

Jeder Werksangehörige erhält die Zeitung kostenlos.

Erscheint Anfang und Mitte jeden Monats.

Hütte und Schacht

Werks-Zeitung

des

Eisen- und Stahlwerks Hoesch Dortmund

5. Jahrgang

Zuschriften sind unmittelbar an die Schriftleitung Hütte und Schacht zu richten

Anfang August 1929

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

Nummer 15

„BREMEN“ und „DO X“

Zwei neue Großtaten deutschen Erfindergeistes und deutscher Technik



Schnelldampfer „Bremen“ des Norddeutschen Lloyd (50 000 Br.-R.-L.), der mit seiner ersten Reise nach Amerika das „Blaue Band des Ozeans“ gewann

Wieder einmal haben die Taten deutschen Erfindergeistes und deutscher Technik die Welt aufhorchen lassen in Spannung und haben die begeisterte Anerkennung der ganzen Kulturmenschheit auf sich gezogen.

Fast zur selben Zeit, zu der vom Bodensee die Kunde kam von den ersten geglückten Probeflügen des neuen Dornierschen Großflugzeuges „DO X“, gelangten auch aus Amerika die begeisterten Meldungen von der Ankunft des neuen deutschen Riesendampfers „Bremen“ nicht nur zu uns, sondern auch an das Ohr der ganzen Welt.

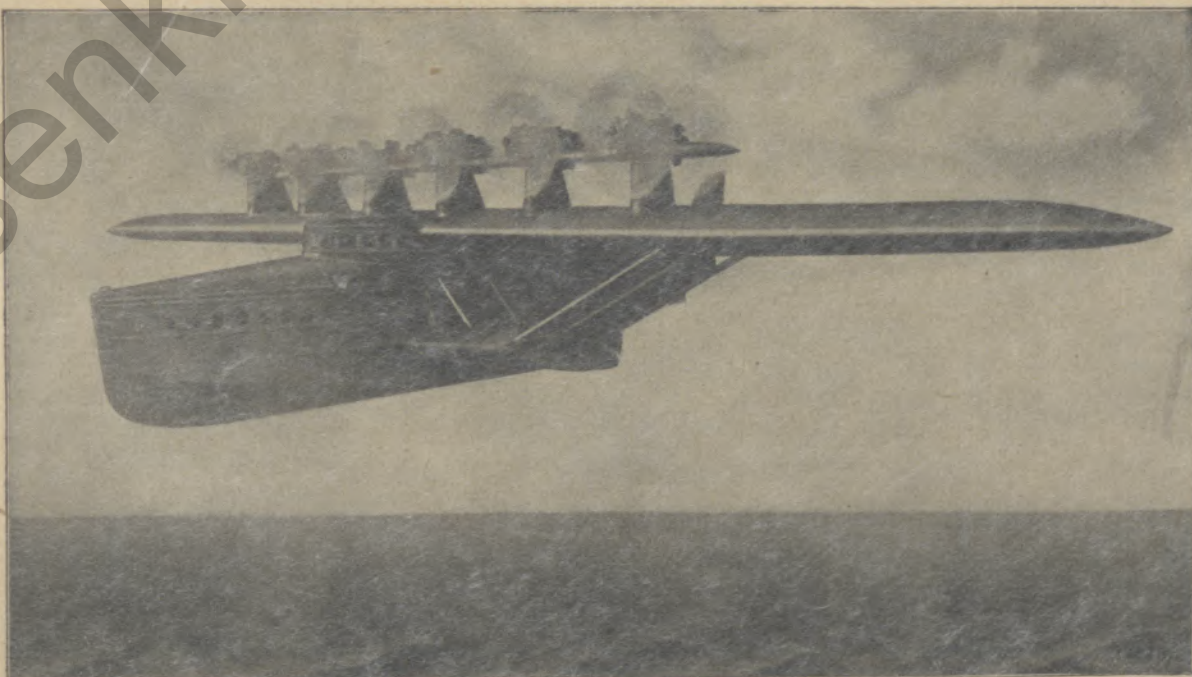
Das Blaue Band des Ozeans weht vom Mast der „Bremen“! In noch nicht fünf

Tagen hat der neue Riesendampfer die Reise von Cherbourg nach New York zurückgelegt, ohne dabei die letzte Kraft seiner Maschinen

voll ausgenutzt zu haben, und hat sich somit als das augenblicklich schnellste Schiff der Welt erwiesen.

Aber darauf kommt es zuletzt gar nicht an — und schließlich auch nicht einmal darauf, daß die „Bremen“ nach dem Urteil der gesamten Fachwelt den Typ des Schiffes der Zukunft sowohl hinsichtlich Form und Gestalt wie auch im Hinblick auf seine ganze Konstruktion, Inneneinrichtung usw. darstellt.

Worauf es letzten Endes — und zwar sowohl, wenn man die technische Großtat des Dr. Dornier, wie auch die Tat, als welche die



Das Riesenflugzeug „DO X“, das über dem Bodensee seine erfolgreichen Probeflüge machte, vor dem Aussehen auf die Wasserfläche

Erbauung der „Bremen“ anzusprechen ist, ins Auge faßt — ankommt, das ist die Tatsache, daß der Welt bewiesen wurde, daß die im deutschen Volk wirkenden kulturellen und zivilisatorischen Triebkräfte nicht haben unterdrückt oder gar zer schlagen werden können durch alle Bedrohung und Ausbeutung, denen dieses Volk in den letzten zehn Jahren ausgesetzt gewesen ist!

Ein Leben im Dienst des Verkehrs

Am 24. Juli vollendete der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Dr.-Ing. eh. Julius Dormmüller, sein 60. Lebensjahr. Erst vor kurzem wurde die Wiederwahl Dormmüllers zum Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit Genugtuung begrüßt. Schon daraus geht hervor, daß es Dr. Dormmüller in seiner Tätigkeit als Leiter der Deutschen Reichsbahn gelungen ist, das Vertrauen weitester Kreise zu gewinnen. Seine Wiederwahl zum Generaldirektor bedeutete Anerkennung seiner Leistungen durch die im Verwaltungsrat vertretene deutsche Wirtschaft und die von der Reichsregierung verkörpert politischen Faktoren. Seine Tätigkeit als Generaldirektor hat gezeigt, daß er den auf ihn gesetzten Erwartungen voll und ganz entsprochen hat. Allen Schwierigkeiten zum Trotz ist es ihm gelungen, die Reichsbahn als deutsches Unternehmen zu erhalten, das den Verkehrsbedürfnissen der deutschen Wirtschaft in jeder Hinsicht gerecht zu werden bestrebt ist.

Generaldirektor Dormmüller wurde am 24. Juli 1869 zu Elberfeld als Sohn des Eisenbahn-Ingenieurs H. Dormmüller geboren. Seine Gymnasialzeit verbrachte er zu Aachen auf dem Kaiser-Karls-Gymnasium, wo er Ostern 1889 das Zeugnis der Reife erhielt. Von 1889 bis 1893 studierte er auf der Technischen Hochschule zu Aachen, wo er als Studierender des Ingenieurbaufaches immatrikuliert war. 1893 bestand er das erste Staatsexamen als Regierungsbauführer. Als Regierungsbauführer war er von 1893 bis 1897 bei der damals kgl. preussisch-hessischen Staatseisenbahn-Verwaltung beschäftigt. Im Jahre 1897 legte er das zweite Staatsexamen ab und wurde nunmehr als Regierungsbaumeister der damaligen kgl. Eisenbahn-Direktion Saarbrücken zugeteilt. In dieser Stellung verblieb er bis zum Jahre 1907, wo er unter Beurlaubung aus dem preussischen Staatsdienst einem Rufer nach China als Betriebsleiter bei der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft Folge leistete. Diese Stellung hatte er nur kurze Zeit inne, da er bereits im Jahre 1908 zum Chefingenieur der Neubaufreide Tientsin-Pukon gewählt wurde und als solcher in den damals kaiserlich chinesischen Staatsdienst trat. Durch den unglücklichen Ausgang des Krieges wurde der weiteren Tätigkeit in China ein Ziel gesetzt. Dormmüller kehrte nach Deutschland zurück und wurde nach dem Kriege zunächst als Oberbaurat bei den Eisenbahndirektionen Stettin und Essen beschäftigt. Im Jahre 1922 wurde er zum Einbahndirektionspräsidenten befördert und hatte als solcher zunächst die Leitung der Eisenbahndirektion Osnabrück. Später übernahm er die Leitung der Eisenbahndirektion Essen, wo seine Haupttätigkeit in dem Wiederaufbau der durch den Ruhereinbruch stark beschädigten deutschen Eisenbahnen bestand. Am



Julius Dormmüller

Ob Dzeanflug — ob Zeppelinbau — ob „DO X“ oder schließlich „Bremen“ im einzelnen das Kennwort heißt —: Aus jeder neuen dieser Großtaten unbefiegbaren deutschen Aufbaugesistes wird die Welt mehr und mehr wieder erkennen müssen, daß sie mit Deutschland und dem deutschen Volk zu rechnen hat und sich nicht den törichten Zugestanden leisten kann, ein Volk von solchen Kräften dauernd im Joch der Sklaverei zu halten!

