß die Wikinger, jene herrlichen nordischen Menschen, die mit ihren vollkommen unzulänglichen Booten lange vor Kolumbus den atlantischen Ozean überquerten und, wie man heute aus überlieferten astronomischen Ortungen weiß, Amerika erreichten, niemals an Skorbut erkrankt sind?

Es war nicht Ueberlegung oder Wissen, sondern die naturnahe Instinkt-sicherheit, die jene Wikinger veranlaßte, neben anderen Nahrungsmitteln in jedem Falle Säcke voll Zwiebeln an Bord mitzuführen. Weil sie Zwiebeln aßen, blieben sie vom Skorbut verschont! Weiter: Kennen Sie die Tragödie weißer Forscher, die in den Urwald des amerikanischen Kontinents vordrangen und infolge der falschen Ernährung der Expedition an Skorbut erkrankten? Die Eingeborenen kochten für die hochgelehrten Herren einen Abud aus frischen grünen Fichtennadeln und jede Krankheitserkrankung schwand.

Was hat das alles auf sich, daß Wikinger, die mit Zwiebelsäcken an Bord den Ozean überquerten, nicht an Skorbut erkrankten, daß skorbutkranke weiße Forscher mit Abkochungen grüner Fichtennadeln auf Anraten der Eingeborenen wieder geheilt werden?

Was hat das mit dem Kochtopf, dem Frischgemüse, dem Obst, dem Vollkornbrot zu tun?

(Fortsetzung folgt)

Kampf dem Lokomotiv-Förderunfall!

Verkehrsschule unter Tage?

Von Bergrat H o b r e c k e r, Oberbergamt Dortmund

Jeder von uns beinahe besitzt und benutzt ein Fahrzeug, sei es ein Bergmannsauto zum Treten, sei es ein Motorrad, ein Kleinwagen oder ein Zwölf-Zylinder-Kompressorwagen — den letzteren leider nur im Traum. Fast jeder von uns, auch der Fußgänger, hat schon gelegentlich einen Schein zu 1.— RM. erworben, um sich von einer kleinen Verkehrs-fünde loszukaufen, und meist haben wir den geringen Betrag gerne gezahlt, um einem saftigen Protokoll zu entgehen. Jeder weiß nämlich, daß unsere Polizei mit unermüdlicher Aufklärungsarbeit, aber auch harte Strenge die Verkehrsunfälle bekämpft. Sie hat auf diesem Gebiete schon erhebliche Erfolge erzielt; denn die Verkehrsunfälle sind lange nicht in dem Maße gestiegen wie die Zahl der Motorfahrzeuge, die an den meisten Unfällen beteiligt sind.

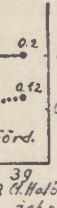
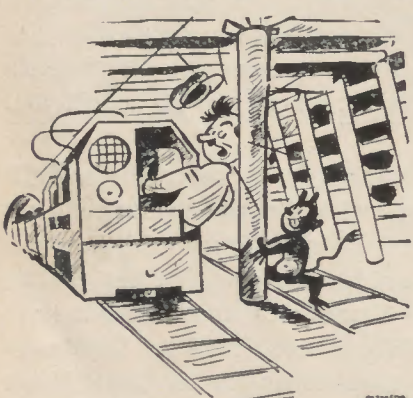


Und wie sieht es dagegen unter Tage aus? Traurig! Obwohl die Motorisierung in der Grube in den letzten Jahren nur noch wenig zugenommen hat, ist die Zahl der tödlichen Förderunfälle im Oberbergamtsbezirk Dortmund im heftigen Ansteigen begriffen. Wie die abgebildeten Unfallkennlinien zeigen, hatten sich die tödlichen Förderunfälle zunächst bis 1935 entsprechend der Abnahme der Gesamtunfälle unter Tage vermindert. Seitdem steigt aber sowohl die Zahl der gesamten Förderunfälle wie auch nur der Lokomotiv-, Seilbahn- und Hahnenunfälle entgegen der allgemeinen Entwicklung der tödlichen Unfälle dauernd an.

Wenn ich von Motorisierung in der Grube sprach, so meine ich nicht die Kraftwagen und Lastwagen, mit denen die Kalibergleute in einigen Gruben an der Werra auf schön geebener Sohle zu den entfernteren Arbeitspunkten fahren, sondern die Lokomotiv- und Schlepperhahnenförderung unserer Kohlengruben. Wenn man sich die Umstände näher ansieht, unter denen diese Unfälle vor sich gegangen sind, so wundert man sich sehr über den verantwortungslosen Leichtsinns, mit dem im unterirdischen Kraftverkehr gefahren wird. Wenn sich Verkehrsunfälle im Straßenverkehr so abspielen, regnet es Protokolle und schwere Strafen. Erinnern wir uns, um ein Beispiel zu nennen, an den tödlichen Unfall des Oberstaatsanwalts beim Volksgerichtshof auf der Autobahn bei Potsdam-Werder, wo der Fahrer eines parkenden Lastwagens zu längerer Gefängnisstrafe verurteilt wurde, weil er seinen Wagen unbeleuchtet auf der Fahrbahn stehengelassen hatte. Wie oft aber sieht man unter Tage noch Züge ohne rote Lampe, ohne daß das bestraft würde! Soll man unter Tage die Verkehrssünder vielleicht milder beurteilen, weil die Verhältnisse beengt, unübersichtlich und dunkel sind? Nein, gerade umgekehrt! Weil es in der Grube eng und dunkel ist, ist besondere Vorsicht und Rücksichtnahme auf die Mitarbeiter nötig.

Nehmen wir uns die Unfälle in der Lokomotivförderung einmal näher aufs Korn. Unter den vermeidbaren Unfällen — auf diese kommt es in erster Linie an — kann man nach den Ursachen drei Gruppen unterscheiden: 1. Mängel an den Fördereinrichtungen, 2. eigene Unachtsamkeit des Verleschten, 3. Unvorsichtigkeit und vorschriftswidriges Fahren des Lokomotivführers.

Mängel an Fördereinrichtungen können die Strecken, die Geleise usw. oder auch die Maschinen selbst treffen. Für die Strecken, Geleise, Weichen, die Fahrdrähte- und Signaleinrichtungen usw. sind im allgemeinen die Beamten und Förderaufseher verantwortlich. Darf der Steiger seine Förderstrecken so niedrig und eng werden lassen, daß der Fahrweg zu schmal wird und der Lokomotivführer sich beim Hinausfahren aus der Maschine unweigerlich mehr oder minder heftig den Kopf stößt? Ist es nicht besser, eine unter Druck stehende Kappe rechtzeitig auszuwechseln, anstatt sie durch Mittelstempel zu unterstützen und auf diese Weise Ursache zu Unfällen durch Einquetschen zwischen Lokomotive und Mittelstempel zu geben?



Tödliche Unfälle auf 100 000 Schichten

Was nützt der schönste Fahrweg, wenn er durch Holzstöcke, Gezähelisen, Maschinenteile usw. verstellt ist, die das Beiseitespringen vor der Lokomotive verhindern, wie es kürzlich zu einem tödlichen Unfall geführt hat. Aber auch die Lokomotive selbst gibt zu Unfällen Anlaß, wenn sie selbst oder die Bremsen nicht in Ordnung sind. Eine Druckluftlokomotive bockt, wenn die Steuerung nicht genau richtig eingestellt ist. Die Fahrdrachtsmaschine funkt dreimal so heftig, wenn von zwei Schleißbügeln nur noch einer vorhanden ist.

Eine Diesellokomotive, deren Brennstoffpumpe nicht saubergehalten wird, hat in ihren Auspuffgasen außer dem schwarzen Qualm das gefährliche Kohlenoxyd mit all seinen unangenehmen Folgeerscheinungen.

Die zweite Gruppe der vermeidbaren Unfälle sind die selbstverschuldeten Bergleute, die auf dem Wege zum Schacht in einer blinden Minute, ohne um sich zu sehen, in eine Maschine hineinlaufen und überfahren werden, kann man noch als unachtsam ansehen. Was aber soll man zu dem sagen, der im Füllort nur, um vor anderen Kameraden seine Fahrmarke zu bekommen und vielleicht einen früheren Korb zu erwischen, von einer fahrenden Lokomotive über das Gleis läuft oder, auf einem Kohlenwagen mitfahrend, vom fahrenden Zug springt und dabei überfahren wird? Warum stehen immer noch Bergleute im Personenzug vorzeitig auf, solange der Fahrdracht unter Strom steht? Gehen nicht viele immer noch trotz dauernder Warnung an unübersichtlichen Stellen zwischen Wagen hindurch, die plötzlich zusammengedrückt werden können? Und auch die vielen Verunglückten, die beim Absteigen den Kopf zwischen die Wagen stecken, gehören hierher.

Schließlich kann man auch viele Lokomotivführer von dem Vorwurf des leichtsinnigen Fahrens nicht freisprechen. Darf man an unübersichtlichen Stellen und in Weichen mit Vollgas oder Vollbremsen auf dem letzten Kontakt (je nach der Lokomotivart) fahren? Soll man aus der fahrenden Maschine und wieder hineinspringen, nur um ein paar Sekunden durch Lebensgefahr zu erkaufen oder den anderen zu zeigen, was man für ein schneidiger Bursche ist? Hier gilt auch für den Lokomotivführer unter Tage der bekannte Kraftfahrerspruch vom Krankenhaus in passender Abwandlung:

„Lieber erst 1/29 am Schacht, als überfahren schon um 8!“

Damit soll natürlich nicht gesagt sein, daß der Lokomotivführer dauernd langsam fahren und herumklüngeln soll; denn zügiges Fahren bedeutet genau wie im Straßenverkehr bei der nötigen Aufmerksamkeit durchaus keine höhere Gefahr.