1. Juli 1925 erhielt er den Posten des ständigen Stellvertreters des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn. Im Jahre 1926 wurde er nach dem Tode Desfers durch den Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zum Generaldirektor gewählt. Im Frühjahr 1929 erfolgte die Wiederwahl und deren Bestätigung durch den Herrn Reichspräsidenten für weitere drei Jahre.

Die Hauptfähigkeiten Dormmüllers liegen nicht, wie gemeinhin angenommen wird, auf technischem, sondern gerade auf organisatorischem und finanziellem Gebiet, wozu ihn die langjährigen Erfahrungen seiner Auslandstätigkeit befähigten.

Aus dem Dienst der preussischen Staatsbahnen hervorgegangen, hat er im Ausland Gelegenheit gehabt, im Wettbewerb mit ausländischen Unternehmungen im Geiste auf sich selbst gestellter Privatwirtschaft deutsche Pionierarbeit zu leisten. Gewiß sind seine weitgehenden eisenbahntechnischen Fachkenntnisse von besonderer Bedeutung für den verantwortungsvollen Posten des obersten Reichsbahnleiters. Die größten Schwierigkeiten der letzten Jahre bestanden jedoch in der Umstellung der Reichsbahn in ein Unternehmen, in dem kaufmännischer Weitblick über bürokratische Engherzigkeit den Sieg davontragen sollte. Wenn an vereinzelten Stellen der neue Geist noch nicht nachgewiesen ist, so ist das nur darauf zurückzuführen, daß uns erst wenige Jahre vom Beginn der Umstellung trennen. Gerade die Finanzwirtschaft der Reichsbahn ist einer der wichtigsten Punkte, an denen der persönliche Einfluß des Generaldirektors mit Nachdruck eingesetzt hat. Die kameralistische Buchführung wurde über Bord geworfen und durch den Übergang zu privatwirtschaftlichen Methoden die Grundlage für Rentabilitätsberechnungen im Betriebe gelegt. Die Öffentlichkeit hat dadurch die Möglichkeit erhalten, die finanziellen Verhältnisse der Reichsbahn zu beurteilen. Der Einblick in die Einzelheiten der Einnahmen- und Ausgabegegestaltung erleichtert das Verständnis für die Tarifpolitik der Reichsbahn, deren Buchführung bei Fortsetzung der früher üblichen Geheimnisträumerei sicher auf Schwierigkeiten gestoßen wäre. Dr. Dormmüller hat sich in dem engen, durch die Reparationsverpflichtungen beschränkten Rahmen stets bemüht, die Tarifgestaltung den Wünschen der Wirtschaft anzupassen. Die Erhöhung der seit 1924 unveränderten Gütertarife erfolgte im Oktober vorigen Jahres erst, als die von außen aufgezwungene Mehrbelastung durch Reparationen, Lohn- und Gehaltserhöhungen einen anderen Ausweg nicht mehr zuließ.

Alles in allem rundet sich in dem, der die Tätigkeit des obersten Leiters der Reichsbahn verfolgt hat, der Eindruck, daß hier der rechte Mann am rechten Fleck steht. Sein aufrichtiger Charakter, die Offenheit und Klarheit, mit der Dr. Dormmüller der Verwirklichung seiner Pläne im Dienste der Allgemeinheit zustrebt, sind die Grundlagen seiner Erfolge. Mögen ihm noch viele Jahre reichen Schaffens beschieden sein!

Die Vereinigten Staaten Europas

Der französische Außenminister Briand hat vor kurzem seine Absicht kundgegeben, noch in diesem Jahre den ersten Schritt zur Verwirklichung des Gedankens der Vereinigten Staaten von Europa zu tun und hat zu diesem Zwecke den europäischen Mitgliedern des Völkerbundes die Einberufung einer alleuropäischen Regierungskonferenz vorgeschlagen.

Diese Gedanken des französischen Außenministers sind nicht ganz neu. Er selbst sagt, daß er sie schon seit einer Reihe von Jahren gehegt habe. Vielleicht hat er auch das Buch eines früheren deutschen Reichstagsabgeordneten, nämlich des Dr. Paasche, gelesen, das dieser schon vor dem Kriege schrieb und „Zollallianzen und Zollunionen“ überschrieb. In diesem Buch steht schon alles, was Briand jetzt als neueste Weisheit verkündet: Europa soll sich zunächst wirtschaftlich einigen, die unendlich vielen Zollschranken aus dem Wege räumen und so ein geschlossenes großes Handels- und Erzeugungsgebiet gegenüber der übrigen Welt, ganz besonders gegenüber dem wirtschaftsgewaltigen Amerika bilden. Ein großer Gedanke, fürwahr! Ein Gedanke, der des „Schweißes der Edlen wert“ wäre, wenn — ja, wenn er nicht gerade aus Frankreich käme, und zwar zu einer Zeit, wo die Franzosen auf Amerika sehr schlecht zu sprechen sind! Auffälligerweise sprach nämlich der französische Außenminister gerade in dem Augenblick jenen schönen Gedanken von den „Vereinigten Staaten Europas“ aus, als die Vereinigten Staaten von Nordamerika den Franzosen eine Schuld von „lumpigen“ 15 Milliarden Franken nicht erlassen oder stunden wollten! Das ist verdächtig, und erst recht, wenn man liest, was die französische Presse zu dem Plan Briands schreibt:

„Dieser Plan ist logisch, ergibt sich harmonisch aus dem Abkommen von Locarno und dem Beispiel, das die amerikanischen Staaten geben, ferner aus den wirtschaftlichen Notwendigkeiten Europas sowie aus der Wirtschaftspolitik der Vereinigten Staaten, und endlich, und zwar vor allem, aus dem Wunsche der Völker, Europa zuerst wirtschaftlich und dann politisch zusammenzuschließen, es dahin zu bringen, sich seiner selbst bewußt zu werden, und zwar für sich selbst und nicht gegen irgend jemand.“

Das sei, so verkünden uns die französischen Zeitungen weiter, schon ein alter Traum Briands, den zu verwirklichen er sich nun anschickte. Reichlich überlegt sei das Projekt sogar, das viele dringende Fragen (Anschluß, Minderheiten) beseitigen solle.

Wenn man dieses Geschreibsel liest, könnte man fast weinen vor Rührung über diesen edlen französischen Außenminister. Aber gerade der Umstand, daß auf diese Versicherung, daß Briand nicht erst seit heute an eine solche europäische Politik denke, soviel Wert gelegt wird, erscheint sehr verdächtig! Es mutet so an, als ob man damit schon gleich dem fatalen Eindruck entgegenwirken wolle, daß die Rückbesinnung des Herrn Briand auf Europa erst eine Folge der Erkenntnis ist, daß in Amerika keine Vorteile für Frankreich mehr zu holen sind.

Nachdem das in Waffen starrende Frankreich es gewesen ist, das durch seine Nachkriegspolitik in Europa zwischenstaatliche wirtschaftliche und politische Mauern hat aufrichten helfen, trügerisch und schlimmer denn vor dem Kriege, da schlägt Briand jetzt vor, sie wieder abzutragen? Wenn er seinen Plan solange schon in der Tasche trug, dann hätte er helfen sollen, sie zu verhindern. Die Durchführung seines Planes wäre dann entschieden leichter.

Unsere neue „Bremen“



Das erste Schiff des Norddeutschen Lloyd, der 1857/58 erbaute Dampfer „Bremen“



Kapitän Ziegenbein, der die neue „Bremen“ auf ihrer Rekordreise führte

kaum ein anderes Schiff dazu berufen, ein völkerverbindendes Verkehrsmittel zu werden, die räumlichen Entfernungen zwischen zwei Erdteilen zu überbrücken und die gegenseitigen Beziehungen zwischen der Alten und der Neuen Welt weiter zu festigen und zu vertiefen.

Worin besteht nun das Neuartige eines Dampfertyps, wie er in der „Bremen“ zum erstenmal in Erscheinung tritt?