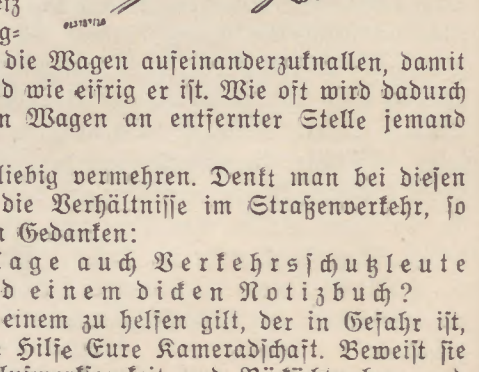
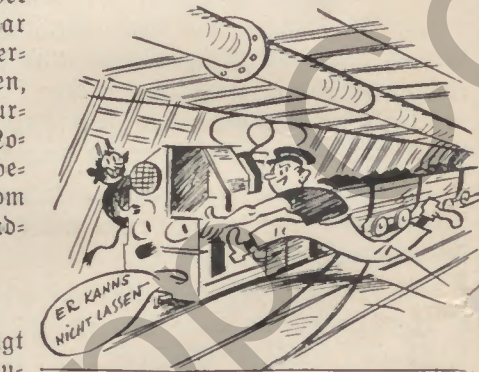
Eine Unsitte, die immer wieder ihre Opfer fordert, ist das „Kunsthfahren“, d. h., zum Umlegen der Weiche aus der fahrenden Maschine und wieder darauf springen. Mancher Lokomotiv- und Schlepperhahnenführer meint, seinen Ehrgeiz darin suchen zu müssen, mit möglichst viel Getöse beim Rangieren die Wagen aufeinanderzuznallen, damit jeder hört, wie schnell er fährt und wie eifrig er ist. Wie oft wird dadurch von den unnötig weit gestöckelten Wagen an entfernter Stelle jemand getroffen oder überfahren.

Solche Beispiele lassen sich beliebig vermehren. Denkt man bei diesen Verkehrssünden unter Tage an die Verhältnisse im Straßenverkehr, so kommt man unwillkürlich auf den Gedanken:

Brauchen wir unter Tage auch Verkehrsschule mit Verkehrsampeln und einem dicken Notizbuch?

Nein, Kameraden! Wenn es einem zu helfen gilt, der in Gefahr ist, so beweist Ihr durch aufopfernde Hilfe Eure Kameradschaft. Beweist sie auch bei der Förderung durch Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme und haltet alle Fördereinrichtungen in sicherem und sauberem Zustand. Der Förderaufseher aber spare Zeit, Rangierarbeit und Unfälle durch unrichtige Verkehrsregelung im Revierbahnhof. Dann kann man von ihm sagen:

Jeder Förderaufseher sein eigener Verkehrsschulemann!



Körperliche Ertüchtigung

„In einem gesunden Körper wohnt ein gesunder Geist.“ Dieses Wort ist heute Allgemeinut des deutschen Volkes geworden. Kämpften früher die Vorsehter der körperlichen Ertüchtigung einen schweren Kampf für dieses hohe Volksgut, waren es noch bis vor der Machtübernahme durch den Führer verhältnismäßig wenige, aber trotzdem in vielerlei Lagern stehende Volksgenossen, die Sport trieben, so können wir heute von einem gewaltigen, geeinten deutschen Volkssport sprechen. Seine Bedeutung ist von hohem nationalen Wert. Heute, wo Betriebsportanlagen nur so aus dem Boden wachsen, wo Betriebsführer und Gefolgschaft sich zu gemeinsamen Sportappellen zusammenfinden, steht auch die körperliche Ertüchtigung unserer Lehrlinge an vorderster Stelle. Man schaue nur einmal in die strahlenden Augen unserer Jungen, wenn sie morgens mit einem frohen Marschlied zur Erledigung ihres Frühsportes eilen. Die letzten Schlafreste verschwinden dann aus den Augenwinkeln. Oder man beobachte beim Schwimm-sport und bei größeren Kampfspielen, mit welcher Begeisterung herangegangen wird.

Wer gar Gelegenheit hat, die Freizeitaktion der HJ. kennenzulernen und dort unsere Lehrlinge in einem Zeltlager zu sehen oder sich die unvergeßlichen Erlebnisse auf Fahrten durch Großdeutschlands Gaue erzählen läßt, der wird empfinden, daß er in seiner Jugend vielleicht manches veräumt hat.

Denn gerade in den Entwicklungs-jahren muß eine einseitige körperliche Belastung vermieden werden. Und die Arbeit unserer Lehrlinge im Betrieb ist schon mal hier und dort körperlich einseitig. Man denke zum Beispiel an einen Biergehnjährling, welcher an einer Lehrarbeit täglich etwa sieben bis acht Stunden abwechselnd feilt und meißelt. Diese Arbeit strengt hauptsächlich die oberen Körperpartien an, und der Junge ist froh und dankbar, wenn er beim Frühsport seine Beine wieder lockern und gut durcheinanderwerfen kann. Andererseits kommen Hüfte, Brust und Arme beim Medizinball und am Turngerät zu ihrem Recht, und Schwimmen ist wohl für den ganzen Körper der vielleicht beste und erträglichste Sport.

Die zwei Stunden Sport, die unsere Lehrlinge durchschnittlich wöchentlich während der Arbeitszeit haben, sind kein Verlust für ihre praktische Ausbildung. Die Leistungen sind dadurch nicht geringer; im Gegenteil, eine sinnvolle körperliche Ertüchtigung führt zu einer Steigerung des Leistungsdurchschnittes. — Hoersch hat seit Gründung der Lehrwerkstatt die körperliche Ertüchtigung seiner Lehrlinge in das Ausbildungsprogramm aufgenommen. Seit 1930 pflegen also die Lehrlinge unserer Lehrwerkstatt ihren Sport während der Arbeitszeit. So ganz leicht war das nicht. Geeignete Plätze und Räume fehlten. Auf dem dreieckigen Platz vor der Lehrwerkstatt begannen wir mit dem Frühsport (Marsch-übungen, Laufen, Freilübungen, Spiele). Das war damals etwas Neues. Um 6 Uhr hieß es „Angetreten!“ Es war Schichtwechsel. Die Schmalspurlokomotiven keuchten vorbei. Und die Kameraden der anderen Betriebe nahmen dann, je nach ihrer politischen Einstellung, für oder gegen uns Partei. Militärische Kommandos, ohne die es nun mal bei solchen Arbeiten nicht geht, wirkten ja damals leider auf viele Volksgenossen wie das rote Tuch auf den Stier. In Wirklichkeit waren schon damals unsere Jungen mit einer Begeisterung und Freude bei der Sache, daß selbst die ärgsten Schreier nach drei bis vier Wochen verstummten.

Für Spiele auf größerem Raum suchten und fanden wir dann ein Gelände hinterm Brüggmanns Hölzchen (Stocheide). Wir haben es geebnet, Tore aufgestellt und dann wöchentlich ein- bis zweimal tüchtig Fußball- und später Handballspiel geübt.

Schwimmunterricht bekamen unsere Lehrlinge wöchentlich zweimal im Südbad. Und zwar übten wir anschließend an die Arbeitszeit mit dem Sanitätsschwimmverein gemeinsam. An günstigen Sommertagen wurde noch eine besondere Stunde im Schwimmstadion eingelegt. Die schon 1930 eingeführten Lehrlingswan-

derungen wurden erweitert. Und wir haben bis zur Einrichtung der HJ.-Freizeitaktion das Sauer-, Münster- und Bergische Land nach allen Richtungen durchwandert. Besonders beliebt waren die etwa acht- bis zehntägigen Aufenthalte in Haus Dortmund bei Meisehe. Auch vierzehntägige Segelschiff-fahrten auf der Ostsee, nach den dänischen Inseln und nach Schweden wurden unternommen.

Nach Fertigstellung der Sportanlage an der Springorumstraße konnten wir unser Sportprogramm wesentlich erweitern. Da auch die Zahl unserer Lehrlinge jährlich größer ward, wurden auch die Leistungen, sowohl im Mannschafts- wie Einzelkampf, immer besser, und die Erfolge blieben nicht aus. Aber niemals ist der Leistungssport Selbstzweck unserer körperlichen Ertüchtigung gewesen.

Heute werden etwa fünfhundert Lehrlinge durch die Lehrwerkstatt sportlich betreut. Da wir auch erste Dortmunder Sportsleute in unseren Reihen haben und unsere Jungen in Schule, Jungvolk und Hitler-Jugend vorgebildet sind, entwickelt sich ein reger Sportbetrieb, bei dem alle freudig bei der Sache sind. Unser Sportprogramm haben wir kaum zu ändern brauchen. Reichsberufswettkampf und Facharbeiterprüfung verlangen den Beweis körperlicher Ertüchtigung. Täglich marschieren unsere Jungen aus der Lehrwerkstatt Hütte, der Lehr-

ede Drahtverfeinerung und aus den Betrieben zum Werksporplatz an der Springorumstraße oder zum Turnsaal im Luther-Gemeindehaus. Lauf- und Atmungsübungen, leichtere Körperschule, Geräteturnen, leichtathletische Übungen und kleinere Spiele werden dort unter Aufsicht des Lehrlingsportwartes gepflegt. Größere Kampfsportarten werden wöchentlich zweimal ausgetragen, es tritt z. B. Lehrwerkstatt Hütte gegen Lehrrede Drahtverfeinerung im Fußball an oder Hüttenjungeleute gegen Facharbeiterlehrlinge im Handball usw. Die Spiele haben also ihren besonderen Reiz. Auch leichtathletische Mannschaftskämpfe werden ausgetragen. Der Schwimmbetrieb spielt sich im Nord- und Südbad morgens an den Berufsschulagen ab. An Stelle der Wanderungen tritt heute die Freizeitaktion der Hitler-Jugend, die in jedem Jahr durch unser Werk großzügig unterstützt wird. Die jüngeren Lehrlinge nehmen an einem Zeltlager geschloffen teil, die älteren Lehrlinge machen Fahrten in die deutschen Gaue und lernen so ihr Vaterland kennen und lieben.