Die „Bremen“ nimmt schon wegen ihrer Größe eine besondere Stellung ein. Sie ist bei weitem das größte Schiff der deutschen Handelsflotte und kann sich mit ihren 280 Meter Länge und 30 Meter Breite in die Reihe der größten Schiffe der Welthandelsflotte stellen. Aber selbst ein Dampfer von den großen Ausmaßen der „Bremen“ ist auf dem Nordatlantik, der Hochstraße des Weltverkehrs, nicht etwas absolutes Neues. Was die „Bremen“ und später ihr Schwesterschiff „Europa“ — eine Sonderstellung einnehmen läßt, ist die Vereinigung von Größe und hoher Geschwindigkeit. Auch dem Laien ist ohne weiteres klar, daß die Erhöhung der Geschwindigkeitsgrade bei einer gleichzeitigen Vergrößerung des Schiffsraums an die Maschinenleistungen außerordentliche Anforderungen stellt. Die Welthandelsflotte hat bisher die Vergrößerung ihrer Schiffstypen mit einer Herabsetzung der Geschwindigkeiten erkaufen müssen. Dampfer „Bremen“ hat sich nun schon unmittelbar nach seiner Indienstellung nicht nur als eines der größten, sondern gleichzeitig als das schnellste Schiff der Welt erwiesen. Mit der „Bremen“ ist die Strecke Bremerhaven — New York in sechs Tagen zurückgelegt worden. Von den Kanalhäfen bis Amerika sind die Reisenden nur noch knapp fünf Tage unterwegs gewesen. Bedenkt man, daß bei voller Besetzung reichlich 3200 Personen (einschließlich Besatzung) zu gleicher Zeit den Ozean in nur sechs Tagen überqueren können, so bekommt man einen Eindruck von der außerordentlichen Leistungsfähigkeit dieses neuen



Die Rolandsfigur der „Bremen“ — das Wahrzeichen des Schiffes und seiner Heimatstadt

Sich nicht auf andere verlassen — selbst aufpassen!



Durch Leid zum Glück

Roman von Th. Buntmann

(10.)

„Seltsam, seltsam!“ sagte der Inspektor kopfschüttelnd. „Doch ich kann nichts tun! Ich werde Sie heut abend besuchen und Ihnen weitere Nachrichten über Ihre Braut bringen. Sie selbst bitte ich, die Fabrik nicht mehr zu betreten. Des Königs Befehle lauten so streng, daß ich die Verantwortung nicht übernehmen mag, Sie auch nur in meiner Wohnung zu empfangen.“

Reinhold verließ die Fabrik, vollkommen verständnislos, betäubt, gelähmt an Geist und Herz.

6. Kapitel

Am späten Nachmittag desselben Tages fuhr ein Wagen, in dem eine Dame und ein Herr saßen, die Anhöhen von Sanssouci hinauf. Es waren die Gräfin Tanowska und Albrecht Schwarzenberg, der Freund des Grafen.

Die Gräfin hatte unmittelbar nach der Festnahme ihres Sohnes einen Diener nach Sanssouci geschickt, um anfragen zu lassen, ob der König geneigt sei, sie zu empfangen, und um welche Stunde. Die Antwort hatte gelaute, daß der König sie zwischen sechs und sieben Uhr erwarte. Vorher war Schwarzenberg, dem die Nachricht bereits nach Berlin gemeldet worden, von dort eingetroffen.

Die beiden blickten schweigend vor sich hin. Sowohl die Gräfin, deren schwarzer Anzug die Blässe ihres Gesichtes noch deutlicher zeigte, als Schwarzenberg waren ernst, aber gefaßt. Sie hatten sich das wenige, was zu sagen war, in den ersten Minuten gesagt: die Gräfin, daß sie auch nicht eine Ahnung von einem Vergehen oder Verbrechen ihres Sohnes habe — der Freund, daß er felsenfest überzeugt sei, August Tanowska habe nimmer etwas getan, was einen so heftigen königlichen Zorn verdiene.

„Es gibt nur eine Möglichkeit“, sagte die Gräfin und ihre großen blauen Augen blickten traurig und starr tief hinein in den düstigen Himmel. „Er könnte sich durch seine Heftigkeit zu einer Aeußerung haben hinreißen lassen, ähnlich derjenigen in der Fabrik.“

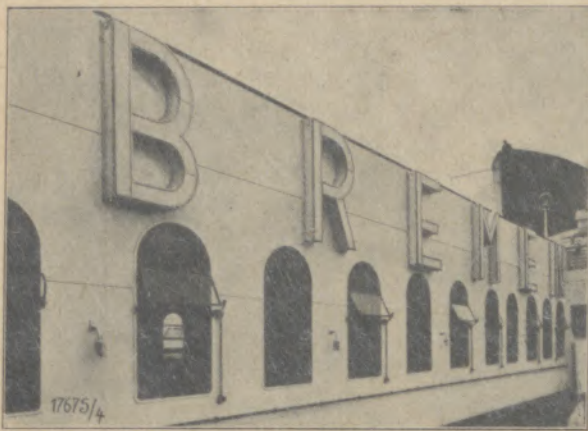
„Das glaube ich nicht!“ sagte Schwarzenberg bestimmt. „Er war in der letzten Zeit so freudig bewegt von der glücklichen Wendung, die das Schicksal seiner Schutzbefohlenen genommen, so erfreut über die Großmut des Königs, daß er mir fast böse wurde, als ich einige Bedenken über die Form, in welcher diese Gnade erteilt worden, aussprach. Ich mußte überhaupt mit meinen Bemerkungen über manches, was mir auffiel, vorsichtig sein, wenn ich ihn nicht reizen wollte. Ich hörte nur das unbedingte Lob des Königs aus seinem Munde. Also jetzt am wenigsten hätte ihm eine derartige Aeußerung entfahren können.“

„Gott gebe es!“ sagte die Gräfin leise.

Der Wagen hielt am Tor. Schwarzenberg reichte der Gräfin seinen Arm und führte sie bis zur Tür des königlichen Pavillons, wo sie von Schöning, dem späteren Geheimen Kämmerer und Kriegsrat, empfangen wurde.

„Gnädigste Gräfin“, sagte Schöning leise, nachdem er zwei Sessel nach der Mitte des Galerie-Saales gerückt, „ich weiß gar nicht, was geschehen ist. Ich hörte nur heut morgen, wie Seine Majestät, als Sie am Fenster standen, laut zu sich sagten: „Wer sollte es denn sonst gewesen sein?“ — und ich vermutete, daß sich diese Worte auf den Herrn Grafen bezogen, denn Seine Majestät hatten soeben den Rapport erhalten, daß der Herr Leutnant arretiert sei. Seine Majestät sind übrigens in angenehmer Stimmung.“

Er öffnete die Türe und ging in das anstoßende Kabinett. Eine Minute darauf erschien Friedrich auf der Schwelle.



Diese gewaltigen Buchstaben machen das Schiff weithin kenntlich

keit“ zu bezeichnen pflegt. In der Innenarchitektur dieses neuen Dampfers hat die Idee der geraden Linie einen künstlerisch vollendeten Ausdruck gefunden. Den schloßartigen Prunk, mit dem man früher die Passagierdampfer ausstattete, muß man auf der „Bremen“ vergeblich suchen. Eine ruhige, klare Formgebung, die wegen ihrer Geradlinigkeit vornehm, zurückhaltend und geschmackvoll wirkt, kennzeichnet die großen Gesellschaftssäle, die Salons, Rauchzimmer und die Einzelkabinen. Insofern ist die „Bremen“ ein absoluter Ausdruck der Zeit, einer Stilepoche, die den Gedanken der Schönheit mit dem

Schiffstyps. — Aber selbst diese Spitzenleistung technischer Art kennzeichnet das Neuartige des „Bremen“-Typs noch nicht vollständig. Er ist zugleich die Verkörperung einer neuen Schiffsästhetik, eines neuen Schiffsprinzips. Die „Bremen“ will bewußt Ausdruck einer neuen Richtung in der Kunst sein, die man mit dem Ausdruck „moderne Sachlichkeit“ zu bezeichnen pflegt.



Auch an die kleinsten Reisenden ist vorsorglich gedacht; das beweist diese Teilaufnahme des Kinderspielzimmers der „Bremen“



Die stilvolle Kamin-Ecke im Rauchsalon der „Bremen“

der Zweckmäßigkeit zu einer höheren Einheit verschmolzen hat. — Man braucht nicht einmal ins Innere dieses gewaltigen Baues zu steigen, um dies zu erkennen. Schon das Äußere des Dampfers ist auf dieses Motiv abgestimmt. Die Schnittigkeit des Schiffsrumpfes, die durchaus in den Rahmen dieses Stils passenden kurzen, tropfenförmigen Schornsteine geben dem Schiff auch äußerlich ein eigenartiges, künstlerisch durchdachtes Antlitz.

Die Erbauer waren sich darüber klar, daß man Schönheit nicht nur der Schönheit willen schaffen durfte. Die ästhetischen Gesichtspunkte konnten immer nur Mittel zum Zweck sein. Wenn der Lloyd sich zu einer derartigen Spitzenleistung künstlerischer und technischer Art entschloß, so tat er dies, um dem internationalen Publikum etwas zu bieten, was nicht hinter dem Bestehenden zurückbleibt. Vor dem Kriege war der Norddeutsche Lloyd die größte Passagierreederei der Welt. Unmittelbar nach der Auslieferung seiner Flotte schien seine Kraft gebrochen. Er sagte sich indessen, daß er mit anderen Schifffahrttreibenden Nationen in einen erfolgreichen Wettbewerb nur dann treten könnte, wenn er durch Qualitätsarbeit überzeugend wirkte.

„Es ist nicht Vermessenheit, sondern Pflichtgefühl, was uns veranlaßt, die Wiedergewinnung unserer alten Stelle anzustreben!“ Auch diese Worte Geheimrat Stimmings geben das wieder, was den Norddeutschen Lloyd veranlaßte, seiner Wiederaufbaupolitik das Leitwort „Qualitätsarbeit“ zu geben.

Die Indienststellung der „Bremen“ bedeutet also in der Tat weit mehr als eine interne Angelegenheit der Bremer Großreederei. Wenn die „Bremen“ den regelmäßigen Passagierverkehr zwischen Bremen und Amerika herstellt, erfüllt sie damit zugleich Aufgaben der ganzen deutschen Wirtschaft. Das Deutsche Reich braucht den Zustrom von Auslandsgeldern mehr denn je. Die Gelder, die ihm aus der Beförderung fremdstaatlicher Passagiere zufließen, sind eines der Mittel, die Passivität der deutschen Zahlungsbilanz wenigstens zu einem Teil auszugleichen. Die Erfolge, die die Reederei von der Indienststellung des Dampfers „Bremen“ erhofft, werden zugleich Erfolge der gesamten deutschen Wirtschaft sein.

Dr. Max Tesch

Kameradschaft üben — hilft Unfälle verhüten!

Es ist bekannt, daß der König oft in vollkommener Uniform, selbst mit dem Hut auf dem Kopf, den Stock neben sich, arbeitete. So erschien er der Gräfin, die ihn stehend erwartete und sich tief verneigte. Friedrich nahm den Hut ab und sagte ernst:

„Guten Tag, Madame! Nehmen Sie Platz!“

Er wiederholte die letzten Worte etwas schnell, als die Gräfin stehen blieb. Sie ließ sich auf den Sessel nieder.

„Madame,“ sagte Friedrich, der sich ihr gegenüber setzte und die Hände auf die Krüde seines Stodes gestützt hatte, indem er sie fest anblickte, mit ernster Stimme, „Madame, ich bedaure die Gelegenheit, die Sie zu mir führt. Ich habe mich in Ihrem Sohne getäuscht; er vergilt mir die Gnade, die ich ihm stets und erst vor kurzem noch bei einer bestimmten Gelegenheit erwiesen, mit einem Undank, der um so schwärzer ist, da er sich unter einer tiefen Ergebenheit verbirgt und nur im geheimen sein Gift gegen mich spritzt. — Ich habe Sie auf jenen Engländer aufmerksam gemacht, dessen Fähigkeiten ich anerkenne, der aber die Verhältnisse nicht mit dem richtigen Maßstabe zu messen weiß. Meine Warnung ist, wie es scheint, vergeblich gewesen. Nur aus dem Umgang mit jenem Manne kann ich mir die unwürdige Weise erklären, in welcher Ihr Sohn seinem Groll gegen mich Luft zu machen und meinen Namen noch für die Nachwelt zu schänden gesucht hat!“

Der König hielt einen Augen-



blick inne. Die Gräfin, in der höchsten Spannung, totenbleich, hatte die Blicke starr auf ihn geheftet. Die Worte des Königs mußten ihr klingen wie ein Todesurteil.

„Ich werde Ihnen den Hergang erzählen, Madame,“ fuhr der König fort. „Einer Einleitung bin ich überhoben, da Sie die Angelegenheit mit der sächsischen Künstlerin, der Mansfeld, kennen, die ein böses Geschick mit Ihrem Sohn zusammengeführt hat. Das Werk der Künstlerin hat mir ungemein gut gefallen, ich war stolz darauf. Ich hatte beschlossen, es nach Paris an einen Gelehrten zu senden, mit dem ich korrespondiere, um sein Urteil über die Base zu hören und den Franzosen zu zeigen, was wir zu leisten imstande sind. Es war gestern abend spät, hier in derselben Galerie. Der Expedient der Fabrik hatte die Basen hierhergeschafft; ich wollte noch einige andere Werke mit nach Paris senden, der Expedient sollte sie einpacken und war mit seiner Arbeit beschäftigt. Ich betrachtete inzwischen ein neu angekommenes Bild. Als ich mich einmal zu dem Expedienten hinwandte, machte er mich auf die Inschrift der Base aufmerksam. Ich las sie mit Vergnügen und fragte den Expedienten, ob er wisse, wer sie verfaßt habe. Er antwortete mir, wer sie verfaßt habe, wisse er nicht, aber geschrieben habe sie der Graf Tanowski. Verhält sich dies so, Madame?“

„In der Tat, Majestät,“ antwortete die Gräfin mit demselben bleichen Antlitz und mit der Qual der Angst und Ungewißheit in den Zügen. „Ich war selbst Zeuge, wie mein Sohn sie schrieb. Sophie Mansfeld hat ihn darum, da sie selbst nicht gut schreibt.“

„Und Ihr Sohn hat die Inschrift auch verfaßt?“ fragte Friedrich.

„Ja, Majestät. Ich fand sie kurz, sinnvoll und ihrem Zwecke angemessen.“

„Sie besinnen sich noch genau, wie sie lautet, Madame?“ fragte der König aufmerksam.

„Gewiß, Majestät: Sie lautete: Zum ewigen Ruhm Friedrichs des Großen.“

(Fortsetzung folgt)

Die Entwicklung des Postwesens



Postbote des 16. Jahrhunderts

ders trah in die Erscheinung treten ließ und auch bei den Klöstern und Universitäten der Austausch von Mitteilungen zu einer Notwendigkeit wurde, eigene Fußposten ein.

Die Klöster bedienten sich zur Beförderung ihrer auf Pergament niedergeschriebenen Nachrichten der Mönche, die von Kloster zu Kloster wanderten und hierbei zuweilen Hunderte von Kilometern zurücklegten. Von den die Brieffsendungen empfangenden Klöstern wurde den Ordensleuten eine gleichfalls auf Pergament gezeichnete Empfangsbestätigung ausgehändigt, und wem sich jemals die Gelegenheit bieten sollte, das Reichspostmuseum in Berlin zu besuchen, der veräume nicht, einen dort aufbewahrten fünf Meter langen, aus vielen solchen Empfangsbescheinigungen zusammengestellten Zettel in Augenschein zu nehmen, der den Beweis dafür liefert, daß der Pilgerzug des betreffenden Ordensmannes von der Steiermark, durch Nieder- und Ober-Österreich, Bayern, Schwaben bis nach Köln und von da über Straßburg, die Schweiz und Tirol zurückführte.



Postsekretär, Briefträger und Postillon der Thurn-und-Taxischen Postverwaltung im Fürstentum Neuch (1847)
(Nach einem Aquarell von Gustav Müller)

Mit dem Einzuge der Kultur unter den Völkern verschaffte sich naturgemäß das Bedürfnis, Nachrichten versenden zu können, Geltung. So finden wir denn, wenn sich das Postwesen auch erst in den letztvergangenen Jahrzehnten, vor allem seit der Einführung der Eisenbahn und der Telegraphie, zu einer keineswegs vorausgesehenen Höhe emporgeschwungen hat, bei denjenigen Völkern, die in kultureller Hinsicht auf höherer Stufe standen, schon vor Jahrtausenden Einrichtungen, die das Anfangsstadium eines Verkehrswesens erkennen lassen.

In Ägypten griff etwa um das Jahr 2000 vor Christus die Einführung von dem Zuge der Handelsstraßen folgenden und in der Hauptsache staatliche und militärische Nachrichten nach den Grenzorten bringenden Botenposten Platz, die jedoch nur mündliche Mitteilungen vermittelten. In der Erkenntnis der Unzulänglichkeit einer solchen Handhabung schrieb man später, weil keine anderen Schreibflächen zur Verfügung standen, die zu versendenden Nachrichten auf Tontafeln nieder. Ägypter und Babylonier ließen, nachdem sie eine gemeinsame Post geschaffen hatten, im Westen Asiens die ersten Poststraßen entstehen, auf deren Zwischenstationen die Boten die Nachrichten zum Zwecke der Weiterbeförderung austauschten.

Bei den Griechen erlebten zuerst Schnellläufer gelegentlich die Postgeschäfte, bis man später regelmäßige Botenposten einfuhrte und einen geregelten Postschiffverkehr zwischen den am Meere gelegenen Städten ins Leben rief.

Das Verdienst, zur Hebung des Verkehrswesens in jeder Hinsicht in vorbildlicher Weise beigetragen zu haben, dürfen zweifellos die Römer für sich in Anspruch nehmen, indem sie neben dem Bau von Verkehrswegen außer den bereits bestehenden Läufer- und Reiterposten auch einen Wagenverkehr einrichteten und damit die Möglichkeit zur Beförderung von Personen und Gepäck schufen.

Viele weltliche und geistliche Vereinigungen stellten, als vor ungefähr 1000 Jahren der mächtig aufblühende Handel bei den Kaufleuten das Bedürfnis nach Nachrichtenvermittlung beson-



Abfertigung einer Personenpost, Mitte des 19. Jahrhunderts

Kaiser Maximilian erteilte im Jahre 1516 dem italienischen Edelmann Francesco de Taxis, der sich später von Thurn und Taxis nannte, nachdem dieser sich u. a. zur kostenfreien Beförderung der kaiserlichen Handschreiben verpflichtet hatte, das Vorrecht zur Einführung einer Reichspost, und so wurden dann die deutschen Privatpost-Einrichtungen von der Thurn-und-Taxischen Post abgelöst.