Der gesamte Lehrlingsport untersteht heute der HJ. und den beauftragten Stellen der DAF. Mit ihnen arbeitet die Lehrwerkstatt Hand in Hand. Diese Gemeinschaftsarbeit und die im Bau befindlichen großzügigen Sportanlagen unseres Werkes sind für die weitere körperliche Ertüchtigung unserer Lehrlinge die beste Gewähr.

Aus der Betriebsgemeinschaft

Dem Schlepper Alfred Kischel unserer Schachtanlage Kaiserstuhl I, der zur Zeit als Gefreiter an der Westfront steht, ist, nachdem er bereits bei dem Sturm auf die Festung Modlin das Eisene Kreuz 2. Klasse erhalten hat, jetzt das Eisene Kreuz 1. Klasse verliehen worden.

NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“

Ein Abend mit den Don-Kojaken

Ein rechter Künstler schildert nie, um zu gefallen, sondern um zu — zeigen. Dieser Satz aus den Betrachtungen Christian Morgensterns über die Kunst stand gleichsam wie ein Bekenntnis und eine Verpflichtung über dem Geschehen dieses Abends, der für unsere Gefolgschaftsmitglieder einmal etwas ganz Anderes bedeutete, als die üblichen Abende mit Tanz und Tand und guter Laune. Sicherlich kam auch die Kunst des Gesanges früher schon bei uns zu ihrem Recht, und sie wird auch immer wieder bei unseren Veranstaltungen vertreten sein. Aber das, was uns der Chor der Don-Kojaken, „Ataman General Kalebek“ bot, war nicht nur Gesang, sondern darüber hinaus ein prächtiges Bild von ihrer so heiliggeliebten Heimat am stillen Don.

Nach einem „Festpreludium zur Kircheneinweihung“ von Davidoff, dem Responsorium „Herr, erbarme dich“ von Lwowitz und dem geistlichen Lied „Selig sei der Mann“, nach einem alten Klostermotiv aus Kiew, bildete das Lied „Gott, rette dein Volk“ von Tschernofsky den Übergang zu den weltlichen Liedern. Wie eine Offenbarung aller Liebe und aller Leiden war der „Gesang der ukrainischen Kojaken in der türkischen Gefangenschaft“ von Mitschenko. Wir sahen sie vor unsern geistigen Augen in ihrem Lager stehen, dem Winde zugewandt, den sie baten, sie wieder in ihre teure, sonnige Heimat zu bringen, wo ihre Brüder und Schwestern sind, die alle danach trachteten, sie aus der türkischen Gefangenschaft zu befreien. Als das dem türkischen Sultan überbracht wurde, ließ er die Kojaken in noch schwerere Fesseln legen. Ein Lied zwischen Traum und Erfüllung war „Der Ballgänger“, ein Volkslied, das besonders zur Zeit der Wahl von den Mädchen draußen auf den weiten Feldern der Ukraine viel und gern gesungen wird. Nach der Arie des „Toropko“ aus der Oper „Moskowskij Grab“ von Werbowitski, arrangiert von Nikolaus Herzog von Leuchtenberg, dem verstorbenen Begründer des Chores der Don-Kojaken, beschloßen ein Potpourri aus zwei russischen Volksliedern, ein Soldatenlied und das Scherzlied „Der Kudud“, wovon besonders das letztere viel Freude bereitete, den zweiten Teil der Vortragsfolge.

Der dritte Teil begann mit dem Lied „Die zwölf Räuber“, einer alten Legende um den Räuberhauptmann Kubsejar, der mit seinen zwölf wilden Gefellen in einem finsternen Walde hauste und alles raubte, was ihm in die Hände fiel. Eines Tages aber erwiderte Gott das Gerissen dieses grauenhaften Mannes. Er verließ seine Raub- und Raubgefahren und ging in das Kloster Solowki, um nunmehr Gott und der Menschheit zu dienen. — Dann folgte das „Wolgafischerlied“, das auch bei uns im Lande, besonders durch den Film, bekanntgeworden ist. Es ist jenes Lied, das den Wolgafischerliedern die gemeinsame Arbeit erleichtern soll, wenn sie an langen Seilen und am Ufer gehend, die oft schwer beladenen Rähne wolgaaufwärts ziehen müssen. Den Höhepunkt des Abends bildete jedoch das Lied von „Stenisa Rabin“, ein altes Räuberlied, für das unsere Kameraden einen nicht endenwollen Beifall spendeten.

Unsere berufstätige Jugend



Es ist nicht von ungefähr, daß um die weihnachtliche Zeit gerade der Lichterbaum immer wieder in unseren Gesichtskreis rückt. Es gibt aber auch keinen Baum unter all den anderen, der uns so zum Symbol geworden wäre, als eben die Tanne. Sie ist der Baum der Hoffnung und der Treue. Sie will uns zeigen, daß wir tief in der Erde wurzeln müssen und daß wir nichts sind ohne die Heimat.

Und wenn wir dann am Abend die Kerzen auf ihren Zweigen anzünden, still beiseite treten und tief in uns hinein dem Riede unserer Seele lauschen, dann ist es uns, als fänge sie das Lied von der Sonne und dem Mond und den Sternen, das Lied von dem Lichte über dem deutschen Land.

Diese Gedanken überkamen uns, als wir an jenem Abend, da sich unsere berufstätige weibliche Jugend zu einer weihnachtlichen Feierstunde zusammengefunden hatte, den kleinen Speisesaal unserer Werkstücke betraten und auf den weiß gedeckten Tischen die vielen Tannentriebe und Kerzenlichter erblickten. Das war wahrlich ein festlicher Empfang.

Aber auch der Abend selbst gestaltete sich für alle Beteiligten zu einem schönen Erlebnis. Rezitationen, Gesangs- und Musikvorträge, Tänze und gemeinsame Lieder waren in der wohlgeordneten Vortragsfolge die tragenden Momente. Und wenn wir die Gesangsvorträge der Kameradin Käthe

Aufmalko und des Kameraden Wilhelm Jetting, der von Herrn Dr. Altmuth am Klavier begleitet wurde, und die alle drei als Gäste an dieser Feier teilnahmen, als besondere Überraschung empfanden, so soll das nicht besagen, daß die anderen Vortragenden mit ihren Darbietungen nicht ebensoviel Freude spendet hätten. Aber einen wollen wir nun doch noch nennen, und wenn er auch vorübergehend zugegen war, das ist der Nikolaus, ein weitgereister und erfahrener Mann, der aber scheinbar nur das Gute von unseren Mädchen gehört haben muß. Denn sonst können wir es uns nicht erklären, warum sie von ihm mit so vielen und schönen Gaben bedacht wurden. Oder waren sie wider Erwarten doch so brav?

Wie es auch immer sein mag: An diesem Abend waren sie jedenfalls Prachtmittel und wir sind ihnen dankbar für all das Schöne, womit sie uns erfreuten.

Die Gefolgschaft des Grünfelder Werkes der Schmiedag versendet an ihre im Dienste der Wehrmacht stehenden Arbeitskameraden Buchspenden.

Diese zwei Aufnahmen des Arbeitskameraden E. G. geben vom Einsatz der Daheimgebliebenen Kenntnis und übermitteln den Dank der für Führer, Volk und Vaterland draußen Stehenden.



Bücher an die Front!

Weihnachtsfeier der kranken Arbeitskameraden am 22. Dezember 1939

Eine der schönsten und dankbarsten Aufgaben des Beschädigten-Obmannes der Hütte ist die Betreuung der Arbeitskameraden, die infolge Unfalls oder Krankheit ihren Arbeitsplatz mit dem Krankenbett im Krankenhaus vertauschen müssen. Allmonatlich überbringt er die Grüße und Wünsche der Werksleitung zur baldigen Genesung. Dankbar empfinden die Kranken die Verbundenheit mit der großen Familie Hoeft A.-G.

Alljährlich erleben die Kranken der Hoeft A.-G. die erhebende Weihnachtsfeier im großen Vortragsaal des Krankenhauses Nord, die sich in diesem Jahr durch die Anwesenheit des Führers des Betriebes, Herrn Dr. Schweitzer, und des Betriebswalters, Oberführer König, besonders eindrucksvoll gestaltete. Auch die Vertrauensräte von der Hütte, Kaiserstuhl I und II und der Maschinenfabrik Deutschland hatten Vertreter entsandt. So nahm es kein Wunder, daß der Saal gefüllt war. Mitglieder des Werkchamuschitzges, des Kindergartens mit seiner Jugendgruppe und der Haushaltungsschule ließen es sich nicht nehmen, durch ihre Mitwirkung den kranken Arbeitskameraden eine Feierstunde zu bereiten. Die gesanglichen Darbietungen der Arbeitskameradin Fräulein Aufmalko bildeten den Höhepunkt des ausgewählten Programms.