Weil das Bürgertum der Thurn-und-Taxischen Post zunächst keine Sympathien entgegenbrachte und sich von den alten Einrichtungen nicht loszusagen wollte, stellten sich der Einführung des neuen Postwesens erhebliche Schwierigkeiten entgegen. Die von einigen kleinen Staaten geschaffenen eigenen Posten, unter denen vor allem die durch den Großen Kurfürst gebrachte brandenburgische und die sächsische hervorragten, lieferten dem Thurn-und-Taxischen Postwesen einen erbitterten Konkurrenzkampf.

Sehr zuustatten kam der brandenburgischen Post ihre Schnelligkeit. Während der die Thurn-und-Taxische Wagenpost benutzende Reisende meist auf eine harte Geduldsprobe gestellt wurde — der Postillon führte nicht nur unterwegs mit Bekannten langweilige Gespräche, sondern besuchte alle Gaststätten und selbst zufällig in den zu passierenden Ortschaften stattfindende Kirmesfeiern, um erst nach dem Tanzen einiger Walzer die Fahrt fortzusetzen — gelangte die brandenburgische Eilpost in der für die damalige Zeit verhältnismäßig kurzen Zeit von vier Tagen von Berlin nach Königsberg. Im Jahre 1867 übernahm Preußen gegen Zahlung einer Entschädigung von drei Millionen Taler das Postwesen aller Staaten. Von diesem Zeitpunkte ab entwickelte sich das Postwesen, begünstigt durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes und die Gründung des Weltpostvereins, unaufhaltbar nach oben, um schließlich auf der von uns jetzt bewunderten Höhe anzukommen.



Ein Berliner Briefträger vor 100 Jahren

Am Schwungrad der Welt

Maschinenkraft aus dem Ozean



Vor etwa zwei Jahren brachten Pariser Zeitungen die ersten Nachrichten über einen aufsehenerregenden Vorschlag, den der angesehene französische Gelehrte und Ingenieur Georges Claude der Akademie der Wissenschaften unterbreitet hatte: Er wollte die unerschöpflichen Energien der größten und billigsten aller Dampfmaschinen ausnützen, das heißt die der Erde oder genauer der großen Ozeanströmungen, des warmen Golfstroms und der zum Äquator abfließenden kalten Polarströme. Das „Schwungrad der Welt“, hieß es, solle sich für die Menschheit drehen.

Das war freilich ein Plan, der den uralten Utopien vom Perpetuum mobile verzweifelte ähnlich sah und deshalb in Paris mit viel Kopfschütteln betrachtet wurde, während die übrige Welt und auch die deutsche Öffentlichkeit kaum Notiz von ihm nahmen. Aber Georges Claude hatte das seltene Gelingen, bereits einen Ruf zu besitzen; in der Akademie fanden seine Vorschläge ernsthafte Beachtung, und schon heute werden sie an der Nordküste von Kuba in die Tat umgesetzt.

In seiner Eingabe an die Akademie hatte der Ingenieur damals darauf hingewiesen, daß in der Äquatorialzone die Meeresoberfläche eine ziemlich hohe Temperatur, zuweilen 21 Grad Celsius, aufweist, während in größerer Tiefe die von den Polen kommenden Ströme eine Temperatur besitzen, die nur wenig über dem Gefrierpunkt liegt; im mittleren Atlantik kann man sogar mit einem Temperaturunterschied von nahezu 22 Grad Celsius rechnen. Claude erklärte nun, daß diese Differenz eine unerschöpfliche Kraftquelle bedeute. Man brauche nur das warme Oberflächenwasser in einen Dampfkessel zu leiten und das kalte Tiefenwasser durch lange Rohre nach oben steigen und über einen mit dem Kessel verbundenen Kondensator ausströmen zu lassen. Das kalte Wasser werde durch den Tiefendruck bis zur Oberfläche gepreßt, und es würde — wenn die Anlage schwimmend oder dicht an der Küste errichtet werde — nur noch nötig sein, es um wenige Meter höher zu pumpen. Wenn man nun, so erklärte der Ingenieur, in dem Warmwasserkessel ein Vakuum erzeugte, dann würde der vom Luftdruck befreite Inhalt nach bekanntem physikalischen Gesetz zu kochen anfangen, und der sich bildende Dampf würde eine zwischen Kessel und Kondensator eingebaute Turbine treiben, deren Arbeit weiterhin durch einen Dynamo in Elektrizität umgesetzt werden könnte.

In der Theorie war dieser Gedanke freilich nichts Neues, denn schon vor Claude haben sich zwei deutsche Ingenieure, Dr. Bräuer und nach ihm Baurat Dr.-Ing. Schmidt, damit beschäftigt und Versuche im kleinen angestellt. So trat denn unter anderen auch Râteau, der Erfinder der ersten Antriebsturbine, Claude entgegen. Râteau gab zwar zu, daß derartige tropische Kraftanlagen in großem Maßstabe errichtet werden könnten, erklärte aber, daß nahezu die ganze gewonnene Kraft zum Inganghalten der Anlage selbst aufgebraucht werden würde, also zur Erzeugung des Vakuums und zu seiner ständigen Erneuerung, die wegen der aus dem Wasser freierwerdenden Luft nötig ist, ferner zum Pumpen und zu anderem mehr. Der verbleibende Kraftüberschuß werde nicht der Rede wert sein und kaum die Zinsen des Anlagekapitals decken.

Claude bestritt das energisch und ging an den ersten praktischen Versuch. In der Nähe einer belgischen Maschinenfabrik baute er am Ufer eines Kanals eine kleinere Anlage, für die die warmen Abwässer des Werkes und das kalte Kanalwasser den Betriebsstoff bildeten. Er erhielt einen Temperaturunterschied von etwas über 19 Grad Celsius, arbeitete also unter fast denselben Bedingungen, wie er sie beim Bau einer Ozeanstation in den Tropen antreffen mußte. Das Ergebnis war ein voller Erfolg: Nicht mehr als 15 oder 16 Prozent der gewonnenen Energie wurden zum Inganghalten der Anlage verbraucht. Die Kritiker waren glänzend widerlegt, und Claude schritt sofort zum Bau der ersten Kraftstation am Äquator.

Nach langer, vergeblicher Suche an der Küste von Florida wurde schließlich ein passender Platz an der Nordküste von Kuba gefunden, und zwar in der Matanzas-Bai, etwa 130 Kilometer von Havana entfernt. Dicht an der Küste fließen hier der warme Golfstrom und in der Tiefe die kalte arktische Strömung vorbei, und nach den Berichten französischer und englischer Blätter sind Claude und seine Mitarbeiter augenblicklich damit beschäftigt, eine Rohrleitung von 4 Meter Durchmesser und nicht weniger als 2 Kilometer Länge hinabzusetzen, durch die das kalte Wasser der arktischen Strömung nach oben steigen soll. Wie es heißt, wird diese Arbeit im Juni beendet sein, und noch vor Schluß dieses Jahres soll die erste Kraftstation in Betrieb genommen werden, die vom „Schwungrad der Welt“ getrieben wird. Die Nutzleistung der Anlage hat man auf 12 000 Kilowatt oder etwa 15 000 PS berechnet. Wenn — worauf der Erfinder fest vertraut — das Resultat den Erwartungen und Berechnungen entspricht, werden dort und an anderen Stellen weitere und noch bedeutend größere Stationen mit einer Einzelleistung von mindestens 50 000 Kilowatt gebaut werden.

Die Bedeutung dieser Erfindung läßt sich in ihrer ganzen Tragweite erst ermaßen, wenn man nicht nur die gewonnenen billigen Energiemengen berücksichtigt, sondern wenn man sich vor Augen hält, daß diese Energien unabhängig von Kohle und Öl gewonnen werden, deren Reservoir angesichts der weiter fortschreitenden Industrialisierung unserer Erde schnell abnehmen. Der Claude'sche Versuch in Belgien hat gezeigt, daß nicht nur am Äquator derartige Kraftwerke errichtet werden können, und es wäre wohl eine lohnende Aufgabe, über die auf diesem Wege zu erzielenden Ersparnisse im Produktionsprozeß nachzudenken. Welche weitere Bedeutung seine Erfindung für die den Kraftstationen benachbarten tropischen Gebiete haben kann, hat der französische Ingenieur im vorigen Monat der Pariser Akademie in einem neuen Schriftstück dargelegt. Er weist darauf hin, daß beim Betrieb seiner Anlagen die unendliche Klut kalten Kondensatorwassers aus den Tiefen des Meeres — mit einer dem Gefrierpunkte nahen Temperatur — über weite Gebiete verteilt werden könnte und daß es dadurch möglich würde, in Städten und Fabriken mittels geeigneter „Kälteabstrahoren“ das gefährvolle Tropenklima zu mildern und auszugleichen.