Der Beschädigten-Obmann der Hütte, Pg. Konstantin, eröffnete die Feier mit einer kurzen Ansprache und begrüßte die kranken Kameraden und die Gäste. Besonders brachte er die Freude aller Kameraden über das Erscheinen des Führers des Betriebes zum Ausdruck. Er dankte der Werksleitung, die ihm wie in früheren Jahren durch besondere Zuwendungen die Abhaltung dieser Feiern ermöglichte. Er betonte, daß sie im Reiche Adolf Hitlers die Volksgemeinschaft aller Deutschen zum Ausdruck bringen sollen. Den Kranken wünschte er recht frohe Weihnachten und baldige Genesung.

Herr Dr. Schweitzer überbrachte die Grüße der Werksleitung; sein Weihnachtswunsch wäre, die Kameraden recht bald wieder auf ihren Arbeitsplätzen anzutreffen.

Freudig erregt verfolgten dann die Kameraden die Abwicklung des Festprogrammes. Bunte Weihnachtsklänge des Werkchamuschitzges wechselten ab mit Liedern und Vorträgen der Haushaltungsschule. Die wohlgeklungenen Lieber-

vorträge der Arbeitskameradin Fräulein Aufmalko trugen wesentlich zum schönen Gelingen der Feier bei und ihr „Deutschland, unserer Kinder Vaterland, Deutschland muß bestehen“ ging allen Zuhörern zu Herzen. Aber auch die Kleinsten der Kleinen wollten nicht zurückbleiben. Allerliebst waren die unter Leitung von Fräulein Witz aufgeführten Kinderreigen. Der Reigen vom umgefallenen Schneemann wurde von allen, aber besonders von den Familienvätern, schmunzelnd aufgenommen. Und einmal warm geworden, fangen die Kinder hell und

laut ihre Weihnachtslieder unterm brennenden Weihnachtsbaum. Nach dem gemeinsamen Lied „O Tannenbaum“ fand die Bescherung statt, und dankbar wurden die Geschenke aus junger Mädchenhand entgegengenommen.

Pg. Konstantin schloß die Feier mit dem Gedanken an alle unsere Soldaten, die diese Weihnachten nicht zu Hause feiern können, und das Sieg-Heil auf den Führer brachte die Liebe und Verehrung zu ihm zum Ausdruck.

Wittenius

Betriebsportgemeinschaft

Bogen

Von den westfälischen Bogmeisterchaften

Den Auftakt zu den Kriegsmeisterchaften im Bogen bildete eine am 7. Januar in Münster durchgeführte Veranstaltung. Unsere Meisterchaftsteilnehmer waren Programmgemäß an diesem Tage nicht aufgestellt und weilten als Gäste in der großen Halle des Schützenhofes. Da aber einige Bogen nicht antreten und damit die Gefahr bestand, daß die Veranstaltung sehr darunter leiden würde, wurden unsere Kameraden gebeten, ihren ersten Vorrundenkampf an diesem Abend schon zu bestreiten. Hier galt es, und das ist nicht mehr als selbstverständlich, dem westfälischen Vorpost zu helfen. Unsere Kameraden Wisnewski und Pepper wurden eingesetzt und von den Zuschauern im besonderen Maße mit Begeisterung empfangen.

Zunächst trat unser Federgewichtler Wisnewski gegen den Hertener Bogen Rohleppel an. Rohleppel, ein ausgeprägter Schläger, ging gleich mit ganzer Kraft auf unseren Kameraden los, der aber seinerseits mit einer schnellen linken Geraden in den weit ausholenden Hertener hineinging. Kurze linke Ausreißer folgten und zwangen Rohleppel schon bald zum Rückzug. Eine tadellose Beinarbeit gestattete Wisnewski schnelles Schlagen und Wöhen. Mehrfach mußte sein Gegner in der letzten Runde zu Boden. Als ihn dann aber ein gefährlicher rechter Drehhaken unseres Kameraden direkt am Kinn erwischte, mußte er endgültig auf die Bretter herunter. Nur der Gong rettete Rohleppel vor dem sicheren L. o. Dem Punktsieg unseres Kameraden Wisnewski wurde sehr viel Beifall gezollt.

Im Mittelschwergewicht standen sich unser Kamerad Pepper und der Scherlebecker Amolowski gegenüber. Die ganze Angelegenheit währte aber nur 1½ Minuten. Bereits der erste Wagnshaken unseres Kameraden hatte seine Wirkung bei dem Scherlebecker nicht verfehlt. Alsdann noch ein linker Kinnhaken folgte, war es um Amolowski geschehen.

Die zweite Runde der westfälischen Bogmeisterchaft am 14. Januar in Bochum brachte unsere Kameraden Ernst, Wisnewski, Pepper und Umar in den Ring.

Im Federgewicht standen sich unser Kamerad Ernst und der BSK-Mann Korte gegenüber. Während Ernst den Kampf mit schönen linken Geraden begann, versuchte der Bochumer mit allen Mitteln seiner langen Praxis in den Nahkampf zu kommen. Und das gelang ihm dann auch. Bei dem feinen Schlagwechsel, der nun einsetzte, kam Korte jedoch etwas besser weg. Nach drei Runden konnte er als Punktsieger den Ring verlassen.

Die zweite Begegnung im Federgewicht kam zwischen unserem Kameraden Wisnewski und Schirra aus Bochum-Linden zustande. Der Kampf nahm aber ein schnelleres Ende, als man allgemein erwartet hatte. „Unser Paul“ erwischte den Bochumer bereits in der ersten Runde mit einem schweren Rechten am Kinn, so daß er auf den Boden und das „Aus“ über sich ergehen lassen mußte.

Unser Kamerad Pepper machte mit dem Hagener Kaiser nicht viel Fehler. Nach einem tadellosen rechten Haken unseres Kameraden trachte der Hagener die Waffen und gab den für ihn aussichtslosen Kampf schon nach wenigen Sekunden auf.

Im Halbschwergewicht kam unser Kamerad Umar über Boß aus Bochum-Linden zu einem weiteren Erfolg. Trotz seines körperlichen Einflusses mußte der Bochumer immer wieder die schöne rechte Gerade unseres Kameraden nehmen. In der dritten Runde gab Boß schließlich erschüttert den Kampf auf, während unser Kamerad Umar, mit Beifall überschüttet, den Ring verlassen konnte.

Eine weitere Begegnung unter den westfälischen Bogern um die Kriegsmeisterchaften gab es am 20. Januar in der hiesigen „Börse“. Dieses Mal war aber von uns nur der Kamerad Pepper vertreten, der gegen den Glabbecker Glodder, der es, wie man es wohl ruhig sagen darf, nur auf ein Verkleidenpielen ankommen ließ, eine ziemlich undankbare Aufgabe zur Erledigung bekommen hatte. Nur durch diese Taktik war es dem Glabbecker möglich, die drei Runden zu überleben. Man merkte es unserem Kameraden Pepper jedenfalls an, daß er trotz seines Punktsieges nicht im mindesten zufrieden war.

Schießen

Der Schießwettkampf der Abteilungen der Hauptverwaltung um einen Wanderpreis am 12. Januar erbrachte folgendes Ergebnis:

1. und Gewinners des Wanderpreises Büro der Betriebsgemeinschaft	582 Ringe
2. Verfrachtung, 1. Mannschaft	514 Ringe
3. Verfrachtung, 2. Mannschaft	471 Ringe
4. Abteilung III	429 Ringe
5. Abteilung A	423 Ringe
6. Export-Abteilung	417 Ringe

7. Abteilung II B und C	371 Ringe
8. Rechnungsbüro II	343 Ringe
9. Lohnkasse	333 Ringe
10. Abteilung II A	332 Ringe
11. Abteilung I C	330 Ringe

Es war eine Freude, unsere Kameraden, ganz gleich ob alt oder jung, in diesem Kampf um die Plätze zu beobachten. Beim nächsten Mal soll es, wie unsere Kameraden vom Schießsport uns versicherten, noch heitiger zugehen. Und das ist recht so. Aber dazu gehört dann noch eines: Üben und nochmals üben! Gelegenheit dazu ist dienstags, donnerstags und freitags ab 17 Uhr im Speisesaal, Eingang III, gegeben.

Tischtennis

Einige Mitglieder der Tennisabteilung haben sich für die Wintermonate dem Tischtennis zugewandt. Aber auch alle anderen Werksangehörigen, die sich hierfür interessieren, können an den Übungstunten, die des Donnerstags ab 17.30 Uhr im großen Speisesaal der Werksküche stattfinden, teilnehmen. Der Sachwart für Tennis, Kamerad W. Jetting, ist gern bereit, weitere Anmeldungen entgegenzunehmen.

Tennis

Am 20. und 21. Januar fanden in Bielefeld die 5. Westfälischen Hallentennismeisterchaften für Männer statt. Von uns hatten sich zu diesem Turnier die Kameraden Freitag und Kähler gemeldet. Es wurden außerordentlich spannende Kämpfe gespielt.

Sein erstes Spiel bestritt unser Kamerad Freitag gegen W. Krüger (Bielefeld), den er erwartungsgemäß ausschaltete. Freitag wartete mit einer blendenden Form auf, so daß man für den Ausgang des zweiten Kampfes, den er gegen den talentierten Jugendlichen Mann (Bielefeld) auszutragen hatte, berechtigte Siegeshoffnungen hegen konnte. Den ersten Satz brachte er auch mit 6:2 an sich. Doch gleich zu Anfang des zweiten Satzes merkte man, daß Mann sich gewaltig zusammenriß, wodurch ihm auch tatsächlich der Gewinn des zweiten Satzes mit 6:0 gelang. Freitag legte im dritten Satz gleich mächtig los, vermochte jedoch seinen Gegner nicht aus der Ruhe zu bringen. Trotz der Vielzahl von ausgezeichneten Spielbällen mußte sich Freitag auch im dritten Satz seinem Gegner beugen, der diesen Satz mit 6:4 gewann und damit Freitag aus dem Rennen warf. Es muß jedoch gesagt werden, daß Mann gegenüber Freitag insofern einen Vorteil hatte, als er ständig in der Bielefelder Halle trainiert hat, während unserem Kameraden Freitag nicht ein einziges Mal Gelegenheit gegeben war.

Für die Niederlage Freitags brachte uns unser „Benjamin“ einen verhältnismäßig Ausgleich. Gelang es ihm doch, den nicht unbekannten Ranglistenspieler Dr. Semmelroth (Herbede) mit 6:1, 9:7 zu schlagen. Gegen den zweitbesten Westfalen, Satz, schied er dann mit 2:6, 3:6 aus. Wir gratulieren unserem Kameraden Kähler zu seinem schönen Erfolg über Dr. Semmelroth und geben der Hoffnung Ausdruck, daß noch viele solcher Siege folgen mögen.

Im Doppel waren Freitag/Kisch über Gerber/Neumann (Güttenverein Dortmund) mit 6:1, 6:3 erfolgreich. In dem nachfolgenden Kampf gegen Schäfer/Mann (Bielefeld) mußten sie sich jedoch als geschlagen bekennen. Kähler/Simonides verloren gleich gegen den späteren zweiten Sieger Koch/Ortwein mit 4:6, 7:5, 7:9.

Abteilung Hohenlimburg

Über die Tätigkeit der im Laufe des Jahres 1939 vom Führer des Betriebes ins Leben gerufenen Betriebs-Sportgemeinschaft geben wir folgenden Überblick:

Zur Verfügung stehen: Ein eigener Sportplatz, eine Turnhalle der Stadt Hohenlimburg in den Wintermonaten, und zwar dienstags für weibliche Gefolgschaftsmitglieder und mittwochs für die männliche Gefolgschaft.

Fürs erste umfaßt die Sportgemeinschaft folgende Abteilungen: A) Leichtathletik B) Handball, C) Fußball, D) Schach.

Leichtathletik: Beim Betriebsportfest in Mendon traten von der Abteilung Hohenlimburg sechs Mannschaften zu je acht Mann an. Insgesamt waren auf diesem Sportfest 40 Mannschaften angetreten. Trotz der kurzen Übungstätigkeit konnte die 1. Mannschaft unserer Sportgemeinschaft den vierten Platz erringen, während die übrigen fünf Mannschaften unter den ersten fünfzehn Siegermannschaften zu finden waren. Für den Betriebsportappell, der am 3. September 1939 stattfinden sollte, jedoch durch den Ausbruch des Krieges abgefragt wurde, waren beim Kreis elf Mannschaften gemeldet.

Handball: Eine Reihe festgelegter Spiele mußte ebenfalls abgefragt werden.

Fußball: Insgesamt wurden sechs Spiele ausgetragen, und zwar in der Hauptsache gegen Vereine aus der 1. Kreisklasse. Trotzdem unsere erste Mannschaft durch Einziehung von Gefolgschaftsmitgliedern zur Wehrmacht des öfteren umgestellt werden mußte, waren die Ergebnisse als gut anzupreisen. Als erstes Spiel der am 7. Dezember 1939 begonnenen Meisterchaftsspiele war für uns ein solches gegen eine Betriebsportgemeinschaft aus Iserlohn ausgetragen. Hier konnten wir einen Sieg in Höhe von 12:0 erringen.

Schach: Spieltag: Sonntagsmorgens. Durchschnittliche Spielerzahl 20. Im Dezember fand innerhalb unserer Schachgemeinschaft ein Weihnachts-Schachturnier von 22 Spielern (Spielzeit je 10 Minuten), eingeteilt in zwei Klassen statt. Sieger der Klasse A: Krollmann und Sieger der Klasse B: Schneider. Die jüngeren Spieler haben gezeigt, daß sie schon viel gelernt haben. In den am 7. Januar 1940 begonnenen Spielen um den Wanderpreis, der vom Führer des Betriebes im Vorjahr gestiftet wurde, wird der Nachwuchs dem Vorjahrsieger Krollmann hart zugehen. Gegen auswärtige Mannschaften wurden bisher sechs Spiele ausgetragen, von denen drei gewonnen wurden.

Der vor kurzem vom Führer des Betriebes erlassene zweite Aufruf an unsere Gefolgschaft, sich mit ihren Angehörigen in größerem Maße in der Sportgemeinschaft zu betätigen und zu ertüchtigen zum Wohle für Volk und Vaterland, tat seine Wirkung.

Werksmitteilungen

Einstellung von Bergjungleuten

Unsere Schachtanlagen stellen zu Ostern dieses Jahres wieder eine Anzahl jugendlicher im Alter von 14 bis 15 Jahren ein, die als Bergjungleute in den Untertagearbeiten, sowie im Betrieb über und später unter Tage für den Bergmannsberuf ausgebildet werden sollen.

Die Ausbildung umfasst eine planmäßige praktische, schulmäßige und sportliche Unterweisung. Der Unterricht der dreijährigen pflichtmäßigen Berufsschule fällt in die Arbeitszeit und wird als solche bezahlt.

Jeder Junge, der Bergmann werden will, melde sich in Begleitung seines Vaters oder seiner Mutter oder seines gesetzlichen Vertreters

in Altenessen beim Tagesbetriebsführer auf Schacht Emil oder
beim Tagesbetriebsführer auf Schacht Fritz
auf den Kaiserstuhl-Schachtanlagen beim Betriebsführer der Schachtanlage
Kaiserstuhl I

auf der Schachtanlage Haddob beim Betriebsführer
auf der Schachtanlage Hüftr Leopold beim Betriebsführer
Das letzte Schulzeugnis ist mitzubringen.

Zu dem Ostern 1940 beginnenden

einjährigen Lehrgang unserer Haushaltungsschule
werden bei der Werkspfleger Anmeldeungen entgegengenommen.

Unsere Haushaltungsschule ist staatlich anerkannt. Der Unterricht erfolgt gemäß dem Lehrplan der Berufsschulen. Zur Teilnahme an dem Lehrgang können sich die Töchter der Gefolgshaftsmittelglieder melden, die den erfolgreichen Besuch des 8. Schuljahres nachweisen können.

Nähere Auskunft über die Aufnahmebedingungen, die Kosten des Kurses und insbesondere über die Vergünstigung in bezug auf die Anrechnung des Pflichtjahres erteilt die Werkspfleger Dortmund.

Sprechstunden:

der Hütte:	montags und donnerstags	15 bis 17 Uhr
	freitags	10 bis 12 Uhr
der Zeche:	K I dienstags	13½ bis 15½ Uhr
	K II mittwochs	13½ bis 15½ Uhr
der Maschinenfabrik Deutschland:	montags	12 bis 13½ Uhr
Dortmund, den 12. Januar 1940		

Hoesch Aktiengesellschaft
Werkspfleger

Wertkindergärten Altenessen:

Die Neuanmeldungen für die Kindergärten werden Dienstag, den 20. Februar von 9 bis 12 Uhr und für den Hort von 14 bis 17 Uhr entgegengenommen.

Kindergarten „Anna“: Krabberstraße 67

Kindergarten „Carl“: Bischoffstraße 2a

Kindergarten „Emischer“: Wichagenstraße 13/15

Kindergarten „Fritz-Heinrich“: Altenessener Straße 542

Die Vorkurskarte des Mannes und die anzumeldenden Kinder sind mitzubringen.

Werkspfleger Altenessen

Offene Nähstuben (Altenessen)

Montags: 15½ bis 18½ Uhr, Altenessener Straße 540 (Hof), Hauswirtschaftlicher Lehrgang.

Freitags: 9 bis 12 Uhr, Vogelheimer Straße 118 (Wirtschaft Lütke).

Anfang April 1940 beginnt der neue

hauswirtschaftliche Lehrgang in Altenessen

Anmeldungen werden bis 28. Februar entgegengenommen:

Montags: 15 bis 16 Uhr, Werkspfleger Altenessener Straße 540 (Hof).

Dienstags: 15 bis 16 Uhr, Werkspfleger, Gladbecker Straße 413.

Donnerstags: 15 bis 16 Uhr, Werkspfleger, Gladbecker Straße 413.

Im hauswirtschaftlichen Lehrgang werden vierzehn- bis sechzehn-jährige Töchter von Gefolgshaftsmittelgliedern in allen hauswirtschaftlichen und hausmütterlichen Fragen unterrichtet, die sie befähigen, der Hausfrau und Mutter eine gute Hilfe zu sein. In der Kriegszeit kommt dem hauswirtschaftlichen Können doppelte Bedeutung zu, weil jede Hausfrau kostbares Volksgut zu verwalten hat.

Zu dem Ostern 1940 beginnenden

einjährigen Lehrgang unserer Haushaltungsschule

in Dortmund werden bei der Werkspfleger Anmeldeungen entgegengenommen und Auskunft erteilt über die Aufnahmebedingungen, die Kosten des Kurses und über die Vergünstigungen, die durch den erfolgreichen einjährigen Besuch gegeben sind.

Zur Teilnahme an dem Lehrgang können sich die Töchter der Gefolgshaftsmittelglieder melden, die den erfolgreichen Besuch des 8. Schuljahres nachweisen können.