Das alles klingt zwar phantastisch, aber nachdem Claude in Belgien den praktischen Beweis geführt hat, dürfte man das Recht verloren haben, seine Pläne mit einer Handbewegung abzutun. Es ist möglich, daß dort in Kuba doch noch ein Rechenfehler alles über den Haufen wirft; eher wahr scheint es aber, daß wir vor einer der größten Umwälzungen in der Geschichte der menschlichen Technik und Zivilisation stehen.

Herbert Schildner (Berliner Börsenzeitung)

Der schwedische Fernsprechverkehr. Wie aus dem Jahresbericht der schwedischen Telegraphen- und Telephonverwaltung ersichtlich ist, hatte am Ende des vergangenen Jahres jeder zwölfte Einwohner Schwedens Telephonanschluß. In Stockholm-Stadt entfallen auf je 1000 Einwohner sogar 298 Telephonanschlüsse.

Drinnen und Draußen

Von der Kohle bis zum Autokraftstoff



Mit dem steigenden Automobilverkehr ist auch das Wort „Benzin“ so populär geworden, daß es vielfach noch heute schlechthin mit dem Begriff „Kraftstoff“ gleichgesetzt wird. In letzter Zeit haben sich aber neben dem Benzin auch andere Kraftstoffe eingebürgert, die diesem nicht nur ebenbürtig, sondern in mancher Beziehung sogar überlegen sind. Hierher gehören vor allem das Benzol und der Spiritus, der allerdings nur in Gemischen verwendet werden kann. Da diese Kraftstoffe im Inlande selbst hergestellt werden, trägt ihre Verwendung dazu bei, die deutsche Handelsbilanz jährlich um beträchtliche Summen — im Jahre 1927 annähernd 50 Millionen — zu entlasten, und bildet eine wichtige Stütze für Bergbau und Landwirtschaft. Daß der Spiritus in Deutschland vorwiegend in Kartoffel-Brennereien gewonnen wird, ist bekannt. Weniger verbreitet aber ist die Kenntnis von dem Werdegang des Benzols. Ein paar kurze Ausführungen hierüber dürften deshalb allgemein interessieren.

Von reglementierten Bergmannshänden zutage gefördert, wandert die Steinkohle nach sorgfältiger Auswahl in die Roterei zur weiteren Verarbeitung. Der Verkokungsprozeß, den man auch als „trodene Destillation“ bezeichnet, und der unter Einwirkung sehr hoher Temperaturen (etwa 1000 Grad Celsius) vor sich geht, liefert als Endprodukt den zur Feuerung der Hochofen in der Eisenhütten-Industrie als Hausbrand usw. bestimmten Koks. Daneben entwickeln sich aber Gase, in denen u. a. auch das Benzol enthalten ist. Es aus diesen Gasen herauszulösen und so zu verarbeiten, daß es im Automotormotor verwendet werden kann, erfordert ein außerordentlich kompliziertes und kostspieliges Verfahren. Die benzolhaltigen Gase werden von den Koksöfen durch lange Rohrleitungen großen Türmen, den sogenannten „Waschern“, zugeleitet. Den unten eintretenden Gasen läßt man von oben her ein Teeröl, sogenanntes „Waschöl“, entgegenrieseln. Dieses Waschöl löst die im Gas enthaltenen Benzole auf, reichert sich damit an und gelangt nun in einen Destillationsapparat, mit dessen Hilfe das Benzol durch Zuführung von Wasserdampf aus dem Öl herausgetrieben wird.

Jetzt haben wir endlich das Rohbenzol oder „Leichtöl“. Dieses wird in der sogenannten „Rohblase“ durch Destillation zunächst in Vorlauf, in die eigentlichen Benzole, und in Nachlauf oder Schwer-Benzol zerlegt. Dann erfolgt erst die eigentliche Reinigung, die gerade bei dem für motorische Zwecke bestimmten Benzol um so notwendiger ist, weil durch die im Rohbenzol enthaltenen Verunreinigungen sehr schnell Störungen des Motors, wie Ventilberstung usw., eintreten würden. Das mit Schwefelsäure, Wasser, Lauge und nochmals Wasser gewaschene Benzol wird in die sogenannte „Reinblase“ gedrückt, in der eine erneute Destillation stattfindet, welche die Befreiung von gewissen, durch die Wäsche entstandenen hochsiedenden Bestandteilen sowie die endgültige Festlegung des Siedeverhaltens bezweckt.

Auf diese Weise entsteht das Motoren-Benzol. Es wird zumeist nach den Typvorschriften des Benzol-Verbandes hergestellt, der diesen Kraftstoff im Laufe der Jahre zu einer Qualität entwickelt hat, welche ihm eine nicht zu unterschätzende Stellung in der deutschen Betriebsstoffwirtschaft sicherte. Neuerdings verwendet man Benzol in immer größerem Umfange dazu, das eingeführte ausländische Benzin zu veredeln, da sich Benzin-Benzol-Gemische in der Praxis vorzüglich bewährt haben.

A. S.

Gartenbau und Kleintierzucht

Gartenarbeiten im August



Der Monat Juli als Erntemonat hat uns bereits eine gute Ernte aller Gartenerzeugnisse gebracht. Die Arbeiten im August sind die gleichen wie im Juli.

Die feuchten Sommermonate haben Unkraut ungeheuer wuchern lassen. Deshalb ist dieses energisch zu bekämpfen. Das geschieht am leichtesten durch Neubestellung aller leer gewordenen Stellen im Garten. Wer das Unkraut jetzt nicht bekämpft, wird im kommenden Frühjahr seine Kulturen kaum sauber halten können.

Allen Gartenfreunden sei die Anlage eines Erdbeerbeetes empfohlen. Wer jetzt eine solche Pflanzung vornimmt, hat im kommenden Frühjahr einen guten Ertrag. Neben einer geeigneten Sorte ist die Pflanzweise für den Erfolg ausschlaggebend. Erdbeeren verlangen zur vollkommenen Entwicklung einen freien Stand, und die Entfernung von Pflanze zu Pflanze soll mindestens 50 Zentimeter betragen. Alte Erdbeerbeete sind von Ranken und abgestorbenen Teilen gründlich zu reinigen. Hier empfiehlt sich eine leichte Borratsdüngung von Kali und Thomasmehl zum Aufbau der neuen Fruchtorgane ganz besonders. Nach erfolgter Düngung ist gründlich zu haden.

Tomaten, die durch die feuchte Witterung viel Wachstum zeigen, sind dauernd im Schnitt zu halten. Auch ist am Ende des Monats der Gipfeltrieb abzuschneiden.

Dahliaen sind durch Aufbinden an starke Pfähle vor dem Niederbrechen zu bewahren. Stauden, die sich stark ausgebreitet haben, können geteilt werden. Andernfalls sind sie fleißig zu düngen.

Topfgewächse, die in lauerer oder verbrauchter Erde stehen, sind umzupflanzen. Mit dem Einpflanzen zu überwinternder Gewächse ist ebenfalls zu beginnen.

Rosen werden veredelt. Das Gelingen dieser leicht auszuführenden Operation wird dieser herrlichen Pflanze viel neue Freunde zuführen.

Schenz

* * *

Durchfall der Hühner. Diese Erscheinung ist deshalb besonders unangenehm, weil hierdurch die Hennen im Legen meistens sehr zurückkommen. Die Ursache dieser Krankheit ist meistens in verdorbenem Futter, gefrorenem weichen Grünfütter sowie in Erkältung zu suchen. Niemals darf man Hühnern, die an Durchfall leiden, Grünfütter geben. Als Futter reiche man stets nur völlig einwandfreies Körnerfutter, das Trinkwasser, das verabreicht wird, muß etwas angewärmt sein. Da ein Durchfall auch ein Anzeichen von Cholera sein kann, ist jeder Durchfall mit besonderer Vorsicht zu behandeln.

Verwertung von Stroh. In Schweden, wo jährlich 20 000 Tonnen überschüssiges Stroh anfallen, werden neue Verfahren zur Verwertung von Stroh in großem Maßstabe erprobt. Eine Gesellschaft unternimmt die Erzeugung von Bau- und Isolierstoffen aus Stroh; dieser Versuch verspricht, wenn er sich bewähren sollte, für die Landwirtschaft große Bedeutung zu erlangen. Weiter ist der Bau einer großen Fabrik in Nstad geplant, die jährlich 6000 Tonnen feines Papier aus Stroh herstellen soll. Das Papier soll sehr kräftig, wasser-, luft- und fett dicht sein. Die wachartigen Bestandteile des Strohs werden hierbei als Bindemittel ausgenutzt.

Turnen und Sport

Die deutschen Leichtathletik-Meisterschaften

In der schlesischen Hauptstadt Breslau, wo auch im nächsten Jahr die Deutschen Kampfspiele vor sich gehen, waren in den Tagen vom 20. bis zum 22. Juli die deutschen Leichtathleten versammelt. Die Sportbehörde für Leichtathletik hatte ihre Besten zum Kampfe um die stolze Würde eines deutschen Meisters aufgerufen.

Die Wettkämpfe, die unter der sengenden Sonnenhitze zu leiden hatten, brachten trotzdem den Beweis, daß unsere Vorwärtswirkung in der Leichtathletik anhält. Gleich der Sonnabend gab mit zwei überaus wert-

vollen deutschen Höchstleistungen der Veranstaltung einen verheißungsvollen Auftakt. Wegener, Halle, der erst kürzlich den Rekord im Stabhochsprung auf 3,85 m verbessert hatte, sprang hier bei den Meisterschaften 3,99 m und schraubte also den deutschen Rekord nicht unerheblich hinaus. Gerade in dieser Sportart waren wir international noch weit zurück. Wegener hat sich durch seine prächtige Leistung nicht an die internationale Klasse herangeschoben. Die zweite Höchstleistung gelang dem Düsseldorfser Kilp im Lauf über 5000 m. In guter Verfassung rang der Westdeutsche die besten deutschen Läufer nieder und wurde Sieger in genau 15 Minuten. Die bisher von Kohn gehaltene Bestleistung ist damit um drei Sekunden verbessert.

Röckermann, Hamburg, siegte im Weitsprung. Mit 7,29 m reicht er allerdings nicht an seine beste Form heran, denn er brachte es schon einmal in diesem Jahr auf 7,50 m. Dobermann, Köln, wurde mit 7,14 m Zweiter. Den Meistertitel im Diskuswerfen holte sich in Abwesenheit des vorjährigen Meisters Paulus der Allenteiner Weltrekordmann Hirschfeld mit einer Leistung von 45,12 m. Das Hammerwerfen sah Mang, Regensburg, mit einem Wurf von 43,02 m siegreich. Im Speerwerfen siegte nach hartnäckigem und langem Kampfe, der sicherlich nicht die beste Leistung unserer Werfer zeigte, der Königsberger Molles mit 62,92 m. Hochsprung siegte wurde Köpke, Stettin, mit 1,91 m. Köpke ist seit Jahren unser beständigster Hochspringer. Im Kugelstoßen wurde, wie zu erwarten war, Hirschfeld deutscher Meister. Er kam als einziger über fünfzehn Meter. Der Weltrekordmann hat aber schon viel mehr als 15,26 m geleistet. Vielleicht litt seine Leistung im Kugelstoßen darunter, daß er in diesem Wettstreit auch das Diskuswerfen bestritt. Uehler, Fürth, stieß als Zweiter die Kugel 14,69 m. Auch Uehler konnte an seine frühere Form nicht anknüpfen, denn er kam auch schon einmal in diesem Sommer über fünfzehn Meter.

In den Läufen über die kurzen Strecken gab es bei der großen Anzahl gleichstarker erstklassiger Sprinter, die alle am Start waren, die spannendsten Kämpfe. Die Frankfurter Läufer haben sich jetzt wieder in den Vordergrund gestellt. Im 100-m-Lauf siegte mit ganz knappem Vorsprung der jetzt für Chemnitz startende Frankfurter Geerling in 10,8 Sek. vor Eldacher und Dr. Wichmann, die beide 10,9 Sek. benötigten. Die beiden hervorragenden Westdeutschen Borgmeyer, Münster, und Jonath, Hannover (früher D.S.C. 95), schieden bereits im Zwischenlauf aus. Eldacher, der bisher in diesem Sommer stets siegreich blieb, gelangte auch im 200-m-Lauf nur auf den zweiten Platz. Wieder war es ein Klubkamerad von ihm, Dr. Wichmann, der ihn bezwang. Dr. Wichmann wurde deutscher Meister in 21,5 Sek., Eldacher Zweiter in der gleichen Zeit, Körnig Dritter in 21,6 Sek. und auch Schüller, Krefeld, erreichte dieselbe Zeit von 21,6 Sek.

Bei den 400 Metern erwies sich Büchner, Magdeburg, als unser bester Mann. Ganz überlegen war sein Sieg in diesem Lauf, den er in 48,1 Sek. mit 20 Meter Vorsprung vor Storz gewann. 48,1 Sek. bedeutet eine Leistung, die in diesem Jahre noch von keinem Europäer erreicht wurde. Im 800-m-Lauf erwartete man nach seinem guten Vorlauf den Stettiner Dr. Pelker, unseren alten Weltrekordmann über diese Strecke, als Sieger.

Im Endlauf kam es anders. Der junge Müller, Zehlendorf, überwand in hartem, kraftvollem Endspurt Böcher, Berlin, und kurz vor dem Zielband um Brustbreite auch den Stettiner. Mit einer Zeit von 1:53,8 Min. wurde Müller deutscher Meister. Dr. Pelker erzielte dieselbe Zeit, Böcher 1:54,8 Min.

Der 1500-m-Lauf war das Rennen nur eines Mannes, des Turnermeisters Wichmann, Karlshorst. Er siegte sehr sicher vor Walpert, Kassel, in 3:57,8 Min.

Im 10 000-m-Lauf fielen die meisten Bewerber dem Sonnenbrand zum Opfer. Von den drei Läufern, die noch zum Schluß im Rennen waren, siegte Kraft, Baugen, in der mäßigen Zeit von 34:16,5 Min. Den Marathonläufern machte die Hitze auf der 42 km langen Strecke naturgemäß am meisten zu schaffen. Der Sieger des Vorjahres, Wanderer, Potsdam, kam auch diesmal wieder als Erster mit 7 Minuten Vorsprung vor dem Schlesier Schneider an. Die Zeit des Siegers betrug 3:07:15,8 Stunden.

Troßbach, der vielfache Sieger im 110-m-Hürdenlauf, unterlag dem Frankfurter Weisacher, der die gute Zeit von 15 Sek. herauslief. Im 400-m-Hürdenlauf siegte Allwarth, Leipzig, in 56 Sek.

Die großartigsten Erfolge hatte der S.C. Charlottenburg in den Staffeln zu verzeichnen. Nachdem dessen Mannschaft bereits in der 4×1500-m-Strecke die Meisterschaft in neuer deutscher Rekordzeit von 16:25,9 Min. gewonnen hatte, gelang den Charlottenburgern in der 4×100-m-Staffel sogar ein neuer Weltrekord. Die Mannschaft Körnig, Großer, Nathan, Schlöfke lief bei der scharfen Konkurrenz der Frankfurter Eintracht die fabelhafte Zeit von 40,8 Sek. Auch die Frankfurter Eintracht-Staffel blieb mit 40,9 unter dem von dem amerikanischen Newark Athletik-Club mit 41 Sek. gehaltenen Rekord. Zum guten Schluß konnte der S.C. Charlottenburg auch die dritte Staffel, und zwar über 4×400 m, gewinnen. Zu einem neuen Rekord reichte aber die erzielte Zeit von 3:21,8 Min. nicht aus.

Die letzte der ausgetragenen 21 Meisterschaften, die im Zehnkampfe, erhielt Weiß, Berliner Sp. Cl. Mit 585 Punkten drückte er den von ihm selbst gehaltenen Rekord um nicht weniger als 31 Punkte.

Leichtathletik-Meisterschaften der Frauen

Daß auch der deutsche Frauensport stark in der Aufwärtsbewegung steht, das zeigten die zur gleichen Zeit in Frankfurt a. M. ausgetragenen deutschen Frauen-Meisterschaften. Mehrere deutsche und zwei Welthöchstleistungen wurden aufgestellt. Außerdem zeitigten die diesjährigen Meisterschaftskämpfe die Tatsache, daß wir in Deutschland in fast allen Wettbewerben eine ganze Anzahl Sportlerinnen haben, die den deutschen Bestleistungen und zum Teil auch den Weltrekorden sehr nahegekommen sind.

Meisterinnen für 1929 wurden:

100-m-Lauf: Gelius, München 1860, 12,5 Sek.;
Weitsprung: Schlarp, Köln, 5,65 m (neuer deutscher Rekord);
800-m-Lauf: Dollinger, Nürnberg, 2:17,5 Min.;
80-m-Hürden: Beder, Berlin, 12,4 Sek. (neuer deutscher Rekord);
Kugelstoßen: Heublein, Elberfeld, 12,85 m (neuer Weltrekord);
200-m-Lauf: Gelius, München 1860, 26 Sek.;
Diskuswerfen: Mollenhauer, Hamburg, 37,62 m;
4×100-m-Staffel: München 1860, 49 Sek. (neuer Weltrekord);
Hochsprung: Braumüller, Berlin, 1,45 m;
Speerwerfen: Jacob, Charlottenburg, 38,24 m.

N.

Aus Hütte und Schacht

Zwei Veteranen der Arbeit



Gottl. Rowalewski

Anforderungen, die der Dienst an sie stellte, haben sie stets in voller Pflichttreue entsprochen.