Sprechstunden der Werkspfleger:

der Hütte:	montags und donnerstags	von 15 bis 17 Uhr
	freitags	von 10 bis 12 Uhr
der Zeche:	K I dienstags	von 13½ bis 15½ Uhr
	K II mittwochs	von 13½ bis 15½ Uhr
der Maschinenfabrik Deutschland:	montags	von 12 bis 13½ Uhr

Was lerne ich im hauswirtschaftlichen Lehrgang?

Seit April 1938 besuche ich den hauswirtschaftlichen Lehrgang des Werks in Altenessen. Wir erhalten dort Unterricht in Kochen, Baden und Hausarbeit, Handarbeit und Handfertigkeit, in Erziehungslehre und Gesundheitspflege; nebenbei treiben wir auch Sport. Wir lernen billig und gut kochen; aber sparsam müssen wir sein, denn das ist auch ein Teil der Kochkunst. Nach dem Kochen heißt es die Küche scheuern, denn die Küche muß nach Schluß blitzblank sein.

Wir scherzen und lachen bei unseren Arbeiten. Hier und da fließt mal eine Träne, wenn man die Arbeit nicht gut gemacht hat und nochmal von vorne anfangen muß, aber das ist halb so wild. Der Kursus dauert ein halbes Jahr, wir haben schon viel gelernt und geschafft. Ab Ostern 1939 dauern die Kurse ein ganzes Jahr, so daß die Schülerinnen noch mehr lernen können. In Handarbeit haben wir Unterröcke, Hemden, Wäsche, Kleider, Strümpfe u. a. genäht bzw. geflickt. In Handfertigkeit haben wir einen Handarbeitskasten gebastelt, den wir mit Blumen verziert haben. Jedes Mädel hat ein Bild eingerahmt. In Erziehungslehre haben wir eingehend über die Erziehung der Kinder gesprochen. Man muß Geduld bei der Erziehung haben, Freundlichkeit und Liebe dem Kinde entgegenbringen. Wie geduldig und liebevoll man Kindern gegenüber sein muß, können wir in den Kindergärten bei den Kindergärtnerinnen beobachten. Wir haben auch über

Kochen und Einmachen



das Spielzeug der Kinder gesprochen und dabei insbesondere erwähnt, daß Holzspielzeug am besten sei. Erstens ist es haltbarer, zweitens billiger und drittens verleihen sich die Kinder nicht daran. Denken wir bloß an die Holzeisenbahn und Metalleisenbahn! In Gesundheitspflege haben wir über die Kleidung des Menschen, über Krankheiten und ihre Verhütung, über das Essen und seine Verdauung gesprochen. Wir haben sehr viel gelernt und gehört. Wenn wir alles befolgen, werden wir einmal tüchtige Mütter und Hausfrauen.

F. B.

Anmeldungen für den Kindergarten (Dortmund) werden vom 7. bis 14. Februar 1940 in der Zeit von 12 bis 12½ Uhr im Kindergarten Desterholzstraße 123 entgegengenommen.

Ein Gefreiter und drei Mann

Da streiten die Leute hin und her,
Wer wohl im Kriege der Stärkste war,
Mußte das Kühnste oft wagen und durfte nie verzagen,
Darüber brauchen wir nicht zu streiten,
Das waren die Gefreiten!

Jeder sich noch erinnern kann,
Es hieß immer: „Ein Gefreiter und drei Mann!“
Einem Gefreiten und drei Mann rief der Leutnant heraus,
Mußten zum Essenholen heraus.
Ein Gefreiter und drei Mann müssen her,
Zu erobern das feindliche Maschinengewehr.

Der Morgen dämmert kalt und grau,
Sie schlüpfen zum feindlichen Drahtverhau.
Und ging es im Sturm dann weiter,
Wer war dann vorn: Drei Mann, ein Gefreiter.

Es klingt wie ein Wunder, es klingt wie ein Traum,
Heute nach vielen Jahren man glaubt es kaum!
Wer rettete die Menschheit aus Elend und Not?
Wer brachte Arbeit, Frieden und Brot?
Wer war dieser Mann? Im Krieg ein Gefreiter.

Eingefandt von Soldat Willi Meyer

Bücherecke

Zum ersten Male erscheint in der Weltzeitung die Bücherecke. An dieser Stelle werden wir künftig die Neuanschaffungen unserer Werkbücherei oder sonstige wertvolle Bücher anzeigen und besprechen.

Romane und Erzählungen

Betsch, Roland: Ballade am Strom. Roman (15 U 3).

In drei Abschnitten des großangelegten Romans schildert der Pfälzer R. Betsch das Grenzlandschicksal seiner Heimat. Immer wieder sind es die westlichen Nachbarn, die das Rheinland vom Deutschen Reiche trennen wollen. Einmal ist es Napoleon, dann die Revolution 1849 und zuletzt nach dem Weltkriege die Separatisten, die dem Lande ein ungeheures Leid zufügen. Dem Verfasser ist es gelungen, uns den geschichtlichen Stoff dieses Werkes in anschaulicher und spannungsreicher Art nahezubringen.

ungraber, Rudolf: Opium. Roman (42 U 2).

Unter Zugrundelegung chinesischer Zeitdokumente ist ein Tatsachenroman entstanden, der in seiner sachlichen aber um so packenderen Art von dem größten Verbrechen der englischen Kolonialpolitik im vorigen Jahrhundert berichtet, nämlich der gewaltsamen Vergiftung des chinesischen Volkes durch Opium.

Goltz, Joachim von der: Die Marcellusflut. Roman (33 U 3).

In der Art einer alten Chronik berichtet der Verfasser die Geschichte von dem Mädchen Tetta, dessen Leben mit den Menschen und dem Schicksal ihres friesischen Heimatlandes auf so eigenartige Weise verknüpft ist. Etwas Fremdes und Rätselvolles ist immer um dieses Mädchen und ohne sein Verschulden bringt es den Menschen, die ihr begegnen und es nicht verstehen, Leid und Unglück. Gezwungenermaßen verläßt Tetta die Heimat, um in der Stadt eine Stelle bei mütterlichen Kindern anzunehmen. Hier hat sie ein Gesicht, das ihr den Untergang ihres Heimatlandes durch den Einbruch der Meeresfluten zeigt. Sie verläßt die Stadt, um ihre Landsleute zu warnen, doch sie erntet nur Hohn und Verfolgung — bis dann am 16. Januar 1362 am Marcellustage das Land von einer großen Flut heimgesucht wird und bei der Tetta ebenfalls den Tod findet. Meisterlich versteht es von der Goltz, uns von dem Lande an der Emsmündung, nahe der holländischen Grenze und seinen Menschen, ihrer Art und ihrem Wesen zu erzählen.

Unruh, Friedrich Franz von: Der innere Befehl. Chronik eines Weges (6 U 3).

Der deutsche Offizier Horst Unruh scheidet am Ende des Weltkrieges aus der Wehrmacht des Heeres aus. Die Aufgabe, die er nun zu erfüllen sich verpflichtet fühlt, ist der geistige Kampf um den Bestand des Reiches. Dieser Auftrag wird für ihn zum inneren Befehl, der fortan sein Leben bestimmt.

Im Gegensatz zu den voranstehenden Büchern folgen nun solche heiterer, humorvoller Art:

Grabenhorst, Georg: Die Reise nach Luzern (11 U 6).

Der Anlaß zu der Schweizer Reise des Kunsthistorikers Dirk Woermann ist eine Erbschaftsregelung. Für ihn, der in den Pflichten seines Berufes und seiner Familie aufgeht, wird die Reise zum besonderen Erlebnis. Bei seinem Aufenthalt in dem befreundeten Doktorhaus in Luzern begegnet er der Tochter Elisabeth. Sie ist es, die die innere Verwirrung bei Woermann hervorruft und ihn seine zwanzigjährige Jahre vergessen läßt. Im Laufe des Geschehens muß er erkennen, daß er zu verzichten und damit Abschied von der Jugend zu nehmen hat. Die Erzählung klingt dann aus in der Heimkehr Woermanns in den ihm vertrauten und geliebten Kreis seiner Familie.

In heiterer und beschwingter Art weiß der Dichter Grabenhorst zu erzählen und wird manchem Leser mit dem Buche ein paar Stunden der Freude bereiten.

Reiffen-Halen, Bruno: Du hast gut trillern Lerche oder Die vier Heiderenten von Quabbebusch (3 U 6).

Dieser humorvolle Roman aus der Heide gibt einen Ausschnitt aus dem Leben der vier Heiderenten Waldbewohner wieder. Mit dem Wahlspruch: „Du hast gut trillern Lerche“ wissen sich die vier über ernste und heitere Zwischenfälle, die ihnen begegnen, hinwegzusetzen. Es sind prächtige und grundelegliche Menschen, nach außen hin rauh, aber von feinem innerem Empfinden, so ganz aus der Landschaft gewachsen, die uns der Verfasser, jeden in seiner Eigenart, nahezubringen weiß.

Stegewitz, Heinz: Ihr vielgeliebten Schätze. Roman um einen Tunichtgut (32 U 8).

Stegewitz, der Träger des rheinischen Dichterpriests 1938, ein geborener Kölner, schenkt uns hier wieder einen echten fröhlichen Stegewitz. Der Roman spielt in einer kleinen Vorkriegsgarnison. Der Tunichtgut, der Held des Romans, ist Timon Krings. Mit seinen beiden Bräuten, die allzu energisch nach der Verlobungshäube drängen, hat er einen für ihn selbst oft betrüblichen, aber für den Leser heiteren Kampf zu bestehen.