Die Herren Gottlieb Rowalewski, geboren am 16. August 1871 zu Gelschen, Kreis Lpt., und August Misner, geboren am 3. Juli 1864 zu Nieswalde, Kreis Mohrungen, können im laufenden Jahre auf eine dreißigjährige ununterbrochene Tätigkeit auf dem Hüttenwerk zurückblicken. Beide traten im Jahre 1898 ein und sind noch jetzt als Schlosser oder als Mühlenarbeiter in der Thomasschlademühle unseres Hüttenwerkes beschäftigt. Den Anforderungen, die der Dienst an sie stellte, haben sie stets in voller Pflichttreue entsprochen.



August Misner

Belohnung für Unfallverhütung

Am 25. April wurde ein Lehrling beim Drahtziehen vom Draht erfasst. Durch die Geistesgegenwart und Schnelligkeit des Drahtziehers Hugo Haljmann, Drahtverfeinerung, wurde die Zielscheibe noch rechtzeitig ausgerückt und der Lehrling vom sicheren Tode gerettet.

Die Berufsgenossenschaft belohnte die Tat.



Kleine Anzeigen

Wohnungstausch

Biete: Eine Zwei- und Drei-Zimmerwohnung (Schlosser- und Knappenberger Straße).

Suche: Eine Drei-Zimmerwohnung.

Biete: Vier Zimmer, abgeschlossen, mit Stall und Keller (v. Buchstraße).

Suche: Drei große Zimmer.

Biete: Abgeschlossene Drei-Zimmerwohnung (Destermarschstr.), 38 Mark Miete.

Suche: Gleichwertige Drei- bis Vier-Zimmerwohnung.

Biete: Drei Zimmer, abgeschlossene Werkwohnung, Ravensberger Str.

Suche: Drei Zimmer privat.

Biete: Drei schöne Zimmer mit Stall u. Garten, 26 Mk. Miete, Stern-Str.

Suche: Drei saubere Zimmer in Dortmund.

Biete: Drei Zimmer privat, Dürener Straße.

Suche: Zwei große oder drei kleinere Zimmer.

Biete: Zwei Zimmer privat, Dürener Straße.

Suche: Drei Zimmer.

Biete: Zwei Zimmer, abgeschlossen, mit Balkon, privat, Schlosserstraße.

Suche: Drei Zimmer.

Biete: Zwei schöne Zimmer (Anfang Schützenstraße).

Suche: Drei abgeschlossene, Nähe Hoesch.

Biete: Zwei schöne Zimmer, Kirchenstraße.

Suche: Drei andere.

Biete: Zwei Zimmer, Hoesch-Wohnung, Schlosserstraße.

Suche: Zwei oder drei Zimmer.

Biete: Zwei Zimmer privat, Enscheder Straße.

Suche: Drei Zimmer.

Biete: Zwei Zimmer, part., Zimmerstr.

Suche: Drei Zimmer.

Lorenz Girof, Zimmerstr. 56.

Schlafstelle

zu vermieten. Albertstraße.

Adressen bei der Werkspflege

Wohnungstausch

Suche meine Vier-Zimmerwohnung (Werkwohnung) mit Hausgarten in Hörde gegen drei oder vier Zimmer in Dortmund, möglichst im Westen gelegen, an Werksangehörigen des Hörder Vereins zu tauschen. Auskunft erteilt

Meyer, Hörde, Goldstr. 36, 1. Stod.

Berschiedenes

Eine neue

Violin-Zither

zu verkaufen oder gegen Herren- oder Damenrad zu tauschen.

Ein

guterhaltenes Tafelklavier für 85 Mark zu verkaufen oder gegen neues Fahrrad, Radio oder Grammophon zu tauschen.

Ein

Tenorhorn

mit Schule und Notenständer zu verkaufen.

Eine weiße

Metallbettstelle

mit Matratze, zu verkaufen.

Ein Hahn, drei Hennen

(jap. Zwerghühner), einjährig, ff. Eier- und Nutztierchen, für 18 Mark zu verkaufen.

Ein

heizbares Salonaquarium 80x40x40, für 30 Mark zu verkaufen.

Für ein krankes Kind wird ein gebrauchter

Schliefgewagen

zu kaufen gesucht.

Adressen bei der Werkspflege

Verloren wurde:

Am 11. Juli 1929:

eine Lohndüte mit Inhalt.

Am 16. Juli 1929:

ein Schlüsselbund mit sieben

Schlüsseln.

Gefunden wurde:

Am 19. Juli 1929:

eine Uhr mit Bierzipfel.

Abzuholen bzw. abzugeben auf dem Büro der Betriebswirtschaft.

Wer hat Stoff?

Fertige mod. Anzüge an. Nur gute Schneiderarbeit für Mk. 38, 45,- und höher.

Glapa, Dortmund,

Kielstr. 23

Versuchen Sie meine Spezialmarke

Growa-Brot

Das dampfgegerstete, schmackhafte Brot

Erhältlich in sämtlichen Werkskonsumanstalten

Lieferant:

Großbäckerei Carl Grobe (Inh. Alfred Grobe),

Dortmund, Alsenstr. 27. Gegr. 1875

Leder

Gummiabsätze
Lederabfälle

am billigsten bei

Victor Bork

Münster Str. 57

Oesterholzstr. 84

29,-

kostet die Anfertigung
eines modernen
MANTELS od.

Anzugs

mit sämtlichen Zutaten
aus mitgebrachten Stoffen
Garantie für tadell. Sitz

Raf DORTMUND
Ostenhellweg 47

Billige Polster- Möbel

Chaiselongues
von Mk. 39,- an
Aufpolstern
gut u. billig

Polsterei
KÖRNER
DORTMUND
Brunnenstr. 31

Am 18. Juli d. J. verstarb nach kurzer Krankheit infolge Blutvergiftung in Dortmund der Betriebsassistent

Herr Dipl.-Ing. Hans Klotzenberg

Der Verstorbene hat es verstanden, obwohl er erst kurze Zeit in unseren Diensten stand, sich das Vertrauen seiner Vorgesetzten und die Achtung seiner Untergebenen in reichem Maße zu erwerben.

Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Eisen- und Stahlwerk Hoesch
Aktiengesellschaft in Dortmund

Heute früh verschied nach schwerer Krankheit

Herr Ingenieur Max Reich

22 Jahre hat der Verstorbene in unseren Diensten gestanden und stets mit großer Pflichttreue und reger Anteilnahme die Belange unseres Werkes gefördert.

Durch seinen lauterer Charakter und sein bescheidenes Wesen wird er uns unvergänglich bleiben.

Dortmund, den 23. Juli 1929.

Maschinenfabrik „Deutschland“
Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Deutscher Westpreußen-Verein Dortmund e. V.

Geschäftsstelle: Joh. Wenzel, Schillerstr. 13
Vereinslokal: Heroldstraße 20
Versammlung jeden 1. Sonntag im Monat um 16 Uhr.

Der Rheinisch-Westfälische Hauptverband heimattreuer Ost- und Westpreußen e. V. läßt in diesem Jahre wieder Sonderzüge dritter Klasse nach und von Ostpreußen (Berlin, Schneidemühl und Pirschau) fahren. Kein Umsteigen! Schnellzugsbeförderung! Fahrpreisermäßigung 33 1/2 %. Die Züge sind Gesellschafts-sonderzüge des genannten Verbandes. Näheres im Merkbuch, welches von den Ortsgruppenleitern unentgeltlich verabfolgt wird und jedem Interessenten nur empfohlen werden kann.

Anmeldungen und Auskunft bei Landsmann Joh. Wenzel, Schillerstraße 13, zu jeder Tageszeit.



Uhren in großer Auswahl
kaufen Sie preiswert bei
Franz Michael
Uhrmacher
Dortmund: Oesterholzstr. 81
Reparaturen schnellstens und billig

G. BREFELD

Dortmund, Oestermarschstr. 42
Uhrmachermeister
staatl. geprüfter Optiker
Uhren, Brillen sowie sämtliche
Reparaturen gut und billig
Brillen-Lieferant versch.
Betriebskrankenkassen

Rennräder

Semper-, Hansa-,
Baronia-Herren- und
Damenräder
zu günstigen Bedingungen nur bei
Fritz Wehmhoner, Hoherwall 29
Reparaturen und Ersatzteile
Sprechmaschinen und Schallplatten



Auf kleinem Raum - für wenig Geld
Das ganze Wissen unsrer Welt

Kürschners Hand-Lexikon für alle Wissensgebiete

900 Seiten - 32 Tafeln - In Leinen
3.80 RM.

Das Lexikon für Alle

Buchhandlung der Industrie-
Verlag u. Druckerei Akt.-Ges.
Düsseldorf
(Pressehaus am Königsplatz)
(Nach auswärts gegen Voreinsendung von
4.30 Mk. oder gegen Nachnahme)

Teppiche

Läufer,
Gardinen,
Divan-,
Steppdecken.
Fordern Sie Muster.
Postschiessfach 966
Essen

KLEINE ANZEIGEN

werden für Werks-
angehörige kostenlos
aufgenommen

Polytechnikum Friedberg i. Hessen 36

Hoch- und Tiefbau, Elektrotechnik, Maschinenbau, Betriebstechnik.