Das ganze Büchlein ist humorüberstrahlt, und wie alles, was Stegewitz schrieb, volksnahe. Der Musketier Timon Krings bietet jedem alten und jungen Soldaten die humorvollsten Überraschungen, der Leser kann sich vor Lachen und Schmunzeln kaum erholen. Der Buckel unseres Timon muß während der Geschichte mancherlei beziehen, aber er ist ein hell'riger Schelm, der sich in seiner Art jeder Lage gewachsen fühlt. Köstlich ist die Geschichte, wie der Arrestant Krings im Kasino seinem Obersten vorgeführt wird, und als sein Oberst ihm die Lage in die er durch einen dummen Streich hineingeraten ist, warnend mit den Worten umschreibt: „Arrestant Krings, zu wenig Klugheit ist halbe Fahnenflucht“, da zeigt sich, daß Timon nicht im entferntesten daran denkt, fahnenflüchtig zu werden.

Dwinger, Edwin Erich: Auf halben Weg (13 U 7); (geboren 1898 zu Kiel, lebt im Nigau).

Dieses neue Dwinger'sche Werk: Auf halben Weg, ist die Fortsetzung von: Die letzten Reiter. Das tragische Schicksal des Freikorps Mannsfeld wird hier bis zum bitteren Ende weitergeschildert. Das baltische Unternehmen war gescheitert, und die Baltikumer warteten auf östpreussischen Gütern auf neue Taten. Von tiefstem Hass gegen die November-Revolution erfüllt, stellten sie sich der Kappregierung zur Verfügung, und schließlich kämpften sie an der Ruhr für Deutschlands Erneuerung.

Eine kleine, erlesene und verwogene Schar sind diese Mannsfeldischen Freikorpskämpfer. Ihre geschichtliche Bedeutung liegt darin, daß sie über den Sumpf der Revolution hinweg die heldische Überlieferung echten Frontkämpfertums hinwegtrugen. Es sind raue Männer, diese Baltikumer, nicht ohne Fehler, aber ihr unerlöschlicher Glaube an Deutschland, ihre selbstlose Vaterlandsliebe und ihre Kameradschaftstreue bis in den Tod bringt sie in historischem Zusammenhang mit dem neuen Deutschland. Gerade Dwinger konnte solche Schicksale deshalb so meisterhaft schildern, weil auch er von härtestem Schicksal gezeichnet ist, denn über vier Jahre in Sibirien hinter Stachelbratt gefangen hat, vier einen jahrelangen Kampf gegen Hunger und Kälte geführt hat, der kann sich auch in das Denken und Fühlen der alten Freikorpskämpfer hineinfinden.

Schach-

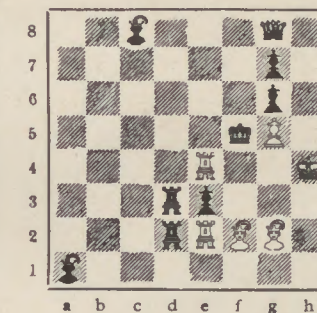


-Ecke

Sachbearbeiter: W. Beer, Dortmund, Hirtenstraße 5

Partienteil: G. Rogmann, Schachmeister, Berlin-Wilmersdorf, Werstraße 22, I.

Problemteil: Fr. Schulz, Dortmund, Lauenburger Straße 14



Aufgabe Nr. 17

Urdrud

von Julius Schäfer, Goeßfeld i. W.

Kontrollstellung:

Weiß: Kh4, Dg8, Te2, e4, Lf2, g2, Bg5 (7).

Schwarz: Kf5, Td2, d3, La1, e8, Be3, g6, g7 (8).

Matt in zwei Zügen!

Lösungen sind bis zum Monatsende einzuenden.

Lösungen zu Aufgabe Nr. 13 von Otto Busch

1. Kb2 — a3!! Tb5; 2. f × e4, Se5; 3. Se5 matt.

Grimshaw mit kritischem Zug, bietet zwar nichts Neues, gefällt aber durch den klaren Aufbau. — H. M. schreibt hierzu: „Hier gefällt mir die nette M-Lobie, die im Schlüssel mit Drohung im schwarzen Kritikus und in der Schöpfung durch Selbstverbau liegt.“

Lösung zu Aufgabe Nr. 14 von G. Rogmann

1. Lf3 — e2!! Ein Zugzwangsproblem mit zurechtstellendem Schlüsselzug. Der zweifache Block durch den schwarzen Bb7 ist nett, aber durch die unmögliche Bauernstellung zu teuer erkauft.

Lösung zu Aufgabe Nr. 15 von G. Fröhlich, Dresden

(Entnommen „Volkswacht“, Essen, Nr. 719 — 11. 7. 1931.)

1. Be5 × f6 ep.!! Ein unalter, aber immer wieder wirksamer Wiß, der hierdurch die nette Fluchtfeldfreigabe besticht.

Hierzu erhielten wir eine Lösung in netter dichterischer Form zugesandt!

Zum Schluß ein kleines Knallbonbon. Doch paß mal auf! Er hat ihn schon! Das Dämon der Stellung lehrt, daß Schwarz durch dummen Zwang beschwört, den Bauern-Doppelschritt gemacht, f7 nach f5 gebracht. Im ersten Zug nun frei und frant, schlägt e5 × f6 en passant. Durch diesen faden Bauernschach, ergeben sich dann nette Matts!

Das Lösen hat mir Spaß gemacht und manchmal hab ich mir gedacht: Das wird den Bächner Audi freu'n und Sieß wird auch nicht böse sein. Die anderen, die kenne ich nicht, drum nenn ich sie nicht im Gedicht. So schließen wir das Preisturnier, mein lieber Freund und danken dir. Jedoch ist unser schönster Dank. „Friedrich auf! Zum nächsten Waffengang!“

H. M.

Lösertiste: Schlusstand und Preisträger.

1. H. Sieß, Bochum; 2. R. Bächner, Erdmannsdorf i. Sa., je 38 Punkte; 3. H. Neu, Haus, Meisen i. Sa., 35 Punkte; 4. W. Ernst, Bochum-Hövel, 32 Punkte; 5. G. Lenz-Herdorf; 6. F. Schried, Dortmund, je 31 Punkte; 7. J. Redzierki, Dortmund; 8. F. Schmerberg, Dortmund, je 30 Punkte.

Trostpreis: G. Wiegelmann, Dortmund, 30 Punkte; M. Roje, Herbest-Dortem, 21 Punkte.

Wir gratulieren und danken allen Lösern für das entgegengebrachte Interesse.

Die Turnierleitung

Bestrafter Bauernraub

Ein bekannter Grundsatz für die Eröffnung lautet: Vor vollendeter Entwicklung der Figuren soll man nicht auf Bauerngewinn spielen, weil damit meistens ein nachteiliger Zeitverlust verbunden ist. Was für die Eröffnung wichtig ist, gilt natürlich auch für das Mittelspiel. Das zeigt auch in sehr lehrreicher Weise diese hübsche Kurzpartie. Die schwarze Dame geht im 17. Zuge auf Bauernraub aus und verursacht dadurch einen schnellen Untergang.

Wiener Partie

Aus einer Simultanvorstellung in Leipzig

Weiß: Rogmann, Berlin-Wilmersdorf

Schwarz: Speer, Leipzig

1. e2 — e4, e7 — e5; 2. Lf1 — c4, Sg8 — f6; 3. Sb1 — c3, Lf8 — c5; 4. d2 — d3, c7 — c6; 5. f2 — f4, Dd8 — e7; 6. Dd1 — e2, d7 — d6; 7. Sg1 — f3, 0 — 0; 8. Lc1 — e3, Sb — d7; 9. 0 — 0 — 0.

Das ist die scharfe Folge des weißen Partiaufbaues. Weiß will zum Königsangriff übergehen, aber bei richtigem Gegenspiel hat Schwarz vollwertige Gegenansichten.

9. — — —, e5 × f4; 10. Le3 × f4, Sf6 — g4; 11. Td1 — f1, Kg8 — h8.

Bisher konnte man die schwarzen Züge noch nicht tadeln, obwohl es aussichtsreicher gewesen wäre, schon im 12. Zuge mit b7 — b5 fortzusetzen. Der Textzug mit den nachfolgenden zeitraubenden Zügen ist jedoch verfehlt, weil Weiß mit Tempogewinn zum Angriff übergehen kann.

12. Le4 — b3, De7 — f6; 13. Lf4 — g5, Df6 — g6; 14. h2 — h4, f7 — f6; 15. h4 — h5, Dg6 — e8; 16. Lg5 — d2, h7 — h6; 17. Sf3 — h4! De8 × h5?

Die schwarze Dame raubt einen Bauern und ermöglicht dadurch die entscheidende Linienöffnung für Weiß. Wichtig war 17. Sd — e5, wonach Weiß mit 18. Sf5 fortsetzen wollte.

18. Sh4 — f5, Dh5 — g6; 19. Sf5 — e7! Dg6 — e8; 20. De2 × g4.

Auf 20. Se8: hat Schwarz noch die Ausrede 20. Sd — e5.

20. — — —, Sd7 — e5.

Falls 20. De7:, so 21. Lh6: usw. Nach dem Textzug kündigt Weiß ein Matt in spätestens fünf Zügen an.

21. Dg4 × g7+!

Naheliegender, aber trotzdem ein lehrreiches und hübsches Damenopfer. Die Schwäche des schwarzen Königsflügels wird entscheidend aufgedeckt.

21. — — —, Kh8 × g7; 22. Ld2 × h6+, Kg7 — h7; 23. Lh6 × f8+ —.

Schwarz gibt auf, weil er in zwei Zügen Matt wird.

* * *

Als erste Veranstaltung in diesem Jahr fand am 7. Januar 1940 ein Freundschaftskampf Rüppertsbusch (Gelsenkirchen) gegen Schachgemeinschaft Hoesch in Dortmund an 18 Brettern statt, der nach spannendem Kampf 9:9 endete. Als besondere Leistung in diesem Kampf verdienen die beiden Siege der jugendlichen Spieler Berg und Herbit (Maschinenfabrik Deutschland) hervorgehoben zu werden. Auf ihre Weiterentwicklung darf man gespannt sein. Nach dem Kampf fand noch ein kameradschaftliches Zusammensein in der Güttenchenke statt.

Unsere Jubilare
Vierzig Jahre

Schmiedag, Werk Lange



Kamerad Winterhoff trat am 8. Dezember 1899 bei der früheren Fa. C. Lange & Co. ein und wurde bei der Übernahme dieser Firma durch die Schmiedag mit übernommen. Winterhoff war beschäftigt als Schlosser und Handschleifer und ist jetzt als Schlosser tätig.

Für seine vierzigjährige Treue dankte ihm in bewegten Worten der Werksführer und überreichte ihm die Geschenke und Auszeichnungen des Werkes. In einer am nächsten Tage stattfindenden von Musik umrahmten Betriebsfeier, an der die gesamte Gefolgschaft des Werkes teilnahm, ergriffen der Betriebsleiter und Obmann das Wort und überreichten dem Jubilar die Geschenke der Gefolgschaft.

Fünfundzwanzig Jahre

Ihr fünfundzwanzigjähriges Arbeitsjubiläum begingen:
Hüttenwerk Dortmund

Maschinist Julius Feinig, Maschinenabteilung, am 23. 12. 1939; Hobler Karl Berg, Kesselschmiede, am 29. 12. 1939; Walzmeister Wilhelm Schäfer, Baroper Walzwerk, am 5. 1. 1940; Härter Johann Günskes, Dreherei, am 7. 1. 1940; Zuschläger Karl

Federow, Ma. Hochofen, am 9. 1. 1940; Schweißer Wladisl. Ostrowski, Blechrov. I/II, am 13. 1. 1940; Reparaturschlosser Friedrich Wöder, Ma. Hochofen, am 14. 1. 1940; Zimmermann Friedrich Große-Herrenthel, Schreinerei, am 16. 1. 1940; Blockkontrollleur Eduard Preuß, Walzwerk I, am 19. 1. 1940.

Verwaltung Altenessen

1. Vermessungssteiger Wilhelm Honermann, Marktscheiderei, am 1. 1. 1940.

Schacht Fritz-Helrich

Hauer Christian Bein, Grubenbetrieb, Revier 2, am 2. 1. 1940.

Trierer Walzwerk, Trier

Geizer Johann Hyacinth, Oberkirch, Kesselhaus, Werk I, am 20. 11. 1939.

Kaltwalzer Georg Rebellius, Walzerei, Werk II, am 9. 12. 1939.

Unsere Toten

Wir beklagen den Heimgang nachstehender Arbeitskameraden:

Anton Domkowski, Invalide, Invalidenwerkstatt
† am 25. Dezember 1939

Wilhelm Behmann, Lokomotivwerkstatt
† am 25. Dezember 1939

August Stahl, Eisenbahn
am 25. Dezember 1939

Heinrich Post, Invalide
† am 26. Dezember 1939

Anton Stieldorf, Invalide
† am 10. November 1939

Josef Kroll, Elektriker, Elektrische Abteilung
† am 30. Dezember 1939

Heinrich Wolf, Arbeiter, Walzwerk I
† am 9. Januar 1940

Bernhard Kordaschewski, Arbeiter, Kaltwalzwerk
† am 14. Januar 1940

Erich Stewen, Feberarbeiter, Hohenlimburg
† 14. Dezember 1939

Eduard Warstadt, Invalide, Hohenlimburg
† am 29. Dezember 1939

Karl Sülberg, Rförtner, Hohenlimburg
† am 31. Dezember 1939

Fritz Kling, Invalide, Hohenlimburg
† am 3. Januar 1940

Katharina Krämer, Hilfsarbeiterin, Trierer Walzwerk A.-G.
† am 12. Januar 1940

Siegfried Kiedrowicz, Schacht Fritz-Helrich, Hauer
† am 29. Dezember 1939

Heinrich Thijssen, Invalide, Martinwerk, Harfort-Eiden
† am 26. Dezember 1939

Franz Behrendt, Gießgrubenarbeiter, Martinwerk, Harfort-Eiden
† am 6. Januar 1940

Josef Bollmert, Maschinist, Stabwalzwerk, Harfort-Eiden
† am 6. Januar 1940

Dankfagungen:

Für die vielen Beweise herzlicher Anteilnahme beim Heimgang unseres lieben Sohnes und Bruders sagen wir der Führung und den Kameraden des Waggonbaues sowie der DVG. unseren innigsten Dank.

Dortmund, im Januar 1940

Frau Josef Vahl

Für die uns beim Tode meines lieben Vaters und Schwiegervaters erwiesene Teilnahme sagen wir der Werkleitung, der DVG. sowie den Arbeitskameraden unseren herzlichsten Dank.

Dortmund, im Januar 1940

Franz Domkowski und Frau

Für die mir beim Heimange meines lieben Mannes und Vaters erwiesene Teilnahme spreche ich allen Beteiligten, insbesondere aber der DVG.-Kasselle und der Fahnenabordnung unter Herrn Konstanty und für seine trostreichen Worte, meinen innigsten Dank.

Dortmund, im Januar 1940

Frau Auguste Stahl und Kinder Otto und Wilhelm

Wohnungstausch:

Viete: Zwei große Zimmer, Keller, Waschküche und Trockenboden. Miete: 20,80 RM. Münsterstraße.

Zuche: Gleichwertige Drei-Zimmer-Wohnung, Werks- oder Privatwohnung.

Viete: Kleine Zwei-Zimmer-Werkwohnung. Miete: 12,60 RM. Albertstraße.

Zuche: Zwei bis drei Zimmer.

Viete: Abgeschl. Drei-Zimmer-Wohnung (Privat) mit Waschküche. Miete: 34,15 RM. Schmiedestraße.

Zuche: Abgeschl. Drei- bis Vier-Zimmer-Werkwohnung.

Viete: Drei-Zimmer-Wohnung, Dester-märkische Straße.

Zuche: Zwei bis Drei-Zimmer-Wohnung im Erdgeschoss, Nähe Hoesch.

Viete: Zwei Manjarden-Zimmer mit Keller und Waschküche. Miete: 9 RM. Hirtensstraße.

Zuche: Abgeschl. Zwei-Zimmer-Wohnung.

Viete: Zwei-Zimmer-Wohnung, Bleichmährische Straße.

Zuche: Drei-Zimmer-Wohnung oder zwei große Zimmer.

Viete: Zwei Zimmer in Dortmund-Hörbe am Schallader, mit Abstellraum. Miete: 19,50 RM.

Zuche: Drei Zimmer Nähe Hoesch.

Viete: Vier Zimmer mit zwei Kellern, Badezimmer und Waschküche. Dortmund, Eving, Hedeweg.

Zuche: Zwei bis Drei-Zimmer-Wohnung mit Waschküche.

Viete: Abgeschl. Drei-Zimmer-Werkwohnung, Linnaer Straße.

Zuche: Zwei schöne Manjarden.

Viete: Zwei Zimmer mit Veranda, zwei Kellern, Waschküche und Trockenboden. Charlottenstraße.

Zuche: Abgeschl. Zwei- bis Drei-Zimmer-Wohnung, möglichst Stadtmittel.

Viete: Abgeschl. Drei-Zimmer-Wohnung mit Speisekammer, Balkon und zwei Kellern. Miete: 41,40 RM.

Zuche: Abgeschl. Drei-Zimmer-Werkwohnung mit Zubehör. Miete bis 35 RM.

Viete: Abgeschl. Drei-Zimmer-Werkwohnung mit Zubehör. Miete bis 35 RM.

Zuche: Abgeschl. Drei-Zimmer-Werkwohnung mit Zubehör. Miete bis 35 RM.

Viete: Abgeschl. Drei-Zimmer-Werkwohnung mit Zubehör. Miete bis 35 RM.

Zuche: Abgeschl. Drei-Zimmer-Werkwohnung mit Zubehör. Miete bis 35 RM.

Viete: Abgeschl. Drei-Zimmer-Werkwohnung mit Zubehör. Miete bis 35 RM.

Zuche: Abgeschl. Drei-Zimmer-Werkwohnung mit Zubehör. Miete bis 35 RM.

Mietgesuche:

Zuche: Ein bis zwei Zimmer.

Zuche: Ein leeres Zimmer.

Zuche: Ein leeres Zimmer.

Zuche: Ein leeres Zimmer.

Zuche: Ein leeres Zimmer.

Zuche: Ein leeres Zimmer.

Zuche: Ein leeres Zimmer.

Zuche: Ein leeres Zimmer.

Zuche: Ein leeres Zimmer.

Zuche: Ein leeres Zimmer.

Zuche: Ein leeres Zimmer.

Zuche: Ein leeres Zimmer.

Zuche: Ein leeres Zimmer.

Zuche: Ein leeres Zimmer.

Zuche: Ein leeres Zimmer.

Zuche: Ein leeres Zimmer.

Zuche: Ein leeres Zimmer.